



ANDERE
IHREREN
VIELLEICHT
BRAUCHEN
PLATZ
NOTWENDIGER

Taktiken urbaner Entschleunigung

Diplomarbeit

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

Adelheid Pretterhofer

Univ.-Prof.in Arch.in Dipl.-Ing.

Markus Tomaselli

Ass.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn.

Forschungsbereich Städtebau & Entwerfen E260-01

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur & Raumplanung

Michael Haas

12029359

Wien, Mai 2024

ANDERE BRAUCHEN IHREN
PLATZ VIELLEICHT NOTWENDIGER

Diese Arbeit untersucht Verkehrsplätze in Wohngebieten auf die potenzielle Transformation zu öffentlichen Nachbarschaftsplätzen anhand von vier Fallbeispielen in Wien, die derzeit hauptsächlich als Durchgangsstraßen und Parkplätzen genutzt werden. Trotz ihrer aktuellen Funktion zeigen sie Potenzial als Bereicherung für die Nachbarschaft in Bezug auf Aufenthalt und Naherholung. Unter dem Szenario einer postautomobilen Stadt werden durch situative Eingriffe, die auf einer ortsspezifischen Analyse basieren, mögliche Ansätze zur Umgestaltung aufgezeigt.

Die Arbeit diskutiert die Bedeutung des öffentlichen Raums in Zeiten der Mobilitätswende und untersucht die Beziehung zwischen Menschen und Objekten, die im städtischen Umfeld platziert sind. Unter Einbezug der Verkehrsdynamik in Wien wird ein Ausblick auf zukünftige Trends und Herausforderungen im urbanen Raum gegeben. Entscheidend ist die Frage des Umgangs mit den Verkehrsflächen, wenn sich die Verteilung der Verkehrsmittel verschiebt und somit Raum für alternative Nutzungen freigibt.

Zusätzlich werden die sozialen und ökologischen Auswirkungen der aktuellen Nutzung von Verkehrsflächen in Wien beleuchtet. Es wird betont, dass eine Behandlung dieser Räume nicht nur eine Chance zur Schaffung von alternativen Begegnungsräumen bietet, sondern auch, dass andere ihren Platz vielleicht notwendiger brauchen.

Schließlich werden konkrete Handlungstaktiken zur Transformation des städtischen Raums von einem autozentrierten zu einem gerechten Raum für alle entwickelt, die anhand kontextbezogener situativer Eingriffe vollzogen werden und als Leitfaden für ähnliche Platztypen dienen können.

This study examines traffic spaces in residential areas, focusing on their potential transformation into public neighborhood squares using four case studies in Vienna, currently primarily used as thoroughfares and parking lots. Despite their current function, they show potential as enhancements for the neighborhood in terms of leisure and recreational opportunities. Under the scenario of a post-automobile city, possible approaches to redesign are highlighted through situational interventions based on site-specific analysis.

The paper discusses the significance of public space in times of mobility transition and explores the relationship between people and objects placed in urban environments. By incorporating Vienna's traffic dynamics, an outlook on future trends and challenges in urban spaces is provided. The key question addressed here concerns the management of traffic areas as the distribution of transportation modes shifts, thus creating space for alternative uses.

Furthermore, the social and ecological impacts of the current use of traffic areas in Vienna are illuminated. It emphasizes that addressing these spaces not only offers an opportunity to create alternative gathering spaces but also that others may need their space more urgently.

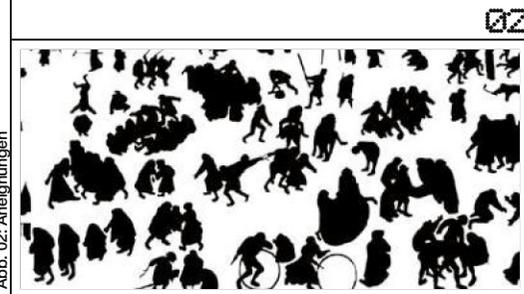
Lastly, specific action tactics for transforming the urban space from car-centric to equitable space for all are developed. These are implemented through context-specific situational interventions and can serve as a guide for similar types of spaces.

FAHRPLAN

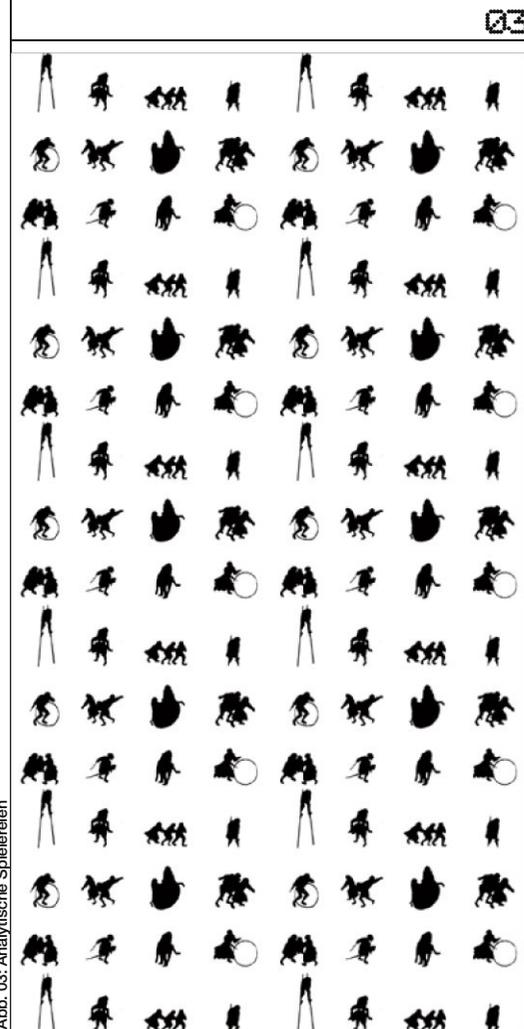
TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Abb. 03: Analytische Spielerelen



01



02



03

PUBLIC RELATIONS

- 01.1 Notwendig, Optional, Sozial AKTIVITÄTEN
- 01.2 Zentralitäten - Peripherien POLYZENTRALITÄTEN
- 01.3 Relationen VON RÄUMEN UND ORTEN
- 01.4 Interaktionen AKTEUR/NETZWERK
- 01.5 Beziehungstypen INTERAKTIONSELEVEL
- 01.6 Öffentlichkeiten DIGITALE NETZWERKE

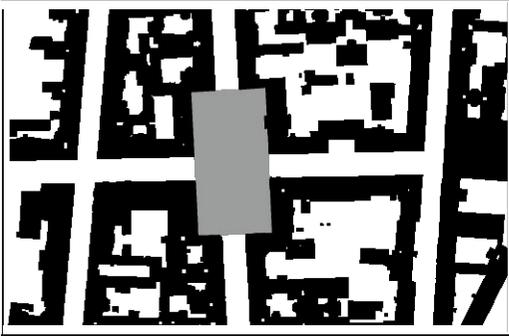
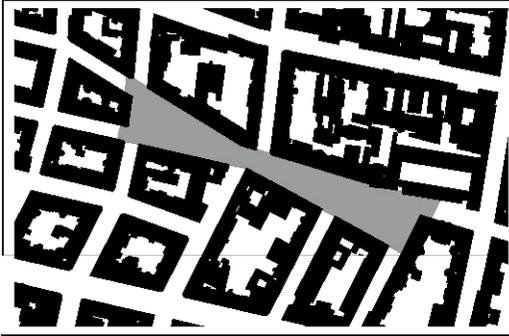
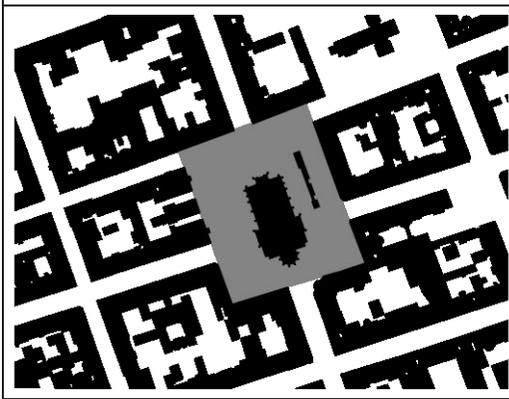
KATALYSATOREN

- 02.1 ANEIGNUNGEN
- 02.2 VERZEICHNIS
- 02.3 BILDESSAY

WIENER TACHO

- 03.1 Verwaltungsstrukturen ZUSTÄNDIGKEITEN
- 03.2 Verwaltungsstrukturen ENTSCHEIDUNGSPROZESSE
- 03.3 Bevölkerungsentwicklung WARUM WIEN?
- 03.4 Wien DICHTE/HITZEVULNERABILITÄT
- 03.5 Europa / Wiener Bezirke DICHTEVERGLEICH
- 03.6 Wien FLÄCHENBESITZ/STRASSEN
- 03.7 Wien FLÄCHENVERTEILUNG
- 03.8 Verkehrsmittelaufteilung MODALSPLIT
- 03.9 Wien 1920 - 2022 MOTORISIERUNGSGRAD
- 03.10 Bezirke PARKDAUER
- 03.11 BARRIERE STATT FERNE
- 03.12 Äquivalent ÖPNV
- 03.13 Wien FAHRKARTEN/RADSTELLPLATZ
- 03.14 Wien MANIFEST

04



PLATZWahl

- 04.0.1 Stadtplätze - Nachbarschaftsplätze PLATZTYPEN
- 04.0.2 Werkzeuge ANALYSEMETHODE
- 04.0.3 Transporteure TRANSFORMATIONSTAKTIKEN

- 04.1.1 St.-Elisabeth-Platz DICHTE/HITZE/INFRASTRUKTUR
- 04.1.2 St.-Elisabeth-Platz HISTORIE
- 04.1.3 Status FLÄCHEN/NUTZUNG/VERKEHR
- 04.1.4 St.-Elisabeth-Platz PLATZELEMENTE
- 04.1.5 St.-Elisabeth-Platz POTENZIAL/LEITBILD
- 04.1.6 Transformationstaktik KIRCHENÖFFNUNG

- 04.2.1 Leon-Askin-Park DICHTE/HITZE/INFRASTRUKTUR
- 04.2.2 Leon-Askin-Park HISTORIE
- 04.2.3 Status FLÄCHEN/NUTZUNG/VERKEHR
- 04.2.4 Leon-Askin-Park POTENZIAL/LEITBILD
- 04.2.5 Transformationstaktik HOCHQUELLELEITUNG

- 04.3.1 Albertplatz DICHTE/HITZE/INFRASTRUKTUR
- 04.3.2 Albertplatz HISTORIE
- 04.3.3 Status FLÄCHEN/NUTZUNG/VERKEHR
- 04.3.4 Albertplatz POTENZIAL/LEITBILD
- 04.3.5 Transformationstaktik WASSERBEHÄLTER

- 04.4.1 Czerninplatz DICHTE /HITZE/INFRASTRUKTUR
- 04.4.2 Czerninplatz HISTORIE
- 04.4.3 Status FLÄCHEN/NUTZUNG/VERKEHR
- 04.4.4 Czerninplatz POTENZIAL/LEITBILD
- 04.4.5 Transformationstaktik GARTENANLAGE

- 04.5 Werkzeuge OBJEKTE
- Andere brauchen ihren Platz vielleicht notwendiger ABLEITUNG
- Literaturverzeichnis
- Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Das Dazwischen

Abb. 02: Aneignungen

Abb. 03: Analytische Spielerelen

Abb. 04: Arbeitsplatz St.-Elisabeth-Platz

Abb. 05: Arbeitsplatz Leon-Askin-Park

Abb. 06: Arbeitsplatz Albertplatz

Abb. 07: Arbeitsplatz Czerninplatz

Diese Arbeit behandelt die Transformation von öffentlichen Nachbarschaftsplätzen anhand von vier Fallbeispielen in Wien, die derzeit vorwiegend als Durchgangsstraße und Parkplatz genutzt werden, jedoch das Potenzial für eine Bereicherung des umliegenden Grätzels in Richtung Aufenthalt und Naherholung aufweisen.

Unter dem Szenario einer post-automobilen Stadt werden mittels situativer Eingriffe, denen eine ortsspezifische Analyse unterliegt, Taktiken eines möglichen Umgangs aufgezeigt.

Wir befinden uns in Zeiten rasanten Wandels. Mit der voranschreitenden Globalisierung, Digitalisierung und Vernetzung entsteht eine Multiskalarität von lokalen, nationalen und globalen Wahrnehmungsebenen, die im alltäglichen Leben simultan auftreten. Etwas, das in diesem Moment am anderen Ende der Welt passiert, beeinflusst unser Denken und Handeln ebenso, wie eine umfallende Vase im Zimmer nebenan. Das zeigte zuletzt die Covid-19-Pandemie, in der sich Ereignisse in China direkt auf unser Zusammenleben in Europa auswirkten. Während des Lockdowns, in dem das Leben einen Rückzug ins Private und Digitale erlebte, wurde die Bedeutung des öffentlichen Raums mit seinen kulturellen, sozialen, politischen, ökologischen und ökonomischen Qualitäten weithin spürbar. Es sind öffentliche Orte des Austauschs und der Ruhe, Orte der Bewegung und der Erholung, Orte der Beschäftigung und der Zerstreuung, die uns Perspektivwechsel und einen Gegenpol zum geschützten Privatraum bieten.

Die Soziologin und Raumforscherin Martina Löw beschreibt Raum im Allgemeinen als „eine relationale (An-)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern“, der immer wieder neu produziert wird. Der öffentliche Raum bildet ein relationales Gefüge, das Erlebnisräume hervorbringt, die durch Handlungen und Interaktionen an Orten lokalisiert werden.¹ Sie treten an Knotenpunkten von aufeinandertreffenden individuellen Bewegungslinien auf. An ihnen entste-

hen Orte der Begegnung, des Austauschs, der Kommunikation, Information, Überraschung und Innovation.

Diese Orte sind in ihrem Charakter unterschiedlich und ihre Verknüpfungen, die an Objekten festgemacht werden, produzieren den Raum einer Stadt, ähnlich einem Netzwerk.

Objekte bieten nicht nur Fläche für Assoziation und Verknüpfung. Nach Bruno Latour hat jedes Objekt ein Handlungsprogramm eingeschrieben, das sich auf das Verhalten der Menschen auswirkt. Dieses Programm entfaltet sich aber erst in der wechselseitigen Beziehung der Nutzung.² Das Arrangement der Elemente im Raum kann einerseits kommunikationsfördernd, aber auch kommunikationshemmend wirken.

„Jedes kleine Objekt des Stadtraums ist ein Ort, wo konkrete Bedürfnisse zu einer materialisierten Form finden.“³

Die Platzierung und Orientierung der Objekte bestimmt darüber, wie und wohin sich die Menschen im Raum positionieren und bewegen. Besonders fixierte Objekte geben die Art und Weise der relationalen Interaktion mit ihnen streng vor. Die Benutzer*innen können selbst nicht darüber entscheiden, wie nah oder fern sie zu anderen Objekten und Menschen sein wollen, wohin sie sich orientieren wollen und zu wievielt sie sein wollen. In bestimmten Situationen setzen sich die Nutzenden allerdings über die Maßgaben hinweg. Die Objekte wirken wie Katalysatoren, die eine Ermächtigung im Raum provozieren. Der nachfolgende Bildessay *Katalysatoren* beleuchtet diese Aneignungen im öffentlichen Raum.

„Straßen sind die Wohnung des Kollektivs. Das Kollektiv ist ein ewig unruhiges, ewig bewegtes Wesen, das zwischen Häuserwänden so viel erlebt, erfährt, erkennt und ersinnt wie Individuen im Schutze ihrer vier Wände.“⁴

Der weitere Verlauf der Arbeit beschäftigt sich mit Wien und seinen öffentlichen Räumen. Dabei wird der Fokus vor allem auf die Verkehrsflächen gelegt, da diese durch die hohe Frequentierung im ständigen Bewusstsein der Bevölkerung liegen und

am wandlungsfähigsten sind. Wien ist eine Stadt, deren Morphologie in einer Zeit entstand, in der das heutige Aufgebot an motorisiertem Individualverkehr noch nicht annähernd absehbar war, trotzdem konnte sie zu einer autofreundlichen Stadt transformiert werden. Wie stellt sich Wien nun zukünftigen Trends?

Die bevorzugte Gehgeschwindigkeit der meisten Menschen beträgt 05 km/h. Die Fortbewegungsgeschwindigkeit wurde mit der Eroberung des öffentlichen Raums durch das Auto jedoch erhöht und die Städte entsprechend der neuen Erfordernisse umgebaut. In Wien fährt ein Auto durchschnittlich 25 km/h.⁵ Also im Verhältnis zum Menschen mit fünffacher Geschwindigkeit bei achtfachem Platzverbrauch im ruhenden Zustand. Wie steht es aber mit der Beliebtheit des PKWs in der Stadt? Der Motorisierungsgrad Wiens ging in den letzten 20 Jahren stetig zurück, alternative Mobilitätsformen und öffentlicher Personennahverkehr wurden immer beliebter und eine allgemeine Bewusstseinsänderung schreitet in der urbanen Bevölkerung voran.⁶ Wenn diese Tendenzen bedeuten, dass das private Automobil auf lange Sicht mehr und mehr aus der städtischen Sphäre verschwinden wird, müssen wir uns die Frage stellen: Was tun mit all dem Platz, der immer da, jedoch auch immer verstellt war? Zwar besteht das Wiener Stadtgebiet bereits zu 50 Prozent aus Grünflächen und Gewässer,⁸ ist aber nicht überall gleich verfügbar. Neben der überproportionalen Verkehrsnutzung von innerstädtischen Räumen sind bestimmte Bezirke in Wien, wie Wieden oder Ottakring, dichter besiedelt als Paris, weisen eine hohe Hitzevulnerabilität auf oder besitzen einen erheblichen Mangel an Grün- und Freiflächen. Diese Faktoren sind miteinander verschränkt und erhöhen den Druck auf den öffentlichen Raum.

Stadtteil- und Stadtplätze, wie etwa der Karlsplatz, haben durch ihre Symbolik und Beseelung eine Wirkung auf einen ganzen Bezirk bzw. die ganze Stadt und sind wohl am ehesten Orte, die gemeinhin als Zentralitäten bezeichnet und dementsprechend ausgestaltet werden. In dieser Arbeit wird der Fokus auf eine andere Art Zentralität gelegt. Die hier vorgenommene Platzwahl fällt auf exemplarische Nachbarschafts- und Grätzelpunkte in Wien, die durch ihre Lage und Größe eine geringere monetäre Rolle spielen und dadurch eine planerische

Vernachlässigung erfahren haben. Sie weisen aktuell eine überproportionale Nutzung als Park- und Verkehrsplatz auf, obwohl es sich dabei um spannende Zwischenbereiche handelt, die potenziell erweiterte „Wohnungen des Kollektivs“⁵ darstellen. Sie werden tagtäglich auf diversen Wegen frequentiert, die Naherholungsorte vor der Eingangstür darstellen, jedoch aus Mangel an wirtschaftlicher Bedeutung nur wenige Gestaltungsmaßnahmen erfahren.

Im Folgenden werden vier unterschiedliche Plätze in Wien ausgewählt, die in einem besonders dicht bebauten Gebiet liegen, von urbaner Hitze betroffen sind oder das Potenzial für eine Bereicherung des Quartiers durch ihre Lage, Größe oder Form besitzen und zudem einen gewissen Typus an Nachbarschaftsplatz vertreten. Neben diesen messbaren Faktoren spielen sie auch eine Rolle für soziale Interaktion, Netzwerke und Nachbarschaftsgefühl. Diese Plätze werden zunächst eingeordnet, ihre Umgebung hinsichtlich Dichte, Klima, Flächenverteilung, Historie, Infrastruktur und Nutzung analysiert, um daraus eine situative Transformationstaktik zu ziehen. Die Taktiken finden ihre Ausformulierung anhand exemplarischer Eingriffe, die auf den Erkenntnissen der Analysen aufbauen und mit einfachen, vorgefundenen Mitteln umgesetzt werden können.

So werden Handlungstaktiken für eine Transformation des öffentlichen städtischen Raums von einem autogerechten, zu einem gerechten Raum erarbeitet, deren Ableitungen wiederum auf ähnliche Platztypen angewendet werden können.

Andere brauchen ihren Platz vielleicht notwendiger.

¹ Löw, *Raumsoziologie*, 158, 199

² Schmid, *Henri Lefebvre and the Theory of the Production of Space*, 489

³ Latour, *Die Hoffnung der Pandora*, 218 f.

⁴ Lampugnani, *Bedeutsame Belanglosigkeiten*, 12

⁵ Benjamin, *Gesammelte Schriften*, 533

⁶ VCO, *Factsheet: Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30*, 3

⁷ Wiener Linien, [https://stp.wien.gv.at/viennaviz/anonymous/embed.html?id=14b06651-](https://stp.wien.gv.at/viennaviz/anonymous/embed.html?id=14b06651-d81c-49a1-aeb9-a4201dc2b120)

[d81c-49a1-aeb9-a4201dc2b120](https://stp.wien.gv.at/viennaviz/anonymous/embed.html?id=14b06651-d81c-49a1-aeb9-a4201dc2b120), aufgerufen am 03.05.24

⁸ Magistrat der Stadt Wien MA 23, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022*, 15

PUBLIC RELATIONS



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.

Alltagsrealitäten und öffentlicher Raum tangieren, überschneiden und durchstoßen sich in der räumlichen Praxis. In dieser wechselwirkenden Beziehung haben Bewegungsmuster alltäglicher Aktivitäten räumliche und materielle Bedingungen, die wiederum räumliche, sozioökonomische und kulturelle Dynamiken hervorbringen.⁹

Die Öffentlichkeit als zentrale Sphäre der Begegnung und Reibung diverser sozialer Gruppen kann die Form eines physischen Orts annehmen, an dem Individuen entspannt und anspruchslos mit anderen Individuen zusammen und unter ihnen sein, sich sehen und hören können. Eine Alternative zum Alleinsein.

Im Gegensatz zur passiven Beobachtungsrolle, in der Erfahrungen anderer Menschen durch ein Endgerät konsumiert werden, ist das Individuum im öffentlichen Raum körperlich präsent, nimmt wahr und partizipiert durch die bloße physische Anwesenheit. Der öffentliche Raum ist ein Medium für Ungeplantes, Spontaneität und Unvorhersehbares, aus dem Kontakte und Gelegenheiten hervorgehen. Durch die Beobachtung und Wahrnehmung anderer Menschen findet ein lokaler Wissens- und Informationsaustausch über Verhalten, Trends, Ereignisse, Beziehungen, Normen und Werte statt.¹⁰

Der öffentliche Raum funktioniert dabei in verschiedenen Dimensionen. Er besitzt zum einen eine physische Struktur, verschiedene Nutzungsformen und wird an Orten sichtbar, an denen gehandelt, interagiert und kommuniziert wird. Die Nutzung unterliegt dabei der Tages-, Wochen- und Jahreszeit. An einem Montagmorgen im Oktober befinden sich am Karlsplatz wohl eher Menschen, die ihren geschäftigen Weg ins Büro machen, während an einem Samstagabend im August der Platz von Jugendgruppen bevölkert ist, die ihren freizeithlichen Aktivitäten nachgehen. Beide Aktivitäten haben eine Alltäglich-

Alltagsaktivitäten, die im öffentlichen Raum getätigt werden, formen sich laut Jan Gehl aus drei unterschiedlichen Arten:

1. Notwendige Aktivitäten

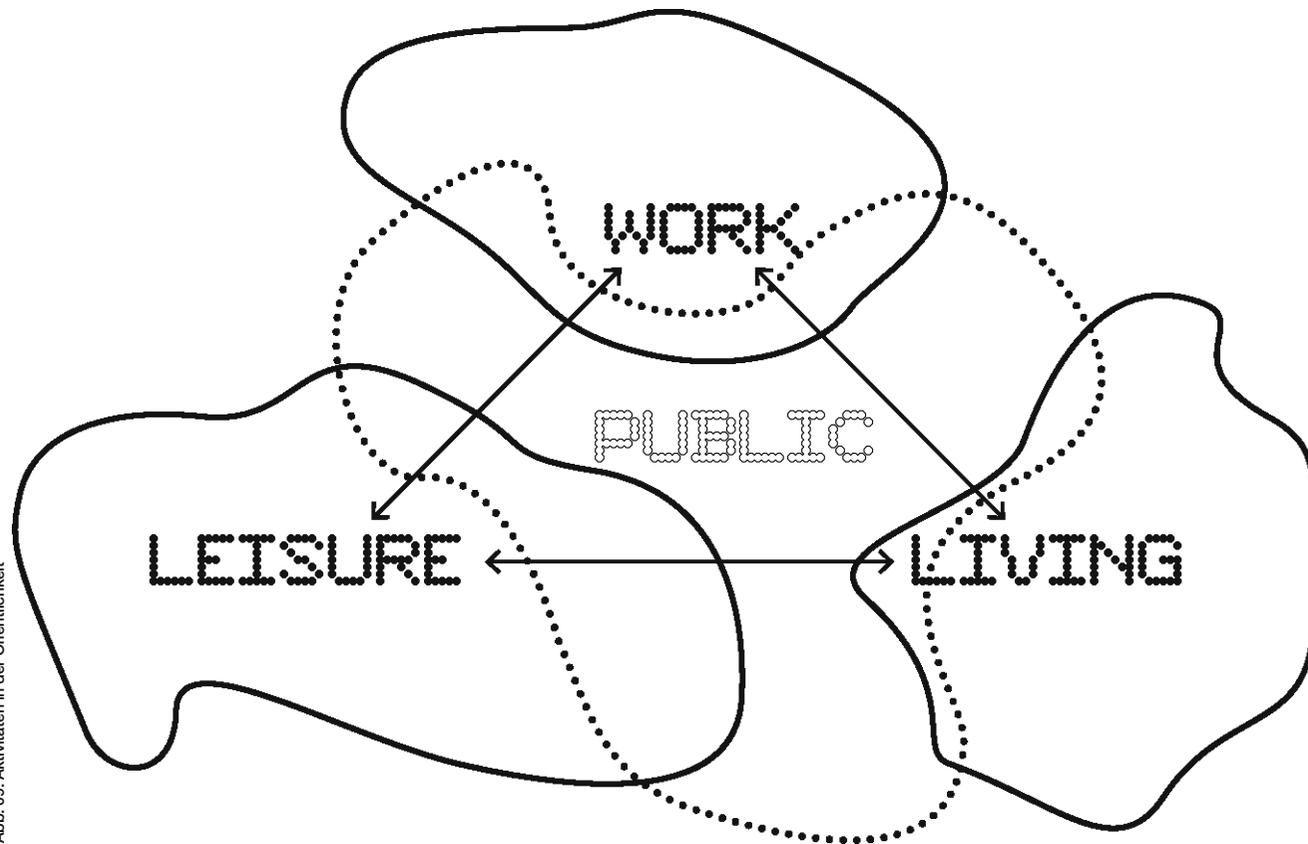
Diese Aktivitäten sind essenziell und ergeben sich aus Notwendigkeiten, wie z.B. dem Weg zur Arbeit, Lebensmittel einkaufen, dem Arztbesuch oder die Kinder in die Schule zu bringen. Also Dinge, die aus verbindlichen, vertraglichen, gesundheitlichen, etc. Gründen erledigt werden müssen.

2. Optionale Aktivitäten

Diese Aktivitäten werden ausgeübt, wenn Zeit und Ort es erlauben und ein Bedürfnis danach besteht, das z.B. Erholung befriedigen soll. Also etwa ein Spaziergang, in der Sonne sitzen oder ein Bad in der Donau. Sie finden bevorzugt statt, wenn die äußeren Konditionen, wie Wetter, Ort und Atmosphäre dazu bekräftigen. Besonders für die Planung von öffentlichen Aufenthaltsorten ist ihre Betrachtung deshalb unabdingbar.

3. Soziale Aktivitäten

Für soziale Aktivitäten ist die Anwesenheit anderer Personen im öffentlichen Raum unabdingbar. Beispiele dafür sind etwa miteinander spielende Nachbarskinder, kurze Pläusche auf der Straße mit Kolleg*innen oder gemeinschaftliche Unternehmungen, wie zusammen Eis essen gehen, Fußball spielen oder Picknick im Park. Dabei stellen passive Kontakte, also das bloße Sehen und Hören anderer Menschen, die am häufigsten auftretende soziale Aktivität dar. Soziale Aktivitäten resultieren und entwickeln sich aus optionalen und notwendigen Aktivitäten, da sich Menschen im selben Raum befinden und sich deshalb zufällig begegnen. Soziale Aktivitäten haben den Faktor des Spontanen inne und beruhen darauf, dass Menschen sich bewegen und direkt oder indirekt miteinander in Kontakt treten. Daraus resultiert, dass soziale Aktivitäten in Folge einer Verbesserung der Bedingungen von notwendigen und optionalen Aktivitäten im öffentlichen Raum gefördert werden.¹¹



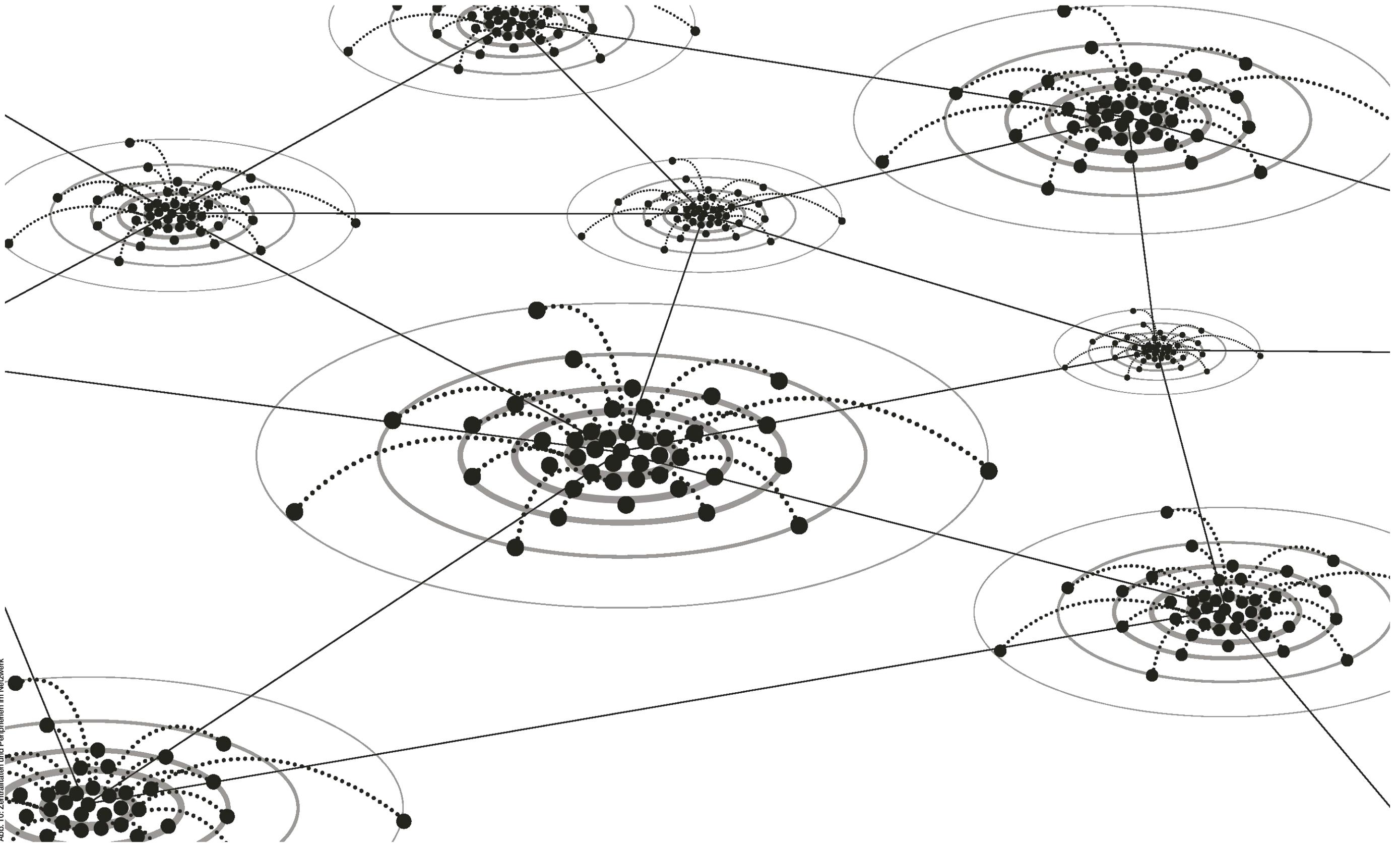
⁹ Bruckner, Li, *Urban Design Methods*, 48

¹⁰ Gehl, *Life between buildings*, 12-14

¹¹ ebd., 19-21

POLYZENTRALITÄTEN

ZENTRALITÄTEN - PERIPHERIEN



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.
Abb. 10: Zentralitäten und Peripherien im Netzwerk

01.2

Wie setzt sich Raum und besonders öffentlicher Raum aber nun zusammen? Wie unterscheidet er sich vom konkreten Ort? Orte und Räume sind nicht gleichzusetzen. Die Unterscheidung der Begriffe ist wesentlich.

Die Soziologin und Raumforscherin Martina Löw beschreibt Raum im Allgemeinen als „eine relationale (An-)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern“, der durch Handeln immer wieder neu produziert wird.¹² Soziale Güter stellen hier Waren und Dienstleistungen dar, die dem Gemeinwohl dienen. Raum wird also durch die Beziehung und Platzierung von Menschen, materiellen und immateriellen Dingen zueinander begründet, die ihn im Handeln entstehen lassen. Auf den materiellen Kontext und seine Bedeutung für den öffentlichen Raum wird im nächsten Kapitel genauer Bezug genommen.

Ein Ort ist gegenüber zum Raum faktisch greifbar, einzigartig und geographisch verortbar. Der öffentliche Raum bildet ein relationales Gefüge, das Erlebnisräume hervorbringt, die durch Interaktion wiederum an konkreten Orten lokalisiert werden können.¹³ Das Volkstheater bildet einen Teil des öffentlichen Raums, der durch den Plausch mit dem Würstelstandbetreiber daneben, den Medienberichten über die neue Aufführung und seiner Positionierung neben dem Museumsquartier zum Ort wird. Orte werden durch die Besetzung mit sozialen Gütern und Menschen sichtbar, sind aber nicht mit den besetzten Elementen gleichzusetzen, da sie trotz Veränderung bzw. Wegnahme der Elemente symbolisch bestehen bleiben. Wesentlich für die Bedeutung von Orten ist die Wahrnehmung, die das Zusammenspiel von Gütern, Menschen und an dem Ort registriert. Orte und Elemente werden dabei in dem Moment von der Wahrnehmung nicht getrennt, obwohl die Elemente vergänglich sind.¹⁴ Das Volkstheater war für viele Menschen ein einmaliger Ort, den sie nur wegen seiner Besetzung mit dem Würstelstand daneben aktiv aufsuchten. Mittlerweile wurde dieser abgerissen. An seine Stelle soll ein Park kommen, der den Ort neu besetzt. Für die Stammkund*innen des Würstelstands wird er jedoch stets der Ort sein, an dem der Würstelstand stand. Somit überdauert der Ort die Güter, während gleichzeitig unterschiedliche Räume

am gleichen Ort entstehen. Ähnlich wie die Wahrnehmung trägt die Erinnerung zur Bedeutung von Orten bei, indem sie das Erlebte mit dem Ort in Verbindung setzt und sich so daran orientieren kann.¹⁵ Die Orte fusionieren mit den Objekten und Menschen, die mit dem Ort assoziiert werden und bilden so einen (individuellen) Raum. Der materielle Ort wird zum individuellen und kollektiven Gedächtnisspeicher, der die Grundlage für die physische Erfahrung bildet.

Durch die Verknüpfung von Erlebnissen, Erfahrungen und Handlungsrouinen mit konkret lokalisierbaren Elementen im Raum entstehen Orte, die gesellschaftlich voneinander unterscheidbar sind und gleichzeitig eine für Menschen individuelle Bedeutung innehaben. Die an dem Ort platzierten Elemente haben einen symbolischen und einen materiellen Aspekt.¹⁶ Ein Stehtisch neben einem Würstelstand kann so für ein Individuum zu einem überhöhten Ort werden, an dem die Trennung von der ersten großen Liebe stattgefunden hat und damit mit negativen Gefühlen assoziiert wird. Für eine andere Person hingegen handelt es sich um einen Würstelstand, der mit nichts anderem verbunden wird, als einem Käsekrainerhotdog. Eine ganz andere Person hat keinerlei symbolische Assoziationen, sondern sieht die reine bauliche Materie einer Blechimbissbude mit Aluminiumstehtisch daneben.

Durch Routinen kann sich ein Ort angeeignet werden. Der Parkplatz vor dem Wohnhaus, an dem jeden Abend, in der gleichen Parklücke geparkt wird, wird durch das tägliche Abstellen des PKWs zum persönlichen Parkplatz, an dem niemand sonst parken darf. Zuschreibungen von Orten, also deren Belegung mit einer Bedeutung, sind flüchtig und können sich wandeln. Am gleichen Ort können unterschiedliche Räume produziert werden. Durch Platzierungen von Objekten an Orten mit gesellschaftlicher Bedeutung können Benennungen für diese entstehen, die auch wenn die Objekte verschwunden sind, ihre symbolische Bedeutung behalten und in die Transformation vom Raum miteinfließt.¹⁷ So erfährt die Stelle, an der der Würstelstand neben dem Volkstheater stand, eine emotionale Aufladung und wird

¹² Löw, *Raumsoziologie*, 158

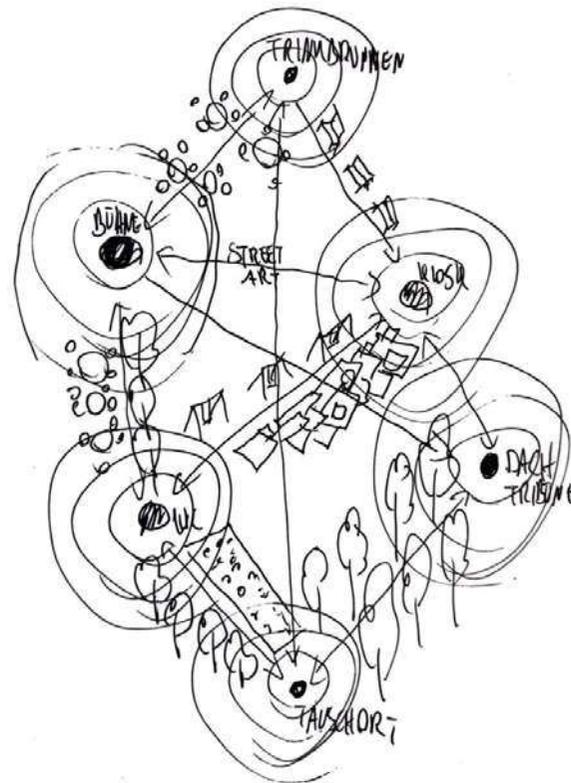
¹³ ebd., 198-200

¹⁴ ebd.

¹⁵ ebd.

¹⁶ ebd.

¹⁷ ebd.



für viele „da wo der Würstelstand war“ bleiben, bis sie durch neue Erfahrungen neu besetzt wird.

Räume produzieren Orte, die wiederum Prämissen für die Konstitution des Raums sind. Nicht nur die Elemente an einem Ort, sondern auch die Lokalisierung, von der aus ein Bezugssystem und somit der Ort hervorgebracht wird sind essenziell für die Raumkonstitution. Die Position, von der aus ein Ort wahrgenommen wird, ergibt sich einerseits geographisch, andererseits strukturell nach Alter, Geschlecht oder Klasse und führt zu einer ähnlichen Synthese von Räumen von unterschiedlichen Personen.¹⁸ Konzertbesucher*innen in der hintersten Reihe bekommen einen anderen Raumeindruck als Personen in der ersten Reihe. Die Akropolis hat einen anderen Eindruck auf Menschen, die sie besuchen, als auf Menschen, die über sie in einem Café in St. Pölten sprechen.

Orte sind flüchtig oder beständig, privilegiert oder peripher.¹⁹ Die Dialektik von peripheren und privilegierten, also zentralen Orten, treten in wechselwirkender Weise auf und sind geographisch, wirtschaftlich, politisch, kulturell und infrastrukturell voneinander abhängig und bedingen sich gegenseitig. Wie die Platzierung von Objekten im Raum, ist auch die Zentralität ein relationales Konzept und kann ohne die Peripherie nicht bestehen.²⁰

Dieses dialektische Konzept ist auf verschiedenen Ebenen anwendbar und abhängig von der eingenommenen Perspektive und dem gesetzten Fokus. Auf globaler Ebene kann das finanzielle Zentrum als die wirtschaftsstarken Staaten gesehen werden, während die Peripherie die wirtschaftsschwachen Staaten umfasst. Auf nationaler Ebene kann das Zentrum die politische Hauptstadt oder die wirtschaftliche Kernregion eines Landes sein, während die Peripherie die entlegenen Regionen umfasst. Auf lokaler Ebene kann das Zentrum eine Stadt oder ein städtisches Zentrum darstellen, während die Peripherie die ländlichen Gebiete umfasst. Auf städtischer Ebene kann das Zentrum die Innere Stadt mit kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Institutionen sein, während die Peripherie die äußeren Wohnbezirke umfasst. Auf Quartiers-ebene kann das Zentrum ein öffentlicher Platz sein,

der für den Treffpunkt des Grätzels bildet, während die Peripherie die angrenzenden Wohnungen umfasst, die die private Sphäre darstellen.

Die Opposition der Orte bringt eine hierarchische Definition beider Pole hervor. Auf der einen Seite steht ein dominantes Zentrum, ein Ort der Macht, Kontrolle und des Einflusses. Auf der anderen Seite die untergeordnete Peripherie. Beide stehen jedoch in einem dynamischen Abhängigkeitsverhältnis zueinander. Ohne Zentrum keine Peripherie und ohne Peripherie kein Zentrum. Die Peripherie versorgt das Zentrum z.B. mit Arbeitskraft und Rohstoffen. Die Zentralität versorgt die Peripherie z.B. mit Investitionen, Infrastruktur und politischer Unterstützung. Insofern sind die eingenommenen Rollen fluide und können sich je nach Blickwinkel umkehren. Sie bedingen sich aber stets gegenseitig. Der Bregenzerwald zählt für die Stadt Bregenz zur Peripherie, während er, wenn es um die Käseherstellung geht, zum Zentrum wird.

Auf städtischer Ebene führt die voranschreitende Urbanisierung zu einem Wachstum und einer Zerstreung von Zentralitäten, die in einer Polyzentralität mündet. Da die Zentren sich mehr und mehr spezialisieren, werden Informationen und Funktionen dezentralisiert auf sie aufgeteilt, wodurch eine stärkere Vernetzung untereinander stattfindet. Diese Netzwerke bestehen aus den einzelnen Zentralitäten und ihren jeweiligen Peripherien. Neue Zentralitäten entstehen an Infrastrukturknotenpunkten, an Orten mit wirtschaftlichen, kulturellen oder landschaftlichen Qualitäten.²¹

Diese Netzwerke formen territoriale Konfigurationen, die in einem globalen System aus vielfältigen Strömen verbunden sind. Diese neuen Territorien sind somit nicht mehr klar definierte Einheiten innerhalb eines abgeschlossenen Grenzsystems, sondern miteinander verbundene Knoten in einem riesigen, planetarischen Netzwerk, das dynamische Relationen aus Archipelen bildet.²² Dies zeigt sich auch an globalen Ereignissen wie der Covid-19-Pandemie, die in die private Lebenssphäre vordringen

¹⁸ Löw, *Raumsoziologie*, 202-203

¹⁹ Castells, *Space of Flows - Räume der Ströme*, 120-134

²⁰ Schmid, *Henri Lefebvre and the Theory of the Production of Space*, 238

²¹ Veltz, *Mondialisation*, 63

²² ebd. 65, 245

und darauf Einfluss nehmen. Schließlich insoweit, dass die individuelle Mobilität räumlich herunterskaliert wird und Straßen, Gastronomie, Spielplätze, Verwaltungs- und Landesgrenzen tatsächliche Barrieren geworden sind, die nicht überschritten werden. Ein globales Ereignis bewirkt, dass sich Menschen national, regional, lokal und schließlich in ihre Privatsphäre zurückziehen.

Auf planerischer Ebene lässt sich das System der Zentralitäten und Peripherien auch auf die Elemente eines öffentlichen Stadtplatzes beziehen. Es gibt Zentralitäten der Versorgung, des Spiels, des Treffens, des Aufenthalts, des Performens und der Infrastruktur, genauso wie es entlegene Elemente gibt, die der Peripherie zugeschrieben werden können. In einem anderen Kontext können die Rollen aber auch vertauscht werden, je nachdem wo der Fokus der Wahrnehmung liegt. An einem heißen Sommertag wird ein Trinkbrunnen zu einer Zentralität der Versorgung, während die Parkbänke in der prallen Sonne in die Peripherie der Aufmerksamkeit rücken. An einem kühlen Wintertag werden die Parkbänke in den seltenen Sonnenstrahlen zum Zentrum der Aufmerksamkeit, während es für den Trinkbrunnen zu kalt ist und dieser in die Peripherie wandert. So ist der Fokus der Aufmerksamkeit stets durch die Bedürfnisse der handelnden Personen bestimmt.

Das menschliche Handeln, Verhalten und Zusammenleben wird durch andere Menschen, die natürliche Umwelt und schließlich materielle Verhältnisse geprägt und strukturiert. Für die Auseinandersetzung mit öffentlichen Räumen und ihrer Benutzung wird der Fokus im Folgenden vor allem auf materielle Kontexte und ihre Bedeutung für den Menschen gelegt.

In einer Stadt ist jedes Objekt, jeder Bereich vom Menschen kultiviert und angelegt, weil damit eine bestimmte Agenda verfolgt wird. Genau solche menschengemachten Gegenstände, die in Prozessen mit einer bestimmten Absicht entworfen, hergestellt und von Personen durch Benutzung mit einer bestimmten Bedeutung belegt werden, werden im Fol-

genden *Artefakt* genannt. Sie sind dabei immer in einen sozialen Kontext eingebettet, der einerseits die Gesellschaft abbildet, die damit verbunden ist und in der spezifische Objekte hervorgebracht werden. Andererseits wird die Gesellschaft selbst durch die Herstellung und Verwendung von diesen Gegenständen beeinflusst, da eine Absicht in ihnen steckt, die sich durch die Interaktion entfaltet.²³

Die Art und Weise des Gebrauchs einer Parkbank etwa, ist gesellschaftlich normativ, sowie institutionell geregelt. Staatliche Institutionen und Verbraucher*innenschutz gewährleisten ein witterungsbeständiges, robustes Produkt, das Starkwetterereignissen und Vandalismus standhalten soll, während die Gesellschaft als kollektives Korrektiv bestimmte Normen hinsichtlich angebrachter Benutzung hervorbringt, die jedoch einem ständigen Wandel unterliegen und abhängig von Ort und Zeit sind.

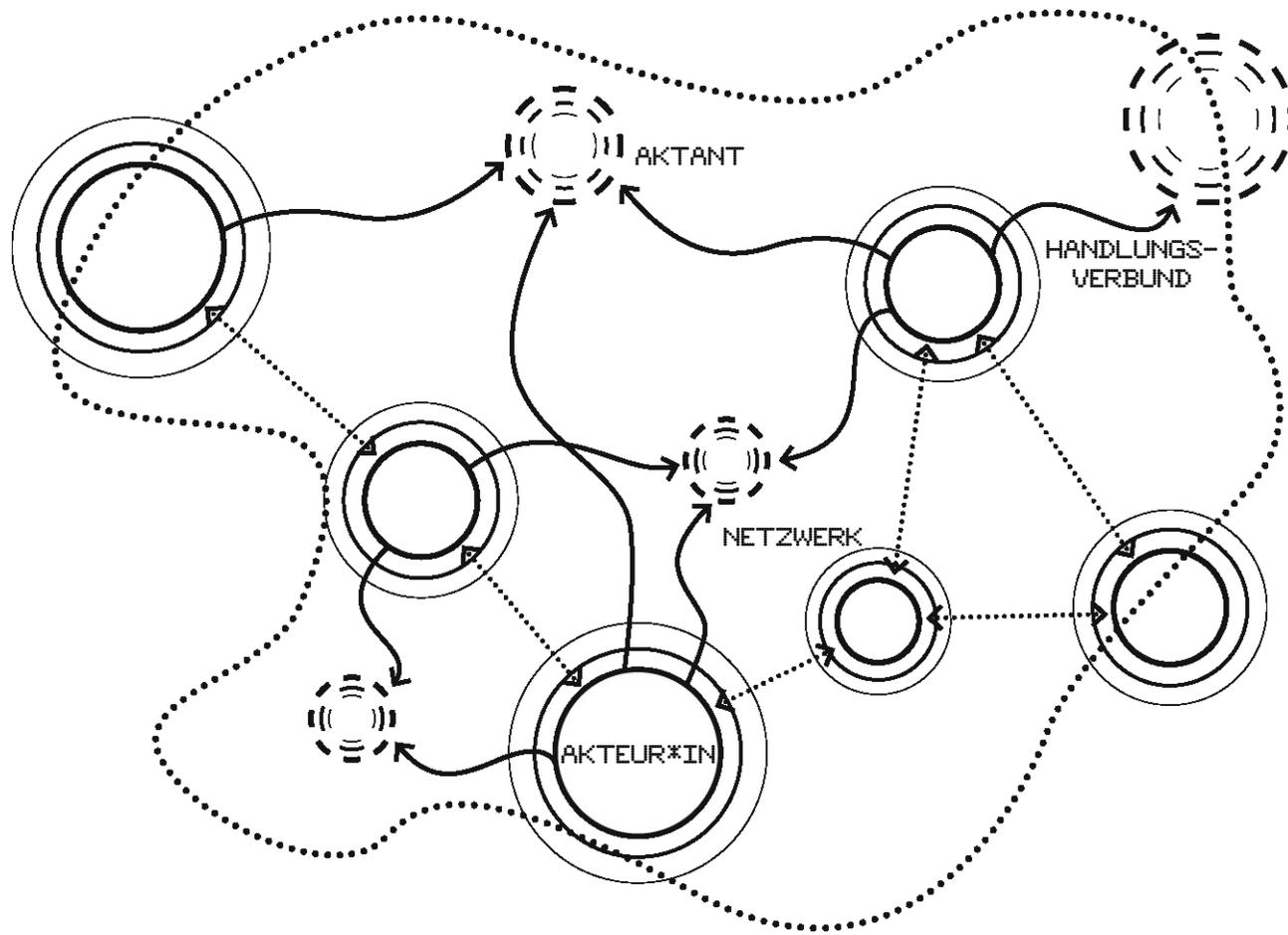
Artefakte bilden aufgrund ihrer menschengemachten Herstellung und vorgestellten Absicht eine Symbiose mit Verhaltensweisen und Handlungen. Sie fördern eine Auseinandersetzung und eine Kompetenz im Umgang mit ihnen, die in einer persönlichen Aneignung mündet. Ihnen wird eine Bedeutung zugeschrieben, sie werden in Nutzungszusammenhänge gestellt und die zugehörigen Aktivitäten werden durch wiederholtes Ausüben zur Routine.²⁴ Diese Routine kann durch Kompetenz aufgebrochen und hinterfragt werden, wodurch das Objekt eine erweiterte Bedeutung bekommt.

In der *Akteur-Netzwerk-Theorie*, die maßgeblich von Bruno Latour geprägt ist, werden Dinge und Menschen als gleichgestellt agierende *Akteur*innen* verstanden, die durch Handlungsverbände ein entwicklungsfähiges Netzwerk ausbilden. Das Objekt, das Latour als *Aktant* bezeichnet, wird durch sein Handlungsprogramm, also seine durch vorgehende menschliche Überlegung und Produktion eingeschriebene Nutzungsabsicht, mit dem Menschen gleichgesetzt, der in der Regel als *Akteur*in* auftritt, die eine bestimmte Agenda verfolgt.²⁵ Latour hinterfragt dadurch die gängige Hierarchisierung des Menschen über dem Objekt.

²³ Lueger, *Froschauer, Artefaktanalyse*, 6, 11

²⁴ ebd., 12

²⁵ Latour, *Technologie ist stabilisierte Gesellschaft*, 371 f.



Akteur*in und Aktant schließen sich in Handlungsverbänden zusammen, um eine konkrete Aufgabe zu lösen. Der Aktant hat dabei ein Handlungsprogramm eingeschrieben, das eine charakteristische Verhaltensweise, eine Assoziation der Akteur*in auslöst. Latour beschreibt dazu einen Schlüssel, der zur Öffnung einer verschlossenen Tür dient. Dabei gelingt die Lösung der Aufgabenstellung weder ohne die Absicht der Akteur*in, die die Tür öffnen will, noch ohne das Handlungspotential des Schlüssels, der die Öffnung der Tür erst ermöglicht. Die Gegenstände üben dadurch eine spezifische Macht über ihre Benutzer*innen aus, indem sie deren Aktionen steuern und ihr eigenes Handlungspotenzial erweitern, weil sie die Nutzenden von sich abhängig machen.²⁶

Diese Handlungsverbände stellen eine wechselseitige, hybride Vernetzung von Dingen und Menschen dar, die einerseits einer Beherrschung des Menschen über die Dinge und umgekehrt einer Unterordnung des Menschen gegenüber den Dingen widerspricht. Subjekt und Objekt verschmelzen zu einem Hybriden, der durch ein Handlungsprogramm Subjekt und Objekt gleichermaßen transformiert und beide zu einer Erweiterung ihrer selbst werden lässt.²⁷

Architektonische Formen können als räumliche Aktanten zu Handlungsträgern werden. Der Verkehrsberuhigung dienende Bodenschwellen etwa haben ein Handlungspotenzial, da sie das Verhalten von Autofahrenden physisch durch die Raumgestaltung und nicht primär visuell durch Verkehrsschilder steuern. Dieser bauliche Eingriff transportiert Handlungsnormen und verschiebt sie gleichzeitig auf die dingliche Ebene. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenze wird nicht per Verordnung, sondern durch die Interaktion von Fahrer*in und Schwelle erreicht.²⁸

Gebrauchte Objekte lösen aufgrund ihrer konditionellen Veränderung eine andere Handlung aus als neuwertige. Gebrauch kann aber auch als Mittel sozialer Kommunikation gesehen werden, denn er lässt Interpretationsspielraum offen und zeigt, dass andere Personen bereits mit dem Objekt in Kontakt getreten sind. Bei einer Zweiflügeltür mit zwei gleichen Türgriffen, wovon jedoch der eine etwas abgegriffener ist als der andere, deuten die Ab-

nutzungsspuren darauf hin, dass die abgenutzte Tür sich öffnen lässt. Nicht jede Gebrauchsspur besitzt eine bestimmte Bedeutung. Es sind eher die Resultate vorangegangener Handlungen und Informationen, die unterschwellig wahrgenommen und rekonstruiert werden. Diese treten zum einen individuell auf, können aber gleichzeitig in einer Masse an Gebrauchsspuren eine Patina erzeugen. Ein Pfad in einer Wiese, der als Abnutzungseffekt resultierend aus tausenden Abkürzungen entstanden ist, führt zu steigendem Gebrauch des Pfades, da dieser eine gewisse Sicherheit impliziert, weil viele andere bereits über diesen gegangen sind. Je mehr ein Objekt kulturell geprägt ist, desto mehr gehört es zu bestimmten Ritualen einer bestimmten Gruppe und besitzt einen intrinsischen Wert. Somit können genutzte Objekte ein Identifikationspotenzial bieten, wenn sie einen emotionalen oder einen kulturellen Wert darstellen, der damit assoziiert werden kann.²⁹

Das benutzte Objekt vermittelt eine Art Sicherheit im Gebrauch, die ein neues Produkt nicht herstellen kann, da es andere Menschen bereits in Verwendung hatten. Die Gewissheit, dass es in einem vorherigen Kontext schon funktioniert hat stellt Vertrauen in das Objekt her.

²⁶ Latour, *Technologie ist stabilisierte Gesellschaft*, 371-377

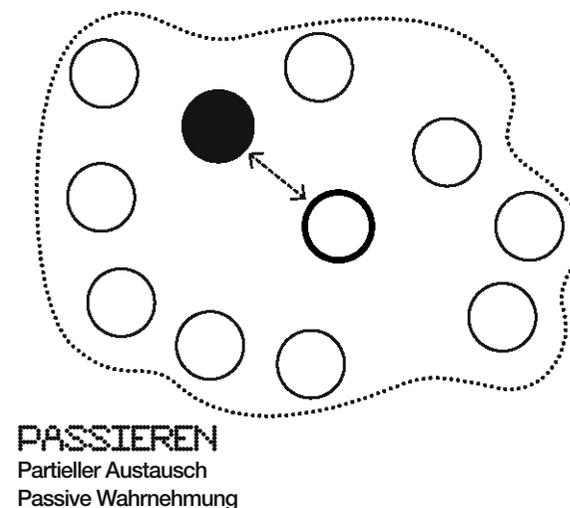
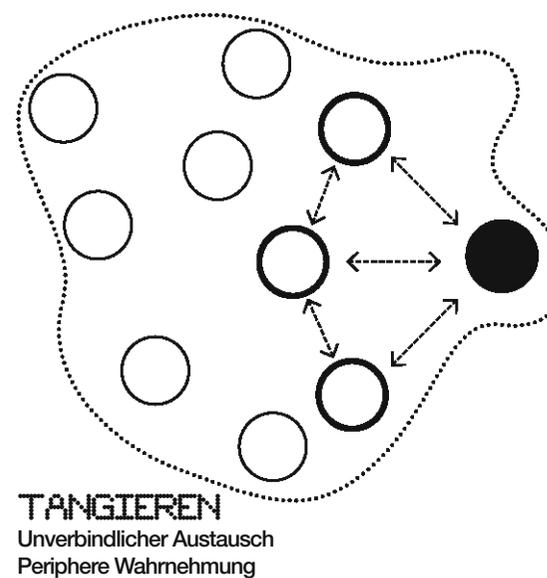
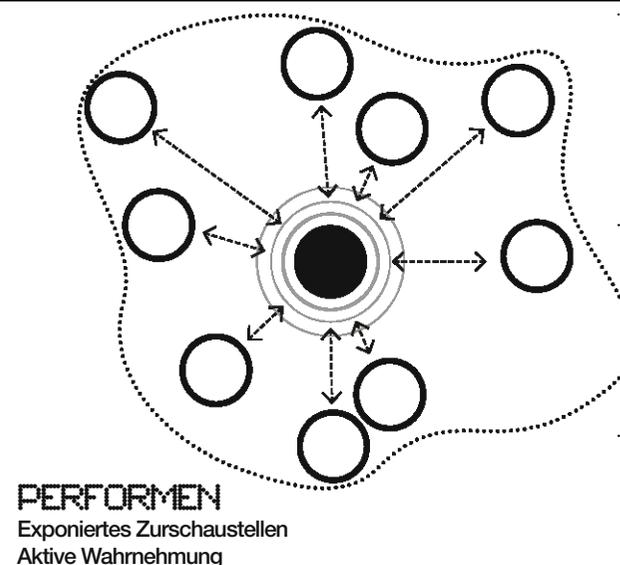
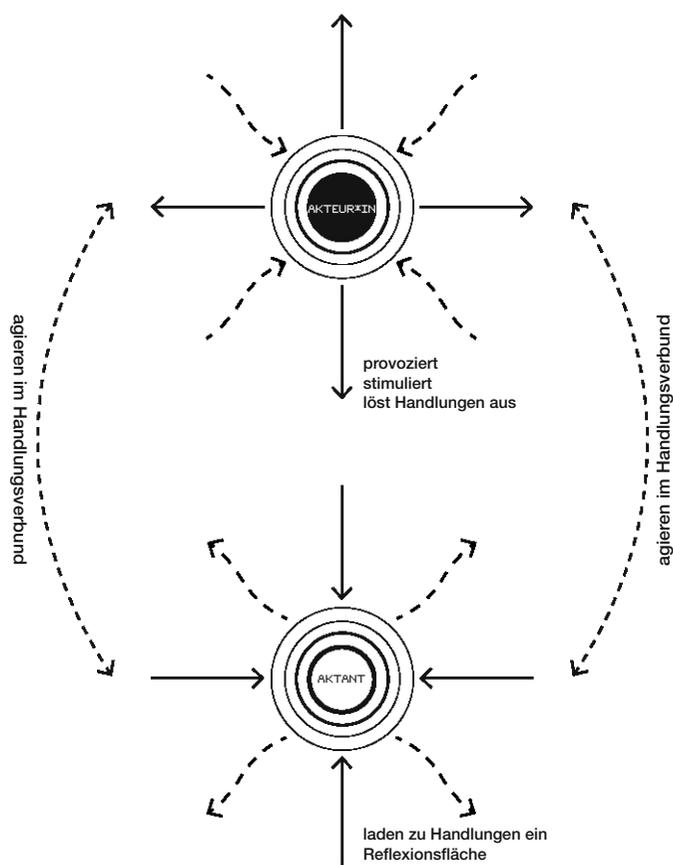
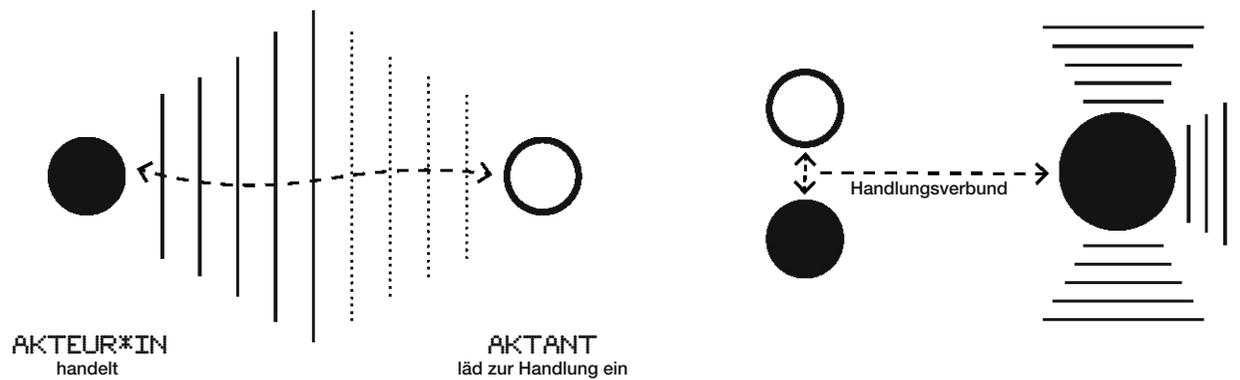
²⁷ Latour, *Die Hoffnung der Pandora*, 218

²⁸ Busch, *Raum als Aktant*, 16

²⁹ Rotor, *usus / usures – état des lieux*, 85

AKTEUR*IN/AKTANT HANDLUNGSVERBÜNDE

INTERAKTIONSELEVEL BEZIEHUNGSTYPEN



Es gibt Prozesse, die durch einen äußeren Reiz eine Verbindung zwischen Menschen herstellen und auch sich fremde Menschen dazu veranlasst, miteinander in Kontakt zu treten, als ob sie sich kennen würden.³⁰ Im öffentlichen Raum kann die Auswahl und Anordnung verschiedener Elemente zueinander diesen Prozess starten und genauso gut hemmen. Sie erzeugen Räume, die unterschiedliche Interaktionsstufen bedienen, Räume des Performens, des Tangierens und des Passierens. Sie reichen von aktiver bis passiver Teilnahme am Geschehen in Netzwerken, wobei selbst die passive Präsenz eine Art aktive Partizipation an der Raumkonstitution bewirkt.

In der Unterscheidung zwischen Subjekt und Objekt lässt sich feststellen, dass Akteur*innen wahrnehmen und sich in ihrem Handeln beeinflussen lassen. Objekte hingegen werden wahrgenommen und lösen eine Handlung aus. Ihnen ist eine Absicht eingeschrieben. Die Handlungsprogramme, die auch als ihnen eingeschriebene Skripte bezeichnet werden können, bestimmen die Aktionen der Akteur*innen. Somit funktionieren Objekte als Projektionsfläche subjektiver Erfahrungen und Vorstellungen.

01.5

Abb. 15: Beziehungstypen

³⁰ Gehl, *Life between buildings*, 15

³¹ Latour, *Technologie ist stabilisierte Gesellschaft*, 371-377

Die Folgen der digitalen Transformation manifestieren sich in vielfältigen Formen und Ausprägungen sowie in unterschiedlichen räumlichen Dimensionen. Letztlich spielen sich diese Veränderungen jedoch immer in konkreten Räumen ab. Die Digitalisierung verändert die Wahrnehmung des erlebten Stadtraums durch eine Wechselwirkung aus individuellen Nutzungsanwendungen und infrastrukturellen Systemen. Stadträumliche Veränderung entsteht durch die Summe der individuellen Nutzungsabdrücke digitaler Anwendungen, die sich auf die Summe und Verknüpfungen der Handlungen im Raum auswirken.

Dieser Durchdringungsprozess von digitalem zu urbanem Raum ist systemisch zu verstehen. Die Stadt, wie wir sie kennen, kann als komplexes Netzwerk begriffen werden, welches durch die Leistung der technischen Infrastruktur und der damit einhergehenden sozialen Interaktion definierbar ist.³² Diese Netzwerke überlagern sich und finden am gleichen Ort, zur gleichen Zeit statt. Die digitale Transformation trägt weiter zur Netzwerküberlagerung an öffentlichen Orten bei.

Öffentlichkeit wird in der Stadtforschung bisher als prägendes Wesensmerkmal der Stadt hervorgehoben. Öffentliche Räume tragen wesentlich zum allgemeinen Bild einer Stadt bei. In diesem Sinne bietet eine Stadt, die ein positives Bild von sich abgeben will, qualitative öffentliche Räume, die Individuen die Möglichkeit auf freies Handeln und Versammlung bieten sowie am öffentlichen Raum mitzuwirken.³³ Doch Öffentlichkeit, die im einfachsten Sinne das Gegenteil von Privat darstellt, manifestiert sich nicht nur physisch, sondern auch im digitalen Raum. Privat ist dabei alles, was nicht allen zur Verfügung steht, sondern einzelne Personen betrifft und somit nicht offen ist.

Nach Hannah Arendt muss ein Mensch das Privileg besitzen, zu gewissen Teilen von alltäglichen Sorgen und privaten Nöten entlastet sein, um Kapazitäten für die Anliegen der Gesellschaft und der Partizipation aufzubringen.³⁴ Öffentlicher Raum gibt also die Möglichkeit, aus dem Privaten herauszutreten. Das Individuum bekommt die Option, mit anderen Individuen in Kontakt zu treten.

Dabei geht Öffentlichkeit stets über die räumliche Konstitution des öffentlichen Raums der Stadt hinaus und ist durch diverse Arten der Kommunikation bedingt. Ursprünglich bedeutete Kommunikation auch die gleichzeitige Anwesenheit an einem Ort. Der öffentliche Raum europäischer Städte wurde in Form der antiken Agora und ihren Foren idealisiert und zur Verkörperung der bürgerlichen Öffentlichkeit sowie zu ihrer symbolischen Repräsentation. Sie versinnbildlicht einen Ort der Diskussion.³⁵ In der Agora versammelten sich die männlichen Bürger und erlebten ein Gefühl von Zusammengehörigkeit und Gemeinschaft. Verschiedene Nutzungen der Kommunikation wie Rathaus, Verwaltung, Gericht, Theater und Tempel waren hier ansässig. Der Platz fungierte auch als Marktplatz, während die Säulengänge für Privatgespräche genutzt wurden.³⁷ Die Agora war somit ein architektonisches Netzwerk für Kommunikation und Interaktion, ein physisches Internet auf urbaner Ebene.

Die gegenwärtige urbane Kommunikation unterscheidet sich von der idealisierten, direkten Interaktion der antiken Stadt. Aufgrund der Bevölkerungsgröße kennen sich Individuen in modernen Gesellschaften oft nicht persönlich, wodurch direkte Kontakte schwieriger werden. Daher erfolgt die Kommunikation von gesellschaftlichen Werten nun über Normen und abstrakte Konzepte, die in öffentlichen Vermittlungsräumen stattfindet. Diese Räume spielen eine wichtige Rolle im Prozess der öffentlichen Meinungsbildung und sollten für alle zugänglich sein, damit alle am politischen Diskurs teilhaben können.³⁸

Für eine gehobene bürgerliche Bevölkerung

³² Bettencourt, *The Origins of Scaling in Cities*, 1438 - 1441

³³ Bohne, *Öffentliche Räume im Digitalen Zeitalter*, 4

³⁴ Arendt, *Vita activa oder vom tätigen Leben*, 38

³⁵ Bott, *Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter*, 8

³⁷ Benevolo, *Die Geschichte der Stadt*, 96

³⁸ Habermas, *Strukturwandel der Öffentlichkeit*, 71 f.

wurden öffentliche Orte, wie Restaurants, Konzerthäuser oder Promenaden zu politischen und sozialen Vermittlungsräumen. Hier wurde sich organisiert und politischer Einfluss verschafft. Die digitale Transformation hingegen bringt neue Orte der Vermittlung hervor, die unterschiedliche Zugänglichkeiten gewährleistet.

Öffentlichkeit fungiert als ein System für Kommunikation und Vermittlung, das relevante Informationen sammelt, verarbeitet und verbreitet. Der öffentliche Raum dient dabei als Ort und Medium, an dem Informationen, die über das Private hinausgehen, mit einer unbeschränkten Anzahl an Empfänger*innen ausgetauscht werden. Auf Social Media entstehen virtuelle Projektionen der eigenen Persönlichkeit, kuratierte Abdrücke des eigenen Selbst, das Informationen mit einer gewissen Öffentlichkeit teilt. Hier besitzen Zeit, Ort und Handlung keine gemeinsame Einheit mehr.

