

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/>).

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

unter der Leitung von  
Ao. Univ. Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr. techn. Erich Raith  
E 260 Fachbereich Städtebau

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

Maria Aufegger  
0326714  
Heiligenstädter Straße 12/18  
1090 Wien

# .diplomarbeit

Urbane Landschaften - eine (Neu)definition der Wiener Stadtbahn  
Urban Landscapes - (Re)defining the Vienna Stadtbahn

Wien, am



# .danke

Charlotte und Klaus. für ihr Vertrauen  
Andrea und Lisa. für ihre Geduld  
Inês. für ihre unerschöpflichen Ideen  
Anna und Zuzana. für die kritikreichen Treffen  
die Heiligenstadt-WG. past and present  
Erich Raith. für die wegweisenden Vorschläge

## 01 Prologue 7

### 011 An Introduction

The potential of urban landscapes

## 02 Urban Landscapes 11

### 021 Linear urban landscapes; The Vienna Stadtbahn

Reprogramming the city

## 03 Historical Development 21

### 031 Before constructing the High Line

A political, geographical and social picture of Vienna throughout time

### 032 Timeline. Urban transport

Vienna city growing hand in hand with the development of mass transport systems as well as their lifechanging historical events around the world from the 1820s to the 21st century

## 04 Analysis 47

### 041 Survey - the line in the city

Research Area

Accesses - the importance of the line

Neighbourhoods

Density Index

Urban Grid - plot, grid, built form

Building Periods

Markant Buildings

Programmatic Analysis

Proportions

Topography  
Convex Outdoor Spaces  
Visual Connectivity  
Human Powered Traffic

#### **042 System - the how-to of arches**

Instruction manual - how to obtain an arch  
Programme of the arch

#### **043 Thing - the arch**

The arch as an architectural object

117

## 05 Interventions

#### **051 The site**

#### **052 Inbetween spaces**

Repurpose the arch  
Redefine the space  
Reshape the landscape

#### **053 Major interventions**

The waterfront  
The industrial  
The market  
The hospital park  
The holes  
The wienfront

195

## 06 Appendix

#### **061 Endnotes**

Endnotes Urban Landscapes  
Endnotes Historical Development

#### **062 Bibliography**

#### **063 Table of figures**

00





# 011 AN INTRODUCTION

## *Potenziale urbaner Landschaften*

Die Wiener Stadtbahn ist im Laufe des letzten Jahrhunderts zu einem unauslöschlichen Teil des Wiener Stadtgefüges geworden. Sie durchschneidet ganze Bezirke Wiens scheinbar unsichtbar während sie die Bewohner Wiens vom Norden der Stadt zum gegenüberliegenden Stadtrand transportierte. Trotz dieser Tatsache ist sie lange Zeit vernachlässigt worden. Obwohl etliche Vorschläge zur Verbesserung der städtebaulichen Bedeutung der Stadtbahn gemacht wurden, schienen deren Hauptmerkmale jedoch die Stadtbahn als Ganzes zu vernachlässigen. Betrachtet man die einseitige typologische Definition der Bögen als auch gelegentliche Ansiedlungen auf der Linie in großem Maßstab, bekommt es den Anschein, als übersehe man das architektonische Objekt selbst; ein Objekt, das einer Flut an Bedeutungen und Orten begegnet. Um die Stadtbahn als urbane Landschaft, die sie ist, zu konstruieren, ist es erforderlich diese als Objekt zu verstehen. Es handelt sich hierbei um ein rein architektonisches Problem, das technische spielt in diesem Zusammenhang eine eher unbedeutende Rolle; denn obwohl die Wichtigkeit der Stadtbahn als Transportroute unbestreitbar ist, ist ihr architektonisch einschneidender Charakter in der Stadt weit gegenwärtiger. Ziel dieser Arbeit ist es, die Wichtigkeit der Stadtbahn als urbanes Konstrukt zu verstehen und zu analysieren. Ein wichtiger Schritt dafür ist, das Potential der urbanen Landschaft, welche die Stadtbahn umgibt und gleichermaßen durch sie definiert ist, zu erkennen. Durch Interventionen sollen die bedeutenden

Bereiche innerhalb des Stadtgefüges neu charakterisiert und somit zum Rückgrat der Stadt gemacht werden. In diesem Zusammenhang sollen neu definierte öffentliche Räume entstehen, die das Konstrukt 'Stadtbahn' aufwerten und ihm eine angemessene Stellung im Wiener Stadtgefüge sichern.

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in vier Bereiche, in denen durch Schwerpunktsetzung auf unterschiedliche Weise mit dem Thema Stadtbahn umgegangen wird.

"Urban Landscapes" beschäftigt sich mit der Neuprogrammierung der Stadt - es werden drei internationale Projekte vorgestellt, die unter Verwendung intelligenter Zugänge zur Neunutzung stillgelegter Plätze neue lineare Stadtlandschaften anbieten und durch diese einen Paradigmenwechsel im Verständnis der Stadt aufzeigen.

"Historical Development" setzt sich mit der Entwicklungsgeschichte Wiens auseinander und soll einen Überblick geben über den politischen, geographischen und gesellschaftspolitischen Wandel Wiens im Laufe der Zeit - einer der Gründe, warum sich die Stadtbahn in ihrer heutigen Form so präsentiert. Eine Zeitleiste vom frühen 19. Jahrhundert bis ins Jahr 2030 zum Thema Stadverkehr soll zudem die Entwicklung verschiedener städtischer Verkehrskonzepte veranschaulichen und die Konzepte Wiens in globalen Kontext setzen.

"Analysis" bedient sich einer Recherchemethodik der TU Delft, die sich an einer dreiteiligen Forschungsreihe in unterschiedlichen Maßstäben orientiert - Survey, System, Things. Der Schwerpunkt der Survey liegt in der grafischen Repräsentation eines urbanen Verkehrsbandes in Relation zu seiner unmittelbaren Umgebung sowie dessen kulturelle und gesellschaftliche Beziehungen. Der zweite Teil der Analyse, System, versucht ein Verständnis für das ungebauete Stadtgefüge weiterzugeben. Es ist eine Analyse von Infrastrukturen, die mit der Stadtbahn verknüpft sind. Sie soll Zusammenhänge aufzeigen, die zwischen einzelnen Systemen herrschen und veranschaulichen, inwiefern diese Zusammenhänge Einfluss auf Veränderungen der Stadt haben. Der dritte Teil, Thing, konzentriert sich auf die objektive Transformation von Gebieten durch die architektonische Form und vervollständigt somit die vorangegangenen Schritte der Analysearbeit, welche als Ausgangspunkt für das Erkennen bedeutender Bereiche innerhalb des Stadtgefüges und somit für den finalen Teil dieser Arbeit dienen soll.

"Interventions" - als Resultat der vorangegangenen Analyse - beschäftigt sich mit der Aufwertung des Gebiets rund um die Stadtbahn mittels punktierter Ideen und Konzepte. Weiters präsentiert es fünf zielgerichtete Leitprojekte, die den Stadtraum entlang der Stadtbahn neu definieren. Es werden somit nicht nur gezielte Projektideen unabhängig voneinander vorgeschlagen, sondern auch Konzepte auf informeller Ebene, die sich mit dem Raum "dazwischen" auseinandersetzen.





# 021 URBAN LANDSCAPES

*Lineare Stadtlandschaften;  
Die Wiener Stadtbahn*

*urban* ['ʊ:bən]

adj

1. (Social Science / Human Geography) of, relating to, or constituting a city or town

2. (Social Science / Human Geography) living in a city or town  
[from Latin urbānus, from urbs city]

*Abb. 1. Die alte High Line New York  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis*

## Die Neuprogrammierung der Stadt

Im Laufe des letzten Jahrzehnts scheint sich ein reges Interesse an halb verfallenen urbanen Räumen in Form von Viadukten in der Stadtplanung entwickelt zu haben. Unter Nutzung eines intelligenten Zugangs zur Wiederverwendung dieser stillgelegten Plätze war eine Vielzahl von Städten in der Lage, ihre urbane Struktur auf eine höhere Ebene zu erweitern und damit neue faszinierende Perspektiven vertrauter Stadtlandschaften anzubieten. Dank der wiedergewonnenen Freude daran, die Stadt zu entdecken, erlaubten diese Räume sowohl Nutzern als auch Stadtplanern das derzeitige Paradigma, das ihrer Beziehung zur Stadt anhaftet, zu überdenken. Sie sind nicht mehr bloß Einwohner, sondern sind in der Lage eine Realität zu konstruieren, die sie sich zu eigen machen können.

Diese Projekte, die Menschen wieder mit ihren Städten verbinden, führten den Begriff des Flaneurs - der Wanderer, der ziellos durch die Stadt streift und versteckte und unbekannte Orte erkundet - wieder in das alltägliche Städterleben ein. Das Vergnügen sich die Stadt anzueignen, sie zu verwenden, war einst ein rebellischer Ausbruch weniger und ist nun das Recht aller. Ein Projekt, welches die Vorzüge dieses besagten Rechts hochleben lässt, ist die High Line in New York. Die High Line ist ein Projekt, das durch "transforming New York's industrial past"<sup>1</sup> diesen erwähnten Paradigmenwechsel im Verständnis der Stadt vorschlägt. Sie wird nicht länger als eine statische Basis für das wuchernde Leben gesehen – sie wird konstruiert, um die Quelle für ein Erleben des Stadtgefüges in seiner physischsten Form zu werden.

Wie die meisten Städte, die ein Viadukt in ihrer Stadt ihr Eigen nennen können, – Paris, Berlin, Wien – hat New York die Existenz seiner Hochbahn in Lower West Manhattan, ein weiterer ungenutzter Raum innerhalb der New Yorker Stadtgrenzen, vergessen. Wie ein toter Bildpunkt auf dem Bildschirm begann sie aus dem Blickwinkel der ortsansässigen Bewohner zu schwinden, die, unwissend vom sprießenden Leben, das über ihnen stattfindet, daran scheiterten ihre Präsenz vollständig zu erfassen. Mit der letzten Fahrt des letzten Zuges im Jahre 1980 ist dieses Stück Land über der Stadt in die Hoffnungslosigkeit gefallen. Umkämpft von Bauunternehmern und urbanen Enthusiasten wurde es zum Leitmotiv einer hitzigen Debatte in New York über die Zukunft seiner urbaner Räume.

Im Jahre 2001 entfachte ein Artikel von Adam Gopnik im New Yorker erneut die Debatte, in welcher er die High Line als archäologisches Zeugnis für Leben in New York präsentierte und verlautbarte, dass "... the past is not buried in the ground but held up in the air, on the upper floors..."<sup>2</sup>. Mit diesem Artikel begann die Stadt New York das erhöhte Stück Land im urbanen Raum nicht mehr als bloß ein verfallenes Verkehrskonstrukt zu sehen. Dieses verlassene, unbenutzte Viadukt hatte Potential für Großartiges, es war dazu bestimmt nicht nur die Stadt, sondern auch den Bezug der Menschen zu ihr neu zu



Abb. 2. Die alte High Line New York  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis



Abb. 3. Viadukte der Promenade Plantée  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

gestalten. Mit seinem erhabenen Charakter würde es der Stadt New York eine Reihe von Schwellenräumen bieten und es wäre auf dieser Fläche, dieser Grenzbereich des urbanen Raumes, auf der die Stadt neu durchdacht und besucht würde; ähnlich wie sein Vorgänger, die Promenade Plantée in Paris. Auf vielfache Weise gleich der High Line versuchte die Promenade Plantée die unentdeckten Plätze von Paris zu erkunden und neu zu programmieren; in der Tat konstruierte sie ein neues Erleben der Stadt.

Auf die Frage über die Zukunft der Bastille Station und dem angehobenen Ziegel-Viadukt des Arts, welche von Rue de Lyon bis hin zur Avenue Daumesnil verläuft, sah sich das Atelier Parisien d'Urbanisme<sup>iii</sup> mit einer Ansammlung handwerklicher Werkstätten sowie Einzelhandelsflächen konfrontiert; durch diese informell besetzten Räume unterhalb der Bögen boten diese Nutzungen der Stadt Paris die Möglichkeit, ihre Infrastruktur zu überdenken. Die Idee einer möglichen Zerstörung eines solchen Ortes, der durch eine Reihe neuer Gebäude ersetzt worden wäre, wurde prompt abgelehnt. Es wurde zugunsten eines Viadukts entschieden, dass die Stadt mit einer neuen linearen Promenade bereichern soll.

Das auserwählte Projektteam – Architekt Philippe Matthieux und Landschaftsarchitekt Jacques Vergerly<sup>iv</sup> – strebte danach, die infrastrukturelle Basis der Bahn, die Bögen, zu erkunden, die, obwohl sie für die Bewohner

sichtbar waren, von den übrigen Einwohnern der Stadt gänzlich übersehen wurden. Ähnlich wie die High Line in New York verschwanden die Bögen des Viaduct des Arts aus dem Pariser Blickfeld. Die Aneignung dieser Elemente und die Wiederverwendung der Oberfläche als lineare Landschaft erlaubte eine Wiedereinführung des Grüns als architektonisches Element im Stadtgefüge. Gleichzeitig gab dies der Stadt die Möglichkeit, eine Belebung der Erdgeschoßzone vorzuschlagen, indem sie die Bögen dazu verwendeten einen gänzlich neuen Raum zu bilden, der es trotz seines eigenen Charakters schaffte mit der Stadt verbunden zu bleiben und die Viaduct des Arts zu bilden; ein angesehenes Viertel von Paris, bekannt für die Förderung der französischen Kunstgewerbeindustrie.

Durch das Erkennen des Potentials dieser Räume und der Wichtigkeit der Arbeit innerhalb der Dichotomie von Raum und Oberfläche waren die Architekten in der Lage, das Projekt in einem Ausmaß zu entwickeln, welches es nicht nur als Bestandteil der Stadt definiert, sondern viel mehr als Teil eines Paris, das in der Lage ist eine Stadterfahrung jenseits ihrer Grenzen zu tragen und somit neu zu definieren.

Dieses Bild von einem erhöhten Paris und der Möglichkeit eines neuen erhöhten New York ist das, was sich die Friends of the High Line<sup>v</sup> vorgestellt hatten, als sie vorschlugen die verlassene erhöhte Bahn in Lower Manhattan zu transformieren anstatt zu zerstören, um der Stadt New York eine neue Perspektive auf sich selbst zu geben. Eine Perspektive, die das Big Apple-Erlebnis neu definiert.

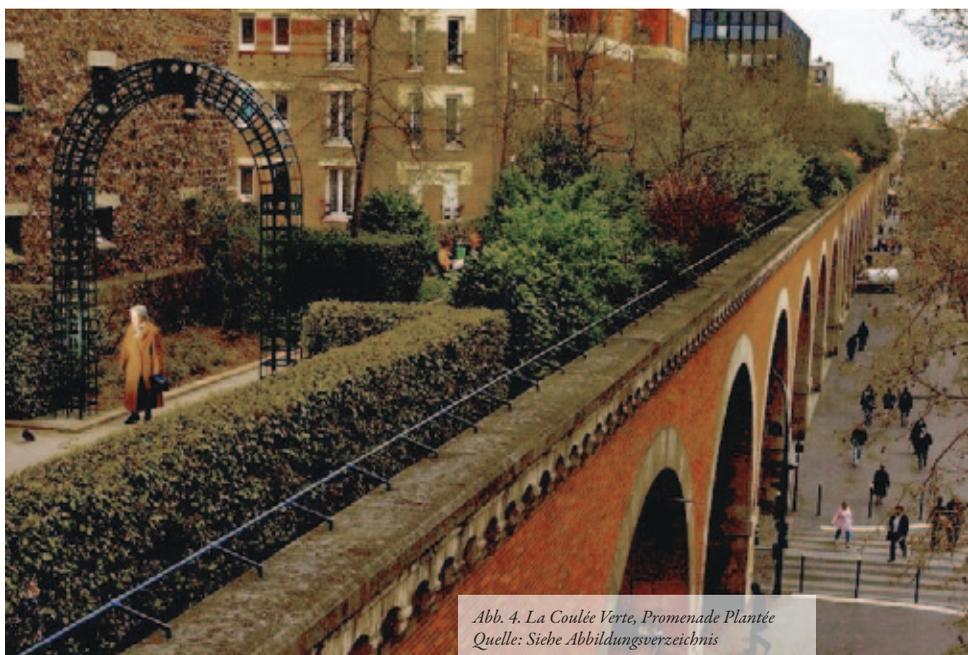


Abb. 4. La Coulée Verte, Promenade Plantée  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

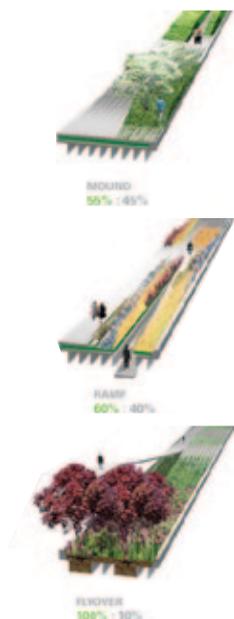


Abb. 6. Oberflächenkonzept der High Line NY  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

Doch trotz seiner Pracht scheint es, dem High Line-Projekt mangelt es zu einem gewissen Grad an der Fähigkeit weiter zu gehen als über seine einzige repräsentative Oberfläche, ein Park an einen verwilderten Wald erinnernd. Auf die Oberfläche der erhöhten Bahn fokussiert, versuchten James Corner's Field Operations and Diller Scofidio + Renfro den New Yorkern einen Hauch von dem zu geben, was der Designer Ken Robson für sich selbst kreiert hat<sup>vi</sup>; indem er durch das Herabhängen einer Laufplanke vom Fenster den Zugang zur Hochbahn erlangte, gestaltete er sich selbst ein Stück eines "anderen" New Yorks, eines persönlichen und erhabenen New Yorks. Um diesem idyllischen Stück New Yorks zu huldigen, bemühten sich die Architekten um die nahezu unerforschte Oberfläche, während die infrastrukturelle Basis unverändert blieb<sup>vii</sup>. Dieser Fokus auf die Oberfläche wird weiters betont durch drei einzelne Eingänge, welche, sorgfältig platziert, die Einzigartigkeit dieses Big Apple-Erlebnisses charakterisieren. Es ist ein Ort an sich, ein neues New York über dem alten New York.

Und es ist dieser Ansatz, die Schaffung einer neuen Stadt über der alten, eine neue Erfahrung der alten Stadt über derselben, der das Projekt weiter von der Stadt loszulösen scheint. Indem eine Vielzahl an Erlebnissen in New York gezimmert werden - man geht so weit, ein voyeuristisches Auditorium über der Tenth Avenue zu konstruieren - scheint es, als hätten sie tatsächlich

den Platz unter der Hochbahn zu der unvermeidlichen Realität des Parkens degradiert - einer Realität, der man sich vorher sehr wohl bewusst war. Und während das Projekt alle Vorschläge für ein neues New York abdeckt, mangelt es doch an der Fähigkeit, ein wichtiges physisches wie urbanes Problem zu lösen, nämlich seinen Bezug zur Erdoberfläche.

Dieser Bezug zur Stadt, oder dessen Fehlen war das Hauptanliegen des EM2N-Projekts in Zürich, welches versucht den Bewohnern der Stadt eine neue Beziehung zu den ungenutzten Viadukten zu gewähren. Da weitgehend auf die Erforschung des Bogens als architektonisches Objekt fokussiert wurde, behandelte das Projekt zwei fundamentale Fragen. Auf der einen Seite stellte sich die Frage, wie ein infrastrukturelles Element - grundsätzlich ein geschütztes Denkmal, das nicht verändert werden darf - genutzt und zu einem Teil des urbanen Systems gemacht werden kann. Auf der anderen Seite, durch Jonglieren eines ständig wachsenden Stapels an Vorschriften und dem steten Interesse an mehr Qualität im Stadtleben, wie könnte ein Low- Budget-Projekt durchgeführt werden?<sup>viii</sup>

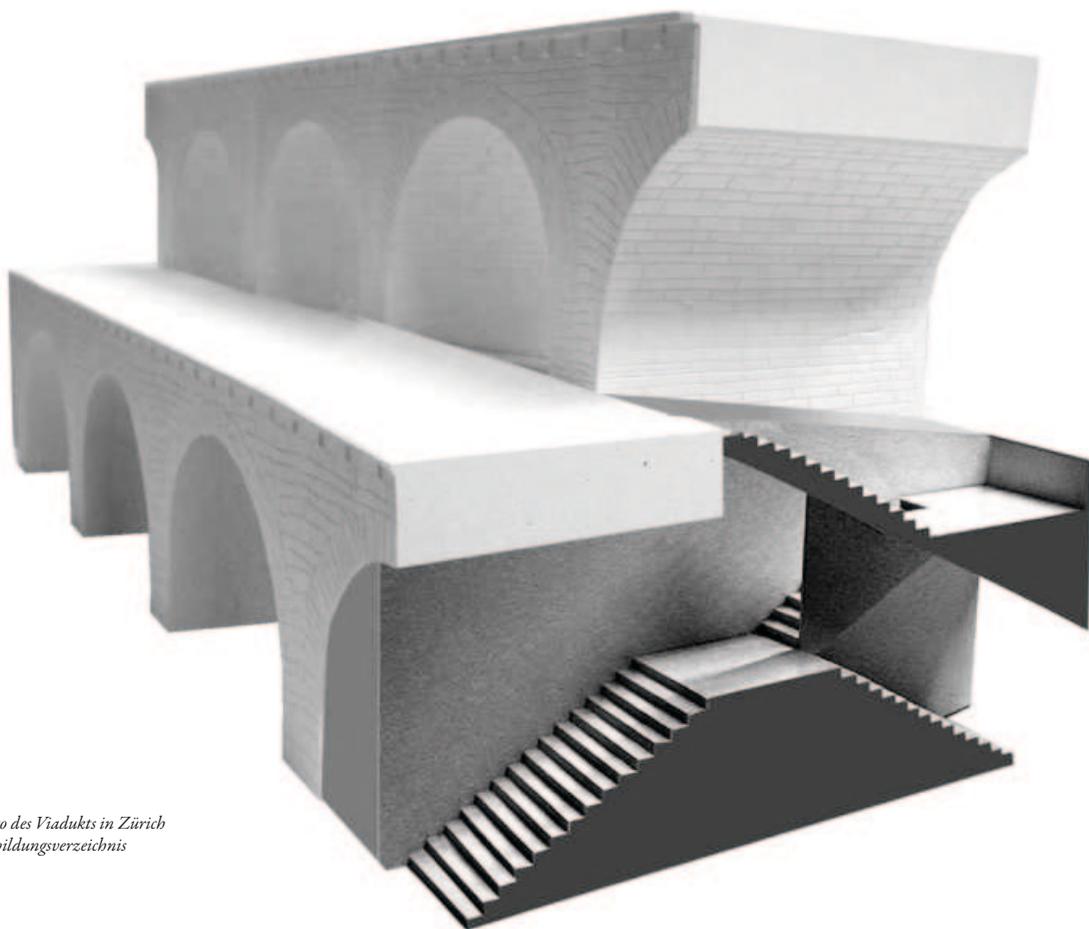
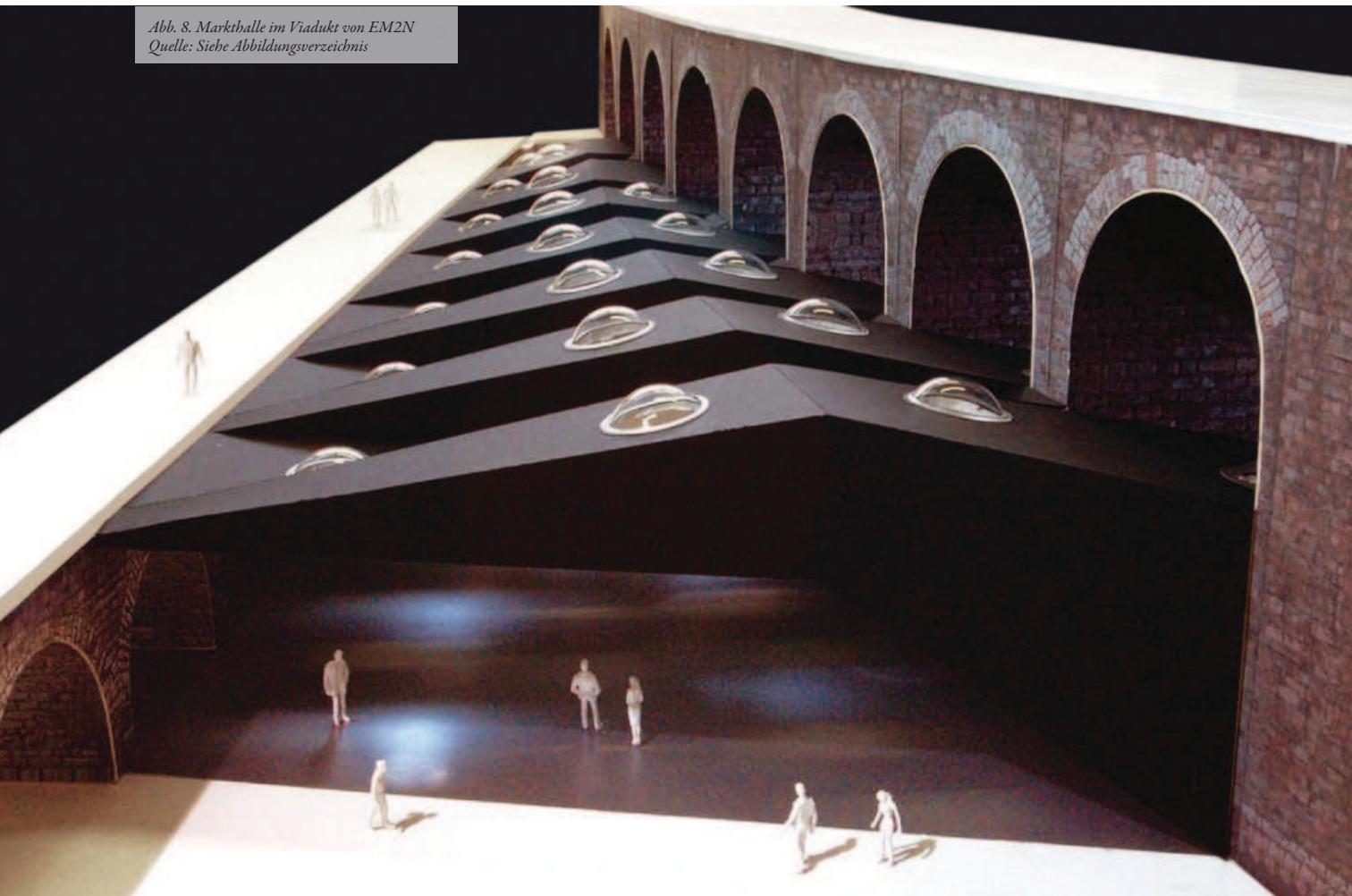


Abb. 7. Modellfoto des Viadukts in Zürich  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

Wie es die Architekten beschreiben, "... Like a mountain chain erected by human hand it appears in the town with a scale derived from the landscape and topography."<sup>ix</sup> Gleichzeitig scheint es, als ob das Viadukt, wie viele andere in Europa, vom Stadtgefüge losgelöst bleibt. In diesem widersprüchlichen Dasein schlagen Architekten eine Reihe neuer Nutzungen vor, die einen linearen Park formen, der Teil der "culture, work and leisure mile"<sup>x</sup> sein soll. Sie sehen den Bogen als mehr denn als bloße architektonische Überlegung und tauchen damit in einen Zwischenraum, der von zwei Hochbahnlinien gebildet wird. Sie sind so in der Lage diesen Raum zu erforschen und gleichzeitig den Bogen als Prämisse zu einem größeren Event zwischen den Bögen einzuführen. Die Architekten beantworten ihre erste Frage, indem sie Architektur über ihre Basis hinaus erweitern und ihre umgebenden Räume buchstäblich besetzen. Die räumliche Barriere verwandelt sich in ein verbindendes Element, die angrenzenden Räume werden aufgewertet und schenken seinen Benutzern ein neues Erlebnis innerhalb ihres bereits vertrauten Gebiets. Gleichzeitig beantworten sie auch ihre zweite Frage, indem sie den neuen Gebilden, die den Bögen eingesetzt werden, Restriktionen verhängen, um die bereits existierenden zu betonen. Beim Ausstatten des Interieurs wird den Benutzern die Möglichkeit gegeben, aus einem Katalog verschiedene Elemente

Abb. 8. Markthalle im Viadukt von EM2N  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis



auszuwählen um ihren Raum zu entwerfen. Die raffinierte Klarheit dieses Projekts liegt darin, dass es sowohl die Bögen als auch deren Beziehung zur Stadt anspricht und somit die Stadt selbst stärkt. Anstatt eine Stadt über der Stadt anzubieten, versucht es, eine Stadt in der Stadt zu konstruieren; es bringt somit das Viadukt zurück in unser alltägliches Leben und integriert es wieder in das dichte Stadtgefüge.

Die Wiederverwendung von ungenutzten Viadukten zieht sich wie ein gemeinsamer roter Faden durch die Projekte, die eine wesentliche Rolle in einer viel größeren Diskussion, in der Neudefinierung des erlebten urbanen Lebens, spielten und immer noch spielen. Während das High Line-Projekt in New York, in vielen Bereichen ähnlich zur Promenade Plantée, auf die Plattform als bedienbare Oberfläche, die bespielt wird um einen bedeutenden Teil des Stadtgefüges zu beleben und seinen voyeuristischen Benutzern eine erhöhte Perspektive auf die Stadt bietet, fokussiert, scheint das EM2N-Projekt für den verlassenen Teil des Züricher Viadukts auf eine Reihe kleinerer Interventionen zu vertrauen. In ihrer einfachen Klarheit beleben sie verlassene Infrastrukturen, die dem Stadtgefüge durch Neunutzung und Einbindung besser dienen können. Jedes Projekt konzentriert sich anhand verschiedener Ansätze statischer als auch dynamischer Natur auf die Reaktivierung bedeutender Teilgebiete der Stadt, die Magnete für die urbane Entwicklung werden können. Diese Projekte, die alle ein Interesse an der Verdichtung der Stadt durch Wiederverwenden bereits existierender Infrastrukturen teilen, können eine Vielzahl von verschiedenen Ansätzen, die die Frage nach der Beziehung des Menschen zur Stadt definieren, anbieten. Jede dieser Möglichkeiten, sei sie tiefgründig oder oberflächlich, scheint ein Höhepunkt eines langen zyklischen Prozesses zu sein, in welcher neue Beziehungen in Bezug auf Kontext und Körperlichkeit als Objekt erstrebt werden. Diese Logik, die so weit zurückreicht wie die Idee der Gemeinschaftsgärten, scheint sich auf der Wichtigkeit der Neuinterpretation des Konzepts der Stadt selbst zu gründen. Nachdem die Stadt an ihre Vororte abgetreten wurde, scheint sie jetzt auf sich selbst zurückzugreifen. Sie ist nicht länger eine Industriestadt, sondern eine Stadt der Dienstleistungen, eine Stadt von Menschen für Menschen. Die Grenzen zwischen Stadt und Vorstadt beginnen zu verwischen und mit ihnen auch ihre Unterschiede.

Als Antwort auf die Frage der Wichtigkeit der Verdichtung von Städten als einziges Mittel eine wahrhaft nachhaltige und wertvolle Stadt zu schaffen, scheint es, als schlossen sich Architekten, Stadtplaner, Ethnologen und Sozialtheoretiker zusammen, um Lösungen für die Teile existierender Gebiete zu finden, die wiederhergestellt, neu definiert und wieder geboren werden können.





# Historical development

03

# 031

## BEFORE CONSTRUCTING THE HIGH LINE

*Ein politisches, geographisches und  
gesellschaftspolitisches Bild von Wien im  
Laufe der Zeit*

Es gibt unzählige Gründe dafür, warum sich die Stadtbahn als urbane Verkehrslandschaft in ihrer heutigen Form so präsentiert. Nicht wenige davon resultieren aus der historischen Erscheinung der Stadt Wien und ihrer unwegsamen Umgebung. Einige lassen sich in den politisch bewegten Entscheidungen der Wiener Gesellschaft wiederfinden. Um ein umfassendes Verständnis für die Entstehung eines solchen Verkehrskonstrukts zu bekommen, muss ein Blick auf die Entwicklungsgeschichte der Stadt selbst in all ihren Facetten geworfen werden.

## Von der Gründung einer Stadt

Im ersten Jahrhundert vor Christus führten Handelsbeziehungen mit dem damaligen Keltenreich Noricum zu ersten Niederlassungen römischer Kaufleute im Ostalpenraum. 15 vor Christus wird der gesamte Ostalpenraum dem römischen Reich eingegliedert. Schon früh prägten verschiedenste Kultureinflüsse das hügelige Gebiet rund um das Wiener Becken. Keltische Höhensiedlungen wurden in die Ebene verlegt und nach römischem Vorbild zu Städten erweitert. An den Grenzen des römischen Reichs im Alpenraum wurden Militärlager zum Schutz vor ersten geschlossenen Germanensiedlungen jenseits der Donau, die bald eine reine Völkergrenze zu sein schien, errichtet.<sup>1</sup> Eines dieser Militärlager, das *Castrum Vindobona*, wurde 97 n. Chr.<sup>2</sup> am Kreuzungspunkt zweier Haupthandelsstraßen erbaut. Die *via decumana* erschloss sich in Verlängerung des heutigen Kohlmarkts in Richtung Donau, die *via principalis* befand sich anstelle der heutigen Landskrongasse und war nicht wie in üblichen römischen Lagern West-Ost orientiert, sondern passte sich dem damaligen Verlauf eines Donauarms an. Nahezu gleichzeitig entstand aus der Sesshaftigkeit des Militärs<sup>3</sup> etwas südwestlich die Zivilstadt *Vindobona*, die im Jahre 212 n. Chr. das *municipium* erhielt.<sup>5</sup>

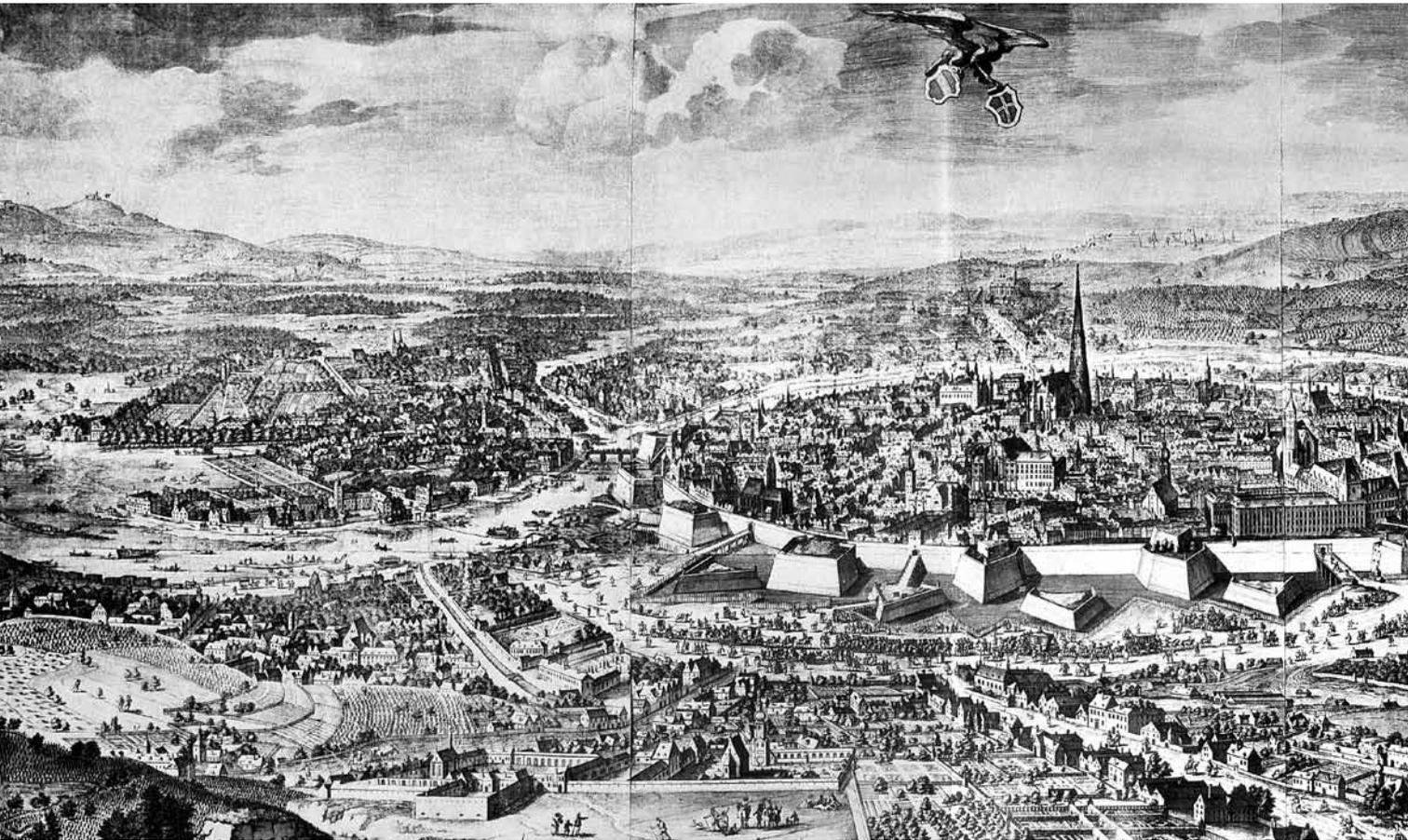
In den Stürmen der Völkerwanderung wurde das Militärlager fast völlig zerstört, das Stadtleben an der Donau ist jedoch nicht ganz aufgegeben worden. Archäologische Funde bestätigen eine Siedlungskontinuität unterschiedlicher Völker<sup>6</sup> und der allmähliche Übergang von der römischen Kultur des 5. Jahrhunderts hin zu ersten frühmittelalterlichen Verhältnissen verlief langsam aber beständig.<sup>7</sup> Es entstanden mehrere wehrhafte Kirchensiedlungen in der natürlich gewachsenen Siedlungsform eines Haufendorfs, die das römische Raster innerhalb der Mauern des zerstörten Lagers ersetzten.<sup>8</sup> Im Laufe der Jahrhunderte entwickelten sich mehr und mehr befestigte Siedlungen, die vor allem den Handel mit dem Süden abwickelten. Unter den Babenbergern, die im 10. Jahrhundert die bairischen Formbacher<sup>9</sup> ablösten, gewannen die Ansiedlungen stetig an Bedeutung, die 1137 erstmals als *civitas*<sup>10</sup> bezeichneten Siedlungen weiteten sich rasch über die Stadtmauern hinweg aus. Dank des *Privilegium minus*<sup>11</sup> wurde Wien zu einem kulturellen aber auch politischen Mittelpunkt Europas und eine weitere großzügige Stadterweiterung, bei der das südliche Gebiet durch eine 3,5 km lange, mit Wehrtürmen verstärkte Ringmauer befestigt wurde, folgte.<sup>12</sup> Das Fürstentum war nun Grenzfestung und Handelszentrum zugleich, das Stadtrecht von 1221 und der mit einhergehende Wohlstand machten Wien zur zweitgrößten Stadt des Reiches.<sup>13</sup>

Nach einigen Rückschlägen<sup>14</sup> bildeten sich in Wien allmählich drei dominante Zentren der Fürsten, der Bürger und der Kirche heraus. Die Habsburger führten Wien im 14. Jahrhundert mit dem Bau der Burg, der Gründung



Abb. 9. *Vindobona*, Eigene Grafik nach Vorlage  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

der Universität und einigen Gebietserwerbungen zu neuer Blüte, zahlreiche Handelsleute zog es in die einzelnen Viertel. Neben Adel und Klerus war es vor allem das wirtschaftlich und gesellschaftlich aufsteigende Bürgertum, das die politische und kulturelle Bedeutung Wiens noch verstärkte. Auch außerhalb Wiens herrschte reges Treiben, hinter den Stadtmauern entstanden dörfliche Mischsiedlungen und innerhalb eines Radius von 3 km gab es viele alte Kirchhügelsiedlungen für Wein und Ackerbau, die teilweise noch heute in den Grundrissen der inneren Bezirke wiederzufinden sind. Die Verbindung von Nordeuropa mit dem Mittelmeer via die alten Römerstraßen und der Bernsteinstraße durch eine Errichtung vierer Holzbrücken über die Donau im Jahr 1439 war für den Handel von großer Bedeutung und steigerte den Wohlstand und das Ansehen Wiens. Doch noch im selben Jahrhundert verlor Wien mehr und mehr Einfluss im Fernhandel und bald darauf auch in der Politik. Erst die Erklärung Wiens zur Hauptresidenz der Habsburger gab der Stadt ihre einst bedeutende Stellung zurück. Es zog Adelige aus allen Richtungen in die Stadt, die bald zu einem Zentrum unterschiedlichster Kulturen wurde.<sup>15</sup>



## Die Befestigung der Inneren Stadt und der Linienwall

Kriegerische Auseinandersetzungen zwischen dem Orient und den christlichen Staaten Europas fanden ihren Höhepunkt vor den Mauern Wiens. Die erste Türkenbelagerung von 1529 zeigte, dass die mittelalterliche Befestigung völlig überaltert war. Unzählige Dörfer rund um Wien wurden zerstört, bis die türkische Besatzung an der Macht des römischen Reiches scheiterte. Die Stadt wurde daraufhin zu einem Ring aus Bastionen und Ravelins ausgebaut und eine Bauverbotszone<sup>16</sup> hinter der Mauer festgelegt. Diese strategischen Erneuerungen waren bedeutend für die militärische Entwicklung Wiens und im Jahr 1683 konnte die zweite Türkenbelagerung erfolgreich niedergeschlagen werden.<sup>17</sup> Die moderne Befestigung mit ihren Basteien grenzte die räumliche Entwicklung der Stadt innerhalb der Mauern jedoch zunehmend ein und der Ausbau des Hofstaates ließ kaum noch Platz für die Bevölkerung, die mehr und mehr auf die Vorstädte ausweichen musste. In weniger als einem Jahrhundert wuchs ein Kranz von Vorstädten rund um das Bauverbotsrayon und die starke Zuwanderung sowie eine kontinuierlich wachsende Geburtenrate ließen die Bevölkerungszahlen auf das doppelte ansteigen.<sup>18</sup> Infolge mehrerer Aufstände wurde zum Schutz der Vorstädte im Jahr 1704 eine neue Befestigungsanlage um dieselben gebaut<sup>19</sup> - eine Befestigungsanlage, die für den späteren Bau der Wiener Stadtbahn von entscheidender Bedeutung sein sollte.

Diese Befestigungsanlage, ein 13,5 km langer und 3,5 m hoher Linienwall samt tiefem Graben, erbaut von der Bevölkerung auf Verlangen von Prinz Eugen von Savoyen, erwies sich noch im selben Jahr als erfolgreiche Verteidigungswaffe, danach diente sie jedoch nur mehr als Grenze für Steuereinnahmen. Diese praktische Art der Steuereintreibung war mit ein Grund, warum der einstige Verteidigungswall bis Ende der 19. Jahrhunderts existierte, während in anderen europäischen Metropolen wie Paris die Befestigungen bereits im 17. Jahrhundert geschliffen und zu Boulevards umgestaltet wurden.<sup>20</sup> Begründungen für den Verlauf des Linienwalls lassen sich nicht in bereits bestehenden Grenzlinien oder natürlichen Grenzen finden. Er sollte vor allem die Vorstädte umringen und trotzdem genügend Platz zwischen den Vorstädten und dem Wall für die Selbstversorgung aber auch für Truppenaufmärsche bieten. Daraus ergab sich eine unregelmäßige schlangenförmige *linea*<sup>21</sup> im Süden und Westen, die bis zu den unwegsamen Gebieten der Donauauen reichte.<sup>22</sup> An den wichtigsten Verkehrsstraßen schufen neun Tore<sup>23</sup> entlang des Walls eine Verbindung zwischen den Vorstädten und den Vororten, über welche der Handel zwischen ihnen kontrolliert wurde. Die Vororte, die direkt außerhalb des Linienwalls lagen, verloren bald ihren Status als Weinbauerorte und Plätze der Sommerfrische. Sie entwickelten sich allmählich hin zu Industrieorten mit mehrgeschossigen Mietshäusern, die vor allem aufgrund der niedrigeren Kosten außerhalb der Steuergrenze den Siedlungsraum dominierten.<sup>24</sup>

Abb. 10. Vogelschau der Stadt Wien und Umgebung 1683 von Folbert van Alten-Allen  
Quelle: M. Eisler, Historischer Atlas, Tafel XII

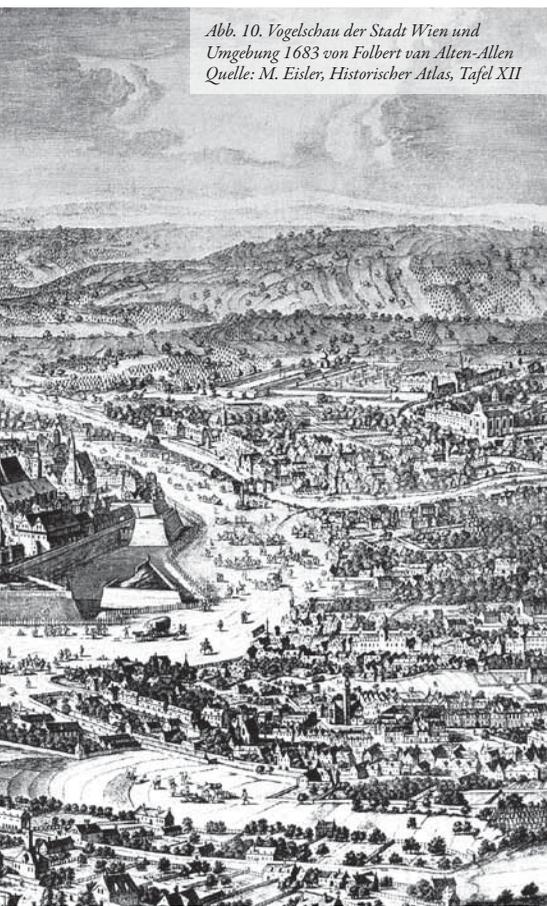




Abb. 11. Ausschnitt des Plans der Stadt Wien und ihrer Vororte im Jahre 1863  
 Quelle: M. Eisler, Historischer Atlas, Tafel XLVIII

## Wien umringt sein Umfeld

Das Zeitalter der Industrialisierung<sup>25</sup> war eingeläutet, Fabriken entstanden, die Vorstädte wurden parzelliert und verdichtet, die Wirtschaft entwickelte sich immer stärker und die Bevölkerungszahl verdreifachte sich. Bezeichnenderweise für diese Zeit hielten auch technische Pionierleistungen wie die Eisenbahn Einzug in Wien. Die Eisenbahnlinien konnten jedoch nur bis zur Vorstadtgrenze gezogen werden, da in den 1840er Jahren der Linienwall immer noch eine starke, fiskalische Grenze zwischen den von der Steuer erleichterten Vororten und den Vorstädten darstellte. Diese Abgrenzung trug einen entscheidenden Anteil dazu bei, dass die wichtigen Linien vom Süden, Osten und Westen in räumlich voneinander getrennten Kopfbahnhöfen gipfelten, die wie aufgefädelt am Vorstadtrand lagen.<sup>26</sup>

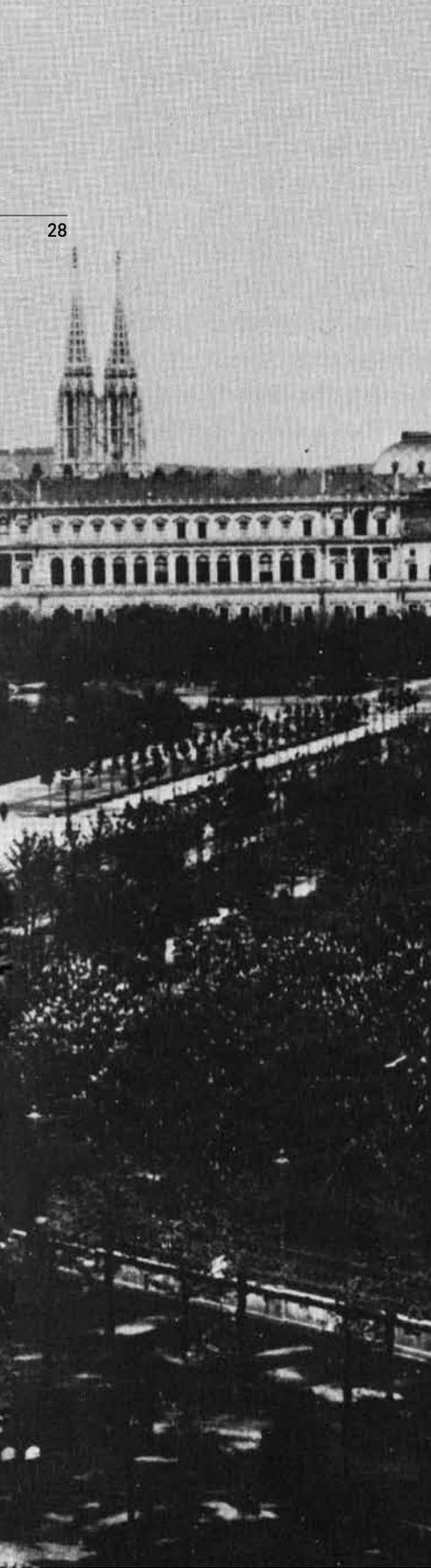
Im Gegensatz zu anderen Hauptstädten Westeuropas ließ eine Entfaltung Wiens zur Metropole noch auf sich warten, was vor allem auf die politische Situation in Wien, gebeutelt von den Unruhen des Vormärzes, zurückzuführen ist. Die Stadtmauern mit Verteidigungsgürtel, die den äußeren Feind so gut abzuwehren wussten, wurden nun zum Schlachtfeld der revolutionären Bevölkerung. Das breite Vorfeld, das mehr und mehr von den immer dichter werdenden Vorstädten umschlossen wurde, war längst nicht mehr Grenze sondern Trennung einer Innenstadt zu ihren Vorstädten. Zwar war das Land zum Erholungsgebiet deklariert worden, doch die Revolution von 1848 sah anderes vor. Der erneut zum militärischen Sperrgebiet erklärte Landgürtel sollte wirtschaftlichen Erfordernissen weichen. Die Wohnungsknappheit und der Bevölkerungsanstieg forderten eine zivile Nutzung der Verteidigungszone, am 20. Dezember 1857 erklärte der Kaiser die Öffnung des Sperrgebiets.<sup>27</sup> Die Schleifung der Basteien und Neugestaltung der ehemaligen Anlage samt Glacis, einhergehend mit der Eingemeindung der Vorstädte war ein erster Schritt und von Bedeutung für die Entwicklung Wiens zur Großstadt.<sup>28</sup>

In der Neugestaltung vereinigten sich der Wunsch der Bürgerschaft nach einem beeindruckenden Boulevard in monumentalem Ausmaß mit den Überlegungen des Militärs für eine breite Verkehrsader für eine größtmögliche Truppenbeweglichkeit. Die zu Beginn geplanten neo-absolutistischen Gebäude wurden nach militärischen Niederlagen im Ausland bald mit Gebäuden öffentlicher Nutzung ergänzt. Es dominierten nicht Paläste oder Kirchen die Ringstraßenarchitektur, sondern die Zentren einer aufgeklärten Kultur sowie große Wohnhäuser, aber auch eine erneute, diesmal gesellschaftliche Trennung zwischen Vorstädten und Innerer Stadt.<sup>29</sup>

Die Großzügigkeit der neuen Einrichtungen für eine Metropole, geprägt von der Diversität des Historismus, griff maßgeblich in das Erscheinungsbild der sonst sehr dicht bebauten Stadt ein. Einzige Verbindung zueinander war die Ringstraße, eine neue Verkehrsader Wiens. Sie zeigte das Bedürfnis nach



Abb. 12. Ringstraße mit Parlament, Rathaus,  
Universität und Burgtheater, um 1888  
Quelle: Carl E. Schorske, Wien



öffentlichen Verkehrsmitteln<sup>30</sup> zwischen dem Zentrum, den Vorstädten und den Vororten in einer Stadt, die bis dato Fußgängerstadt war.<sup>31</sup>

### Ideen für den Linienwall

Diese planmäßige Stadterweiterung legte auch den Grundstein für Überlegungen zur Beseitigung des Linienwalls und Ideen für die Nutzung des gewonnenen Boulevards. Existierten zu Beginn noch Vorschläge zur Ausbildung einer Ersatzmauer für weitere Steuereinnahmen in der Mitte der Freifläche, erkannte man bald die Wichtigkeit eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels für eine Metropole, die in weniger als 60 Jahren die 2 Millionen Einwohner-Grenze überschreiten sollte.<sup>32</sup> Es entstanden mehrere Ideen für neue Massenverkehrsmittel, welche den immer stärker werdenden Individualverkehr entlasten sollten. Eine mit Dampf betriebene, straßenunabhängige Eisenbahn schien genauso möglich für ein solches zu sein, wie eine Tunnelbahn nach dem Vorbild der ersten Londoner *Subway*<sup>33</sup> oder eine Schwebebahn als elektrische Hochbahn für Wien, alle waren jedoch maßgeblich vom internationalen Kapitalmarkt und seinen Financiers abhängig.<sup>34</sup>

Ein erster Vorschlag für ein Gürtelbahn-Projekt wurde bereits 1845 von Ingenieur Carl von Ghega, dem Erbauer der Verbindungsbahn sowie der Semmeringbahn, vorgelegt, aufgrund der gewaltigen Dimension von 17 km Länge und der eher als Lokalbahn für den Ausflugsverkehr angelegten Nutzung wurde er aber kaum wahrgenommen.<sup>35</sup> Erst am 28. Juni 1861 im Zuge der Ringstraßenbebauung genehmigte der Kaiser schließlich eine Gürtelstraße mit Option zum späteren Bau einer Bahntrasse in einer Breite von rund 76 m.<sup>36</sup>

Gleichzeitig mit dem Bau der Ringstraße entstanden im Gegensatz zu der allgemein herrschenden geschlossenen vier-fünfgeschossigen Blockbebauung auch freie öffentliche Flächen wie der Türkenschanzpark oder das Cottageviertel von Ferstel<sup>37</sup> an der projektierten Gürtelstraße, welche mit einem neuen Massenverkehrsmittel, der 1865 eröffneten Pferdetramway, erreichbar waren. In kürzester Zeit wurden, wie für alle wachsenden Großstädte dieser Zeit, öffentliche Einrichtungen geschaffen. Eine erste Hochquellwasserleitung für eine vorzügliche Wasserversorgung sowie die Regulierung der Donau<sup>38</sup>, deren Überschwemmungen Wien jahrhundertlang heimgesucht hatte, waren nur der Anfang zahlreicher Einrichtungen zur Verbesserung der Lebensqualität der Stadt.<sup>39</sup> Mit dem steigenden Angebot an Parks, Nutzbauten und öffentlichen Diensten, das die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts prägte, reifte auch der Wunsch nach neuen Verkehrskonzepten.

## Erste Gehversuche einer Stadtbahn

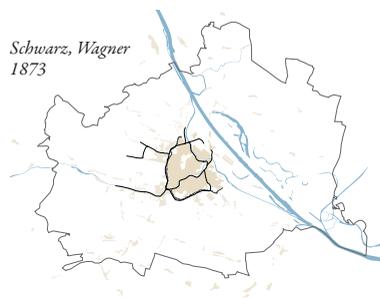
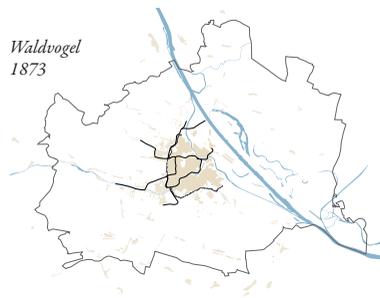
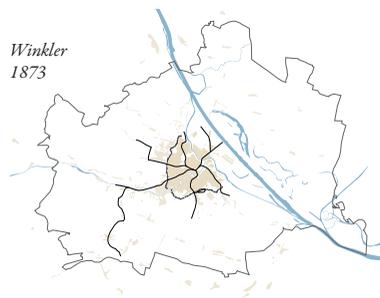
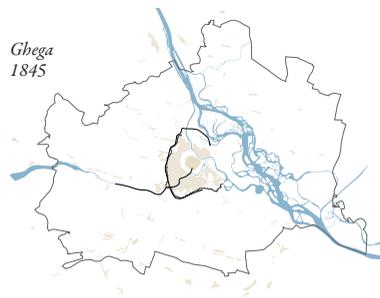


Abb. 13. Erste Stadtbahnplanungen für Wien  
Eigene Grafik nach Vorlage  
Quelle: E. Kurz, Die städtebauliche Entwicklung der  
Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr

Die ersten Stadtbahnprojekte als Massenverkehrsmittel samt Wienflussregulierung wurden in den Jahren 1867 bis zur Eröffnung der Weltausstellung im Jahr 1873 geplant - in einer Periode, die vom Wirtschaftsaufschwung und Gründerfieber einer Stadt dominiert war und die Finanzierung gesichert schien. Die Ideen, die vor allem auch für die Weltausstellung gesammelt wurden, konnten jedoch auf die Verkehrsverhältnisse während der Expo keinen Einfluss mehr nehmen.<sup>40</sup> Ein zentraler Gedanke für die Projekte war eine Vereinigung der Fernbahnhöfe zu einem Zentralbahnhof mit Schwerpunkt auf den Nahverkehr, um konkurrierende Bahngesellschaften nach Möglichkeit nicht zu verärgern.<sup>41</sup> Drei Projekte zogen dabei durch ihre umfassenden Konzepte sowohl für den Verkehr als auch den Städtebau in unterschiedlichster Ausführung alle Aufmerksamkeit auf sich.

Das erste Projekt von Prof. Emil Winkler basierte auf Verkehrszählungen, die die Lage der einzelnen Trassen einer Tunnelbahn bestimmten. Das *Winkler Projekt* schlug sechs Radiallinien zu den Bahnhöfen, die westlichen Vororte und zur Landstraße vor und schuf somit die erste U-Bahnplanung für Wien. Vor allem die Grundeinlöschungskosten und die Oberflächengeräusche waren gute Gründe den Verkehr in den Untergrund zu verlegen. Die Entscheidung die Stadtbahn unterirdisch verlaufen zu lassen und damit ihre Präsenz in der urbanen Landschaft zu minimieren, würde letzten Endes vor allem Wiens Stadtleben zufriedenstellen. Nur die Positionierung der Zentralstation am Rand der verkehrintensiven Inneren Stadt mit ihren unsicheren Bodenverhältnissen beeinträchtigte das Projekt, dass nach Vorbild der Londoner Metropolitanbahn mit etlichen technischen Neuerungen geplant wurde.

Ein weiteres nach Londoner Vorbild geplante Projekt von Anton Waldvogel sah eine verkleinerte Anlage der Metropolitanbahn auf ebenerdigem Niveau mit teilweisen straßenunabhängigen Röhrentunneleinschnitten vor. Von dieser Ringlinie sollten mehrere radiale Flügelbahnen in die Vorstädte führen. Ein Hauptanliegen war die Neugestaltung des Donaukanals durch einen Superblock mit integrierter Bahnhofshalle. Bereits in diesem Projekt sind einige der Ideen, die Wagners Arbeit für seinen Stadtbahnplan später definieren würde, sichtbar, wie die Idee der ebenen Stadtbahn, die an bestimmten Punkten die Oberfläche durchschneidet, und der Einsatz eines Rings rund um den Stadtkern, der durch radiale Äste ergänzt wird.<sup>42</sup>

Otto Wagner war schon bei den frühen Versuchen der Wiener Stadtbahnplanung präsent, damals noch als unbekannter Architekt, der in Zusammenarbeit mit dem Baurat Carl von Schwarz das dritte erwähnenswerte Projekt bearbeitete. Dieses favorisierte Projekt fand sowohl eine Lösung für die Wientalregulierung als auch eine ausgeklügelte Trassenführung der



Abb. 14. Pferdetrampway in Wien im Jahre 1882  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

Stadtbahn. Eine Ringlinie, ausgehend von einem Zentralbahnhof an der Aspernbrücke, sollte als Galeriebahn<sup>43</sup> entlang des Donaukanalufers laufen, beim Franz-Josefs-Bahnhof parallel zum Linienwall in einer dem Gelände angepassten Hoch- oder Tieflage weitergeführt werden und somit unter Einplanung der bereits bestehenden Verbindungsbahn alle Kopfbahnhöfe miteinander verbinden. Das durch eine Umleitung der Wien trockengelegte Flussbett sollte eine untertunnelte Radiallinie zur Ringbahn führen, um darüber einen *Boulevard*<sup>44</sup> vor dem Schloss Schönbrunn zu bilden. Weitere Stichbahnen ergänzten die Ringbahn, um bevorzugte Wohnorte mit dem Stadtbahnnetz zu verbinden. Somit gab es unter Mithilfe Otto Wagners bereits in den frühen 70ern einen Stadtbahnvorschlag, der von der Stadt Wien empfohlen wurde umgesetzt zu werden.

Diese ersten Ideen beeinflussten zahlreiche weitere Vorschläge<sup>45</sup> für eine Stadtbahn, deren Planung aufgrund wirtschaftlicher Missstände stillgelegt wurde. Die zu dieser Zeit dominierenden Verkehrsmittel waren die Omnibusse in der Innenstadt, die Pferdetramway innerhalb der projektierten Gürtelstraße, die Dampftramway<sup>46</sup>, welche das Pferd ab 1883 außerhalb des Linienwalls ersetzte und die versuchsweise eingesetzte erste elektrische Straßenbahn Österreichs, die im selben Jahr von der privaten Südbahngesellschaft eröffnet wurde.

