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/).

URBANE TRANSITFORMATION

DIE TRIESTER STRASSE IM WANDEL

DUTKOWSKI DANIEL

DIPLOMARBEIT

URBANE TRANSITFORMATION

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs
unter der Leitung

Univ. Prof. Dipl-Ing. Rudolf Scheuvens
E280/4 Fachbereich Örtliche Raumplanung
Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung

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

Daniel Dutkowski

0625456

Neulerchenfelderstraße 6/25, 1160 Wien

Wien, am 07. Dezember 2012

VORWORT

Stadträume unterliegen einem ständigen Transformationsprozess. Wenn wir in der Stadt unterwegs sind, bemerken wir beispielsweise, dass das eine oder andere Geschäft verschwunden ist, dafür aber ein neues eröffnet hat. Oftmals fahren wir an Baustellen vorbei und bemerken, dass wieder etwas gebaut wird. Durchqueren wir das Labyrinth der Stadt, so nehmen wir immer wieder neue Orte, Bauten und Veränderungen wahr. Diese Transformationsprozesse begleiten uns zumeist alltäglich. Dann gibt es aber auch Transformationsprozesse, welche sich über einen längeren Zeitraum abzeichnen. Diese sind nicht derart leicht wahrnehmbar, weil sie über Jahrzehnte andauern können. Der Wandel einer Straße, wo einst Postkutschen entlang fuhren und sich gesunde Ortskerne und öffentliches Leben entwickelten, hin zu einer stark befahrenen Einfallstraße mit überdimensionalen Einkaufszentren und negativen Auswirkungen auf die Umwelt, ist schwer nachzuvollziehen bzw. wahrzunehmen.

Ich habe mich im Rahmen der Diplomarbeit für die Auseinandersetzung mit der Triester Straße entschieden, da sie genau so einen schwer erfassbaren Stadtraum darstellt. Die Triester Straße ist aus Sicht der Stadtplanung ein spannender Stadtraum, jedoch ohne Perspektive für die zukünftige Entwicklung. Obwohl wahrscheinlich der Großteil der Bevölkerung Wiens und tausende PendlerInnen die Triester Straße kennen, so kennen sie größtenteils nur die Fahrbahn, Ampeln und die beste Geschwindigkeit, um in der grünen Welle von A nach B zu kommen. Auch ist seitens der Politik und Planung ein Interesse an der Aufwertung dieses Stadtraumes vorhanden, jedoch fehlen Ideen, Visionen und Handlungsansätze.

Diese Arbeit hat zur Aufgabe die Triester Straße und den angrenzenden Stadtraum zu lesen und verstehen zu lernen. Das bedeutet eine intensive Auseinandersetzung mit der Geschichte und den Problemen, sowie die Suche nach den Qualitäten und Potentialen des Stadtraumes. Ziel ist es, eine neue Sichtweise auf die Straße aufzuzeigen, Handlungsansätze zu formulieren und eine Grundlage für künftige Planungsprozesse zu erarbeiten. Ich glaube, dass diese Arbeit als Anstoß für künftige Planungsprozesse dienen kann. Denn erst wenn sich die Sichtweise auf die Straße ändert, begreift man vielleicht allmählich, dass sie mehr Potential als ein Transitraum hat.

Meinen Dank möchte ich in erster Linie Prof. Rudolf Scheuvens aussprechen, welcher mich ermutigt hat, sich diesem Thema anzunehmen und mir die Möglichkeit gegeben hat, als Tutor an einem thematisch passenden Projekt mitzuwirken. Seine Ansätze und Ideen waren eine Bereicherung für diese Arbeit. Mein weiterer Dank gilt meinen ArbeitgeberInnen, Dr. Friedrich Nadler und DI Christiane Klerings, welche mir die Freiheiten gegeben haben, sich auch neben der Arbeit mit der Diplomarbeit beschäftigen zu können. Abschließend möchte ich auch meinen (Studien)KollegInnen danken. Danke für den Ideenaustausch und die konstruktive Kritik.

TRANSFORMATION

+ TRANSIT =

TRANSITFORMATION

KURZFASSUNG

Die Triester Straße ist eine wichtige Einfallstraße im Süden Wiens. Der Stadtraum entlang der Straße ist aufgrund des enormen Autoverkehrs von geringer Lebensqualität für die AnrainerInnen geprägt. Als Produkt verschiedener Planungsgenerationen überlagern sich die vielfältigen Transformationsprozesse. Aus Sicht der Stadtentwicklung ist die Triester Straße ein spannender und heterogener Stadtraum. Auch wenn die Triester Straße in Wien und weit über die Grenzen der Stadt bekannt ist, so weiß man aus Sicht der Stadtplanung heute relativ wenig über die Straße.

Diese Arbeit beschreibt die Entwicklung und den Wandel der Triester Straße. Im Vordergrund steht die Frage: Wie soll bzw. kann sich die Triester Straße und der angrenzende Stadtraum zukünftig weiterentwickeln? Durch die Auseinandersetzung mit den Menschen vor Ort, Lebenswelten, Wahrnehmungen und der Geschichte des Ortes entsteht eine neue Sichtweise und ein neues Verständnis für den Stadtraum der Triester Straße. Differenzierte Entwurfsmaßstäbe und eine Vielfalt an Methoden, Instrumenten und Werkzeugen erfassen und vermitteln die komplexen Zusammenhänge. Es scheint notwendig, sich von der rein verkehrsplanerischen Perspektive zu lösen und den Raum als soziale Schnittstelle unterschiedlicher NutzerInnen mit unterschiedlichen Anforderungen an den Raum zu begreifen.

Es wird ein Bild der Straße vermittelt, welches die fehlende Gestaltungs- und Nutzungsqualität der Straße sowohl als Defizit, als auch als Chance aufzeigt. Das Ziel dieser Arbeit ist es, neue Prozesse und Denkweisen im Bezug auf die Straße anzuregen und das Bewusstsein und die Wahrnehmung für den öffentlichen Raum zu schärfen. Dieses Dokument hat die Aufgabe der Vermittlung und gibt einen Handlungsrahmen für zukünftige Entwicklungen und Planungen vor, um die Straße und ihre angrenzenden Stadträume aus der Anonymität herauszulösen.

ABSTRACT

The Triester Straße is an important radial highway in the south of Vienna. The urban fabric along the street is characterized by a low life quality for the local community caused by the enormous car traffic. As a product of different generations of planning, manifold transformation processes are overlaying. The Triester Straße is an exciting and heterogenous urban fabric from the point of view of city development. Even though the Triester Straße is known in Vienna itself and over the citys' borders, little is known about the street from a city planning perspective.

This paper describes the development and change of the Triester Straße. In the foreground stands the question: How should respectively can the Triester Straße and the neighbouring urban fabric develop in the future? Through engaging with the local people, living environment, perceptions and the history of the place a new perception and a new understanding for the urban fabric of the Triester Straße develops. Differentiated design scales and a variety of methods and instruments capture and communicate the complex connections. It seems to be necessary to part from a perspective that is purely that of traffic planning and understand the space as a social intersection between various users with different requirements.

A picture of the street, which identifies the missing design- and usabilityqualities of the street as both a deficit and a chance, is being communicated. The aim of this paper is to initiate new processes and ways of thinking in relation to the street und to raise the awareness for the public space. This document has the task of mediation and describes a scope of action for future developments and planning to break down the street and neighbouring urban fabrics from anonymity.

INHALT

01 EINLEITUNG 13
TRIESTER STRASSE 14
AUFGABENSTELLUNG 24
TRANS[IT]FORMATION *25*
AUFBAU DER ARBEIT *26*

02 RAUM & PLANUNG 29
RAUMVERSTÄNDNIS 32
RAUM - BEVOR ES DIE RAUMPLANUNG GAB *32*
RAUM ALS BESCHREIBUNGS- UND STEUERUNGSEBENE KOMPLEXER SOZIALER PROZESSE *33*
PLANUNGSVERSTÄNDNIS 38
PLANUNGSTHEORETISCHER EXKURS *39*
DIE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEM BESTAND *40*

03 BEDEUTUNG DER STRASSE 45
LEBENSADER 50
STRASSE DER EINHEIT UND IDENTITÄT 54

04 TRANSFORMATION 59
VERKEHRSREVOLUTION 62
ALS DAS AUTOMOBIL KAM *63*
WANDEL DER TRIESTER STRASSE *64*
VERBINDUNG 70
ÖFFENTLICHER RAUM 88
STADTRAUM 102
HANDEL 120

05 HANDLUNGSRÄUME 137
ENTDECKEN 143
ERMÖGLICHEN 146
NUTZUNGSVIELFALT ERMÖGLICHEN *148*
BEZUG HERSTELLEN *150*
UMSTIEG ERLEICHTERN *152*
IMPULSE SETZEN *154*
ERLEBEN 158
PLANUNG ALS DIALOG 159

06 PLÄDOYER FÜR WANDEL 163

07 ANHANG 167
LITERATURVERZEICHNIS 168
ONLINEQUELLEN 172
ABBILDUNGSVERZEICHNIS 173

DER VORGANG DER ENTDECKUNG BESTEHT NICHT DARIN, DAS NEUE ZU SUCHEN, SONDERN ***DAS VORHANDENE MIT ANDEREN AUGEN ZU SEHEN***

- Marcel Proust -

KENNEN SIE DIE TRIESTER STRASSE?

01

EINLEITUNG

Es gibt viele Straßen in Wien. Aber Einfall- bzw. Ausfallstraßen gibt es nur wenige. Eine davon ist die Triester Straße. Sie führt vom Matzleinsdorfer Platz über den Wienerberg in den Süden. Für viele PendlerInnen bildet die Triester Straße eine tägliche Transitroute und eröffnet den Weg nach Wien. Grundsätzlich sind Einfallstraßen nichts Schlechtes. Jedoch sind diese oftmals durch hohe Verkehrsstärken gekennzeichnet, welche in weiterer Folge zu städtebaulichen und ökologischen Problemen führen können.

Diese negativen Einflüssen auf die umgebenden Stadträume und deren BewohnerInnen sind aus Sicht der Stadtplanung besonders interessant, da sie nicht der Vorstellung von Stadt entsprechen.

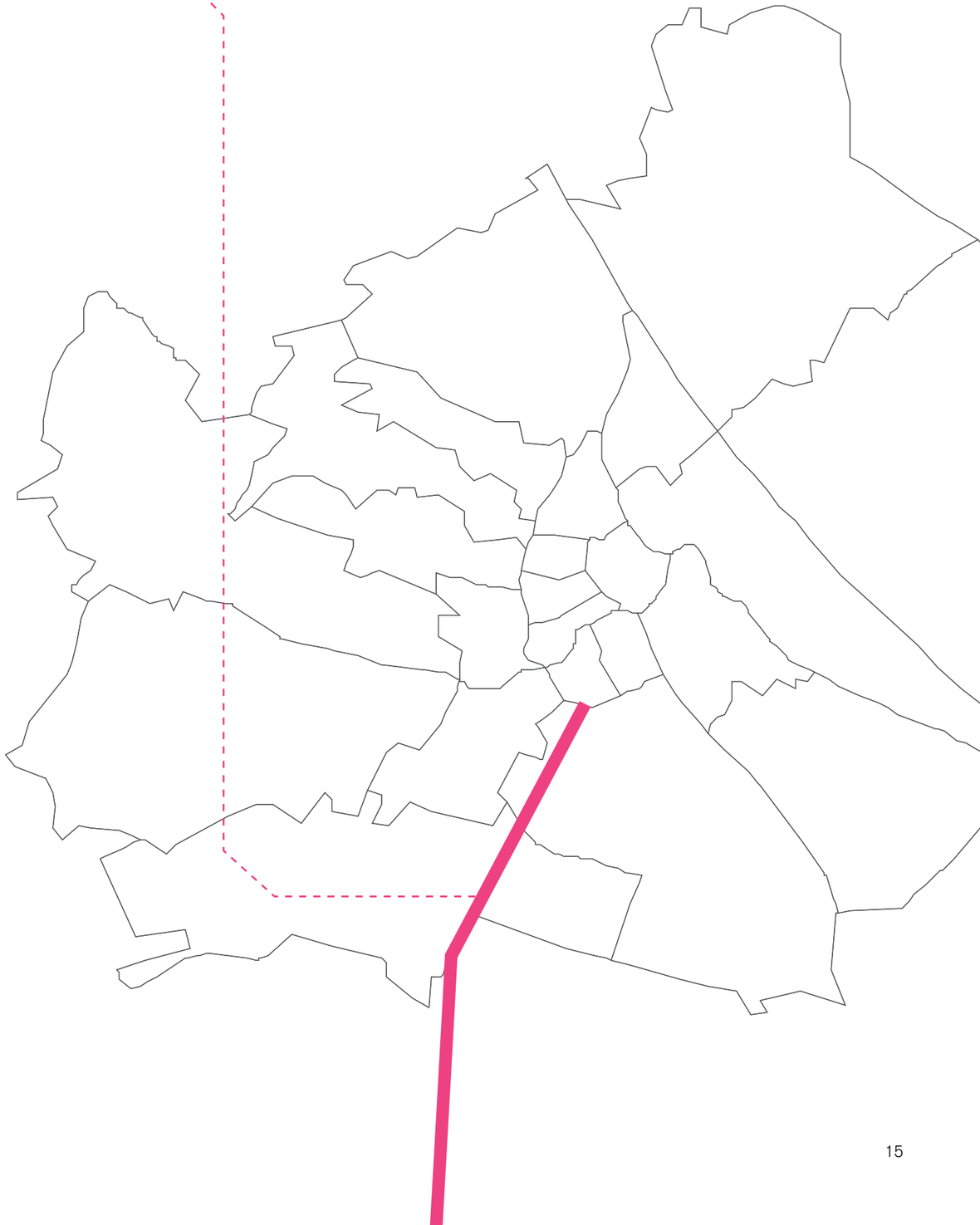
TRIESTER STRASSE

„Die Stadt beginnt auf der Straße."[1] In Städten machen die Straßen den Großteil des öffentlichen Raums aus. Wenn wir unsere Wohnung verlassen, landen wir auf der Straße. Sie stellt für uns die Verbindung zu anderen Orten dar, dabei begegnen wir anonym unterschiedlichsten Menschen. *„Straßen sind die Transporteure des städtischen Lebens. Sie bewegen, sie verbinden, sie handeln, sie kommunizieren, sie manifestieren. Entlang der Straße lässt sich erleben und begreifen, was die Gegenwart der Stadt ausmacht."*[2] Eine Stadt ohne Straßen wäre keine Stadt. Es gibt jedoch unterschiedliche Ausprägungen von Straßen: beispielsweise Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Einbahnen oder stark befahrene Autobahnen. Straßen für die unterschiedlichsten Anforderungen und NutzerInnengruppen. Seit der Erfindung des Automobils und des immer weiter ansteigenden Motorisierungsgrades werden Straßen kontinuierlich ausgebaut. Der autogerechte Umbau der Städte sorgte dafür, dass Straßen oft mit negativen Aspekten, wie beispielsweise Stau, Lärm, Dreck, Flächenverbrauch und schlechter Luft, in Zusammenhang gebracht werden. Aus Sicht einer „gesunden" Stadt gilt es diesen Entwicklungen entgegenzuwirken.

Auf der Triester Straße beginnt für viele die Stadt auf der Straße. Als eine der Einfallstraßen Wiens bildet sie das südliche Einfahrtstor in die Stadt Wien. Die Triester Straße, die erst 1883 ihren heutigen Namen erhielt, war bereits zur Zeit des Römischen Reichs eine wichtige Verbindung in den Süden. Im Mittelalter entwickelte sie sich zur einer wichtigen Fernhandelsstraße, die immer weiter ausgebaut wurde und zur Zeit der Donaumonarchie bis zum Hafens Wiens über den Semmering nach Triest führte.

Die Triester Straße, Teil der ehemaligen Bundesstraße B17, erstreckt sich heute vom Matzleinsdorfer Platz Richtung Süden. Dabei verläuft sie zunächst durch den 10. Bezirk auf die Höhe des Wienerbergs und von dort hinab in den 23. Bezirk bis an die Stadtgrenze Wiens. Die bis zu dreispurig ausgebaute Einfallstraße ist heutzutage ein *„merkwürdig anmutender, ambivalenter Raum"*[3]. Kaum ein anderer Straßenname wie der der Triester Straße wird in den lokalen Medien derartig oft mit Autoverkehr und Stau in Verbindung gebracht. Ihre Kapazitätsgrenze hat die Straße schon längst erreicht, wie die täglich vorprogrammierten Staus aufzeigen. Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg war die Triester Straße zwischen Wien und Wiener Neustadt als eine der am stärksten belasteten Bundesstraßen Österreichs bekannt.[4] Heutzutage quälen sich, auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt zwischen der Wiener Kernstadt und der südlichen Agglomeration Wiens, rund *70.000 Fahrzeuge*[5] - das bedeutet weit über 70.000 Personen - täglich auf der Triester Straße. Sie zählt dadurch zu den Spitzenreitern punkto Verkehrsbelastung im Süden Wiens und dem Umfeld. Die hohe Verkehrsbelastung zeigt jedoch auch

1 Krasny (2011): 8.
2 Krasny (2011): 8.
3 TU Wien (2011): 14.
4 Vgl. ASFINAG (2012): 39f.
5 MA 18 (2005): 6.



die Wichtigkeit der Triester Straße auf und prägt ihre heutige Bedeutung als wichtige Einfallstraße und Transitraum im Süden Wiens. Für viele AutofahrerInnen hat die Straße eine unverzichtbare Verbindungsfunktion und für die Stadt Wien und das Wiener Umland ist die Triester Straße eine stets dagewesene Lebensader.

Die heute Form und Gestalt der Triester Straße ist auf vielfältige Transformationsprozesse zurückzuführen. Die Modernisierung unserer Gesellschaft und die damit verbundenen Urbanisierungsprozesse mit dem funktionalen Städtebau haben ihre Spuren hinterlassen, welche nicht immer mit positiven Effekten für die urbane Lebensqualität verbunden waren. Der „autogerechte" Umbau der Städte und die Errichtung monofunktionaler Wohnviertel haben dazu geführt, dass Wohnhöfe des „Roten Wiens", verödete Erdgeschoßzonen, großflächige Einkaufszentren, Erholungsgebiete, Gewerbe- und Industriestandorte, gründerzeitliche Stadtquartiere und Tankstellen abwechselnd das Stadtbild der Triester Straße prägen.[6] Insgesamt vermittelt der Stadtraum entlang der Triester Straße einen ungeplanten, chaotischen, unübersichtlichen und anonymen Eindruck, wo die Konturen von Stadt, Urbanität und Land verschwimmen.

Der Stadtraum entlang der Triester Straße ist aufgrund des enormen Autoverkehrs von geringer Lebensqualität für die AnrainerInnen geprägt. Als Produkt verschiedener Planungsgenerationen überlagern sich die vielfältigen Einflüsse und erzeugen das Typische, das die Triester Straße heutzutage ausmacht. In diesem Fall ist das Typische der Verkehr - die einzige spürbare und wahrnehmbare Konstante. Für die BewohnerInnen entlang der Triester Straße und für die Stadt ist das jedoch nicht zufriedenstellend. Durch die hohen Verkehrsstärken leiden die angrenzenden Stadträume. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs führen zur Verdrängungsprozessen. Die „stärkeren" VerkehrsteilnehmerInnen, in diesem Fall die AutofahrerInnen, verdrängen andere VerkehrsteilnehmerInnen und erschweren alternative Nutzungen entlang der Straße. Der gesamte Stadtraum ist auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Deutlich wird dieser Zustand durch die großflächigen Stellplätze, unzählige Ein- und Ausfahrten vor den Einkaufszentren, Gewerbeanlagen und die langen fußläufigen Distanzen.

Aus Sicht der Stadtentwicklung ist die Triester Straße ein spannender, heterogener und interessanter Stadtraum. Auch wenn die Triester Straße in Wien und weit über die Grenzen der Stadt bekannt ist, so weiß man relativ wenig über die Straße, die seit Jahrhunderten existiert. Statistiken, Kataster der Nutzungen, Parzellen und Eigentumsverhältnisse reichen in diesem Fall nicht aus, um die Straße zu verstehen. Es handelt sich um einen Stadtraum ohne Perspektive und wie viele andere Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen hat die Triester Straße einen verwechselbaren Charakter. *„Mit den Standorten des ehemaligen Eisring's Süd wie auch jenem hochbelasteten Standort der ehemaligen Raffinerie Vösendorf sind allerdings auch Standortpotenziale vorhanden, deren Aktivierung zu wichtigen Impulsen der Entwicklung des gesamten Stadtraumes werden können."*[7] Trans[it]formation beschreibt die Entwicklung und den Wandel der Triester Straße und zeigt die Potentiale und Qualitäten, sowie die Probleme des vom Autoverkehr dominierten Stadtraumes auf. Der Verkehr hat die Straße geprägt und wird auch in Zukunft eine tragende Rolle bei der Entwicklung des Stadtraumes spielen. Die Triester Straße ist eine wichtige Straße, hat jedoch eine andere Qualität verdient.

6 Vgl. TU Wien (2011): 14.
7 TU Wien (2011): 14.

WICHTIGE

EINFALLSTRASSEN

WIENS

Täglich pendeln morgens und abends

418.000

nach Wien hinein und zurück. Reiht man diese Anzahl an Autos hintereinander, so ergibt dies eine Blechschlange, die so lange wie die Strecke London-Wien ist.

An den Stadträndern entstanden in den vergangenen Jahrzehnten zahlreiche überdimensionale Einkaufszentren und der klassische Nahversorger rückte an die Peripherie. 51 Prozent der Einzelhandelsflächen liegen in Gegenden, die nur mit dem Auto erreichbar sind. Die Shopping City Süd verursacht alleine jährlich 300 Millionen Pkw-Kilometer.

- Vgl. Profil (Ausgabe Nr. 20 am 14. Mai 2012) -
- Planungsgemeinschaft-Ost (2011) -

Die Straße ist lang und grauslich. Gesäumt von alten Puffs, die teilweise schon abgebrannt sind. Schmutzig kommt sie mir vor. ***Eine unsympathische Straße, wenn es so etwas überhaupt gibt.*** [Corina / w / 24]

Eine unfreundliche, große Durchzugsstraße. Geschäfte gibt es keine, nur ein paar Beisln, Laufhäuser und den Sochor. ***Nicht sehr aufregend.*** *Ich bin kein Fan der Triester Straße.* [Nikolaus / m / 27]

Etwas heruntergekommen. *Laut, verkehrsstark, bunt gemischt, alt, hoch, neu, niedrig, schrill. Grau und schräg. Besonders schräg ist der Abschnitt zwischen der Autobahnauffahrt und der SCS mit den abwechselnden Strukturen: niedrige Bebauung, dazwischen immer wieder ein Puff, Werkstätten, Motorradclub, dann wieder eine Tankstelle und dann kommen schon die riesigen Strukturen: OBI, usw...* [Markus / m / 33]

Die Triester Straße ist für mich eine ***leblose Durchzugsstraße, um von Wien in die SCS zu kommen****. Industrie angesiedelt.. Autohändler ... Vielleicht ist sie sogar, ich möchte nicht sagen unnötig, aber ich mein die Autobahn ist ja auch gleich dort.* ***Für die dort lebenden Menschen ist der Autoverkehr sicher eine Belastung,*** *weil die Autobahn dort parallel verläuft.* [Florian / m / 24]

Autobahn, *die durch die Stadt geht ,obwohl es ein kontrolliertes Slum ist.* [Rudi / m / 33]

Die ***Südausfahrt*** *aus Wien mit einer hohen Luftverschmutzung und viel Lärm.* [Martin / m / 41]

Laut und viel Verkehr. ***Wenn es ruhig ist, dann ist es schon fast unheimlich.*** [Dagma / w / 65]

Stark befahrene Südausfahrt. Führt 6 spurig durch den Grüngürtel. ***In der Nacht und am Wochenende wird gerast. Das hört man ewig weit*** [Christine / w / 54]

„UM DIE STRASSE ZU VERSTEHEN MÜSSEN WIR VERSTEHEN **WIE SICH VON IHREN EINWOHNERINNEN WAHRGENOMMEN WIRD“**

- Kevin Lynch // Das Bild Der Stadt-

Eine Hauptverkehrsachse in Wien Richtung SCS, neben der Autobahn. Mein Tipp: ***Am besten durchfahren.***
[Matthias / m / 35]

Leer. Es ist nix los. Nur Autoabgase: es stinkt, es ist unangenehm und laut. Die Häuser sind aufgrund der Abgase und des Staubs alle dreckig. Ich kann mir nicht vorstellen direkt an der Straße zu wohnen. Man findet auch keine Geschäfte. Im Baumax kann man auch kein Brot und keine Butter kaufen. Nichts befindet sich in der Nähe. ***Die Straße ist wie eine Autobahn nur von Häusern umgeben.*** *Wenn man mit dem Auto unterwegs ist, dann gibt es keine interessanten Blickfänger oder Orientierungspunkte. Man sollte einen Brunnen oder etwas Ähnliches aufstellen.*
[Ewa / w / 50]

Eine vier- bis sechsspurige Straße. Historisch relevant mit der Spinnerin am Kreuz als Höhepunkt. Aber sehr laut, betrieblich durchwachsen, im Sinne von einerseits Betriebe, die man nur auf der Triester Straße findet, andererseits solche, die völlig fehl am Platz sind. ***Schade drum****.* [Stefan / m / 44]

WIE WÜRDEN SIE EINER PERSON, DIE NOCH NIE HIER WAR, DIE TRIESTER STRASSE BESCHREIBEN **?**

Die Triester Straße ist für jeden Wienbesucher, ob er Wien kennt oder nicht, einfach als Triester Straße zu erkennen, weil sie geht den Hügel rauf und den Hügel runter und so viele Hügel gibt es in Wien nicht. *Sie ist einfach eine der breitesten Straßen in ganz Wien. Geht quer durch die Stadt raus nach Süden der Sonne entgegen.* [Arthur / m / 25]

Ich finde eben die Triester Straße ist vom Matzleinsdorfer Platz bis zur Stadtgrenze eine ***sehr schöne belebte Straße*** *mit vielen Grünflächen (Wienerberg, Golfclub,..). Aber ab der Stadtgrenze ist sie nur noch eine Transitroute. Große Industriegebiete, Mega-Puff auf einer Seite, Autohändler und viele Bauunternehmen. Ich finde aber, dass dort auch schöne Bauten hinkommen sollten.*
[Nicole / m / 22]

Einfahrtsstraße mit viel Verkehr, die direkt ins Zentrum führt. ***Optisch schön und notwendig für die Stadt. Auch wenn uns der Verkehr nicht zusagt.***
[Peter / m / 69]

[Vorname / Geschlecht / Alter]

WÜSTE

ANGST

INKOGNITO

VERWAHRLOST

KURIOS

SÜDAUSFAHRT

BARRIERE

TRIST

SCHRÄG

DIE TRIESTER STRASSE IN EINEM **WORT**

LAUT

LEBLOS

GEMISCHT

LANG

TRIEST

VERNÜNFTIG

NICHT IDEAL

NIX

AUFGABENSTELLUNG

Bei der Auseinandersetzung mit der Triester Straße stellen sich etliche Fragen: Was ist das Besondere an der Straße? Was macht die Straße aus? Welche Qualitäten und Potentiale verbergen sich hinter dem Straßenlärm und wie geht man mit den vorhandenen Problemen um? Jedoch drängt sich eine grundsätzliche Frage in den Vordergrund: Wie soll bzw. kann sich die Triester Straße und der angrenzende Stadtraum zukünftig weiterentwickeln? Denn eines ist klar: Die vorhandenen Pläne, Statistiken und technischen Grundlagen reichen für eine tragfähige Planung nicht aus. Eine künftige Attraktivierung der Triester Straße setzt eine intensive Auseinandersetzung mit dem Raum voraus. *„Jede städtische Planung macht eine Analyse des Betrachtungsgebietes erforderlich, sie ist die Grundlage und Begründung jeder städtebaulichen Maßnahme.“*[8] Verborgene aber dennoch vorhandene Potentiale, Qualitäten und Talente der Triester Straße müssen entdeckt und gefördert werden. Die Analyse der Triester Straße hinsichtlich der Prozesse, welche der Straße ihren heutigen Charakter verliehen haben, die Einbettung in den großräumigen Kontext und das Aufzeigen der Missstände, Fehlentwicklungen, sowie der Qualitäten und Potentiale liefern eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Stadtraumes.[9] Die Triester Straße ist aufgrund ihrer Heterogenität ein spannendes Untersuchungsgebiet, aber keine leicht lesbarer Stadtraum.