Menschen mögen zwar physisch an privaten Orten präsent sein, doch sie erfahren gleichzeitig eine Öffentlichkeit in virtuellen Räumen. Andersherum gelangen zunehmend private Informationen durch stark frequentierte Medien in eine virtuell öffentliche Sphäre. In der Stadt vor der Digitalisierung und Telekommunikation waren physische Orte, Orte der Kommunikation. Orte helfen bei der Überwindung von Distanzen zum Austausch von Informationen, indem sie räumlich begrenzt sind. Die Stadt der Digitalisierung ist nicht mehr auf diese Orte angewiesen, da die räumliche Distanz mithilfe eines Mediums zeitlich überwunden werden kann. Die Zeit, die aufgewendet werden muss, um am gleichen Ort zu sein, wird überwunden, womit der Raum in den Hintergrund tritt. Was bedeutet dieser Bedeutungsverlust der physischen öffentlichen Räume für die Stadt? Können neue Bedeutungen an ihnen angereichert werden?

Virtuelle Räume werden den physischen öffentlichen Raum vorerst nicht verdrängen. Durch eine algorithmische Filterung und Personalisierung ist eine Öffentlichkeit, die strikt virtuell stattfindet, für eine demokratische Gesellschaft unzureichend. Viel mehr stellen sie eine Erweiterung dar, die mit den richtigen Werkzeugen zu einer Verschränkung von Digitalem und Analogem führen kann.³⁹

*Das menschliche Bedürfnis des Sich-Begegnens, Sich-Zeigens und Erkannt-Werdens kann als Konstante von Raumnutzung betrachtet werden.*⁴⁰

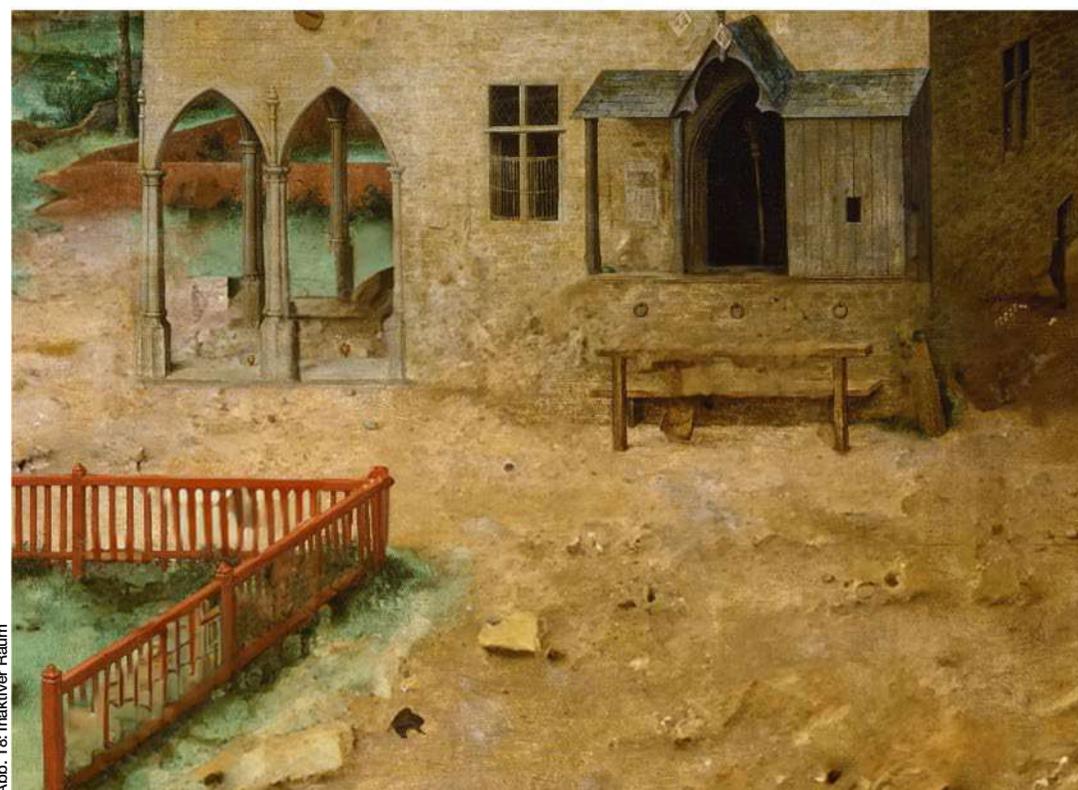
... und ist damit essenziellstes Distinktionsmerkmal zum virtuellen Raum. Auf Social Media kann sich zwar ausgewählt getroffen und zudem noch besser inszeniert und präsentiert werden, aber die tatsächliche Reaktion des Gegenübers findet gefiltert über ein technisches Hilfsmittel statt. Das körperliche, sinnliche Spüren und Erleben von Stimmungen, Gerüchen und Geräuschen fällt zudem gänzlich weg. Die unmittelbaren, sozialen und schließlich menschlichen Qualitäten des physischen öffentlichen Raums sind damit nicht von der Hand zu weisen. Gerade wegen der voranschreitenden Digitalisierung des Alltags, ist der physische Raum in der Planung nicht zu vernachlässigen und muss in Zukunft einerseits als Ausgleich zum digitalen Raum, aber auch als Partner gedacht werden, da sich beide in Zukunft mehr und mehr überlagern werden.

³⁹ A-SIT, *Augmented Reality: Cybersicherheit in der dritten Dimension*

⁴⁰ Thierstein, *Das Ende der bloßen Vermutung*, 7

KATALYSATOREN





Im folgenden Bildessay werden alltägliche Szenen, die das urbane Leben verschiedener Städte dokumentieren, gegenübergestellt. Sie zeugen von einem Umgang mit der gebauten Umwelt, vorgegebenen oder normativen Nutzungsvorschriften, der von Aneignung bis Aufbrechen reicht. Die vorgefundenen Objekte wirken dabei wie Katalysatoren, indem sie die Benutzenden zu Handlungen provozieren. Die Fotos sind zufällige Momentaufnahmen, im Vorrübergehen bei morgendlichen Arbeitswegen, nachmittäglichen Spaziergängen, oder abendlichen Streifzügen entstanden und ergänzt durch zusammengesammeltes Material, das alternative Nutzungsformen darstellt.

Die alternative Nutzung des öffentlichen Raums kann absichtlich, herausfordernd und geplant sein, aber auch unbewusst, unbeabsichtigt und zufällig. In jedem Fall hinterlässt sie einen zunächst konfrontativen Eindruck, der das Verständnis von Raum in Frage stellt und Normvorstellungen verschiebt. Nach Latour besitzt jedes Objekt ein Handlungsprogramm, das sich auf die menschliche Aktivität auswirkt und sich in wechselwirkender Nutzungsbeziehung entfaltet.⁴¹ Das Arrangement der Elemente im öffentlichen Raum kann einerseits offen und kommunikationsfördernd, andererseits abschirmend und kommunikationshemmend wirken. Die Positionierung und Orientierung der Elemente beeinflusst die Bewegung der Menschen im Raum. Besonders fixierte Objekte geben die Art und Weise der relationalen Interaktion mit ihnen vor. Die Benutzer*innen können in der Wechselbeziehung selbst nicht darüber entscheiden, wie nah oder fern sie anderen Objekten und Menschen sein wollen, wohin sie sich orientieren wollen und zu wievielt sie sein wollen. Diese Entscheidungen werden im Vorhinein von Planer*innen getroffen und geben die Nutzung der Räume maßgeblich vor. Konkrete Absichten hinsichtlich Zielgruppen und Verhaltensregulation führen zu Exklusion und Ein-

schränkung in der Nutzungsdiversität.

„Jedes kleine Objekt des Stadtraums ist ein Ort, wo konkrete Bedürfnisse zu einer materialisierten Form finden.“⁴²

Mitgestaltung und Einflussnahme auf den öffentlichen Raum ermöglichen eine Form der Ermächtigung und Aneignung. Beobachtungen von William H. Whyte zeigen, dass Menschen bevor sie sich auf einen Stuhl setzen, diesen oft nur um ein paar Zentimeter verschieben. Dies geschieht meist unterbewusst, zeigt aber ein gewisses Bedürfnis nach Autonomie und den Wunsch nach aktiver Beteiligung bzw. Kontrolle.⁴³ Durch die Partizipation am Status quo des öffentlichen Raums entsteht auch eine größere Identifikation mit ihm. Wir haben bestimmte Bilder zu bestimmten Materialitäten und Objekten vor Augen, die sich aus eigenen sozialen Erfahrungen und gesellschaftlichen Normen zusammensetzen. Diese Bilder überlagern die rationale Materialität und bieten Interpretationen der Elemente.⁴⁴ Objekten wird eine Bedeutung zugeschrieben, sie werden in Nutzungszusammenhänge gestellt und die zugehörigen Aktivitäten werden durch wiederholtes Ausüben zur Routine.⁴⁵ Durch einen routinierten Umgang werden Handlungsmuster verselbstständigt.

Nutzungsabläufe und Normen können durch Kenntnis der Anwendung hinterfragt werden, sodass ein Perspektivwechsel stattfindet, der neue Denkmuster hinsichtlich der Interaktion mit dem Objekt zulässt. Wenn nun das eigene Bild davon, wie etwas zu benutzen ist, aufgebrochen und verschoben wird, wirkt sich das auch auf das eigene Verhalten aus. Wenn eine fixierte Parkbank weggedreht von der untergehenden Abendsonne aufgestellt ist, kann sich selbstverständlich entgegen der Sitzrichtung mit der Rückenlehne als Armstütze gesetzt werden. In größeren Menschenmassen können Ampeln als Aussichtspunkte dienen. Eine Rampe wird mit der richtigen bunten Absperrung zum Runway. Ein Parkplatz wird mit der bloßen Geste eines aufgespannten Sonnenschirms zum Obststand und ein Gehsteig zur Tribüne. Es liegt eine Vielfalt in den Handlungspotenzialen, die über deren Planung hinausgeht.

⁴¹ Latour, *Technologie ist stabilisierte Gesellschaft*, 371 f.

⁴² Lampugnani, *Bedeutsame Belanglosigkeiten*, 12

⁴³ Whyte, *The Social Life of Small Urban Spaces*, 34 f.

⁴⁴ Löw, *Soziologie der Städte*, 109

⁴⁵ Lueger, *Froschauer, Artefaktanalyse*, 12

	SONNENBADEN		GROSSES GERÄT
<i>28 Sonnenanausrichtung</i>		<i>52 Abwarten</i>	
<i>29 Taubenabstellplatz</i>		<i>53 Platz machen</i>	
	PARKSTREIFENMOBILIAR		RUNWAYS
<i>30 Tafel</i>		<i>54 Einlass</i>	
<i>31 Kanapee</i>		<i>55 Abfahrt</i>	
	VERSORGUNGSOASEN		ÖFFENTLICHE BEDÜRFNISANSTALTEN
<i>32 Hot Dog Käsekrainer</i>		<i>56 Geschlossen</i>	
<i>33 100 Yen Suntory</i>		<i>57 Offen</i>	
	DROHUNGEN		WOHNFORMEN
<i>34 Coming soon</i>		<i>58 Matratzenlager</i>	
<i>35 Freundliche Bitte</i>		<i>59 Balkon</i>	
	TREFFPUNKT CONTAINER		WAS GEHT, WAS NICHT
<i>36 Leonardo DaVinci</i>		<i>60 Verbote</i>	
<i>37 Leonardo Living</i>		<i>61 Gebote</i>	
	UMWIDMUNG		PRIORITÄTEN
<i>38 Stellplatz</i>		<i>62 Ottakring</i>	
<i>39 Sitzplatz</i>		<i>63 Kagurazaka</i>	
	SYSTEMLÖSUNG		ROT HEISST STEHEN
<i>40 Tragstruktur</i>		<i>64 Gehen/Stehen</i>	
<i>41 Fassade</i>		<i>65 Sitzen</i>	
	OBEN UND UNTEN		PARKLÜCKEN
<i>42 Bodenbelag</i>		<i>66 Anlehnen/Entlehnen</i>	
<i>43 Überdachung</i>		<i>67 Mobile Mandarinen</i>	
	FORMEL 1		STREITPUNKT STRASSE
<i>44 Stadttrennstrecke</i>		<i>68 Gehzeug</i>	
<i>45 Siegereppchen</i>		<i>69 Letzte Generation</i>	
	MASSSTÄBE		1010 WIEN
<i>46 Sandkasten</i>		<i>70 Graben 1960</i>	
<i>47 Wanderdüne</i>		<i>71 Graben 2018</i>	
	WEM GEHÖRT DIE STRASSE		1080 WIEN
<i>48 Flaniermeile 4-spurig</i>		<i>72 Albertplatz 1912</i>	
<i>49 Gehsteigtribüne</i>		<i>73 Albertplatz 2024</i>	
	UNBEZAHLTE BILLBOARDS		1020 WIEN
<i>50 Durex</i>		<i>74 Zukunftsvision</i>	
<i>51 Gucci</i>		<i>75 Planung</i>	

02/20



Abb. 19: Sonnenausrichtung. Wien, 2023



Abb. 20: Taubenabstellplatz. Würzburg, 2023

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.

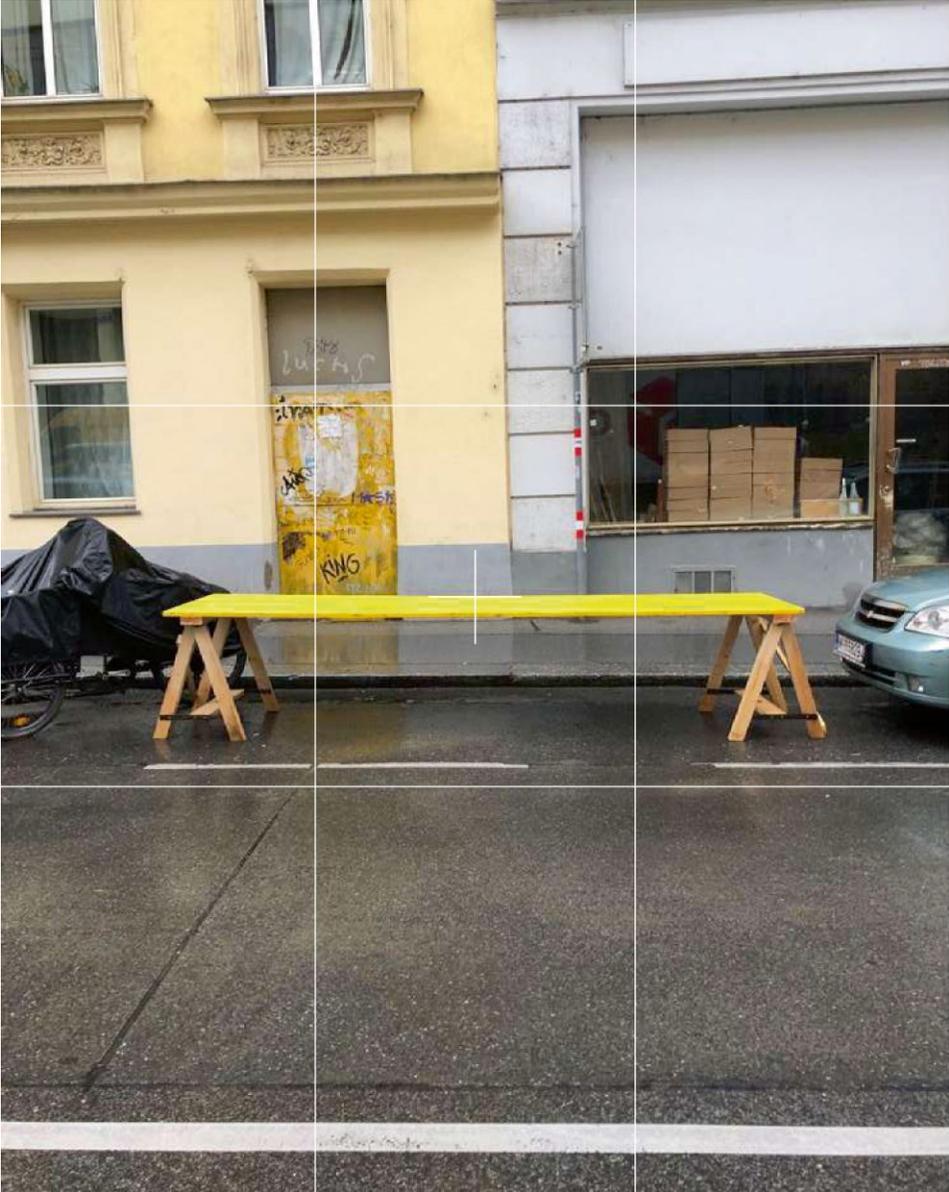


Abb. 21: Tafel. Wien, 2023



Abb. 22: Kanapee. Wien, 2023

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.



Abb. 23: Hot Dog Käsekrainer. Wien, 2023

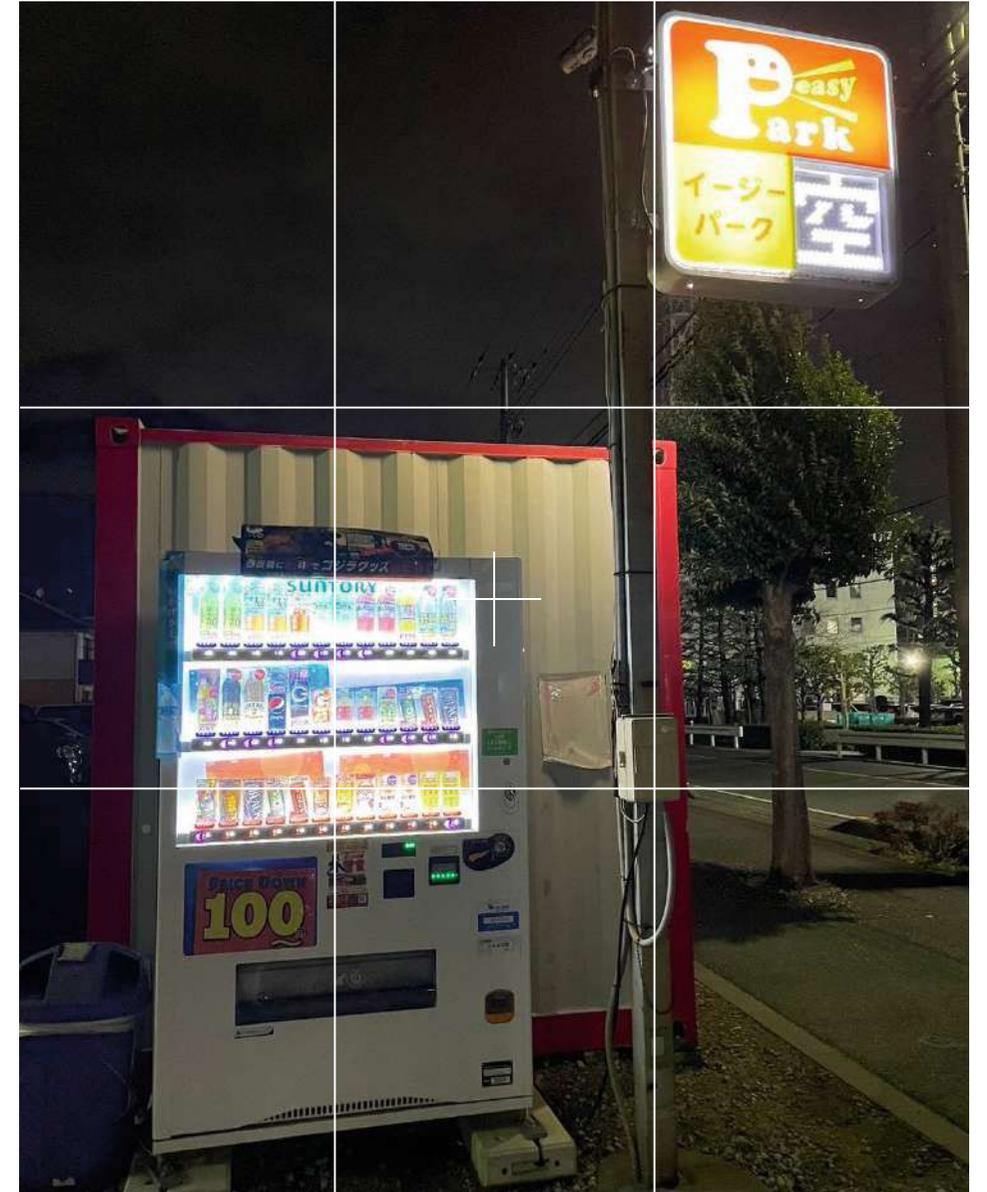


Abb. 24: 100 Yen Suntory. Wien, 2023

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.



Abb. 25: Coming soon. Wien, 2021



Abb. 26: Freundliche Bitte. Wien, 2022

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.

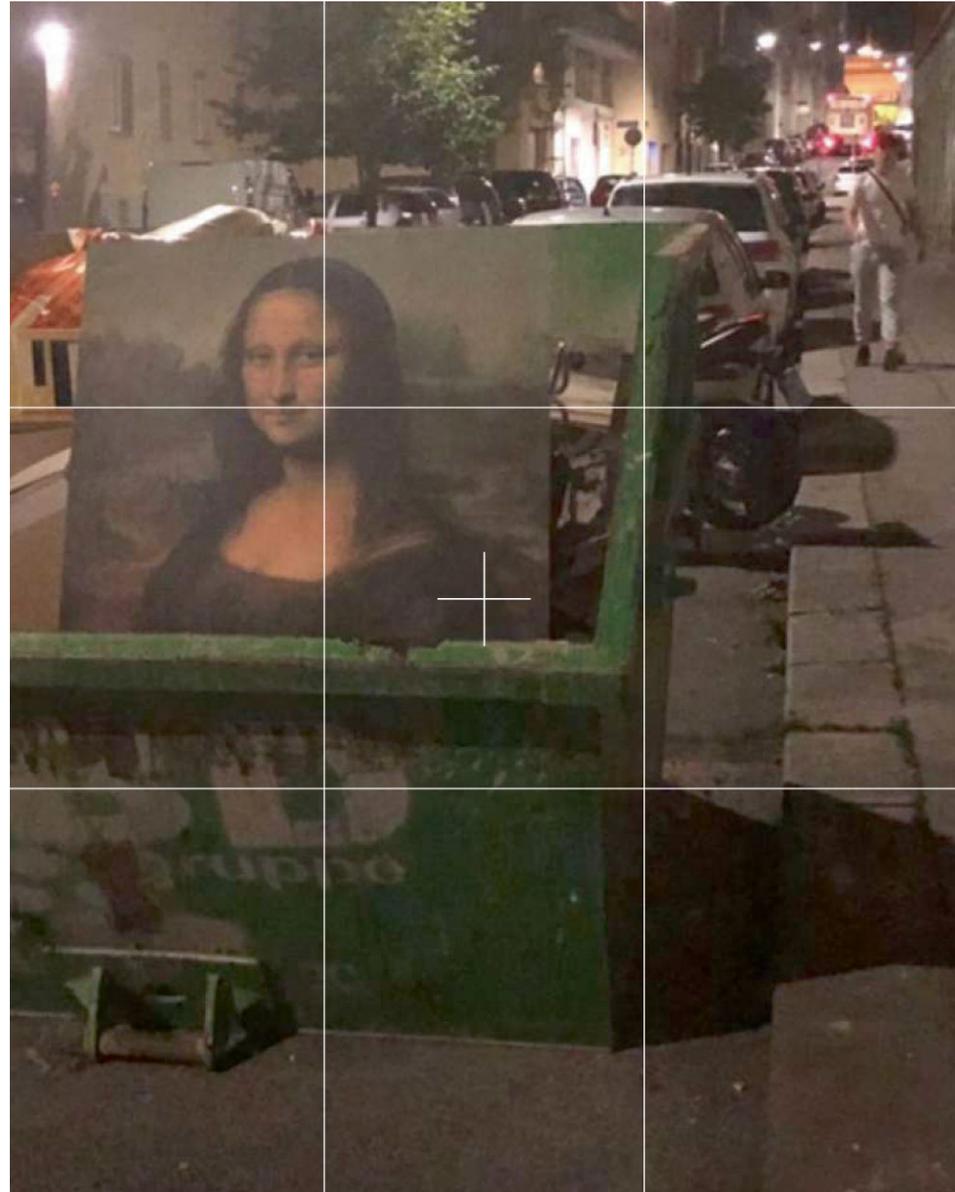


Abb. 27: Leonardo DaVinci. Wien, 2022



Abb. 28: Leonardo Living. Wien, 2022

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.



Abb. 29: Stellplatz. Wien, 2023



Abb. 30: Sitzplatz. Wien, 2023

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.



Abb. 31: Tragstruktur. Wien, 2023



Abb. 32: Fassade. Wien, 2023

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.



Abb. 33: Zebra 01. Tokyo, 2023



Abb. 34: Zebra 02. Wien, 2023

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.

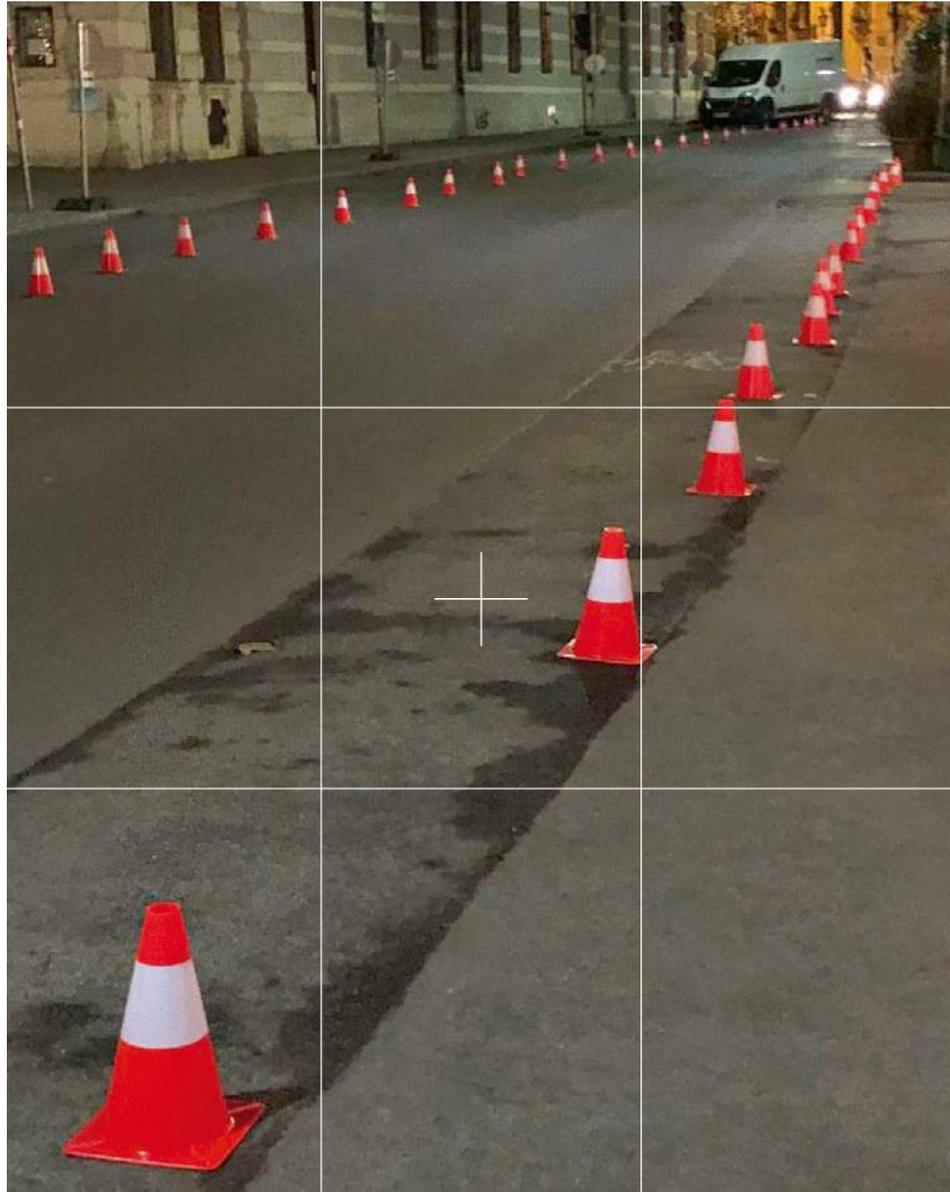


Abb. 35: Stadttrennstrecke. Tokyo, 2023

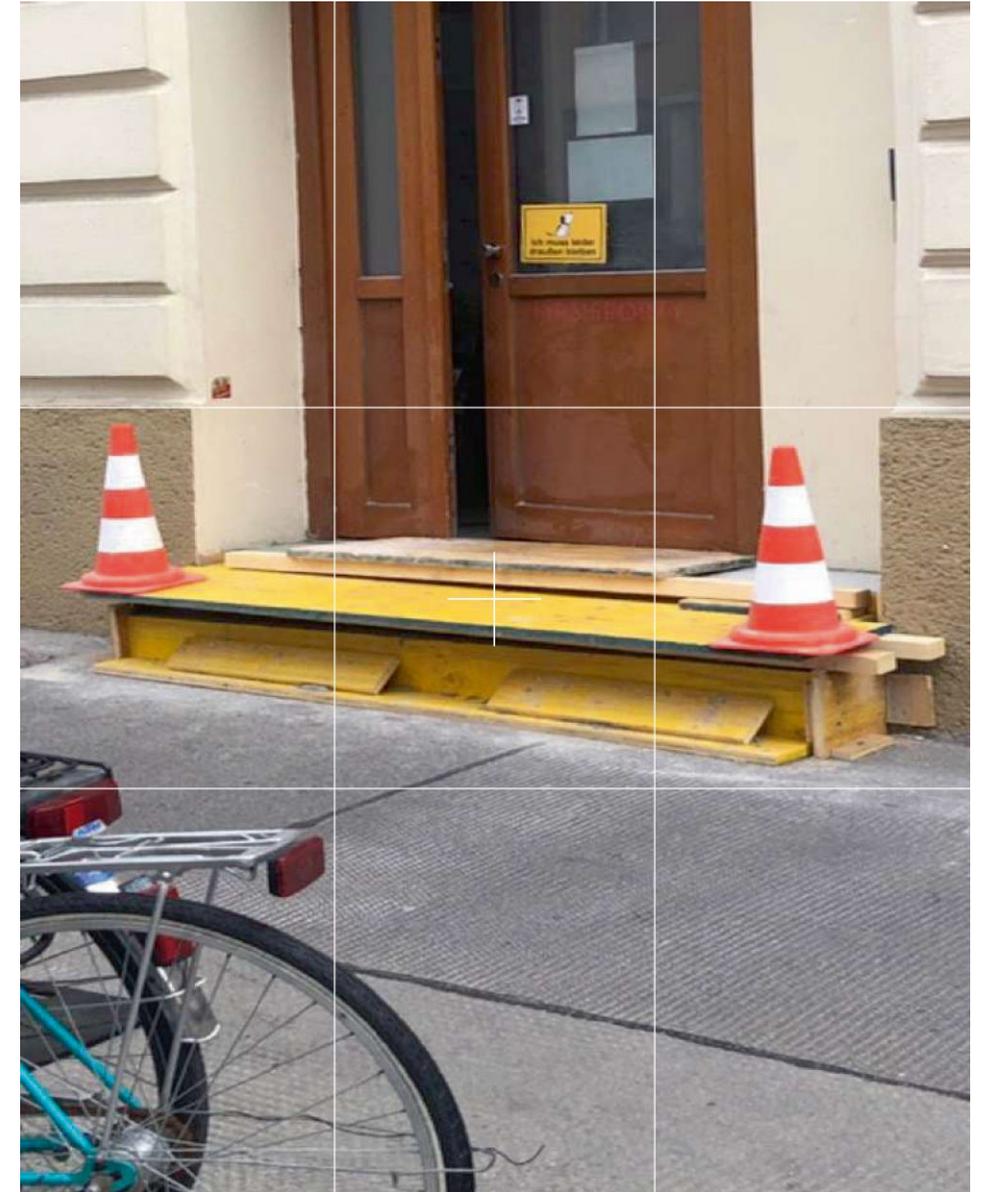


Abb. 36: Siegertreppchen. Wien, 2023

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.



Abb. 37: Sandkasten. Wien 2024



Abb. 38: Wanderdüne. Wien, 2022

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.

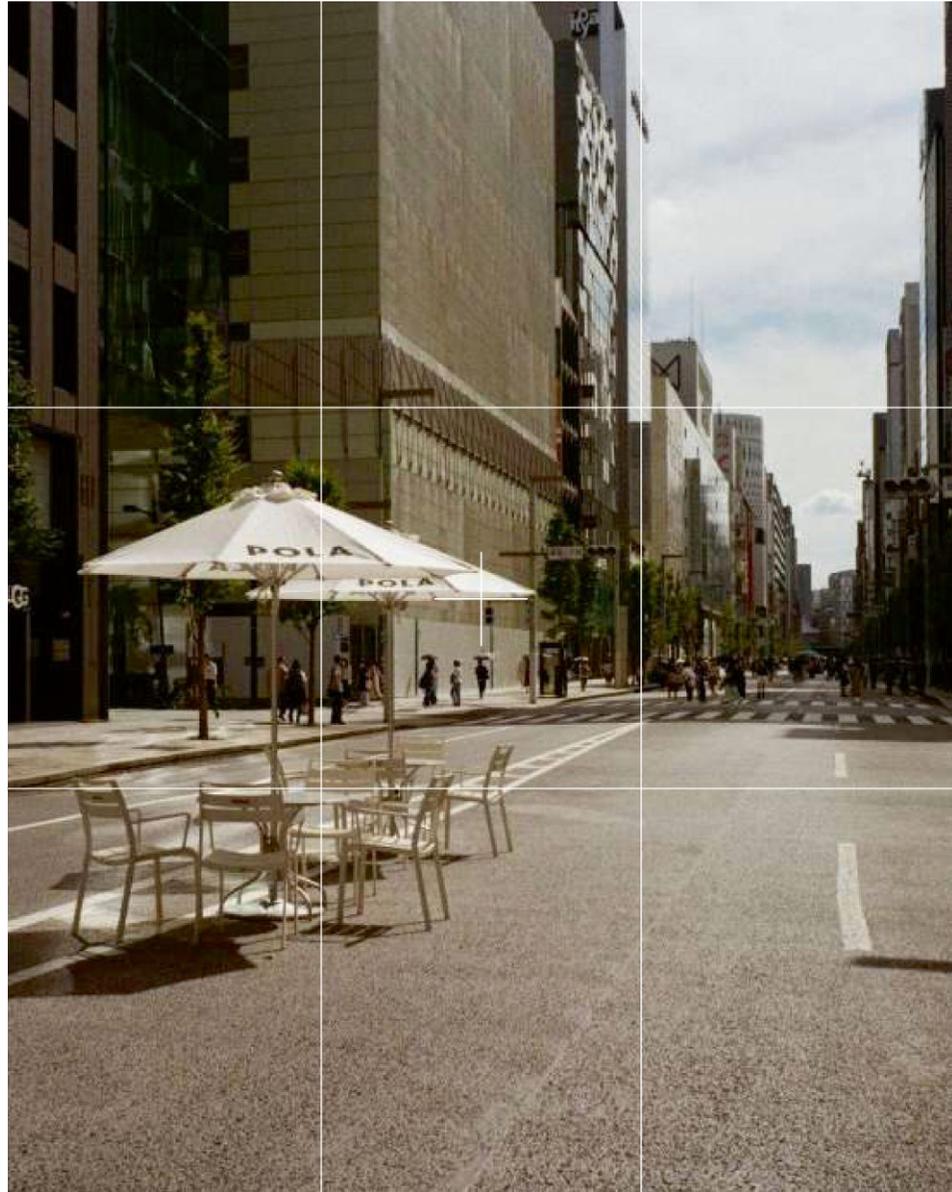


Abb. 39: Flaniermeile 4-spurig. Tokyo, 2023



Abb. 40: Gehsteigtribüne. Tokyo, 2023

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.



Abb. 41: Durex. Palermo, 2022



Abb. 42: Gucci. Wien, 2022

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.

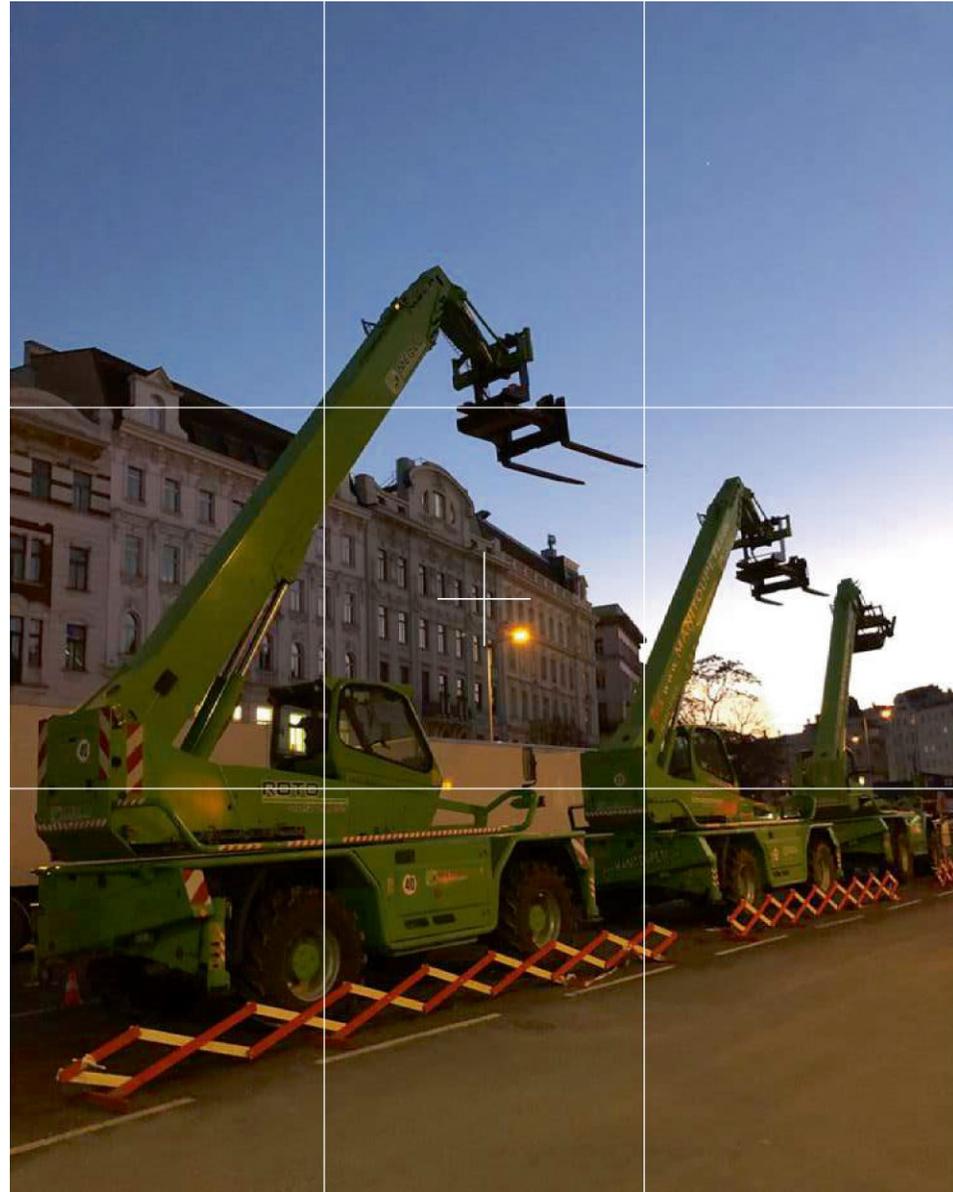


Abb. 43: Abwarten. Wien, 2023

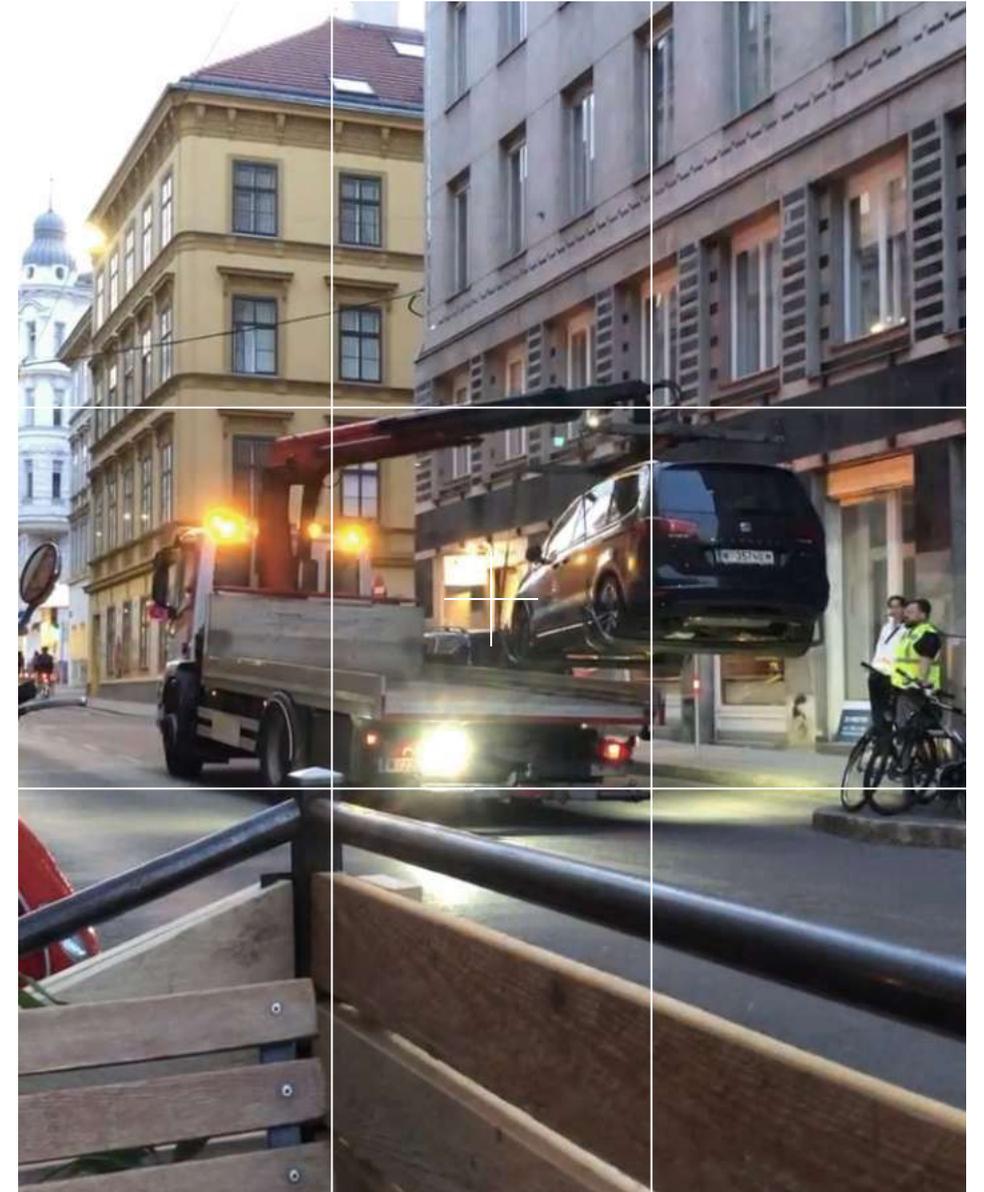


Abb. 44: Platz machen. Wien, 2023

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.

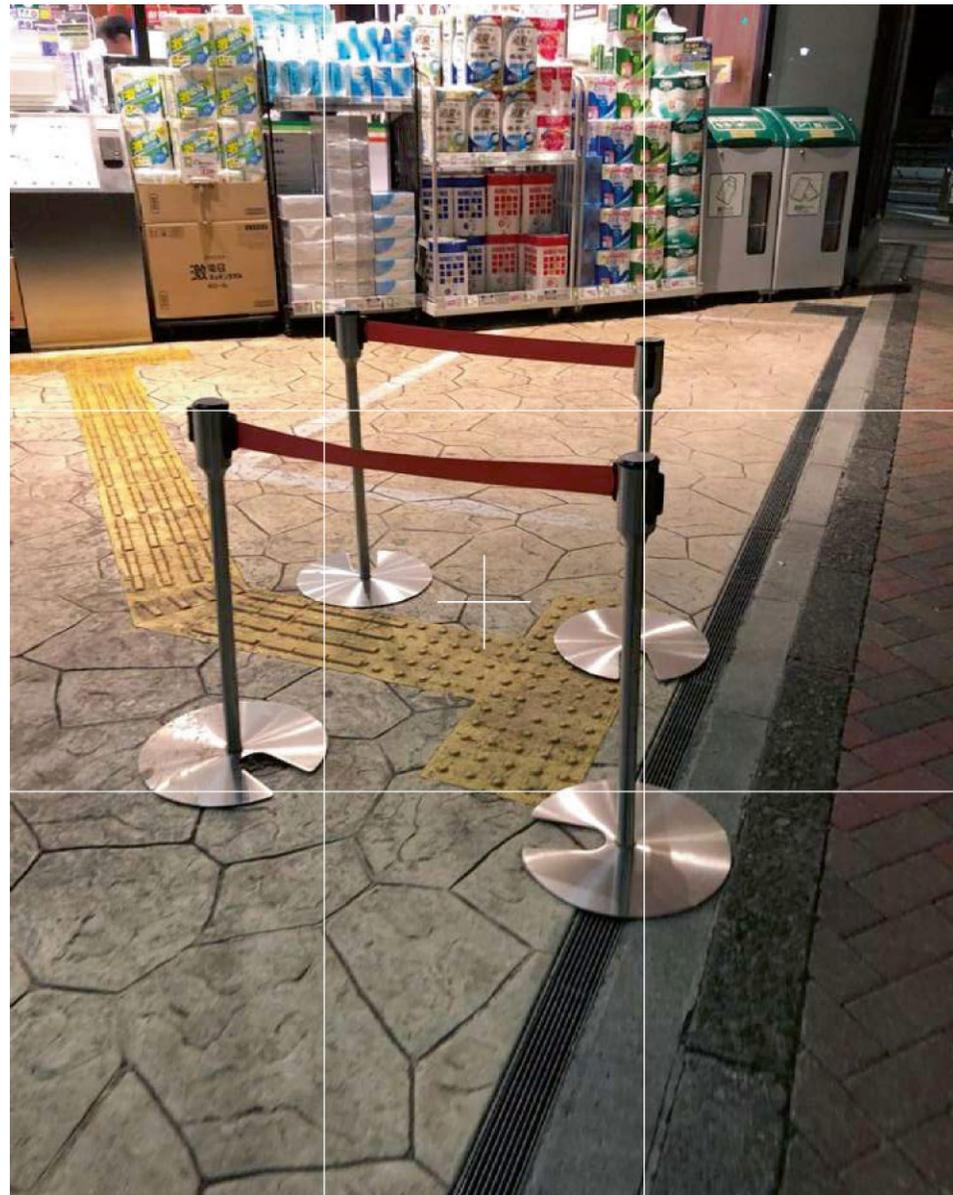


Abb. 45: Einlass. Tokyo, 2023

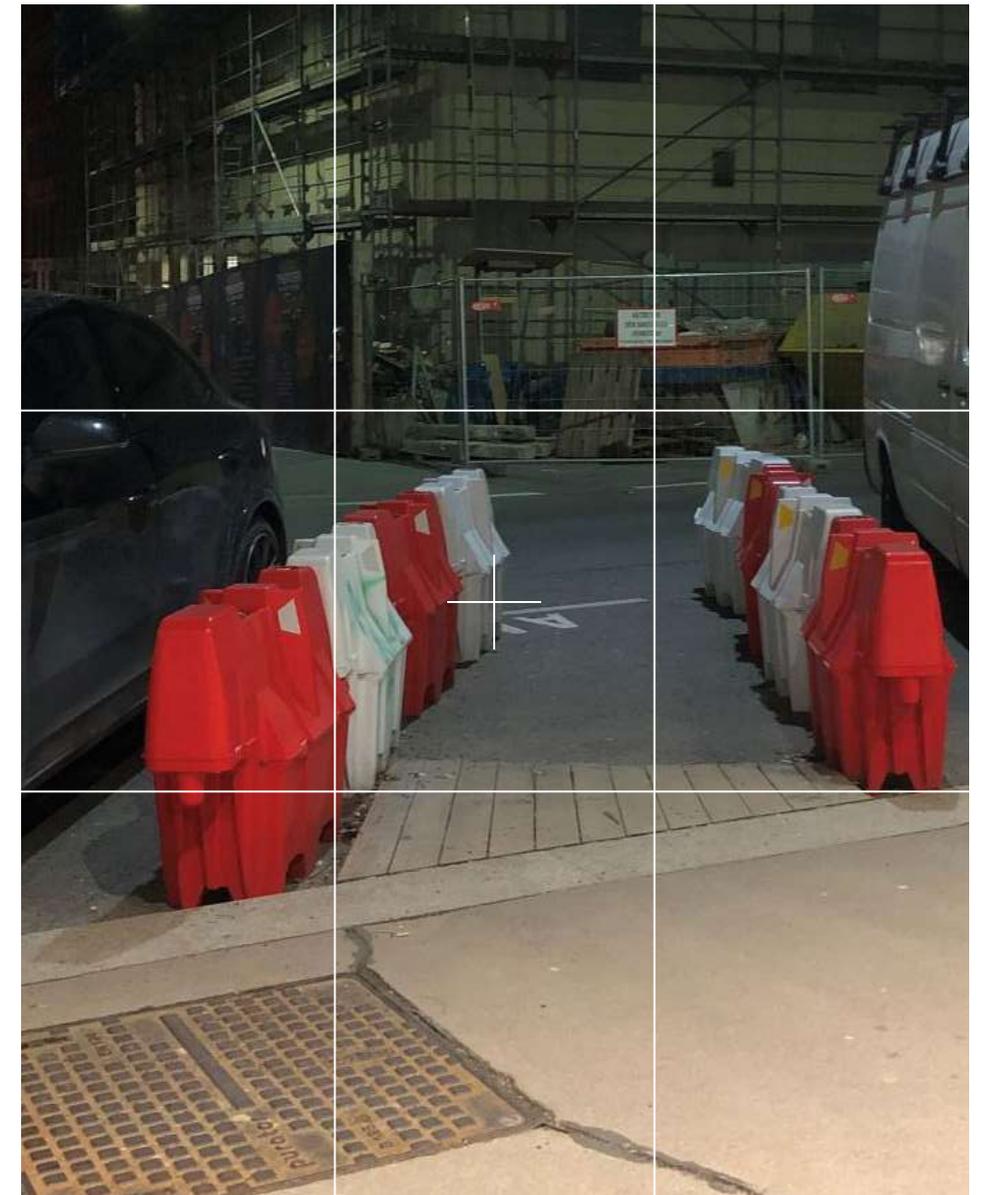


Abb. 46: Abfahrt. Wien, 2024

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.



Abb. 47: Geschlossen. Wien, 2024

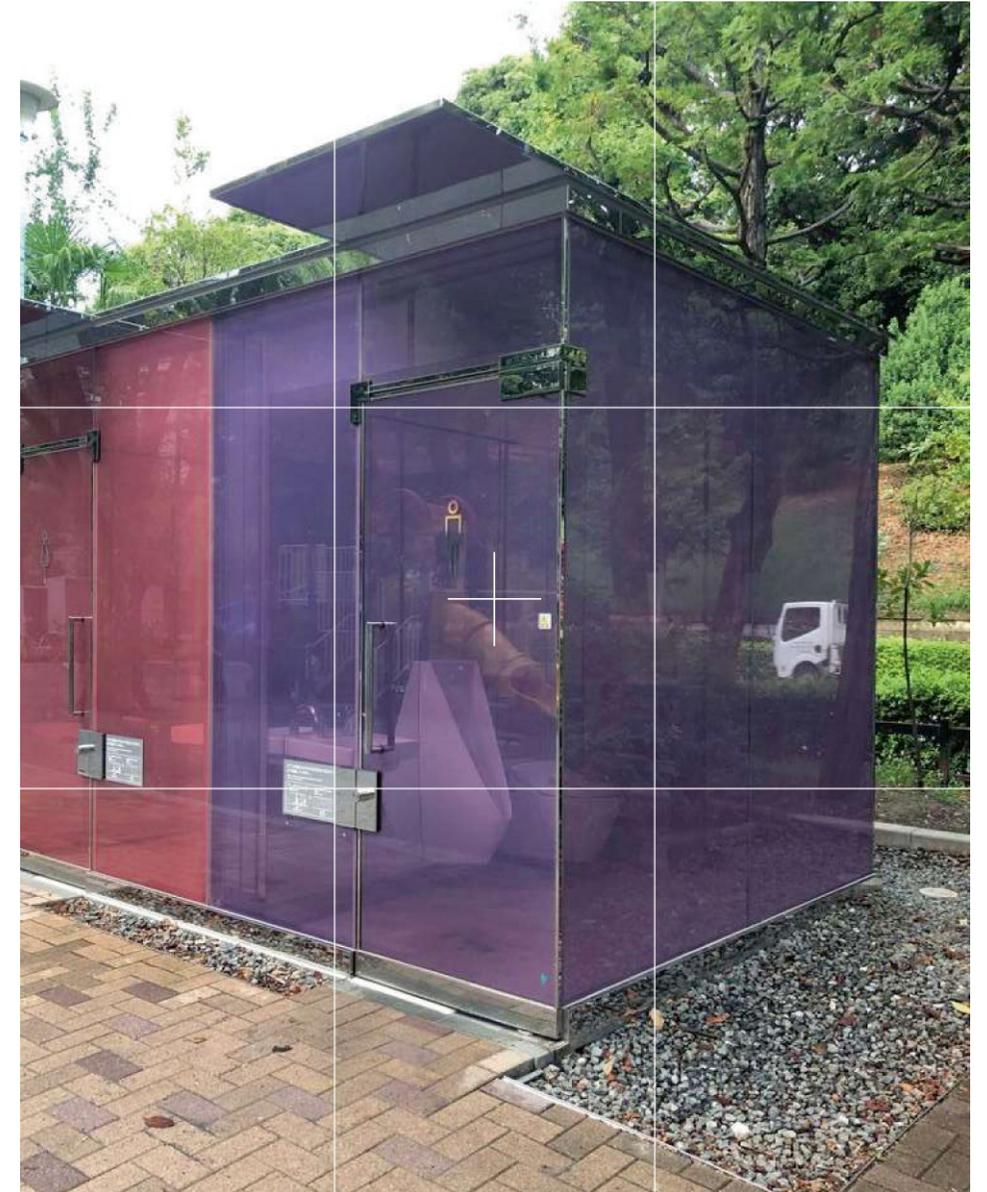


Abb. 48: Offen. Tokyo, 2023

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.

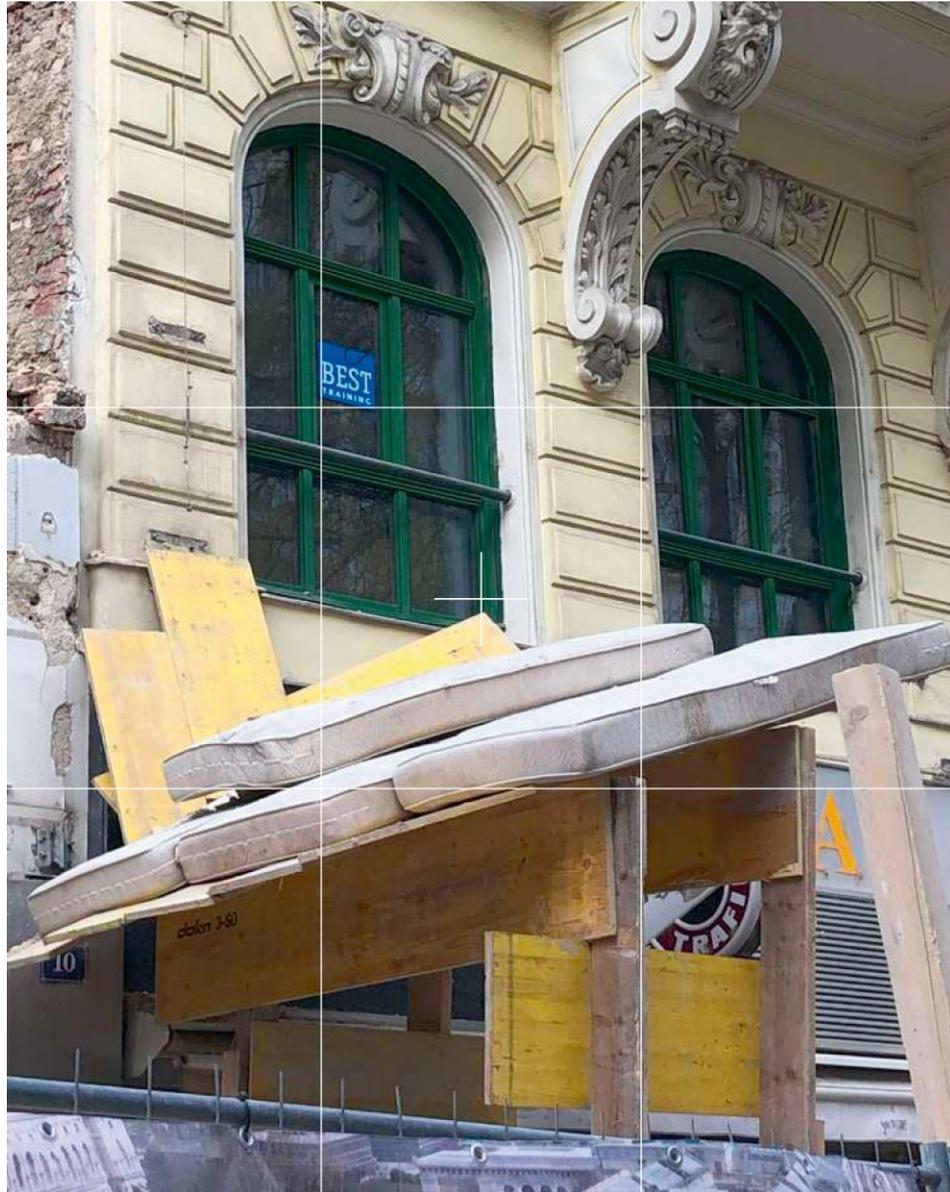


Abb. 49a: Matratzenlager. Wien, 2023



Abb. 49b: Balkon. Wien, 2023

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.



Abb. 50a: Verbote. Wien, 2024

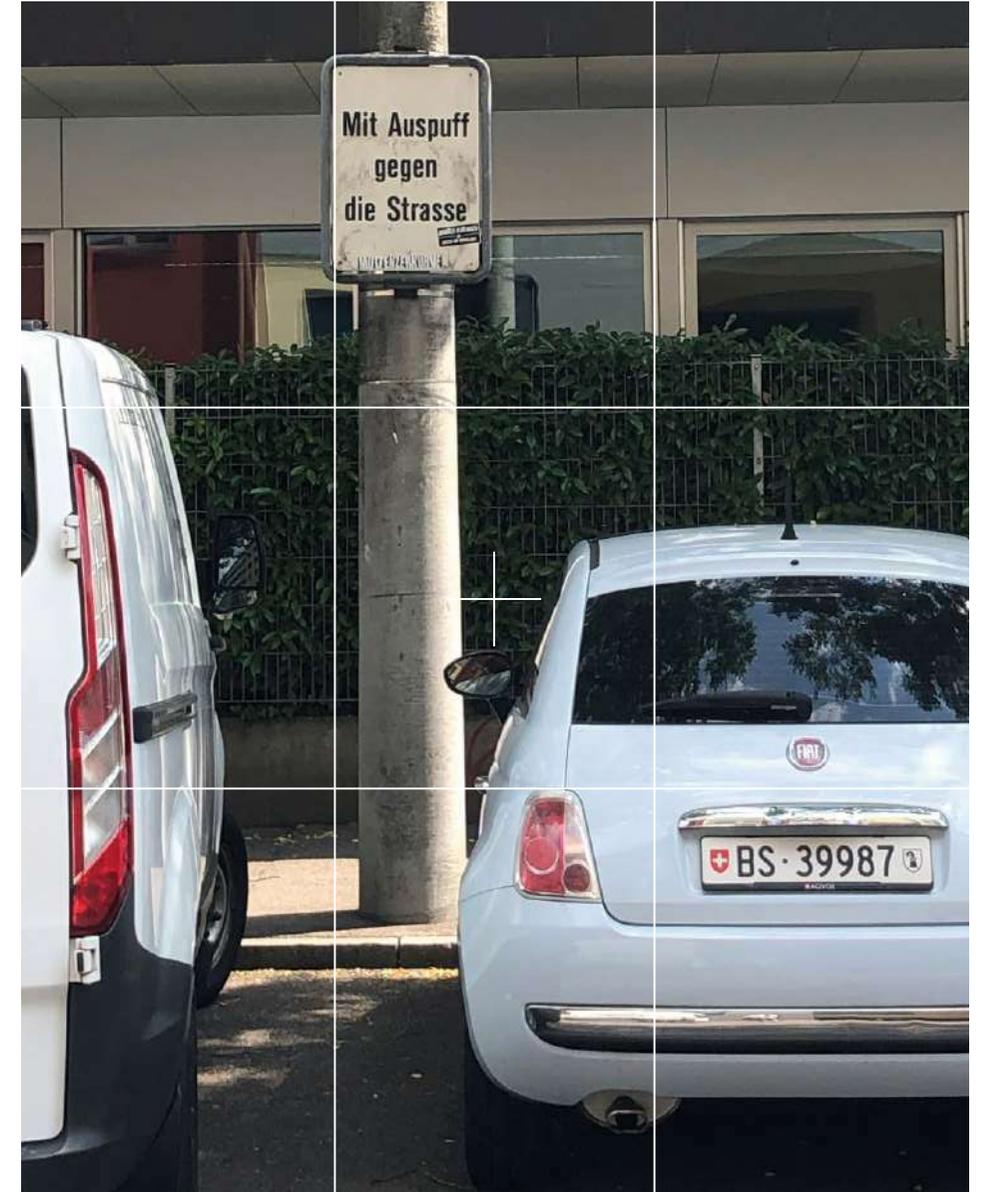


Abb. 50b: Gebote. Basel, 2023

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.



Abb. 51: Ottakring. Wien, 2024

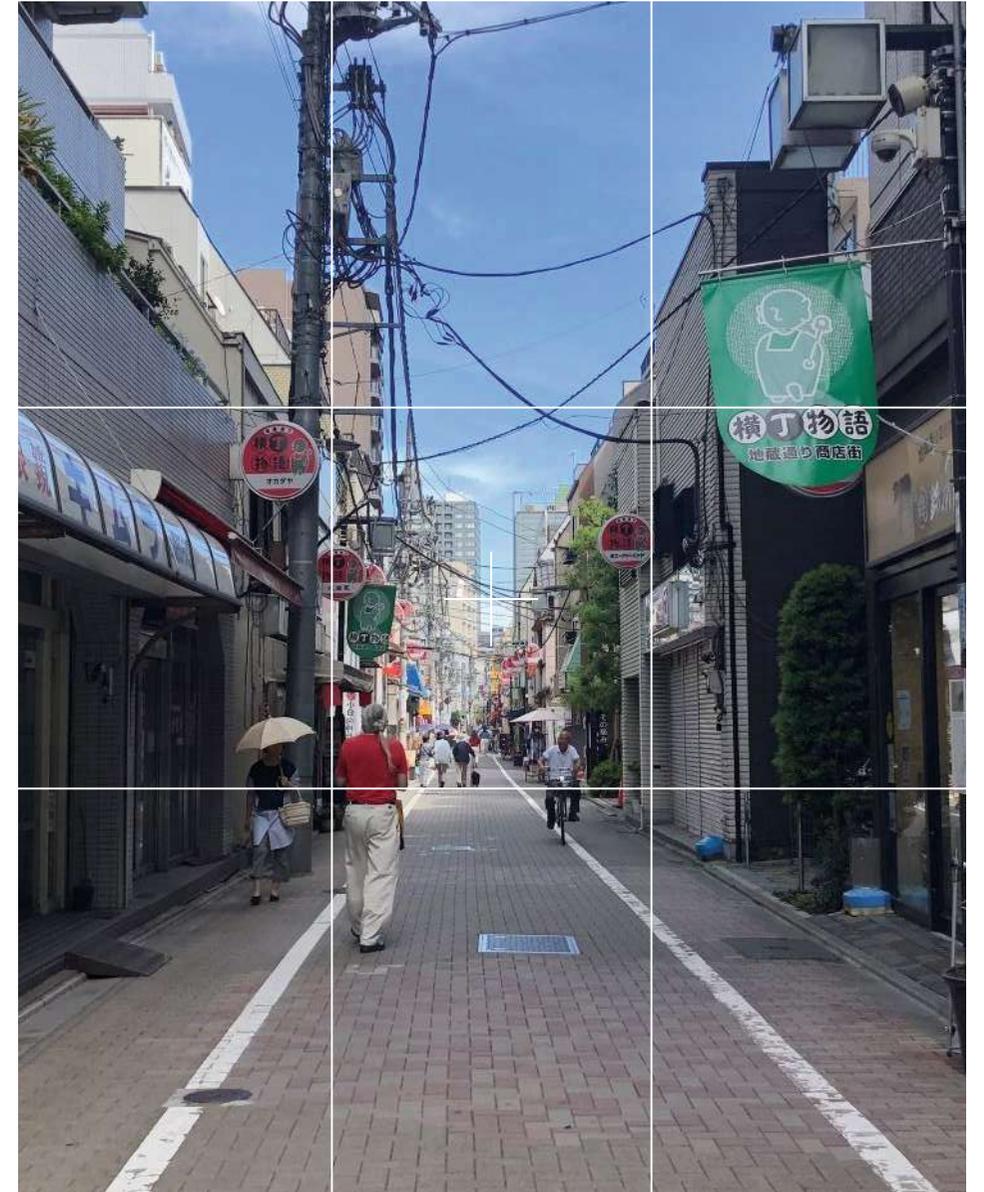


Abb. 52: Kagurazaka. Tokyo, 2023

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.



Abb. 53: Gehen/Stehen. Tokyo, 2023

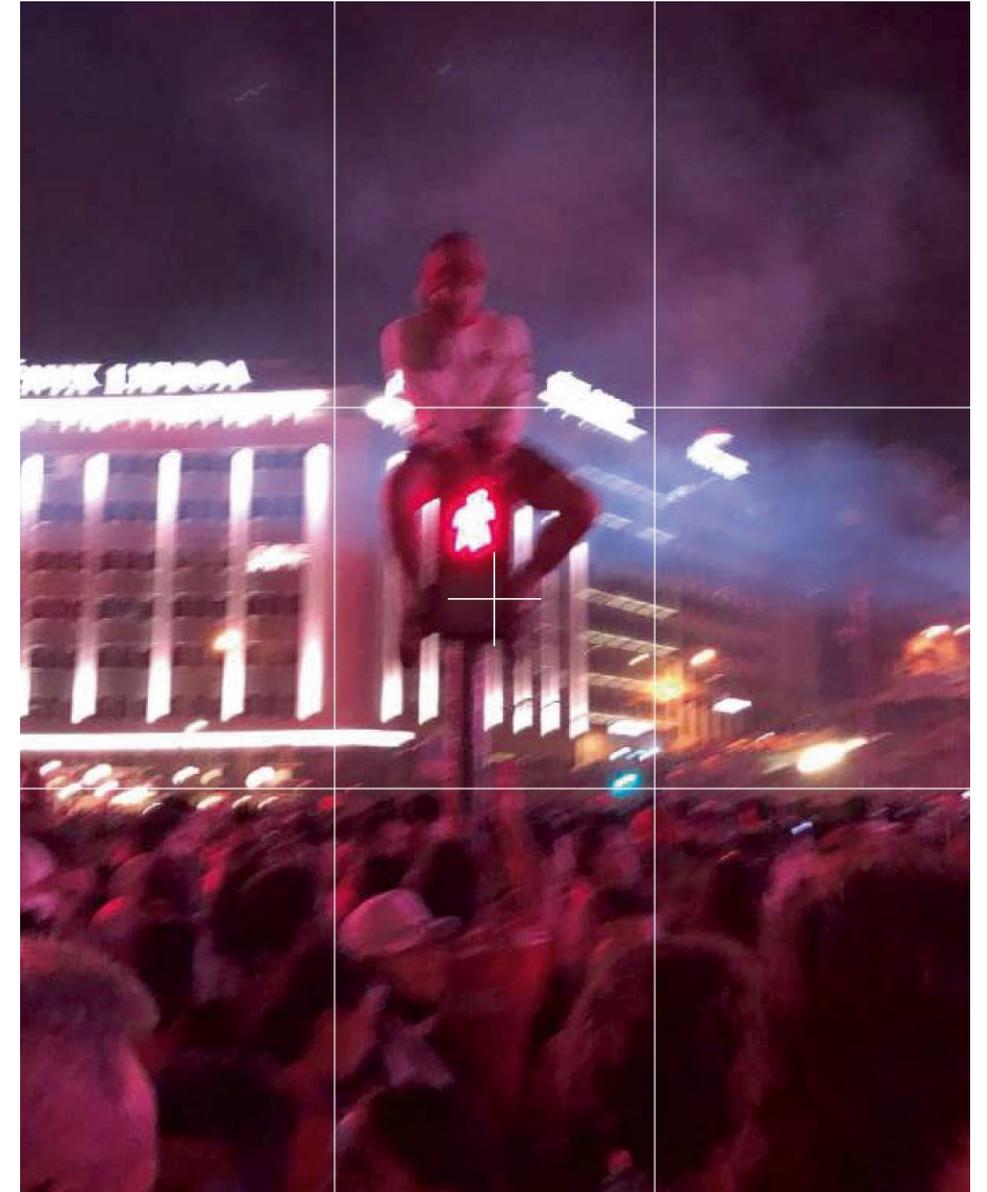


Abb. 54: Sitzen. Lissabon, 2023

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.



