TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

Diplomarbeit

Von Spaziergängen, Raumsequenzen und der Stadtautobahn.

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

Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn. Ingrid Manka
E264-01 Institut für Kunst und Gestaltung 1
Zeichnen und visuelle Sprachen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Helene Schauer
00626330

Wien, am 02. Jänner 2020

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

As cities grow, transport infrastructures formerly located on the outskirts become central urban transit areas. The urban motorway and its surrounding city are in a conflicted relation — a coexistence with little exchange. The image of the motorway is that of a high-speed structure, a caesura in the urban fabric, a contradiction to its surrounding.

The research field is the heterogeneous urban structure along the A23 motorway, planned as southeast tangential motorway in Vienna. Due to urban growth and urban development, the A23 is now situated in an increasingly urbanised context and has long ceased to be a tangent. The A23 has become an urban motorway and is therefore in many areas interwoven with the city structure, but at the same time structurally separated. The work draws a section of the city along this formative urban transport axis through seven districts of Vienna. The motorway traverses areas characterised by rapid transformation — by now four underground lines cross. At three underground stations, located right at motorway exits, multimodal nodes have evolved. The motorway crosses the Danube as well as the Prater and along allotment gardens, residential areas of the 1920s, commercial zones, office towers, social housing, stadiums and urban development areas meet. With each exit, it links urban areas that are seldom set in relation to each other. At the same time, repetitive structural and functional patterns and themes are evident along the spaces. The dramaturgy of the spaces below/above/beside the A23 is by no means linear. But what spaces and places are there? Which spatial typologies can be found? How are they perceived?

Every day, 186,000 vehicles cross the city via the A23 at high speed and without any noteworthy relation to the city. Based on the strollology of Annemarie Burckhardt and Lucius Burckhardt, urban areas around this axis are explored through multiple strolls, which are an interaction with the spaces. In seven chapters, unnoticed phenomena, invisible potentials, extraordinary and ordinary places are captured through texts and photographs. The superimposition and contextualizing draws thematic, spatial and temporal sequences. Through performative interventions, taking up site-specific themes, the focus lies on unusual and neglected places. Temporary, a reinterpretation takes place through one's own actions — a new perception is proposed.

The present work is a contribution to the discourse of urban development in Vienna. Spatial typologies along the A23 are explored, characteristics of unnoticed spaces are documented, unfamiliar perspectives are indicated. A shift in perception for the apparent situation is instigated.

TU Bibliothek
WIEN
Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abstract

Wenn Städte wachsen, werden ehemals am Rand der Stadt situierte Verkehrsinfrastrukturen zu zentralen städtischen Transiträumen. Stadt und Autobahn – ein konfliktbehaftetes Verhältnis, eine Koexistenz mit geringem Austausch. Das Bild der Autobahn ist das einer Struktur für hohe Geschwindigkeit. Sie ist eine Zäsur im Stadtgefüge und steht im Kontrast zu ihrer Umgebung.

Forschungsfeld sind die heterogenen Stadtstrukturen entlang der Autobahn A23, der Südosttangente in Wien. Durch anhaltendes Stadtwachstum und Stadtentwicklung rückt die Südosttangente in einen zunehmend urbaneren Kontext und ist längst keine Tangente mehr. Die A23 wurde zur Stadtautobahn und ist in vielen Bereichen eng mit der Stadtstruktur verwoben, aber gleichzeitig auch stark getrennt. Die Arbeit zeichnet einen Stadtschnitt durch sieben Wiener Gemeindebezirke entlang dieser städtebaulich prägenden Verkehrsachse. Die Autobahn verläuft in einer durch schnelle Transformation geprägten Zone – mittlerweile queren sie vier U-Bahn-Linien. An drei U-Bahn-Stationen, die direkt an Auf- und Abfahrten liegen, haben sich multimodale Knotenpunkte entwickelt. Entlang finden sich Kleingärten, 1920er Jahre Siedlungen, Gewerbezonen, Bürotürme, Gemeindebauten, Stadien und Stadtentwicklungsgebiete. Sie quert die Donau und den Prater und verknüpft mit jeder Abfahrt städtische Gebiete, die sonst selten in Bezug zueinander gesetzt werden. Gleichzeitig zeigen sich an den Räumen entlang strukturelle und funktionale Muster und Themen, die sich fortlaufend wiederholen. Die Dramaturgie der Räume unter/über/neben der A23 ist keineswegs eine gerichtete. Doch was genau sind das für Räume und Orte? Welche Raumtypologien lassen sich aufdecken? Wie werden diese wahrgenommen?

Ohne direkten Bezug zur Stadt queren täglich 186 000 Fahrzeuge diese über die A23, planfrei und mit hoher Geschwindigkeit. Angelehnt an die Spaziergangswissenschaften von Annemarie Burckhardt und Lucius Burckhardt werden die Stadträume über Spaziergänge – über das Teilnehmen am Raum – erforscht. In sieben Kapiteln werden die unbeachteten Phänomene, unsichtbaren Potentiale, außergewöhnlichen und gewöhnlichen Orte über Texte und Fotografien erfasst. Das Überlagern und Kontextualisieren zeichnet thematische, räumliche sowie zeitliche Sequenzen. Durch performative Interventionen, die ortsspezifische Themen aufgreifen, wird auf unerforschte Orte fokussiert. Temporär findet durch das eigene Handeln eine Uminterpretation statt – eine neue Raumwahrnehmung wird angeregt.

Die vorliegende Arbeit versteht sich als Beitrag zum Diskurs der Stadtentwicklung in Wien – Raumtypologien entlang der Stadtautobahn A23 werden untersucht, Charakteristika nicht beachteter Räume dokumentiert, ungewohnte Perspektiven aufgezeigt. Für das Vorhandene wird eine veränderte Wahrnehmung angestiftet.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Danke an
Lene Benz, Martin Embacher, Klara Hrubicek,
Adrian Judt, Ingrid Manka, Susanne Mariacher,
Kampioniere, Michael Rieper, Flora Schauer,
Jakob Schauer, Gerda Schauer-Ebenberger,
Walter Schauer, Martina Schorn und Astrid Strak.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Schon acht Tage auf der Autobahn.
Nein: gerade die Autobahn ist das, was fehlt, für uns ist sie weiter nichts als ein fernes Raunen, das durch die Gewöhnung von Tag zu Tag leiser wird, das wir ohne große Mühe mit dem angenehmen Rauschen des Karibischen Meeres in Martinique oder Guadeloupe gleichsetzen."

Julio Cortázar, Carol Dunlop

Cortázar, Dunlop 1983, S. 126

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Inhalt

Einleitung 8 – 11
Spaziergänge 12 – 13
Autofahrten 14 – 15
Interventionen 16 – 17
Karten 18 – 39
Luftbild 40 – 51
Mapping 52 – 63
Diagramm 64 – 69

Von Zentren an Rändern. 70 – 83

Von Abwesenheiten, Flüchtigkeit und Produktion. 84 – 107

Von Abschnitten und Übergängen. 108 – 121

Von rauen Rändern und unscharfen Grenzen. 134 – 149

Von Orientierung, Geschwindigkeit und Zeichen. 168 – 185

Von künstlichen Inseln und etwas Wildnis. 186 – 201

Von Gemeindebauten, Kleingärten und Stadtentwicklung. 202 – 217

Intervention *Unter der U6 in Meidling.* 123 – 132
Intervention *An der Abfahrt Simmering.* 151 – 166
Intervention *Im XI. in der Geiereckstraße.* 219 – 230

Fazit 232 – 233

Literatur und Quellen 234 – 236
Abbildungen 236 – 237

TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Einleitung

Die Arbeit knüpft an eine Forschungsreise nach Madrid, im Rahmen der Lehrveranstaltung *Field Trips in Public Space* des future.lab – Plattform für experimentelle, inter- sowie transdisziplinäre Forschung und Lehre an der Fakultät für Architektur und Raumplanung, an.

In dieser Expedition wurden Potentiale des öffentlichen Raums in den inneren Peripherien (Helene Schauer) und äußeren Peripherien (Klara Hrubicek) von Madrid erforscht und im *Werkstattbericht 170 Öffentlicher Raum* und in dem Buch *Die Reste von Morgen* festgehalten. Die vorangegangene Beschäftigung mit Räumen an der ringförmigen Stadtautobahn M30 in Madrid war Anlass die Situation in Wien zu untersuchen. Die Autobahn A23, umgangssprachlich *Südosttangente*, quert als einzige Autobahn den bebauten städtischen Kontext. Diese 18 km lange Autobahn führt durch Bereiche der Stadt, die sich rasch weiterentwickeln. Ein Grund die Zonen an dieser *Linie*, die keine Linie ist, näher zu betrachten.

Verkehrsinfrastrukturen in Wien

Wenn Städte wachsen, werden ehemals am Rand der Stadt situierte Verkehrsinfrastrukturen zu zentralen städtischen Transiträumen. Stadt und Autobahn – ein konfliktbehaftetes Verhältnis, eine Koexistenz mit geringem Austausch. Das Bild der Autobahn ist das einer Struktur für hohe Geschwindigkeit. Sie ist eine Zäsur im Stadtgefüge und steht im Kontrast zu ihrer Umgebung.

Durch die sich beschleunigende Mobilität wuchs die Stadt und die Verkehrsinfrastrukturen mit ihr und um sie herum, die als Vorzeigeprojekte des technologischen Fortschritts und Zukunftsglaubens der 60er Jahre (bis heute) realisiert wurden. Noch immer wird die Autobahn als Grundrecht der mobilen Freiheit und des gesellschaftlichen Fortschritts gesehen, die als schnelle Verbindung aus der Stadt hinaus nicht weg zu denken ist. Niemand möchte sie in der Stadt im direkten Umfeld haben, aber dennoch wird ein stetiger Ausbau für die persönliche Freiheit des motorisierten Individualverkehrs erwartet.

Verkehrsachsen in Wien, wie die Triester Straße oder der Gürtel, um nur einige zu nennen, und auch Verkehrsknotenpunkte wie der Matzleinsdorfer Platz oder der Praterstern erzeugen eine Art städtisches Vakuum, trotz ihrer hohen Frequenz an durchreisenden Personen. Es schließen mehrere Autobahnen an Wien an und enden an den Rändern der Stadt, während zwei Autobahnen, die A22 und die A23, durch Wien durchführen. Anders als die Donauuferautobahn A22, führt die Tangente durch den bebauten städtischen Kontext.

Die Streckenführung der A23 geht auf die Planung der Straße Äußerer Gürtel vom

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Landstraßer Gürtel über die Geiselbergstraße in Richtung Grenzackerstraße zurück. Diese wurde bereits 1899 im Flächenwidmungsplan berücksichtigt (vgl. Knoflacher, S. 1). Die A23 wurde als Entlastungsstrecke für das erstarkte Verkehrsaufkommen gebaut und zwischen 1970 bis 1978 in Abschnitten zwischen Altmannsdorf und Kaisermühlen eröffnet. 1993 wurde sie bis Hirschstetten verlängert und mündet in der Schnellstraße S2. Derzeit fahren im Schnitt täglich 186 000 Fahrzeuge über die A23. Die fast 18 km lange Stadtautobahn ist damit die am stärksten befahrene Straße Österreichs und auch der höchst umstritten Lobautunnel, als Lückenschluss der Nordostumfahrung über die S1, wird die A23 nicht entlasten (vgl. wien.gruene.at/nobau).

Forschungsfeld entlang der A23

Forschungsfeld sind die heterogenen Stadtstrukturen entlang der Autobahn A23, der Südosttangente in Wien. Durch anhaltendes Stadtwachstum und Stadtentwicklung rückt die Südosttangente in einen zunehmend urbaneren Kontext und ist längst keine Tangente mehr. Die A23 wurde zur Stadtautobahn und ist in vielen Bereichen eng mit der Stadtstruktur verwoben, aber gleichzeitig auch stark getrennt. Die Arbeit zeichnet einen Stadtschnitt der nicht beachteten Orte und unbekannten Räume durch sieben Wiener Gemeindebezirke entlang dieser städtebaulich prägenden Verkehrsachse.

Auf der gesamtstädtischen Betrachtung wirkt die A23 als linearer Raum, der durch differente Zonen rasanter Entwicklungen und Prozessen folgenden Transformationen fließt. Die A23 wird von den vier U-Bahn-Linien U6, U1, U3, U2 gequert. An drei U-Bahn-Stationen, die direkt an Auf- und Abfahrten liegen, haben sich multimodale Knotenpunkte entwickelt – U1 Altes Landgut / Exit Favoriten, U3 Erdberg / Exit Sankt Marx, U2 Donaumarina / Exit Handelskai. Entlang der Trasse der A23 finden sich Kleingärten, 1920er Jahre Siedlungen, Gewerbezonen, Bürotürme, Gemeindebauten, Stadien und Stadtentwicklungsgebiete. Sie quert die Donau und den Prater und verknüpft mit jeder Abfahrt städtische Gebiete, die sonst selten in Bezug zueinander gesetzt werden. Gleichzeitig zeigen sich an den Räumen entlang strukturelle und funktionale Muster und Themen, die sich fortlaufend wiederholen. Die Dramaturgie der Räume unter/über/neben der A23 ist keineswegs eine gerichtete.

Doch was genau sind das für Räume und Orte? Welche Raumtypologien lassen sich aufdecken? Wie werden diese wahrgenommen?

Methodik

Die Untersuchung der Stadträume entlang der A23 erfolgt auf unterschiedlichen Ebenen.

Angelehnt an die Spaziergangswissenschaften von Annemarie Burckhardt und Lucius Burckhardt werden die Stadträume entlang der Autobahn über Spaziergänge erforscht. Die wahrgenommenen Eindrücken zu wechselnden Jahres- und Tageszeiten, das wiederholte Spazierengehen lässt differenzierte Raumanschauungen entstehen. Aus subjektiven Raumbeschreibungen und der fotografischen und filmischen Dokumentation werden Aspekte

aufgegriffen, überlagert sowie kontextualisiert und dadurch thematische, räumliche sowie zeitliche Sequenzen gezeichnet.

Auf einer weiteren Ebene nähert sich die Forschung dem Untersuchungsraum *von der Straße*. In reflexiven Autofahrten wird unter der Prämisse der sich verändernden zeit-räumlichen Wahrnehmung die Nah- und Fernwirkung der umgebenden Stadtlandschaft analysiert.

Aus der situativen Praxis von performativen Interventionen werden die voreingenommenen Handlungsmuster und Sichtweisen auf die Räume entlang der A23 hinterfragt. Es werden ortsspezifische Themen aufgegriffen und Potentiale aufgezeigt. Diese sonst unsichtbaren Orte rücken kurzzeitig aus in einen ungewohnt neuen Fokus und erfahren eine Uminterpretation.

Die kartografische Darstellung von programmatischen und thematischen Perspektiven zeigt die Vielschichtigkeit der Autobahn im urbanen Kontext Wiens auf.

Outcome

Die vorliegende Arbeit versteht sich als Beitrag zum Diskurs der Stadtentwicklung in Wien – Raumtypologien entlang der Stadtautobahn A23 werden untersucht, Charakteristika nicht beachteter Räume dokumentiert, ungewohnte Perspektiven aufgezeigt. Für das Vorhandene wird eine veränderte Wahrnehmung angestiftet.

In sieben Kapiteln werden die unbeachteten Phänomene, unsichtbaren Potentiale, außergewöhnlichen und gewöhnlichen Orte über Texte und Fotografien erfasst. Das Überlagern und Kontextualisieren zeichnet thematische, räumliche sowie zeitliche Sequenzen.

Das Kapitel *Von Zentren an Rändern.* bezieht sich auf Autobahnausfahrten, Infrastrukturen für das Auto, Mobilitätsknotenpunkte und deren inhärente Zentrumspotentiale. *Von Abwesenheiten, Flüchtigkeit und Produktion.* thematisiert Metrozonen an der Autobahn als städtische Räume zweiten Rangs. *Von Abschnitten und Übergängen.* fokussiert auf Querungsmöglichkeiten der A23 in verschiedenen typologischen Ausformulierungen. *Von rauen Rändern und unscharfen Grenzen.* verortet sich im Abstandsgrün und entlang von Lärmschutzwänden. *Von Orientierung, Geschwindigkeit und Zeichen.* erforscht die visuellen Beziehungen zwischen Stadt und Straße. *Von künstlichen Inseln und etwas Wildnis.* beschreibt das Verhältnis der Autobahn mit Grünräumen und Gewässern. *Von Gemeindebauten, Kleingärten und Stadtentwicklung.* behandelt Themen rund um das Wohnen an der A23.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

te Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
rsion of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Der Akt des Gehens ist für das urbane System das, was die Äußerung (der Sprechakt) für die Sprache oder für formulierte Aussagen ist. ... Die Spiele der Schritte sind Gestaltungen von Räumen. Sie weben die Grundstruktur von Orten. In diesem Sinne erzeugt die Motorik der Fußgänger eines jener realen Systeme, deren Existenz eigentlich den Stadtkern ausmacht, die aber keinen Materialisierungspunkt haben. Sie können nicht lokalisiert werden, denn sie schaffen erst den Raum."

Michel de Certeau

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Spaziergänge

Ende der 1980er Jahre gründeten Annemarie und Lucius Burckhardt das Fach der Spaziergangswissenschaft. Spaziergänge werden praktiziert um Erkenntnisse über die Landschaft zu gewinnen, die durch Bücher nicht zu vermitteln sind. Die Teilnahme am Raum, die unvoreingenommene Wahrnehmung ist für sie eine essentielle Voraussetzung für die Erforschung des Raums (vgl. Burckhardt, 2006). Als Strategie der Annäherung an Räume und Orte wird das Werkzeug der Spaziergänge auch in dieser Arbeit aufgegriffen. Die Streckenabschnitte wurden nur vage festgelegt, einige Spaziergänge wurden mit einem Anfangspunkt und oft auch mit einem Endpunkt abgesteckt (Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr). Die tatsächlichen Routen wurden intuitiv während des Gehens gewählt. Verschiedene Richtungen zu verschiedenen Wochentagen und Jahreszeiten verdichten die Erkenntnisse über die räumlichen Situationen. Die Wahrnehmungen des einen Tages können im Widerspruch zu Wahrnehmungen anderer Tage stehen. Die Geschwindigkeit des Spaziergangs steht klar im Kontrast zur Geschwindigkeit auf der Autobahn. Während im Umherstreifen die Route frei festgelegt werden kann – anhalten, umkehren, hinauf und hinunter steigen ist möglich – ist die Richtung auf der Autobahn vorab festgelegt und linear. Nur durch das Abfahren an einem der Exitpoints ist es möglich die Autofahrt zu beenden.

Die Spaziergänge werden über Fotografien und kurze Videosequenzen dokumentiert und die Raumeindrücke textlich beschrieben. Die erfahrenen Situationen werden in einem weiteren Schritt in sieben Kapitel festgehalten, sortiert und gegenübergestellt.

Kanal *Von Spaziergängen.*
vimeo.com/channels/1525046

Certeau 1980, S. 188–189

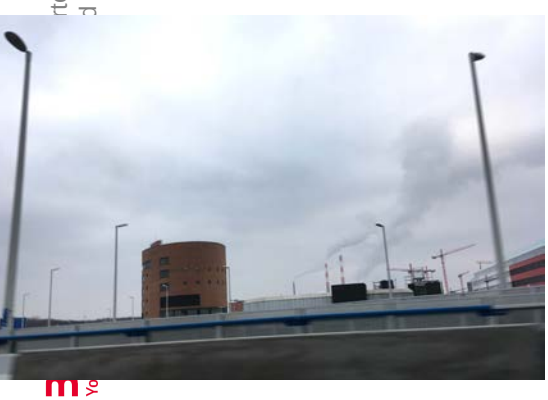
rte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
d original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

KRAFTWERK
Autobahn (1974)

Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn
Vor uns liegt ein weites Tal
Die Sonne scheint mit Glitzerstrahl

Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn
Die Fahrbahn ist ein graues Band
Weiße Streifen, grüner Rand

Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn
Jetzt schalten wir ja das Radio an
Aus dem Lautsprecher klingt es dann:
Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Autofahrten

Die Forschung wird konsequenterweise auch auf der Autobahn A23 vorgenommen. Die Faszination für die Straße rührt insbesondere von der Möglichkeit her die Stadt auf eine Weise linear zu durchqueren, die vornehmlich den Autofahrer_innen vorbehalten ist und die es für Fußgänger_in nicht gibt. Das Durchschreiten eines Raumes mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn, speziell auf der A23, ist nur bedingt Realität, die Höchstgeschwindigkeit auf der A23 ist 80 km/h, vielfach herrscht zähflüssiger Verkehr und Stau, denn im Schnitt fahren dort 186 000 Kraftfahrzeuge pro Tag.

Wie ist der Bezug zu Wien bei 0 km/h oder bei 80 km/h? Was ist bei dieser Geschwindigkeit sichtbar? Gibt es Verweise auf den lokalen Kontext?

„The modern car interposes a filter between the driver and the world he is moving through. … Vision is framed and limited; the driver is relatively inactive. He has less opportunity to stop, explore, or choose his path than does the man on foot.“ (Appleyard, Lynch, Myer 1966, S. 4)

Bezogen auf den gerichteten und eingeschränkten Blick gibt es auch aus dem Auto verschiedene Perspektiven: Autofahrer_in, Beifahrer_in, Fahrt ≥80 km/h, Stau 0 km/h

Die urbanisierte Autobahn als solche hat wenig mit der ursprünglichen Idee der Autobahn als Verbindung eines Orts A mit einem Ort B über eine gerade Linie quer durch die Landschaft zu tun. Die A23 quert die Stadt Wien – fast 18 km Stadtautobahn. Von Altmannsdorf nach Hirschstetten in 14 Minuten 22 Sekunden. Von Hirschstetten nach Altmannsdorf in 12 Minuten 50 Sekunden.Die Dramaturgie der Autofahrt wird in beiden Richtungen über Videos aufgezeichnet.

- Kanal *Von Autofahrten.*
  vimeo.com/channels/1525052
- Altmannsdorf –Hirschstetten 14’ 22”
  vimeo.com/360351915
- Hirschstetten–Altmannsdorf 12’ 50”
  vimeo.com/358859341

rte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
d original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Performative Aktionen werden Teil von urbanistischen Strategien. Sie verwenden temporäre Installationen im Sinne von interventionistischen Akupunkturen, temporäre Aktionen, um Räume ins kulturelle Gedächtnis einer Stadtgesellschaft zurückzuholen, Performances, um Orte zu beschreiben.“

Sophie Wolfrum

Interventionen

Durch performative Interventionen an Orten entlang der A23 wird auf unerforschte Orte fokussiert und dabei die gewohnten Erwartungshaltungen hinterfragt. Was ist sichtbar? Was ist unsichtbar? Ortsspezifische Themen werden aufgegriffen und mittels Überzeichnungen sichtbar gemacht oder durch Verfremdungen ad absurdum geführt. Temporär findet durch das eigene Handeln eine Uminterpretation statt – eine neue Raumwahrnehmung wird angeregt und Möglichkeitsräume geöffnet.

Kanal *Von Interventionen.*
vimeo.com/channels/1525053

Intervention *Im XI. in der Geiereckstraße.*
Intervention *An der Abfahrt Simmering.*
Intervention *Unter der U6 in Meidling.*

Wolfrum in Wolfrum, Nerdinger (Hg.) 2008, S. 116

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

„Die sinnliche Erfahrung des städtischen Raums liefert ebenso wichtige Erkenntnisse wie die Recherche in Bibliotheken und Kartenwerken.“

Sophie Wolfrum

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Karten

Datengrundlagen der Karten

Rainer Roland (1962): *Planungskonzept Wien.* Verlag für Jugend & Volk, Wien

www.schwarzplan.eu

www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public

www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realnutzungskartierung

www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte

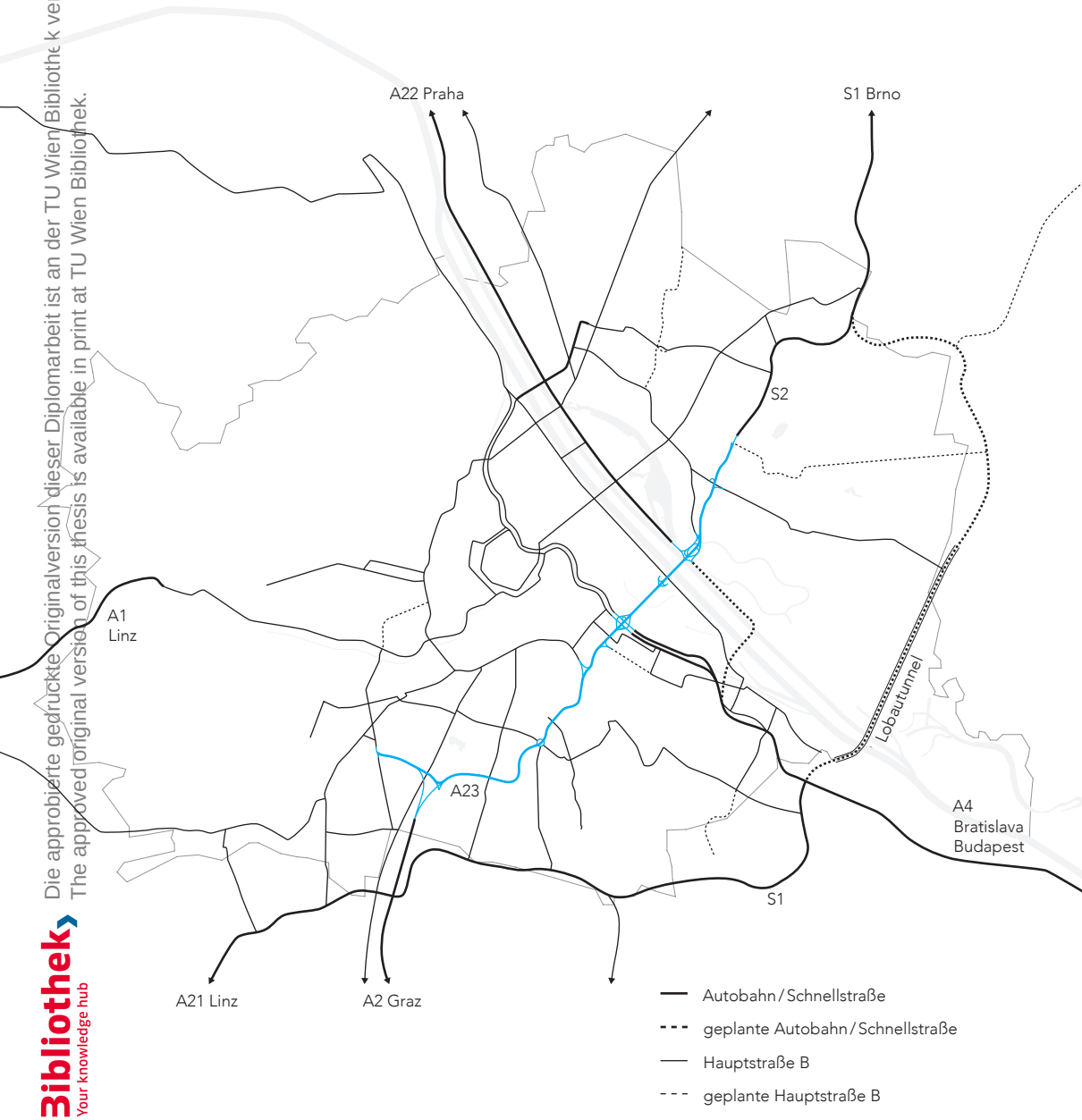
www.wien.gv.at/stadtplan

www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/grossprojekte/stadtstrasse-aspern

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Höherrangiges Straßennetz 1 : 200 000

Die A23 ist die neuralgische Querungsstrecke Wiens und verbindet zahlreiche Ein- sowie Ausfallstraßen.

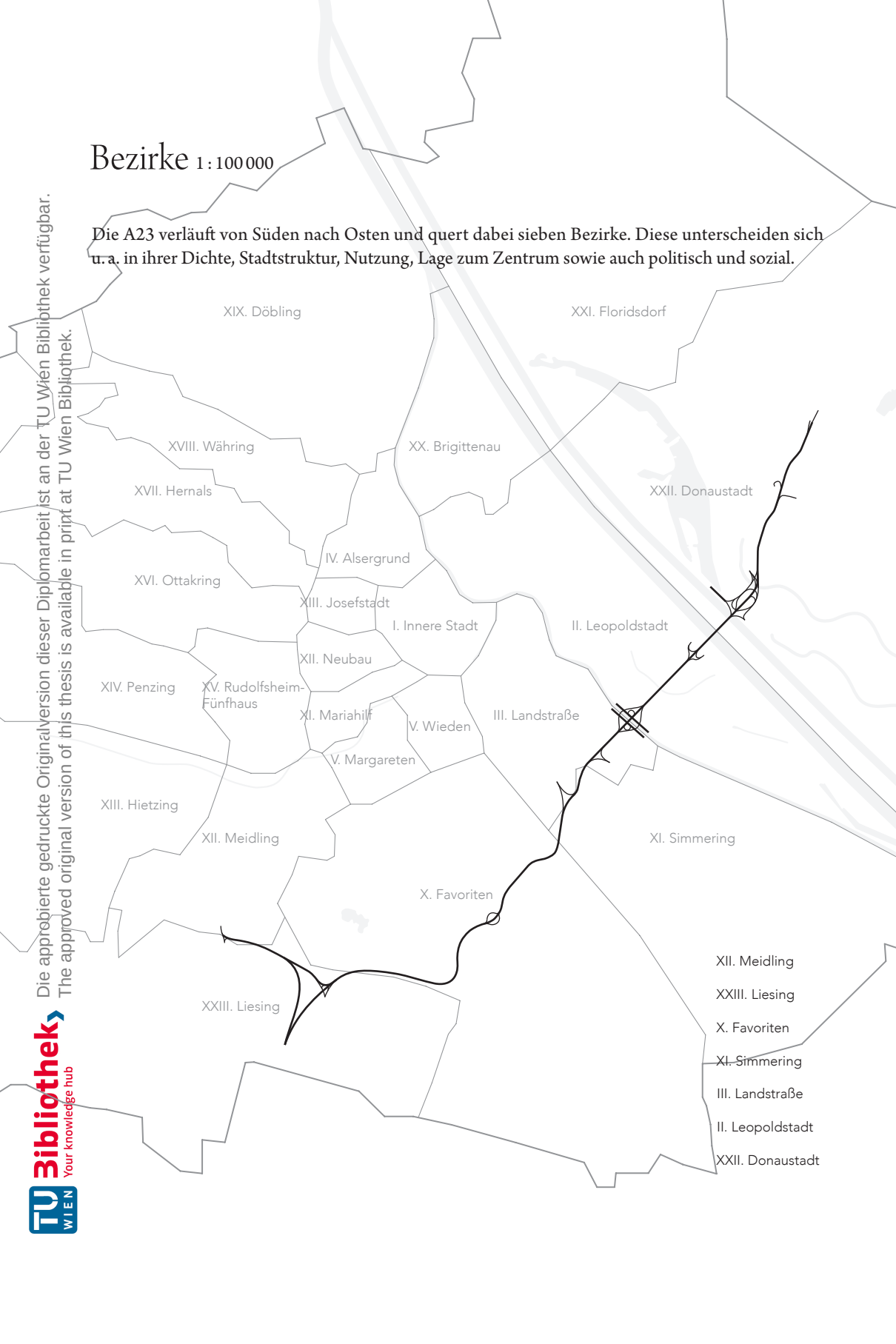


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Bezirke 1 : 100 000

Die A23 verläuft von Süden nach Osten und quert dabei sieben Bezirke. Diese unterscheiden sich u. a. in ihrer Dichte, Stadtstruktur, Nutzung, Lage zum Zentrum sowie auch politisch und sozial.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Stadtwachstum 1 : 100 000

Seit Beginn der Planung der A23 in den 1960er Jahren hat sich die Stadt im Südosten stetig ausgedehnt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Transformation und Verdichtung 1 : 100 000

Von 1962 bis 2018 hat sich die Stadt an der A23 kontinuierlich transformiert.