Dieser Ansatz setzt die bereits erwähnte Auseinandersetzung mit dem Ort voraus. Die Triester Straße muss aus einem neuen Blickwinkel heraus betrachtet werden, aber *„Neues muss man sehen lernen. Und dieses muss man wollen“*[10], *„um neue Raumrealitäten nicht durch ‚alte Brillen‘ zu betrachten.“*[11] Eine umfassende Planung wäre der falsche Ansatz. Es benötigt in erster Linie eine neue Sichtweise auf die Triester Straße und ihre alten Strukturen. Das Rad muss nicht neu erfunden werden. Vielmehr soll das Vorhandene aktiviert und darauf aufgebaut werden. Die festgefahrenen Strukturen sind zu hinterfragen, um den Weg für neue Entwicklungen zu schaffen. Das schließt auch unsere Vorstellung von Stadt und Urbanität ein. Die zukünftige Entwicklung von urbanen Strukturen ist nicht selbstverständlich und muss deshalb ebenfalls ständig hinterfragt werden.

8 Schwalbach (2009): 9.
9 Vgl. Schwalbach (2009): 7.
10 Bormann, et al. (2005): 11.
11 Seggern, et al. (2008): 47.

TRANS[IT]FORMATION

Diese Arbeit lernt den Raum zu lesen und zeigt einen differenzierten Entwurfsprozess auf. Durch die Auseinandersetzung mit den Menschen vor Ort, Lebenswelten, Wahrnehmungen und der Geschichte des Ortes entsteht eine neue Sichtweise und ein neues Verständnis für den Stadtraum der Triester Straße. Differenzierte Entwurfsmaßstäbe und eine Vielfalt an Methoden, Instrumenten und Werkzeugen sollen die komplexen Zusammenhänge der Triester Straße erfassen, darstellen und vermitteln. Es scheint notwendig, sich von der rein verkehrsplanerischen Perspektive zu lösen und den Raum als soziale Schnittstelle unterschiedlicher NutzerInnen mit unterschiedlichen Anforderungen an den Raum zu begreifen. Dieser kreative Prozess erlaubt, in Form einer urbanen Entdeckungsreise, den Raum verstehen zu lernen und aufbauend darauf, Ideen zu erarbeiten und Strategien für die zukünftige Entwicklung aufzuzeigen.

„Trans[it]formation“ hat nicht den Anspruch einer detaillierten Planung, da dies im vorliegenden Kontext nicht möglich ist. Vielmehr geht es darum, *„planerische Voraussetzungen zur Integration vieler Einzelentwicklungen“*[12] bereitzustellen. *„Dabei geht es nicht mehr um gestalterische oder räumliche End-Lösung, sondern darum, Möglichkeitsräume auszugestalten, die beides besitzen: das Besondere, Charakteristische, Unverwechselbare und Allgemeine, Zukunftsoffene, Weiterinterpretier- und entwickelbare. Kein ‚anything goes‘, aber auch kein: ‚so wirds‘.“*[13] Diese Arbeit ist nicht als abgeschlossener

12 Schwalbach (2009): 10.
13 Bormann, et al. (2005): 42.

Prozess zu sehen, sondern als Anstoß für weitere fortlaufende Prozesse. Ziel der Arbeit ist es, dem Stadtraum der Triester Straße wieder eine urbane Qualität zu verleihen und die Straße als öffentlichen Raum wiederzuentdecken.

Dieser Zugang erfordert auch eine gewisse Planungsflexiblität. *„Es geht darum, nicht nur trotz steigender, sondern genau mit zunehmenden Komplexitäten, Unvorhersagbarkeiten und Relationalitäten von Raum in kreativer Weise handeln zu können und, ungeachtet aller Unschärfen darin auch ein Ganzes zu erkennen.“*[14] Denn auch diese Arbeit wird die zukünftige Entwicklung der Triester Straße nicht vordefinieren können. Sie kann aber auf Basis der Erkenntnisse, Handlungsansätze aufzeigen, welche Freiheiten für künftige Entwicklungsprozesse ermöglichen.

AUFBAU DER ARBEIT

Der erste Teil der Arbeit beinhaltet eine Einführung in das Raum- und Planungsverständnis. Die Klärung der Begriffe „Raum“ und „Planung“ ist wichtig, um den Stadtraum der Triester Straße lesen und verstehen zu können. Da diese Begriffe heutzutage inflationär verwendet werden, werden für grundlegende Fragen wie beispielsweise „Was ist Raum?“ und „Was ist die Aufgabe der Raumplanung“ Antworten gesucht.

Das folgende Kapitel - Bedeutung der Straße - beschäftigt sich mit der Geschichte der Triester Straße, welche mehrere Jahrhunderte alt ist. In der Geschichte der Straße, die einst bis nach Triest führte, lassen sich die Qualitäten und Potentiale erkennen, welche heutzutage vom Verkehr überschattet werden. Ihre Grundbedeutung wird sichtbar gemacht, um auf den vorhandenen Wertigkeiten aufbauen zu können.

Aufbauend auf den Erkenntnissen, widmet sich das Kapitel - Transformation - der heutigen Situation der Triester Straße. Es stellt sich die Frage: Hat die Triester Straße ihre Bedeutung verloren oder hat sich diese nur gewandelt - Bedeutungswandel oder Bedeutungsverlust? Als erstes wird die Rolle des Verkehrs bei der Entwicklung von Städten und der Triester Straße behandelt. Weiters wird anhand von vier Themenbereichen, welche aus dem vorangegangenen Kapitel abgeleitet wurden, ein Bild der heutigen Triester Straße aufgezeigt. Besonderes Augenmerk in dieser Arbeit liegt dabei auf dem am stärksten befahrenen Abschnitt zwischen der Wiener Kernstadt und der südlichen Agglomeration Wiens.

Das Kapitel - Handlungsräume - widmet sich der künftigen Entwicklung der Straße. Aufbauend auf der Analyse der heutigen Triester Straße werden die Erkenntnisse zusammengefasst und ein Strategiekonzept für die künftige Entwicklung der Triester Straße erarbeitet. Es werden fünft Leitthemen benannt, welche jeweils der Frage, wie der Triester Straße wieder ein menschlichen Maßstab verliehen werden kann, nachgehen.

Im letzen Kapitel - Plädoyer für Wandel - werden abschließende Gedanken zum Wandel der Triester Straße und dem Zweck dieser Arbeit angeführt.

14 Seggern, et al. (2008): 47.

02

RAUM & PLANUNG

Der Begriff des Raumes wird oftmals verwendet. So gibt es beispielsweise den sozialen, öffentlichen, politisch-geografischen, kulturellen oder den gebauten Raum. Eine Straße kann möglicherweise gleichzeitig ein Transitraum, Konsumraum, urbaner Raum und vieles mehr sein. In unserem Sprachgebrauch wird Raum als etwas selbstverständlich Gegebenes verwendet. Jedoch kursieren in unterschiedlichen Wissenschaften unterschiedliche und zum Teil unpräzise Raumbegriffe. Überlegungen zum Terminus Raum gibt es viel länger als das Arbeits- und Forschungsfeld der Raumplanung selbst. Denn während sich das Feld der Mathematik, Physik und Philosophie schon seit geraumer Zeit mit diesem Begriff befassen, wird der Begriff in der Raumplanung erst seit einigen Jahren intensiv diskutiert und theoretisch reflektiert. Die Klärung des Raumbegriffes ist vor der Auseinandersetzung mit dem Ort der Triester Straße von Bedeutung, um den Stadtraum lesen und verstehen zu können.

WAS IST RAUM?

WER MACHT RAUM?

WIE ENTSTEHT RAUM?

KANN STADT GEPLANT WERDEN?

WAS IST DIE AUFGABE DER RAUMPLANUNG?

RAUMVERSTÄNDNIS

RAUM - BEVOR ES DIE RAUMPLANUNG GAB

Eine grundlegende Überlegung zum Raum entstand durch Isaac Newton (1643-1727) mit seinem Konzept des „absoluten“ Raumes. Seine Theorie hatte seiner Zeit starke wissenschaftsimmanente Gründe und war die Grundlage für die klassische Mechanik. Newton nahm Raum als *„unendlich, homogenen und unabhängig von Körpern“*[15] existierenden Raum an. Veranschaulichen lässt sich der absolute Raum beispielsweise mit der Vorstellung eines „Behälters“ oder einer „Schachtel“. Albert Einstein benutzte für die Raumvorstellung das Wort „container“. Diese Trennung zwischen „Raum“ und „Objekten“ ermöglichte die Annahme von „leeren“ Räumen. Also Räumen, die auch dann existieren, wenn sie leer sind oder beliebig mit Menschen, Dingen oder Eigenschaften gefüllt werden. Diese unabhängige Existenz des Raumes bezeichnet Läpple als „Behälter-Raum“-Konzept. In der Raumdiskussion hat sich jedoch noch eine zweite Raumvorstellung herausgebildet. Im Gegensatz zum Konzept des absoluten Raumes geht die Raumvorstellung von G.W. Leibniz davon aus, dass dem Raum keine eigene Existenz zukomme, *„sondern er sei ein System von Lagerelationen gleichzeitig existierender materieller Objekte“*[16]. Raum ist demnach *„ohne körperliche Objekte nicht denkbar“*[17] und kann nicht leer sein. Erst durch die relationale Anordnung und die Beziehungsverhältnisse zwischen den Objekten entsteht Raum. Deshalb stehen Beziehungs- und Handlungsaspekte in diesem Konzept im Vordergrund, jedoch werden räumlich strukturierende Ordnungen vernachlässigt. Diese Raumauffassung wird als „relativistisches“ Raumverständnis bezeichnet.[18] [19] [20]

15 ARL (2005): 831.
16 ARL (2005): 832.
17 Läpple (1991): 38.
18 Vgl. Dünne, Günzel (2006): 24.
19 Vgl. Läpple (1991): 38f.
20 Vgl. ARL (2005): 831f.

Mit der Relativitätstheorie hat Albert Einstein der Raumauffassung des absoluten Raumes den theoretischen Nährboden entzogen. Durch die Wiedervereinigung von „Raum“ und „Zeit“ hat Einstein die unabhängige Existenz eines Raumes aufgehoben. Für ihn spielen die Bezugssysteme im Raum eine wesentliche Rolle. Norbert Elias hat diesen Aspekt wie folgt verdeutlicht: *„Jede Veränderung im ‚Raum‘ ist eine Veränderung in der ‚Zeit‘, jede Veränderung in der ‚Zeit‘ ist eine Veränderung im ‚Raum‘. Man lasse sich nicht durch die Annahme irreführen, man könne ‚im Raum‘ stillsitzen, während ‚die Zeit‘ vergeht: man selbst ist es, der dabei älter wird. […] Die Veränderung mag langsam sein, aber man verändert sich kontinuierlich ‚in Raum und Zeit‘ - als ein Mensch, der älter und älter wird, als Teil einer sich verändernden Gesellschaft, als Bewohner der sich rastlos bewegenden Erde.“*[21] Nichtsdestotrotz zeigen sich die Grenzen physikalischer oder mathematischer Raumkonzepte, wenn es darum geht gesellschaftliche Phänomene zu erklären. Laut Läpple lässt sich *„weder der gesellschaftliche Bedingungs- und Entwicklungszusammenhang, der diese Raumstruktur hervorgebracht hat […], noch die gesellschaftlichen Funktionen der einzelnen Raumelemente und die gesellschaftlichen Beziehungen […] im Rahmen dieser Betrachtungsweise erfassen.“*[22] Um Räume aus ihrem gesellschaftlichen Zusammenhängen heraus erklären zu können bedarf es somit eines weiteren Raumkonzeptes. Eines, das die gesellschaftlichen Kräfte, welche der Raumstruktur eine Form verleihen, miteinbezieht.[23]

RAUM ALS BESCHREIBUNGS- UND STEUERUNGSEBENE KOMPLEXER SOZIALER PROZESSE

Es war die Zeit der sechziger und siebziger Jahre als die Krise der Stadt proklamiert wurde. *„Diese Krise lässt sich auf vielfältige Aspekte der Modernisierung der Gesellschaft zurückführen, die mit dem Urbanisierungsprozess und dem funktionalen Städtebau der Nachkriegszeit verknüpft waren; der ‚autogerechte‘ Umbau der Städte, die Errichtung von anonymen Wohnblockzonen in den Vorstädten, die City-Expansion und damit verbunden die Vertreibung von Teilen der Bevölkerung aus den Innenstädten, die Zerstörung einer lebendigen Alltagswelt mit ihren sozialen Netzen, die Normierung der Gesellschaft, die in den uniformen Wohnzonen ihren Ausdruck fand.“*[24] Der scheinbar unaufhaltsame Urbanisierungsprozess des 19. Jahrhunderts verwischte die Grenzen zwischen Stadt und Land. Abgesehen von der Bedeutung der Stadt als Verwaltungsraum, war es nicht mehr möglich zu sagen, wo sie anfängt und wo sie aufhört. In Folge der Industrialisierung waren in Städten die Lebensbedingungen für Menschen zunehmend unerträglich geworden. In den überbevölkerten Städten sorgten Umweltverschmutzung, harte Arbeitsbedingungen, geringe Löhne und unzureichende Infrastruktur für ein Umdenken in der Stadtentwicklung.

Unter der Federführung von Le Corbusier, wurde in den 1930er Jahren die „Charta von Athen“ verabschiedet. Als funktionales Stadtkonzept sollte sie als Lösungsansatz und zur Verbesserung der Lebensqualität dienen. Die Charta von Athen sieht eine starke Funktionstrennung in die vier Funktionen

21 Elias (1984): 74.
22 Läpple (1991): 41.
23 Vgl. Läpple (1991): 39ff.
24 Schmid (2005): 31.

Wohnen, Arbeiten, Erholung und Fortbewegung vor.[25] *„Die Stadt wird den Charakter eines im voraus durchdachten Unternehmens annehmen, das den strengen Regeln eines allgemeinen Plans unterworfen ist […] Den Erfordernissen der Region untergeordnet, dazu bestimmt, die vier Schlüsselfunktionen einzunehmen, wird die Stadt nicht mehr als ordnungslose Resultat zufälliger Initiativen sein.“*[26] Dieses Konzept spiegelt die damalige Vorstellung von Stadt und Planung wieder. Über Jahrzehnte galt sie als anzustrebendes Ideal des Städtebaus.

In den Nachkriegsjahrzehnten wurde die funktionale Stadt zur Wirklichkeit und mit ihr wurden die Nachteile des Konzeptes deutlich. Mit der eingehenden Funktionstrennung wurden das kleinteilige Gefüge der Stadt aufgebrochen, der motorisierte Individualverkehr stieg stark an und Innenstädte verödeten. Dies führte zur Auflösung der urbanen Lebendigkeit. Gleichzeitig konnte die Stadtplanung ohne Lösungsansätze auf die Probleme nicht angemessen reagieren. 40 Jahre nach der Krise der Stadt fragt Läpple: *„Ist die ‚Krise der Stadt' möglicherweise vor allem eine Krise des Denkens über die Stadt und damit auch eine Krise gegenwärtiger Stadtplanung und Stadtpolitik?“*[27]

---

*„**Le Corbusier was a good architect but a catastrophic urbanist**, who prevented us from thinking about the city as a place where different groups can meet, where they may be in conflict but also form alliances, and where they participate in a collective oeuvre.“*

- Henri Lefèbvre -

Henri Lefèbvre, ein Pionier der Raumsoziologie, hinterfragt die damaligen Zustände. Wie kann man über die Stadt nachdenken, mitsamt allen Problemen, mit denen wir konfrontiert sind, ohne über den Raum nachzudenken, welchen sie einnimmt?[28] Lefèbvre formuliert eine Theorie zur „Produktion des Raumes“ und fordert: *„Es geht nicht darum die Dinge im Raum zu betrachten, sondern den Raum selbst als soziales Produkt zu analysieren und die in der Produktion des Raumes enthaltenen sozialen Verhältnisse aufzudecken.“*[29] Damit wurde der Grundstein für eine weitreichende Diskussion gelegt. Das daraus wahrscheinlich wichtigste Ergebnis ist, dass Raum ein soziales Produkt ist oder wie Lefèbvre formuliert: *„(Social) space is a (social) product“*[30]. Sein Raumverständnis ist eines, das den materiellen und den mentalen Aspekt des Raumes in Verbindung bringt. Er geht von drei Raumdimensionen aus: der materiellen, mentalen und sozialen Dimension. Die materielle Dimension ist der wahrgenommene Raum (räumliche Praxis), die mentale Dimension ist der konzipierte Raum (Repräsentation des Raumes) und die soziale Dimension ist der gelebte oder erlebte Raum (Räume der Repräsentation). Raum wird zugleich wahrgenommen, konzipiert und erlebt.[31] Für ihn sind Räume gesellschaftlich produzierte, das heißt soziale, Räume. Jede Gesellschaft erzeugt ihren jeweils spezifischen Raum.[32]

25 Vgl. Hilpert (1984).
26 Hilpert (1984): 161.
27 Läpple (2003): 4.
28 Vgl. Lefèbvre (1974).
29 Schmid (2005): 204.
30 Lefèbvre (1991, orig. 1974): 30.
31 Vgl. Schmid (2005).
32 Vgl. Lefèbvre (1991, orig. 1974): 31.

„WENN SICH EINE GESELLSCHAFT VERÄNDERT UND STRUKTURELLE TRANSFORMATIONEN DURCHLÄUFT, SCHLÄGT SICH DAS NOTWENDIGERWEISE AUCH IN DEN NEUEN RÄUMLICHEN STRUKTUREN NIEDER.“

- Martin Wentz -

Für Martina Löw öffnete sich durch die Loslösung vom Behälter-Denken *„der Weg für die Vorstellung vieler Räume […], die gleichzeitig das Denken und Handeln von Menschen […] beeinflussen.“*[33] Löw versteht Räume als *„relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten.“*[34] Einerseits besteht Raum aus materiellen Gütern und andererseits bilden Menschen den Raum mit. Das bedeutet, dass die Qualität des Raumes nicht alleine durch die Form geprägt wird, sondern Räume ebenfalls durch das Handeln geschaffen werden. Handlungen sind aber von ökonomischen, rechtlichen, kulturellen sozialen und den bereits erwähnten räumlichen Strukturen abhängig. Räume strukturieren Handlungen, das bedeutet, dass diese Handlungen sowohl ermöglichen als auch begrenzen. Die Strukturen der Gesellschaft zeigen sich in ihrer räumlichen Anordnung wieder.[35] *„So ist Raum zeitgleich eine Kollektion von Dingen und Objekten sowie von Werkzeugen und Werkzeuggebrauch. Er ist das, was Handeln möglich macht und Feld der Handlung selbst.“*[36]

33 Ebd.: 9f.
34 Ebd.: 63.
35 Vgl. ebd.: 63f.
36 Löw, Steets, Stötzer (2008): 54.

*„Mit gezielten, **kleinteiligen Eingriffen an strategisch wichtiger Stelle** im Stadtgeflecht soll dem Organismus Stadt zu neuer Kraft verholfen werden. Sinnvollerweise haben wir uns auch im Städtebau **von der Total-Operation zu mikrochirurgischen Eingriffen** perfektioniert, stets allerdings das Ganze, die Stadt in ihrer Vielschichtigkeit der Räume und ihrer Nutzer[Innen], vor Augen.“*

- Martin Wentz -

Pierre Bourdieu wirft einen weiteren Aspekt in der Raumdiskussion auf. Seine Theorie des sozialen Raumes ist die räumliche Verortung sozialer Unterschiede. Bourdieu unterscheidet zwei Arten von Kapitalsorten: ökonomisches Kapital (Güter, etc.) und kulturelles Kapital (Bildung, etc.). Abhängig vom vorhandenen Kapital werden die gesellschaftlichen AkteurInnen im sozialen Raum positioniert. Bourdieu formuliert dies folgendermaßen: *„die darin vorfindlichen Akteure, Gruppen oder Institutionen um so mehr gemeinsame Merkmale aufweisen, je näher sie zueinander in diesem Raum sind; um so weniger, je ferner sie sich sind. Die räumlichen Distanzen auf dem Papier koinzidieren mit sozialen Distanzen.“*[37] Besonders starke Formen der räumlichen Ungleichheit zeigen sich beispielsweise in „Ghettos“ oder „Gated Communities“ dann, wenn die Konzentration verstörende Dimensionen annimmt. Aneignung von Raum ist ein ständiger Verteilungskampf, wodurch sich die gesellschaftlichen Unterschiede im Raum abbilden. Das Raumkonzept verdeutlicht das wechselseitige Verhältnis zwischen sozialem und physischem Raum.[38]

Zwar sind es in erster Linie AkteurInnen, wie ArchitektInnen und PlanerInnen, die dem Raum eine materiell-physische Gestalt verleihen, jedoch entsteht Raum erst durch die Menschen, die sich dort aufhalten und diesen nutzen. *„Insgesamt ist der Raum ein Ort, mit dem man etwas macht. So wird zum Beispiel die Straße, die der Urbanismus geometrisch festlegt, durch die Gehenden in einen Raum verwandelt.“*[39] Mit der Trennung von materiellem und mentalem Raum entstand eine neue Sichtweise des Raumes, welche aus dem *„gesellschaftlichen Herstellungs-, Verwendungs- und Aneignungszusammenhang seines materiellen Substrats zu erklären [ist]. Seinen gesellschaftlichen Charakter entfaltet er allerdings erst im Kontext der gesellschaftlichen Praxis der Menschen, die in ihm leben, ihn nutzen und ihn reproduzieren.“*[40] Erst die Menschen machen Raum zu dem, was wir alle täglich sehen, hören, riechen und fühlen.

37 Bourdieu (1992): 139.
38 Vgl. Bourdieu, in Dünne, Günzel (2006).
39 Michael de Certeau, in Dünne, Günzel (2006): 345.
40 Läpple (1991): 43.

PLANUNGSVERSTÄNDNIS

Genau wie Räume, bewegt sich auch die planerische Praxis im Spannungsfeld zwischen materiellen, ökonomischen, politischen, kulturellen und sozialen Perspektiven. Diese Feststellung macht das Arbeits- und Forschungsfeld der Raumplanung zu einer herausfordernden Aufgabe.[41] Es existieren unterschiedlichste Anforderungen und Interessen verschiedenster AkteurInnen an den Raum. Die Raumplanung, als interdisziplinäres Arbeitsfeld, muss auf diese vielfältigen Anforderungen eingehen und darauf aufbauend Konzepte, Handlungsanweisungen und Lösungsvorschläge für die räumliche Entwicklung erarbeiten und die damit verbundenen Prozesse begleiten.[42] Besonders in Städten, wo aufgrund der hohen Dichte speziell viele unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinandertreffen, zeigen sich die Probleme und aber auch die Qualitäten von Städten.