Abb. 55: Anleihen/Entleihen. Paris

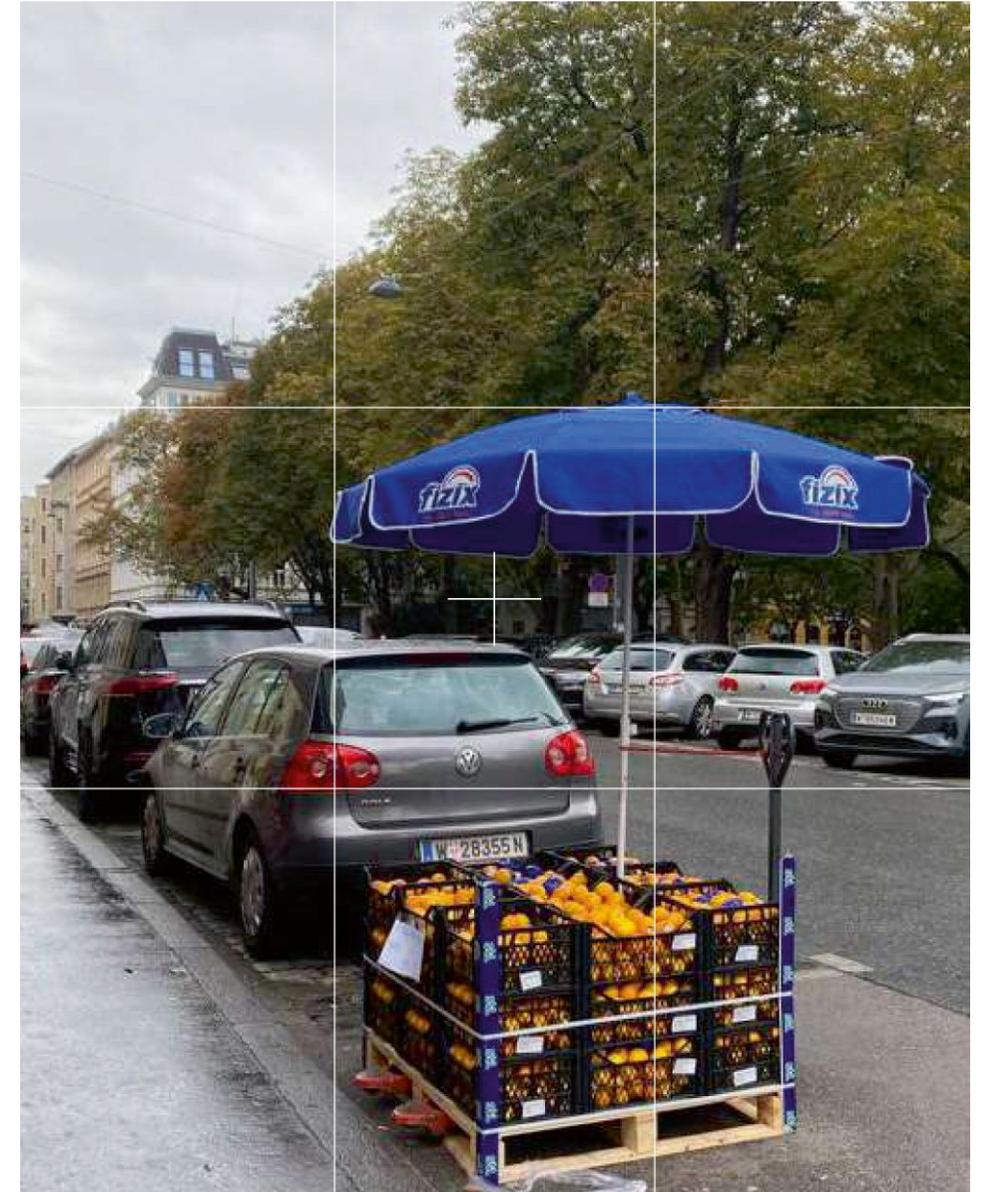


Abb. 56: Mobile Mandarinen. Wien, 2023

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.



Abb. 57: Gehzeug. Wien, 1975



Abb. 58: Letzte Generation. Wien, 2023

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.



Abb. 59: Graben 1960. Wien, 1960



Abb. 60: Graben 2018. Wien, 2018

023



Abb. 61: Albertplatz 1912. Wien, 1912



Abb. 62: Albertplatz 2024. Wien, 2024

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.



Abb. 63: Zukunftsvision. Wien, 1910

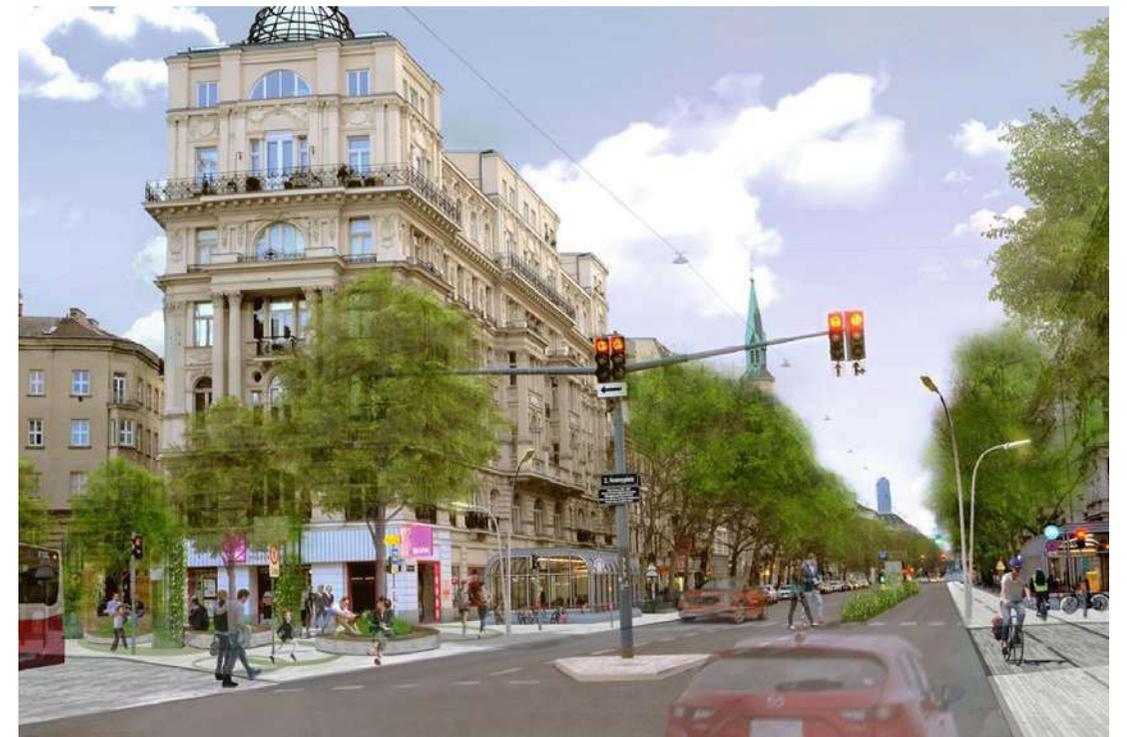
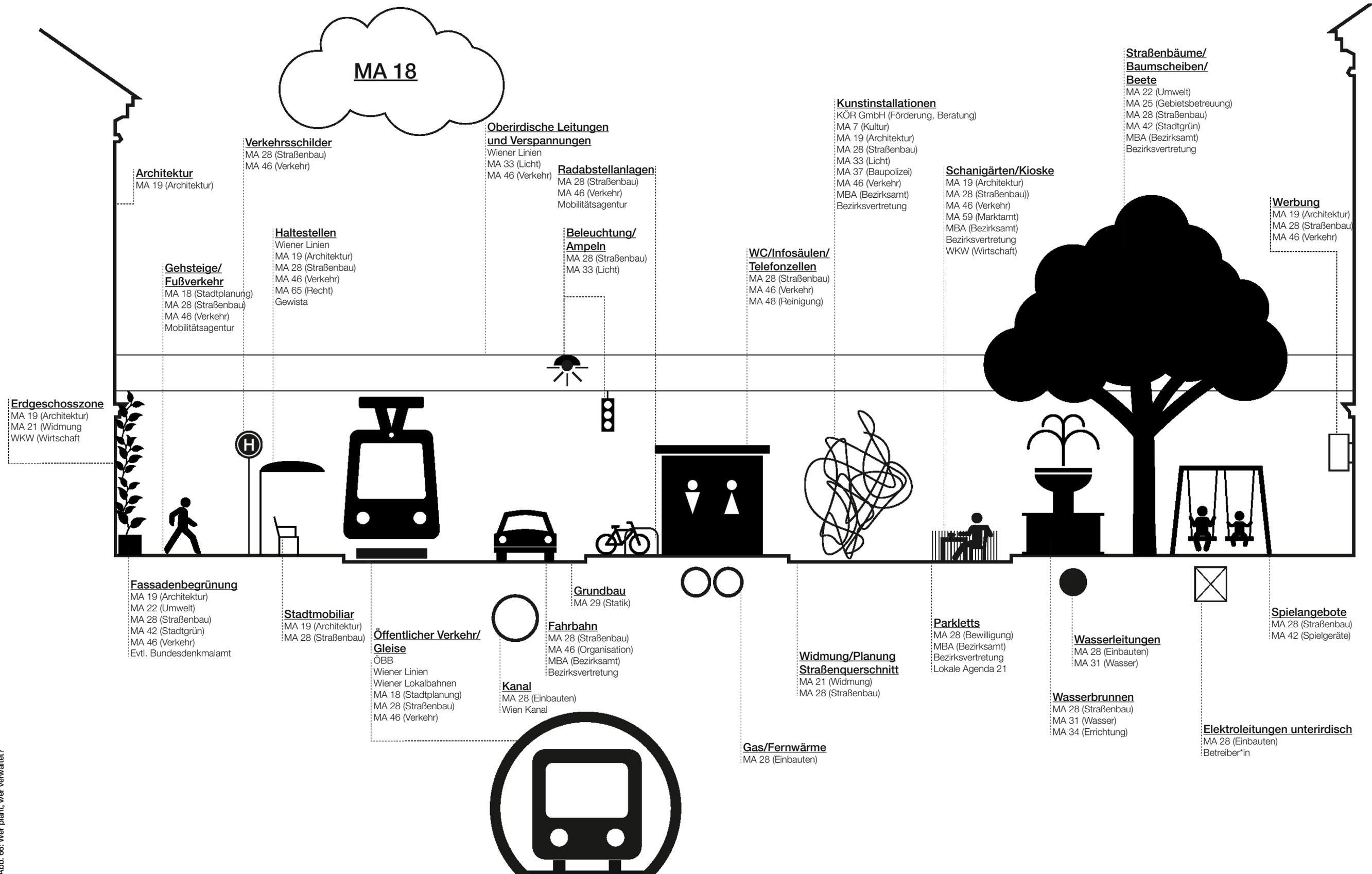


Abb. 64: Planung. Wien, 2020

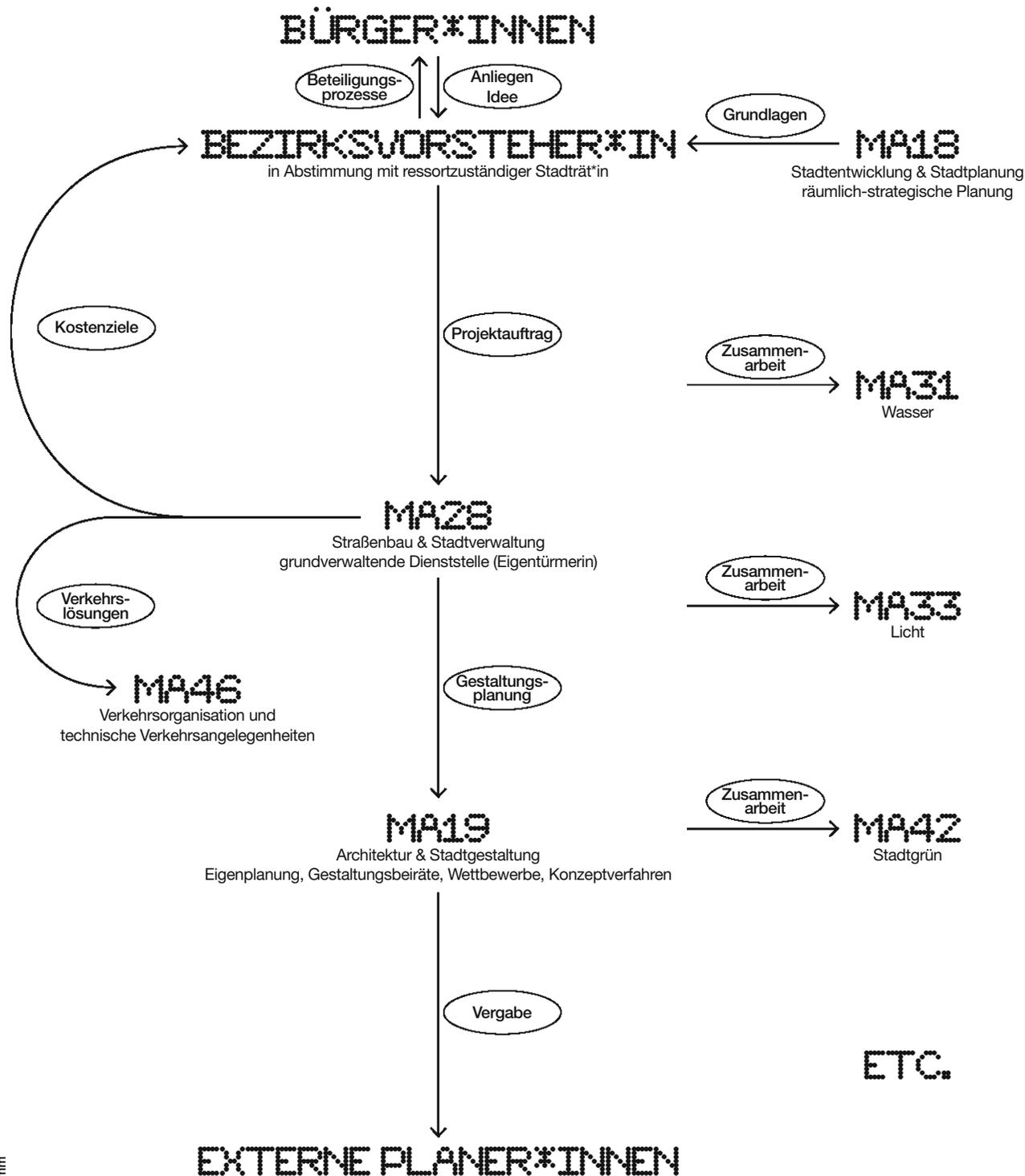
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



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.



Einflussnahme, in Form von interventiver und interaktiver Gestaltung der Stadt und ihrer öffentlichen Räume erfolgt in der Regel beiläufig aus einer Alltagssituation heraus, weshalb dafür auch kein Antrag bei der Bezirksvorstehung eingereicht, sondern eine intuitive Entscheidung getroffen wird. Wer ist allerdings auf Verwaltungsebene zuständig, wenn es um die Einbringung an der Gestaltung des öffentlichen Raums geht? Wer redet mit wem, um ein Anliegen umzusetzen? Wie kann auf die urbane Raumproduktion Einfluss genommen werden?

Einige der Abbildung aus dem vorherigen Kapitel *Katalysatoren* zeigen eine abweichende Interaktion mit dem öffentlichen Raum und suggerieren das Bestreben danach, Einfluss darauf zu nehmen. Darin wird eine Veränderung des Ist-Zustands provoziert, wodurch eine Ermächtigung über die Gegebenheiten stattfindet. Die aktive Teilnahme an der Konstitution des Raums und das Einbringen der eigenen Persönlichkeit in ihn fördern das Identifikationspotenzial mit der Stadt und ihrem öffentlichen Raum.

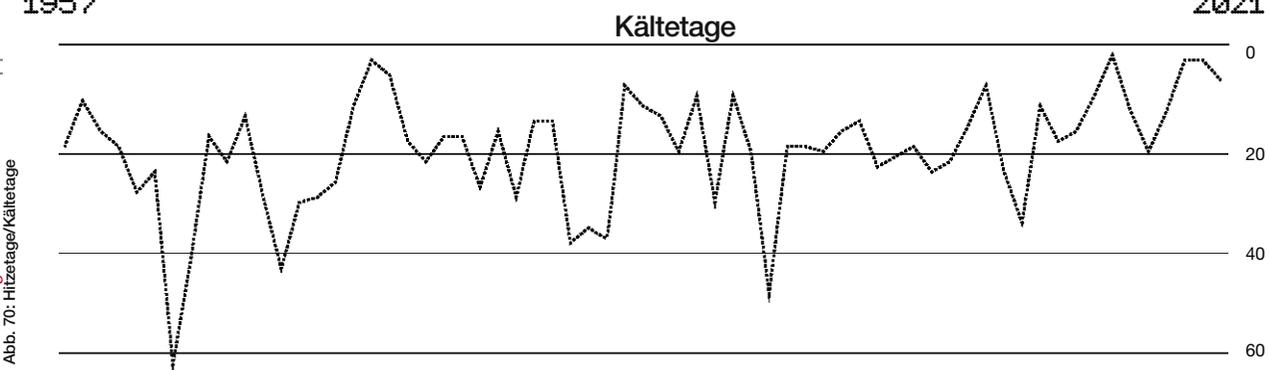
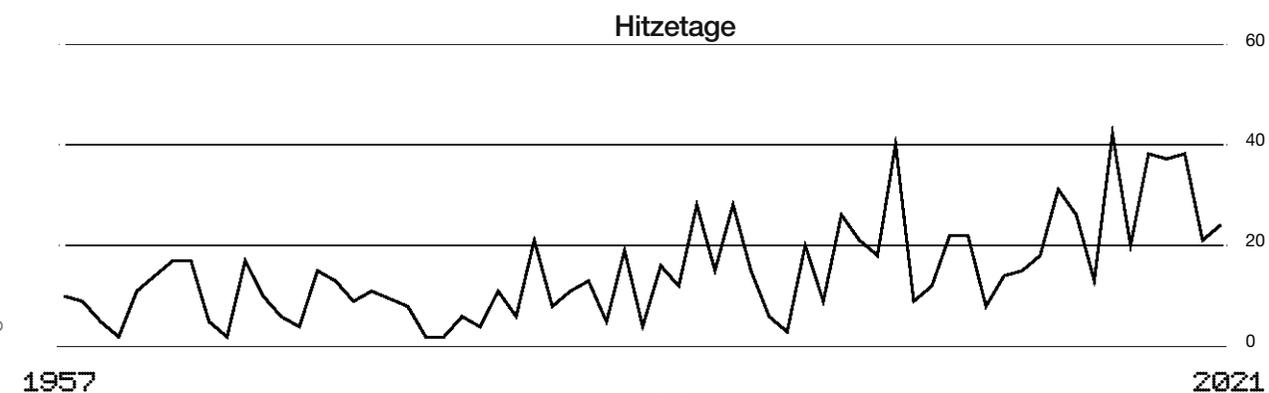
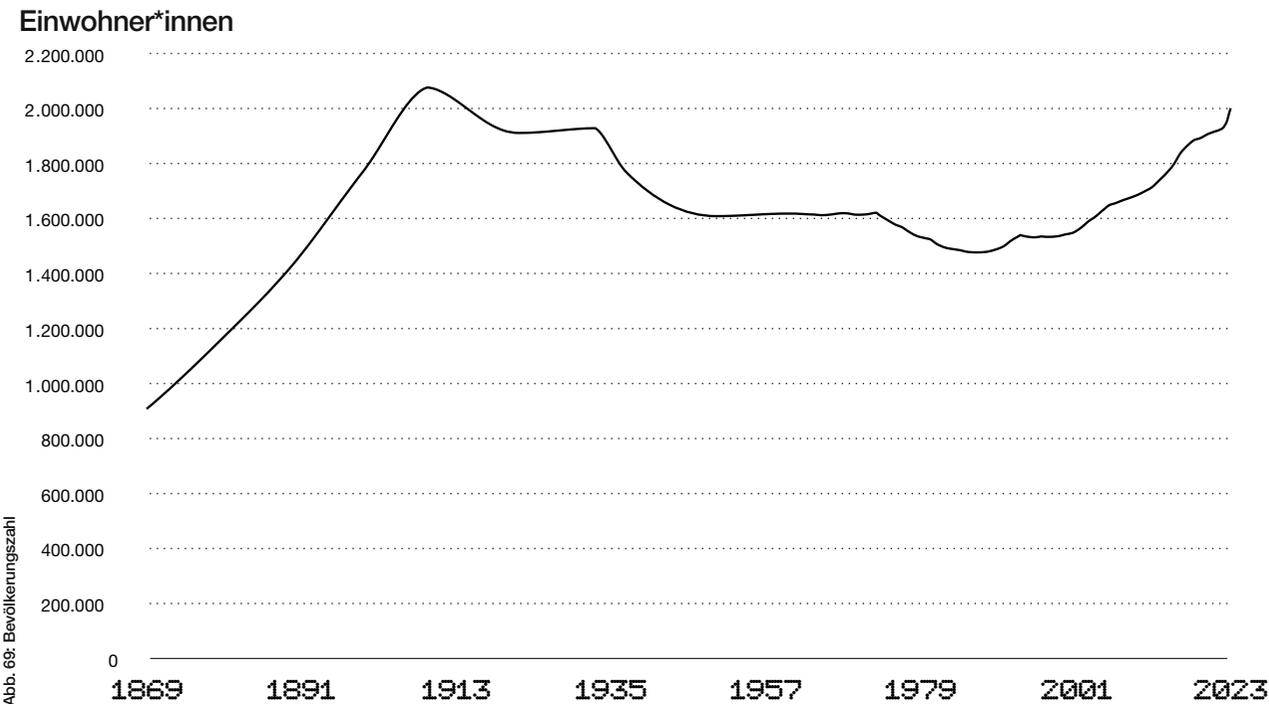
Die Einflussnahme geschieht in den meisten Fällen jedoch beiläufig aus einer alltäglichen Situation heraus und da es sich in der Regel auch um keine geplante künstlerische oder aktivistische Intervention handelt, wurde dafür auch kein Antrag bei der Bezirksvorstehung eingereicht, sondern eine intuitive Entscheidung getroffen.

Wenn das Vorhaben allerdings die spontane Handlung übersteigt und zu einem Projekt wird, das mehrere Beteiligte betrifft und ein größeres Ausmaß hat als das Versetzen einer Parkbank, an wen wendet sich eine Bürger*in dann? Angenommen ein Individuum oder eine Gruppe von Bürger*innen interessiert sich für die Installation eines Sandkastens samt Schaukel auf einer Restfläche vor der Hauseingangstür und möchte dieses Anliegen voranbringen.

Wer ist für so einen Fall die Ansprechstelle? Wer wird im folgenden Projektverlauf eingeschaltet und wer muss mit wem zusammenarbeiten? Diese Fragen habe ich der Diplomingenieurin Nina Moser von der MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung, die bei Planungen im öffentlichen Raum verantwortlich ist, gestellt:

Dlin Nina Moser:
 „Projekte werden je nach Erfordernis mit den diversen Dienststellen abgestimmt, deren jeweiligen Zuständigkeiten in der Geschäftsteilung der Stadt Wien festgelegt sind. Sie können als Bürger*in mit Ihrem Anliegen/Idee an politische Entscheidungsträger*innen herantreten (üblicherweise Bezirksvorsteher*innen, seltener amtsführende Stadträtin). Wird dieses Anliegen aufgegriffen ergeht ein Projektauftrag an die Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau (MA 28). Die MA 28 klärt die Zielsetzungen (insbesondere Verkehrslösung und Kostenziele) mit Bezirksvorstehung, Abteilung Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (MA 46), Abteilung Architektur und Stadtgestaltung (MA 19) etc. Bei Gestaltungspotential beauftragt die MA 28 die MA 19 mit der Gestaltungsplanung. Die MA 19 wickelt dies in Eigenplanung ab oder startet einen Vergabeprozess an externe Planer*innen. Sämtliche weiteren betroffenen Dienststellen (s. Darstellung Fachkonzept) und politische Entscheidungsträger*innen werden in verschiedenen Projektphasen von MA 28 bzw. MA 19 hinzugezogen (in formalisierten Kommissionen, Projektbesprechungen). Seitens Politik können Bürger*innen-Informationsveranstaltungen oder Bürger*innen-Beteiligungsprozesse initiiert werden (vor, während Planung oder vor Bau).“⁴⁶

⁴⁶ Moser (11.01.2024), schriftliche Auskunft via E-Mail



Im weiteren Verlauf dieser Arbeit liegt der Fokus der Beobachtungen auf Wien und seinen öffentlichen Räumen, um die Alltäglichkeit des Lebens der Einzelnen an einem konkreten Ort zu veranschaulichen, in einen Kontext zu setzen und mit stadtmäßlichen Daten zu vergleichen, die Rückschlüsse von individuellen Erfahrungen auf die Gesamtheit der Bevölkerung zu lassen.

Nach mehr als 100 Jahren hat die Bevölkerungszahl der Stadt wieder die Marke von 2 Millionen überschritten⁴⁷, was den Druck auf die Verfügbarkeit öffentlichen Raums erhöht. Im Folgenden werden daher Daten zur Bevölkerungsdichte der Stadt aufgeführt und verglichen, um herauszufinden, in welchen Gebieten in Wien die Menschen besonders dicht beieinander leben. Zusätzlich werden Temperaturdaten analysiert, um festzustellen, ob es einen Zusammenhang zwischen stark besiedelten Gebieten und hohen Temperaturen gibt.

Im nächsten Schritt wird die Verteilung der Flächen in Wien untersucht. Obwohl die Stadt knapp 50% Grün- und Gewässerflächen aufweist⁴⁸, bedeutet das nicht zwangsläufig, dass alle Flächen für alle gleichermaßen zugänglich sind. Insbesondere der Wienerwald und der Prater mit der Donau tragen wesentlich zu diesem Wert bei, sind jedoch nicht Bestandteil des täglichen Lebens vieler Bewohner*innen, da es sich hier primär um Erholungsbereiche und damit um Orte für optionale Aktivitäten handelt. Es sind die Verkehrsflächen, die tagtäglich auf notwendigen und optionalen Wegen durchquert werden. Diese gehören ebenfalls zum öffentlichen Raum und prägen das Stadtbild durch ihre intensive Nutzung maßgeblich.

Wie bewegen sich die Menschen in Wien fort? Es werden Daten zum *Modalsplit* präsentiert, die die Verteilung der Verkehrsmittel für alltägliche Wege zeigen. Um die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs zu untersuchen, werden Zahlen zum Motorisierungsgrad angeführt, der die Verteilung der PKWs auf die Bevölkerung und die Bezirke

im Verhältnis zur Effizienz und Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs darlegt.

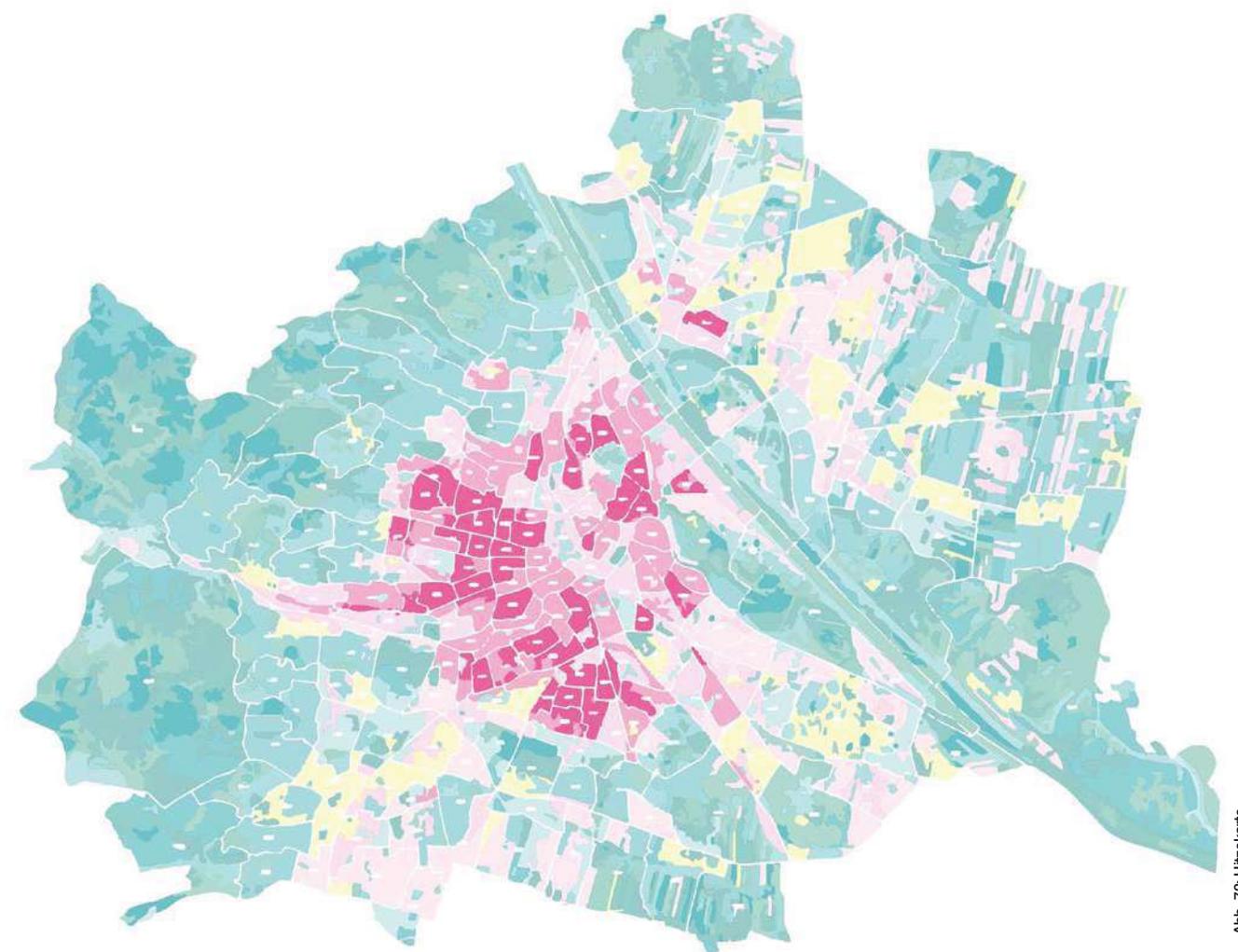
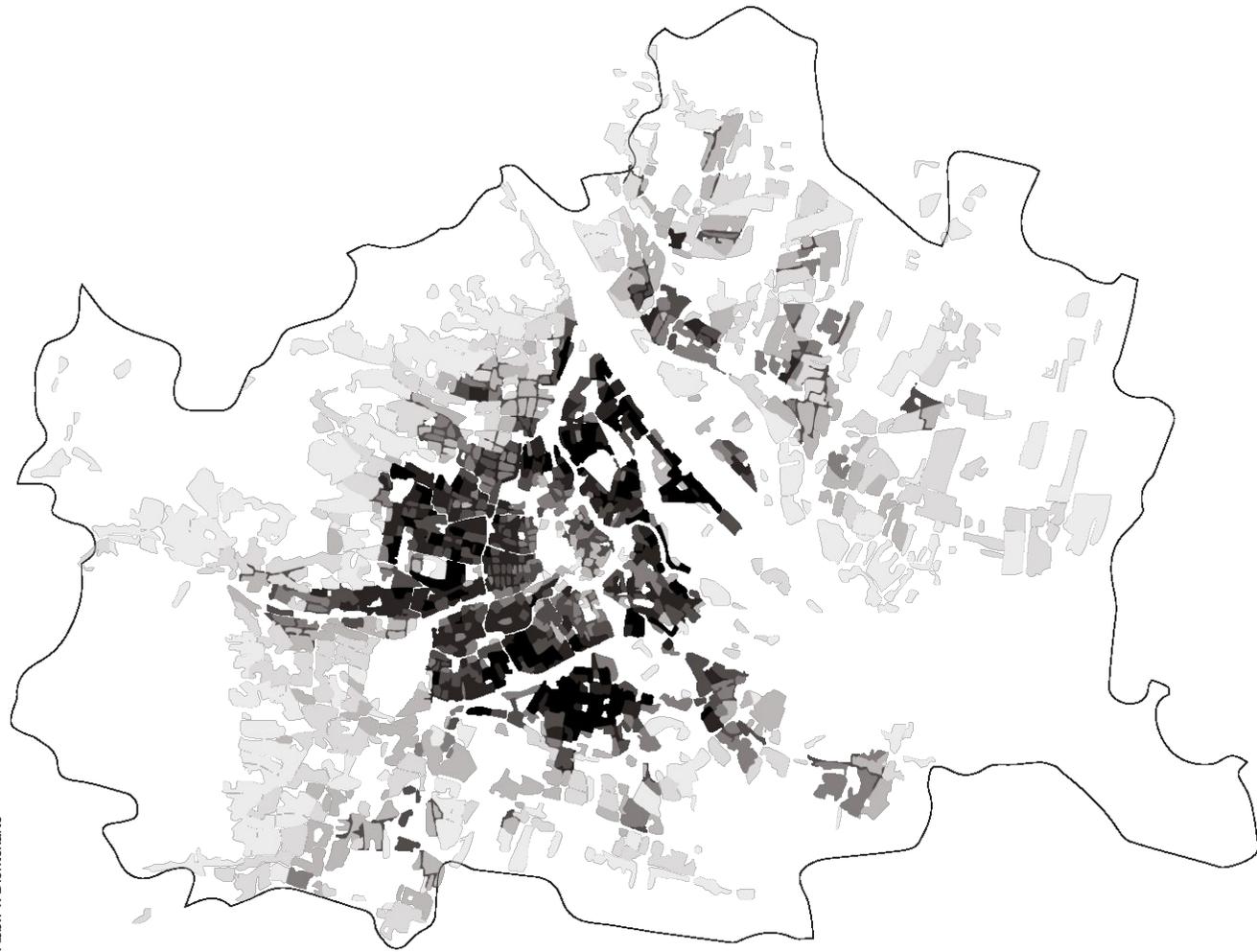
Mobilität steht sowohl für die Möglichkeit, aber auch die Fähigkeit sich im physischen Raum zu bewegen. Das Überwinden von Raum und die Freiheit, dies selbstbestimmt zu tun, sind grundlegende Bedürfnisse. Mobilität kann als die individuell erlebbare räumliche Bewegung definiert werden. Im Gegensatz dazu bezieht sich der Begriff „Verkehr“ auf die quantitative Bewegung von Personen und Gütern von einem Ort zum anderen (als geografische Distanzüberwindung) und weniger auf das individuelle Erlebnis.⁴⁹

Mit einer Mobilitätswende würde auch eine Wende in der Verteilung des öffentlichen Raums einhergehen. Auch dazu werden im Folgenden Tendenzen dargelegt.

⁴⁷ Puschautz, <https://kurier.at/chronik/wien/wien-bevoelkerung-zwei-millionen-einwohner-statistik/402620750>, aufgerufen am 04.05.2024

⁴⁸ Magistrat der Stadt Wien MA 23, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022*, 15

⁴⁹ Vöckler, *Mobilität sichtbar machen*, 8



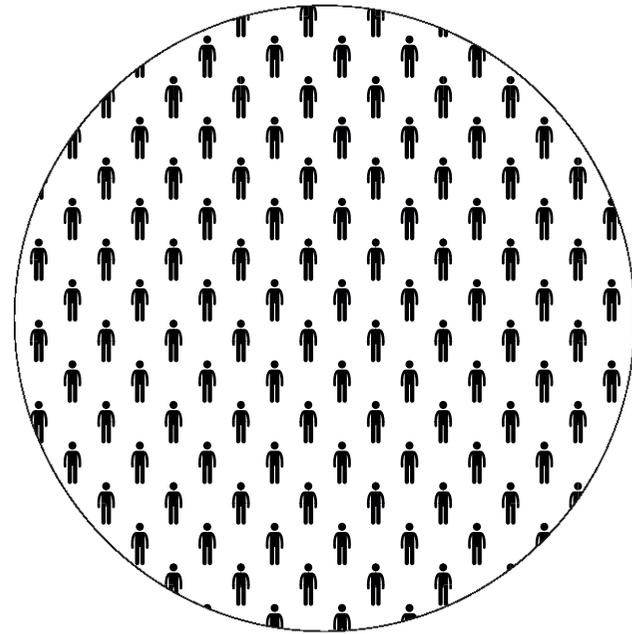
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 71: Dichtekarte

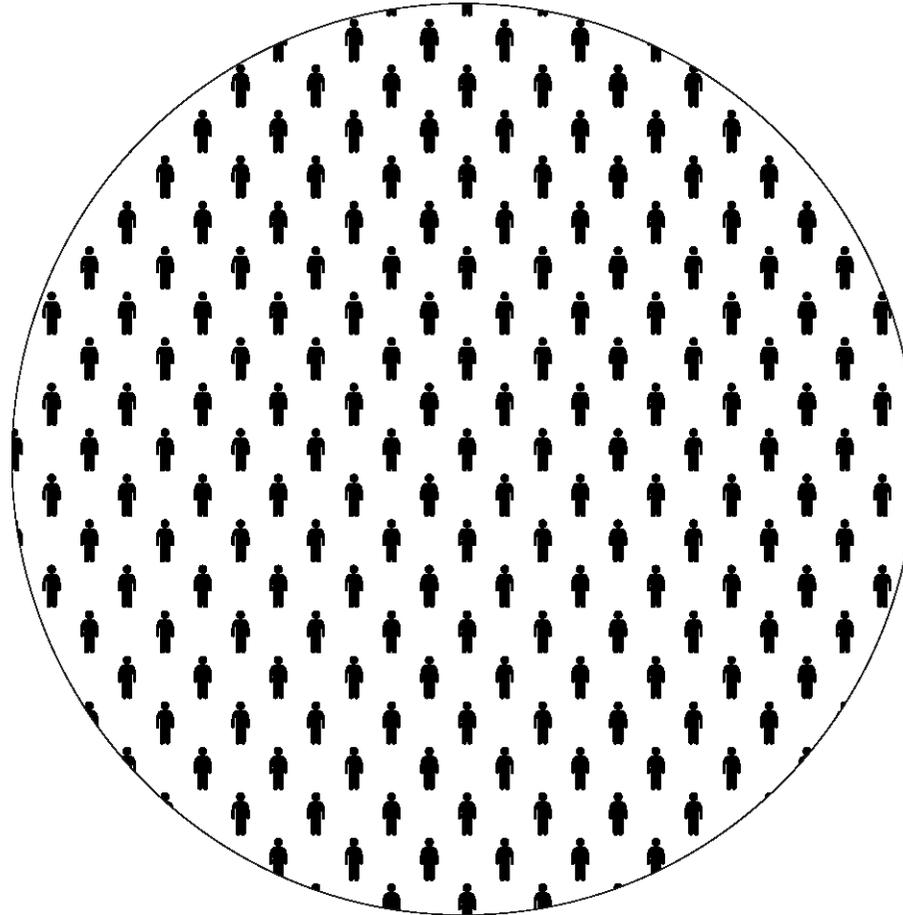
03.4

Abb. 72: Hitzekarte

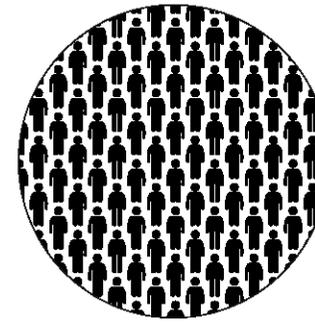
WIEN
1.931.593 EW
414,6 km²
4.778 EW/km²



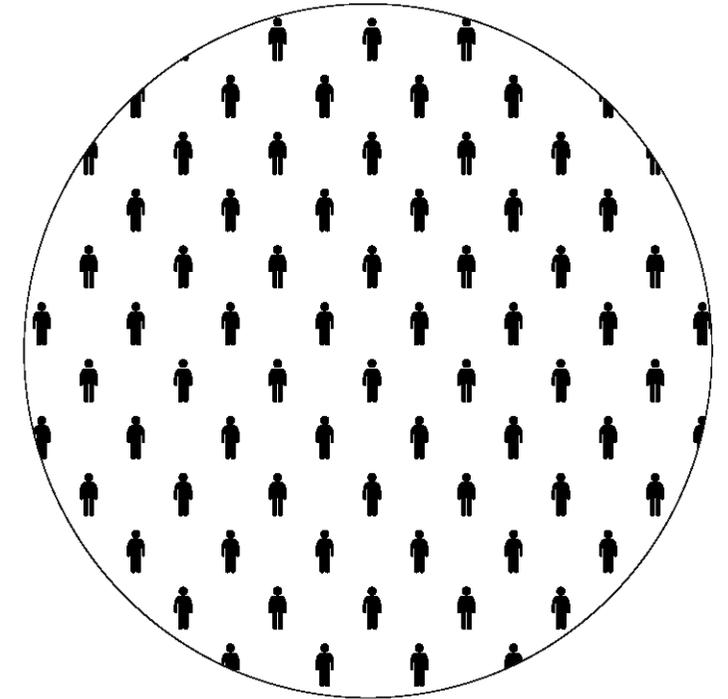
BERLIN
3.755.251 EW
891,8 km²
4.214 EW/km²



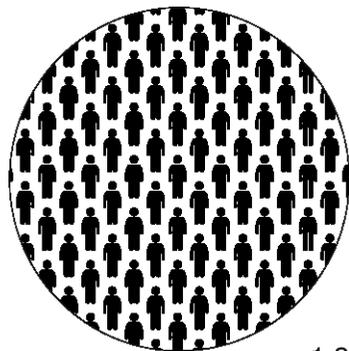
PARIS
2.145.906 EW
105,4 km²
20.360 EW/km²



BUDAPEST
1.671.004 EW
525,2 km²
3.238 EW/km²

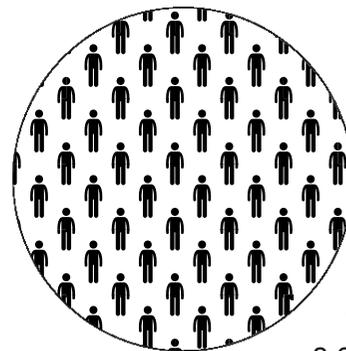


WIEDEN
33.000 EW
18.582 EW/km²



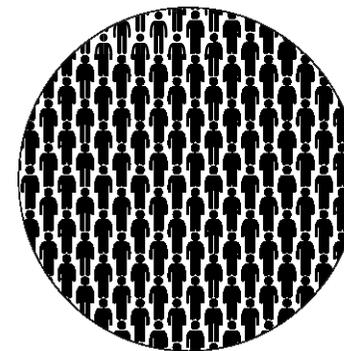
1,80 km²

OTTAKRING
101.638 EW
11.719 EW/km²



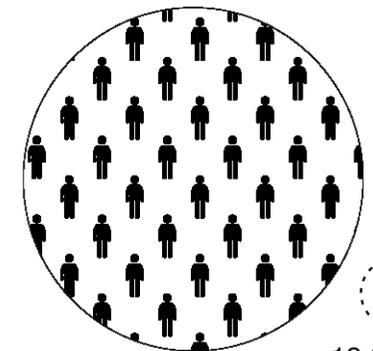
8,65 km²

JOSEFSTADT
24.189 EW
22.193 EW/km²



1,09 km²

LEOPOLDSTADT
104.688 EW
5.441 EW/km²



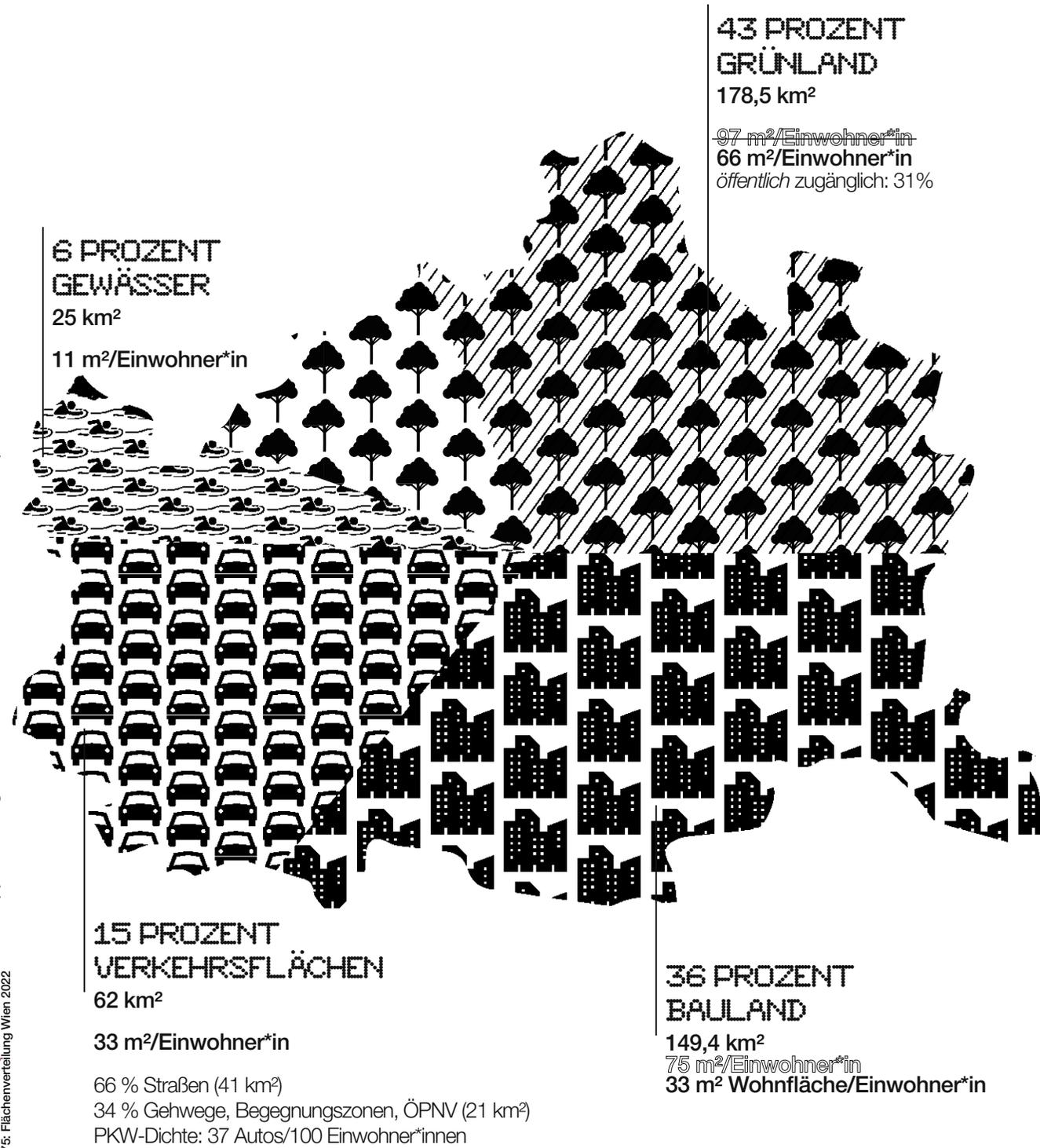
19,24 km²

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
Abb.74: Dichtevergleich Wiener Bezirke

035

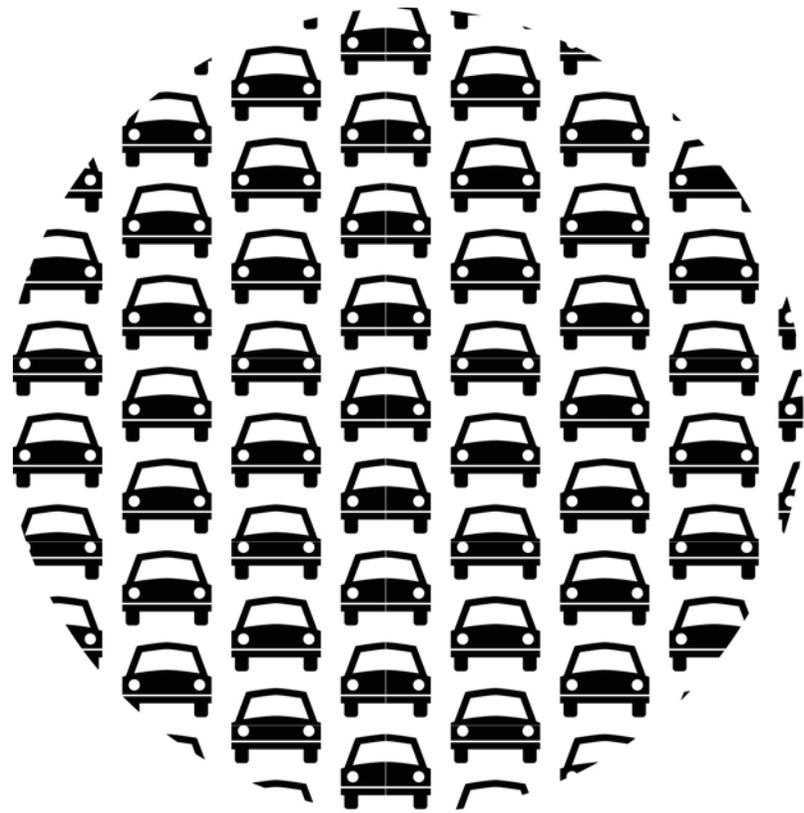
Gesamtfläche: 414,9 km²



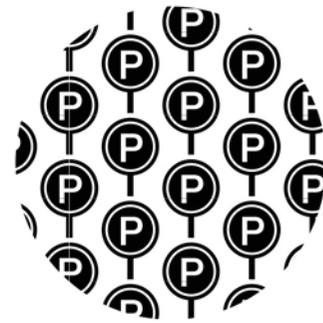
030

Abb. 76: Straßenflächen

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.



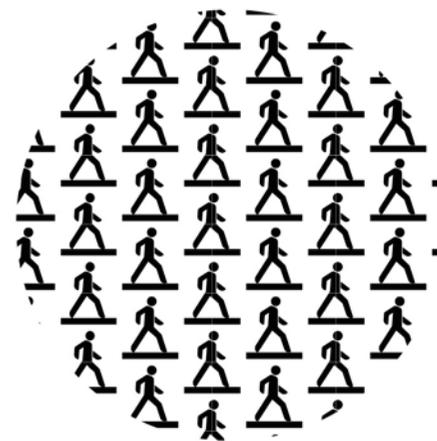
Straßen
41,0 km²



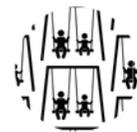
Parkplätze
5,9 km²



Parks
13,1 km²

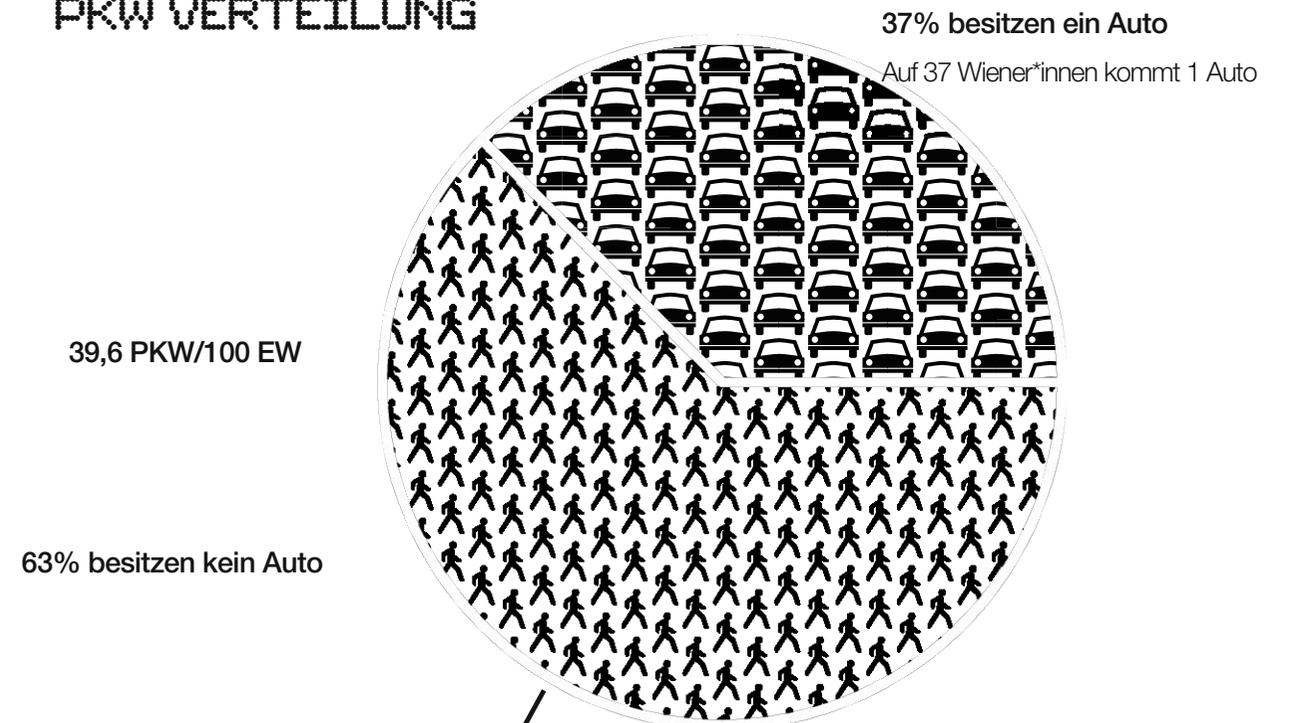


Gehsteige, Begegnungszonen, Radwege
12,2 km²



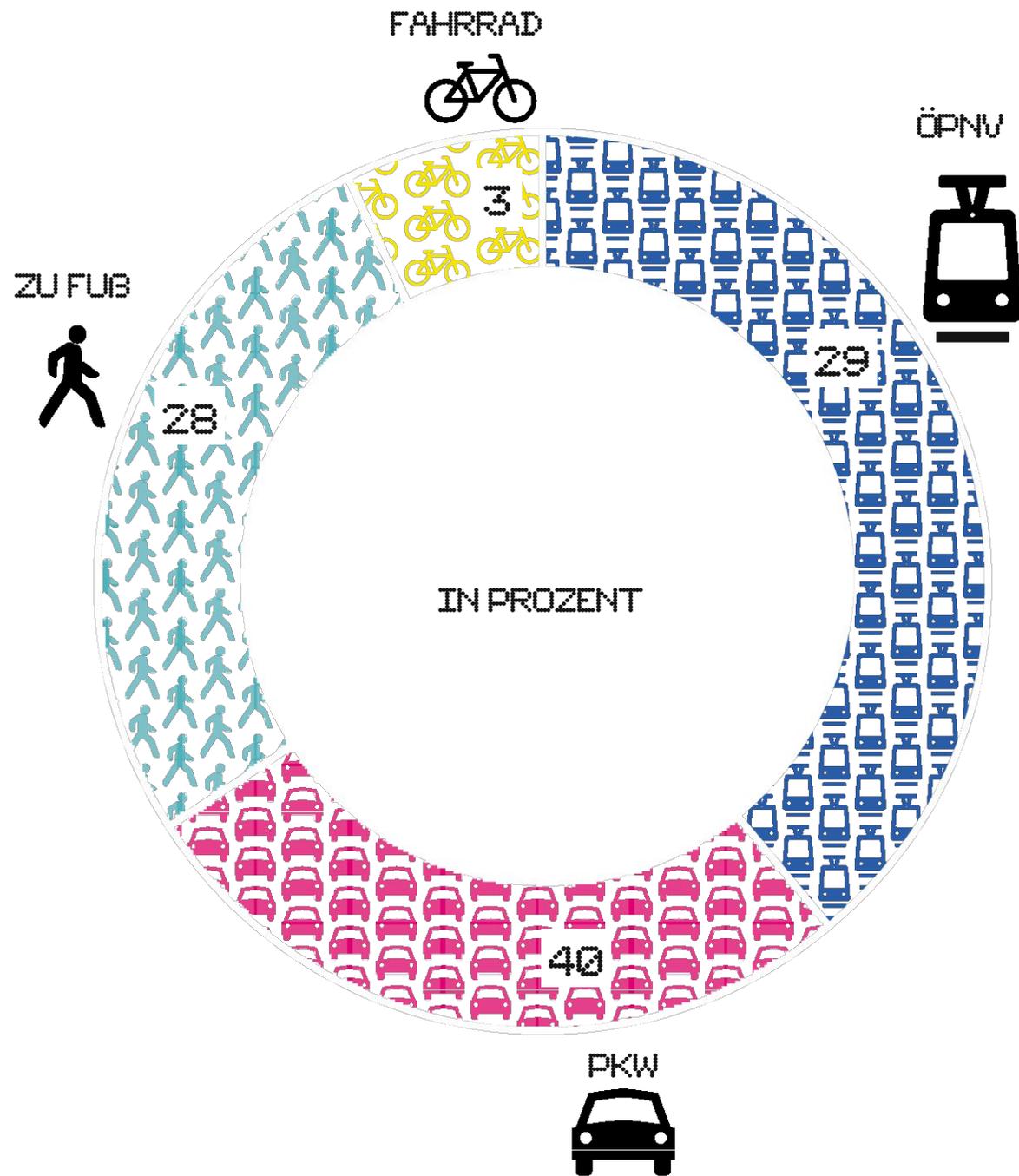
Spielplätze
0,9 km²

PKW VERTEILUNG

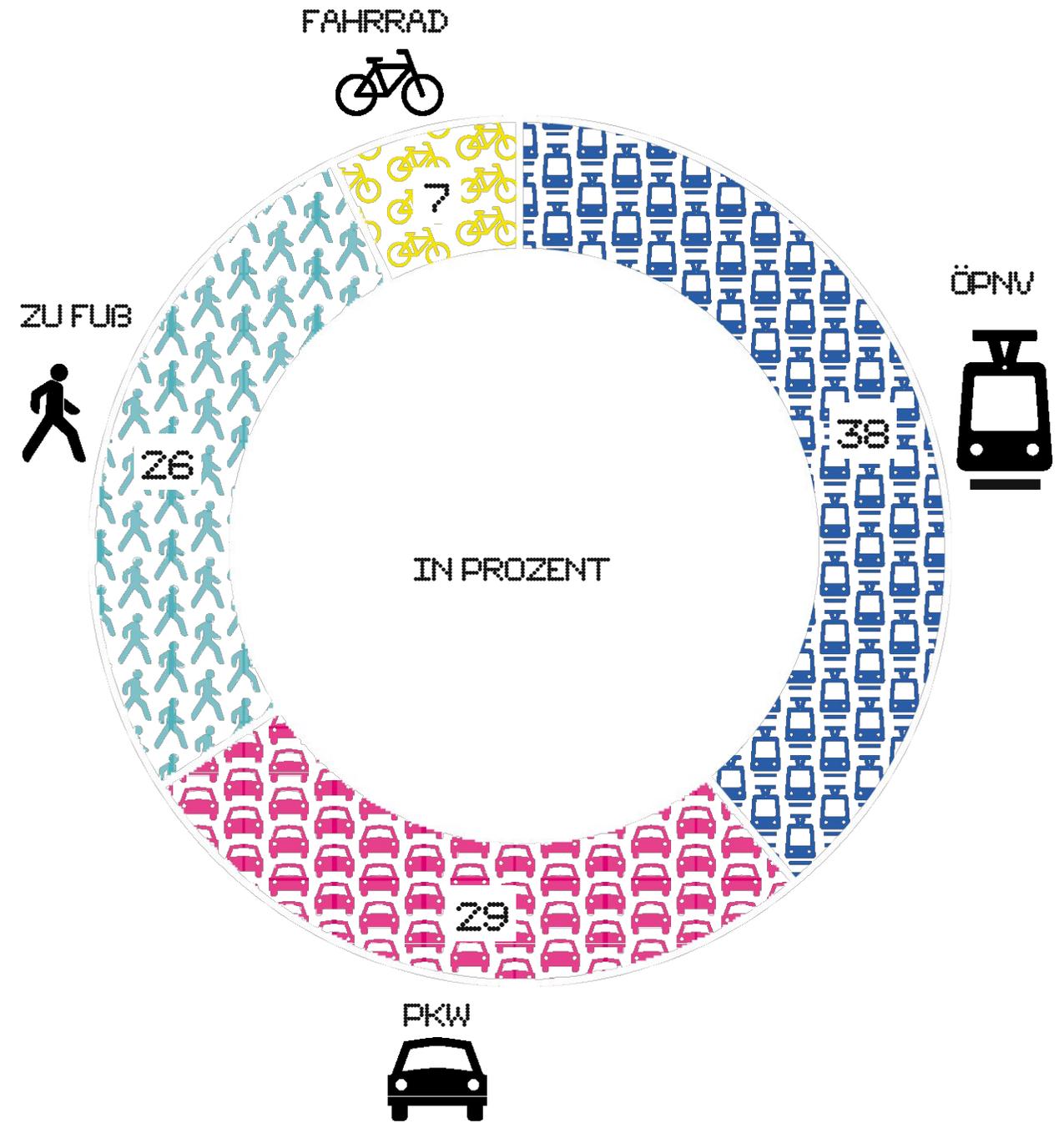


37% der Wiener*innen besitzen ein Auto, aber beanspruchen 66% der Verkehrsfläche.
725.000 PKW auf 2 Mio. EW

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.



1993



2018
IN PROZENT

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.

1920



0,3 PKW/100 EW

1.841.326 EW
5.714 PKW

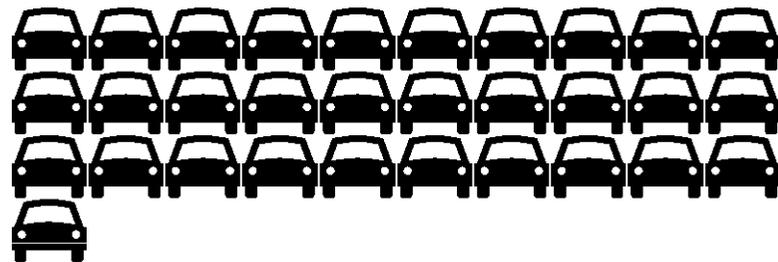
1960



8,5 PKW/100 EW

1.627.566 EW
137.920 PKW

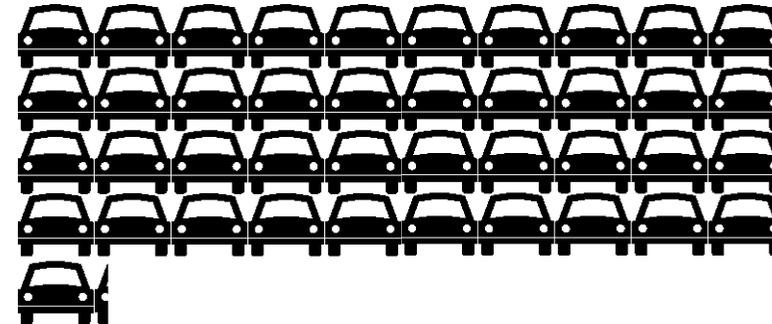
1980



31 PKW/100 EW

1.531.346 EW
470.826 PKW

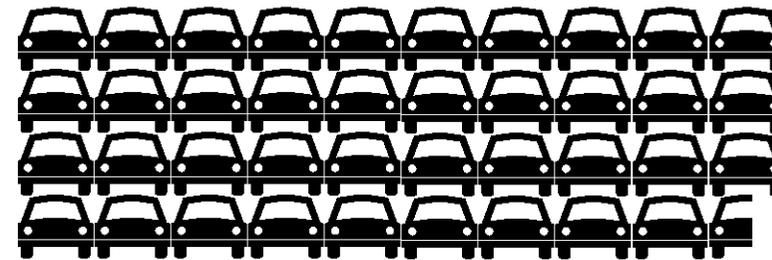
2002



41,2 PKW/100 EW

1.571.123 EW
647.382 PKW

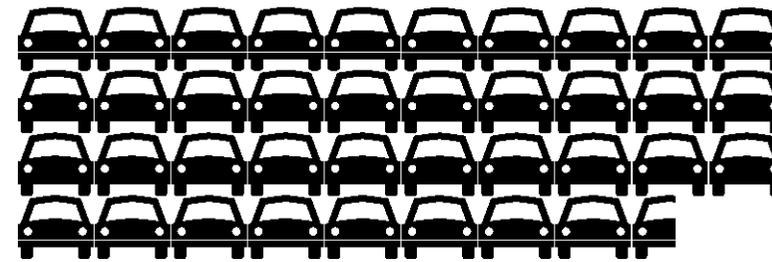
2012



39,6 PKW/100 EW

1.717.040 EW
679.500 PKW

2022



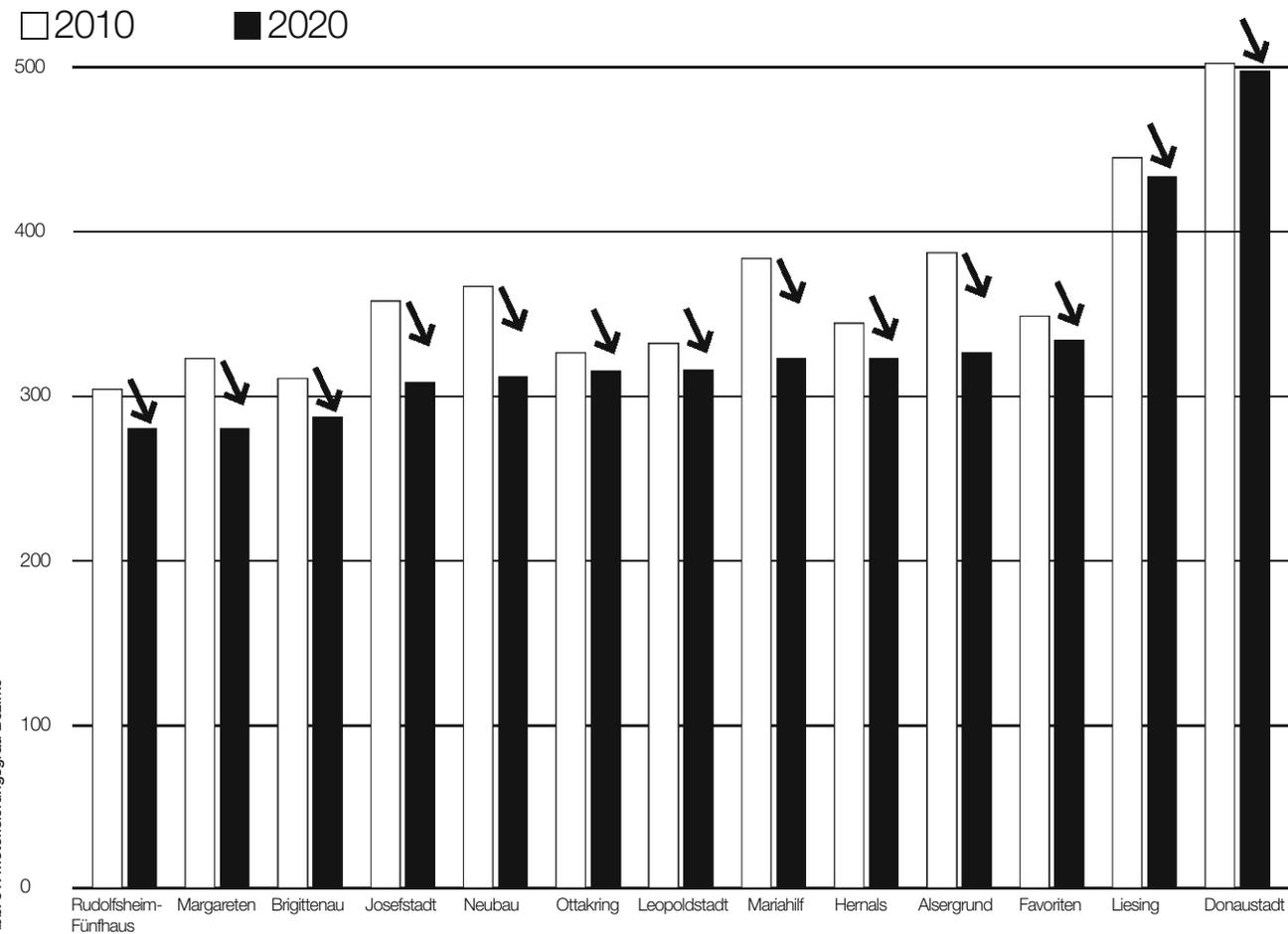
37,6 PKW/100 EW

1.931.600 EW
726.125 PKW

BESETZUNGSGRAD: 1,15 PERSONEN/PKW

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.

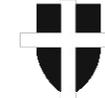
ANZAHL PKW / 1000 EINWOHNERINNEN NACH BEZIRKEN



PARKSCHEIN

zur Benützung gebührenpflichtiger Kurzparkzonen

MAGISTRAT DER
STADT WIEN



Parkdauer 23 Stunden 14 Minuten

Monat	Tag			Stunde		Min.
Jänner	X	11	21	0	12	0
Feber	2	12	22	1	13	
März	3	13	23	2	14	15
April	4	14	24	3	15	
Mai	5	15	25	4	16	30
Juni	6	16	26	5	17	
Juli	7	17	27	6	18	45
August	8	18	28	7	19	
September	9	19	29	8	20	
Oktober	10	20	30	9	21	
November			31	10	22	
Dezember	JAHR 2024			11	23	



Ein PKW ist im Durchschnitt
nur **46 min** in Fahrt und steht
23 Std 12 min am 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.