Transformation zu qualitativen Grün- und Freiflächen

starke Transformation zu verdichteter Bebauung mit einhergehender Veränderung der Stadtstruktur

schwache Transformation durch Nachverdichtung und Aufschließung neuer Einfamilienhausgebiete

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

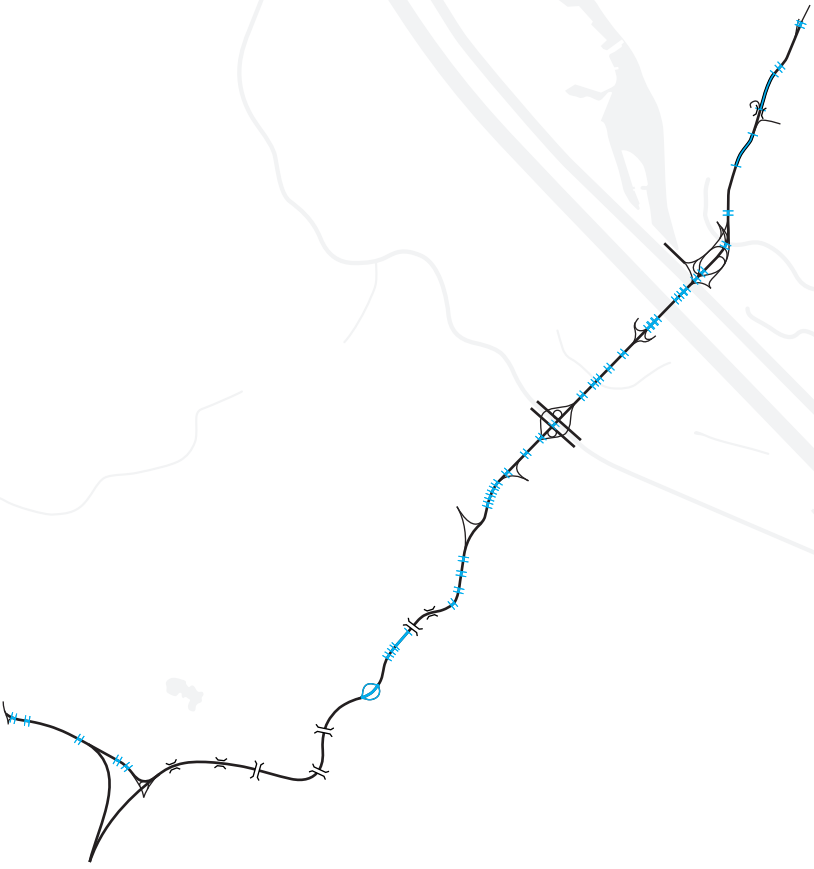
Topographie 1 : 100 000

Die Strecke der A23 nivelliert die topographischen Gegebenheiten Wiens. Dadurch entstehen unterschiedliche räumliche Situationen im städtischen Kontext.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

Querungen 1 : 100 000

Die A23 manifestiert sich situationsspezifisch als harte Grenze oder als durchlässige Schwelle, welche durch unterschiedliche Typologien von Querungen überschritten werden können.



Brücke, Steg überführt die Autobahn

Unterführung unter der Autobahn

Querung auf Geländeniveau/Ebene
Autobahn überführt oder unterführt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Sichtbeziehungen von der Autobahn 1 : 100 000

Merkpunkte entlang der A23, welche von der Fahrbahn aus zu sehen sind, stellen visuelle Bezüge zur umgebenden Stadt her und ermöglichen eine Orientierung in Wien.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Autoinfrastruktur 1 : 100 000

An den Auf- und Abfahrten der A23 bündeln sich Funktionen, welche im Zusammenhang mit dem motorisierten Individualverkehr und der Autobahn stehen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

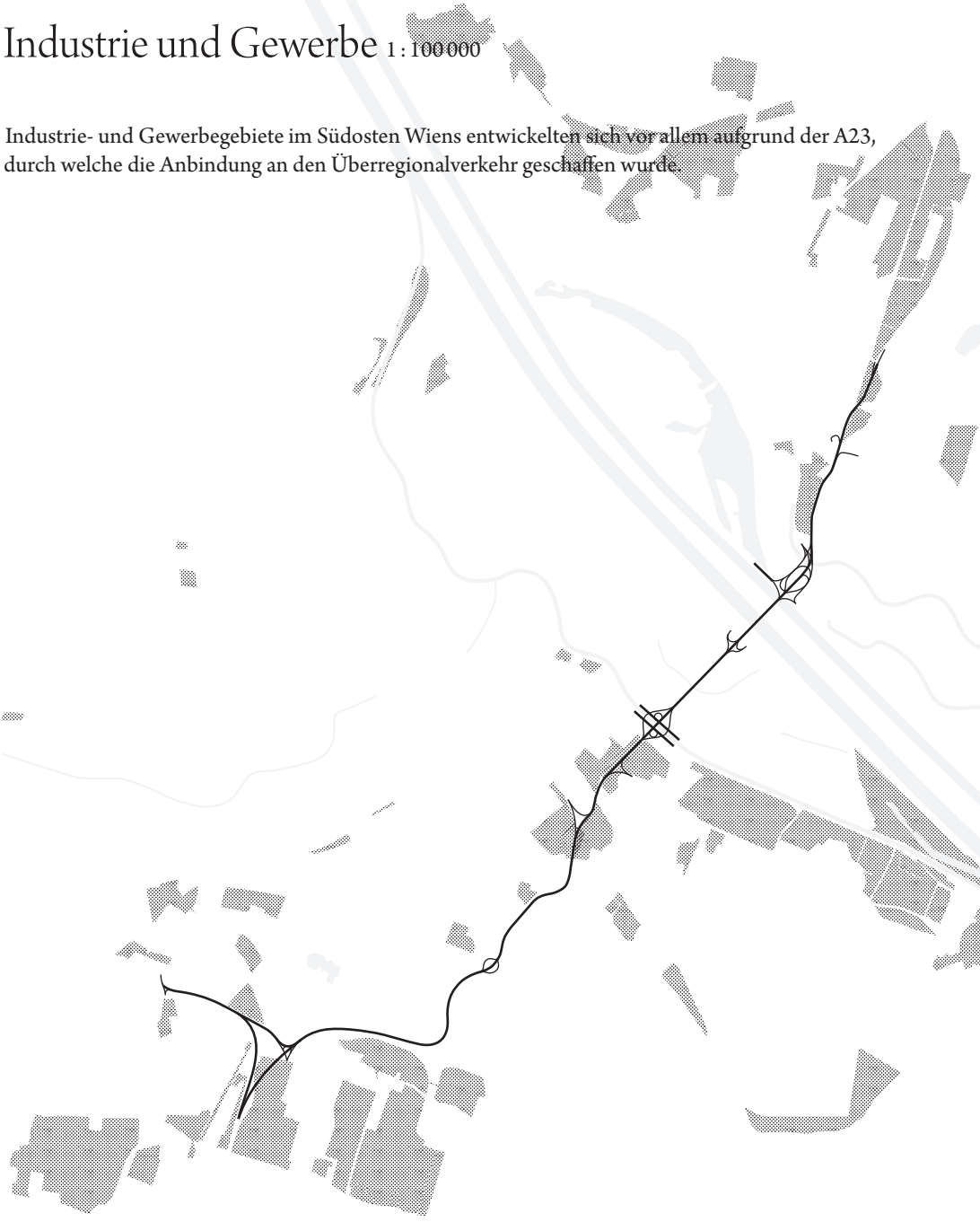
Kleingartenvereine 1 : 100 000

Die Trassenführung der A23 führt vorbei an oder durchschneidet Kleingärten, welche sich in den 1960er Jahren an den Rändern der Stadt befanden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Industrie und Gewerbe 1 : 100 000

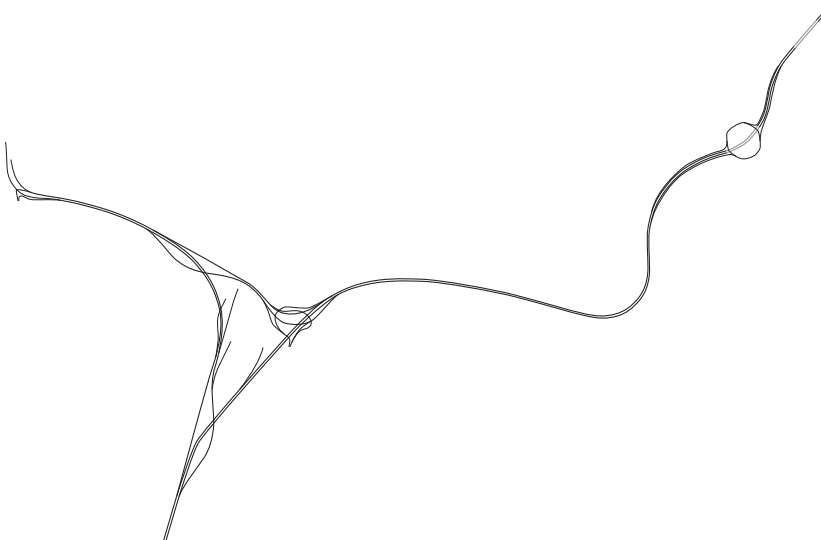
Industrie- und Gewerbegebiete im Südosten Wiens entwickelten sich vor allem aufgrund der A23, durch welche die Anbindung an den Überregionalverkehr geschaffen wurde.



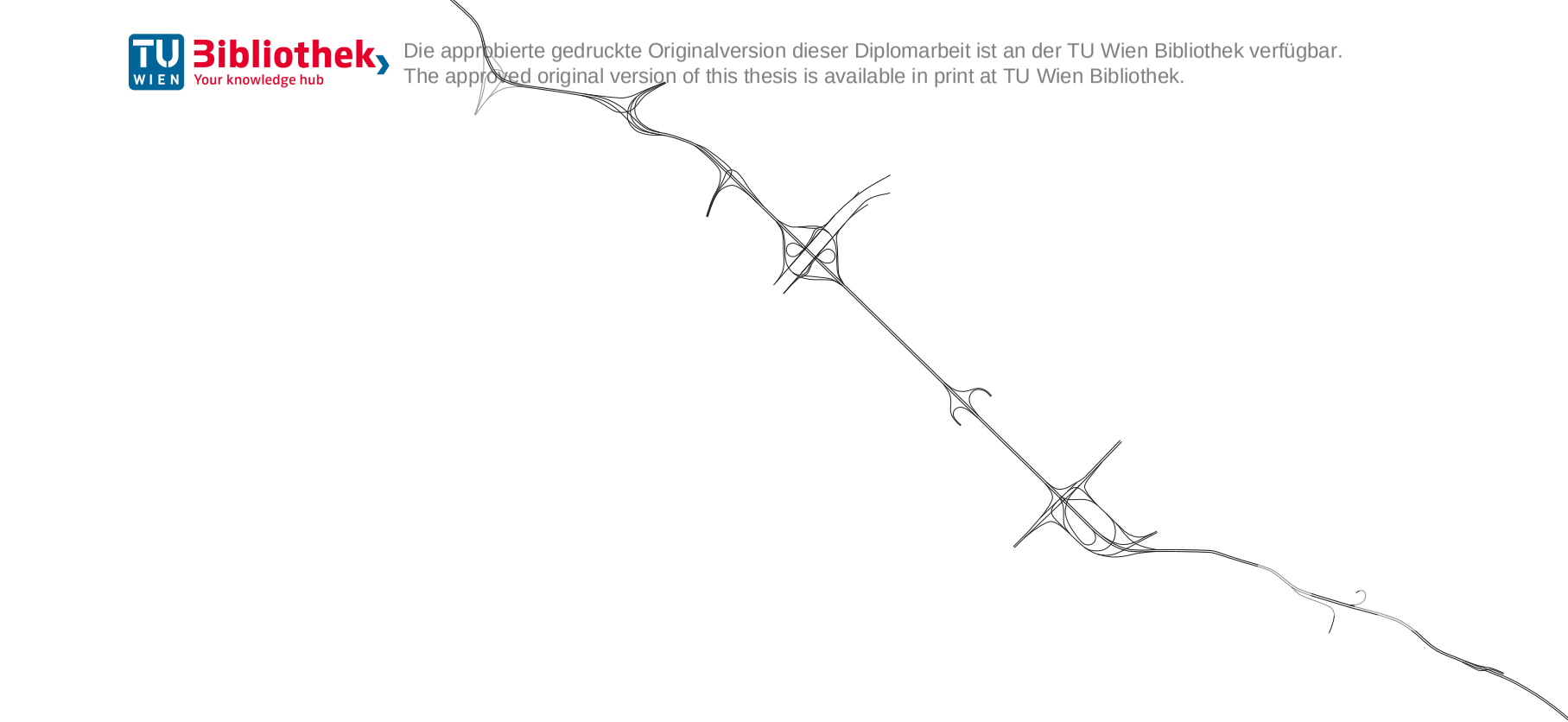
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Streckenverlauf 1 : 50 000

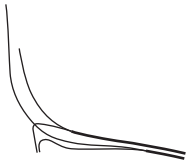
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

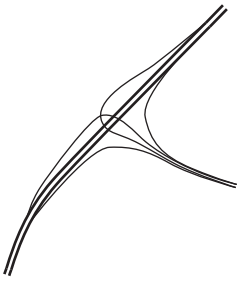


Anschlussstellen 1 : 20 000

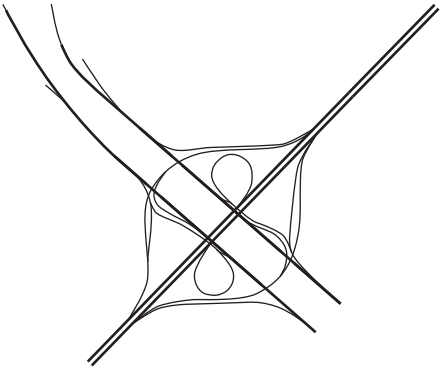


Altmannsdorf

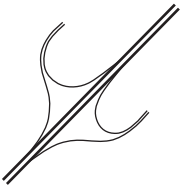
Knoten Inzersdorf



Sankt Marx



Knoten Prater



Handelskai

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Favoriten

~~Knoten Arsenal~~

Gürtel / Landstraße

Knoten Kaisermühlen

Stadlau

Hirschstetten

Luftbild 1956 (vor A23) + A23 (aktuell) 1 : 50 000
Quelle Luftbild 1956: Stadt Wien – data.wien.gv.at

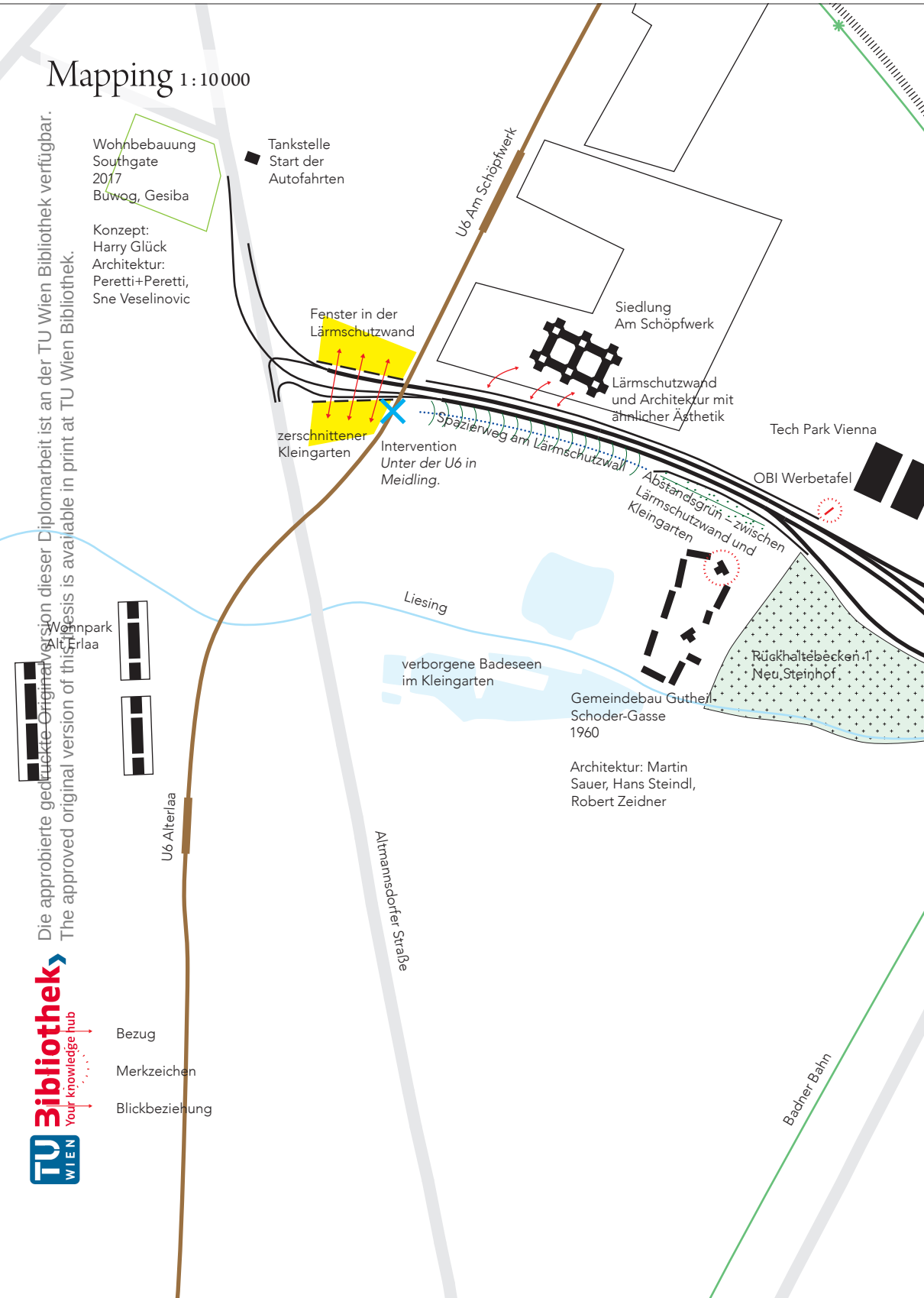
Schwarzplan + A23 1 : 50 000

Diese Arbeit wurde an der TU Wien Bibliothek digital archiviert.
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
TU Bibliothek
Your knowledge hub

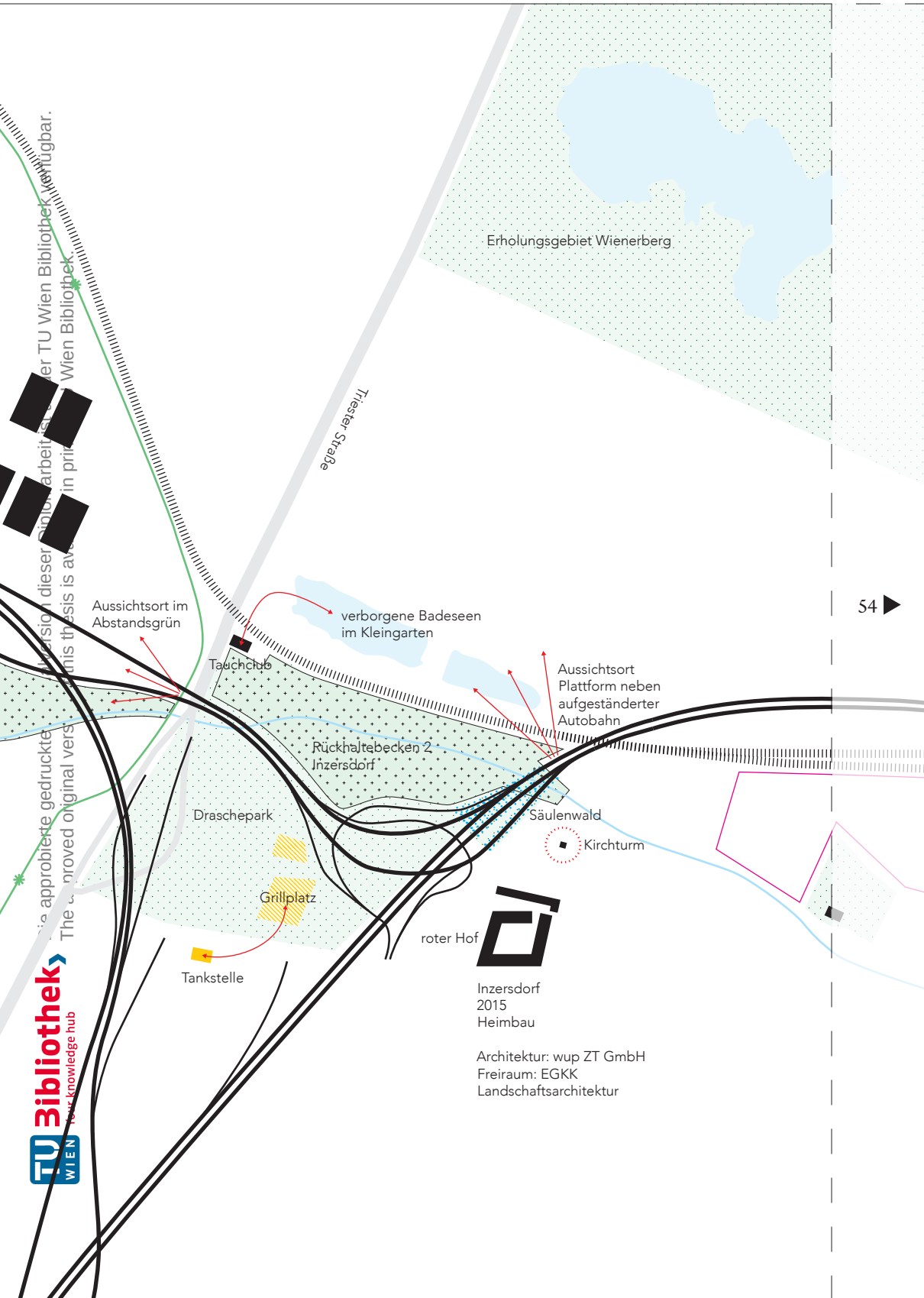
TU Bibliothek
Your knowledge hub
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Luftbild 2018 1 : 10 000
Quelle: Stadt Wien – data.wien.gv.at

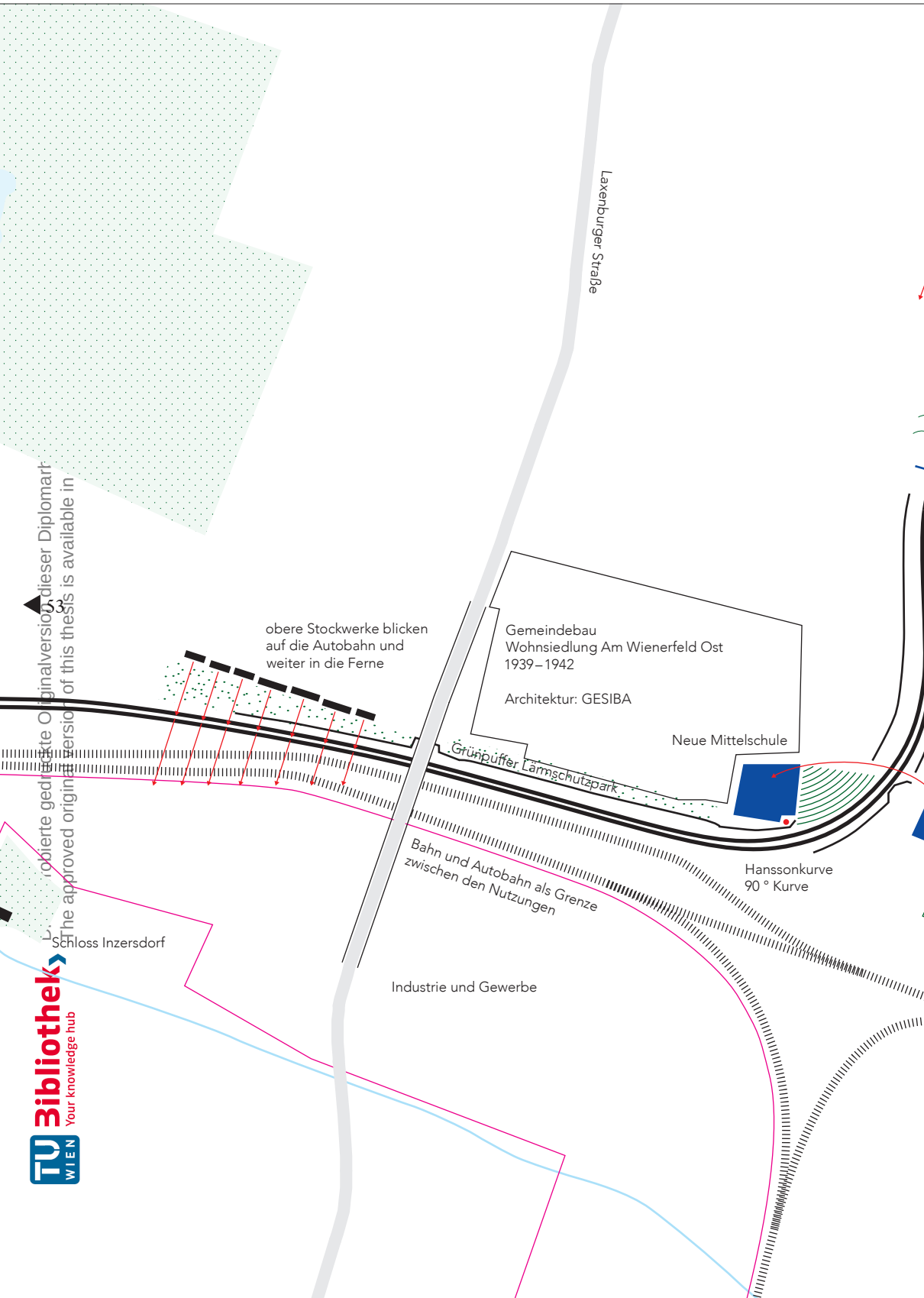
AS



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

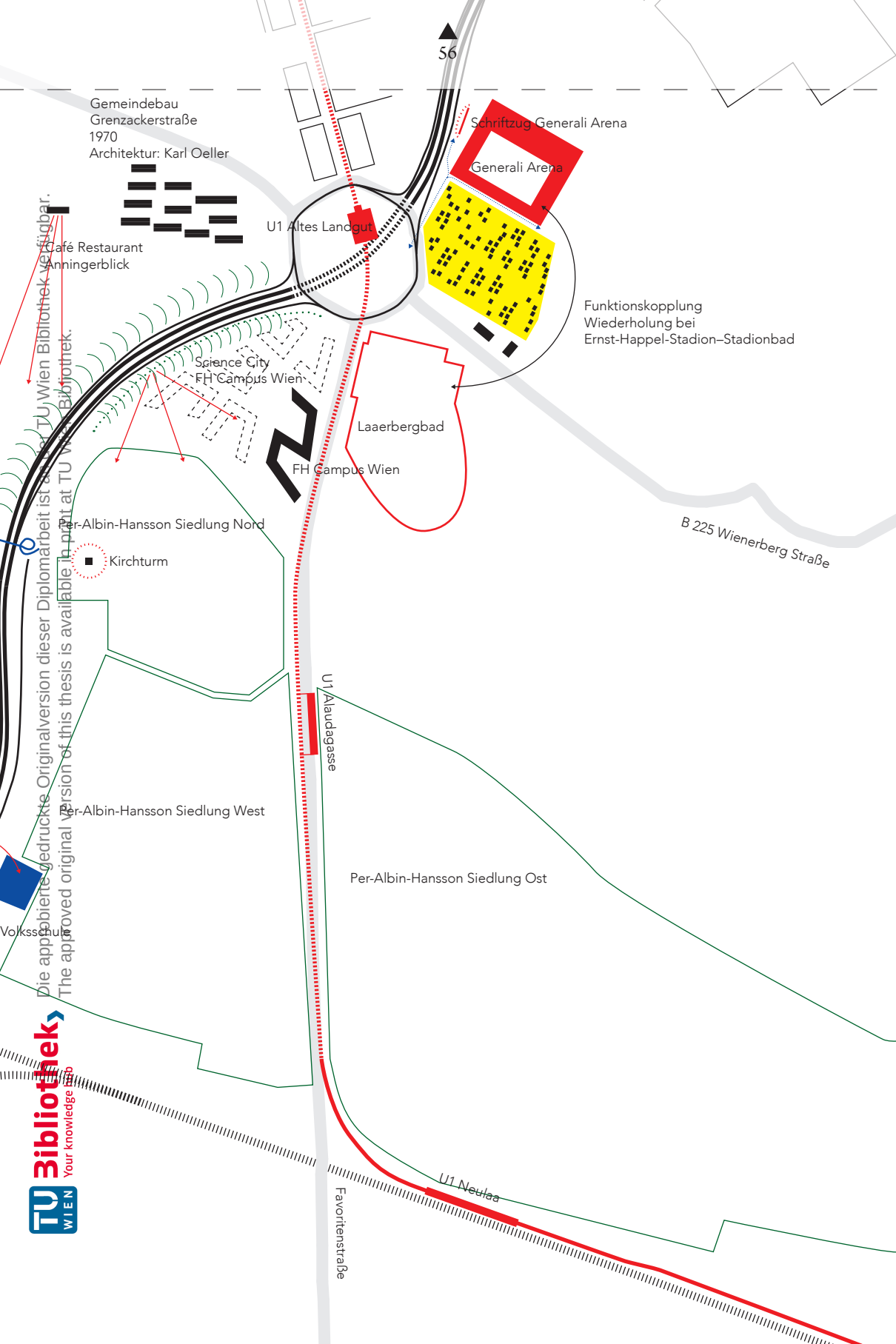


Die approbierte gedruckte Version dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