„Aufgabe und Ziel der Raumplanung ist es, unterschiedliche Anforderungen, Konflikte und Chancen im Raum zu analysieren und darauf aufbauend Konzepte, ***Lösungswege und Strategien aufzuzeigen sowie deren Umsetzung zu begleiten.*** *“*

- TU Dortmund // Studienführer Raumplanung -

Die Stadt ist ein komplexes Gefüge. Sie ist ein Spiegel der Gesellschaft und die Verräumlichung von unterschiedlichen Interessen, Prozessen und ideologischen Modellen. So wie sich eine Gesellschaft im Laufe der Zeit wandelt, wandelt sich auch die Stadt. Das bedeutet, dass sich auch das Arbeits- und Forschungsfeld der Stadtplanung und Stadtentwicklung, wie das Planungs- und Forschungsobjekt „Raum“, im Wandel befindet. Grundlegende Fragen und Zugänge zur Zukunft von Stadt und Urbanität müssen deshalb immer wieder aufs Neue hinterfragt werden.[43]

41 Vgl. ARL (2005): 835ff.
42 Vgl. TU Dortmund (2007): 3.
43 Vgl. TU Wien (2011): 6.

PLANUNGSTHEORETISCHER EXKURS

Ein altes Planungsverständnis ging davon aus, dass sich Raum mithilfe technischer und normativer Regelungen objektiv und gesamtheitlich planen ließe. Damals wurden PlanerInnen als ExpertInnen angesehen, welche die technische und künstlerische Verbesserung von Städten alleine inne hatten. Während der industriellen Revolution entwickelten sich und wuchsen die Städte nahezu ungeplant. Zunehmend komplexere Aufgaben, Fehlentwicklungen und funktionale Defizite führten dazu, dass sich die damaligen raumplandenen Disziplinen mit dem Ende der 1970er Jahren von der Vorstellung verabschieden mussten, dass sich Räume umfassend und vollständig mit Prognosen und präzisen Planungen vorherbestimmen ließen. Das Rollenverständnis des Stadtplaners änderte sich: *„Er war nicht länger der aller Kritik erhobene Stadtbaumeister, sondern ein rational arbeitender Ingenieur, der eine genaue Diagnose der Stadt vornimmt und anschließend planerische Maßnahmen für deren Entwicklung bestimmt.“*[44] Für die Qualität der Städte änderte sich dennoch wenig. Auch wenn im vorhinein Probleme und Ziele analysiert und darauf aufbauend Entscheidungshilfen erarbeitet wurden, bedeutete dies nicht, dass auch gute Entwürfe und Planungen entstanden. Ungebremstes Wirtschaftswachstum, der zunehmende Motorisierungsgrad und der technische Fortschritt bedeutete für die Stadtentwicklung vorallem Stadterweiterung. *„Architekten und Städteplaner der Moderne griffen bewußt die Konzepte des Fordismus und die Techniken des Taylorismus auf, den Weg der großen Stückzahl sowie die funktionale Segmentierung der Inhalte und Arbeitsschritte.“*[45] Die Stadtplanung war wissenschaftlich geprägt. Städte wurden unter technischen Aspekten wissenschaftlich analysiert. Weiterhin standen langfristige und flächendeckende Projekte auf der planerischen Tagesordnung. Die funktional nach Wohnen, Arbeit und Freizeit zonierte Stadt wurde zur führenden Theorie des Städtebaues. Wissenschaftliche Regeln im Zusammenhang mit dem autogerechten Ausbau der Städte ließen *„Wohn-, Produktions-, Dienstleistungs-, und Vergnügungsghettos mit dazwischenliegenden Verkehrswüsten“*[46] entstehen.[47] [48] [49] [50]

Grundsätzlich ging das damalige Planungsverständnis davon aus, dass sich gesellschaftliche Probleme durch Städtebau lösen ließen. Jedoch wird mit dieser Denkweise die Komplexität der Stadt unterschätzt. Gesellschaftliche Prozesse lassen sich durch Städtebau nicht gestalten. Denn Städte sind viel zu komplex und widersprüchlich, als dass man sie genauestens durchplanen könnte.[51]

44 Schwalbach (2009): 10.
45 Wentz (2000): 12.
46 Ebd.
47 Vgl. Seggern, et al. (2008): 72.
48 Vgl. Scheuvens: 33ff.
49 Vgl. Schwalbach (2009): 10.
50 Vgl. Wentz (2000): 12.
51 Vgl. Schwalbach (2009): 10.

DIE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEM BESTAND

Mit der Krise der Industriegesellschaft und dem Wandel zu einer modernen Informationsgesellschaft wurde die Kritik an der Stadtentwicklung zunehmend lauter. Wirtschaftliche, soziale und ökologische Probleme verursachten schrumpfende Städte, Umweltprobleme und Armut. Städte spiegeln die gesellschaftlichen Entwicklungen wieder. Durch den Wandel der Gesellschaft verändert sich auch die städtische Struktur. Die zunehmende Unzufriedenheit in der Stadt verstärkte die postindustrielle dezentrale Stadtlandschaft. Außerhalb der Stadtzentren verdichtete sich die suburbane Agglomeration entlang der Verkehrswege.[52] *„Dies ist der Tiefpunkt einer gewollten städtebaulichen Idee und Entwicklung und nicht das Zufallsprodukt undifferenzierter pragmatischer Entscheidungen."*[53] Um diesen unerwünschten Entwicklungen entgegenzuwirken, setzte ein Paradigmenwechsel ein. Die Auseinandersetzung mit bestehenden Stadtstrukturen rückte in den Vordergrund. Bis heute ist dies eine wesentliche Aufgabe der Stadtplanung. *„Vor allem in Europa befasst sich die Stadtplanung immer weniger mit der Bestimmung quantitativer Zuwächse, sondern zunehmend mit der Pflege und der Anpassung bestehender Stadtstrukturen."*[54]

Anstatt mit großflächigen und exakt durchgeplanten Konzepten, müssen mit gezielten und kleinteiligen Eingriffen in der urbanen Struktur Prozesse angeregt werden. Dabei darf die Eingliederung in das Gesamtbild der Stadt mit ihren vielfältigen Räumen und NutzerInnen nicht vernachlässigt werden.[55] Die Stadt muss als ein Prozess, der sich in ständiger Transformation befindet, verstanden werden. Dieser Zugang setzt eine intensive Auseinandersetzung mit den bestehenden Strukturen voraus. Ältere Planungstheorien haben durch ihren Städtebau die Struktur der Stadt geprägt und enthalten Spuren *„vieler Generationen und ihrer Denkweisen."*[56] Weiters ist Raum multidimensional und beschränkt sich nicht nur auf die physischen Bestandteile, sondern integriert auch geschichtliche, kulturelle, ästhetische, ökonomische und soziale Dimensionen in sich.[57] Das Typische eines Raumes wird sichtbar, wenn sich diese Einflussgrößen überlagern.[58] Diese Einflüsse auf den Raum müssen betrachtet werden, um diesen verstehen zu können.

Die Auseinandersetzung bzw. das Lesen eines Ortes ist Teil des Planung- und Entwurfsprozesses und eröffnet neue Sichtweisen auf alte Strukturen. Grundsätzlich erfordert jeder Planungsprozess einen guten Überblick über die vor Ort vorhandenen Qualitäten. Damit ist jedoch nicht eine einfache Stärken-Schwächen-Analyse gemeint. Es gilt einen Einblick in die vorhanden Milieus, Lebenswelten, Werte, Talente, Aktivitäten und Initiativen zu erhalten und ein anschauliches Bild der Entwicklungsmöglichkeiten zu erarbeiten.[59] Räume müssen nicht im Zuge einer Planung neu erfunden werden. Es geht darum auf dem Vorhandenen aufzubauen und die Qualitäten und Potentiale zu nutzen, also Räume neu zu entdecken. Mit Ideen, Visionen, Leitbildern und Szenarien werden neue Entwicklungen angeregt. *„Innovations- und*

52 Vgl. Wentz (2000): 12f.
53 Wentz (2000): 13.
54 Schwalbach (2009): 9.
55 Vgl Wentz (2009): 13.
56 Schwalbach (2009): 7.
57 Vgl. Seggern, et al. (2008): 37.
58 Vgl. Schwalbach (2009): 7ff.
59 Vgl. TU Wien (2011): 10.

„DIE AUFGABE DER STADTPLANUNG BESTEHT [...] DARIN, ***EINEN RAHMEN ZU LIEFERN, INNERHALB DESSEN SICH DIE STADT FREI UND EIGENDYNAMISCH ENTFALTEN KANN."***

- Martin Wentz // Die kompakte Stadt S.15 -

Risikobereitschaft gepaart mit dem Mut, unbekanntes Terrain zu erkunden, dem Vertrauen in die jeweiligen Kräfte und Kompetenzen sowie großer Hartnäckigkeit im Verfolgen der einem gesetzten Erkenntnis- und Entwurfsziele bilden die wichtigsten Erfolgsvoraussetzungen für das Erreichen von wissenschaftlichen und gestalterischen Durchbrüchen."[60]

Auch wenn mittlerweile klar ist, dass eine Planung zuerst eine Auseinandersetzung mit den bestehenden Strukturen benötigt, stellt sich die grundsätzliche Frage, ob die Weiterentwicklung des Bestands tatsächlich planbar ist und die Analyse der Ausgangsbedingungen die urbane Entwicklung vorausbestimmen kann.[61] Städte und ihre Räume lassen sich nicht durchplanen oder verordnen. Vielmehr geht es um das Schaffen von Möglichkeitsräumen, Strategien und Perspektiven. Die Vielfalt und Mehrdimensionalität des Begriffes „Raum" erfordert dynamische offene Planungsansätze. Die Stadtplanung kann diese anregen und moderieren.

60 Krull (2007).
61 Vgl. Schwalbach (2009): 9.

”

DAS LESEN EINES ORTES ***ERÖFFNET NEUE SICHTWEISEN AUF BESTEHENDE STRUKTUREN*** *- ES GILT DIE VOR ORT VORHANDENEN POTENTIALE UND QUALITÄTEN ZU ENTDECKEN UND* ***NEUE PERSPEKTIVEN UND MÖGLICHKEITSRÄUME ZU SCHAFFEN***

“

UM DIE BEDEUTUNG DER STRASSE ZU ERKENNEN,
MUSS MAN ZURÜCK ZU DEN ANFÄNGEN

03

BEDEUTUNG DER STRASSE

Bei der Auseinandersetzung mit der Triester Straße ist ihre lange Geschichte nicht zu vernachlässigen. Die Zeit prägte die Straße und ihren Stadtraum seit Jahrhunderten. In der Geschichte finden sich die Grundbedeutung und die Qualitäten der Straße wieder, welche heutzutage aufgrund des vielen Verkehrs und der zahlreichen Transformationsprozesse auf den ersten Blick nur schwer erkennbar sind. Es war die Zeit der Fuhrwerke und Kutschen, die das Straßenbild der Fernhandelsstraße in den Süden prägten - als eine Postkutsche noch gute drei Wochen von Wien nach Triest unterwegs war.

„Jede Straße erzählt eine Geschichte vom menschlichen Streben: dem Streben nach Profit, nach dem Sieg in der Schlacht, nach Entdeckung und Abenteuer, nach Überleben und Entwicklung oder nach günstigen Lebensumständen. Jeder Weg spiegelt unseren Wunsch wider, voranzukommen und miteinander verbunden zu sein. Jeder der schon einmal von einer besseren Straße profitiert hat- von einer kürzeren Strecke, einer reibungsloseren und sichereren Fahrt-, kann bezeugen, wie wichtig gute Straßen sind.“[62]

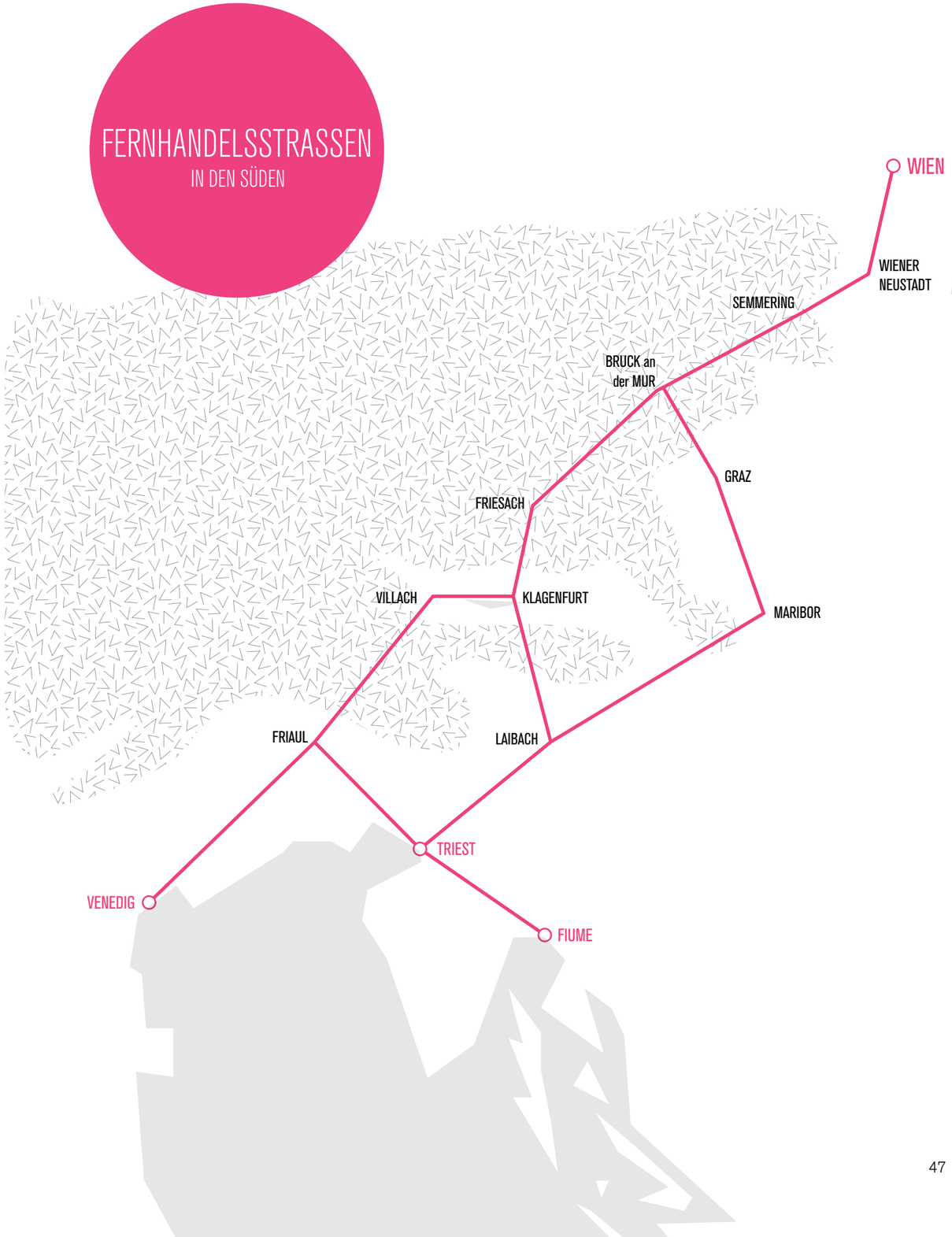
Wie viele andere Straßen hat auch die Triester Straße eine Geschichte, welche sich heute noch in ihrem Namen widerspiegelt. Der Ursprung und Grundstein für den heutigen Verlauf der Triester Straße findet sich bereits zur Zeit des römischen Reiches. Damals verlief eine wichtige Ausfallroute von Wien in den Süden. Die alte Römerstraße fand ihr Ende in Scarabantia, dem heutigen Sopron. Im Mittelalter erhielt die Triester Straße ihre Bedeutung als wichtige Fernverkehrs- und Handelsstraße. Sie führte von Wien über den Semmering durch die Steiermark und Kärnten bis in das italienische Venetien. Unter Karl VI wurde im Jahr 1711 bis 1740 die damals schlecht befestigte Straße zu einer der wichtigsten Fernhandelsstraßen der Donaumonarchie ausgebaut. Mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes verfolgte Karl VI die Stärkung des Ansehens und der Macht des Staates, die Förderung der Wirtschaft zur Verbesserung der Lage der StaatsbürgerInnen und die Erleichterung des Reisens.[63] Die Triester Straße wurde zur Verbindung der Donaumetropole Wien mit dem einzigem Seehafen des Habsburgerreiches in Triest. Im 18. und 19. Jahrhundert war der Name „Triester Straße“ für den ganzen Straßenzug von Wien über den Semmering, Graz und Laibach nach Triest üblich.[64] [65]

*„In einem noch zu definierenden prozessualen Vorgehen kann **das Vorhandene fruchtbar gemacht und (darin) etwas Neues erfunden werden**, das unmittelbar mit dem Vorhandenen zusammenhängt.“*

- Werner Seggern -

Die Auseinandersetzung mit der ursprünglichen Bedeutung der Triester Straße ist wichtig, um die Entwicklung der Straße verstehen zu können. Heutzutage gelingt es nur schwer den wahren Sinn der Straße, mit all ihren undurchsichtigen Entwicklungen zu entdecken. Deshalb bedarf es eines anderen Blickwinkels auf die Triester Straße, ohne dem heute anzutreffenden Straßenlärm. Die Geschichte der Triester Straße gibt Aufschluss über deren Bedeutung und dem originalen Wesen der Straße.

62 Conover (2010): 9.
63 Vgl. Helmedach (2002): 69.
64 Vgl. http://www.austriasites.com (letzter Zugriff am 11. März 2012)
65 Vgl. Helmedach (2002): 113.



EINE STRASSE, KAUM GEKRÜMMT, LÄUFT DURCH DEN ORT. VON DER ALTEN REICHSHAUPTSTADT WIEN NACH SÜDEN ZU DEN HAFENSTÄDTEN TRIEST UND VENEDIG: DIE „REICHSSTRASSE“, HEUTE B17 BEZEICHNET. ***SEIT ALTERSHER LEBENSADER DES RAUMES UND DAMIT AUCH UNSERER GEMEINDE. OBWOHL DEN ORT IN ZWEI HÄLFTEN SPALTEND, BRACHTE DIE STRASSE FÜR ALLE, DIE SICH IHR ANVERTRAUTEN, DEN NÖTIGEN LEBENSUNTERHALT.*** *DEN KAUFLEUTEN UND HÄNDLERN, WIE DEN FAHRENDEN GESELLEN UND ORTSANSÄSSIGEN GASTWIRTEN. DIE POSTREITER BENÜTZTEN SIE EBENSO WIE DIE REISENDEN KÜNSTLER UND KAISER. JE NACH WETTERLAGE WECHSELTEN DIE STRASSENVERHÄLTNISSE. ZEITWEISE WAREN FUHRWERKE, PFERDE UND MENSCHEN IN STAUBWOLKEN GEHÜLLT. EIN GLÜCK, DASS ES HIER EIN BRAUHAUS GAB. NACH REGENGÜSSEN WIEDER BLIEB SO MANCHER WAGEN IM MORAST STECKEN. AUFMERKSAME ANRAINER ENTDECKTEN DIES SCHNELL UND BARGEN IHN UMGEHEND. DIESE HILFELEISTUNG LIESS SO MANCHEN GULDEN IN DIE TASCHEN DER NEUDORFER RUTSCHEN.* ***DAS WOHLERGEHEN DER ORTSBEWOHNER HING OFTMALS VON „IHRER“ STRASSE AB, DIE GERADEZU ZU IHRER SCHICKSALSSTRASSE WURDE!***

- www.wiener-neudorf.gv.at -

LEBENSADER

Die Triester Straße war seit Beginn ihres Ursprungs eine der wichtigsten Fernhandelsrouten in Europa. Sie war seit ihrer Entstehung die Verbindung bedeutender Handelsmetropolen. Ein Großteil aller über Triest importierten Güter fanden sich auf der Triester Straße wieder, wo sie weiter befördert wurden. Über Laibach, Graz, Bruck an der Mur und den Semmering gelangten über die Fernhandelsstraße ca. 15-20% aller importierten Waren aus Triest nach Wien.[66]

Der lebendige Handelsverkehr der Straße brachte Wohlstand nach Wien und in die anderen Handelszentren der Donaumonarchie. Gleichzeitig profitierten die zahlreichen, an der Triester Straße liegenden Dörfer von dem regen Verkehr. Die Fahrt mit dem Fuhrwerk auf der teilweise schlecht befestigten Straße von Wien nach Triest über den Semmering dauerte damals ungefähr drei Wochen. In den Dörfern entlang des beschwerlichen Weges befanden sich Gasthäuser, Übernachtungsmöglichkeiten und Unterkünfte für die Tiere. Für die Dörfer war die Triester Straße von größter Bedeutung, denn sie entwickelte sich zu einer wichtigen Einnahmequelle für die Dorfbewohner. Auch spezialisierte sich das Handwerk in vielen Dörfern, aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse, auf die Reparatur von Fuhrwerken. Die verkehrsgünstige Lage an der Triester Straße machte die Ortschaften attraktiv für die Ansiedlung von Industriegebieten und sorgte für einen Anstieg der Einwohnerzahlen. Die gesamte Ortsentwicklung wurde durch die Lage an der Transitstraße bestimmt.[67] [68] [69]

Aus den historischen Berichten der an der Triester Straße liegenden Gemeinden geht hervor, dass sich das Dorfleben an der Straße konzentriert hat. Die Straße verlief durch die Ortschaften hindurch, wodurch sich Verkehrsknotenpunkte bildeten, welche die Reisenden mit dem Nötigsten versorgten. *„Die günstige Lage des Ortes am Fuße des Semmerings, wo sich ein wichtiger Handelsweg von der Metropole Wien über den Bergstock zieht [...] kam dem Kloster sehr zustatten. Illustre Gäste, vor allem aus Adel und Geistlichkeit, Freunde und Feinde haben den Ort gesehen. Die einen zogen bejubelt von den Bürgern durch den Ort, gasteten auch im Kloster, die anderen bekriegten, plünderten und brandschatzten die Niederlassung.“*[70] Kaufleute, Händler und Gastwirte waren entlang der Straße anzutreffen und Dorfbewohner waren zur Stelle, wenn Fuhrwerke auf den schlechten Straßen stecken blieben. Teilweise wurde sogar der Verlauf der Straße (wie beispielsweise in Kapfenberg) geändert, um die Ansiedlung weiterer Handwerker zu ermöglichen. Außerdem füllten Mautstellen ebenfalls die Gemeindekassen. Immerhin waren täglich ca. 40.000 Pferde zwischen Wien und Triest unterwegs.[71]

66 Vgl. Helmedach (2002): 113f.
67 Vgl. http://www.pfarre-wimpassing.at (letzter Zugriff am 12. März 2012).
68 Vgl. Marktgemeinde Wiener Neudorf (o.J.): 2.
69 Vgl. http://www.spitalamsemmering.com (letzter Zugriff am 12. März 2012).
70 http://www.gloggnitz.at (letzter Zugriff am 12. März 2012).
71 Vgl. Riebe (1936).

„DIE BISHER ZIEMLICH ABGELEGENEN ORTSCHAFTEN** WAREN NUNMEHR WESENTLICH NÄHER **AN TRIEST HERANGERÜCKT.“

- Wilhelm Kaltenstadler -

Die Triester Straße war maßgebend für das Wohlergehen ganzer Ortschaften und deren DorfbewohnerInnen. Durch die Neuanlage der Reichsstraße durch Karl VI wurde aber auch die Wirtschaft und das Straßengewerbe, welche auf den Transitverkehr der vielbefahrenen Straße angewiesen war, vieler Orte hart getroffen.[72] *„Der alte, fast 3000 Jahre lang benutzte ‚Mitterweg‘ – die sogenannte ‚Römerstraße‘ – die durch den Ort führte, wurde aufgelassen. Leibnitz verkümmerte zu einem unbedeutenden Flecken.“*[73] Obwohl die Triester Straße eine Transitstraße war, wurde sie regelrecht zur Lebensader ganzer Ortschaften. Sie ließ lebendige und wirtschaftlich starke Orte entstehen.

72 Vgl. Helmedach (2002).
73 Gert (2005): 3.

DICHTER LASTENVERKEHR AUF DER TRIESTER POSTSTRASSE BEI DER SPINNERIN AM KREUZ UM CA. 1855

Ausschnitt aus dem Aquarell von Rudolf von Alt
1841, Historisches Museum der Stadt Wien

STRASSE DER EINHEIT UND IDENTITÄT

Bereits im Namen der Triester Straße wird der europäische Maßstab der alten Transitstraße deutlich. Noch heute findet sich der Name „Triester Straße“ auf der Ausfallstraße Wiens und in vielen anderen Regionen entlang des damaligen Straßenverlaufes. Eine Triester Straße gibt es heute noch in Graz und es gab sie in Maribor und Laibach (auf slowenisch: Tržaška cesta). In Triest existiert seit 1779 auch eine *„Strada di Vienna“*.[74 75]

Bevor die Straße 1883 ihren heutigen Namen erhielt, war die Route in den Süden auch als Triester Poststraße und Neustädter Poststraße bekannt.[76] Zur Zeit des österreichischen Kaiserreiches hatte sie die Bezeichnung „Triester Reichsstraße“.[77] Durch das Bundesgesetz vom 8. Juli 1921 wurde die Triester Straße zu einer Bundesstraße und nach dem Anschluss Österreichs wurde sie bis 1945 als Teil der Reichsstraße 116 geführt. Von 1949 bis 1971 wurde die Triester Straße auf ihrer gesamten Länge von Wien bis an die italienische Grenze als B17 (Bundesstraße) bezeichnet. Heutzutage hat die ehemalige Fernhandelsstraße, die sich im Laufe der Zeit gewandelt hat, viele Namen: B17, Wiener Neustädter Straße, Kommerzialstraße, Kärntner Straße, Friesacher Straße, Loiblpass Straße, Grazer Straße, Alte Reichsstraße, Leibnitzer Straße, Mariborska cesta, Wiener Straße, uvm. Dennoch spiegelt sich auch in diesen Namen die überregionale Bedeutung der Straße wieder.[78 79 80] Die Überreste des europäischen Maßstabs der historischen Triester Straße finden sich auch entlang der Strecke. So befindet sich beispielsweise das Hotel „Das Triest“ auf der Wiedner Hauptstraße in Wien, wo damals die Triester Straße verlaufen ist. Das Gebäude, wo sich das Hotel heute befindet, war vor über 300 Jahren ein Pferdebahnhof für die Postkutschenverbindung zwischen Wien und Triest.[81] Bei der Einfahrt nach Wien über die Triester Straße konnte man den ersten Blick auf die Stadt von der Anhöhe des Wienerbergs werfen. Hier wurde im 15. Jahrhundert die spätgotische „Spinnerin am Kreuz“ errichtet. An das alte Wahrzeichen, wo Jahrhundertelang Hinrichtungen vollzogen wurden, knüpfen sich zahlreiche Sagen.[82]

Die Triester Straße ist mehr als nur eine Transitstraße. In ihrem Namen wird deutlich von welcher Bedeutung die Straße einst war. Die Triester Straße hat, im Vergleich zu vielen anderen Straßen, eine starke identitässtiftende Bedeutung. *„Über mehrere Länder hinweg spiegelt sich in diesem Namen ein Bewusstsein der Einheit.“*[83]

74 Tomasin (1894): 191.
75 Vgl. Helmedach (2002): 113.
76 Vgl. http://www.wien.gv.at (letzter Zugriff am 12. März 2012).
77 Vgl. Czeike (2004).
78 Vgl. Bundesgesetz vom 8. Juli 1921, betreffend die Bundesstraßen. BGBl. Nr. 387/1921.
79 Vgl. http://www.austriasites.com (letzter Zugriff am 11. März 2012).
80 Vgl. Helmedach (2002).
81 Vgl. http://www.dastriest.at (letzter Zugriff am 10. März 2012).
82 Vgl. Czeicke (2004): 267f.
83 Helmedach (2002): 113.