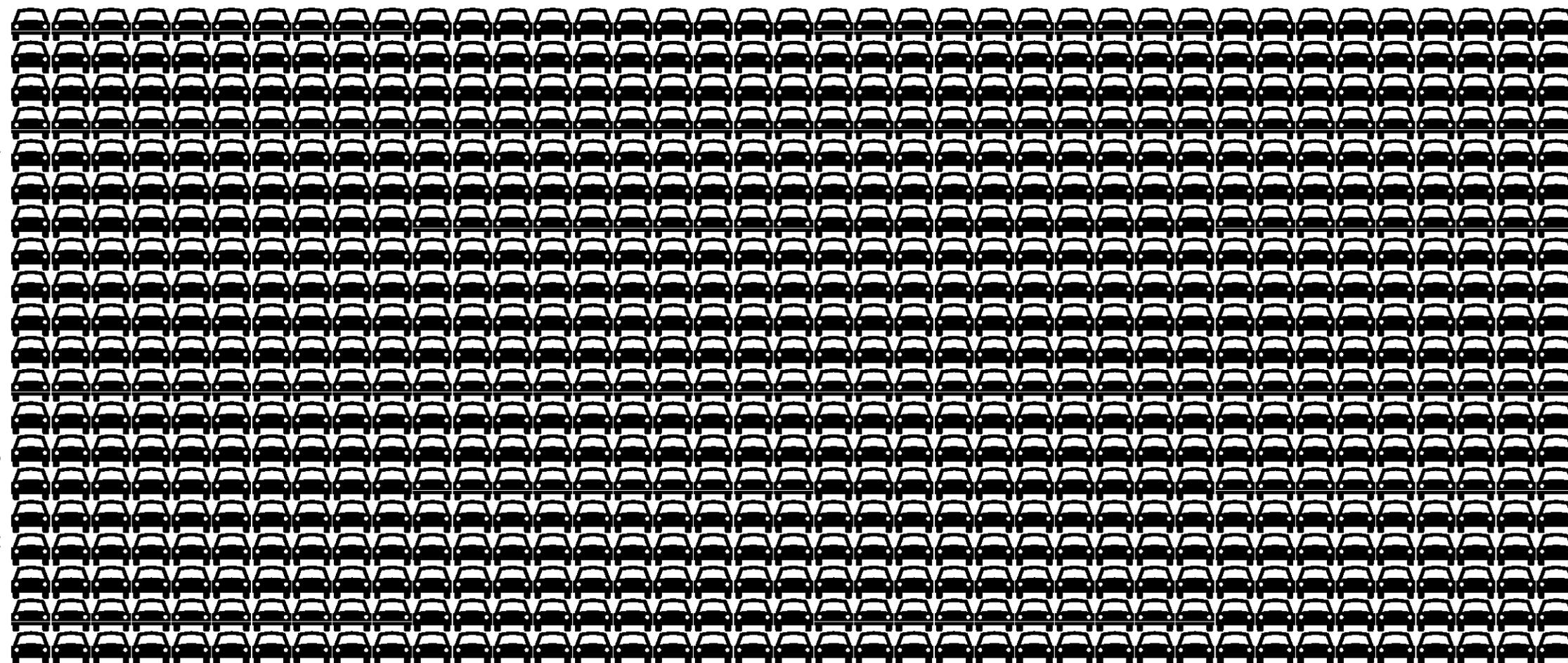
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

900 PERSONEN



U-BAHN TYPE V

900 PERSONEN

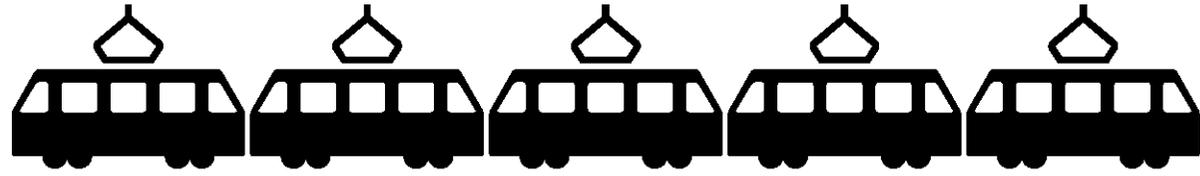


780 PKW

BESETZUNGSGRAD: 1,15 PERSONEN/PKW

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.

209 PERSONEN



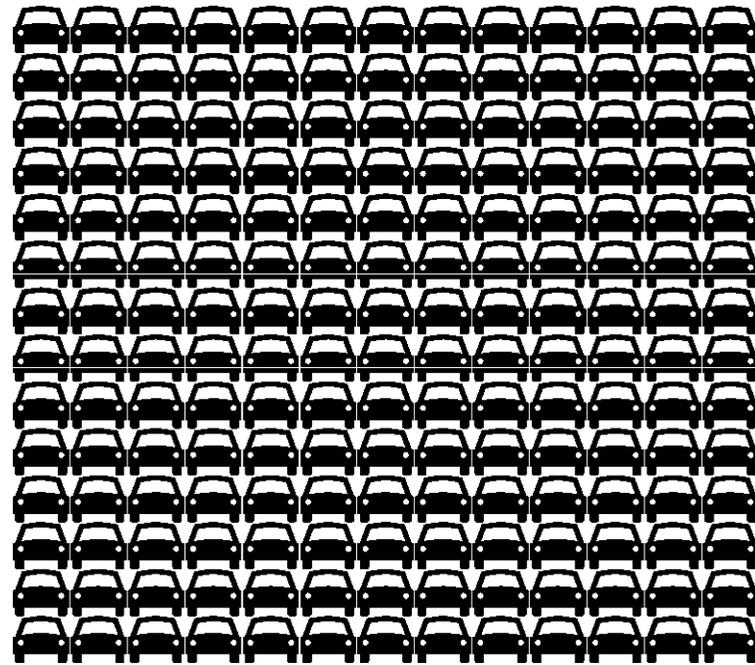
STRASSENBAHN ULF TYP B

160 PERSONEN



XL GELENKBUS

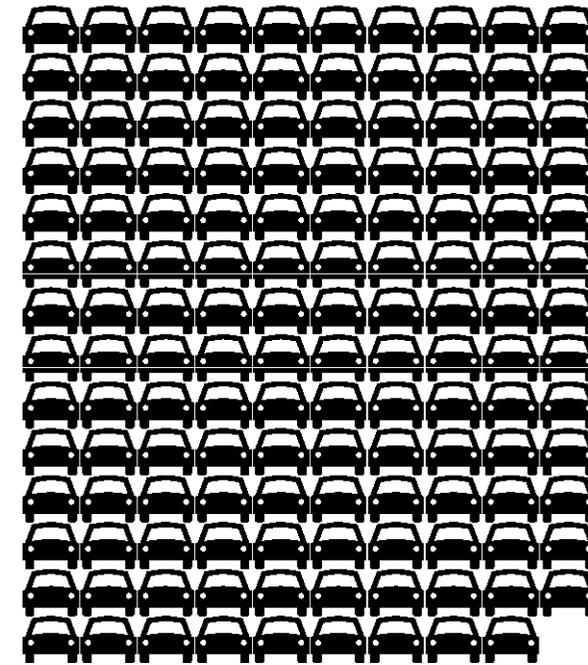
209 PERSONEN



182 PKW

BESETZUNGSGRAD: 1,15 PERSONEN/PKW

160 PERSONEN

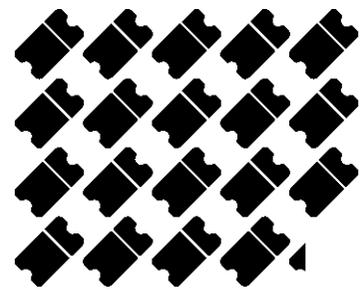


139 PKW

BESETZUNGSGRAD: 1,15 PERSONEN/PKW

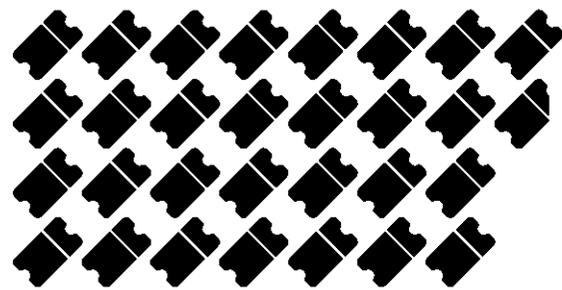
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2002



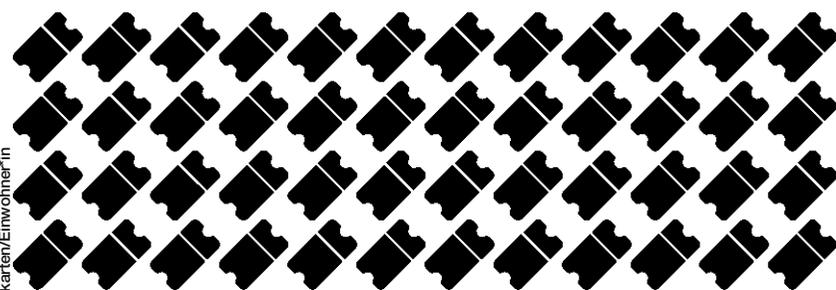
19,2 JK/100 EW
1.571.123 EW
301.367 JAHRESKARTEN

2012

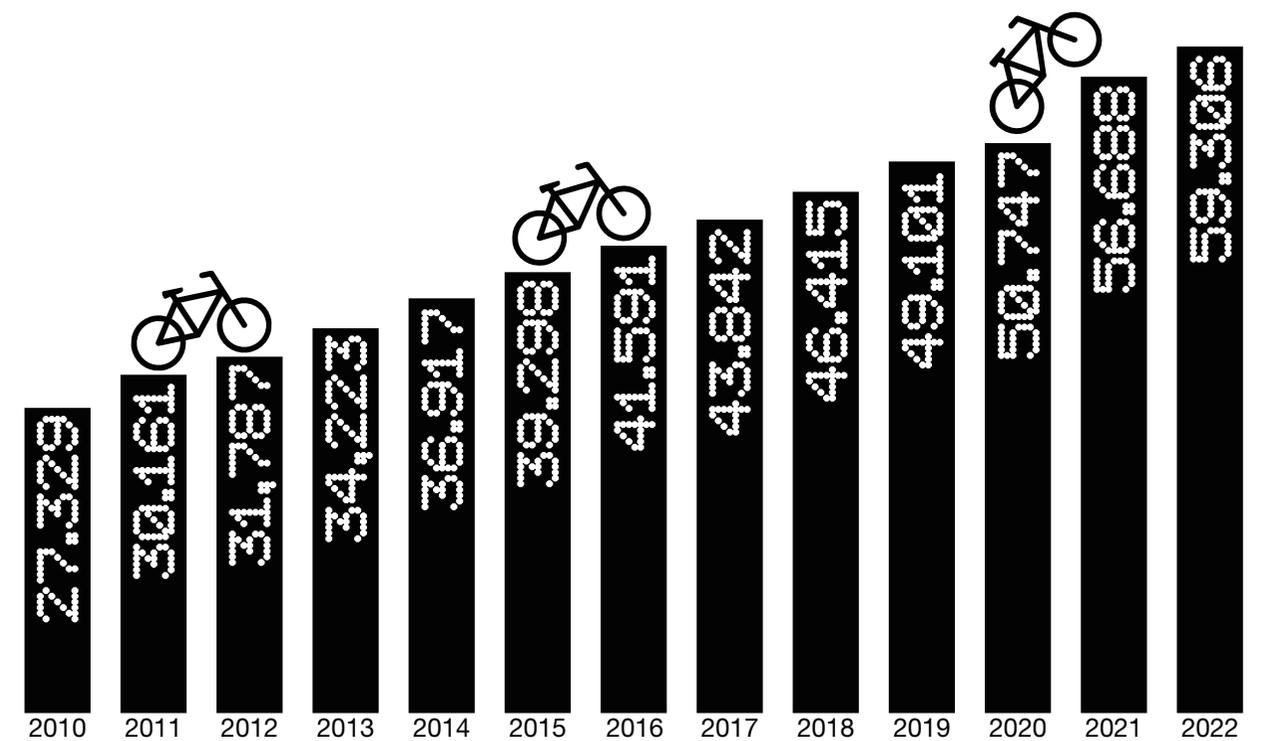


29,8 JK/100 EW
1.717.040 EW
511.552 JAHRESKARTEN

2022



48 JK/100 EW
1.931.600 EW
928.000 JAHRESKARTEN



03.13

Abb. 88: Radabstellplätze

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 Nutzung des öffentlichen Raums, vor allem des Verkehrsraums, steht ein Wandel bevor. Es werden Tendenzen sichtbar, die eine aufkommende alternative Mobilität und damit verbunden eine Verschiebung der Besitzverhältnisse der Straßen vermuten lassen.

Die Analyse der Wiener Kartendaten zeigt, dass gerade dicht besiedelte Gebiete auch besonders anfällig für Hitze sind. Deutlich macht sich die Hitze in Gebieten bemerkbar, die von Asphalt dominiert sind und viele Straßen und Parkplätze aufweisen. Die Vorherrschaft des Autos und die darauf ausgerichtete Gestaltung des öffentlichen Raums prägen die allgemeine Wahrnehmung der jeweiligen Umgebung.

Obwohl Österreich es sich zum Ziel gesetzt hat, die Emissionen des motorisierten Individualverkehrs bis 2040 zu halbieren⁵⁰, geht der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem PKW nur langsam zurück. Insgesamt, aber vor allem in den inneren Bezirken ist die prozentuale Anzahl der PKWs pro Einwohner*in rückläufig.⁵¹ Nur etwa ein Drittel aller Wiener*innen besitzt ein Auto, nehmen damit aber sowohl im fahrenden als auch im ruhenden Zustand zwei Drittel der Verkehrsfläche ein. Das größte Problem für den öffentlichen Raum ist dabei, dass ein PKW im Schnitt 23 Stunden und 15 Minuten geparkt bleibt⁵² und Raum einnimmt, Sichtbeziehungen versperrt und andere Nutzungen verhindert. Die restlichen 30 Prozent der Verkehrsflächen, die nicht dem Auto vorbehalten sind, verteilen sich auf baulich getrennte Straßenbahnlinien, Gehsteige und Fahrradwege.⁵³ Dieser unverhältnismäßigen Verteilung steht entgegen, dass in Wien knapp drei Viertel der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.⁵⁴

Die Anzahl der gekauften Jahreskarten für den öffentlichen Nahverkehr⁵⁵, sowie die Anzahl der Radabstellplätze steigt Jahr für Jahr.⁵⁶ Gleichzeitig sinkt der prozentuale PKW-Besitz.⁵⁷ Es scheint eine Nachfrage und ein Interesse der Bevölkerung an einer Mobilitätswende zu geben. Um diesen Wandel voranzutreiben, braucht es im Grunde Taktiken dafür,

wie sich private PKWs durch gleichwertige Alternativen nach und nach aus der Stadt zurückziehen können, bis nur noch der notwendige Individualverkehr, also Rettungs- und Feuerwehrfahrzeuge, Pflege- und Krankentransporte, sowie Liefer- und Umzugswagen zurückbleiben. Es muss Ziel sein das Auto so unattraktiv wie möglich zu machen. Die Taktik der *Begegnungszonen*, die auf die Koexistenz und das Nebeneinander der Verkehrsmittel abzielt. Bordsteinschwellen und andere Abgrenzungen werden bei diesem Konzept möglichst niederschwellig gehalten, so dass alle die gleiche Fläche und das gleiche Niveau benutzen. Dies hat Auswirkungen auf die Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Individualverkehrs und die Stellplatzverfügbarkeit. Wirkungskräftige Transformationen wie die der Mariahilfer Straße und der Neubaugasse dürfen aber keine Prestigeprojekte bleiben. Diese Transformationstaktiken müssen auch in die Wohngebiete, abseits von wirtschaftlich starken Tourist*innen- und Konsumströmungen, einziehen. Dafür wurde das Konzept der *Wohnstraße* entwickelt, bei dem die Straße für den Durchgangsverkehr gesperrt und nur für Zubringer-, Liefer-, und Bewohner*innenverkehr geöffnet wird. Auch hier gibt es eine massive Geschwindigkeitsbegrenzung, so dass die Straße zum Bewegungsraum der Nachbarschaft dazugezählt werden könnte. In der Umsetzung scheitern diese Umwidmungen aber oft an der mangelnden Gestaltung der Straße, sowie der Missachtung des Verbots des Durchgangsverkehrs, weil sich die Wohnstraße wenig von der Standardstraße unterscheidet. In verschiedenen Initiativen wird darauf durch modale Filter in Form von Pflanzkästen, Bänken oder Bodenbemalungen reagiert, die die Autofahrenden unterschwellig auf eine Änderung im Verkehrsfluss hinweisen sollen.⁵⁸

Bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels stehen Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit, Komfort und Kosten im Vordergrund. So lange der motorisierte Individualverkehr samt Stellplatzgebühren noch erschwinglich und durch ausreichend Stellplatzangebot bequem bleibt, wird eine Umsattelung nur langsam vorangehen. Es braucht zum einen übergeordnete Konzepte, die die Ausrichtung der Verkehrsflächenplanung und damit der öffentlichen Freiraumplanung für ganze Bezirke umschichtet, aber auch flächendeckende Anwendungsbeispiele einer Verkehrsflächen-transformation an konkreten Straßen und Plätzen für alle Mobilitätsformen und alle Benutzer*innen, um eine Verkehrswende zu erreichen. Straßen gehören nicht alleine den Autos. Andere brauchen ihren Platz vielleicht notwendiger.

⁵⁰ BMK, https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/agenda2030/bericht-2020/nachhaltigkeit.html, aufgerufen am 04.05.2024

⁵¹ Statistik Austria, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-20-wiener-bezirken-ist-pkw-motorisierungsgrad-niedriger-als-im-jahr-2010>, aufgerufen am 04.05.2024

⁵² Vöckler, *Mobilität sichtbar machen*, 38

⁵³ Magistrat der Stadt Wien MA 23, <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabelle/verkehrsflaechen-bez.html>, aufgerufen am 04.05.2024

⁵⁴ Wiener Linien, <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/modal-split.html>, aufgerufen am 04.05.2024

⁵⁵ Magistrat der Stadt Wien MA 23, <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/f04f8051-d82c-4cfd-b514-0a10b3f5e08f#additional-info>, aufgerufen am 04.05.2024

⁵⁶ Impley, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/714898/umfrage/radabstellplaetze-in-wien/>, aufgerufen am 04.05.2024

⁵⁷ Vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 23 (Anm. 55)

⁵⁸ Karner, *Die autofreie Stadt*, 12-14



Abb. 89: Tattoomotiv

PLATZWahl



Nachbarschaftsplätze haben durch ihre übersichtliche Größe, Nähe zur eigenen Wohnung und die alltägliche Frequentierung ein Identifikationspotenzial für das ganze Grätzel inne in dem Sie sich befinden. Die ausgewählten Plätze spielen, anders als Stadtplätze mit überregionaler Bedeutung, wie etwa Karlsplatz oder Museumsquartier, eine geringere monetäre Rolle und stehen deshalb planerisch nicht an erster Stelle. Ihr Prestigewert

Neben den messbaren analytischen Faktoren spielen die Plätze auch eine Rolle für soziale Interaktion, Netzwerke und Nachbarschaftsgefühl. Diese Plätze werden zunächst eingeordnet, ihre Umgebung hinsichtlich Dichte, Klima, Flächenverteilung, Historie, Infrastruktur und Nutzung analysiert, um daraus eine situative Transformationstaktik zu ziehen, deren Ableitung wiederum auf ähnliche Platztypen anwendbar ist.

Der *St.-Elisabeth-Platz* ist bereits ein etablierter und lebendiger Treffpunkt und Aufenthaltsort im dicht besiedelten Karolinentviertels,⁵⁹ der eine Vielzahl von Nutzungen bereithält. Die dominante Präsenz der Kirche in der Mitte des Platzes trägt zwar maßgeblich zur Charakteristik des Raumes bei, führt jedoch dazu, dass ihr Inneres beinahe in den Hintergrund rückt und nicht immer bewusst wahrgenommen wird. Obwohl sie einen bedeutenden Teil der Platzfläche einnimmt, ist sie nicht für alle zugänglich und kann deshalb nicht als öffentlicher Raum betrachtet werden. Die St.-Elisabeth-Kirche ist das dominante Element auf dem rechteckig angelegten St.-Elisabeth-Platz. Es gibt ergänzend dazu bereits ein gewisses Angebot für die Nachbarschaft, das aus einem Markt, einem Café samt Imbiss, einem Spielplatz, einer Volksschule, einem Gemeinschaftsgarten und einem Tauschschrank, WC, einer Vielzahl von Sitzgelegenheiten unter Bäumen und schließlich Parkplätzen besteht, die das volle Potenzial des Platzes einschränken. Für die meisten Nutzer*innen bleibt die Zutrittsschwelle zum Innenraum der Kirche mit einer Barriere verbunden, obwohl sie Platz und Kirchenbau tagtäglich passieren. Im Zuge des stattfindenden Umbaus der Argentinierstraße zur Fahrradstraße, wird auch in dieser Arbeit eine Taktik zur Transformation für diese Art Platz erarbeitet.⁶⁰

Der *Leon-Askin-Park* in Ottakring, liegt in einem der hitzeanfälligen und am dichtesten besiedelten Bereiche der Stadt Wien.^{61,62} Teile des Platzes gehörten einst einer vom Ottakringer Bach

⁵⁹ Magistrat der Stadt Wien MA 18, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, aufgerufen am 04.05.2024

⁶⁰ Stadt Wien, <https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse>, aufgerufen am 04.05.2024

⁶¹ ECOTEN, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, aufgerufen am 04.05.2024

⁶² Vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 18 (Anm. 59)

⁶³ Seidl, *Der (un)sichtbare Bach*, 5-6

umspülten Insel an, die für die eigentümliche doppelte Dreiecksform verantwortlich ist und den Platz in zwei Hälften teilt.⁶³ Heute befinden sich an seiner Stelle vor allem Straßen und Parkplätze. Gehwege und Aufenthaltsflächen stellen eine untergeordnete Rolle dar. Mittlerweile ist der Bach unterirdisch kanalisiert, aber seine Präsenz ist durch die Morphologie immer noch ablesbar.⁶⁴ Der Platz ist historisch gewachsen und nicht von vornherein angelegt worden. Heute bildet der Platz eine Art Hinterhof von den viel befahrenen Ein- und Ausfallstraßen an den Blockrändern und bietet deshalb einiges an Potenzial für die umliegende Nachbarschaft, das derzeit eher monofunktional auf die PKW-Nutzung gerichtet ist.

Der *Albertplatz*, benannt nach dem Initiator der Albertinischen Wasserleitung, einem Vorläufer der Hochquellleitung war einst wichtiger Wasserversorgungspunkt in der Josefstadt. Er wurde als repräsentativer Hauptplatz mit Brunnen im Zentrum biedermeierzeittypisch geplant und angelegt. Er versammelte diverse Verwaltungs- und Gerichtsgebäude um sich und bildete den bürgerlichen Mittelpunkt der Vorstadt Breitenfeld.⁶⁵ Heute dient er dem umliegenden Wohngebiet, trotz der hohen Dichte und Hitzevulnerabilität vorwiegend als Parkplatz.^{66,67} Dazu kommt, dass die Josefstadt der Bezirk mit dem geringsten Grünflächenanteil der Stadt Wien ist, was sich in der untergeordneten, inselartigen Aufenthaltsnutzung am Albertplatz widerspiegelt.⁶⁸

Der *Czerninplatz* in der Leopoldstadt befindet sich ebenfalls in einem der dichtesten und, trotz seiner Nähe zum Donaukanal, hitzevulnerabelsten Gebiete der Stadt.^{69,70} Er ist in seiner Raumfigur durch die Wegeführung und Ausrichtung der nicht mehr bestehenden Czerninschen Gartenanlage geprägt, die hier einst betrieben wurde.⁷¹ Heute befinden sich hier hauptsächlich Parkplätze und Straßen. Der Vorplatz der angrenzenden Volksschule ist auf eine Gehsteigerweiterung reduziert und die Restfläche der Straßenkreuzung bildet einen kleinen Aufenthaltsbereich. Seine Form und Raumfolge bietet das Potenzial für einen nachbarschaftlichen Rückzugsort von Praterstraße und Donaukanal mit unterschiedlichen Levels an Interaktion, die es allerdings erst herauszuarbeiten gilt.

⁶⁴ Stadler, *Die Entwässerungsanlagen der Stadt Wien*, 35-37

⁶⁵ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Albertplatz>, aufgerufen am 04.05.2024

⁶⁶ Vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 18 (Anm. 59)

⁶⁷ Vgl. ECOTEN (Anm. 61)

⁶⁸ Stadt Wien, *Die Josefstadt in Zahlen*, 7

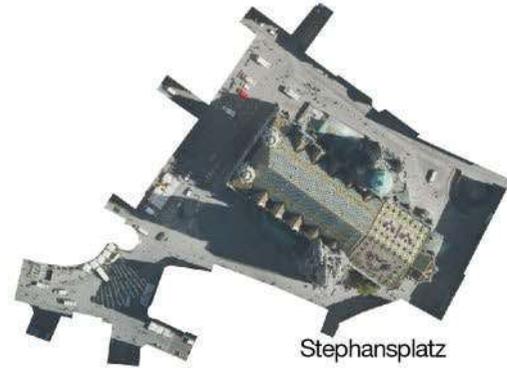
⁶⁹ Vgl. Magistrat der Stadt Wien MA 18 (Anm. 59)

⁷⁰ Vgl. ECOTEN (Anm. 61)

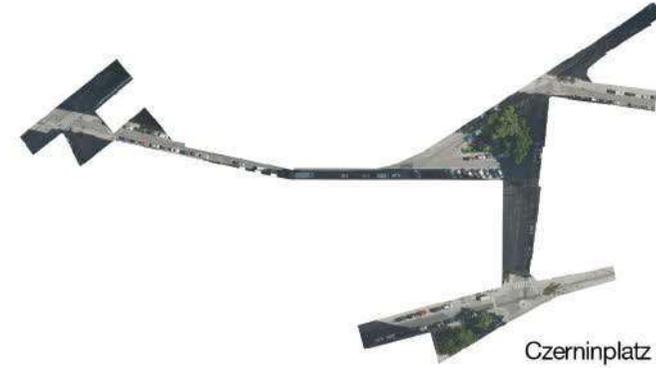
⁷¹ Czeike, *Historisches Lexikon Wien. Band 1*, 604 - 605



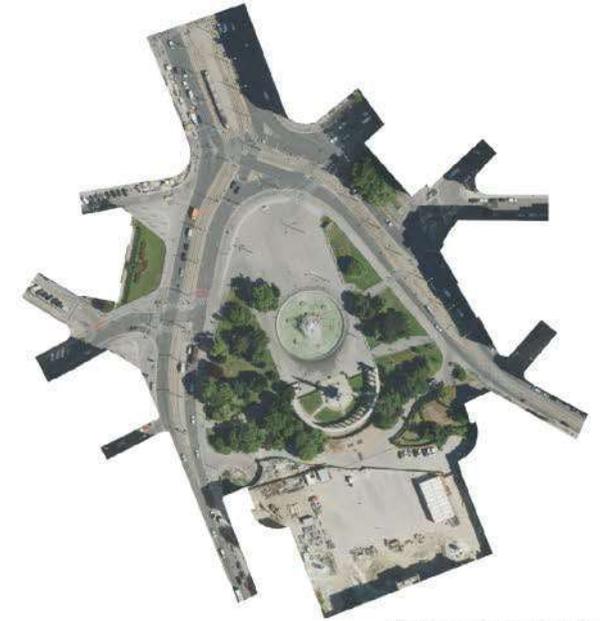
Maria-Theresien-Platz



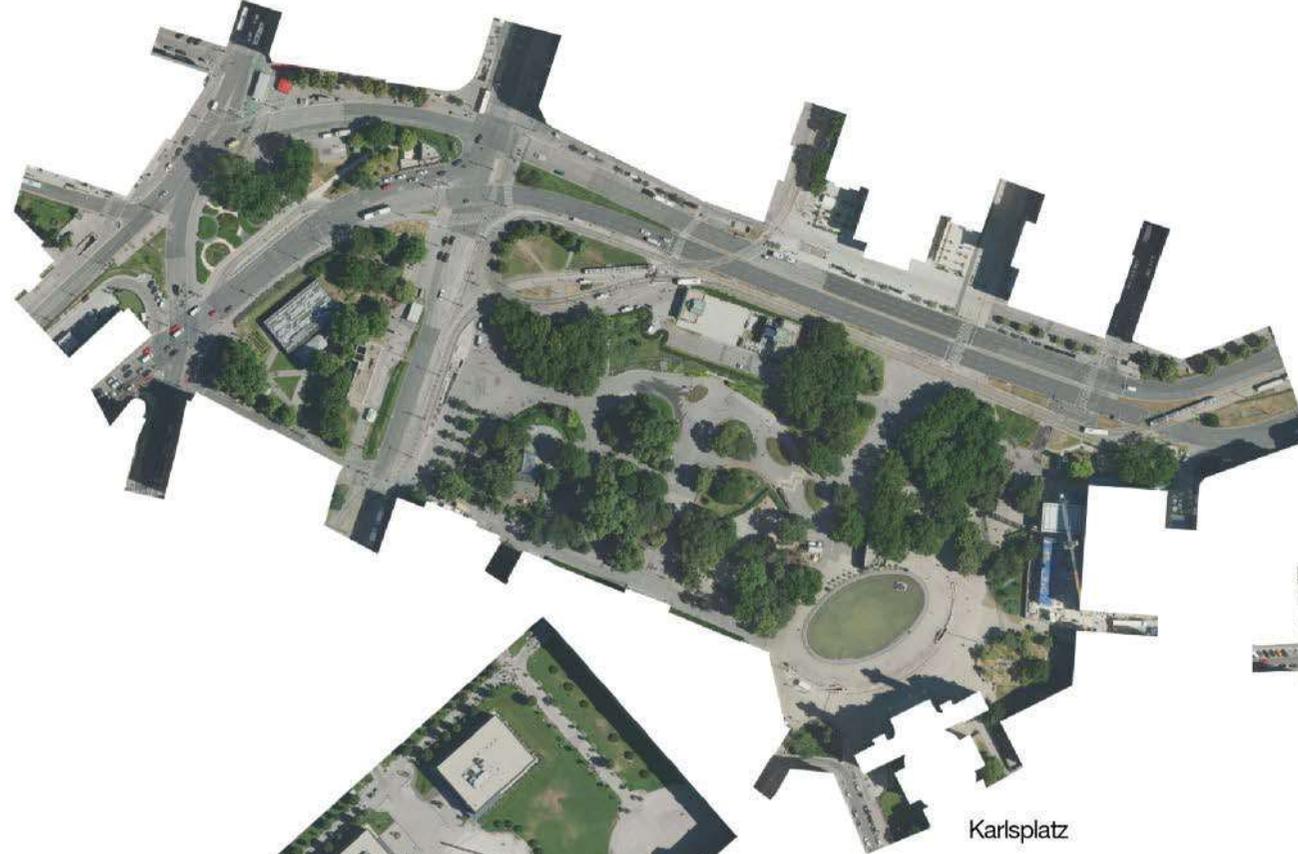
Stephansplatz



Czerninplatz



Schwarzenbergplatz



Karlsplatz



Heldenplatz



Albertplatz



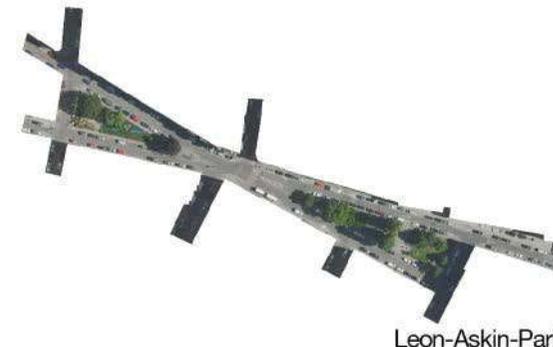
Rathausplatz



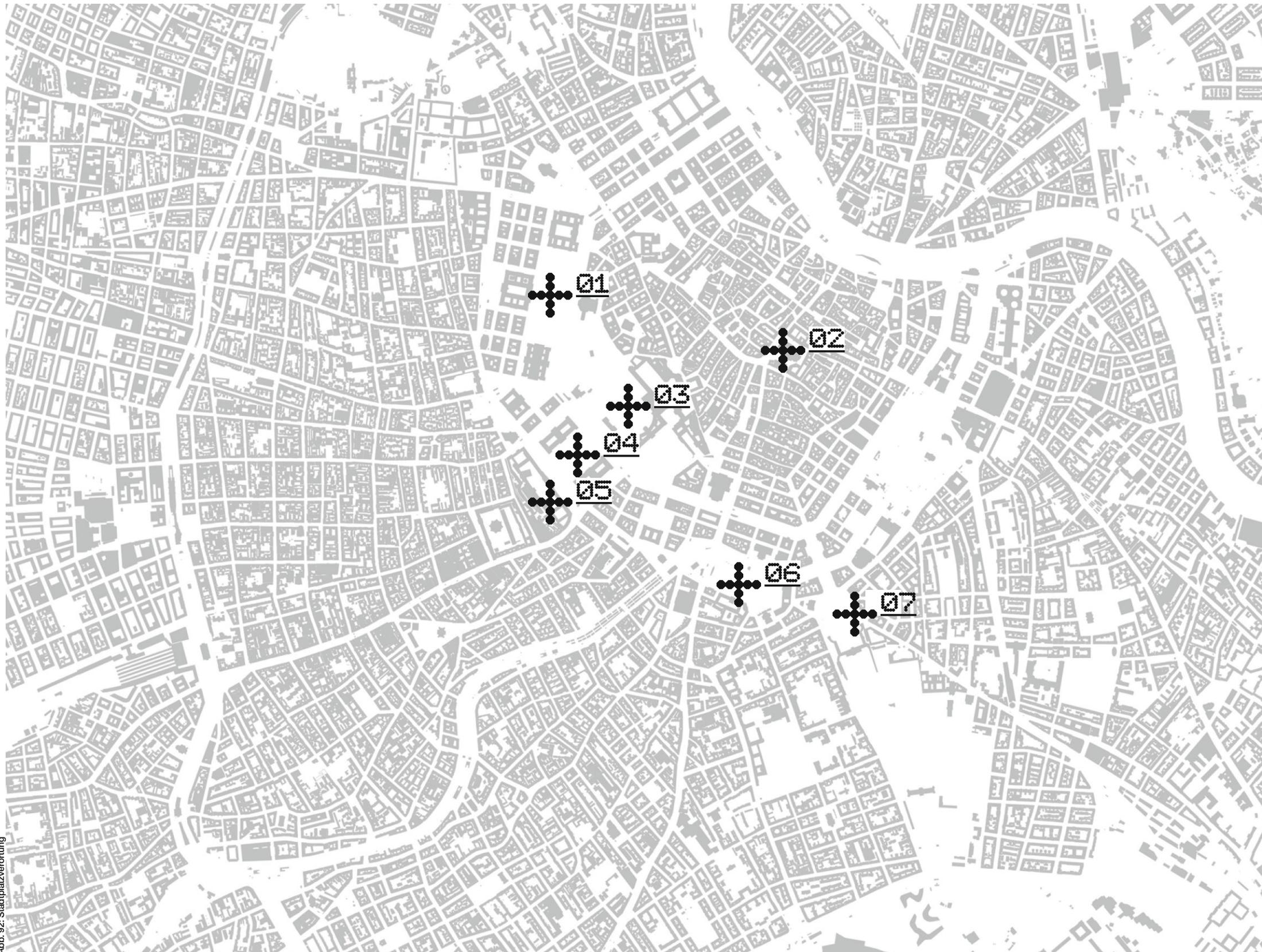
St.-Elisabeth-Platz



Museumsquartier



Leon-Askin-Park



01 Rathausplatz



02 Stephansplatz



03 Heldenplatz



04 Maria-Theresien-Platz



05 Museumsquartier



06 Karlsplatz

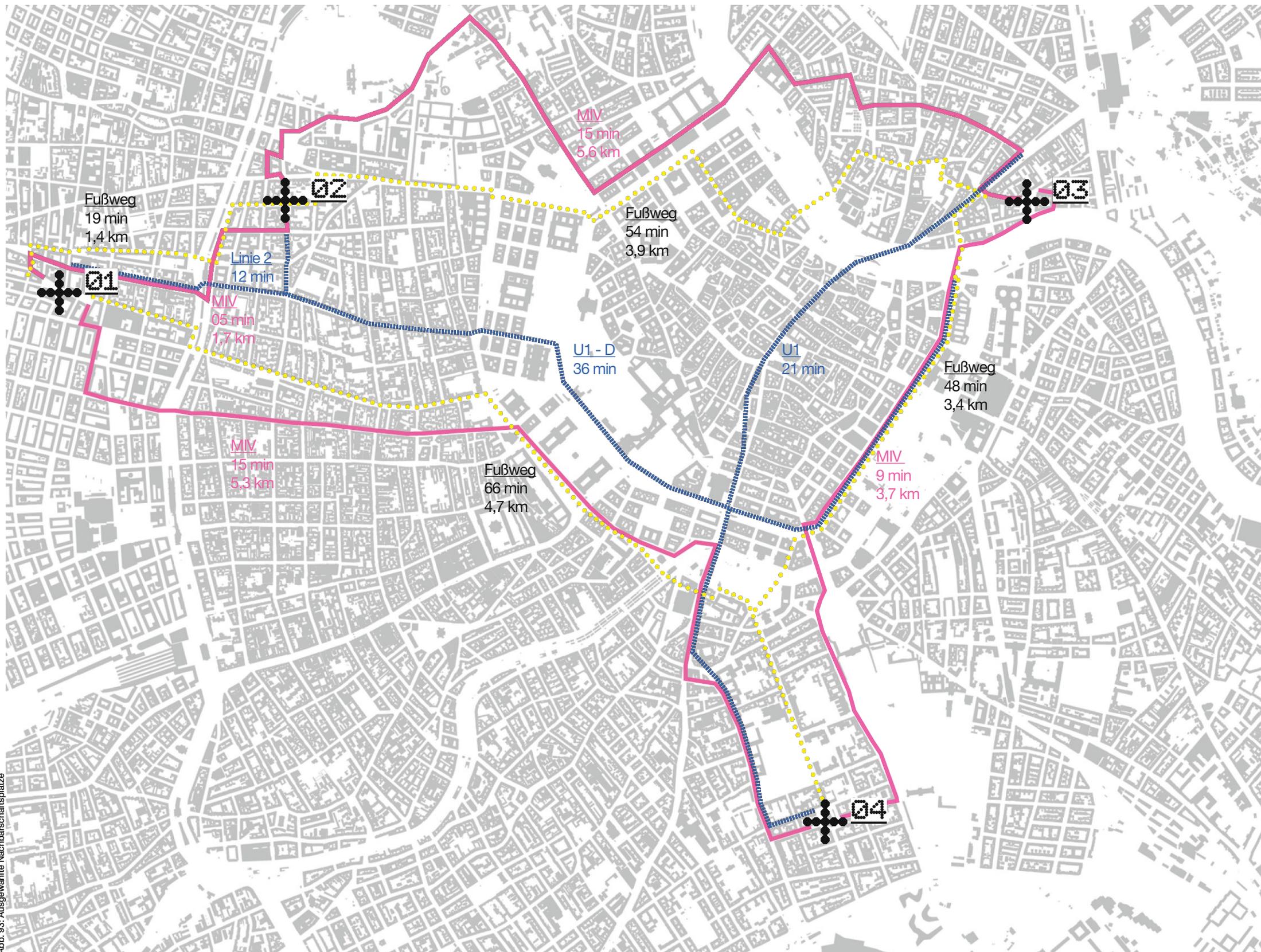


07 Schwarzenbergplatz



04.01

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.



Q1 Leon-Askin-Park



Q2 Albertplatz



Q3 Czerninplatz



Q4 St.-Elisabeth-Platz



04.0.1

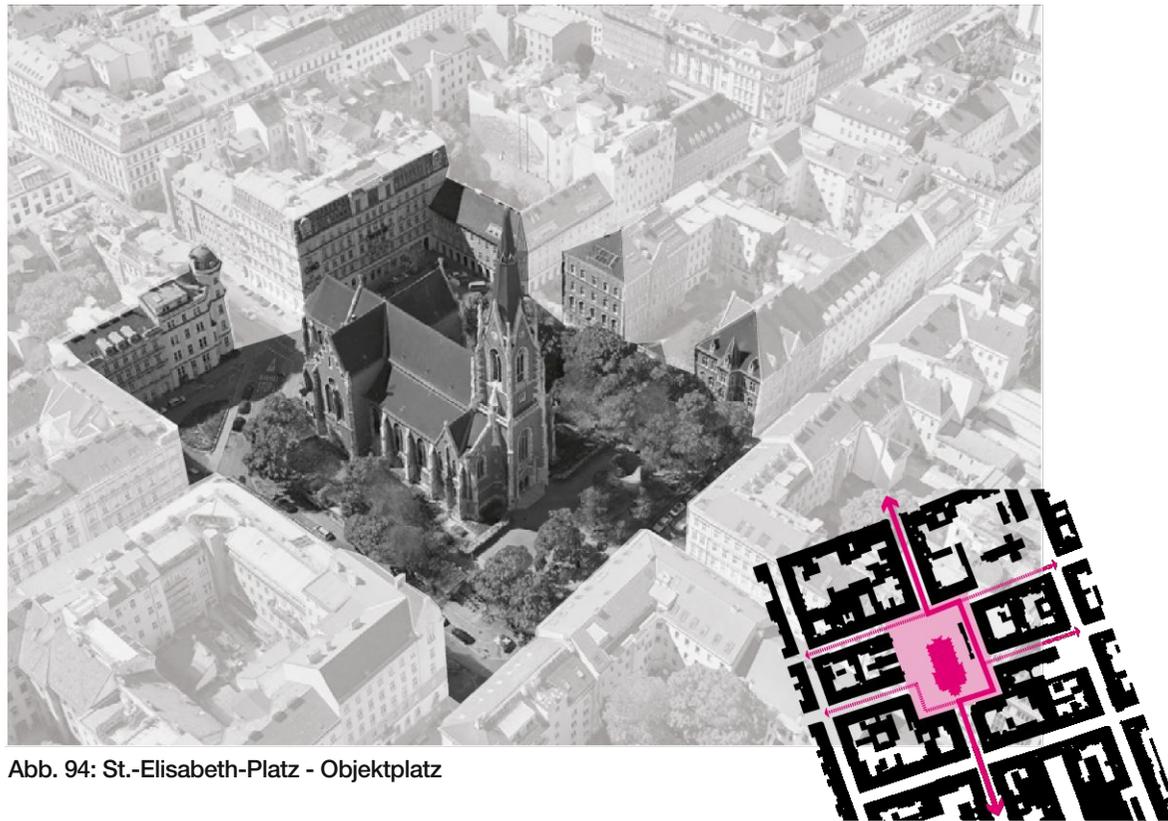


Abb. 94: St.-Elisabeth-Platz - Objektplatz

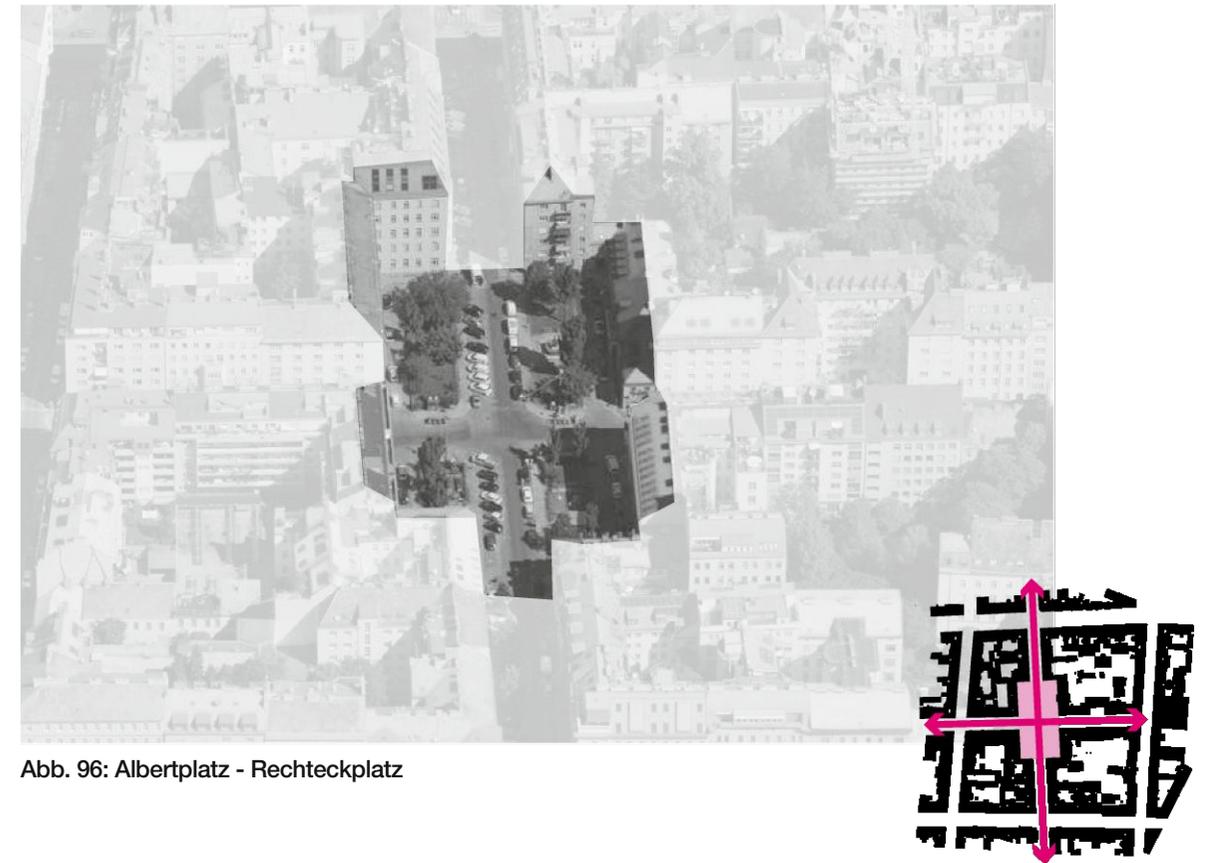


Abb. 96: Albertplatz - Rechteckplatz

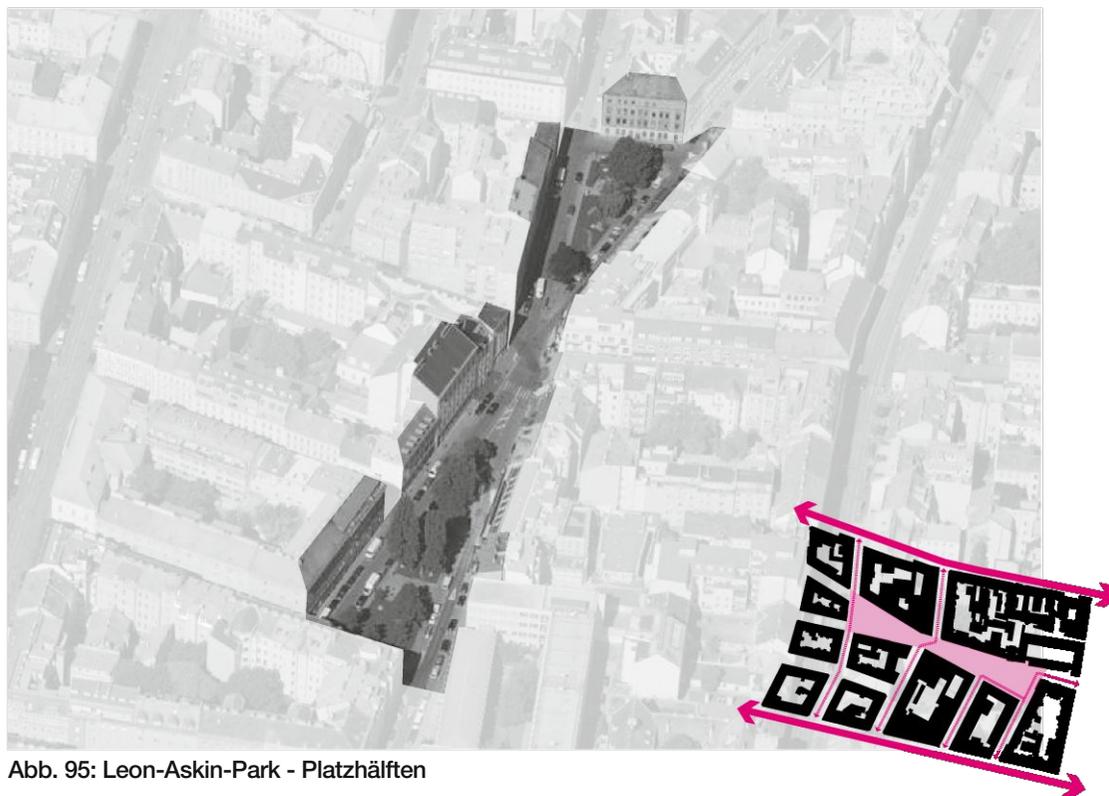


Abb. 95: Leon-Askin-Park - Platzhälften

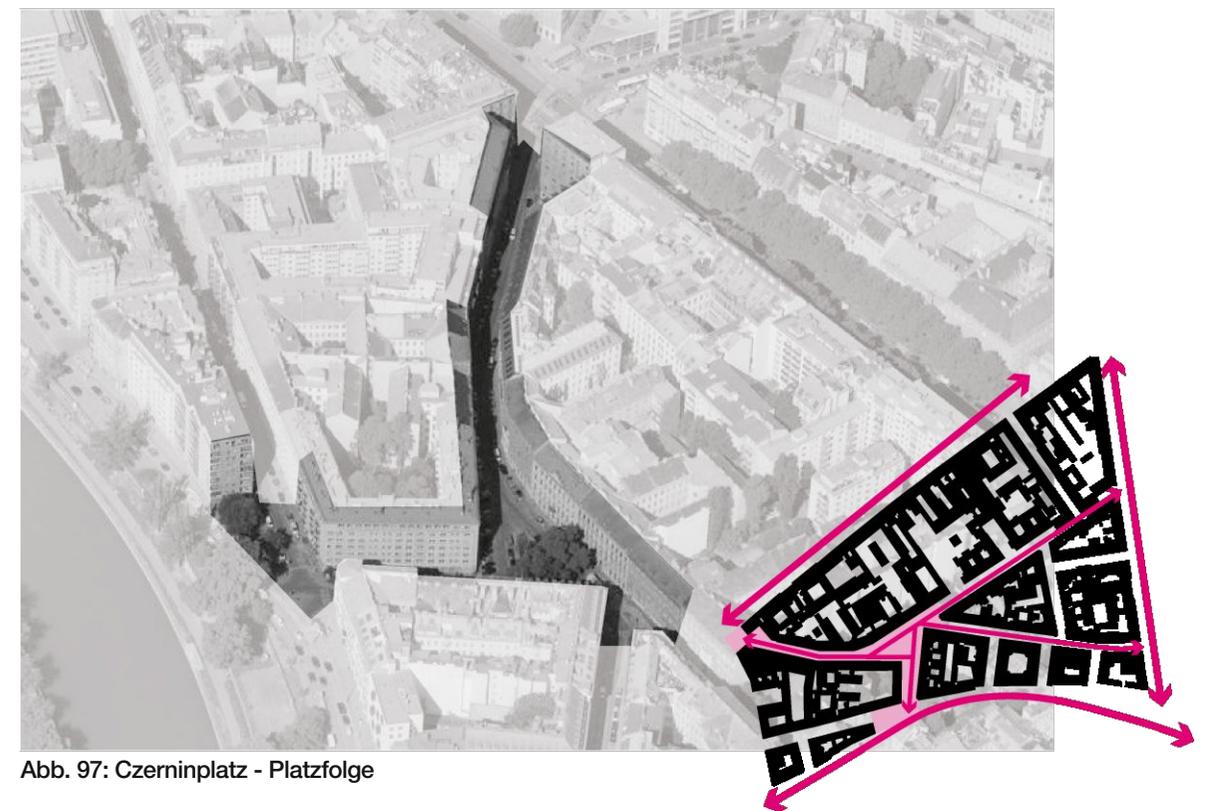


Abb. 97: Czerninplatz - Platzfolge

04.0.1

OBJEKTPLATZ

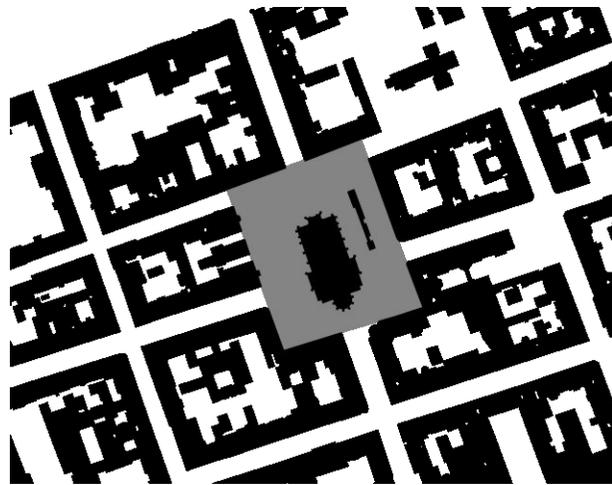


Abb. 98: St.-Elisabeth-Platz

PLATZHÄLFTEN



Abb. 99: Leon-Askin-Park

RECHTECKPLATZ

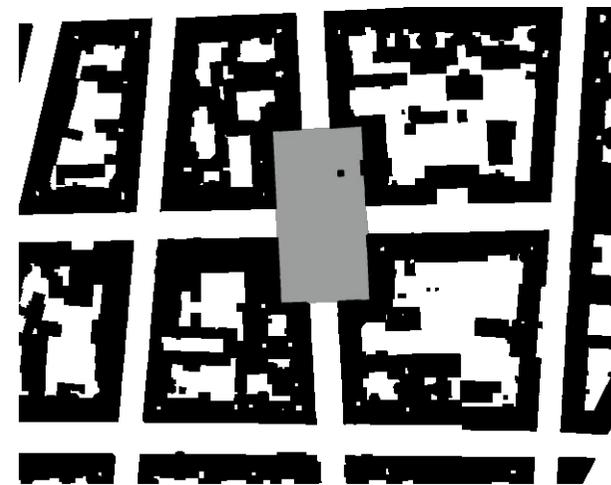


Abb. 104: Albertplatz

PLATZFOLGE



Abb. 105: Czerninplatz



Abb. 100: Keplerplatz



Abb. 101: Dingelstedtpark

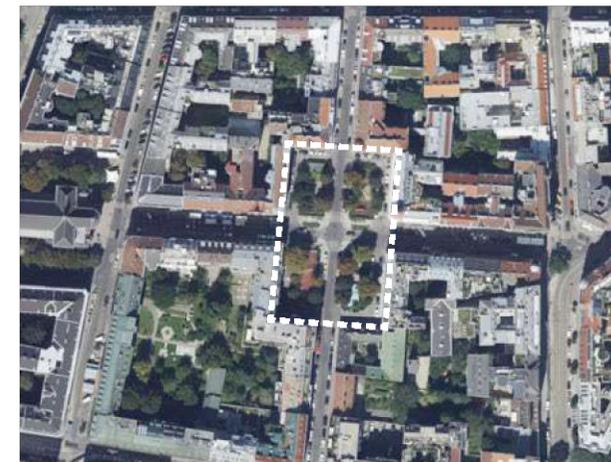


Abb. 106: Bennoplatz

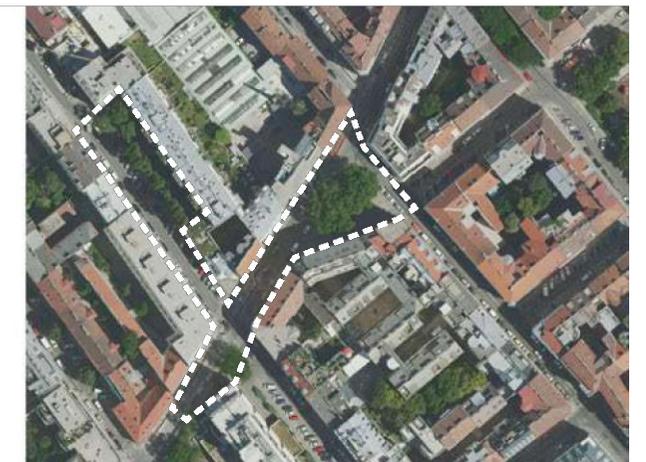


Abb. 107: Cissy-Kraner Platz



Abb. 102: Ida-Bohatta-Park



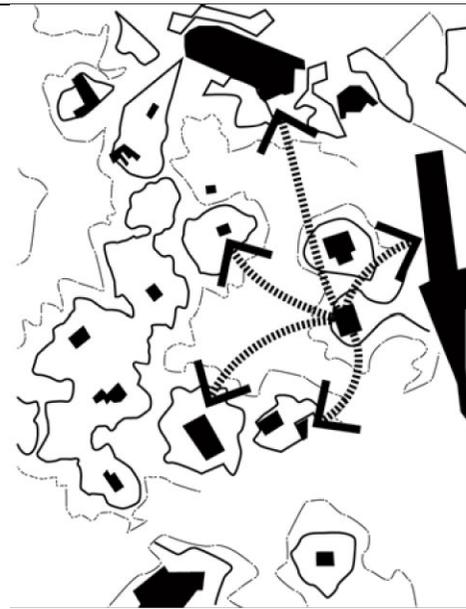
Abb. 103: Elterleinplatz



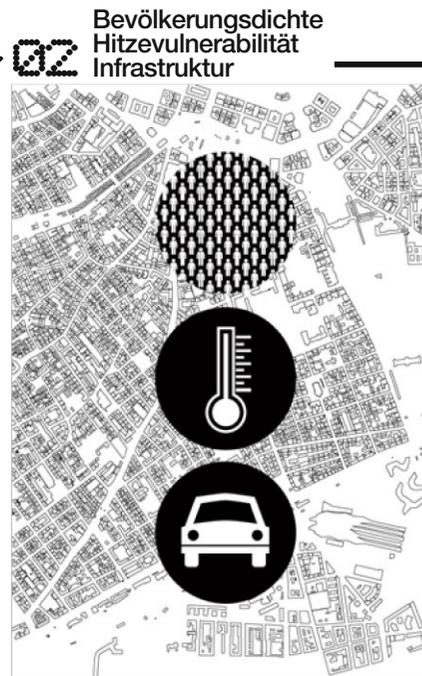
Abb. 108: Sobieskiplatz



Abb. 109: Margarethenplatz



01 Umgebungsanalyse



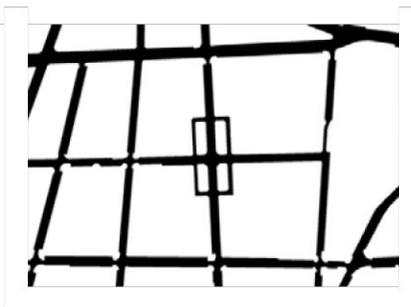
02 Bevölkerungsdichte
Hitzevulnerabilität
Infrastruktur



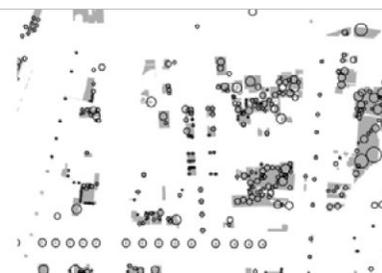
03 Historie



04 Erdgeschossnutzung



Verkehrswege



Grünflächen



STRASSEN



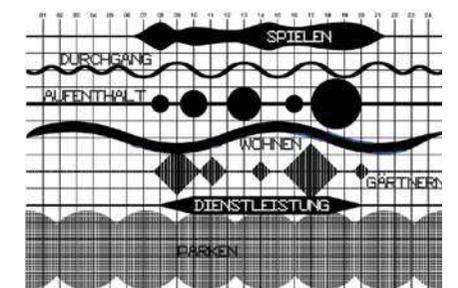
GEHWEGE



PARKEN



WOHNEN
DIENSTLEISTUNG
SITZEN



DURCHGANG
SPIELEN
WOHNEN
DIENSTLEISTUNG
GÄRTNERN
PARKEN

Um die Bedeutung und Qualitäten der ausgewählten Plätze besser zu verstehen und untereinander vergleichbar zu machen, werden alle nach dem gleichen Schema analysiert.

Zunächst wird in einer größeren Lupe der umliegende Platzbestand betrachtet. Dabei werden Entfernungen, Größen und vorhandene Programme benannt, um einen Überblick über das Angebot an bereits vorhandenen Freiraumnutzungen zu erhalten. Dazu wird die Flächenverteilung und Dichte auf Bezirksebene dargelegt.

Im nächsten Schritt wird die Bevölkerungsdichte des in Frage kommenden Gebiets auf Blockebene untersucht. Wieviele Einwohner*innen pro Hektar Bauland leben wo? Parallel dazu wird analysiert wo die Bewohner*innen eine erhöhte Hitzevulnerabilität erfahren. Um einen Überblick über die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie Fahrradwege und übergeordnete Straßen zu bekommen, werden auch diese Verkehrsnetze dargelegt.

Danach rückt die Entstehungsgeschichte des jeweiligen Freiraums in den Fokus der Untersuchung. Welche Bedeutung hatte der Platz in der Vergangenheit und welche hat er heute? Bestimmte Merkmale sind möglicherweise nicht mehr offensichtlich erkennbar, tragen jedoch ein beträchtliches Identifikationspotenzial in sich. Diese wieder herauszuarbeiten könnte dem jeweiligen Platz eine neue Bedeutung verleihen, insbesondere wenn eine Transformation erforderlich ist.

Darauffolgend wird tiefer auf die direkte Umgebung des Platzes eingegangen. Genauer auf die Nutzung der Erdgeschosszonen rund um den Platz. Hieraus wird ersichtlich welche Angebote bereits vorhanden sind. Ebenso von Interesse sind die anknüpfenden Verkehrswege samt Fahrtrichtungen, die vor allem bei einer potentiellen Verkehrsberuhigung von Belang werden. Die Grünflächen und Bäume geben direkten Aufschluss darüber, wo eventuell nachgebessert werden kann.

Bevor der situative Eingriff geplant werden kann, erfolgt eine detaillierte Untersuchung der Verteilung von Platzflächen in Bezug auf Straßen, Gehwege und Nutzung. Wie viel Prozent ist derzeit für den motorisierten Individualverkehr reserviert und wie viel für Fußgänger*innen? Wie viele parkende Autos gibt es auf dem Platz? Durch die Untersuchung der aktiven Nutzungen des Platzes und der angrenzenden Erdgeschossbereiche entsteht ein Diagramm zur Nutzungsfrequenz des Platzes. Dieses zeigt, zu welchen Zeiten und mit welchen Aktivitäten der Freiraum von verschiedenen Nutzungsgruppen belebt wird.

Auf dieser Grundlage an Daten und Erkenntnissen lässt sich nun eine Transformationstaktik entwickeln, die situativ auf die Analysen eingeht und kontextbezogene Eingriffe vorsieht.

04-02

Die Taktiken zur urbanen Entschleunigung, also der Umgestaltung von Verkehrsplätzen zu Aufenthaltsplätzen, finden anhand sanfter Eingriffe statt, die auf räumlichen, historischen und sozialen Analysen beruhen und mit alltäglichen, vorgefundenen Mitteln umgesetzt werden können.

Die vier herangezogenen Plätze erfahren dabei eine behutsame Behandlung, die den räumlich-historischen und soziokulturellen Kontext respektiert und aufgreift. Der St.-Elisabeth-Platz ist von der Kirche in der Platzmitte definiert. Sie steht als Bild für den Platz. Warum sie bei der Transformation nicht miteinbeziehen? Der Leon-Askin-Park und der Albertplatz haben beide eine wasserversorgungstechnische Vorgeschichte. Der Leon-Askin-Park wurde in seiner Kubatur durch den Ottakringerbach maßgeblich geformt, während der Albertplatz mit dem Isisbrunnen in der Platzmitte als entscheidender Infrastrukturpunkt der Wiener Hochquellleitung in der Nachbarschaft fungierte. Beide Wasserläufe waren wichtiger Bestandteil des Alltagslebens der Bevölkerung. Der Czerninplatz, der durch seine Aufweitungen und Verengungen einen nachbarschaftlichen Rückzugsort und blockmaßstäblichen Hinterhof bietet. Er hat das Potenzial zum erweiterten Freibereich der eigenen Wohnung. Alle Eingriffe arbeiten mit dem Vorgefundenen und dem Alltäglichen, dem was tagtäglich versteckt oder offen auf dem Platz zur Verfügung steht, aber vielleicht nicht vordergründig im Bewusstsein steht.

Vorgefundene, alltägliche Dinge begegnen uns jeden Tag beiläufig auf der Straße. Sie fallen in ihrem gewöhnlichen Kontext kaum in die eigene Wahrnehmung. Was macht die Dinge alltäglich? Für Henri Lefebvre ist die Etablierung des Alltagslebens ein Charakterzug von modernen Gesellschaften, der eng mit der wachsenden Wirtschaft und der Konsumkultur der 1960er Jahre zusammenhängt. Seitdem ist der Alltag in Literatur, Kunst und Objekte eingezogen.⁷² Alltäglichkeit bezieht sich auf die Gesamtheit von aneinandergereihten Handlungen, die tagtäglich ein Ganzes bilden. Bei-

läufige Aktivitäten sind nicht isoliert zu betrachten, sie sind eingebunden in einen sozialen Kontext.⁷³ Lefebvre bezeichnet die französische Nachkriegsgesellschaft als eine *bürokratische Gesellschaft des kontrollierten Konsums*, da das Alltagsleben mehr und mehr in Arbeit, Privatleben und Freizeit strukturiert wurde, um den Warenverbrauch der Menschen zu steigern, indem man ihn steuert.⁷⁴ Dieses System des Konsums hat die Standardisierung des Wohnens, des Transports und die Mechanisierung des privaten Haushalts durch Konsumgüter hervorgebracht.⁷⁵ Durch den globalen Kapitalismus kommen Waren, die durch ihre massenhafte Produktion für alle zugänglich werden in den Umlauf, so dass alle eine Beziehung dazu herstellen können. Es entwickelt sich eine Kolonialisierung des alltäglichen Lebens durch Staat und Wirtschaft.

Produkte, deren Wert finanziell bestimmt ist, verbergen oft die wirkliche produktive Arbeit und die soziale Arbeitszeit, die hinter ihnen stehen. Der Konsum neuer Produkte soll gefördert werden, weshalb sie mit Bedeutungen aufgeladen werden, während die soziale Komponente, also die menschliche Arbeit, die sie innehaben, außer Acht gelassen wird.⁷⁶ Die Güter repräsentieren nicht ihren eigentlichen materiellen Wert, der durch die hineingesteckte Arbeit erreicht wird, sondern viel mehr einen Wert, den sie erst durch Handel, also wiederum einen sozialen Akt, erlangen.⁷⁷ So ergeben sich zwei Arten der Beziehung, die ein Produkt impliziert und die miteinander in Verbindung stehen. Der Gebrauch von Dingen bildet eine Beziehung zwischen Ding und Mensch, während der Austausch von Dingen ein sozialer Prozess ist und eine Beziehung zwischen den agierenden Menschen bildet.⁷⁸ Somit besitzt das Objekt selbst einen sozialen Charakter, der in Relation zu anderen Objekten und zum Menschen im Raum treten kann.

„Die Hölzer, die ich benutze, kommen von der Straße, also die wurden vorher schon be-

nutzt. Da war am Anfang gar nicht die Idee von Wiederverwendung oder Ressourcenmanagement, sondern, dass diese Dinge schon etwas erlebt haben, und das sieht man den Hölzern an. Dadurch werden sie more relatable, man kann besser mit ihnen in eine Verbindung treten. Dadurch, dass wir Tag für Tag etwas Zeitliches erleben, ist ein Holz, das den Anschein erweckt, dass es auch schon gelebt hat und auch schon andere Aufgaben gehabt hat ziemlich interessant.“⁷⁹

So beschreibt die bildende Künstlerin Johanna Charlotte Trede ihre Arbeit mit gefundenen Objekten und Materialien. Sie hat dabei weniger politische oder ökologische Ziele, sondern vielmehr das Aufzeigen von Relationen vor Augen. Der Mensch geht eine Beziehung zu Objekten ein, welche durch ein gewisses Alter oder eine Vorgeschichte verstärkt wird. Durch die frühere Verwendung der Gegenstände werden sie mit einer Bedeutung versehen, die durch einen anderen Einsatz an Vielschichtigkeit gewinnt, die etwas Menschliches an sich hat, da mit dem Voranschreiten der Zeit immer neue Erfahrungen gemacht werden und sich neuen Situationen ausgesetzt wird.

Das belgische Kollektiv *Rotor* charakterisieren Material aus der Perspektive der visuellen Abnutzung. Es sind Gebrauchspuren, die daran erinnern, dass uns andere zuvorgekommen sind und wieder andere noch folgen werden. Manchmal suggeriert die Art der Abnutzung die Natur der Benutzung. In diesem Sinne tragen Gebrauchspuren zur Fähigkeit bei, die Umwelt lesen und verstehen zu können. Das Material reagiert auf Benutzung durch Abnutzung. Der Kontakt zwischen Materialien und ihren Nutzer*innen wird durch Gebrauch hergestellt, der wiederum durch wiederholte Handlungen und hybride Transformationen über die Zeit geschieht.⁸⁰

Das bedeutet, dass Objekte und Materialien als Vermittler menschlichen Seins dienen können, indem sie die aufgebrauchte Arbeit zur Herstellung, den sozialen Prozess des Austauschs und schließlich die Spuren des Gebrauchs widerspie-

geln. So ergibt sich mit der interaktiven Nutzung erneut eine Beziehung zwischen Ding und Mensch. In erweiterter Form entwickelt sich zudem eine Beziehung zwischen den agierenden Menschen über das benutzte Objekt durch indirekte Wahrnehmung der Natur des Gebrauchs.