## Die Invasion der Engländer

Als Wien bereits die 1,5 Millionen Einwohner-Grenze überschritten hatte, wurde der Wunsch nach einem Massenverkehrsmittel immer deutlicher, welcher mit der Vorlage eines neuen Projekts des Engländers Joseph Fogerty im Jahr 1881 für eine Konzessionserteilung erfüllt zu sein schien. Fogerty propagierte eine reine Gürtel-Eisen-Bahn in Anlehnung an die bereits von ihm und seinem Team geplante Londoner *Metropolitan Underground Railway*<sup>47</sup>, die jedoch als Hochbahn nach New Yorker Vorbild ausgeführt werden sollte. Das Verkehrskonzept hingegen lehnte sich an die Ringbahnen von Berlin, London und Paris an.<sup>48</sup> Das Wiener Modell bestand aus einer geschlossenen Ringlinie<sup>49</sup>, die entlang des Linienwalls, weiter parallel der östlichen Ringstraße und entlang des Donaukanals führte. Mehrere Radialbahnen zweigten, um den Anforderungen eines Massenverkehrsmittels zu entsprechen, in die Vororte ab. Die hier gewählten Hauptstrecken schlugen den gleichen Trassenverlauf vor, den das Projekt Schwarz schon festgelegt hatte und ähnelten dem letztendlich auch ausgeführtem Projekt sehr stark. Gusseiserne Stützen sollten die Uferbereiche des Donaukanals wie des Wienflusses zieren, während entlang des Linienwalls aufgrund des hügeligen Geländes und der Wasserläufe eher traditionellere Bauweisen wie steinerne Viadukte und Tunnelleinschnitte vorgezogen wurden. Sie erinnerte ein bisschen an die Berliner Stadtbahn, die jedoch, ebenfalls auf Viaduktbögen gebaut, mitten durch die Stadt führt. Der alles verbindende

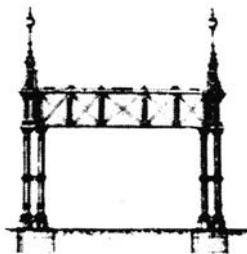


Abb. 15. Querschnitt durch gusseisernes Viadukt  
Quelle: E. Kurz, *ibid.*

Zentralbahnhof in Eisen-Glas-Konstruktion sollte am Donaukanal in der Nähe des Schottenrings gebaut werden.<sup>50</sup>

Mit seinem als Hochbahn ausgeführten rationellen, technisch versierten und kostengünstigen Stadtbahnprojekt, welches ausschließlich von ausländischen Firmen finanziert werden sollte, zog er entscheidungskräftige Führungskräfte auf seine Seite. Da Fogerty aber weder auf aktuelle Problembereiche wie die Wienflussregulierung noch auf der Ringstraßenära als ästhetisch geltende Fragen einging, wurde die Kritik an seinem Projekt immer größer. Vor allem die Interessen der Hausbesitzerlobby, die sich um den Wertverlust ihrer Gebäude sorgte, aber auch städtebauliche Mängel machten den Hauptteil der Kritiken aus. Obwohl die Ringstraßenarchitekten<sup>51</sup> der Hochbahn, die auch den Ring überqueren sollte, positiv gegenüberstanden, brachte die öffentliche Meinung, gestärkt von Künstlern des Künstlerhauses, das Projekt schließlich zu Fall. Auch zahlreiche Änderungen der Trassenführungen und der Detailausarbeitung änderten nichts daran, dass die Gemeinde, die selbst Vorschläge für eine Stadtbahn einbrachte, die Bewilligung permanent verzögerte und immer mehr Forderungen stellte. Als mit der Verwirklichung fast nicht mehr zu rechnen war, zogen sich die Geldgeber langsam zurück und Fogerty's staatlich genehmigte Konzession erlosch. Es folgten eine Vielzahl an weiteren U-Bahn- und Stadtbahnplanungen von privaten Unternehmen, deren Scheitern ab 1890 das Land und die Stadt selbst zur Lösung der Stadtbahnfrage auf den Plan rief.<sup>52</sup>

### **Das Hoch und Tief einer Dampfstadtbahn**

Ein heikler Punkt in der Planung eines Gesamtkonzeptes für ein Massenverkehrsmittel durch ganz Wien war die Autonomie der stetig wachsenden Vorortegemeinden. Bei der Erstellung der gesetzlich vorgeschriebenen Regulierungspläne<sup>53</sup> ließ der jeweilige Verwaltungskörper unabhängig von anderen Bezirken Pläne verfassen, die auf Wachstum und hohe Bebauungsdichte der eigenen Gemeinde achteten, auf ein Gesamtkonzept geschweige denn auf Nutzungsbestimmungen oder Bodenverhältnisse jedoch wenig Rücksicht nahmen. Eine sinnvolle Stadtentwicklung jedoch erforderte ein koordiniertes Zusammenarbeiten zwischen den Vorstädten und den Vororten rund um den Linienwall sowie die Erstellung eines ersten Generalbaulinienplans für das gesamte Stadtgebiet unter Einbindung der Vororte.<sup>54</sup> Ein erster Schritt in Richtung gleichberechtigter Kooperation war die Reduktion der Verzehrsteuer mitsamt Erweiterung auf die außenliegenden Bezirke, eine Entscheidung, die die Sinnlosigkeit eines Linienwalls im 19. Jahrhundert untermauerte. Dies ebnete den Weg zur Eingemeindung der Vororte und somit zu einer weiteren Stadterweiterung im Jahr 1890 für eine Residenzhauptstadt, die auf 4 Millionen Einwohner hinarbeitete, bald aber zu einer überdimensionierten Hauptstadt eines Kleinstaates werden sollte.<sup>55</sup> Endlich, rund 30 Jahre nach deren Beschluss wurde die Gürtelstraße

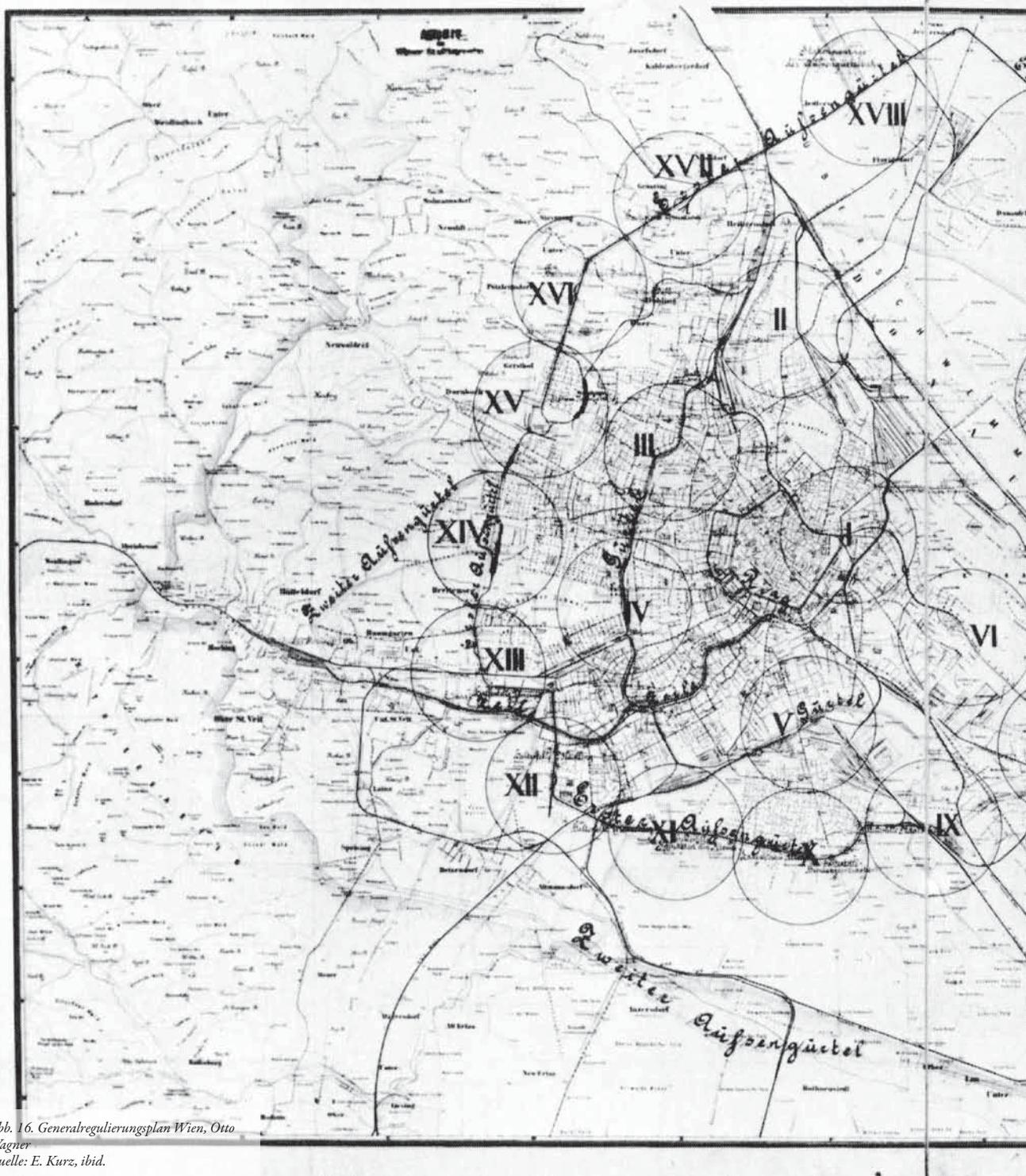
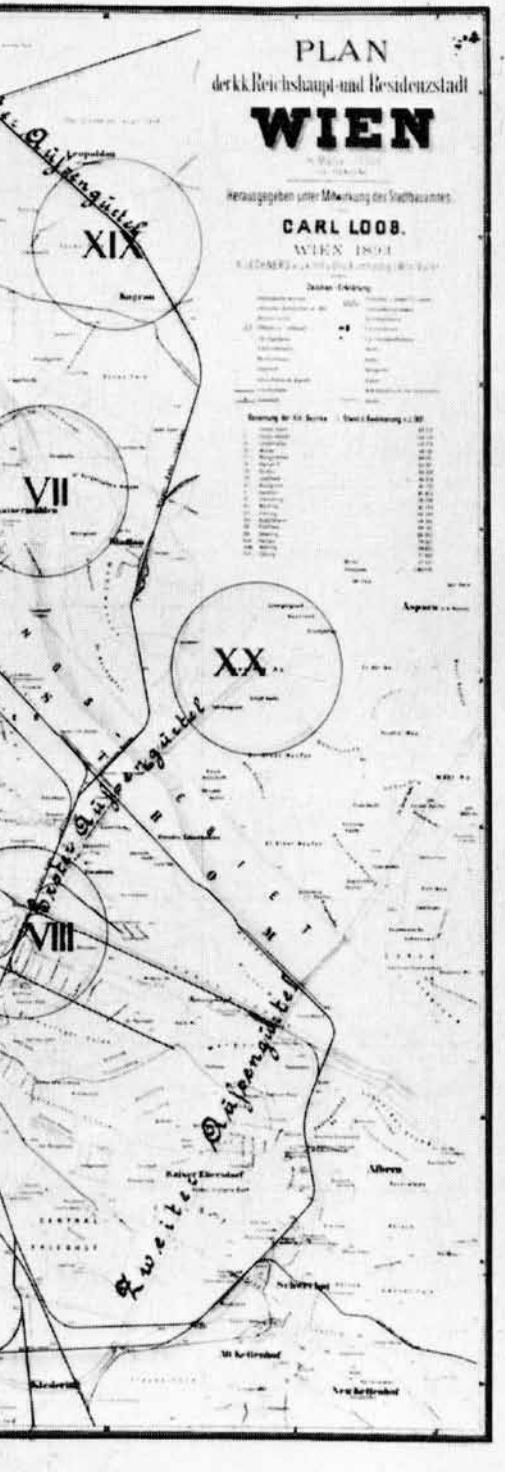


Abb. 16. Generalregulierungsplan Wien, Otto Wagner  
 Quelle: E. Kurz, *ibid.*



fertiggestellt, die Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen samt umrandender Bauvorhaben<sup>56</sup> für Wien wurde nun aus mehreren Gründen<sup>57</sup> von der öffentlichen Hand geleitet und konnte von der eigens gegründeten "Commission für Verkehrsanlagen für Wien" in Angriff genommen werden.<sup>58</sup>

Die Gemeinde entschloss sich die Planung für den Gürtel weitaus umfassender anzugehen, als sie es bei der Ringstraßenplanung, die in den letzten Jahrzehnten so heftig von Architekten wie Camillo Sitte oder auch Otto Wagner kritisiert wurde, getan hatte. Wesentliche Punkte für die Regelung des Wachstums sollten die weniger ästhetischen wie Verkehrswege, soziale und hygienische Kontrollmaßnahmen und die Differenzierung der Bodennutzung sein.<sup>59</sup> Ein am 6. Mai 1892 ausgeschriebener, internationaler Wettbewerb für einen Generalregulierungsplan für ganz Wien unter Berücksichtigung des vorgegebenen Programms sollte innerhalb eines Jahres die gewünschten Ergebnisse liefern. Der Wettbewerb, den Otto Wagner und Josef Stübben gewannen, wurde aufgrund seiner Forderungen in der Ausschreibung heftig kritisiert. Nur Wagner und der drittgeriehte Eugen Fassbender machten sich grundsätzlich Gedanken zu einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung. Letzterer schlug einzelne Verbauungsringe mit einem 750 m breiten Grüngürtel zur Erholung des Volks vor - eine Idee, die vor allem den Fachkreisen imponierte.<sup>60</sup>

Otto Wagner empfahl als zusätzliche Trasse für den starken Bevölkerungswachstum, deren Schlüssel in der Lösung von Transportproblemen liegen sollte, einen dritten Gürtel, der Wiens Vororte über die Donau hinaus umringen sollte. Diese vier kreisförmigen Straßen und Schienengürtel, angefangen mit der Ringstraße, sollten von radialen Verkehrsadern durchkreuzt werden und könnten eine unbegrenzte Ausdehnung Wiens in Zukunft sichern. Sein Motto *Artis sola domina necessitas* lässt erahnen, dass vor allem Effizienz, Ökonomie und leichte Bedienung treibende Kräfte seines Entwurfs waren. Otto Wagner, der mit der Zeit von einem Architekten der freien Renaissance zu einem Modernisten reifte, achtete kaum auf die Bestandteile einer Stadt, sondern auf die bestmögliche Vereinigung einer ausgedehnten Großstadt. Er beschrieb mehrere *Stellen*<sup>61</sup>, Zentren von einem Kilometer Radius mit gleichen Abständen zueinander, von denen der Verkehr aus leicht geregelt werden könne. Wagner stellte fest, dass erst wenn der Zweck erfüllt sei, die Kunst das Stadtbild prägen sollte. Er suchte nach neuen Formen, die die hektische Zeit der neuen, modernen Stadt widerspiegeln könne.<sup>62</sup>

Stübben ging ebenfalls von vier Ringstraßen aus, skizzierte die Radialstraßen jedoch in einem eleganten geschwungenen Stil. Seine Idee der Hügelstraße und die Anlage zahlreicher Promenadenstraßen am Stadtrand stießen auf große Zustimmung und wurden in ähnlicher Form umgesetzt, eine generelle Ordnung wurde aber in seinem Plan vermisst.<sup>63</sup> Da alle eingereichten Vorschläge einige Vorzüge aber auch Nachteile hatten, begann ein

Regulierungsbüro auf Grundlage der Ergebnisse den Generalregulierungsplan selbst zusammenzustellen. So fanden sich im Plan sowohl Stübbers *schlank gebogenen Straßen und geschlossene Plätze* als auch Wagners *systematisches Straßennetz mit lockerer Folung von Architekturplätzen*<sup>64</sup> und zahlreiche Ideen und Vorschläge der anderen Teilnehmer.<sup>65</sup> Währenddessen arbeitete die Commission weiter an der Trassierung, der Wienflussregulierung und der Donaukanalumgestaltung. Die als die verkehrstechnisch wichtigsten Strecken geltenden Linien im Wiental und des Donaukanals wurden, anlehnend an die Kritiken des Projekts Fogerty, nun mit Rücksicht auf ihren Einfluss auf das Stadtbild Wiens als Tieflage konzipiert, womit der Stadtbahnbau erstmals nicht nur als eine technische, sondern vor allem auch als eine ästhetische Frage gesehen wurde.<sup>66</sup>

Als dampfbetriebene Hauptbahnen wurden die Gürtellinie entlang des Linienwalls, die Vorortlinie als zweiter Ring außerhalb der Gürtellinie und die Donaustadtlinie, eine projektierte Linie parallel zur Donau, die aber nie ausgeführt wurde, festgelegt. Diese Strecken sollten als günstig herzustellende Hochbahn auf Viadukten mit geländeabhängigen Einschnitten in der ersten Baustufe bis 1897 fertiggestellt werden und dienten vor allem militärischen Zwecken sowie Gütertransporten.<sup>67</sup> Das private Lokalbahnnetz bildeten die innere Ringlinie, die radial verlaufenden Wiental- und Donaukanallinie und die Stichbahnen in die Vorstädte. Bereits mit der Konzession von 1892 waren die Detailpläne für beide Netze von den jeweiligen Verantwortlichen ausgearbeitet und mit dem Bau der Hauptstrecken in Michelbeuern begonnen worden.

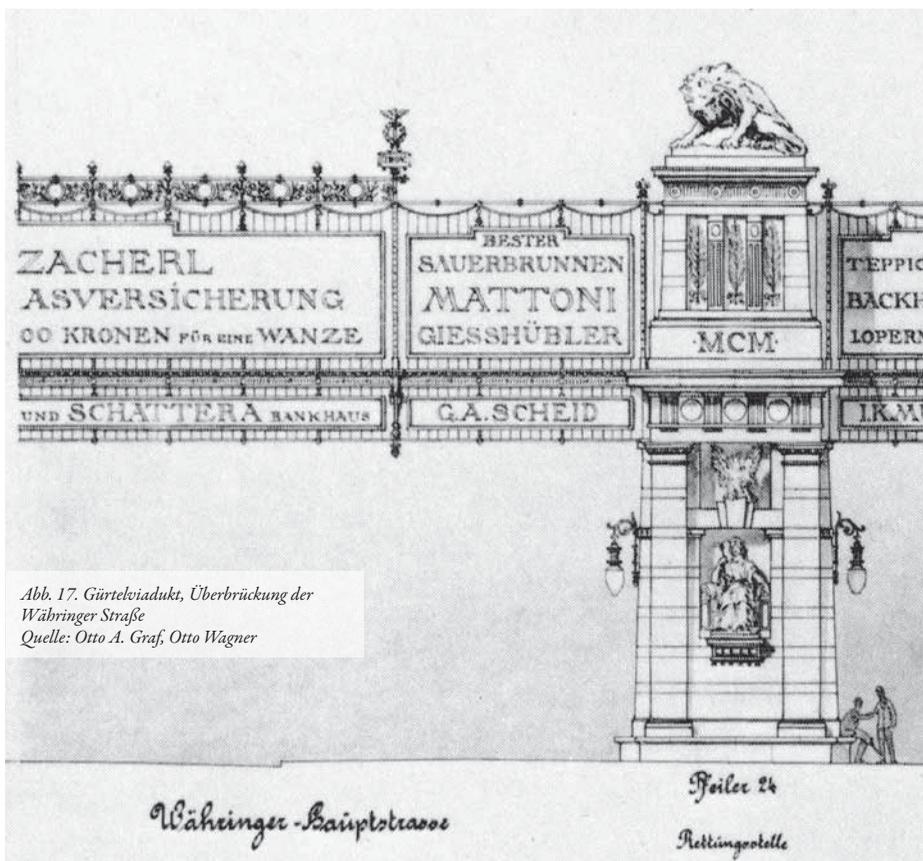
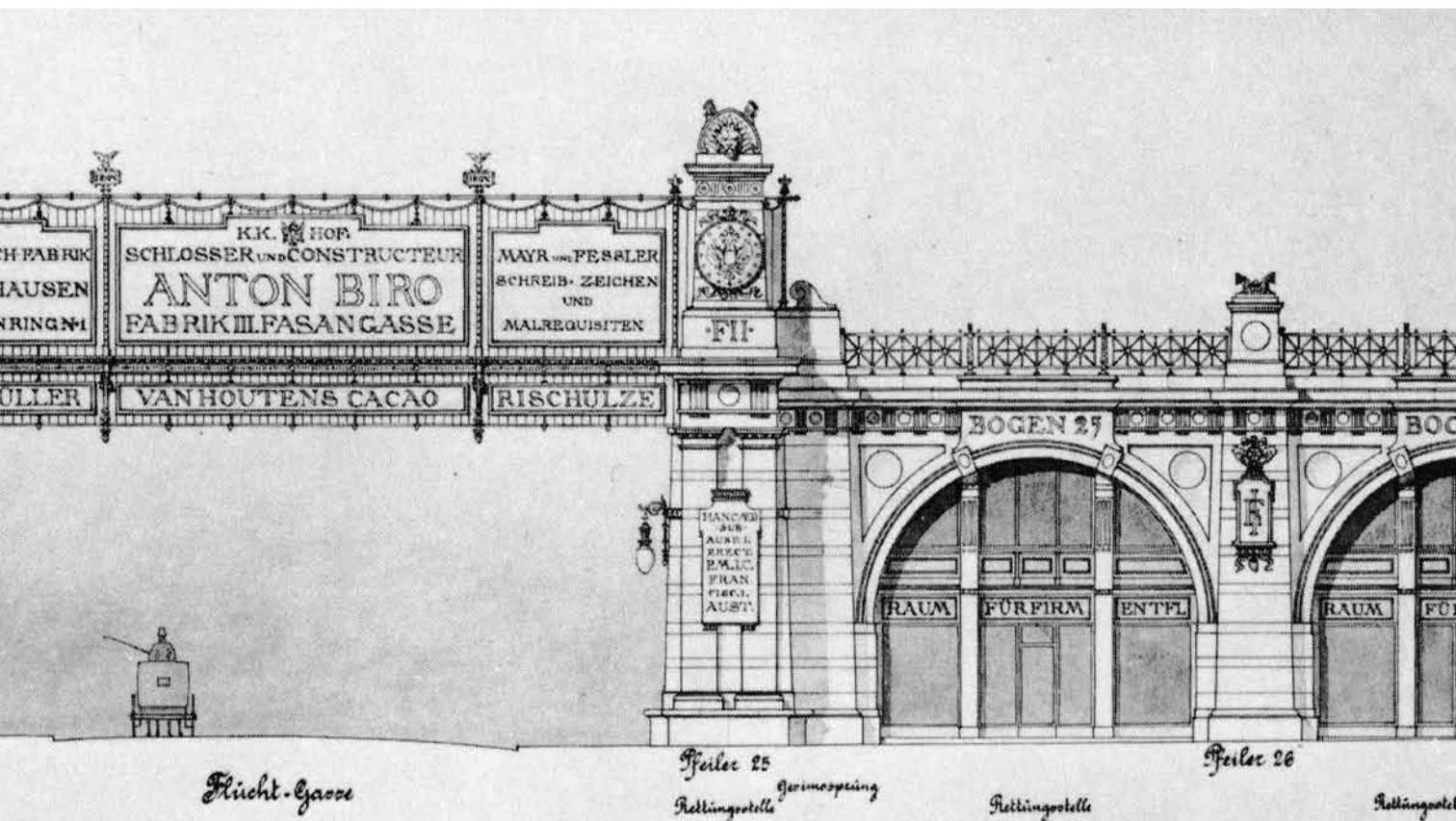


Abb. 17. Gürtelviadukt, Überbrückung der Währinger Straße  
Quelle: Otto A. Graf, Otto Wagner

Am 23. Mai 1896 waren die endgültigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen, auf denen die Stadtbahn basierte. Nachträgliche Änderungen bei den bereits abgeschlossenen Planungen der Donaukanallinie, welche heftigst von der Öffentlichkeit unter Beschuss genommen wurden, und die daraus folgende Umplanung der Hochbahn zu einer Tiefbahn mussten ab jetzt an anderen Stellen eingespart werden.<sup>68</sup>

Zwei Jahre zuvor wurde Otto Wagner eingeladen, als künstlerischer Beirat die architektonische Gestaltung der Stadtbahnanlage zu übernehmen und innerhalb von neun Jahren<sup>69</sup> zu vollenden. Seine Vorstellungen vom Charakter der Viadukte, Brücken und Bahnhofsgebäude in einfachen Renaissance-Formen unter Verwendung von Sichtziegel und Stein wurden vom Kaiser mit größter Zufriedenheit angenommen.<sup>70</sup> Mit dem Voranschreiten des Stadtbahnbaus wurden Funktion und Material immer wichtiger und Wagner führte die Verwendung eiserner Elemente und unverkleideter Stahlträger an den Außenseiten der Stationsgebäude ein. Wagner schaffte es, die Bedürfnisse des modernen Lebens und die Verwendung moderner Materialien und Konstruktion mit ästhetischen Ansprüchen zusammenzuführen. Die Nützlichkeit und der Zweck des Gebauten standen im Einklang mit der Vorstellung des Architekten als Künstler.<sup>71</sup>

Die künstlerische sowie technisch ausgeklügelte Konstruktion wurde nach sechs Jahren Bauzeit am 9. Mai 1898 zur Jubiläumsausstellung des Kaisers teils eröffnet, im Jahr 1902 erstreckte sich die fertiggestellte Verkehrslandschaft über ganz Wien.





# 032

## TIMELINE.

### STADTVERKEHR

*Die Entwicklung Wiens zur  
Großstadt und mit ihr der Einzug der  
Massenverkehrsmittel*

 Straßenbahn

 Stadtbahn

 U-Bahn

 Busverkehr

 Individualverkehr

 Weltverkehr

1744 Zeiselwagen

1803 Erste Dampflokomotive - England



Der Erfinderdurst des 19. Jahrhunderts veränderte das Verständnis der Menschheit für ihre Welt. Erste Maschinen erhöhten die Mobilität und mit ihr das Bedürfnis Städte auszudehnen, Gebiete zu erweitern und entfernte Gegenden zu erschließen. Folgende grafische Darstellung soll auf den nächsten Seiten einen Überblick über die Ausdehnung Wiens Hand in Hand mit seiner Erschließung durch den öffentlichen Verkehr geben. Eine Zeitleiste veranschaulicht die Entwicklung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrskonzepte Wiens und setzt sie in globalen Kontext. Die Auflistung der wichtigsten Meilensteine der Geschichte der Menschheit der letzten 200 Jahre soll zudem ein Bild dieser Zeit zeigen; ein Bild herausragender technischer Leistungen, bahnbrechender architektonischer Visionen aber auch gesellschaftspolitischer Katastrophen, die den Lauf der Zeit veränderten.

**1803** wird die erste Dampflokomotive für den Gleisbetrieb von dem Engländer Richard Trevithick gebaut.



Abb. 19. Erste Dampflokomotive

**1818** Mit dem Einzug der ersten Dampfmaschine in Österreich wird das industrielle Zeitalter der Monarchie eingeläutet.

**1821** Michael Faraday erfindet den ersten Elektromotor.

**1825** Die erste Zugverbindung der Welt wird in Großbritannien zwischen Stockton und Darlington eröffnet.



Abb. 20. Dampfschiff Kaiser Franz I., 1831

**1829** Die erste Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien wird gegründet um die Donau zu befahren.

**1830** Eine Cholera-Epidemie fordert mehr als 2.000 Tote. Dies führt zu einem Umdenken des Abwassersystems. Erste Cholera-Kanäle werden entlang des Wienflusses errichtet.

**1837** Mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn wird die erste Eisenbahnlinie in Österreich geschaffen.

**1837** Der Panik von 1837, ausgelöst durch die angeschlagenen Banken in Amerika, folgt eine schwere Depression, die bis 1845 andauert.

**1840er** Die Massenproduktion von Eisenbahnstrecken heizt die Entwicklung der Schwerindustrie an.

**1844** telegraphierte Samuel Morse zum ersten Mal von Baltimore nach Washington DC über eine 60 km lange Telegraphenleitung.

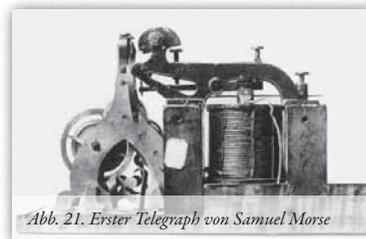


Abb. 21. Erster Telegraph von Samuel Morse

| 1820

| 1830

| 1840

1840 Pferdebahn

1817 Stellwagen

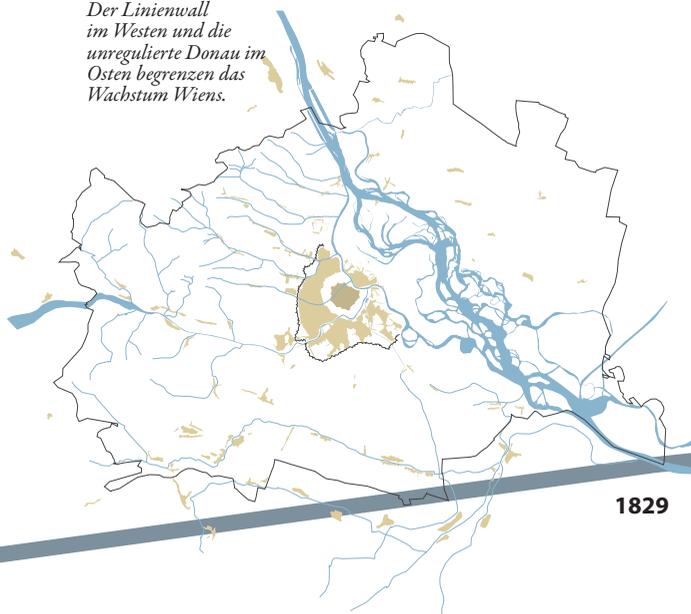
1824 Fiaker - Landauer

1842 Pferde Omnibus

1844 U-B...

| 1825 Erste Zugverbindung - England | 1831 Erster Dampfomnibus - England

*Der Linienwall im Westen und die unregulierte Donau im Osten begrenzen das Wachstum Wiens.*



469.400

1829

**1848** Es droht der Zusammenbruch der österreichischen Gesellschaft. Mit dem Ausbruch der Märzrevolution wird Fürst Metternich verdrängt. Der 18jährige Franz Joseph I. kommt an die Macht.

**1850** Die Vorstädte Wiens werden eingemeindet.

**1852** Elisha G. Otis erfindet ein Bremssystem für Aufzüge.

**1852** Henri Giffard erfindet das weltweit erste Passagier-Luftschiff, Le Dirigible.



Abb. 22. Erstes Luftschiff, Le Dirigible



Abb. 23. Plan der neuen Ringstraße, 1860

**1860** Die Planung der Ringstraße demonstriert den Wechsel hin zu einer bürgerlichen aufgeklärten Kultur.

**1862** Ein starkes Hochwasser an der Donau führt zu einer Neugestaltung seiner Ufer.

**1865** Mit der Errichtung der Pferdetramway wird ein neues Zeitalter des öffentlichen Transports in Wien eingeläutet.

**1872** wird auf Initiative von Heinrich von Ferstel das Wiener Cottage Viertel, Häuser mit umliegenden Gärten im unverbauten Vorstadtbereich, geplant.

**1873** Mit den Vorbereitungen zur Weltausstellung in Wien entstehen mehrere städtebauliche Projekte, wie der Bau einer Hochquellwasserleitung, die Donauregulierung oder der Ausbau der Bahn, werden in Angriff genommen.



Abb. 24. Weltausstellungsgelände Wien, 1873

**1876** Thomas Edison erfindet die Glühlampe, Alexander Graham Bell das Telefon.

| 1850

| 1860

| 1870

1865 Pferde-tramway

ahn Planung für Wien

Die Kopfbahnboje der ersten Eisenbahnlínien werden getrennt voneinander im Vorstadtbereich errichtet.

1. Stadterweiterung. Die Befestigungsanlagen der Inneren Stadt werden geschliffen. Der Ring um die Stadt wird langsam bebaut.

900.998

1850

1863

Personenbeförderung, Fahrgäste täglich

80.430

**1889-1893** Eine Gürtelstraße wird entlang des Linienwalls errichtet.

**1890** werden die Vororte während der zweiten Eingemeindung als Bezirke 11 bis 20 in die Stadt aufgenommen.

**1893** Nach knapp 200 Jahren wird der Linienwall abgebrochen um einem neuen öffentlichen Massenverkehrsmittel, der Stadtbahn, Platz zu machen.

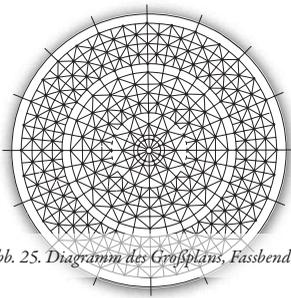


Abb. 25. Diagramm des Großplans, Fassbender



Abb. 26. Großplan Wien, Fassbender



Abb. 27. Eröffnung der Wiener Stadtbahn

**1893** Ein internationaler Wettbewerb für einen Generalregulierungsplan für Wien wird ausgeschrieben. Josef Stübben und Otto Wagner gewinnen den Wettbewerb, Eugen Fassbender plant ein Wien für 4 Millionen Einwohner.

**1892** wird mit dem Bau der Stadtbahn und der gleichzeitigen Donaukanal- und Wienflussregulierung begonnen.

**1898** Der erste Teil der Stadtbahn wird eröffnet. 1902 beträgt ihre Gesamtlänge 38,8 km.

**1898** Ebenezer Howard definiert als Reaktion auf die Stadt des Industriezeitalters ein neues System für Kleinstädte mit Funktionstrennung, um das Leben in der Natur zu fördern.

**1905** Eugen Fassbenders Vorschlag für einen Wald- und Wiesengürtel wird realisiert. Der Wiener Grüngürtel ist einer der ersten der Welt.

| 1880

| 1890

| 1900

1883 Dampframway

1896 Elektrische Strassenbahn

1898 Dampf-Stadtbahn

1898 Elektrische Versuche für die Stadtbahn

um 1900 Automobil - Taxi

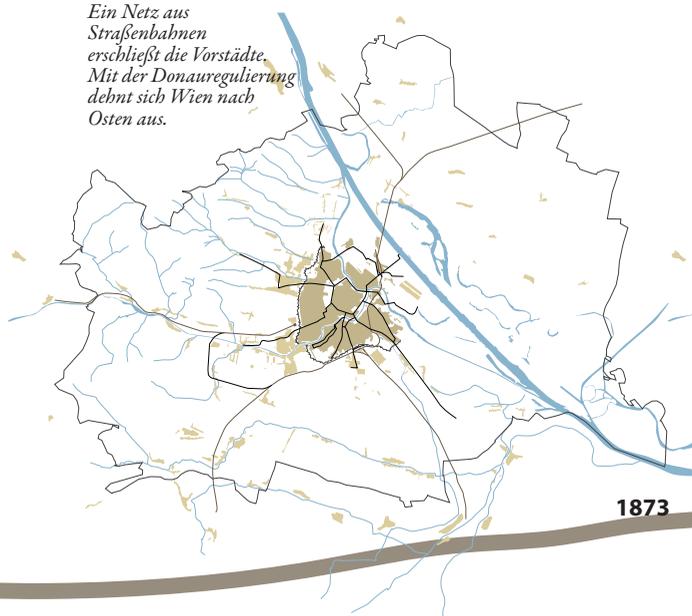
| 1885 Erstes benzinbetriebenes Auto - Deutschland

| 1881 Erste elektrische Straßenbahn - Berlin

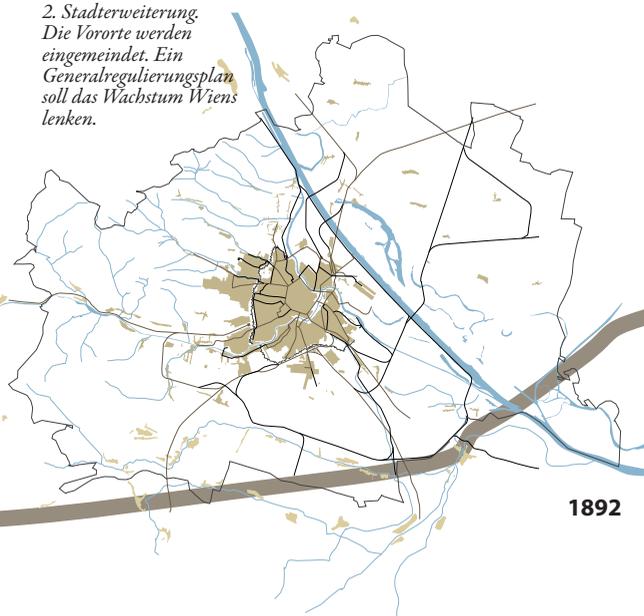
| 1890 Erste elektrische U-Bahn - London

Ein Netz aus Straßenbahnen erschließt die Vorstädte. Mit der Donauregulierung dehnt sich Wien nach Osten aus.

2. Stadterweiterung. Die Vororte werden eingemeindet. Ein Generalregulierungsplan soll das Wachstum Wiens lenken.



1873



1892

**1908** Das Ford Model T dominiert den Automobilmarkt.

2.239.000



Abb. 28. Ford T

**1914** Die Ermordung des Erzherzogs Franz Ferdinand in Sarajevo führt zum Ersten Weltkrieg.

**1918-1920** Die Spanische Grippe tötet 20 bis 100 Millionen Personen weltweit.

**1918-1938** Das Rote Wien. Die Sozialdemokraten erlangen die Mehrheit, die Stadt wird zum ersten Mal demokratisch regiert.

**1920er** Beginn des weltweit bekannten Gemeindebauprogramms in Wien. Zwischen 1925 und 1934 werden mehr als 60.000 Wohnungen errichtet.

**1924** Die Stadtbahn wird elektrifiziert.

**1925** Plan Voisin. Le Corbusiers Visionen für Paris zielen auf einen Abbruch des historischen Zentrums unter Beibehaltung einiger weniger Monumente und fordern den Ersatz durch regelmäßig angeordnete Hochhausbauten.



Abb. 29. Plan Voisin, Le Corbusier

**1929** Das Wirtschaftswachstum wird durch "Black Tuesday" am 29. Oktober beendet. Die Kurseinbrüche an den Börsen führen zur Großen Depression.

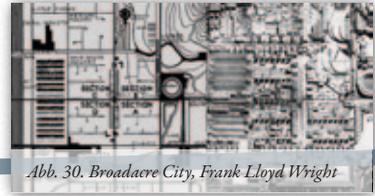


Abb. 30. Broadacre City, Frank Lloyd Wright

1.935.881

**1932-1959** Broadacre City ist ein von Frank Lloyd Wright vorgeschlagenes Stadt- und Vorortverkehrentwicklungs-konzept. Broadacre City ist die Antithese einer Stadt und die Verherrlichung einer neu geborenen Vorstadt, die von Wrights bestimmter Vision geformt wird.

| 1910

| 1920

| 1930

1925 Elektrische Stadtbahn

1919 Benzinmotor-Bus

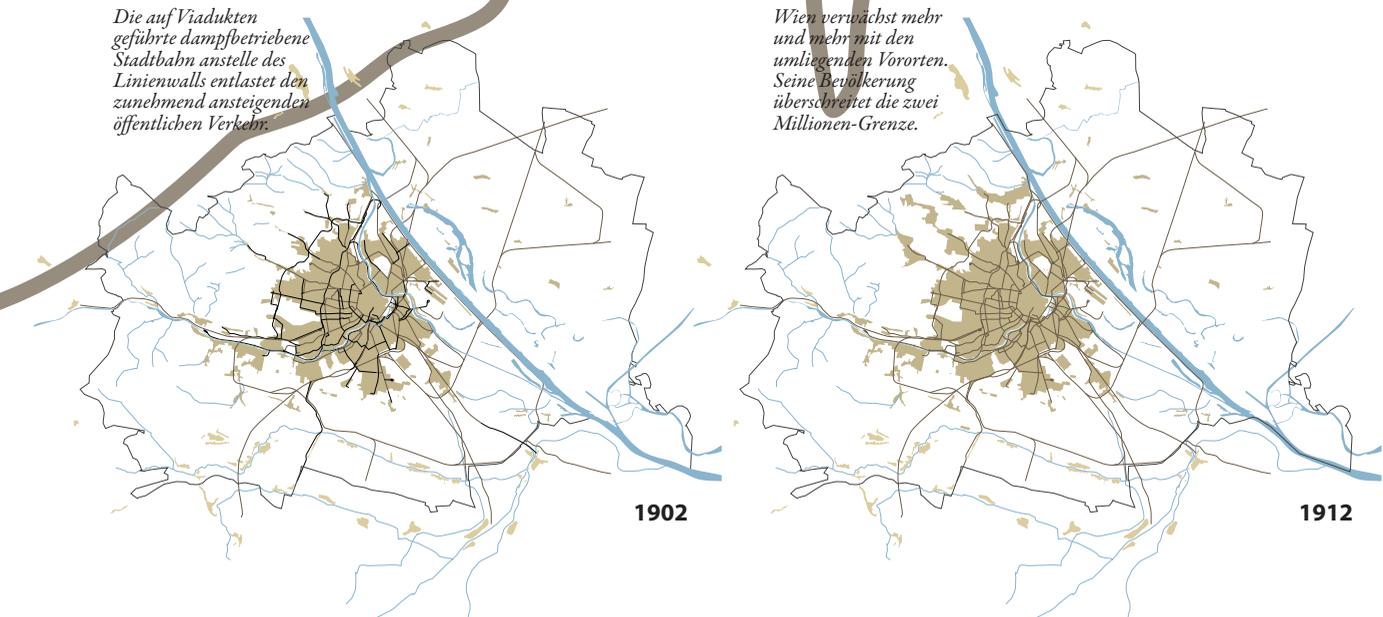
| 1923 Erste längere Autobahn - Italien

*Die auf Viadukten geführte dampfbetriebene Stadtbahn entlastet den zunehmend ansteigenden öffentlichen Verkehr.*

*Wien ver wächst mehr und mehr mit den umliegenden Vororten. Seine Bevölkerung überschreitet die zwei Millionen-Grenze.*

1902

1912



**1945** Ende des 2. Weltkrieges.

**1948** Ein britisches Filmteam ist in Wien, um Aufnahmen zum Film "Der Dritte Mann" zu machen. Anton Karas, der Komponist der Filmmusik, und die Wiener Kanalisation erlangen Weltruhm.

**1956** National Interstate and Defense Highways Act. Die größte öffentliche Investition in der Geschichte der USA finanziert den Autobahnbau bis Mitte der 70er Jahre. Ermöglicht wird er durch Steuern auf Treibstoff und Reifen, wodurch der Straßenbau aus der politischen Diskussion verschwindet.

**1957** Die Sowjetunion startet Sputnik 1, den ersten künstlichen Satelliten in den Orbit der Erde

**1958** Hauptstadt Berlin, von Smithsons. Als ein Meilenstein in der Nachkriegsarchitektur definiert es die kulturellen und technologischen Dimensionen der Innenstadt auf der Grundlage von Mustern und Bewegungsfreiheit.



Abb. 32. Plug-in-City, Archigram

**1964** Archigram, Plug-in-City, Peter Cook. Die Plug-in-City ist eine Mega-Struktur ohne Gebäude, ein massiver Rahmen, in den Wohnungen in Form von Zellen oder standardisierten Komponenten gesteckt werden können.

**1966** Archigram. Drive-in Housing. Absolut ausgearbeitet laufenden spekulative Exploration der möglichen Nutzung von Autos als mobile und gewartet Bestandteile eines anpassungsfähigen System Wohnung von Autos zusammen, Drive-in Gebäuden und Dienstleistungen.

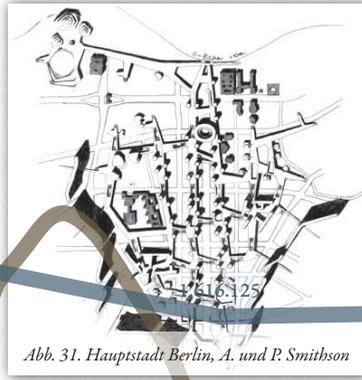


Abb. 31. Hauptstadt Berlin, A. und P. Smithson

2.000.652

| 1940

| 1950

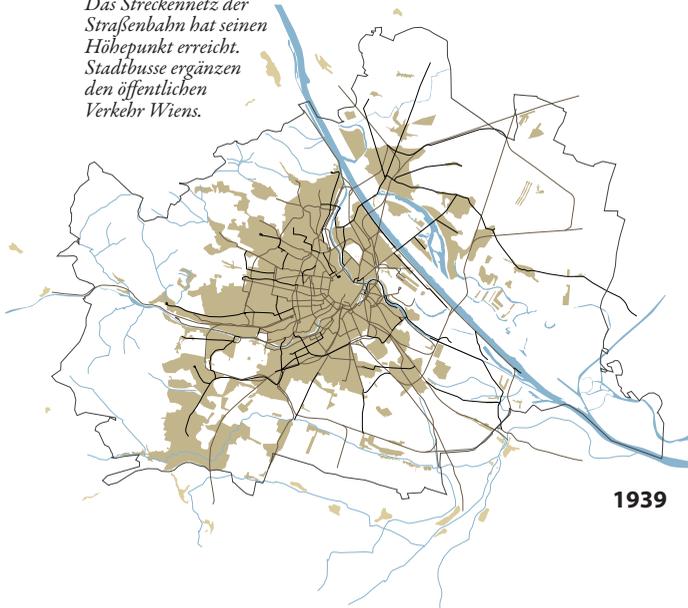
| 1960

1941 Stadtrgas Bus

1946 Dieselmotor-Autobus

915.024

Das Streckennetz der Straßenbahn hat seinen Höhepunkt erreicht. Stadibusse ergänzen den öffentlichen Verkehr Wiens.



1939



**1966** Der Wiener Gemeinderat genehmigt Pläne für den Bau eines U-Bahn-Systems.

**1970er** Die Community Gardens Bewegung in den USA etabliert sich in den Städten als Reaktion auf die Energiekrise.

**1972** ARAMIS, ein Personal Transit System, wird in den 1970er Jahren in Paris entwickelt.



Abb. 33. Personal Transit System Aramis



Abb. 34. Studie, Lower Manhattan Expressway

**1972** Paul Rudolphs Studie für den Lower Manhattan Expressway zeigt eine vollständig in die Stadt integrierte utopische Megastruktur. Durch die Kombination des gewaltigen Verkehrsaufkommens mit einem durch Terrassen definierten Wohnsystem war es ihm möglich einen riesigen Netzwerk-Hub zu definieren.

**1976** Am 25. Februar wird die erste U-Bahn-Station am Reumannplatz eröffnet.

**1983** Das Großkabinensystem VAL wird in Lille eingesetzt und weltweit exportiert. Aramis wird eingestellt.

**1988** Die Arbeiten für die künstlich geschaffene Donauinsel werden fertig gestellt, die Stadt Wien gewinnt ein neues öffentliches Erholungsgebiet.

**1994** Yona Friedman, Continent-cities.



Abb. 35. Continent-Cities, Yona Friedman 1939-1948

| 1970

| 1980

| 1990

3/1,814

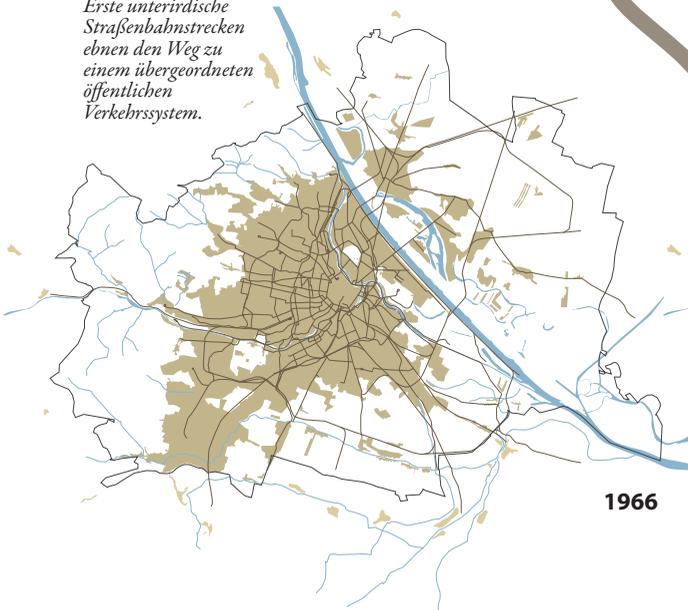
1978 U-Bahn

1976 Flüssiggas Bus

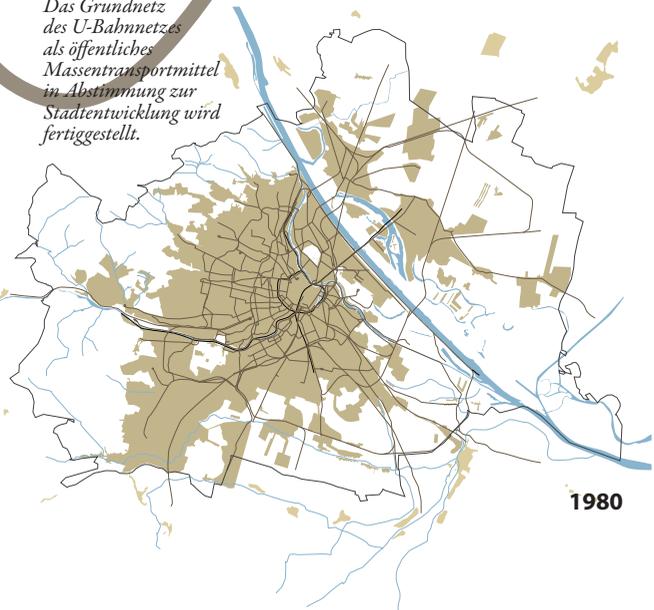
| 1972 Personal Rapid Transit - Frankreich

Erste unterirdische Straßenbahnstrecken ebnen den Weg zu einem übergeordneten öffentlichen Verkehrssystem.

Das Grundnetz des U-Bahnnetzes als öffentliches Massentransportmittel in Abstimmung zur Stadtentwicklung wird fertiggestellt.



1966



1980

**1997** Hochgeschwindigkeitszüge werden eingesetzt. Die erste ICE-Strecke verkehrt zwischen Frankfurt, Köln und Amsterdam.

**2001** Die öffentlichen Busse in Wien werden von Dieselantrieb auf Flüssiggasantrieb umgestellt.

1.998.356

**2002** Eine erste Testversion des Transrapid läuft in Shanghai.



Abb. 36. Magnetschwebbahn Transrapid

2.224.109  
**2007** Die Doomsday Clock, die symbolische Darstellung von der Gefahr einer nuklearen Vernichtung, bewegt sich um zwei Minuten und schlägt nun fünf Minuten vor Mitternacht.

**2013** Hybrid angetriebene Autos werden zunehmend den Neuwagenmarkt durchmischen.

1.698.822

**2013** Die Chinesische Magnetschwebbahn versucht 1000 km/h in einem Vakuumtunnel zu erreichen.

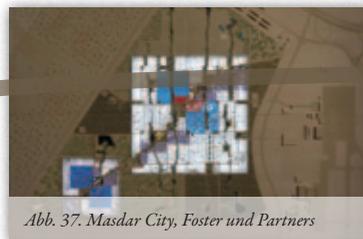


Abb. 37. Masdar City, Foster und Partners

**2015** Masdar City ist die erste Stadt auf der Erde, die keinen Kohlenstoffverbrauch hat.

Quelle: STATISTIK AUSTRIA

1.816.478



Abb. 38. Cargo Cap, automatisierter Transport

**2019** Der Gütertransport wird automatisiert.

| 2000

| 2010

| 2020

Abb. 39. Eine Timeline. Die Entwicklung des Verkehrs, Eigene Grafik

| 2008 - Erste autofreie Stadt - Masdar

Der U-Bahnausbau wird forciert. Mit der dritten Ausbauphase wurden die U1 und die U2 in den Norden verlängert.

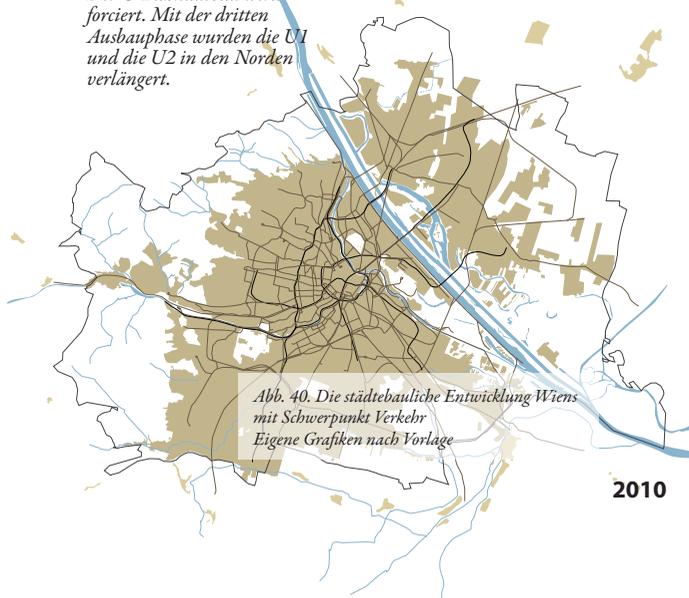


Abb. 40. Die städtebauliche Entwicklung Wiens mit Schwerpunkt Verkehr. Eigene Grafiken nach Vorlage

2010







# 041

## SURVEY

### *Eine intensive grafische Analyse der Stadtbahn und ihrer Umgebung in großem Maßstab*

Während meiner Studienzeit in den Niederlanden durfte ich mit einer frischen Herangehensweise in der Recherchemethodik der Architektur Bekanntschaft machen. Die Richtlinien dieses Studios basieren auf einer spezifischen, schrittweisen Annäherung an die Architektur innerhalb eines größeren Rahmens. Es ist dies eine Forschungsreihe, die auf den folgenden drei Stufen beruht, um ihre Methodik zu etablieren: SURVEY, SYSTEMS and THINGS.

Diese dreiteilige Methodologie erlaubte es mir, unabhängige und dennoch verwobene Richtungen der Recherche zu verfolgen.

Der erste Teil der Recherche, Survey, ist eine intensive, grafische Annäherung, weithin basierend auf dem Gedanken von Maßen, welche ein Verständnis für ein bestimmtes Gebiet durch seine Darstellung vermitteln soll. Diese Art der Darstellung stützt sich weitgehend auf Information. Der hier angesprochene Punkt bezieht sich nicht unbedingt auf Informationen im Allgemeinen, sondern vielmehr auf bestimmte, vom Beobachter gefilterte Informationen.

In Bezug auf die Stadtbahn liegt der Schwerpunkt auf der grafischen Repräsentation eines urbanen Verkehrsbandes in Relation zu seiner unmittelbaren Umgebung, als auch der Darstellung der formellen und kulturellen Details derselben.

Auf den folgenden Seiten sehen Sie das Ergebnis einer Survey, die mit Unterstützung unterschiedlichster Hilfsmittel wie statistischer Daten, Satellitenfotos, thematischen Karten, fotografischen Aufnahmen sowie zahlreicher Feldspaziergänge versucht, ein informatives Licht auf die sowohl öffentlichen als auch privateren Bereiche rund um die Stadtbahn zu werfen.





**RESEARCH AREA**

vienna map m 1:30.000



*Abb. 41. Recherchegebiet, bearbeitet  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis*

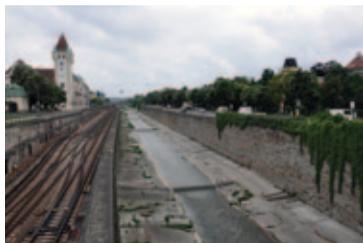


Abb. 42. Offener Einschnitt der Wientallinie  
Quelle: Eigene Aufnahme



Abb. 43. Galeriebahn der Donaukanallinie  
Quelle: Eigene Aufnahme



Abb. 44. Hochbahn der Gürtellinie  
Quelle: Eigene Aufnahme



Abb. 45. Tiefbahn der Gürtellinie  
Quelle: Eigene Aufnahme

Das Gesamtkonstrukt der Stadtbahn Otto Wagners erstreckt sich über ganz Wien, die zu analysierenden Strecken bilden das Hauptnetz der Stadtbahn. Dieses setzt sich aus drei miteinander verwobenen Linien zusammen.

Die Wientallinie, ein heutiger Teil der U4, schlängelt sich in offenen und gedeckten Einschnitten entlang des Wienflusses durch ein schluchtenhaft anmutendes Tal im Südwesten Wiens. Die Donaukanallinie, ebenfalls in die Strecke der U4 eingegliedert, bildet parallel zum Donaukanal als Galeriebahn den östlichen Verbindungsarm der Linien. Die Gürtellinie, Teil der U6, erstreckt sich als Hoch- und Tiefbahn über die hügelige Landschaft der Vorstadtbezirke. Alle drei Linien sind Teil des Wiener U-Bahnnetzes und wurden im Zuge des U-Bahnbaus einigen Veränderungen unterzogen. Die folgende Analysearbeit bezieht sich auf das Gesamtkonstrukt im 21. Jahrhundert mit all seinen Veränderungen seit seiner Errichtung.

Der Recherchebereich erstreckt sich vom Donaukanal im Nordosten über die Viadukte am Gürtel bis hin zu den Wientaleinschnitten im Südwesten der Stadt und versucht somit - mit Schwerpunkt auf der Gürtellinie - alle drei Teilgebiete der Wagnerschen Stadtbahn im Vorstadtgebiet mit einzubeziehen und ein Gesamtbild des Verkehrskonstrukts zu kreieren, ohne dabei den Rahmen einer Diplomarbeit zu sprengen.

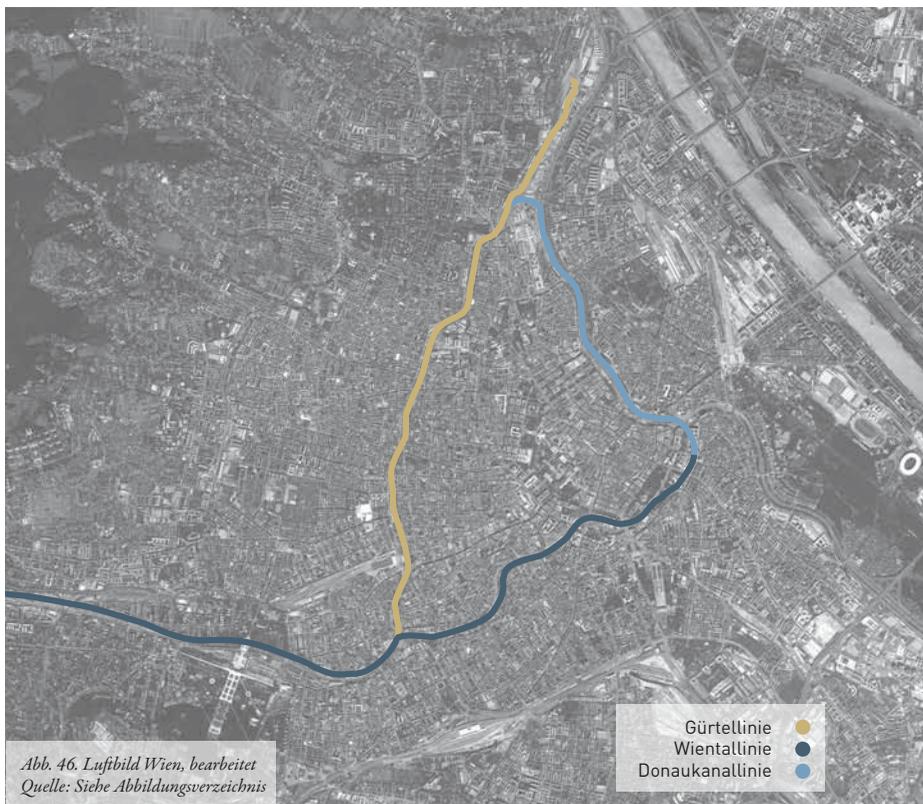


Abb. 46. Luftbild Wien, bearbeitet  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

Gürtellinie  
Wientallinie  
Donaukanallinie



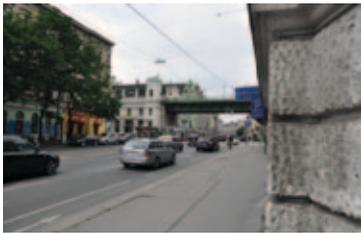
1

Abb. 47. Lände trifft auf Autobahnknoten Prater  
Quelle: Eigene Aufnahme



2

Abb. 48. Einfahrt nach Wien über A22  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis



3

Abb. 49. Lazarettgasse trifft auf Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme



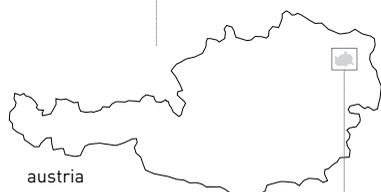
4

Abb. 50. Wien Ausfahrt West  
Quelle: Eigene Aufnahme

Ein überwiegender Teil der Stadtbahn verläuft zwischen der Gürtelstraße, einer Hauptverbindungsstraße zwischen dem Süden und Nordosten Wiens, die in der Vergangenheit vor allem Schlagzeilen machte als Verkehrshölle sowie Prostituierten- und Drogenumschlagplatz. Dessen ungeachtet, spielt sie eine zentrale Rolle im urbanen Verkehrsgefüge. Die Grafik auf der rechten Buchseite soll veranschaulichen, wie sich die stadtbahnnahe Verkehrsstraßen in das Verkehrsnetz einordnen. Hierzu wird durch die Einteilung in 3 Kategorien eine hierarchische Gliederung des motorisierten Verkehrs genauer illustriert. Es sind dies: super grid, metropolitan grid und urban grid. Unter supergrid versteht man Autobahnen und autobahnähnliche Schnellstraßen, die im nationalen und internationalen Kontext

stehen. Das metropolitan grid liegt über Großstädten und wird durch Bundes- und Schnellstraßen definiert. Das urban grid sind Verbindungsstraßen, die sich von reinen Wohn- und Geschäftsstraßen abheben und eine Wertigkeit im urbanen Kontext aufzeigen.

Eine Einteilung in grafisch repräsentative Kategorien zeigt eindeutig, welche Wichtigkeit die Gürtelstraße zu umliegenden Bundesstraßen und Autobahnen genießt. Die Hauptverbindung von Westösterreich führt über die A1 direkt auf die Wientalstraße parallel zur Wientallinie. Eine Direktverbindung in den Norden führt geradewegs über die Gürtelstraße zur A22 nach Prag oder B7 Richtung Brünn. Wichtige Verbindungsstraßen verlaufen in Radialen vom Ring zum Gürtel und füllen diesen mit motorisiertem Verkehr.



vienna  
1:200.000

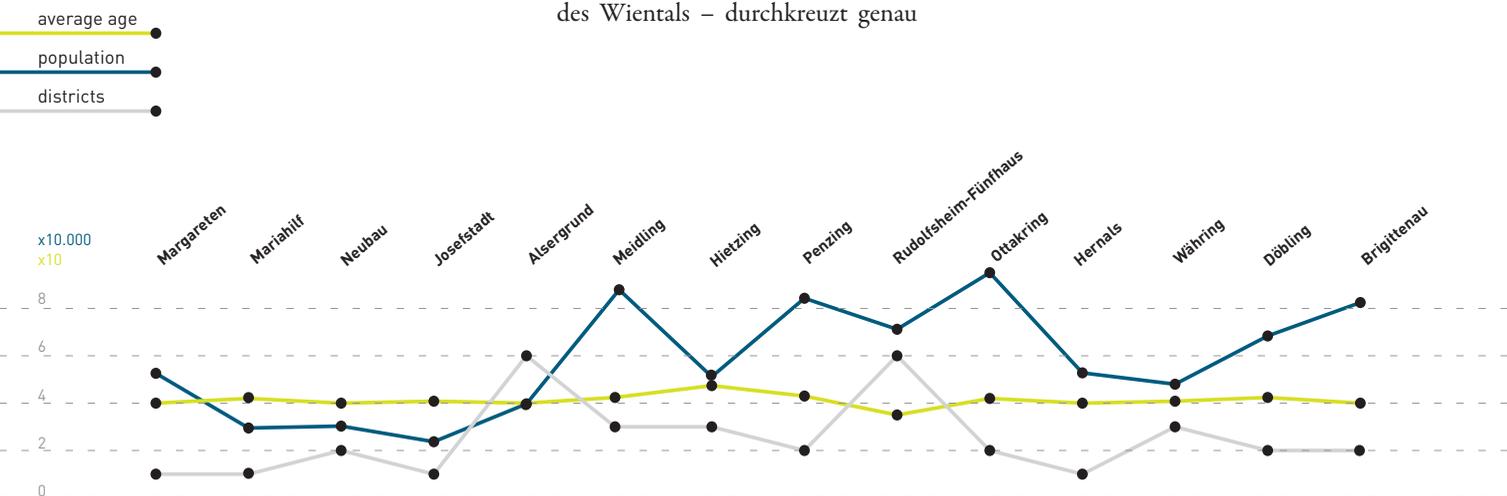


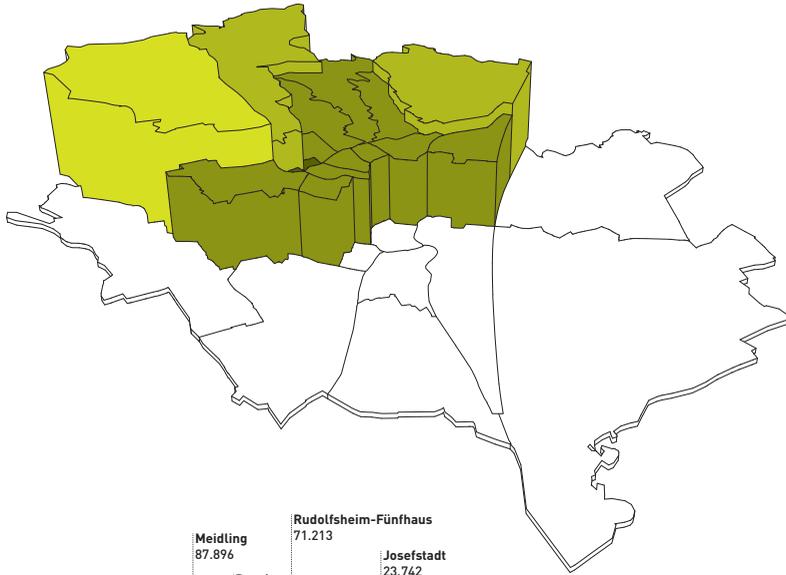
- supergrid
- metropolitan grid
- urban grid

# ACCESSES

Nachbarschaften ist einer der elementarsten Begriffe, den man zur Umschreibung der Stadtbahn verwenden kann. Auf ihren 38 km Länge durchstreift sie eine Fülle an städtischen Milieus, die unterschiedlicher nicht sein können. So reihen sich herrschaftliche Villenviertel an gewachsene Ortskerne von Penzing und Hietzing an und Arbeiterquartiere, Gewerbegebiete, Fachmarktzentren und Gewerbeflächen geben sich entlang der Wientallinie die Hand. Die Gürtellinie quert die meistbesuchte Einkaufsstraße Wiens genauso wie Gegenden, deren Ruf nach Rotlichttätigkeiten nur so schreit. Ausgestorbene Geschäftsstraßen aufgrund mangelnder Kaufkraft mischen sich zwischen hippe Wohngebiete und Marktviertel, die von der gemeinen Kartoffel bis hin zur Baklava und andren Köstlichkeiten alles anbieten. Kurzum, die Stadtbahn durchwandert eine Vielzahl an sozialen Strukturen und öffentlichen Räumen. Der Bereich der Stadtbahn, der hier analysiert wurde – vom Donaukanal über die Gürtellinie bis zu den Ausläufern des Wientals – durchkreuzt genau

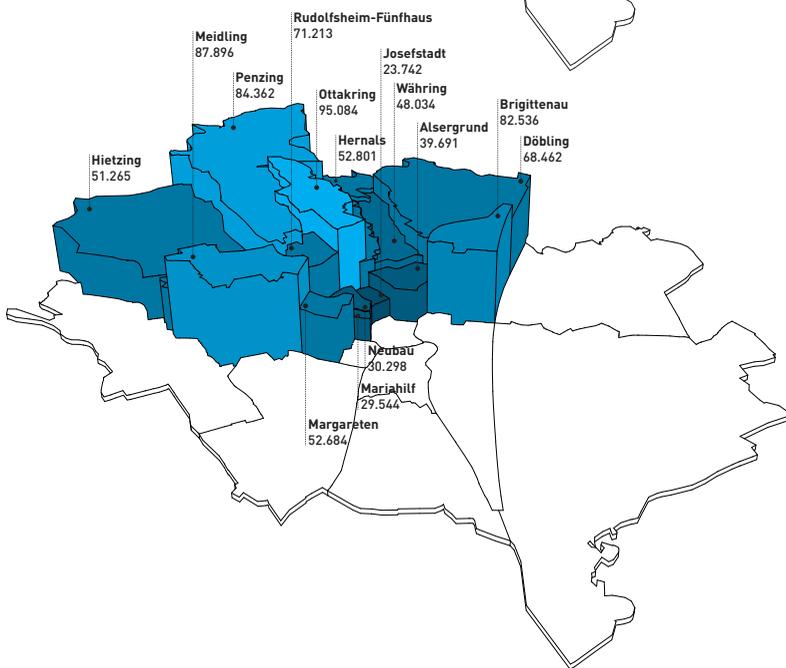
vierzehn Wiener Gemeindebezirke. Analysierte man die gesamte Stadtbahn, hätten ganze 18 Bezirke der 23 Wiener Gemeindebezirke Anteil an einem der größten Verkehrskonstrukte Österreichs. Obwohl rein rechtlich die Gürtellinie zu den Inneren Bezirken gezählt wird, sind es vor allem die äußeren Bezirke, die von der Nähe zur Stadtbahn profitieren. Pendler aus den äußeren Bezirken nützen die wichtigste tangentielle Strukturlinie im bebauten Bereich Wiens als verbindendes Element von Nord und Süd. Am Beispiel des 15. Bezirks kann man auf der unteren Grafik auf der rechten Buchseite erkennen, dass mit einem Anteil an sechs Stationen der unmittelbare Zugang aus den äußeren Bezirken gewährleistet ist - sind es doch laut Jahresbericht 2010 der Wiener Linien bereits 35 % aller Wege in Wien, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Auch das niedrige Durchschnittsalter von unter 39,9 Jahren im 71.213 Einwohner zählenden Bezirk spricht für ein vermehrtes Bedürfnis nach Mobilität mittels öffentlicher Verkehrsmittel.