„NICHT NUR DIE GROSSE FERNHANDELSBEDEUTUNG DIESER STRASSE IST SCHON IM NAMEN DEUTLICH GEWORDEN. ÜBER MEHRERE LÄNDER HINWEG SPIEGELT SICH IN DIESEM NAMEN EIN BEWUSSTSEIN DER EINHEIT.“

- Andreas Helmedach // Das Verkehrswesen als Modernisierungsfaktor -

„IM GEFOLGE VON ETWA 80 RITTERN NÄHRT SICH DER VENUSZUG VON SÜDEN (ÜBER DIE HEUTIGE TRIESTER STRASSE UND WIEDNER HAUPTSTRASSE) DER STADT.“

- Thomas SZABÓ // Die Welt der europäischen Straßen, S. 209 -

FÜR VIELE REISENDE AUS DEM SÜDEN WAR DIE TRIESTER STRASSE DAS EINFAHRSTOR IN DIE STADT

Kuwalsegg
1830, Historisches Museum der Stadt Wien

WANDEL DER TRIESTER STRASSE

04

TRANS FORMATION

Eine Möglichkeit die Triester Straße zu verstehen, besteht darin, sich einen Stadtplan oder eine Landkarte anzusehen. Man erkennt den Verlauf der Straße, die Wegbiegungen und Verbindungen. Dieser Ansatz scheint jedoch nicht ausreichend, da erst die Summe der Aktivitäten, Handlungen und Nutzungen die Identitäten der Straße prägen. Es gilt ein Bild der Auswirkungen des Verkehrs einzufangen und zu analysieren, um auf der erarbeiteten Grundlage städtebauliche Maßnahmen formulieren zu können.

TRANSFORMATION

(lat.), Sprachwissenschaft

UMFORMUNG EINER SATZSTRUKTUR IN EINE ANDERE

UNTER BEIBEHALTUNG DER ***GRUNDBEDEUTUNG***

- Meyers Lexikon -

VERKEHRSREVOLUTION

Die Stadt ist im Wandel. Wien und andere Städte wachsen. Im Zuge der Industrialisierung veränderte sich die Gesellschaft und somit auch das Verständnis von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Mobilität - also auch die städtische Struktur. Die industrielle Revolution und somit der Übergang von einer agrarischen zu einer industriellen Produktionsweise ermöglichte ein rasantes Wachstum von Städten und die Überwindung von großen Distanzen. Konzentrierte sich das urbane Leben über Jahrhunderte in Städten, begann Ende des 19. Jahrhunderts ein Urbanisierungsprozess. Städte sprengten ihre Grenzen und wucherten in ihr Umland aus. Es war nicht mehr möglich zu sagen wo die Stadt anfängt und wo sie aufhörte.

„Seitdem Eisenbahn, Auto und Elektronik die mit der Muskelkraft von Mensch und Tier gesetzten räumlichen Grenzen gesprengt haben, ***dehnt sich die Stadt quasi entfesselt in ihr Umland aus.*** *“*

- Thomas Sieverts // Zwischenstadt, S.13 -

Eine tiefgreifende und bis heute noch spürbare Veränderung der städtischen Struktur erfolgte durch die Funktionstrennung. Die Idee der industriellen Arbeitsteilung und *„Auftrennung von bisher integrierten Tätigkeiten“*[84] wurde von der Stadtentwicklung aufgegriffen und auf das urbane Gefüge umgelegt. *„Die Stadt als arbeitsteilige, funktional organisierte Einheit und das Haus als ‚Maschine zum Leben‘.“*[85] Anstatt Gründerzeitviertel, Blockrandbebauungen mit Gewerbe im Erdgeschoß, kleinteiliger Nutzungen und Funktionsmischung wandelte sich das Konzept der Stadtentwicklung zu einer Funktionstrennung. Durch namenswerte Architekten und Städtebauer wie beispielsweise Le Corbusier und die Charta von Athen wurde in viel größeren Maßstäben gedacht und geplant. Die Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Freizeit wurden räumlich getrennt, die Peripherie wurde stärker ausgebaut und die Distanzen zwischen den einzelnen Nutzungen nahmen zu. Ermöglicht wurde dieser Zustand durch das Automobil. Henry Ford perfektionierte die Arbeitsteilung beim Bau von Automobilen und schuf dadurch die Grundlage für jenes Planungsverständnis.

84 Holzapfel (2012): 26.
85 Holzapfel (2012): 27.

ALS DAS AUTOMOBIL KAM

Als das Automobil kam, hat sich der Typus Straße an sich geändert, womit auch die komplette Transformation der Städte eingeleitet wurde. Zu Beginn des letzten Jahrhunderts wandelte sich das gesamte Straßennetz, zuerst in der Veränderung der Nutzung und in den Rechten, bestimmte Flächen zu nutzen und in weiterer Folge auch in ihrer baulichen Form. Diese Entwicklung beeinflusst bis heute noch die Lebensqualität in Städten und zerstört gewachsene Verbindungen und Nutzungen.[86] Die Grundformen der Städte in Europa waren von ihrer baulichen Form auf eine kleinteilige Kommunikation angelegt. Mit der Zunahme der Anzahl an Automobilen und der Geschwindigkeiten ist diese Qualität vielerorts verloren gegangen. Straßen wurden auf die neuen Geschwindigkeiten ausgelegt. Sie wurden breiter, Gehsteige schmäler, Kreuzungssituationen wurden entfernt und Autos dominierten das Stadtbild, wodurch sich das städtische Leben verändert hat.

Mit dem Automobil ist die Ferne in die Nähe gerückt. Durch die Geschwindigkeiten änderten sich die Distanzen. Begünstigt durch die bereits erwähnte Funktionstrennung wurden fußläufige Distanzen rar. Diese *„Veränderungen zeigen ihre Wirkungen auf der Straße, in den visuellen Zeichen, in veränderten Warenangeboten, in anderen Ansprüchen an den öffentlichen Raum, in neuen Raumnutzungen.“*[87] Der motorisierte Individualverkehr verdrängte den Fußgänger- und Radverkehr zunehmend und verringerte die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. *„Dabei wird oft übersehen, dass die rein materielle Ausstattung und das Gewicht des Autos jede ‚gleichberechtigte Nutzung‘ einer Fläche durch Automobile gemeinsam mit Fußgängern oder Radfahrern unmöglich macht.“*[88] Die Folgen sind eine massive Belastung der Wohnqualität, vor allem aber auch der Gesundheit der Bevölkerung durch Luft- und Lärmemissionen. *„Viele Probleme, die sich im Fokus von Mobilität und Sicherheit ergeben, sind sicher dem Aufeinandertreffen heterogenster Gruppen, Interessen und Zielsetzungen in diesem Raum geschuldet und bisher weitgehend unbefriedigend gelöst.“*[89]

„Die Straße vor dem Haus wird von einer Fläche, die einst Möglichkeiten schuf, zu einer ***Fläche der ständigen Unsicherheit und Belastung.*** *“*

- Helmut Holzapfel // Urbanismus und Verkehr, S. 31 -

Heutzutage haben Autos den öffentlichen Raum aufgefressen. *„In Wien etwa 80 Prozent des Straßenraums. Auf der restlichen Fläche drängeln sich Straßenbahnen, Busse, Radfahrer, Fußgänger.“*[90]

Das Auto ist asozial. Die Förderung des Automobils und die damalige Stadtplanungspolitik haben den BewohnerInnen den sozialen Kontakt durch das Auto verboten. Es entstand eine klare Trennung der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen. Soziale Kontakte, die früher auf den täglichen Wegen geknüpft

86 Vgl. Holzapfel (2012): 32.
87 Krasny (2011): 8.
88 Holzapfel (2012): 31.
89 Ambach, et al. (2007).
90 o.V. (2012): 18.

wurden, wurden seltener. Die durch das Auto geschaffene Anonymität brachte eine neue Form des städtischen Lebens hervor, welche mit vielen negativen Aspekten verbunden ist.

WANDEL DER TRIESTER STRASSE

Die alte Transitstraße war die Verbindung in den Süden zu dem einzigen Hafen der Donaumonarchie und anderen Handelszentren. Aufgrund ihrer Funktion als Fernhandelsstraße fand entlang der Triester Straße ein lebendiger Handelsverkehr statt und brachte Wohlstand nach Wien und in die Dörfer und Städte entlang der Straße. Obwohl die Triester Straße eine Transitstraße war, war sie die Lebensader ganzer Ortschaften und bestimmte auch teilweise die gesamte Ortsentwicklung der angrenzenden Gemeinden. Entlang der Straße entwickelten sich wirtschaftlich starke Orte. Im Namen der Triester Straße wird der europäische Maßstab und die einstige Bedeutung der Straße deutlich: Die Straße der Einheit und Identität. Außerdem war die Triester Straße auch das Einfahrtstor in die Stadt Wien. Vom Wienerberg aus bot sich der erste Blick auf die Stadt.

*„**Die Entwicklung Wiener Neudorfs ist durch seine Lage an der bedeutenden ‚Triester Straße' (B17) bestimmt worden**. Schon 1244 wurde hier eine Mautstelle erwähnt! Der rege Fernverkehr ließ es in der Kassa klingeln,...*

Heutzutage ist die Verkehrsader noch immer eine Transitroute für viele PendlerInnen aus dem Süden. Ihre Bedeutung als Fernhandelsstraße wurde durch den Bau der Autobahn abgelöst. Dennoch befindet sich eines der größten Einkaufszentren Europas (Shopping City Süd - SCS) und viele weitere entlang der Triester Straße. Die gute Anbindung begünstigt die Standorte. Und als eine der wichtigsten Einfallstraßen Wiens bildet sie ein Einfahrtstor, allerdings erblickt man die Stadt schon von Weitem, auch aufgrund der Wienerberg City und ihrer Hochhäuser. Der Verkehr ist für die Entwicklung der Triester Straße maßgebend gewesen, jedoch hat sich der **Maßstab der Straße verändert**.

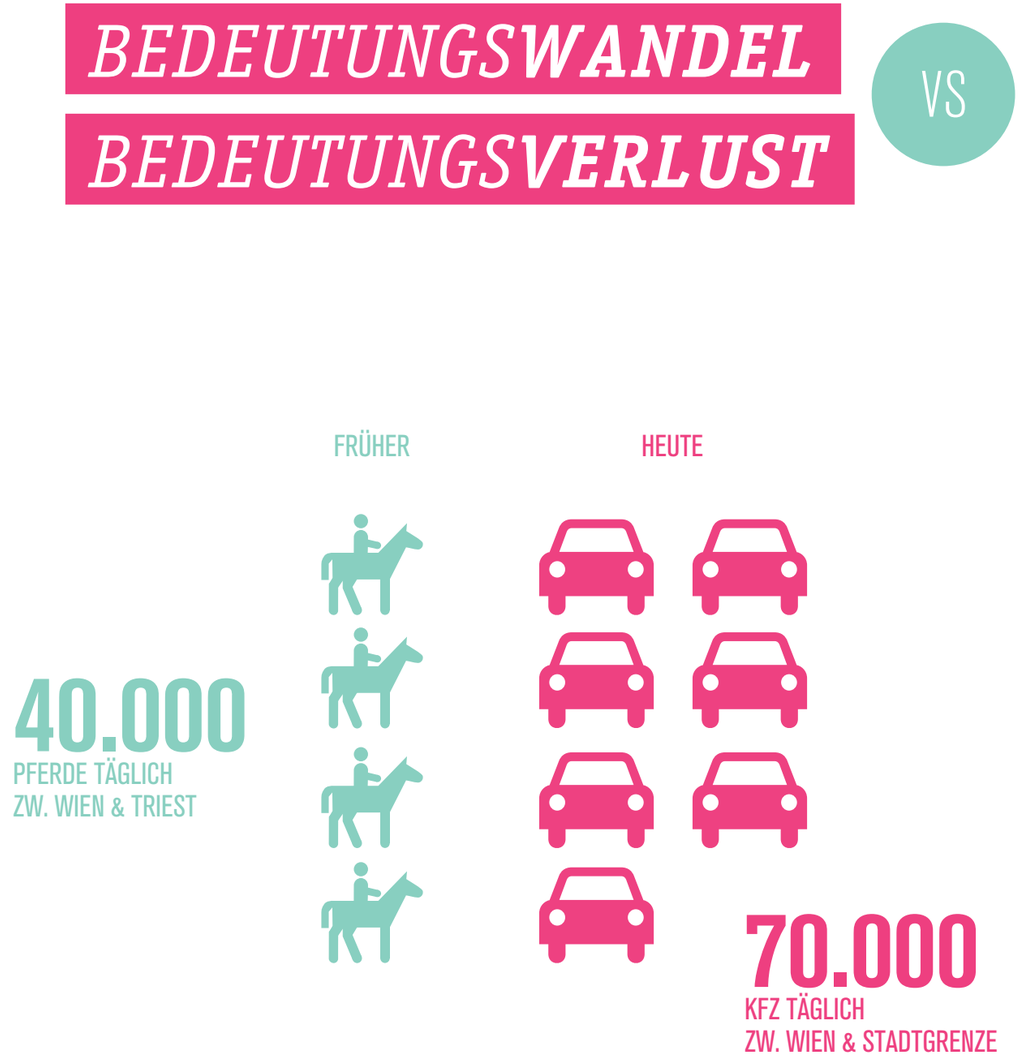
*...**in der Gegenwart** jedoch hat er sich – in dem durch die Bundesstraße geteilten Ort – vielfach z**u einer Geißel der Bewohner entwickelt!**"*

- Marktgemeinde Wiener Neudorf -

Die Bedeutungen städtischer Orte sind nicht stabil, sie verändern sich durch ihre Benutzung. Erst die Benutzung, die Menschen, verleihen einem Ort seine spezifische Bedeutung.[91] Wer benutzt also die Triester Straße? Als die wichtigste südliche Einfallstraße Wiens, sind es die tausenden Fahrzeuge,

91 Vgl. Kamleithner (o.J.): 252.

BEDEUTUNGSWANDEL VS BEDEUTUNGSVERLUST



- Riebe (1936) & MA 18 (2005) -

welche die Straße in Beschlag nehmen und alle anderen Nutzungen überschatten. Denn Verkehr gab es immer, aber er hat sich gewandelt. Der Transitverkehr ist die einzige Konstante im Wandel der Triester Straße.

---

*„Sobald Menschen nach etwas streben, irren sie auch, und **es ist nur schwer möglich, etwas zu bauen, ohne auch etwas zu zerstören**.“*

- Ted Conover // Die Wege der Menschen -

„Verkehr war einst eine in die Straße vor dem Haus eingebundene Angelegenheit, die das Leben begleitete, er wir nun zum ‚Feind‘.“[92] Das was den Raum ausmacht und geformt hat wird nun gleichzeitig zum Problem. Früher hat sich das Leben hin zur Straße orientiert. Heute sucht man einen gewissen Abstand zur Straße. Nur Werbe- und Straßenschilder verweisen auf das Hinterland. Die Straße wirkt weit über ihre physischen Grenzen hinaus und prägt den gesamten Stadtraum entlang der Triester Straße.[93]

92 Holzapfel (2012): 54.
93 Vgl. Krasny (2011): 8.

DIE TRIESTER STRASSE VERKÖRPERT DEN

BEGINN DER VERKEHRSREVOLUTION

VS

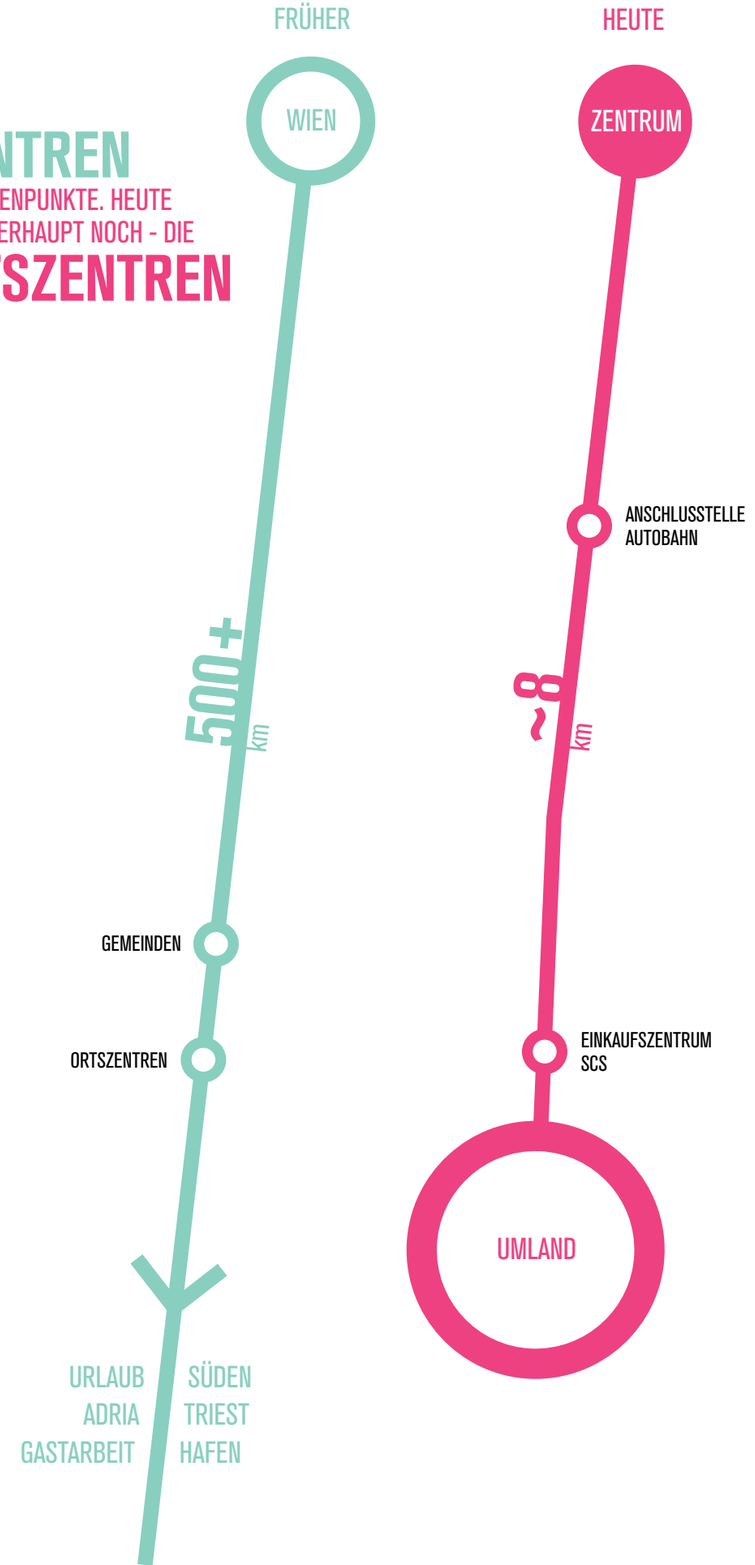
VERBINDUNG

Einst führte die Triester Straße von Wien weit in den Süden bis nach Triest. Sie stellte die Verbindung Wiens mit dem wichtigsten Hafen der Donaumonarchie und anderen Handelszentren dar. *„Ein letztes Aufflackern dieses Ruhms gab es in der Mitte des 20. Jahrhunderts: Zwischen 1950 und 1970 symbolisierte sie Unabhängigkeit, vor allem für die Wiener[Innen]. Die alte B17 führte von Wien über den Semmering und Leoben hinab nach Kärnten an die Adria, schon seinerzeit das liebste Planschbecken der Österreicher.“*[94] Überreste der alten Transitverbindung finden sich noch immer in den Straßennamen in slowenischen und italienischen Orten.

Heutzutage stellt sie noch immer eine wichtige Verbindung in den Süden dar, jedoch führt sich nicht mehr an die Adriaküste. Diese Funktion ist mit dem Bau der Autobahn verloren gegangen. Heute verbindet die Triester Straße Wien mit dem südlichen Umland, erschließt die großen Einkaufszentren am Stadtrand und fungiert als Hauptverkehrsader. Im Grunde geht es nur darum von einem Ort zum einem anderen zu gelangen - ein Transitraum. Im Zuge dieser Entwicklung hat der motorisierte Individualverkehr die Straße für sich eingenommen und alternative Nutzungen im öffentlichen Raum verdrängt. Neben ihrer verbindenden Funktion spaltet die Triester Straße jedoch den angrenzenden Stadtraum. Obwohl es schon immer eine Trennung in in der Stadt gab - Ghettos, Villengegenden oder Industriegebiete - wird argumentiert, dass Straßen und insbesondere der Verkehr diese unterschiedlichen Dinge verbinden solle.[95] *„Sicher hatte und hat er diese Rolle. Sie ist jedoch […] stark abhängig von der Art, der Geschwindigkeit und dem Umfang des Verkehrs. Seine trennende Funktion wird viel zu wenig analysiert.“*[96]

94 http://www.evolver.at/stories/Wien_Triest_Reisebericht_04_2009 (letzter Zugriff am 11. Juli 2012).
95 Vgl. Holzapfel (2012): 1.
96 Holzapfel (2012): 1.

FRÜHER WAREN
ORTSZENTREN
DIE VERKEHRSKNOTENPUNKTE. HEUTE SIND ES - WENN ÜBERHAUPT NOCH - DIE
EINKAUFSZENTREN
UND GESCHÄFTE.



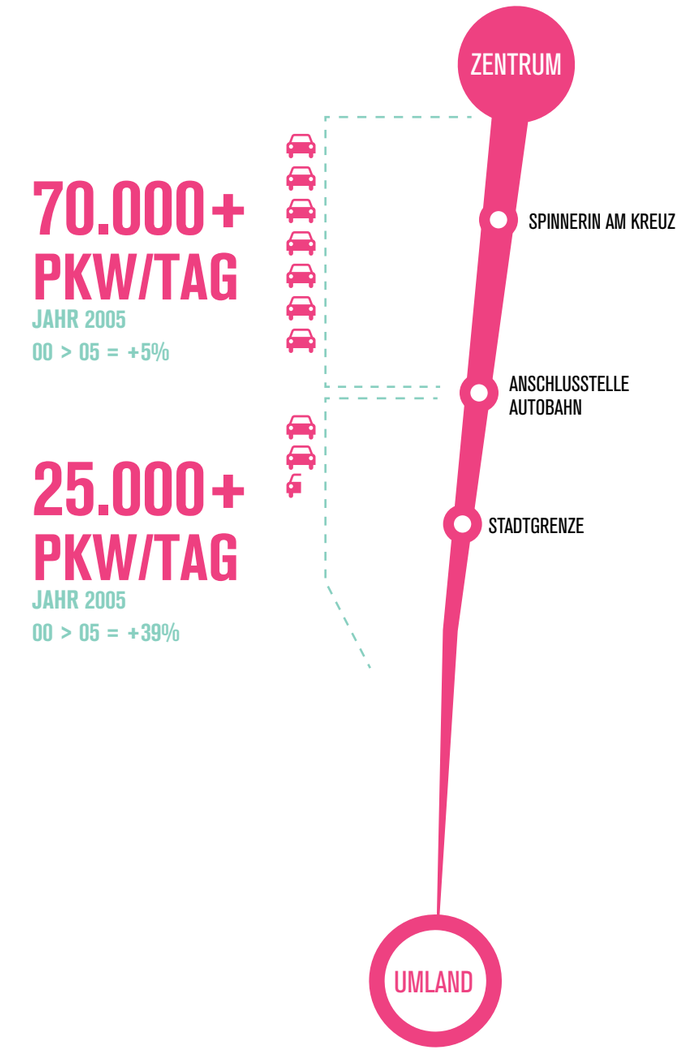
MORGENS REIN

„Der/die statistische ÖsterreicherIn braucht 17% des Einkommens für Mobilität, in den 1950er Jahren waren es vergleichsweise umweltbewusste 5%. Immer wieder wird die gleiche Strecke zurückgelegt, fast forward und rewind, ein stundenlanger Aufenthalt in der Pendlerblase. Die transitorischen Räume werden zu den Bindegliedern fragmentierter Lebensmuster, wo eine klare räumliche Zäsur zwischen Arbeits-, Einkauf-, Freizeit- und Wohnwelt gezogen wird. Die Bewegungsräume der Pendler der Fertighaussiedlungen werden zu monotonen Zeitblasen, die sich täglich wiederholen und einen persönlichen Transitkorridor aufspannen."