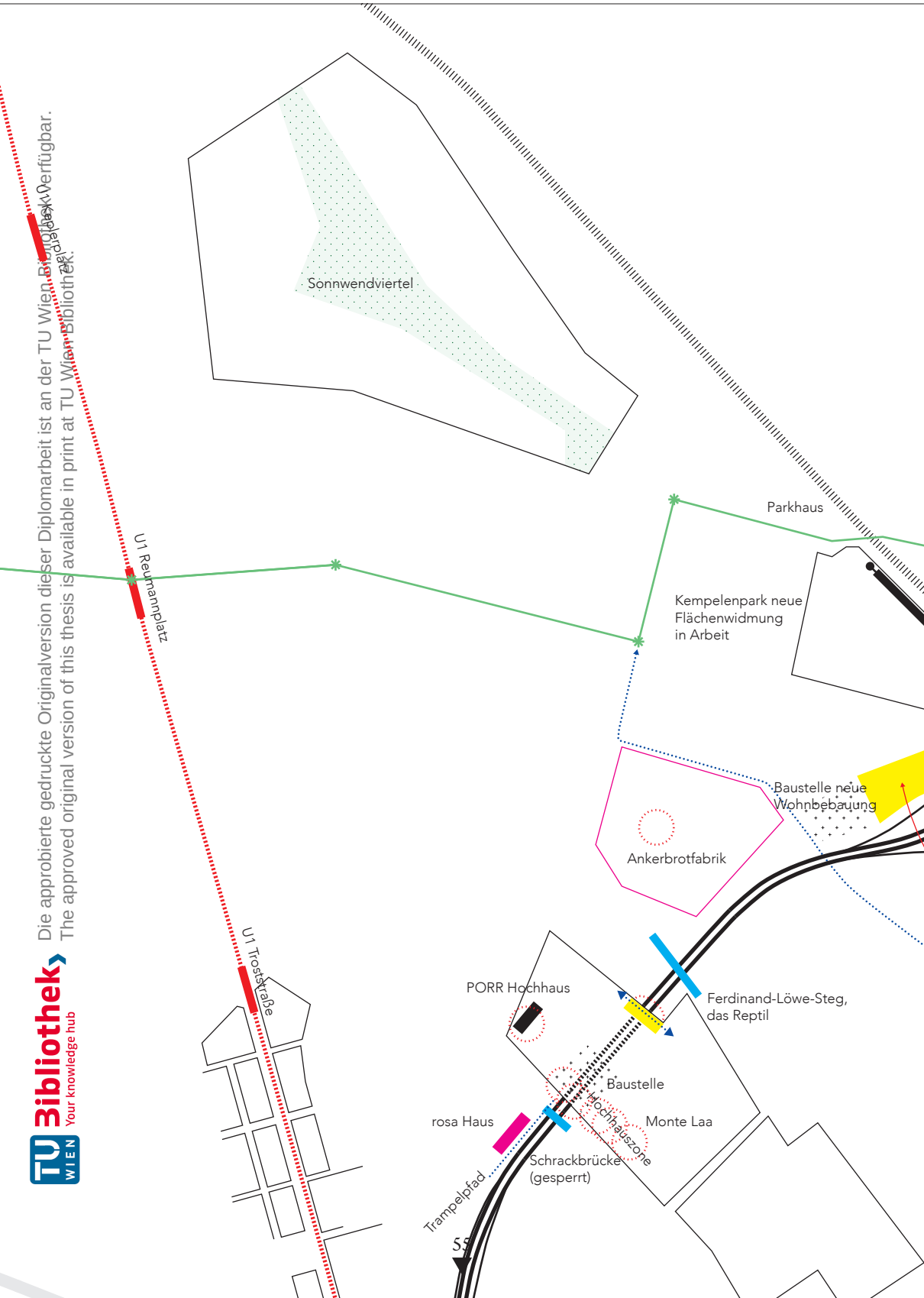


53

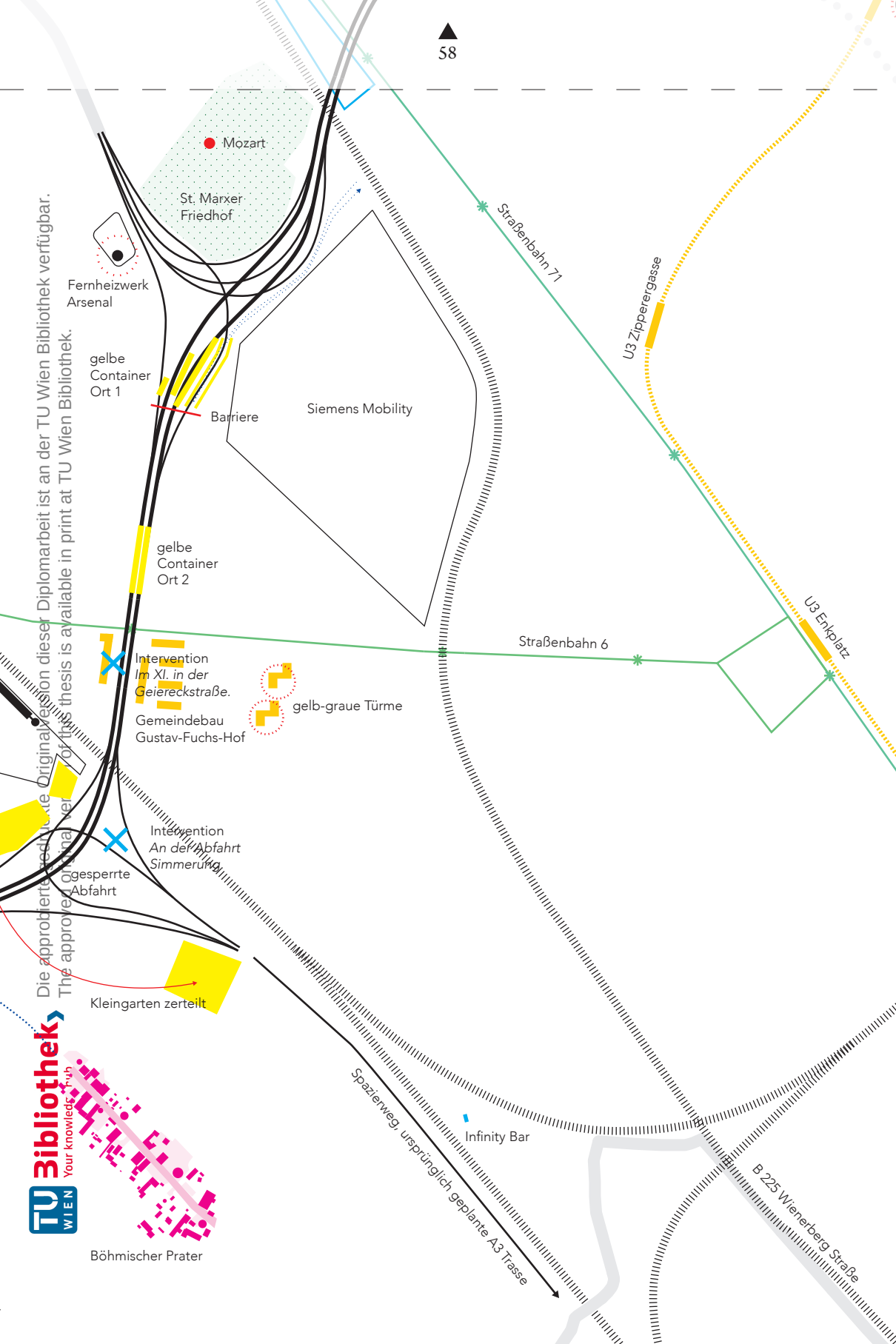
The approved original version of this thesis is available in
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



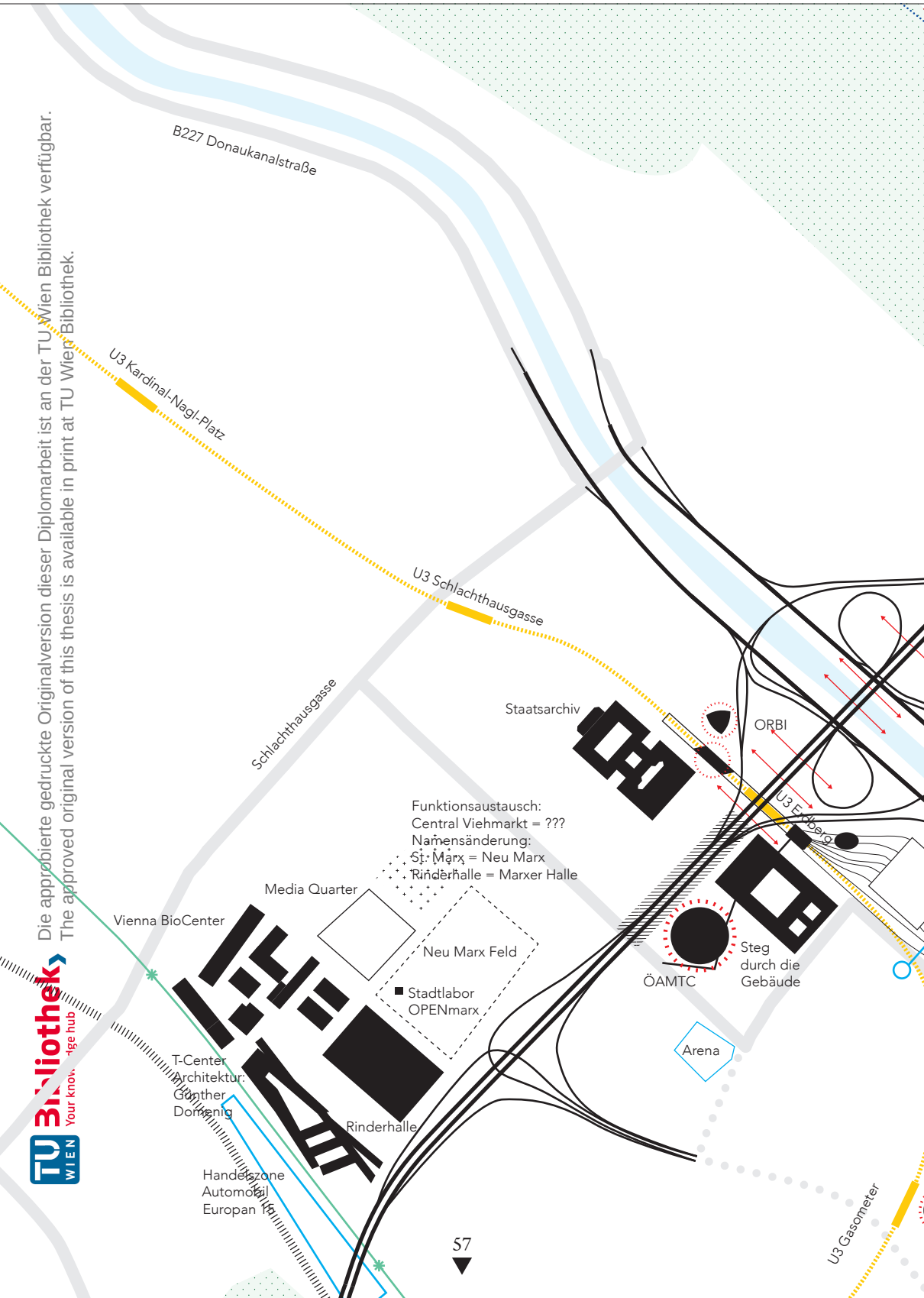
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



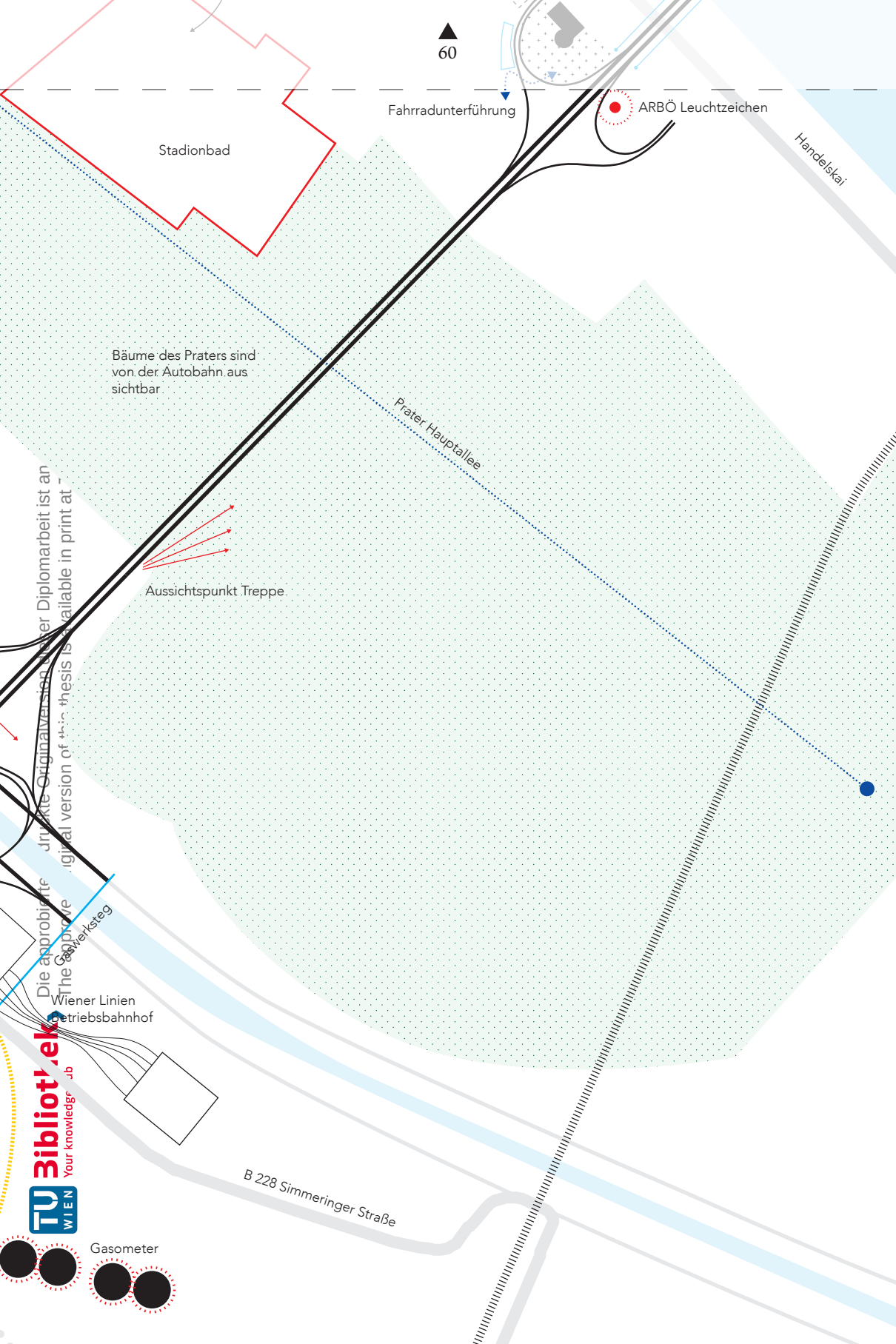
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



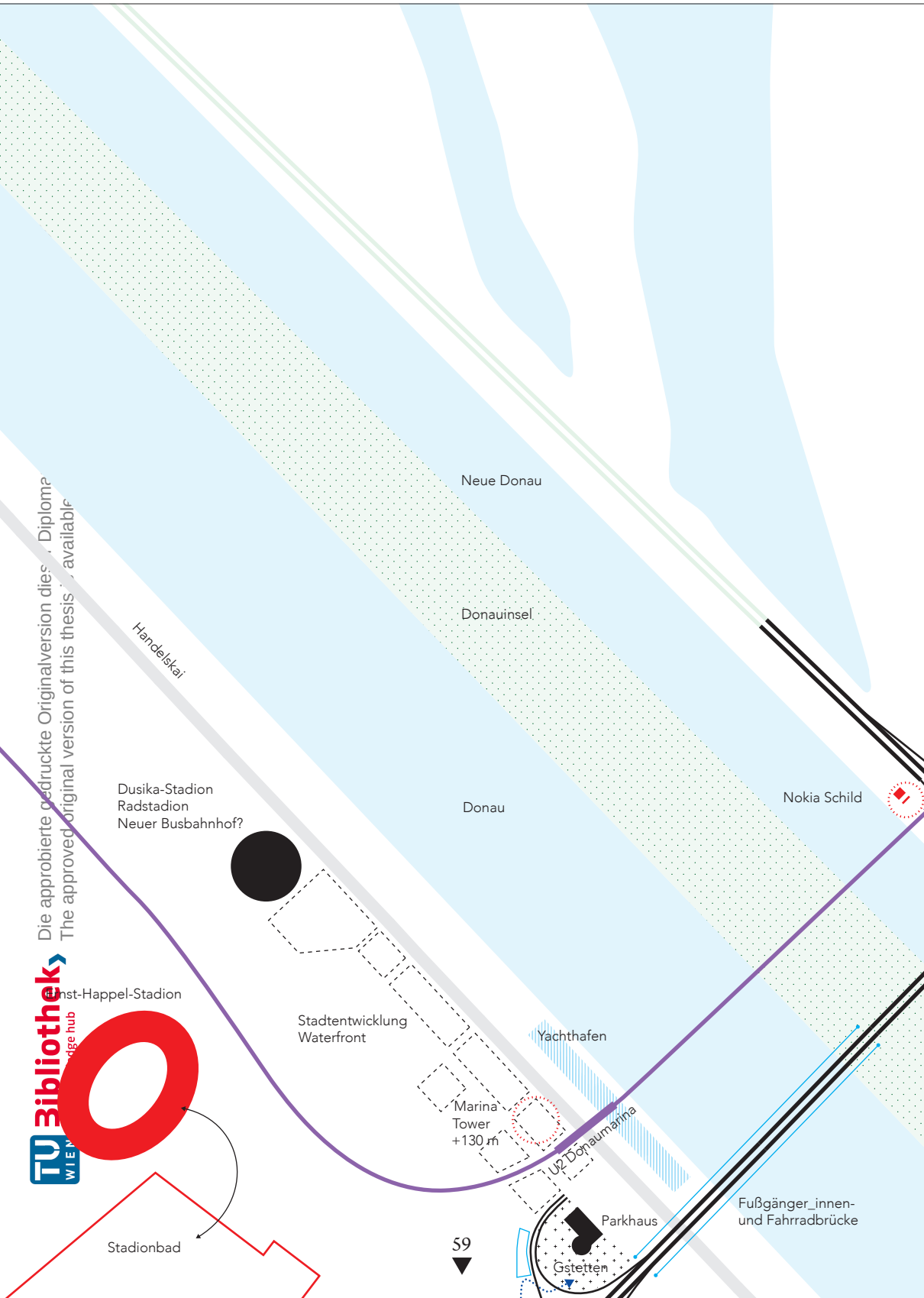
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



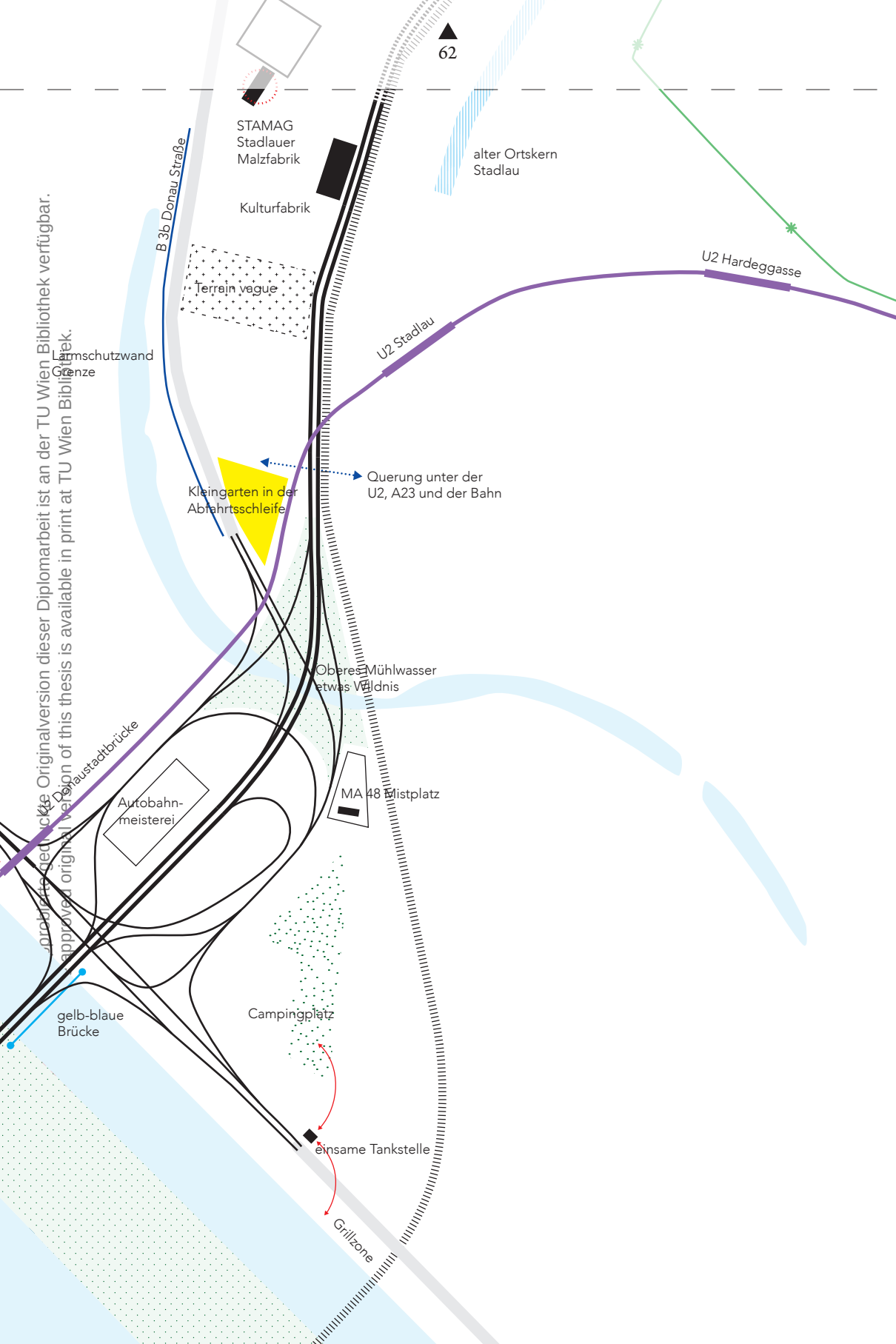
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



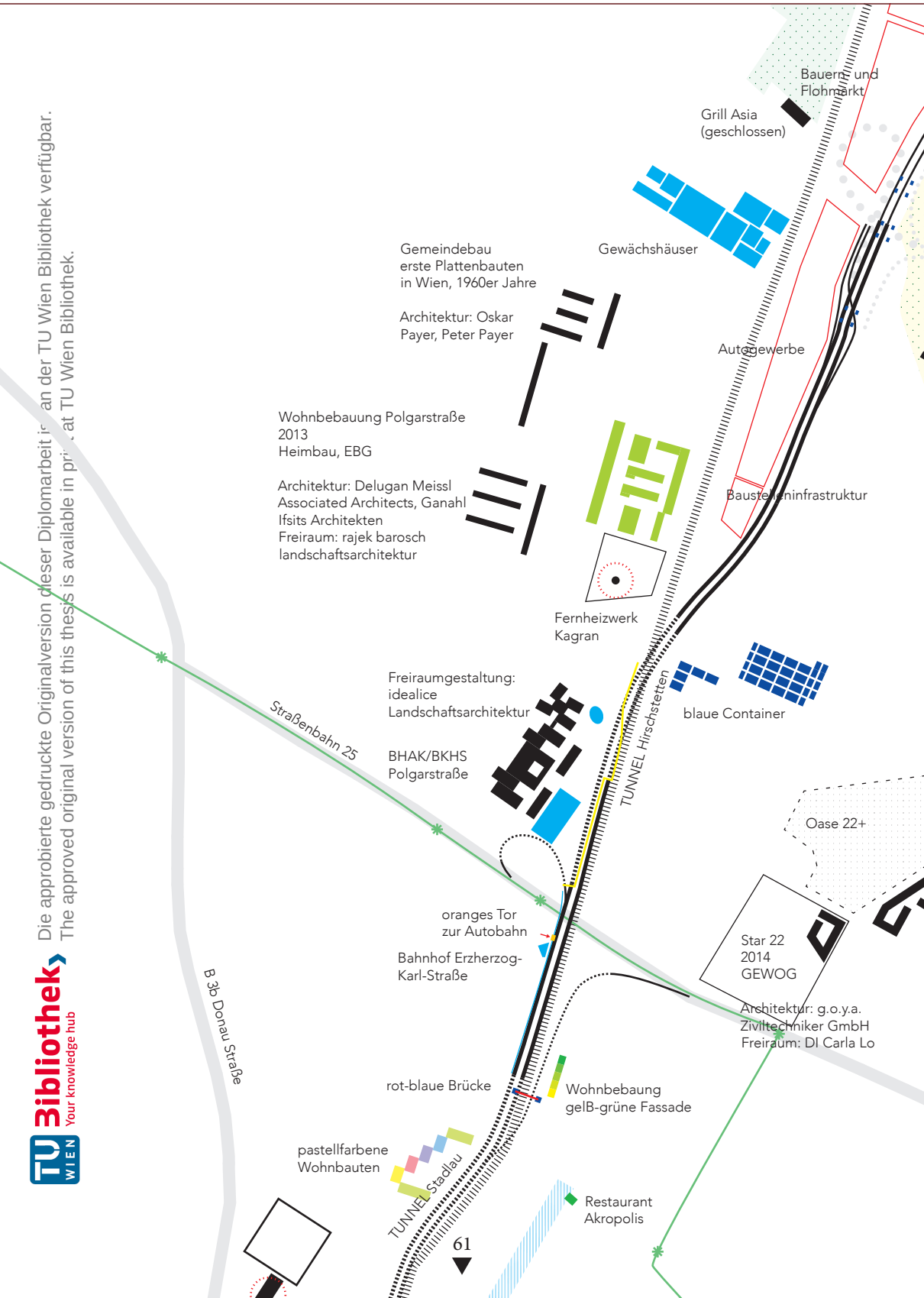
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an
The approved original version of this thesis is available in print at
TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN



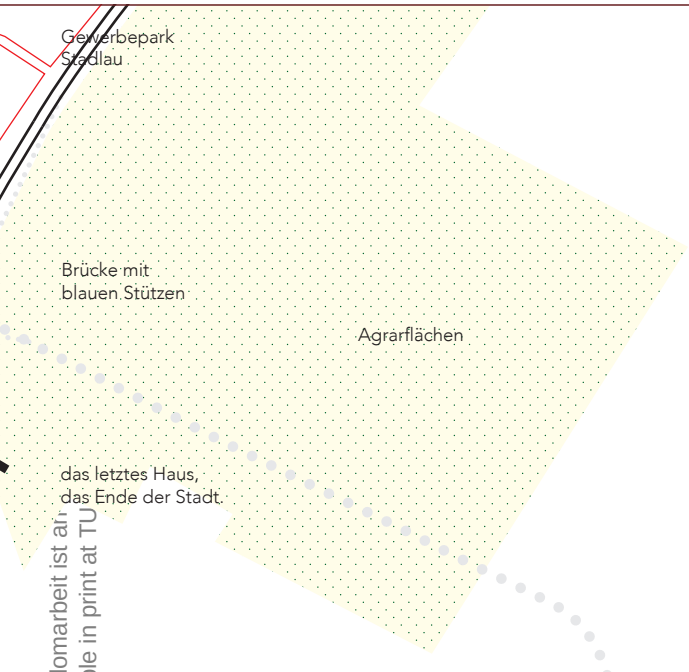
Die approbierte gedruckte Originalversion dies[illegible] Diploma
The approved original version of this thesis[illegible] available



approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



Funktionsaustausch:
Industrie = Wohnen
Namensänderung:
Waagner-Biro-Areal = Neu Stadlau

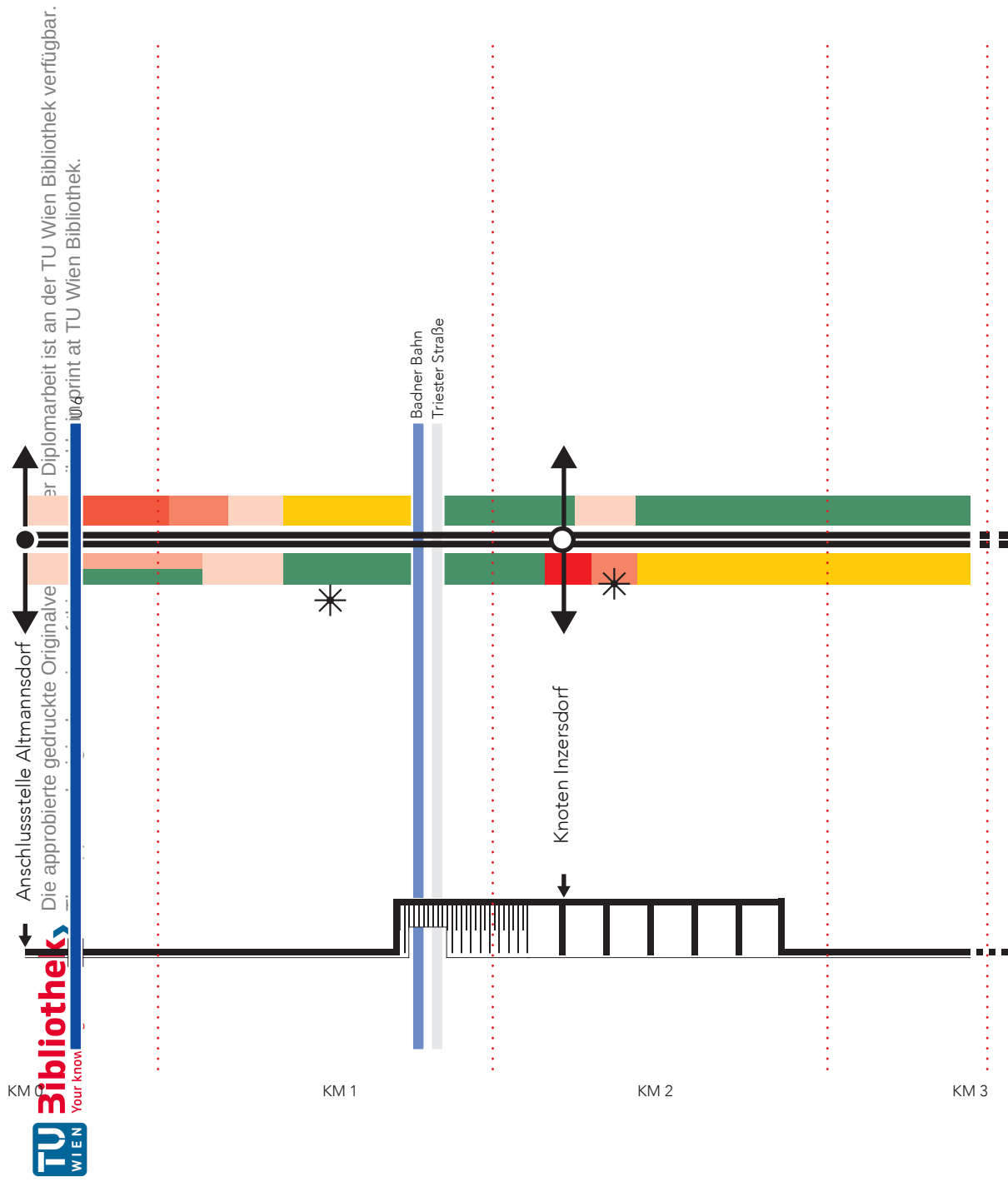
Oase 22
2008
Europan 9

Architektur:
studio uek

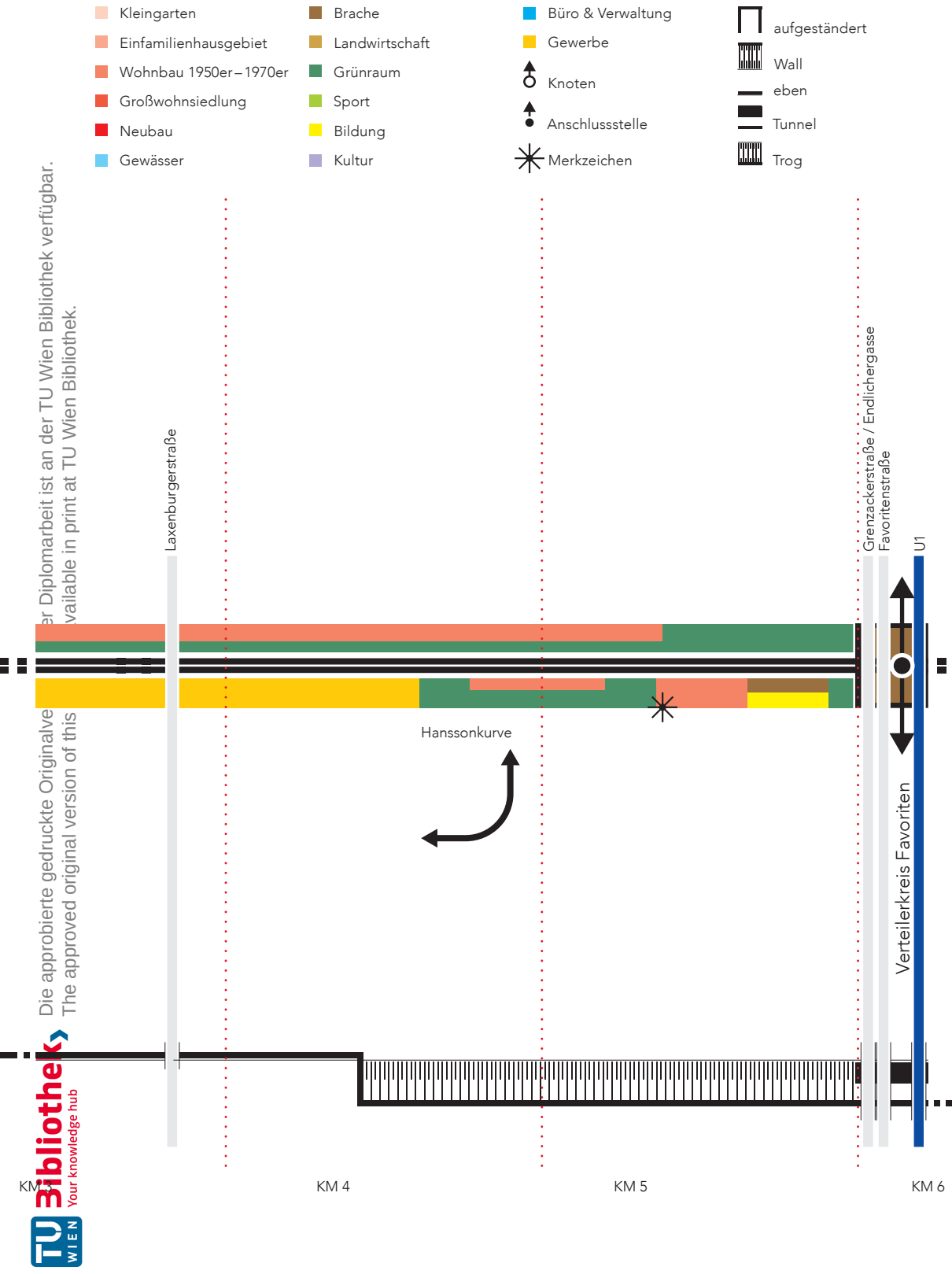
Donau Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an
The approved original version of this thesis is available in print at TU
TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