Für bestimmte Objekte gibt es bereits eine Palette an grundlegenden Formen und Funktionen, deshalb geht es nicht um die wiederholte Neuerung von Dingen, sondern um die Kultivierung der Qualitäten von bestehenden, funktionierenden Dingen und deren Weiterentwicklung. Wenn im Bauprozess weniger neu hergestellt, stattdessen eher gesucht, gesammelt, gekauft, aufgestellt und kombiniert wird, spricht Claude Lévi-Strauss vom *Bricoleur*, der sich *„an eine Sammlung von Überbleibseln menschlicher Produkte richtet“*.⁸¹

Ein *Bricoleur* bedient sich an Elementen, die von anderen bereits gedacht oder entwickelt wurden und fügt sie neu zusammen. In diesem Sinne ist er nicht der klassische Erfinder, *„der genau das herstellen kann und hergestellt haben wird, was er ursprünglich herstellen wollte“*, sondern *„vor allem ein Finder, der gleichsam auf Abwegen zum Erfinder wird, wenn er nicht allein seine vorgefassten Zwecke berücksichtigen und nicht allein seinem Kalkül folgen kann, sondern gezwungen ist, sich auf Zufälle einzulassen – wenn er also die Einschränkungen und Hindernisse, vor die ihn die zuhandenen Mittel stellen, als Gelegenheiten zum Improvisieren, zum Ausweichen und Experimentieren mit unerwarteten Möglichkeiten zu nutzen vermag“*.⁸²

Es geht also zunächst um die Umsetzung einer Vorstellung. Diese Vorstellung muss allerdings nicht unbedingt durch eine Form oder ein Material bestimmt sein, sie kann unkonkret und offen bleiben, bis ein Element auftaucht, welches zum Gestaltungsmerkmal aufsteigt. Der *Ingenieur*, der als Gegenspieler des *Bricoleurs* angeführt wird, lässt das Vorhaben davon bestimmen, ob über genau die Materialien und Werkzeuge verfügt wird,

⁷² Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World*, 29

⁷³ Lefebvre, *Critique of Everyday Life*, vol. 3, 15-16

⁷⁴ Lefebvre, *Everyday Life in the Modern World*, 58-59

⁷⁵ Schmid, *Henri Lefebvre and the Theory of the Production of Space*, 132

⁷⁶ Lefebvre, *Production of Space*, 80-81

⁷⁷ Marx, *Capital*, vol. 1, 176-177

⁷⁸ Lefebvre, *De l'Etat*, vol. 3, 54

⁷⁹ Trede, *Von der Baustelle in den künstlerischen Prozess*, SWR2 Tandem

⁸⁰ Rotor, *usus / usures – état des lieux*, 17

⁸¹ Lévi-Strauss, *Das Wilde Denken*, 32

⁸² Bies, *Claude Lévi-Strauss und das wilde Basteln*, 5

die zur Realisierung nötig seien. Während hier also allein der Zweck die Mittel bestimmt, ist für das Vorgehen des Bricoleurs von Bedeutung, inwiefern die verwendeten Mittel den Zweck bestimmen.⁸³

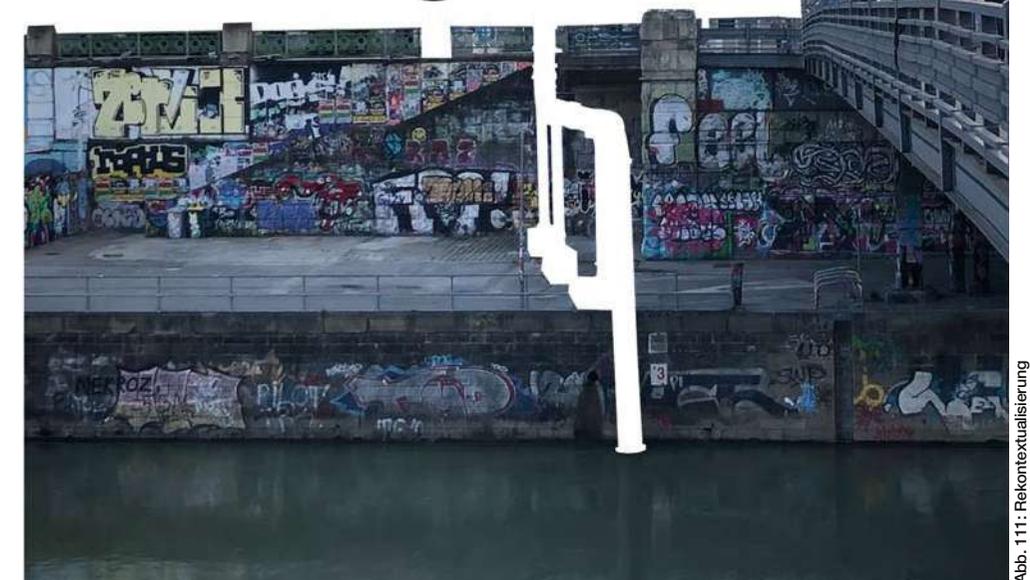
Massen- und Industrieprodukte sind in der Gesellschaft verbreitet und für den alltäglichen Gebrauch bestimmt. Sie gehören zum Leben einer breiten Masse und verkörpern dadurch ein bestimmtes Image, das mit Bedeutungen versehen ist. Durch die regelmäßige Benutzung und den alltäglichen Kontakt mit ihnen wird unterbewusst eine Beziehung aufgebaut, die durch persönliche Erlebnisse und Erfahrungen mit einem immateriellen Wert aufgeladen wird. Zudem wird mittels Austauschs von Objekten eine soziale zwischenmenschliche Beziehung eingegangen. Mit der früheren Benutzung durch andere Menschen gewinnt das Objekt durch Gebrauchsspuren an sozialem Wert, der indirekt zwischen den gebrauchenden Personen vermittelt und Verhaltensmuster andeutet. Mit der massenhaften Verteilung in der Gesellschaft, bieten Alltagsgegenstände eine große Fläche für Assoziationen und Projektionen, die sie niederschwellig zugänglich machen. So entsteht auch eine gewisse Faszination bei der Wiederentdeckung von bekannten Formen in einer ungewohnten Konfiguration. Wenn nun also ein Objekt aus einem industriellen Kontext in einen gestalterischen Kontext überführt wird, wirkt das zunächst irritierend und ungewohnt, führt dadurch aber zu einer bewussten Auseinandersetzung mit dem Vorgefundenen.

Mit Hilfe der Rekontextualisierung werden zusätzlich auch die Qualitäten und Defizite des einerseits neuen und des andererseits alten Kontexts sichtbar. Die Spuren unserer Vorgänger*innen werden in anderem Licht zudem besser lesbar. Die Eigenheiten eines Gegenstandes müssen anhand seiner Form, Farbe, physischen Eigenschaften und strukturellen Möglichkeiten reevaluiert werden. Um dies herauszuarbeiten können bereits entwickelte, verfügbare Lösungen neu zusammengefügt werden. Daraus entstehen trotz gegebenen Formen neue, individuelle Kombinationen, die immer in Abhängigkeit zu den Eigenschaften der vorgefundenen Materialien und Objekten stehen, aus denen sie gefügt sind und die gleichsam als soziale Transmitter von Beziehungen, Handlungsoptionen und Gefühlen agieren.

In der Arbeit mit alltäglichen Objekten wird indirekt mit dem Erfahrungsraum der Menschen gearbeitet, die in Relation miteinander stehen. Mit der Änderung des Kontexts und damit der Herausstellung eines eigentlich unsichtbaren Objekts findet eine Wahrnehmungsänderung statt, die eine Reflektion des Alltags und schließlich einen Wandel dessen zur Folge hat.

Man tritt aus dem Alltag heraus.

⁸³ Lévi-Strauss, *Das Wilde Denken*, 32



04.03

Abb. 111: Rekontextualisierung

WIEN: WIEDEN



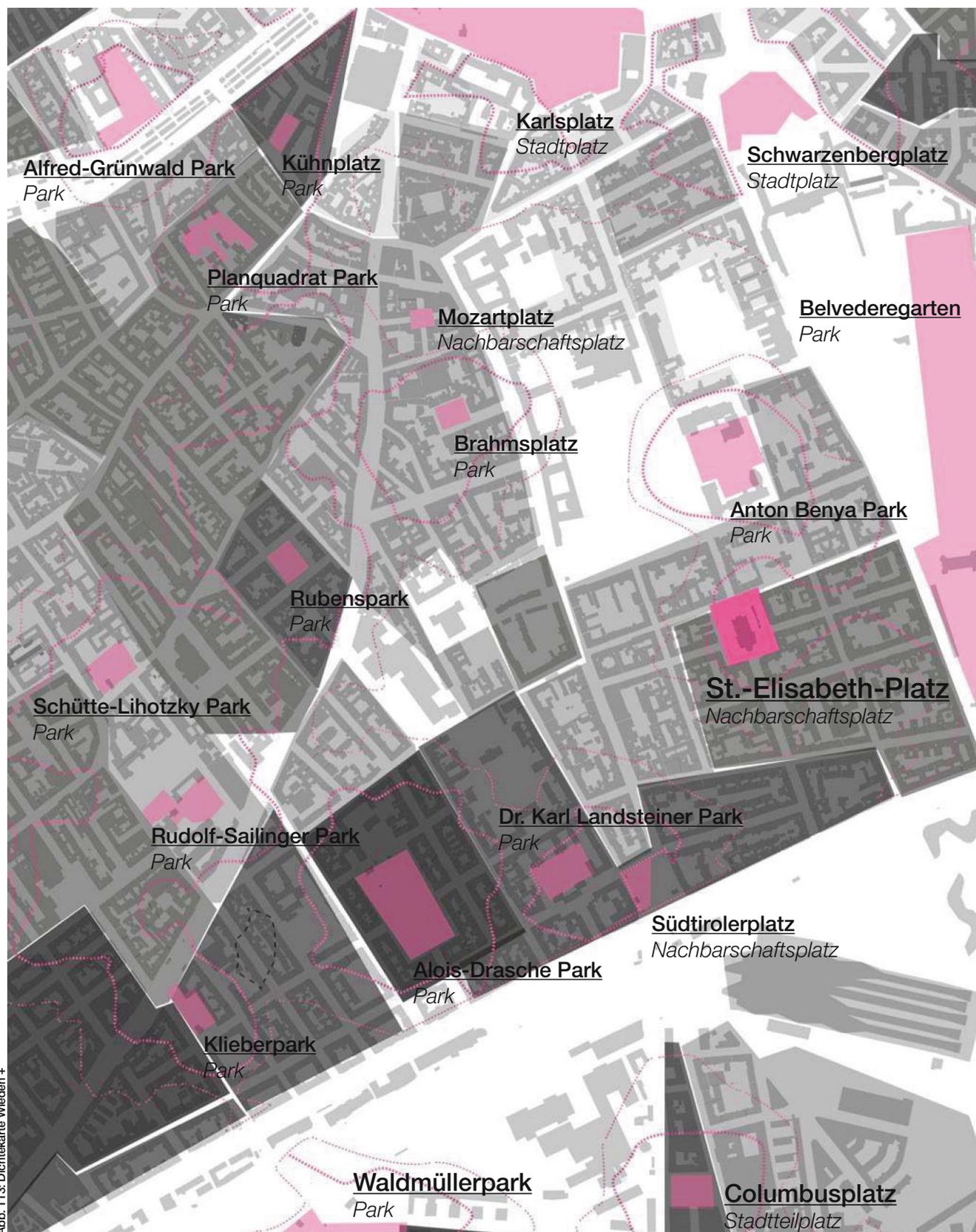
Die abgebildete gedruckte Originalversion ist die verbindliche Version. Die abgebildete digitale Version ist eine Kopie der Originalversion.

The approved printed original version is the binding version. The approved digital version is a copy of the original version.

Bibliothek
Your knowledge hub
WIEN
Abb. 112: Vogelperspektive St.-Elisabeth-Platz

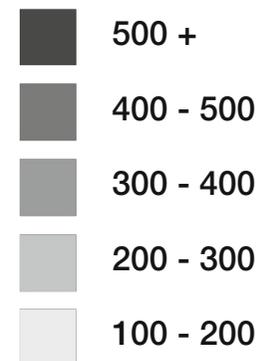
48°11'26.9"N 16°22'31.6"E





Öffentlicher Freiraum
 Stadtplatz/Stadtteilplatz: Bedeutung für Stadt bzw. Stadtteil
 Nachbarschaftsplatz: Nachbarschaftliche Bedeutung
 Park: Grünflächen, Sport, Spiel
 Restfläche: Dominante Verkehrsnutzung

Bewohner*innendichte
 pro Hektar Baulanddichte



Grünflächenzugang
 bis Hauseingang



Flächenverteilung

10% Grünland & Gewässer (0,20 km²)

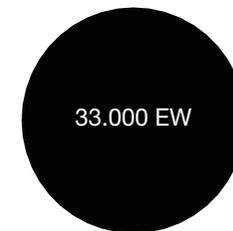
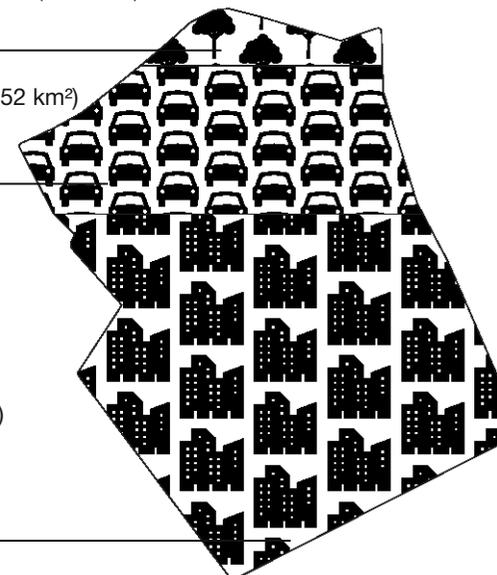
6 QM/EW

26% Verkehrsflächen (0,52 km²)

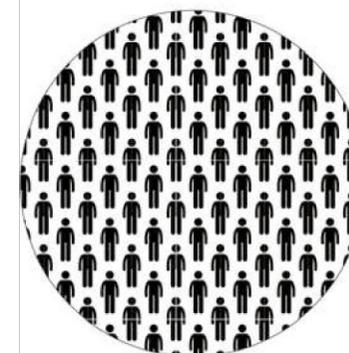
16 QM/EW
 0,37 Autos/EW

64% Bauland (1,28 km²)

39 QM/EW
44 QM/EW
 Wohnfläche



18.582 EW/km²



PARIS
 2.145.906 EW
 105,4 km²
 20.360 EW/km²

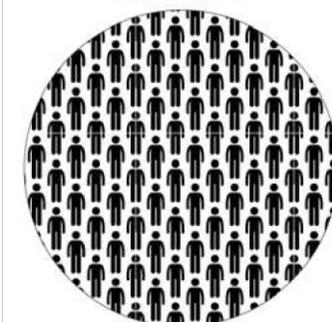


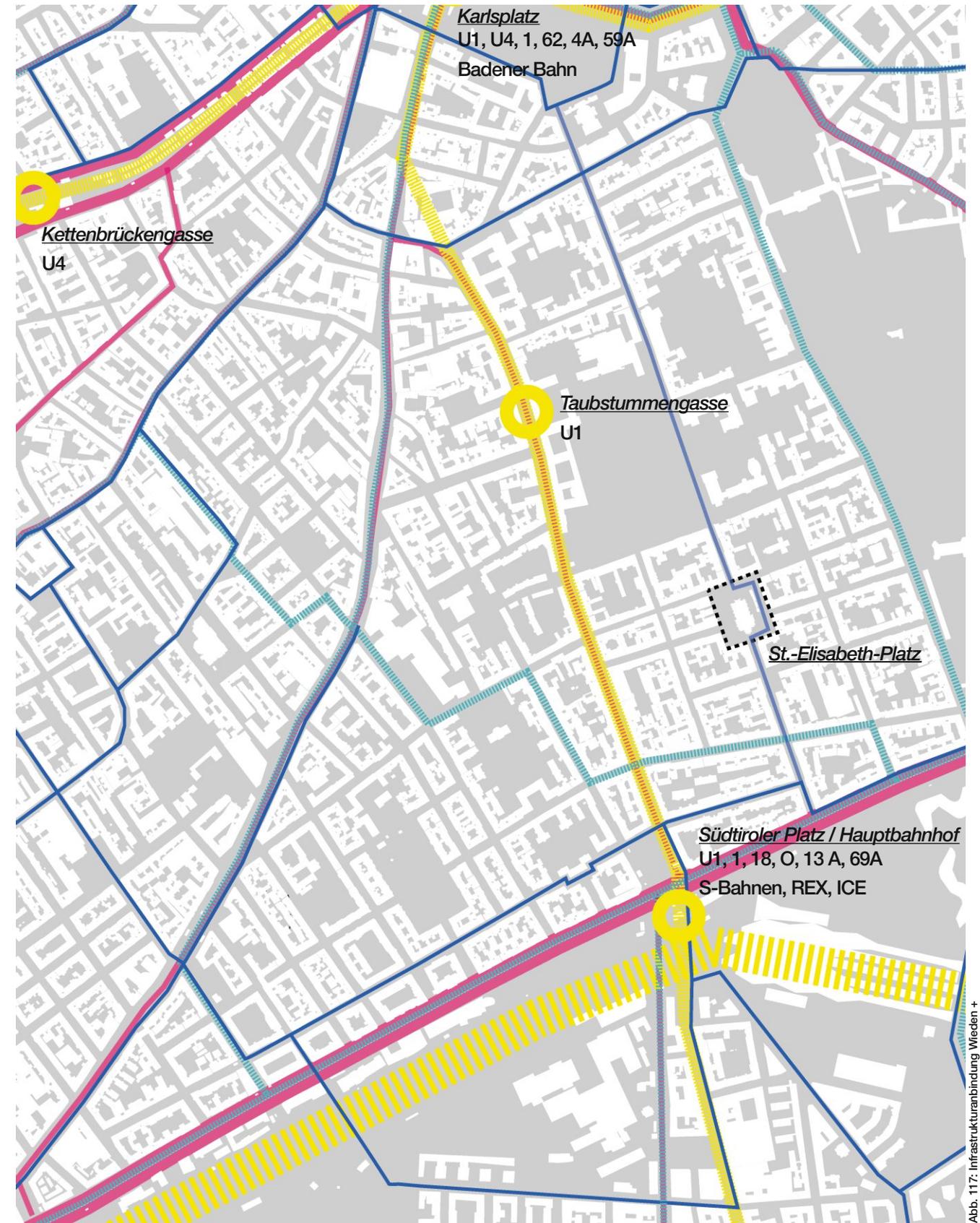
Abb. 114: Flächenverteilung Wieden

Abb. 115: Dichte Wieden - Paris



Urban Heat Vulnerability Index

1	0,8	0,6	0,4	0,2
---	-----	-----	-----	-----

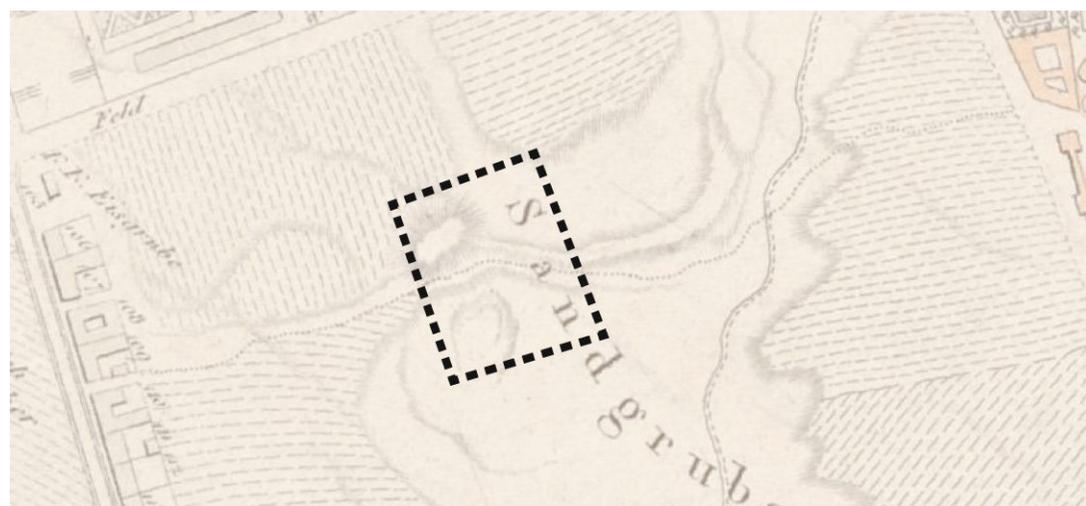


Verkehrswege

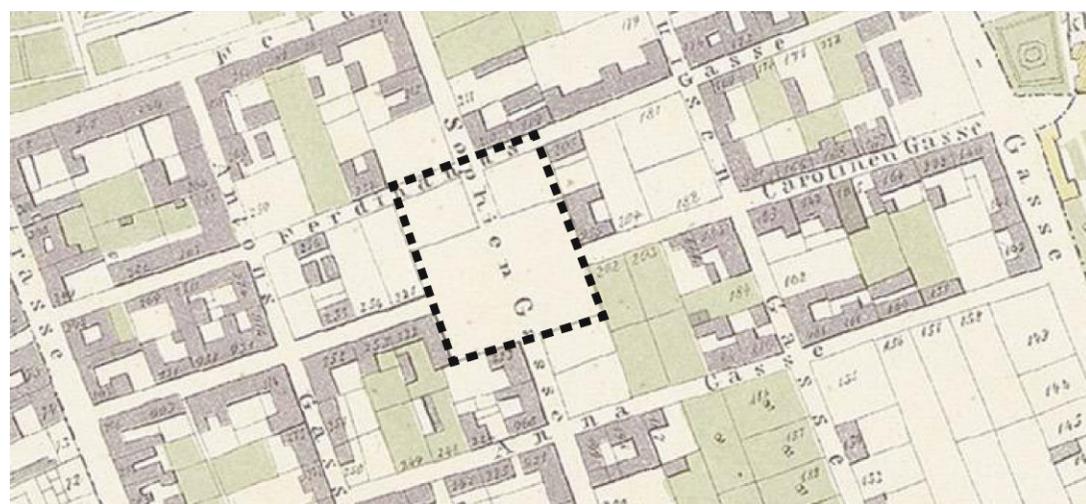
Bundesstraße	Hauptstraße	U-Bahn	Bim/Bus	Fahradstraße Bestand	Fahradstraße geplant
--------------	-------------	--------	---------	----------------------	----------------------



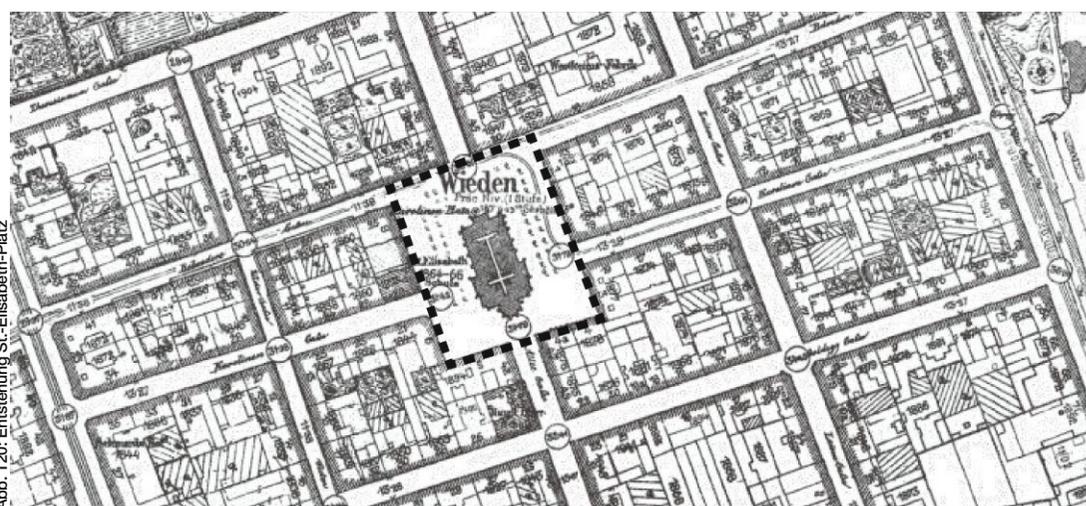
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1812



1858



1904

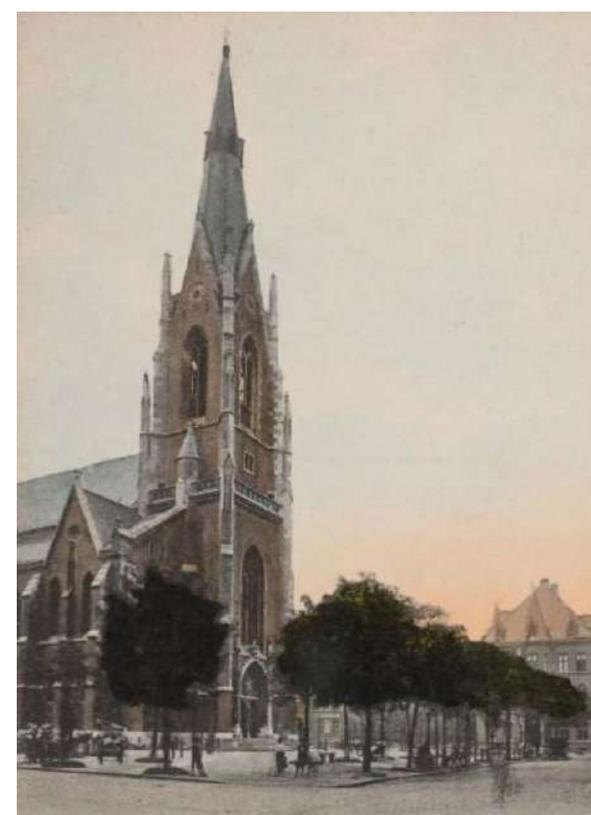


Abb. 121: St.-Elisabeth-Kirche Schrägansicht, 1906

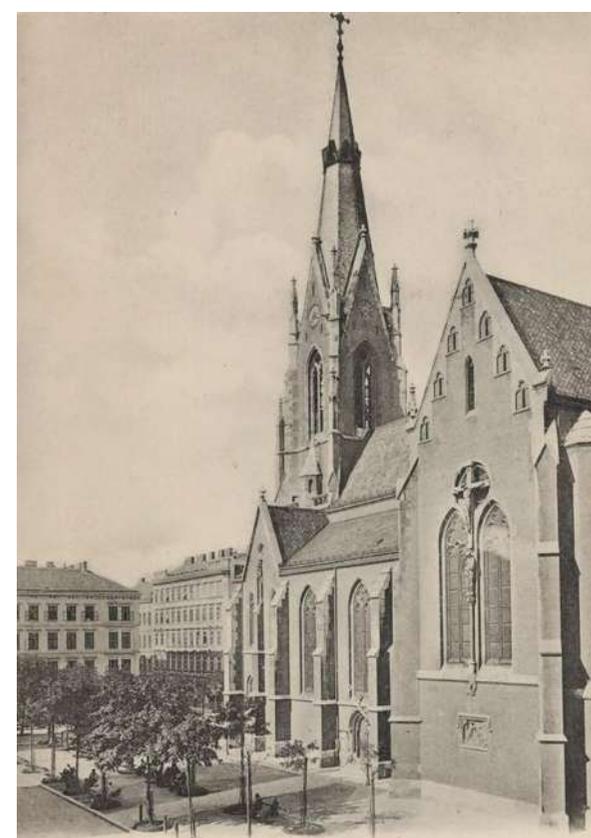


Abb. 122: St.-Elisabeth-Kirche Seitenansicht, 1903

Der St.-Elisabeth-Platz auf der Wieden ist ein typischer Grätzelpplatz. Durch seine markante Lage zwischen belebtem Karlsplatz und verkehrintensivem Wiedener Gürtel, direkt an der Argentinierstraße dient er dem Karolinenviertel als urbaner Freiraum mit einem Angebot für temporäre Erholung in größtmöglicher Nähe zum Wohn- und Arbeitsumfeld. Seine Konfiguration mit übersichtlichen, abgegrenzten Räumen erzeugt Intimität und Vertrautheit.

Die heutige Obere Wieden bestand bis Anfang des 19. Jahrhunderts vorwiegend noch aus Kleingartenanlagen und wurde erst gegen Ende des Vormärz bebaut. Schon zu Beginn der rasterförmigen Parzellierung des Karolinenviertels wurde ein Rechteckplatz ausgespart, der sich um ein halbes Raster versetzt in die Blockrandbebauung einschneidet. Bereits 1844 wurde ein Kirchenbau vorgesehen, der axial auf die ansteigende Argentinierstraße gerichtet wurde und durch die Höhenentwicklung und zentrale Setzung bereits vom Karlsplatz aus ersichtlich ist.⁸⁴

Die freistehende St.-Elisabeth-Kirche wurde zwischen 1859 und 1868 als neogotische Hallenkirche mit Querschiff in Kreuzform errichtet.⁸⁵ Prägend für die äußere Erscheinung ist die Verwendung von offenem Backstein, der seinen Einsatz ebenfalls beim Pfarramt, sowie bei der Volksschule auf der Westseite des Platzes findet. Wie von außen ablesbar, ist die Kirche dreischiffig und besitzt neben dem Haupteingangsportale unter dem Glockenturm noch vier weitere Nebenportale, die an den Langseiten angeordnet sind.

Der Markt, der jeden Samstag vor der Kirche abgehalten wird, findet bereits seit der Eröffnung 1869 statt.⁸⁶

⁸⁴ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/St.-Elisabeth-Platz>, aufgerufen am 04.05.2024

⁸⁵ Wien Geschichte Wiki, [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Elisabethkirche_\(4\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Elisabethkirche_(4)), aufgerufen am 04.05.2024

⁸⁶ Vgl. Wien Geschichte Wiki (Anm. 84)



Abb. 123a: Argentinierstraße Nord



Abb. 123b: Argentinierstraße Süd

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.

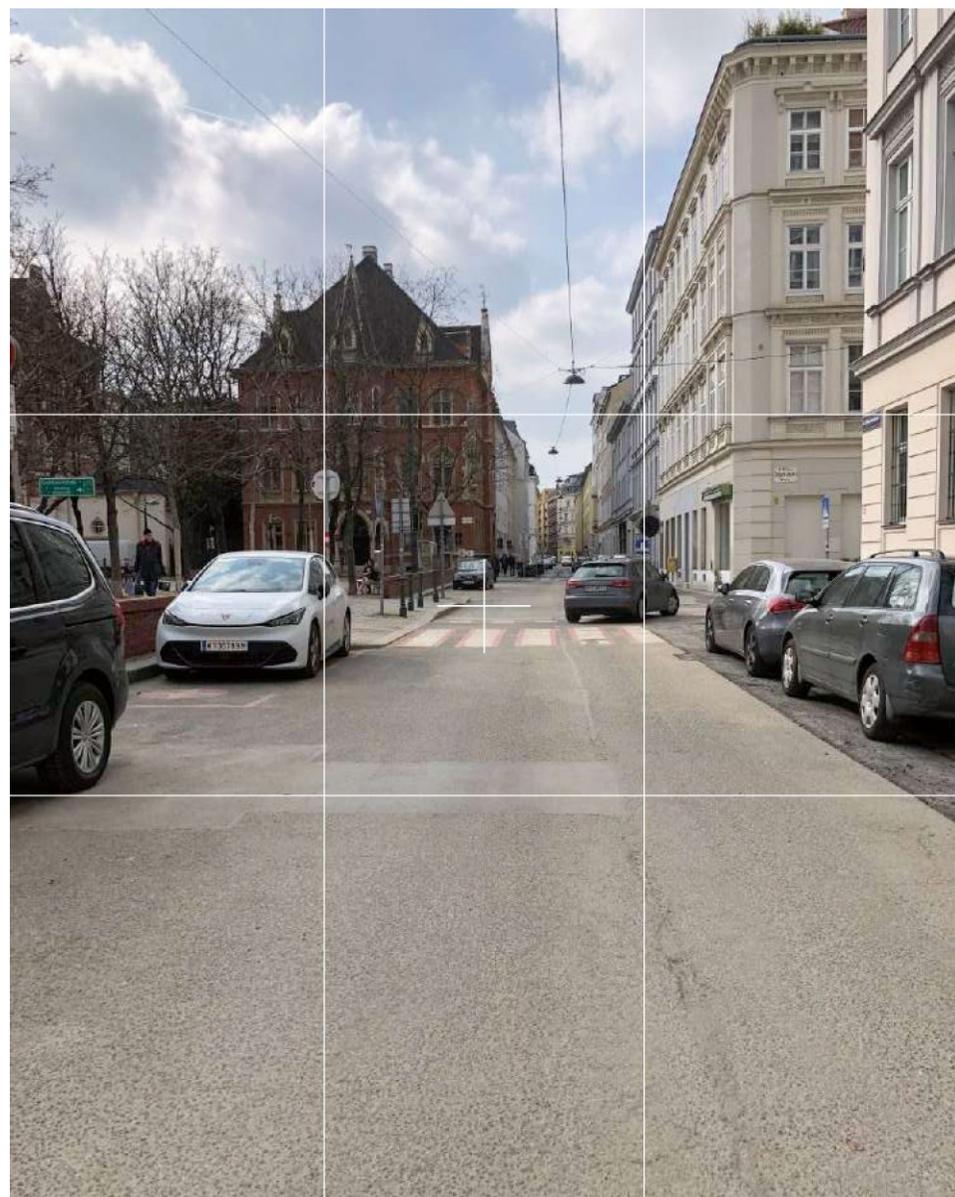


Abb. 124: Belvederegasse Nord-West

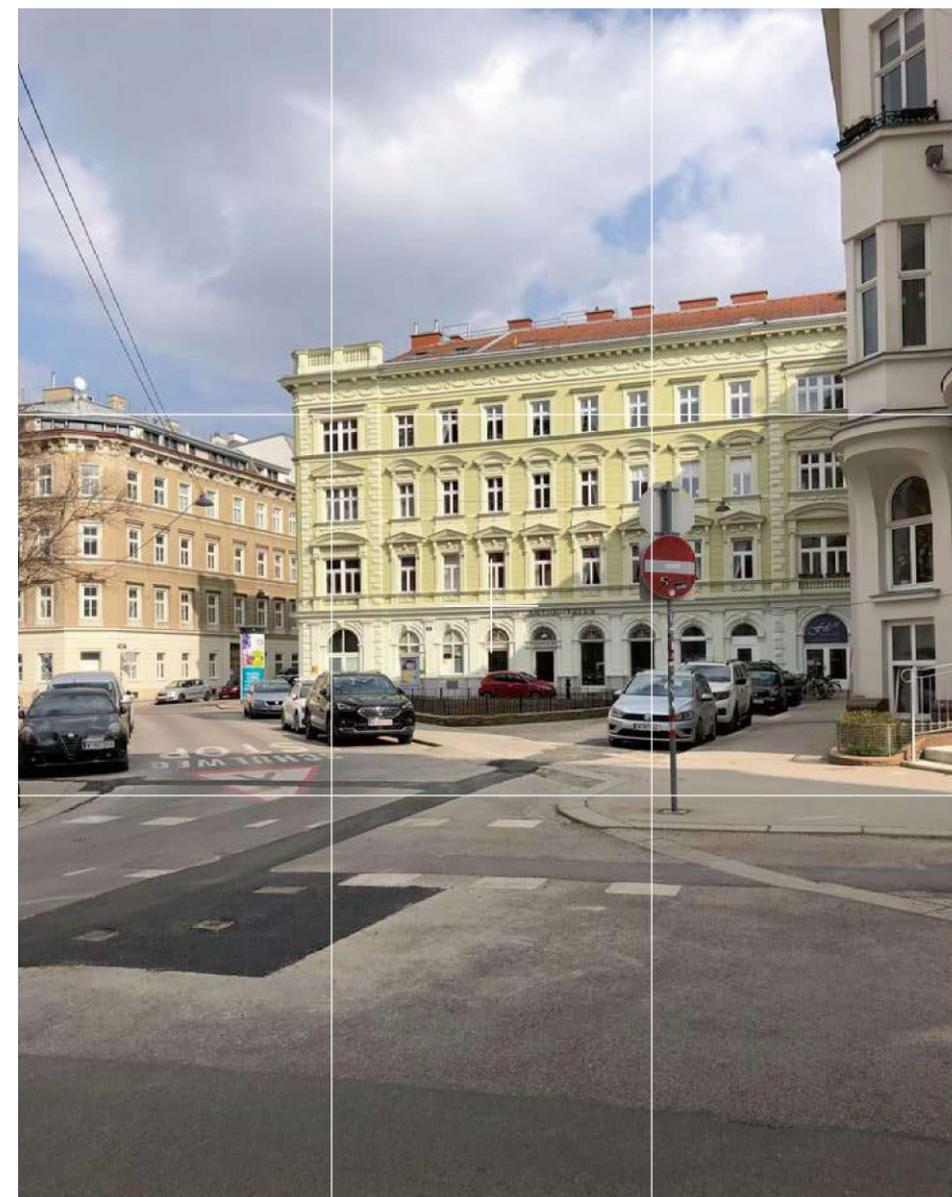


Abb. 125: St.-Elisabeth-Platz Süd-Ost

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.

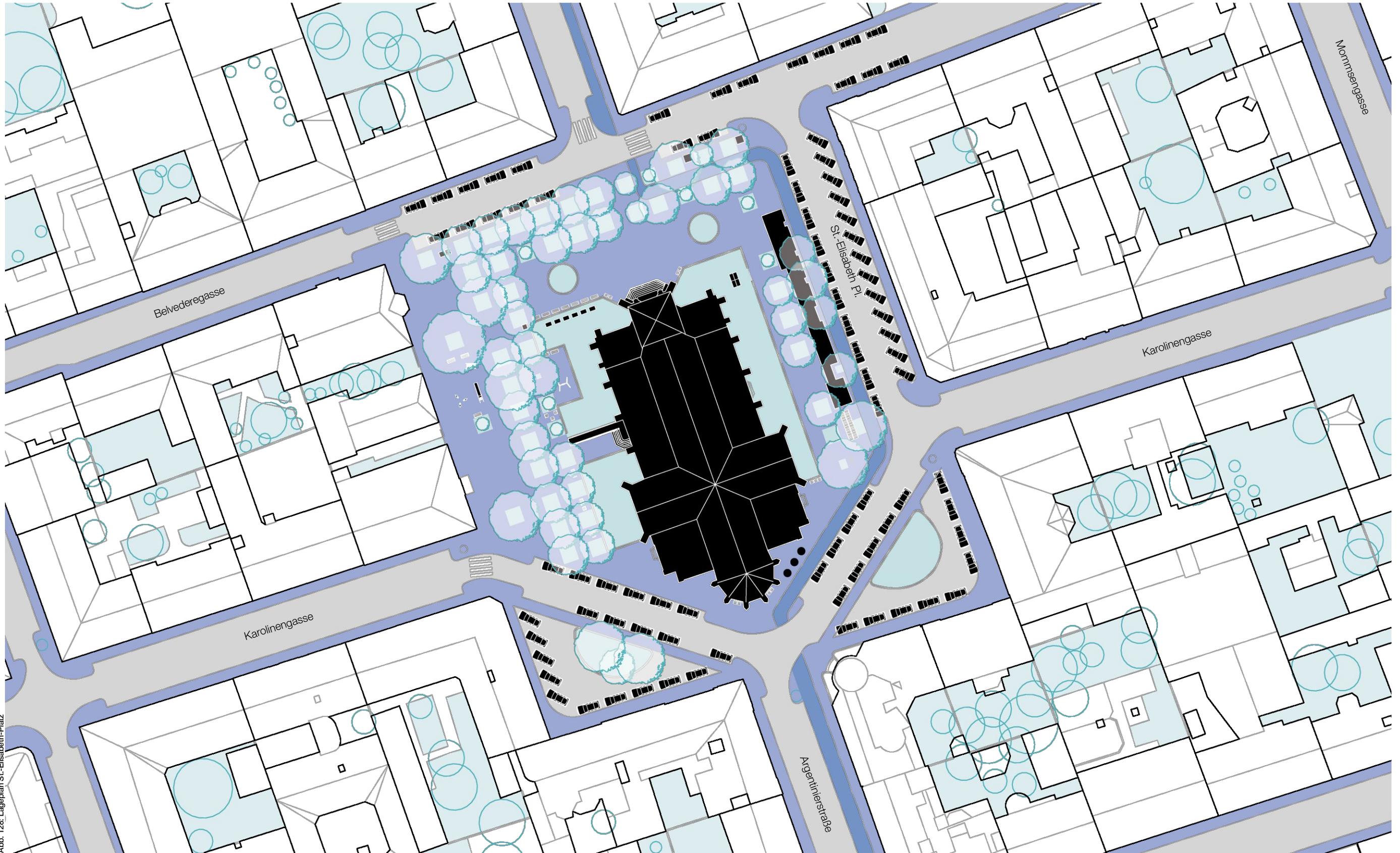


Abb. 126: St.-Elisabeth-Platz West

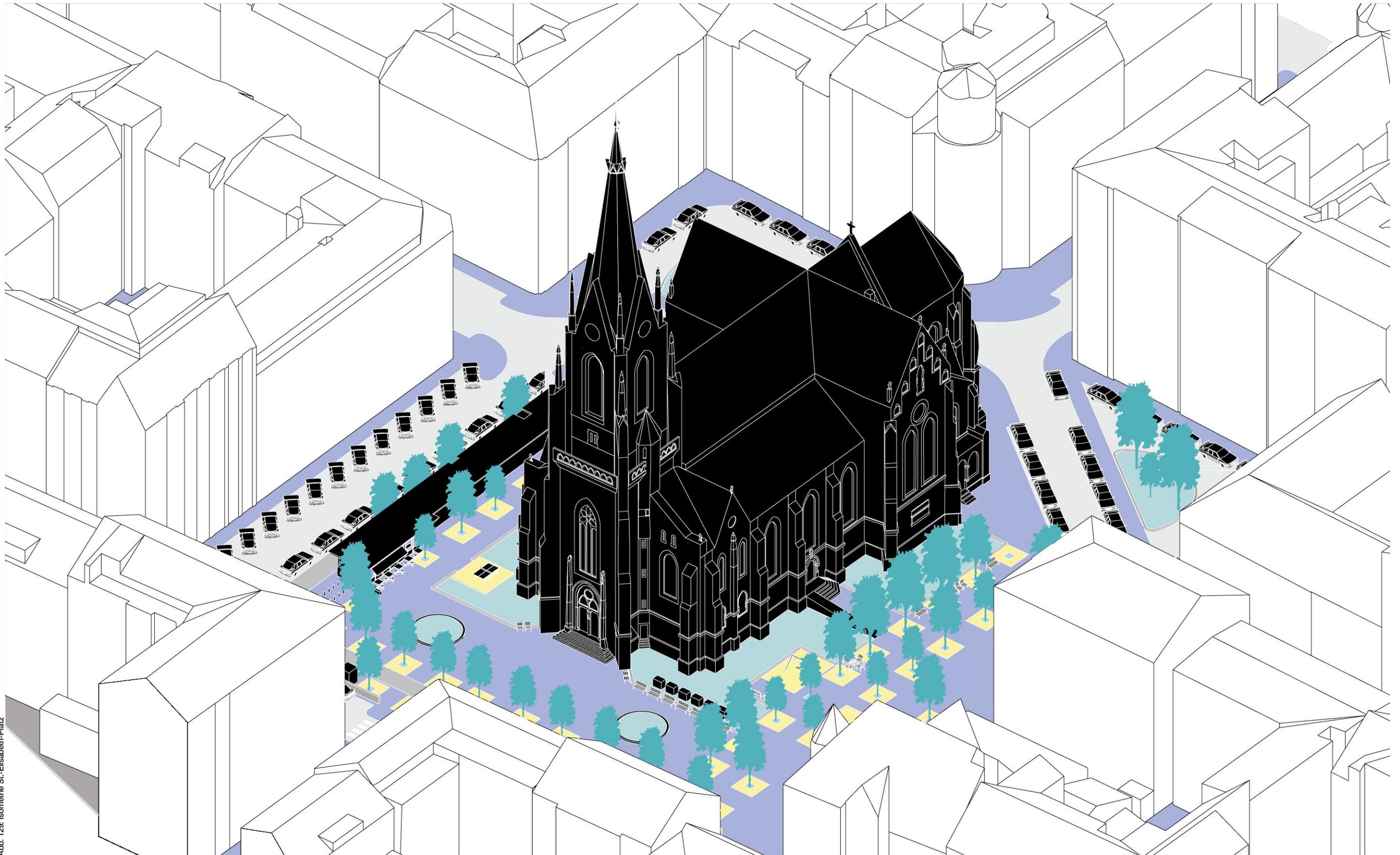


Abb. 127: St.-Elisabeth-Platz Ost

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.



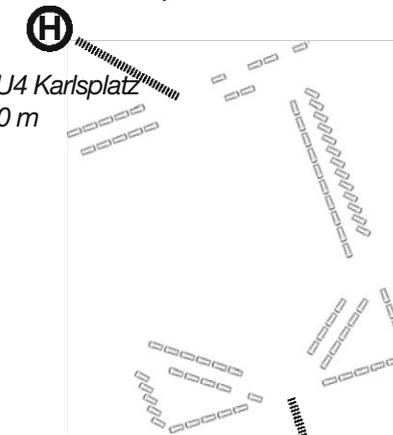
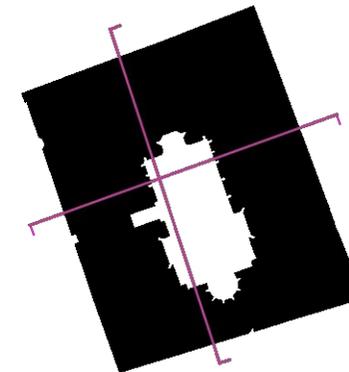
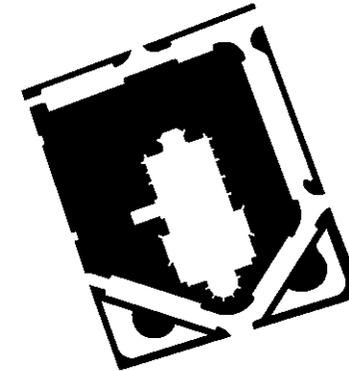
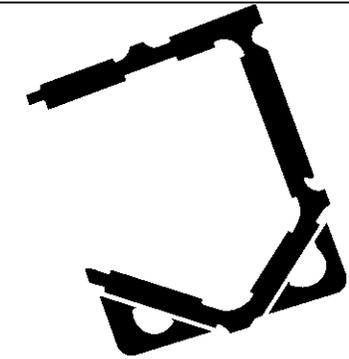
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

 Straßen + Parkplätze
32%

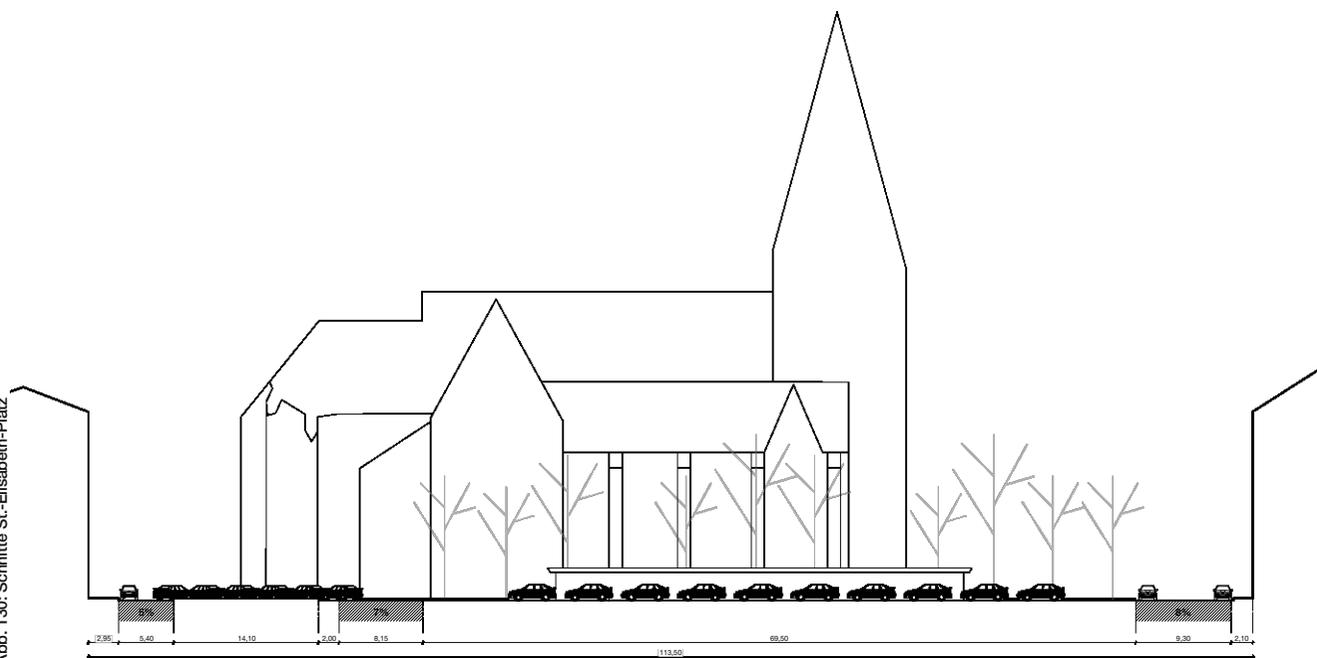
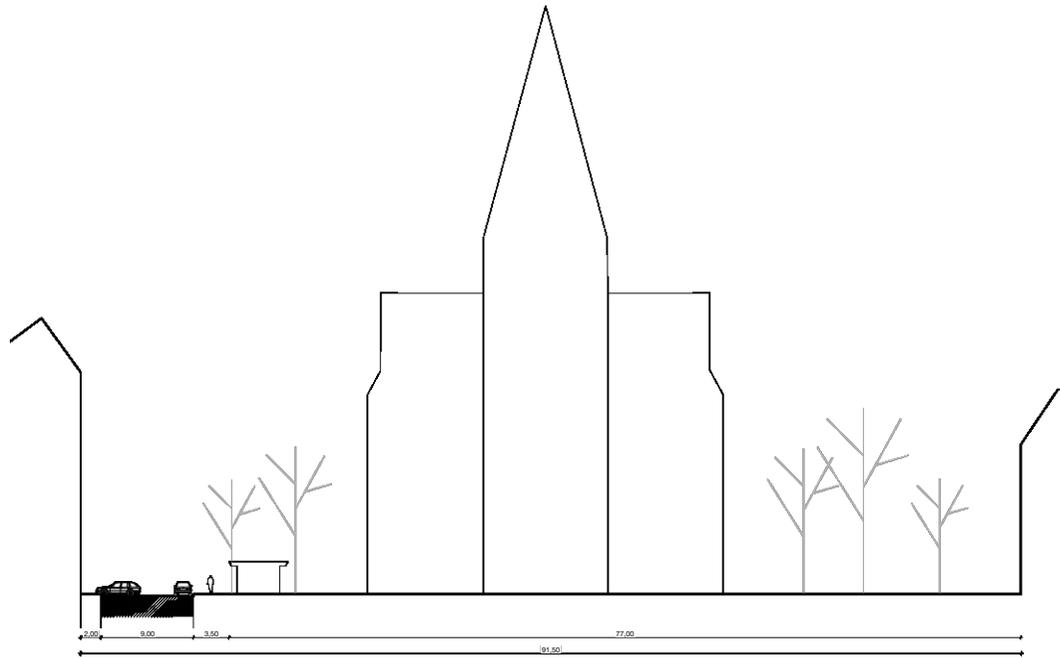
 Fußgänger*innen
68%

Gesamtfläche
8.545 m²

 Parkplätze
873 m² (10%)
Stellplätze 63
100% Kurzparkzone
0 AnrainerInnen



 13A Argentinierstraße 270 m
 U1 Südtiroler Platz - Hbf S+U 700 m



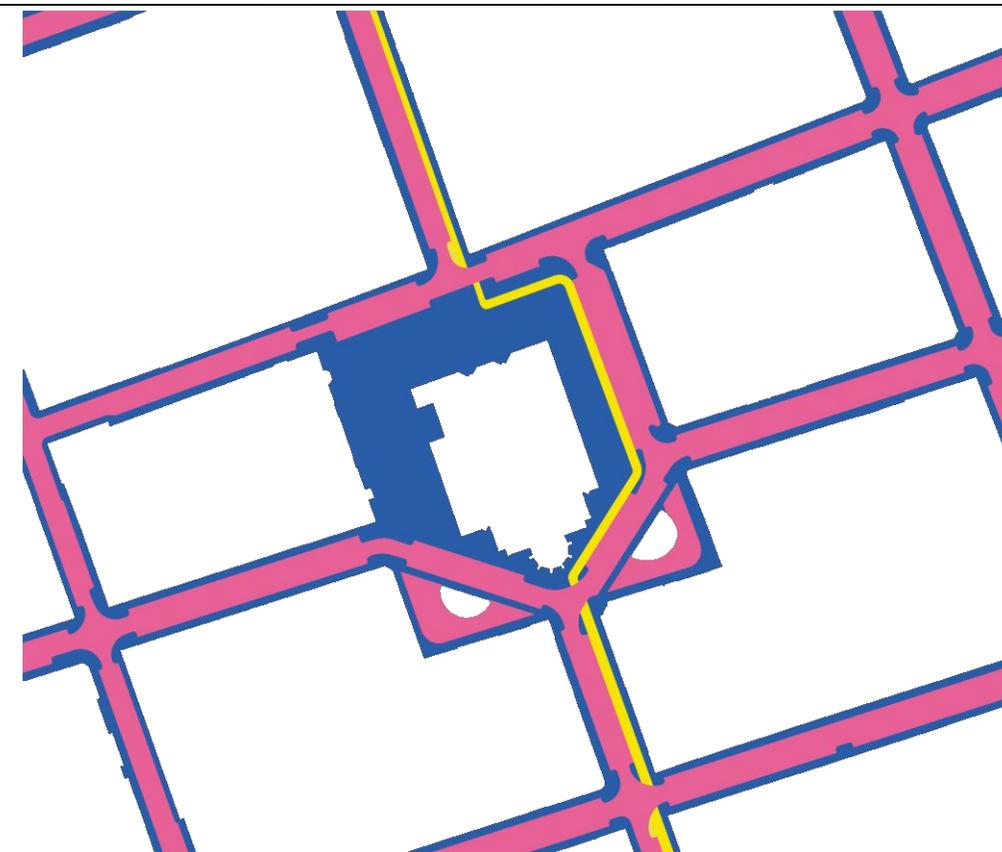
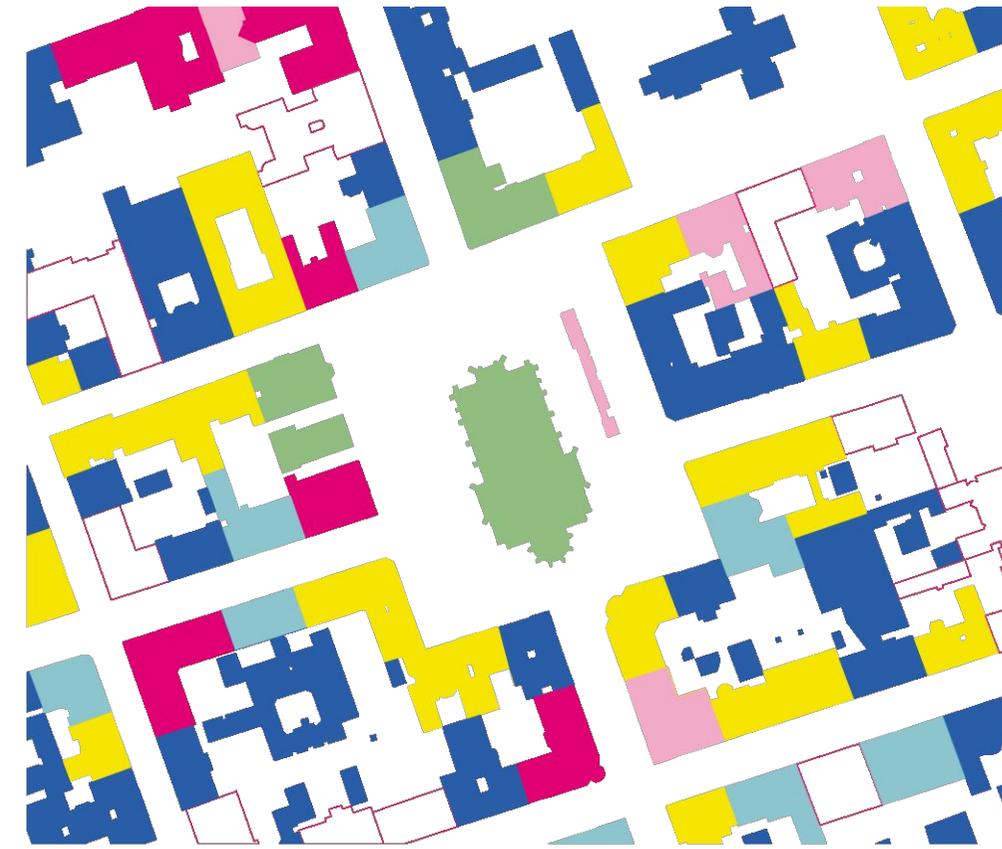
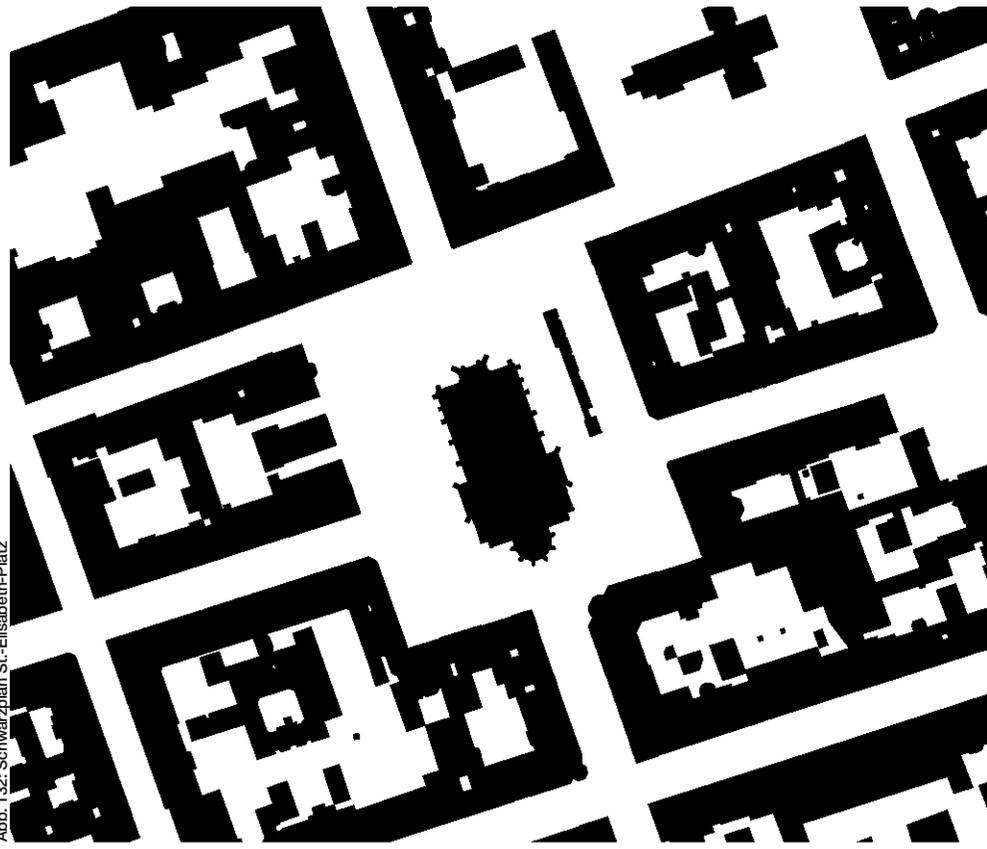
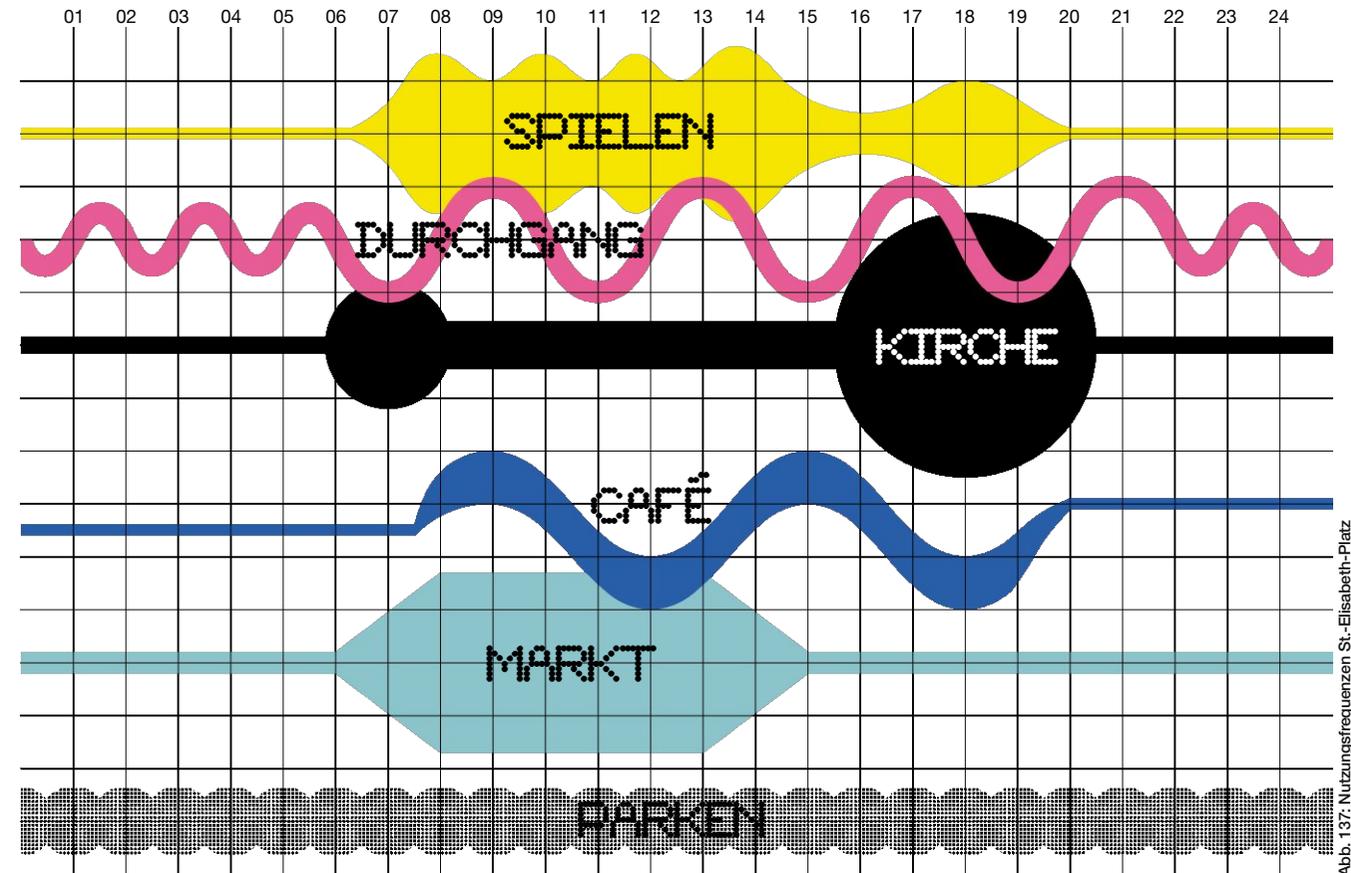


Abb. 134: Erdgeschossnutzung St.-Elisabeth-Platz

Abb. 135: Verkehrsfächenverteilung St.-Elisabeth-Platz

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.
 Abb. 133: Grünflächen St.-Elisabeth-Platz

TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Abb. 133: Grünflächen St.-Elisabeth-Platz



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.