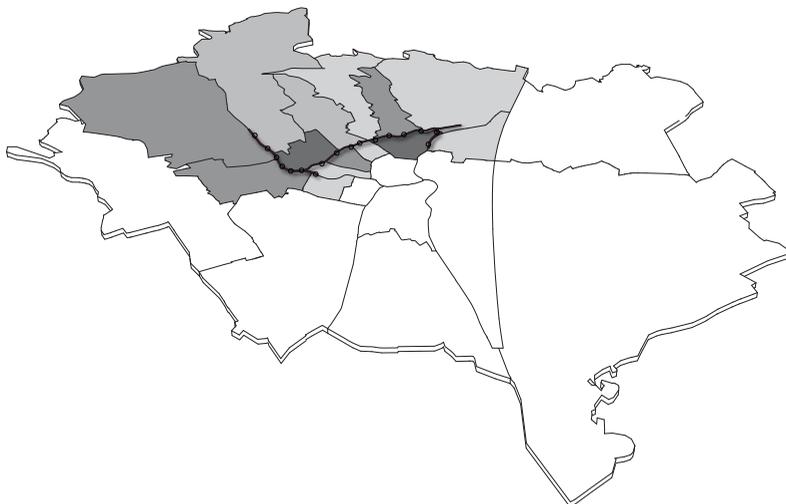


- 34,4 - 39,9
- 40,0 - 42,4
- 42,5 - 44,9
- 45,0 - 47,4

**average age**



**population**



- 6 Stationen
- 3 Stationen
- 2 Stationen
- 1 Station
- 0 Stationen

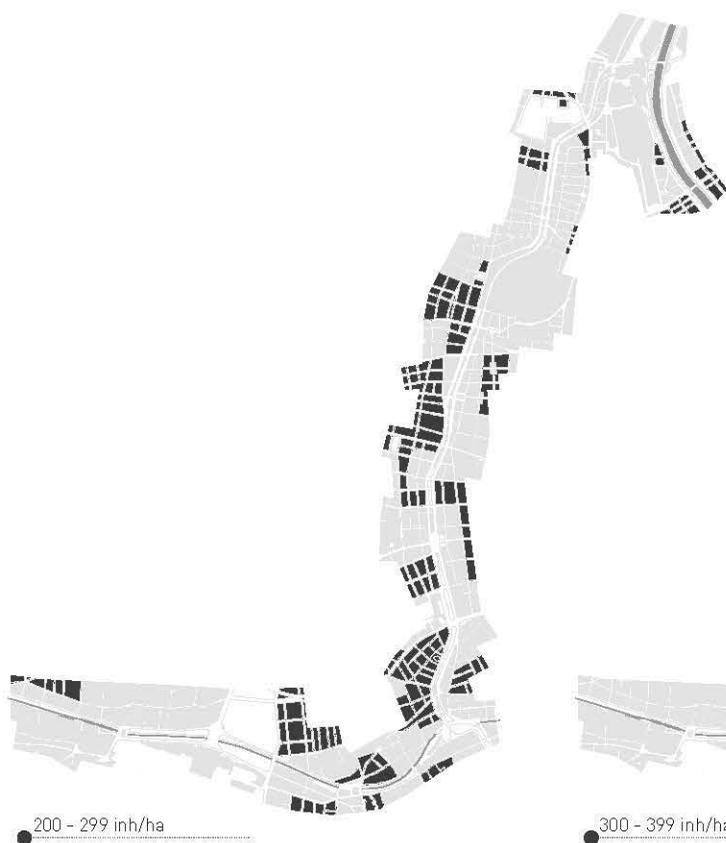
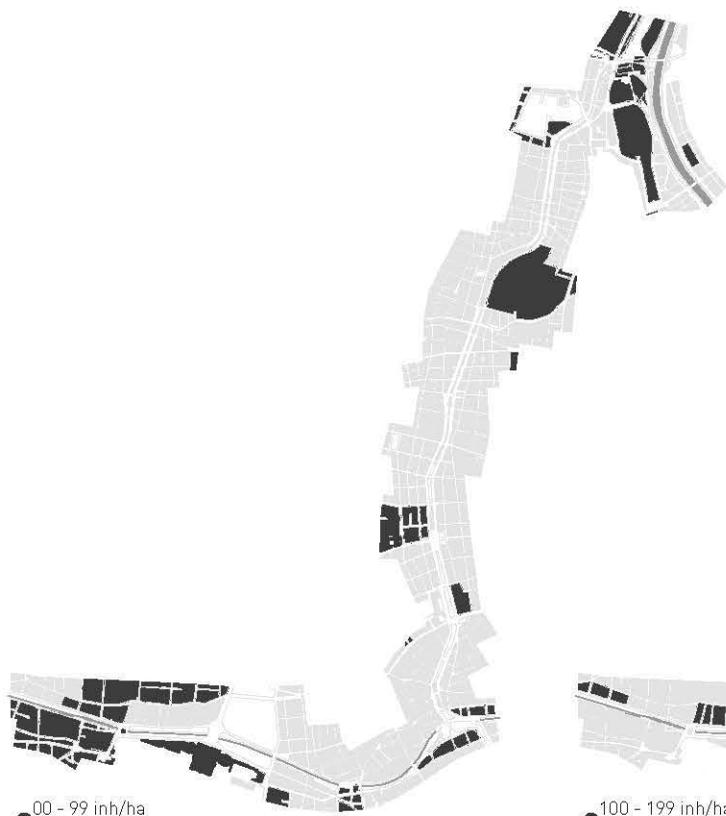
**districts**

**NEIGHBOURHOODS**

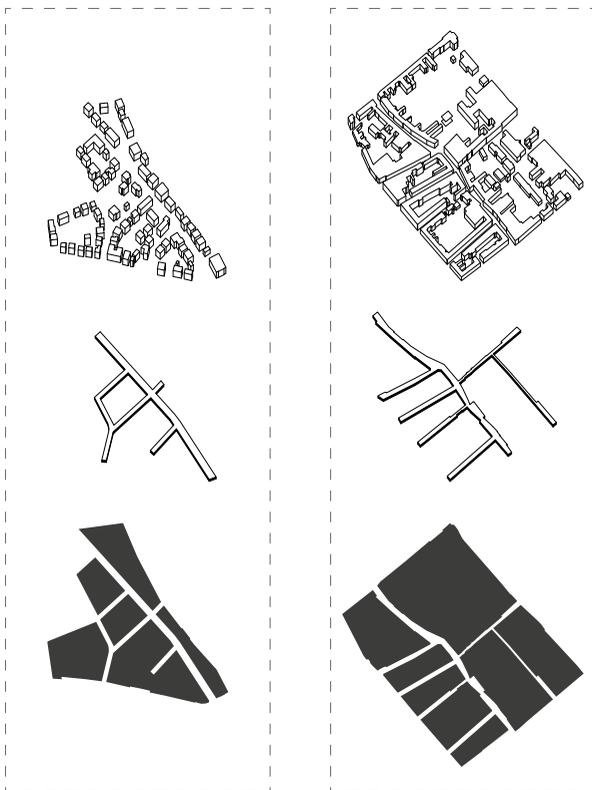
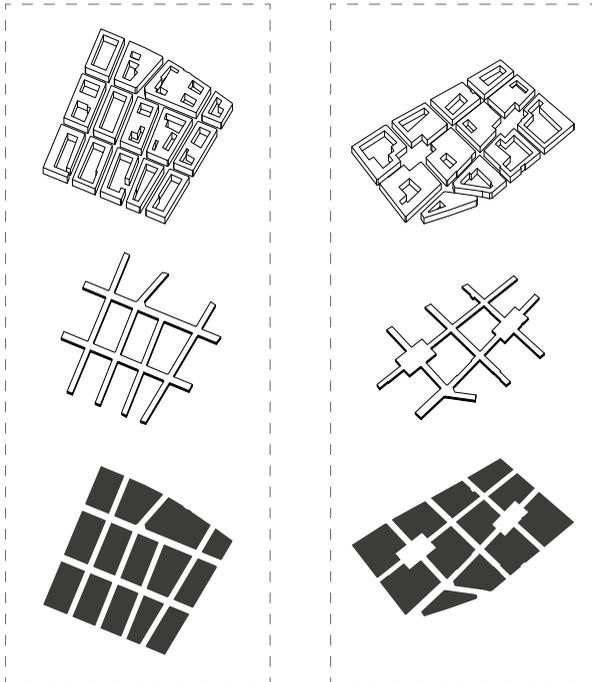
Die Bevölkerungsdichte ist nicht nur ein anonym Wert – eine mittlere Anzahl von Einwohnern pro Fläche – sondern kann auch als Index für Lebensqualität betrachtet werden. Wobei eine hohe Bevölkerungsdichte nicht unbedingt ein Garant für pulsierendes, besseres Leben in der Stadt sein muss. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die Interaktion zwischen Städtern sowie die Häufigkeit und die Qualität dieser eine wichtige Rolle für die urbane Lebensqualität spielen. Hier geht es nicht nur um gesellschaftliche Kontakte sondern um soziale Überschneidungen im öffentlichen Raum. Eine erhöhte Bevölkerungsdichte in einem Stadtquartier ohne besondere Nutzung der öffentlichen Räume sowie der Erdgeschoßzonen kann maximal als subjektive Wahrnehmung höherer Lebensqualität gesehen werden. Diese subjektive Wahrnehmung nährt sich vor allem von der räumlich visuellen Dichte des Stadtquartiers, ein viel wichtiger Punkt ist aber die Verknüpfung von öffentlichen Funktionen, das Schaffen einer eigenen Identität. Ein weiterer Punkt urbaner Qualität auf städtebaulicher Ebene ist in diesem Zusammenhang auch die Frage nach der Wahrnehmung der öffentlichen Räume. Es gibt genügend öffentliche Räume in einer Stadt, die entweder gemieden oder gar nicht als solche wahrgenommen werden. Eine vernünftige Nutzung solcher Stadträume sowie

eine intelligente Belegungsdichte der Erdgeschoßzonen sind daher Schlüsselfaktoren urbaner Lebensqualität. Ein weiterer lebt von der Zusammengehörigkeit innerhalb der Quartiere aber auch von der Vielschichtigkeit in sozialer, kultureller und baulicher Hinsicht. Nichtsdestotrotz bleibt unbestritten, dass Dichte ein Nährboden für sozialen Austausch innerhalb einer nah aneinander lebenden Gesellschaft und somit auch Nährboden für die Lebensqualität sein kann.

In dem auf der rechten Buchseite ersichtlichen Diagramm soll über die Bevölkerungsdichte entlang der Stadtbahn Aufschluss gegeben werden. Ein solcher Density Index kann auch eine Auskunft über die Lebendigkeit eines städtischen Gebiets liefern. Der Großteil der Grätzler entlang der Stadtbahn ist homogen dicht besiedelt. Mit durchschnittlich 200-299 Einwohnern pro Hektar sind die stadtbahnnahe Bereiche der äußeren Bezirke weitaus dichter besiedelt als die der Inneren, was sich auf Mietpreise und Verfügbarkeit zurückzuführen lässt. Dennoch sind das Josefstadt- und das Alsergrundgrätzler mit bis zu 400 Einwohnern pro Hektar die mit Abstand am dichtest besiedelten und liegen im Density Index an der Spitze. Zum Westen hin entlang des Wientals, wo sich die Siedlungsform weg von der Blockrandbebauung hin zu Einfamilienhäusern und Villen entwickelt, fällt der Density Index auf weniger als 99 Einwohner pro Hektar.



## DENSITY INDEX



Die Stadtbahn als zweites Ringsegment in einem radialen Stadtsystem ist Teil eines recht inhomogenen Stadtgefüges.

Das Diagramm auf der linken Buchseite versucht durch eine grafische Aufspaltung des Stadtgefüges in die drei Elemente "plot", "grid" und "built form" ein Licht auf die unterschiedlichen Strukturen innerhalb Wiens zu werfen.

Zwischen den Radialen innerhalb des Wiener Ringsystems hat sich größtenteils ein rasterartiges Straßensystem durchgesetzt, in deren Raster die für Wien typische Gebäudeform der Blockbebauung im Stil der Gründerzeit vorherrscht. Das linke obere Rechteck auf der linken Buchseite veranschaulicht dieses System am Beispiel nördlich des Westbahnhofs. Dieses Rastersystem wird hin und wieder von öffentlichen Plätzen durchbrochen, was in der Nähe zur Stadtbahn vor allem in der Josefstadt seine Anwendung findet (siehe Abb. links, rechts oben).

Weiters typisch für Wien sind locker besiedelte Villenviertel nahe Schönbrunn und in den westlichen Ausläufern der Stadt (siehe Abb. links, links unten).

In den Vorortgebieten Wiens dominieren noch die Restbestände alter Ortschaften wie Penzing, welche sich entlang einer Hauptstraße angesiedelt haben, mit der Stadterweiterung jedoch langsam verstädterten. (siehe Abb. links, rechts unten)

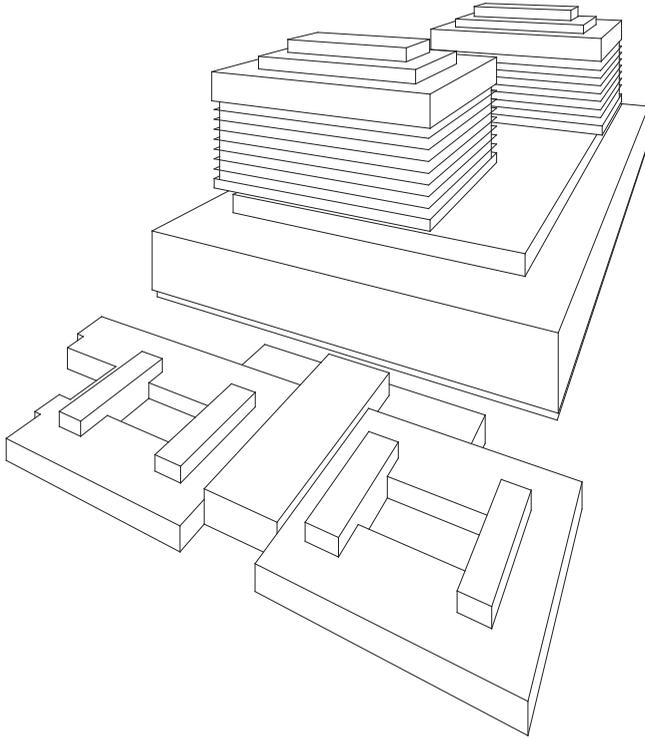




m 1:30.000

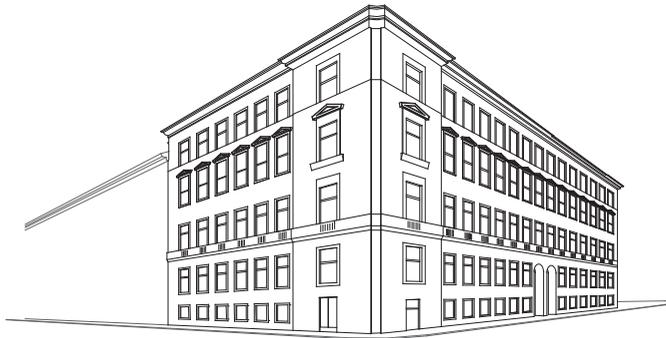
# THE URBAN GRID

plot, grid, built form



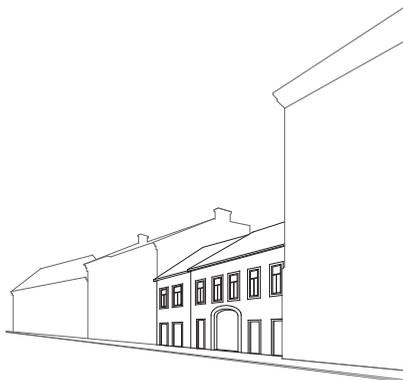
Mit der Stadterweiterung und dem Bau der Stadtbahn Ende des 19. Jahrhunderts wurden weite Landstriche in großem Stil verplant. Der Großteil der Gebäude wurde gleichzeitig mit der Stadtbahn selbst errichtet, hier und da blitzen zwischen den gründerzeitlichen Wohnhäusern aber auch Gassenfrontenhäuser (Abb. links unten) hervor, welche im frühen 19. Jahrhundert entlang Hauptstraßen gebaut wurden. Mit der Zeit

● Allgemeines Krankenhaus Wien aus den 70ern



ersetzten Nachkriegsbauten und Neubauten wie die Stadthalle oder das AKH in Michelbeuern (Abb. links oben) einige der zerstörten oder desolaten Wohnblöcke, doch bis heute dominiert der gründerzeitliche Baustil das Stadtbild entlang der Stadtbahn (Abb. links mitte).

● Miets-Eckhaus aus der Gründerzeit



● Gassenfrontenhaus in Penzing vor 1848





m 1:30.000

- Bauperiode vor Stadtbahnplanung (vor 1848)
- Bauperiode zur Zeit der Stadtbahnplanung
- Bauten der Nachkriegszeit bis heute

## BUILDING PERIODS

*Eigene Grafik, erstellt nach Stadtplan  
Kulturgut, [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at)*

Imposante Gebäude – historische wie zeitgenössische – schmücken den unmittelbaren Bereich rund um die Stadtbahn Wien. Es sind dies markante Bauten, die – positiv wie auch negativ – aus den allgegenwärtigen Gründerzeitvierteln herausstechen. Eine Fahrt auf der ehemaligen Stadtbahn ist wie eine kleine Reise durch die Geschichte aufsehenerregender Architektur Wiens. Entlang des Wienflusses lässt man das herausragende Schloss Schönbrunn aus dem Jahre 1701 rechts liegen. Nach einer kurzen Hochfahrt über den Gaudenzdorfer Gürtel taucht man ein in das unterirdische Leben Wiens vorbei an der Bahnhofcity West, bestehend aus einer denkmalgeschützten Halle die von zwei neuen Büroblöcken flankiert wird.

Eine Station weiter steht man unter der Hauptbücherei, deren überdimensionierter Bauch wie ein Dach über der Stadtbahn schwebt. Kurz davor kann man noch einen Blick auf 60 Jahre Architektur erhaschen - die Stadthalle aus den 50ern mit ihrem neueren Zubau, der Halle F. Die Fahrt geht weiter und über den Dächern Wiens, vorbei an der Uhlkirche, taucht der Bauskandal der 70er Jahre am Horizont auf. Eine knappe Minute dauert die halbe Umrundung des riesigen Areals mit den zwei Bettentürmen des Wiener Allgemeinen Krankenhauses.

Eine der neueren markanten Gebilde im Norden Wiens befindet sich direkt auf der stillgelegten Trasse der Wiener Stadtbahn und

soll als geschwungener Baukörper eine Verbindung der beiden Trassen darstellen.

Zu Fuß geht es nun weiter von der Spittelau über den Bertha-Zuckerkanal-Weg, eine ehemalige Verbindung zur Donaukanallinie, unter den Zaha Hadid-Viadukt-Wohnhäusern, die als dreiteilige Struktur ein vernachlässigtes urbanes Hinterland der Stadtbahn revitalisieren und eine Verbindung zum 80er-Jahre-Bau Wirtschaftsuniversität, einem riesigen Plot auf der alten Franz-Josef-Bahnhof, herstellen sollten.

Eine vereinende Rolle entlang der Stadtbahn haben natürlich die Stadtbahnstationen selbst inne.

Die Stationen sind in kürzester Zeit geplant und errichtet worden, wobei die Hochbahnstationen entlang der Gürtellinie noch dem Historismus verschrieben sind, die Stationen der Tiefbahn entlang des Wienflusses jedoch schon mehr vom Jugendstil dominiert waren. Otto Wagner forcierte eine möglichst einheitliche Erscheinung der Hochbahnstationen durch eine symmetrische Anordnung sowie ähnliche Proportionen und zahlreiche repetitive Elemente, um dann doch wieder mittels ornamentaler Details jeder Station ihre eigene Charakteristik zu verleihen. Auch auf Grund der Niveauunterschiede und der kurvigen Trassenlegung hat jede Station ihre eigene Erscheinung und trotzdem wird ein einheitlicher Charakter vermittelt. Die Tiefbahnhaltestellen entlang des Wienflusses sind Typenentwürfe,

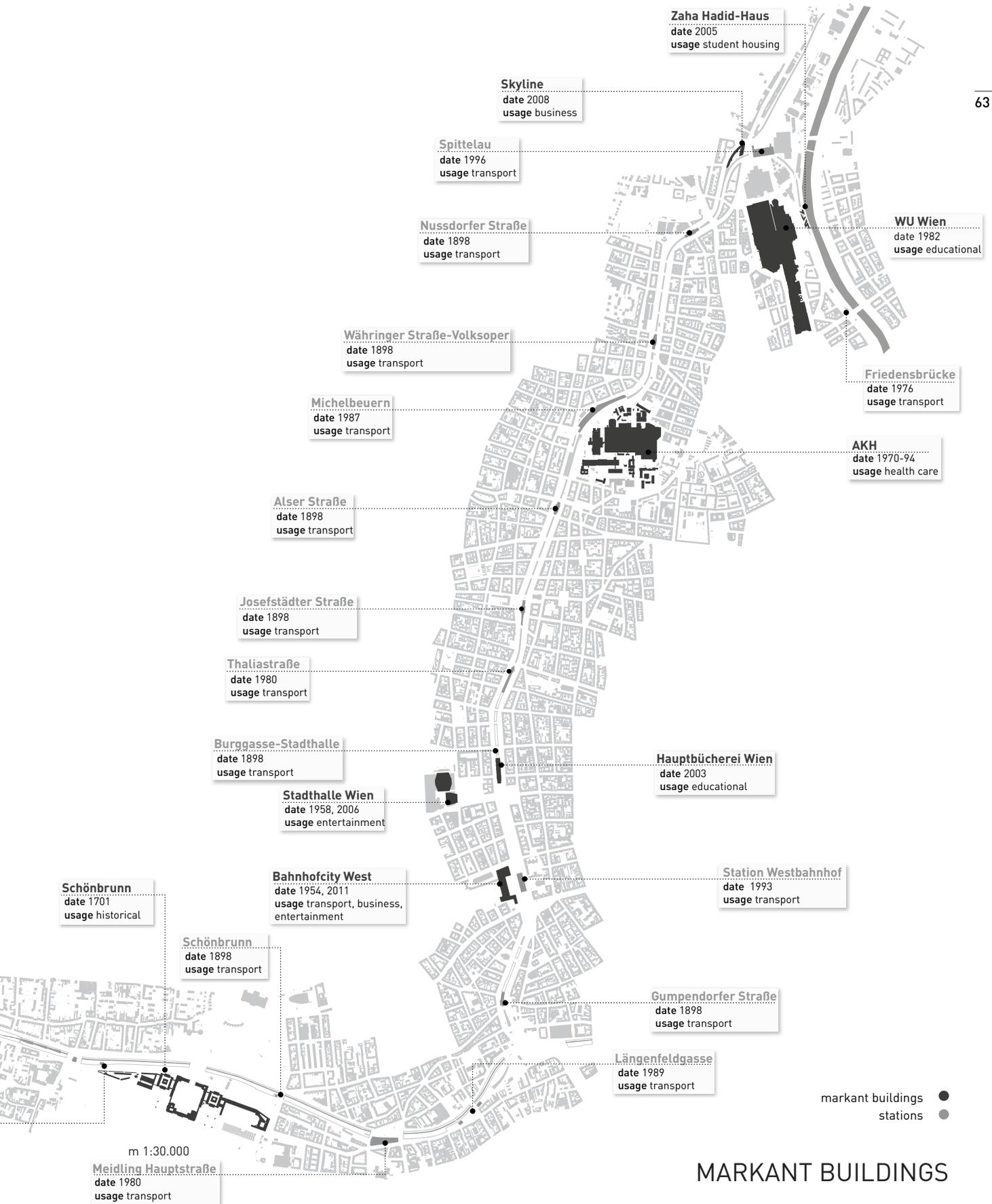
die nur auf spezielle Verhältnisse hinsichtlich des Trassenverlaufs angepasst wurden, die Ausgestaltung der einzelnen Stationen aber ist ident. Die Stadtbahnstationen der Donaukanallinie entwickelten sich aus den Typenentwürfen der Wientallinie, dennoch weisen die vier Stationen beträchtliche Unterschiede bezüglich formeller und auch funktionaler Gestalt zueinander auf.

Einige der alten Stationen, wie die Thaliastraße, die Friedensbrücke, die Station Westbahnhof, Meidling Hauptstraße, die Längenfeldgasse etc. wurden in den 70ern und 80ern im Zuge des U-Bahnbaus ersetzt, erst später begann man die Stationen zu schätzen und zu renovieren.



**Braunschweigergasse**  
date 1898  
usage transport

**Hofpavillon-Hietzing**  
date 1898  
usage transport



# MARKANT BUILDINGS



Abb. 51. Wohnhaus mit Café



Abb. 52. Industrie im Norden Wiens



Abb. 53. Fernwärme Wien



Abb. 54. WIFI Wien



Abb. 55. Volksoper



Abb. 56. Kirche Maria am Siege



Abb. 57. Allgemeines Krankenhaus Wien

Die programmatische Analyse eines Gebiets soll ein Verständnis dafür geben, was eine Nachbarschaft oder einen bestimmten Block ausmacht. Sie ist quasi eine schematische Präsentation öffentlicher sowie privater Nutzungen, die ein Bild einer Stadt reflektieren. Es ist diese eine Zerlegung eines Quartiers, um dann einen Blick auf dessen Nutzungsbausteine zu werfen.

Die Hauptnutzung des analysierten Bereichs ist geprägt von privaten Nutzungen wie Wohnen. In dieser groben Analyse im Maßstab 1:30.000 fallen kleinere Geschäfte, Cafés oder Ateliers und dergleichen in der Erdgeschoßzone unter living+ und sind im Diagramm rechts hellgrau gekennzeichnet. Bezeichnend für den Mittelteil der Gürtellinie sind – gerade wegen des AKHs – mehrere Kliniken und Praxen. Hin zum Gaudenzdorfer Gürtel dominiert der Wirtschaftssektor, im Norden, entlang der Schienen, hat ein Großteil des Gewerbes seinen angestammten Platz gefunden. Mit der WU ist die größte Wirtschaftsuniversität Europas an der Stadtbahn angesiedelt, aber auch viele Schulen und

Erwachsenenbildungsinstitute wie das Wifi haben einen direkten Zugang zur U6. Die Volksoper an der Währinger Straße, das Raimund Theater und auch Schönbrunn werten den kulturellen Charakter entlang der Stadtbahnlinie auf, kirchliche Institutionen mit ihren Prachtbauten, wie die Kirche Maria am Siege oder die Breitenfelder Kirche, stechen aus der baulichen Masse der Stadt Wien heraus.





## PROGRAMMATIC ANALYSIS

*Eigene Grafik, erstellt nach Stadtplan  
Kulturgut, [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at)*



Abb. 58. Galeriebahn am Donaukanal



Abb. 59. Viadukt-Wohnen über Fahrradweg



Abb. 60. Hochbahn am Döblinger Gürtel



Abb. 61. Gürtelübergang Michelbeuern



Abb. 62. Hochbahn Nähe Josefstädter Straße



Abb. 63. Hauptbücherei über Haltestelle Burggasse



Abb. 64. Öffnung des Wientals

Ein wesentlicher Punkt der Analyse der Stadtbahn richtet sich an die räumlich visuelle Form der Bahn im Kontext zu ihrer Umwelt. Die sich ständig ändernden Proportionen spielen eine wichtige Rolle in der Betrachtung des Verkehrskonstruktes als Ganzes.

Die Stadtbahn scheint ein kontinuierlicher Strang aus einer Hoch-, Tief- und einer Galeriebahn zu sein, doch erst eine genaue Betrachtung und eine eingehende grafische Auseinandersetzung mit dieser zeigen eine differenzierte Bahn im Verhältnis zu ihrer Umgebung. Eine Aufreihung von Schnitten, abgebildet auf der nächsten Doppelseite, soll die variierenden Proportionen der Bahn miteinander vergleichen und einen Überblick über die Vielfalt der räumlichen Ausgestaltung der Stadtbahn geben.

Die Stadtbahn schlängelt sich im Westen Wiens parallel zum regulierten Wienfluss als offener Taleinschnitt durch das Wiental. Im Bereich des Schloss Schönbrunn jedoch öffnet sich die Beengtheit zu einem heute als Parkplatz genutzten weiten Areal (siehe Schnitt G-G, Bild 7), um dann wieder in die Enge des Wientals einzutauchen.

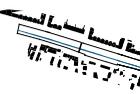
Eine Abzweigung zur Gürtellinie führt über den Gaudenzdorfer Gürtel, bekannt als eine offene Stadtwildnis, wo die Bahnführung zu einer Hochbahn ansteigt, um kurz darauf wieder unterirdisch weitergeleitet zu werden.

Die Wientallinie setzt an diesem Knotenpunkt ihre Reise unterhalb des Naschmarkts, ein Boulevard

gefüllt mit Marktständen und kleinen Bistros, fort, um dann als Donaukanallinie entlang der Donau weitergeführt zu werden.

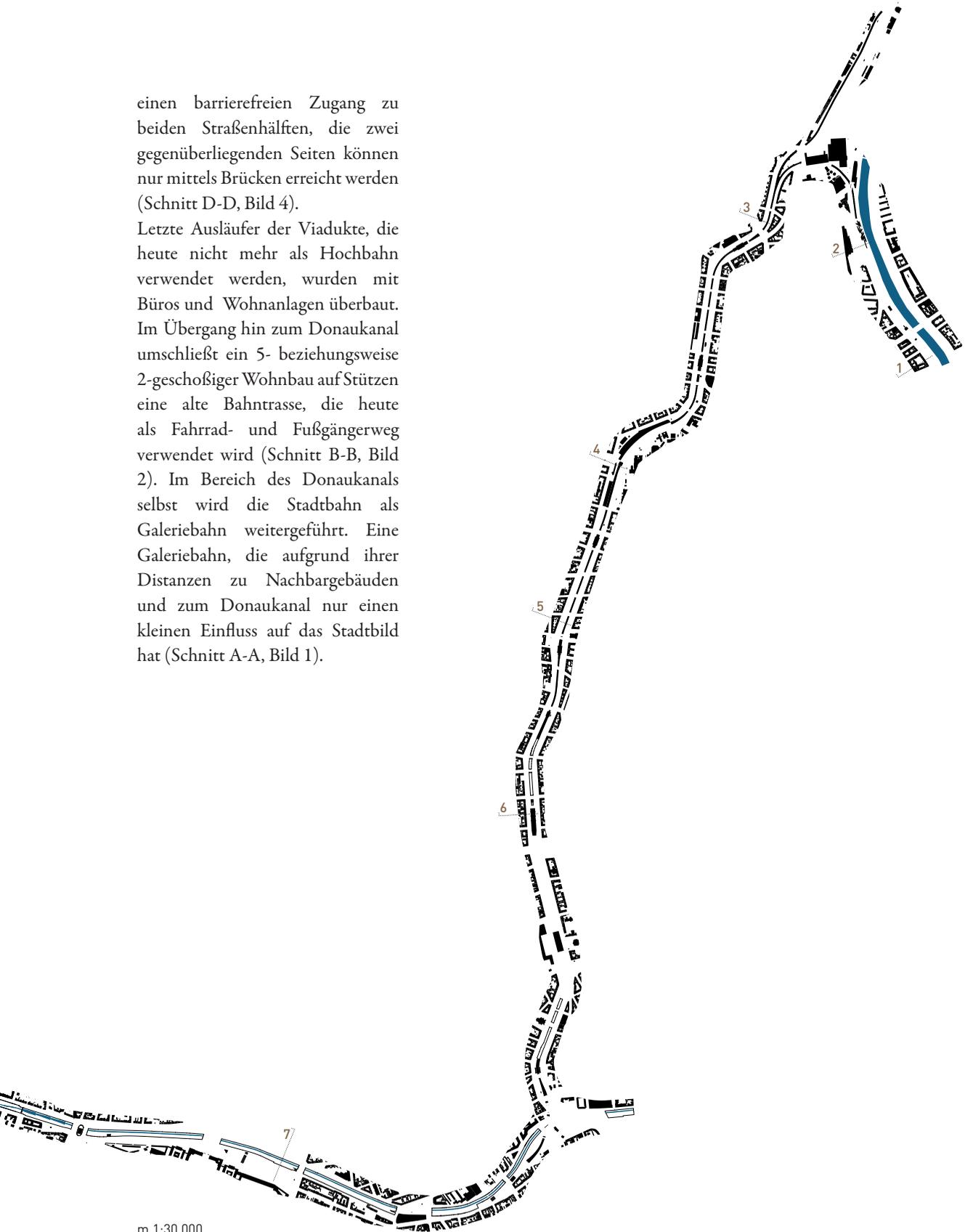
Rund um den Neubaugürtel öffnet sich die unterirdisch geführte Gürtellinie zu einem offenen Einschnitt, der im Jahr 2003 durch ein überdimensioniertes Bibliotheksschiff überdacht wurde, das in keinem Verhältnis zu den Proportionen der Stadtbahn steht und die Gürtelfahrbahn zu einem schluchtartigen Verkehrsband mutieren lässt (Schnitt F-F, Bild 6). Auf Höhe der Thaliastraße gibt die Trassenführung der U6 den Weg hin zur Oberfläche frei und geht in eine auf Viadukten gestützte Hochbahn über. Im folgenden Abschnitt bildet das Verkehrskonstrukt einen kontinuierlichen, zehn Meter breiten Strang, der die rund 75 Meter breite Gürtelstraße zweiteilt (Schnitt E-E, Bild 5).

Vergleicht man Schnitt E-E mit Schnitt C-C, kann man erkennen, dass nicht nur die Abstände der Hochbahn zu ihren gegenüberliegenden Gebäuden variieren, auch die Höhe der Bahn ändert sich in Abhängigkeit zur Topographie. So steht bei der Josefstädterstraße das Verhältnis bezüglich Höhe und Abstand zu Nachbargebäuden bei 1/3, in der Nussdorferstraße im Norden ist die Stadtbahn mit 14 Metern Höhe jedoch höher als eine Gürtelhälfte an dieser Stelle breit ist (Schnitt C-C, Bild 3). Am höchsten Punkt, in Michelbeuern, fährt die U6 ebenerdig entlang des Gürtels. Dieser Einschnitt verhindert



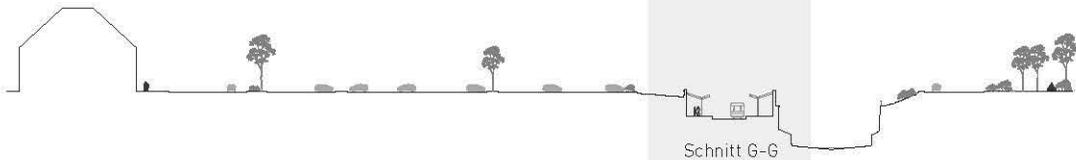
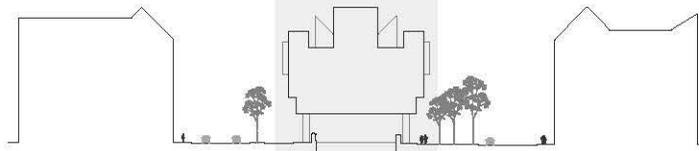
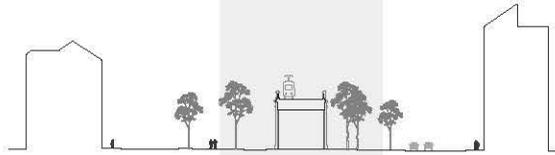
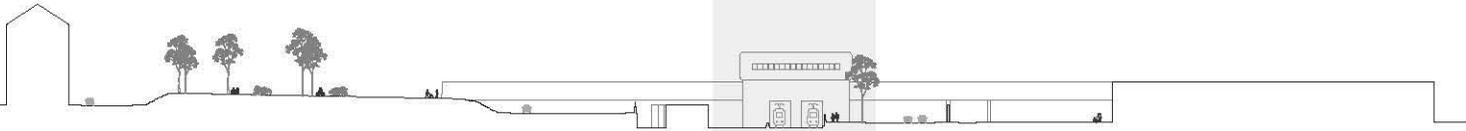
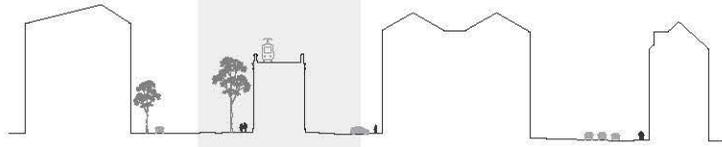
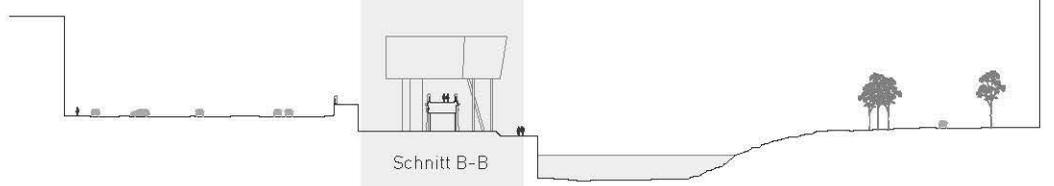
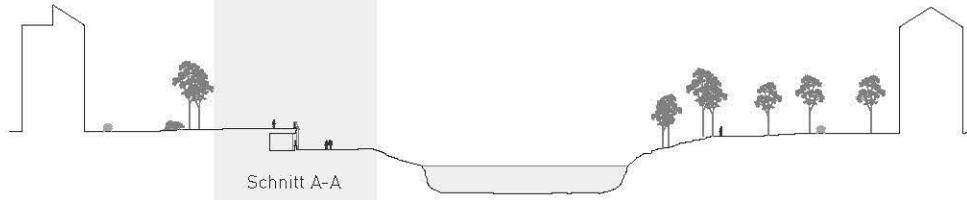
einen barrierefreien Zugang zu beiden Straßenhälften, die zwei gegenüberliegenden Seiten können nur mittels Brücken erreicht werden (Schnitt D-D, Bild 4).

Letzte Ausläufer der Viadukte, die heute nicht mehr als Hochbahn verwendet werden, wurden mit Büros und Wohnanlagen überbaut. Im Übergang hin zum Donaukanal umschließt ein 5- beziehungsweise 2-geschoßiger Wohnbau auf Stützen eine alte Bahntrasse, die heute als Fahrrad- und Fußgängerweg verwendet wird (Schnitt B-B, Bild 2). Im Bereich des Donaukanals selbst wird die Stadtbahn als Galeriebahn weitergeführt. Eine Galeriebahn, die aufgrund ihrer Distanzen zu Nachbargebäuden und zum Donaukanal nur einen kleinen Einfluss auf das Stadtbild hat (Schnitt A-A, Bild 1).



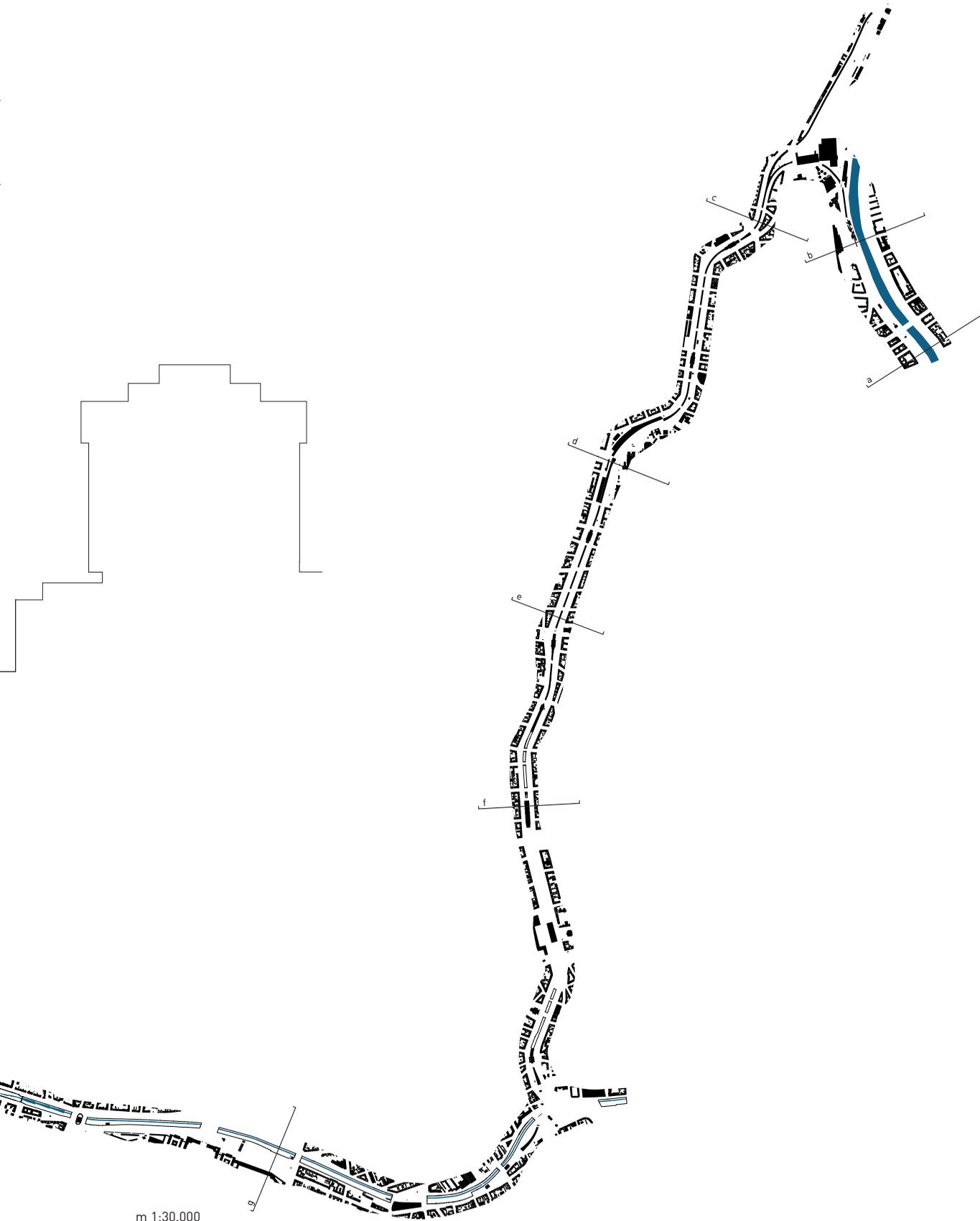
m 1:30.000

PROPORTIONS



Architectural Section  
1:1500

m 1:1500



m 1:30.000

# PROPORTIONS

Die Siedlungsgeschichte zeigt Wien als eine Stadt an der Donau, die sich im Laufe der Jahrhunderte bis ins hügelige Alpenvorland ausgebreitet hat. Die immer unwegsamer werdende Topographie mit ihren kleineren Bächen und Schluchten hatte natürlich Einfluss auf die Entwicklung der Infrastruktur Wiens. Mit dieser Tatsache musste sich auch die Planungskommission des öffentlichen Verkehrs auseinandersetzen. Um weite Teile Wiens erschließen zu können, mussten die Verkehrsanlagen beträchtliche Höhenunterschiede meistern.

Die Stadtbahn überwindet eine Höhendifferenz von rund 40 Metern. Sie hat ihren tiefsten Punkt bei einer Höhe von 4.75 Metern über Wiener Null als Galeriebahn nahe des Donaukanals, steigt als Hochbahn bis Michelbeuern auf 45 Meter Höhe über Wiener Null an und taucht an der Thaliastraße als unterirdisch weitergeführte Tiefbahn bei einem Straßenniveau von 55.63 Metern in den Untergrund ab. Im Bereich der

Gumpendorferstraße führen drei beeindruckende Brücken über zur Wientallinie, die als Tiefbahn mit offenen Einschnitten in einer Ebene zum Stadtrand Wiens führt.

Die Stadtbahn hat ihre Tricks um das ewige Auf und Ab der Wiener Topographie auszugleichen. Die folgenden Seiten sollen schematisch demonstrieren, mit welchen Maßnahmen das Verkehrskonstrukt ein für eine reibungslose Fahrweise erforderliches gleichmäßiges Niveau gewährleisten kann. Die Hochbahn versucht mittels unterschiedlich großer Bogenweiten, vorgeblendeten Brückenträgern sowie verschiedenen dimensionierten vorgesetzten Pilastern - also einfallsreichem Spiel mit Proportionen - das abwechslungsreiche Höhenniveau auszugleichen, ohne dabei eine einheitliche Gesamterscheinung in Frage zu stellen. Sie nutzt die Vorteile des Wienflussbetts und des Donaukanals und bahnt sich ihren Weg, um dann gänzlich als Tiefbahn durch die hügelige Vorortlandschaft geführt zu werden.

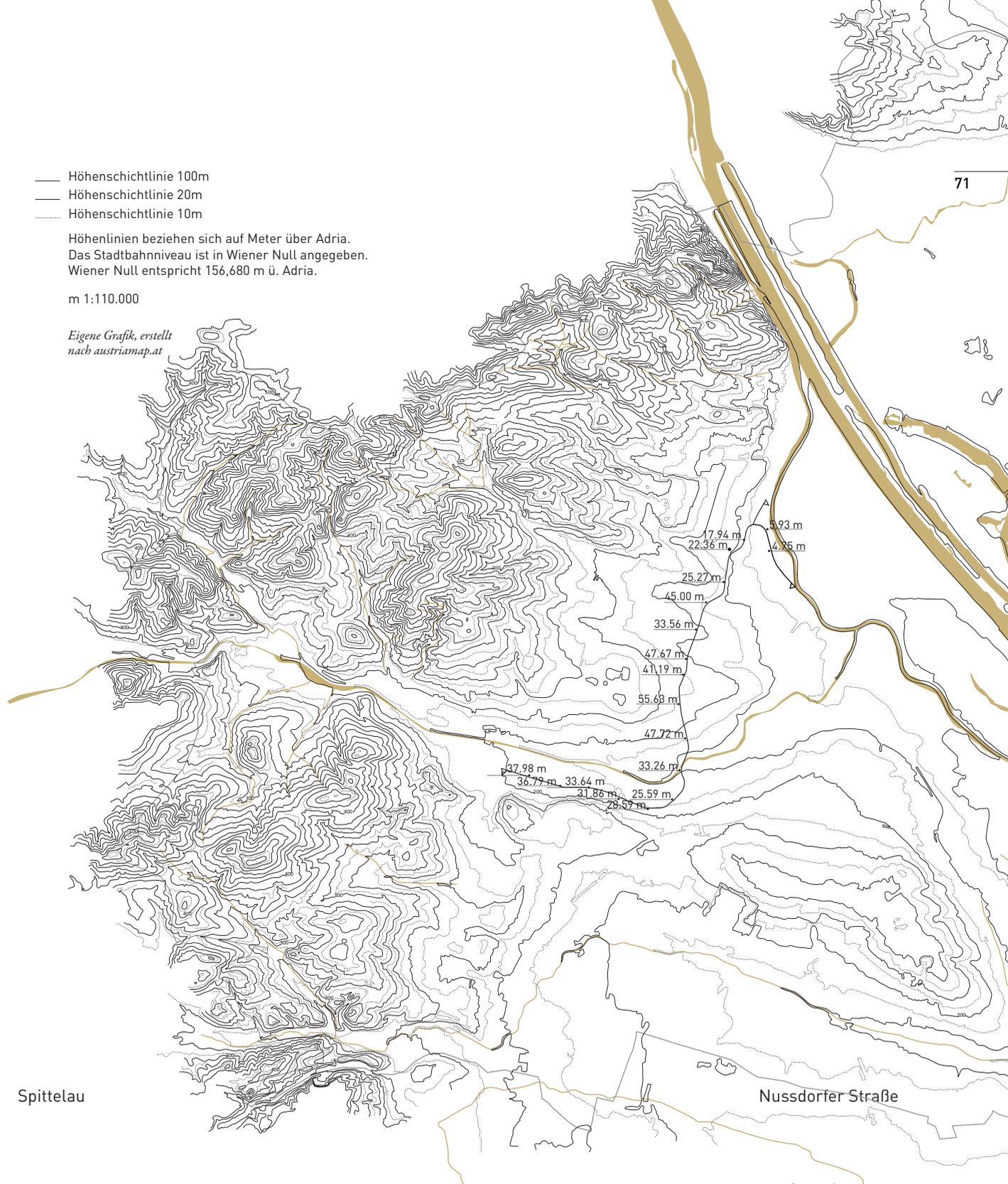
Friedensbrücke

- Höhengschichtlinie 100m
- Höhengschichtlinie 20m
- ..... Höhengschichtlinie 10m

Höhenlinien beziehen sich auf Meter über Adria.  
 Das Stadtbahnniveau ist in Wiener Null angegeben.  
 Wiener Null entspricht 156,680 m ü. Adria.

m 1:110.000

*Eigene Grafik, erstellt  
 nach austriamap.at*

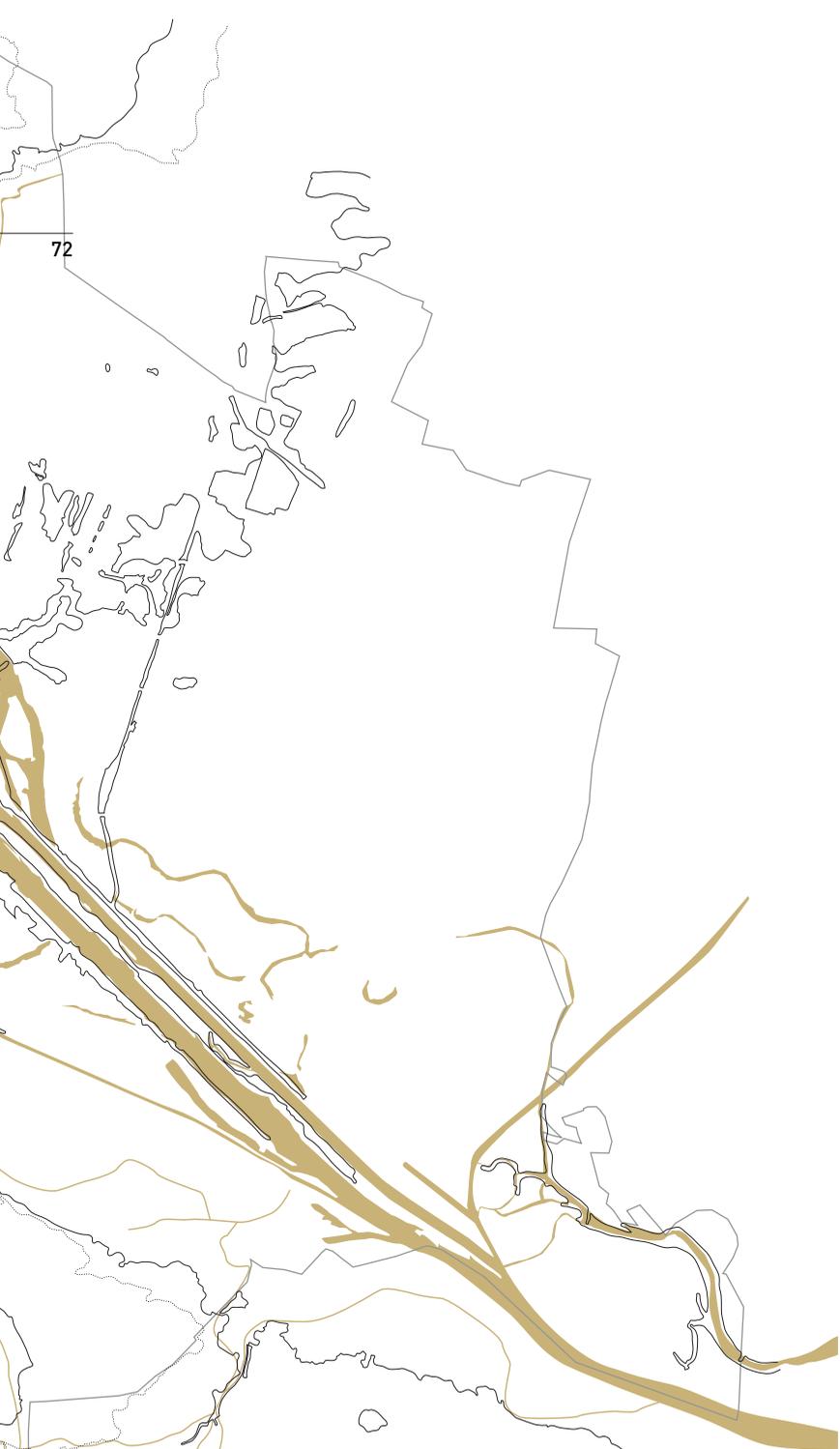


Wiener Null

m 1:5000

Nullpunkt Adria

TOPOGRAPHY



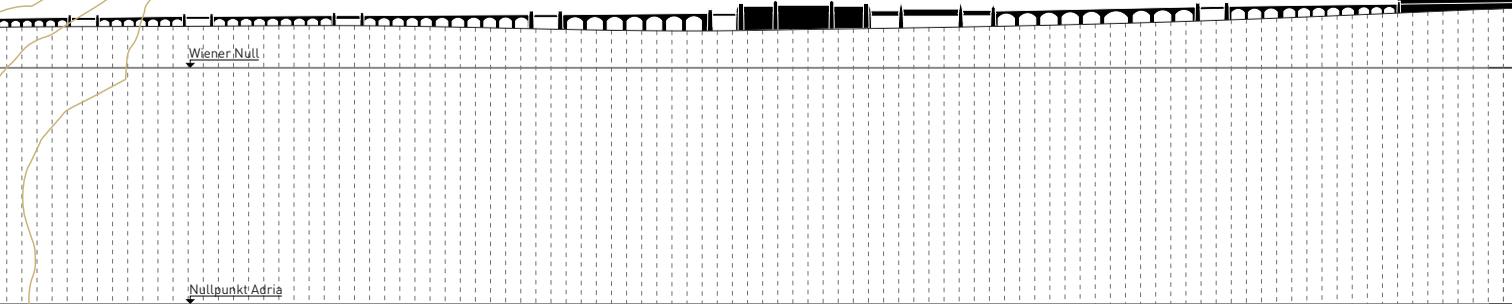
Währinger Straße



Abb. 65.



Abb. 66.



Wiener Null

Nullpunkt Adria



Abb. 67.



Abb. 68.

Michelbeuern

Alser Straße

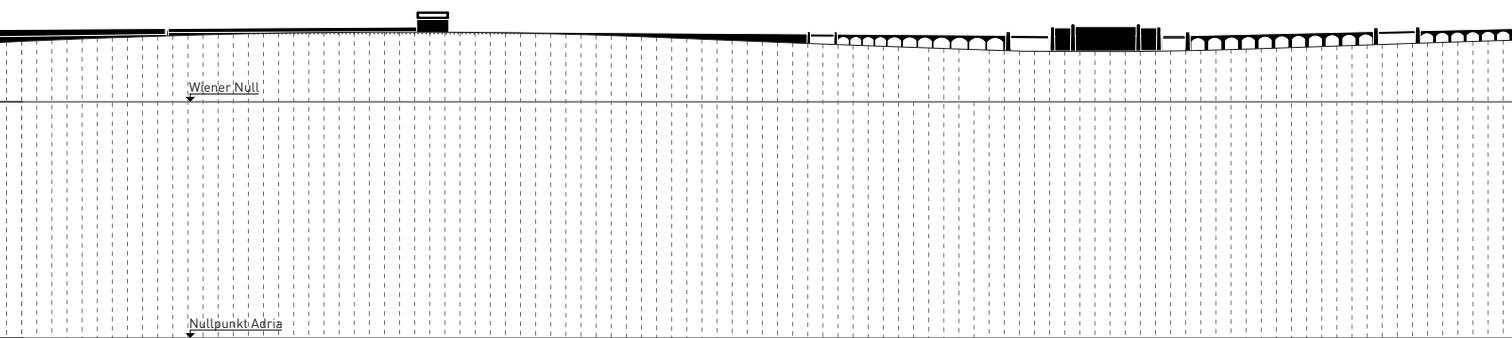




Abb. 69.



Abb. 70.



Abb. 71.

Josefstädter Straße

Thaliastraße

offener Einschnitt

offe

Wienener Null

Nullpunkt Adria

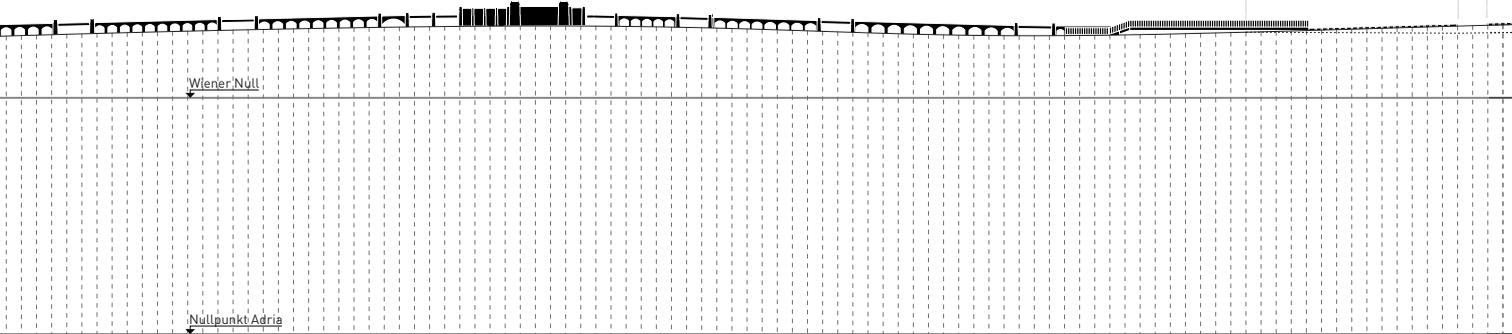




Abb. 72.



Abb. 73.



Abb. 74.

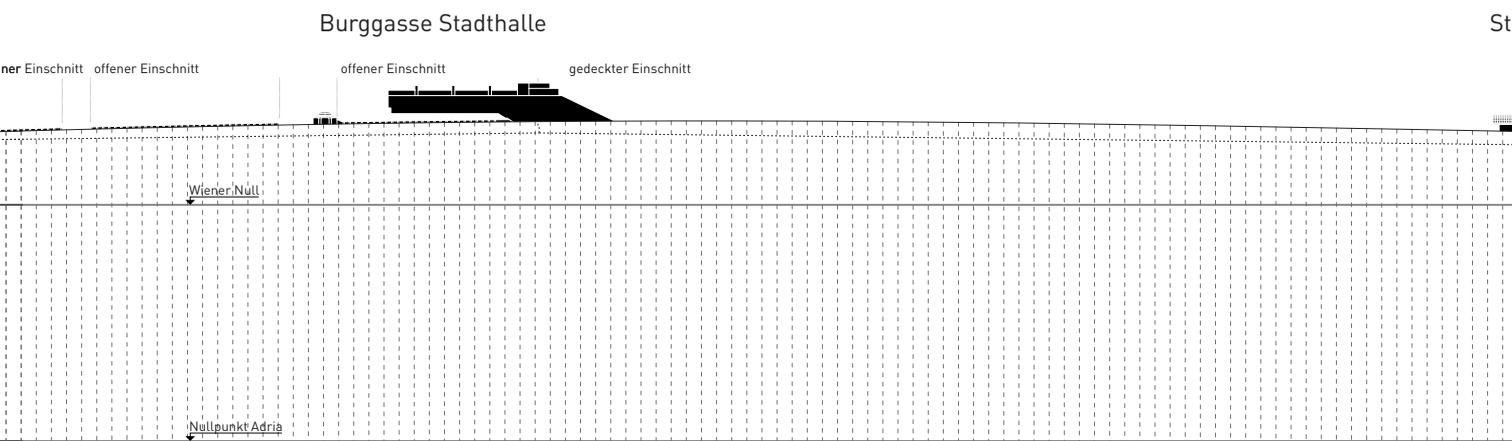




Abb. 75.



Abb. 76.



Abb. 77.

ation Westbahnhof

Gumpendorferstraße

offener Einschnitt   offener Einschnitt   offener Einschnitt

Wiener Null

Nullpunkt Adria



Abb. 78.



Abb. 79.

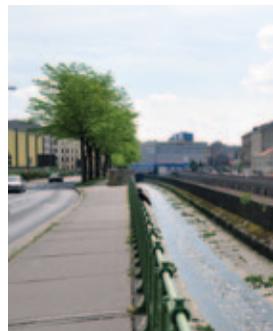


Abb. 80.