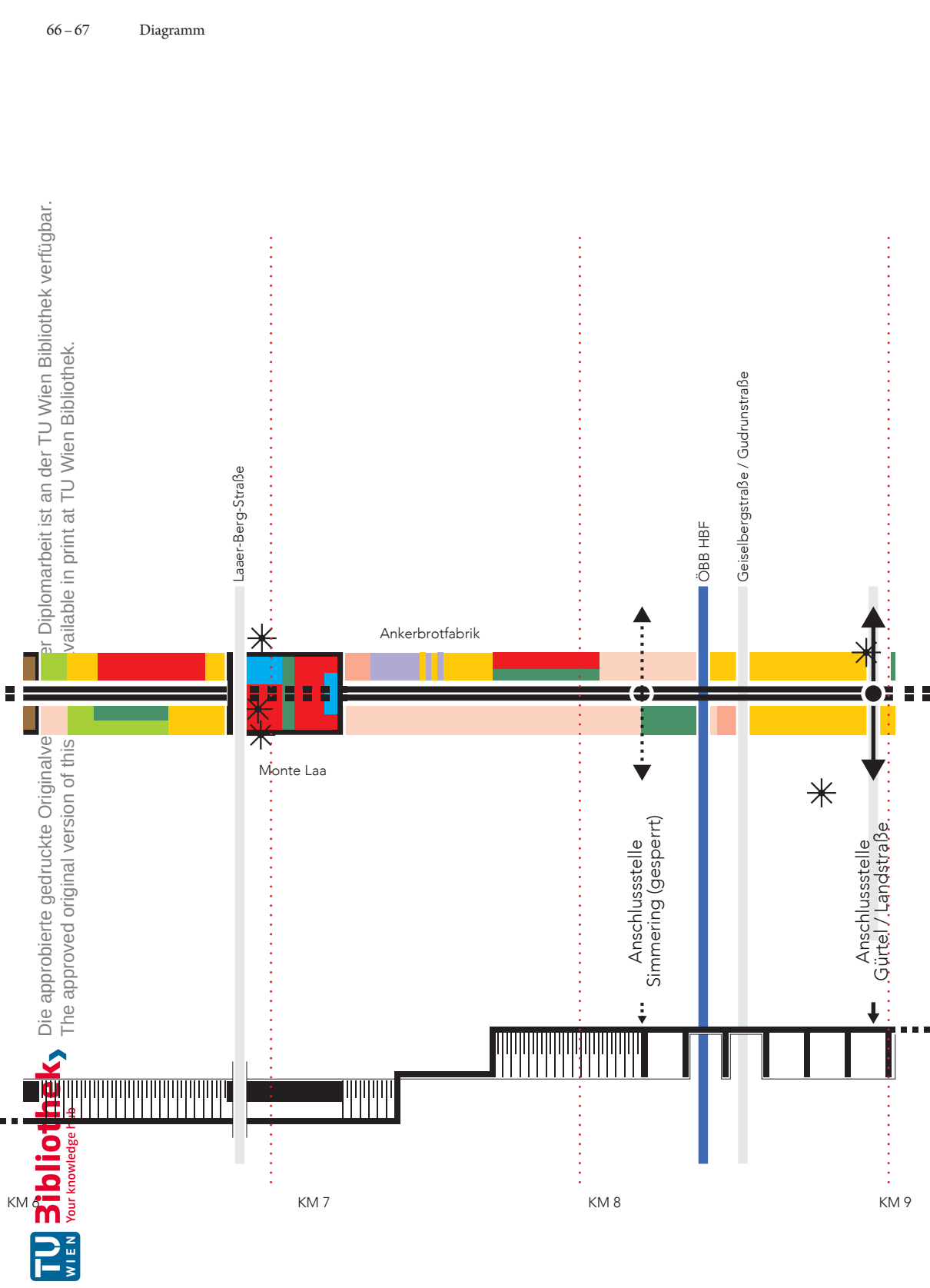
Diagramm 1 : 20 000



Die approbierte gedruckte Originalve
er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
Your know
WIEN

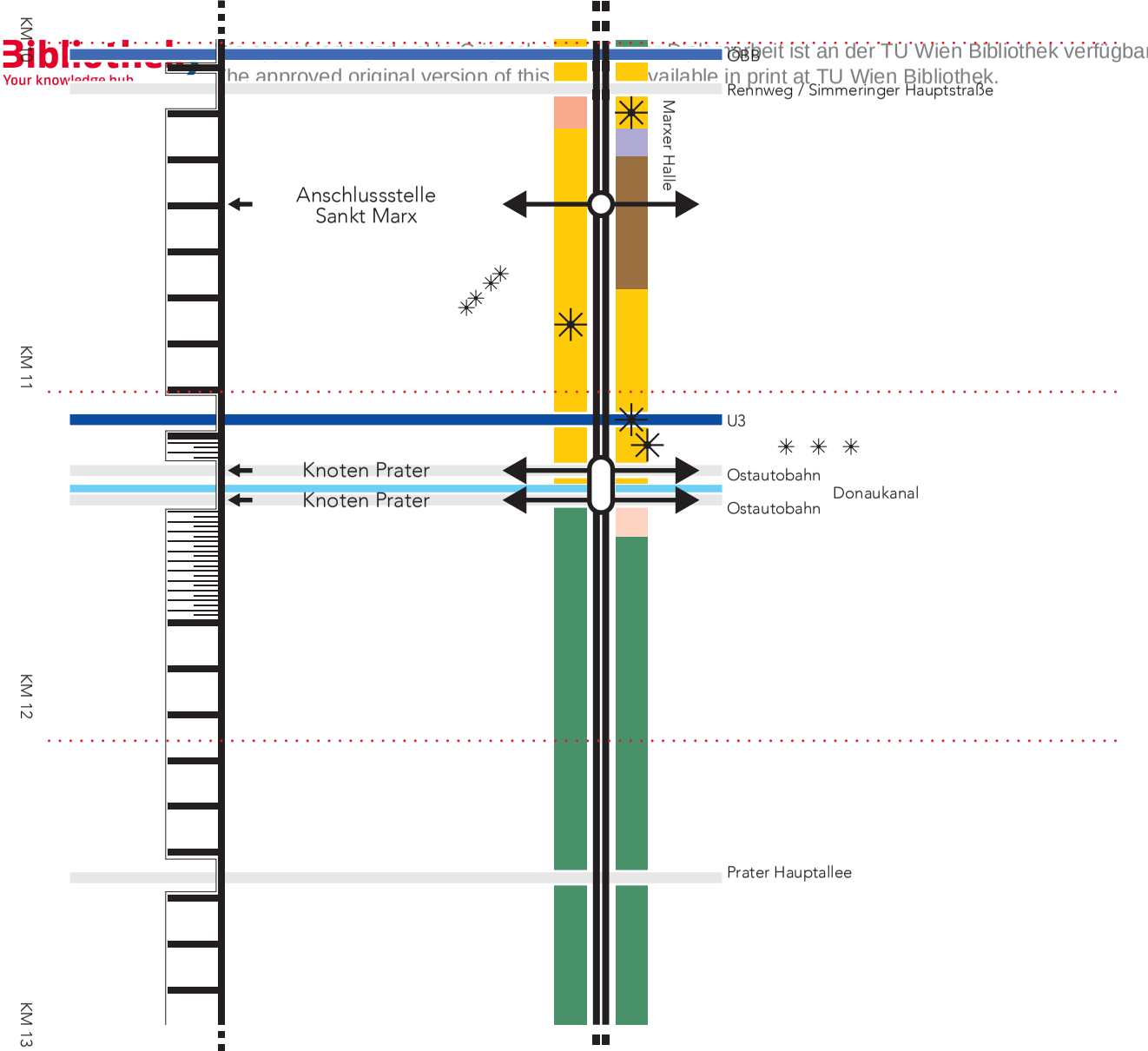


er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
vailable in print at TU Wien Bibliothek.
Die approbierte gedruckte Originalve
The approved original version of this
TU Bibliothek
Your knowledge hub
TU WIEN



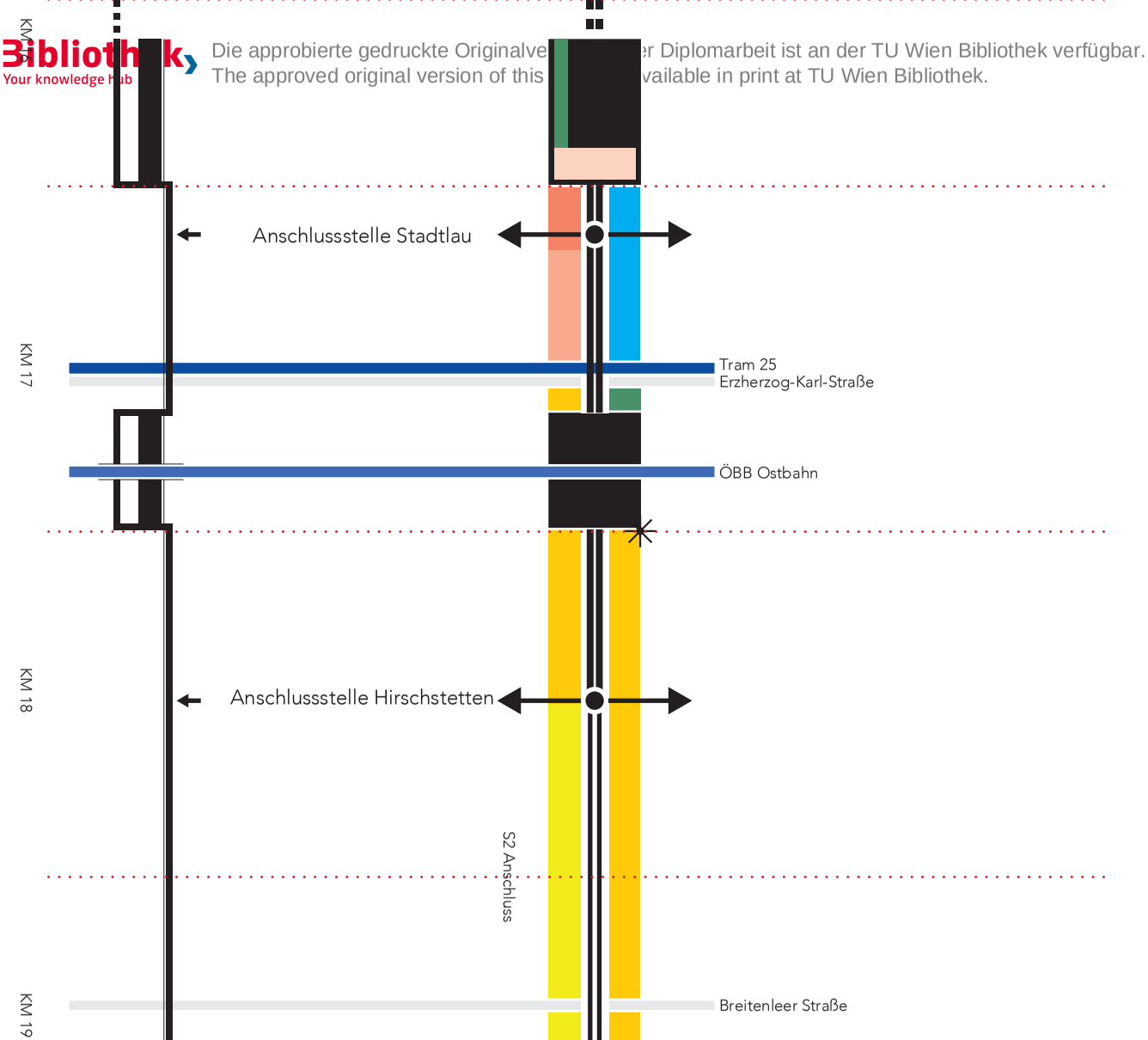
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

TU WIEN Bibliothek
Your knowledge hub
he approved original version of this
vailable in print at TU Wien Bibliothek.
heit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.



Die approbierte gedruckte Originalver
The approved original version of this
er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
vailable in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek, Your knowledge hub
WIEN

TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub
Die approbierte gedruckte Originalve er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this vailable in print at TU Wien Bibliothek.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

Angélil, Hirschbichler (Hg.) 2013, S.143
Ks in Wögenstein, Wien Museum (Hg.) 2008, S. 7
Sander in IBA Hamburg (Hg.) 2010, S. 294

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Von Zentren an den Rändern.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Autobahn als geschlossenes Mobilitätssystem steht für sich, aber keineswegs alleine im stadträumlichen Kontext. Jede Auf- und Abfahrt übernimmt eine Verknüpfungsfunktion zur Stadt. Die dadurch entstehende Frequenz führt folglich zu einer verdichteten Ansiedlung von auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegten (Nachfolge)einrichtungen. So lässt sich die autogerechte Prägung der Umgebung von Auf- und Abfahrten sowohl auf einer räumlichen, funktionalen als auch signaletischen Ebene feststellen.

Die direkte Anbindung durch den motorisierten Individualverkehr sowie der geringe Flächendruck in peripherer Lage begünstigen die Ansiedlung von auf Autos und Straßen ausgerichtete Funktionen mit erhöhtem Flächenbedarf. So finden sich mit Reparaturwerkstätten, Abschleppdiensten, bis hin zur Autobahnmeisterei spezialisierte funktionale Cluster an vielen Exits, die im direkten Bezug zur Autobahn stehen.

Neben den rein auf das Auto bezogenen Nutzungen sind die hoch frequentierten Schnittstellen zwischen Stadt und Autobahn von weiteren hybriden Dienstleistungsfunktionen geprägt. Gerade an den Stadträndern mit weniger dichtem Netz an Versorgungsinfrastrukturen sind diese Nutzungen in einer Art Ersatzrolle und Anziehungspunkte für angrenzende Quartiere. Der Wandel der Tankstelle von der Benzin- und Dieselversorgung zu einem 24/7 multifunktionalen Unterwegsversorger – Trafik, Post, Café etc. – ist ein Phänomen des Bedeutungsverlusts der Tankstelle durch Änderungen im Mobilitätsverhalten (vgl. Feldhaus 2019). Auch Drive-in Schnellrestaurants, deren Entstehung an die Verbreitung des Autos gekoppelt ist, dienen als Versorgungsstationen, nicht nur dem übergeordneten Transitverkehr, sondern auch den Bewohner_innen der direkten Umgebung. Durch Stadt-

TU Bibliothek WIEN Your Knowledge hub

wachstum, der zaghaften Abkehr von der autogerechten Stadt und dem damit einhergehenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs, evolvieren die Ausfahrten der A23 zu wichtigen Umsteigepunkten zwischen verschiedenen Mobilitätsformen (U-Bahn, P&R, S-Bahn etc.). Ehemals am Rand der Stadt situierte Verkehrsinfrastrukturen werden somit zu wichtigen städtischen multimodalen Hubs, die jedoch häufig rein aus einer Verkehrslogik heraus gedacht sind.

Jede Autobahnausfahrt ist ein potenzieller Stadtmacher (vgl. Sander 2010, S. 294). Welche Rolle können also diese Orte des Übergangs zur Stadt übernehmen? Wie lassen sich diese Orte weiterentwickeln?

In Folge einer fehlenden oder fragmentarisch gedachten Stadtplanung an den Rändern der Stadt stehen diese Verkehrsknotenpunkte bereits vielerorts mitten in heterogenen städtebaulichen Situationen. Bezogen auf die A23 kreuzt das U-Bahn-Netz die Trasse der Autobahn mittlerweile mit vier Linien – U6, U1, U3, U2. An drei neuralgischen Knotenpunkten verbinden sie diese unmittelbar mit dem Zentrum der Stadt – U1 Altes Landgut / Exit Favoriten, U3 Erdberg / Exit Sankt Marx, U2 Donaumarina / Exit Handelskai. Aufgrund ihrer Eigenschaft als verdichtete Mobilitätsknoten mit hoher Frequenz liegt in diesen Orten ein enormes Potential zu funktionalen und räumlichen Zentren in dezentralen Lagen zu werden und die angrenzenden Quartiere miteinander zu verbinden. Gerade an diesen Orten lässt sich ablesen, dass die als Tangente geplante A23 inzwischen auch zu einer Sekante durch die Stadt wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

avanti
avanti

▶ Der Draschepark ist ein beliebter Grillort. Die Tankstelle daneben hat längst ihr Sortiment erweitert und am Wochenende des orthodoxen Osterfests ist sie nicht wegen des Tankens gut besucht.

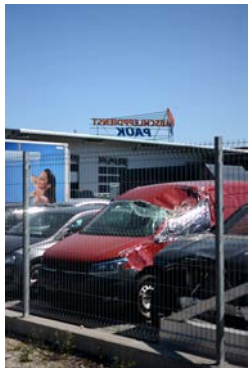
Die Tankstelle. Eine Funktion mit Ablaufdatum. Die Typologie? Ein Monument der letzten Jahrzehnte? Oder doch Pionier in schlecht versorgten Quartieren?

Städtische Grauzone. Die Stadt beginnt mit dem ersten Take-away-Kaffee (laut Klara Hrubicek). Den gibt es hier in an der Tanke.

◀ U-Bahn quert Autobahn quert Zugtrasse in der Donaustadt.

▶ Tankstellen neben Kleingärten finden sich in allen Bezirken Wiens.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub



Die Infrastrukturen um den mobilen Individualverkehr prägen die Anschlussstellen und Knotenpunkte der A23 – Altmannsdorf, Inzersdorf, Favoriten (U1 Altes Landgut), Gürtel/Landstraße, Sankt Marx (U3 Erdberg), Prater, Handelskai (U2 Donaumarina), Kaisermühlen, Stadlau, Hirschstetten

Diese Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
This thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▸ Die Autobahnmeisterei auf der Abstandsfläche im Knoten Kaisermühlen.

◂ Am Ende der A23 in Hirschstetten, dort wo sie in die S2 mündet.

◂ 00’ 26”
Hirschstetten–
Altmannsdorf
vimeo.com/358859341

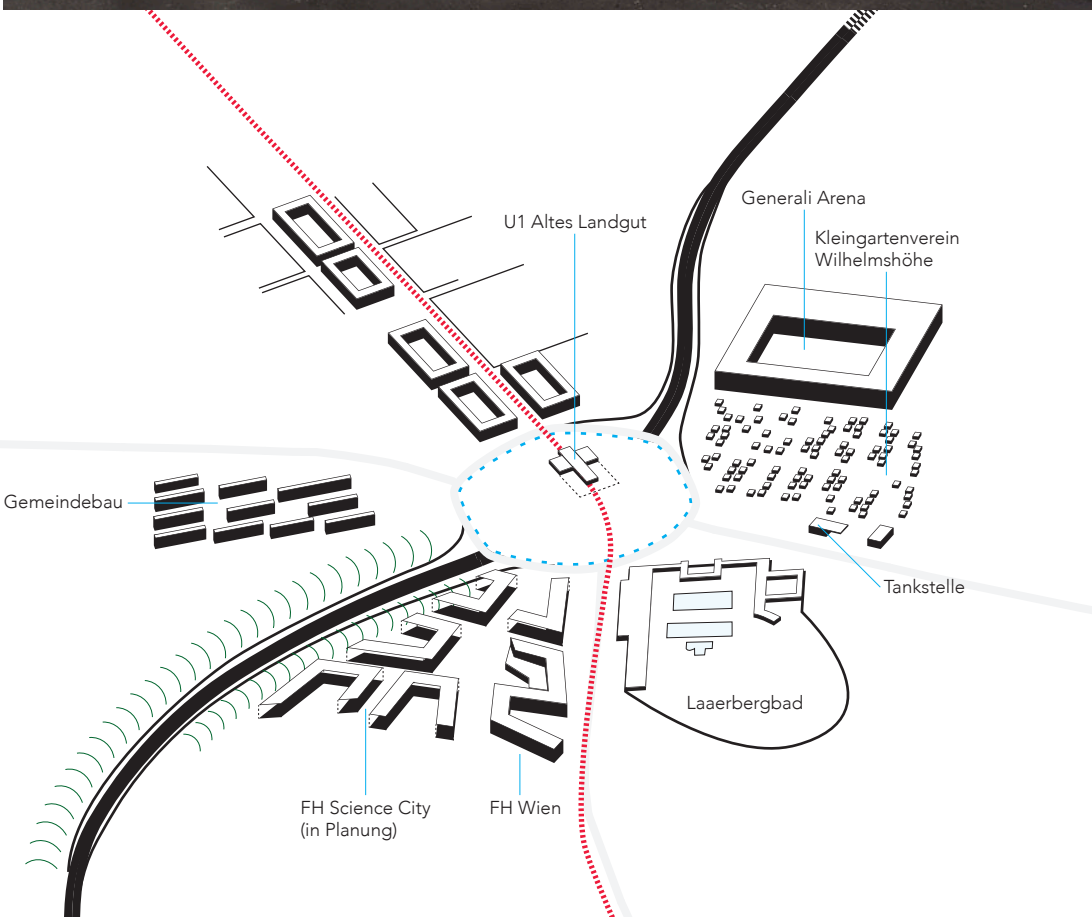
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

„Als städtebauliche Strategie kann die Juxtaposition bauliche Typologien und Nutzungsgefüge bereichern, bestehende Situationen infrage stellen und neue Entwicklungstendenzen vorschlagen.“ [1]

▸ Kleingartenverein Wilhelmshöhe

▸ vimeo.com/361672081

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
...is the print...
...proved ori...
TU Bibliothek
Your knowledge h...
TU WIEN

Froetscher Lichtenwagner, 1. Preis

the next ENTERprise Architects, 2. Preis

Martin Kohlbauer ZT GmbH, 3. Preis

peterlorenzatelier ZT GmbH

Wolf Reicht Architects

BUSarchitektur

Arenas Basabe Palacios Arquitectos, Einszueins Architektur - Bayer und Zilker Baukünstler OEG

STUDIOVLAY, Markus Pernthaler Architekt ZT GmbH, Vogt Landschaftsarchitekten AG

„Ungleichzeitigkeit. Ein Begriff, der gerne ins Spiel gebracht wird, um die widersprüchlichen Zustände, [...] und die Rhythmuswechsel städtischen Lebens zu fassen.“ [2]

Wolfgang Kos

Ideenwettbewerb Verteilerkreis Favoriten

2013 / 2014
Auslober_in: ASFINAG, Stadt Wien

Ziel des Wettbewerbs war die Findung eines städtebaulichen Leitbildes für die Entwicklung des Areals Verteilerkreis Favoriten. Aufgrund der Komplexität des Standorts fanden sich bisher keine Investor_innen.

Quelle: www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=1315&part=beitraege020819

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Der Verteilerkreis ist ein Verkehrsknoten am Rand der Stadt gelegen und derzeit räumlich ein übergroßer Kreisverkehr mit unbebauter Mitte (bis auf das Stationsgebäude der U1 Altes Landgut. Er markiert das Ende der Gründerzeitstadt, der konsolidierten Stadt. Stadtstrukturell ist der Verteilerkreis von heterogenen Typologien unterschiedlichen Maßstäbe, Dichten, Nutzungen umgeben – von der dichten Gründerzeit über eine Kleingartensiedlung sowie Zeilenbauten der 1970er Jahre bis zu Großstrukturen, wie die Generali Arena und den FH Campus Wien. Unterteilt werden diese Stadtstrukturen von der Südosttangente, Favoritenstraße, Grenzackerstraße Richtung Nordwesten, Ludwig-Von-Höhnen-Gasse Richtung Südosten sowie die Weldengasse.

Aktuell ist ein Teil der Fläche als Parkplatz genutzt, alle leeren Flächen sind mit Schildern *Privatgrund. Unbefugter Zutritt verboten* der ASFINAG markiert. Dem gesamte Bereich mangelt es an stadträumlicher Definition und an Schutz vor der Witterung – eine U-Bahn-Station im Niemandsland. Die Tankstelle neben dem Verteilerkreis ist das eigentliche Zentrum, sowohl der lokalen als auch der mobilen Kundschaft – Studierende der FH, Autofahrer_innen, Badegäste des Laaerbergbads. Durch die geplante Erweiterung der FH zur Science City und dem der U1 nachfolgenden städtischen Wachstum wird die Unterschiedlichkeit der Frequenzen verdichtet und die Heterogenität der Nutzer_innen erweitert

Der städtebauliche Ideenwettbewerb zur Bebauung der inneren Fläche des Verteilerkreises zeigt verschiedene Ansätze der strukturellen Zentrumsbildung, doch greift die Aufgabenstellung/Ausarbeitung nicht weit genug. Es zeigt sich hier eine architektonische Bearbeitung definierter Parzellen ohne ein städteplanerisches Gesamtkonzept für die Entwicklung und Verknüpfung der angrenzenden Stadtteile und Stadtbausteine. Am Verteilerkreis besteht jedoch die Notwendigkeit, nicht nur ein für sich stehendes Gebäude bzw. eine Gebäudeansammlung zu realisieren, sondern einen Ort der Verknüpfung zu schaffen, der räumlich und funktionale Brücken in dem fragmentierten Stadtraum bildet. Nur mit einer holistischen Betrachtung der Umfelds lässt sich ein Mehrwert für die bestehenden Quartiere generieren und räumlich ausformulieren.

„In den dicht besiedelten Gebieten ist jede Autobahnausfahrt ein potenzieller Stadtmacher.“ [3]

Henrik Sander

Hier wird auf die *Stadt* gewartet. Neben dem Kleingartenverein ist schon Baustelle. Die Brachfläche, an einer der Exitschleifen ist sicher bald verschwunden.

ginalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
of this thesis is available in p

Den Knotenpunkten kommt eigentlich eine Vermittlerrolle zwischen diesen maßstäblich und funktional unterschiedlichen Stadtstrukturen und dem Clash verschiedener Geschwindigkeiten zu.

▲
An die Abfahrt Handelskai wird der neue Busbahnhof gebaut der den VIB in Erdberg ablösen wird.

◀ Gstetten neben dem Parkhaus in der Abfahrtsschleifen Handelskai.

▶ Am Rennweg zwischen Autobahn und S-Bahn Station Sankt Marx sind derzeit auf ca. 800 m Autohändler aller Marken angesiedelt. Der Europan 15 Wettbewerb befasst sich mit der Thematik *Produktive Stadt* an diesem Standort

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Spiegel, Teckert 2006, S. 105
Kotyza in Seiß 2007, S. 86
Sassen zitiert nach IBA Hamburg (Hg.) 2010, S. 56
Venturi 1966, S. 127
Hans-Heinrich Nolte zitiert nach Nolte 1997, S. 9

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Von Abwesenheit, Flüchtigkeit und Produktion.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

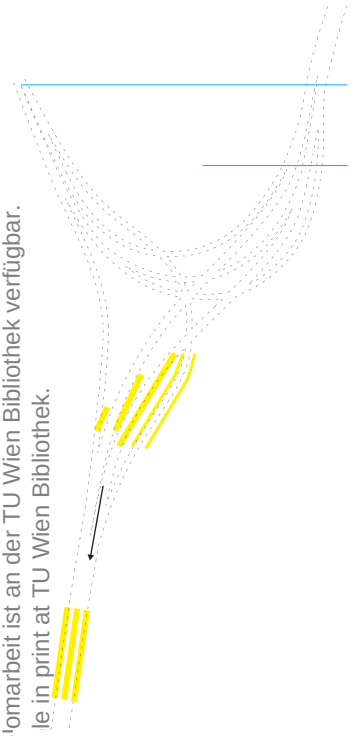
Das kollektive, aber determinierte Bild von Stadt, vom sogenannten Städtischen oder Urbanen übersieht die städtischen Gegenorte – die enturbanisierten Zonen, Metrozonen oder inneren Peripherien. Der während der IBA Hamburg (2006 – 2013) viel diskutierte Begriff *Metrozone* ist geprägt durch *„zahlreiche und sehr unterschiedliche Annäherungen, Beschreibungen – aber auch Verständnisse – von Metrozonen. Zu Recht."* (Bormann, Koch 2010, S. 48). Die verschiedenen Definitionen zeigen gerade die Schwierigkeit diese Bereiche der Stadt zu fassen. Beschrieben werden Metrozonen unter anderem als Zonen mit klar definierten Grenzen, die große Infrastrukturen für die Versorgung einer Stadt aufnehmen (vgl. Hellweg 2010, S. 8). Sie sind sozusagen die Maschinen der Städte; unwirtliche Nutzungen verorten sich in ihnen – Verkehrsgroßsysteme, Industrie, Logistik, Gewerbe, Kläranlagen und Deponien. Als Transiträume sind sie Orte des Übergangs, der temporären Verbindlichkeiten und vorrangig nur von der Durchreise bekannt. Der Stadtraumtypus *Metrozone* benennt das Phänomen dienender Stadträume, welche Voraussetzung für das Funktionieren des gewohnten Stadtbilds sind.

Metrozonen unterliegen stetigen Transformationsprozessen, sowohl durch die Verdrängung großer Infrastrukturen an die äußeren Ränder, als auch durch die rasche Veralterung dieser Infrastrukturen und die daraus resultierende Obsoleszenz. Frei werdende Flächen werden laufend mit neuen Nutzungen gefüllt. Durch diese Prozesse werden sie zu Räumen voller Widersprüchlichkeiten, in denen sich zeitliche Transformationen verschiedenster Entwicklungen überlagern, in denen Versorgungsinfrastrukturen neben unerreichbaren Zwischenräumen, Betriebsarealen, Kleingärten, Industrien, Logistikunternehmen, Lagerflächen, Kleingewerben, agrarisch geprägten Landschafts-

fragmenten, Kommunikationsunternehmen und Brachflächen koexistieren. Abseits sozialer Kontrolle entstehen in diesen Resträumen auch informelle Nutzungen, die an anderen Orten keine Möglichkeit haben zu existieren.

Industrie und Gewerbe sind logischerweise abhängig von Verkehrsanbindung. Produktionen sind nur dann relevant, wenn sie gut erreichbar sind, wenn Waren sich distribuieren lassen. Die Trassenführung der A23 am südlichen Rand Wiens quert keineswegs zufällig Metrozonen in Wien. Es wurden hier Gewerbezonen, die wesentlich länger als die A23 bestehen, erschlossen und durch die Anbindung weitere Standorte mit produktiver Stadt gefüllt. So führt die A23 quer durch Inzersdorf, vorbei an den Metzgergründen, vorbei am Siemens Mobility Produktionsstandort, quer durch den Erdberger Mais und zum Gewerbepark Stadlau. Diese Stadtquartiere sind Räume ohne Aufenthaltsqualitäten, mit klaren zeitlichen Ordnungen. Außerhalb der Arbeitszeiten sind sie menschenleer, doch Veränderungen in diesen Bereichen sind bereits ablesbar. Neue Wohnbebauung sowie temporäre und aktivierende Nutzungen siedeln sich an und nutzen diese Orte als Experimentierfelder. Ob es gelingt Wohnen, Arbeiten, Industrie, Gewerbe und Transiträume im Sinne einer Nutzungsmischung an diesen Standorten zu vereinbaren, bleibt offen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



◂ In Stadlau ist die A23 nicht aufgeständert. Das blaue Selfstorage Pendant für die Einlagerungen findet sich auch hier.