- Pretterhofer, et al. (2010): 118. -

PENDLER

ABENDS RAUS



70.000+ PKW/TAG
JAHR 2005
00 > 05 = +5%

25.000+ PKW/TAG
JAHR 2005
00 > 05 = +39%

- MA 18 (2005) -

40% DER ÖSTERREICHERINNEN FÜHLEN SICH IN IHRER WOHNUNG DURCH LÄRM BELÄSTIGT

LÄRM

db (A)

AUTOHUPEN	90
AM **MITTELSTREIFEN** DER TRIESTER STRASSE	+75
ENTLANG DER TRIESTER STRASSE	70-74
IN DEN **NEBENSTRASSEN**	65-69
STRESSGRENZE	60

- BMLFUW (2009) // STATISITK AUSTRIA // http://www.code-knacker.de/dba.htm (letzer Zugriff am 11. Juli 2012) -

BLUT & BLECH
TODESSTRECKE
MÖRDERSTRECKE

GASTARBEITER ROUTE

In den 1970er Jahren gehörte ein Teil der Triester Straße zur berüchtigten „Gastarbeiterroute“. Es handelte sich dabei um die bevorzugte Autoreiseroute zwischen München und Istanbul von südosteuropäischen GastarbeiterInnen. Zu den Urlaubszeiten sorgten 2 Millionen Personen innerhalb weniger Tage für ein Chaos auf den Straßen. Dabei verlieft die Transitstrecke auf engen Straßen durch Dörfer und Städte. Über viele Jahre verzeichnete die Strecke enorme Staus und hohe Verkehrsopferzahlen. Der österreichische Abschnitt war der gefährlichste Teil der Strecke. ***Auf 330 Kilometern ereigneten sich Durchschnittlich mehr als 5.000 Verkehrsunfälle pro Jahr.***

http://www.rundfunkmuseum.at/static/gastarbeiterroute/html/geschichte_gastarbeiterroute.html

Heutzutage stehen Männer rund um den Baumarkt Obi am Beginn der Triester Straße und bieten sich als moderne Tagelöhner an. Schwarzarbeiter, welche das ganze Jahr über anzutreffen sind und die für einen geringen Stundensatz jede noch so kleine Handwerkstätigkeit verrichten.

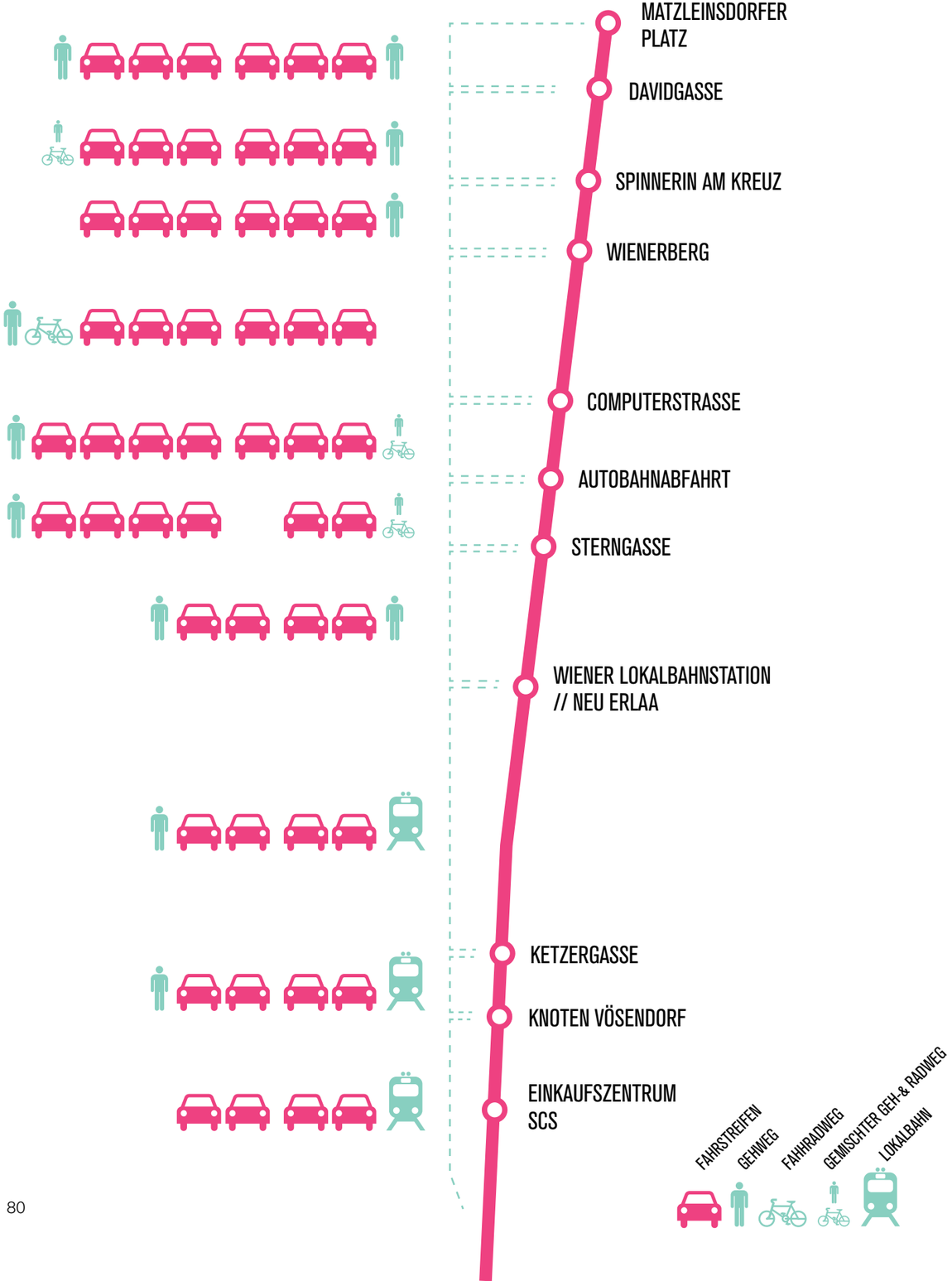
„DER ÖFFENTLICHE RAUM [SCHAFFT] EINE VERBINDUNG ZWISCHEN DEN RÄUMLICHEN VERTEILTEN NUTZUNGEN INNERHALB DER STADT. MOBILITÄT IST SOMIT EINER DER SCHLÜSSELFAKTOREN FÜR DIE GESELLSCHAFT EINER STADT. ***DABEI GILT ES, DIE BEDÜRFNISSE DER EINZELNEN VERKEHRSTEILNEHMERINNEN BESTMÖGLICH AUFEINANDER ABZUSTIMMEN.“***

- MA 18 (2007) -

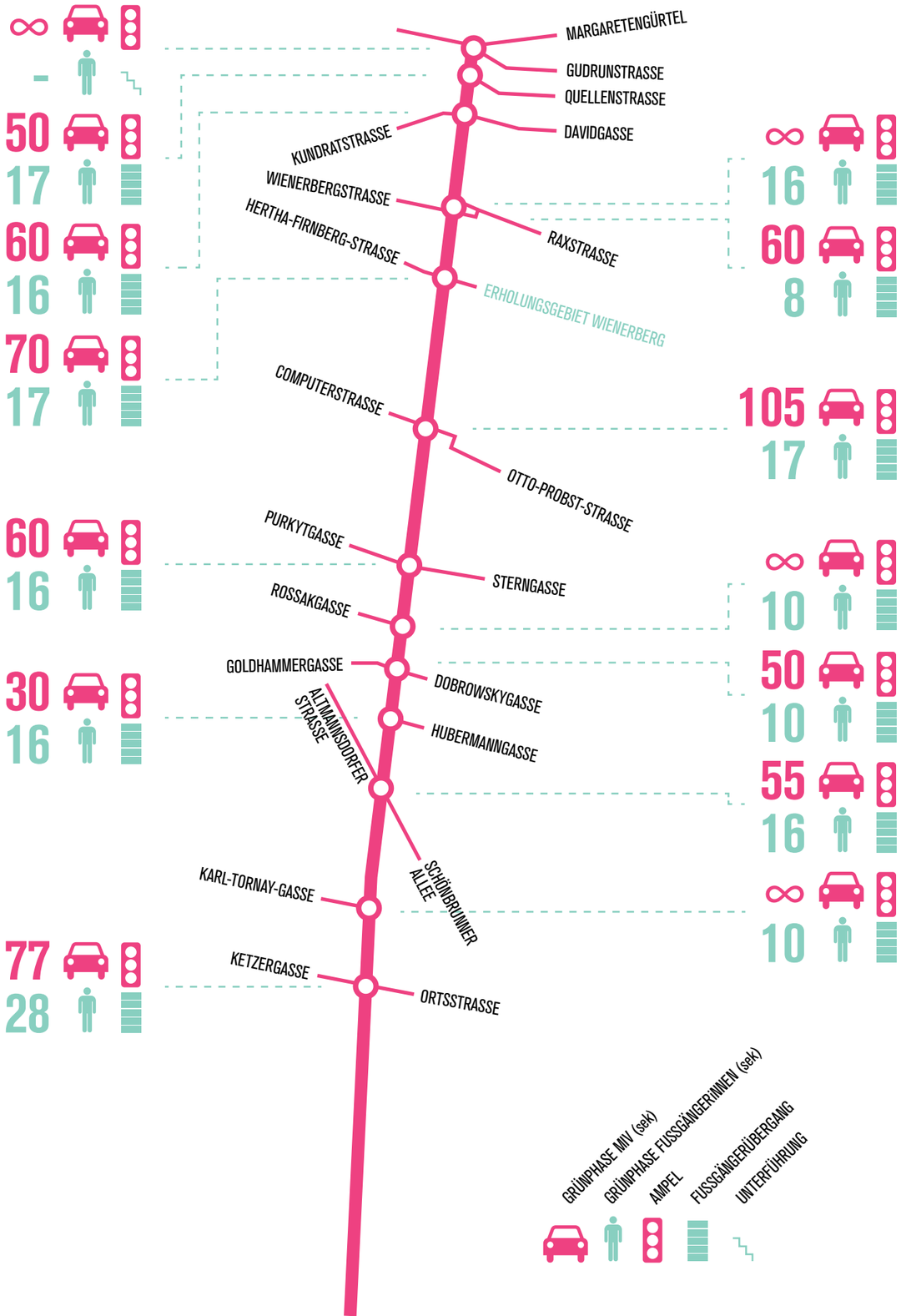
WER WILL HIER SCHON ZU FUSS GEHEN?

LAUT STVO GEHÖREN FUSSGÄNGERiNNEN NICHT ZU DEN „BEVORZUGTEN VERKEHRSTEILNEHMERiNNEN“

VERKEHRSTEIL NEHMERiNNEN


MATZLEINSDORFER PLATZ
DAVIDGASSE
SPINNERIN AM KREUZ
WIENERBERG
COMPUTERSTRASSE
AUTOBAHNABFAHRT
STERNGASSE
WIENER LOKALBAHNSTATION // NEU ERLAA
KETZERGASSE
KNOTEN VÖSENDORF
EINKAUFSZENTRUM SCS
FAHRSTREIFEN
GEHWEG
FAHRRADWEG
GEMISCHTER GEH- & RADWEG
LOKALBAHN

PLATZ VERHÄLTNISSE



OPTIMAL FÜR DEN AUTOVERKEHR, MÜHSAM FÜR ALLE ANDEREN

QUERUNGEN

VERBINDUNG ODER **BARRIERE** ?

Das Gegenüber von Gebäudeeingängen ist die Basis der Organisation der Straße. Es ermöglicht den „Blick über die Straße“ und in weiterer Folge den „Weg über die Straße. Diese Art der Straßenaufteilung förderten den kleinteiligen Austausch in der Stadt. **Zahlreiche Überquerungen zu Fuß über die Fahrbahn ermöglichen erst den Austausch und die Kommunikation, jedenfalls so lange, bis der motorisierte Individualverkehr dies einschränkt oder gar unmöglich macht!**

- Vgl. Jacobs (1963): 27ff. // Vgl. Appleyard (1981): 21. // Vgl. Holzapfel (2012): 19. -

ø befindet sich alle 600m ein Fußgängerübergang

BLICK ÜBER DIE STRASSE

ÖFFENTLICHER RAUM

Die öffentlichen Räume - Plätze, Parks, natürlich die Straße & Co. - sind der Lebensraum der urbanen Gesellschaft. Sie spielen für die Lebensqualität in der Stadt eine prägende Rolle und erfüllen eine Bandbreite an wichtigen Funktionen. Sie sind Orte der Erholung, des sozialen Austausches und der Begegnung, sie dienen der Orientierung und Identifikation mit der Stadt. Im Fall der Triester Straße erfüllt der öffentliche Raum die Funktion des Verkehrs und der Wirtschaft. Anhand dieser Funktionen wird klar, dass BewohnerInnen und BesucherInnen unterschiedlichste Ansprüche an den öffentlichen Raum stellen. PendlerInnen wollen den Raum schnellstmöglich durchqueren und AnrainerInnen suchen einen Ort des Aufenthalts und der Erholung.[97] Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen an den knappen öffentlichen Raum entstehen oftmals unvermeidliche Nutzungskonflikte.

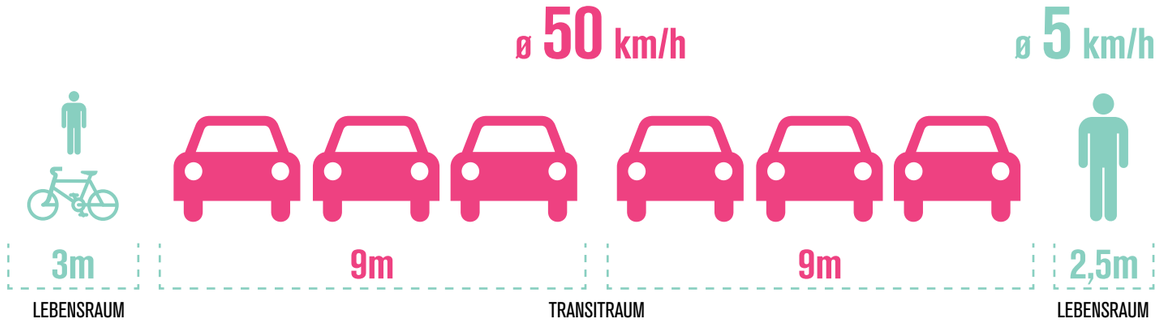
*„Historisch gesehen waren **Orte des Verkehrs auch Orte der Kommunikation**."*

- Paul Pfaffenbichler -

Früher haben sich die Nutzungen im öffentlichen Raum vielmehr ergänzt, als dass sie sich gegenseitig gestört haben. Ort des Verkehrs waren gleichzeitig Orte der Kommunikation. Aber dieses Zusammenspiel ist heute verloren gegangen. Mit der Verbreitung des Automobils und unserem veränderten Mobilitätsmuster hat sich die Bedeutung des öffentlichen Raums als Verkehrsweg gewandelt. Grund dafür sind die hohen Geschwindigkeiten und damit benötigten großen Flächen, womit kein Platz für andere qualitative Nutzungen übrig bleibt. Durch das Auto ist ein noch nie dagewesener Verdrängungsprozess eingeleitet worden. Auf der Triester Straße ist heutzutage nichts mehr anderes als Autofahren möglich. Durch Lärm und Abgase werden anderen Nutzungen verdrängt und die Kommunikation im öffentlichen Raum beschränkt sich auf Hupen und das Starren auf Verkehrsampeln.[98] *„Auf einem historischen Marktplatz dagegen existieren Gemüsehändler, spielende Kinder, in einem Schanigarten plaudernde Menschen und Durchreisende friedlich nebeneinander."*[99]

Wenn heutzutage die Rede von Verkehrsproblemen ist, dann sind damit immer durch den Kfz-Verkehr verursachte Probleme gemeint. Es wäre doch mal etwas anderes, wenn damit ein „Radverkehrsstau" gemeint wäre. Der öffentliche Raum der Triester Straße wird in besonderer Weise durch den motorisierten Verkehr beeinflusst, wodurch die Aufenthalts- und Begegnungsfunktion viel zu sehr eingeschränkt wird.

97 Vgl. Pfaffenbichler (o.J): 37.
98 Vgl. Pfaffenbichler (o.J): 37.
99 Pfaffenbichler (o.J): 37.



ø AUFTEILUNG DES ÖFFENTLICHESN RAUMES

NUTZUNGSKONFLIKTE

*„IN VIELEN DEFINITIONEN ÖFFENTLICHER RÄUME FINDET SICH DIE BESTIMMUNG, DASS DIE GEMEINTEN RÄUME FÜR **JEDERMANN ZU JEDER ZEIT FREI ZUGÄNGLICH SEIN MÜSSTEN.**"*

- Klaus Selle // Die Koprodution des Stadtraumes -

EIN BÜRGERSTEIG IN EINER GROSSSTADT IST, FÜR SICH GENOMMEN, EIN LEERER BEGRIFF. ERST IM ZUSAMMENHANG MIT ANGRENZENDEN GEBÄUDEN UND MIT DEREN NUTZUNG ODER ERST IN VERBINDUNG MIT DER BENUTZUNG ANDERER BÜRGERSTEIGE IN DER NÄHE GEWINNT ER BEDEUTUNG [...] ***DIE STRASSEN UND IHRE BÜRGERSTEIGE SIND DIE WICHTIGSTEN ÖFFENTLICHEN ORTE EINER STADT, SIND IHRE LEBENSKRÄFTIGSTEN ORGANE.*** *WAS KOMMT EINEM, WENN MAN AN EINE GROSSSTADT DENKT, ALS ERSTES IN DEN SINN?* ***IHRE STRASSEN. WENN DIE STRASSEN EINER GROSSSTADT UNINTERESSANT SIND, IST DIE GANZE STADT UNINTERESSANT; WENN SIE LANGWEILIGE SIND, IST DIE GANZE STADT LANGWEILIG.***

- Jane Jacobs // Tod und Leben großer amerikanischer Städte, S. 27 -

GEHSTEIGE WERDEN ALS TEIL DES STRASSENRAUMS ANGESEHEN UND SIND DAMIT EINZIG DEM VERKEHRSFLUSS VORBEHALTEN

ANEIGNUNG & NUTZUNGS OFFENHEIT

Öffentlicher Raum wird immer von den am Ort anwesenden Menschen und ihren Verhaltensweisen konstruiert. Ihre Verhaltensweisen und die Nutzung prägen den Charakter der öffentlichen Räume. Öffentliche Räume entstehen erst durch die gesellschaftliche Aneignung und durch soziales Handeln.

Unterschiedliche NutzerInnengruppen stellen jedoch unterschiedliche Bedürfnisse an den öffentlichen Raum. Die Folge sind Verdrängungsprozesse. Im Fall der Triester Straße hat der motorisierte Verkehr den öffentlichen Raum „Straße“ für sich eingenommen und andere Aneignungs- und Nutzungsmöglichkeiten unmöglich gemacht.

„DER RAUM DES NICHT-ORTES [DIE STRASSE] SCHAFFT KEINE BESONDERE IDENTITÄT UND ***KEINE BESONDERE RELATION, SONDERN EINSAMKEIT UND ÄHNLICHKEIT.“***

- Marc Augé // Nicht-Orte, S.104 -

ANONYMITÄT

DAS LEBEN FINDET NICHT AUF DER STRASSE SONDERN IN DEN AUTOS STATT

Durch die ersten Entwicklungsphasen der modernen Verkehrsmittel erfolgte eine Entkopplung zwischen der Wahrnehmung und Fortbewegung. Jemand der in einem geschlossenen Auto unterwegs ist, erlebt das Zusammenspiel von Wahrnehmung und Fortbewegung anders, als jemand der zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist.

- Vgl. Helmedach (2002): 290. -

WAS FRÜHER ORTSZENTREN WAREN - SIND HEUTE KREUZUNGEN

„DIE KREUZUNG IST EIN IDEALER PUNKT FÜR BEOBACHTER […] ABER NICHT NUR FÜR DIESEN. ***KNEIPEN UND GESCHÄFTE HABEN AN DER ECKE WEGEN DER VIELEN PASSIERENDEN EINEN IDEALEN STANDPUNKT.“***

- Helmut Holzapfel // Urbanismus und Verkehr, S. 24 -

Kreuzungen sind markante Punkte, denn sie fallen AutofahrerInnen besonders auf. Es sind Orte, an denen einem eine höhere Aufmerksamkeit abverlangt wird. Personen oder andere Fahrzeuge könnten kreuzen oder eine rote Ampel scheint auf. Man muss möglicherweise die Geschwindigkeit reduzieren um eine neue Richtung einzuschlagen.

Eine Kreuzung schafft einen Ort des Zusammentreffens, erschafft eine Frequenz durch PassantInnen und fungiert als ein Gelenk zwischen den einzelnen Straßen. Kurze Baublöcke und viele Kreuzungen bringen diese Vorteile.

- Vgl. Holzapfel (2012). // Vgl. Jacobs (1963). -

KREUZUNG

EINPRÄGSAME & WIEDERKEHRENDE

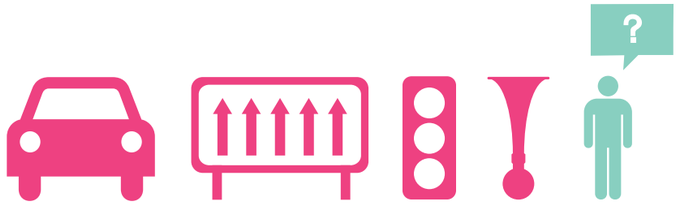
ORIENTIERUNGSPUNKTE AUF
DER TRIESTER STRASSE

9 TANKSTELLEN

30+ LEERSTEHENDE OBJEKTE

36+ AUTO AFFINES GEWERBE & HANDEL

KOMMUNIKATION



„DEM AUTOFAHRER BLEIBT KEINE ZEIT, SICH INMITTEN EINES GEFÄHRLICHEN VERSCHLUNGENEN LABYRINTHS DEN LUXUS SUBTILER ÜBERLEGUNGEN ZU SOLCHEN PARADOXIEN ZU LEISTEN. ***ER ODER SIE MUSS SICH DER FÜHRUNG DURCH ZEICHEN ANVERTRAUEN - RIESIGER ZEICHEN IN WEITEN RÄUMEN, DIE MIT HOHER GESCHWINDIGKEIT DURCHTEILT WERDEN.“***

- Robert Venturi, Brown Scott, Denise Izenour // Lernen von Las Vegas -

Die Verkehrsschilder und Ampeln sorgen auf der Triester Straße für Ordnung. Der Maßstab der Verkehrsschilder und Reklametafeln hat sich den Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs angepasst. Es ist ein Stadtraum welcher das gewohnte Bild von im Ergeschoß liegenden Auslagen nicht mehr zulässt. Stattdessen müssen überdimensionale Richtungspfeile auf das Hinderland der Triester Straße aufmerksam machen.

- Vgl. Venturi (1979). -

STADTRAUM

ES GIBT NICHT EINEN
STADTRAUM, SONDERN VIELE

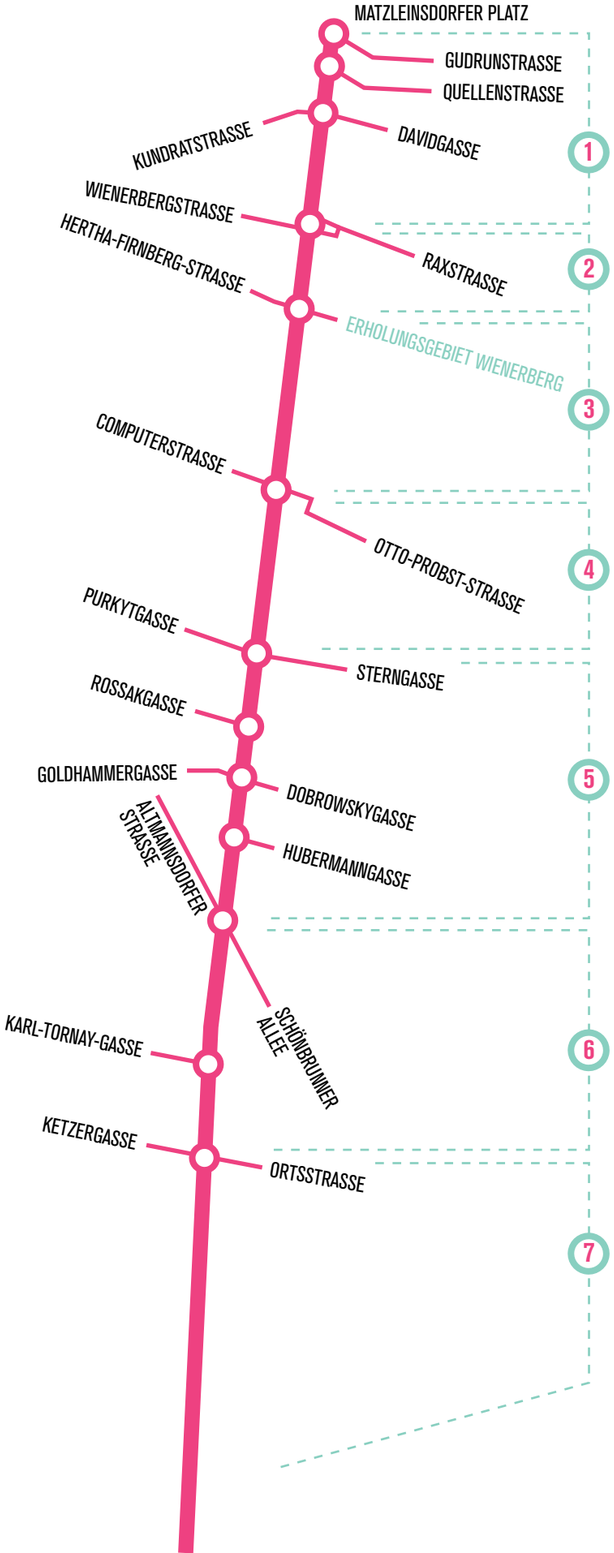
STADTRÄUME

ENTLANG DER TRIESTER STRASSE

Die Triester Straße hat einst die Entwicklung ganzer Ortschaften bestimmt. Der Transitverkehr brachte Wohlstand. Gasthäuser, Übernachtungsmöglichkeiten und Händler konzentrierten sich entlang der Straße um den Durchreisenden ihre Dienste anzubieten. Die Triester Straße war der öffentliche Raum an der sich das Dorfleben abspielte.