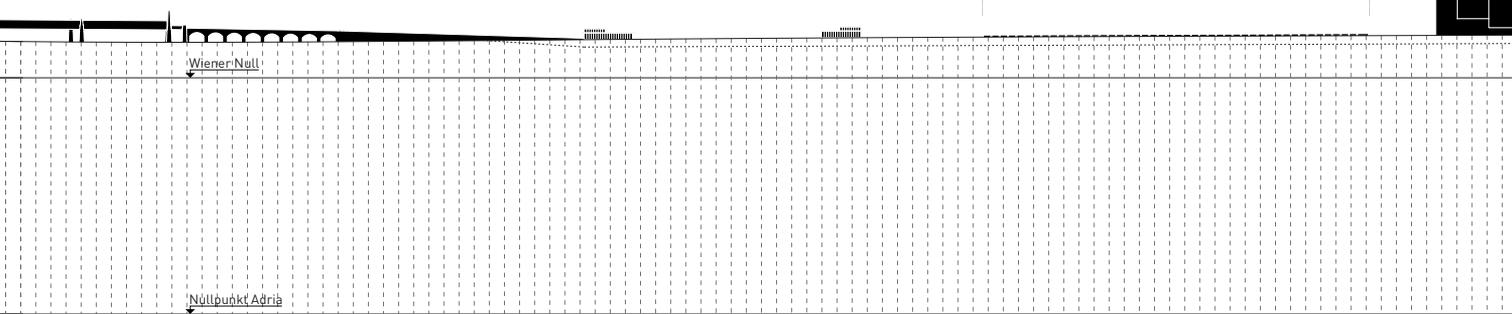
Längenfeldgasse

Meidlin

offener Einschnitt

Wiener Null

Nullpunkt Adria



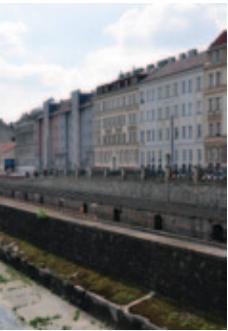


Abb. 81.



Abb. 82.



Abb. 83.

g Hauptstraße

Schönbrunn

offener Einschnitt

offener Einschnitt

Wiener Null

Nullpunkt Adria

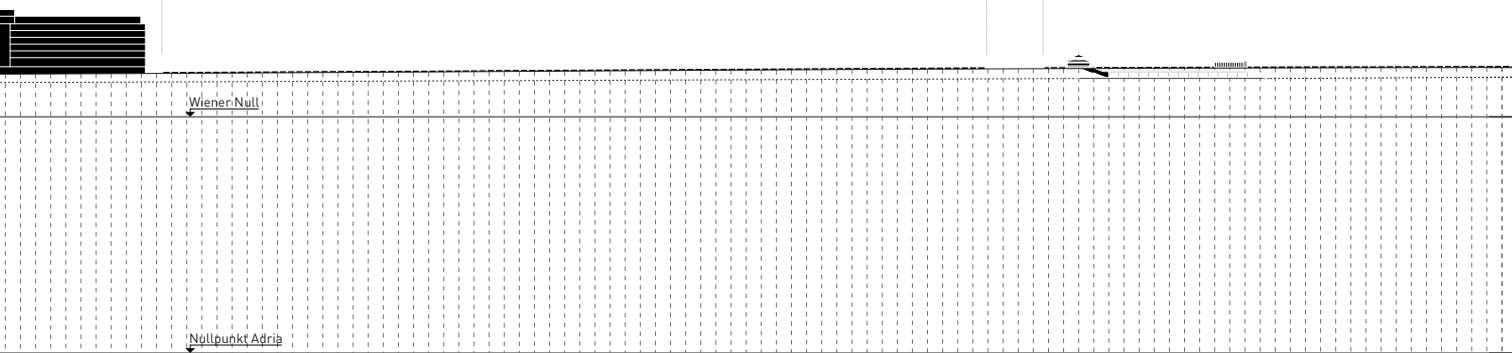
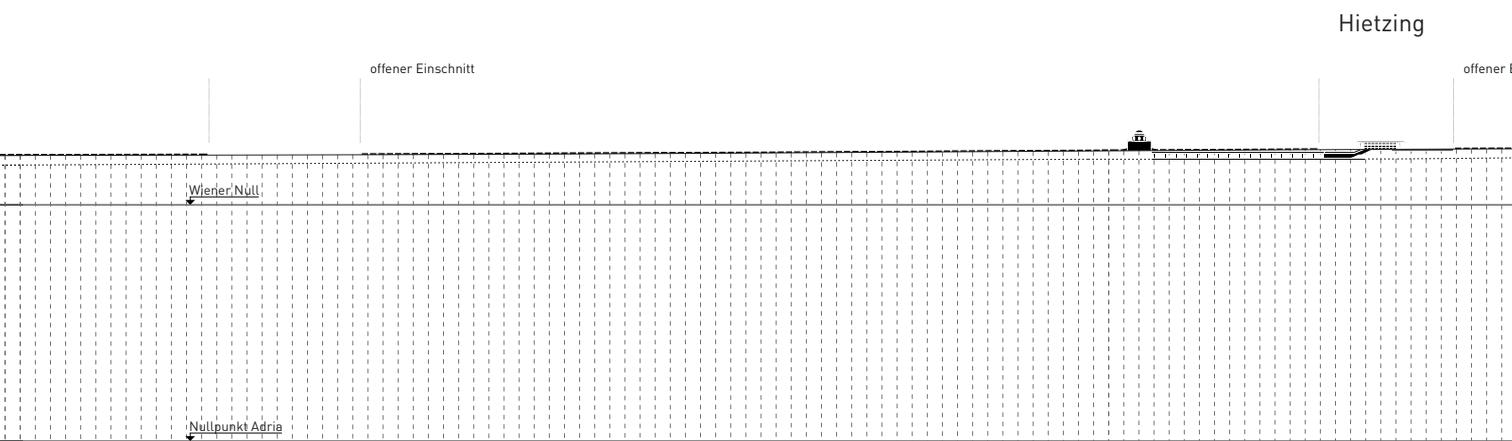


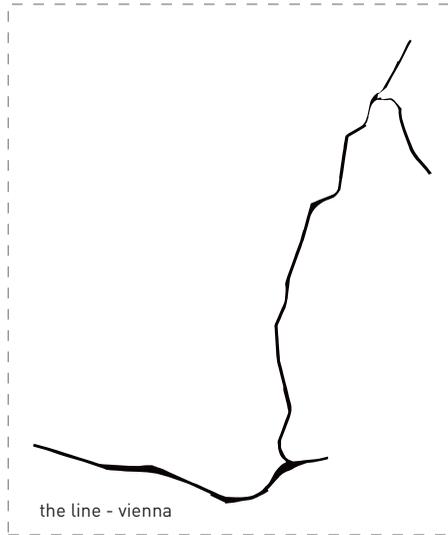


Abb. 84.



Abb. 85.





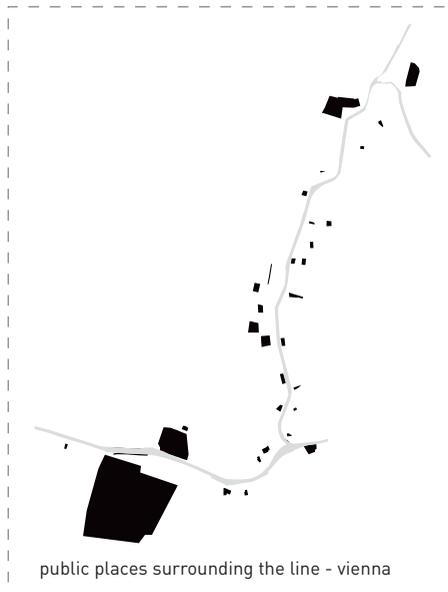
length 13.17 km

79.74 ha



length 4 km

349.15 ha



200.22 ha

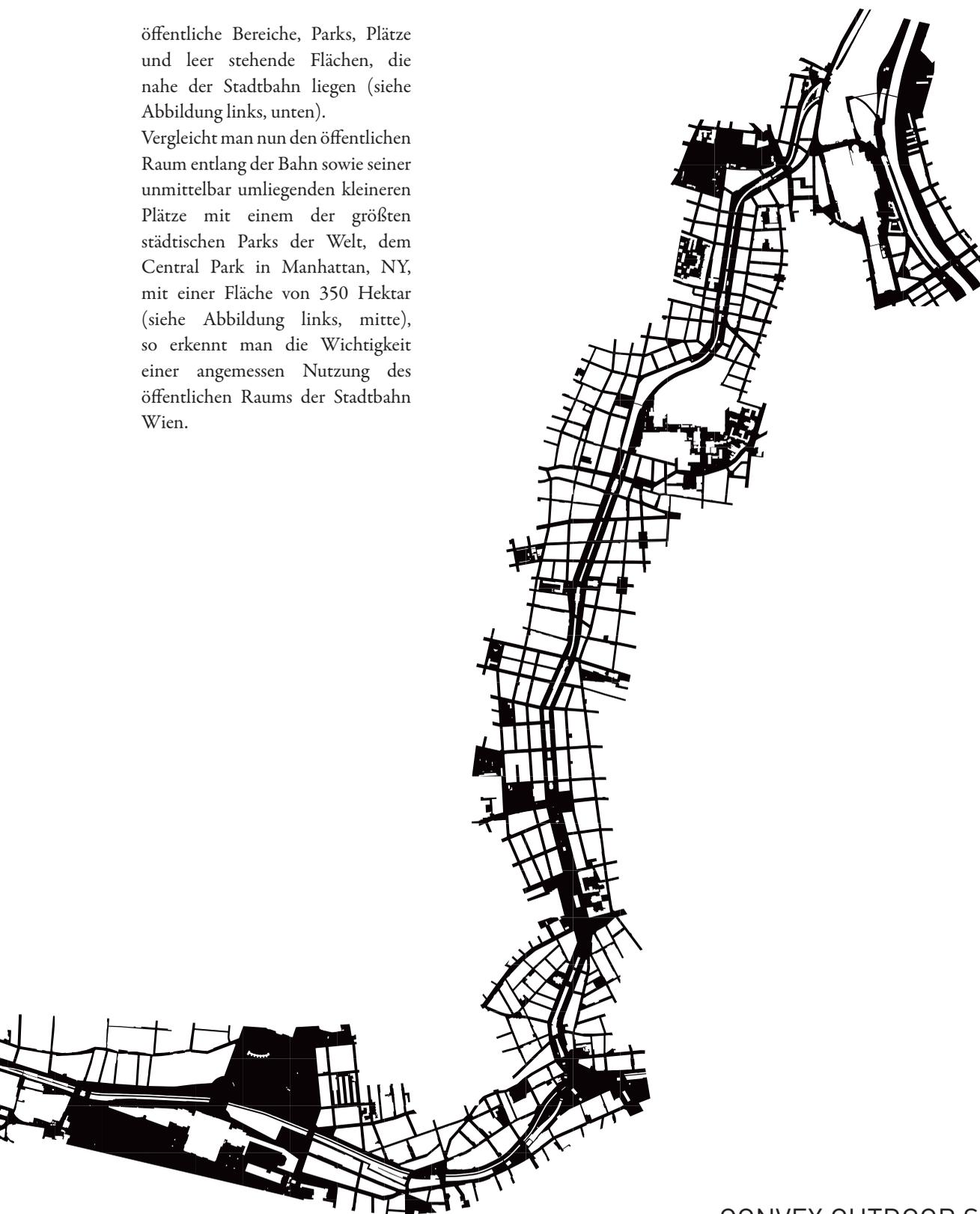
Area comparison in hectares

Die Stadtplanung der letzten Jahrhunderte war darauf bedacht, öffentliche Räume sorgsam zu konstruieren. Städte wurden so geplant, dass Grünräume mit eingebunden wurden und, verteilt über das Stadtgefüge, für die öffentliche Nutzung bereitstanden. Mit der Zeit, aber auch weil Städte Teile ihrer Nutzung an Vororte verloren, bildeten sich mehr und mehr leere Flächen im Stadtgefüge. Mit dem Bedürfnis nach Verdichtung der Städte änderte sich das Verständnis des vernachlässigten Raumes. Die Städte eignen sich ihre leer stehenden Flächen wieder an, sie fangen an, sie zurückzugewinnen und bestimmen diese Flächen als Plätze zur öffentlichen Nutzung. So entstanden aus dem Wunsch heraus, Lebensräume zu verbessern, ungeplante Räume für die Gemeinschaft wie beispielsweise die Organopónicos in Kuba oder die community gardens in Chicago, Vancouver, Kopenhagen, etc. Eine Illustration des öffentlichen Raumes rund um die Stadtbahn soll das Potenzial dieses Gebiets hervorheben. Convex Outdoor Spaces ist eine grafische Darstellung des Raumes, der nicht durch Gebautes okkupiert ist. Im Diagramm auf der rechten Buchseite ist dieser schwarz hervorgehoben und kann somit als Schwarzplan des öffentlichen Raumes verstanden werden. Das Stadtbahngebiet umfasst rund 80 Hektar, dessen Potenzial an öffentlicher Nutzung noch lange nicht ausgeschöpft ist. Hinzu kommen noch zahlreiche



öffentliche Bereiche, Parks, Plätze und leer stehende Flächen, die nahe der Stadtbahn liegen (siehe Abbildung links, unten).

Vergleicht man nun den öffentlichen Raum entlang der Bahn sowie seiner unmittelbar umliegenden kleineren Plätze mit einem der größten städtischen Parks der Welt, dem Central Park in Manhattan, NY, mit einer Fläche von 350 Hektar (siehe Abbildung links, mitte), so erkennt man die Wichtigkeit einer angemessenen Nutzung des öffentlichen Raums der Stadtbahn Wien.



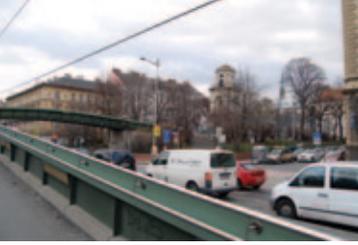


Abb. 86. Anton-Baumann-Park



Abb. 87. Yppenmarkt



Abb. 88. Uhlplatz



Abb. 89. Brunnenmarkt



Abb. 90. Stadtwildnis Gaudenzdorfer Gürtel

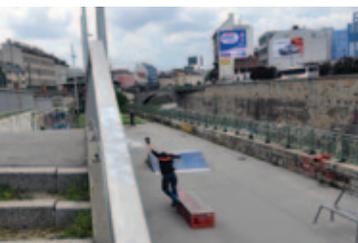


Abb. 91. U4/U6-Linse



Abb. 92. Hadikpark

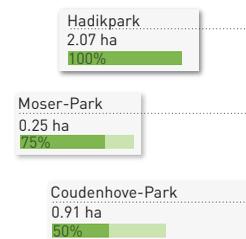
Die Mehrheit der Weltbevölkerung lebt in Städten. Ihr Einfluss auf die Städte wirkt sich vor allem auf veränderte ökologische Eigenschaften urbaner Gebiete aus. So dienen Grünräume entlang stark befahrener Stadtautobahnen vermehrt der Schadstoffbekämpfung und weniger der Erholung. Eine Antwort auf diese Veränderung sind Ideen und Konzepte für den Umgang mit Grünräumen und öffentlichen Plätzen in der Stadt.

Die Qualität der Städte ist vor allem durch die Qualität ihrer Stadträume definiert, es ist also nicht verwunderlich, dass Städte mit hoher Lebensqualität diejenigen mit einer Vielzahl an Grünräumen und anderen Konzepten für den Straßenraum, wie zum Beispiel Märkte, sind. Die Stadt Wien hat ein eigenes Sanierungs- und Belebungsprogramm für Wiener Märkte initiiert. Der Brunnenmarkt im 16. Bezirk ist ein solches Beispiel sanfter Stadterneuerung, bei dem der Erhalt der Nahversorgung gewährleistet wird und der Markt seit sechs Jahren als autofreie Zone gehandelt wird. In der Nähe des Brunnenmarktes gibt es noch einen zweiten Markt, den Yppenmarkt, der seine Wurzeln in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts hat, also noch vor Bau der Stadtbahn, und bis heute mit seinen Marktpavillons ein florierender Markt und Attraktor der Stadt Wien ist.

Doch nicht nur Märkte erleben ihr Revival, ein Großteil der Parkanlagen Wiens wird durch EU-Förderungen an die Anforderungen der Wiener Bevölkerung angepasst.

Der Anton-Baumann-Park ist beispielsweise einer der geförderten Parks, der vor allem durch die Verbindung zum Allgemeinen Krankenhaus Wien eine besondere Lage im Stadtgefüge hat.

Dieses wiedergefundene Interesse an Grünräumen innerhalb des Stadtgefüges beweist, dass Grünräume nicht nur Orte sind, in die man vor der Urbanität flüchtet, sie spielen eine wichtige Rolle im Transformieren von Städten zu Orten, in denen man wünscht zu leben. Indem sie zu einem inhärenten Teil des täglichen Lebens werden, ermöglichen sie die Formung einer Selbstwahrnehmung, die wiederum ein Gemeinschaftsgefühl heraufbeschwört. Urbane Inseln fangen an, als ineinandergreifende verflochtene Elemente innerhalb des Stadtgefüges an die Oberfläche zu treten. Diese Orte werden mit einem gewissen Zugehörigkeitsgefühl assoziiert, in dem der Bewohner nicht mehr er selbst, sondern Teil der Stadt wird. Orte sind nicht länger undefinierter Raum sondern dein eigener Park in der Nachbarschaft. Im Diagramm auf der rechten Buchseite sind die öffentlichen Flächen Wiens rund um die Stadtbahn in drei Kategorien unterteilt; öffentlicher Platz, Parkanlage und Markt.



Die Analyse zeigt einen Vergleich der Stadträume in Bezug auf ihren Grünanteil, der auf einer Skala von 0 bis 100 Prozent in 25 Prozent-Schritten dargestellt ist. Es ist dies ein rein subjektiver Vergleich, eine visuelle Bestandsaufnahme der Plätze, dennoch wird ein Bild vom ökologischen Zustand der öffentlichen Plätze und ihre Rolle als Rückzugspunkte vom urbanen Leben gezeigt.

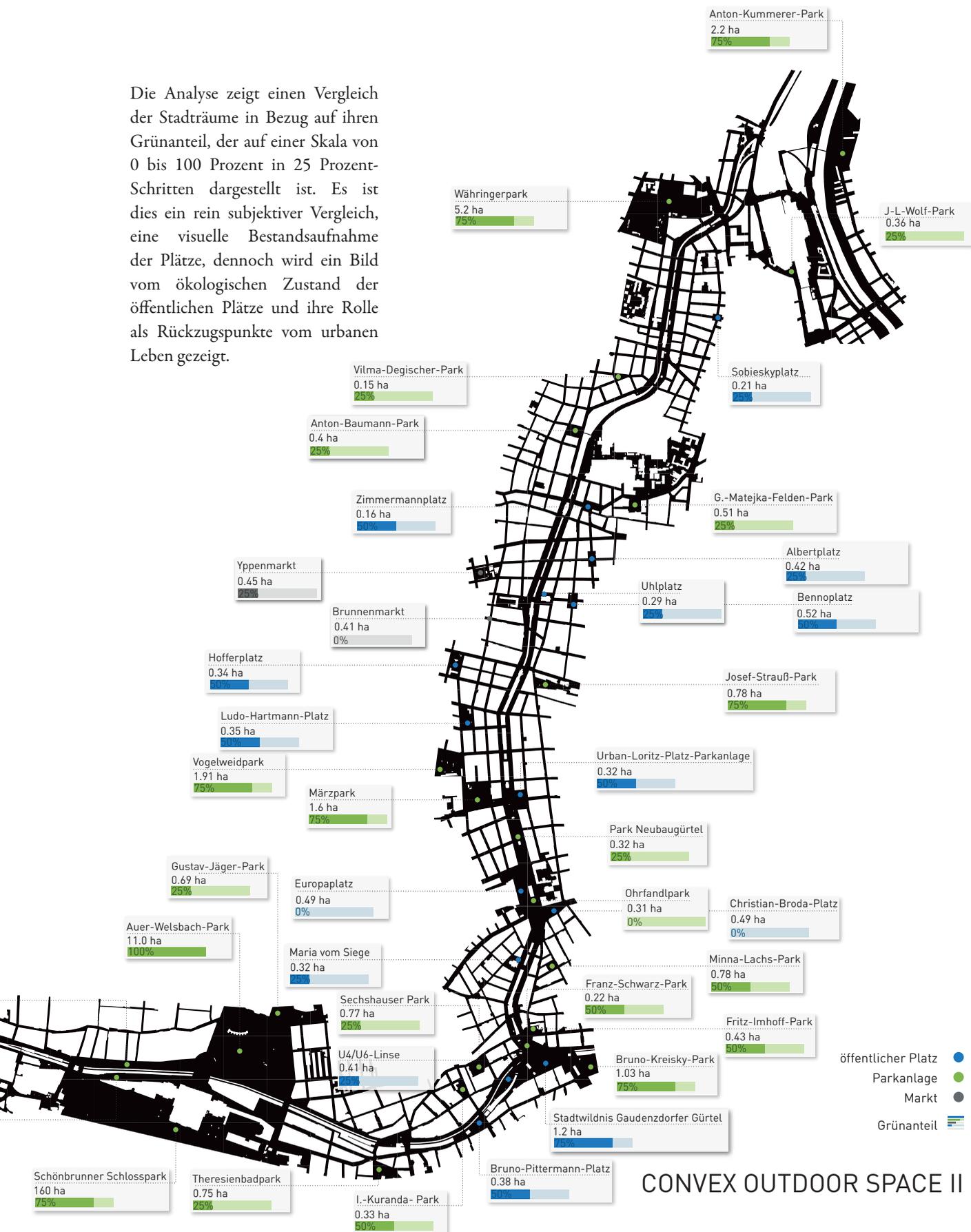




Abb. 93. Panorama Währinger Straße  
Quelle: Eigene Aufnahme



Abb. 94. Panorama Ecke Neustiftgasse/Lerchenfelder Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme

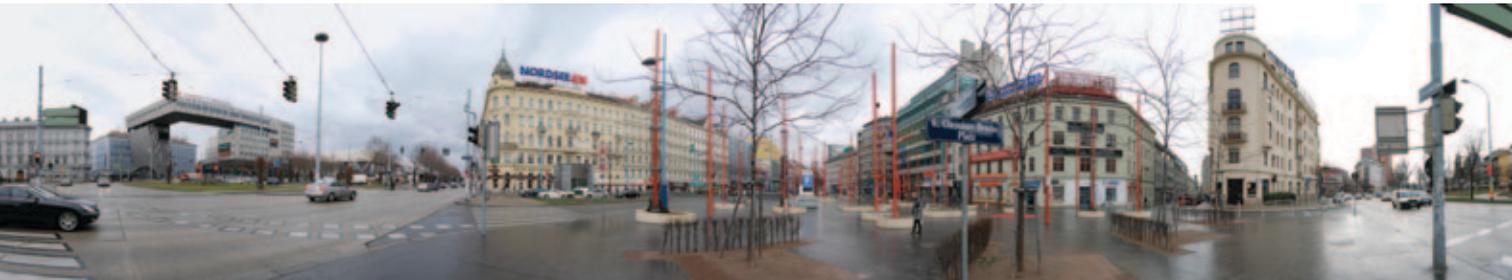


Abb. 95. Panorama Westbahnhof  
Quelle: Eigene Aufnahme



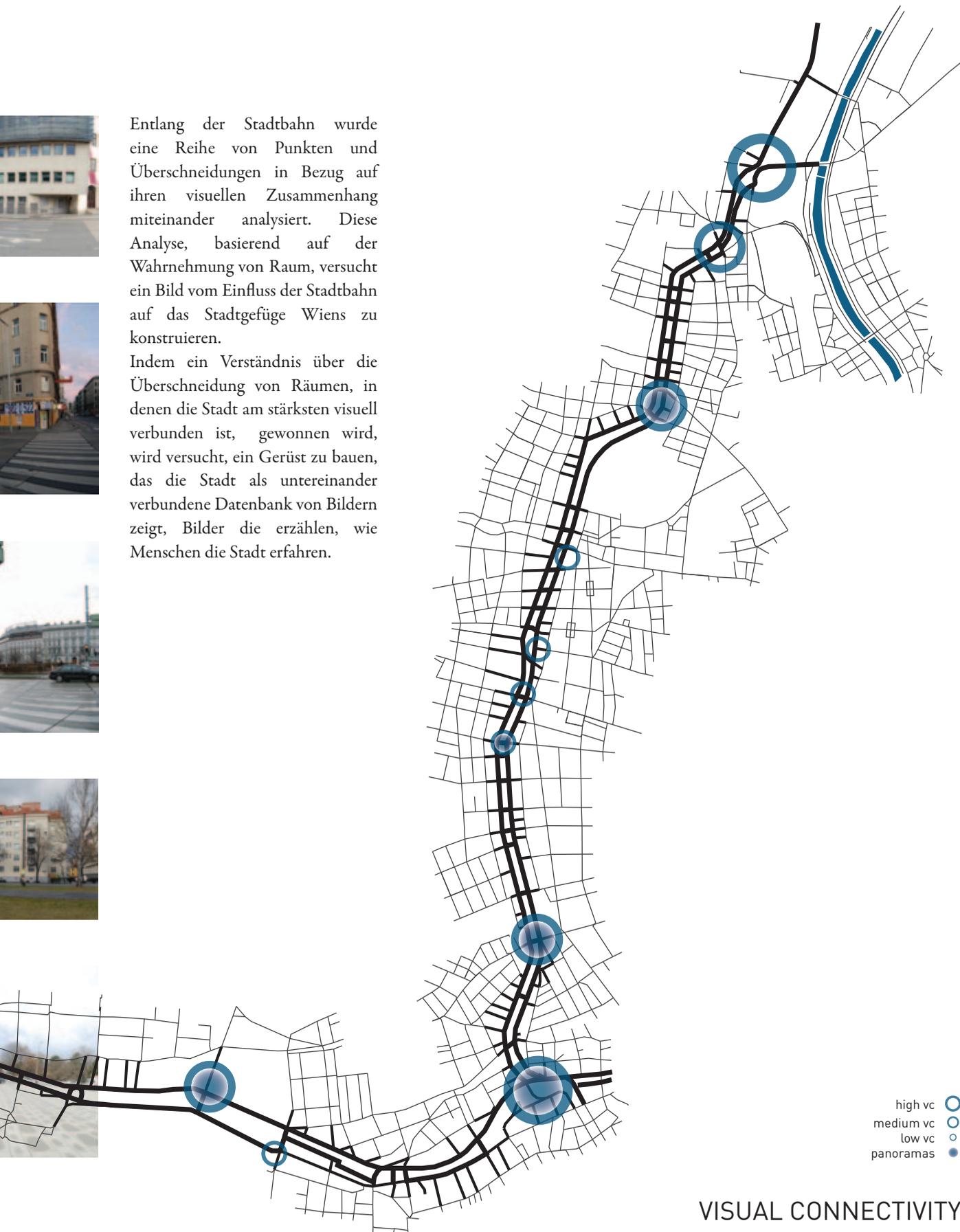
Abb. 96. Panorama Gaudenzdorfer Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme



Abb. 97. Panorama Schönbrunn  
Quelle: Eigene Aufnahme

Entlang der Stadtbahn wurde eine Reihe von Punkten und Überschneidungen in Bezug auf ihren visuellen Zusammenhang miteinander analysiert. Diese Analyse, basierend auf der Wahrnehmung von Raum, versucht ein Bild vom Einfluss der Stadtbahn auf das Stadtgefüge Wiens zu konstruieren.

Indem ein Verständnis über die Überschneidung von Räumen, in denen die Stadt am stärksten visuell verbunden ist, gewonnen wird, wird versucht, ein Gerüst zu bauen, das die Stadt als untereinander verbundene Datenbank von Bildern zeigt, Bilder die erzählen, wie Menschen die Stadt erfahren.



VISUAL CONNECTIVITY

Immer mehr Großstädter steigen auf das Fahrrad, dennoch sind es laut ÖAMTC nur 6 Prozent, die als radfahrende Verkehrsteilnehmer am gesamten Verkehrsaufkommen Wiens Anteil haben, obwohl sich der Fahrradanteil in den letzten drei Jahren verdoppelt hat. Vergleicht man das Fahrradaufkommen jedoch auf internationaler Ebene mit einer Studie von Ligtermoet aus dem Jahr 2009, liegt Wien weit abgeschlagen hinter den niederländischen Städten wie Groningen mit 37 Prozent, aber auch deutschen Ortschaften wie Münster mit 36 Prozent oder auch größere Städte wie Kopenhagen (DK) mit 32 Prozent. Die Stadt Wien hat sich aus diesem Grunde zum Ziel gesetzt, durch intensiven Ausbau des Radwegenetzes – laut MA 46 liegt der derzeitige Stand bei 1170 Kilometer – den Anteil des Radverkehrs zu verdoppeln. Gründe gibt es zahlreiche, so ist das Fahrrad im Stadtverkehr bis 5 Kilometer Reichweite nicht langsamer als das Auto und es ist auch eine schnellere Alternative zu den Haltestellenwartezeiten des öffentlichen Personennahverkehrs. Es ist leise, umweltschonend, preiswert und erfreut sich großen Ansehens - in den Niederlanden genießen Fahrradwege eine Vorzugsbehandlung gegenüber dem Autoverkehr, in Kopenhagen wird der Verkehrsfluss auf den Radler abgestimmt und in mehr und mehr Städten werden innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme entwickelt.

In Wien wurde im Oktober 2010 der Wientalradweg eröffnet und

auch der Gürtelradweg mitsamt Zubringerwegen von den Bezirken scheint auf den ersten Blick eine flüssige Radweganlage zu sein.

Interviews sollen zeigen, ob die Radfahrer das Radwegenetz in Wien und im Besonderen den Bereich der Stadtbahn schätzen oder für eine Strecke halten, die mit zahlreichen Hindernissen, unübersichtlichen Bereichen und plötzlichen Wegstops gepflastert ist. Das Potenzial einer durchgängigen Radstrecke für jede Geschwindigkeit ist da, der Platz vorhanden, es stellt sich die Frage, wie die Effektivität der Radfahranlage gesteigert werden kann.

Interviewpartner



Stephanie Hopf  
Publizistin  
Gelegenheitsfahrradfahrerin

F: Was ist Deine Erfahrung als Radfahrer mit dem Gürtelradweg? Ist es ein flüssiger oder eher stockender Verlauf?

A: Der Gürtelradweg verläuft auf jeden Fall stockend, erstens ist der Weg trotz der geraden Strecke sehr kurvig und eng. Man hat kaum Platz den entgegenkommenden Fahrradfahrern auszuweichen. Auch der Fahrstreifenwechsel und die vielen Ampeln sind ein großes Problem, vor allem, wenn man das erste Mal auf dieser Strecke fährt und sich kaum auskennt.

F: Wie siehst Du Übergänge und Abzweigungen zu den einzelnen Vierteln der Stadt? Sind sie übersichtlich oder eher gefährlich?

Für mich ist der Gürtel eher ein gerades Band und ladet nicht ein, mal eben rechts rüber in die Bezirke abzuweichen.

F: Benützt Du den Gürtelradweg häufig oder bevorzugst Du Parallelwege innerhalb oder außerhalb der Stadt?

A: Ich bevorzuge auf jeden Fall die Wege innerhalb der Stadt parallel zum Gürtel. Ich bin, abgesehen vom Sport, gar nicht auf die Idee gekommen, den Gürtelradweg zu benutzen, obwohl ich vielleicht schneller am Ziel wäre. Für mich fehlt definitiv die Assoziation mit dem Gürtel als Radweg.

F: Was hältst Du von einer eigenständigen Fahrradautobahn vom Donaukanal bis zum Wienfluss und zurück? Würdest Du sie benutzen oder tendierst du zu Abkürzungen durch die Stadt?

Auf jeden Fall fände ich eine Fahrradautobahn gut, wenn sie gut gekennzeichnet ist und keine Fußgänger dort entlang spazieren. Beim jetzigen Gürtelradweg springen immer wieder plötzlich Fußgänger auf die Fahrbahn. Übertrieben finde ich eine Radautobahn auf keinen Fall, es würde sicher noch mehr Leute motivieren, aufs Rad umzusteigen. Am Donaukanal zum Beispiel fahre ich gerne Rad, nicht nur wegen der Ruhe und der Natur, sondern vor allem weil der Radweg so breit ist, da funktioniert sogar der Shared Space mit den Fußgängern und Skatern.

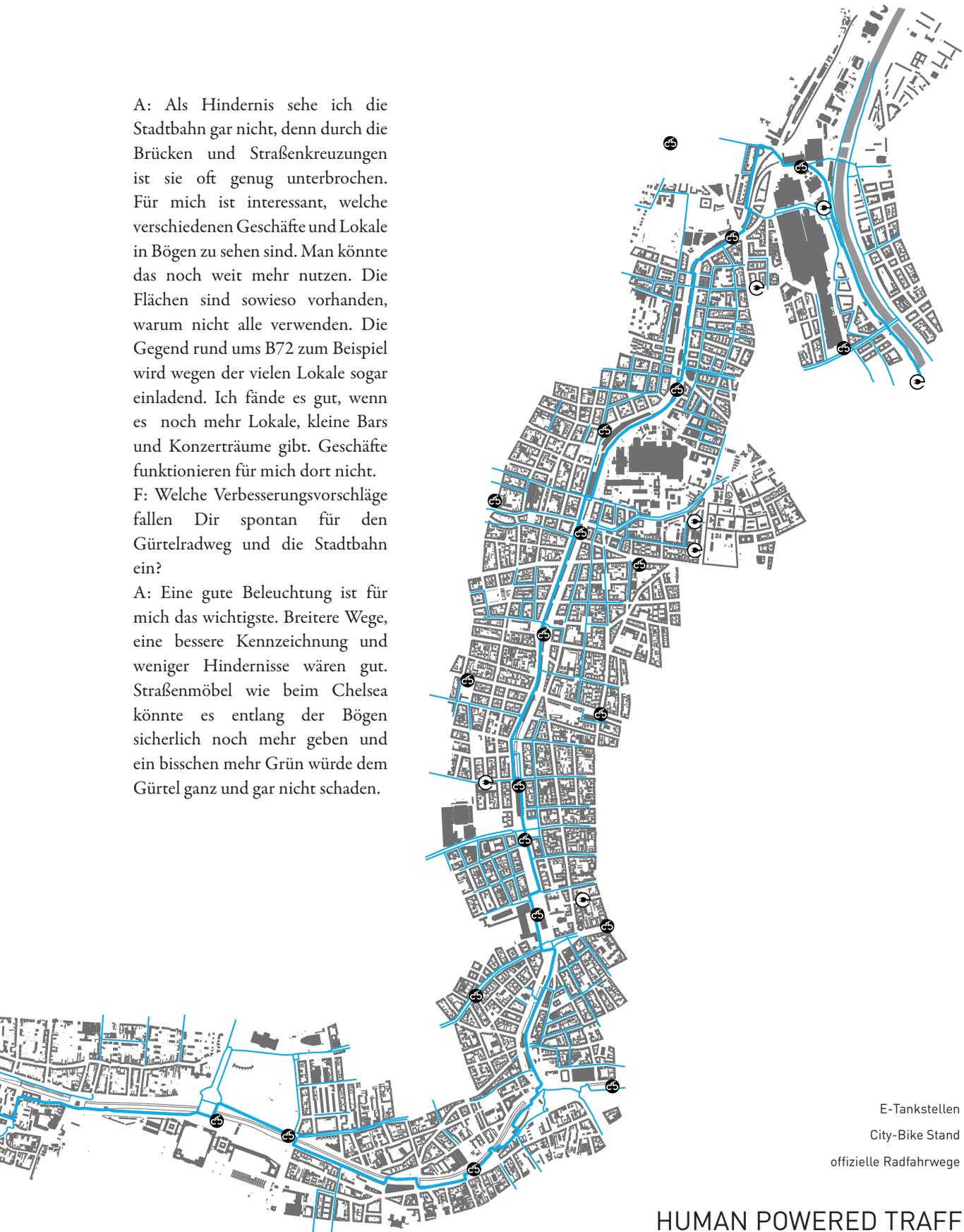
F: Wie nimmst Du die Stadtbahn als Objekt wahr? Ist sie eher Hindernis oder von Nutzen und wenn ja, für was?



A: Als Hindernis sehe ich die Stadtbahn gar nicht, denn durch die Brücken und Straßenkreuzungen ist sie oft genug unterbrochen. Für mich ist interessant, welche verschiedenen Geschäfte und Lokale in Bögen zu sehen sind. Man könnte das noch weit mehr nutzen. Die Flächen sind sowieso vorhanden, warum nicht alle verwenden. Die Gegend rund ums B72 zum Beispiel wird wegen der vielen Lokale sogar einladend. Ich fände es gut, wenn es noch mehr Lokale, kleine Bars und Konzerträume gibt. Geschäfte funktionieren für mich dort nicht.

F: Welche Verbesserungsvorschläge fallen Dir spontan für den Gürtelradweg und die Stadtbahn ein?

A: Eine gute Beleuchtung ist für mich das wichtigste. Breitere Wege, eine bessere Kennzeichnung und weniger Hindernisse wären gut. Straßenmöbel wie beim Chelsea könnte es entlang der Bögen sicherlich noch mehr geben und ein bisschen mehr Grün würde dem Gürtel ganz und gar nicht schaden.



E-Tankstellen   
 City-Bike Stand   
 offizielle Radfahrwege 

## HUMAN POWERED TRAFFIC

*Eigene Grafik, erstellt nach Stadtplan  
 Verkehr, [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at)*

# 042 SYSTEM

*Eine Analyse der verschiedenen Layer  
der Stadtbahnbögen sowie deren  
Nutzung*

”

I should tell you of the hidden [city of ] Berenice, the city of the just, [...] linking a network of wires and pipes and pulleys and pistons and counterweights that infiltrates like a climbing plant.

Italo Calvino in *Invisible Cities*, 1974, S. 148

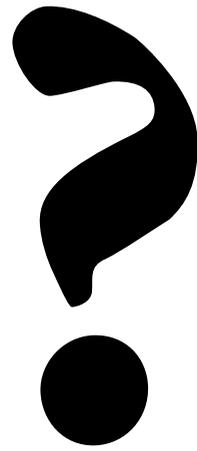
Der zweite Teil dieser dreistufigen Recherchereihe, SYSTEM, versucht ein Verständnis für das gebaute aber auch ungebauete Stadtgefüge weiterzugeben. Es ist eine Analyse von Infrastrukturen, die mit der Stadtbahn verknüpft sind, wobei sich die Frage stellt, welche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Systemen herrschen und inwieweit diese Einfluss auf Veränderungen in der Stadt haben. Als ein Zusammenspiel zwischen natürlichen Elementen der Landschaft und den menschlichen Eingriffen auf sie, ist das Stadtgefüge, wie wir es heute wahrnehmen, letztlich ein Ergebnis der Verflechtung von Netzwerken und etablierten Systemen; innerhalb derer wir die Möglichkeit haben Veränderungen des Gebiets, das wir besetzen, zu erwirken.

Das lineare Schienenverkehrssystem Stadtbahn, eingraviert in die Stadtlandschaft, ist eines der Schlüsselsysteme in Wien. Sein Maßstab und seine Präsenz im Stadtgefüge weisen auf einen dualen Charakter hin; einerseits konstruiert als verbindendes Verkehrssystem, andererseits ist es eine massive räumliche Barriere, die Teile der Stadt nahezu isoliert. Wien wuchs in seinen Anfängen als Metropolis bis zu dem Punkt, an dem eine Reihe von untereinander verbundenen Verkehrssystemen erforderlich war, um als Stadt als ein Ganzes wahrgenommen zu werden. Gleichzeitig ermöglichte das neue Verkehrssystem eine gänzlich neue Wahrnehmung der Stadt. Eine, bei der das Stadtgefüge nur aus Patchwork bestand, deren Unterschiedlichkeit bei jedem Halt erfahren werden konnte. Die Bahn, deren Reihe von Haltestellen scheinbar losgelöst vom Kontext, beinahe zufällig entlang der Route platziert waren, bot den Bewohnern Wiens eine neue Sicht auf die Stadt als fragmentierte und dennoch verbundene Stadt.

Während der Recherche existierender Systeme kam ich zu einer interessanten Erkenntnis. Während diese Systeme weiterhin fundamental bleiben, wurde die Stadtbahn mit einer Reihe neuer belegt. Beinahe gleichzeitig hat eine Vielzahl an infrastrukturellen Systemen die Oberfläche der Bahn übernommen; neue Systeme besetzen nicht nur den Unterbau der Bahn, sondern auch die Wände der Tunnel und verwandeln diese zur bevorzugten Datenautobahn und Träger für Kabel aller Art.

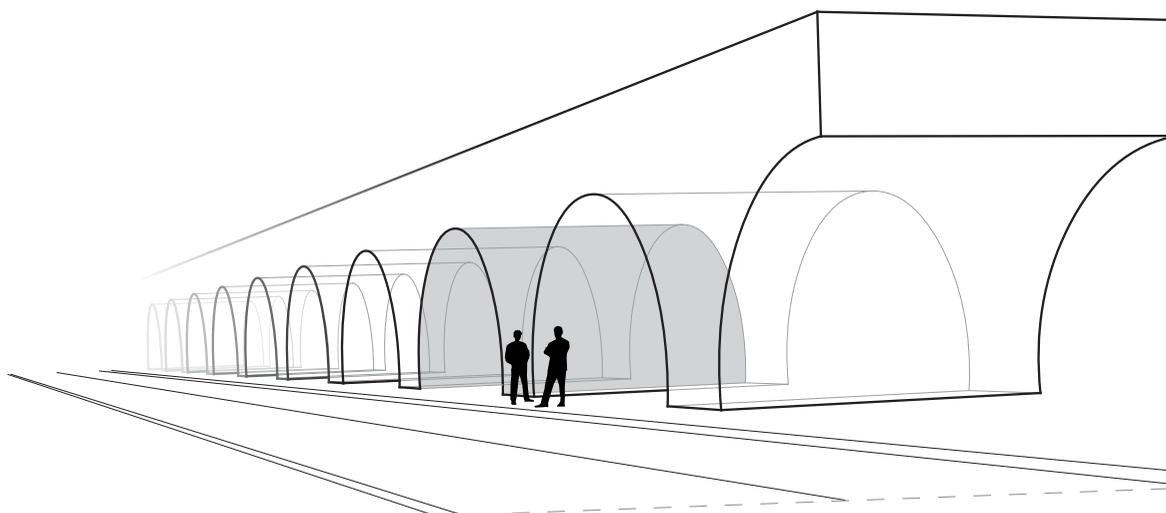
Gleichzeitig hat ein gänzlich anderes System den unteren Teil der Bahn in Anspruch genommen und seine Räume für neue Zwecke angepasst. Ich wählte letztendlich dieses System für eine genauere Studie aus, da es einen engen Bezug zu dem Gedanken der Erforschung existierender infrastruktureller Systeme und deren Potenziale hat; das System wird nicht länger in seine Komponenten geteilt sondern als ein Element für Leben in der Stadt gesehen. Indem sowohl die Nutzungen, die diese neue Lebensader innerhalb der Stadt bilden, also auch die Prozesse, die dies möglich machen, analysiert werden, versuche ich die Gesamtheit des Systems und die Kräfte, die auf dieses wirken, zu verdeutlichen. Es stellt sich die Frage, inwieweit ein so infrastrukturelles Element wie die Stadtbahn am besten "reprogrammiert" werden kann, um es zu einem integrierten Teil des urbanen Systems zu machen.

1



### Wie komme ich zu meinem Stadtbahnbogen?

Der Comic auf den folgenden Seiten gibt einen Überblick über den wirtschaftlichen Aufwand und Prozess, der hinter dem Erlangen eines der begehrten Stadtbahnbögen steckt und soll somit ein Verständnis für die Logik dieses Systems und die auf dieses wirkenden Kräfte vermitteln.



2

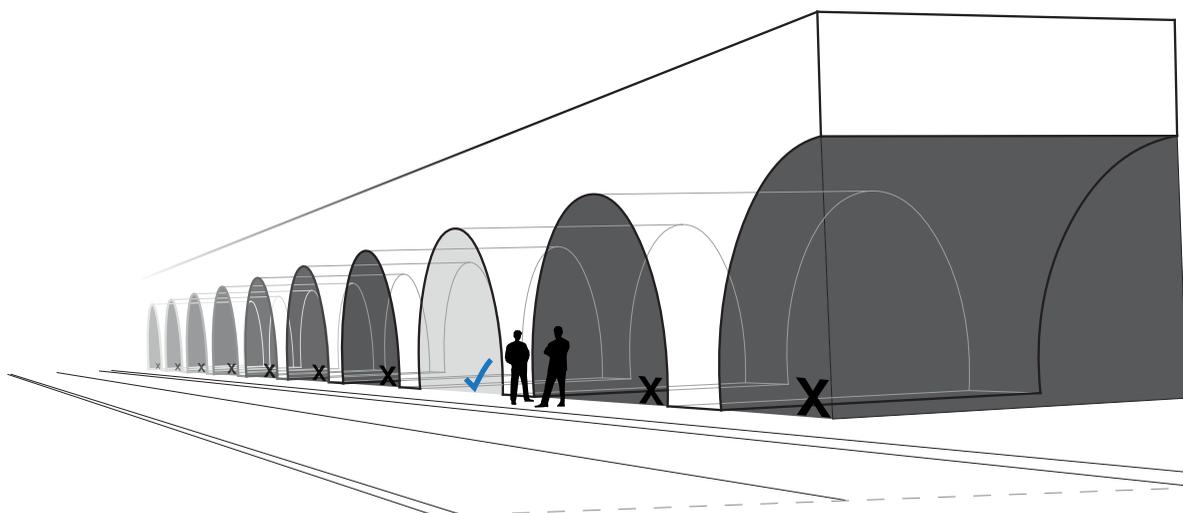


### Erste Schritte

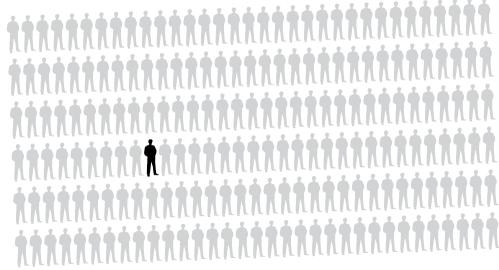
**Angebot.** Nur bei einem frei werdenden Bogen werden eingehende Vorschläge begutachtet.

**Ansuchen.** Direkt bei Wiener Linien, es gibt keine Makler.

**Alternative.** Der Vormieter kann Nachmieter empfehlen.



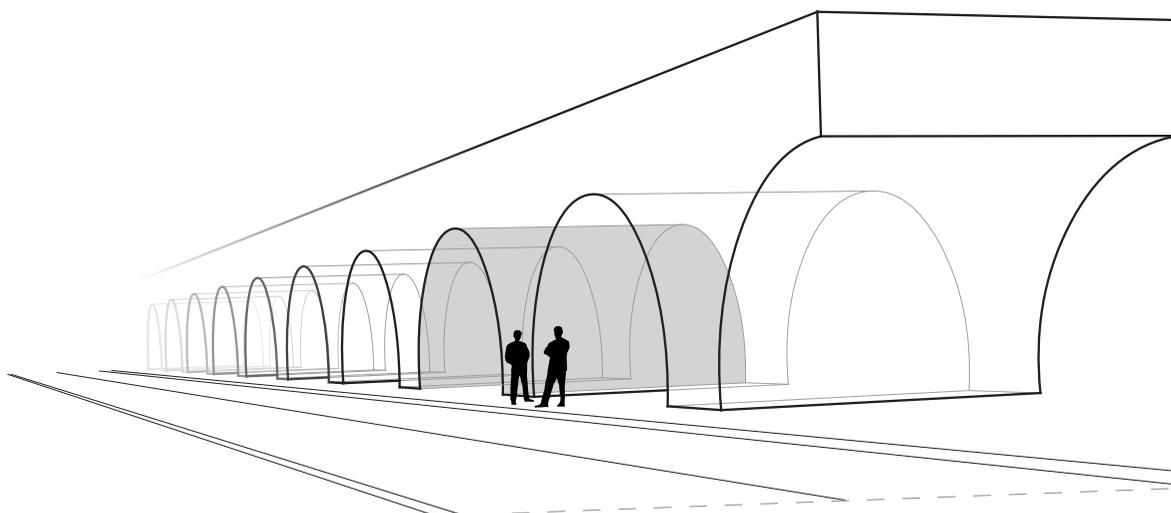
3



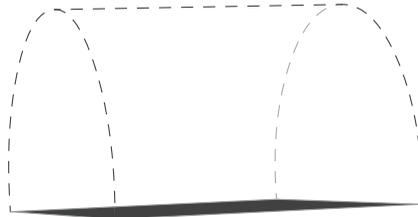
### Erste Schritte

**Nachfrage.** Rund 200 potentielle Mieter eines Stadtbahnbogens melden sich während der drei- bis sechsmonatigen Kündigungsfrist. (~25 mögliche Mieter pro Woche)

**Auswahl.** Eine Vergabekommission wählt das passendste eingereichte Konzept.



**4**



.50-80m<sup>2</sup>

**12 € pro m<sup>2</sup>**

.Kommerzielle Nutzung (Bäckereien...)

**6 € pro m<sup>2</sup>**

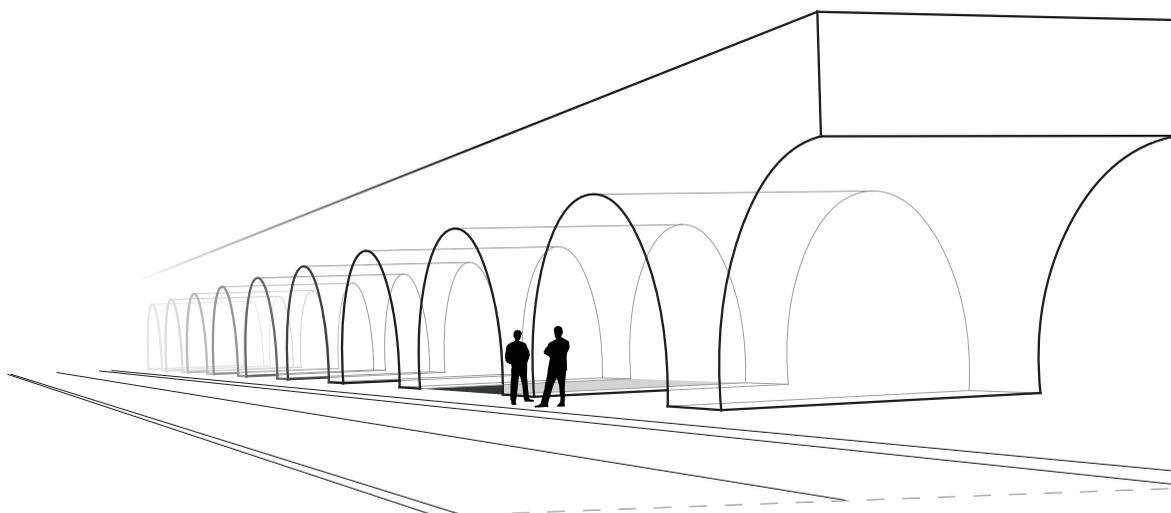
.Gemischte Nutzung (Gastronomie...)

**4 € pro m<sup>2</sup>**

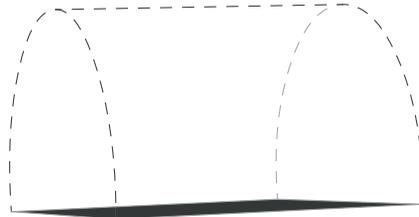
.Soziale Nutzung (Kulturvereine...)  
.Eingeschränkte Nutzung (ohne Strom/Wasser)

### Richtlinien

**Miete.** Abhängig von Nutzungsart der Bögen und wird von der Vergabekommission festgesetzt.  
**Subventionierung.** Gestaffelt nach Nutzung



5



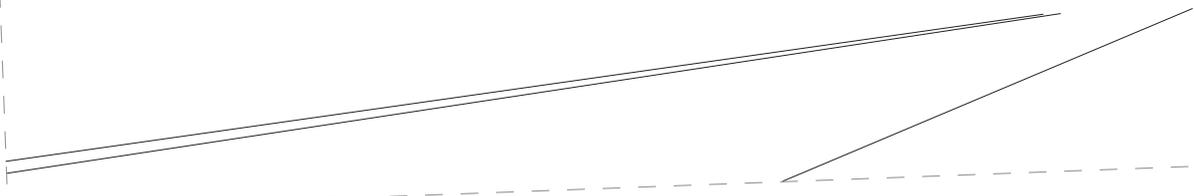
.Monatliche Miete



.Renovierung Innenausbau 100.000€

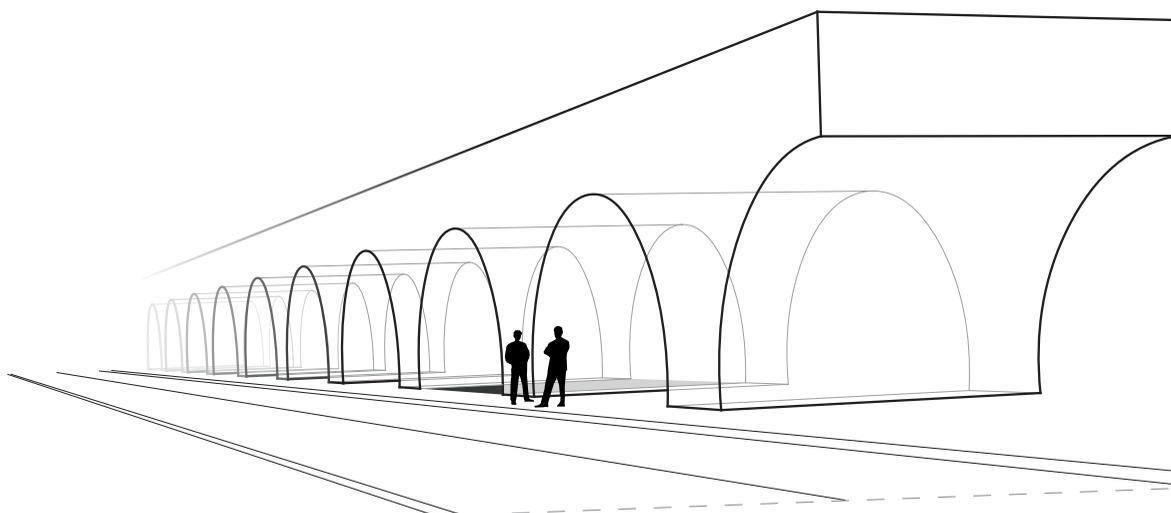


.Zeitaufwand 2 Jahre

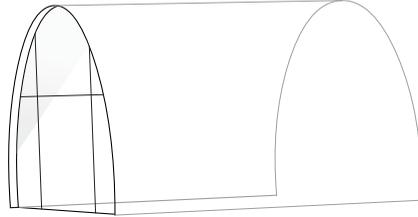


**Mieter**

**Aufgaben.** Mieter trägt Verantwortung für Innenraumgestaltung.  
**Statistik.** Bis zur Eröffnung vergehen laut Wirtschaftsblatt im Schnitt zwei Jahre ohne Gewinne gemacht zu haben.



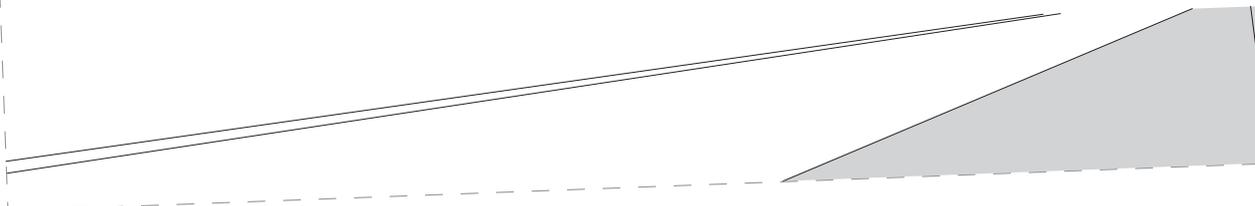
6



.50.000 € für neue Glasfassade



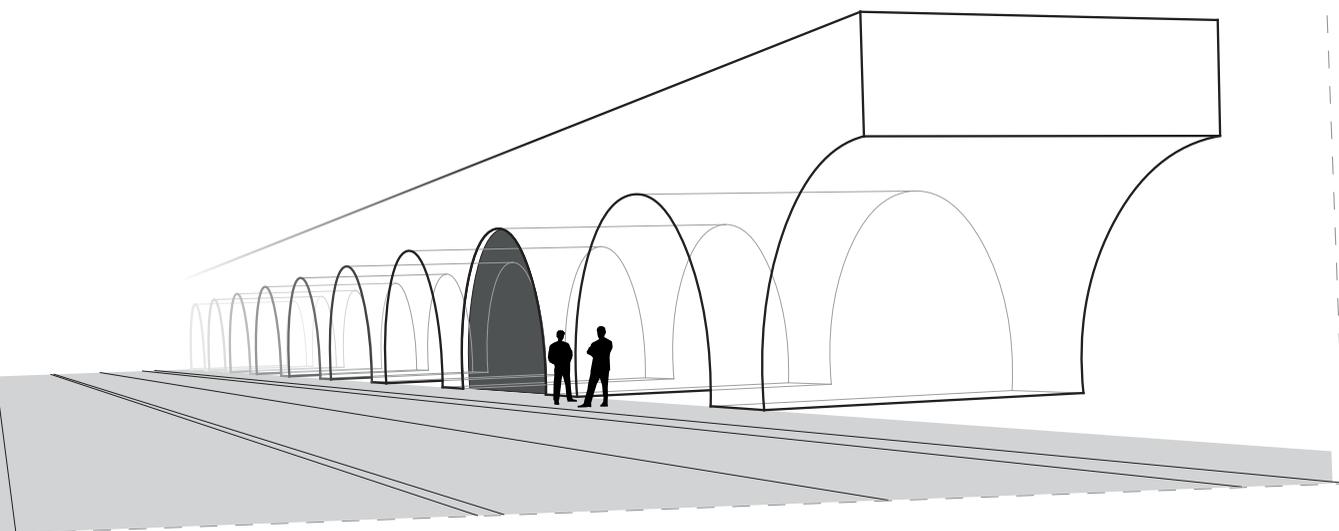
+



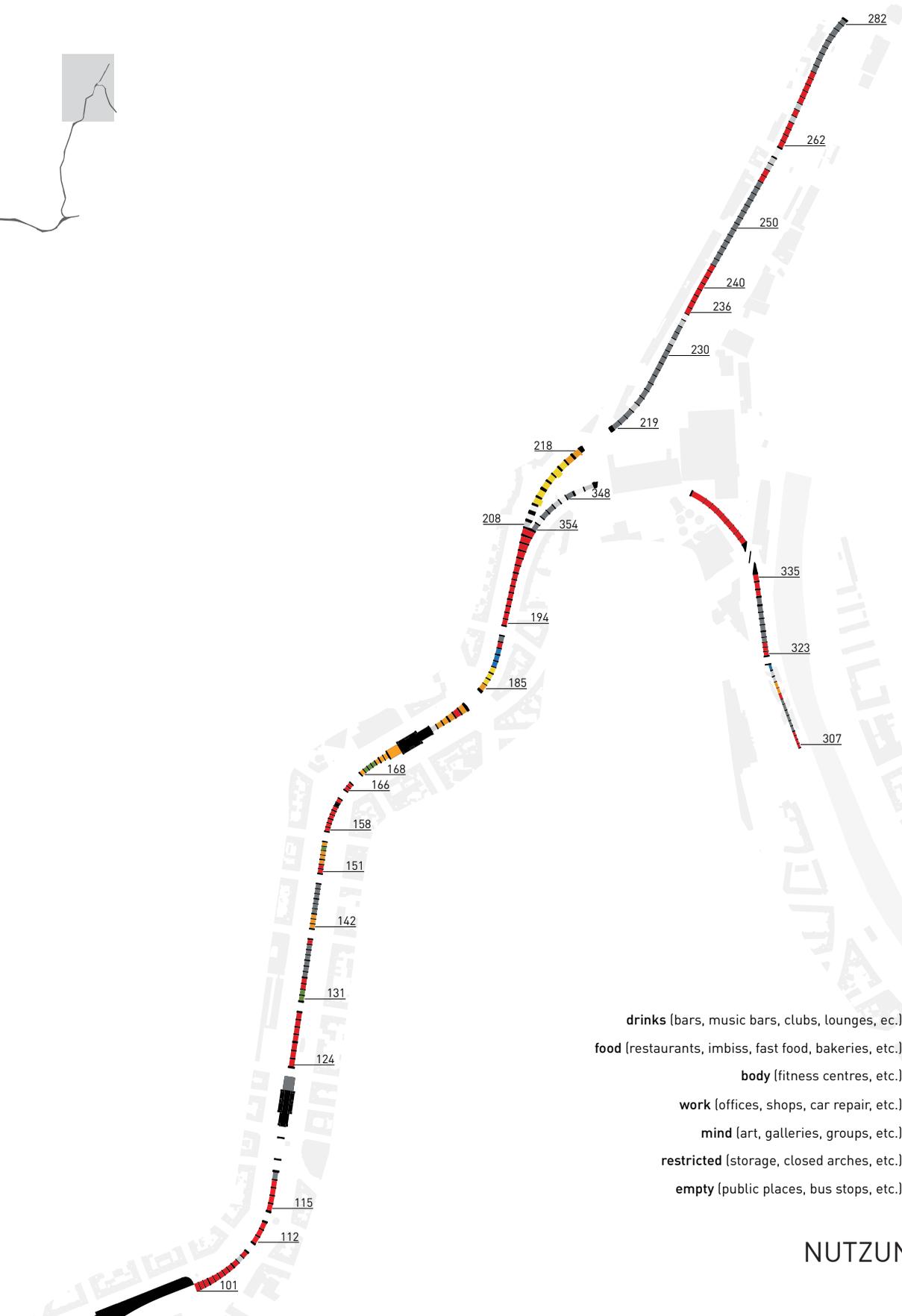
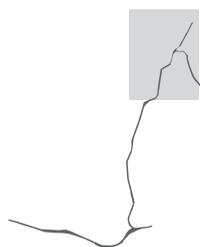
**Stadt Wien**

**Aufgaben.** Sie ist verantwortlich für die gesamte Platzgestaltung entlang der Bögen.

**Highlight.** Die Stadt stattet im Zuge von Renovierungen die Bögen mit einer einheitlichen Glasfassade aus.



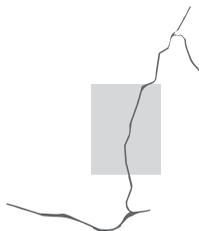
#	Name	Fassade	Bögen	Nutzung	Gürtelabschnitt
1	atelier pfeiler 1	Mauer Ziegel	1	Architekt	Sechshauser Gürtel
2	Pfeiler	Ziegel verkleidet	1	Lager	Sechshauser Gürtel
3	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Sechshauser Gürtel
4	Lager	Glas alt	1	Lager	Sechshauser Gürtel
5	Mayer Andreas Autowerkstatt	Mauer Ziegel	1	Fachwerkstatt	Sechshauser Gürtel
6	Lager	Glas alt	1	Lager	Sechshauser Gürtel
7	Kraus Installationen	Glas alt	1	Betrieb	Sechshauser Gürtel
8 - 10	Beauty Company Kosmetikhandels	Glas alt	3	Betrieb	Gumpendorfer Gürtel
<b>Station Gumpendorfer Straße</b>					
<b>Station Westbahnhof</b>					
	Hauptbücherei Wien	verkleidet	0	Bücherei	Neubaugürtel
<b>Station Thalia Straße</b>					
18	leerer Bogen	-	1	Durchgang	Lerchenfelder Gürtel
19-21	orange bar	Mauer verputzt	3	Bar	Lerchenfelder Gürtel
22 - 23	Hammerling Kunstgravur	Glas Tillner	2	Fachwerkstatt	Lerchenfelder Gürtel
24 - 25	Gürtelbräu	Glas Tillner	2	Brauhaus	Lerchenfelder Gürtel
26 -27	Loop	Glas Tillner	2	Bar Club Lounge	Lerchenfelder Gürtel
28	?	Glas Tillner	1	?	Lerchenfelder Gürtel
29 - 31	chelsea	Mauer verputzt	3	Bar Live Musik	Lerchenfelder Gürtel
32-33	Lager	Mauer Ziegel	2	Lager	Lerchenfelder Gürtel
34-35	coco club	Holz mit Glas	2	Bar Club Lounge	Lerchenfelder Gürtel
36	Roter Bogen SPÖ	Glas Tillner	1	Politischer Verein	Lerchenfelder Gürtel
37-38	rhiz musikbar	Glas Tillner	2	Bar Live Musik	Lerchenfelder Gürtel
39-40	Lager	Mauer verputzt	2	Lager	Lerchenfelder Gürtel
41	der Mann Backwaren	Glas Tillner	1	Bäckerei	Lerchenfelder Gürtel
42	café carina	Glas mit Holz	1	Bar Café	Lerchenfelder Gürtel
<b>Station Josefstädter Straße</b>					
43	Der Transparente Raum	-	1	Installation	Lerchenfelder Gürtel
49-50	Lager	Glas alt	2	Lager	Hernalser Gürtel
51-53	Deutschmann Beschriftungen	Metall	3	Fachwerkstatt	Hernalser Gürtel
54-55	Peter Drößler Automobilhandwerk	Glas alt	2	Fachwerkstatt	Hernalser Gürtel
56-57	Verein f österr.-türkische Freundschaft	Mauer verputzt	2	Verein	Hernalser Gürtel
58-64	Lager	Mauer verputzt	7	Lager	Hernalser Gürtel
65-67	Buchbinderei	Holz	3	Fachwerkstatt	Hernalser Gürtel
68-69	Garage	Metall	2	Garage	Hernalser Gürtel
70-71	the seen	Glas Tillner	2	Bar Club Lounge	Hernalser Gürtel
72 - 73	B72	Glas Tillner	2	Bar Live Musik	Hernalser Gürtel
74	Lager	Holz	1	Lager	Hernalser Gürtel
75-76	Tischlerei Teufl	Holz	2	Fachwerkstatt	Hernalser Gürtel
77	leerer Bogen	-	1	Durchgang	Hernalser Gürtel
78-80	Artbauer KFZ Fachbetrieb	Mauer verputzt	3	Fachwerkstatt	Hernalser Gürtel
81-82	Tebo	Mauer	2	?	Hernalser Gürtel
82A - 87	McDonald's	Glas Metall	6	Fast Food	Hernalser Gürtel
<b>Station Alser Straße</b>					
	Blumenland	Glas Holz	0	Verkauf	Hernalser Gürtel
90 - 91	All in Club	Glas Tillner	2	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
92	Kreiner Tapezierer	Glas mit Holz	1	Fachwerkstatt	Währinger Gürtel
93-94	Lager	Glas mit Holz	2	Lager	Währinger Gürtel
95	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Währinger Gürtel
96	Apparatebau Bergler	Glas mit Holz	1	Fachwerkstatt	Währinger Gürtel
97	Einbaumöbel	Mauer verputzt	1	Kulturverein	Währinger Gürtel