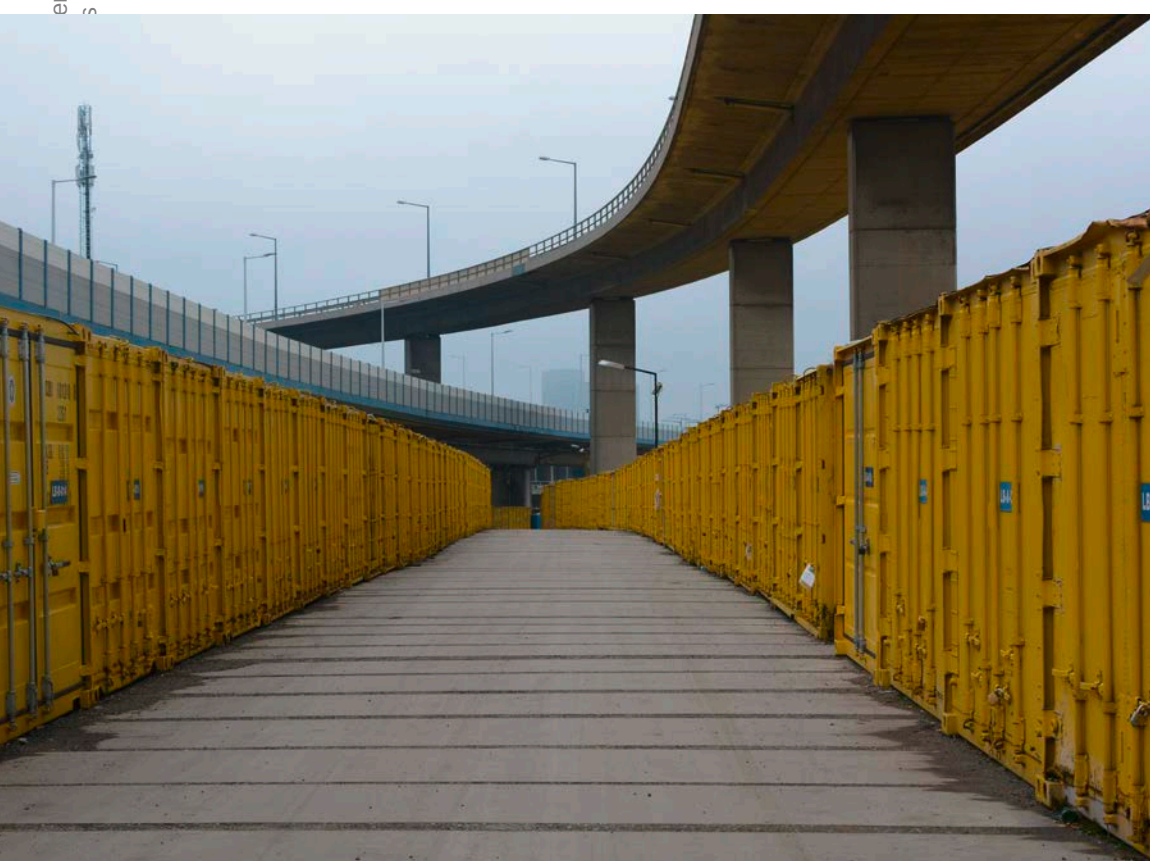
▸ Der vielleicht tristeste Arbeitsort, aber das vielleicht räumlich, eindrucksvollste Lager befindet sich unter der Ausfahrt Gürtel / Landstraße. Unweit von dort, arbeiten Studierende auch in Containern im Mobilen Stadtlabor in OPENmarx im Stadterweiterungsgebiet Neu Marx.

▸ Die gelben Container des Selfstorage Lagers sind auch am Luftbild sichtbar.

▸ vimeo.com/352147574

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek

ersion
s thes



Alles ist temporär. Das was soeben noch da war, ist auch schon wieder weg. Die Frage ist nicht *Was lagert das Lager?* sondern *Wo lagert das Lager?* Kurzzeitige Nutzungen und räumliche Situationen an der Autobahn wandeln sich laufend. Während das *Städtische* sich nur langsam transformiert manifestiert sich an Transiträumen die Temporalität.

„Er musste an all die Begriffe denken, die man diesen Orten gab – Transiträume, Nicht-Orte, non-place, urban realm … – so, als ob es ihnen an etwas mangelte. Aber die Räume waren voll mit verschiedenen Geschwindigkeiten und Zeiten, mit Temporalität, voll mit Begehren nach anderen Orten, mit Erinnerungen an andere Räume.“ [1]

▸ Die Container sind verschwunden. Sie befinden sich noch immer unter der Autobahn, aber zirka 500 m weiter, in Richtung Geiselbergstraße.

▸ vimeo.com/352146196

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Übrigort, Transformation, unter der Autobahn

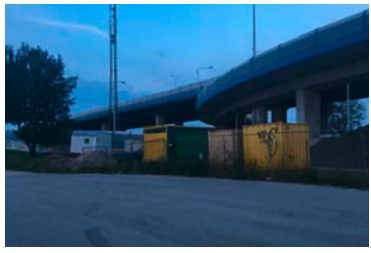
Die Original-Version dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Unter der aufgeständerten Autobahn befindet sich eine Zone, wo Dinge abgeladen werden, zwischengelagert werden, vergessen werden. Es ist eine Art Lager für die Ersatzteile der Stadt. Doch genau durch das einzäunen großer Flächen wird die Autobahn zur Barriere im Gefüge und eine eigentlich weit gestreckte Verbindung geht verloren.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Resträume muten manchmal etwas unbeholfen an. (...) Sie sind immer nur Überbleibsel und nach den Anforderungen von etwas anderem geformt, das wichtiger ist als sie selbst.“ [4]

Robert Venturi



▶ Abgesperrte Flächen unter der Autobahn

◀ Lagerflächen im Erdberg Mais

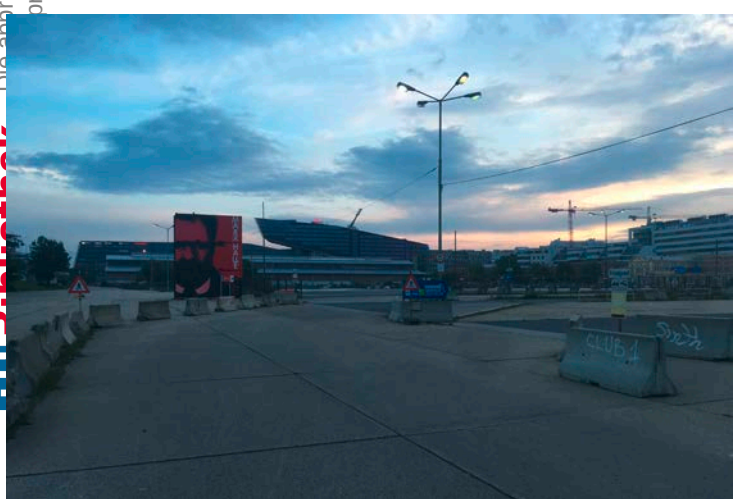
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Eine der größten innerstädtischen Brachen befindet sich im 3. Bezirk am Gelände des ehemaligen *Wiener Central Viehmarkt*. Die 40 000 m^2 große, eingezäunte, rechteckige Fläche befindet sich in Neu Marx, einem Teilentwicklungsgebiet des Stadtentwicklungsgebiets Erdberger Mais. Der Erdberger Mais ist geschichtlich ein Ort mit industrieller und gewerblicher Nutzung, die A23 schuf eine notwendige Anbindung für eine Verdichtung der Produktion und die Entwicklung des Standorts. Für den Bau der A23 wurde die Rinderhalle verkleinert – die Schlachthöfe und der Zentralviehmarkt verloren in den 1960er Jahren ohnehin zunehmend an Bedeutung – während sich gleichzeitig neue Unternehmen und Betriebe ansiedelten. (vgl. Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) 2016, S. 30)

Mit der räumlichen Annäherung der konsolidierte Stadt an Neu Marx, neuer Wohnbebauung und der Nutzungsverdichtung, vor allem aber durch Kreativwirtschaft, Medien, Forschung und Technologie wird Neu Marx langsam aus der gedanklichen und gefühlten Peripherie geholt.

Aus städteplanerischer Sicht befindet sich Neu Marx in einer Warteposititon. Die Möglichkeiten der Entwicklung einer derart großen Fläche weckt Begehrlichkeiten auf unterschiedlichen Seiten, Planungen und Nutzungsvorschläge wurden verworfen, teilweise umgesetzt und wieder verändert. Es entstand ein städtischer Wildwuchs an Funktionen und Architekturen. Die Rinderhalle wurde zur Konzerthalle, für den ORF sollte hier ursprünglich ein neues Zentrum errichtet werden, der städtebauliche Wettbewerb im Jahr 2016, gewonnen von Ortner & Ortner wird nicht umgesetzt. Aktuell erscheint der Standort politischen Entscheidungsträger_innen als geeignet für eine Mehrzweckhalle – ob diese Idee tatsächlich weiterverfolgt wird bleibt offen Über dieser Fläche steht also ein großes Fragezeichen.

Das asphaltierte Feld ist keine Brache im herkömmlichen Sinn. Anzunehmen wäre die Fläche wäre leer, doch sie wird intensiv genutzt. Die teils offiziellen und auch informellen Nutzungen manifestieren sich nicht unbedingt räumlich, sie sind eher Minimalstrukturen oder nur temporär. Neu Marx ist ein echtes Möglichkeitsfeld.

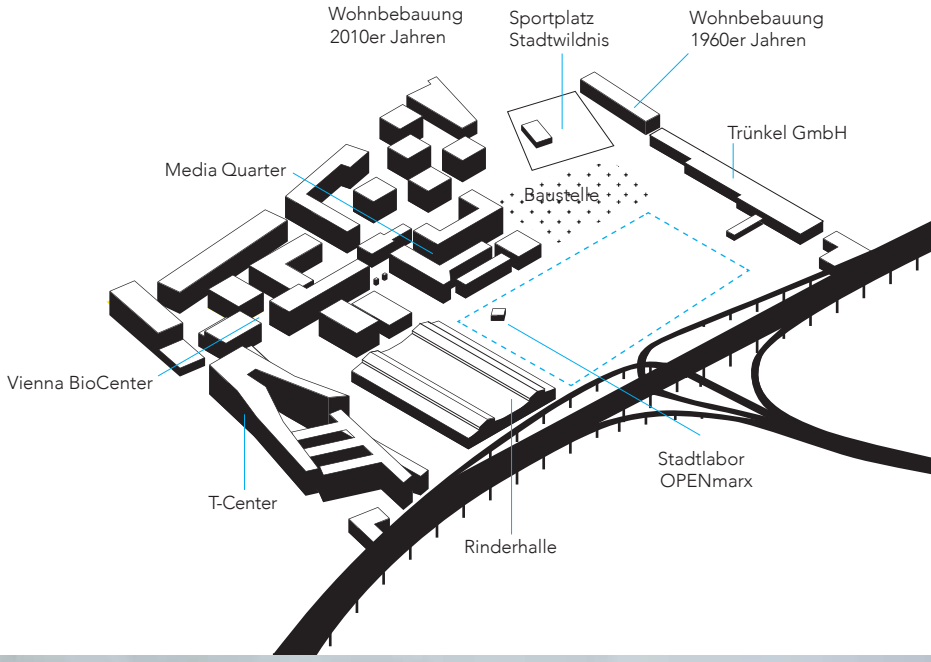


◂ Im Hintergrund das T-Center von den Architekten Günther Domenig, Hermann Eisenköck und Herfried Peyker. In der Nacht leuchtet die Fassade pink.

▸ Möglichkeitsfeld Neu Marx

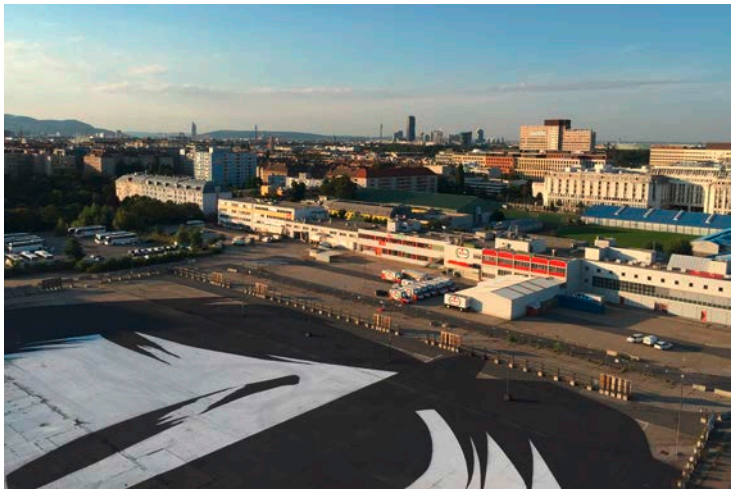
„In kaum einem anderen Teil Wiens ist eine derart fragmentarische Entwicklung festzustellen.“ [2]

Georg Kotyza



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



▸ Für die Vernissage des Graffitis von GOLF wurde ein Kran aufgestellt um das Grafitti überhaupt sehen zu können. Angrenzend befinden sich kleinere Gewerbebetriebe. Foto: Christoph Bus

▸ Blick Richtung Osten, das ÖAMTC Gebäude befindet sich 2016 bereits im Bau. Foto: Christoph Bus

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▸ Das Stadtlabor der TU Wien als Pionier auf dem weiten Feld. Im Zuge mehrerer design build Entwerfen entstand die Erweiterung OPENmarx.
Foto: Astrid Strak

▸ Aus Haftungsgründen ist jede der Zwischennutzungen mit einem eigenen Baustellenzaun abgesperrt. So entsteht die Situation Baustellenzaun an Baustellenzaun.

▲▼
Was passiert an diesem Ort? Was befindet sich an diesem Ort?

Urban (Periphery?) Gardening, Critical Mass, Bodengraffiti *The Observer* von GOLIF, Zirkuszelt, Teststrecke TU Racing Team, Fußballfeld, Werbung, Mobiles Stadtlabor, Fernblick, Gestrüpp und Pionierpflanzen, OPENmarx (Vorlesungen, Workshops, Vorträge, Werkstatt, Arbeitsplätze), Wagenburg Wien, informelles Driftfeld bei Schnee, Cricket Spieler vom Haus Erdberg, Spaziergänger_innen, Skatepark, städtebaulicher Wettbewerb – 1. Preis Ortner & Ortner, Harley-Davidson Parade, Parkplatz, Fahrradrennen, Konzerte, ORF oder doch nicht!, Autoshow, Arenabewegung, Fahrtrainings, Filmdrehs, Lager, Mehrzweckhalle?, …

Sankt Marx ist ein nutzungsoffener Mehrzweckraum.

▸vimeo.com/352146617

▸Die A23 wird bis 2023 über die S1-Spange von der Anschlussstelle Hirschstetten zur Seestadt West mit der Seestadt Aspern verbunden. Eine Flohmarkthalle, die sich am Ort der zukünftigen Verbindungsschleife befand wurde bereits abgetragen.

Quelle:
www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public

Dort wo die Autobahn beginnt und endet wird weitergebaut. Eine achtspurige Stadtstraße wird in naher Zukunft anschließen. Die autogerechte Stadt ist in der Donaustadt gerade erst angekommen. Für alle Automobilenthusiast_innen frei nach Gustav Mahler: *„Wenn die Welt untergeht, ziehe ich nach Wien; dort passiert alles 50 Jahre später."*

◂Der Bauern- und Flohmarkt findet jeden Samstag und Sonntag statt. Die leere Asphaltbrache direkt neben der A23 wird ab 5 Uhr früh Schauplatz von informellen Ökonomien, Handel auf Campingtischen und aus Kofferräumen heraus. Die Marktatmosphäre lässt auf wiederkehrende Privathändler_innen schließen, deren Waren von gebrauchten Autoreifen, rostigem Werkzeug und Billigimport-Sonnenbrillen, über Dekorationsramsch und Gmundner Porzellan reichen.

▸Die asphaltierte Fläche ist während der Woche ungenutzt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Zwischen der erhöhten Bahntrasse und der Autobahn liegt eine Gewerbezone. Die asphaltierte Fläche als Teil dieser Zone ruft Assoziationen zu Neu Marx hervor.

ersion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
s thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Nicht mehr – noch nicht." [3]

Saskia Sassen

▸ Bahnhof Wien Grillgasse in Simmering mit der Infinity Bar im Hintergrund. Bis der Zug kommt sind es noch 27 Minuten.

▾ Das altes Siemens Fabrikareal wird derzeit von verschiedenen Akteur_innen zwischengenutzt. Die Flächenwidmung ist in Bearbeitung. Es entsteht ein gemischt genutztes Quartier mit 135.000 m2 BGF für Wohnen (2/3 gefördert), Gewerbe, Bildung und 1 ha öffentlicher Park.

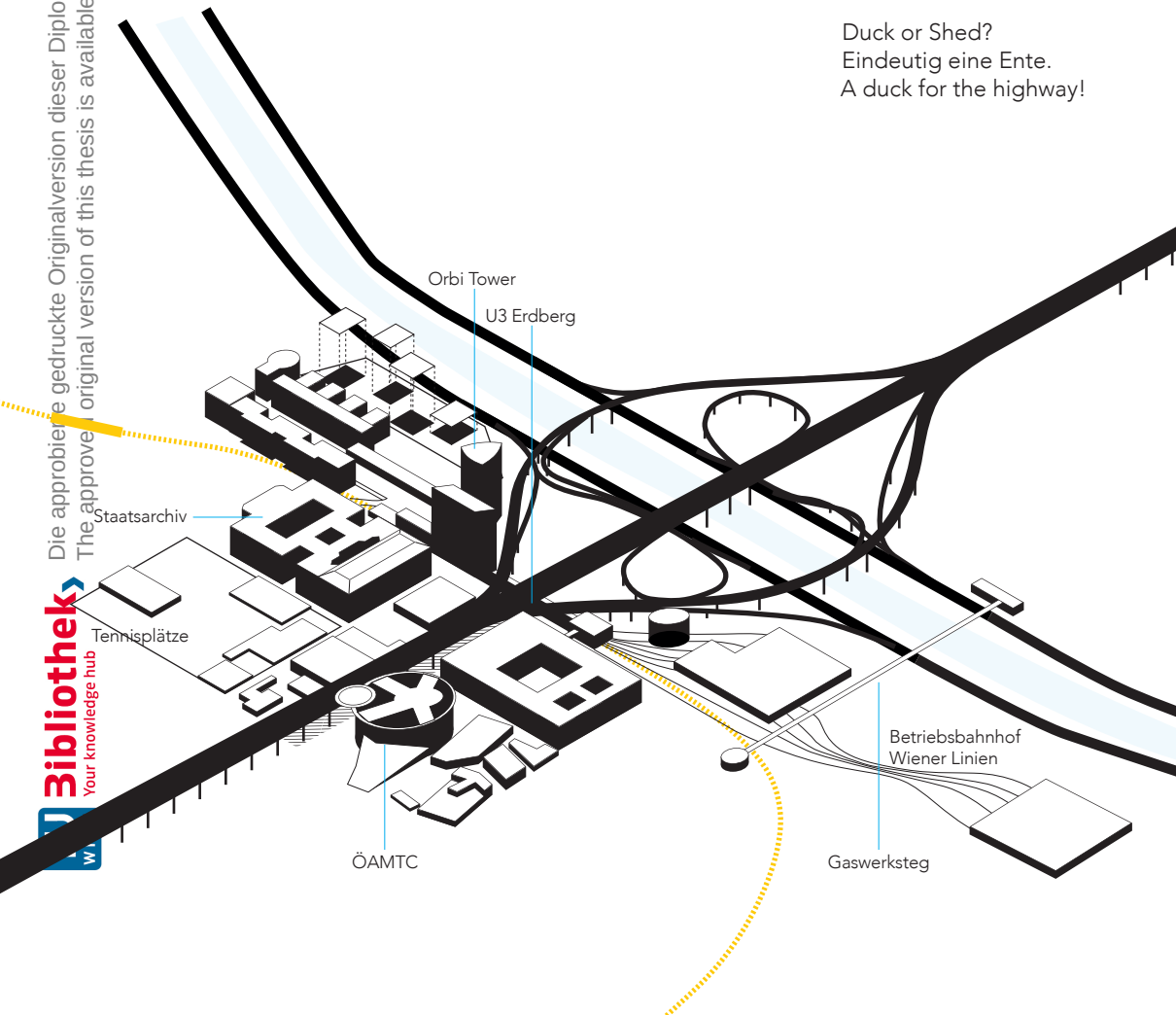
ersion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
s thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Nach dem die Produktion den Ort verlassen hat beginnt die Zeit des Wartens. Für manche scheint es eine Unendlichkeit, bis ein neues Quartier entsteht. Für andere eine ephemere Chance für Kreativität, günstige Mieten und wenig Anwohner_innen. Dieser Balanceakt muss einer Stadt gelingen, um Wohnraum zu schaffen aber Freiräume offen zu halten.

▸ Das Areal *Am Kempelenpark* und die nähere Umgebung ist, gezeichnet von alten Produktionshallen, Zwischennnutzungen, Grünräumen und bald auch Wohnbauten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Duck or Shed?
Eindeutig eine Ente.
A duck for the highway!



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
Your knowledge hub

Hochhäuser in Erdberg

Orbi Tower 111 m
TrIIIple 105 m, 110 m, 115 m
Wiener Stadtwerke Turm 95 m

◂ Staatsarchiv in neben der U3 in Erdberg

Innere Peripherie:
„... eine Region innerhalb eines Staates, in der die Bedingungen so organisiert sind, daß die Vorteile den Menschen einer anderen Region dieses Staates zugute kommen. Diese andere Region nennen wir Zentrum.“ [5]

Hans-Heinrich Nolte

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
d original version of this thesis is available in p
Bibliothek
TU WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

An der U-Bahn-Station Erdberg entstand ein wichtiger multimodaler Knotenpunkt in Verbindung mit der Abfahrt St. Marx. Durch den Ausbau der U3 über die Gasometer bis nach Simmering wurde für das gesamte Gewerbe- und Industriegebiet Erdberg ein Entwicklungsimpuls gesetzt. Büro- und Verwaltungskomplexe fügten sich zwischen bzw. anstatt industrieller und gewerblicher Strukturen ein. U.a. mit Town Town, dem Turm der Wiener Stadtwerke und dem Orbi Tower entstand ab den 2000er Jahren ein Wildwuchs an Bürostandorten. Mit der Transformation der Gasometer hielten auch vermehrt Wohnnutzungen Einzug in das Gewerbegebiet. Aktuell wird am Donauufer, anstelle des ehemaligen Zollamts, das Projekt TrIIIple, drei Wohnhochhäuser, umgesetzt. (vgl. Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) 2016, S. 30–35)

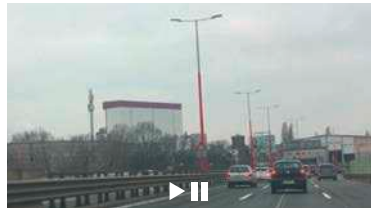
Die in sich orientierten, großformatigen Architekturen sind umgeben von einem öffentlichen Raum, der rein funktionaler Natur ist, ein Transitraum um von A nach B zu gelangen. Die leblosen Erdgeschoßzonen, das orthogonale Straßenraster, die Mischung aus Hochhäusern und eingeschoßiger Bebauung sowie die Ausrichtung auf das Auto rufen Assoziationen an amerikanische Großstädte der 1990er Jahre, insbesondere Central Business Districts, hervor. Die A23 spannt, hier in diesem Gefüge, als aufgeständerte Trasse ein Dach auf, welches als Busbahnhof (VIB Vienna International Busterminal) fungiert. Ohne nennenswerte Infrastrukturen (seit kurzem gibt es einen Wartebereich in Containern) unter der Autobahn wirkt das räumliche Setting eher als Angstraum denn als ein repräsentativer Ankunftsort.

Die Bedeutung der A23 für Erdberg lässt sich an der bewussten Orientierung von Gebäuden zur A23 ablesen. Angelehnt an die typologischen Beschreibungen in *Learning from Las Vegas* können auch die Architekturen in Erdberg in *sheds* mit Logo oder Schriftzug oder leuchtende *ducks* unterteilt werden.(vgl. Venturi, Scott Brown, Izenour, 1977, S. 90–91)

Wegen, oder vielleicht gerade aufgrund der nicht-kontinuierlichen Entwicklung haben sich in dieser diffusen, periurbanen Brickcollage widerspenstige Nutzungen gehalten. Hier steht die Arena, das aus einer Besetzung hervorgegangene alternative Kulturzentrum, oder auch Tennisplätze aus den 1970er Jahren.

◂ Der Busbahnhof VIB in Erdberg

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
vailable in print at TU Wien Bibliothek.



▶ 12’ 33’’
Altmannsdorf–
Hirschstetten
vimeo.com/360351915

Produktion, Industrie und Versorgungsanlagen mit hohem Platzbedarf wandern mit dem Rand der Stadt weiter. Die ehemalige Siemensfläche Kempelenpark wird zur Wohnbebauung, während Siemens in der Leberstraße ein Leitbetrieb Simmerings ist.

Von der Autobahn aus sind vier rauchende Schlote zu sehen: Fernheizwerk Inzersdorf, STAMAG Stadlauer Malzfabrik, Fernheizwerk Arsenal, Fernheizwerk Kagran

◂ Siemens Mobility
in Simmering

▸ STAMAG
Stadlauer Malzfabrik
in der Donaustadt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

Handke 2007, S. 275
Süß 2007, S. 103

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Von Abschnitten und Übergängen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Als planfreie Transitstrecke für hohe Geschwindigkeiten werden Autobahnen mit möglichst linearem Verlauf von A nach B gebaut. Die gegebene Topographie wird versucht auszugleichen, wodurch sich Autobahnen in das Gelände eingraben oder auch aufgeständert über dieses hinweg ziehen. Als überregionale Verbindung unterliegt die Planung anderen, großmaßstäblichen Regelwerken. Auf Luftbildern sind diese, mit wenig Rücksicht auf den städtebaulichen Kontext am Reißbrett gezogenen, Linien leicht erkennbar. Die Auswirkungen einer Autobahn auf die umgebende Stadt sind enorm. Im stadtplanerischen Maßstab werden Bezirke zerteilt und die Autobahn schneidet sich als Barriere in die Stadt. Sie wird somit zu einer Zäsur im Stadtgefüge und wirkt sich auf weitere Stadtentwicklungen aus. Auf lokaler Ebene müssen einzelne Gebäude weichen und Menschen umgesiedelt werden.

Treffen unterschiedliche Systeme, Strukturen, Maßstäbe, Typologien oder Geschwindigkeiten aufeinander, entstehen Verwerfungen. Folglich resultieren aus dem Bau einer Autobahn durch die Stadt eine Vielzahl von unterschiedlichen Arten von Brüchen. Brüche im Stadtgefüge sind per se nicht negativ zu verstehen, vielmehr geht es um den Umgang mit diesen. Ob sie sich als Grenzen, Barrieren oder Schwellen ausformulieren, hängt von den Verbindungen über diese Brüche hinweg ab. Je nach lokal spezifischer Situation fließt die Autobahn durch die Stadt, wird ignoriert und überbaut oder durchschneidet das Stadtgefüge drastisch. Eine pauschale Bewertung der A23 als durchgehende Barriere ist also zu hinterfragen. In einigen Abschnitten teilt oder fragmentiert sie den Kontext, in anderen ordnet sie diesen in unterschiedliche Bereiche und in wieder anderen ist der Übergang von der einen auf die andere Seite der A23 gar nicht spürbar. Kleingartenvereine in Liesing und Favoriten wurden durch den Bau der A23

zerschnitten, während die nachträglich gebaute Verbindung Monte Laa jenen vormals durch die Autobahn getrennten Bezirk Favoriten wieder zusammenfügt.

Verbindungen und Querungen haben unterschiedliche Grade an Niederschwelligkeit. Die Mobilitätsform und die Typologie der Querungen – Unter- und Überführung, Passage, Brücke, Steg, Überplattung, Tunnel – tragen dazu bei wie stark ein Bruch als Grenze oder Barriere spürbar ist. Dort, wo die Autobahn aufgeständert über die Stadt hinweg fließt, sind Übergänge von der einen auf die andere Seite der Autobahn weniger auffallend, als bei Unterführungen oder Brücken mit unterschiedlichem Höhenniveau.

Die Häufigkeit und Typologie von Querungen hat Einfluss auf die Betrachtung der Autobahn als Barriere, aber vor allem die räumliche Qualität der Querungen entscheidet, ob Verbindungen funktionieren. In Monte Laa wird die Querung durch den Park gleichzeitig zum Aufenthaltsraum, während die eigentlich direktere Querung durch ein Gebäude als Schleuse ohne Ausblicke gemieden wird. Um die A23 als Schwelle und nicht als Barriere wirken zu lassen, ist Abkehr von der Planung von Querung als Nutzraum nötig. Es gilt, den Übergang zu inszenieren.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Der Böhmische Prater.
Riesenrad in der Peripherie.
Autodrom im Laaer Wald.

◂ Die Unterführung zwischen der Straßenbahnhaltestelle Absberggasse zum Böhmischen Prater ist am Wochenende hoch frequentiert.

▸ Knoten Stadlau

Der Gang zeigt sich als *exemple par excellence* eines Angstraums. Abgeschottet zu beiden Seiten, eng, schlecht beleuchtet, vermüllt und in einer nicht frequentierten Lage. Die Autobahn ist sehr laut zu hören und es riecht nach Benzin und Diesel. Dieser Durchgang ist eine echte Barriere.

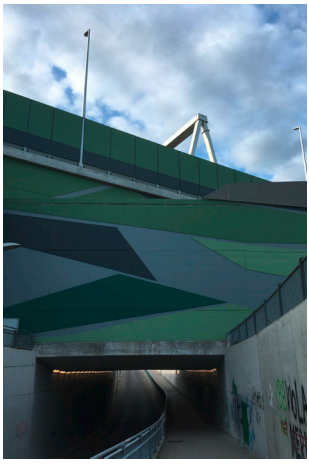
vimeo.com/354428558

◂ Öffentlicher Durchgang halb durch ein Gebäude in Monte Laa in Favoriten

Die gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The original version of this thesis is available

„Das Sichtbare, wie auch das »Hörbare« und »Träumbare«, ist immer noch un- erforscht – und wieviel mehr Sichtbares es gibt, als du je gesehen haben wirst. Ah, Erforschung des Sichtbaren!“ [1]

Peter Handke



▸ Unterführung der Pfarrgasse von Meidling nach Liesing und vice versa

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

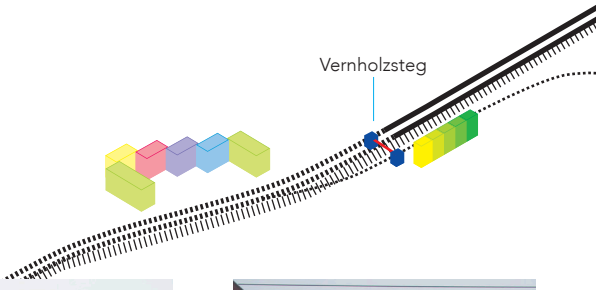
Die gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The printed original version of

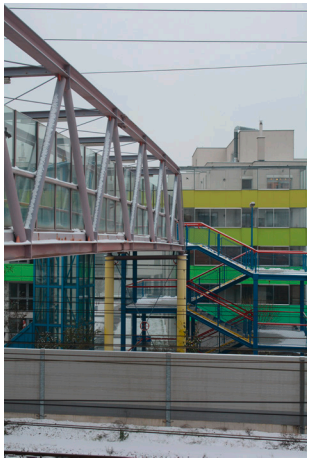
▶ vimeo.com/354426685

▶ Vernholzsteg auf dem Tunnel Stadlau

◀ Die Infrastrukturplanung ignoriert den strukturellen Maßstab der Situation.

▼ Zwei verschlungene Linien. Die Nummerierung: U2 und A23.

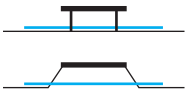




▲
Ein Gebäudeensemble in hellorange, koralle, blasslila, hellblau und erbsengrün, steht einem Gebäude mit horizontalen, gelb-grünen Balkonbändern gegenüber. Sie sind über den rot-blauen Steg mit blasslila Tragwerk über die A23 und Bahn hinweg verbunden.

◂ Typologien von Querungen

Raumsequenzen des Durchquerens, Unterwandern und Überführens.