Auch heutzutage noch prägt der Transitverkehr der Triester Straße den umliegenden Raum. Die starke Verkehrsbelastung hat jedoch dazu geführt, dass eine Aufenthaltsqualität quasi nicht mehr existiert. *„Wohnen an einer Straße, wo Menschen passieren, war eine Qualität: Straßen waren interessant. Sie sind Treffpunkt und Informationsort über das alltägliche Leben. […] Die Straße war lange eine Attraktion, ehe sie diese Eigenschaft einbüßte - und nicht nur wegen des starken Autoverkehrs, sonder auch, weil die Planer ihre Häuser nicht mehr auf diese bezogen.“*[100] Stattdessen findet man spezialisierte Nutzungsstrukturen und für den motorisierten Verkehr angepasste Stadträume. Erkennbar ist dies an den verödeten Erdgeschoßzonen und an Stelle dessen errichteten Werbetafeln entlang der Straße. Die erhöhten Geschwindigkeiten des Autoverkehrs haben die kleinteiligen Nutzungen aufgelöst. Die Beziehung der Häuser zur Straße hat sich geändert. Man errichtete anstatt kompakter Blockrandbebauungen Zeilenbauten und wandte diese von der Straße ab. *„Die Ideen, wie sich Le Corbusier formuliert hatte, der lange gerade Straßen forderte, auf denen man nicht bremsen muss, wenn man Auto fährt, zeigten sich zunehmend in der Form der Straßennetze.“*[101]

100 Holzapfel (2012): 24.
101 Holzapfel (2012): 46.



KISTEN

Die Zentrale der Baumarktkette OBI ziert den Beginn der Triester Straße. Rund um den Baumarkt hat sich ein Arbeiterstrich etabliert.

ABSCHOTTUNG

Nach der Kundratstrasse erstreckt sich das Areal des Kaiser-Franz-Josef Spitals. Hin zur Triester Straße wird es jedoch durch Mauern abgeschottet.

WIENERBERG CITY

Abseits von jedem hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittel wurde das monofunktionale Hochhausviertel am Wienerberg erbaut. Der Stadtraum wird geprägt von Parkplätzen, Garageneinfahrten und dem Fehlen eines Freiraumkonzeptes. Heute leben ca. 3000 Menschen in den 1100 Wohnungen. In den Twin Towers, welche die Skyline prägen, arbeiten über 5000 Menschen.

TRIESTER VIERTEL

1

Auf der rechten Seite befindet sich das urbane Triester Viertel, ein Gründerzeitviertel mit einer dichten Blockrandbebauung und zahlreichen flexiblen Erdgeschoßzonen. So ziemlich alle Formen des Wiener Wohnbaus sind hier vorhanden.

GROSSUNTERNEHMEN

2

Am Wienerberg haben sich zahlreiche Großunternehmen wie Phillips und Coca Cola angesiedelt. Es sind von der Umgebung abgetrennte Stadträume.

ERHOLUNG PUR

3

Auf dem Gelände der ehemaligen Lehmgruben, in denen bis in die Nachkriegszeit Ton für die Ziegelherstellung abgebaut wurde, befindet sich das des Erholungsgebiet Wienerberg. Ein großzügiger und frei zugänglicher Grünraum mit Badeteich und zahlreichen Sportmöglichkeiten. Auf der linken Seite der Straße befindet sich ein Golfplatz. Die Straße fräst sich in diesem Bereich in Form einer Stadtautobahn durch dieses grüne Areal.

AUTOBAHN ANSCHLUSSSTELLE

Danach finden sich weitere Kisten - Tankstellen und auto-affines Gewerbe. Geprägt wird der Stadtraum durch die Autobahnauf- und Abfahrt. Hohe Geschwindigkeiten des MIV und unattraktive Wegverbindungen für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen machen den Stadtraum zu einem reinen Transitraum. Inmitten des Autobahnkreuzes befindet sich der Draschepark, ein beliebter Park um am Wochenende zu grillen und entspannen.

4

SCHMALE STREIFEN

5

Eingeengt zwischen Triester Straße und der Gleisanlage der Lokalbahn wechseln sich Autohändler, Werkstätten, Laufhäuser und andere Betriebe ab. Der Stadtraum wird durch eine niedrige Bebauung gekennzeichnet. Leerstände & Einfahrten lockern die Straßenfront auf.

Auf der rechten Seite wird der Stadtraum durch die Autobahntrasse eingegrenzt, entlang der Straße ähnlich wie auf der gegenüberliegenden Seite. Im Hinterland befinden sich wiederum mehr Kisten und Großunternehmen und großräumig Einfamilienhäuser bis an die Autobahn angrenzend.

LANGE GERADE

Nach der Hubermanngasse schwenkt die Lokalbahn auf die rechte Seite der Triester Straße. Auf der linken Seite der Triester Straße setzt sich das Wechselspiel zwischen Gewerbe, Handel und Einfamilienhäusern weiter fort. Die zum größten Teil veraltete Bausubstanz ist von einem hohen Leerstand geprägt.

6

Auf der rechten Seite nimmt die Dimension der Kisten zu. Große Einkaufs- und Baumarktzentren, Lagerhallen und Leerstand prägen die Straßenfront. Die durchgehende Gleisanlage der Lokalbahn ermöglicht keine Querverbindungen.

EINKAUFSSTADT

7

Nach dem alten Ortskern verläuft die vier-spurige Straße weiter Richtung Shopping City Süd. Für FußgängerInnen ist hier kein Platz mehr. Auf der linken Seite findet sich vor der Autobahnbrücke ein Furhpark der MA 48 und ein Tierheim. Der Boden ist stark belastet, weshalb das Tierheim umgesiedelt werden muss.

Baumarktzentren und Autobahnauffahrten bilden den Übergang zur SCS. 23,7 Millionen BesucherInnen zählt die Shopping City Süd jährlich. Hier steht der Konsum in großen Kisten, wo das Einkaufserlebnis perfektioniert wird, im Vordergrund.

„IN DEN 1920ER UND 1930ER JAHREN BAUTE DIE STADT WIEN WOHNUNGEN FÜR EINEN NEUEN MENSCHEN, DEN SELBSTBEWUSSTEN, GESUNDEN UND SICH BILDENDEN ARBEITER“, SCHREIBT ARCHITEKT HARRY GLÜCK DEN WANDEL DER POLITISCHEN ZIELSETZUNGEN IM SOZIALEN WOHNBAU WIENS: „HEUTE SCHAFFT MAN WOHNRAUM FÜR DEN KONSUMIERENDEN ARBEITER, DER AM WOCHENENDE MIT DEM AUTO INS EINKAUFSZENTRUM ODER ZU SEINEM ZWEITWOHNSITZ IM GRÜNEN FÄHRT.“

- Reinhard Seiß // Wer baut Wien?, S. 71 -

TRIESTER VIERTEL

STADTRÄUME

KISTE

ABSCHOTTUNG

WIENERBERG CITY

ERHOLUNGSGEBIET WIENERBERG

AUTOBAHNKREUZ

GEWERBE

EINFAMILIENHÄUSER

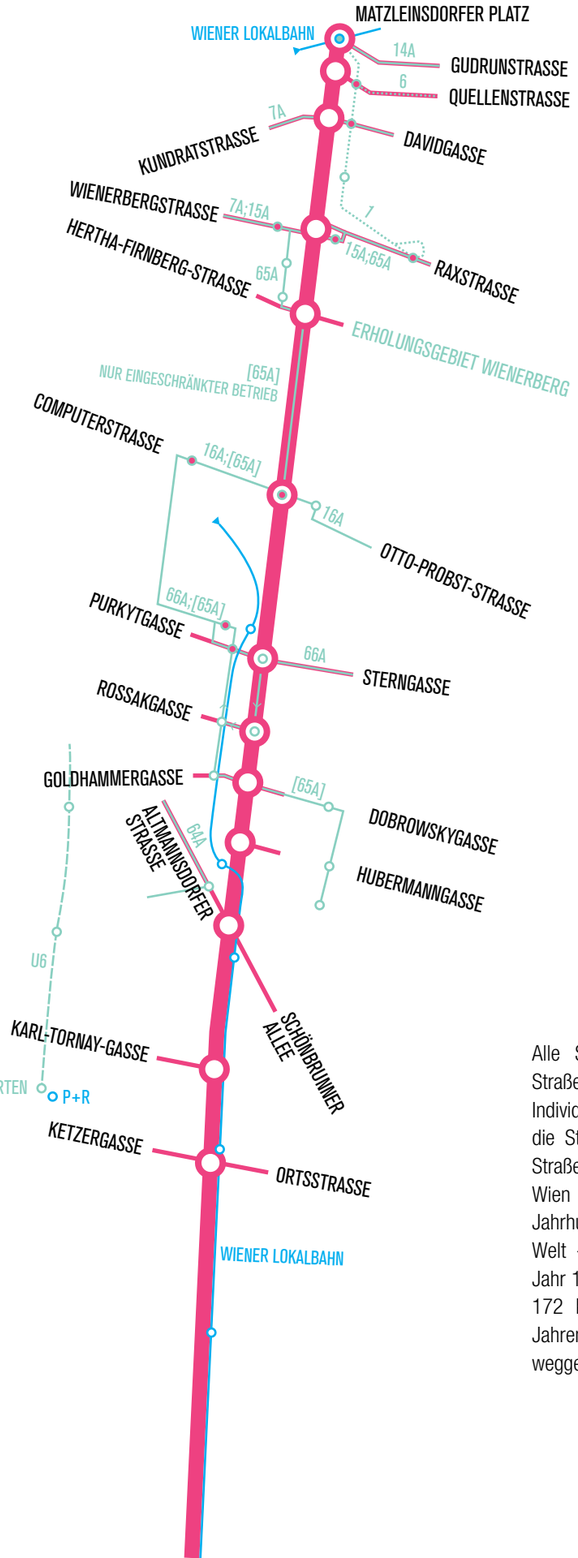
NIMBY
NUTZUNGEN

LEERSTAND

EINKAUFSZENTREN

ÖFFENTLICHE ERSCHLIESSUNG

UNATTRAKTIVE HALTESTELLEN UND ZU GROSSE ABSTÄNDE ZWISCHEN DIESEN SCHWÄCHEN DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR



Alle Stadträume entlang der Triester Straße sind für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Früher fuhr die Straßenbahn noch auf der Triester Straße, musst aber dem Auto weichen. Wien war bis Mitte des vorherigen Jahrhunderts die Bim-Hauptstadt der Welt - 318 Kilometer Schienennetz im Jahr 1930. Heutzutage sind es nur mehr 172 Kilometer, weil ab den fünfziger Jahren die Straßenbahnschienen weggerissen wurden.

HANDEL

Für die Ortschaften war der Handelsverkehr der Triester Straße von größter Bedeutung, denn sie entwickelte sich zu einer wichtigen Einnahmequelle für die DorfbewohnerInnen. Die Lage an der wichtigen Straße brachte Wohlstand. Das Handwerk spezialisierte sich auf den vorbeikommenden Verkehr mit beispielsweise der Reparatur von Fuhrwerken. Später sorgte die verkehrsgünstige Lage für die Ansiedlungen von Industriegebieten. Die Triester Straße war die Lebensader.

Die Bedeutung als Fernhandelsstraße wurde durch die Autobahn abgelöst. Dennoch ist die Triester Straße heute noch eine Handelsstraße. Sie ist sozusagen die Konsummeile für den motorisierten Verkehr. Sie ist ähnlich wie eine Fußgängerzone im innerstädtischen Bereich, nur, dass anstatt FußgängerInnen und geschmückten Ausladen, Autos und riesige Werbetafeln das Straßenbild zeichnen. Entlang der Straße finden sich zahlreiche überdimensionierte Einkaufszentren. Eines davon zählt sogar zu den größten Europas - die Shopping City Süd (SCS). Begünstigt durch die gute Verkehrsanbindung finden sich zahlreiche Autohändler, Autozubehörhändler, Tankstellen und andere für den motorisierten Verkehr spezialisierte Angebote. Lange Zeit wurde ohne Rücksicht auf den Standort, die Umgebung oder Auswirkungen für die Nahversorgung und dem Verkehr gebaut.[102] Ein autogerechter Stadtraum, wo die Parkplätze mehr Flächenverbrauch aufweisen als die Geschäfte selbst.

*„Vor allem die **Erdgeschoßzone** mit ihrem Mix aus Handels-, Gewerbe- und Dienstleitungsnutzungen **hat das Bild und das städtische Leben in den Stadtteilen über Jahrzehnte geprägt.**“*

- MA 18 // Perspektive Erdgeschoß, S. 6 -

102 Vgl. Seiß (2007): 145.

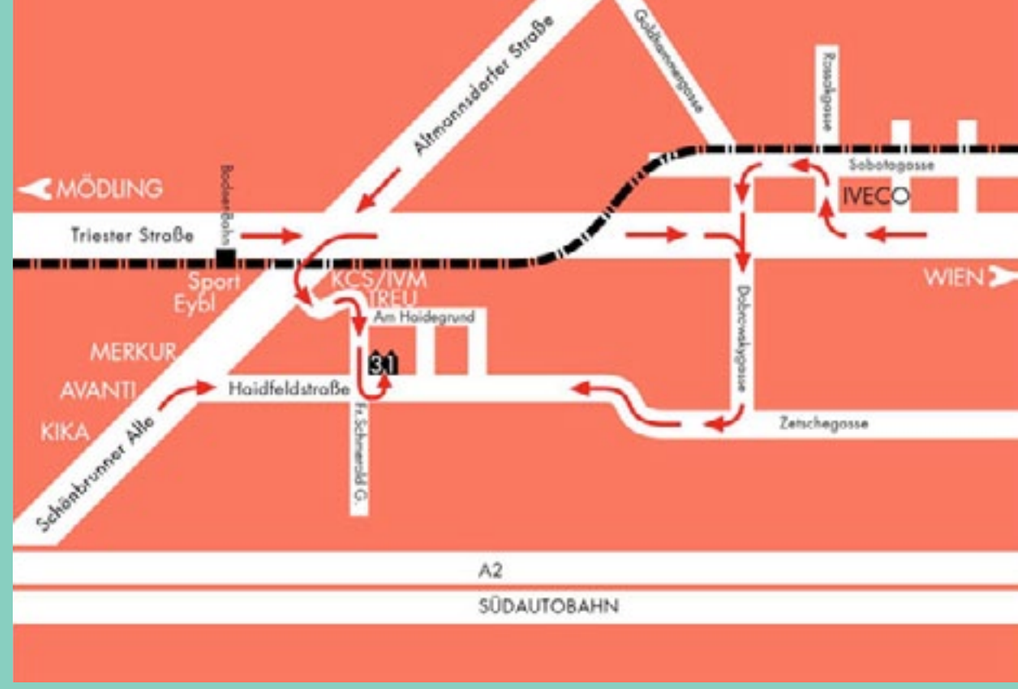
„Die langfristigen Veränderungen des Einkaufsverhaltens der StädterInnen gehen, im Fall von Wien, auf Standortentscheidungen der 1970er Jahre zurück. Die Konzentration des Einkaufens am Stadtrand, das Modell der Mall, erreichte europäische Städte.“[103] In den 1970er Jahren wurde mit der Planung der Einkaufsstadt SCS begonnen, aber auch die innerstädtische Nahversorgung wandelte sich. Mit dem Modell des Selbstbedienens und des Discounters im Lebensmittelbereich wurde eine neue Einkaufserfahrung geschaffen. Der „Billige Laden“ bzw. BILLA wurde erfunden.[104] *„Die Folgen dieser beiden Raummodelle des Einkaufens, Mall am Stadtrand und Selbstbedienungs-Supermarktketten in der innerstädtischen Nahversorgung, waren langfristig urbane Veränderungen, aber auch Notwendigkeit der Neudefinition und der Neuerfindung der Funktion der Erdgeschoßzonen.“*[105]

Die vielfältigen Umstrukturierungsprozesse im Handel, der soziale und kulturelle Wertewandel und rechtliche Rahmenbedingungen haben eine tiefgreifende Transformation der kleinstrukturierten Erdgeschoßzonen bewirkt. *„Ausgeprägte Leerstände, untergenutzte Geschäfts- oder Gewerbeflächen oder auch erdgeschoßige Pkw-Parkplätze und Tiefgaragenzufahrten sind der sichtbare Ausdruck dieses strukturell begründeten Wandels.“*[106]

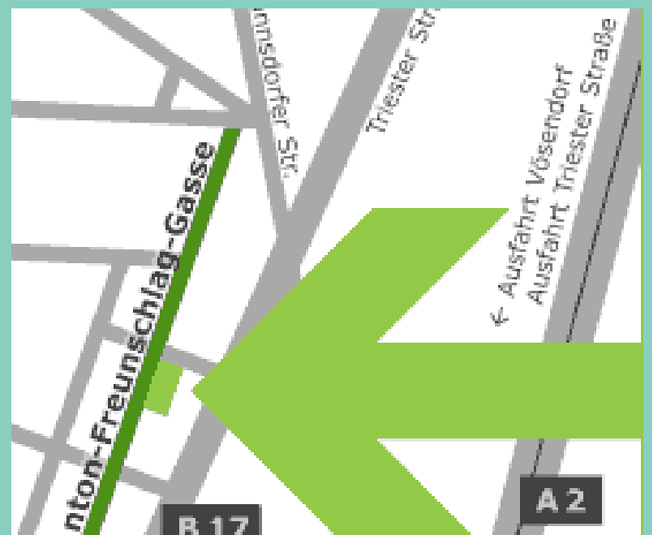
103 Krasny (2011): 50.
104 Vgl. Krasny (2011): 50.
105 Krasny (2011): 50.
106 MA 18 (2012): 6.

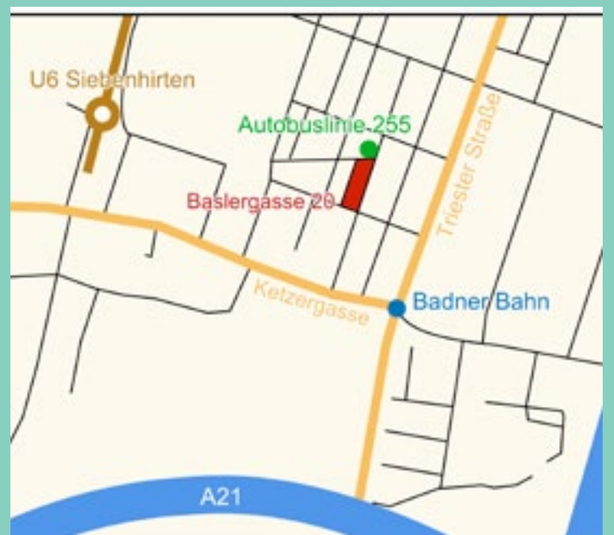
UM AUTOGERECHTES EINKAUFEN ZU ERMÖGLICHEN WIRD DIE BAUORDNUNG UMGANGEN UND DAS STADTBILD ZERSTÖRT.

DIES IST EINE NEUINTERPREATION EINER GESCHLOSSENEN BEBAUUNGSWEISE



ANFAHRTSPLÄNE





KONSUM BEDEUTET VOR ALLEM AUCH ERLEBNIS

EINKAUFSZENTREN SIND NICHT NUR GEBÄUDE, SIE SPIEGELN DIE ENTWICKLUNG UNSERER GESELLSCHAFT WIEDER

SHOPPING

NEUWAGEN

AUTOZUBEHÖR

UNTERHALTUNG

WAS WIRD ALLES VERKAUFT ?

FLIESEN

SEX

BAUSTOFFE

MOTORRÄDER

AUTORADIOS

GÜTER DES TÄGLICHEN BEDARFS

JALOUSIEN

SCHÖNHEIT

ELEKTRONIK

TRANSPORTE

SPORTARTIKEL

TREIBSTOFF

MATRATZEN

GARAGENTÜREN

SCHWARZARBEIT

WERKZEUGE

LEBENSMITTEL

FASTFOOD

EROTIK

MOPEDS

AUTO

MÖBEL

FRISUREN

BLUMEN

INSTALLATIONEN

REPERATUREN

GEBRAUCHTWAGEN

AUTOREIFEN

KAROSSERIEN

*„1953 ERSCHEINT DER ERSTE SPOILER FÜR DEN VW-KÄFER. DAS PHÄNOMEN ‚TUNING‘, DAS EIGENSTÄNDIGE VERÄNDERNDESMOTORS, DER STRASSENLAGE ODER DES DESIGNS EINES AUTOS, **WIRD GEBORGEN.**“*

- Daniele Kárász -

„DAS BUCHSTÄBLICHE WEGBRECHEN DES KLEIN STRUKTURIERTEN EINZELHANDELS FÜHRT NICHT NUR ZU EINER VERSCHLECHTERUNG DER VERSORGUNGSSITUATION FÜR EINGESCHRÄNKT MOBILE BEVÖLKERUNGSGRUPPEN, ***ES BEWIRKT EINE NACHHALTIGE VERÖDUNG DER ERGESCHOSSZONEN UND SOMIT AUCH EINEN NIEDERGANG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS.“***

Große Handelsflächen am Stadtrand haben langfristig negative Folgen für die innerstädtische Nahversorgung. Die monotonen Strukturen sorgen nicht für Urbanität, stattdessen bewirken sie eine nachhaltige Verödung der zentral gelegenen Ergeschoßzonen. Darüber hinaus ist eine Abwanderung des Handels an den Stadtrand ein bedeutender Mitgrund für den wachsenden motorisierten Verkehr.

Viele FußgängerInnen, Kommunikation, Auslagen kleiner Geschäfte, Kaffeehäuser - eine lebendige Urbanität - ist der anzustrebende Idealzustand. Jedoch wirken Monostrukturen am Stadtrand diesem Bild von einer gesunden Stadt entgegen.

MONOSTRUKTUR

Reinhard Seiß // WeCanWork

ERDGESCHOSS

Der motorisierte Verkehr hat einen großen Einfluss auf die Erdgeschoßzone. Je schneller Autos fahren, desto gefährlicher wird das Stehenbleiben. Außerdem erfordern hohe Geschwindigkeiten mehr Aufmerksamkeit und vermindern die Wahrnehmung des Umfelds. Durch die Lärmbelästigung sinkt die Aufenthaltsqualität, wodurch die Leute weg- und die Geschäfte überbleiben.

Beengte Gehwege und eine hohe Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum wirken sich stark auf die Raumqualität und damit auf den Handel aus. Die zunehmenden Leerstände bewirken eine Abtrennung der Erdgeschoßzonen vom öffentlichen Straßenraum. Der öffentliche Raum verliert dadurch seine sozialen und urbanen Charakter.

Erdgeschoßzonen bieten den Raum für unterschiedlichste Nutzungen. *„Sie strahlen über ihre Nutzungsangebote auf den öffentlichen Raum aus, werden zu ‚vitalen Schrittmachern' in der Qualität neuer Stadtquartiere. Und im Umkehrschluss entziehen geschlossene, untergenutzte oder fehlgenutzte Erdgeschosse dem öffentlichen Raum die notwendige Vitalität."*

- MA 18 (2012): 12. -

DIE ZUKUNFT VON KAFFEEHÄUSERN UND ERGESCHOSSZONEN?

05

HANDLUNGS RÄUME

Während die Stadt im Groben und Ganzen gleich bleibt, ändert sie sich doch ständig in Einzelheiten. Über ihr Wachstum und Wandel kann nur eine Teilkontrolle ausgeübt werden. Dabei gibt es nie ein Endresultat, sonder nur eine ständige Aufeinanderfolge von Phasen. Ziel der Handlungsräume ist es, althergebrachte Sichtweisen beiseite zu lassen und einen neuen Blick auf den öffentlichen Raum „Straße“ zu schaffen.