- drinks (bars, music bars, clubs, lounges, ec.) ●
- food (restaurants, imbiss, fast food, bakeries, etc.) ●
- body (fitness centres, etc.) ●
- work (offices, shops, car repair, etc.) ●
- mind (art, galleries, groups, etc.) ●
- restricted (storage, closed arches, etc.) ●
- empty (public places, bus stops, etc.) ●

# NUTZUNG

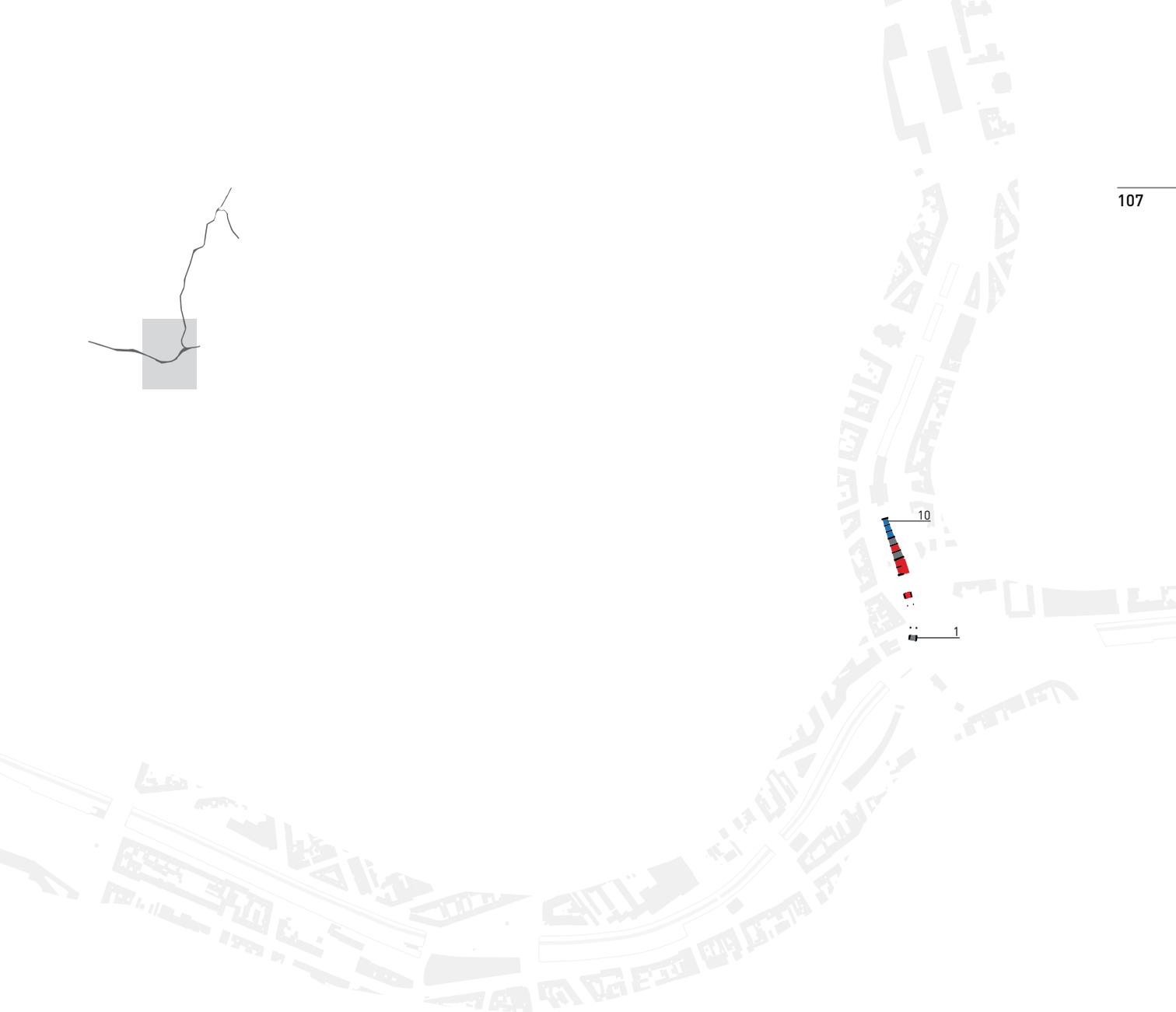
98	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Währinger Gürtel
99-100	venster99	Mauer verputzt	2	Bar	Währinger Gürtel
<b>Station Michelbeuern</b>					
101-108	Lager	Mauer Ziegel	8	Lager	Währinger Gürtel
109	Lager	Mauer Ziegel	1	Lager	Währinger Gürtel
110	leerer Bogen	-	1	Durchgang	Währinger Gürtel
111	Lager	Mauer Ziegel	1	Lager	Währinger Gürtel
112	Lager	Glas mit Holz	1	Lager	Währinger Gürtel
113	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Währinger Gürtel
114	Lager	Holz	1	Lager	Währinger Gürtel
115-116	Lager	Mauer Ziegel	2	Lager	Währinger Gürtel
117	Musil Klaus	Glas mit Holz	1	?	Währinger Gürtel
118	Lager	Holz	1	Lager	Währinger Gürtel
119	Lederwaren	Glas mit Holz	1	Verkauf	Währinger Gürtel
120	Billa	Glas Tillner	1	Verkauf	Währinger Gürtel
<b>Station Währinger Straße</b>					
124-130	Lager	Mauer Ziegel	7	Lager	Währinger Gürtel
131-132	Hilfswerk Club Sonnenstrahl	Mauer Ziegel	2	Verein	Währinger Gürtel
133-134	Lager	Mauer Ziegel	2	Lager	Währinger Gürtel
135-140	Midas Auto-Sofort-Service	Glas alt	6	Fachwerkstatt	Währinger Gürtel
141	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Währinger Gürtel
142 - 144	Q	Glas Tillner	3	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
145 - 150	Mountainbiker	Glas Tillner	6	SportVerkauf	Währinger Gürtel
151-152	Lager	Mauer verputzt	2	Lager	Währinger Gürtel
153	SOS	Glas Tillner	1	Imbiss	Währinger Gürtel
154	Weinstadt	Glas Tillner	1	Weinbar	Währinger Gürtel
155	Halbestadt	Glas Tillner	1	Bar	Währinger Gürtel
156	Johanniter Unfall Hilfe,	Glas Tillner	1	Jugendzentrum	Währinger Gürtel
157	Pappala Pub	Glas Tillner	1	Bar	Währinger Gürtel
158-165	Lager	Holz mit Glas	8	Lager	Währinger Gürtel
166-167	Lager	Holz	2	Lager	Währinger Gürtel
168	Shiraz mietbar	Glas Tillner	1	Bar	Währinger Gürtel
169-171	Soundbase Studios wien extra	Glas Tillner	3	Proberäume	Währinger Gürtel
172 - 174	Club Loco	Glas Tillner	3	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
175-176	Ride Club	Glas Tillner	2	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
<b>Station Nussdorfer Straße</b>					
179	leerer Bogen	-	1	Durchfahrt Bus	Währinger Gürtel
180	Glashütte	Glas alt	1	Bar	Währinger Gürtel
181 - 182	Babu	Glas Tillner	2	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
183	Lager	Mauer Ziegel	1	Lager	Währinger Gürtel
184	Bow4	Glas Tillner	1	Bar Club Lounge	Währinger Gürtel
185	Shiraz Lounge	Glas Tillner	1	Bar Club Lounge	Döblinger Gürtel
186-188	La Quoi Dining Lounge	Glas Tillner	3	Restaurant	Döblinger Gürtel
189-191	Sportunion Döbling	Mauer verputzt	3	Sportverein	Döblinger Gürtel
192	Lager	Mauer Ziegel	1	Lager	Döblinger Gürtel
193	leerer Bogen	-	1	Durchfahrt Bim	Döblinger Gürtel
194-195	Wien Energie	Mauer Ziegel	2	?	Döblinger Gürtel
196-207	Lager	Mauer Ziegel	12	Lager	Döblinger Gürtel
208	leerer Bogen	-	1	?	Döblinger Gürtel
209-210	kein Mieter	Glas Tillner	2	?	Döblinger Gürtel
211-214	Brandauers Bierbögen	Glas Tillner	4	Brauhaus	Döblinger Gürtel
215 - 216	Neon	Glas Tillner	2	Restaurant	Döblinger Gürtel
217	Local	Glas Tillner	1	Bar Live Musik	Döblinger Gürtel



- drinks (bars, music bars, clubs, lounges, ec.) ●
- food (restaurants, imbiss, fast food, bakeries, etc.) ●
- body (fitness centres, etc.) ●
- work (offices, shops, car repair, etc.) ●
- mind (art, galleries, groups, etc.) ●
- restricted (storage, closed arches, etc.) ●
- empty (public places, bus stops, etc.) ●

# NUTZUNG

	218	Bäckerei Hönig	Glas Tillner	1	Bäckerei	Döblinger Gürtel
	219-221	Baustoffe Jung und Sohn	Mauer verputzt	3	Baustoffhandel	Heiligenstädter Straße
	222	Quester	-	1	Durchfahrt	Heiligenstädter Straße
	223-234	Quester 1-12	Mauer verputzt	2	Baustoffhandel	Heiligenstädter Straße
	235	Quester 13	-	1	Ausfahrt	Heiligenstädter Straße
	236-238	Lager	-	3	Lager	Heiligenstädter Straße
	239-243	Lager	Mauer Ziegel	5	Lager	Heiligenstädter Straße
	244-254	Quester 14-24	Mauer Ziegel	11	Baustoffhandel	Heiligenstädter Straße
	255-257	Feibra	Mauer Ziegel	3	Werbefirma	Heiligenstädter Straße
	258-259	Quester	Mauer Ziegel	2	Baustoffhandel	Heiligenstädter Straße
	260-261	leerer Bogen	-	2	Parkplatz	Heiligenstädter Straße
	262-263	Garage	Mauer Ziegel	2	Garage	Heiligenstädter Straße
	264-265	Garage	Mauer Ziegel	2	Garage	Heiligenstädter Straße
	266	leerer Bogen	-	1	keine	Heiligenstädter Straße
	267	Garage	Mauer Ziegel	1	Garage	Heiligenstädter Straße
	268	leerer Bogen	-	1	keine	Heiligenstädter Straße
	269	Garage	Mauer Ziegel	1	Garage	Heiligenstädter Straße
	270-271	Lager	Mauer verputzt	2	Lager	Heiligenstädter Straße
	272-273	Lager	Mauer Ziegel	2	Lager	Heiligenstädter Straße
	274	Fa. Ornauer Heizöl Diesel	Mauer verputzt	1	Betrieb	Heiligenstädter Straße
	275	Michelangelo Maler Anstreicher	Mauer verputzt	1	Betrieb	Heiligenstädter Straße
	276	Binder Hermann Ofentechnik	Mauer verputzt	1	Betrieb	Heiligenstädter Straße
	277-278	Lager	Mauer Ziegel	2	Lager	Heiligenstädter Straße
	279	egbau	Blech mit Glas	1	Baustoffhandel	Heiligenstädter Straße
	280	Flammtec Bernhard Posch	Blech mit Glas	1	Betrieb	Heiligenstädter Straße
	281-282	bau art	Blech mit Glas	2	Architekt	Heiligenstädter Straße
	<b>Ende Stadtbahnbögen Heiligenstadt</b>					
	<b>Ende Stadtbahnbögen Donaukanal</b>					
	307-310	Lager	Mauer Ziegel	4	Lager	Spittelauer Lände
	311-314	Büro	Glas	4	Büro	Spittelauer Lände
	315-316	Büro	Glas	2	Büro	Spittelauer Lände
	317	?	Blech	1	?	Spittelauer Lände
	318-319	River Side	Glas	2	Bar Club Lounge	Spittelauer Lände
	320-321	leerer Bogen	-	2	Parkplatz	Spittelauer Lände
	322	Fahrradstellplatz	Gitter	1	Fahrradstellplatz	Spittelauer Lände
	323-325	Lager	Mauer Ziegel	3	Lager	Spittelauer Lände
	326-327	Auto Wittek	Blech	2	Fachwerkstatt	Spittelauer Lände
	327-332	Auto Wittek	Mauer Ziegel	6	Fachwerkstatt	Spittelauer Lände
	333	Lager	Holz	1	Lager	Spittelauer Lände
	334	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Spittelauer Lände
	335	Lager	Mauer verputzt	1	Lager	Spittelauer Lände
	335A	Lager	Mauer Ziegel	1	Lager	Spittelauer Lände
	336-345	Fernwärme Wien	Mauer	10	Lager	Spittelauer Lände
	<b>Station Spittelau</b>					
	347	leerer Bogen	-	1	Autobahnauffahrt	Döblinger Gürtel
	348	Wüstenrot Versicherungs-AG	Glas Tillner	1	Versicherungen	Döblinger Gürtel
	349	?	Glas Tillner	1	?	Döblinger Gürtel
	350	leerer Bogen	-	1	Durchgang	Döblinger Gürtel
	351	TUI Reisecenter	Glas Tillner	1	Verkauf	Döblinger Gürtel
	352	Blumen Pointner	Glas Tillner	1	Verkauf	Döblinger Gürtel
	353	?	Glas Tillner	1	?	Döblinger Gürtel
	354	Parkhaus Elbl	Glas Tillner	1	Parkhaus	Döblinger Gürtel



**drinks** (bars, music bars, clubs, lounges, ec.) ●

**food** (restaurants, imbiss, fast food, bakeries, etc.) ●

**body** (fitness centres, etc.) ●

**work** (offices, shops, car repair, etc.) ●

**mind** (art, galleries, groups, etc.) ●

**restricted** (storage, closed arches, etc.) ●

**empty** (public places, bus stops, etc.) ●

NUTZUNG



Abb. 98.



Abb. 99.



Abb. 100.



Abb. 101.



Abb. 102.



Abb. 103.



Abb. 104.



Abb. 105.



Abb. 106.



Abb. 107.



Abb. 108.



Abb. 109.



Abb. 110.



Abb. 111.



Abb. 112.



Abb. 113.



Abb. 114.



Abb. 115.



Abb. 116.



Abb. 117.



Abb. 118.



Abb. 119.



Abb. 120.



Abb. 121.



Abb. 122.



Abb. 123.



Abb. 124.



Abb. 125.



Abb. 126.



Abb. 127.



Abb. 128.



Abb. 129.



Abb. 130.



Abb. 131.



Abb. 132.



Abb. 133.



Abb. 134.



Abb. 135.



Abb. 136.



Abb. 137.



Abb. 138.

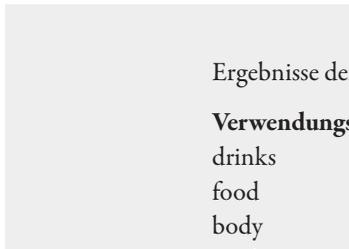


Abb. 139.



Abb. 139.

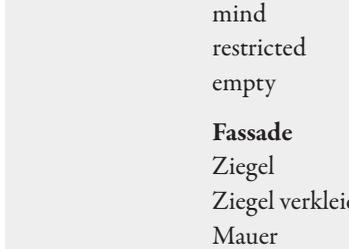


Abb. 140.



Abb. 140.

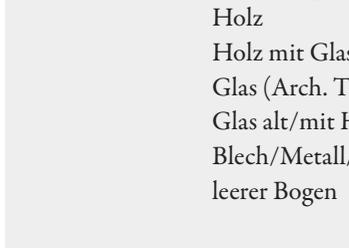


Abb. 141.



Abb. 141.



Abb. 142.



Abb. 143.



Abb. 144.

### Ergebnisse der Nutzungsanalyse für folgende Kategorien:

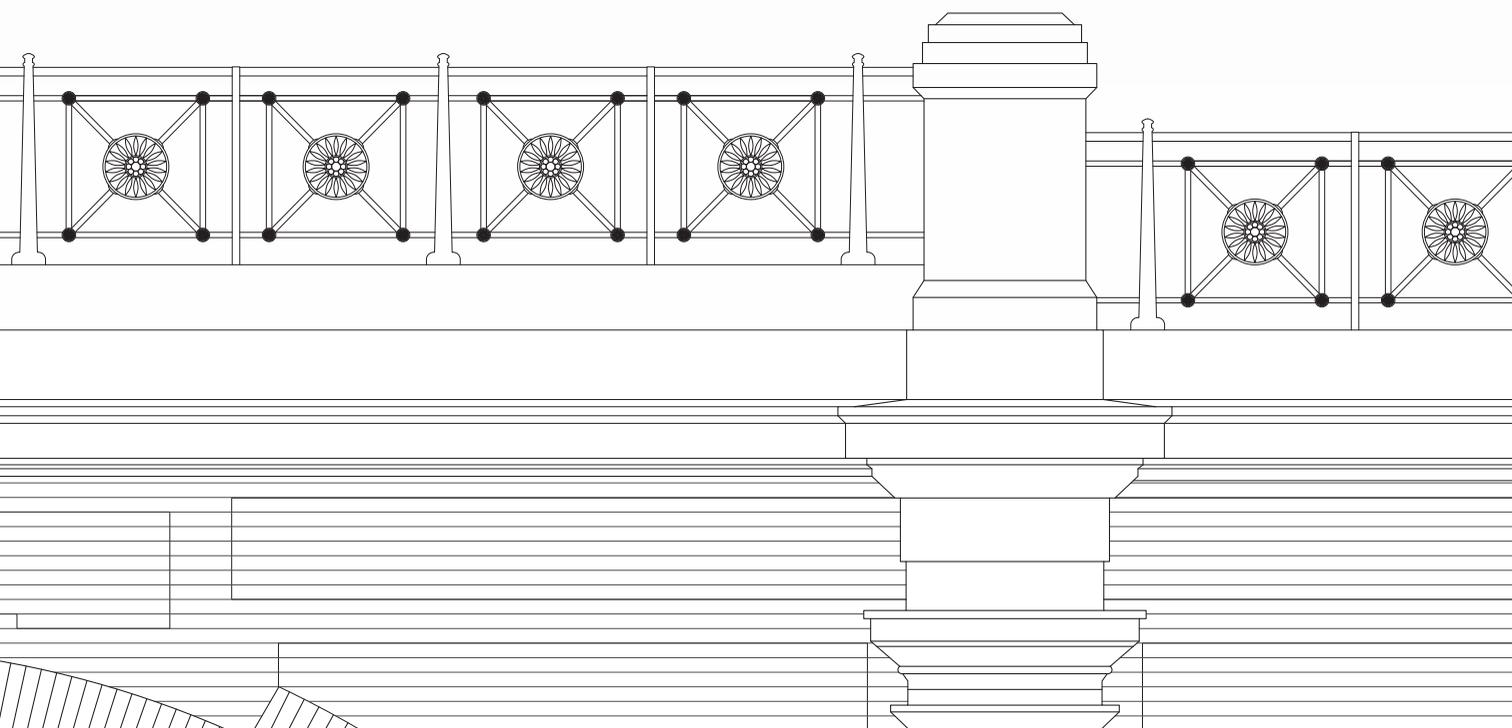
Verwendungszweck	Bögen	Anteil
drinks	41	14%
food	20	7%
body	7	2%
work	86	28%
mind	11	4%
restricted	122	40%
empty	16	5%
Fassade	Bögen	Anteil
Ziegel	88	29%
Ziegel verkleidet	1	0%
Mauer	12	4%
Mauer verputzt	45	15%
Holz	11	4%
Holz mit Glas	10	3%
Glas (Arch. Tillner)	72	24%
Glas alt/mit Holz	25	8%
Blech/Metall/Gitter	19	6%
leerer Bogen	20	7%

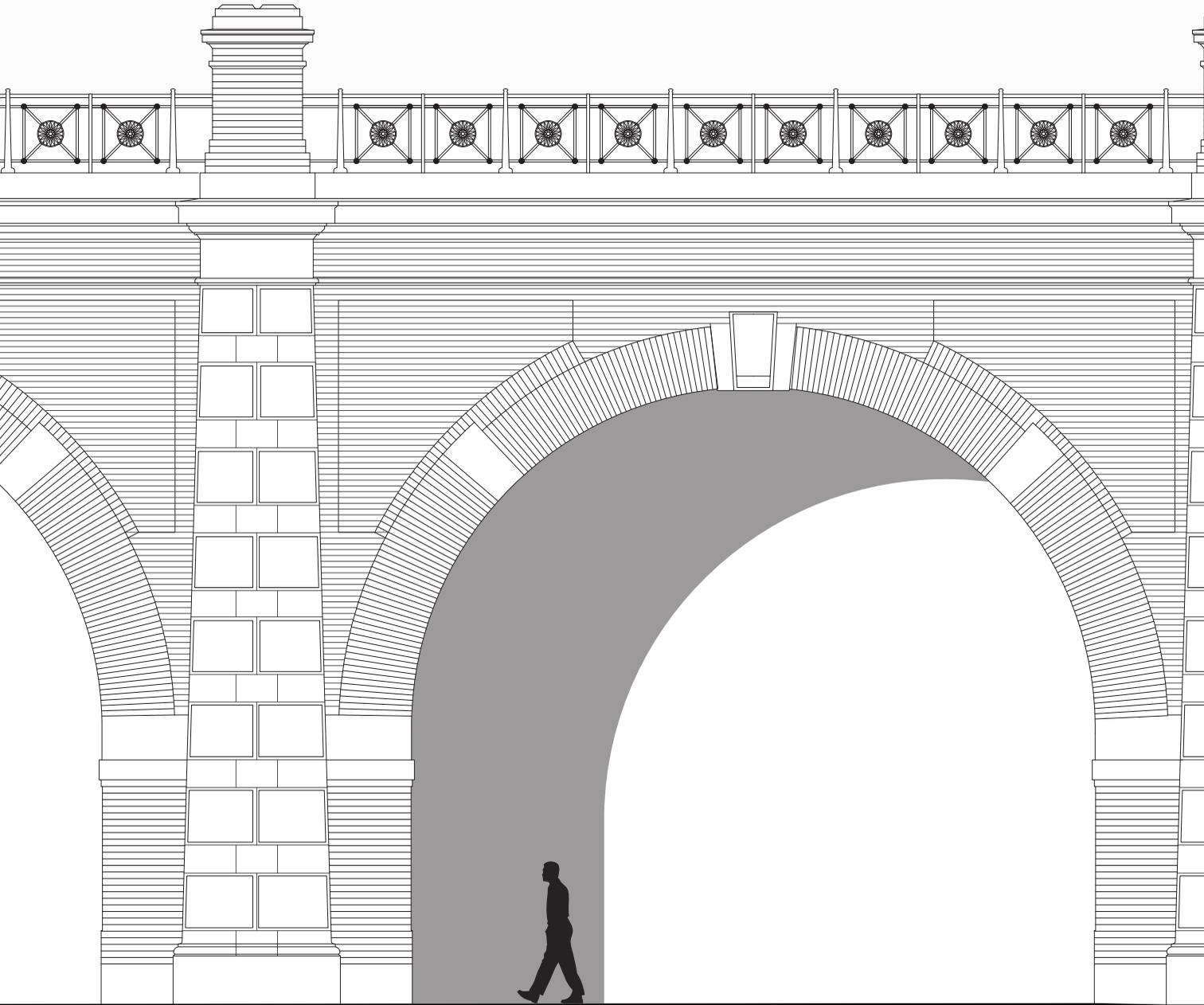
# 043 THING

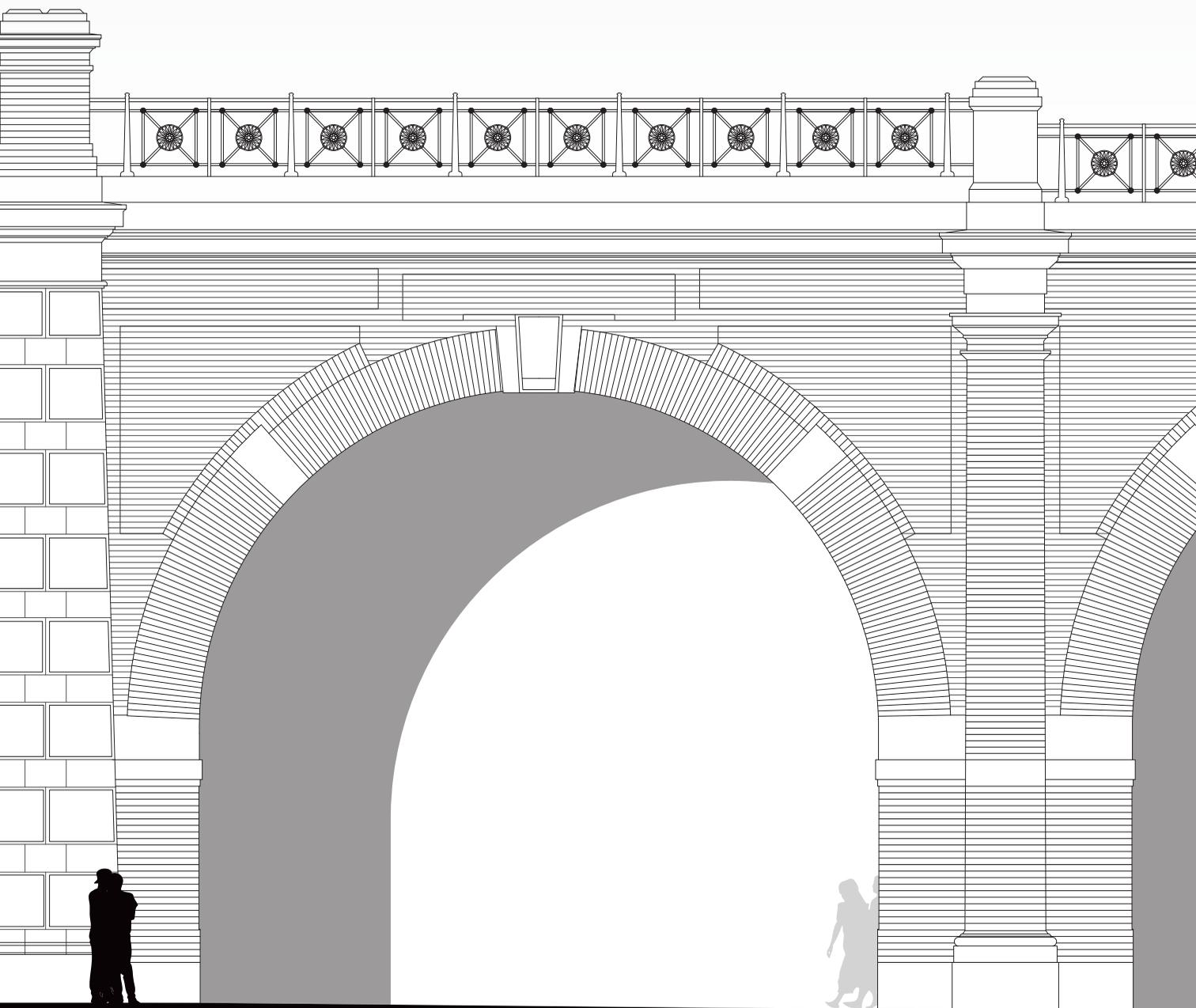
*der Stadtbahnbogen als architektonisches  
Objekt*

Der finale Teil dieser grundlegenden Recherchearbeit, THING, konzentriert sich auf die objektive Transformation von Gebieten durch die architektonische Form; er dient dazu Information hinzuzufügen, die die vorhergegangenen Schritte der Analyse vervollständigen und soll vor allem eine Entwurfsmethodik in die Recherche mit einbringen. Dieser Abschnitt strebt ein Verständnis von kulturellen und architektonischen Randbedingungen des Gebiets anhand der Auswahl einer architektonischen oder gebauten Präsenz an.

Der Bogen der Stadtbahn, vielmehr ausgewählt wegen seines architektonischen Charakters denn seiner Rolle als infrastrukturelle Einheit in der Stadt, bildet die Basis der auf der technischen Zeichnung gestützten Recherche. Diese fokussiert vor allem auf das Studieren von Proportionen, Metrik, konstruktive Erscheinung und Textur, um räumliche Qualitäten zu verstehen und zu definieren. Durch den Prozess des Zeichnens wird versucht den Bogen als architektonisches Objekt zu begreifen und folglich seine Wichtigkeit als Schlüsselrolle in der urbanen Definition der Stadt Wien zu erfassen.

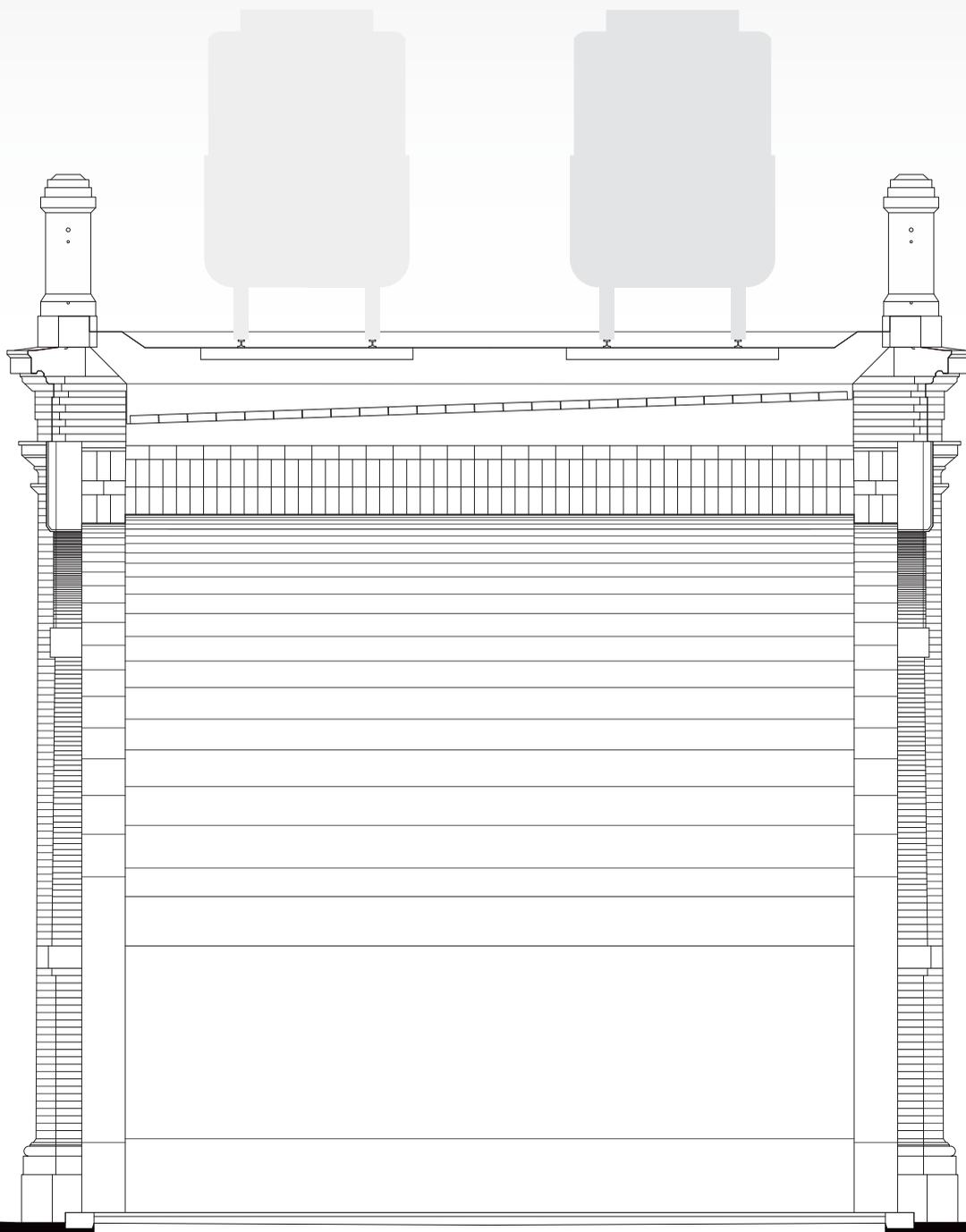






ELEVATION 1.75





SECTION 1.75

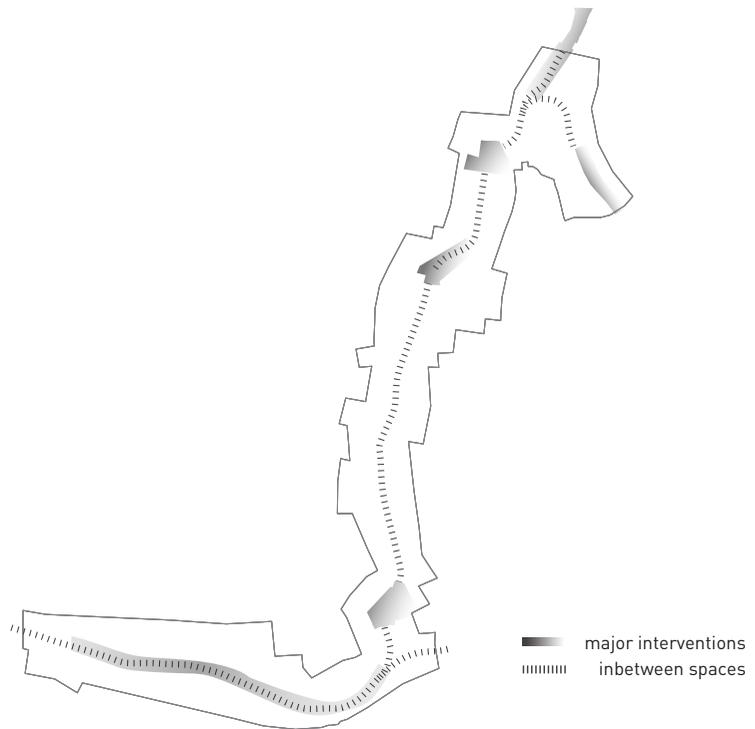




# 051

## THE SITE

### *6 Leitprojekte und der Raum dazwischen*



Der Entwurfsteil dieser Arbeit gliedert sich in zwei Abschnitte. Der erste Teil des Entwurfes beschäftigt sich mit einer generellen Aufwertung des Gebietes rund um die Stadtbahn mittels kleinerer Ideen und Konzepte, die in einem Katalog auf den folgenden Seiten präsentiert werden. Der zweite Teil der Entwurfsarbeit besteht aus zielgerichteten Leitprojekten, die sich aus der Analyse heraus entwickelt haben und die unmittelbare Umgebung direkt beeinflussen.

Die zweiteilige Herangehensweise dient dazu, nicht nur gezielte Projektideen unabhängig voneinander entlang der Stadtbahn vorzuschlagen, sondern auch Konzepte auf informeller Ebene zu präsentieren, die den sogenannten "Zwischenraum" beleben.



Abb. 145. Entwurfsgebiet, bearbeitet  
Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

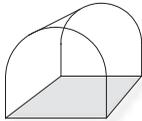
# 052

## INBETWEEN

### SPACES

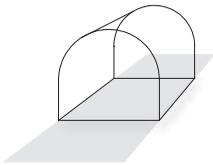
#### *Neudefinierung der Infrastruktur*

1



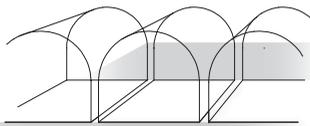
Repurpose the arch

2



Redefine the space

3



Reshape the landscape

Der öffentliche Raum entlang der Stadtbahn wurde in der vorangegangenen Recherche in Bezug auf verschiedenste Merkmale analysiert. Der Umgang mit dem öffentlichen Raum beschränkt sich im Allgemeinen auf einige Bars und Clubs, die vor allem des Nachts großen Anklang finden. Der öffentliche Raum jedoch wird im Laufe des Tages kaum genutzt. Gründe dafür sind nicht nur der allgemeine Autoverkehr des Gürtels, sondern fehlende Attraktoren sowie mangelhafter Umgang mit Grünräumen und Plätzen.

Um dem entgegen zu wirken, soll eine Reihe von Layern mit unterschiedlichen Schwerpunkten zur Stadtbahn hinzugefügt werden. Diese Layer setzen sich aus den Themen verbesserte Infrastruktur, Kunst, Freizeit, Gesundheit und Grünraum zusammen. Ziel ist es, diese Schwerpunkte auf drei Ebenen zu verwirklichen.

- Repurpose the arch

Die erste Ebene beschäftigt sich damit, dem gebauten Element, dem Stadtbahnbogen, einen neuen Zweck zu geben, um somit das architektonische Konstrukt Stadtbahn aufzuwerten.

- Redefine the space

In zweiter Ebene soll der Raum rund um den Stadtbahnbogen aufgewertet werden. Mit Hilfe einer Variation von Plattformen unterschiedlicher Schwerpunkte soll dem Raum Identität und Attraktivität gegeben werden.

- Reshape the landscape

Drittens soll die Landschaft entlang der Stadtbahn neu definiert werden.

Ein Katalog an Vorschlägen präsentiert auf den folgenden Seiten Ideen für die drei Ebenen mit verschiedenen Schwerpunkten. Diese Neudefinierung der Stadtbahn strebt danach, ein Konstrukt eines neuen öffentlichen Elements im Stadtgefüge zu bilden, indem mehrere Teilbereiche neu definiert werden.

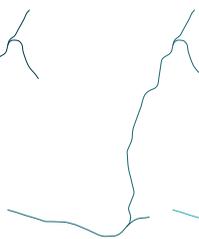


The line

+



Infrastructure



Art



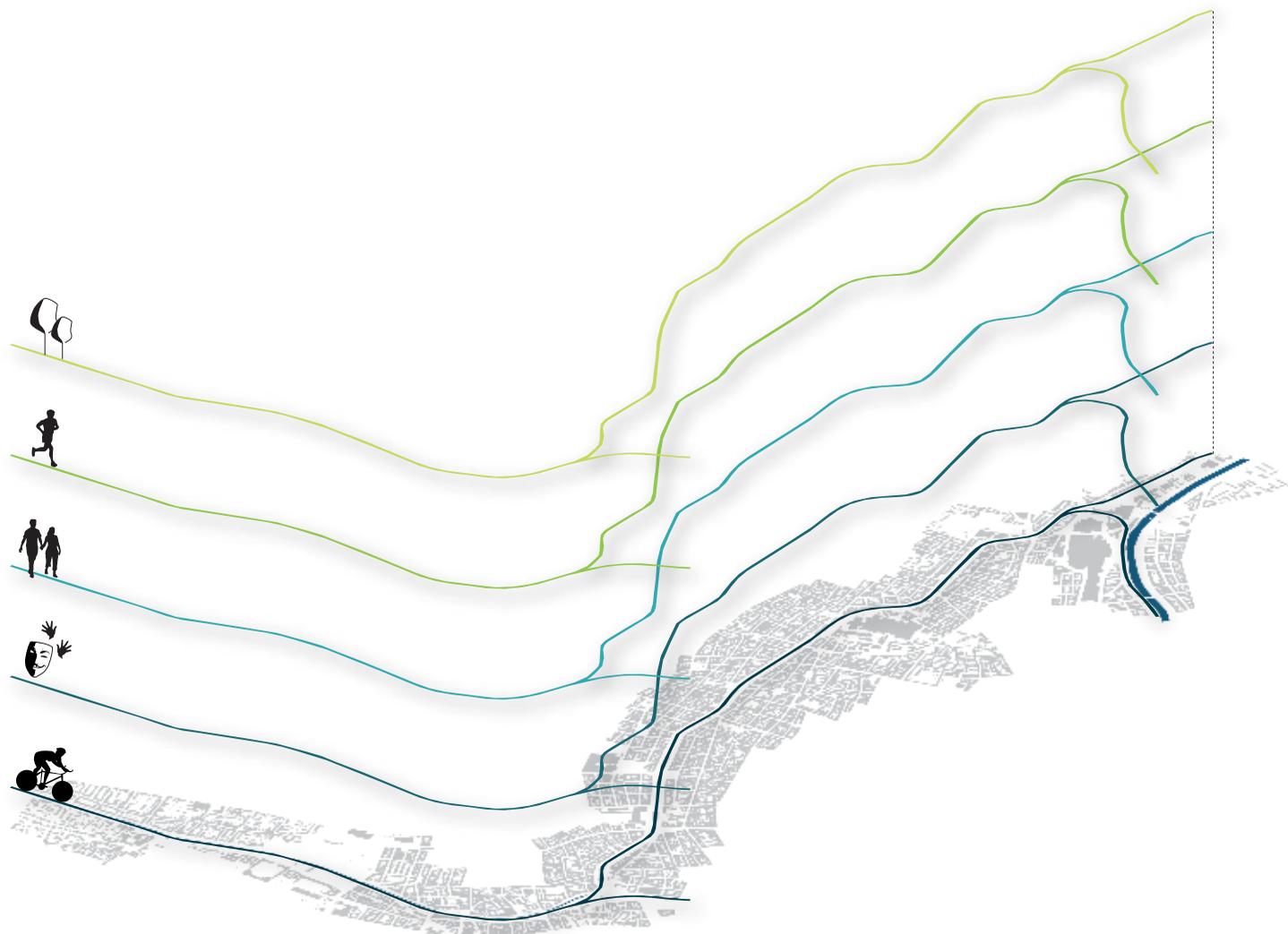
Leisure



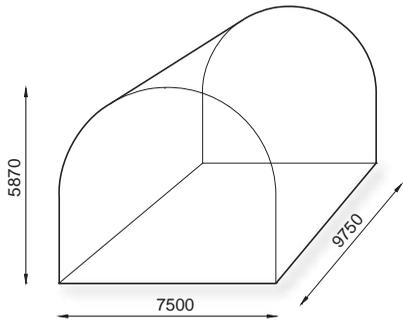
Health



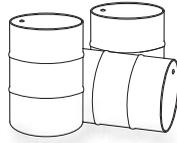
Green



LAYERS OF MEANING

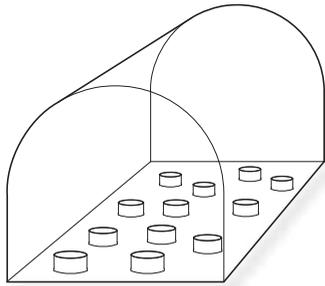
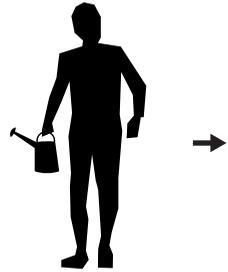


+



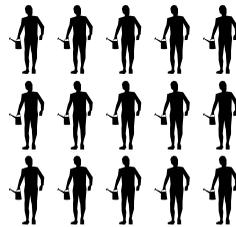
Re-use of old barrels for guerilla gardening

+



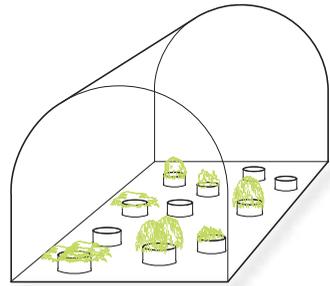
Elements of old barrels

+

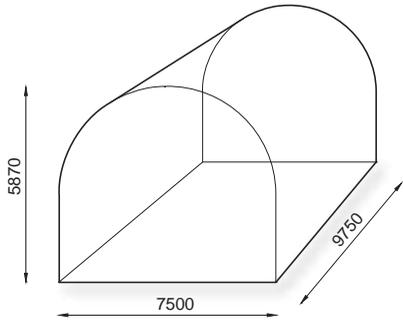


Gardening in the neighbourhoods

=



Growth of all kinds of plants for neighbourhood gardening

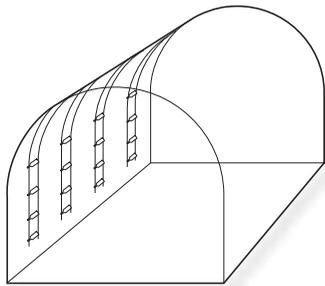
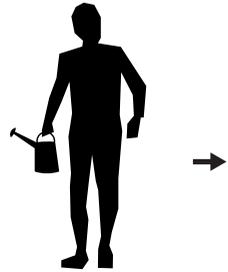


+



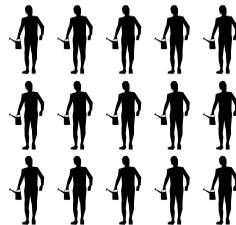
Re-use of old bottles for guerilla gardening

+



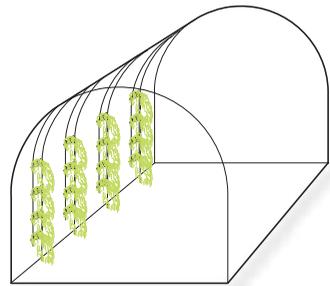
Old bottles prepared to carry seeds

+



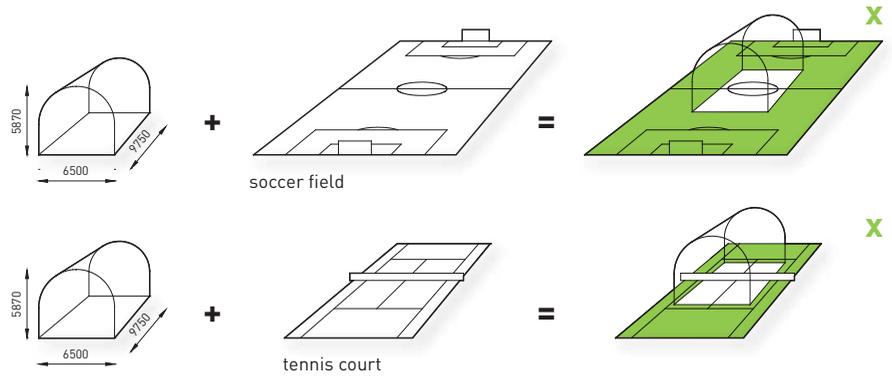
Gardening in the neighbourhoods

=

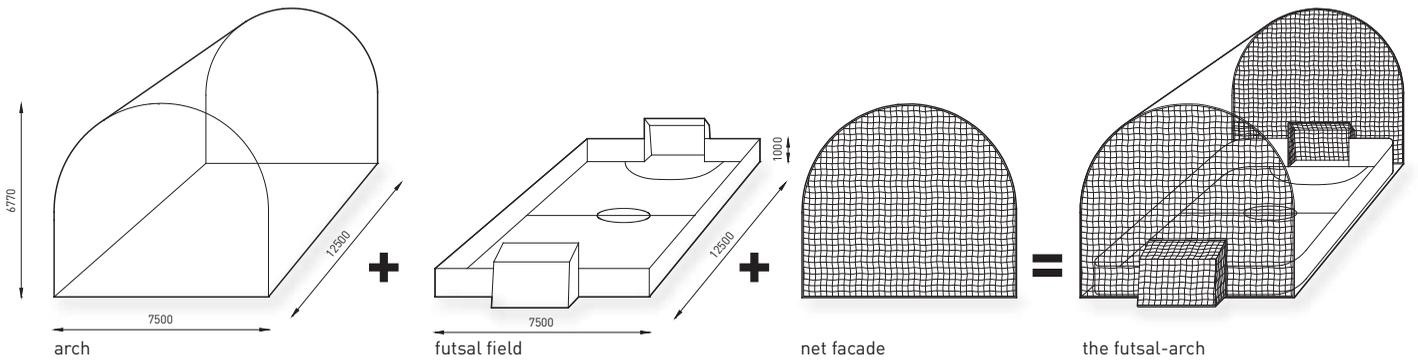
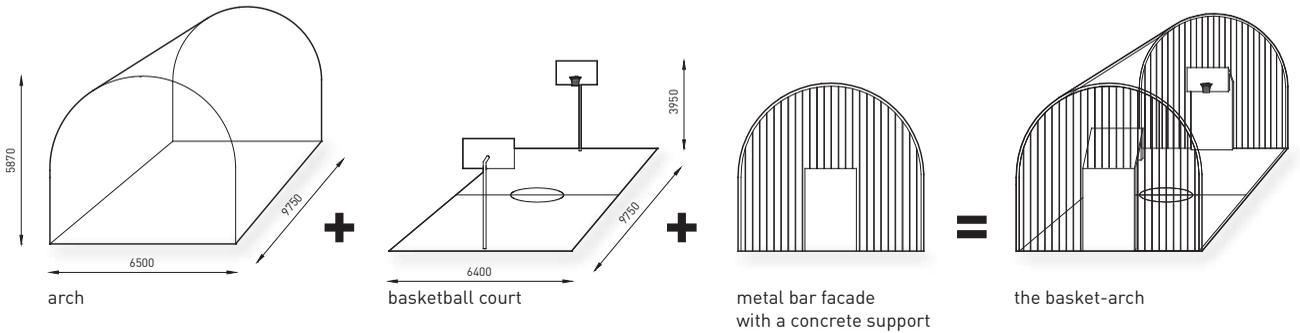
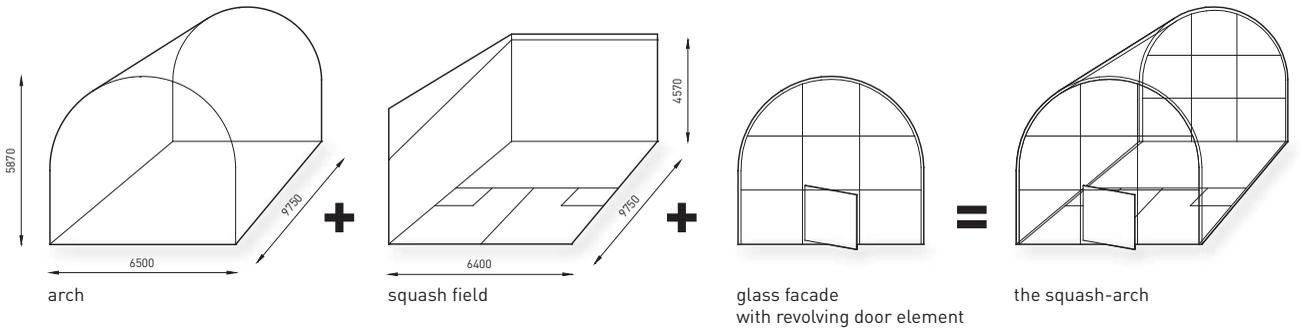


Growth of all kinds of plants for green walls





available field sizes:

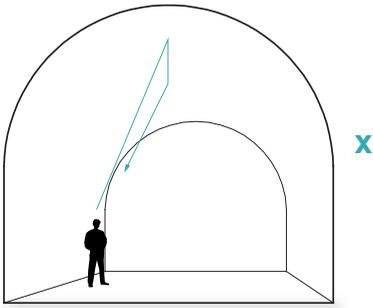




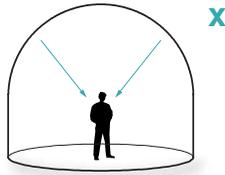
S  
Q  
U  
A  
S  
H

C  
O  
U  
R  
T

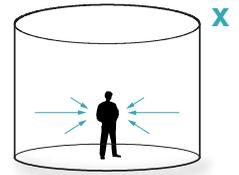
HEALTH



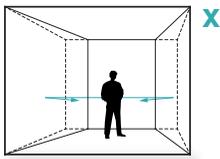
sound in vaulted spaces  
 - concentrated in the constructive centre  
 - not dispersed in many directions



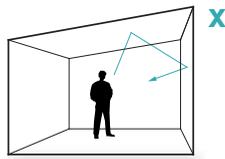
sound in domed spaces  
 - moving towards the constructive centre  
 - creating echoes  
 - not dispersed in many directions



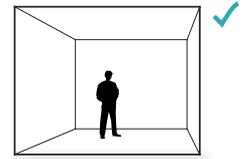
sound in cylindrical spaces  
 - moving towards the constructive centre  
 - creating echoes  
 - not dispersed in many directions



sound in fanned spaces  
 - spreading effect  
 - concentrating effect

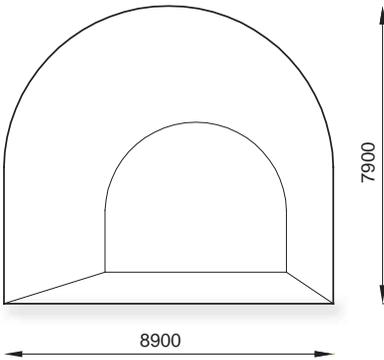


sound in inclined spaces  
 - spreading effect  
 - concentrating effect

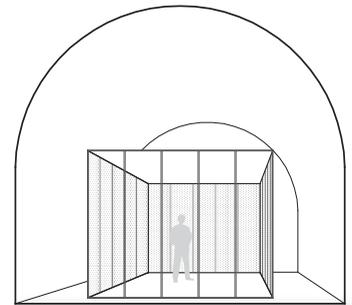


soundbox  
 - large box: speech sounds are dominant  
 - small box: low frequencies are dominant

acoustic mappings of different room shapes



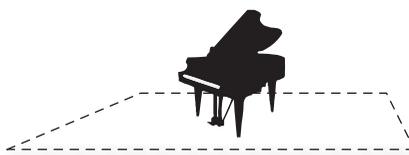
the sound box inside the arch



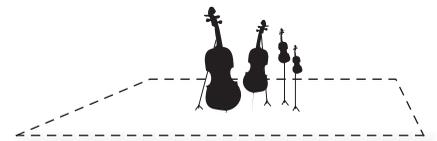
absorbing panels for accoustics



the band box



the piano box



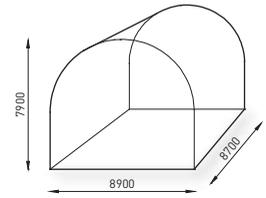
the string box

types of soundboxes

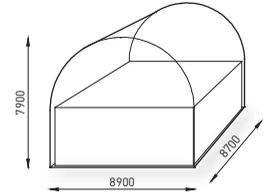
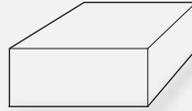
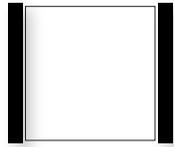


# SHOW AND TELL ART SPACE

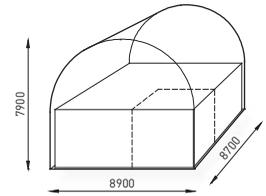
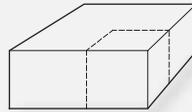
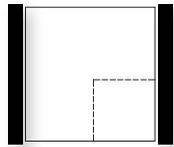
rent the space for short time



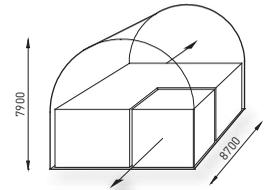
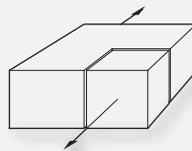
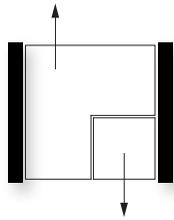
the art box



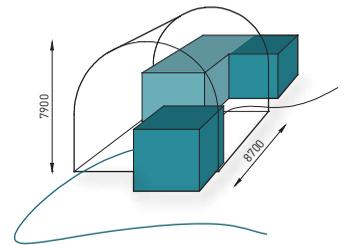
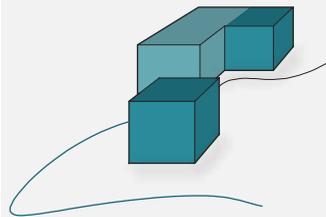
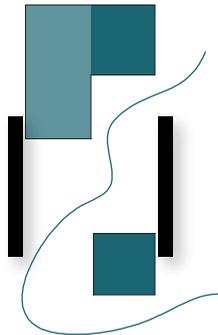
divided into exhibit areas



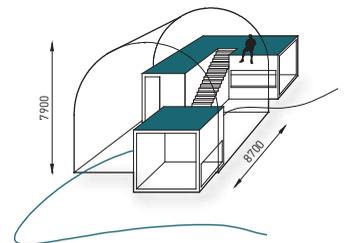
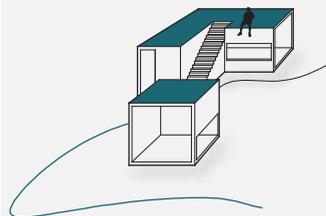
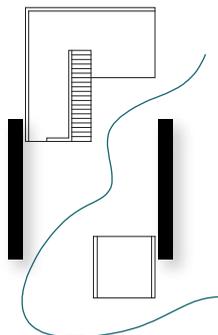
moveable to create exhibit space inbetween



- exhibit space
- workspace with storage



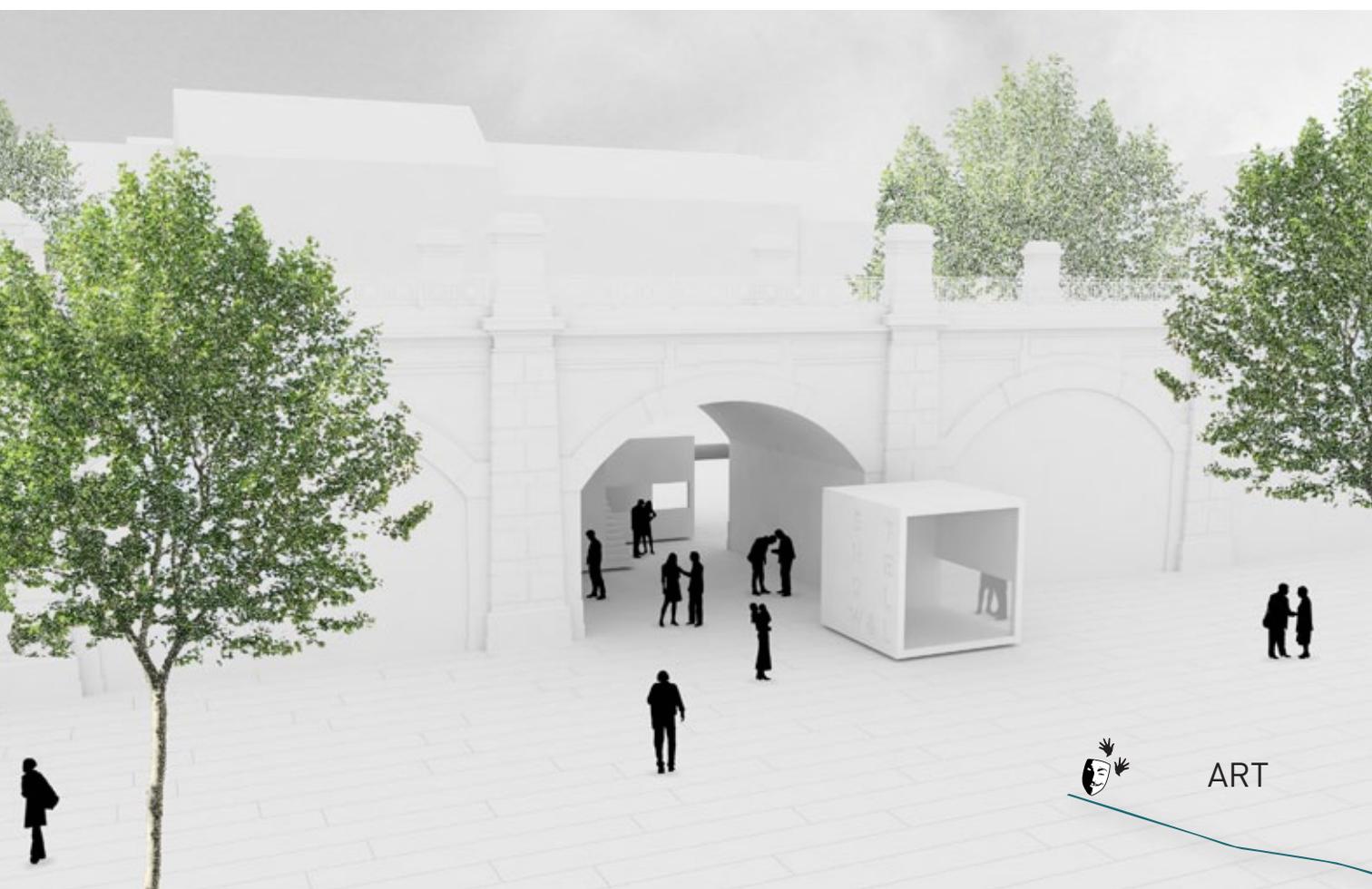
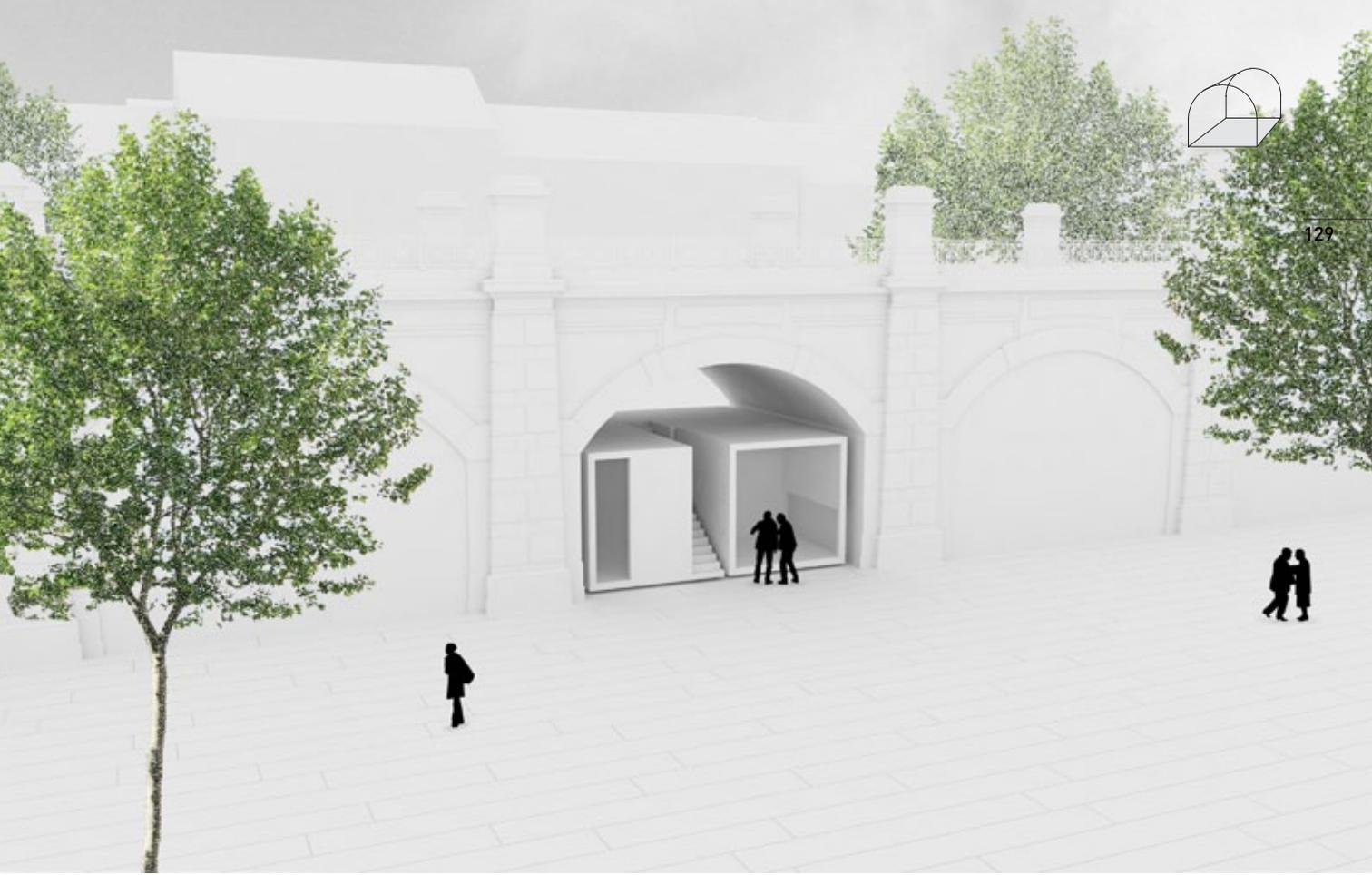
gallery for youngsters  
rentable place for everyone  
stairs double the exhibit space