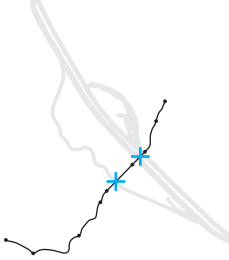
Typ 1 Autobahn auf Stützen oder Aufschüttung
1/1 Fläche unter Autobahn: weite Verbindung
1/2 Straße/Weg unter Autobahn: gerichtete Verbindung

Typ 2 Autobahn auf der Ebene
2/1 Überplattung der Autobahn auf erhöhtem Level
2/2 Brücke/Steg über Autobahn
2/3 Unterführung unter Autobahn

Typ 3 Autobahn im Gelände eingegraben
3/1 Straße über Autobahn
3/2 Überplattung über Autobahn

Typ 4 Sonderform
4/1 Geschlossenes planfreies System über Autobahn
4/2 Geschlossenes planfreies System unter Autobahn

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

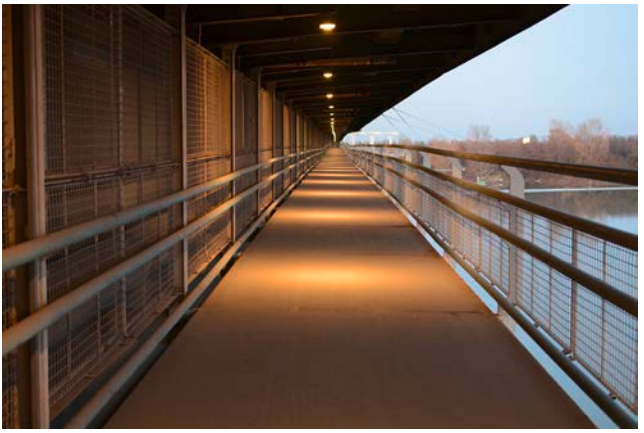


An wenigen Stellen fahren die motorisierten Fahrzeuge auf der Autobahn parallel zu Fußgänger_innen und Fahrradfahrer_innen. Und an wenigen Stellen ist die Blickrichtung die gleiche.

◂ Von der Metrozone in die Grünzone und vice versa. Der Gaswerksteg überquert den Donaukanal, die A4 und den Betriebsbahnhof Erdberg.

TU Bibliothek Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.
s thes

ersion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
s thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



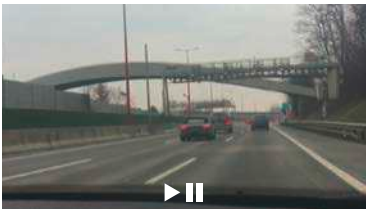
▸ Die Querung der Donau verläuft seitlich der Stützstruktur der Autobahn.

▸ Die Brücke der Neuen Donau ist unter der Fahrbahn der A23 eingehängt.

◂ Der Gaswerksteg verläuft als Querung des Donaukanals parallel zur A23 auf gleicher Höhe.

Transformationsprozesse evozieren auch Bedeutungsverluste. Neue Verbindungen können alte Wege ablösen.

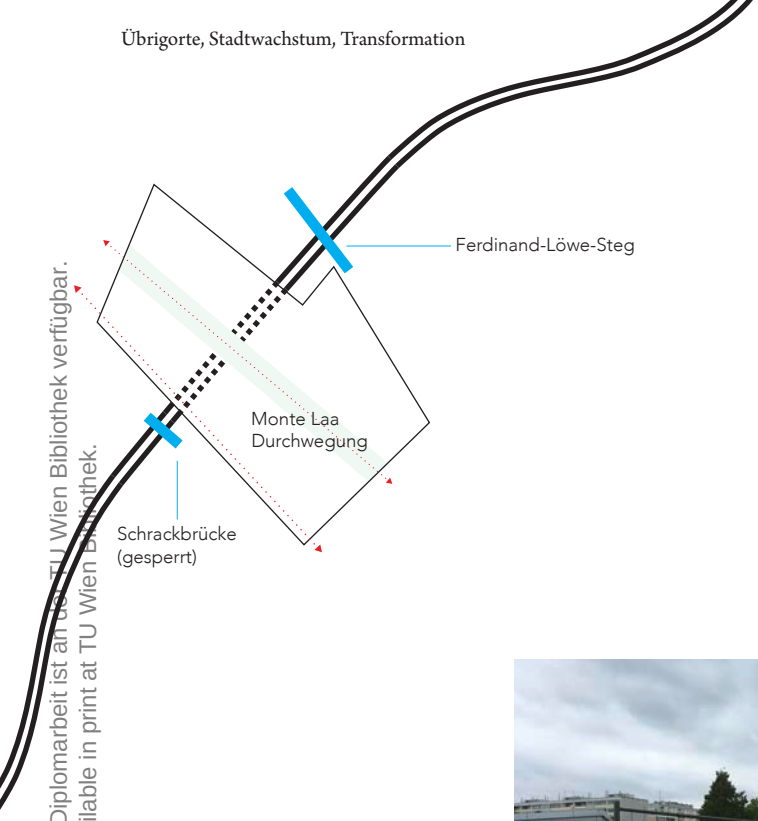
◂ Nachträglich am Ferdinand-Löwe-Steg angebrachte Metallzacken. Sie lassen die Brücke wie einen Drachen oder reptilhaft wirken.

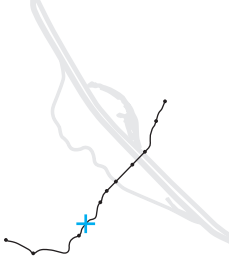


▸ 06′ 25″
Altmannsdorf–Hirschstetten
vimeo.com/360351915

▸ Quelle: Pauser, Alfred (2005): *Brücken in Wien: ein Führer durch die Baugeschichte*. Springer, Wien [u. a.], S. 234

te Originalversion dieser Diplomar
rsion of this thesis is available in p





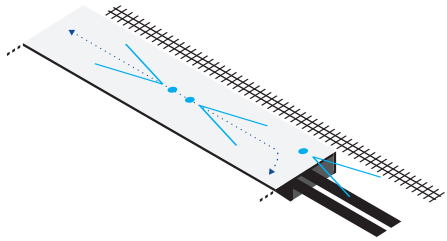
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Wien Bibliothek
Your knowledge hub

▶ Die Schrackbrücke befindet sich 8 m vor der Überplattung Monte Laa. Derzeit ist sie gesperrt, der Grund ist allerdings nicht bekannt.

◀ Ferdinand-Löwe-Steg 1975–1976

Der Steg ist die Verbindung in Richtung Laaer Wald. Der Bogen mit Spannband wurde durch die nachträglich angebrachten Zacken stark im Erscheinungsbild verändert. Die Brücke verlor durch die Überplattung Monte Laa ihre Bedeutung.



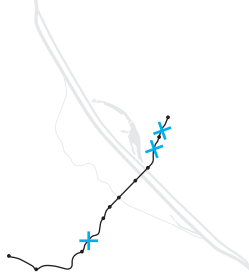
„Wie am Wienerberg sprachen auch hier (Drive-In-City Monte Laa: Anmk. d. Red.) die Standortfaktoren eindeutig gegen eine intensive baulichen Nutzung: periphere Lage, kein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr, keine soziale und kulturelle Infrastruktur – ja sogar der Projektbetreiber räumte ein, ‚im städtischen Niemandsland' zu agieren." [2]

Reinhard Seiß

vimeo.com/352367843

▸ Der 220 m lange Absbergtunnel in Favoriten ist gleichzeitig die bebaute Überplattung des Projekts Monte Laa. Es ist vorrangig ein Immobilienprojekt, als eine neue Verbindung.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
WIEN
Your knowledge hub
wiedgeyun



◂ Auf dem 220/500 m langem Tunnel Hirschstetten führt direkt über den Fahrbahnen der Fahrradweg entlang. Das Ende des Tunnels wird zum Ausblicksort.

◂ vimeo.com/354426778

Trotz städtischer Wachstumsprozesse befinden dich Verbindungen unter oder über die A23 auf dem Stand der 1970er Jahre (1990er im später gebauten Streckenabschnitt). Während Autobahnen bei Bedarf laufend um zusätzliche Spuren erweitert werden sollte auch die qualitative und quantitative Erhöhung mit der Stadtverdichtung und dem Stadtwachstum korrelieren.

▸ Der Tunnel Stadlau, 465 m, unterführt einen Kleingartenverein und einen Parkplatz..

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Unter der U6 in Meidling.

/erfügbar.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

◂ U6 Querung auf der anderen Seite der A23

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.

▶ vimeo.com/361672178

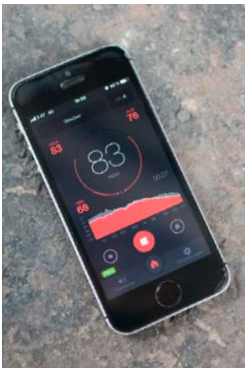
▶ Die *Reparatur* durch ein Gitter.

◀ Weg unter der U6 endet bei der Lärmschutzwand der A23

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Ort Zwischen dem Schöpfwerk und dem Wohnpark Alterlaa, zwei gegensätzliche Wohnsiedlungen aus den 1970ern, befinden sich vor allem Kleingartenvereine und Einfamilienhäuser. Dort, wo neben den Kleingärten die U-Bahn Linie U6 die Autobahn zwischen den Stationen Alterlaa und Am Schöpfwerk überquert, entsteht eine eigenartige räumliche Situation. Unter der aufgeständerten U-Bahn-Trasse führt ein asphaltierter Weg direkt auf die Autobahn zu und endet an der Lärmschutzwand. Der, durch das Tragwerk der Trasse, überdachte und von Stützen gesäumte Weg wirkt inszeniert, umso abrupt scheint das Ende. Als gerahmte gut sichtbare Stelle sind dort nicht zufällig Graffitis zu finden. Die Lärmschutzwand ist genau an dieser Stelle durchbrochen und notdürftig mit einem Gitter geflickt. Vermutlich entstand das Loch durch einen Unfall. Nun ist die Lärmschutzwand eigentlich dazu da Lärm abzuhalten, doch durch die ungeeignete Reparatur mit einem Gitter erfüllt sie ihren eigentlichen Zweck an dieser Stelle nicht mehr.

Themen Kleingartenverein, U6 Querung, Lärmschutzwand, Verkehrslärm, Öffnung, Sichtbeziehung auf die Autobahn



▲
Dezibelmessung

er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
vailable in print at TU Wien Bibliothek.

er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
vailable in print at TU Wien Bibliothek.

◂ Ausblick auf vorbeifahrende Autos; der Fahrtwind ist spürbar.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wann Sa 22. Juni
Wo unter der U6 an der Lärmschutzwand
Was Installation
Wie Reparatur
Warum Lärmemissionen

Themen Reparatur, Lärmschutz

Intervention Durch ein Loch in der Lärmschutzwand ist diese funktionslos geworden. Als Eingriff wird die Lärmschutzwand repariert und ihre Funktion temporär wiederhergestellt. Ein dicker lärmabsorbierender Schaumstoff wird an der Lärmschutzwand angebracht. Die Anleihe an selbstgemachte Lärmschutzdämmungen von Proberäumen ist offensichtlich. Tatsächlich hält der Schaumstoff einiges an Lärmemissionen ab, wie die Dezibelmessung bestätigt. Der weiche Schaumstoff kontrastiert mit der Materialität der harten Oberflächen im öffentlich Raum.

▸ Materialität der Lärmschutzwand: Metall mit Dämmwolle
Materialität der Intervention: Schaumstoff

Bibliothek verfügbar.
hek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

Matton, Grenzgänge 2017
Schroer 2018, S. 247 – 248
Angélil, Hirschbichler (Hg.) 2013, S. 178
Jacobs zitiert nach IBA Hamburg (Hg.) 2010, S. 8
Angélil, Hirschbichler (Hg.) 2013, S. 125
Wanders zitiert nach Angélil, Hirschbichler (Hg.) 2013, S. 107

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Von rauen Rändern und unscharfen Grenzen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Der Aufbau des Systems Autobahn ist gekennzeichnet von strengen Hierarchien, klaren Regeln und verschiedenen Zonierungen. Es entstehen Räume zweiten Rangs, welche der Fahrbahn untergeordnet sind. Diese Abstandsbereiche sind auf unterschiedlichste Arten ausformuliert– gemeinsam ist ihnen die lose Zugehörigkeit sowohl zur Autobahn als auch zum Stadtraum. Venturi schreibt, dass eigentlich offene Räume unter Highways und Pufferräume in den Lärmzonen entlang zu kümmerlichen Räumen und Abstellflächen werden. Räume verwandeln sich zu Niemandsland zwischen Umgebung und Stadt, indem wir sie nicht annehmen und die Eigenheiten dieser Art von Räumen nutzen (vgl. Venturi 1966, S. 127).

Was passiert in diesen Räumen entlang der A23? Im Bundesstraßengesetz 1971 §21 ist festgelegt, dass 40 m neben der Autobahn und 25 m neben Zu- und Abfahrtsstraßen nur im Ausnahmefall gebaut werden darf, aber im dichten Kontext die Abstandsflächen verringert werden dürfen (vgl. Bundesstraßengesetz 1971 § 21).

In Wien sind entlang der A23 die Abstandsregulative in einigen Abschnitten unterschritten. Gebäude, Straßen, Fahrradwege befinden sich dann direkt neben dem Verkehrskorridor der Autobahn. Wenn aber nicht direkt an der A23 gebaut wurde, formulieren sich diese Abstandsflächen als Übrigorte und Restgrün aus. Sie sind von Grenzen durchzogen, einerseits von topographischen Einschnitten und Lärmschutzwänden und andererseits von Zäunen an den Grundstücksgrenzen der nächstliegenden Bebauung. Diese transitorische Zone wird von den definierten Bereichen klar abgegrenzt. Es wird Abstand genommen. In diesen Räumen finden sich unter anderem Wartungsöffnungen zur Autobahn, Treppen, die scheinbar ins nirgendwo

hinführen, und versteckte Aussichtspunkten. Es lassen sich in den Abstandszonen der A23 aber durchaus auch Spuren von Nutzung in Form von Abkürzungen, Trampelpfaden und Graffitis finden. Nicht alle Orte, wie jene zwischen den Auf-und Abfahrtsrampen, sind betretbar und selbst wenn das Betreten möglich ist, ist nicht unbedingt klar ersichtlich, ob es erlaubt oder verboten ist. Hier gilt es auch innere Grenzen zu überschreiten, um die vorhandenen Möglichkeitsräume zu entdecken.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

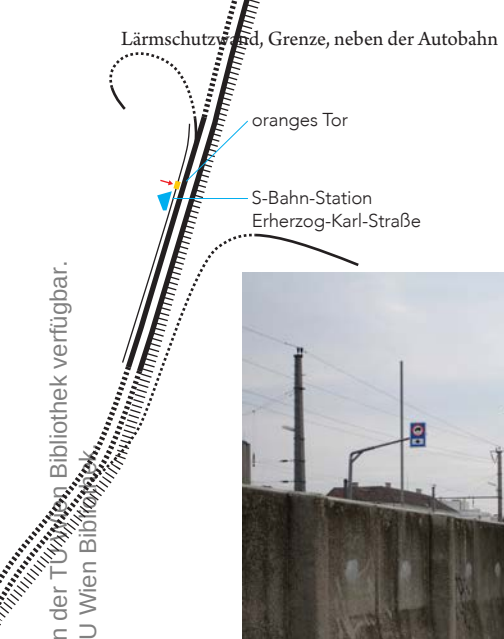
▸ Der Fahrradweg neben der Autobahn führt hinter der S-Bahn-Station Erzherzog-Karl-Straße vorbei. Unterschiedliche Geschwindigkeiten liegen direkt nebeneinander, getrennt nur durch eine Betonmauer. Das Fahrrad- und Gehwegschild überragt diese. Das orange Tor ist eine Wartungsöffnung und Notausgang.

◂ Fahrradweg neben der Autobahn in Liesing

„Das Schönste an der Grenze ist das Loch im Zaun.“[1]

Ton Matton

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
d original version of this thesis i



▶ 01'16"
Hirschstetten–
Altmannsdorf
vimeo.com/358859341

Als repetitives Element finden sich Türen in Lärmschutzwänden. Es sind die unsichtbaren Zufahrten, Notausgänge, Wartungsöffnungen und Eingänge für Personen mit dem richtigen Schlüssel oder Zugangscode.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die Grüninseln zwischen den Fahrbahnen sind ein fast unbetretenes Land. Ab und an werden sie aber gemäht.

◂ Das Zwischenland Abstandsgrün befindet sich direkt neben der Autobahn. Betreten ist nicht ausdrücklich verboten, aber auch nicht direkt erlaubt.

◂ vimeo.com/352146724

◂ vimeo.com/352367190

◂ Der Niveauunterschied zwischen dem Abstandsgrün und der Triester Straße.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
d original version of

„Die Überschreitung der Grenze ist der Grenze eingeschrieben. Insofern ist jede Grenzüberschreitung keine Zweckentfremdung der Funktion der Grenze, sondern eine Erfüllung ihres ureigensten Programms.“ [2]

Markus Schroer

Unzählige Treppen führen zu Aussichtsorten, welche unbekannte Perspektiven Wiens ermöglichen. Es gilt hier die *Betreten Verboten* Schilder zu ignorieren.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Ränder lösen sich auf, werden vieldeutig, dehnen sich aus oder multiplizieren sich.“[3]

◂ Lärmschutzwall südwestlich vor dem Verteilerkreis

▸ Lärmschutzzone nordöstlich nach der Ausfahrt Favoriten

Aufgrund der klaren Begrenzung der Fahrbahn und der privaten Grundstücken entsteht eine doppelte Grenze, deren Zwischenraum vielfältige Deutungen und Aneignungen zulässt – zum Teil offizielle, manchmal aber auch einfach informelle.

▸ Der Kleingartenverein im XXIII. zieht eine Grenze um sich. Zwischen dieser Grenze und der A23 entsteht eine undefinierte, vage Zone.

◂ Situatives Pendant in der Donaustadt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser
The approved printed original version of this thesis is a

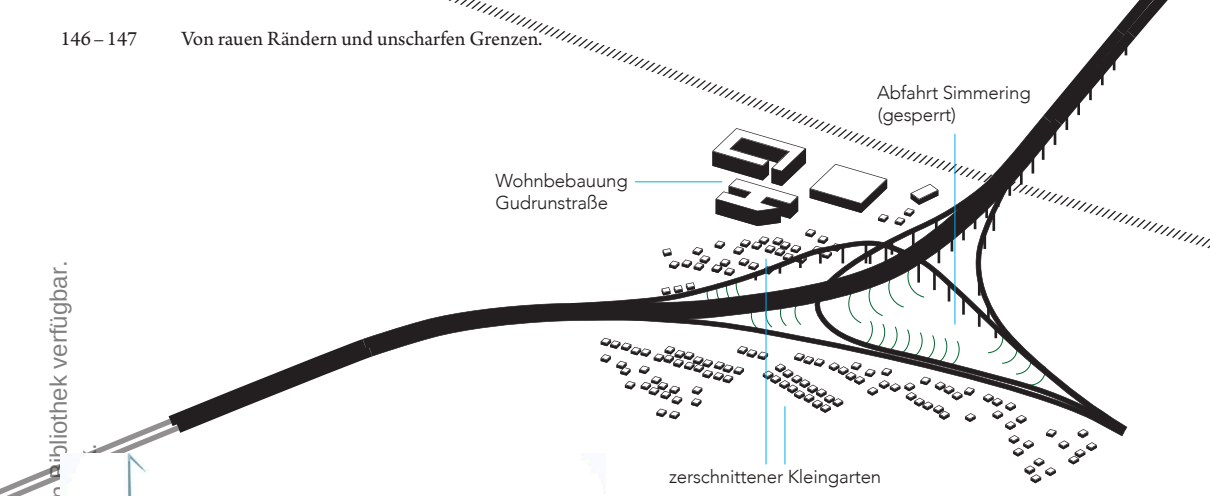
„Das Phänomen der öden Grenzbereiche ist für die Stadtplaner verwirrend, vor allem für diejenigen, die ehrlich städtische Lebendigkeit und Mannigfaltigkeit zu schätzen wissen.“ [4]

Jane Jacobs

Trampelpfade neben der Lärmschutzwand, dem Wall oder im Abstandsgrün zeigen, dass diese Zonen einer häufig nicht beachteten Benutzung unter liegen.

„Monotonie und Wiederholung prägen das Erscheinungsbild der Peripherie." [5]

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



Die Unschärfe der Grenzen ist nicht nur räumlich, sondern auch zeitlich, politisch und stadtentwicklungstechnisch bedingt. Eine gebaute Anschlussstellen wurde nicht eröffnet, geplante Abschnitte verlegt. Die Autobahn produziert also Restflächen, für die u. a. Kleingartenvereine zerschnitten wurden – die Restflächen befinden sich nun mitten in diesen und erzeugen trotz *Nicht*-Nutzung Abstandsflächen.

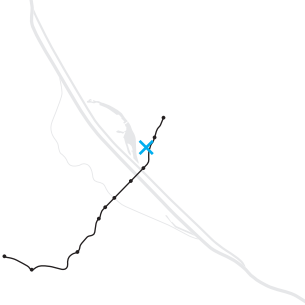
◂ Gesperrte Abfahrt. Spaziergang auf der Autobahn. 0,3 PS (Mensch). 3 km/h (Schrittgeschwindigkeit).

▸ Kleingartenverein neben der A23 und der gesperrten Abfahrt Simmering

▸ An der Donaumarina befinden sich zirka 80 Rest der Autobahn mit Beleuchtung und Leitplanken. Vermutlich war dieser Autobenrest eine Auf- oder Abfahrt die durch eine Sanierung überflüssig wurde.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The ap
TU Bibliothek
WIEN
Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



◂ vimeo.com/358862442

◂ vimeo.com/354428156

„Ein Niemandsland in einer Stadt setzt die umgebende Fülle einer Stadt in eine Perspektive, lässt sie in einem anderen Licht erschienen.“[6]

Wim Wenders

▸ Abstandsfläche und Terrain vague neben der A23, vor der Kunstfabrik und der HTL Donaustadt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
Vien E
of this

TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

An der Abfahrt Simmering.

verfügbar.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

vimeo.com/352147240

Aufnahme vom Ende der Abfahrt Simmering aus auf den Ort der nicht realisierten Trasse der Autobahn A3.
vimeo.com/352147501

Foto vorherige Seite: Kleingartenhäuser in der Nähe des Böhmischen Praters, die den Lärm- und Schadstoffemissionen durch die Nicht-Eröffnung der Abfahrt entgangen sind.

te Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
ersion of this

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ort Ursprünglich war über den Knoten Arsenal die Anschlussstelle an die A3 geplant. Doch aufgrund von Verzögerungen im Bau und Bürger_innen-Protesten wurde die A3 über eine andere Strecke geführt. Die Auf- und Abfahrtsrampen der *gesperrten Abfahrt Simmering*, wie sie umgangssprachlich genannt wird, wurden also nicht gesperrt, sondern nie eröffnet. Erzählungen nach war angeblich ein einflussreicher Politiker, der eine Parzelle im Arbeiterschrebergarten Favoriten gepachtet hatte, an der Verhinderung der Eröffnung maßgeblich beteiligt.

Obwohl die A3 längst über eine andere Strecke angeschlossen wurde, gab es immer wieder Unternehmungen die Abfahrt zu öffnen. Im Zuge des 2005 von der MA29 beauftragten Baus von Lärmschutzwänden entlang der A23, wurden auch an den Auf- und Abfahrtsrampen in Simmering Lärmschutzwände errichtet – Kostenpunkt 260.000 €.

Die Ab- und Auffahrten werden derzeit noch von der Polizei, Streufahrzeugen, Pannendiensten, der Rettung sowie für verschiedene Filmaufnahmen genutzt. Die Schlussszene zu Der Knochenmann (2009) mit Josef Hader und Simon Schwarz wurde u. a. dort aufgenommen. Die Dreharbeiten führten damals zu 12 Kilometern Stau durch Schaulustige. Nun wird sie im Zuge der Sanierung des Streckenabschnitts *Hochstraße St. Marx* abgerissen. Erneut transformiert sich ein Stück Stadt, bereit für ein neues Kapitel. Als Kuriosität bleibt sie Teil der Wiener Verkehrsgeschichte.

Themen Restfläche, Fehlplanung, Kleingartenverein, Bürgerinitiative, 0 km/h, Abbruch, Sanierung A23, 500 Bäume Ersatzpflanzungen, Filmaufnahmen, Siemens, Am Kempelenpark, Zwischennutzung, Bahntrasse

▶ Filmstill | Josef Hader, Simon Schwarz
© Dor Film
Foto: Petro Domenigg

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wann Mo 10. Juni, Mi 12. Juni, Do 13. Juni, So 16. Juni, Mo 17. Juni, Di 18. Juni, Do 20. Juni

Wo auf/unter/um den Knoten Arsenal

Was Objekte, Installation

Wie Abformungen, Abklatsche, Abdrücke der Auf- und Abfahrtsrampen

Warum Relikt motorisierter Individualverkehr

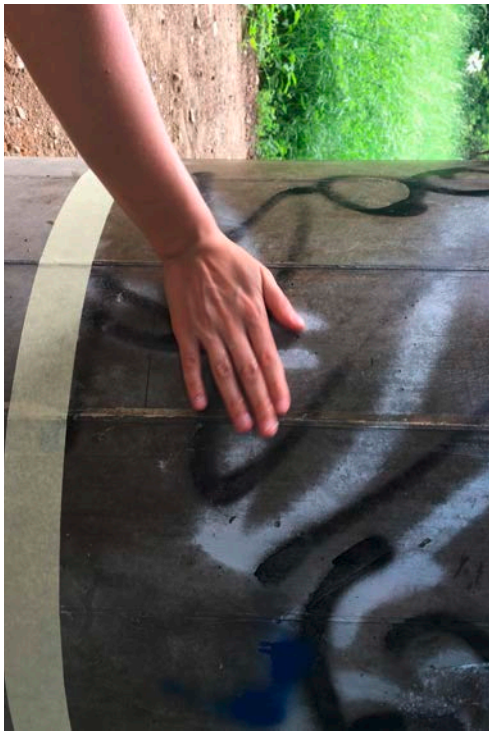
Themen Transformation, Abbruch, Relikt, Bauaufnahme, Archäologie

Intervention Der Knoten Arsenal, die nie eröffnete Anschlussstelle, ist jetzt schon ein Relikt – eingeschrieben in die Geschichte der Stadt Wien. Die A23 hingegen ein Rest von morgen. Es ist davon auszugehen, dass sich Mobilitätsformen auch in Zukunft verändern werden und folglich Stadtstrukturen transformieren und überflüssig werdende Infrastrukturen Spuren hinterlassen. So wie seit den 1960er Jahren die autogerechte Stadt und die propagierten Verkehrslösungen mit breiten Straßen, Parkplätzen und Stadtautobahnen, die Städte autogerecht überformt haben, ist es möglich, dass das Auto in den nächsten Jahrzehnten wieder zunehmend aus der Stadt verschwinden wird und die Mobilitäten andere werden. Autobahnen, wie sie es heute in unseren Städten gibt, könnten überflüssig werden oder sich verändern.

In der Baugeschichte und Denkmalpflege gibt es sowohl für Einzelgebäude als auch Stadtzonen Schutzbestimmungen und Dokumentationsmethoden. Doch wie wird ein Verkehrsbauwerk als Teil einer Stadtentwicklungsgeschichte aufgenommen und dokumentiert? Anders als zu historischen Gebäuden gibt es hierfür keine klassischen baugeschichtlichen Annäherungen. Verkehrsinfrastrukturen prägen unsere Städte und Stadtentwicklungen nachhaltig, doch nur in Ausnahmefällen den Status einer geschichtlich wertvollen Struktur.

Die Autobahn als Rest von morgen. Der Knoten Arsenal ist bereits jetzt ein Relikt und der Abbruch steht kurz bevor – es wird eine Bestandsaufnahme/Vermessen/Bewahren/Archäologie inszeniert. Als künstlerische Arbeit wurden Teilbereiche der Struktur des Bodens, der Stützen, Leitplanken und der Lärmschutzwände abgeformt. Es entstanden zwei- und dreidimensionale Negativabformungen, Abdrücke (ökologisch unbedenkliche, rückstandslos entfernbare Materialien), Gipsformen und -abdrücke, Abklatsche (Löschpapier angefeuchtet, auf Struktur aufgebracht und getrocknet), Frottagen (Struktur mit Bleistift auf Papier abgerieben). Die Interventionen wurden ohne Genehmigung durchgeführt. Tatsächlich gibt es hier eine rechtliche Grauzone – das Areal ist durchwegt, die Grünflächen und Bereiche der Abfahrten sind weder abgesperrt noch als Privatgrundstücke gekennzeichnet. Der Intervention gingen zahlreiche Tests mit Gips voraus. Nicht alle Aktionen gelangen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



▶ vimeo.com/360533754

Die approbierte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print

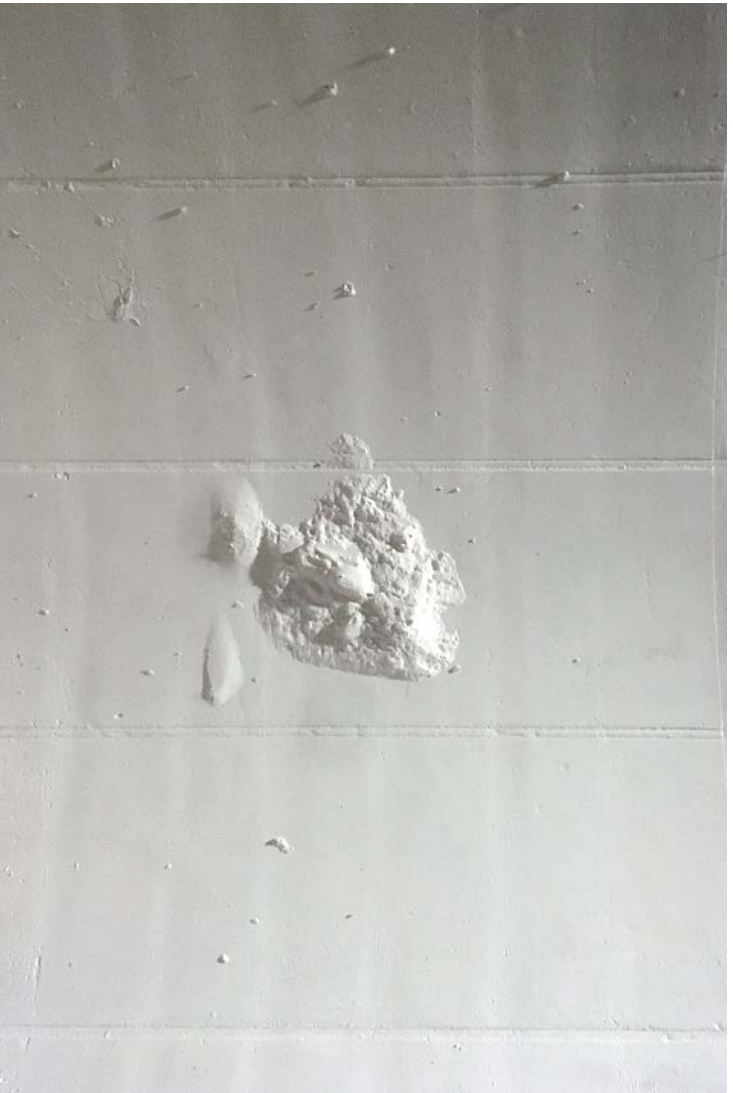
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version

◂ Stütze –18 Kanneluren durch 15 cm breite Schalungsbretter, 90 cm Durchmesser

▸ Auftragen von Vaseline als Trennmittel

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



▲ abgenommene Teil-abdrücke der Stütze

▲
Eingefettete
Leitplanke

▲
Abformung
Leitplanke

◀ Abformungsdetail
Schraubverbindung
Leitplanke

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▼ Abklatsch der Lärmschutzwand mit Löschpapier (durch Regen während des Transports zerstört)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
TU WIEN Bibliothek

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▸ Spaziergang auf den Auffahrtsschleifen

◂ Abnahme eines Bodenreliefs des Asphalts

▾ Abformung Leitplanke

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

1 Lynch 1960 in Günzel (Hg.) 2013, S. 150
2 Handke 2007, S. 435
3 Scott Brown zitiert nach Fitz, Ritter (Kuratorinnen) 2018
4 Appleyard, Lynch, Myer 1964, S. 14
5 Venturi, Scott Brown, Izenour 1977, S. 51

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Von Orientierung, Geschwindigkeit und Zeichen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Auf der Stadtautobahn bewegen sich Personen in ihren mobilen Kapseln in vorgegebene Richtungen, losgelöst von dem sie umgebenden Stadtraum. Nun nehmen Autobahnbenutzer_innen nicht an den Orten der Stadt, die sie durchqueren, teil. Ohne Interaktion ziehen sie vorbei und durch die Windschutzscheibe werden fast ausschließlich visuelle Bezüge zur Umgebung hergestellt. Die Geschwindigkeit verändert allerdings auch die Wahrnehmung der Stadtlandschaft. Im Fluss der Autobahn geben die spezifischen Anpassungen der Trasse an die Wiener Topographie die Sicht auf die baulichen Merkzeichen der Stadt frei. Jene in Fahrtrichtung werden deutlicher wahrgenommen, als jene, die direkt an den Seiten vorbeiziehen.