- Vgl. Lynch (2010): 11. -

”

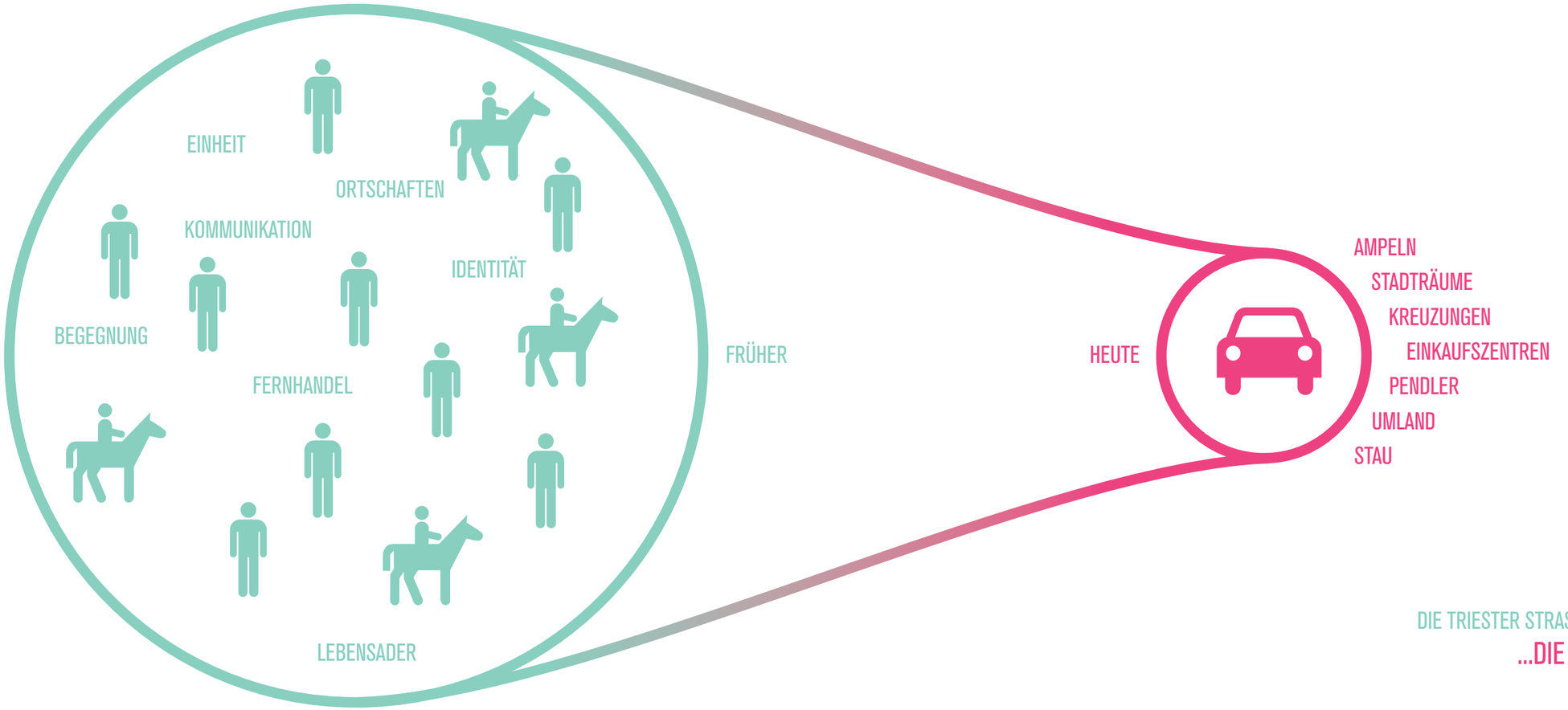
ENTSCHEIDEND IST [...] ***DIE NEUINTERPRETATION DER STRASSE IM SINNE IHRER ALTEN URBANEN ROLLE ALS EINES RAUMES, DER WESENTLICH MEHR ALS DIE FUNKTION DES VERKEHRS ERFÜLLT.*** *WAR BEI LE CORBUSIER DIE STRASSE AUFGRUND IHRER UNSAUBEREN VERMISCHUNG VERSCHIEDENER TÄTIGKEITEN UND HANDLUNGSFELDER, ETWAS DAS MAN ABSCHAFFEN MÜSSE,* ***WURDE SIE VON [JANE] JACOBS IN IHRER EIGENSCHAFT EINES ABSOLUT NOTWENDIGEN ÖFFENTLICHEN RAUMES WIEDER IN IHRE ALTEN RECHTE EINGESETZT.***

- Manfred Russo // dérive - Zeitung für Stadtforschung, Ausgabe 45, S. 50 -

“

DIE BEDEUTUNG & DER MASSSTAB DER STRASSE HABEN SICH GEWANDELT

OBWOHL DIE GESCHWINDIGKEIT DES VERKEHRS ZUGENOMMEN HAT UND DADURCH DIE FERNE IN DIE NÄHE GERÜCKT IST, HAT DIE TRIESTER STRASSE HEUTE EINEN LOKALEN CHARAKTER



DIE TRIESTER STRASSE IST HEUTZUTAGE IMMER NOCH...

...DIE VERBINDUNG IN DEN SÜDEN
...EIN ÖFFENTLICHER RAUM
...EINE WICHTIGE STRASSE
...EINE HANDELSSTRASSE
...EIN TRANSITRAUM

Die öffentliche Wahrnehmung der Triester Straße ist durchaus ambivalent. Die einen beklagen sich über permanenten Lärm und Schadstoffbelastungen, für andere gehört die mehrspurig ausgebaute Straße zum normalen Stadtbild und für wiederum andere spielt die Straße einen wichtige Rolle bei Investitions- und Standortentscheidungen. Die Triester Straße hat es nicht leicht, denn sie muss zahlreichen Anforderungen gerecht werden. Neben der dominanten Rolle als Verkehrskorridor in das Zentrum der Stadt ist sie auch Nahversorgungs- und Wohnstandort. Außerdem finden sich entlang der Straße die Standorte, die viel Platz in Anspruch nehmen und von der hohen Verkehrsfrequenz profitieren - Einkaufszentren, etc. Von der einst prächtigen und bedeutungsvollen Straße ist jedoch wenig übergeblieben. Dabei prägen Einfallstraßen mit ihrem Erscheinungsbild den ersten Eindruck einer Stadt und den der angrenzenden Stadträume.

Es besteht kein Zweifel mehr daran, dass sich die Straße gewandelt hat. Sowohl die Bedeutung als auch der Maßstab der Straße haben sich einem Wandel unterzogen. Historisch gesehen waren Orte des Verkehrs auch immer Orte der Begegnung und Kommunikation. Die Triester Straße war die Lebensader ganzer Ortschaften, ausschlaggebend für deren Entwicklung und wirtschaftlichen Erfolg. Darüber hinaus war sie auch ein identitätsstiftendes Symbol der Einheit. Obwohl die Geschwindigkeit des Verkehrs zugenommen hat und dadurch ja eigentlich die Ferne in die Nähe gerückt ist, hat die Triester Straße heute einen lokalen Charakter. Es gibt keinen gemeinsamen Stadtraum „Triester Straße“, sondern viele Stadträume entlang der Straße, die sich durch ihre städtebauliche und soziale Struktur unterscheiden. Der motorisierte Individualverkehr ist die einzige Konstante und das prägende Element der Triester Straße. Aber auch wenn sich die Bedeutung der Straße gewandelt hat und nichts mehr außer dem Verkehr läuft, ist sie noch immer eine wichtige Straße, Transitraum, Handelsstraße, eine Verbindung in den Süden und nicht zuletzt, ein öffentlicher Raum.

Der Verkehrsraum der **Triester Straße muss** wieder als Stadtraum und öffentlicher Raum **entdeckt werden**. Es ist wichtig sich von Begriffen wie Verkehrsachse, Einfallstraße oder Verkehrskorridor zu trennen, wenn die Rede von der Triester Straße ist. Erst durch einen Perspektivenwechsel und der Transformation der Zugänge zu diesem Raum können **Nutzungen und Handlungsräume** abseits der verkehrsplanerischen Aspekte **ermöglicht werden**. Denn erst wenn sich neue Möglichkeitsräume eröffnen, kann die **Straße wieder erlebbar werden**. Entdecken - Ermöglichen - Erleben!

VON DER HANDELSSTRASSE

ZUR HANDLUNGSSTRASSE

- Volkmar Pammer // Im Rahmen des Diplomandenseminars -

ENTDECKEN

Für einen Diskurs über die künftige Entwicklung der Triester Straße ist ein Perspektivenwechsel und Blick über den Tellerrand unumgänglich. Es ist notwendig, *„die Aufmerksamkeit von den rein funktionalen Aspekten verkehrsplanerischer Perspektiven her aufzuweiten und diesen Raum als eine auch soziokulturelle Schnittstelle unterschiedlichster Protagonisten mit multiplen Interessen zu denken. Nur der Analyse dieser komplexen Nachbarschaften und Wechselwirkungen im transitorischen Gefüge eines hochverdichteten Verkehrsraumes kann eine tragfähige Entwicklungsstrategie entspringen.“*[107]

Einfallstraße, Verkehrskorridor oder Verkehrsachse sind nur Teilaspekte und Funktionen des öffentlichen Raums der Triester Straße. Dieses langjährige Branding hat dazu geführt, dass die Straße heutzutage auf diese monofunktionalen Aspekte reduziert wird. Die Wiederentdeckung des Raums als Lebensader, Treffpunkt und als Raum gesellschaftlicher Interaktion schafft neue Möglichkeitsräume für unterschiedlichste AkteurInnen.

*„Wenn wir richtig hinschauen, dann sehen wir **viel mehr als es gibt**“*

- Andreas Kipar // Im Rahmen der Vortragsreihe Zukunft Stadt, TU Wien -

Die Entdeckung bzw. die *„Redefinition des Verkehrsraumes“*[108] kann jedoch nur aus der Interaktion mit den vor Ort lebenden und beteiligten gesellschaftlichen Gruppen geschehen. Eine Planung des Ermöglichens kann dazu beitragen Prozesse anzuregen, damit die Triester Straße aus der Seblstverantwortung heraus wieder als Stadtraum entdeckt, entwickelt und organisiert wird.[109] Entdecken wir die Straße als zentralen verbindenden Freiraum und nicht als trennendes Element der Stadt wieder.

107 Ambach, et al. (2007).
108 Ambach, et al. (2007).
109 Vgl. Ambach, et al. (2007).

”

WIE KANN DER TRIESTER STRASSE WIEDER EIN

MENSCHLICHER MASSSTAB *VERLIEHEN WERDEN?*

“

ERMÖGLICHEN

*„CITIES HAVE THE CAPABILITY OF PROVIDING **SOMETHING FOR EVERYBODY**, ONLY BECAUSE, AND **ONLY WHEN**, THEY ARE **CREATED BY EVERYBODY**."*

- Jane Jacobs // The Death and Life of Great American Cities -

Denkt man an öffentliche Räume, so fällt einem die Triester Straße sicher nicht als erstes ein. Die starke Verkehrsbelastung hat dazu geführt, dass Nutzungen abseits des Autoverkehrs nur schwer bzw. gar unmöglich sind. Das merkt man schon alleine daran, wenn man versucht die Straße zu queren oder wenn sich Gehsteige in Sackgassen für FußgängerInnen verwandeln. Wenn die Gestaltungsqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten des Stadtraumes verbessert werden sollen, bedarf es definierter Orte, an denen sich Menschen treffen, sie nutzen und sich orientieren können. Diese Orte sind bereits vorhanden, müssen jedoch in Wert gesetzt und mit einer sozialen Komponente versehen werden. Denn erst durch Nutzung werden Räume angeeignet. *„Rechtliche oder planerische Handlungen können Nutzungsstrukturen fördern oder verhindern, jedoch ist es die Gesellschaft die den Raum (re)produziert. Die raumstrukturierenden Elemente (Gebäude, Straßen, Geschäfte, Plätze...) können auch symbolische Bedeutung erfahren und zu einem identifikationsstiftendes Symbol (z.B. für ein Wohnviertel oder die Stadt) werden."*[110]

Es gibt keine allgemeingültige Lösung zum Umgang mit Einfallstraßen, geschweige denn mit der Triester Straße. Planung kann jedoch mit kleinteiligen Eingriffen in das Gefüge der Stadträume Prozesse und Entwicklungen anregen, fördern und ermöglichen. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auch Nadelstiche ein Gesamtkonzept benötigen - eine Vorstellung von Stadt und Urbanität. Was können resp. sollen kleinteilige Entwicklungen bewirken und können sie Prozesse des Wandels in Gang bringen?

Neue Bauprojekte oder Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Verkehr erzeugen noch keine sozialen und funktionalen Überlagerungen und keine Grundlage für Öffentlichkeit. Die Triester Straße bedarf einer Planungskultur des Ermöglichens, um die Straße wieder erlebbar zu machen. Dabei geht es nicht darum, den motorisierten Individualverkehr bei Planungen auszugrenzen, sondern darum ein hohes Maß an Nutzungsmöglichkeiten zu bieten. Für die Triester Straße bedeutet dies das Schaffen von Möglichkeitsräumen für andere VerkehrsteilnehmerInnen im öffentlichen Raum, die Sichtbarmachung von Alternativen, das Festlegen von Spielregeln für Bauvorhaben und die Inszenierung von prominenten Orten, die dadurch eine neue Bedeutung erfahren - eine Verflechtung und Überlagerung verschiedenster Nutzungen.

110 Läpple (1991): 42f.

NUTZUNGSVIELFALT ERMÖGLICHEN

Die hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs benötigen enorme Flächen und verdrängen alle anderen Nutzungen. Die Gehsteige auf der Triester Straße mögen zwar teilweise breit angelegt sein. Im Vergleich zu dem Flächenverbrauch der Fahrbahnen wirken sie jedoch unbedeutend.

Nutzungsvielfalt bedeutet attraktiven Platz für NutzerInnengruppen abseits des exklusiven Raumes für den motorisierten Individualverkehrs zur Verfügung zu stellen. Öffentlicher Raum muss so gestaltet sein, dass er sich als Bühne der Urbanität eignet. Dabei geht es um das Einräumen von Chancen, damit die Straße wieder erlebbar und vielfältig nutzbar wird. Ein attraktiver Raum, der zwar Verkehrsraum ist und bleibt, aber zum Flanieren und Aufhalten einlädt. Erst dann kann der Straßenraum wieder genutzt und bespielt werden, so dass eine Aneignung und Identifizierung der BewohnerInnen mit ihren Stadträumen und dem Umfeld möglich wird.

BEZUG HERSTELLEN

Das Leben an der Triester Straße hat viele unterschiedliche Gesichter. Es stellt sich jedoch die Frage: Verbindet die Triester Straße die einzelnen Stadträume und Lebenswelten miteinander oder ist sie ein Raum- und Zeittunnel zur Überwindung der räumlichen Distanz? Wahrscheinlich ist sie beides, wobei bei dieser Frage die Differenzierung nach VerkehrsteilnehmerInnen eine wichtige Rolle spielt. Denn für FußgängerInnen stellt die Triester Straße sicher eine Barriere dar. Was früher Stadtmauern waren, sind heute Industriegebiete, Bahnstrecken und sechsspurig ausgebaute Fahrbahnen. Diese Barrieren gilt es zu überwinden und den Bezug der Straße zu den Stadträumen wieder herzustellen.

*„**Je höher die Verkehrsbelastung an einer Straße, desto** stärker reduziert sich die Aufenthaltsqualität, dadurch werden wiederum **weniger Bekanntschaften in der Nachbarschaft geknüpft.**“*

- Helmut Holzapfel // Urbanismus und Verkehr, S. 20. -

Bezug herstellen meint einerseits die Beziehung zwischen den Straßenseiten und andererseits mit dem Hinterland der Straße wieder zu entdecken. Das bedeutet, die Straße nicht nur in ihrer Längsrichtung wahrzunehmen, sondern auch quer zu denken. Es geht um das Vernetzen und um die funktionale Verflechtung der angrenzenden Stadträume, damit diese voneinander profitieren und sich in ihrer Nutzungsvielfalt ergänzen können.

Die Triester Straße hat die Chance die Rolle eines zentralen verbindenden Raumes einzunehmen. Neue sichtbare Übergänge und Kreuzungssituationen werden zu Treffpunkten und Aufenthaltsorten und verbinden den geteilten Straßenraum. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ergänzen die neuen urbanen Knotenpunkte. Neue Beziehungen ins Hinterland bringen Bewegung auf die Straße, damit die Triester Straße wieder zur Lebensader wird.

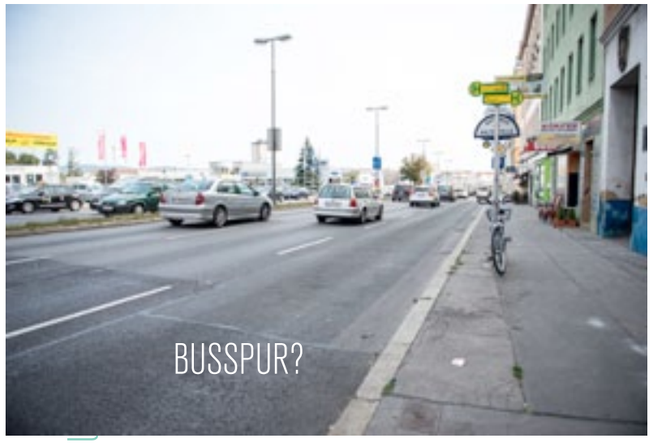
UMSTIEG ERLEICHTERN

Sich vom Auto zu trennen ist für viele Leute sicherlich keine leichte Aufgabe. Ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsnetz kann einem jedoch dabei helfen, seine Art der Fortbewegung zu überdenken und den Umstieg attraktiv machen. Der Umstieg ist notwendig um die täglichen Verkehrslawinen zu verringern und um Platz für andere VerkehrsteilnehmerInnen und Mobilitätsformen zu schaffen.

Zwar ist ein öffentliches Verkehrsnetz entlang der Triester Straße vorhanden, dieses ist jedoch weitgehend unattraktiv, langsam und im Straßenraum nicht sichtbar. Der öffentliche Verkehr auf der Triester Straße muss viel mehr in die Wahrnehmung und das Bewusstsein der Menschen gerückt werden. Das bedeutet, dass das Netz im Süden Wiens um- & ausgebaut werden muss - nicht nur in Längsrichtung der Straße, sondern auch in die angrenzenden Stadträume. Der öffentliche Verkehr muss die Menschen zum Umstieg einladen.

Die Haltestellen und Trassen der Busverbindungen und der Badner Bahn müssen sichtbar gemacht und attraktiviert werden. Sichtbar bedeutet, dass Haltestellen zu wichtigen Orten entlang der Straße werden und, dass der Zugang und deren Auffindbarkeit attraktiviert wird. Auch das Fahrrad als Alternative zum Kraftfahrzeug muss gefördert werden. Zur Zeit teilen sich FußgängerInnen und RadfahrerInnen die schmalen und schlecht erhaltenen Flächen.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs haben das Potential zu alternativen Verkehrsknotenpunkten und zu prominenten Orten der Triester Straße werden.



IMPULSE SETZEN

Neue städtebauliche Projekte an der Triester Straße sollen maßgebende Impulse für die Straße und die angrenzenden Stadträume setzen. Der Spielraum für Entwicklungsprojekte an der Triester Straße durch zahlreiche Brachflächen und verlassene Areale ist gegeben. Um die Potentiale neuer städtebaulicher Projekte zu nutzen, ist es wichtig, dass die Projekte einen Bezug zur Umgebung herstellen.

Neue Bauvorhaben sollen sich nicht mehr von der Straße abschotten, sondern hin zur Straße orientieren. Das bedeutet, dass Parkplätze und Ein- & Ausfahrten aus dem Bild des Straßenraums ausgespart werden sollen und dadurch eine klare Abgrenzung zwischen dem öffentlichen und dem privaten Raum geschaffen wird. Anstatt der Parkplätze sollen sich Erdgeschoßzonen zum Straßenraum hin orientieren und der Gehsteig davor eine durchgehende Benutzung ermöglichen. Raumbildende Elemente haben die Chance zu neuen Landmarks an der Triester Straße zu werden. Sehen und gesehen werden - die High Society der Straße.

Neue Entwicklungsprojekte können dazu beitragen einen lebendigen Stadtraum und Nutzungsvielfalt an der Triester Straße zu fördern, indem sie Akzente setzen, öffentliche Verbindungen einplanen, Räume für unerwartete Nutzungen frei halten und somit auf die Umgebung ausstrahlen. Sie werden zum Nährboden des Umdenkens in den Köpfen der Menschen für ein neues Verständnis ihrer Triester Straße.

ORTE INSZENIEREN

Fährt man die Triester Straße entlang, so kommt man an unterschiedlichsten Orten vorbei. Trotz der Heterogenität an Stadträumen besitzen die jeweiligen Abschnitte einen lokalen Charakter. Diese Prominenz der Orte kann unterschiedlich begründet werden - durch die Lage oder Funktion oder deren Kombination. Aus ihrer lokalen Prägung heraus entwickeln sich auch unterschiedliche Bezüge in die angrenzenden Stadträume, denn sie besitzen jeweils unterschiedliche Qualitäten und Potentiale.

Die Planung muss auf die lokalen Gegebenheiten eingehen können, auf dem Vorhandenen aufbauen und daraus die Orte neu inszenieren. Orte mit ihren neuen Qualitäten können dazu beitragen, die Straße in ihrem Verlauf zu gliedern und sowohl die Wahrnehmung der lokalen Bevölkerung als auch der BesucherInnen zu schärfen. Die neuen Abschnitte verbessern auch die Anbindung zu den angrenzenden Stadträumen und verankern diese im Nutzungsgefüge der Straße. Dadurch entstehen neue lokale Zentren.

ERLEBEN

AutofahrerInnen können ihre Umwelt nicht in dem selben Maße erleben und wahrnehmen, wie beispielsweise FußgängerInnen oder RadfahrerInnen. Ihr Sichtfeld wird durch die Karosserie begrenzt, der Sitz und die Hände am Lenkrad geben ihre Sitzposition und ihre Blickrichtung vor - immer gerade aus. Die Geschwindigkeit des Automobils und die Anzahl der anderen Kraftfahrzeuge verlangen ihnen eine ständig hohe Konzentration ab. Wahrgenommen werden dann nur noch das Fahrzeug vor einem und die immer gleichbleibenden drei Farben der Ampel. Die an die hohen Geschwindigkeiten angepassten überdimensionalen Wegweiser und Reklametafeln weisen den Weg. Der motorisierte Individualverkehr ist anonym. Zwar besitzt jedes Auto ein Kennzeichen und kommuniziert wird durch Hup- und Lichtsignale, dennoch hat man als LenkerIn keine Teilhabe am urbanen Geschehen.

*„Ich begriff allmählich, dass die **Straße** nicht nur die Art **veränderte**, wie Menschen reisten, sondern auch, **wie sie die Welt wahrnehmen.**“*

- J.B. Jackson // The Necessity for Ruins -

Wenn davon ausgegangen wird, dass Städte zum Großteil von der Gestaltungs- und Nutzungsqualität ihrer öffentlichen Räume bestimmt werden, dann stellt sich die Frage: Welche Qualitäten hat der öffentliche Raum an der Triester Straße? Aneignung und Kommunikation finden nicht statt. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Straße für die urbane Gesellschaft wieder zugänglich zu gestalten und die Anonymität aufzubrechen, um die Stadträume wahrnehmen zu können.

Wahrnehmung hängt von der Fortbewegung ab. Erst bei niedrigeren Geschwindigkeiten kann die Triester Straße wieder erlebbar werden. Erst dann können wieder Blicke über die Straße ermöglicht, interessante Orte entdeckt und neue Beziehungen zu den angrenzenden Stadträumen geschaffen werden. Und erst dann kann die Triester Straße zu einem urbanen Einfahrtstor mit überlagernden Nutzungen im Raum werden. Eine Visitenkarte der Stadt, welche die ersten Eindrücke und Maßstäbe für die Wahrnehmung setzt.

PLANUNG ALS DIALOG

Um der Triester Straße wieder einen menschlichen Maßstab zu verleihen, müssen die vor Ort lebenden Menschen und lokale AkteurInnen in den Planungsprozess miteinbezogen werden. Die Entwicklung der Triester Straße ist eine Gemeinschaftsaufgabe - der Dialog ist die Methode.[111] Dabei geht es nicht um eine flächendeckende Ordnung oder einen Masterplan. Es geht darum, die Qualitäten & Herausforderungen des Stadtraumes zu entdecken und darauf aufbauend Strategien für die Stimulierung der urbanen Transformationsprozesse zu entwickeln. Die Planung der Triester Straße bedarf einer *„Kultur des Ermöglichens“*[112], wo anstatt fertiger Maßnahmen offene Prozesse in Gang gebracht werden und definierte Handlungsspielräume die künftige Entwicklung stimulieren.[113]

Eine planerische Auseinandersetzung mit der Triester Straße bedarf als aller erstes einer **Orientierung** bzw. einer **Vorbereitungsphase**. Die Rahmenbedingungen für den Planungsprozess müssen mit der auftraggebenden Stelle definiert werden. Der Planungsprozess wird strukturiert und die AkteurInnenstruktur identifiziert, wodurch erste Erwartungshaltungen und Positionen der VertreterInnen aus Politik, Verwaltung & Planung sichtbar werden.[114]

Nach der Orientierung folgt die **Entdeckung** des Ortes - die **Annäherung an den Ort**. Ziel ist das Kennenlernen des Raumes und die Annäherung an die Planungsaufgabe. Durch die intensive Auseinandersetzung mit dem Ort werden die Grundlagen erarbeitet und die Herausforderungen erkannt. Es wird seitens der Planung ein Bewusstsein und Verständnis für den Raum entwickelt - das Verstehen des Raumes. Durch Expeditionen zu Fuß, mit dem Fahrrad und Auto wird der Raum aus unterschiedlichsten Perspektiven erkundet. Gleichzeitig muss auch die Kultur von Einfallstraßen als ein gesamtstädtisches Phänomen diskutiert und hinterfragt werden. Denn die Bedeutung der Triester Straße reicht weit über ihre physischen Grenzen hinaus. Eingriffe in das stadträumliche Gefüge der Triester Straße bedeuten auch Eingriffe in die verkehrsplanerische Struktur Wiens und des Umlandes.

111 Vgl. Stadtgemeinde Bad Vöslau (2012): 18.
112 Scheuvens (2012): 155.
113 Vgl. Scheuvens (2012): 154f.
114 Vgl. MA 18 (2010): 22ff.

Auf Basis der erarbeiteten Grundlagen & Herausforderungen werden die gesammelten Ergebnisse, Eindrücke und Entdeckungen in Form einer Projektzeitung und Homepage an die Öffentlichkeit getragen. Dies ist der Anstoß des **Ermöglichens** bzw. der **Entwurfsphase**. Der Schwerpunkt in dieser Phase des Planungsprozesses ist es, Strategien und Konzepte für die Entwicklung der Triester Straße zu erarbeiten und der Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben sich zu beteiligen. In einer öffentlichen Veranstaltung steht das Kennenlernen relevanter und lokaler AkteurInnen, sowie ein weiterer Informationsgewinn im Vordergrund. Die bisherigen Ergebnisse werden im Rahmen von Workshops präsentiert, diskutiert und weiterentwickelt. Gemeinsam werden Visionen und Szenarien entwickelt, in denen die Wünsche und Ängste der Betroffenen berücksichtigt werden. Der Diskurs soll die lokalen AkteurInnen dazu anregen, sich an der Planung zu beteiligen. Diese Form des Dialogs ist die Basis für eine breite Akzeptanz unter den betroffenen AkteurInnen. Weiters werden ersten Strategien und Konzepte in Fachgruppen getragen. Gemeinsam mit ExpertInnen und VertreterInnen der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Planungspraxis werden die Strategien und Konzepte weiterentwickelt. Dabei gliedern sich die Fachgruppen nach spezifischen Themen, welche sich aus der Analyse des Ortes herauskristalisiert haben.[115]

In der **Verdichtungsphase** liegt der Schwerpunkt auf der Zusammenführung aller Entdeckungen, Strategien und Konzepte und auf Ausarbeitung von Umsetzungsstrategien. Sie ist das Bindeglied zwischen dem Planungsprozess und nachfolgenden Planungen, welche sich auf die Umsetzung der Strategien konzentrieren.[116] Zu Beginn der Phase wird der Diskurs mit der Öffentlichkeit in Form einer weiteren Projektzeitung und öffentlichen Veranstaltung fortgesetzt. Der Arbeitsstand wird präsentiert und gemeinsam reflektiert. Die gemeinsam erarbeiteten Entwicklungsziele bilden die Grundlage für ein Leitbild. Um jedoch die Entwicklungsziele zu erreichen, ist es notwendig, diese mit VertreterInnen der Politik, Verwaltung, Planungspraxis und SchlüsselakteurInnen (z.B.: EigentümerInnen) zu diskutieren. In weiteren Fachgruppen werden die Instrumente und Zugangsweisen zu definierten Themen erarbeitet.