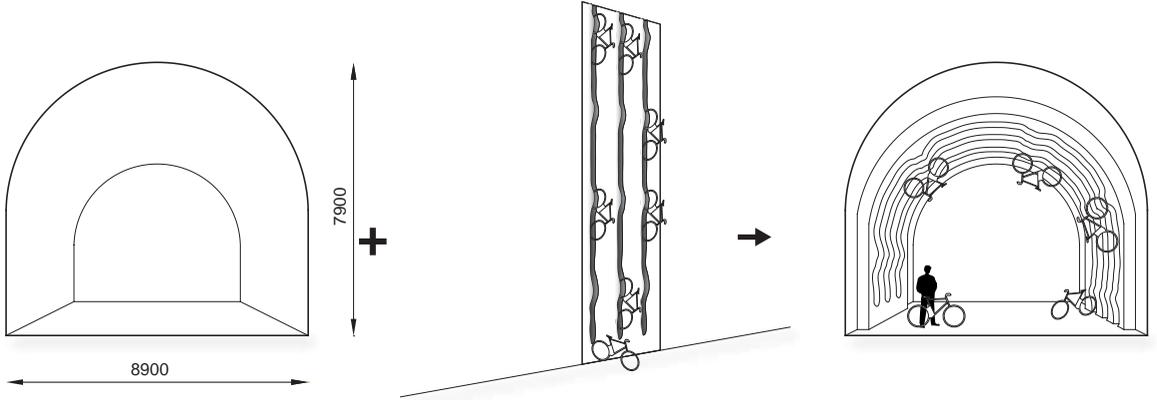
groundfloor

interior

perspective



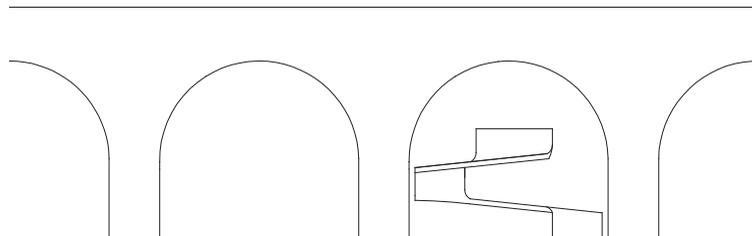
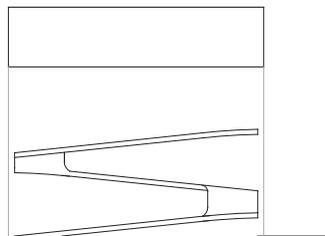
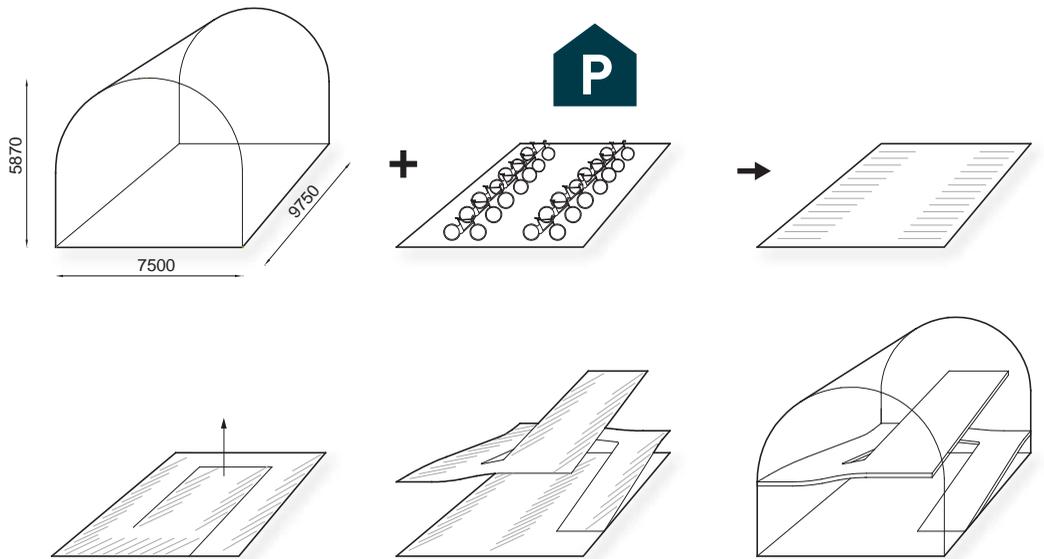
R  
E  
N  
T

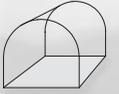


Raffa System  
Bike Storage System for the city of  
Copenhagen applied to the arches of Vienna  
Stadtbahn

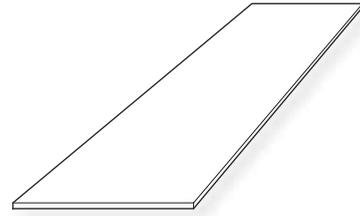
Rental System for Bikes adapted to the  
shape of the arch

P  
A  
R  
K

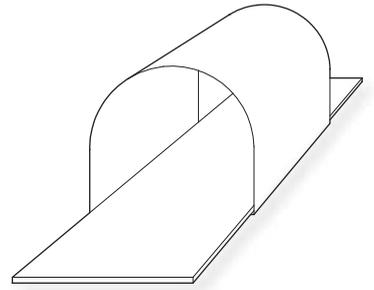




INFRASTRUCTURE

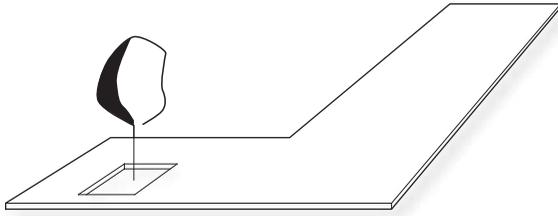


the base

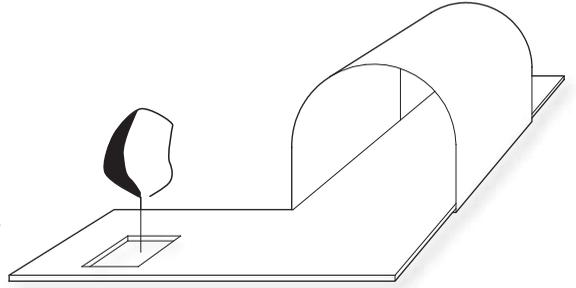


a basic platform to connect public space

GREEN

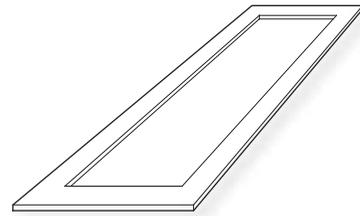


extended

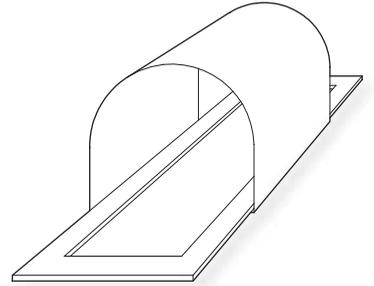


connecting element

HEALTH

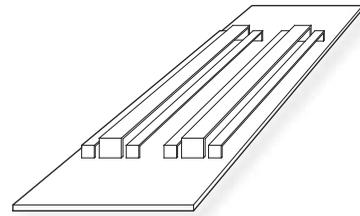


filled

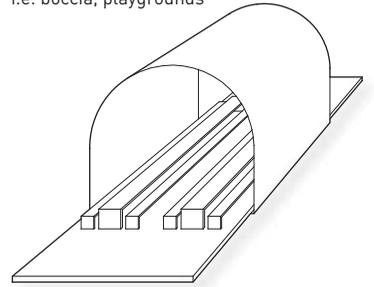


different surfaces for various usages. rubber, sand, stone...  
i.e. boccia, playgrounds

LEISURE

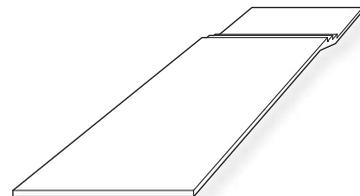


upgraded

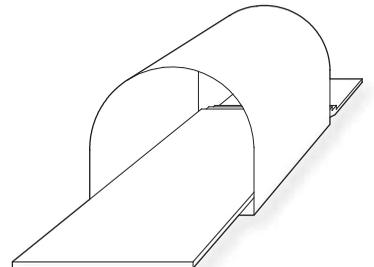


Sitting elements for Cafés and Bars

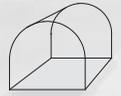
ART

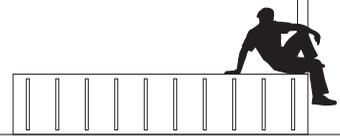
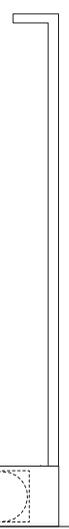
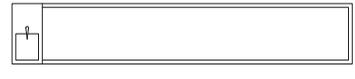


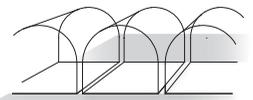
lifted



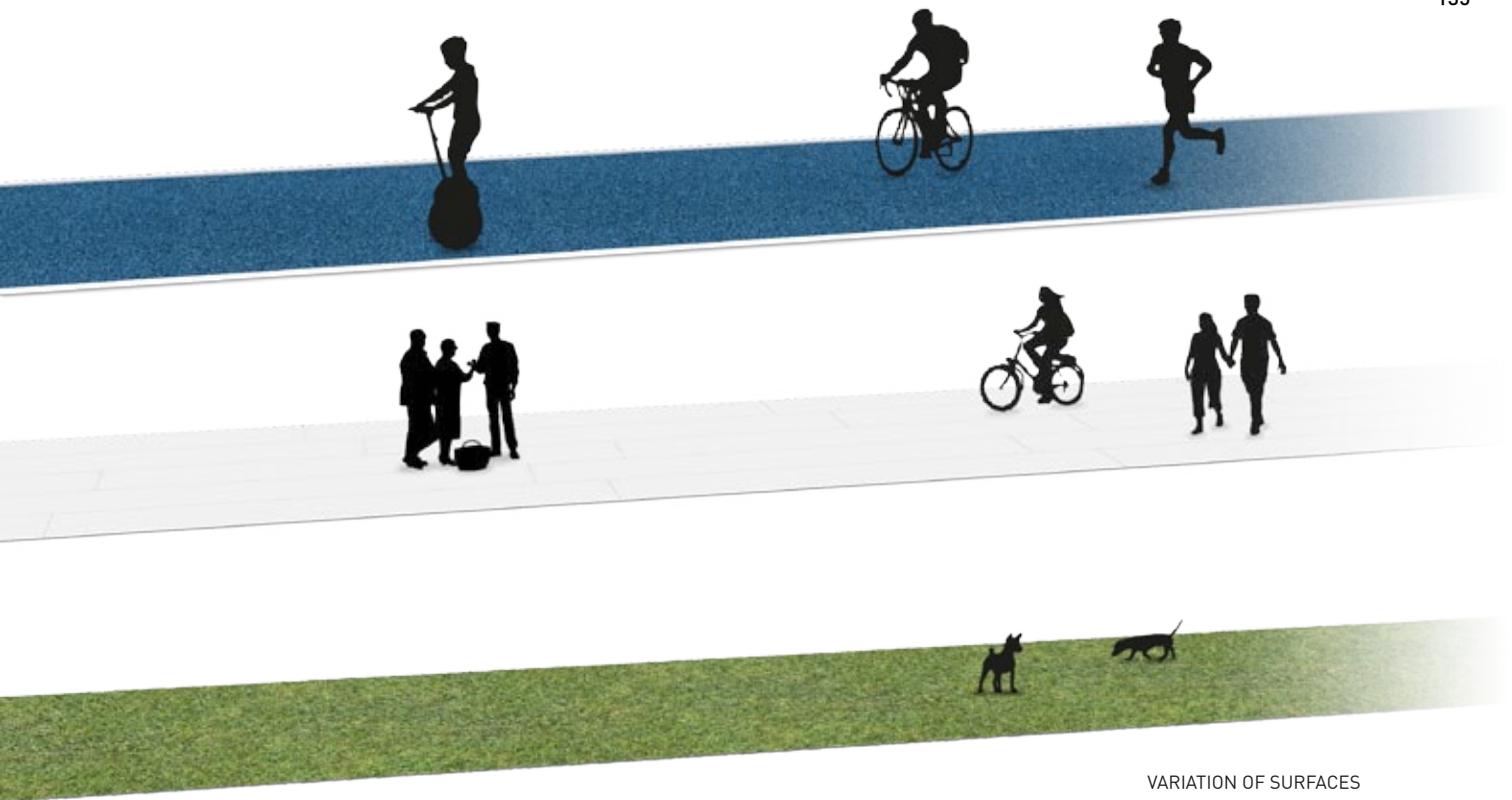
Performance on Stage







Redefine the space

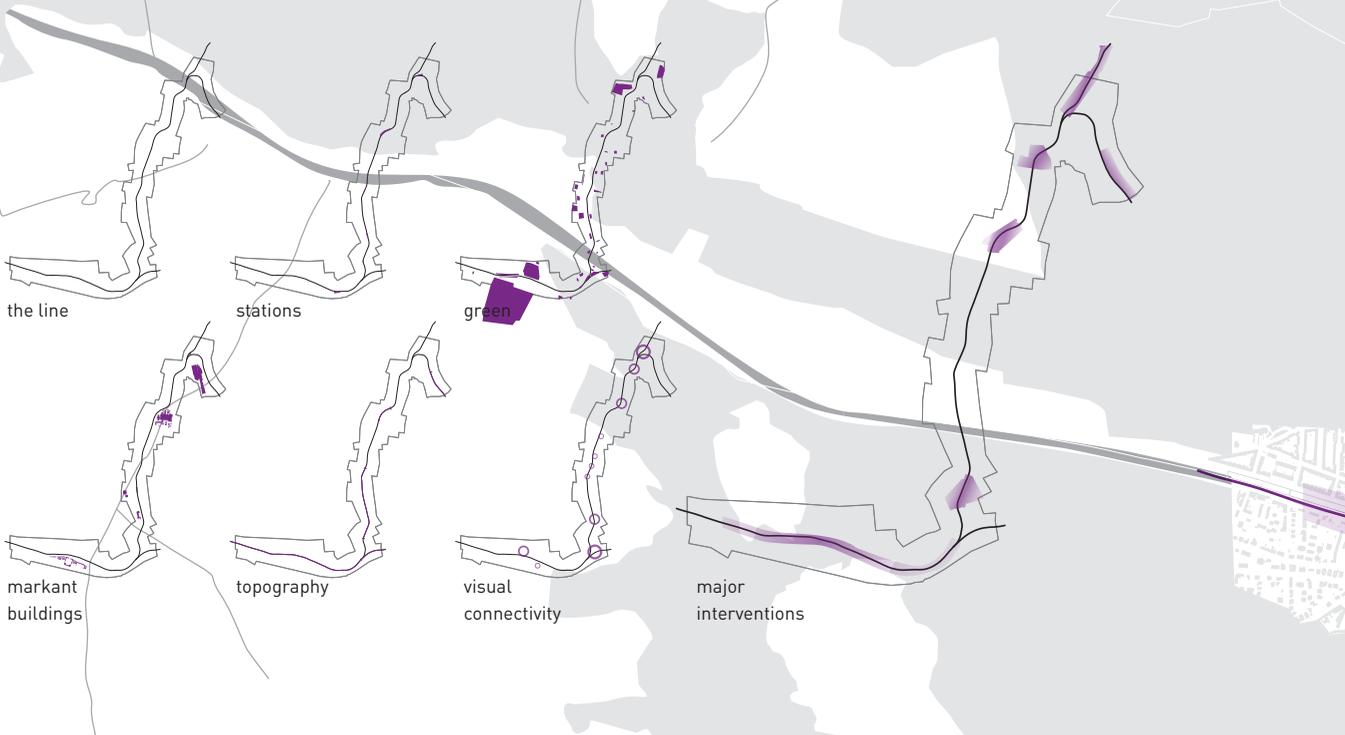


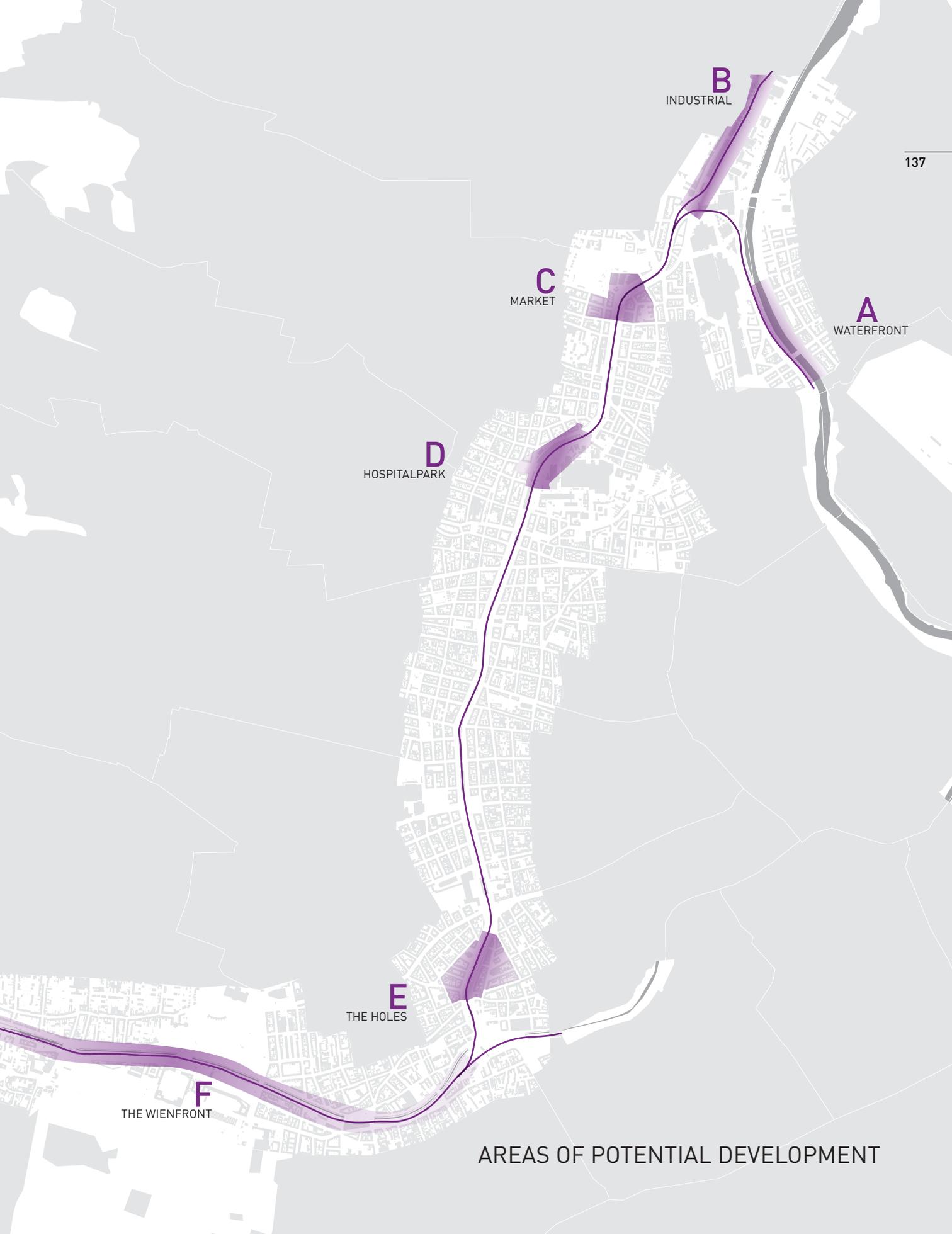
VARIATION OF SURFACES



# 053 MAJOR INTERVENTIONS

*Konstruieren potenzieller Projekte für  
die Stadtentwicklung*





**B**  
INDUSTRIAL

**C**  
MARKET

**A**  
WATERFRONT

**D**  
HOSPITALPARK

**E**  
THE HOLES

**F**  
THE WIENFRONT

AREAS OF POTENTIAL DEVELOPMENT



GLASERGASSE

SIEMENS-NIXDORF-STEG

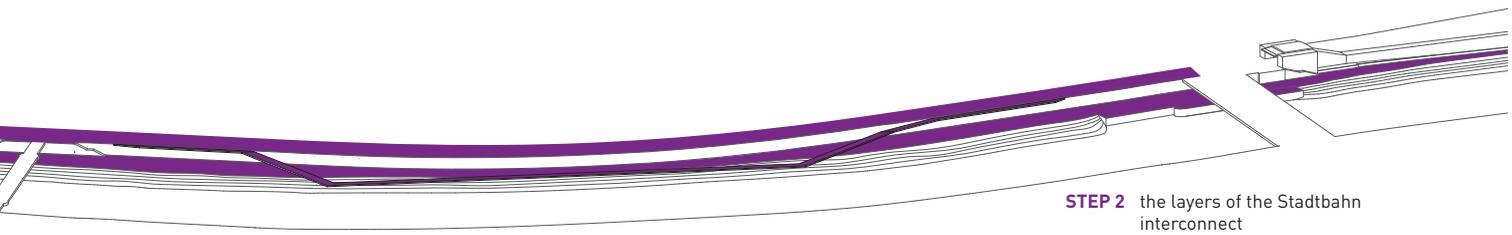


Die Intervention 'Waterfront' fokussiert auf die Stadtbahnstrecke zwischen Rossauer Lände und Friedensbrücke. Sie richtet sich an den dualen Charakter der Stadtbahn; als Galeriebahn gebaut steht sie in enger Beziehung zum Donaukanal, stellt jedoch gleichzeitig ein Hindernis zwischen der Stadt und dem Flussufer dar. Ergänzend zu den vorhandenen vertikalen Zugängen versucht dieses Projekt neue Verbindungen vorzuschlagen, die das Stadtleben am Wasser bereichern. Dabei wird das Projekt gleichzeitig zu Objekt und Landschaft.

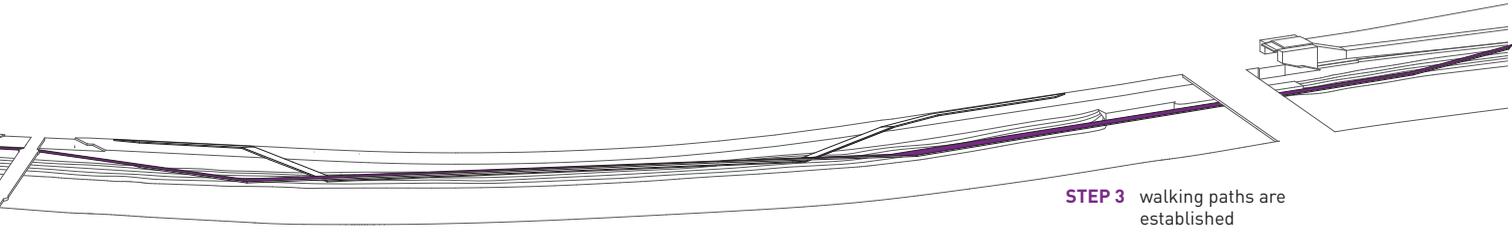
Abb. 146. Donaukanal bei Friedensbrücke, bearbeitet, Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis



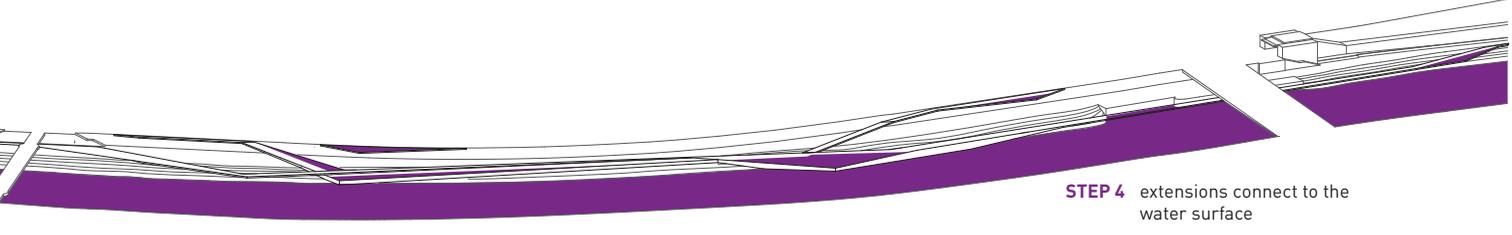
**STEP 1** the three layers of the waterfront  
- street layer (top of Stadtbahn)  
- park layer (front of Stadtbahn)  
- water layer



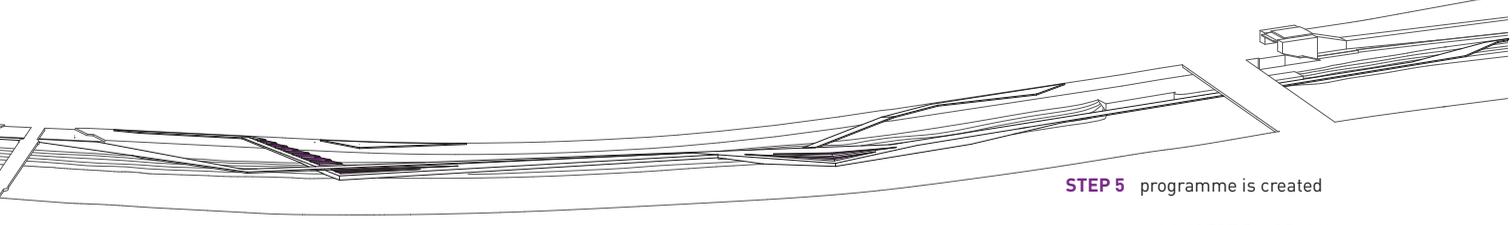
**STEP 2** the layers of the Stadtbahn  
interconnect



**STEP 3** walking paths are  
established

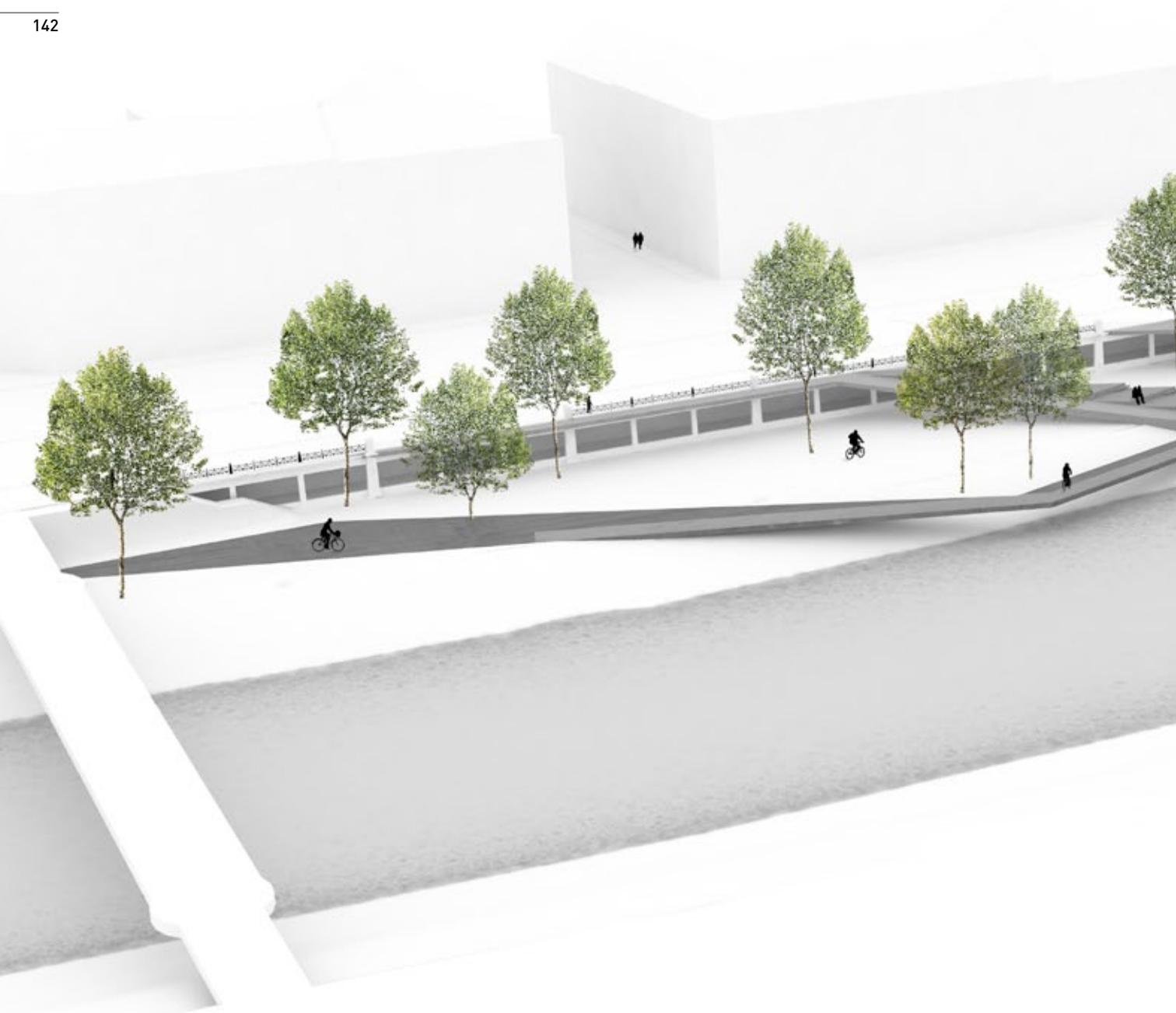


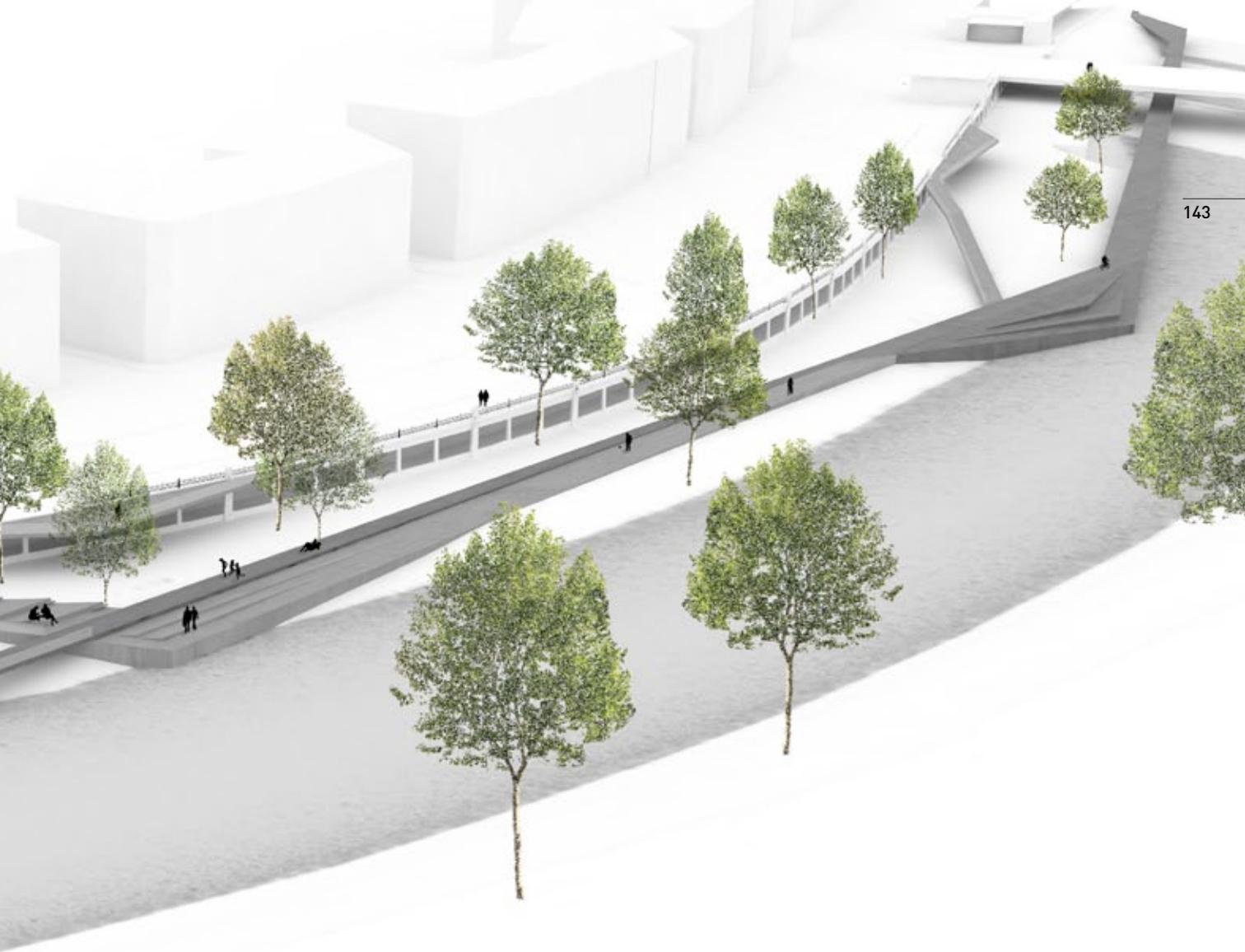
**STEP 4** extensions connect to the  
water surface

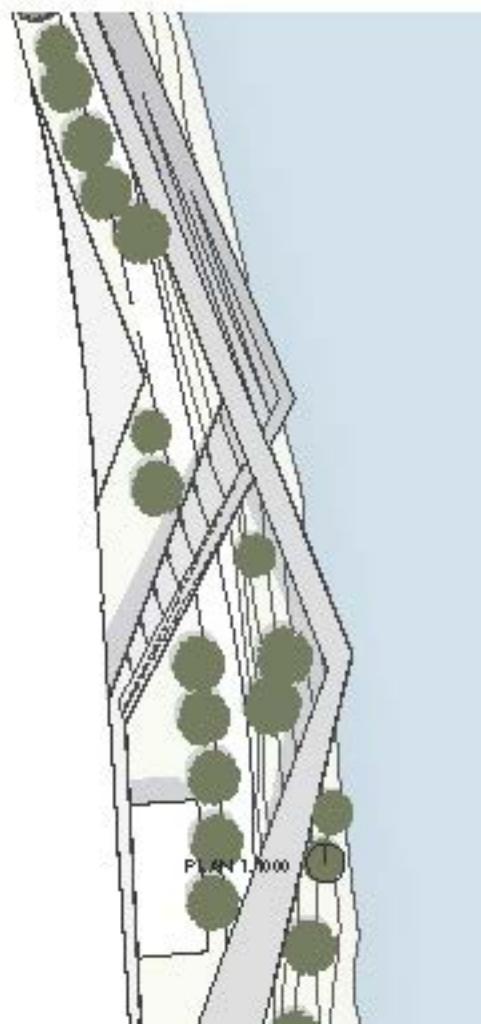
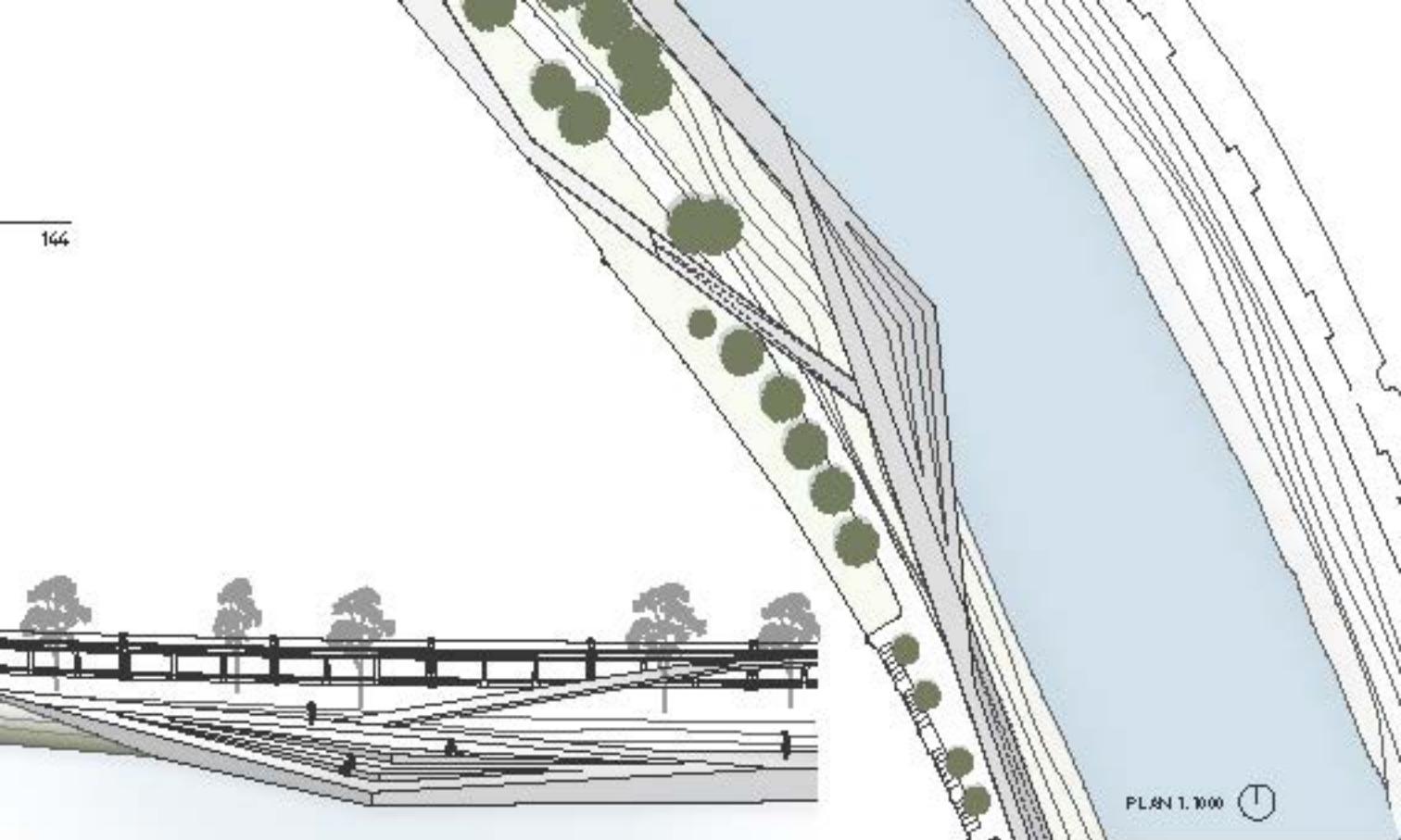


**STEP 5** programme is created



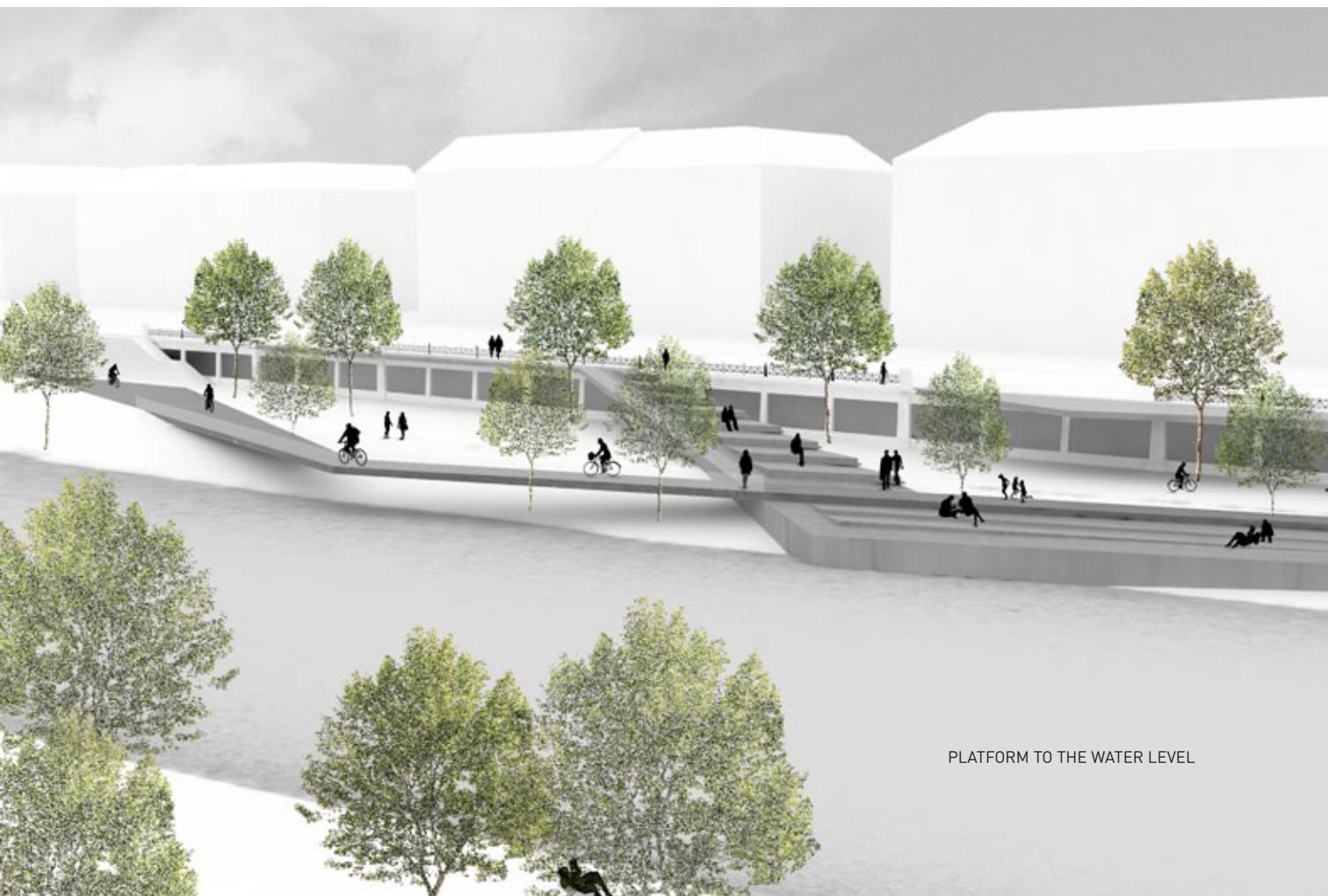








CONNECTION TO STREET LEVEL



PLATFORM TO THE WATER LEVEL

PRIVATKLINIK  
ROBING

WOHNANLAGE  
WERTHEIMSTEINPARK

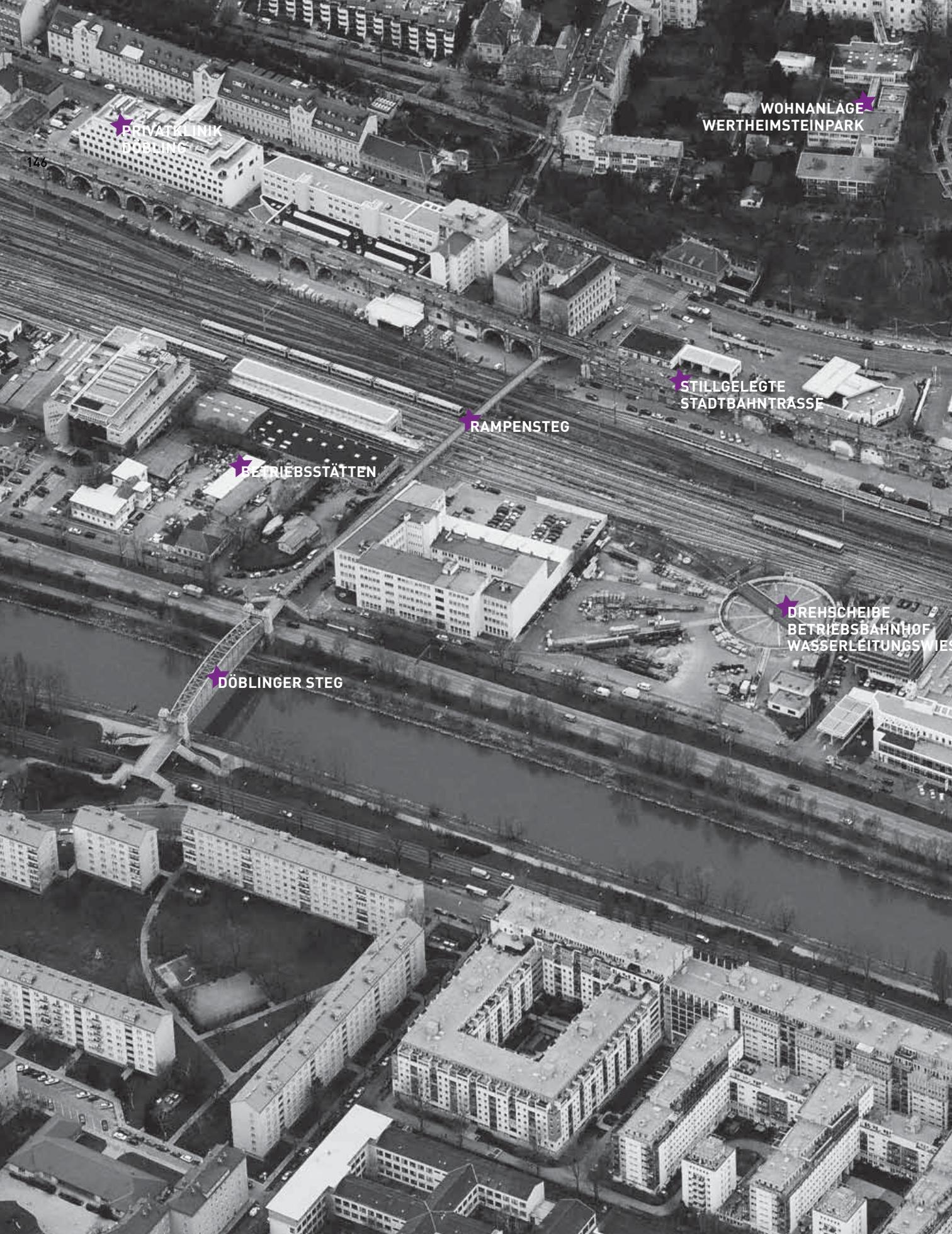
STILLGELEGTE  
STADTBAHNTRASSE

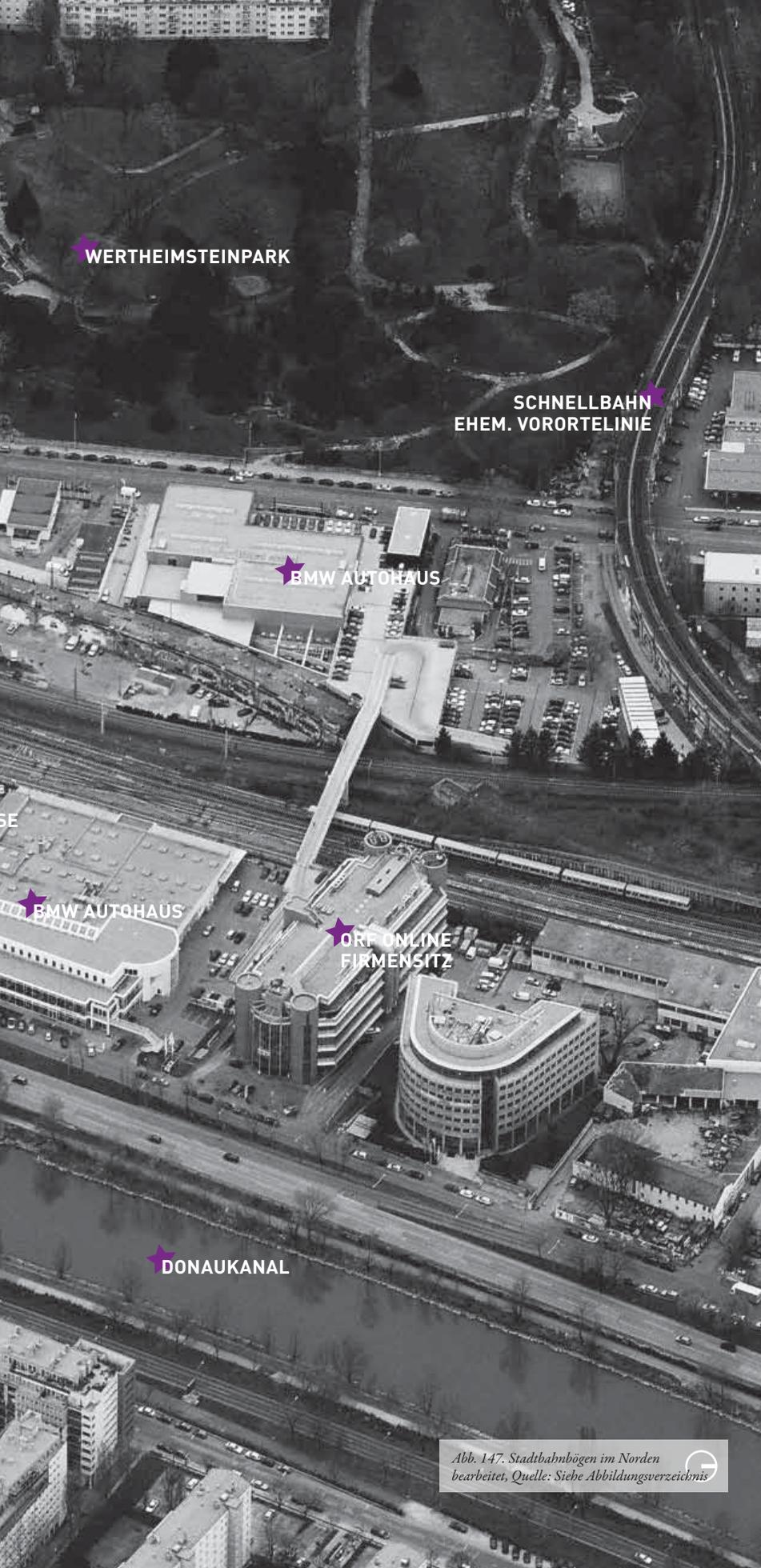
RAMPENSTEG

BETRIEBSSTÄTTEN

DREHSCHLEIBE  
BETRIEBSBAHNHOF  
WASSERLEITUNGSWIESE

DÖBLINGER STEG





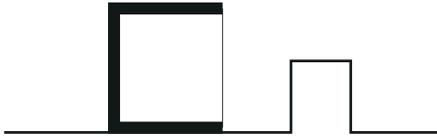
Die Intervention 'Industrial' befasst sich mit den aufgelassenen Gleisanlagen der Stadtbahn nahe dem Betriebsbahnhof Wasserleitungswiese. Während eine verlassene erhöhte Gleisanlage oft als Gelegenheit wahrgenommen wird, sich ausschließlich mit der Landschaftsarchitektur zu beschäftigen, versucht dieses Projekt auch die Beziehung des Objekts Stadtbahn zu seiner Umgebung zu behandeln. Anhand von Schnitten wird ein städtebaulicher Vorschlag gemacht, der als Basis für zukünftige Überlegungen eines größeren Masterplans für den Betriebsbahnhof für die nächsten Jahrzehnte dienen soll.

Abb. 147. Stadtbahnbögen im Norden  
bearbeitet, Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

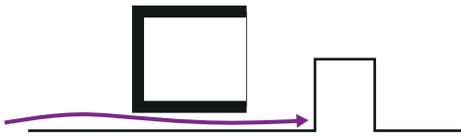




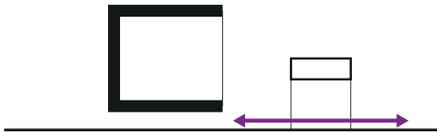
Existing **buildings** in Heiligenstädter Straße are closed to the **Stadtbahn** rejecting its **urban character**



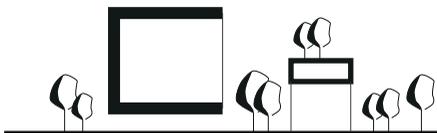
By **reintegrating** the **Stadtbahn** into the **urban fabric** new **planning possibilities** are created



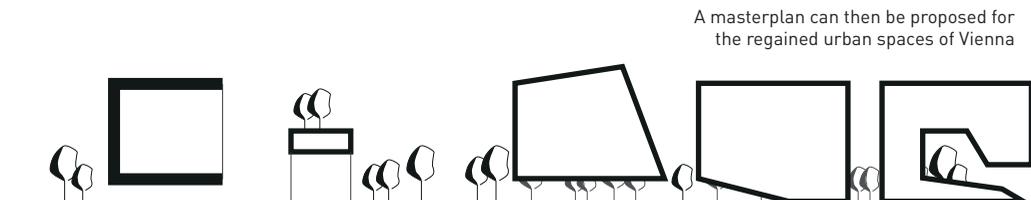
The **street** then **opens up** to the **Stadtbahn** arches



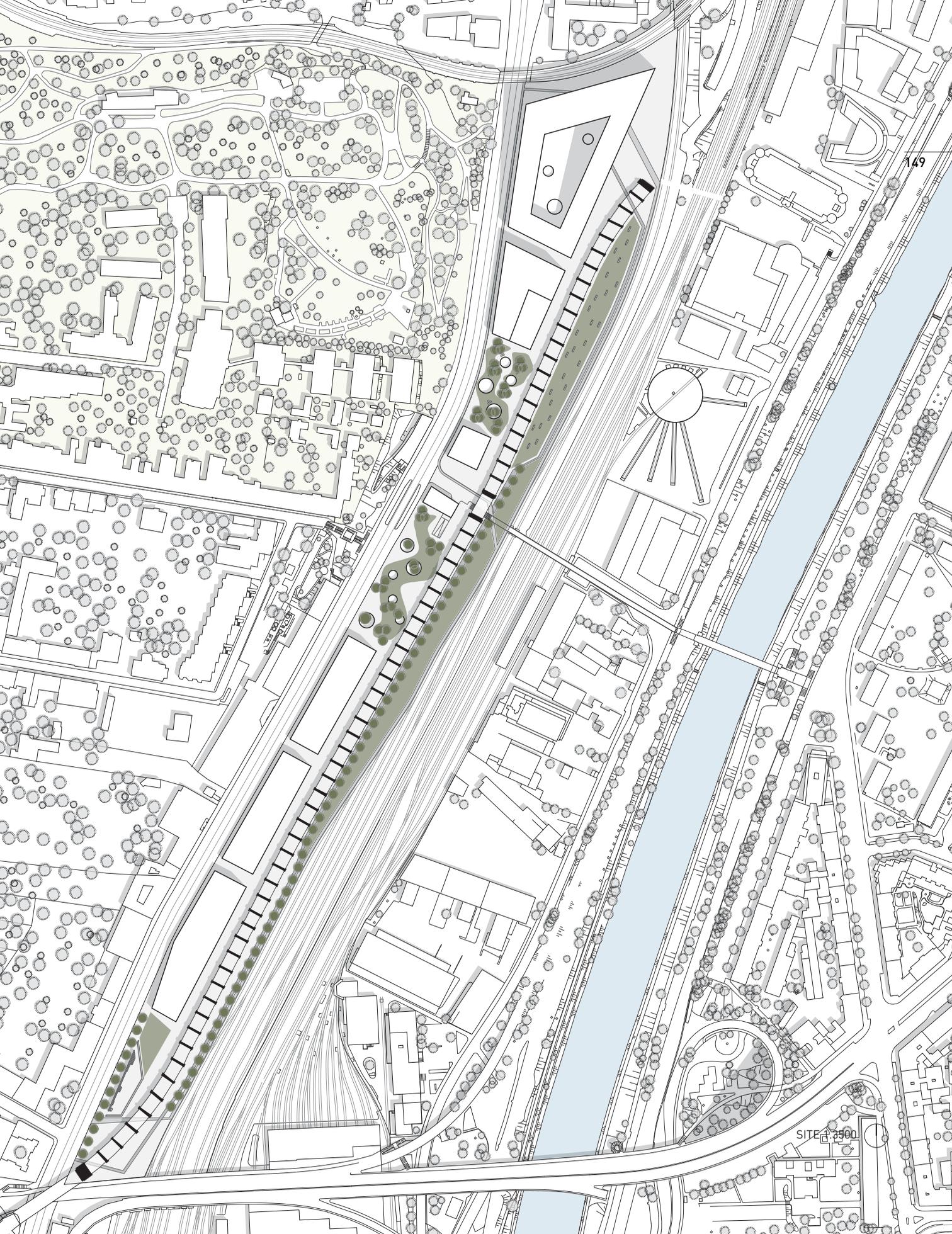
The **Stadtbahn** regains its **two facades**, opening up to both Heiligenstädter Straße and the Betriebsbahnhof



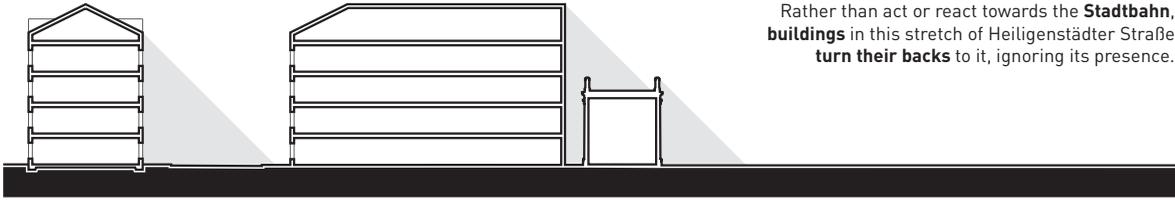
By **reintegrating** the **Stadtbahn** the **city** is able to **extend** beyond it and **regain** new **public spaces**



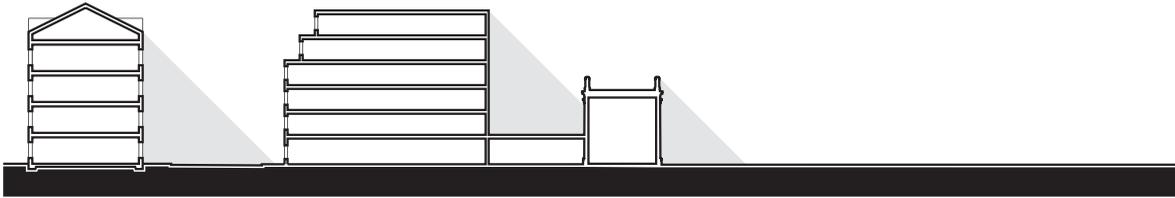
A masterplan can then be proposed for the regained urban spaces of Vienna



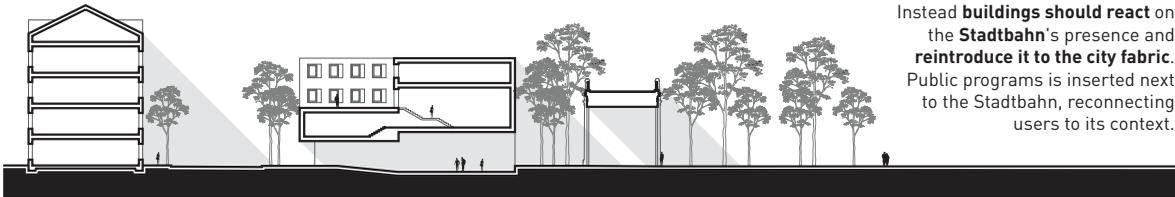
#1



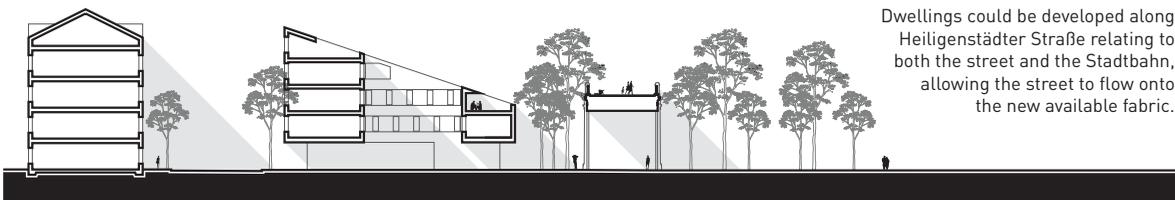
Rather than act or react towards the **Stadtbahn**, **buildings** in this stretch of Heiligenstädter Straße **turn their backs** to it, ignoring its presence.



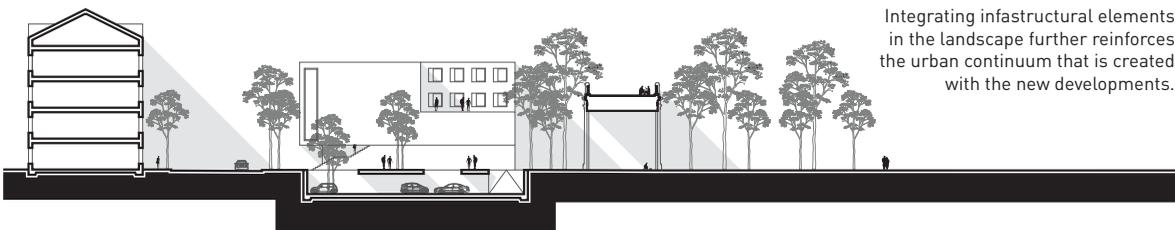
#2



Instead **buildings should react** on the **Stadtbahn's** presence and **reintroduce it to the city fabric**. Public programs is inserted next to the Stadtbahn, reconnecting users to its context.



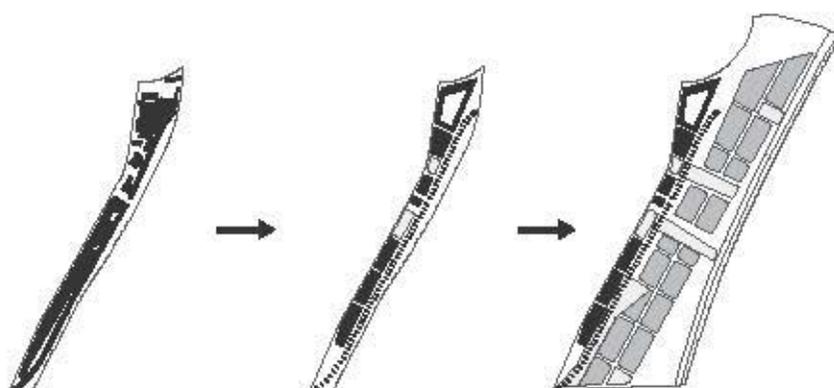
Dwellings could be developed along Heiligenstädter Straße relating to both the street and the Stadtbahn, allowing the street to flow onto the new available fabric.



Integrating infrastructural elements in the landscape further reinforces the urban continuum that is created with the new developments.