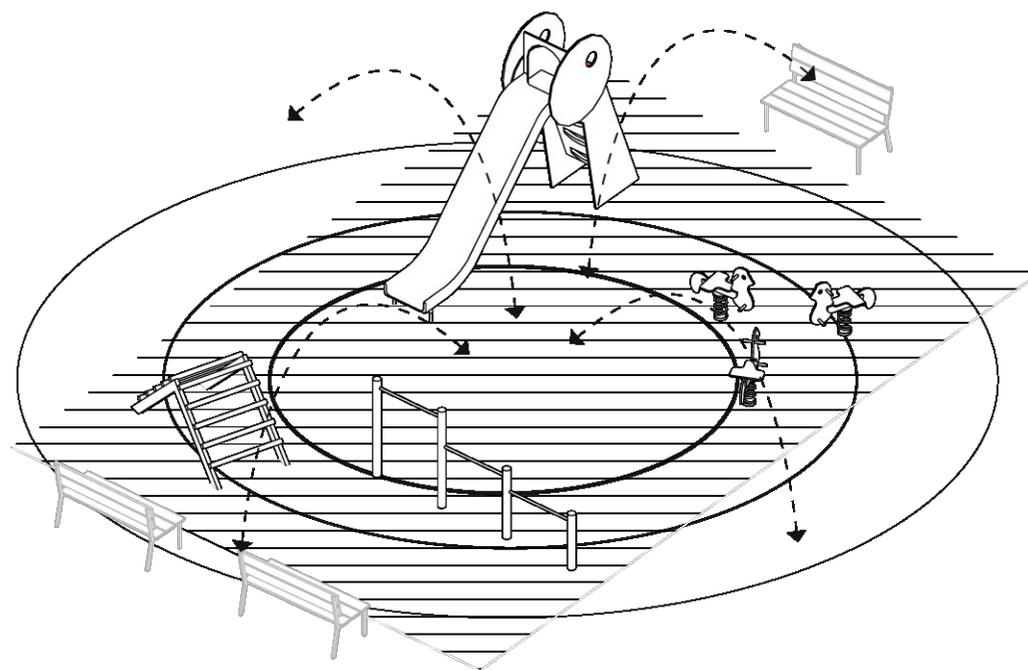
Abb. 136: Platznutzung St.-Elisabeth-Platz

04.1.3

Abb. 137: Nutzungsfrequenzen St.-Elisabeth-Platz



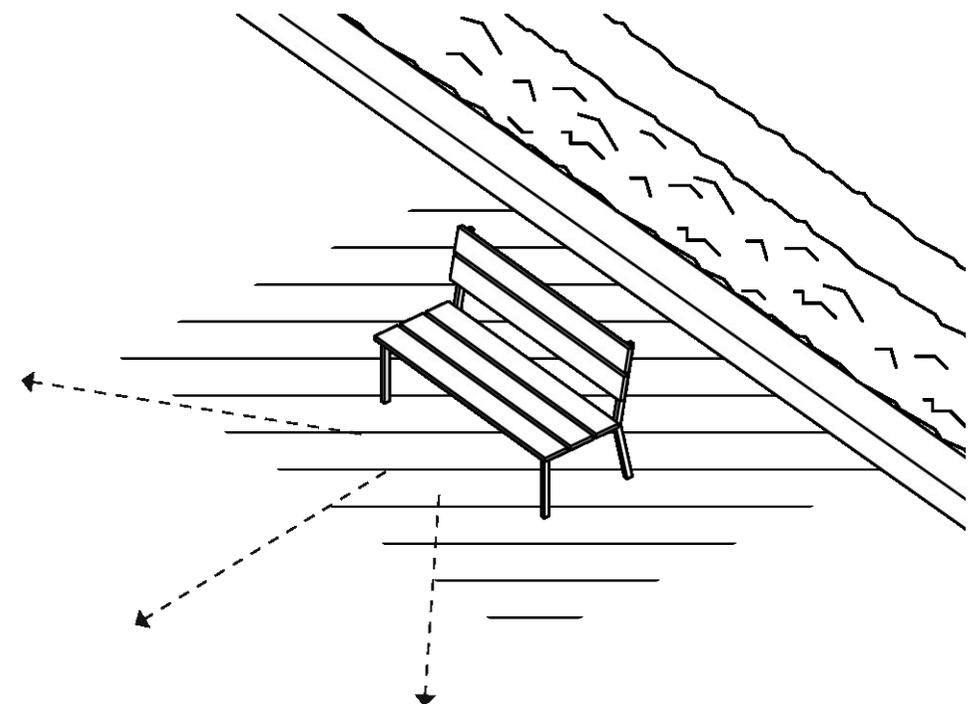
Abb. 138: Spielplatz



- + Treffpunkt Nachbarschaftskinder/Eltern
- + Platzierung zentral am Platz
- + Belebung des Platzes



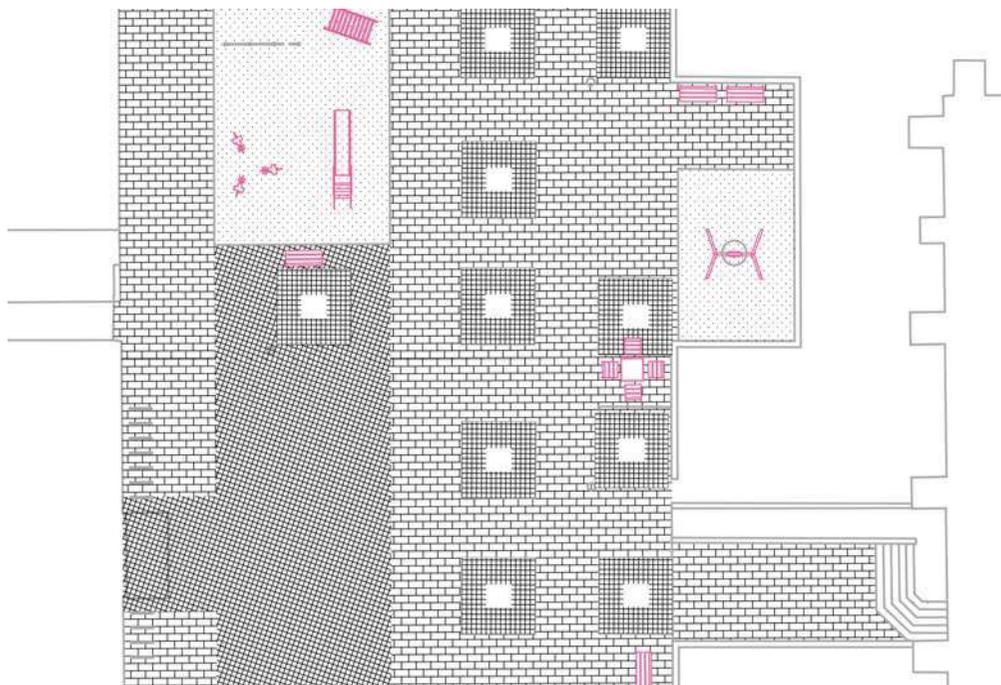
Abb. 140: Sitzmobiliar



- + spontanes Verweilen
- + Platzierung am Rand des Platzes
- + Rückseite geschützt
- + Beobachtung des Geschehens



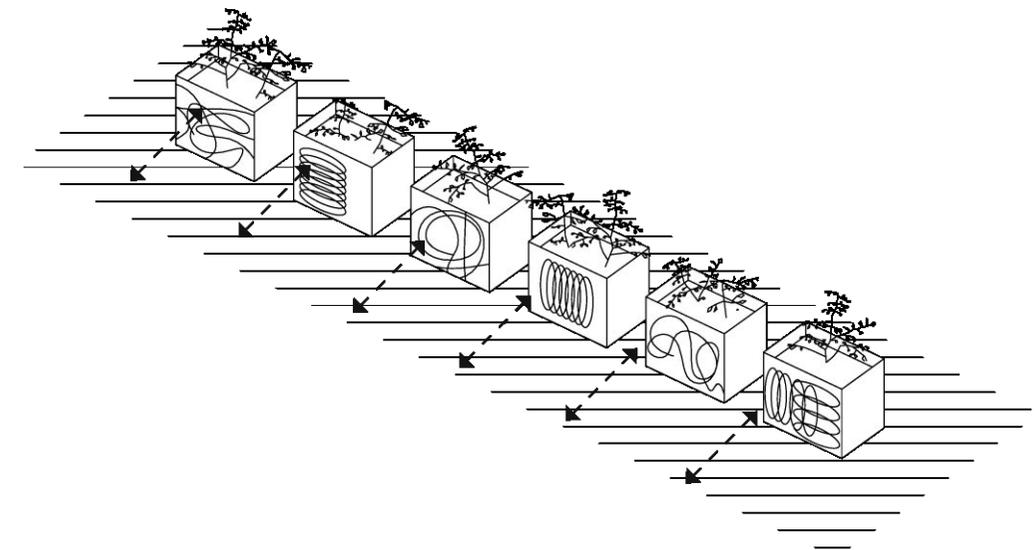
Abb. 142: Bodenbelag



- + unterschiedliche Beläge wirken sich auf Bewegungsfluss und Geschwindigkeit aus
- + Implizierung von Handlungsprogrammen
- + Definieren von Schwellen



Abb. 144: Grätzelgarten



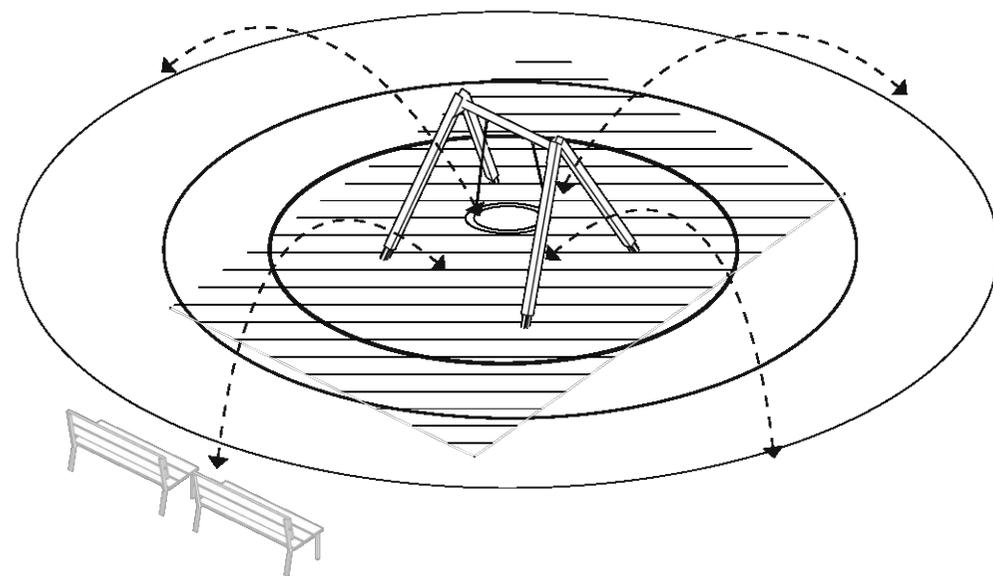
- + Nachbarschaftsaustausch
- + Selbstversorgung
- + Kontaktfördernd
- + Funktionale Erweiterung



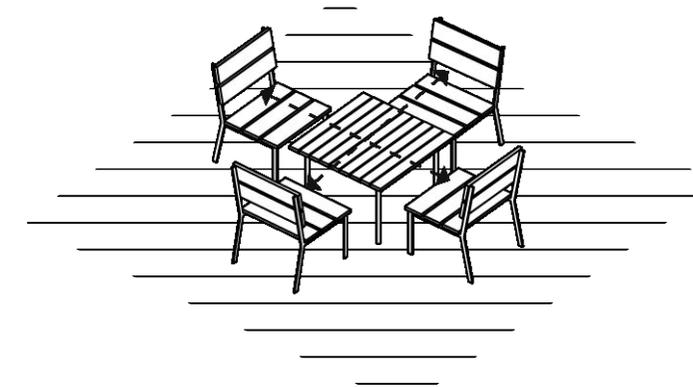
Abb. 146: Schaukel



Abb. 148: Sitzgruppe



- + Treffpunkt Nachbarschaftskinder/Eltern
- + Platzierung zentral am Platz
- + Belebung des Platzes



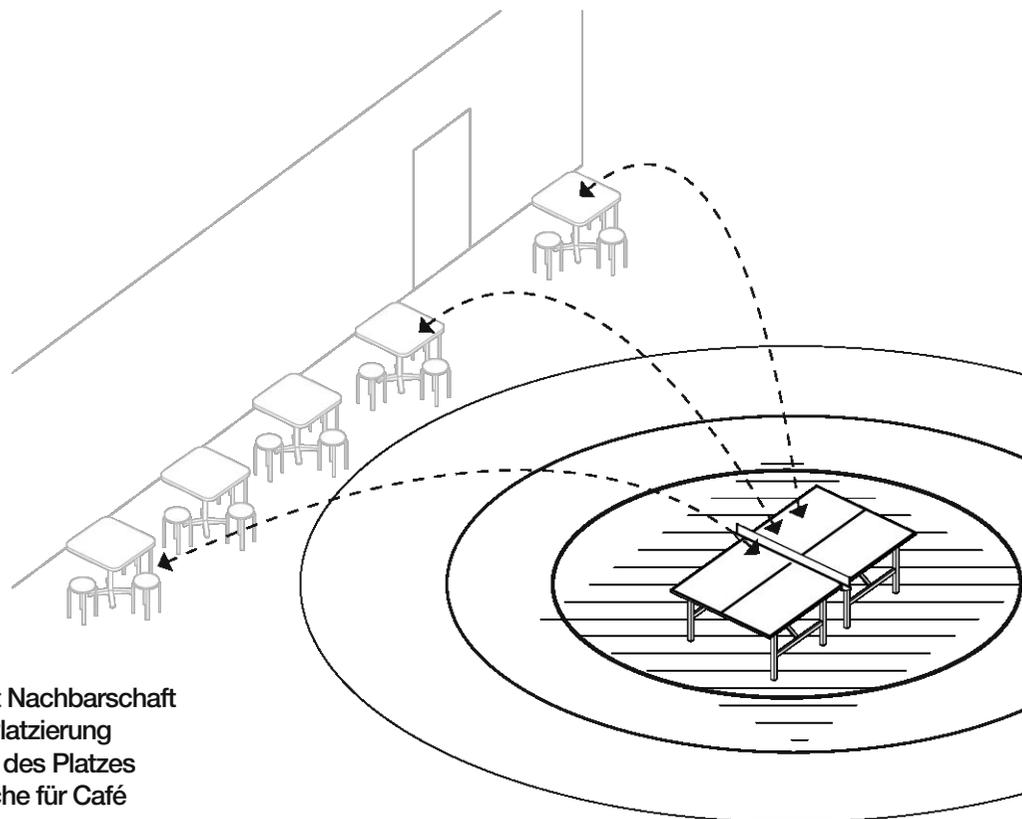
- + spontanes/geplantes Verweilen
- + zueinandergewandte Platzierung
- + Essen/Trinken/Spielen
- + Funktionale Ausweitung von Privataktivitäten in den öffentlichen Raum



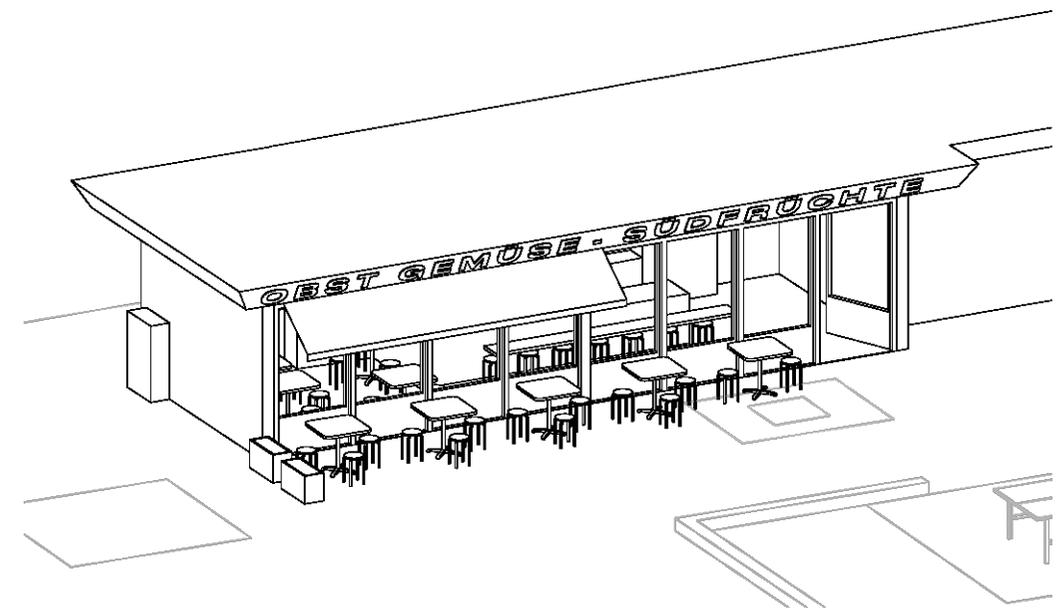
Abb. 150: Tischtennisplatte



Abb. 152: Kiosk



- + Treffpunkt Nachbarschaft
- + zentrale Platzierung
- + Belebung des Platzes
- + Schauffläche für Café



- + Treffpunkt Nachbarschaft
- + Randplatzierung
- + Belebung des Platzes
- + Pullfaktor



Abb. 154: St.-Elisabeth-Kirche

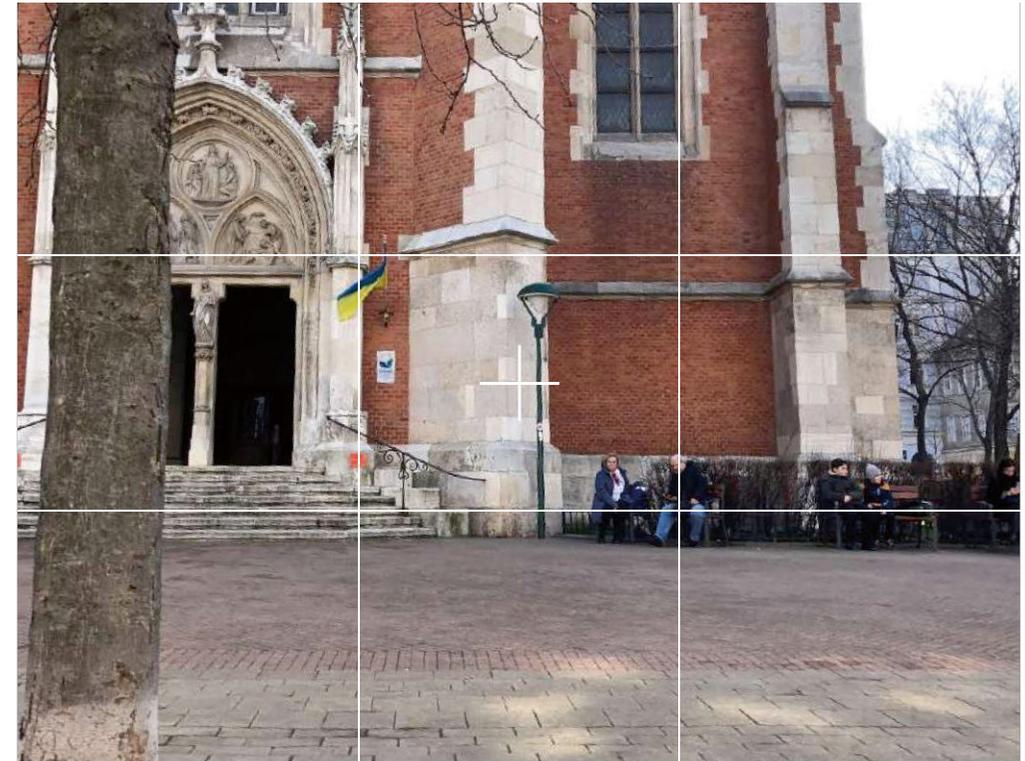
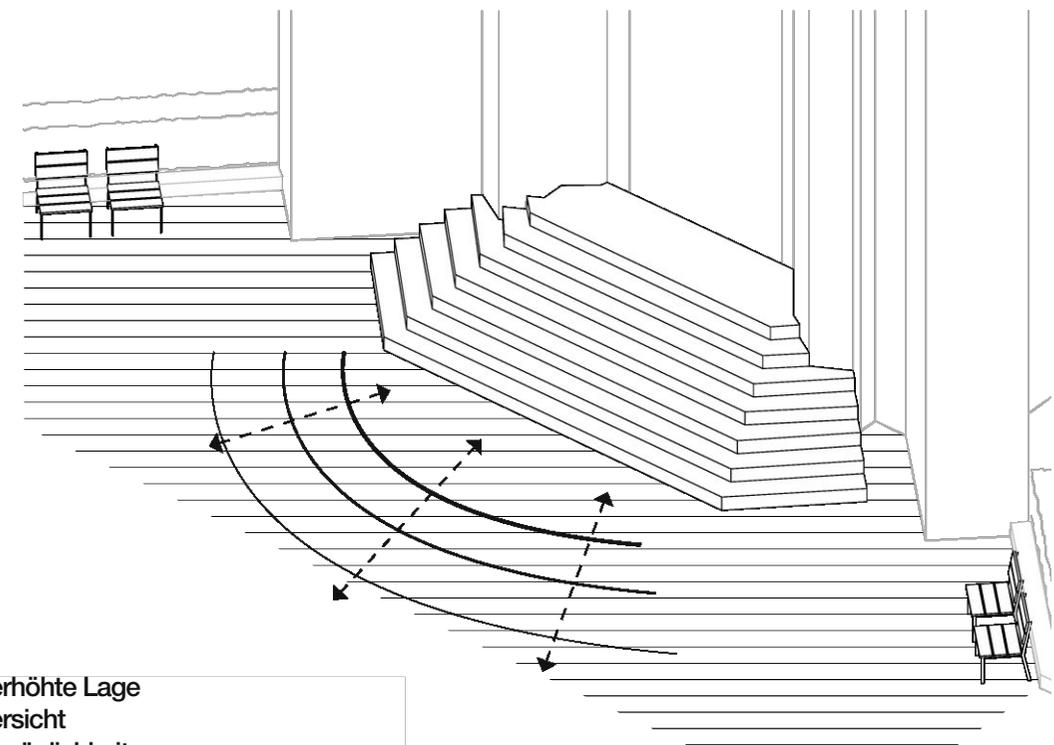
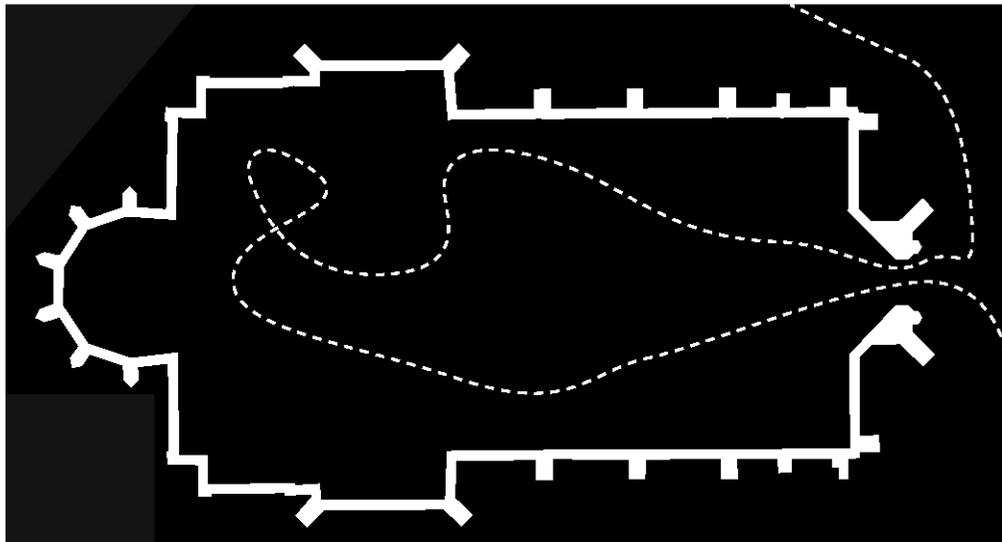


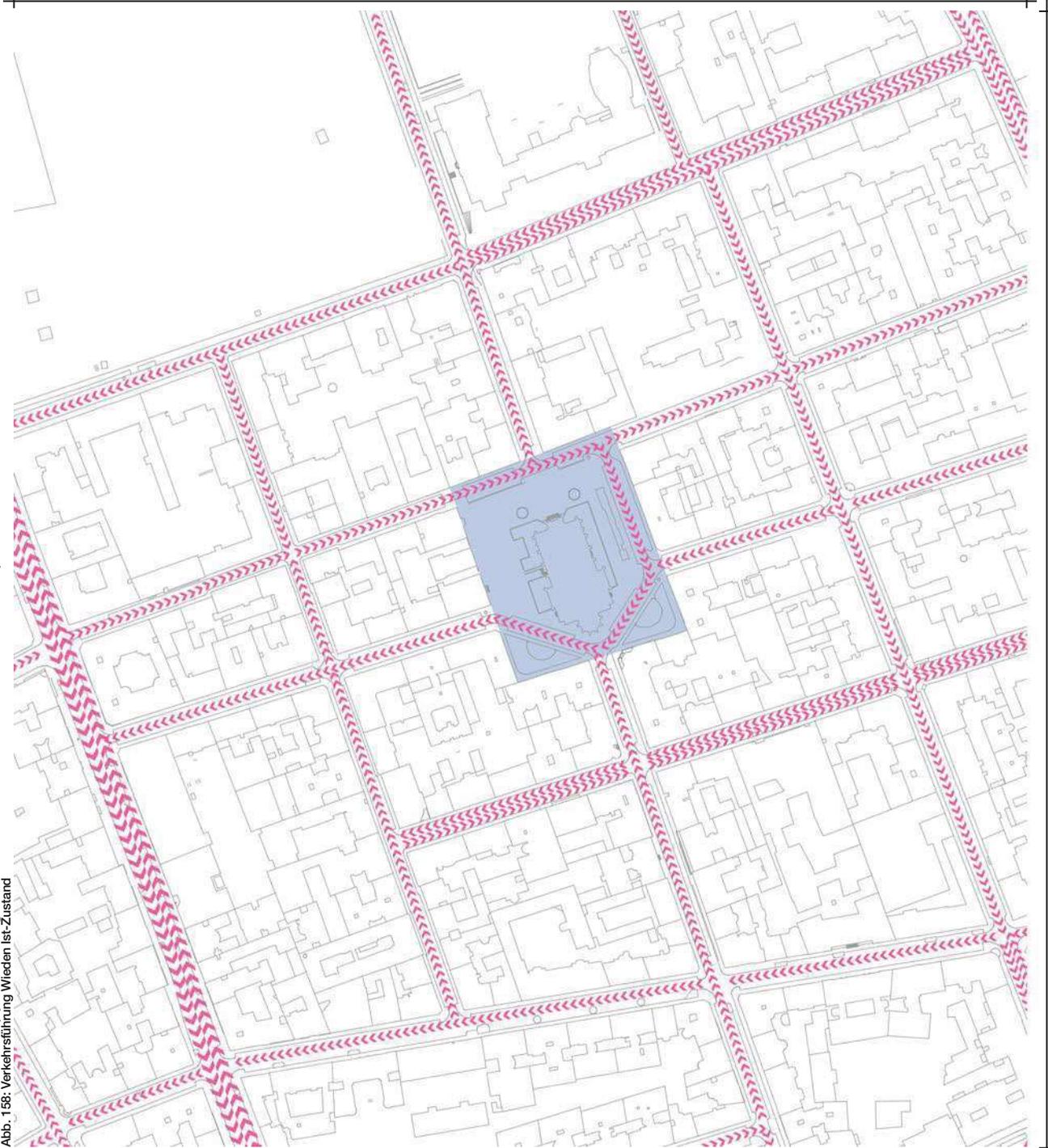
Abb. 156: Kirchentreppe



- + Überhöhte Lage
- + Übersicht
- + Sitzmöglichkeit

- + aktives/bewusstes Betreten
- + Erweiterung des öffentlichen Raums nach Innen
- + geschützter Bereich

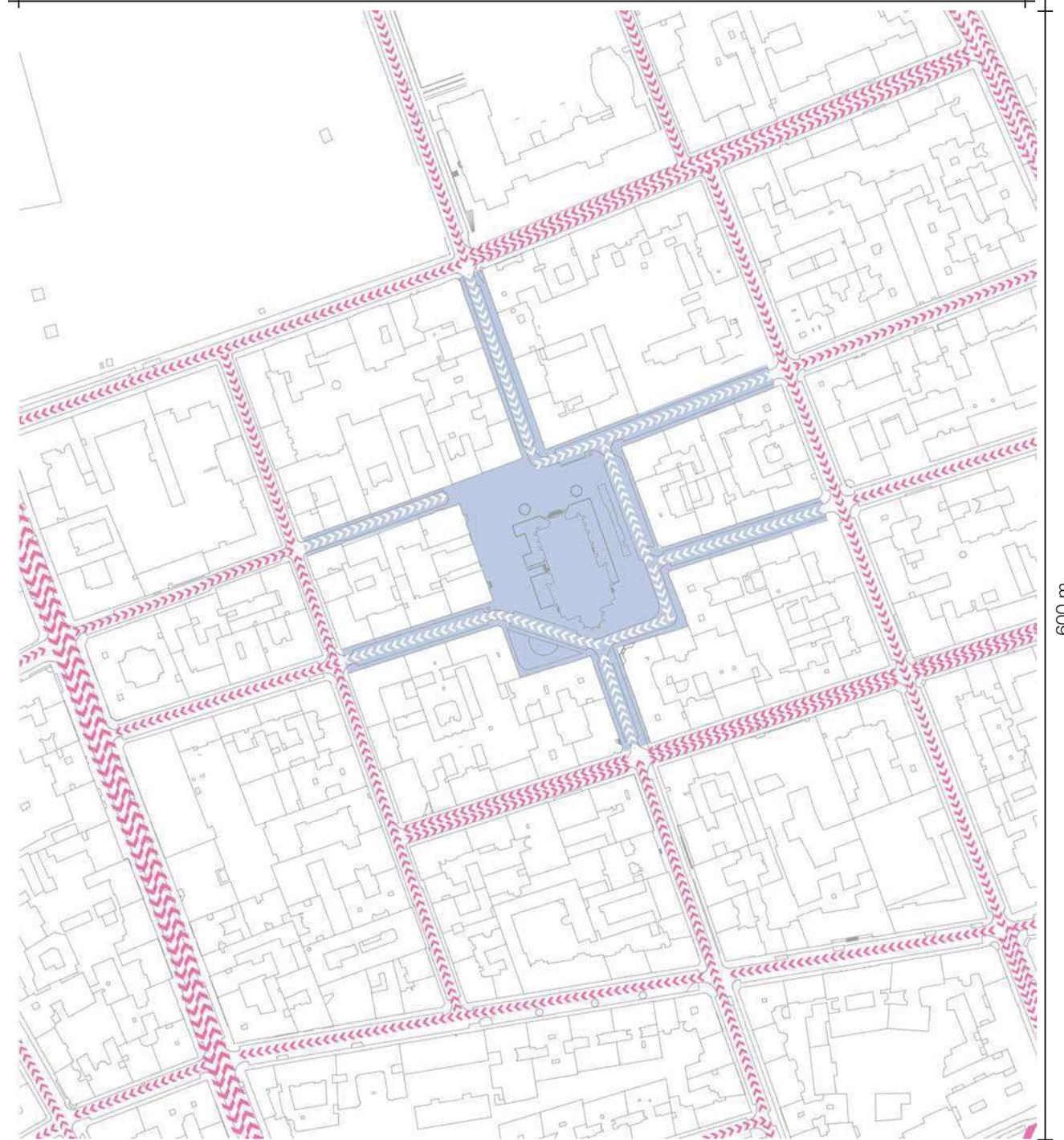
540 m



600 m

Status-Quo Platzfläche Straße

540 m



600 m

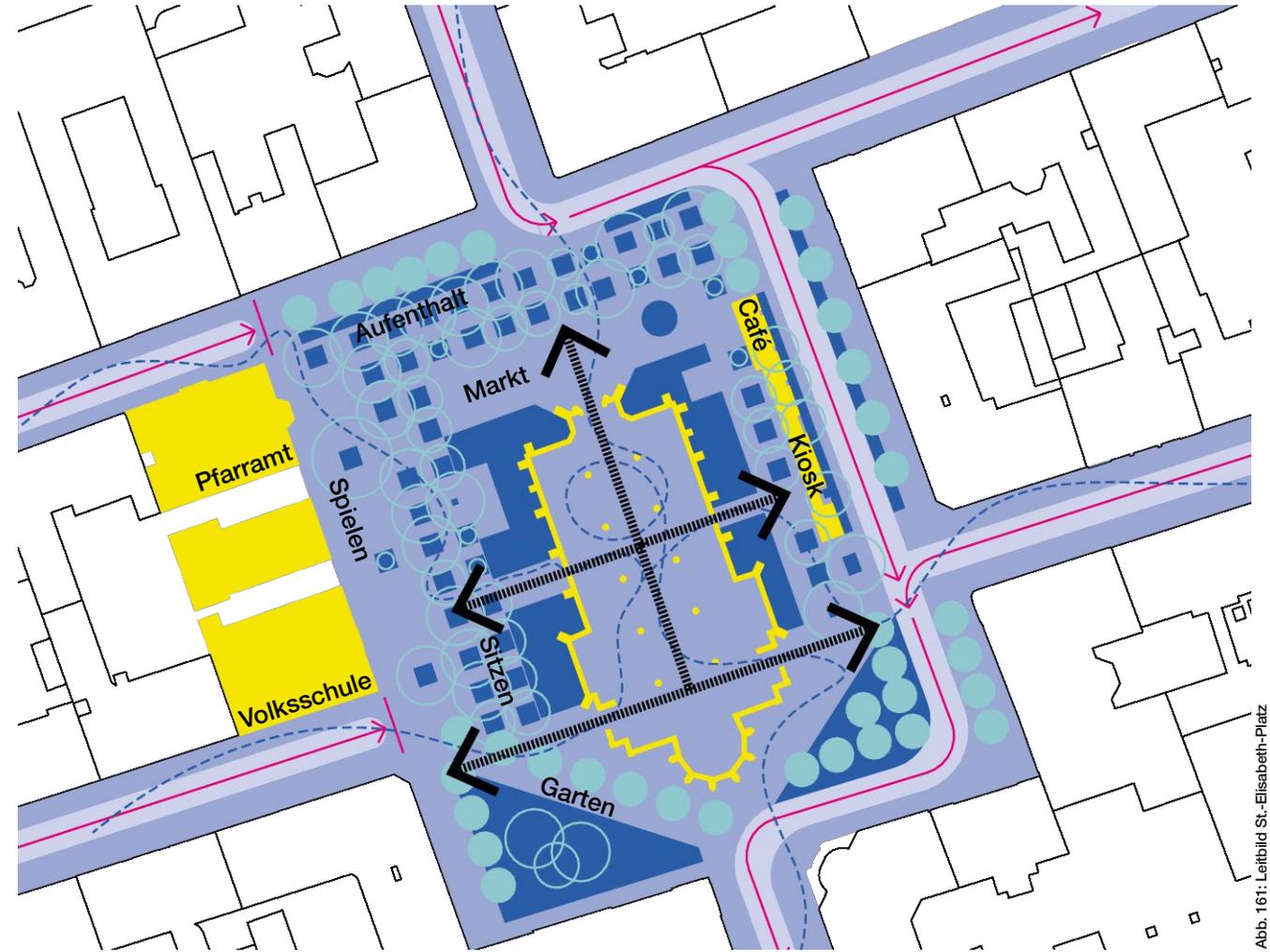
Verkehrsberuhigung Platzfläche Straße Shared Space

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.

Abb. 158: Verkehrsführung Wieden Ist-Zustand

Abb. 159: Verkehrsführung Wieden Soll-Zustand

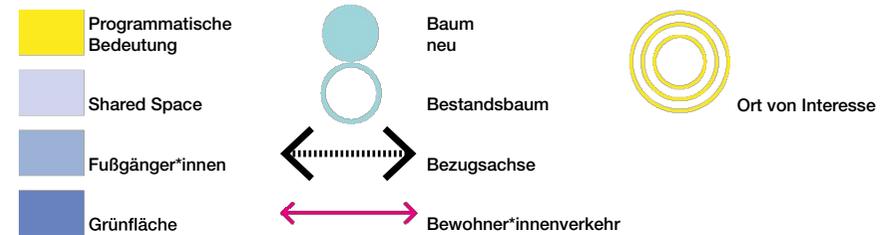
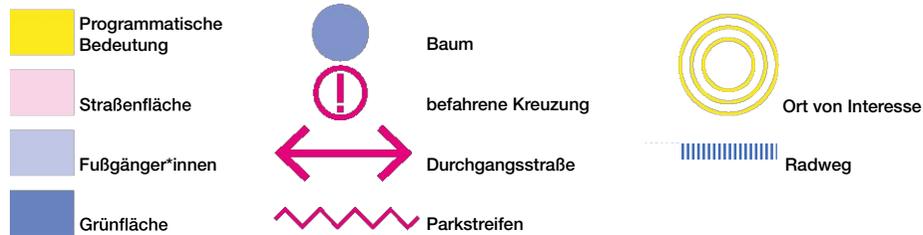
04.14



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.
Abb. 160: Potenziale St.-Elisabeth-Platz

04.15

Abb. 161: Leitbild St.-Elisabeth-Platz



Diese Transformationstaktik stellt nichts anderes dar, als die Arbeit mit dem vorgefundenen Objekt. Dazu sind weder bauliche noch größere gestalterische Maßnahmen notwendig.

Der St.-Elisabeth-Platz war schon immer als Platzanlage vorgesehen.⁸⁷ Er bildet eine räumliche Aufweitung der infrastrukturellen Verknüpfung der Argentinierstraße zwischen Karlsplatz und Wiedener Gürtel. Die St.-Elisabeth-Kirche stellt ein vorgefundenes Objekt inmitten des Platzes dar, das zudem den Mittelpunkt des Grätzels darstellt. Für viele Bewohner*innen handelt es sich hier um den nächstgelegenen Freiraum vor der Haustüre. Durch ergänzende Angebote wie Bauernmarkt, Café und Imbiss, Spielplatz, Tischtennis, Volksschule, Gemeinschaftsgärten und Tauschschrank, WC, eine Vielzahl an Sitzgelegenheiten unter Bäumen und schließlich Parkplätze, die jedoch das volle Potenzial des Platzes einschränken. Diese Parkplätze säumen die Durchgangsstraßen zum Gürtel an der nördlichen, östlichen und südlichen Platzseite und trennen die Erdgeschosse von der Platzfläche ab.

Im ersten Schritt wird ein Vorschlag zur Umleitung des Durchgangsverkehrs gemacht, der zum einen die Verkehrssituation auf dem Platz entschärft, aber auch die Anschlussstraßen miteinbezieht, indem die Bordsteinkante bis an die jeweiligen Kreuzungspunkte einen Blockrand weiter verschoben werden. So kann der Verkehr weiterhin um den erweiterten Block zirkulieren und Anlieger*innen können in Schrittgeschwindigkeit auf mit allen Verkehrsteilnehmenden geteilten Fahrbahnen weitestgehend vor die Eingangstür fahren, um zu be- und entladen. Durch die neue Führung des Bewohner*innenverkehrs fallen zwei Spuren sogar gänzlich den Fußgänger*innen zu und vergrößern so den Schulvorplatz bis zu den Hauswänden.

Trotz der nicht zu übersehenden Präsenz der Kirche, spielt sich das alltägliche Leben um sie herum ab. Für die meisten Nutzer*innen bleibt die Zutrittsschwelle zum Innenraum der Kirche mit einer Barriere verbunden, die einerseits baulich durch eine erhöhte Erdgeschosszone, andererseits durch gesellschaftliche Normen zu erklären ist.

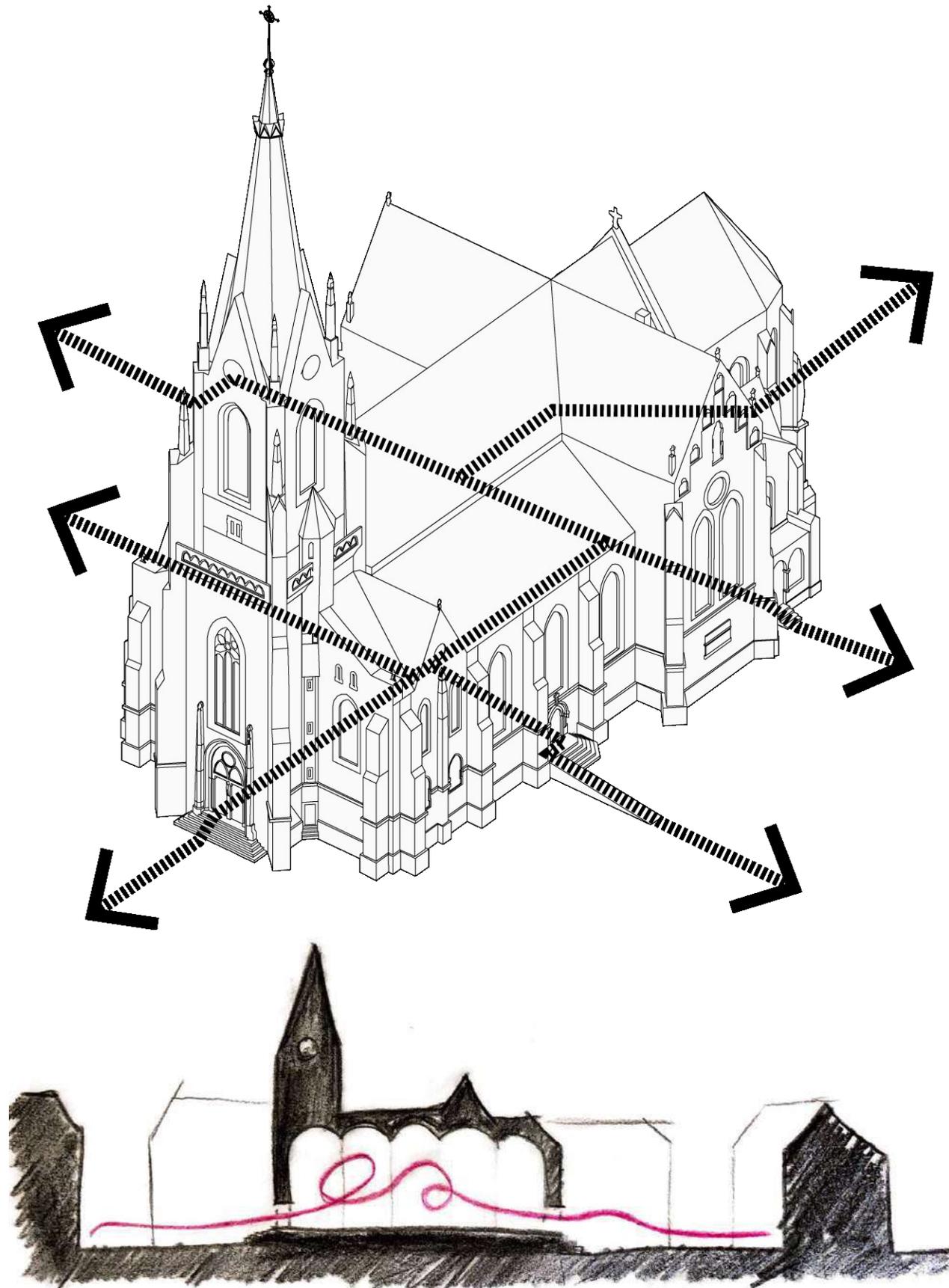
Schon im *Nolliplan* wurden Kirchen jedoch zum öffentlichen Raum dazugezählt.⁸⁸ Mit einer Umwidmung des Nutzungsprogramms könnte sie zu einer überdachten Erweiterung des öffentlichen Platzraums werden, die an heißen Tagen der Abkühlung, an kalten Tagen zum Aufwärmen und an regnerischen Tagen als Unterstand dient. Sie könnte zu einem infrastrukturellen Knotenpunkt werden, von dem aus sich in die verschiedenen Anschlussstraßen verteilt wird. Eine geschützte Passage, die die bauliche Substanz für alle Gesellschafts- und Glaubensgruppen erfahrbar macht.

Der St.-Elisabeth-Platz ist bereits ein gut funktionierender Nachbarschaftsplatz mit einigem Angebot. Er wird vom umliegenden Grätzel weitestgehend als Aufenthaltsort und Treffpunkt angenommen. Der Platz ist geprägt durch den Kirchenbau, der so unübersehbar im Zentrum steht und zur Raumbildung beiträgt, dass er beinahe aus der Wahrnehmung fällt. Er steht in der Mitte des Platzes und nimmt einen erheblichen Teil der Platzfläche ein, ist aber nicht für alle zugänglich und kann auch nicht zum öffentlichen Raum gezählt werden.

Der Eingriff am St.-Elisabeth-Platz besteht also in der Öffnung der Kirche zum Grätzel, zum Platz, für Alle. Sie hat das Potenzial einen konsumfreien, jedoch überdachten und geschützten öffentlichen Bereich zu bieten, der in seinem Raumklima anders funktioniert als der Außenraum und deshalb auch in anderen Situationen genutzt werden kann.

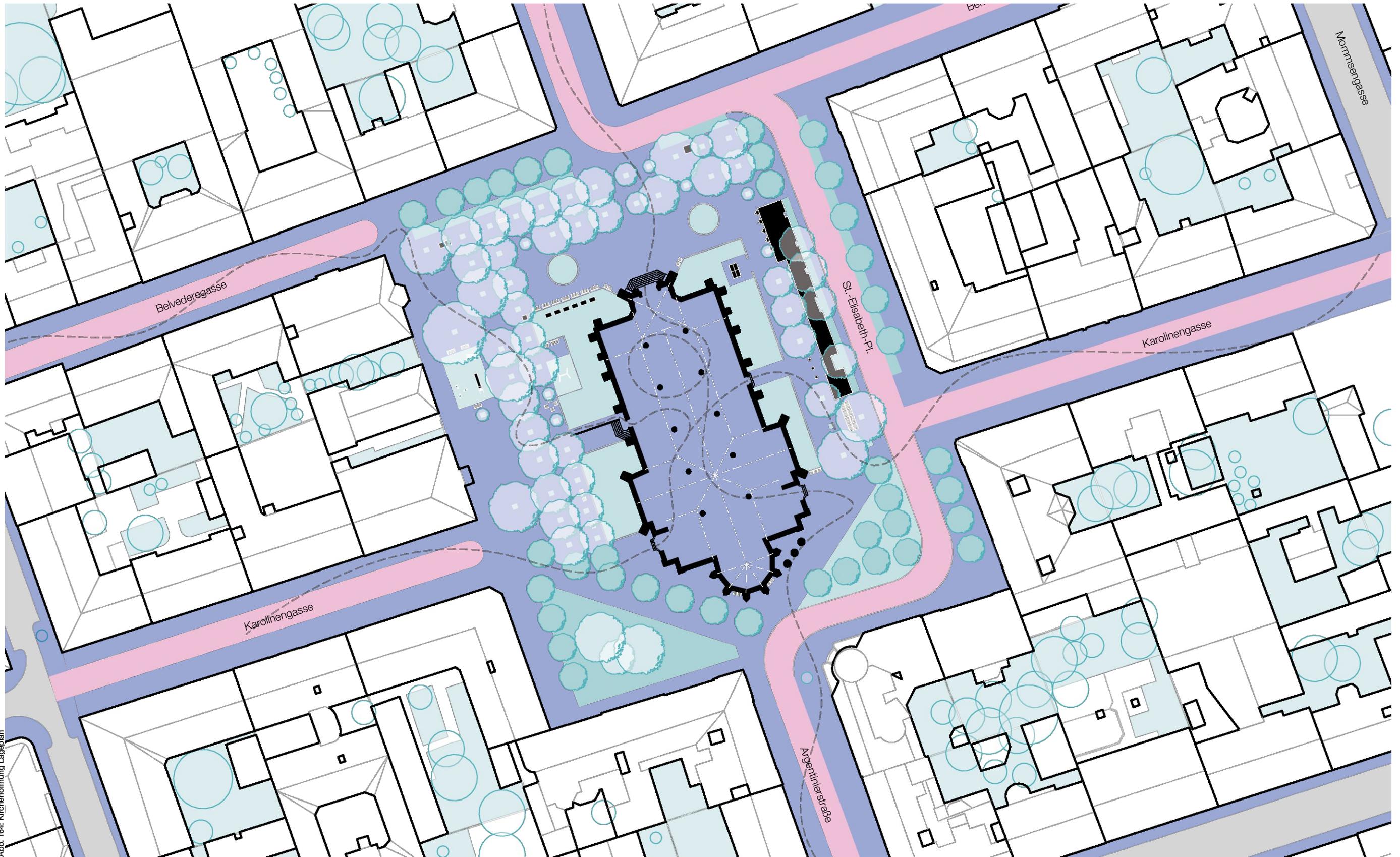
Die Taktik befasst sich mit dem vorhandenen Objekt. Dafür sind weder größere bauliche noch gestalterische Maßnahmen erforderlich. Lediglich Widmung und Eigentumsrecht müssten geklärt werden. Dabei werden jedoch drängende Themen der Zugänglichkeit und der Verteilung des öffentlichen Raums gestreift, die in der Frage münden:

Wem gehört der öffentliche Raum?



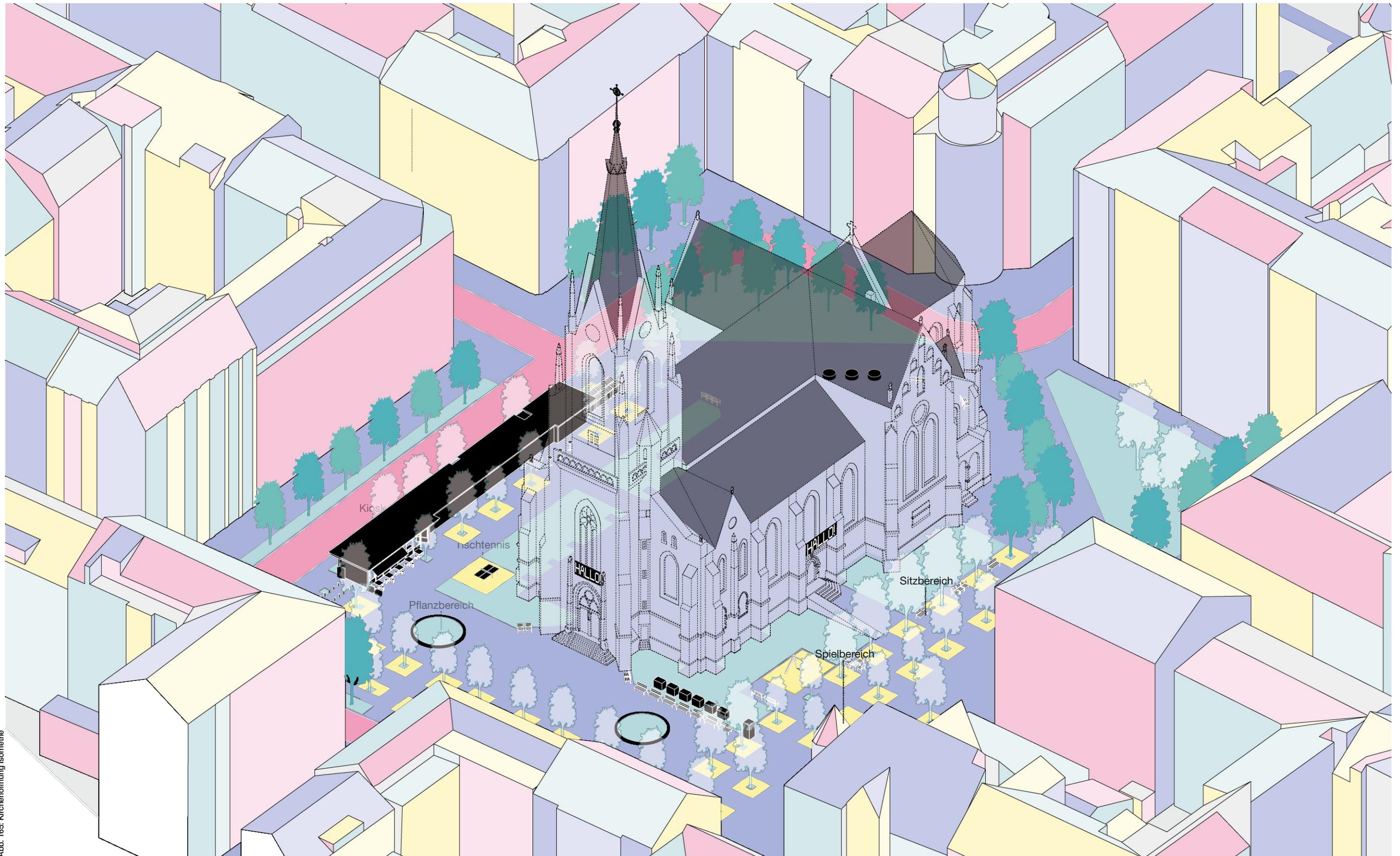
⁸⁷ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/St.-Elisabeth-Platz>, aufgerufen am 04.05.2024

⁸⁸ Beucker, Weber, <https://baukultur.nrw/artikel/information-design-die-transformative-kraft-fuer-die-stadtentwicklung/>, aufgerufen am 04.05.2024



04.16

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.



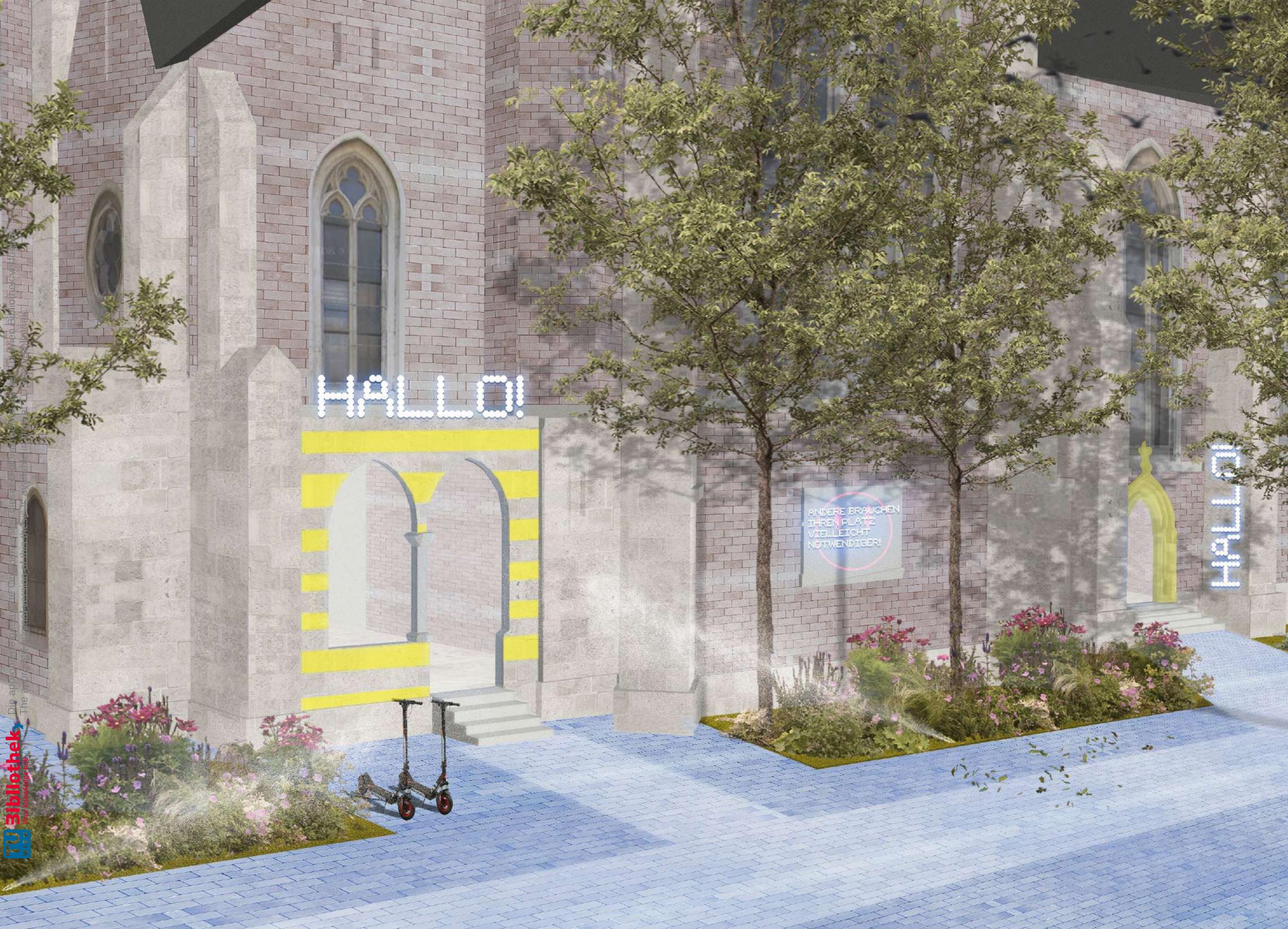
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die abgebildeten Planungen sind als Entwurf zu verstehen. Die Abbildung ist eine künstlerische Darstellung und nicht verbindlich. Die Abbildung ist eine künstlerische Darstellung und nicht verbindlich.

HALLO!

ANDERE BRAUCHEN
IHREN PLATZ
VIELLEICHT
NOTWENDIGER!

HALLO!



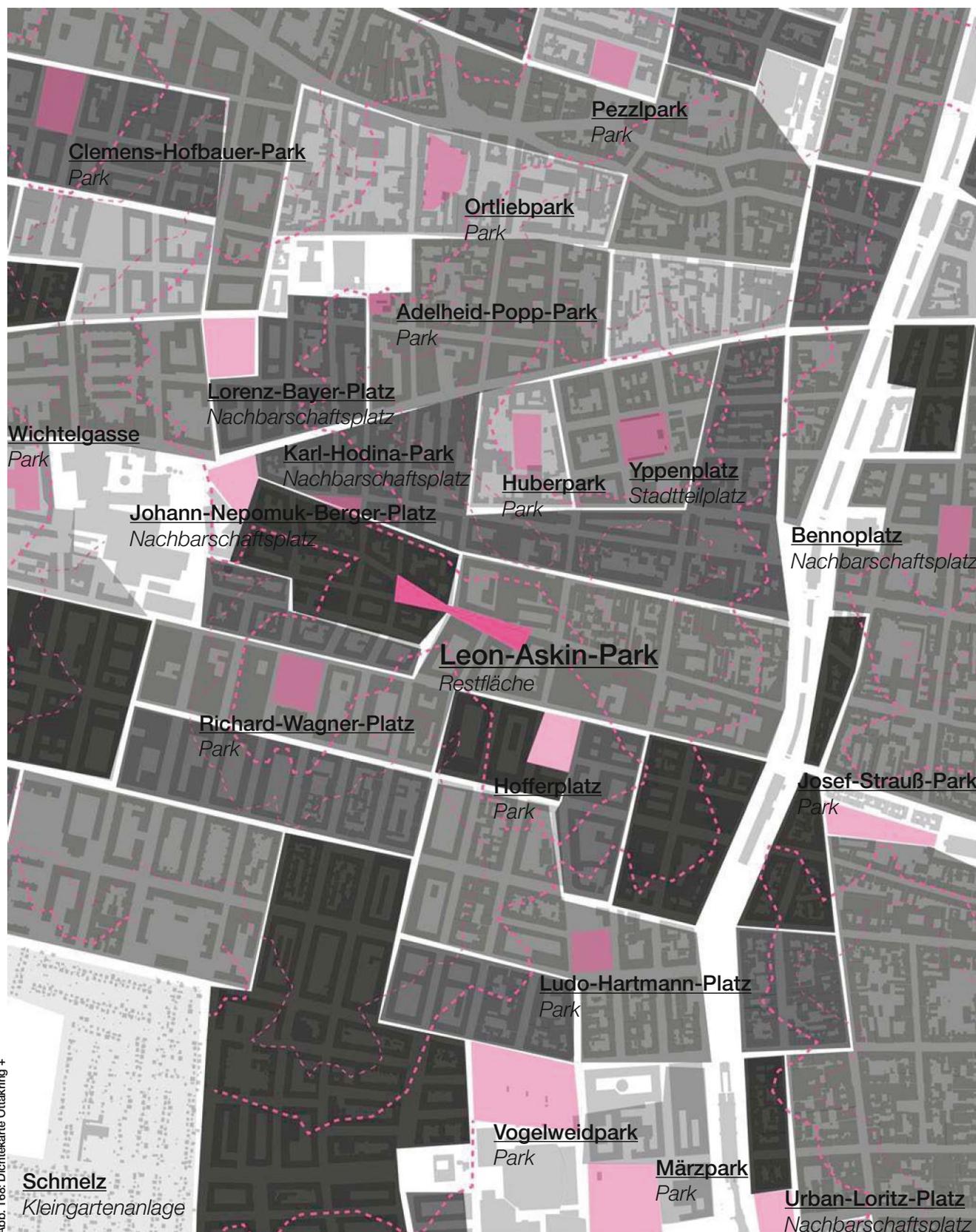
WIEN: OTTAKRING



48°12'33.3"N 16°19'51.2"E

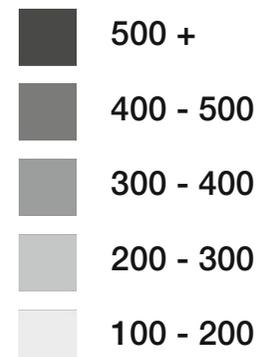
TU Bibliothek
WIEN
Your knowledge hub
App, Text, Vogelperspektive, Leon, Askin-Park





Öffentlicher Freiraum
 Stadtplatz/Stadtteilplatz: Bedeutung für Stadt bzw. Stadtteil
 Nachbarschaftsplatz: Nachbarschaftliche Bedeutung
 Park: Grünflächen, Sport, Spiel
 Restfläche: Dominante Verkehrsnutzung

Bewohner*innendichte
 pro Hektar Baulanddichte



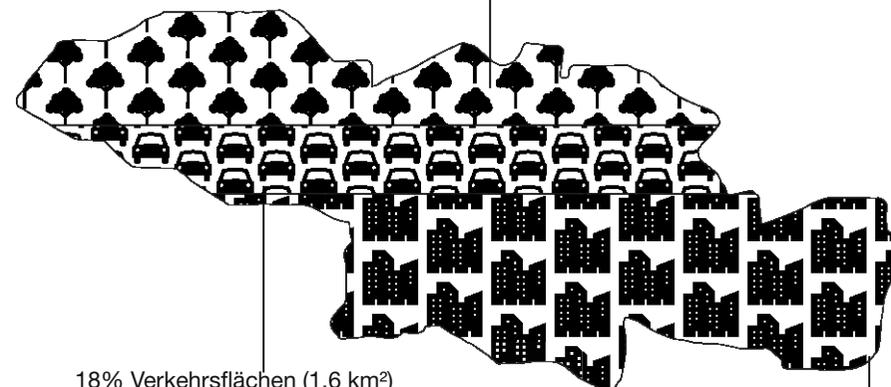
Grünflächenzugang
 bis Hauseingang



Flächenverteilung

30% Grünland & Gewässer (2,7 km²)

30 QM/EW



18% Verkehrsflächen (1,6 km²)

16 QM/EW

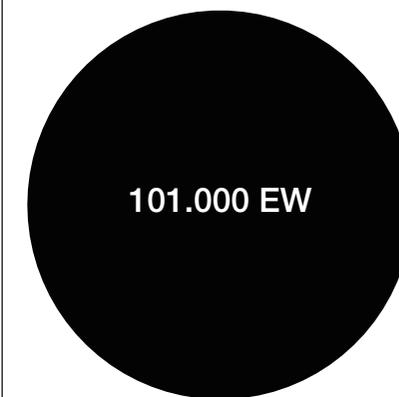
0,32 Autos/EW

52% Bauland (4,7 km²)

46 QM/EW

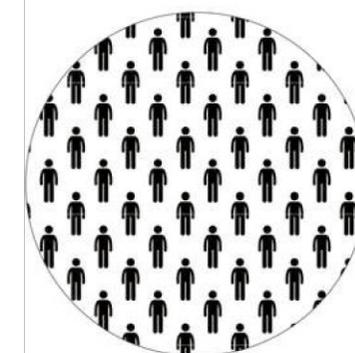
31 QM/EW

Wohnfläche



101.000 EW

11.719 EW/km²



04.2.1

WIEN
 1.931.593 EW
 414,6 km²
 4.778 EW/km²

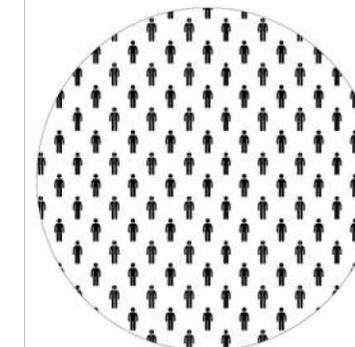


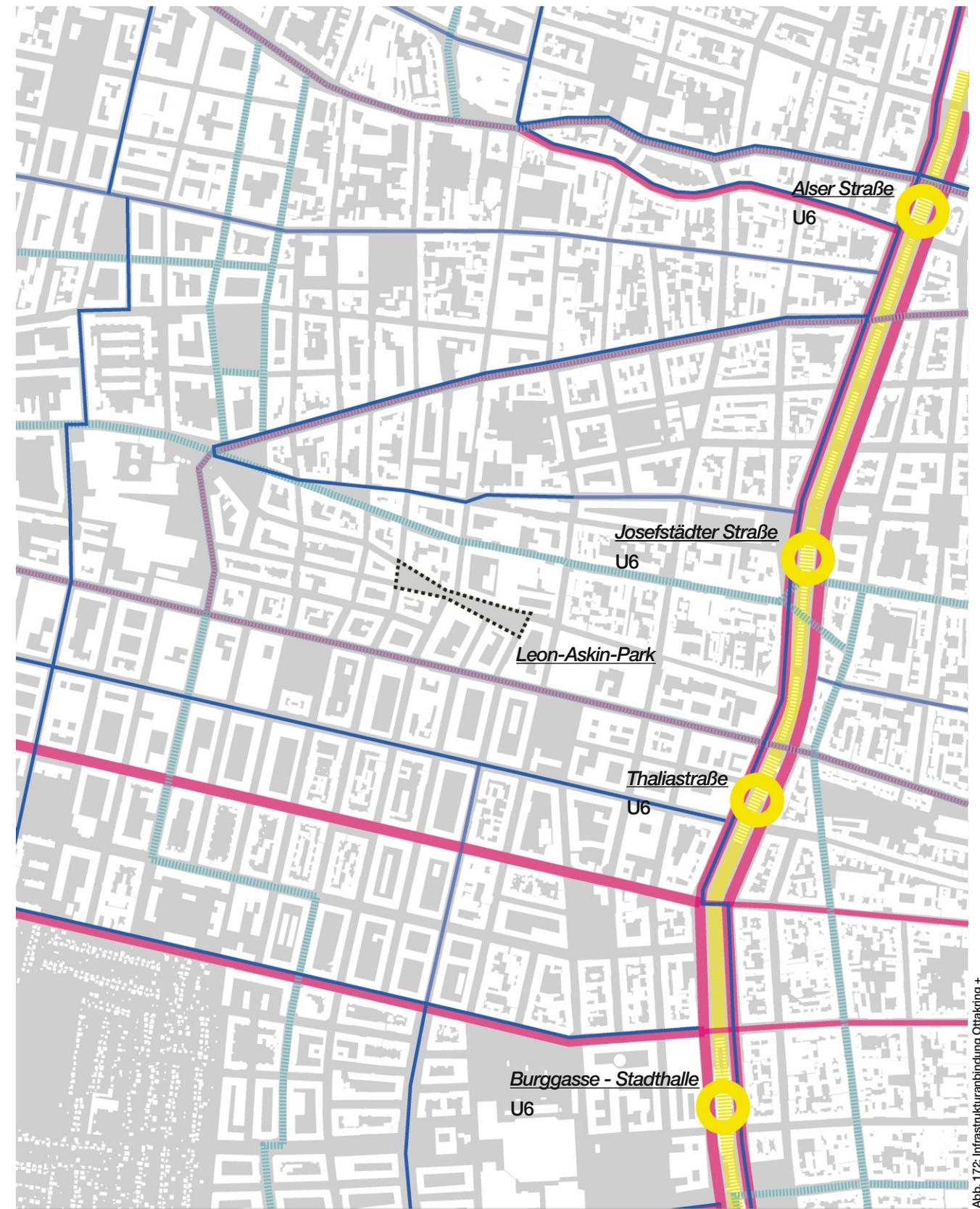
Abb. 170: Dichte Ottakring - Wien

Abb. 169: Flächenverteilung Ottakring



Urban Heat Vulnerability Index

1	0,8	0,6	0,4	0,2
---	-----	-----	-----	-----



Verkehrswege

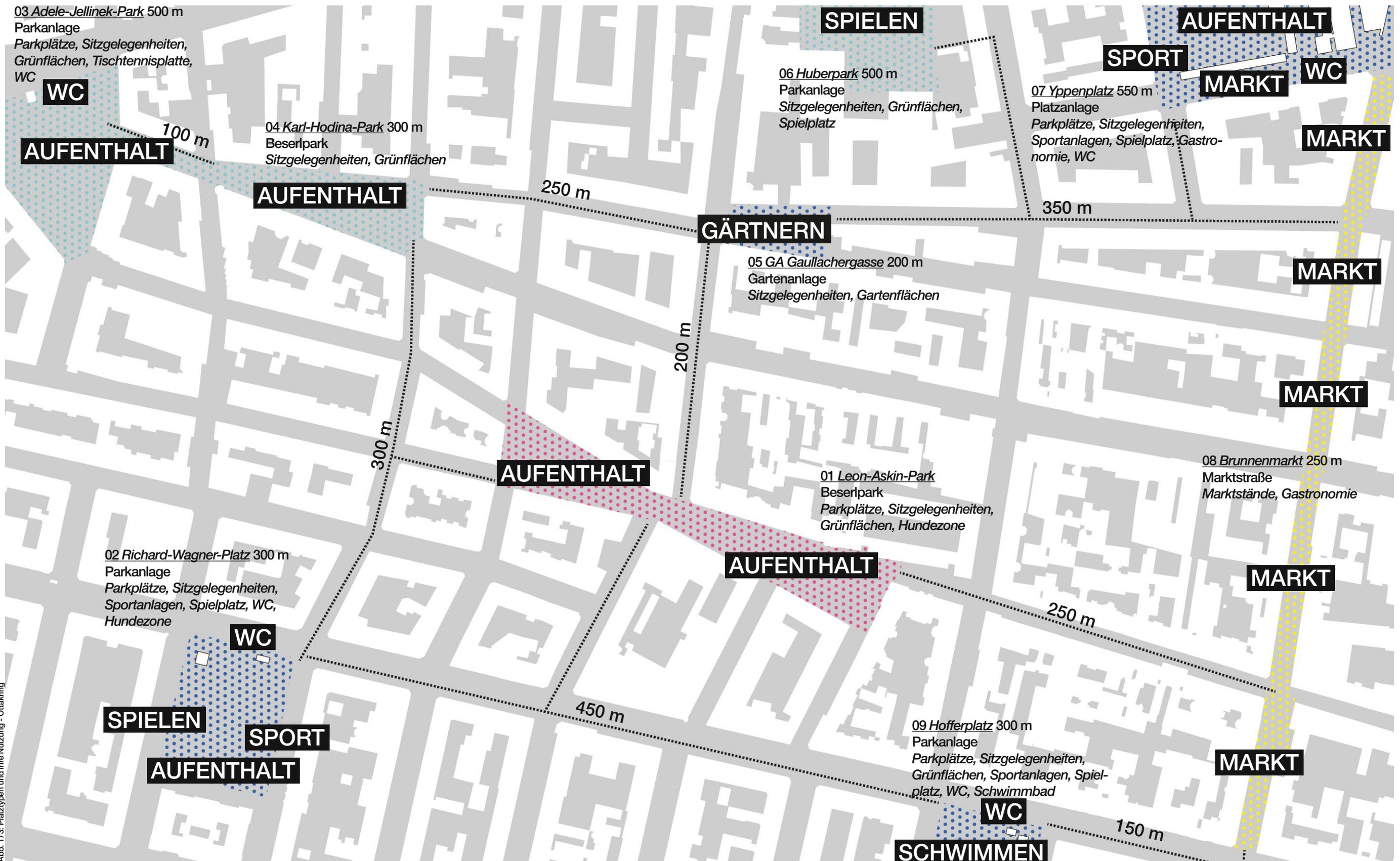
Bundesstraße	Hauptstraße	U-Bahn	Bim/Bus	Fahrradstraße Bestand	Fahrradstraße geplant
--------------	-------------	--------	---------	-----------------------	-----------------------

04.2.1

Abb. 172: Infrastrukturanbindung Ottakring +

TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Abb. 171: Hitzekarte Ottakring +

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.