Auf der A23 lassen Brücken, Tunnel und Architekturen mit hohem Wiedererkennungswert Orientierung in der Stadt zu und bilden räumliche Sequenzen. Von Simmering aus gesehen bietet die Fahrt auf der abschüssigen, aufgeständerten Trasse die Aussicht über die Stadtlandschaft des Erdberger Mais (T-Mobile Center, Rinderhalle etc.). Die Bürogebäude und Hochhäuser in Erdberg bilden ein Tor, das durchquert wird und nach dem sich der Blick dann über den Donaukanal weitet. Eine sich ständig abwechselnde Szenografie von weiten und engen Blicken, von Eintauchen und Überqueren. Doch auch die Autobahn als gebautes Element prägt den Stadtraum sichtbar.

„While the road makes a dynamic impression on the driver and his passenger, it also exists as a bulky object in the landscape, a substantial piece of the urban scene for those who live along its borders.“ (Appleyard, Lynch, Myer 1966, S. 4)

The View from the Road von Donald Appleyard, Kevin Lynch und John R. Myer befasst sich mit den visuellen Qualitäten von der Straße

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

aus betrachtet. Aber wie im Zitat schon angedeutet gibt es auch den umgekehrten Blick, den auf die Autobahn. *The View on the Road,* wenn man so will.

Die Dynamik und Geschwindigkeit der Nutzung der Autobahn als Bewegungsraum lässt sich an der funktionalen, wuchtigen Ästhetik von der Umgebung aus nicht ablesen. Darüber hinaus ist der stetige Verkehrsfluss auf den Fahrbahnen der A23 durch die Errichtung von Lärmschutzwänden kaum mehr sichtbar. Die Lärmschutzwände in ihrer Gestalt oder eher Ungestalt, zeigen sich von der Stadt aus als abweisende Wände in Grün-, Grau- und Blautönen, teils mit vermeintlich dynamischer Grafik. Die A23 ist als grobe Struktur der Hintergrund für unterschiedlichste städtische Situationen. Doch nicht nur die Autobahn manifestiert sich visuell im Stadtraum. Auch Schilder und Werbungen, die auf die A23 gerichtet sind, zeigen sich den Stadtbewohner_innen als Rückseiten und entfremdete Objekte. Auf den, über die Lärmschutzwände hinaus kragenden, Hinweistafeln lassen sich Fragmente von Beschriftungen, Ortsnamen und Richtungen erkennen. Als überdimensionierte Objekte stehen Werbetafeln an den Rändern der Autobahn, negieren den menschlichen Maßstab und orientieren sich hin zur Straße. Ihre Lesbarkeit ist auf vorbeifahrende Betrachter_innen ausgelegt. Schriftzüge auf den Gebäuden in Erdberg, sowie einige der Gebäude selbst, sind in der Nacht hell beleuchtet; sie richten sich zur A23, denn im Stadtraum ist dort kaum jemand.

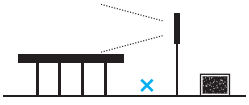
Die lineare Dramaturgie Wiens von der Stadtautobahn aus gesehen, steht der fragmentarischen und auch grotesken Realität der Autobahn vom Stadtraum aus gesehen gegenüber.

ONNECTING PEOPLE

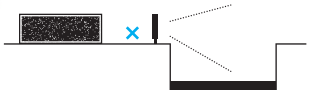
„Viele dieser Merkzeichen befinden sich in einiger Entfernung vom Beobachter, sie wirken typisch von verschiedenen Standpunkten aus und in verschiedenen Abständen; sie überragen kleinere Elemente und dienen als <<Radialmarken<<.“ [1]

Kevin Lynch

◂ Über Schilder werden visuelle Verbindungen hergestellt. Schilder sind übergroße Markierungen/Beschriftungen/Verortungen oder klassische Werbetafeln. Das Nokia-Werbeschild neben der U2 Station Donaustadtbrücke ist seit dem Bau der U2 von der Autobahn aus nicht mehr sichtbar. Die Platzierung im Garten eines Lokals lässt es wie eine Markierung für dieses wirken.



▸ Auf dem Weg zwischen der Generali Arena und ihrem Schriftzug verdeutlicht sich die klare Ausrichtung auf die Autobahn und die Dimensionen für eine Fernwirkung.



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

ginalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Fragmente von Ortsnamen und Richtungen weisen darauf hin welche anderen Distanzen aufgrund der hohen Geschwindigkeit auf der Autobahn relevant werden.

„Das Fahren hat mich zu nichts geführt; das Gehen? zu etwas (10. August)“ [2]

Peter Handke

▸ Die Haltestelle der Straßenbahn Linie 6 in der Geiereckstraße befindet sich unter der A23. Die Beschilderung verweist auf die nächste Ausfahrt – Gürtel/Landstraße – während gleichzeitig acht Straßenbahnstationen dazwischen liegen.

▸ Knoten Kaisermühlen an der U2 Station Donaustadtbrücke

◂ vimeo.com/352146286

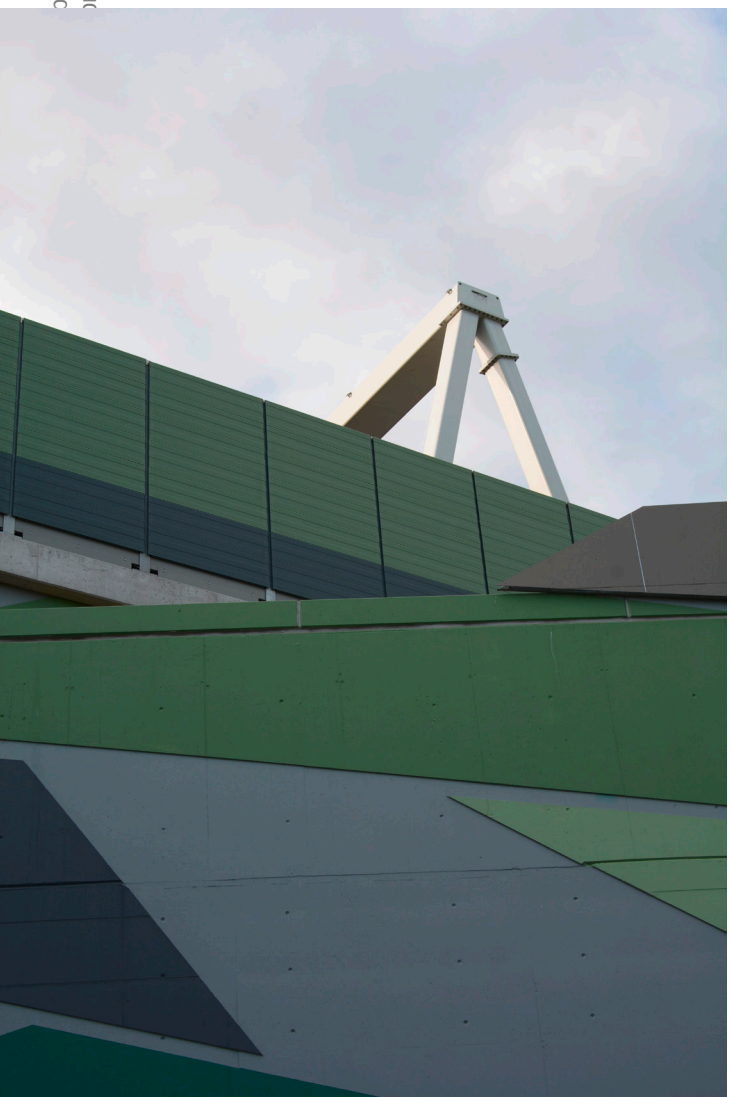
◂ In Monte Laa ist der Ausblick auf die A23 durch das trübe Glas absichtlich verunmöglicht. Ein Loch gibt die Fernsicht auf die Trasse der A23 bis nach Erdberg frei.

Die approbierte gedruckte Origin
The approved original version of
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

„'Do I hate it or love it?'
'Don't ask,' said my inner voice" [3]

Denise Scott Brown

Diese Arbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
Your knowledge hub at TU Wien Bibliothek.



Die in Grün- und Grautönen gestaltete Lärmschutzwand ist ein wiederkehrendes Element im XXIII. und X. Bezirk. Das Muster erschließt sich erst bei Fahrgeschwindigkeit. Es ergibt eine kontinuierliche Wellenbewegung der Farben. Die Gestaltung findet sich auf der zur Autobahn wie auch auf der zur Umgebung gerichteten Seite der Lärmschutzwand.

◀ Lärmschutzwand in Inzersdorf

▶ Auffahrtsrampe im Draschepark

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

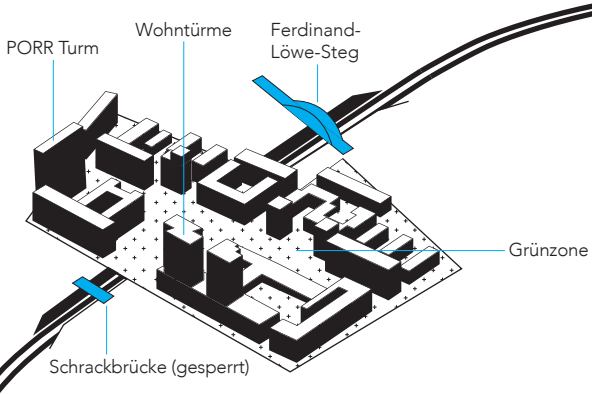
Bibliothek verfügbar.
ıek.

„In the most direct sense, movement along the road consists of a sucession of approaches to goals. … By them he [the observer] measures his progress …“ [4]

Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer

◂ Perspektive von Südwesten auf einen der Wohntürme und auf das übergroße PORR Schild vor einer Baustelle

TU WIEN



Die Überplattung der A23 am Laaer Berg entstand auf zwei getrennten Kranlagerplätzen der Grundstückseigentümerin PORR zu beiden Seiten der Südosttangente. Der Masterplan des Architekten Albert Wimmer sah ein urbanes, multifunktionales Quartier aus Wohnen, Arbeiten, Bildung, Naherholung und Versorgung vor. So wurde Monte Laa als innovatives Projekt zur Integration von Verkehrskorridoren beworben.

Um dem Immobilienprojekt zu mehr Überzeugungskraft zu verhelfen, wurde der Architekt Hans Hollein mit dem Entwurf für die zwei zentralen Hochhäuser direkt an der A23 beauftragt. Aus der eingegrabenen Trasse der Autobahn wären die geplanten Hochhäuser *Points of Attraction* und hätten durchaus spannende Perspektiven aus beiden Richtungen der A23 zur Folge. Doch im Zuge des Realisierungsverfahrens nahmen ökonomische Profitinteressen und profane Alltagsarchitektur überhand und die Holleinschen Türme blieben Entwurf. (vgl. Seiß 2007, S. 103–107)

Die tatsächlich realisierten Wohntürme sind mehr Standardbauten als architektonische Akzente, und als wichtige Merkpunkte von der Autobahn und vom Stadtraum aus eine völlig unverständliche Planung und vergebene Chance für Architektur in Wien.

Aufgrund der ökonomischen Rahmenbedingungen wurde auf eine längere Tunnelführung verzichtet und die Überplattung auf 220 m begrenzt. Dadurch konnten teure Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgangen werden, während sich Lärm- und Abgasemissionen (trotz Schutzmaßnahmen) auf der Überplattung und infolge der Bebauung dort auf für die Bewohner_innen erhöhten.

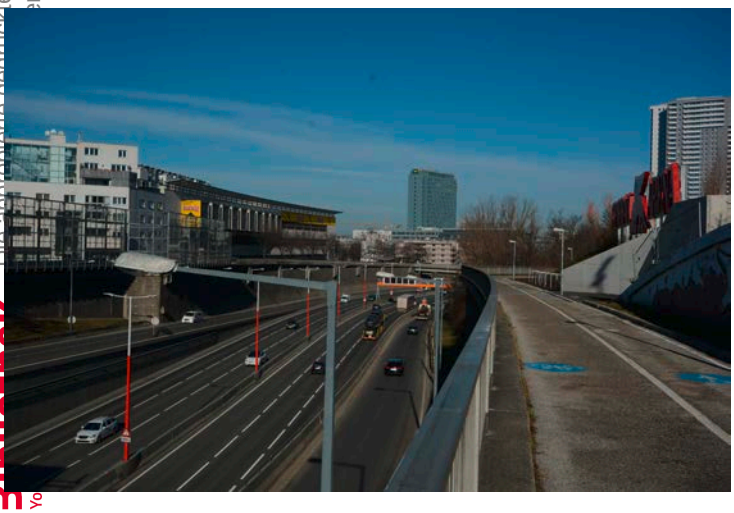
In Monte Laa entstand ein dichtes Quartier, dessen Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und Verwebung mit dem umgebenden Stadtkontext unzureichend ist und dessen Nutzung als Wohnort es zu hinterfragen gilt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
ersion of this thesis is available in print a

◂ Die nie realisierten Zwillingstürme (hier hintereinander) von Hans Hollein. In 90 Metern Höhe wären sie mit einer schwebenden, horizontale Struktur verbunden worden.

Quelle: www.hollein.com/projekte/monte-laa-porr-tuerme



▸ Die Perspektive von Nordosten zeigt ein wuchtiges Gebäude über der Einfahrt in den Absbergtunnel. Hinter den Werbetafeln befindet sich eine Verbinungsgang durch das Gebäude und über die A23.

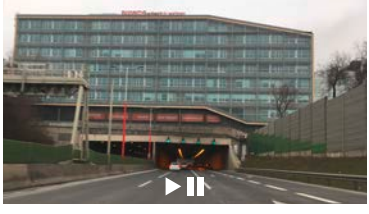
▸ 07′ 42′
Hirschstetten – Altmannsdorf
vimeo.com/358859341

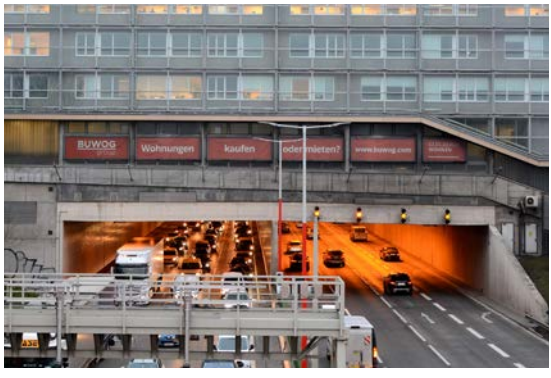
◂ vimeo.com/354426791

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„BUWOG glücklich wohnen.
Wohnungen kaufen oder mieten?“

An diesem Ort mit genau jenem
Slogan zu werben wirkt fast zynisch.

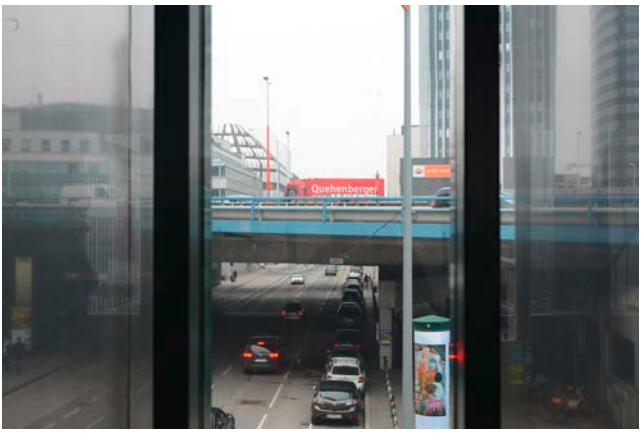




gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▸ Querung des Donaukanals parallel zur A23. Die fahrenden Autos sind zu sehen, da hier keine Lärmschutzmaßnahmen getroffen wurden.

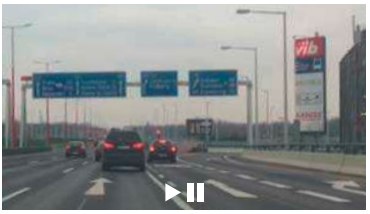
▸ vimeo.com/352146386



Die städtische Autobahn ohne Lärmschutzwände ist so selten, dass es immer auffällt wenn die Bewegung des fahrenden Verkehrs zu sehen ist.

▲ Straßenüberführung zur U3 mit Blick auf die Autobahn

◂ VIB Busbahnhof in Erdberg unter der Autobahn

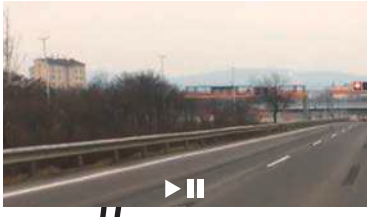


▸ 09′ 02′
Altmannsdorf–Hirschstetten
vimeo.com/360351915

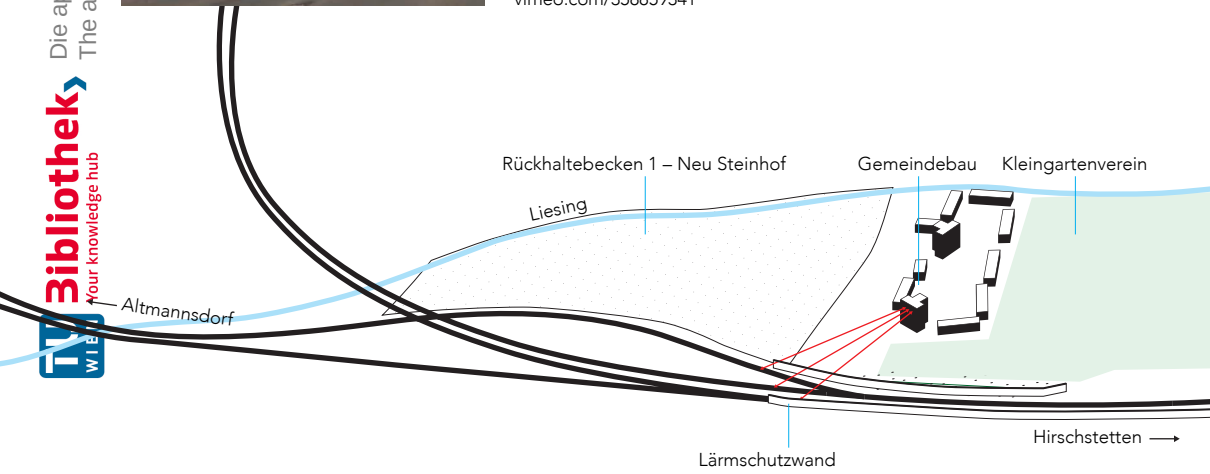
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Markante oder besonders hohe Gebäude werden als Merkzeichen nicht nur von der Autobahn sondern auch vom Stadtraum aus sichtbar. Solche Merkzeichen ermöglichen eine Verknüpfung und einen Ortsbezug sobald die Perspektive von Autofahrer_in zu Spaziergänger_in und vice versa gewechselt wird.

◂ Gemeindebau in der Gutheil-Schoder-Gasse an der Liesing südlich der A23. Der neungeschoßige Wohnturm ist Teil der Stadtsilhouette. Die angrenzende niedrigen Gebäude sowie der zweite Wohnturm sind verdeckt, wodurch das Gebäude als eigenartiger Solitär in der Landschaft wirkt.

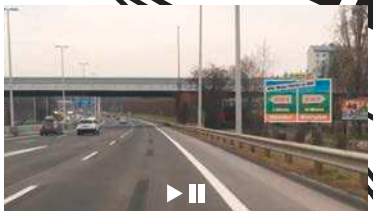


◂ 11′ 46″
Hirschstetten–Altmannsdorf
vimeo.com/358859341



„Signs inflect toward the highway even more than buildings. The big sign — independent of the building more or less sculptural or pictorial — inflects by its position, perpendicular to and at the edge of the highway, by its scale, and sometimes by its shape.“ [5]

Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour



Die Zeitangabe – 5 Minuten OBI Vösendorf, 10 Minuten OBI Hadikgasse – richtet sich nun an den motorisierten Individualverkehr. Die Perspektive der Spazierenden wird ignoriert. Die ursprünglich Annahme, dass direkt an der Autobahn niemand spazieren geht, hat sich hier nicht bestätigt. Im Gegenteil, der Weg an der Autobahn ist die direkte und dadurch sehr frequentierte Verbindung von der Siedlung *Am Schöpfwerk* ins Naherholungsgebiet an der Liesing.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in p

◂ 12' 01"
Hirschstetten–
Altmannsdorf
vimeo.com/358859341

◂ vimeo.com/352148691

Große Werbetafeln und mit leeren Rückseiten befinden sich vor allem in Gewerbezonen und kurz vor Ausfahrten.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

Arbach 2010, in Keitz, Voggenreiter, (Hg.), S. 103
Proust o. J, zitiert nach Scheuvens, Taube (Hg.) 2010, S. 125

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Von künstlichen Inseln und etwas Wildnis.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Weitläufige Parkanlagen, Gewässer, Naturräume und Naherholungsgebiete treffen im urbanen Kontext auf Autobahnen. Der Autobahn als Funktionsmaschinerie von Transport stehen somit Räume des Verweilens und der Rekreation gegenüber. Beide Raumtypen weisen spezifische Mobilitäten, Geschwindigkeiten und Zeitwahrnehmungen auf, die im Kontrast zueinander stehen. Die Autobahn ist ausschließlich für Kraftfahrzeuge zugelassen und ein Raum, den es so zügig wie möglich zu durchschreiten gilt, während die naturnahen Grünräume hauptsächlich Fußgänger_innen vorbehalten sind. Die automobile Praktik des schnellen Fortkommens ist behaftet mit dem Wissen über schädliche Emissionen für die gesamte Umwelt, im Gegensatz dazu ruft die Ästhetik der Grünräume Assoziationen von Natürlichkeit hervor. Doch auch die wildesten dieser bewachsenen Räume sind keineswegs ungeplante Orte. Tatsächlich quert die Autobahn künstlich angelegte oder sehr stark durch Planung und Regeln geprägte Grünräume und Restflächen in denen sich etwas Wildnis ausbreitet.

In Wien trifft die A23 auf Erholungsräume, Restgrün und Grünräume, die aus Ersatzpflanzungen entstanden sind. Sie quert die Donauinsel und die Neue Donau. Diese sind selbst Infrastrukturen, künstlich angelegte Resultate des Hochwasserschutzes aus den 1970er Jahren, deren Nutzung als Aufenthalts- und Naherholungsort untergeordnet ist. Die beiden Rückhaltebecken für die Liesing in Inzersdorf sind als Park und Parklandschaft gestaltet und dienen zweitrangig ebenfalls der Naherholung. Der Knoten Kaisermühlen steht auf Stützen über dem Gewässer Oberes Mühlwasser mit seinen naturnahen Grünräumen. Als Unort des Autobahnknotens ist das Darunter sich selbst überlassen, etwas vergessen und von wenigen Menschen als Spazierraum genutzt.

Widersprüchlicherweise schützt hier die Autobahn eine kleine Wildnis. Im Prater entsteht ein linearer, von Stützen geprägter, ungenutzter Raum unter dem Tragwerk der A23, während die Stützen des Knoten Inzersdorf als fast kathedralenähnliches Raumgebilde im Park wirken.

Durch den Umgang der A23 mit der (Stadt)Landschaft stehen die Raumstrukturen der Autobahn in dualer Beziehung zu den umgebenden Grünräumen. Ein gleichförmiges Raster aus Betonstützen durch einen künstlich angelegten Stadtwald, Säulen-Wildwuchs als Rückzugsraum der Natur und lineare Grünräume am Wasser. Infrastrukturen als Potentialraum der Landschaft.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

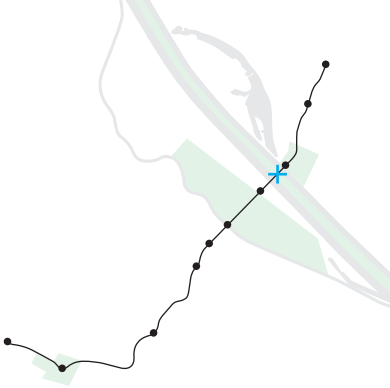
Die Tragstrukturen von Autobahnen führen wie ein Dach durch Grünräume. Unter ihnen befinden sich unbenutzte und ungestaltete Potentialräume. Es obläge einer interdisziplinären Gestaltung Grünräume und die Flächen unter der Autobahn nicht getrennt zu denken. Diese regengeschützten Freiräume könnten unzählige Nutzungen als Erweiterung zum Grünraum aufnehmen.

▸ Donauinsel

▸ Die Donauinsel und Neue Donau waren zum Zeitpunkt der Eröffnung der A23 noch nicht gebaut und sie führte über das Überschwemmungsgebiet der Donau.

Der Raum in dem beschleunigt wird quert einen entschleunigenden Raum.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

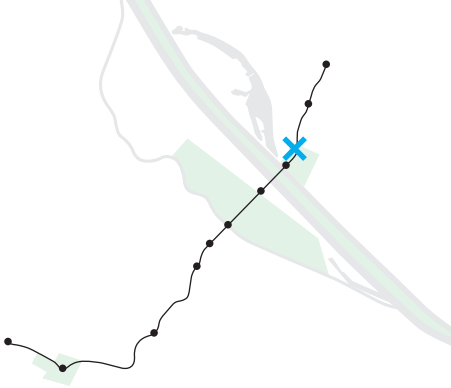


▸ Ufer der Neuen Donau in der Donaustadt.

▸ vimeo.com/361671891

▸ An der Neuen Donau führen die Auf- und Abfahrtsrampen zur Donauuferautobahn.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



„Durch die Zuweisung einer präzisen Lokalisierung kann Natur fortan nur noch an dem ihr eingeräumten Ort existieren und folglich nirgendwo anders – als ein domestiziertes, gebändigtes Natürliches, das seine wilden Formen negiert und ausschließt.“[1]

Markus Ambach

Diese Arbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
Your print at TU Wien Bibliothek.

vimeo.com/354426756

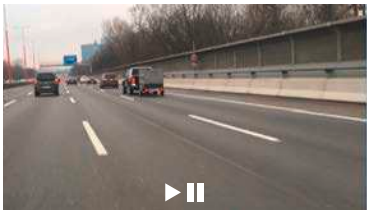
▶ Oberes Mühlwasser

◀ vimeo.com/352146478

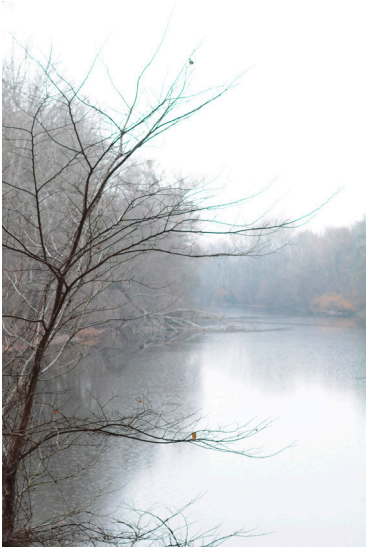
▶ Hier breitet sich die Wildnis unbeobachtet aus. Vermutlich deshalb, weil sie hier niemand vermutet.

Die A23 führt aufgeständert über das Gewässer Oberes Mühlwasser hinweg. Die Unwirtlichkeit des Autobahnknotens führt kaum Spaziergänger_innen an diesen Ort. Nur das Prädikat Autobahnknoten ermöglicht überhaupt, dass die Charakteristika des Orts in dieser Form existieren. Als Erholungsraum wird er nicht in Erwägung gezogen und dadurch keiner Landschaftspflege und dem Ausbau von Wegen unterzogen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an de
The approved original version of this thesis is available in print at TU W
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN



◂ 13′ 02″
Hirschstetten–
Altmannsdorf
vimeo.com/358859341



Die Autobahn überführt die Prater Hauptallee. Die Hochgeschwindigkeitstrasse für Autos quert also die Strecke vieler Läufer_innen. Die Prater Hauptallee hat obgleich sie einer ganz anderen Logik folgt gewisse Ähnlichkeiten mit der A23 an dieser Stelle. Sie sind beide lange, planfreie Geraden, gefasst von Bäumen und haben Streckenmarkierungen an den Seiten Sie kreuzen sich bei 11 km und bei 3300 m.

▲
Von der Autobahn aus ist der Prater an den Baumwipfel, welche die Lärmschutzwand überragen, zu erkennen.

▸ Oberes Heustadelwasser im Prater

▸ Eine Stiege führt zu einer versperrten Tür in der Lärmschutzwand und dem Schild *Achtung Autobahnverkehr.* Räumlich ergibt sich die Situation einer Zwischenzone – gleichzeitig auf Höhe der Autobahn, aber auch im Prater neben den Bäumen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

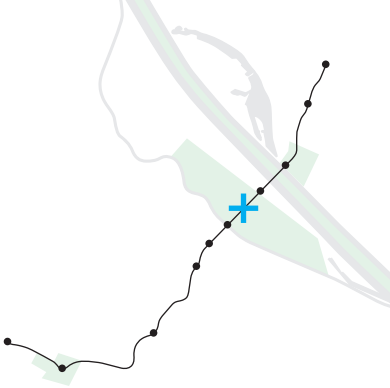
▼ Die Verdoppelung der Verkehrsbelastung seit den 1970er Jahren führte zu Verformungen der Tragwerkstruktur. Die alte 27,5 m breite Brücke wurde daher durch eine neue 35 m breite Brücke ersetzt, auf 720 m Länge.

Prater Hochstraße (alt), 1969–1970, 20.000 m2, Fertigteilkonstruktion

Quelle: Pauser, Alfred (2005): *Brücken in Wien: ein Führer durch die Baugeschichte*. Springer, Wien [u. a.], S. 241

▶ Die Autobahn bildet im Prater einen ungenutzten Raum.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
TU WIEN



„Der Vorgang der Entdeckung besteht nicht darin, Neuland zu finden, sondern das Vorhandene mit anderen Augen zu sehen.“ [2]

Marcel Proust

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

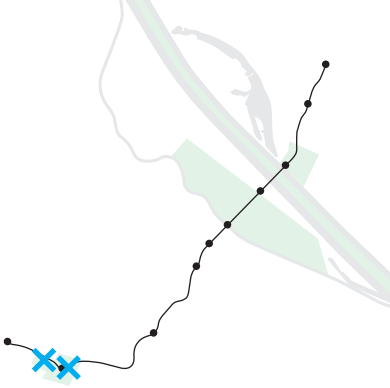
Liesing
Hochwasserschutz

Neu Steinhof
Rückhaltebecken
Inzersdorf 1
175.000 m³

Liesing in Inzersdorf

vimeo.com/354426710

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



In den Grünräume Neu Steinhof und Draschepark lässt sich ein interessantes Potential zur Entwicklung technisch-sozialer Synergien zwischen unterschiedlichen Infrastrukturen finden. Unterschiedliche Nutzungen/Funktionen sind hier überlagert. Die Rückhaltebecken des Liesing werden zu Abstandsflächen der Autobahn und sind als Naherholungsräume angelegt. Unterscheiden lässt sich zwischen den naturnahen Landschaftsparks (wenig Nutzungsdruck) und den hoch funktionalen Freiräumen (Sport und Freizeiteinrichtungen), die den Abstand zur nächsten Wohnbebauung produktiv nutzen.