#3

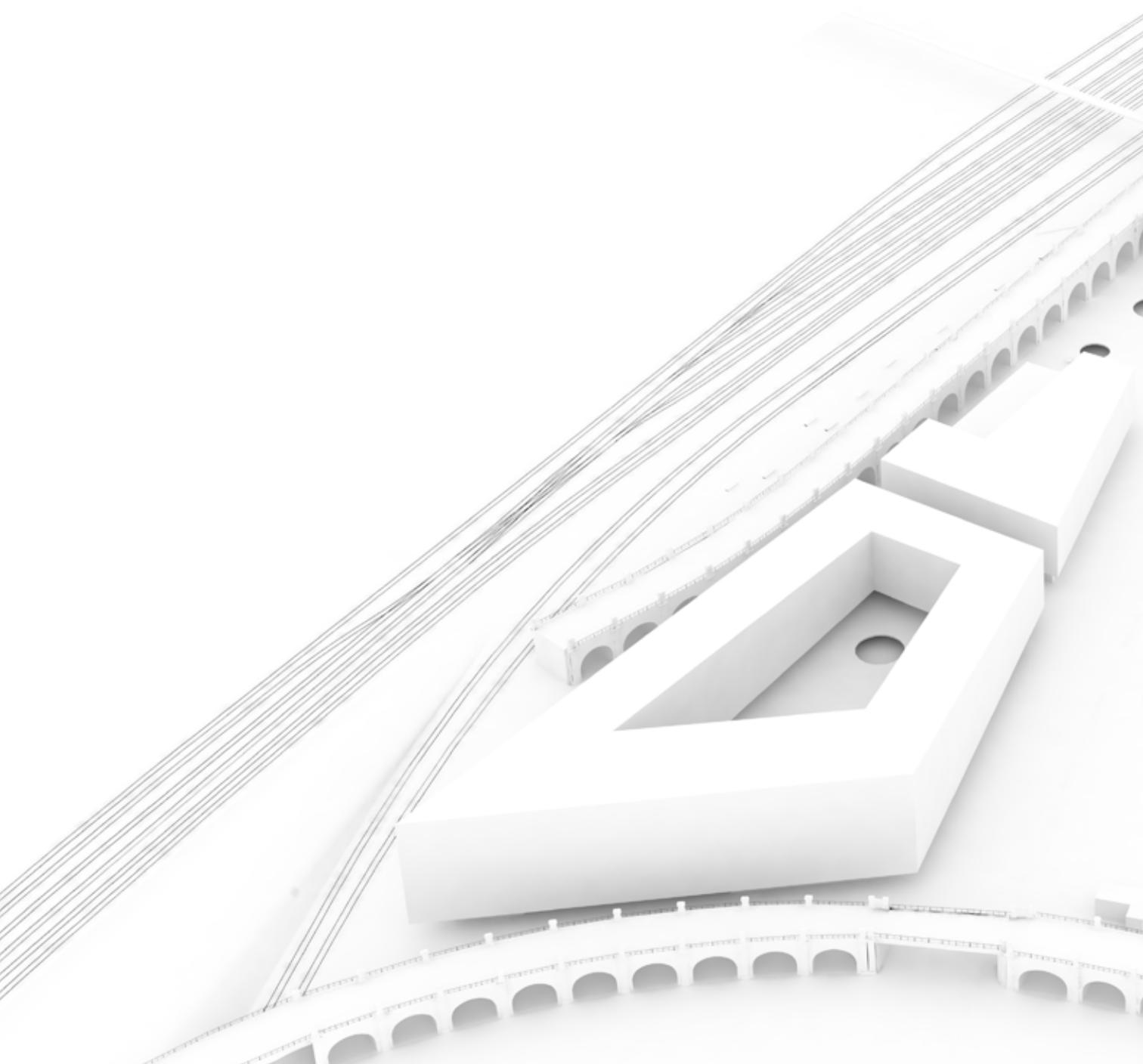
By reintegrating the Stadtbahn the city is able to extend its boundaries beyond the infrastructural limit and reappropriate this urban fabric. As the Stadtbahn regains its double facade, access to it becomes a motif to recreate it as public program.

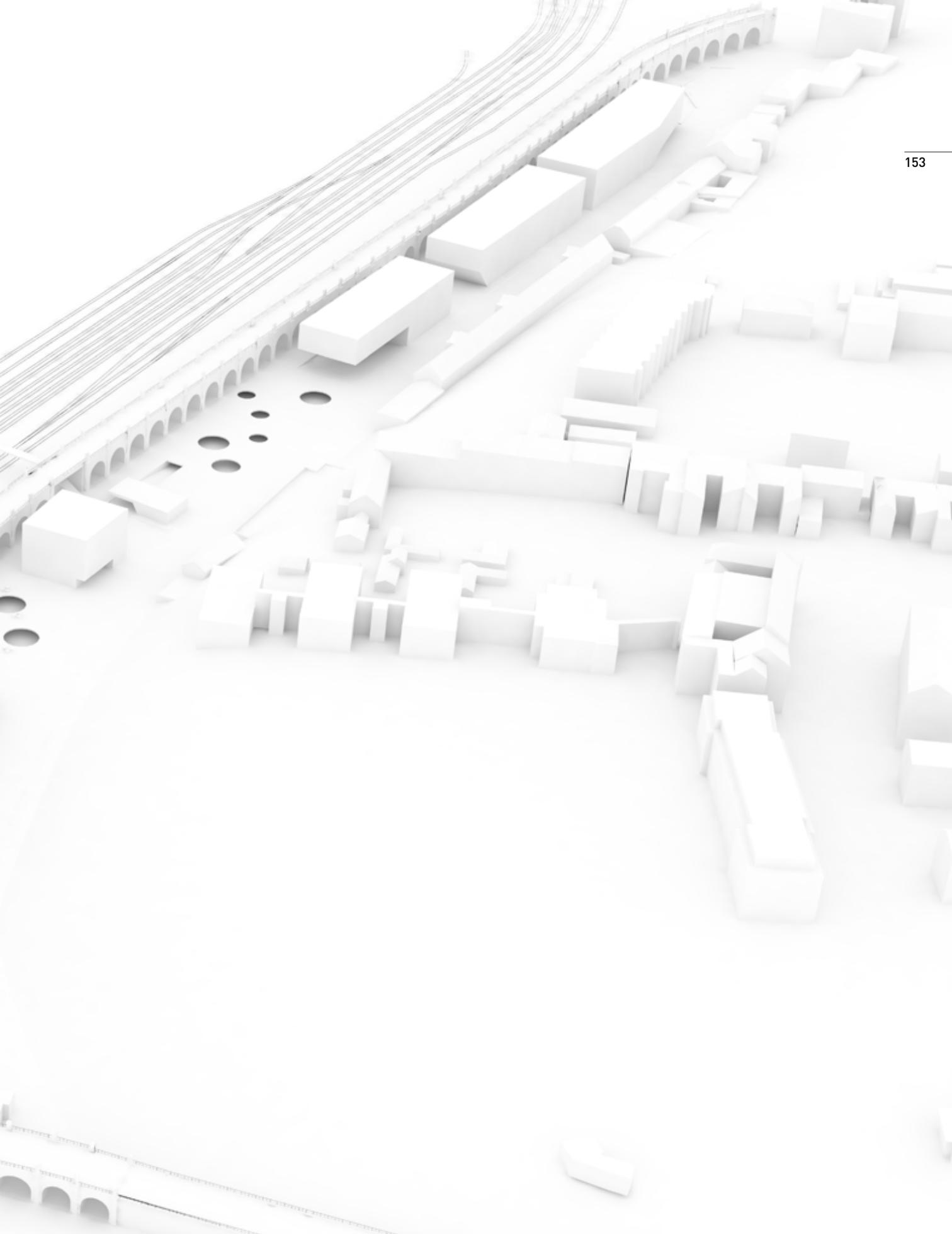


#4

Approaching the industrial fabric of the Betriebsbahn in a series of steps which deal with the character of the Stadtbahn both as an infrastructural element and as an urban object it is then possible to consider going beyond it and propose a masterplan.











WÄHRINGER PARK

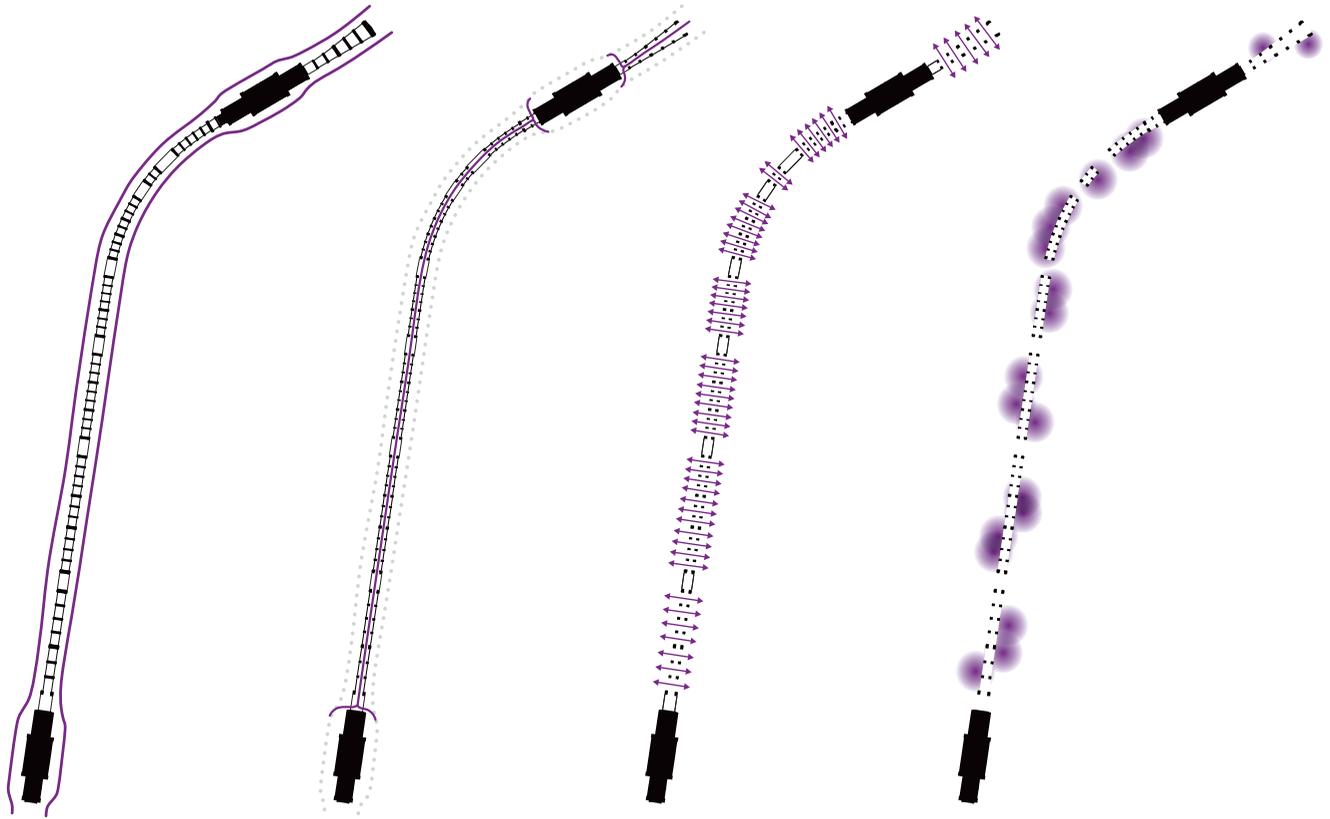
STRASSENBAHNREMISE  
GÜRTEL

WIFI



Die Intervention 'Market' konzentriert sich auf einen Abschnitt der Stadtbahn zwischen den Stationen Nussdorfer Straße und Währinger Straße. Es wird versucht die Elemente der Stadtbahn als eine kontinuierliche Einheit neu zu definieren. Der Fortbestand der Bögen durch öffentliche Nutzung wie die eines Marktes, der je nach Bedarf unterschiedlich auf Räume reagieren kann, wird durch einen Restaurantplatz, der das gesamte Projekt zu einem größeren öffentlichen Platz zusammenführt, verstärkt. Die Stadtbahn wird als Rückgrat eines neuen, öffentlicheren Objekts im Stadtgefüge neu definiert.





the standard walking route along the belt

connect the arches to walk inbetween the spaces

open the arches to the outside

extend the market to its surroundings

CONCEPT DIAGRAM

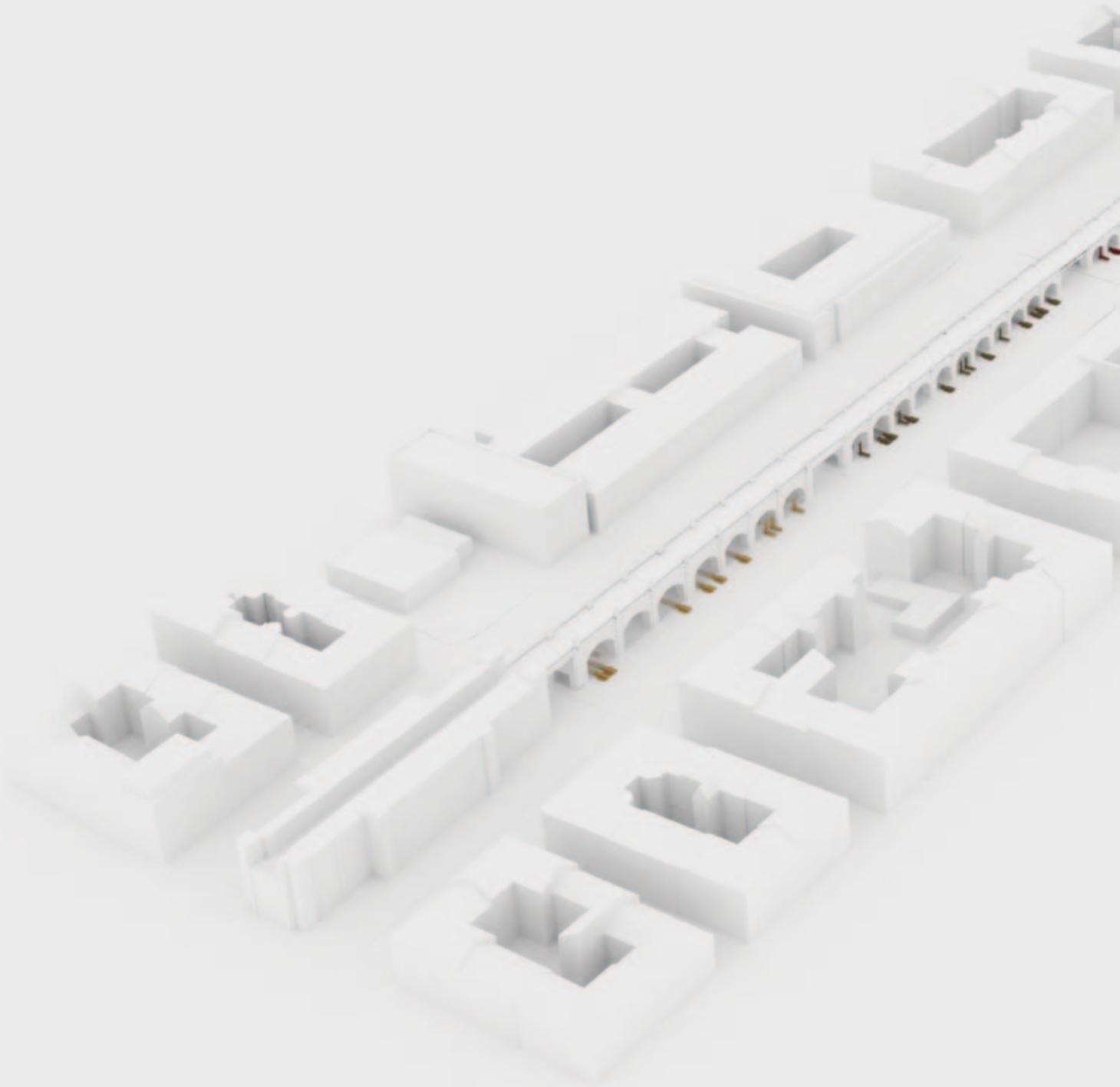


VIEW FROM NUSSDORFER STRASSE

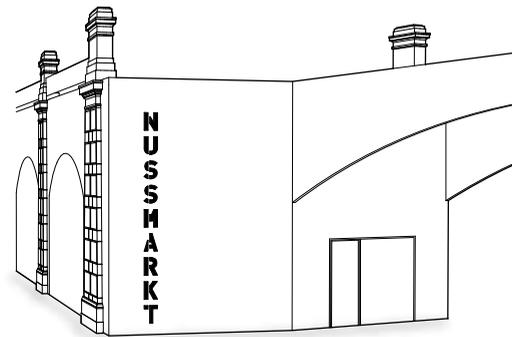
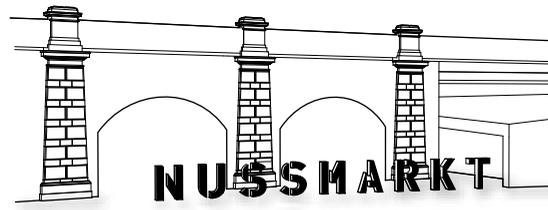
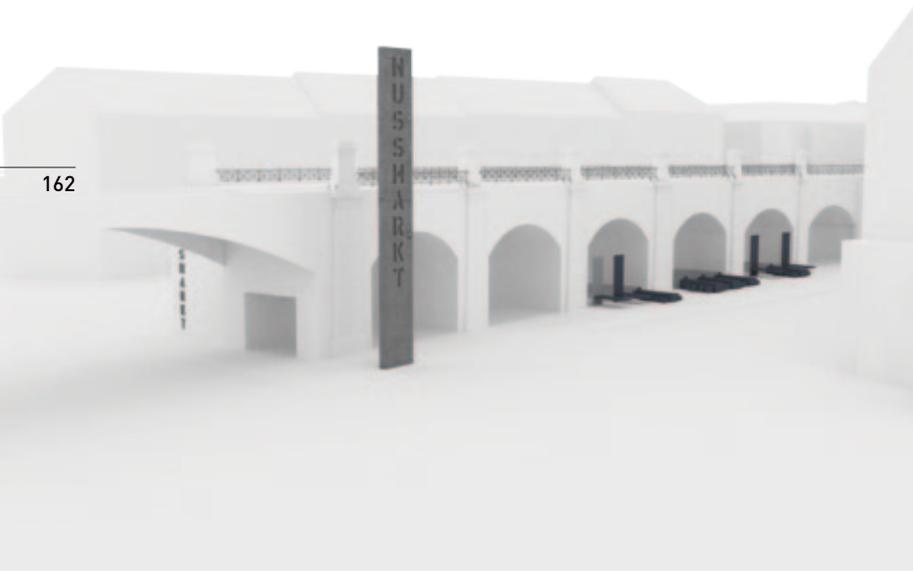


SITE 1.3000 

SCHEMATIC PROGRAM







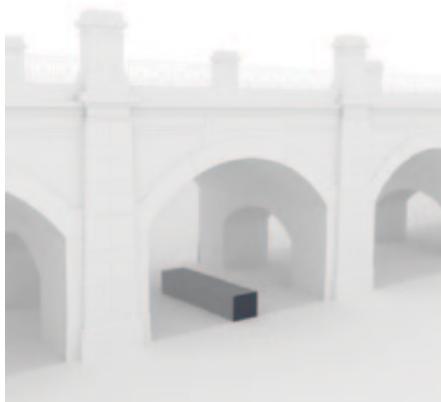
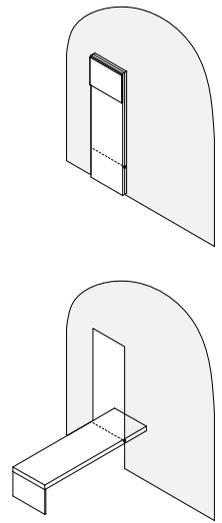
SIGNS



tables in winter



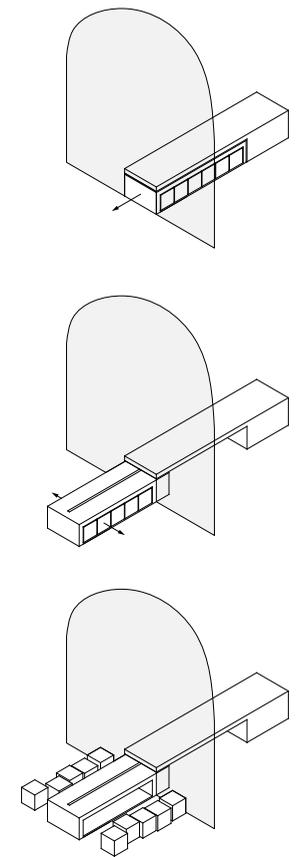
tables in summer



market stand closed



market stand with extruded benches



MOVEABLE FURNITURE

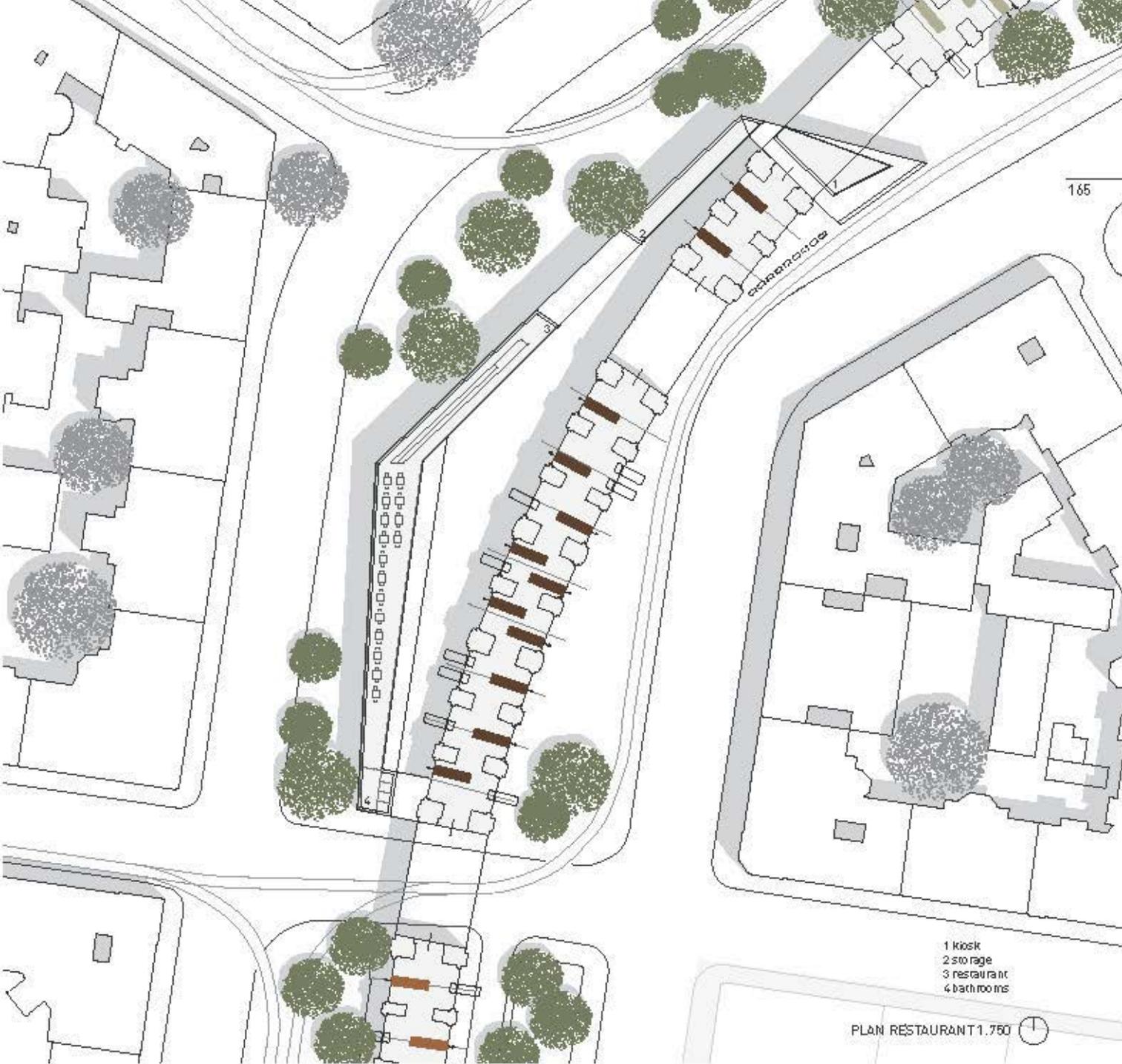
BRANDING



RESTAURANT WITH MARKET

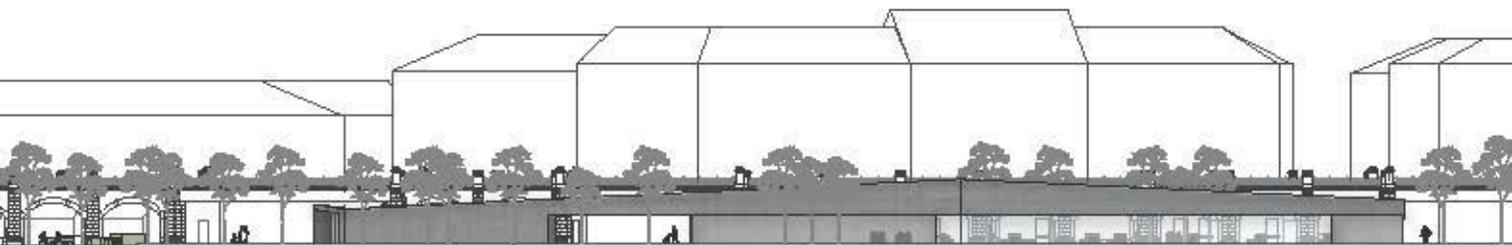


BIRD'S EYE VIEW

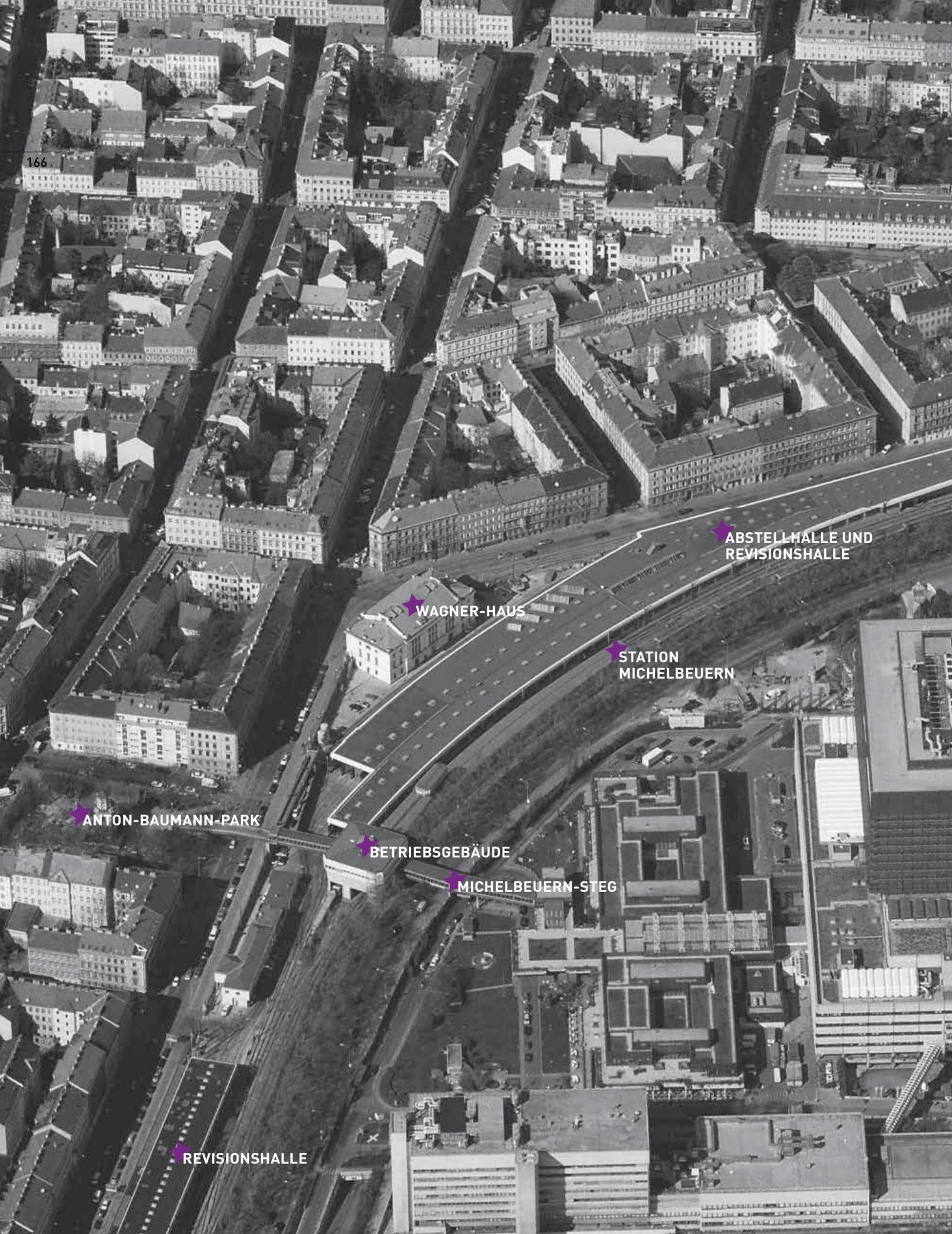


- 1 kiosk
- 2 storage
- 3 restaurant
- 4 bathrooms

PLAN RESTAURANT 1.750



ELEVATION 1.750



ABSTELLHALLE UND  
REVISIONSHALLE

WAGNER-HAUS

STATION  
MICHELBEUERN

ANTON-BAUMANN-PARK

BETRIEBSGEBÄUDE

MICHELBEUERN-STEG

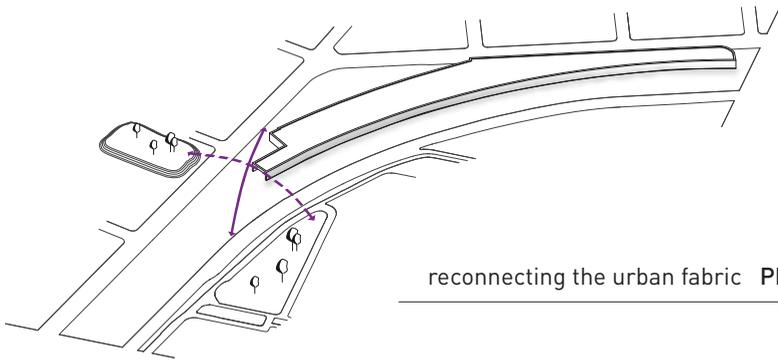
REVISIONSHALLE

Die Intervention 'Hospital Park' beschäftigt sich mit der unmittelbaren Umgebung der Station Michelbeuern - Allgemeines Krankenhaus. Angesichts des starken infrastrukturellen Charakters versucht das Projekt dem Gebiet einen städtischeren Charakter zu verleihen, ohne die infrastrukturellen Anforderungen zu vernachlässigen. Durch Verbinden der zerrissenen Teile des Stadtgefüges wird versucht diese näher zusammen zu bringen und gleichzeitig einen neuen Raum anzubieten. Im Stil von urban guerrilla wird das Dach der Stadtbahngarage in Michelbeuern angeeignet und für die Öffentlichkeit neu genutzt.

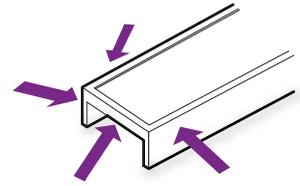


ALLGEMEINES KRANKENHAUS  
DER STADT WIEN

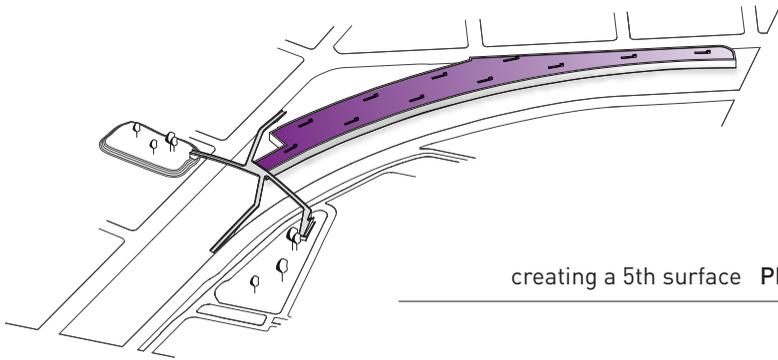
Abb. 149. Revisionshalle hinter dem AKH  
Wien, Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis



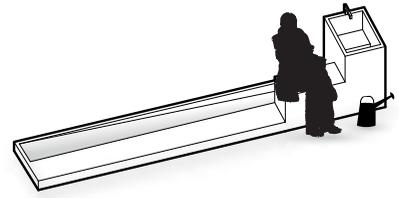
reconnecting the urban fabric PHASE 1



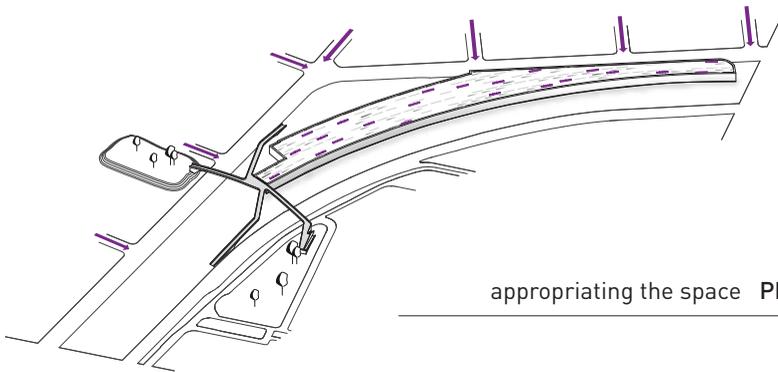
accesses connect an unused roof with the city fabric, giving back the city its public spaces.



creating a 5th surface PHASE 2



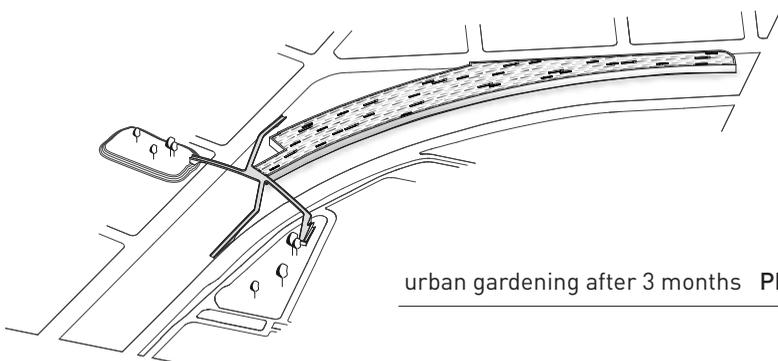
Infrastructure as a base for urban gardening is provided.



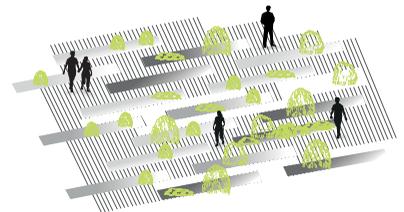
appropriating the space PHASE 3



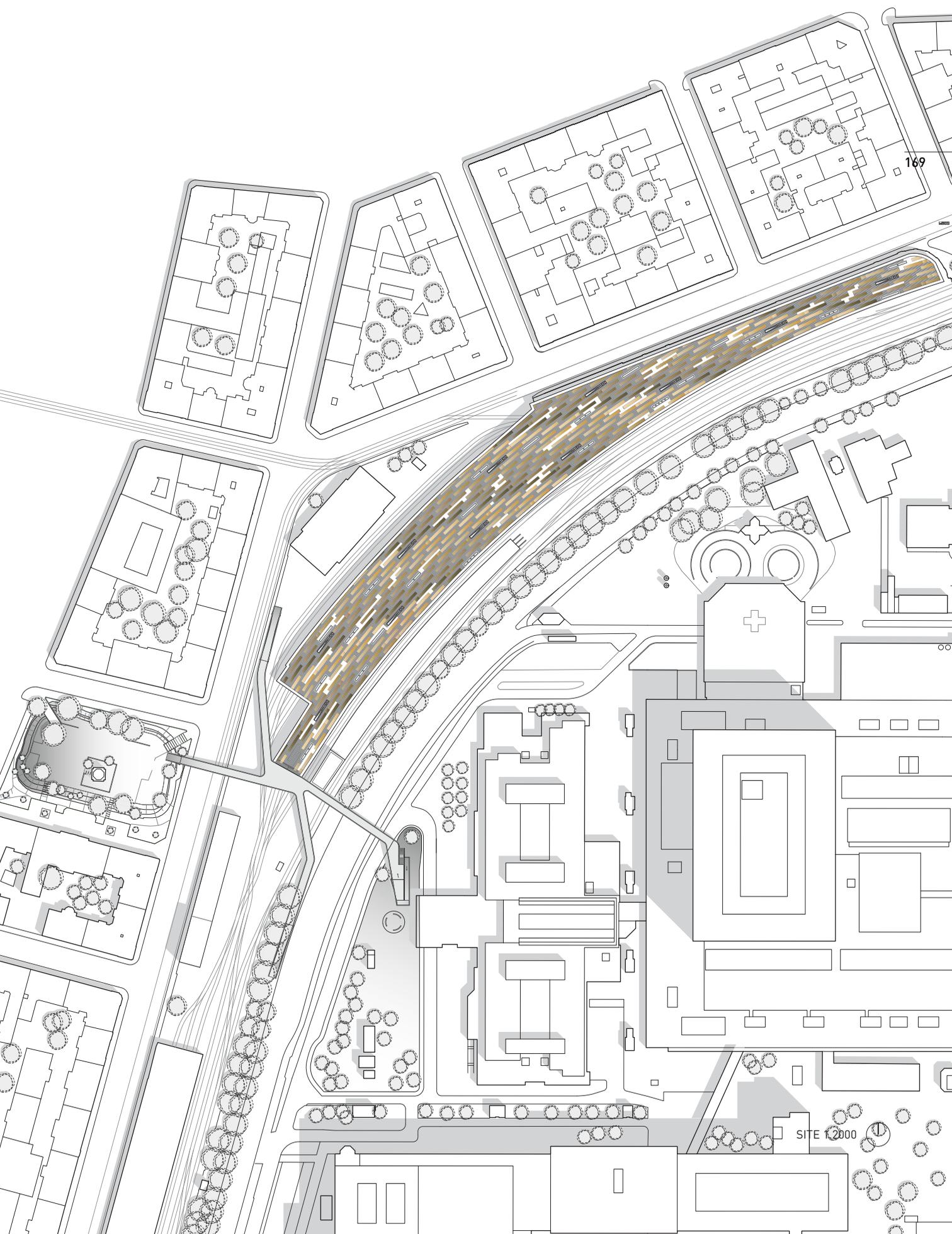
Viennese appropriate the empty spots and spaces.



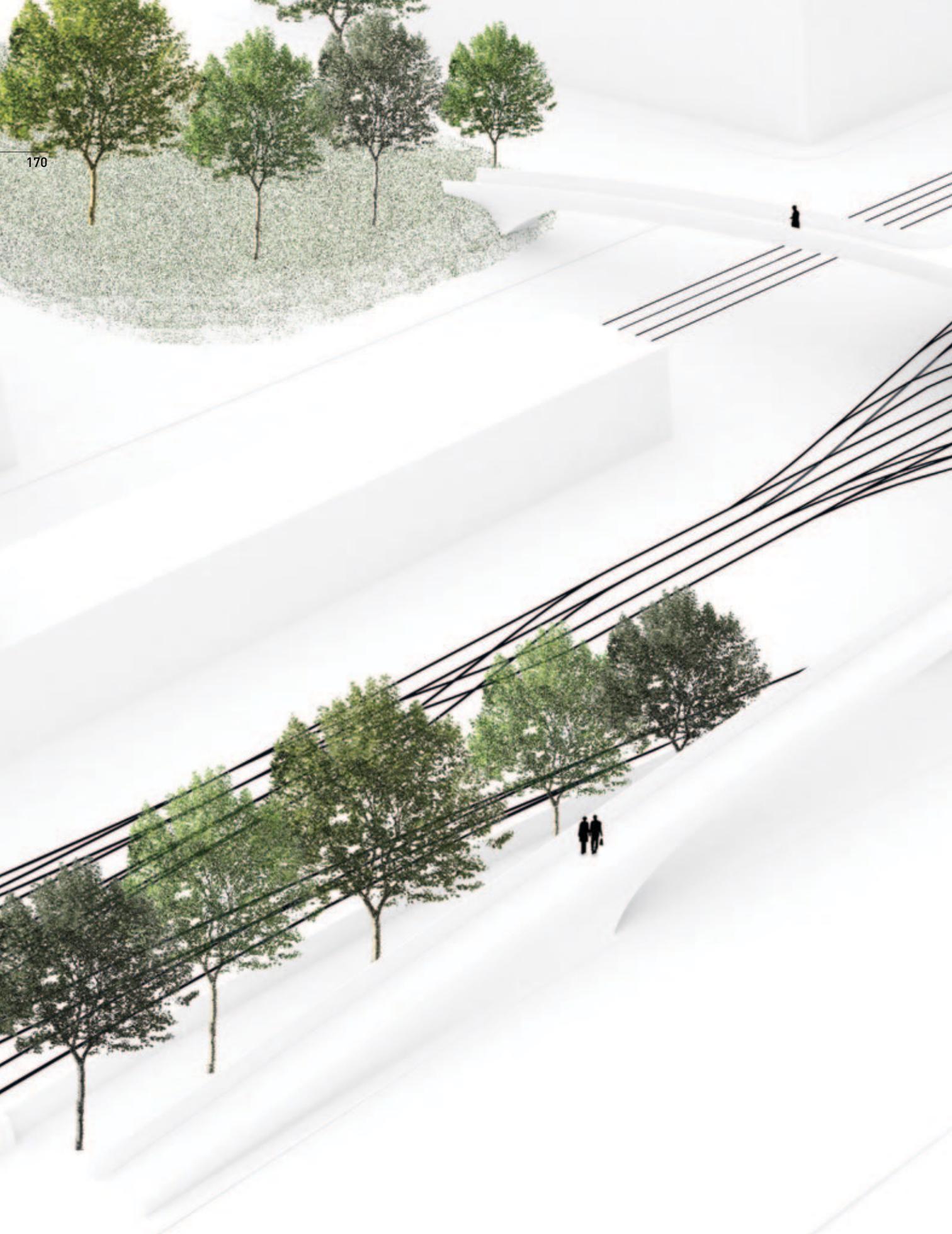
urban gardening after 3 months PHASE 4

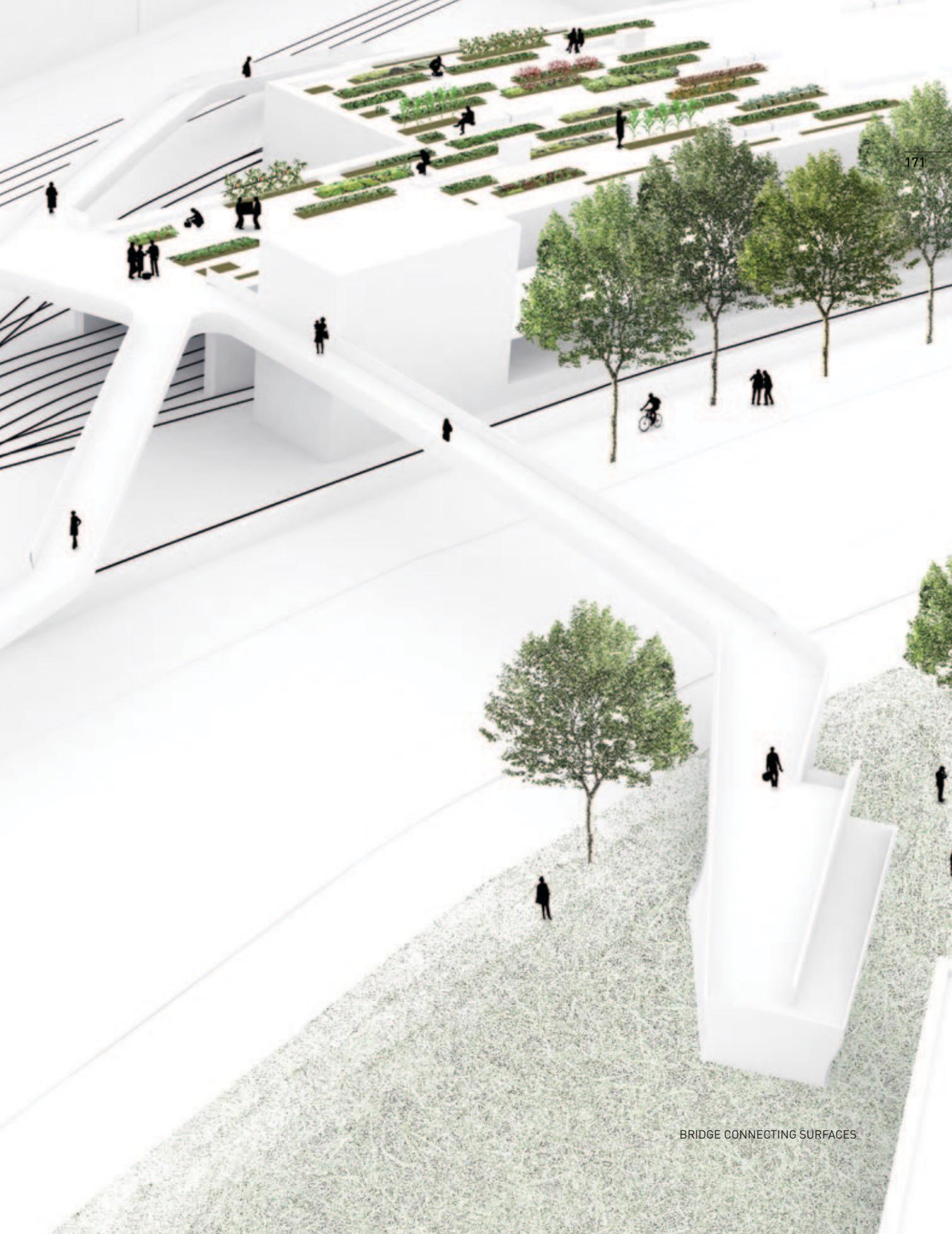


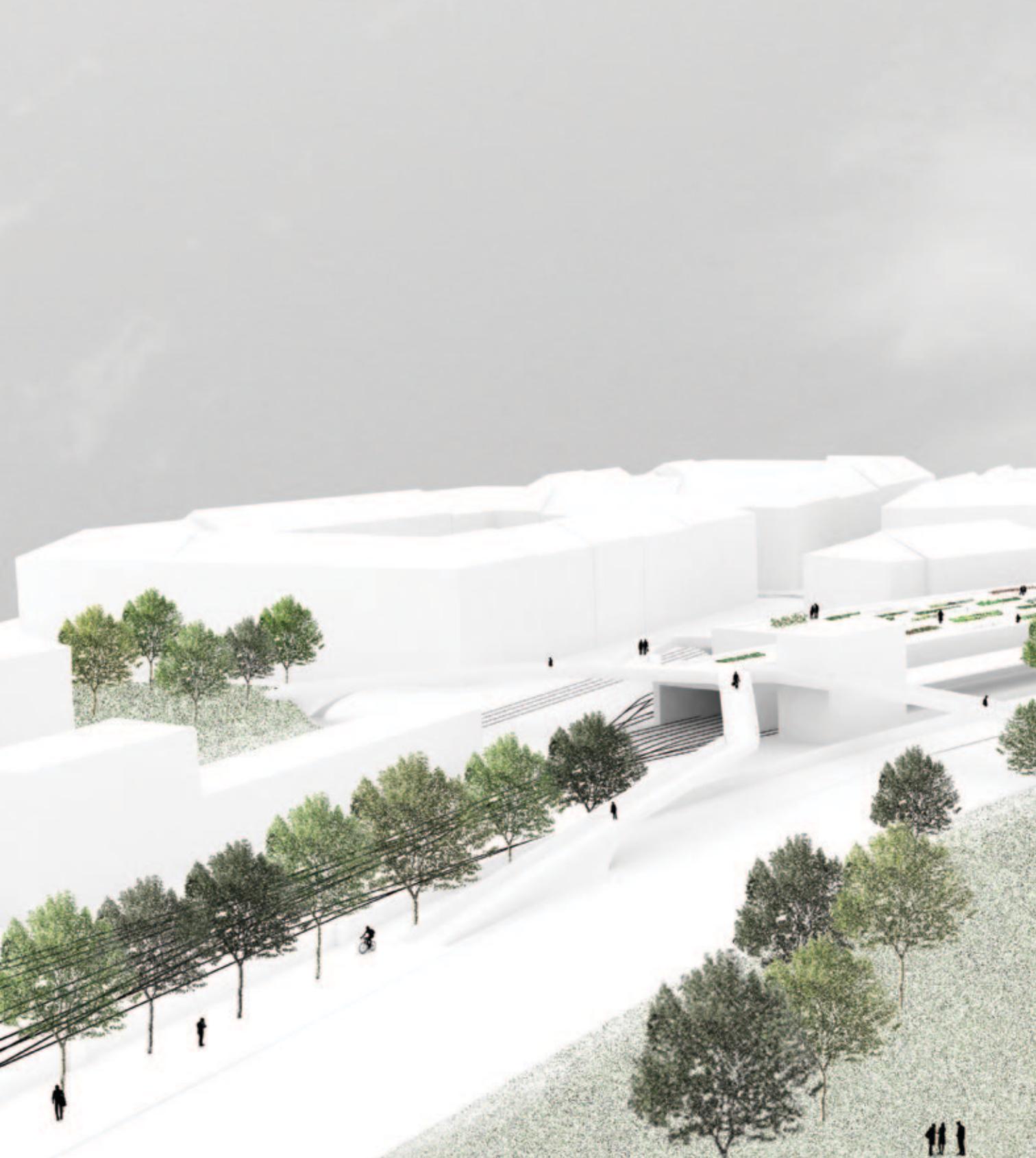
8000 m<sup>2</sup> roof landscape - reused by inhabitants - becomes public space.



SITE 12000









COMMUNITY GARDENS  
ON TOP OF THE ROOF

★ STATION  
GUMPENDORFERSTRASSE

MARIA AM SIEG

★ RAIMUNDTHEATER



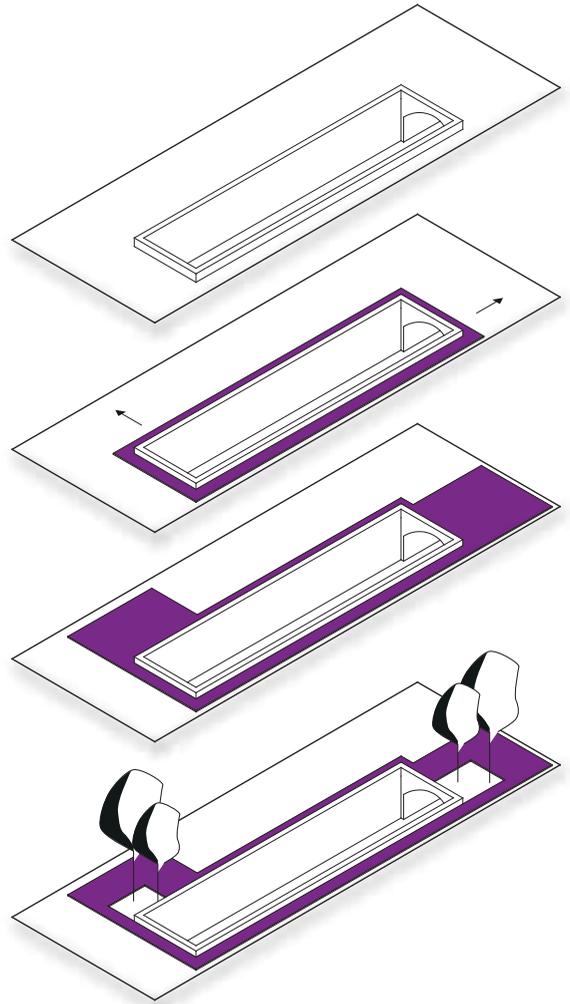


ÄUSSERE  
MARIAHILFERSTRASSE

Die Intervention 'Holes' beschäftigt sich mit dem Gebiet südlich des Westbahnhofs am Mariahilfer Gürtel. Während sich die übrigen Interventionen mit dem gebauten Objekt der Stadtbahn befassen, konzentriert sich diese auf das ungebauter; Es wird versucht die ausgehöhlten Löcher, die diesen Abschnitt der Wiener U-Bahn definieren, als öffentliche Plätze neu zu interpretieren. Sie sollen nicht länger als Lücken im Stadtgefüge gesehen werden, sondern als Orte zum Verweilen.

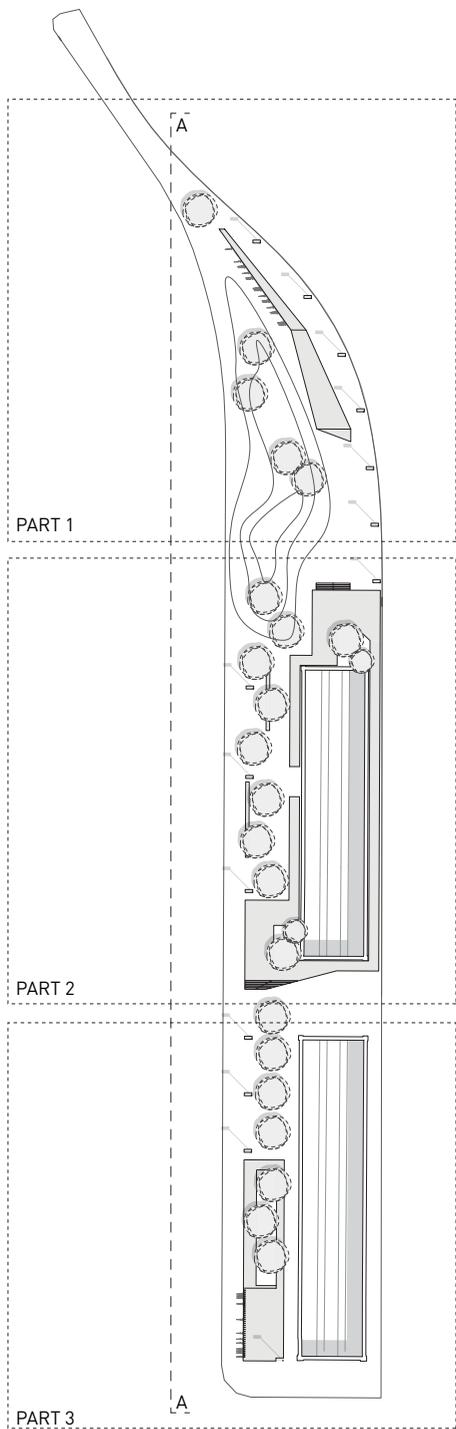
Abb. 150. Offene Einschnitte am Mariahilfer Gürtel, Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

MINNA-LACHS-PARK

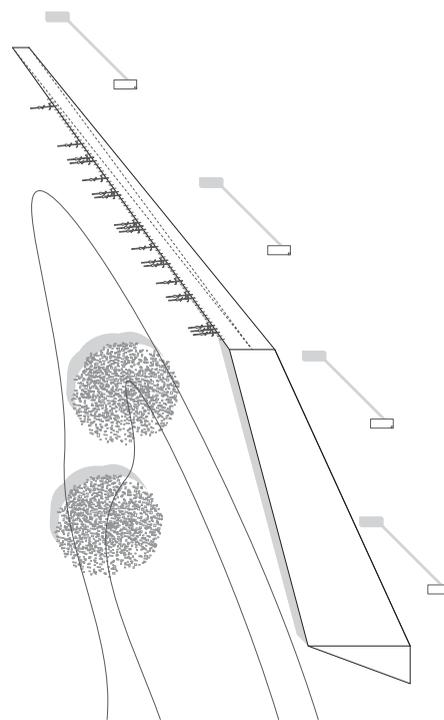


CONCEPT DIAGRAM

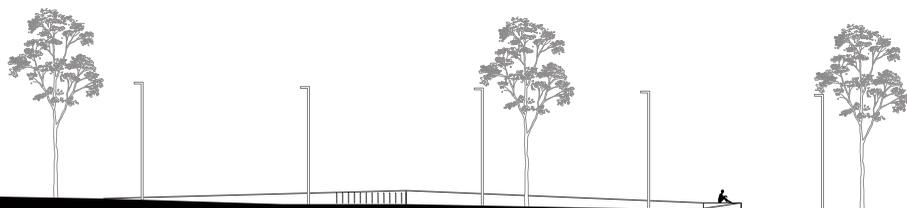




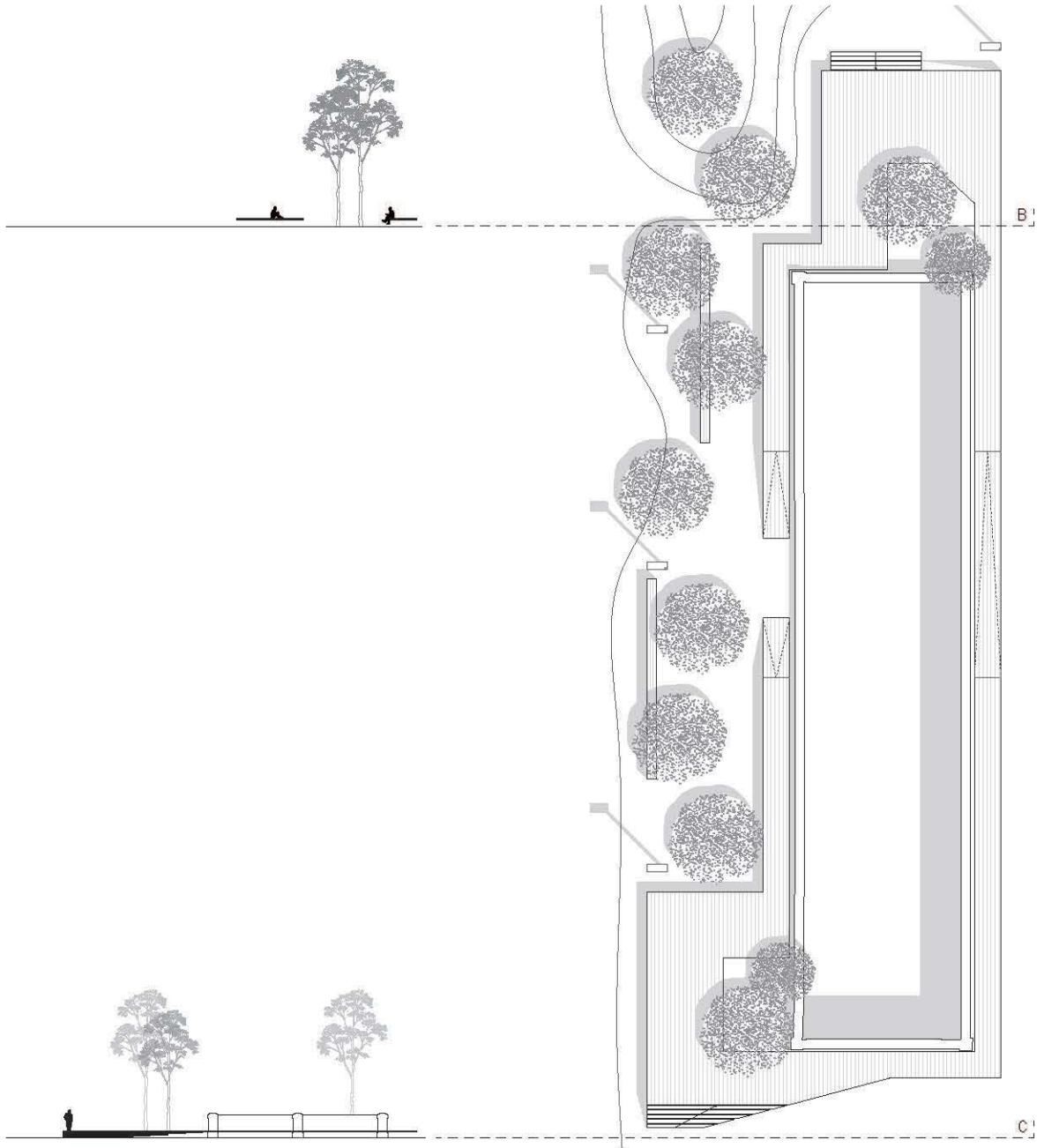
OVERALL PLAN 1.1500



PLAN PART 1 1.500

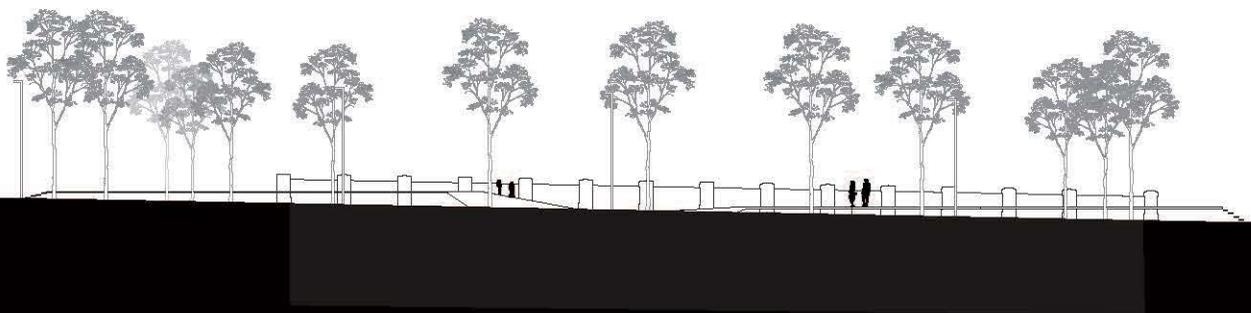


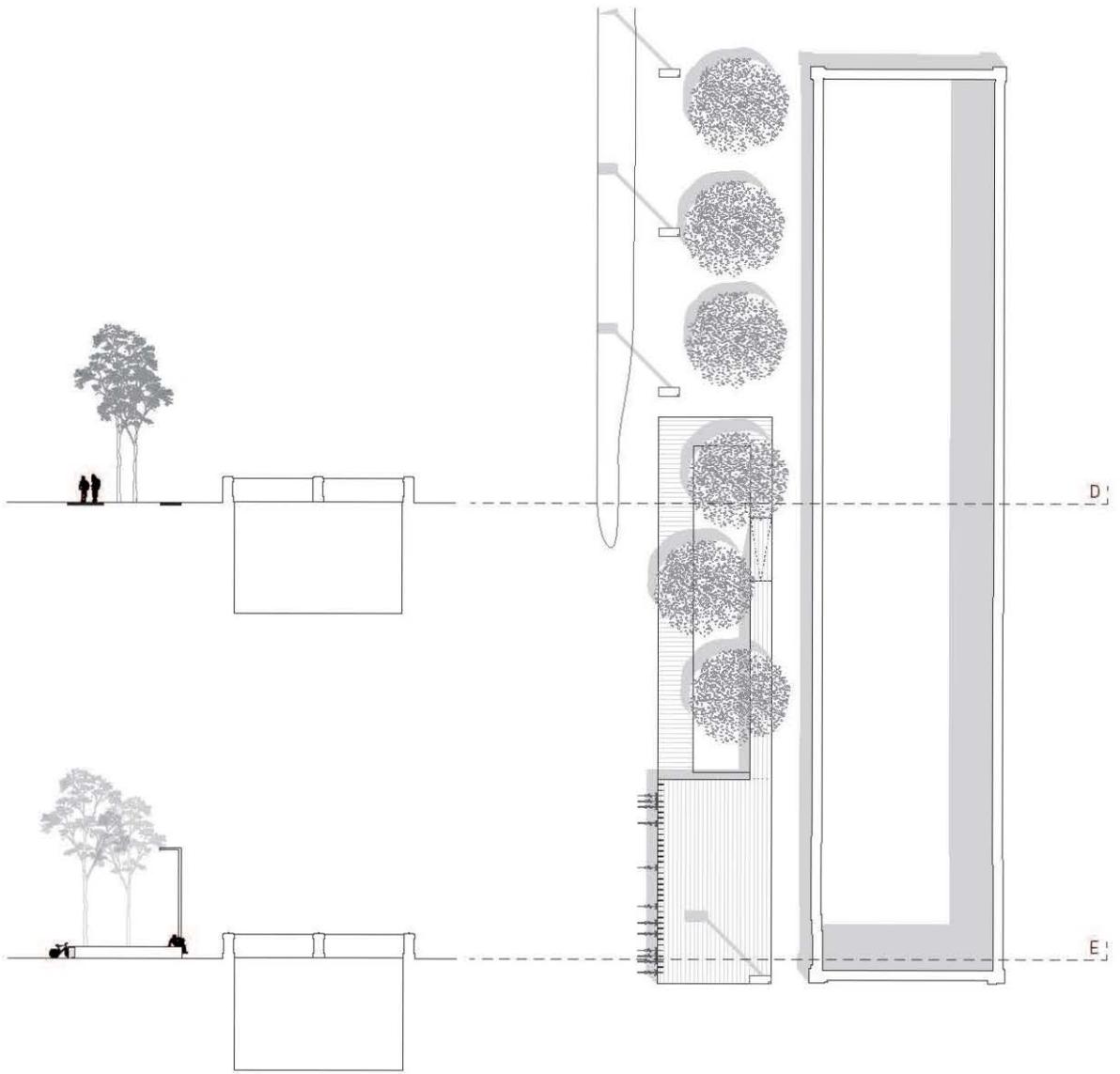
LONG SECTION A-A 1.500



SECTIONS PART 2 1.500

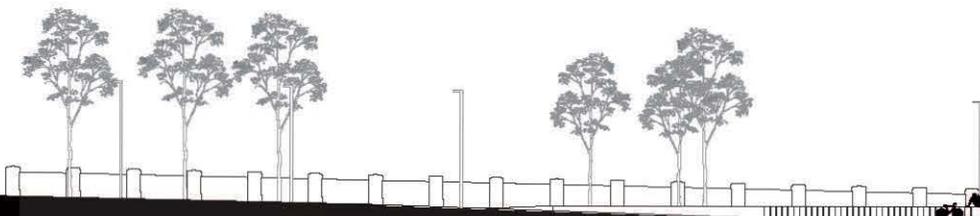
PLAN PART 2 1.500





SECTIONS PART 3 1.500

PLAN PART 3 1.500









PUBLIC SQUARES  
AROUND CARVED OUT HOLES



PLATFORM  
FOR GATHERING

 AUER-WELSBACH-PARK





SCHLOSS SCHÖNBRUNN

COUDENHOVE-PARK

HADIKPARK

Abb. 151. Wientalkanal beim Hadikpark, bearbeitet, Quelle: Siehe Abbildungsverzeichnis