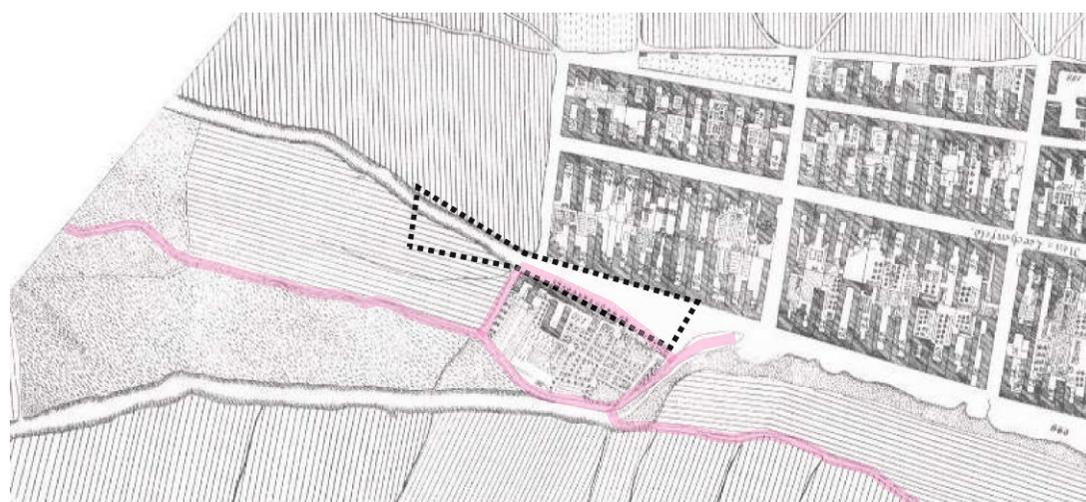


TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
 Abb. 173: Platztypen und ihre Nutzung - Ottakring

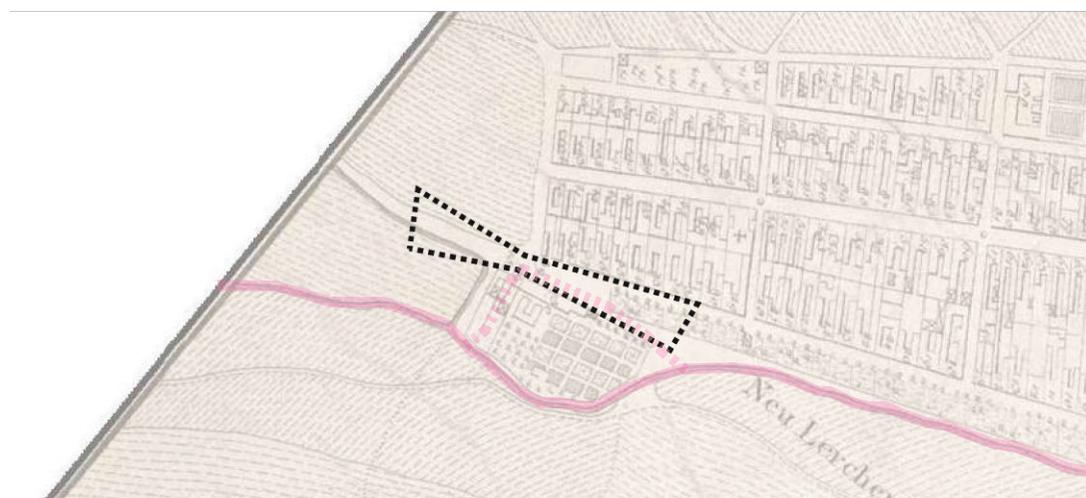
04.2.1



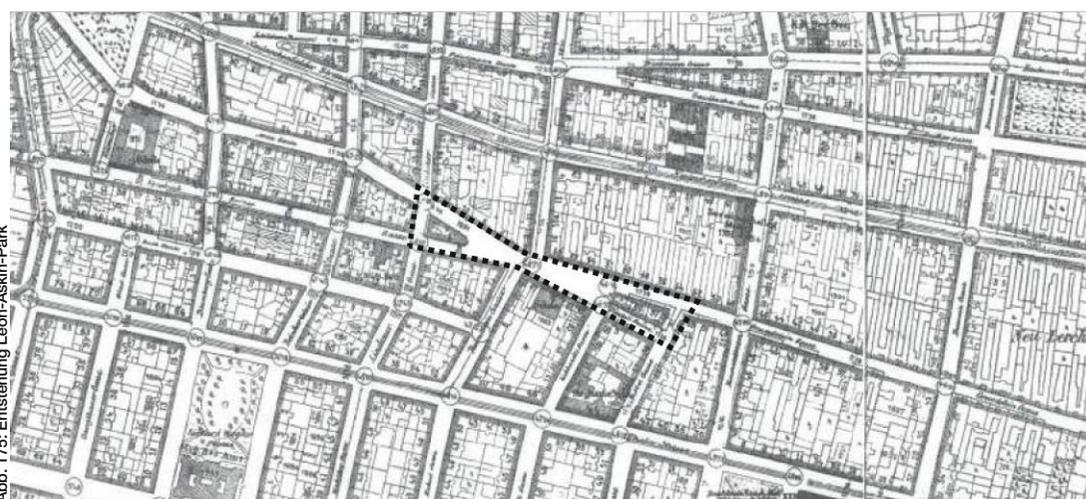
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1780



1812



1912

Der Leon-Askin-Park in Ottakring liegt in einem ruhigen Wohngebiet zwischen Hernalser Gürtel und Ottakringer Brauerei, abseits der nördlich und südlich des Platzes verlaufenden größeren Ein- und Ausfallstraßen Neulerchenfelder Straße und Thaliastraße mit Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr. Durch seine geschützte, hinterhofartige Lage bietet er einiges Potenzial für einen Grätzelpark. Derzeit wird er allerdings vorwiegend als Parkplatz genutzt.

Besonderes Merkmal des Leon-Askin-Parks ist seine Form mit Aufweitungen nach Osten und Westen, sowie einer Verengung an der heutigen Haberlgasse, die an zwei gegenläufige Dreiecke erinnert. Diese Raumfigur ist historisch gewachsen und durch den Verlauf des Ottakringer Bachs bedingt, der vor 150 Jahren noch durch die Gärten zwischen der heutigen Thaliastraße und der Grundsteingasse floss. Es ist anzunehmen, dass das Wasser oft stagnierte, was zur Bildung großer Feuchtgebiete führte, wodurch hier jedoch Obst und Gemüse angebaut werden konnten. Der Ottakringer Bach erreichte den Leon-Askin-Park an der heutigen Haberlgasse, wo er von einer Brücke gekreuzt wurde. Der Bach teilte sich an dieser Brücke und umgab eine Insel, die heutzutage von der Thaliastraße, der Bertoligasse und der Fröbelgasse begrenzt wird und damals „Krebsengarten“ genannt wurde.⁸⁹

Die Wienerwaldbäche, zu denen auch der Ottakringer Bach gehört, verliefen stark gewunden und verzweigt. Das Gewässernetz wurde nach und nach reguliert, um Wasserversorgungsanlagen zu errichten. Obwohl das Einzugsgebiet des Ottakringer Bachs relativ klein war, spielte er eine überproportional wichtige Rolle für die Wasserversorgung der Stadt bis zur Inbetriebnahme der Ersten Wiener Hochquellleitung im Jahr 1873. Zwischen 1837 und 1840 begann man aufgrund häufiger Überschwemmungen und des Geruchs, der mit der Nutzung als Abwasserkanal verbunden war, damit, den Ottakringer Bach einzudecken. Mit der fortschreitenden Ausdehnung der Siedlungsflächen entlang des Ottakringer Bachs wurden bis zum frühen 19. Jahrhundert weitere kurze Abschnitte überdeckt. Im Zuge der Industrialisierung verschwanden alle Wienerwaldbäche unter der zunehmend versiegelten Oberfläche der Stadt und wurden integraler Bestandteil der Wiener Kanalisation.⁹⁰



Abb. 176: Kanalisierung Ottakringerbach



Abb. 177: Kaiser Franz I. beim Besuch der Kanalarbeiten am Wienfluß 1831, Verlag Trentsensky, Wien Museum

04.2.2

⁸⁹ Seidl, *Der (un)sichtbare Bach*, 5-6

⁹⁰ Keplinger, <https://magazin.wienmuseum.at/einwoelbung-der-baeche-und-fluesse-von-wien>, aufgerufen am 04.05.2024

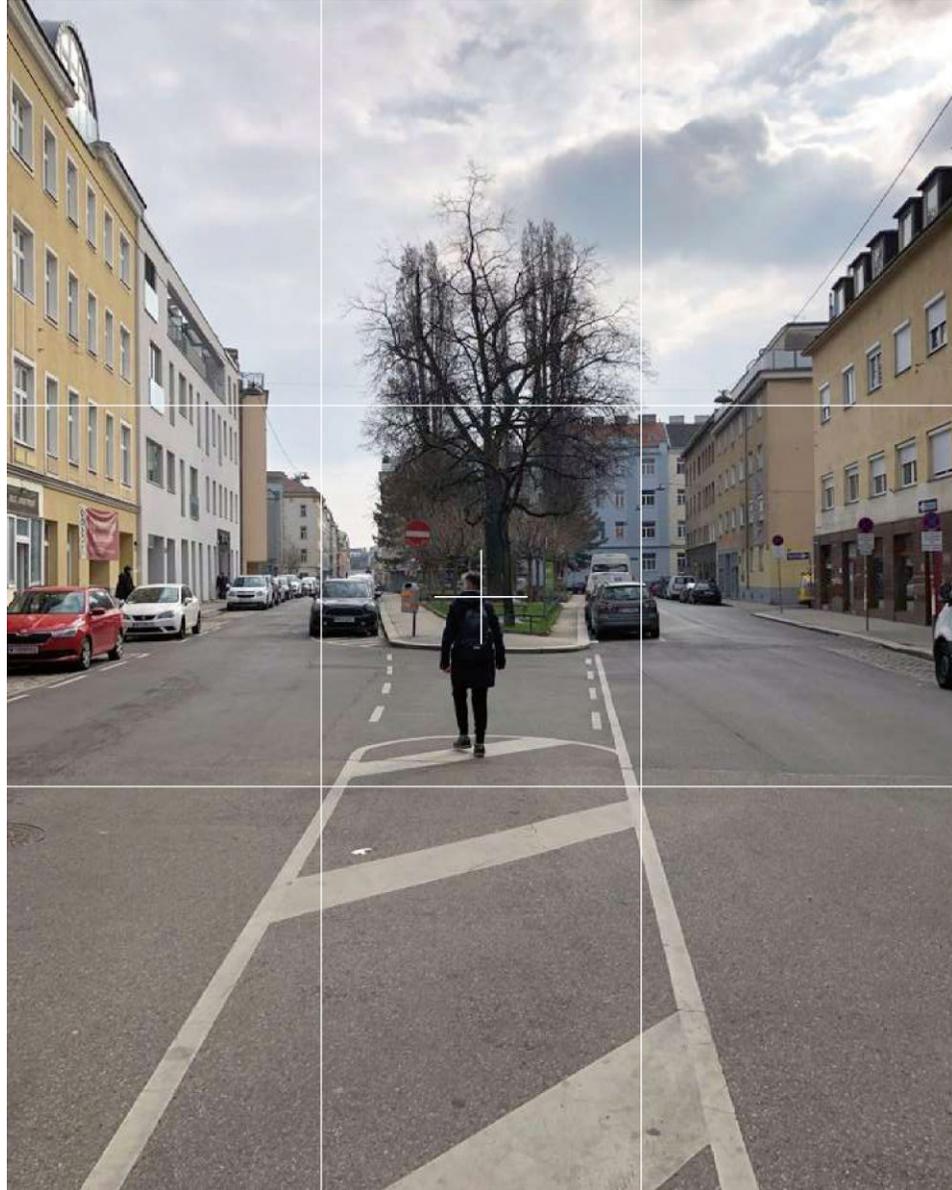


Abb. 178: Leon-Askin-Park West

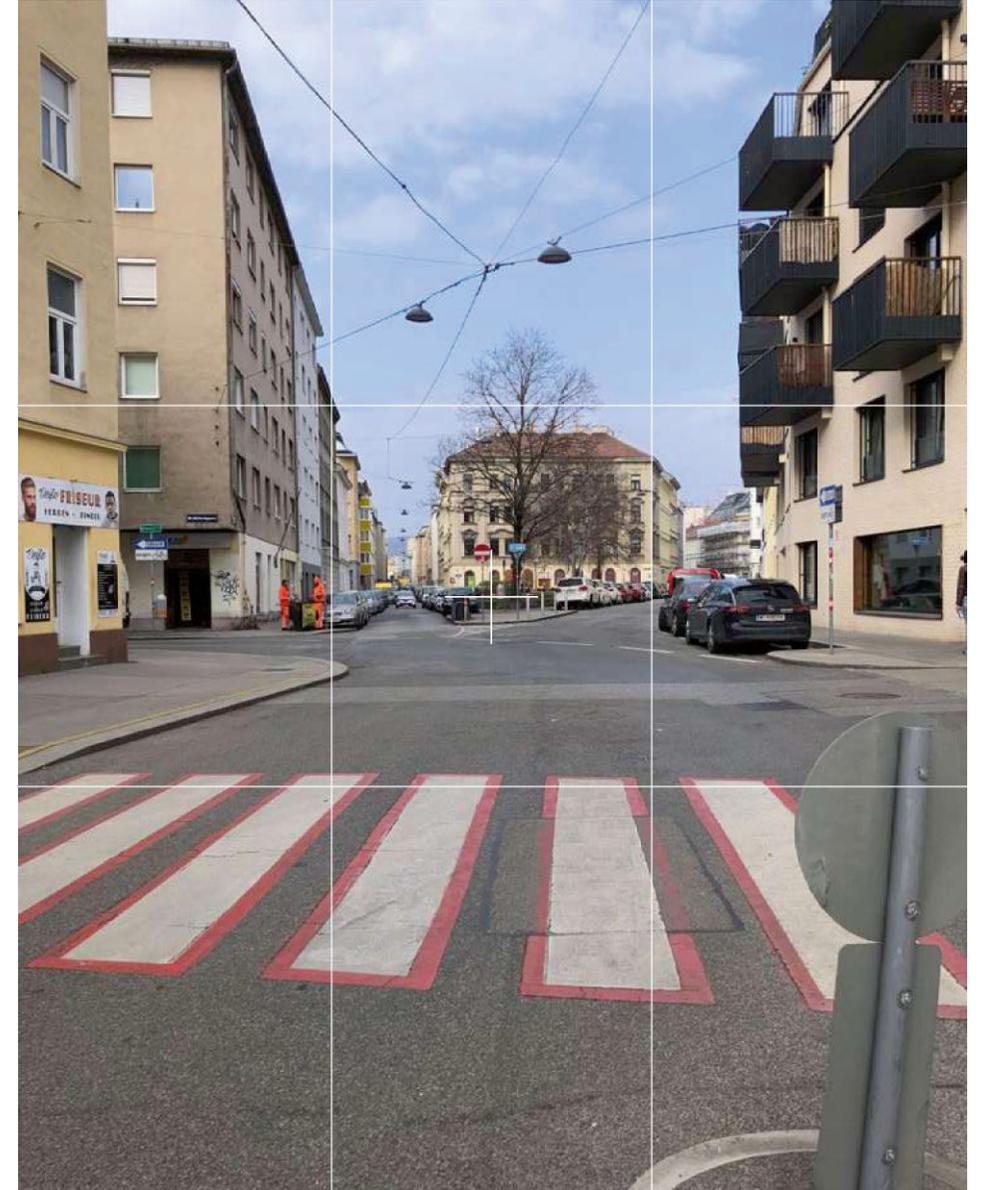


Abb. 179: Leon-Askin-Park Ost

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.



Abb. 180: Grundsteingasse 64



Abb. 181: Lindauergasse/Leon-Askin-Park West

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.



Abb. 182: Ottakringerbach-Reminiszenz

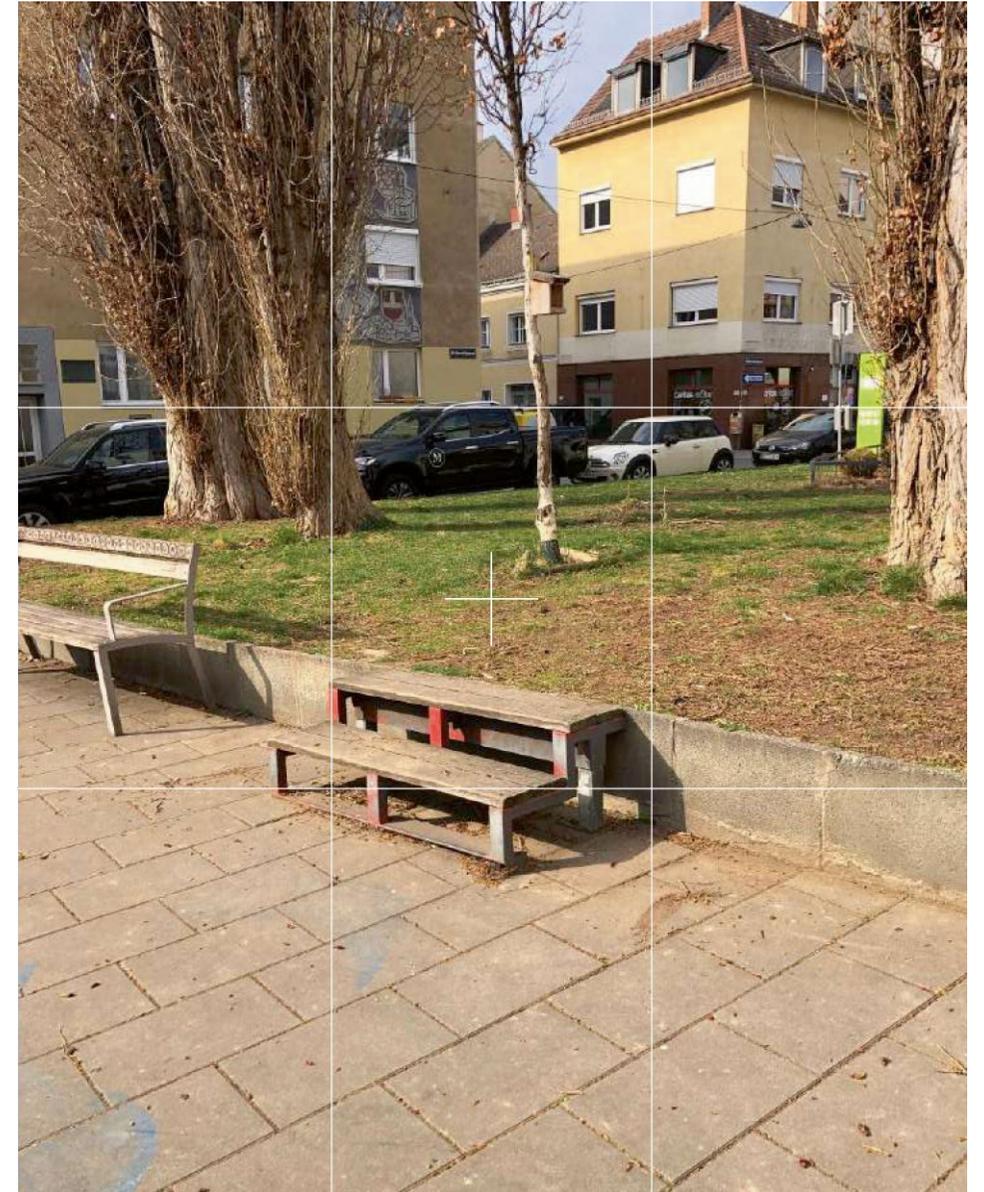
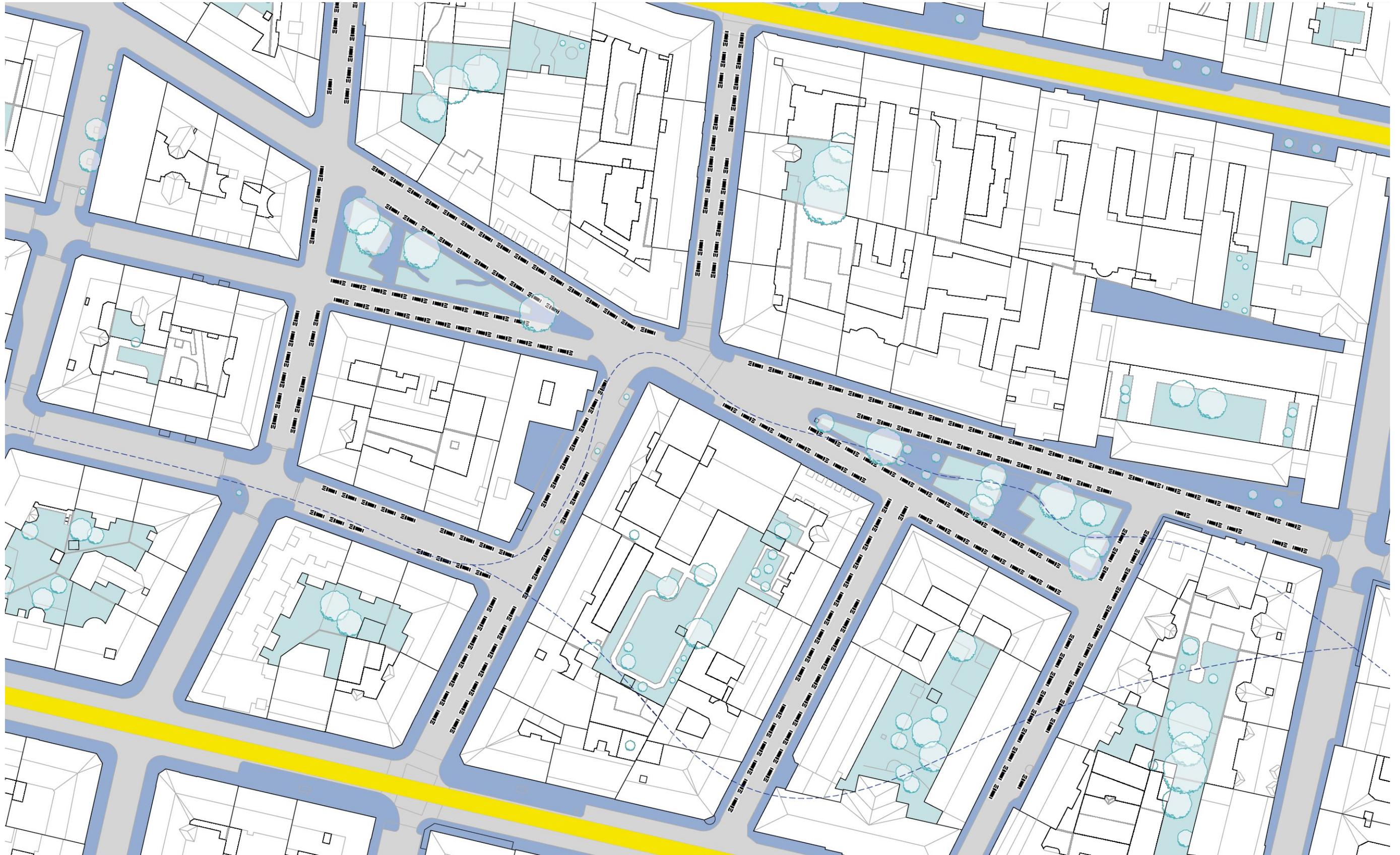


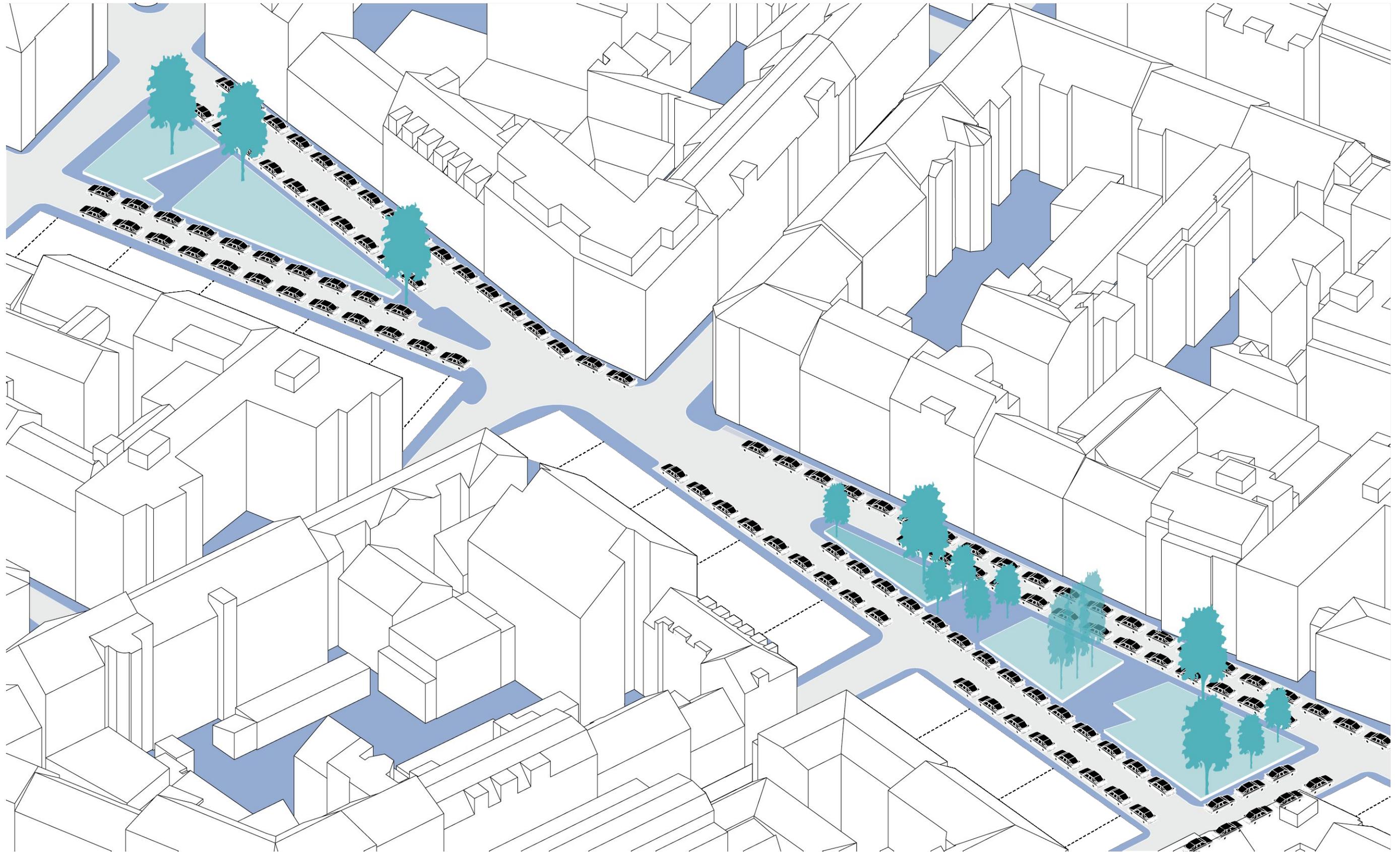
Abb. 183: Gelände

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.

LAGEPLAN LEON-ASKIN-PARK

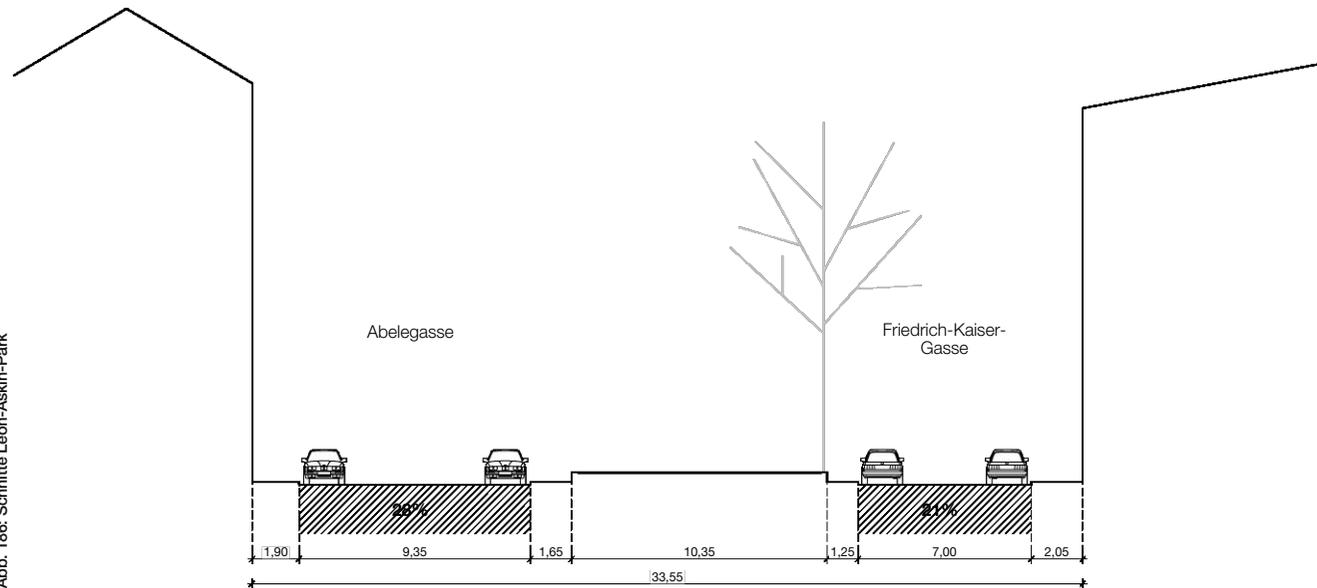
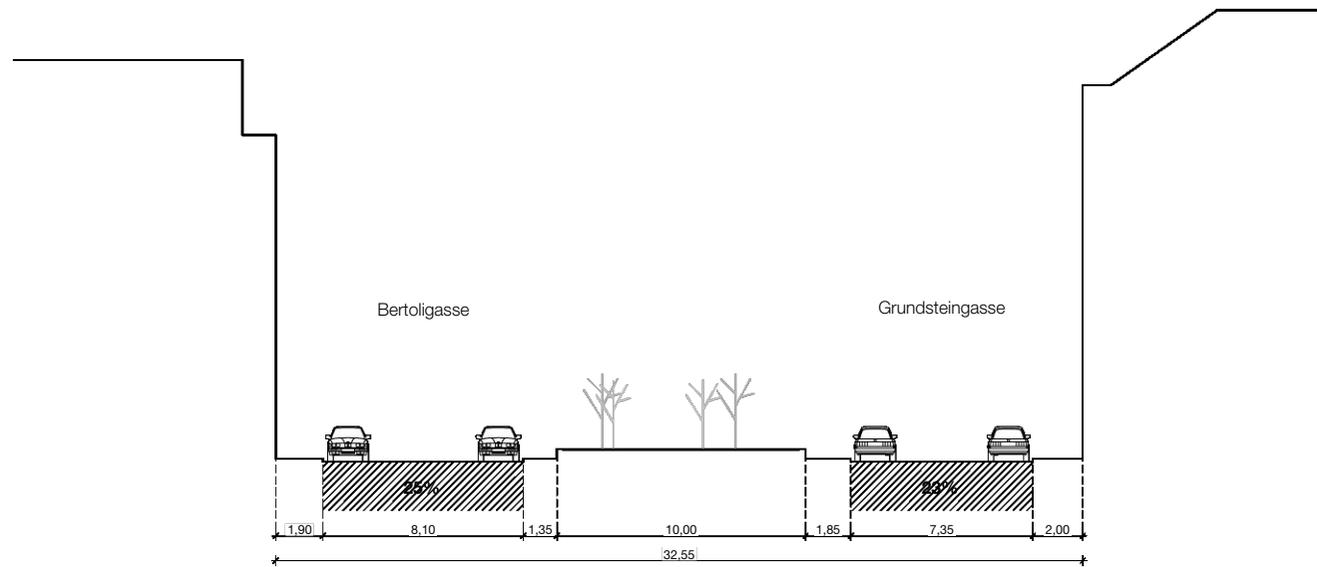


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



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 der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



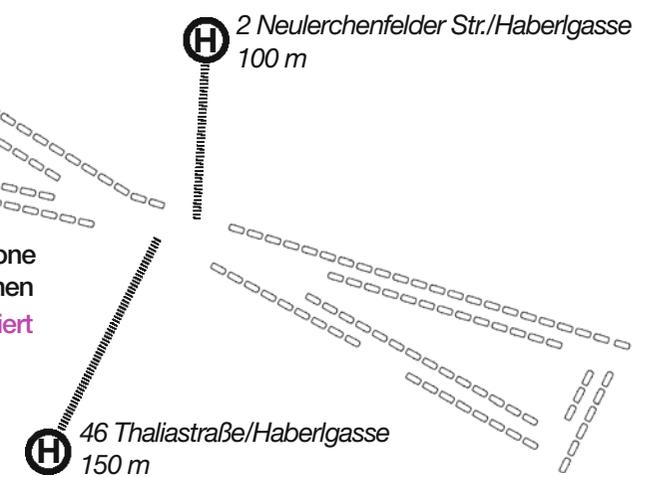
VERKEHRSFLÄCHE 66%

GEHWEGE
 + GRÜNFLÄCHEN 44%

GESAMTFLÄCHE
 7.270 m²

PARKPLÄTZE

123 Kurzparkzone
 0 AnrainerInnen
 1.075 m² blockiert





- Wohnen
- Dienstleistung
- Bildung/Sozial
- Verkauf
- Gastro/Hotel
- Religion
- Leerstand/
Garage

Abb. 190: Erdgeschossnutzung Leon-Askin-Park

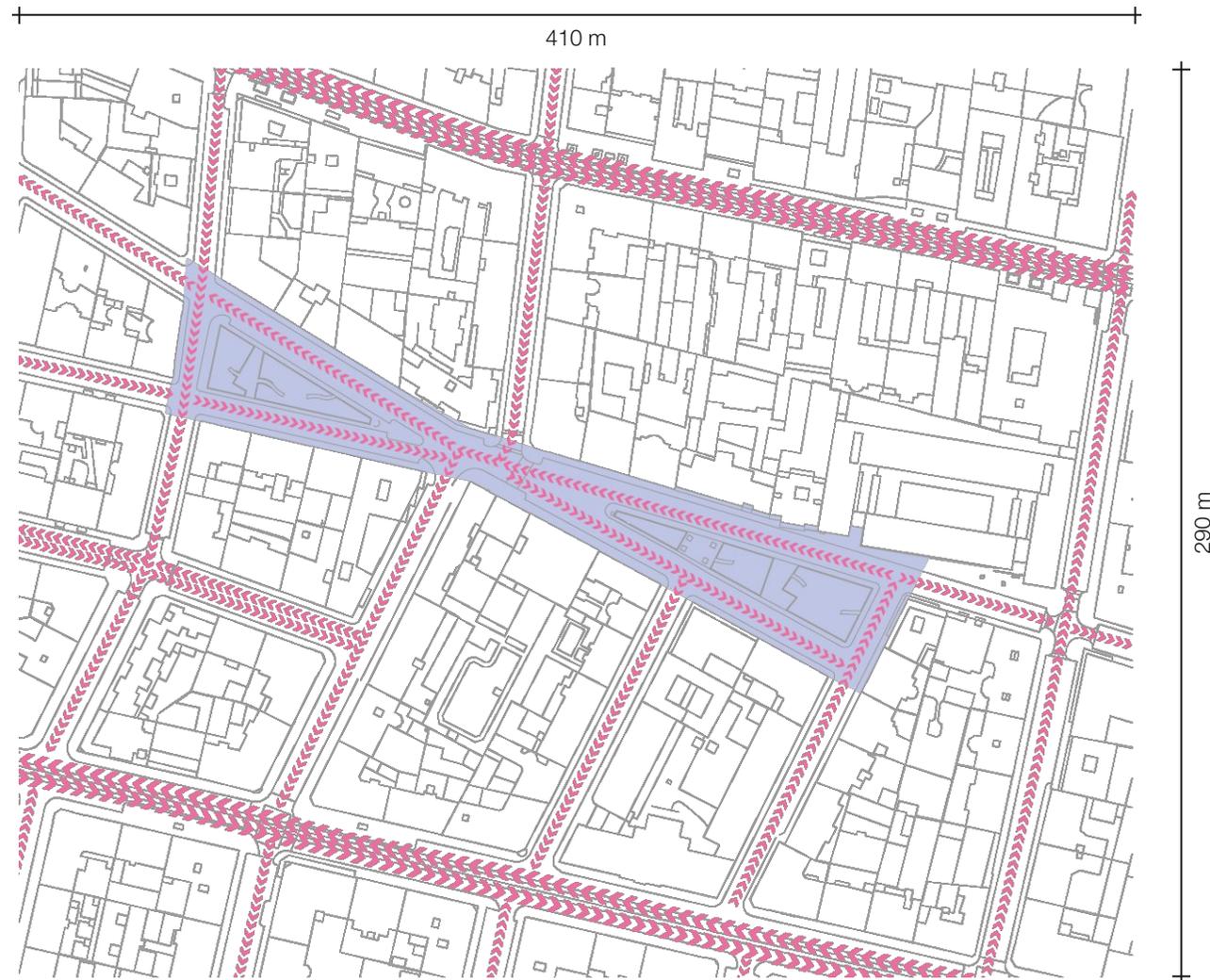


- Gehsteige
- Fahrradwege
- Straßen

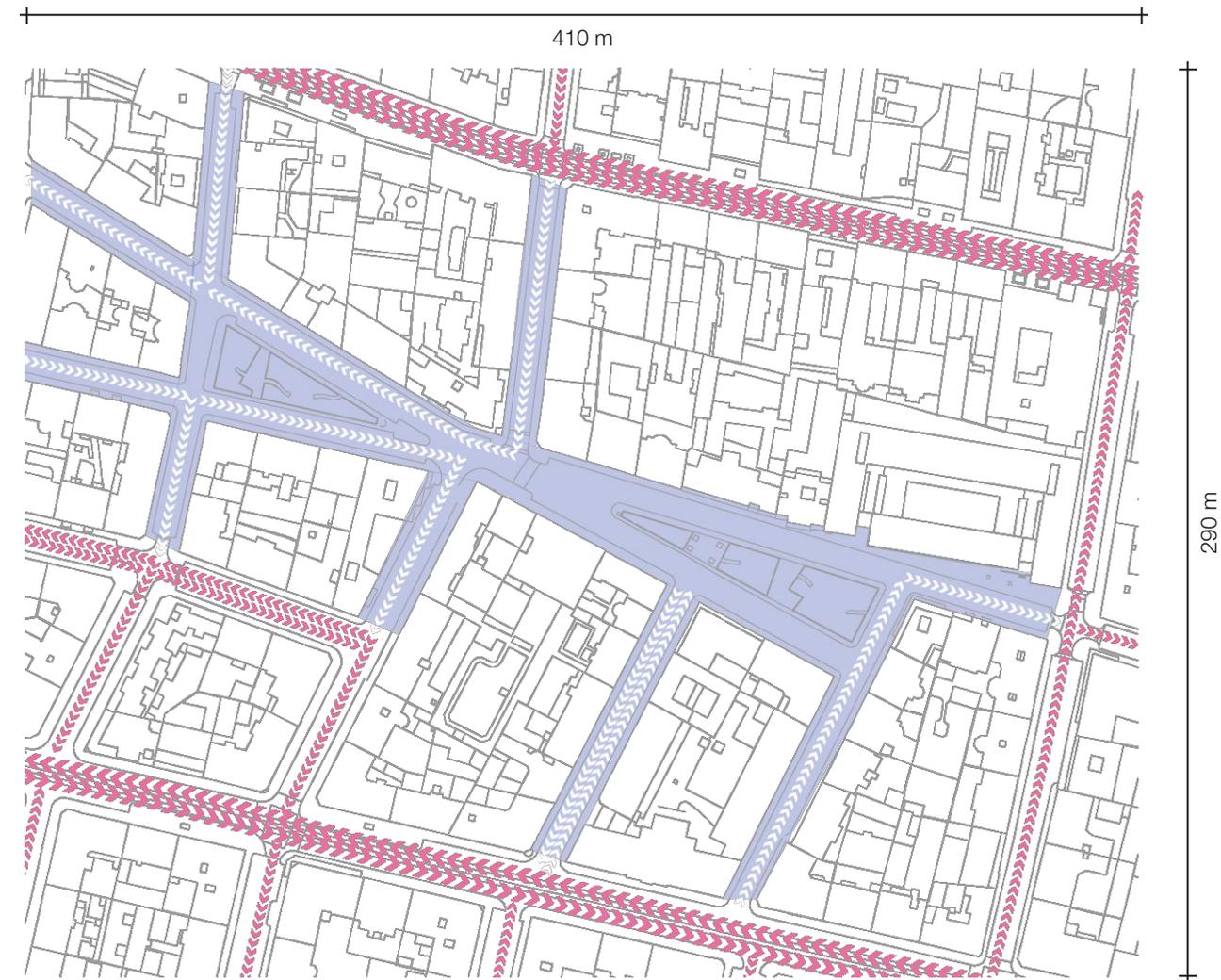
Abb. 191: Verkehrsfächerverteilung Leon-Askin-Park

■ Grünflächen

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.
 Abb. 188: Schwarzplan Leon-Askin-Park
 Abb. 189: Grünflächen Leon-Askin-Park



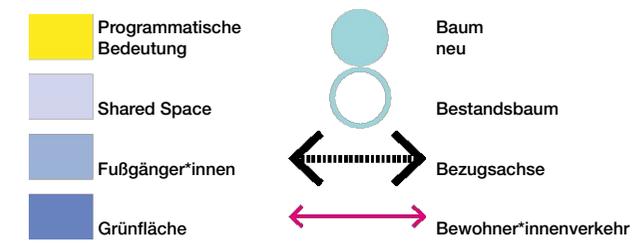
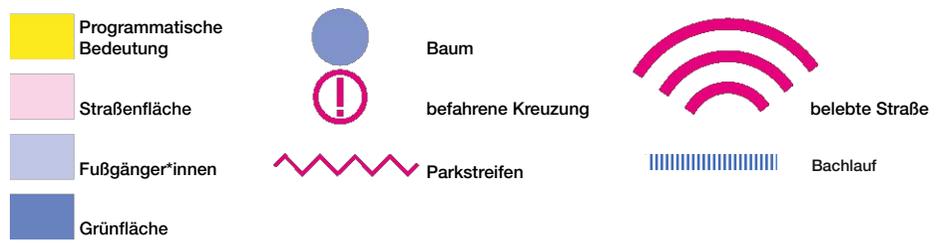
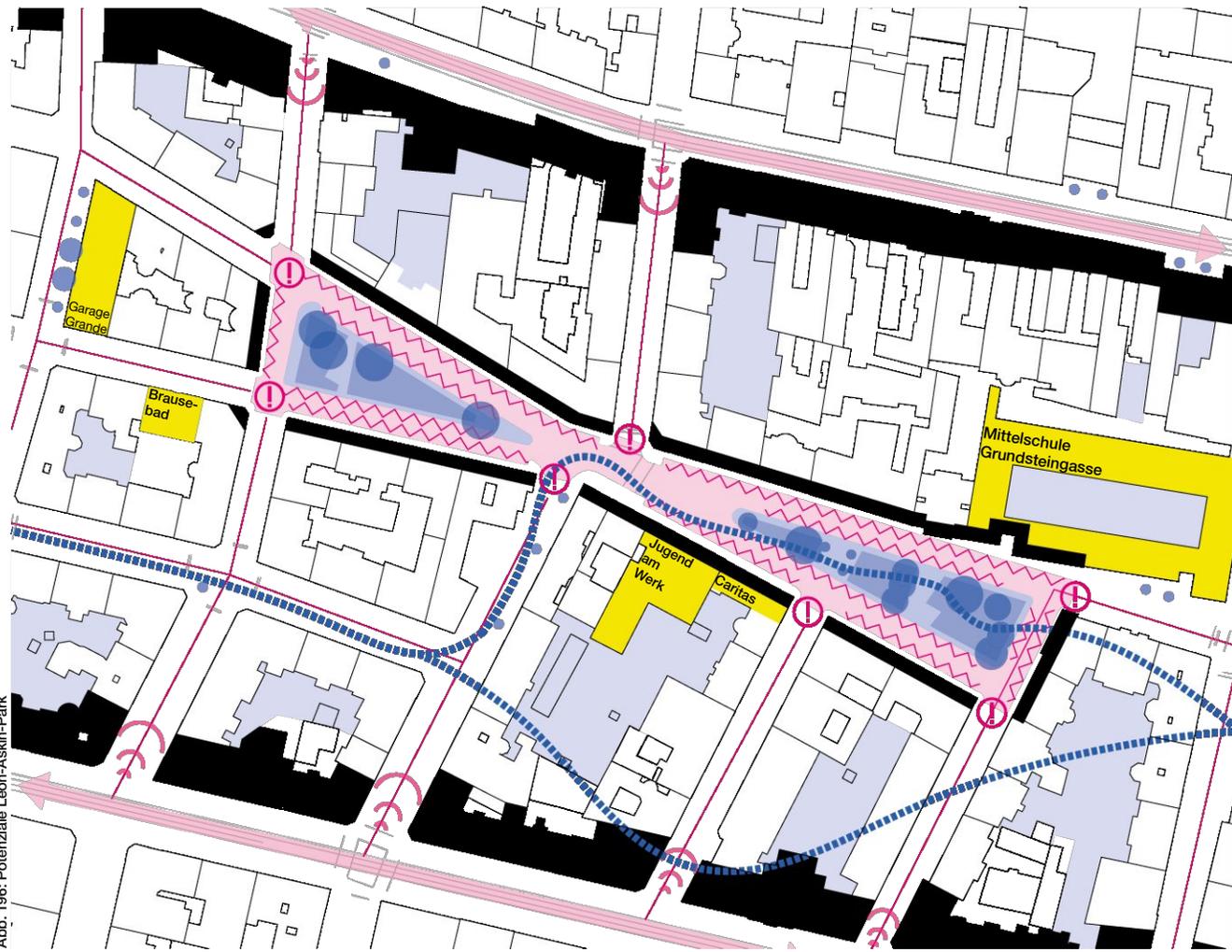
Status-Quo Platzfläche Straße



Verkehrsberuhigung Platzfläche Straße Shared Space

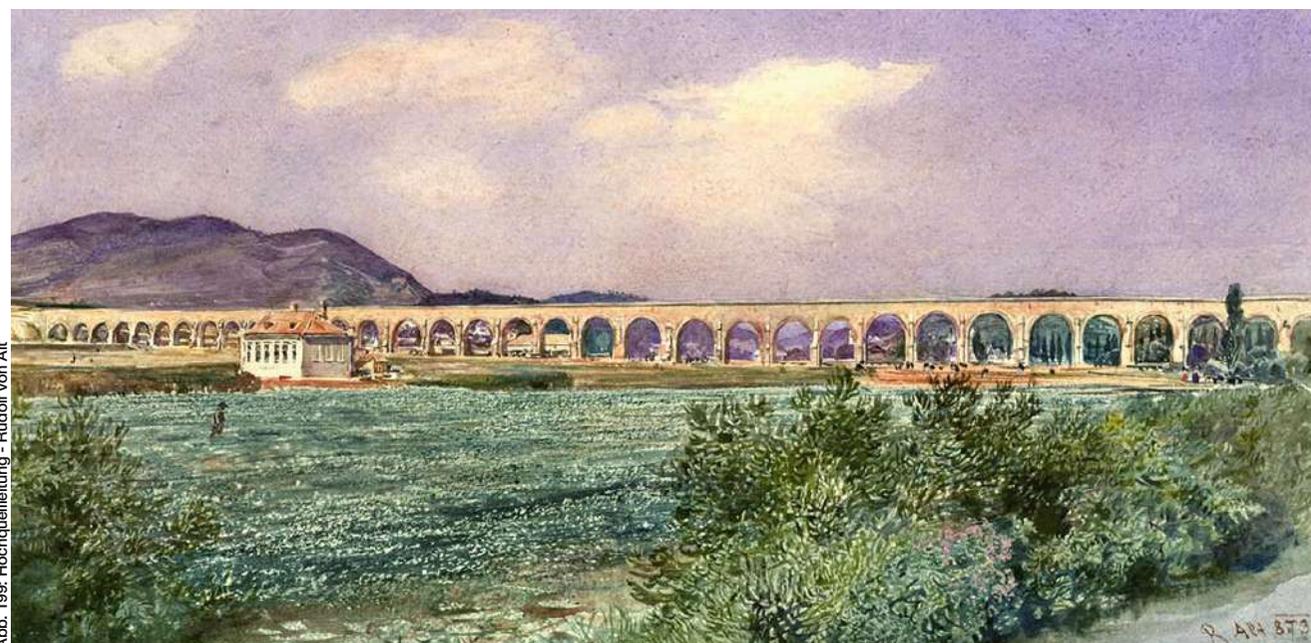
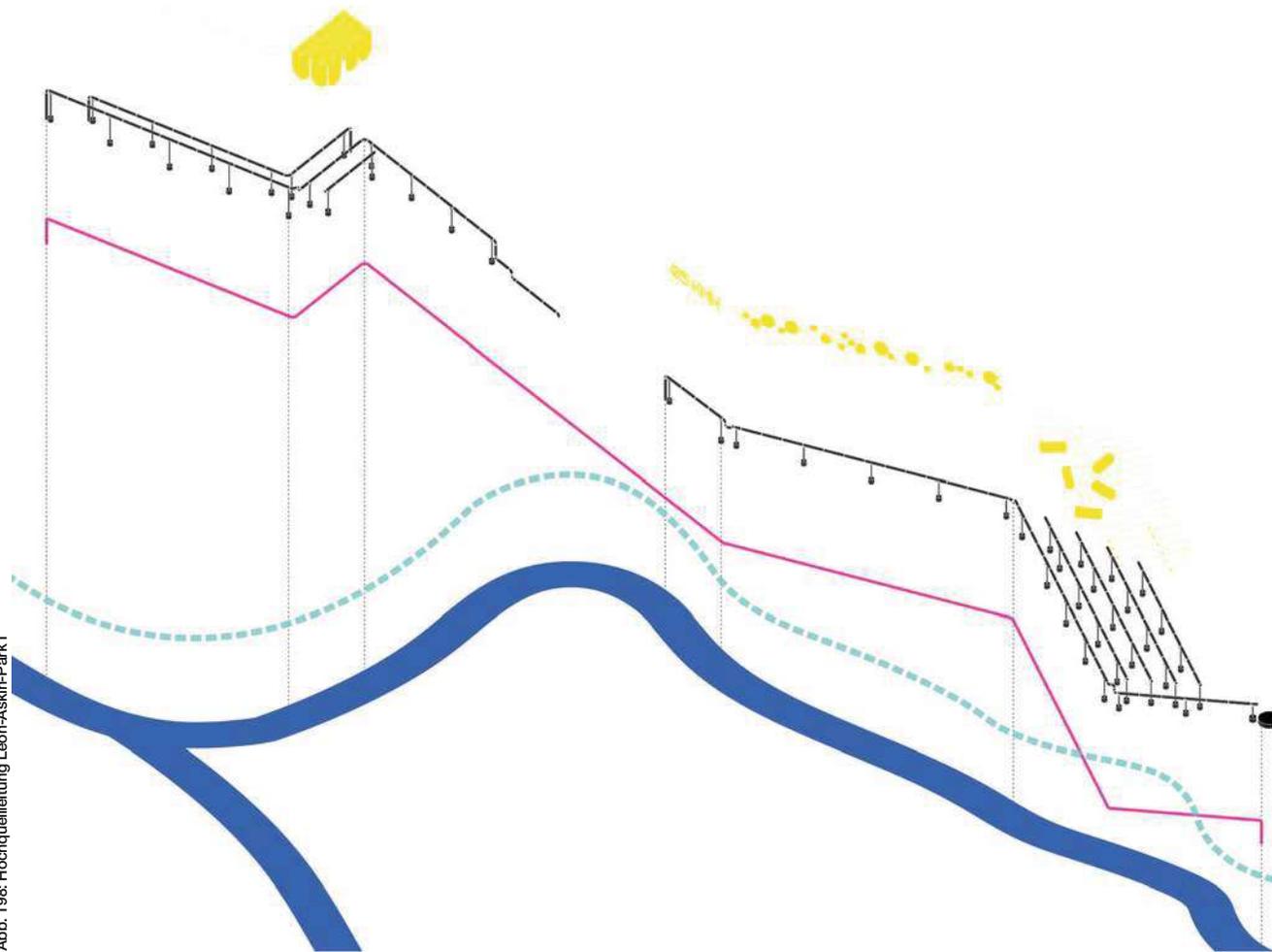
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
Abb. 194: Verkehrsführung Ottakring Ist-Zustand

Abb. 195: Verkehrsberuhigung Ottakring Soll-Zustand



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.
Abb. 196: Potenziale Leon-Askin-Park

04.24
Abb. 197: Leitbild Leon-Askin-Park



Die Hochquelleleitung greift eine historische Begebenheit auf und transportiert ihre Bedeutung ins Jetzt. Dabei versucht sie nicht den früheren Zustand wiederherzustellen, sondern empfindet ihn in anderer Materialität nach und befördert ihn in die Vertikale.

Der Leon-Askin-Park ist ein historisch gewachsener Platz, der durch den Lauf des Ottakringerbachs, der einmal eine wichtige infrastrukturelle Versorgungsleitung der Bevölkerung war, geformt wurde. Teile des Platzes gehörten einst einer vom Bach umspülten Insel an, die für die eigentümliche doppelte Dreiecksform verantwortlich ist, die den Platz in zwei Hälften teilt.⁹¹ Heute befinden sich an seiner Stelle Straßen und Parkplätze.

Mittlerweile ist der Bach unterirdisch und nur der Maischegeruch der Brauerei, der durch die Kanaldeckel strömt, sowie eine Installation auf den Grünstreifen in Form von kurzen blauen Betonstreifen am Boden zeugen von seiner Existenz.⁹² Derzeit bildet der Leon-Askin-Park eine Art Hinterhofsituation von der viel befahrenen Ottakringer und Thalia Straße. Im Querschnitt wird hier teilweise vierspurig geparkt, wodurch die Hausfassaden und das was von der Platzmitte übrigbleibt, räumlich visuell getrennt werden und die Autos zur Begrenzung werden. Viele Autofahrer*innen nutzen den Platz als abkürzende Durchfahrt und nur wenige Menschen nutzen den Platz zum Aufenthalt.

Im ersten Transformationsschritt wird die Umleitung des Durchgangsverkehrs und die Verlegung der Parkplätze vorgeschlagen. Hier werden auch die Anschlussstraßen miteinbezogen, indem die Bordsteinkante bis an die nächsten Kreuzungspunkte einen Blockrand weiter verschoben werden. So kann der Verkehr weiterhin um den erweiterten Block zirkulieren und Anlieger*innen können in Schrittgeschwindigkeit auf mit allen Verkehrsteilnehmenden geteilten Fahrbahnen weitestgehend vor die Eingangstür fahren, um zu be- und entladen. Durch die neue Führung des Bewohner*innenverkehrs kann die westliche Platzhälfte gänzlich den Fußgänger*innen zugesprochen werden und

der Schule, sowie der Jugendeinrichtung ein autofreier Vorplatz generiert werden.

Um die historische Präsenz des Ottakringer Bachs nicht aus dem Bewusstsein scheiden zu lassen und gleichzeitig wieder eine leistungsfähige öffentliche Infrastruktur zu etablieren, wird ein oberirdisches, vier Meter hohes Wasserleitungssystem - eine Hochquelleleitung - als Struktur über den Platz geführt, die den Wasserlauf nachempfunden, Räume für Bewohner*innen, Jugendliche und Schüler*innen formuliert und als Grundkonstruktion für Abhängungen, Abtrennungen und Dächer dient. Die lineare Konstruktion stellt gleichzeitig eine räumliche und visuelle Verbindung zwischen den Platzhälften her und funktioniert als Versorgungsstruktur.

Eine Öffnung des Baches würde einen schwerwiegenden Eingriff in das Kanalisationssystem bedeuten, da der Ottakringer Bach mittlerweile als Abwasserleitung betrieben wird. Die Installation der Hochquelleleitung ist ein einfaches technisches System, das eigentlich eine Behelfskonstruktion für die Umleitung von Wasser bei Tiefbauarbeiten darstellt. Mit der Leitung von Wasser in der Luft kann es auch als Kühlungselement für das Mikroklima herangezogen werden. In diesem neuen Kontext kommt der Struktur eine zusätzliche Bedeutung als maßgebliches Gestaltungselement zu, das situativ auf die Gegebenheiten reagiert und einen reversiblen Eingriff darstellt.

Die Gestaltungstaktik greift auf ein historisch bedeutendes Element zurück, das in seiner ursprünglichen Form nicht mehr besteht, jedoch maßgeblich für den heutigen Zustand verantwortlich ist. Die Übersetzung erfolgt durch ein alltägliches Infrastruktursystem, das aus der Bauwirtschaft bekannt ist und dort eine andere Bedeutung hat als in diesem neuen Kontext, wodurch es eine Überlagerung der Erfahrungs- und Assoziationswerte bekommt.

Es lässt die Menschen mit dem Gefühl zurück, die Elemente aus anderen Erlebnissen zu kennen und verleiht dem Platz somit eine neue Identifikationsfläche.

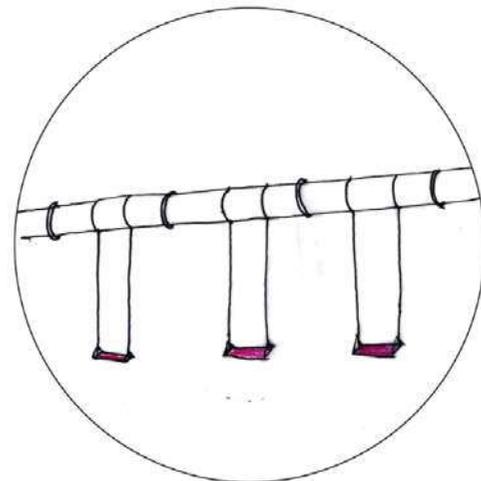
⁹¹ Seidl, *Der (un)sichtbare Bach*, 5-6

⁹² Keplinger, <https://magazin.wienmuseum.at/entlang-der-dunklen-baeche-der-stadt>, aufgerufen am 04.05.2024

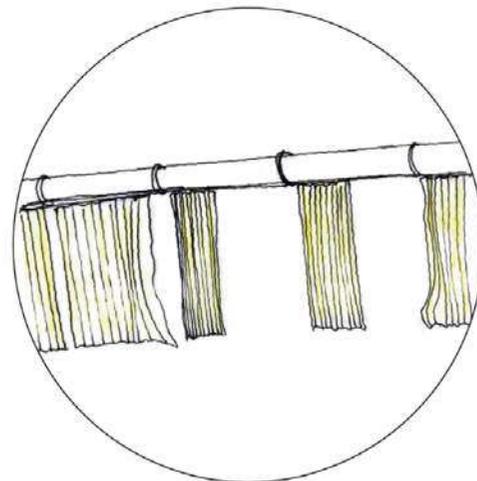


04.25

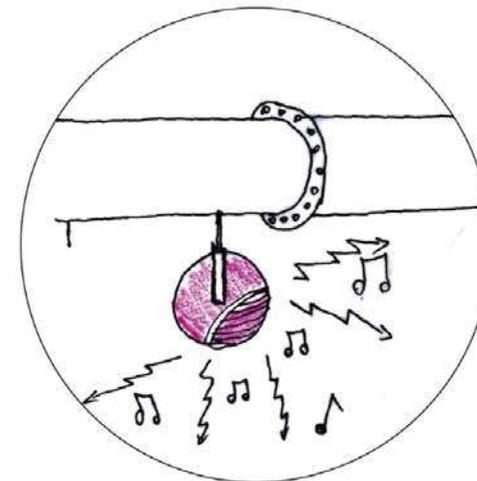
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



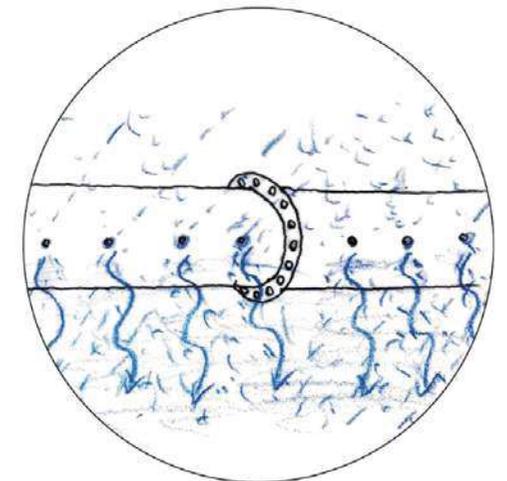
Schaukel



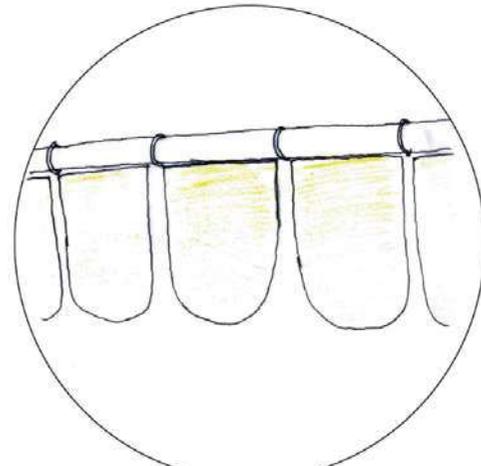
Vorhang



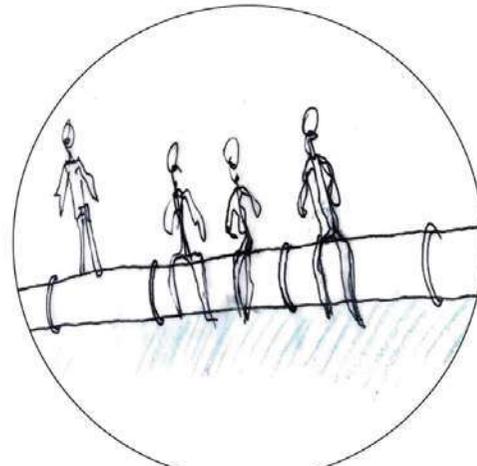
Medien



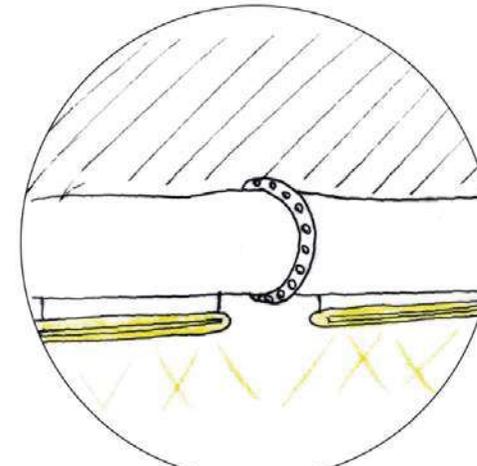
Kühlung



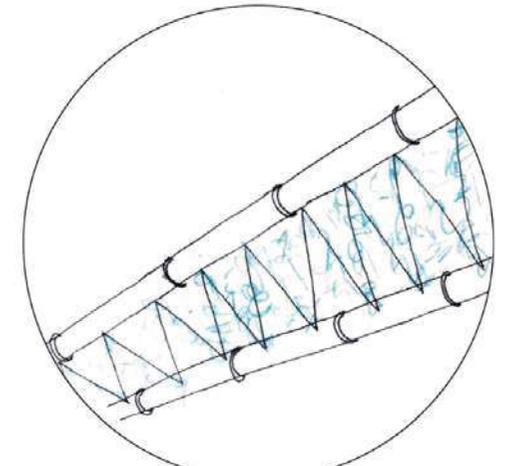
Trennwand



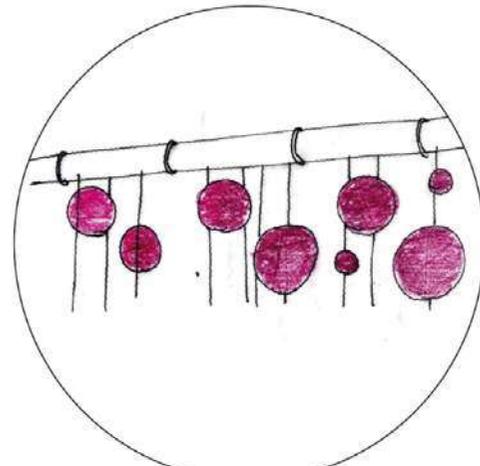
Sitzbank



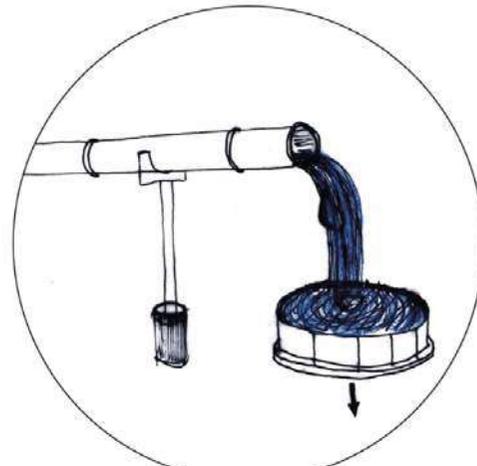
Beleuchtung



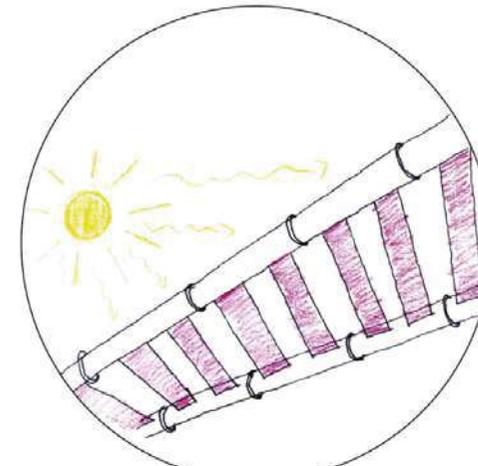
Rankhilfe



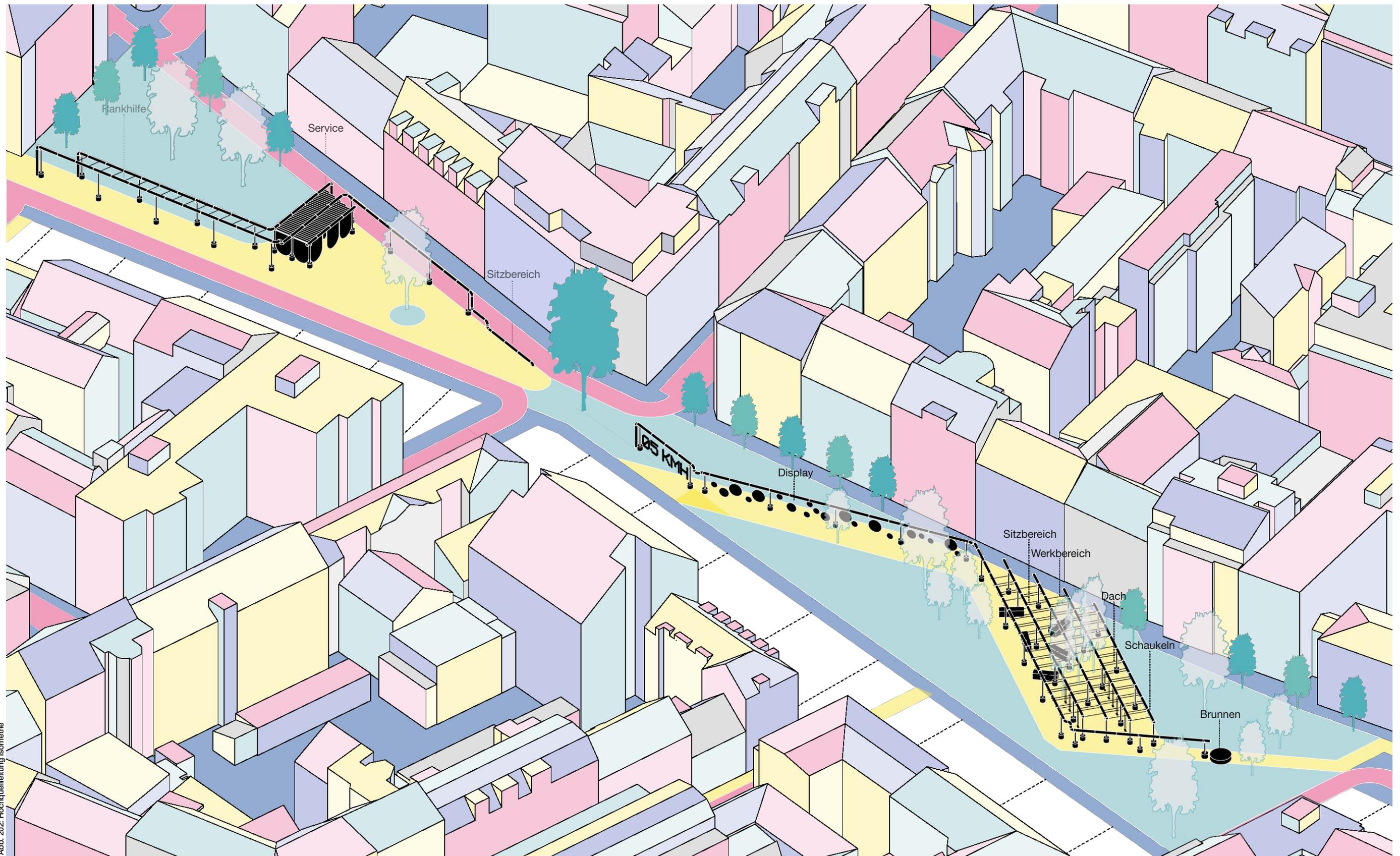
Display



Brunnen

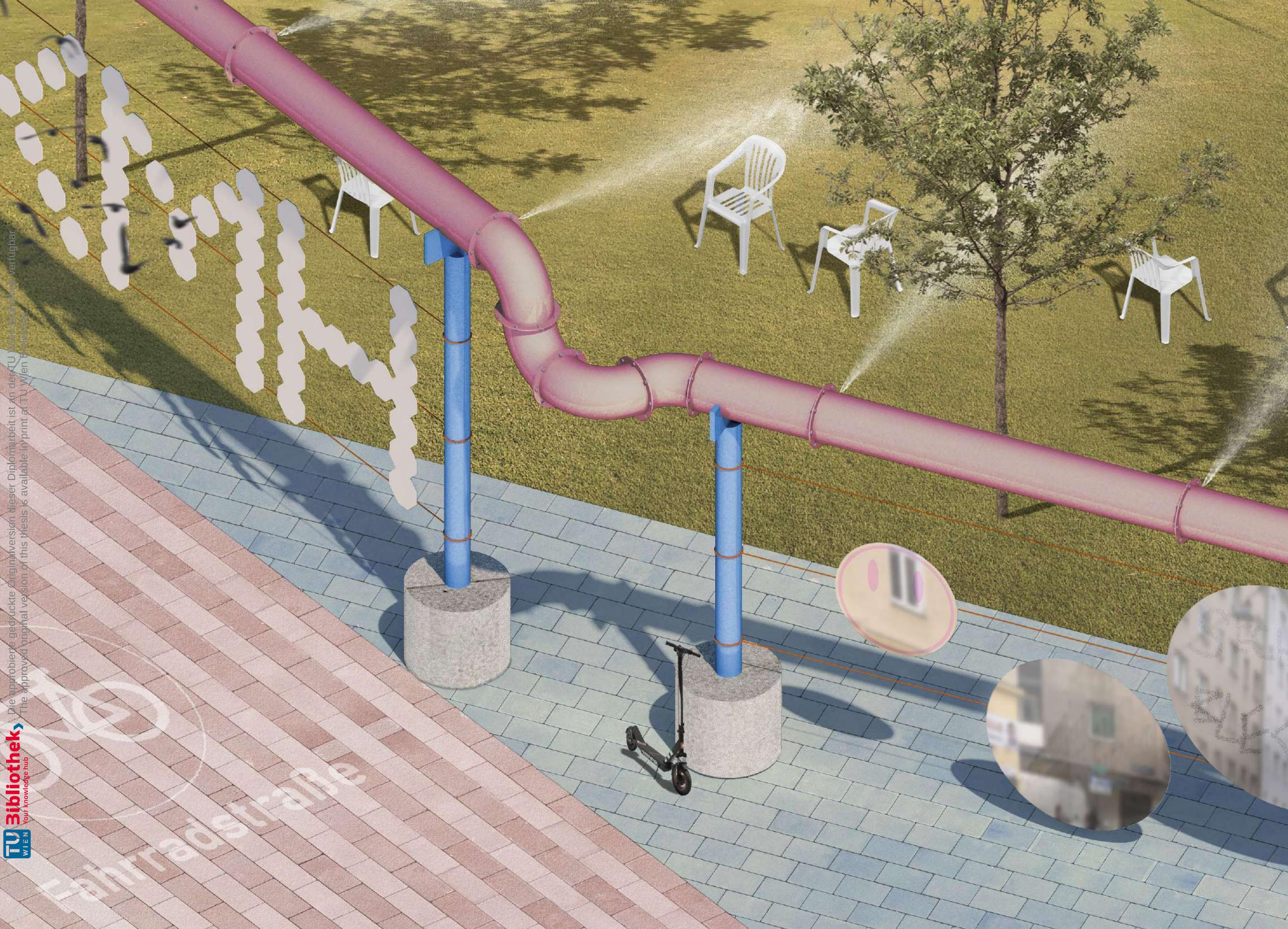


Dach



04.25

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.