Das Ergebnis des Planungsprozesses ist ein Strategieplan für die künftige Entwicklung der Triester Straße. Der Strategieplan bildet die *„Grundlage für auszuschreibende Bauträgerwettbewerbe, die Planung von Detaillösungen und für die Umsetzung temporärer Maßnahmen“*[117].

115 Vgl. MA 18 (2010): 34ff.
116 Vgl. MA 18 (2010): 21.
117 Stadtgemeinde Bad Vöslau (2012). 21.

PROZESSDESIGN

ORIENTIERUNG

Die **Vorbereitungsphase** dient der Strukturierung des Planungsprozesses. Die **AkteuerInnenstruktur** wird identifiziert & ein **Zeit- und Kostenplan** erstellt. Gemeinsam einigt man sich auf einen **Planungsansatz** und ein **Planungsteam** wird zusammengestellt.

ENTDECKEN

Die **Annäherung an den Ort** bildet die zweite Phase. Vorhandene **Planungsdokumente** werden gesammelt & ausgewertet. Durch **Gespräche, Interviews** und das Einfangen von **Stimmungsbildern** der Politik, Verwaltung, Planungspraxis & Bevölkerung vor Ort werden die **Herausforderungen** an den Raum identifiziert & treibende **Kräfte der Raumtransformation** aufgespürt.

SCHWERPUNKT:
Grundlagen & Herausforderungen

In der **Entwurfsphase** beginnt die Konkretisierung der **Entwicklungsziele**. In einem kreativen Prozess werden gemeinsam **Zukunftsbilder** erarbeitet und Entwicklungsziele benannt. Gleichzeitig werden **Strategien** für die künftige Umsetzung erarbeitet. SchlüsselakteurInnen und Stakeholder für Umsetzungsmaßnahmen werden identfiziert und als PartnerInnen gewonnen.
.
SCHWERPUNKT:
Strategien & Konzept

ERMÖGLICHEN

Im ersten Teil der **Verdichtungsphase** werden die **gesammelten Informationen zusammengefasst**. Wünsche und Wertvorstellungen werden mit Strategien & Konzepten in Einklang gebracht und in einem **Leitbild** zusammegefasst.

Der zweite Teil der Verdichtungsphase konzentriert sich auf die **Umsetzungsstrategie** des Leitbildes.

SCHWERPUNKT:
Ausarbeitung

ERLEBEN

Die **Anwendungsphase** geht über den eigenltichen Planungsprozess hinaus. Definierte Qualitätssicherungsmaßnahmen und ein Monitoring begleiten die Umsetzungsphasen.

AUFTAKTVERANSTALTUNG
mit VertreterInnen aus Politik, Verwaltung & Planung

PROJEKTHANDBUCH
inkl. Prozessdesign

EXPERTINNENGESPRÄCHE
Vorträge, Workshops & Gespräche mit VertreterInnen der Politik, Verwaltung, Wirtschaft & Planungspraxis zur **Kultur von Einfallstraßen und öffentlichem Raum**

EXPEDITIONEN VOR ORT
Gespräche mit VertreterInnen aus Politik, Verwaltung & der Bevölkerung vor Ort

PERSPEKTIVENWERKSTATT 1
In einer **öffentlichen** Veranstaltung werden die bisherigen Ergebnisse präsentiert, diskutiert und weiterentwickelt. In Rahmen von **Workshops** werden gemeinsam mit den **lokalen AkteurInnen Visionen und Szenarien** auf Basis ihrer Wertvorstellungen, Wünschen & Erwartungen erarbeitet.

PROJEKTZEITUNG 1 & HOMEPAGE
Die Ergebnisse des Lesen des Ortes und die identifizierten **Herausforderungen** werden in Form einer Zeitung und Homepage an die **Öffentlichkeit** getragen. Ziel ist es, die Aufmerksamkeit und das Interesse der Betroffenen zu wecken. Das Ziel ist **Information & Bewusstseinsbildung.**

FACHGRUPPEN
Im Rahmen von Workshops prüfen **Arbeitsgruppen** aus VertreterInnen der Politik, Verwaltung, Wirschaft & Planungspraxis gemeinsam mit lokalen AkteurInnen die **Handlungsmöglichkeiten** und erarbeiten Strategien & Konzepte zu spezifischen Themen.
- ZENTREN
- MOBILITÄT
- STADT/UMLAND
- NUTZUNGEN
- IMPULSPROJEKTE
...

PROJEKTZEITUNG 2
In einer zweiten Ausgabe der Projektzeitung werden die **Strategien & Konzepte** vorgestellt. Die **Motivation** aller AkteurInnen wird gestärkt und **Akzeptanz** geschaffen.

PERSPEKTIVENWERKSTATT 2
In einer weitere öffentlichen **Veranstaltung** werden die Strategien und Konzepte vorgestellt, diskutiert und **gemeinsam weiterentwickelt**, um eine möglichst hohe Akzeptanz aller beteiligten Parteien zu schaffen.

LEITBILD
Das Leitbild fasst die erarbeiteten **Entwicklungsziele, Konzepte und Strategien zusammen** und bildet die **Grundlage** für die Erarbeitung eines Strategiekonzeptes für die Triester Straße.

FACHGRUPPEN
Strategien für die Umsetzung benötigen ein unterschiedliche **Instrumente** und **Zugangsweisen**. Im Rahmen von weiteren Workshops werden gemeinsam mit VerteterInnen der Politik, Verwaltung, Wirtschaft & Planungspraxis, lokalen **SchlüsselakteurInnen** die **Umsetzungsmöglichkeiten zu unterschiedlichen Tehmen** geprüft und erarbeitet.

STRATEGIEPLAN FÜR DIE ENTWICKLUNG DER TRIESTER STRASSE
Der Strategieplan fasst alle Erkenntnisse zusammen und bildet das **Ergebnis des Planungsprozesses.** Er bildet die **Grundlage für Bauträgerwettbewerbe, die Planung von Detaillösungen & die Umsetzung temporärer Maßnahmen**.

PROJEKTZEITUNG 3
Eine weitere Projektzeitung informiert über die **festgelegten Leitprojekte** und deren **Umsetzungszeiträume**.

ANWENDUNG

06

PLÄDOYER FÜR WANDEL

Gedanken zum Schluss.

Die Anonymität des Autos erzeugt keine vitale Urbanität. Sie reduziert den öffentlichen Raum auf eine Ebene, auf der alternative Nutzungen schlicht unmöglich werden. Diese Entwicklung ist nicht neu, jedoch war das nicht immer so. Gesellschaften befinden sich im ständigen Wandel und so auch die Städte. Wandel ist beständig und unaufhaltsam - eine gute Nachricht für die Triester Straße, denn der Wandel der Triester Straße ist nicht abgeschlossen. *„Bedeutung wird prozessual hergestellt und diese Bedeutungsproduktion ist nicht abgeschlossen.“*[118]

Die dauernde Aufeinanderfolge von Phasen und Transformationsprozessen eröffnet immer wieder neue Handlungsräume. Das bedeutet aber, dass man sich der Triester Straße und den angrenzenden Stadträumen wieder ernsthaft annehmen muss. Denn das fehlende Interesse in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten hat gezeigt, wie sich der Wandel an der Straße vollzogen hat. Weiters bedarf es einem Perspektivenwechsel. Die Straße muss wieder als öffentlicher Raum wahrgenommen werden - sowohl von Seiten der Planung als auch von der lokalen Bevölkerung. Denn erst die Aneignung und Besetzung des Raumes verleiht ihm wieder eine sozio-kulturelle Bedeutung, sonst bleibt er bedeutungslos - ein reiner Transitraum.

Sind die Idealvorstellungen von Stadt und Urbanität mit der Funktion einer Einfallstraße überhaupt vereinbar? Hoffentlich. Klar ist, dass eine neue Kultur von Einfallstraßen nicht konsensfähig ist. Aber es bedarf planerischen Mutes und Ausdauer, um die Qualitäten und Potentiale der Triester Straße zu reaktivieren und ihr wieder die Qualitäten öffentlicher Räume anzueignen. Denn eine große Vision hat mit vielen kleinen Dingen zu tun.

Diese Arbeit zeigt die Triester Straße aus einer gesamtheitlichen Perspektive. Es wird ein Bild der Straße vermittelt, welches die fehlende Gestaltungs- und Nutzungsqualität der Straße sowohl als Defizit, als auch als Chance aufzeigt. Das Ziel dieser Arbeit ist es, neue Prozesse und Denkweisen im Bezug auf die Straße anzuregen und das Bewusstsein und die Wahrnehmung für den öffentlichen Raum zu schärfen. Mit kleinteiligen Eingriffen in das Gefüge der Stadträume können Entwicklungen ermöglicht und Transformationsprozesse in Gang gebracht werden. Dieses Dokument hat die Aufgabe der Vermittlung und gibt einen Handlungsrahmen für zukünftige Entwicklungen und Planungen vor, um die Straße und ihre angrenzenden Stadträume aus der Anonymität herauszulösen. Diese Arbeit ist erst der Anfang.

118 Kamleithner (o.J.): 252.

07

ANHANG

// Literaturverzeichnis
// Onlinequellen
// Abbildungsverzeichnis

LITERATURVERZEICHNIS

AMBACH, Markus; **BECKMANN**, Jörg; **VERBRUGGE**, Jeroen (Hrsg.) (2007): Transitorische Räume als offener Fragenkatalog. URL: http://www.markusambachprojekte.de/texte/transitorische_raeume1.htm (lezter Zugriff am 17. Juni 2012).

APPLEYARD, Donald D. (1981): Livable Streets. Berkley/Los Angeles.

ARL/Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.)(2005): Handwörterbuch für Raumordnung (4., neu bearbeitete Auflage). Hannover.

ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Hrsg.)(2012): Das Autobahnnetz in Österreich. 30 Jahre ASFINAG. Wien. URL: http://www.asfinag.at/c/document_library/get_file?uuid=8e03aff9-5ce6-4167-a426-345caa6d9be6&groupId=10136 (letzer Zugriff am 1. Mai 2012).

AUGÉ, Marc (2011): Nicht-Orte. München: Verlag C.H.Beck.

BMLFUW - Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (2009): GIS Lärminfo. Straßenverkehr 2007. URL: http://gis.lebensministerium.at/eLISA/frames/index.php?&145=true&gui_id=eLISA# (letzer Zugriff am 11. Juli 2012).

BORMANN, Oliver; **KOCH**, Michael; **SCHMEING**, Astrid; **SCHRÖDER**, Martin; **WALL**, Alex (2005): Zwischen Stadt Entwerfen. Wuppertal.

BOURDIEU, P. (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/M.

BOURDIEU, P. (1992): Rede und Antwort. Frankfurt/M.

BRAKE, Klaus (2011): Neue Akzente der Suburbanisierung. Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund. In: **BRAKE**, Klaus; **DANGSCHAT**, Jens S; **HERFERT**, Günter (2011): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. Opladen: Leske+Budrick.

CONOVER, Ted. (2010): Die Wege der Menschen. Auf den Straßen, die unsere Welt verändern. Piper Verlag GmbH: München.

CZEIKE, Felix (2004): Historisches Lexikon Wien: in 6 Bänden. Wien: Kremayr & Scheriau. 2. aktualisierte und erweiterte Auflage.

DIKA, Antonia; **JEITLER**, Barbara; **KRASNY**, Elke; **SIRBEGOVI**, Amila (Hrsg.) (2011): Balkanmeile. 24 Stunden Ottakringer Straße. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse. Ein Reiseführer aus Wien. Wien: Verlag Turia+Kant.

DÜNNE, J; **GÜNZEL**, S. (Hrsg.) (2006): Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften. Frankfurt/M: Suhrkamp.

ELIAS, N. (1984): Über die Zeit. Arbeiten zur Wissenssoziologie II. Frankfurt/M: Suhrkamp.

GERT, C. (2005): Stadtgeschichte. Leibnitz im Lauf der Jahrtausende. Stadtgemeinde Leibnitz. URL: http://www.leibnitz.at/gemeindeamt/html/Stadtgeschichte.pdf (letzter Zugriff am 12. März 2012).

HÄBERLIN, Udo W. (2002): Der öffentliche Raum als Bühne. Plädoyer für eine Plattform der aktiven Zivilgesellschaft - Öffentlichkeit im städtischen Raum. Wien.

HÄBERLIN, Udo W. (o.J.): Das Leben im Erdgeschoß der Stadt im Wandel. In: **MA 18** (2012).

HAUSER, Susanne; **KAMLEITHNER**, Christa; **MEYER**, Roland (Hrsg.) (2011): Architekturwissen. Grundlagentexte aus den Kulturwissenschaften. Bd. 1. Zur Ästhetik des sozialen Raumes. Berlin: transcript.

HELMEDACH, Andreas (2002): Das Verkehrswesen als Modernisierungsfaktor. Straßen, Post, Fuhrwesen und Reisen nach Triest und Fiume von Beginn des 18. Jahrhunderts bis zum Eisenbahnzeitalter. München: Oldenbourg.

HILPERT, T. (Hrsg.) (1984): Le Corbusiers „Charta von Athen". Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe. Braunschweig: Bauwelt Fundamente 56.

HOFFMANN-AXTHELM, Dieter (1993): Die dritte Stadt. Bausteine eines neuen Gründungsvertrags. Frankfurt am Main.

HOLZAPFEL, Helmut (1988): Ökologische Verkehrsplanung. Die Wechselwirkung von Raumerschließung und Raumzerstörung. Frankfurt am Main.

HOLZAPFEL, Helmut (2012): Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner. Kassel: Vieweg+Teubner.

JACOBS, Jane (1963): Tod und Leben großer amerikanischer Städte. Bauwelt-Fundamente. Bd. 4. Braunschweig.

JANETSCHEK, K. (1978): Wiener Neudorf im Wandel der Zeit.

KAINRATH, Wilhelm (1988): Verändert die Stadt. Wien: Picus Verlag.

KAMLEITHNER, Christa (o.J.): Zur Einführung. In: **HAUSER**, et al. (2011).

KALTENSTADLER, W. (1969): Der österreichische Seehandel über Triest im 18. Jahrhundert. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Bd. 56. Seite. 67.

KÁRÁSZ, Daniele (2011): Ein geschichtlicher Überblick. In: **DIKA**, et al. (2011).

KNOFLACHER, Hermann (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Wien/Köln/Weimar.

KRASNY, Elke (2011): Ottakringer Straße_Balkanmeile. Lokale Identitäten und globale Transformationsprozesse. In: **DIKA**, et al. (2011).

KRASNY, Elke (2011): Stadtraum Erdgeschoß. Introtext. In: **DIKA**, et al. (2011).

KRULL, Wilhelm (2007): Taking the Initiative. Risks and Opportunities in Research Funding. In: Perspectives

of Research. Identification and Impelementation of Research Topics by Organizations. 7. Max Planck Forum. München.

LÄPPLE, D. (1991): Gesellschaftszentriertes Raumkonzept. Zur notwendigen Überweindung von physikalisch-mathematischen Raumauffassungen in der Gesellschaftsanalyse. In: **WENTZ**, M. (1991): Stadt-Räume. Die Zukunft des Städtischen. Frankfurt/M, New York: Campus-Verlag. S. 35-46.

LÄPPLE, D. (2003): Thesen zu einer Renaissance der Stadt in der Wissensgesellschaft. IN: **GESTRING**, et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion. Opladen. S. 61-77.

LEFÈBVRE, H. (1974): La production de l'espace. Paris.

LEFÈBVRE, H. (1991, orig. 1974): The Production of Space. Oxford/Cambrige, Ma.

LÖW, M; **STEETS**, S; **STÖTZER**, S. (2008): Eine Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie (2. Auflage). Verlag Barbara Budrich.

LYNCH, Kevin (2010): Das Bild der Stadt. Bauwelt Fundamente 16. 2. Auflage. Berlin: Birkhäuser Verlag.

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Magistrat der Stadt Wien) (2005): Händische Straßenverkehrszählung 2005 in Wien. Verkehrsentwicklung. Wien. URL: http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/verkehrsentwicklung.pdf (letzter Zugriff am 1. Mai 2012).

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Magistrat der Stadt Wien) (2007): Draussen in der Stadt. Öffentliche Räume in Wien. Werkstattbericht Nr. 89. Wien.

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Magistrat der Stadt Wien) (2010): Planung als Prozess. Gestaltung dialogorientierter Planungs- und Umsetzungsprozesse. Werkstattbericht Nr. 109. Wien.

MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Magistrat der Stadt Wien) (2012): Perspektive Erdgeschoß. Werkstattbericht Nr. 121. Wien.

MARKTGEMEINDE WIENER NEUDORF (o.J.): Von der bäuerlichen Kleinsiedlung zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort. URL: http://www.wiener-neudorf.gv.at/gemeindeamt/download/220116561_1.pdf (letzter Zugriff am 12. März 2012).

O.V. (2012): Gefährlicher Wahnsinn Auto: Es ist laut, stinkt, zerstört die Umwelt und Menschenleben. In: **PROFIL**. Nr. 20 am 14. Mai 2012.

PFAFFENBICHLER, Paul (o.J.): Öffentliche Räume als Orte des Verkehrs. In: **MA 18** (2007).

PLANUNGSGEMEINSCHAFT-OST (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010. Wien. URL: http://planungsgemeinschaft-ost.at/download/kordonerhebung.pdf (letzter Zugriff am 21. Juli 2012).

PRETTERHOFER, Heidi; **SPATH**, Dieter; **VÖCKLER**, Kai (2010): Land. Rurbansimus oder Leben im postruralen Raum. Haus der Architektur Graz.

RIEBE, V.E. (1936): Der Wiener Neustädter Schiffahrtskanal. Geschichte eines niederösterreichischen Bauwerkes von seinem Entstehen bis zur Gegenwart nach archivalischen Quellen. Wiener Neustadt: Verlag Gutenberg.

SCHEUVENS, Rudolf (o.J.): Raum und Planung. Vorlesung zu den Grundlagen und Instrumenten der Örtlichen Raumplanung.

SCHEUVENS, Rudolf (2012): Eine urbane Entdeckungsreise und eine Kultur des Ermöglichens. In: Bericht zum P2 „Triester Straße". Technische Universität Wien.

SCHMID, C. (2005): Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefèbvre und die Produktion des Raumes. Steiner Franz Verlag.

SCHWALBACH, Gerrit (2009): Stadtanalyse. Basel/Boston/Berlin: Birkhäuser Verlag.

SEGGERN, Hille von; **WERNER**, Julia (o.J.): Verstehen. Oder: Wie kommt Neues in die Welt? In: Anthos 04/03.

SEGGERN, Hille von (2008): Raum+Landschaft+Entwerfen. In: **EISEL**, Ulrich; **KÖRNER**, Stefan (Hrsg.)(2008): Befreite landschaft. Moderne Landschaftsarchitektur ohne arkadischen Ballast? Beiträge zur Kulturgeschichte der Natur. Bd. 18. München.

SEGGERN, Hille von; **WERNER**, Julia; **GROSSE-BÄCHLE**, Lucia (Hrsg.)(2008): Creative Knowledge. Innovationsstrategien im Entwerfen urbaner Landschaften. Hannover: Jovis Verlag.

SEISS, Reinhard (2007): Wer baut Wien? Salzburg/München: Verlag Anton Pustet.

SELLE, Klaus (2010): Die Koproduktion des Stadtraumes. Neue Blicke auf Plätze, Parks un Promenaden. In: **DÉRIVE** - Zeitschrift für Stadtforschung: Understandig Stadtforschung. N°40/41.

SIEVERTS, Thomas (o.J.): Mythos der alten Stadt. In: **WENTZ** (2000).

STADTGEMEINDE BAD VÖSLAU (2012): Perspektive Innenstadt. Masterplan zur räumlichen und strategischen Entwicklung der Innenstadt von Bad Vöslau. Bad Vöslau.

SZABÓ, Thomas (2009): Die Welt der europäischen Straßen. Von der Antike bis in die frühe Neuzeit. Köln/Weimar/Wien: Böhlau.

TOMASIN, Petrus (1894): Die Post in Triest und ihre historische Entwicklung. Triest.

TU DORTMUND (2007): Studienführer Raumplanung. Dortmund.

TU WIEN - Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung (2011): Triester Straße. Urbane Transformation. Begleitheft zum P2 „Triester Straße" 2011/12. Wien.

VENTURI, Robert; **SCOTT**, Brown; **IZENOUR**, Denise (1972/1977): Lernen von Las Vegas. In: **HAUSER**, et al. (2011).

VENTURI, Robert; **SCOTT**, Brown; **IZENOUR**, Denise (1979): Lernen von Las Vegas. Zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt. Braunschweig/Wiesbaden. Vieweg.

WENTZ, Martin (Hrsg.)(2000): Die kompakte Stadt. Frankfurt/New York: Campus Verlag.

WETTSTEIN, Felicitas (2011): Zwischen imaginierter, gelebter und baulicher Wirklichkeit. Öffentliche Räume in der Peripherie von Paris. In: **DÉRIVE** - Zeitschrift für Stadtforschung: Understandig Stadtforschung. N°43.

ZINZENDORF, Karl von; **KLINGENSTEIN**, Grete (2009): Europäische Aufklärung zwischen Wien und Triest. Die Tagebücher des Gouverneurs Karl Graf von Zinzendorf 1776 - 1782. 1. Karl Graf Zinzendorf : erster Gouverneur von Triest, 1776 - 1782. Einführung in seine Tagebücher. Wien: Böhlau.

ONLINEQUELLEN

Austriasites (URL: http://www.austriasites.com/vienna_alt/strassennamen/t/triester_strasse.htm, letzter Zugriff am 11. März 2012)

Code-Knacker (http://www.code-knacker.de/dba.htm (letzer Zugriff am 11. Juli 2012)

Enzyklo - Online Enzyklopädie (URL: http://www.enzyklo.de/, letzter Zugriff am 11. März 2012)

Evolver - Die Netzzeitschrift (URL: http://www.evolver.at/stories/Wien_Triest_Reisebericht_04_2009, letzter Zugriff am 11. Juli 2012)

Gemeindehomepage der Marktgemeinde Wiener Neudorf (URL: http://www.wiener-neudorf.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=218627902&detailonr=217995445, letzter Zugriff am 10. März 2012)

Gemeindehomepage der Marktgemeinde Vösendorf (URL: http://www.voesendorf.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=218781717&detailonr=223363330, letzter Zugriff am 8. August 2012)

Gemeindehomepage Spital am Semmering (URL: http://www.spitalamsemmering.com/geschichte.html, letzter Zugriff am 12. März 2012)

Gemeindehomepage der Stadtgemeinde Gloggnitz (URL: http://www.gloggnitz.at/de/gemeinde/daten_und_zahlen/geschichte/, letzter Zugriff am 12. März 2012)

Hotel Das Triest (URL: http://www.dastriest.at/index.php?site=diegeschichte&user_lang=de, letzter Zugriff am 10. März 2012)

Pfarre Wimpassing (URL: http://www.pfarre-wimpassing.at/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=17&Itemid=45, letzter Zugriff am 12. März 2012)

Stadt Wien - Straßenlexikon (URL: http://www.wien.gv.at/strassenlexikon/internet/List.aspx?bezirk=23&str=T&__jumpie#magwienscroll, letzter Zugriff am 12. März 2012)

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Alle Fotografien, Bilder und Grafiken, ohne Angabe der Quelle sind Eigentum des Autors.

S. 44	URL: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/Aufnahmeblatt_4956-1_aus_1873_Gloggnitz%2C_Neunkirchen.jpg (Mai 2012)
S. 51-53	Ausschnitt aus dem Aquarell von Rudolf von Alt, 1841, Historisches Museum der Stadt Wien. URL: http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:N_Stossverkehr_Spinnerin.jpg (März 2012)
S. 56-57	Kuwalsegg, 1830, Historisches Museum der Stadt Wien. URL: http://www.aeiou.at/aeiou.history.data.jpg/35824.jpg (März 2012)
S. 58	Bildspende von Markus Steinbichler
S. 68	URL: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Triester_Straße_1930.jpg?uselang=de (März 2012)
S. 76-77	URL: http://www.rundfunkmuseum.at/static/gastarbeiterroute/html/gastarbeiterautos_gastarbeiter.html (Mai 2012)
S. 124-125 von links nach rechts und von oben nach unten	URL: http://www.genxpress.at/genxpress/impressum.html (Mai 2012) URL: http://www.obi.at/at/maerkte/alle_maerkte/wien/Voesendorf/anfahrt/index.html (Mai 2012) URL: http://www.wt-bucher-wandl.at/index.php?cid=601 (Mai 2012) URL: http://sunssolarien.at/Anfahrt.435.0.html (Mai 2012) URL: http://www.sanitas.at/help/anfahrtsplan-wien/ (Mai 2012) URL: http://www.agentur-schanda.at/site/kontakt_plan.php (Mai 2012) URL: http://siebenhirten.net/lagep.html (Mai 2012) URL: http://www.dekorationsbau-winter.at/index.php?id=72&type=98&tx_ttnews%5Btt_news%5D= (Mai 2012)