Die Intervention 'Wienfront' setzt sich mit dem Teil der Stadtbahn auseinander, der sich von der Linken Wienzeile bis nach Hietzing erstreckt. Die zunehmende Nutzung des Kanals als öffentlicher Raum war Ausgangspunkt für ein Gesamtkonzept, das versucht, den öffentlichen Raum neu zu verknüpfen. Zwei Plattformen erstrecken sich entlang des Wienflusses und bahnen sich im Zick-Zack ihren Weg durch den Taleinschnitt. Sie überbrücken die Lücke zwischen einer Reihe unterbrochener öffentlicher Räume und bieten gleichzeitig ein neues Erlebnis in der Stadt an.

access to the west  
end

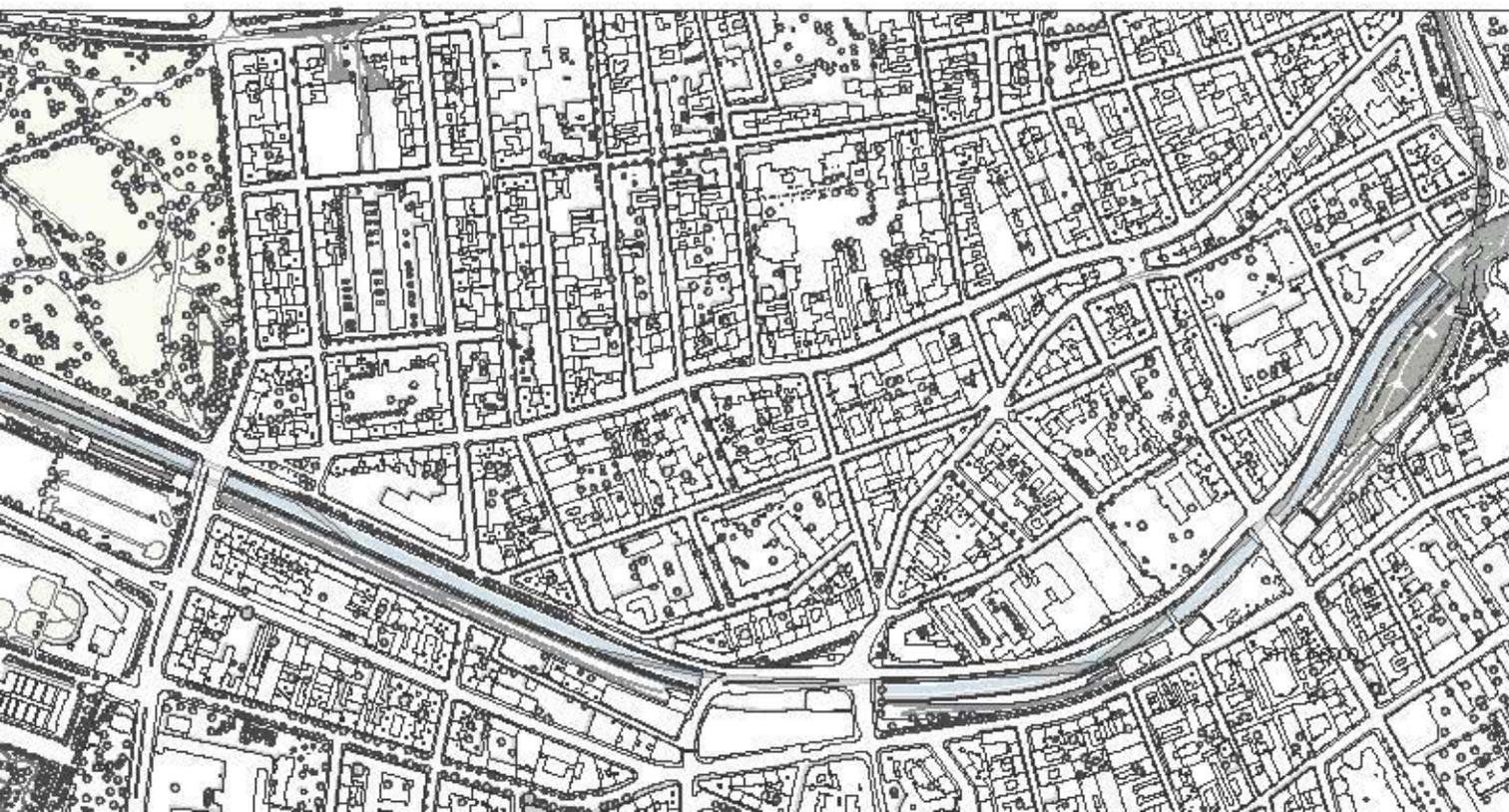
two modes of  
transportation

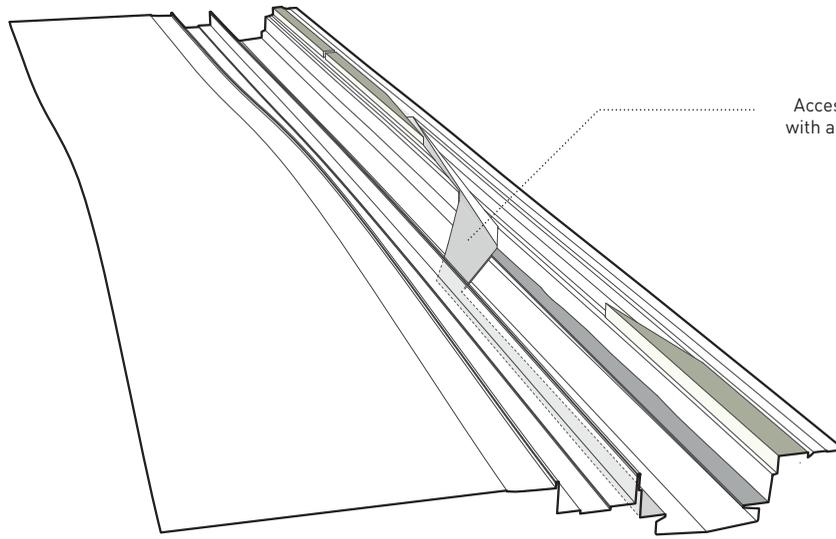
access to the park  
in front of  
schönbrunn





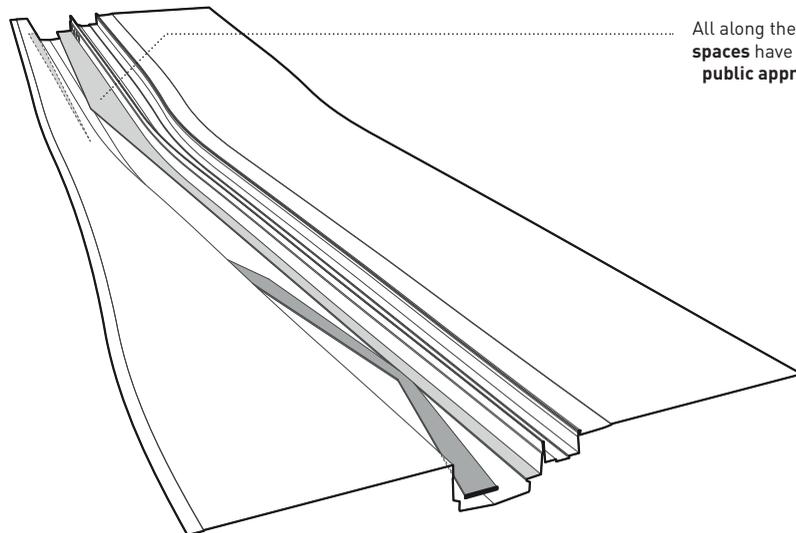
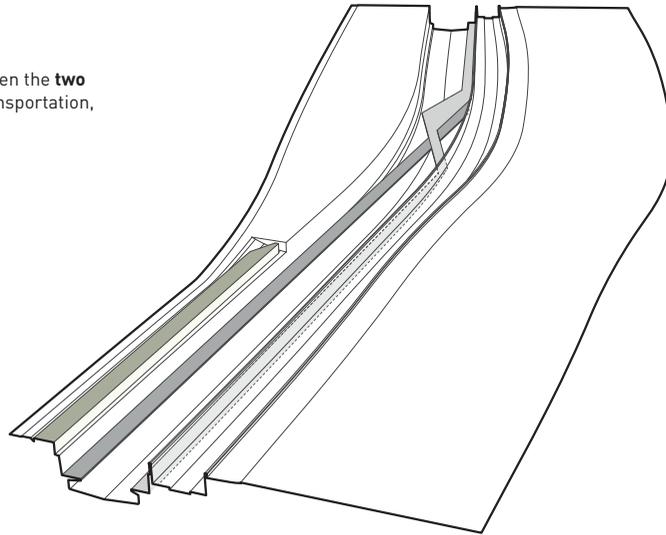
OVERALL VIEW OF  
THE WIENFRONT INTERVENTION



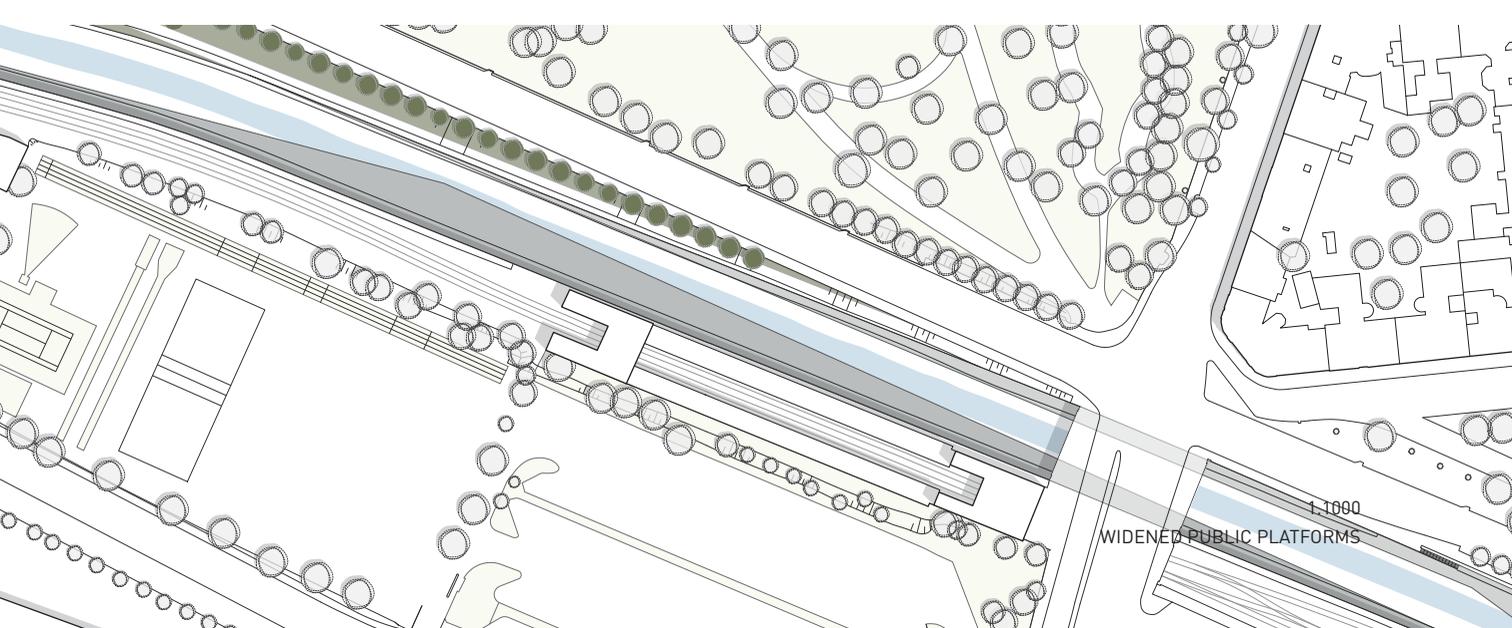
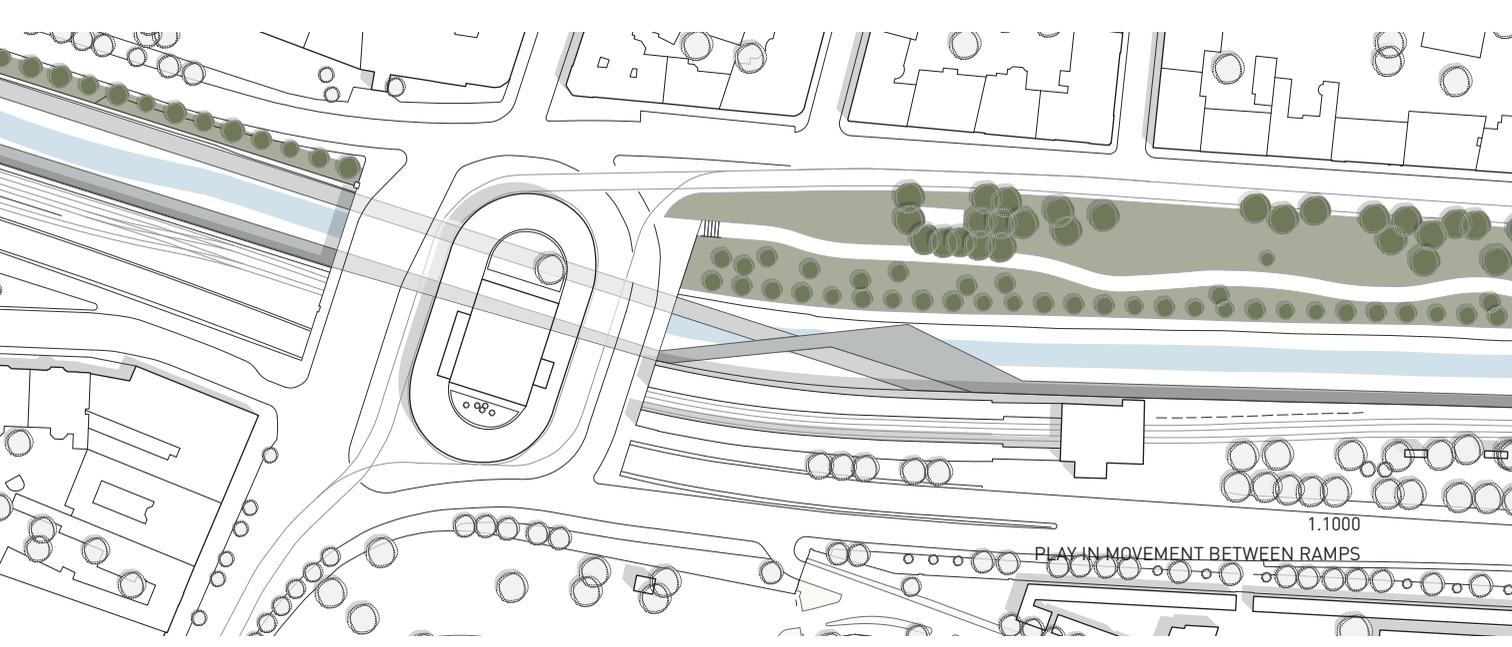
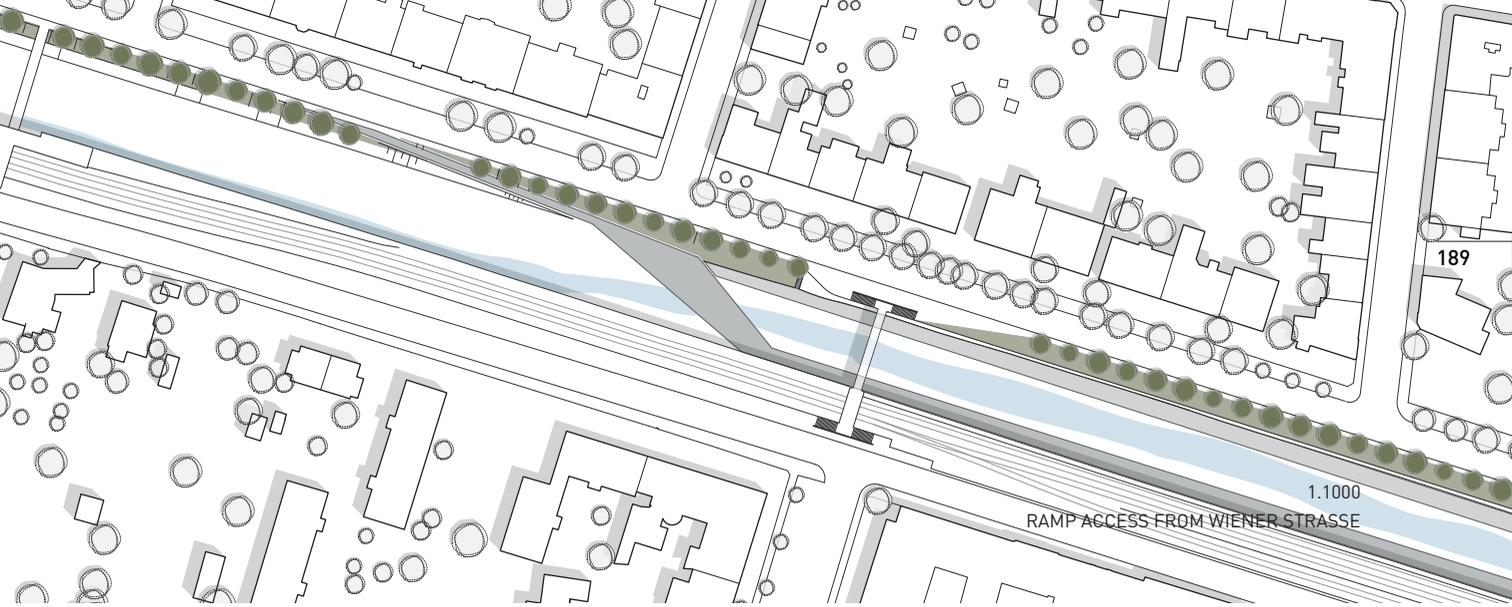


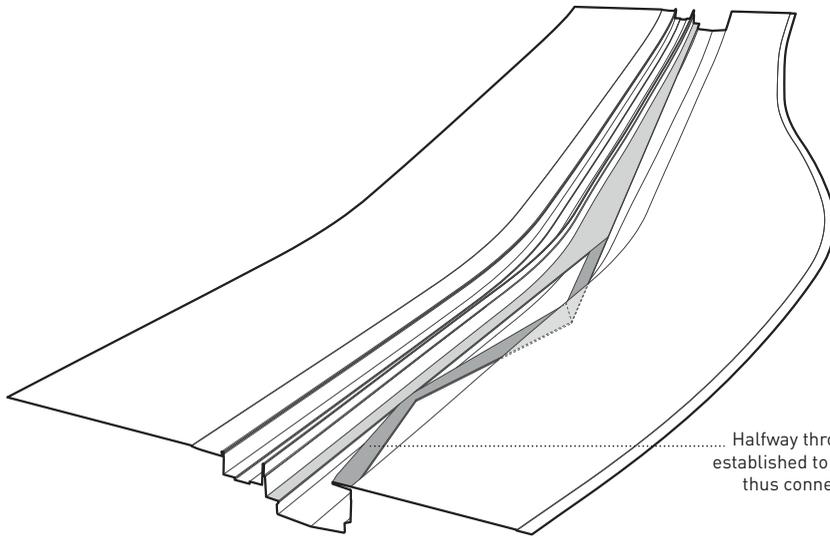
Access to the west is created with a ramp to **Wiener Straße**

A **play in movement** is established between the **two platforms** - suggesting two modes of transportation, pedestrian and by bicycle

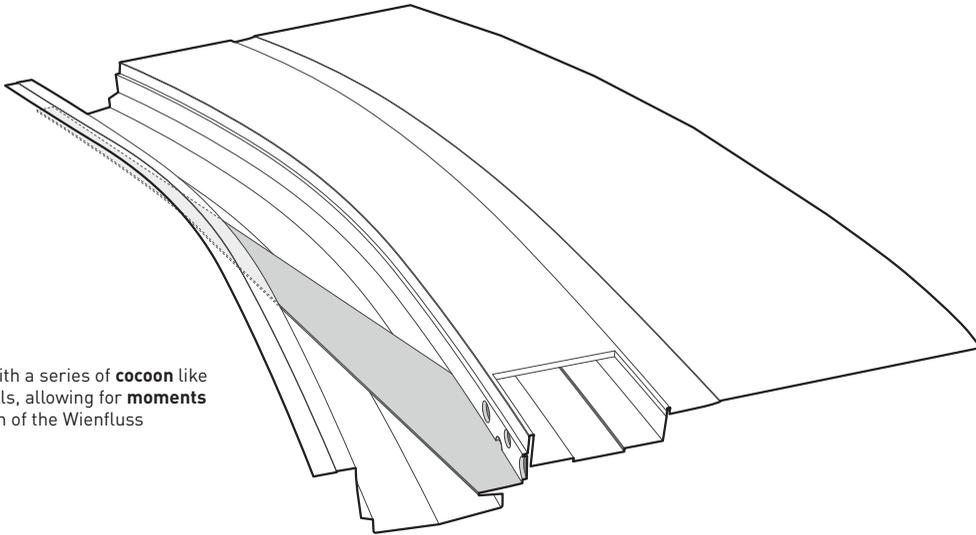


All along the new Wienfluss a series of **spaces** have been **widened** to allow for **public appropriation** of the platforms

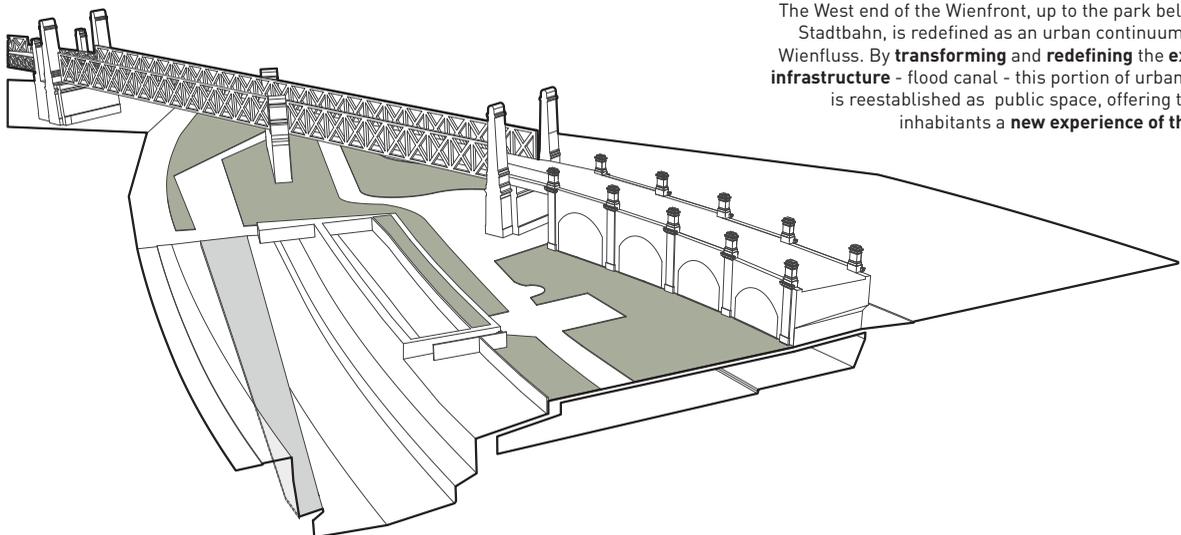




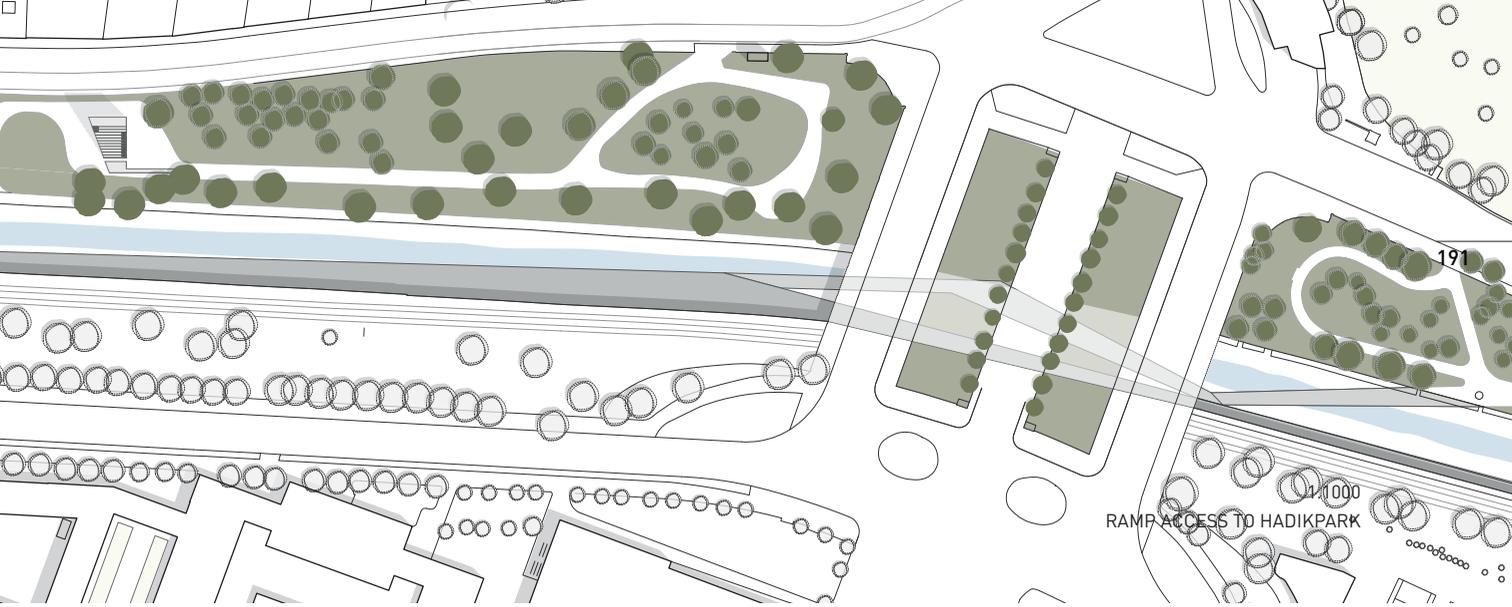
Halfway through the Wienfluss **access** is established to the park facing **Schönbrunn** thus connecting the entire urban fabric



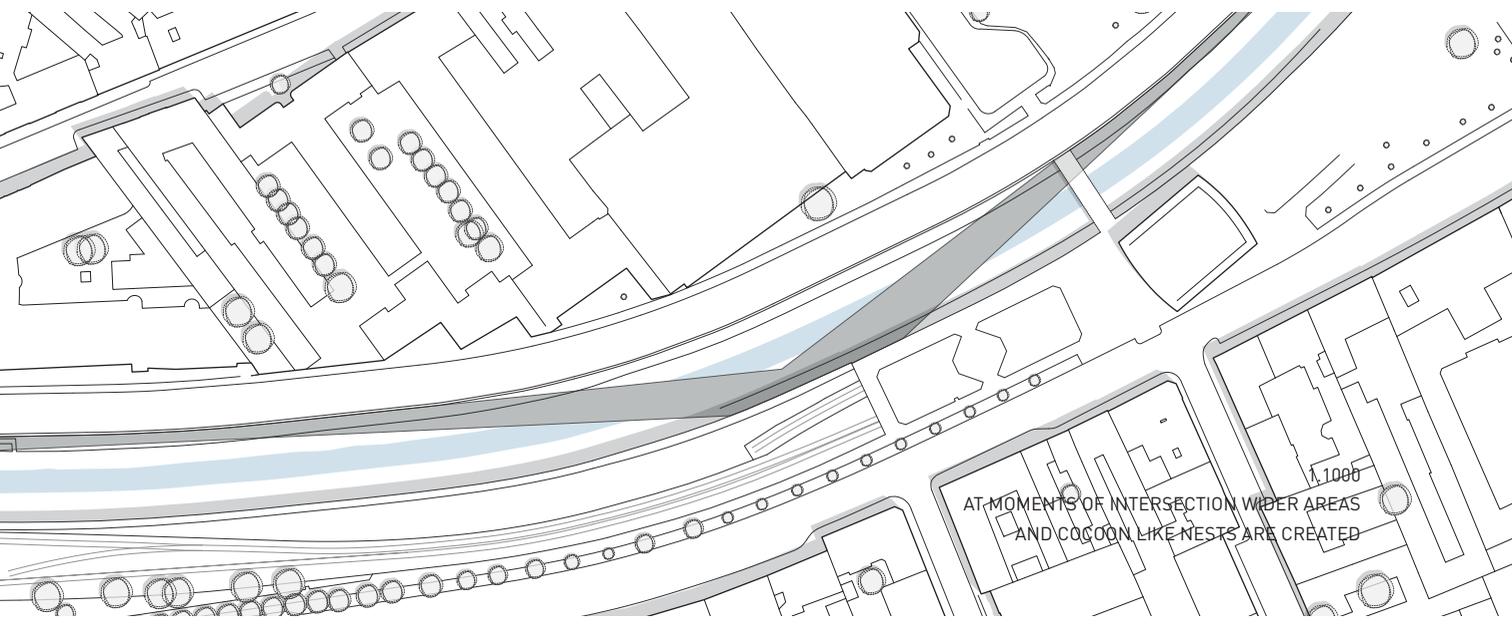
Users are presented with a series of **cocoon** like **nests** built into the walls, allowing for **moments of pause** along the path of the Wienfluss



The West end of the Wienfront, up to the park below the Stadtbahn, is redefined as an urban continuum of the Wienfluss. By **transforming** and **redefining** the **existing infrastructure** - flood canal - this portion of urban fabric is reestablished as public space, offering the city inhabitants a **new experience of the city**.



1/1000  
RAMP ACCESS TO HADIKPARK



1/1000  
AT MOMENTS OF INTERSECTION WIDER AREAS  
AND COCOON LIKE NESTS ARE CREATED



1/1000  
WITH THE NEW WIENFRONT  
A NEW EXPERIENCE OF THE CITY IS CREATED



SKATE PARK



ENTRANCE WEST RAMP



ENTRANCE EAST RAMP







<sup>i</sup> About Us, auf [www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line](http://www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line), abgerufen am 29 Oktober, 2011

<sup>ii</sup> Adam Gopnik, "A Walk on the High Line.," New Yorker, 21. Mai, 2001, S. 1

<sup>iii</sup> Atelier Parisien d'Urbanisme, APUR, die Pariser Stadtplanung, ist verantwortlich für die Analyse der städtischen und gesellschaftlichen Entwicklung in Paris und spielt eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung, auf <http://www.apur.org/en/about-us>, abgerufen am 22. November, 2011

<sup>iv</sup> Campaña, Javier Gonzales. "From Promenade Plantée to the New York High Line.," Hixon Center for Urban Ecology, 2002 Urban Fellow Research Paper, 2002, S. 2

<sup>v</sup> "Friends of the High Line works to build and maintain an extraordinary public park on the High Line. We seek to preserve the entire historic structure, transforming an essential piece of New York's industrial past.," auf [www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line](http://www.thehighline.org/about/friends-of-the-high-line), abgerufen am 29. Oktober, 2011

<sup>vi</sup> Adam Gopnik, Idem, S. 2

<sup>vii</sup> Diller Scofidio + Renfro, <http://www.dsny.com/>, project High Line Section 1, abgerufen am 12. Oktober, 2011

<sup>viii</sup> EM2N, "Refurbishment Viaduct Arches", Zurich, Switzerland, Project data sheet, S. 2, auf [http://www.em2n.ch/em2n.php?p=2&id\\_projects=37](http://www.em2n.ch/em2n.php?p=2&id_projects=37), abgerufen am 15. Oktober, 2011

<sup>ix</sup> Idem, S. 2

<sup>x</sup> Idem, S. 2

- <sup>1</sup> KRAWARIK, Hans; WEBER, Ekkehard: *Spuren der Zeit 5*. Wien: Verlag E. Dornier, 1989, S. 114 f.
- <sup>2</sup> genaues Datum bekannt aus: *Am Rand des römischen Reiches - der Legionsstandort Vindobona*; <http://www.roermuseum.at/>, abgerufen am 06.07.2010
- <sup>3</sup> KRAWARIK, Hans; WEBER, Ekkehard, S. 116 f.
- <sup>4</sup> lat. *municipium* für eine (einheimische) Siedlung mit römischem Stadtrecht, *ibid.* S. 172
- <sup>5</sup> KURZ, Ernst: *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr*. Magistrat der Stadt Wien - Geschäftsgruppe Stadtplanung, Wien, 1981 (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung; Heft 6), S. 4
- <sup>6</sup> Mit dem Untergang des Imperium romanum dehnten sich im mitteleuropäischen Gebiet das arabische und byzantinische Reich wie auch das Frankenreich aus. Die Verschmelzung dieser islamisch-arabischen und hellenistisch-orientalischen Elemente schuf die morgenländische Kultur, die Wien neben der Weiterführung der antiken Geisteshaltung im Mittelalter prägte. KRAWARIK, Hans; WEBER, Ekkehard, S. 156
- <sup>7</sup> KRAWARIK, Hans; WEBER, Ekkehard, S. 152
- <sup>8</sup> MAYER, Wolfgang: *Städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945*, Ausstellung der Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt und Landesarchivs. Wien: Verein für Geschichte der Stadt Wien, 1979, S. 9
- <sup>9</sup> Die Grafen Formbach waren die ersten Stadtherren von Wien. Ihre Ministerialien wurden in Wien ansässig und nannten sich "die von Wien". HUBER, Gerhard; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried; einst und heute 6. Wien: Verlag E. Dornier, 2000, S. 21
- <sup>10</sup> lat. *civitas* für Stadt; Mit der Gründung der Stephanskirche im Jahr 1137 erfolgte eine erste Stadterweiterung, die Wien die Bezeichnung als *civitas* bescherte. MAYER, Wolfgang, 1979, S. 10
- <sup>11</sup> Das *Privilegium minus* ist eine Urkunde des Kaisers aus dem Jahr 1156, die die Erhebung Wiens zum Herzogtums bestimmt. HUBER, Gerhard; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried, S. 162
- <sup>12</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 10
- <sup>13</sup> HUBER, Gerhard; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried, S. 21
- <sup>14</sup> Das Aussterben des Geschlechts der Babenberger und vor allem die großen Stadtbrände in Wien in den Jahren 1258, 1262 und 1276 ließen die gut gedeihende Stadtentwicklung in der Mitte des 13. Jahrhunderts stagnieren. MAYER, Wolfgang; S. 11
- <sup>15</sup> Wien wird im Jahr 1533 zur Hauptresidenz der Habsburger. MAYER, Wolfgang, 1979; S. 11
- <sup>16</sup> Die Bauverbotszone zog sich um den Befestigungsring um war zunächst 90 m breit. In den nächsten Jahrzehnten wurde der Rayon, dem mehrere Gebäude und kleine Dörfer zum Opfer fielen, stetig erweitert, bis er bis zu 500 m annahm.
- <sup>17</sup> KRAUSE, Heike; REICHHALTER, Gerhard; GAISBAUER, Ingeborg; MADER, Ingrid; SAKL-OBERTHALER, Sylvia; RANSEDER, Christine: *Mauern um Wien. Die Stadtbefestigung von 1529 bis 1857*. (Wien Archäologisch 6), Wien: Stadarchäologie Wien, 2009, S. 31 f.
- <sup>18</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 13
- <sup>19</sup> MAYER, Wolfgang; *Der Linienwall - Von der Befestigungsanlage zum Gürtel*. Wien: Wiener Stadt- und Landesarchiv, 1986, S. 3
- <sup>20</sup> PETROVIC, Madelaine: *Der Wiener Gürtel. Wiederentdeckung einer Prachtsraße*. Wien: Brandstätter, 2009, S. 20
- <sup>21</sup> VEIGL, Christa: *Stadtraum Gürtel*, Wien. Wien: Promedia, 1999, S. 26
- <sup>22</sup> MAYER, Wolfgang, 1986, S. 6 ff.
- <sup>23</sup> Bis zum Jahr 1890 wuchs die Zahl der Tore auf achtzehn Linientore an. *ibid.*, S. 9
- <sup>24</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 14
- <sup>25</sup> Die Industrialisierung verbesserte zwar die Entwicklung von Technologie und Produktivität, sie war jedoch mit verantwortlich für einen Umbruch der Gesellschaftsstrukturen sowie die Polarisierung der Gesellschaft. Das Proletariat stand nun einer Klasse der aus Handwerkerkreisen aufgestiegenen Unternehmer gegenüber. Es folgte eine Bevölkerungsexplosion, die mit Landflucht, Wohnungsnot und geringen Löhnen einherging. KRAWARIK, Hans; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried; WEISER, Brigitte: *Spuren der Zeit 7*. Wien: Verlag E. Dornier, 1999, S. 17
- <sup>26</sup> MAYER, Wolfgang, 1986, S. 9
- <sup>27</sup> SCHORSKE, Carl: *Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle*. Wien: S. Fischer, 1982, S. 25 ff.
- <sup>28</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 16
- <sup>29</sup> SCHORSKE, Carl, S. 30 f.
- <sup>30</sup> In der Zeit von 1834 bis 1859, auch genannt die erste große Welle des öffentlichen Nahverkehrs, wurden etappenweise neue Nahverkehrsmittel zur Verbesserung der untragbar gewordenen Verkehrszustände des immer weiter wachsenden Pendlerverkehrs eingeführt. Das erste Massenverkehrsmittel war der im Jahr 1817 eingeführte, liniengebundene Stellwagen. Als Reaktion auf die teilweise miserablen Straßenverhältnisse ließ ein Geschäftsmann im Jahr 1840 eine erste Pferdeisenbahnlinie, der erste Vorläufer einer Pferdetramway in Wien, von der Innenstadt zu seinem Geschäft bauen. Es folgten zahlreiche nicht umgesetzte Ideen zur Verbesserung des Nahverkehrs, so zum Beispiel eine Pferdeisenbahn auf straßenunabhängiger Trasse, geeignet für den späteren Dampflokbetrieb, und ein erstes Wiener U-Bahn Projekt in Form einer atmosphärischen Eisenbahn nach Pariser Vorbild aus dem Jahr 1843. Ein Jahr später folgte ein Vorschlag über die Errichtung einer Reibungsbahn, um die zwischen den direkt am Linienwall gelegenen Bahnhöfe der Nord- und Südbahn zu verbinden. 1858 wurde eine erste Verbindung zwischen den Bahnhöfen erfolgreich umgesetzt. KURZ, Ernst, S.77 f.

- <sup>31</sup> KOLB, Günter: *Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn*. (Beiträge zur Kunstwissenschaft. Band 29) München: scaneg verlag, 1989, S. 7 f.
- <sup>32</sup> MAYER, Wolfgang, 1986, S. 10
- <sup>33</sup> Bereits 1930 lag die erste Planung einer radialen U-Bahnlinie in der 1,6 Millionen Einwohner zählenden Metropole London vor. KURZ, Ernst, S. 81
- <sup>34</sup> KOLB, Günter, S. 9. f.
- <sup>35</sup> KURZ, Ernst, S. 81 f. KOLB, Günter, S. 9.
- <sup>36</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 18
- <sup>37</sup> Heinrich Freiherr von Ferstel, 1828 - 1883, österreichischer Architekt
- <sup>38</sup> Durch die Donauregulierung von 1770 bis 1775 konnte ein neues Stadtgebiet, die Donaustadt, gewonnen werden. KURZ, Ernst, S. 93.
- <sup>39</sup> SCHORSKE, Carl, S. 24
- <sup>40</sup> KURZ, Ernst, S. 86
- <sup>41</sup> KOLB, Günter, S. 13
- <sup>42</sup> KURZ, Ernst, S. 86 ff.
- <sup>43</sup> Eine alternative für Vorgrundbahn mit offener Galerie war eine Hochbahn in Gusseisenkonstruktion. *ibid.*, S. 89
- <sup>44</sup> Dieser 47 m breite Boulevard definierte sich aus Reitalleen, einer Tramway und Anfahrtsstraßen und nannte der *Wiener Broadway*. In späteren Planungen bezeichnete Otto Wagner den Broadway als Wienzeile, die der Ringstraße als Prachtstraße Konkurrenz machen sollte, aber nie deren Qualitäten erreichte. KOLB, Günter, S. 15. KURZ, Ernst, S. 89
- <sup>45</sup> Vor allem eine Steuer- und Gebührenbefreiung für 30 Jahre, 1880 festgelegt, führte zu dieser Flut von neuen Projekten für die Stadtbahn. KOLB, Günter, S. 18
- <sup>46</sup> Die Dampftramway war eine aus der Industrialisierung heraus entstandene Dampflok-Bahn, die aufgrund eines Fahrverbots für dicht besiedelte Gebiete in Form eines gemischten Betriebs eingesetzt wurde. KURZ, Ernst, S. 93
- <sup>47</sup> Sie war die erste Dampf-U-Bahn der Welt, an deren Bau der Ingenieur Fogerty eine führende Position bekleidete. KURZ, Ernst, S. 96
- <sup>48</sup> KOLB, Günter, S. 19
- <sup>49</sup> Die Ringbahn sollte in 38 Minuten den 12,3 km langen Ring mit 19 Stationen umfahren. KURZ, Ernst, S.96
- <sup>50</sup> KOLB, Günter, S. 20
- <sup>51</sup> Heinrich Ferstel, Theophil Hansen, Karl Hasenauer und Friedrich Schmidt zeigten keine Einwände gegen ein Hochbahnprojekt, sie forderten jedoch die Erhaltung von Sichtachsen, eine einheitliche künstlerische Ausgestaltung der Bahn und Begrünung der Viadukte. KOLB, Günter, S. 26.
- <sup>52</sup> KURZ, Ernst, S. 96 ff.
- <sup>53</sup> Am 4. November 1862 wurden die Vororte gesetzlich dazu angehalten auf der Basis der Katasteraufnahme von 1819 und 1857 Regulierungspläne zu erstellen. Es waren reine Straßenlinienpläne, welche auf ein leistungsfähiges Straßennetz durch Verbreitern der alten Wege abzielten, jedoch kaum Plätze oder andere Grünflächen geschweige denn mögliche Flächennutzungen auswiesen. MAYER, Wolfgang, 1979, S. 18
- <sup>54</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 18
- <sup>55</sup> BOBEK, Hans; LICHTENBERGER, Elisabeth: *Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Graz: Hermann Böhlau, 1966, S. 26
- <sup>56</sup> Darunter fielen natürlich die Wiener Stadtbahn, die Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelkanäle, die Anlage von Hauptsammelkanälen beiderseits der Donau sowie die Umwandlung des Donaukanals in einen gegen größere Hochwässer geschützten Handels- und Winterhafen. KOLB, Günter, S. 39
- <sup>57</sup> Gründe, warum das Handelsministerium die Oberhand der Stadtbahnfrage übernehmen wollte, waren vor allem das Scheitern der privaten Stadtbahnprojekte, die unbefriedigenden Teillösungen, der Wunsch nach Koordination und das militärische und wirtschaftliche Interesse des Staates. KOLB, Günter, S. 38
- <sup>58</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 21
- <sup>59</sup> SCHORSKE, Carl, S. 69
- <sup>60</sup> KURZ, Ernst, S. 119
- <sup>61</sup> Die *Stellen* sollten alle mit gleichen Funktionen ausgestattet sein und nach Wunsch auch andere Zwecke zu dezentralisieren. GRAF, Otto Antonia: *Otto Wagner Band 1. Werk eines Architekten 1860-1902*. Wien: Böhlau, 1985, S. 118
- <sup>62</sup> SCHORSKE, Carl, S. 69
- <sup>63</sup> KOLB, Günter, S. 113 ff.
- <sup>64</sup> *ibid.*, S. 126 f.
- <sup>65</sup> MAYER, Wolfgang, 1979, S. 25 f.
- <sup>66</sup> KOLB, Günter, S. 39
- <sup>67</sup> *ibid.*, S. 47 f.
- <sup>68</sup> *ibid.*, S. 62
- <sup>69</sup> KURZ, Ernst, S. 117
- <sup>70</sup> GRAF, Otto Antonia, S. 134
- <sup>71</sup> SCHORSKE, Carl, S. 75 ff.



- BARTAR, Pamela; HEIDE, Angela: *City\_System\_s*. Wien: Art Minutes Publishing, 2009
- BOBEK, Hans; LICHTENBERGER, Elisabeth: *Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Graz: Hermann Böhlau, 1966
- CALVINO, Italo: *Invisible cities*. Harvest Books, 1974
- CZECH, Hermann: *Zur Abwechslung*. Wien: Löcker, 1996
- CZEIKE, Felix: *Historischer Atlas von Wien*. Wien: Wiener Stadt- und Landesarchiv - Verein für Geschichte der Stadt Wien, 1981-heute
- CORNER, James; MCLEAN, Alex: *Taking measures across the American Landscape*. New Haven: Yale University Press, 1996
- EISLER, Max: *Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes*. Wien: Staatsdruckerei, 1919
- FERNÁNDEZ PER, Aurora: *The public chance*. Vitoria-Gasteiz: a+g ed., 2008
- Fernández Per, Aurora
- GERETSEGGGER, Heinz; PEINTNER Max; PICHLER Walter: *Otto Wagner 1841-1918*. Salzburg: Residenzverlag Salzburg, 1964
- GRAF, Otto Antonia: *Otto Wagner Band 1. Werk eines Architekten 1860-1902*. Wien: Böhlau, 1985
- HINKEL, Johann Walter: *Die U-Bahnlinie U6 - Eine Dokumentation über den Bau und Betrieb der U6*. Wien: Compress Verlag, 1989
- HUBER, Gerhard; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried; einst und heute 6. Wien: Verlag E. Dornier, 2000
- KOLB, Günter: *Otto Wagner und die Wiener Stadtbahn*. (Beiträge zur Kunstwissenschaft. Band 29) München: scaneg verlag, 1989
- KRAUSE, Heike; REICHHALTER, Gerhard; GAISBAUER, Ingeborg; MADER, Ingrid; SAKL-OBER-THALER, Sylvia; RANSEDER, Christine: *Mauern um Wien. Die Stadtbefestigung von 1529 bis 1857*. (Wien Archäologisch 6), Wien: Stadtarchäologie Wien, 2009
- KRAWARIK, Hans; WEBER, Ekkehard: *Spuren der Zeit 5*. Wien: Verlag E. Dornier, 1989
- KRAWARIK, Hans; SCHRÖCKENFUCHS, Erlefried; WEISER, Brigitte: *Spuren der Zeit 7*. Wien: Verlag E. Dornier, 1999
- KURZ, Ernst: *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr*. Magistrat der Stadt Wien - Geschäftsgruppe Stadtplanung. Wien, 1981 (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung; Heft 6)
- MAYER, Wolfgang: *Der Linienwall*. Wien: Wiener Stadt- und Landesarchiv, 1986
- MAYER, Wolfgang: *Städtebauliche Entwicklung Wiens bis 1945, Ausstellung der Geschäftsgruppe Stadtplanung und des Wiener Stadt und Landesarchivs*. Wien: Verein für Geschichte der Stadt Wien, 1979
- MITTRINGER, Kurt: *STEP 05 - Stadtentwicklung Wien 2005*. Wien: Stadtentwicklung, 2005
- PAWLIK, Hans Peter; Slezak Josef Otto: *Wagners Wer für Wien - Gesamtkunstwerk Stadtbahn*. Wien: Slezak, 1999
- PETROVIC, Madelaine: *Der Wiener Gürtel. Wiederentdeckung einer Prachtsraße*. Wien: Brandstätter, 2009
- SCHLÖSS, Erich: *Die Wiener Stadtbahn*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe Planung und Stadtentwicklung, Magistratsabteilung 18 - Stadtstrukturplanung, 1987
- SCHORSKE, Carl: *Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle*. Wien: S. Fischer, 1982
- VEIGL, Christa: *Stadtraum Gürtel*. Wien: Wien: Promedia, 1999
- WAGNER, Otto; ZEDNICEK, Walter: *Otto Wagner*. Wien: Eigenverlag W. Zedlitz, 2002
- ADAM, Hbertus: *Unter den Bögen*. in: *archithese 1.2011*. Sulgen: niggli Verlag, 2011
- ARCH+ Verlag: *Post oil city arch+ 196/197*, Zeitschrift für Architektur und Städtebau. Wien: arch+ Verlag, 2010
- BOERI, Stefano: *Ecllectic atlases. Four possible ways of seeing the city*, in: Daidalos, 1998
- GREGOTTI, Vittorio: *Territory and Architecture (1985)* in: NESBITT, Kate: *Theorizing a new agenda for architecture, an anthropology of architectural theory 1965-1995*. New York: Princeton Architectural Press, 1996
- bunker archeology
- KOVÁRI, Thomas: *Ikone, Cluster, Stadtteil*. in: *archithese 5.2007*. Sulgen: niggli Verlag, 2007

- Abb. 1. Die alte High Line New York  
Quelle: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-1999-2006>;  
abgerufen am 21.11.2010; siehe Seite 12
- Abb. 2. Die alte High Line New York  
Quelle: <http://www.thehighline.org/galleries/images/the-high-line-1999-2006>;  
abgerufen am 21.11.2010; siehe Seite 13
- Abb. 3. Viadukte der Promenade Plantée  
Quelle: <http://8weeksinparis.files.wordpress.com/2010/08/dsc05475.jpg>; abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 14
- Abb. 4. La Coulée Verte, Promenade Plantée  
Quelle: <http://hipparis.com/wp-content/uploads/2009/12/grey-day.jpg>; abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 15
- Abb. 5. High Line New York mit neuer Oberfläche  
Quelle: <http://www.thehighline.org/galleries/images/design-slideshow?page=1>;  
abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 16
- Abb. 6. Oberflächenkonzept der High Line NY  
Quelle: <http://www.designboom.com/cms/images/leeji02/4.jpg>; abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 16
- Abb. 7. Modellfoto des Viadukts in Zürich  
Quelle: [www.em2n.ch](http://www.em2n.ch); abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 17
- Abb. 8. Markthalle im Viadukt von EM2N  
Quelle: [www.em2n.ch](http://www.em2n.ch); abgerufen am 04.12.2011; siehe Seite 18
- Abb. 9. Vindobona, Eigene Grafik nach Vorlage  
Quelle: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vindobona\\_250-300.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vindobona_250-300.svg);  
abgerufen am ; siehe Seite 23
- Abb. 10. Vogelschau der Stadt Wien und Umgebung 1683 von Folbert van Alten-Allen  
Quelle: EISLER, Max: Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes. Wien: Staatsdruckerei, 1919, Tafel XII; siehe Seite 25
- Abb. 11. Ausschnitt des Plans der Stadt Wien und ihrer Vororte im Jahre 1863  
Quelle: EISLER, Max: Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes. Wien: Staatsdruckerei, 1919, Tafel XLVIII; siehe Seite 26
- Abb. 12. Ringstraße mit Parlament, Rathaus, Universität und Burgtheater, um 1888  
Quelle: SCHORSKE, Carl: Wien. Geist und Gesellschaft im Fin de Siècle. Wien: S. Fischer, 1982, S. 68-69; siehe Seite 27
- Abb. 13. Erste Stadtbahnplanungen für Wien  
Eigene Grafik nach Vorlage  
Quelle: KURZ, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Magistrat der Stadt Wien - Geschäftsgruppe Stadtplanung, Wien, 1981 (Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung; Heft 6); siehe Seite 29
- Abb. 14. Pferdetrampway in Wien im Jahre 1882  
Quelle: [http://da.wikipedia.org/wiki/Fil:Horse\\_tramway\\_in\\_vienna\\_1872.jpg](http://da.wikipedia.org/wiki/Fil:Horse_tramway_in_vienna_1872.jpg);  
abgerufen am 15.11.2010 ; siehe Seite 30
- Abb. 15. Querschnitt durch gusseisernes Viadukt  
Quelle: KURZ, Ernst, *ibid*; siehe Seite 31
- Abb. 16. Generalregulierungsplan Wien, Otto Wagner  
Quelle: KURZ, Ernst, *ibid*; siehe Seite 33
- Abb. 17. Gürtelviadukt, Überbrückung der Währinger Straße  
Quelle: GRAF, Otto Antonia: Otto Wagner Band 1. Werk eines Architekten 1860-1902. Wien: Böhlau, 1985, S.152; siehe Seite 35
- Abb. 18. Streckenverlauf der Stadtbahn innerhalb des Wiener Verkehrsnetzes  
Quelle: GERESEGGGER, Heinz; PEINTNER Max; PICHLER Walter: Otto Wagner 1841-1918. Salzburg: Residenzverlag Salzburg, 1964, S. 53; siehe Seite 37
- Abb. 19. Erste Dampflokomotive  
Quelle: <http://www.britannica.com/bps/media-view/3773/1/0/0>; abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 39
- Abb. 20. Dampfschiff Kaiser Franz I., 1831  
Quelle: [http://vgarchiv.orf.at/austria/de/features/rohrbach/fotos/08\\_kundk\\_dampfschiff\\_gr.jpg](http://vgarchiv.orf.at/austria/de/features/rohrbach/fotos/08_kundk_dampfschiff_gr.jpg); abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 39
- Abb. 21. Erster Telegraph von Samuel Morse  
Quelle: <http://www.toptenz.net/wp-content/uploads/2010/08/first-telegraph.jpg>;  
abgerufen am 04.11.2011; siehe Seite 39
- Abb. 22. Erstes Luftschiff, Le Dirigible  
Quelle: [http://www.feenix.com/aviation/samples/b201%201852-Giffard\\_Airship.jpg](http://www.feenix.com/aviation/samples/b201%201852-Giffard_Airship.jpg);  
abgerufen am 06.11.2011; siehe Seite 40
- Abb. 23. Plan der neuen Ringstraße, 1860  
Quelle: <http://free.pages.at/j-orth/planausw.htm>;  
abgerufen am 04.02.2011; siehe Seite 40
- Abb. 24. Weltausstellungsgelände Wien, 1873  
Quelle: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/42/Weltausstellungsgel%C3%A4nde-Wien-1873.jpg>;  
abgerufen am 05.11.2010; siehe Seite 40
- Abb. 25. Diagramm des Großplans, Fassbender  
Quelle: KURZ, Ernst, *ibid*, Titelbild; siehe Seite 41
- Abb. 26. Großplan Wien, Fassbender  
Quelle: KURZ, Ernst, *ibid*; siehe Seite 41
- Abb. 27. Eröffnung der Wiener Stadtbahn  
Quelle: <http://sandoragaly.files.wordpress.com/2011/10/erc3b6ffnung-stadtbahn-wien-18981.jpg>;  
abgerufen am 04.11.2010 ; siehe Seite 41
- Abb. 28. Ford T  
Quelle: <http://www.totalmortgage.com/blog/wp-content/uploads/2010/09/mortgage-rates28-1024x655.jpg>;  
abgerufen am 06.11.2010; siehe Seite 42
- Abb. 29. Plan Voisin, Le Corbusier  
Quelle: [http://www.fondationlecorbusier.fr/CorbuCache/410x480\\_2049\\_1706.jpg](http://www.fondationlecorbusier.fr/CorbuCache/410x480_2049_1706.jpg);  
abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 42
- Abb. 30. Broadacre City, Frank Lloyd Wright  
Quelle: [http://www.medienarchitektur.at/architekturtheorie/broadacre\\_city/content/frank\\_lloyd\\_wright\\_1934-35\\_broadacre\\_city\\_plan\\_model.gif](http://www.medienarchitektur.at/architekturtheorie/broadacre_city/content/frank_lloyd_wright_1934-35_broadacre_city_plan_model.gif);  
abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 42
- Abb. 31. Hauptstadt Berlin, A. und P. Smithson  
Quelle: <http://www.arqred.mx/blog/wp-content/uploads/2009/08/Hauptstadt1.jpg>;  
abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 43
- Abb. 32. Plug-in-City, Archigram  
Quelle: <http://www.hbevol.com/youarethshit/wp-content/uploads/2010/03/pluginicity.jpg>;  
abgerufen am 04.11.2010; siehe Seite 43
- Abb. 33. Personal Transit System Aramis  
Quelle: [http://www.timbouckley.com/blog/images/aramis\\_prt\\_1.jpg](http://www.timbouckley.com/blog/images/aramis_prt_1.jpg);  
abgerufen am 04.10.2011; siehe Seite 44

Abb. 34. Studie, Lower Manhattan Expressway  
Quelle: <http://prints.encore-editions.com/500/0/lower-manchattan-expressway-new-york-city-view-to-williamsburg-bridge-rendering-rudolph.jpg>; abgerufen am 05.11.2010; siehe Seite 44

Abb. 35. Continent-Cities, Yona Friedman  
Quelle: <http://www.tropolism.com/yonafriedman-schulze-felitz-1000x711.jpg>; abgerufen am 07.11.2010; siehe Seite 44

Abb. 36. Magnetschwebbahn Transrapid  
Quelle: <http://china.jonasweiss.de/wp-content/uploads/2011/01/ShanghaiTransrapid3.jpg>; abgerufen am 07.11.2010; siehe Seite 45

Abb. 37. Masdar City, Foster und Partners  
Quelle: [http://c1038.r38.cf3.rackcdn.com/group1/building5400/media/zhbb\\_1064\\_3\\_1000\\_foster\\_mascar\\_3.jpg](http://c1038.r38.cf3.rackcdn.com/group1/building5400/media/zhbb_1064_3_1000_foster_mascar_3.jpg); abgerufen am 21.11.2010; siehe Seite 45

Abb. 38. Cargo Cap, automatisierter Transport  
Quelle: [http://www.cargocap.de/files/cargocap\\_images/CargoCap\\_Halle\\_460.jpg](http://www.cargocap.de/files/cargocap_images/CargoCap_Halle_460.jpg); abgerufen am 21.11.2010; siehe Seite 45

Abb. 39. Eine Timeline. Die Entwicklung des Verkehrs, Eigene Grafik  
Quelle: KURZ, Ernst, *ibid*; siehe Seite 45

Abb. 40. Die städtebauliche Entwicklung Wiens mit Schwerpunkt Verkehr, Eigene Grafiken, erstellt nach: EISLER, Max: *Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes*. Wien: Staatsdruckerei, 1919, Tafeln XLVI - L; CZEIKE, Felix: *Historischer Atlas von Wien*. Wien: Wiener Stadt- und Landesarchiv - Verein für Geschichte der Stadt Wien; [maps.google.com](https://maps.google.com); siehe Seite 45

Abb. 41. Recherchengebiet, bearbeitet  
Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com); abgerufen am 09.05.2011; siehe Seite 50

Abb. 42. Offener Einschnitt der Wientallinie  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am: 12.05.2010; siehe Seite 51

Abb. 43. Galeriebahn der Donaukanallinie  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am: 28.04.2011; siehe Seite 51

Abb. 44. Hochbahn der Gürtellinie  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am: 11.03.2011; siehe Seite 51

Abb. 45. Tiefbahn der Gürtellinie  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 11.03.2011; siehe Seite 51

Abb. 46. Luftbild Wien, bearbeitet  
Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com); abgerufen am 16.10.2011; siehe Seite 51

Abb. 47. Lände trifft auf Autobahnknoten Prater  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 20.10.2011; siehe Seite 52

Abb. 48. Einfahrt nach Wien über A22  
Quelle: [http://da.wikipedia.org/wiki/Fil:A22\\_Floridsdorf.JPG](http://da.wikipedia.org/wiki/Fil:A22_Floridsdorf.JPG); abgerufen am 18.10.2011; siehe Seite 52

Abb. 49. Lazarettgasse trifft auf Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 19.05.2010; siehe Seite 52

Abb. 50. Wien Ausfahrt West  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 12.05.2010; siehe Seite 52

Abb. 51. Wohnhaus mit Café  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 19.05.2010; siehe Seite 64

Abb. 52. Industrie im Norden Wiens  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen

am 15.04.2011; siehe Seite 64

Abb. 53. Fernwärme Wien  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 28.04.2011; siehe Seite 64

Abb. 54. WIFI Wien  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 08.12.2011; siehe Seite 64

Abb. 55. Volksoper  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 08.12.2011; siehe Seite 64

Abb. 56. Kirche Maria am Siege  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 13.01.2012; siehe Seite 64

Abb. 57. Allgemeines Krankenhaus Wien  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 11.03.2011; siehe Seite 64

Abb. 58. Galeriebahn am Donaukanal  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 28.04.2011; siehe Seite 66

Abb. 59. Viadukt-Wohnen über Fahrradweg  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 28.04.2011; siehe Seite 66

Abb. 60. Hochbahn am Döblinger Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 13.12.2009; siehe Seite 66

Abb. 61. Gürtelübergang Michelbeuern  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 11.03.2011; siehe Seite 66

Abb. 62. Hochbahn Nähe Josefstädter Straße  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 11.03.2011; siehe Seite 66

Abb. 63. Hauptbücherei über Haltestelle Burggasse  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 11.03.2011; siehe Seite 66

Abb. 64. Öffnung des Wientals  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 13.05.2010; siehe Seite 66

Abb. 65 - Abb. 85. Fotokatalog Stadtbahn  
Quelle: Eigene Aufnahmen; siehe Seiten 72-79

Abb. 86. Anton-Baumann-Park  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 08.12.2011; siehe Seite 82

Abb. 87. Yppenmarkt  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 12.01.2012; siehe Seite 82

Abb. 88. Uhrlplatz  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 12.01.2012; siehe Seite 82

Abb. 89. Brunnenmarkt  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 12.01.2012; siehe Seite 82

Abb. 90. Stadtwildnis Gaudenzdorfer Gürtel  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 13.05.2010; siehe Seite 82

Abb. 91. U4/U6-Linse  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 13.05.2010; siehe Seite 82

Abb. 92. Hadikpark  
Quelle: Eigene Aufnahme; aufgenommen am 12.05.2010; siehe Seite 82

Abb. 93. Panorama Währinger Straße  
Quelle: Eigene Panoramaaufnahme; aufgenommen am 09.12.2011; siehe Seite 84

Abb. 94. Panorama Ecke Neustiftgasse/Lerchenfelder Gürtel  
Quelle: Eigene Panoramaaufnahme; aufgenommen am 13.01.2012; siehe Seite 84

Abb. 95. Panorama Westbahnhof  
Quelle: Eigene Panoramaaufnahme; aufgenommen am 13.01.2012; siehe Seite 84

Abb. 96. Panorama Gaudenzdorfer Gürtel  
Quelle: Eigene Panoramaaufnahme;

aufgenommen am 13.01.2012; siehe Seite 84

Abb. 97. Panorama Schönbrunn  
Quelle: Eigene Panoramaaufnahme; aufgenommen am 13.01.2012; siehe Seite 84

Abb. 98 - Abb.144. Fotoseite Stadtbahnbögen  
Quelle: Eigene Aufnahmen; siehe Seite 108

Abb. 145. Entwurfsgebiet, bearbeitet  
Quelle: [maps.google.com](https://maps.google.com); abgerufen am 09.05.2011; siehe Seite 119

Abb. 146. Donaukanal bei Friedensbrücke, bearbeitet  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 13.03.2012; siehe Seite 139

Abb. 147. Stadtbahnbögen im Norden, bearbeitet  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 13.03.2012; siehe Seite 147

Abb. 148. Stadtbahnbögen bei Nussdorfer Straße  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 08.03.2012; siehe Seite 155

Abb. 149. Revisionshalle hinter dem AKH Wien, bearbeitet  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 09.03.2012; siehe Seite 165

Abb. 150. Offene Einschnitte am Mariahilfer Gürtel, bearbeitet  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 11.03.2012; siehe Seite 173

Abb. 151. Wientalkanal beim Hadikpark, bearbeitet  
Quelle: [www.bing.com](http://www.bing.com); abgerufen am 11.03.2012; siehe Seite 183

Alle Grafiken in diesem Buch, sofern nicht anders angegeben, stammen vom Autor selbst.