◂ Liesing
Hochwasserschutz

Draschepark
Rückhaltebecken
Inzersdorf 2
65.000 m³

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Wien Bibliothek Your knowledge hub

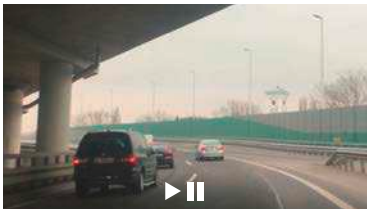
◂ Zwischen den Stützen der Fahrbahnen des Knoten Inzersdorf

◂ vimeo.com/352367041

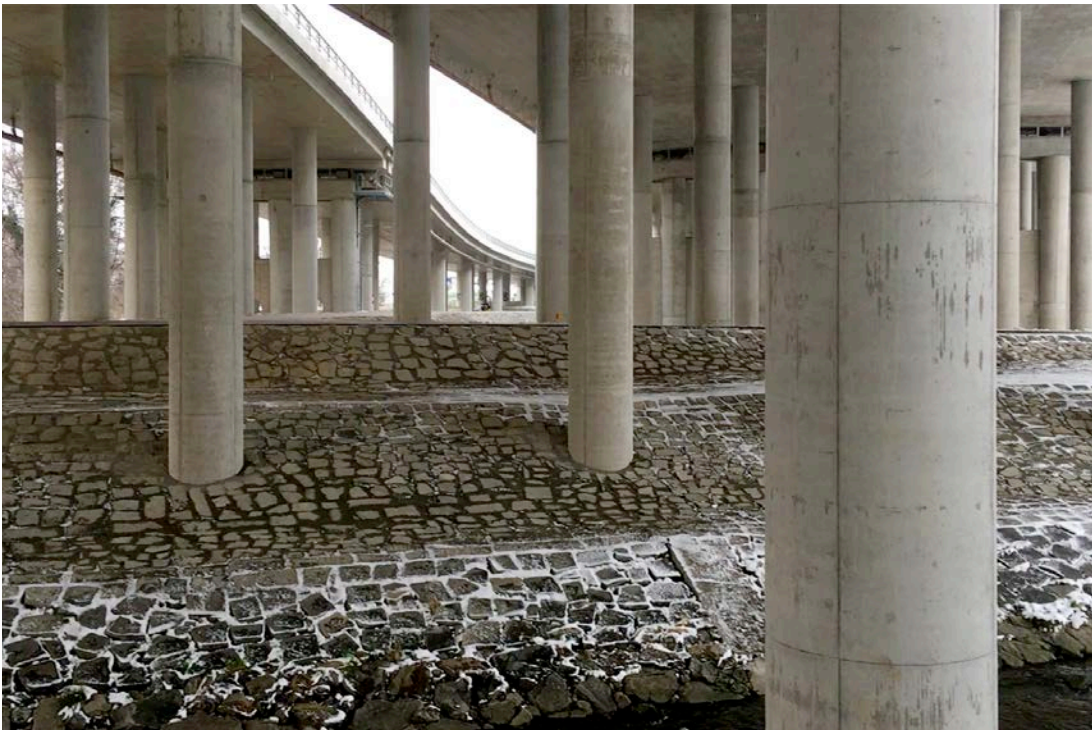
▸ vimeo.com/382303507

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
nal ve
Bibliothek
TU WIEN

Betonstützen stehen Ersatzpflanzungen des Autobahnbaus gegenüber – die Baumreihen werden fortgeführt. Aus dem funktionalen Tragwerk entstehen teils kathedralenhafte Räume. Die Assoziation an Säulen eines griechischen Tempels liegt nahe.



▲
02’ 29”
Altmannsdorf–
Hirschstetten
vimeo.com/360351915



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

Augé 2010, S. 99
Pahlen zitiert nach MAP 2015, S. 124
Angélil, Hirschbichler (Hg.) 2013, S.138
Heber, Koch, Sander, (Hg.) 2005, S. 7
Heber, Koch, Sander (Hg.) 2005, S. 4
Lynch 1960 in Günzel (Hg.) 2013, S. 148
Scott Brown zitiert nach Fitz, Ritter (Kuratorinnen) 2018

Von Gemeinde-bauten, Kleingärten und Stadt-entwicklung.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU WIEN Bibliothek Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wohnen an einer Verkehrsachse, an einer Autobahn im Speziellen, ist definitiv belastend. Die hohen Ausmaße an Verkehr, Luftverschmutzung und Lärmemissionen bergen Gesundheitsrisiken und mindern die Wohnqualität. Trotzdem wurde und wird an Autobahnen gewohnt. Entlang der A23 finden sich zahlreiche Nachbarschaften und verschiedene Wohntypologien – 1920er Jahre Siedlungen, Kleingartenhäuser, Wohntürme, Gemeindebauten aus den 1960er und 1970er Jahren, Gebäude aus der Gründerzeit und Einfamilienhäuser.

In den 1970er Jahren durchquerte die A23 nur an einigen Stellen Wohngebiete, dort wurde sie aber rücksichtslos durch den städtischen Kontext hindurch geplant. Lärmschutzwände wurden erst deutlich später errichtet und sind in vielen Fällen auch keine adäquate Maßnahme zur Verminderung des Geräuschpegels, wie Anwohner_innen zu berichten wissen. Anders als für die bestehenden Häuser, werden heutzutage für neue Gebäude in der ersten Reihe andere Typologien und Orientierungen gewählt, überwiegend nach innen orientierte oder in die Höhe wachsende Architekturen. So soll trotz des zunehmenden Autoverkehrs eine hohe Lebensqualität an der Autobahn ermöglicht werden.

Städte entwickeln sich entlang ihrer Verkehrsachsen – sowohl entlang von Straßen, als auch entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs. In Wien erschließt die Verlängerung der U2 nun neue Entwicklungsgebiete an der Tangente, wie das Donauufer Leopoldstadt–Prater und U2 Donaustadt (vgl. www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete). In den Stadterweiterungsgebieten in der Donaustadt, Favoriten und Liesing wird deutlich, dass Faktoren wie verfügbare Flächenressourcen, erschwingliche Grundstückspreise, aber eben auch immer noch die gute Anbindung durch Straßen entscheidend sind. Inwieweit jedoch

wirklich übergeordnete stadtplanerische Zielsetzungen verfolgt werden oder wer diese räumlichen Entwicklungen vorantreibt ist nicht immer klar ersichtlich. (vgl. Seiß 2007)

Die Flächenbezirke in Wien sind aufgrund ihrer geringen Dichte und dem damit einhergehenden Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln immer noch überwiegend auf das Auto ausgerichtet. So entstehen entlang der A23 Quartiere, die einerseits mit Infrastrukturen wie der Autobahnen umgehen und andererseits, im Idealfall, Entwicklungen in Richtung einer Stadt der kurzen Wege und der Abwendung vom Autoverkehr vorantreiben.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
TU WIEN Bibliothek Your

◂ Gemeindebau Gustav-Fuchs-Hof Ort der Intervention *Im XI. in der Geiereckstraße.*

▸ Wohnbauten in Inzersdorf

▸ vimeo.com/382299722

rte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
d original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Die Trassenführung der Autobahn ist in zweifacher Hinsicht bemerkenswert. Zum einen umgeht sie aus funktionalen Gründen sämtliche Schauplätze, in deren Nähe sie uns führt; zum anderen kommentiert sie diese Schauplätze.“[1]

Marc Augé

▲
Wohnbauten in der Geiselbergstraße

„Stadtluft macht frei.“[2]

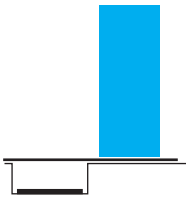
Annelie Pohlen

▶ Einfamilienhaus in Liesing und Kleingartenhaus in Simmering

„Die Funktionsweise städtischer Peripherien wird in entscheidendem Masse durch ihre infrastrukturellen Anbindungen bestimmt.“ [3]

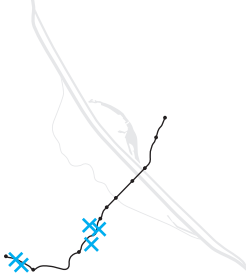
▶ vimeo.com/354426821

◀ Wohnhochhaus in Monte Laa, Favoriten



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



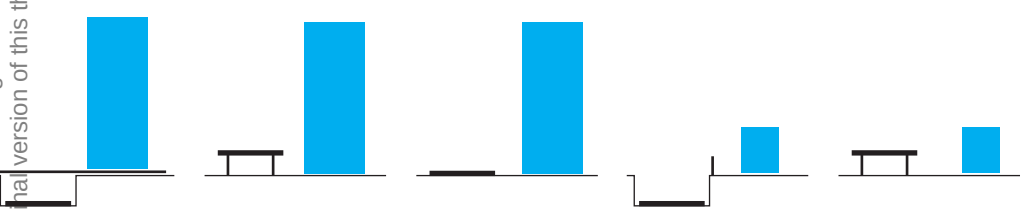
◂ Gründerzeitgebäude der Intervention *Im XI. in der Geiereckstraße.*

„Es scheint heute selbstverständlich, dass Autobahnen ein Bestandteil des städtischen sind. Die Symbiose von Stadt und Autobahn ist jedoch nie als solche geplant worden. Sie wurde nie bewusst angestrebt, sie war nie gewollt.“ [4]

◂ Siedlung am Schöpfwerk, Meidling 1976–1980

Architektur: Erich Bauer, Viktor Hufnagl, Leo Parenzan, Joachim Peters, Michael Pribitzer, Fritz Waclawek, Traude Windbrechtinger, Wolfgang Windbrechtinger

Die Gestaltung der Lärmschutzwand scheint die Architektur der Siedlung am Schöpfwerk zu referenzieren – Beton, etwas Pflanzenbewuchs, rechteckige, längliche Einschnitte.



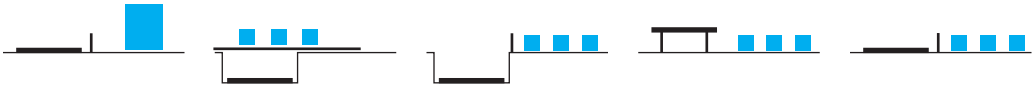
rte gedruckte Originalversion di
d original version of this thesis i

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Doch in der Mehrzahl der Alltagsprojekte binden Stadtplaner die Trassen nicht in ihre städtebaulichen Konzepte ein, und die Verkehrsplaner begreifen diese Straßen neben ihrer Verkehrsaufgabe nicht gleichzeitig auch als stadtplanerische und städtebauliche Aufgabe.“ [5]

▸ Wohngebäude mit 18 Stockwerken

◂ Verschiedene Typologien in Simmering. Standort der Fotografin ist direkt unter der Autobahn.



▲ Wohntypologien an und auf der Autobahn

◂ Der Gemeindebau in Kagran aus 1964 ist eines der ersten Plattenbaugebäude in Wien. Im näheren Umfeld befinden sich Einfamilienhäuser an der Autobahn.

Architektur: Oskar Payer, Peter Payer

„Solche Grenzlinien können z. B. als mehr oder weniger überwindbare Schranken gelten, die das eine Gebiet vom anderen abschließen; oder aber sie können als Säume, als Nähte als Linien betrachtet werden, die zwei Gebiete aneinanderfügen und miteinander in Verbindung bringen.“[6]

Kevin Lynch

te Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
ersion of this thes

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

▸ Der Kleingartenverein neben der Generali Arena. Durch diesen führt der direkte Weg von der U1 Station Altes Landgut zur Generali Arena. Damit der Kleingarten nicht durchquert wird bleibt eine Seite stets verschlossen.

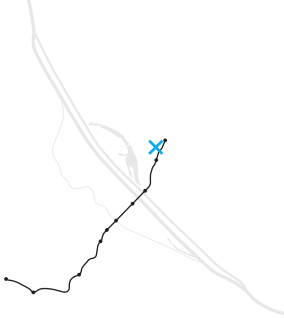
Von außen schotten sich Kleingärten mit Mauern und Zäunen ab. Sie werden zu gallischen Dörfer, in der um sie herum wachsenden Stadt. So kommt es zu Situationen mit drastischen Maßstabssprüngen – das Baumhaus im Kleingarten steht der Fußballtribüne gegenüber oder der Badesee einer Fabrik.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in p

Ungewidmet ist die Wiese schon. An der Flächenwidmung lässt sich das zukünftige Stadtwachstum ablesen – ein gemischtes Gebiet aus Gewerbe, Wohnen und Autostellplätzen soll hier entstehen. Die Einfamilienhaus-Skyline im Hintergrund wird dann unsichtbar werden.

Wohnen: W III g, W I g, W VI 30–35 m g
Parken: EklwP, GSP
Gewerbe: GBBG III g 80%, GBGV III g, GB III g, GB IV g

TU Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN

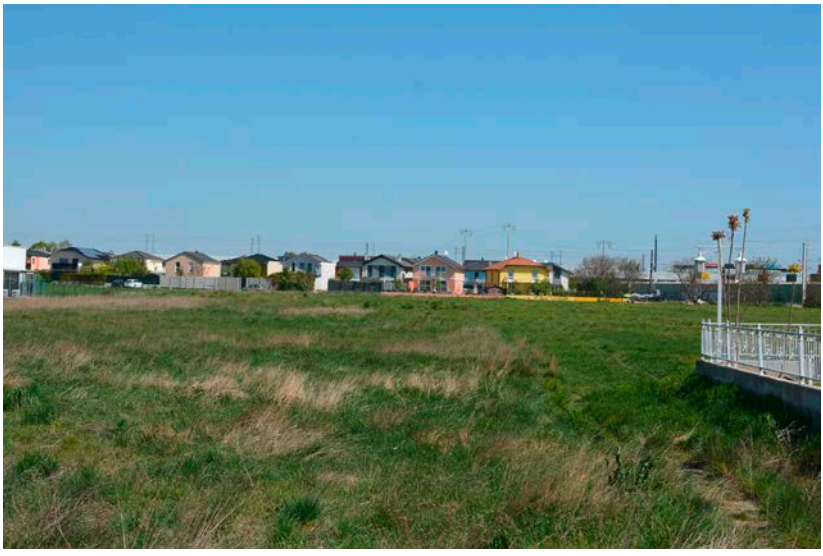


◀ Bei der Abfahrt Hirschstetten, finden sich Gewächshäuser neben Gemeindebauten aus 1968.

▼ Blick vom *Grill Asia* Parkplatz auf die dahinter liegenden Einfamilienhäuser und den Zaun der Terrasse.

rte gedruckte Originalversion dieser Diplomar
d original version of this thesis is available in p

Das überdimensionierte *Grill Asia* in der Hirschstettner Straße in der Donaustadt steht leer. Weißer Zaun, Laternen, Schilder und steinerne Wächterlöwen. Las Vegas in der Donaustadt?



„I Go On
My "travel journal" ends here but not the voyage.
And because the account left some gaps, I go on." [7]

Denise Scott Brown

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Ausblick, Landwirtschaft, Ende der Stadt

◂„Bist dir sicher, dass wir noch in Wien san?"

◂ Der Tatort – Folge 1043 *Die Faust* wird u. a. hier gedreht.

Quelle: www.daserste.de/unterhaltung/krimi/tatort/sendung/die-faust-100.html

Ausfahrt Hirschstetten

Das letzte Haus. Dann beginnen die landwirtschaftlichen Flächen. Das Ende der Stadt? Mittendrin in der Zwischenstadt?

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Im XI. in der Geiereckstraße.

verfügbar.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

er TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vien Bibliothek.

er Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
Vailable in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Ort Im 11. Bezirk in der Geiereckstraße führt die A23 aufgeständert auf Stützen direkt an Wohngebäuden vorbei. Auf Pre-Autobahn Luftbildern, die vor dem Bau der Autobahn aufgenommen wurden, ist zu erkennen, dass die gründerzeitliche Bebauung in der Geiereckstraße und der Gemeindebau Gustav-Fuchs-Hof Bestand der Stadtstruktur waren und es heute auch noch unverändert sind. Als *„übergeordnete Bauaufgabe im gesamtstaatlichen Interesse“* wurde die Trasse der A23 ohne Rücksicht quer durch das Stadtgefüge gelegt. 1978 wurde der letzte Abschnitt der Tangente zwischen Favoriten und Landstraße eröffnet, also genau dieser (vgl. Eder 2005, S. 114 – 115). In der Geiereckstraße verläuft sie so nahe an der Wohnbebauung, wie sonst in keinem anderen Abschnitt.

Themen Gründerzeit, Kleingartenverein, Gustav-Fuchs-Hof, Sichtbeziehung auf die Autobahn, Blick auf die Lärmschutzwand

▶ Gründerzeitgebäude in der Geiereckstraße

Die approbierte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Auszug Postkarte:

„Ich frage mich wie Sie die Autobahn wahrnehmen?
Was sehen Sie von Ihrem Fenster aus?
Die Lärmschutzwand, Stützen, das Tragwerk oder
den Verkehr? Vorbeirasende LKWs oder Autos im Stau?“

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wann Mi 19. Juni, Do 20. Juni, Fr 21. Juni
Wo Geiereckstraße 14, Geiereckstraße 16, Geiereckstraße 12/Geiselbergstraße 14, Geiselbergstraße 16 – 24, Stiege 4, 9, 10, 11
Was Fotografien, Gespräche
Wie Postkarten an die Bewohner_innen
Warum Wohnen an der Autobahn aus der Sicht der Bewohner_innen

Themen Wohnen an der Autobahn, Planung A23

Intervention Am Gemeindebau Gustav-Fuchs-Hof und den Gründerzeitgebäuden in der Geiereckstraße führt die A23 erschreckend nahe vorbei. Die Gebäude sind höher als die Lärmschutzwände, die in den oberen Geschossen liegenden Wohnungen sehen somit direkt auf die Fahrbahn. Die Lärm- und Abgasemissionen sind auch im Straßenraum hör- bzw.. spürbar. Es ist eine bedrückende städtische Situation, die unwillkürlich Fragen von Wohnqualitäten aufwirft. Wie wird an der Autobahn gewohnt? Wie ist die Verkehrsbelastung?

An die Bewohner_innen der Gründerzeitbebauung und des Gemeindebaus Gustav-Fuchs-Hof werden Postkarten ausgetragen. Nach mehreren Versuchen gelingt es in jedes Haus zu gehen und die Postkästen zu befüllen. Auf der Postkarte wird das Forschungsvorhaben der Arbeit erklärt und die Bewohner_Innen um Unterstützung der Stadtforschung ersucht. Sie werden gebeten Fotos von ihren Fenstern aus auf die Autobahn zu machen, Kommentare zu schreiben etc. und diese zu schicken. Einige lose, persönliche Kontakte verlieren sich wieder, aber zwei Personen, Alex und Marion, haben Interesse an Gesprächen.

▶ Postkarten an die Bewohner_Innen

TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

19. Juni, 20. Juni

Gespräch mit Alex

Alex wohnt seit 2003 im 2. Stock eines Gründerzeitgebäudes in der Geiereckstraße. Seine Eltern wohnen im selben Haus. Das Haus ist in keinem guten Zustand, die Fenster halten den Lärm der Autobahn kaum ab, die LKWs sind besonders laut. Der Güterverkehr in der Nacht von der Zugstrecke nebenan stört ihn allerdings mehr, wenn er schläft. Saniert wird hier bisweilen nicht. Die Miete ist günstig, aber dafür riecht es sogar im Hof hinter dem Gebäude nach Benzin und Diesel. Autobahn stört. Schlimmer als den Lärm findet Alex eigentlich den Smog und die Vibrationen. Selber hat er auch ein Auto. Alex schickt ein Foto vom Blick aus seiner Wohnung.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

20. Juni, 21. Juni

Gespräch mit Marion

Marion ist Pensionistin und wohnt seit ihrer Kindheit im Gemeindebau Gustav-Fuchs-Hof. Mit ihren Eltern hat sie zuvor in einem anderem Haus des Gemeindebaus gewohnt. Seit 1974 wohnt sie in einer eigenen Wohnung im 5. Stock, direkt an der Autobahn und mit Blick auf die Autobahn, da die Lärmschutzwand nicht hoch genug ist. Ihre Schwester wohnt zwei Stockwerke unter ihr und schaut auf die Lärmschutzwand. Dort wo jetzt die Autobahn ist, war früher ein Fußballkäfig und eine kleine Grünfläche mit zwei Bänken und Birken, erzählt Marion. Als sie in ihre Wohnung zog, wusste niemand, dass die Autobahn gebaut werde. Sie hat ein Foto, wo sie auf der unfertigen Autobahn spazieren geht. Den Lärm findet sie sehr belastend, ihre Fenster wurden deswegen schon zweimal getauscht. Zuerst hatte sie zwei Doppelfenster, dann ein einzelnes neues Doppelfenster und jetzt endlich Lärmschutzfenster. Die Miete im Gustav-Fuchs-Hof ist sehr günstig; 140 € für eine Einzimmerwohnung. Marion würde wegziehen, wenn sie es sich leisten könnte. Außer ihr wohnen die meisten Leute nicht lange dort. 2003 war ein Filmteam des ORF in ihrer Wohnung, um aus dem Fenster zu filmen. Mit der Sendung *Dokumente oder Brennpunkt. Tatort Straße.* ‚über 25 Jahre Südosttangente und den täglichen Wahnsinn, entschuldigte sich die Stadt Wien offiziell für die Autobahn. Im selben Jahr besuchte sie eine Journalistin des Profils zur Recherche für den Artikel *Wir sind froh, wenn Stau ist.*

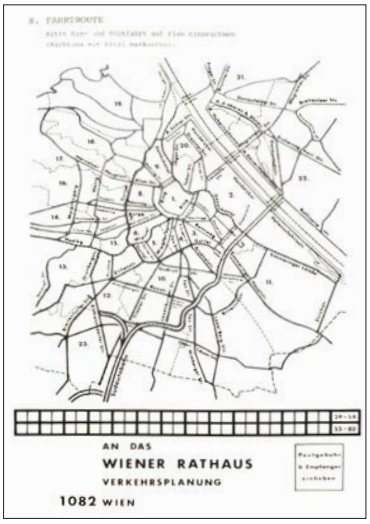
◂ Fotograf: Alex
Wohnung im 2. Stock
in einem Gründerzeithaus an der A23

TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

VERKEHRSERHEBUNG SÜDOSTTANGENTE

MAGISTRATSABTEILUNG 18
STADTSTRUKTURPLANUNG


AN DAS
WIENER RATHAUS
VERKEHRSPLANUNG
1082 WIEN

◂ Verkehrserhebung nach der Eröffnung der Südosttangente durch eine Postkarte

Vorder- und Rückseite der Postkarte

Quelle: Knoflacher, Hermann, Nadler, Friedrich, Hanko, Walter (1979): *Auswirkungen der Südost-Tangente für Wien.* Magistrat der Stadt Wien, Wien, S. 52–52

◂ Gustav-Fuchs-Hof
1954 – 1956
Architektur:
Oskar Payer,
Carl Rössler
218 Wohnungen in
fünf freistehenden
Gebäuden.

◂ Postkästen in der Geiereckstraße 14

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

„Finden Sie heraus, welche Ortsteile im kollektiven Bewusstsein der Stadt unterrepräsentiert oder nicht vorhanden sind.“

Boris Sieverts

Sieverts in ARCH+ 183 2007, S. 54

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Fazit

Boris Sieverts Anleitung *Wie man Städte bereist.* folgend, begab ich mich auf eine Erkundung in das *Terra incognita* entlang der A23. Die Orte um die Tangente erforschte ich durch Spaziergänge, Autofahrten und über Interaktion mit den gefundenen Räumen. Was für Orte ich finden würde, dass war mir nicht unbedingt klar, ich hatte nur Vermutungen.

Auf meinen Streifzügen bin ich an Orte gelangt, denen eine geringe Öffentlichkeit inhärent ist, obwohl sie öffentlich sind. Das heißt, es war nicht immer offensichtlich, ob das Betreten erlaubt ist oder ich mich über Grenzen hinweg bewege. Abhängig von Faktoren, wie Zeit, Route, Wetter, Richtung, war das Spazieren durch leere und stellenweise auch frequentierte Gebiete unterschiedlich schwierig, faszinierend, monoton oder komplex. Ich spürte Räume auf, die unweigerlich mit der Stadtautobahn verbunden sind. Ob sie erst durch die Autobahn entstanden sind oder bereits vorhanden waren, sie werden jedenfalls von ihr beeinflusst. In der enormen Vielfalt bebauter und nicht-bebauter Räume changieren die von mir erforschten Orte zwischen urbanen und peri-urbanen Atmosphären. Die Eigenheiten bleiben im Verborgenen und vorhandene Potentiale ungenutzt. Ich dokumentierte Nutzflächen, Typologien, Übrigorte, ökologische Habitate oder Aussichtspunkte. Eine unglaubliche Sequenz an unterschiedlichen Räumen sowohl mit Brüchen und Kanten als auch verschwimmenden Konturen.

Durch die Forschung vor Ort – Wissensproduktion über das Gehen oder Interventionen, das Alleinsein an den absurden Unorten an der Tangente – verstand ich erst die Schwierigkeit, die Komplexität der Räume entlang, unter oder auf der Autobahn greifbar zu machen. Ihnen ist eine unfassbare Vielschichtigkeiten, eine Überlagerung von Alltagsrealitäten, Strukturen und Verweisen eingeschrieben.

Ungewöhnliche Orte oder Phänomene, die mir seltsam erschienen, versuchte ich durch Recherchen nachzuvollziehen. Auch das Wiederkehren an vormals unbekannte Orte half mir, Situationen besser zu verstehen und zu interpretieren. Ich versuchte städtische Zusammenhänge an den Rändern der Stadt sichtbar zu machen und in einen neuen Bezug zueinander zu setzen. So deckte ich Muster und Strukturen von Räumen, Planungen, Typologien und Nutzungen auf, die im kollektiven Bewusstsein nicht oder nur unwesentlich verankert sind.

Diese Arbeit rückt somit den negierten städtischen Raum entlang der Stadtautobahn in den Fokus. Denn es lässt sich nur etwas über Räume erfahren und über gestalterische Handlungen in ihnen nachdenken, wenn über sie gesprochen wird. Somit ist die vorliegende Arbeit eine Annäherung an die Zonen und Räume um die Stadtautobahn, eine erste Interpretation und ein Ansatz für ein neues Verständnis. Für eine neue Lesart der Stadt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Augé, Marc (2010): *Nicht-Orte.* 1. erw. Auflage, Verlag C.H.Beck, München

Angélil, Marc, Hirschbichler, Michael (Hg.) (2013): *Abecedarium zur Peripherie.* Ruby Press, Berlin

Appleyard, Donald, Lynch, Kevin, Myer, John R. (1964): *The View From the Road.* 2. Auflage, The M.I.T. Press, Massachusetts

Buchert, Margitta (Hg.): *Reflexives Entwerfen. Entwerfen und Forschen in der Architektur.* Jovis Verlag, Berlin

Brunner, Karl, Schneider, Petra (Hg.) (2005): *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien.* Böhlau Verlag, Wien [u. a.]

Burckhardt, Lucius (2006): *Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft.* 3. Auflage, Martin Schmitz Verlag, Berlin

Certeau, Michel de (1980, deutsche Erstausgabe 1988): *Kunst des Handelns.* Merve Verlag, Berlin

Cortázar, Julio, Dunlop, Carol (1983, deutsche Erstausgabe 2014): *Die Autonauten auf der Kosmobahn.* Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main

Heynen, Hilde, Crysler, Greig, Cairns, Stephen (Hg.) (2012): *The SAGE Handbook of Architectural Theory.* Sage Publications, London

Feldhaus, Timo (2019, 2. März) [online]: *Mit euch ist keine Tanke mehr zu machen.* www.zeit.de/entdecken/2019-02/gentrifizierung-tankstelle-berlin-wlan-zweckentfremdung, ZEIT online [16.08.2019]

Fitz, Angelika, Heller, Martin (Hg.) (2008): *Linz Texas. Eine Stadt mit Beziehungen.* SpringerWienNewYork, Wien

Fitz, Angelika, Ritter, Katharina (Kuratorinnen) (2018): *Downtown Denise Scott Brown.* Ausstellung, Architekturzentrum Wien

Förster Wolfgang, Menking, William (Hg.) (2016): *Das Wiener Modell. The Vienna Model. Wohnbau für die Stadt des 21. Jahrhunderts. Housing for the twenty-first-century city.* Jovis Verlag, Berlin

Günzel, Stephan (Hg.) (2013): *Texte zur Theorie des Raums.* Philipp Reclam jun. GmbH & Co. KG, Stuttgart

Handke, Peter (2007): *Gestern unterwegs. Aufzeichnungen November 1987 bis Juli 1990.* Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main

Haydn, Florian, Temel, Robert (Hg.) (2006): *Temporäre Räume. Konzepte zur Stadtnutzung.* Birkhäuser, Basel

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Literatur und Quellen

Huber, Felix, Koch, Michael, Sander, Henrik (Hg.) (2005): *Stadt der Geschwindigkeiten. Wege zur städtebaulichen Integration von Verkehrskorridoren.* o. A., Dortmund

IBA Hamburg GmbH (Hg.) (2010): *Metropole: Metrozonen.* Jovis Verlag, IBA Hamburg, Berlin

Keitz, Kay von, Voggenreiter, Sabine (Hg.) (2010): *En passant. Reisen durch urbane Räume: Perspektiven eine anderen Art der Stadtwahrnehmung.* Jovis Verlag, Berlin

Knoflacher, Hermann, Nadler, Friedrich, Hanko, Walter (1979): *Auswirkungen der Südost-Tangente für Wien.* Magistrat Stadt Wien, Wien

MAP Markus Ambach Projekte, Urbane Künste Ruhr (2015): B1|A40. Die Schönheit der großen Straße 2014. Wienand Verlag, Köln

Nolte, Hans-Heinrich (Hg.) (1997): *Europäische Innere Peripherien im 20. Jahrhundert.* Franz Steiner Verlag, Stuttgart

Pauser, Alfred (2005): *Brücken in Wien: ein Führer durch die Baugeschichte.* Springer, Wien [u. a.]

Rainer Roland (1962): *Planungskonzept Wien.* Verlag für Jugend & Volk, Wien

Röhnert, Jan (Hg.) (2014): *Die Metaphorik der Autobahn. Literatur, Kunst, Film und Architektur nach 1945.* Böhlau Verlag, Köln

Scheuvens, Rudolf, Taube, Marion (Hg.) (2010): *Der Produktive Park. Denkschrift zum Emscher Landschaftspark.* Wien

Schroer, Markus (2018): *Räume der Gesellschaft. Soziologische Studien.* Springer-Verlag, Wiesbaden

Seiß, Reinhard (2007): Wer baut Wien? 2. aktualisierte Auflage, Verlag Anton Pustet, Salzburg – München

Sieverts, Boris (2007): *Wie man Städte bereist.* ARCH+ 183. Situativer Urbanismus. Aachen

Stierli, Martino (2010): *Las Vegas im Rückspiegel. Die Stadt in Theorie, Fotografie und Film.* gta Verlag, Zürich

Venturi, Robert (1966, deutsche Originalausgabe 1978): *Komplexität und Widerspruch in der Architektur.* Birkhäuser Verlag, Bauverlag, New York

Stadtentwicklung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.) (2016): *Werkstattbericht 163. Perspektive Erdberger Mais. Strategieplan für ein Stadtgebiet in Bewegung.* o. A., Wien

Venturi, Robert, Scott Brown Denise, Izenour, Steven (1977): *Learning from Las Vegas.* The MIT Press, Massachusetts

Westwerk Hamburg, HafenCity Universität Hamburg (2012): *Stadt-Schnitt. Ost-West-Strasse.* o. A., o. A.

Wolfrum, Sophie, Nerdinger, Winfried (Hg.) (2008): *Multiple City. Stadtkonzepte 1908 | 2008.* Jovis Verlag, Berlin

Wögenstein, Lisa, Wien Museum (Hg.) (2008): *Elfriede Mejchar. Fotografien von den Rändern Wiens.* o. A., Wien

www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte [16.05.2019]

[online]: www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=1315&part=beitraege020819 [17.09.2019]

[online]: www.hirschstetten.info/beitrag.php?hid=1441 [27.07.2019]

[online]: www.wien.gruene.at/nobau [27.07.2019]

[online]: www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public [16.12.2019]

[online]: www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public [19.11.2019]

[online]: www.wien.gv.at/stadtentwicklung [06.07.2019]

[online]: www.wien.gv.at/stadtplan [06.09.2019]

[online]: www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/hochwasserschutz/ [23.12.2019]

[online]: www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/grossprojekte/stadtstrasse-aspern [27.07.19]

[online]: www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/gemeindebaubeschreibungen [13.05.2019]

[online]: www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/oesterreich/210771_Last-Exit-Simmering.html [06.05.2019]

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildungen

Wenn nicht anders angegeben, sind sämtliche Fotografien der Arbeit Aufnahmen der Verfasserin.

Wenn nicht anders angegeben, sind sämtliche Grafiken der Arbeit von der Verfasserin erstellt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.