WIEN - JOSEFSTADT

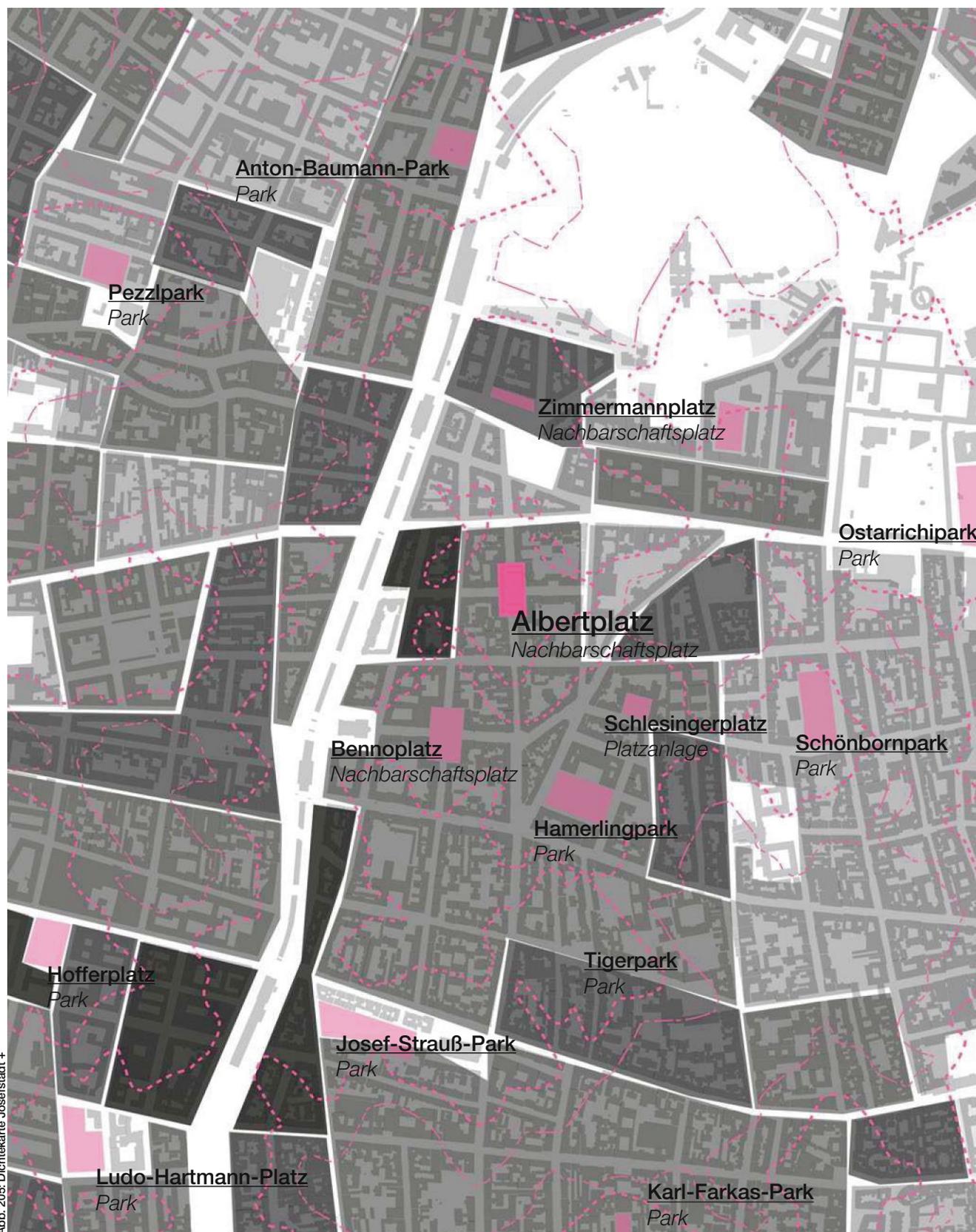
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

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



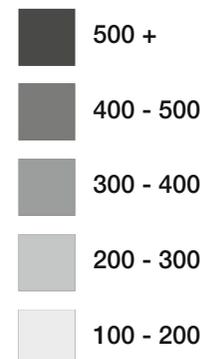
48°12'51.0"N 16°20'37.9"E





Öffentlicher Freiraum
 Stadtplatz/Stadteilplatz: Bedeutung für Stadt bzw. Stadtteil
 Nachbarschaftsplatz: Nachbarschaftliche Bedeutung
 Park: Grünflächen, Sport, Spiel
 Restfläche: Dominante Verkehrsnutzung

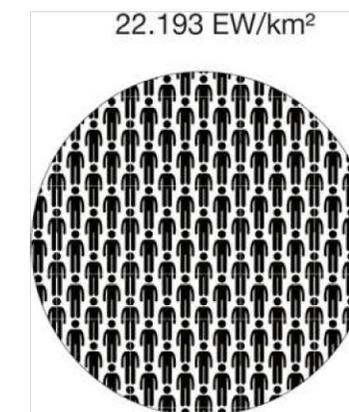
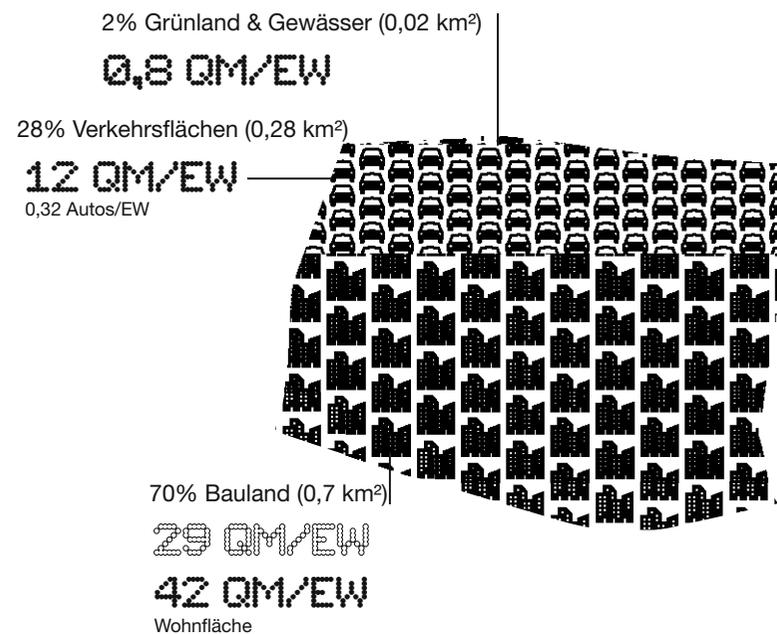
Bewohner*innendichte
 pro Hektar Baulanddichte



Grünflächenzugang
 bis Hauseingang



Flächenverteilung Josefstadt (Gesamtfläche: 1 km²)



PARIS
 2.145.906 EW
 105,4 km²
 20.360 EW/km²

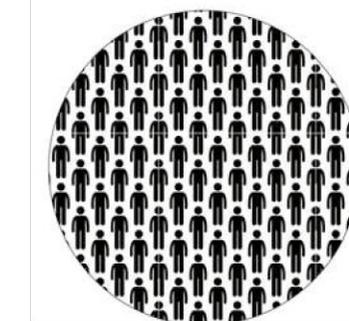
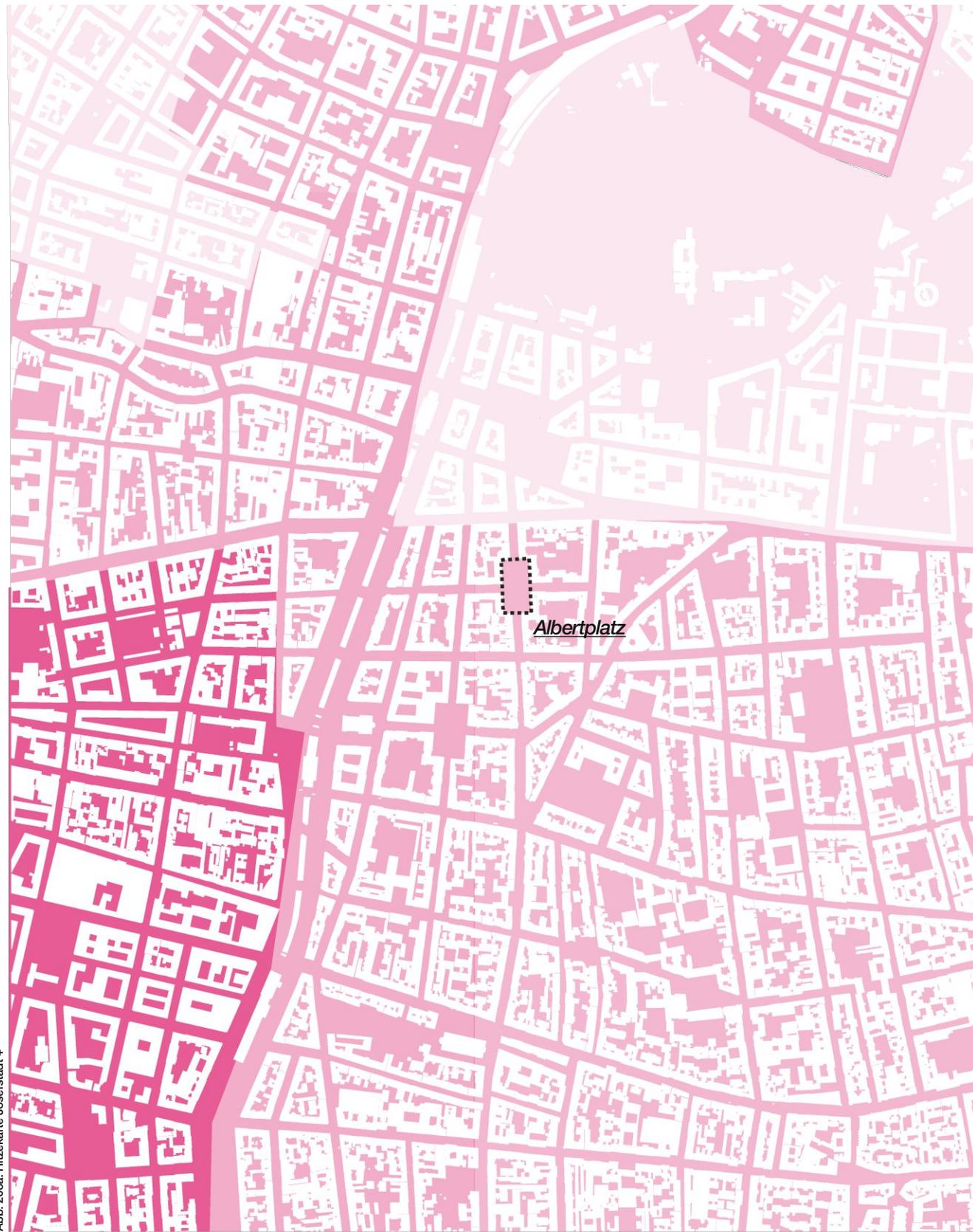


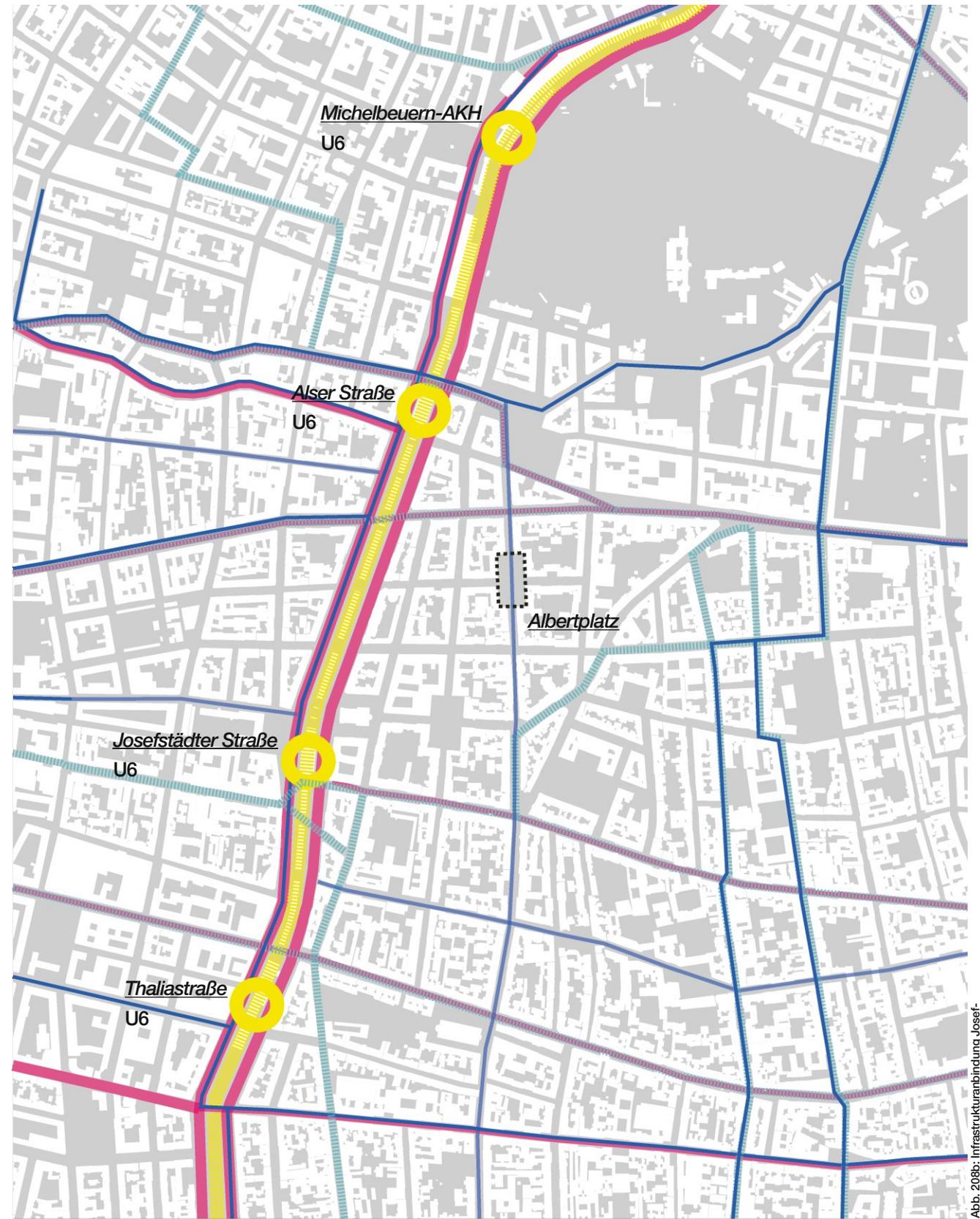
Abb. 207: Dichte Josefstadt - Paris

Abb. 206: Flächenverteilung Josefstadt



Urban Heat Vulnerability Index

1	0,8	0,6	0,4	0,2
---	-----	-----	-----	-----

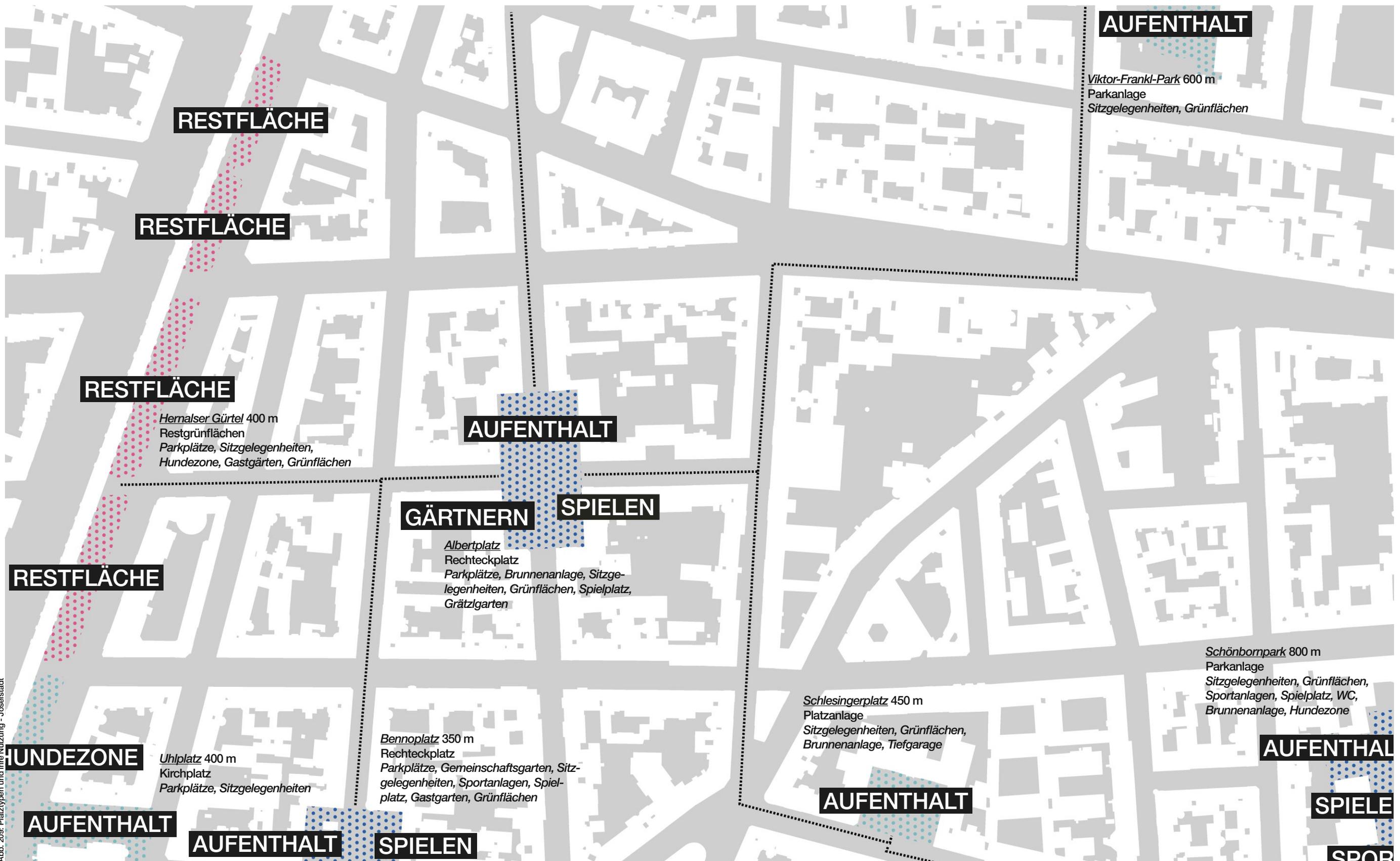


Verkehrswege

Bundesstraße	Hauptstraße	U-Bahn	Bim/Bus	Fahrradstraße Bestand	Fahrradstraße geplant
--------------	-------------	--------	---------	-----------------------	-----------------------

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.
 Abb. 208a: Hitzekarte Josefstadt +

Abb. 208b: Infrastrukturanbindung Josef-
 04.3.1



RESTFLÄCHE

RESTFLÄCHE

RESTFLÄCHE

Hernalser Gürtel 400 m
Restgrünflächen
Parkplätze, Sitzgelegenheiten,
Hundezone, Gastgärten, Grünflächen

RESTFLÄCHE

AUFENTHALT

GÄRTNERN

SPIELEN

Albertplatz
Rechteckplatz
Parkplätze, Brunnenanlage, Sitzge-
legenheiten, Grünflächen, Spielplatz,
Grätzlgarten

HUNDEZONE

Uhrlplatz 400 m
Kirchplatz
Parkplätze, Sitzgelegenheiten

Bennoplatz 350 m

Rechteckplatz
Parkplätze, Gemeinschaftsgarten, Sitz-
gelegenheiten, Sportanlagen, Spiel-
platz, Gastgarten, Grünflächen

Schlesingerplatz 450 m
Platzanlage
Sitzgelegenheiten, Grünflächen,
Brunnenanlage, Tiefgarage

Schönbornpark 800 m
Parkanlage
Sitzgelegenheiten, Grünflächen,
Sportanlagen, Spielplatz, WC,
Brunnenanlage, Hundezone

AUFENTHALT

Viktor-Frankl-Park 600 m
Parkanlage
Sitzgelegenheiten, Grünflächen

AUFENTHALT

AUFENTHALT

SPIELEN

AUFENTHALT

AUFENTHALT

SPIELE

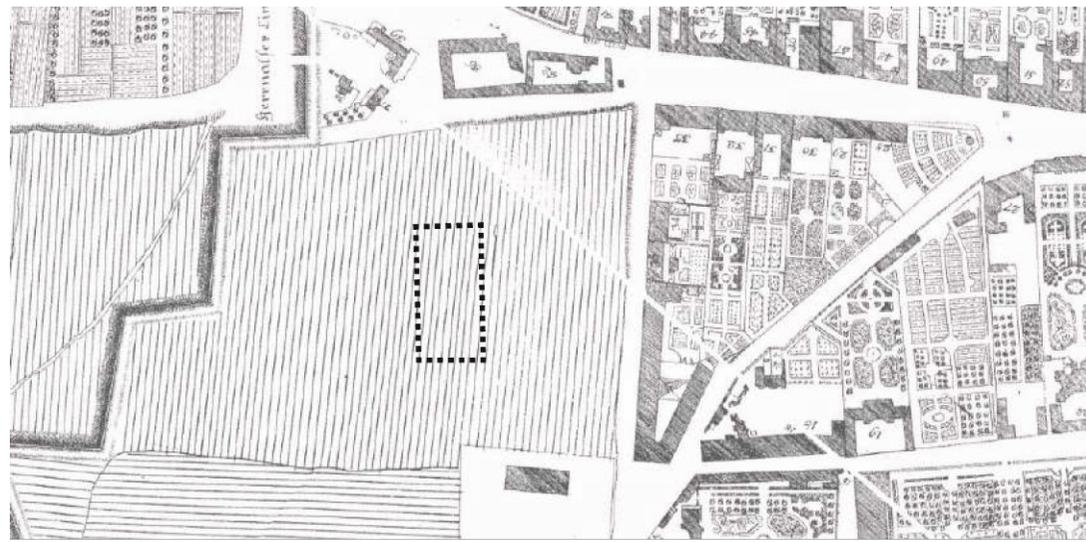
SPOR

04.3.1

TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Abb. 209: Platztypen und ihre Nutzung - Josefstadt
 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.



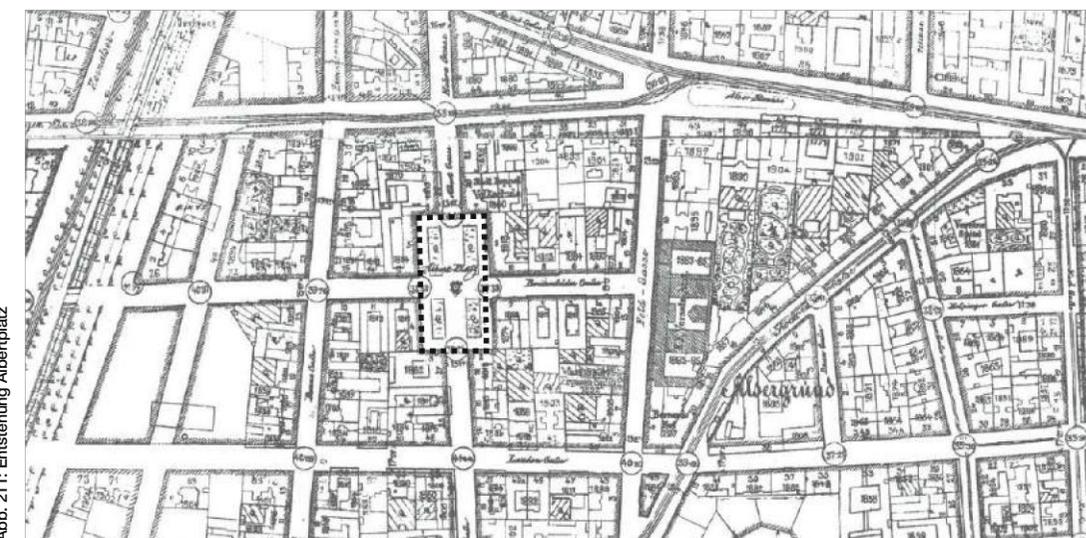
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1780



1858



1904



Abb. 212: Isisbrunnen im Zentrum (1912 versetzt)



Abb. 213: Isisbrunnen im Zentrum (1912 versetzt)



Abb. 214: Hochquellleitung Rohrnetz und Versorgungsgebiete 1876, Wien Museum

der sich zentral auf der Kreuzung Albertgasse und Breitenfelder Gasse anordnet. Er war als Hauptplatz der damaligen Vorstadt Breitenfeld gedacht, was sich durch Nutzungen wie Schule, Gerichtsgebäude und dem für die damalige Zeit wichtige infrastrukturelle Setzung des Isisbrunnens im Platzzentrum ausdrückt. Auf dem Bennisplatz, ähnlich wie der Albertplatz in seiner rechteckigen Anlage, sollte ursprünglich der Bau der Breitenfelder Pfarrkirche ausgeführt werden. Durch Verzögerungen und dem Bevölkerungswachstum wurde die Kirche jedoch später am Uhlplatz errichtet. So waren die Plätze als bürgerliches und geistiges Zentrum der Vorstadt geplant.⁹³

Der Platz verdankt seinen Namen Herzog Albert von Sachsen-Teschen, dem Erbauer der Albertinischen Wasserleitung, die die Wasserversorgung der westlichen Vorstädte Wiens übernahm und als Vorläufer der Wiener Hochquellleitung gilt. Im Jahr 1833 wurde der Isisbrunnen in Betrieb genommen, ein monumentaler Auslaufbrunnen, der von der Albertinischen Wasserleitung gespeist wurde und ursprünglich genau in der Mitte des Platzes stand. Vor der Einrichtung des Brunnens waren unkontrollierte Hausbrunnen die Hauptquelle für Typhus und Cholera in der Stadt.⁹⁴

Obwohl der Bedarf an sauberem Wasser durch die Einrichtung des Brunnens teilweise gedeckt wurde, konnte erst mit der Einführung der Hochquellleitung 1873 diesem Bedürfnis entsprochen werden. Das Hochquellreservoir Schmelz übernahm diese Aufgabe für den Albertplatz samt Isisbrunnen als öffentlicher Auslass.⁹⁵

Nach Jahren des Bedeutungsverlusts wurde der Brunnen 1912 aufgrund einer neuen Straßenbahnlinie entlang der Albertgasse an die nordöstliche Ecke des Platzes versetzt. Der Isisbrunnen bleibt der einzige gusseiserne Brunnen in Wien und Symbol für wasserinfrastrukturelle Versorgung der Bevölkerung.⁹⁶ Mittlerweile wurde die Straßenbahngleise entfernt und die Mitte des Platzes ist dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten.

Der Albertplatz bildet einen der wenigen öffentlichen Freiräume in der Josefstadt, der allerdings vorwiegend als Parkplatz genutzt wird, obwohl er gute Voraussetzungen für einen Grätzelpark besitzt.

Bereits bei der Parzellierung der Josefstadt zwischen 1802 und 1810 wurde der Albertplatz als zeitgemäßer Rechteckplatz angelegt,

⁹³ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Albertplatz>, aufgerufen am 04.05.2024

⁹⁴ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Isisbrunnen>, aufgerufen am 04.05.2024

⁹⁵ Payer, Hellmeier, <https://magazin.wienmuseum.at/150-jahre-wiener-hochquellenleitung>, aufgerufen am 04.05.2024

⁹⁶ Wien Geschichte Wiki (Anm. 94)

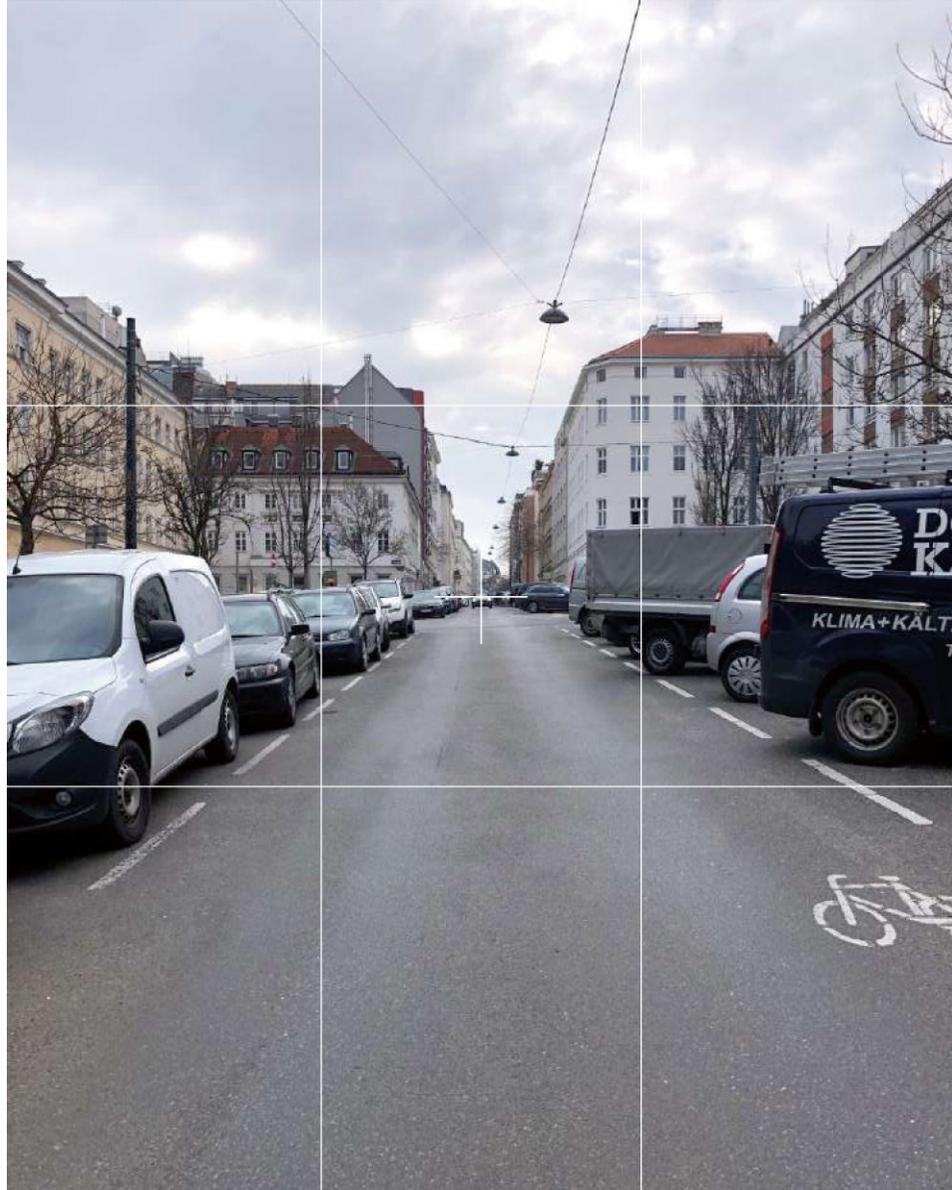


Abb. 215: Albertplatz Nord

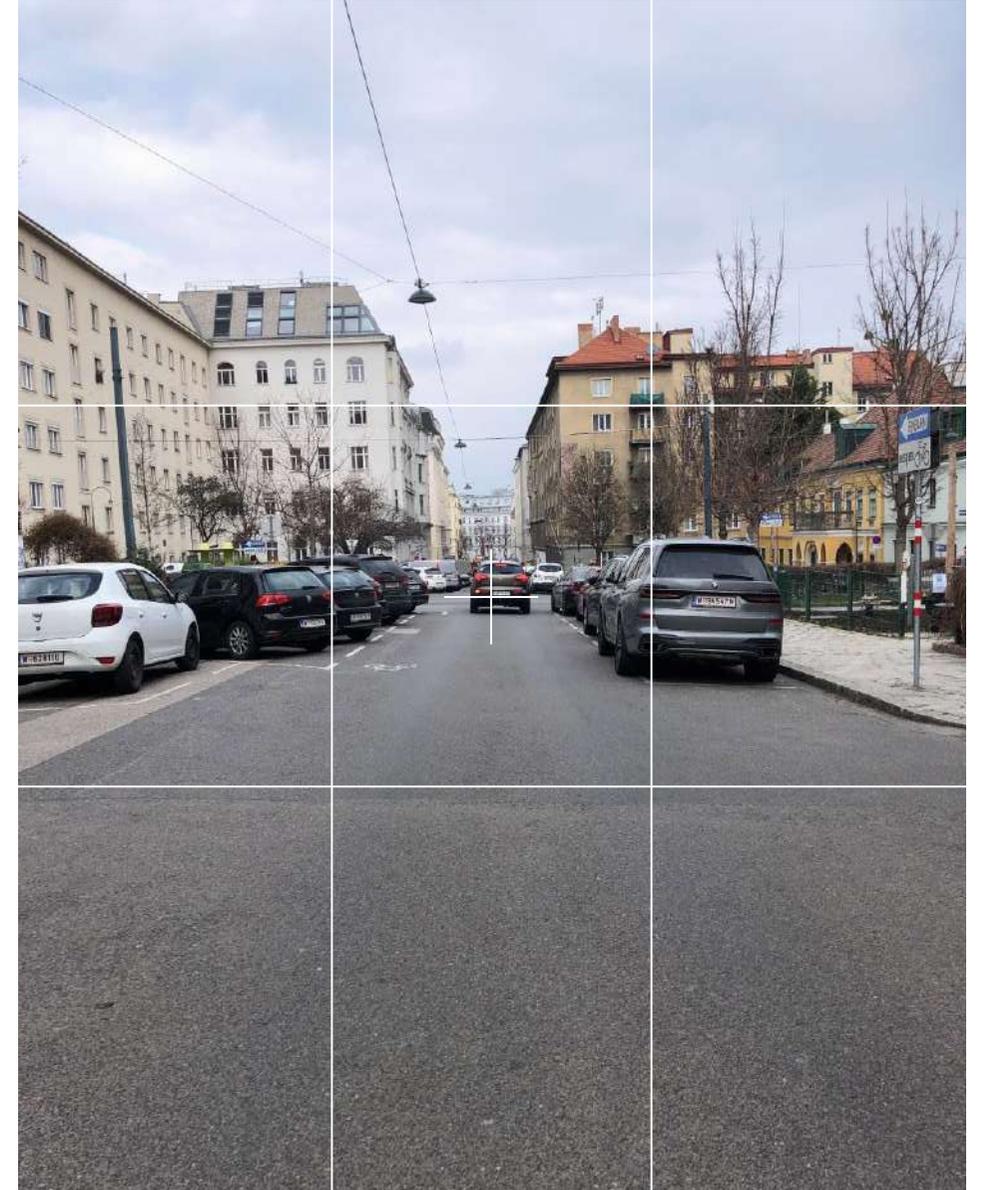


Abb. 216: Albertplatz Süd

04.3.3

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.



Abb. 217: Albertplatz Sitzbereich Nord-West



Abb. 218: Albertplatz Gemeinschaftsgarten Süd-Ost

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.

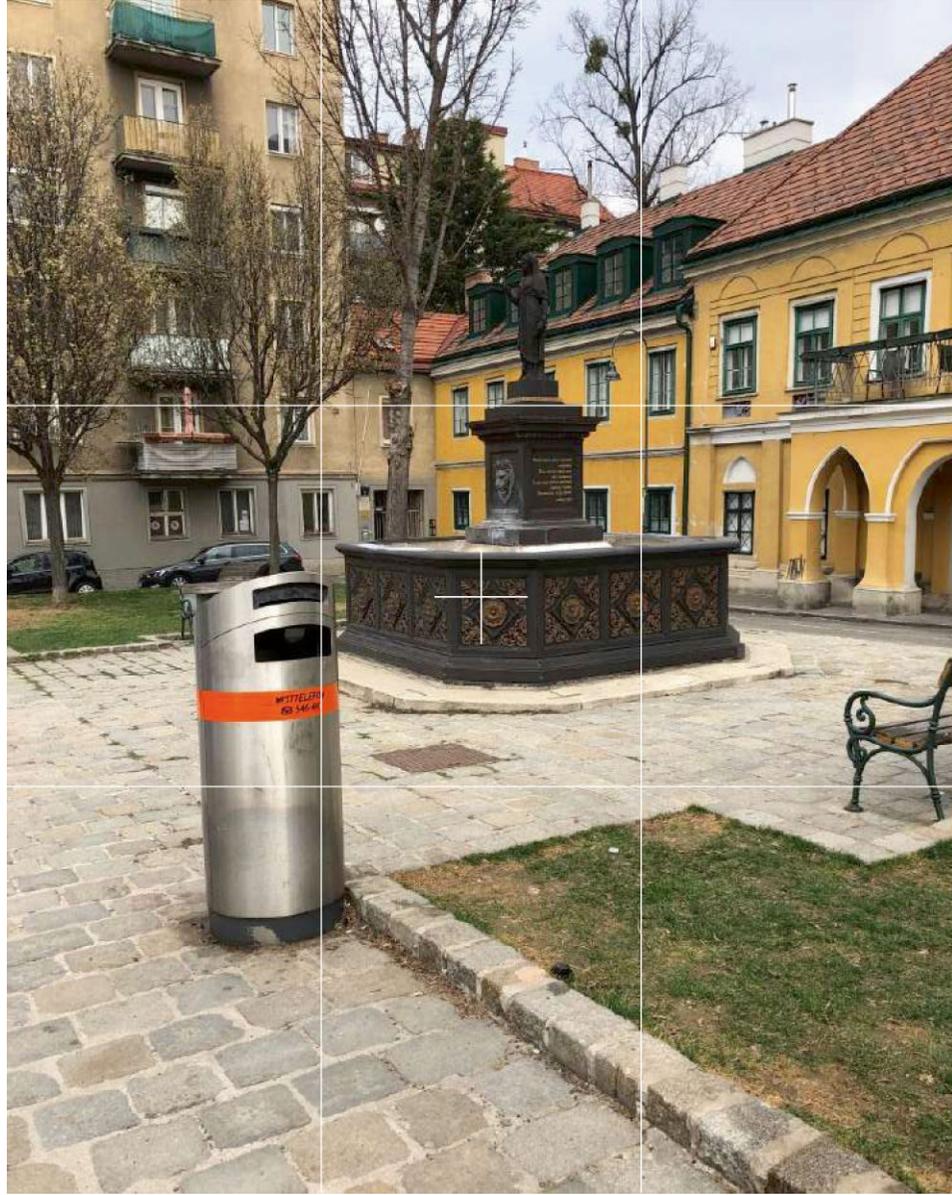


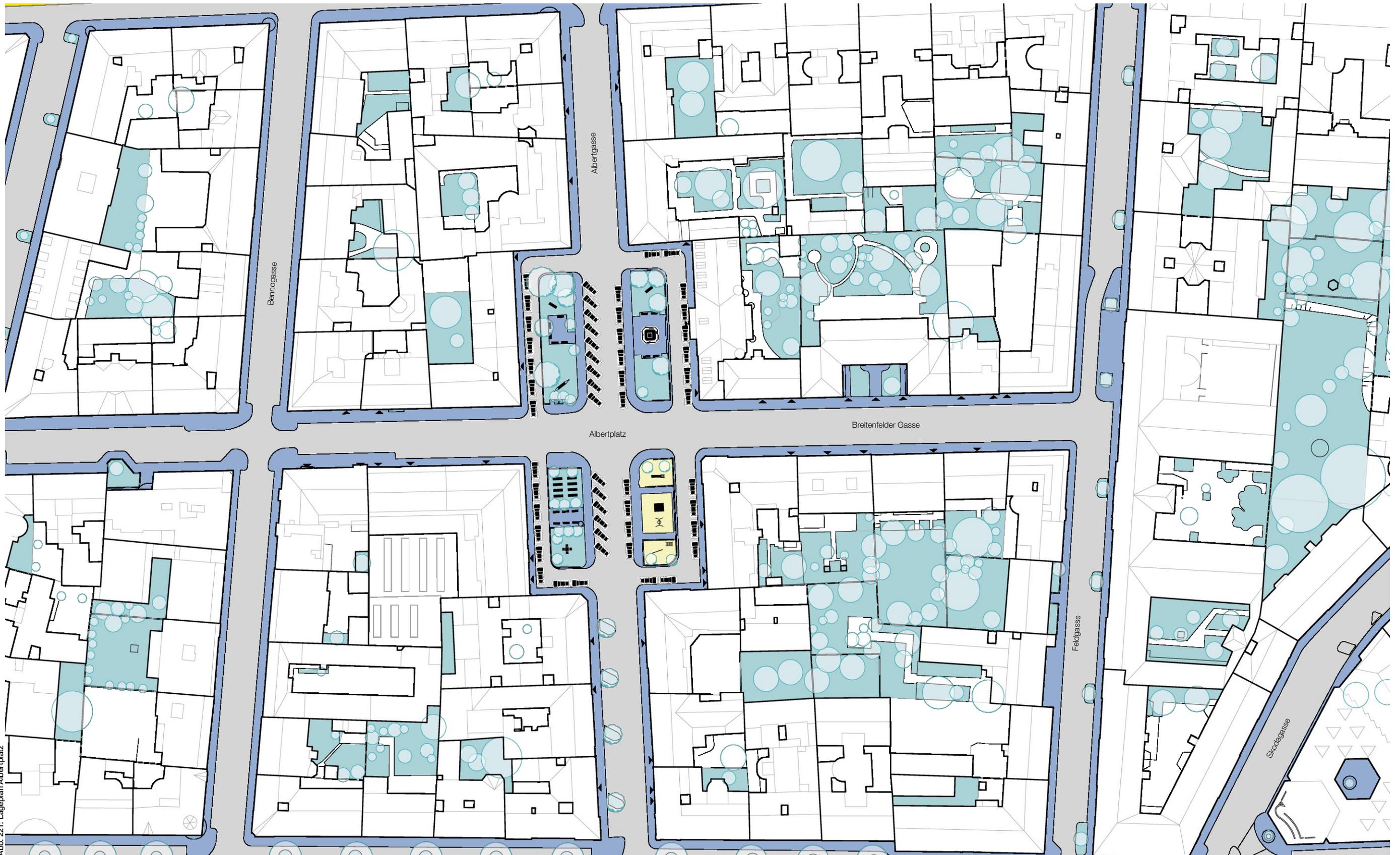
Abb. 219: Isisbrunnen Nord-Ost



Abb. 220: Versorgung - Entsorgung

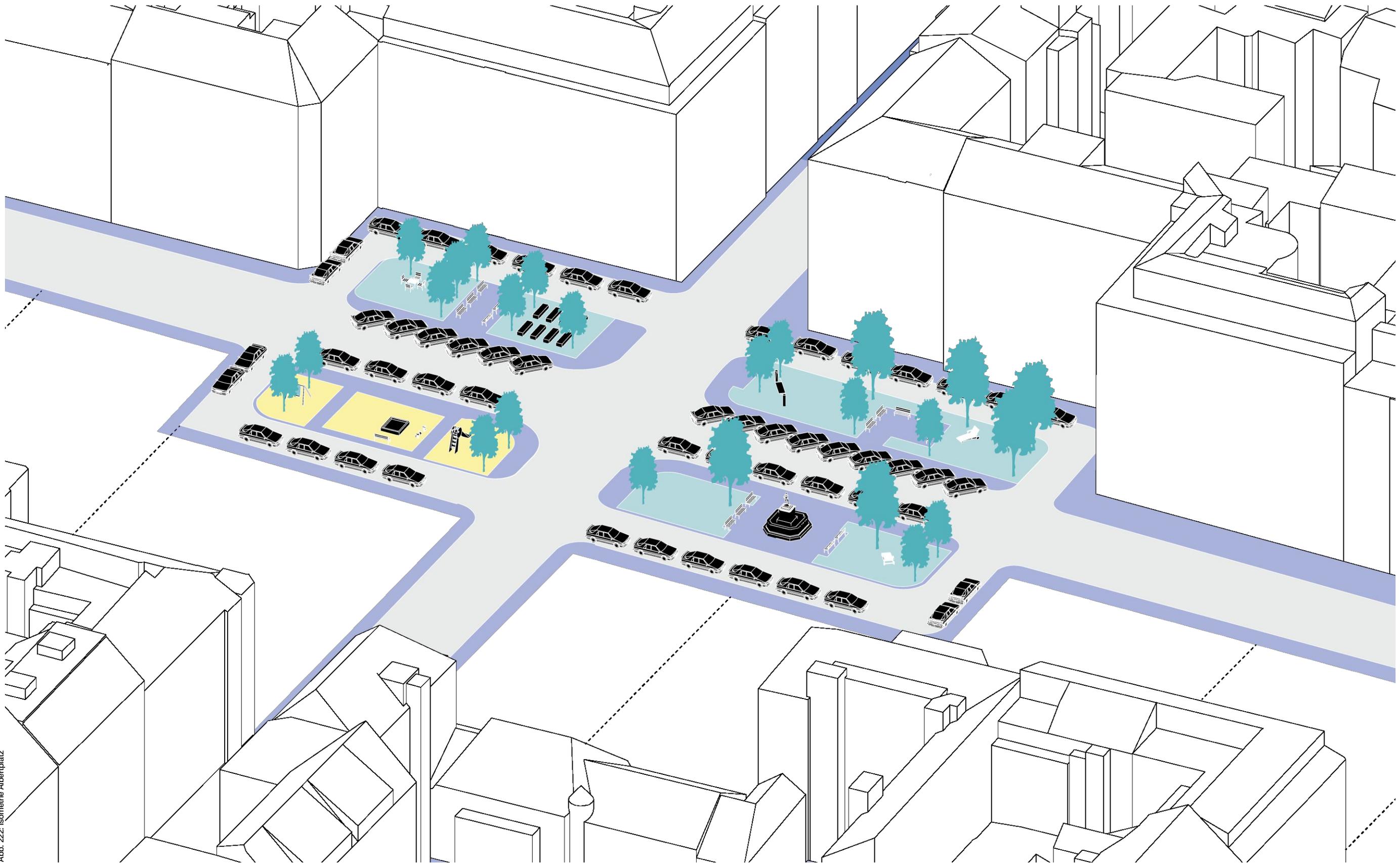
04.33

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.



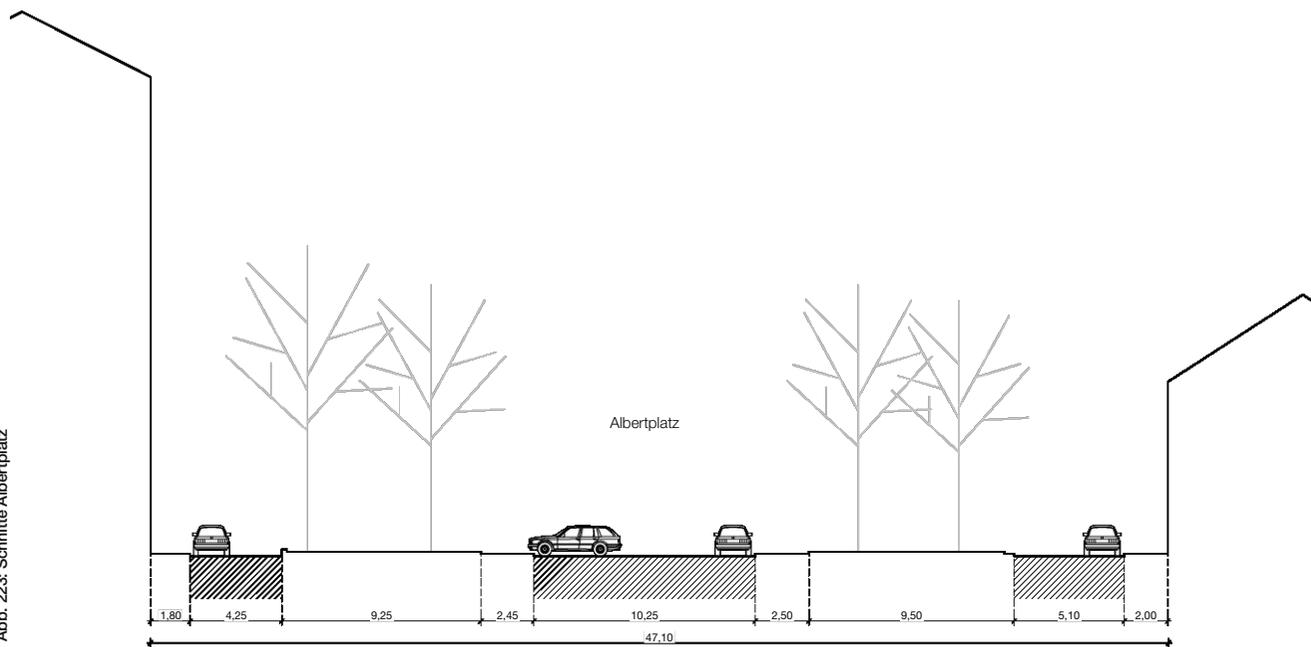
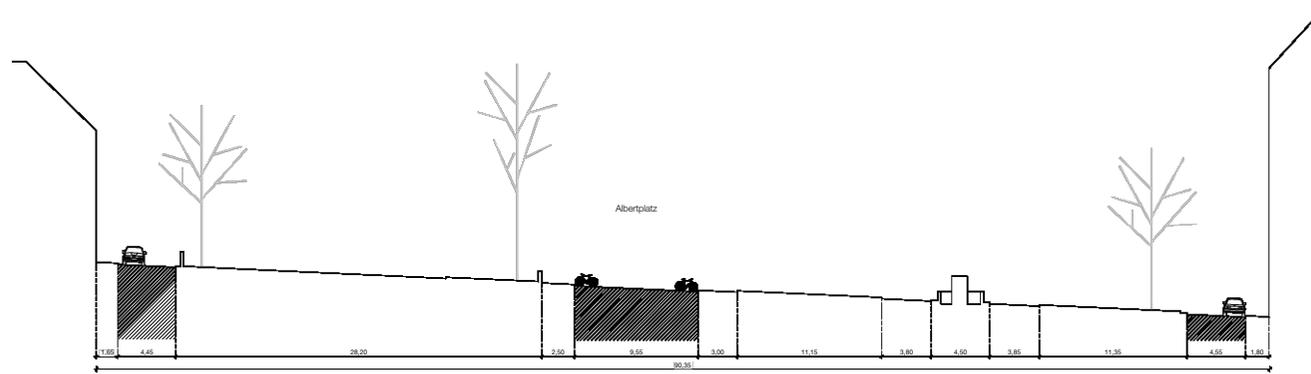
04.33

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.

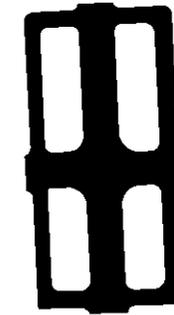


04.3.3

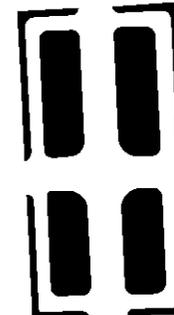
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



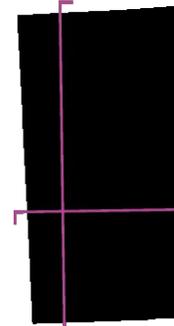
 Verkehrsfläche:
2.326,50 m²
55%



 Fußgängerfläche:
1.903,50 m²
45%



Gesamtfläche:
4.230,00 m²
100%

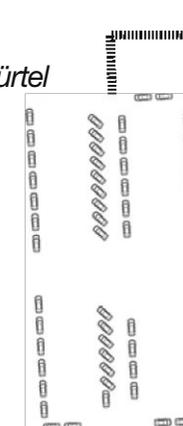


 Parkplätze
38 Kurzparkzone
18 AnrainerInnen

489,5 m² blockiert

 U6 Hernalser Gürtel
300 m

 44 Brünnlbadgasse
240 m



 5, 33 Florianigasse
300 m

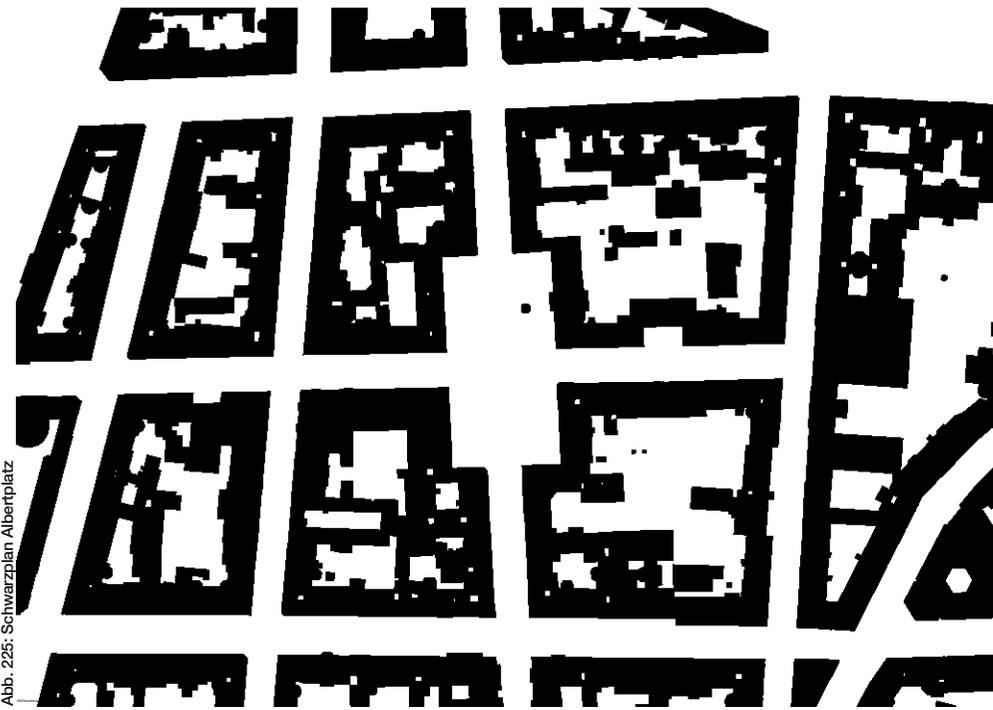


Abb. 227: Erdgeschossnutzung Albertplatz

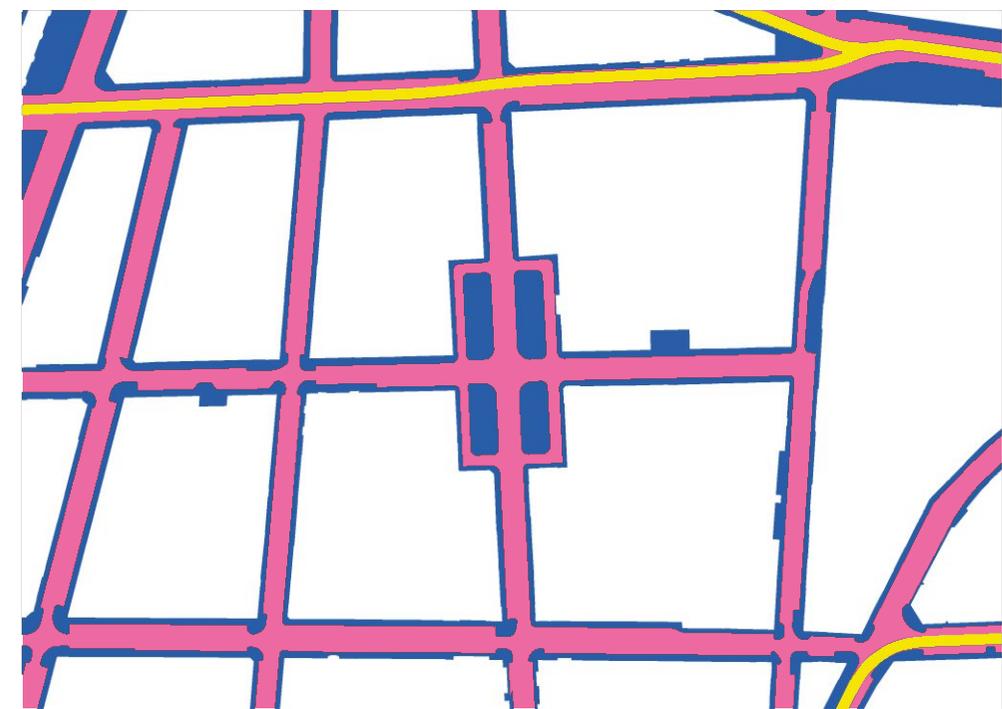


Abb. 228: Verkehrsflächenverteilung Albertplatz

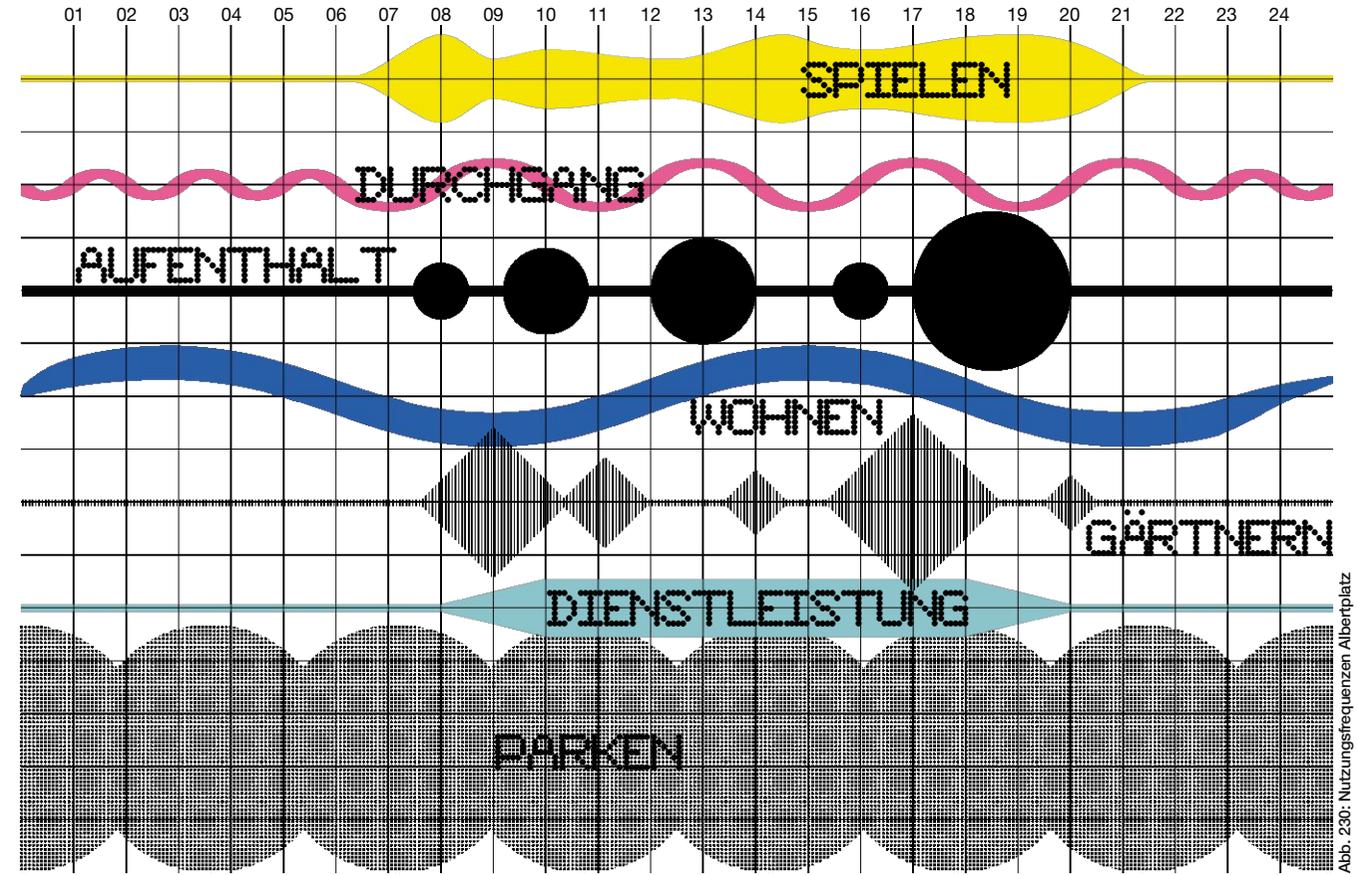
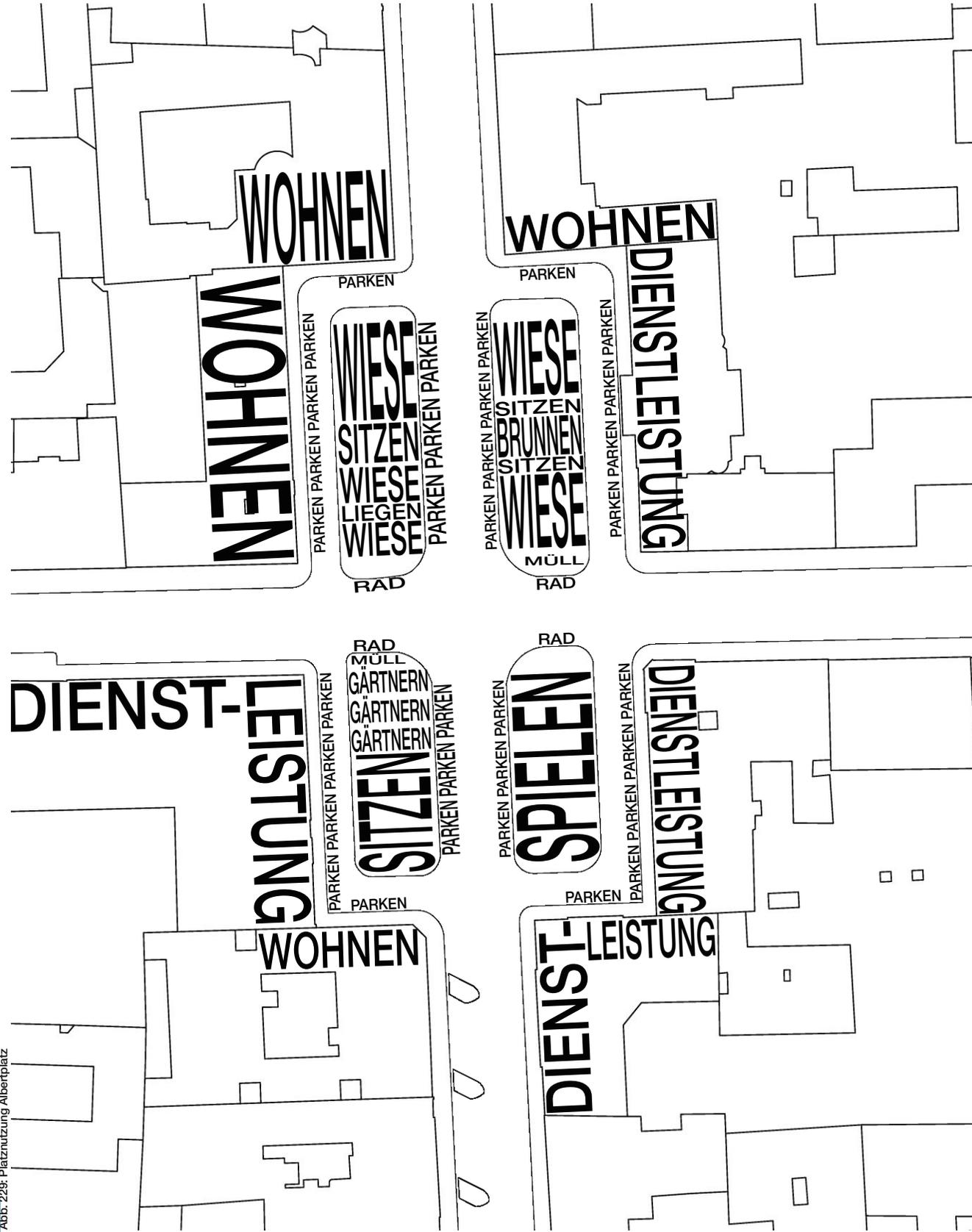
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU WIEN
Bibliothek
Your knowledge hub

Abb. 225: Schwarzplan Albertplatz

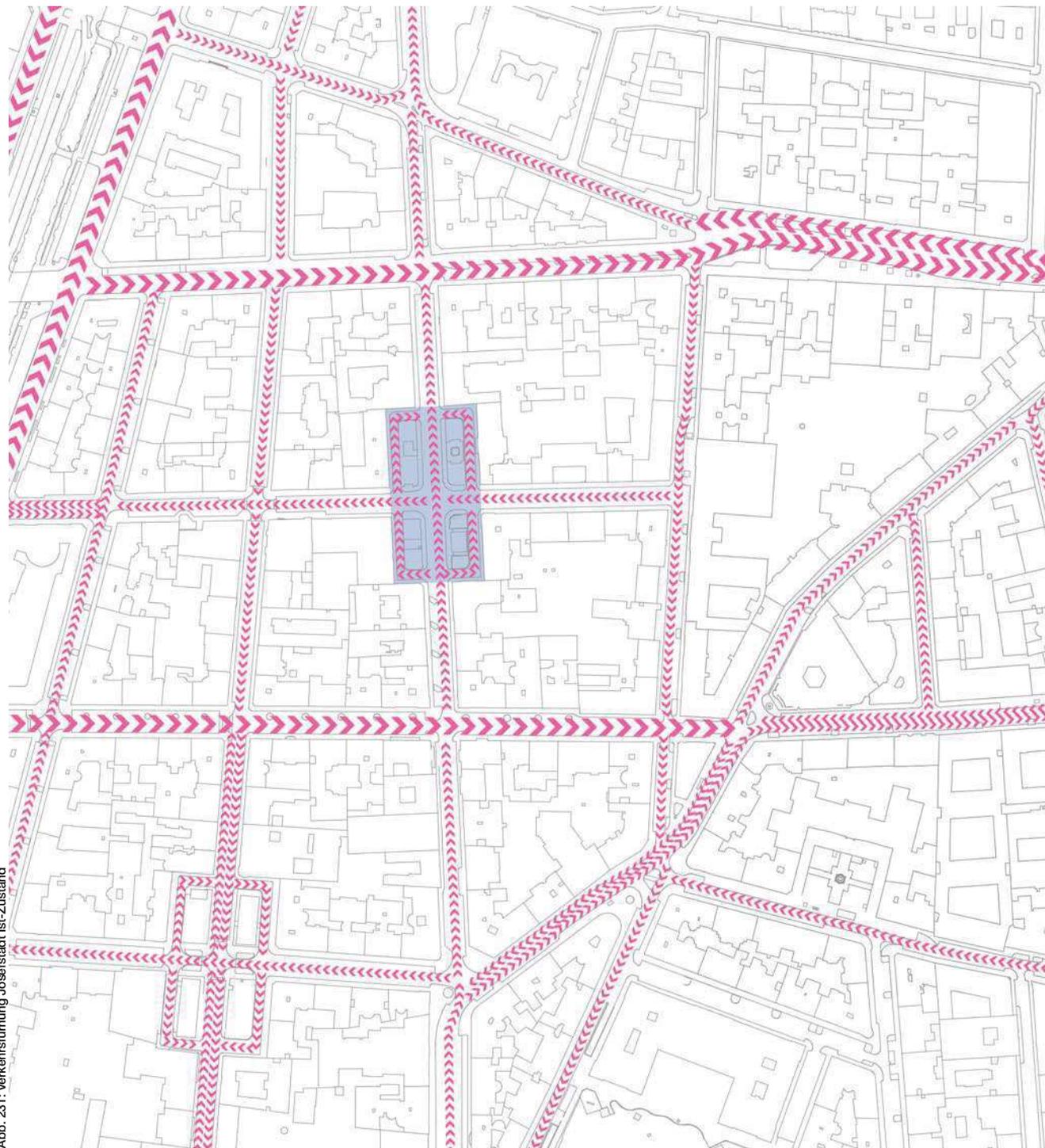
Abb. 226: Grünflächen Albertplatz

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.

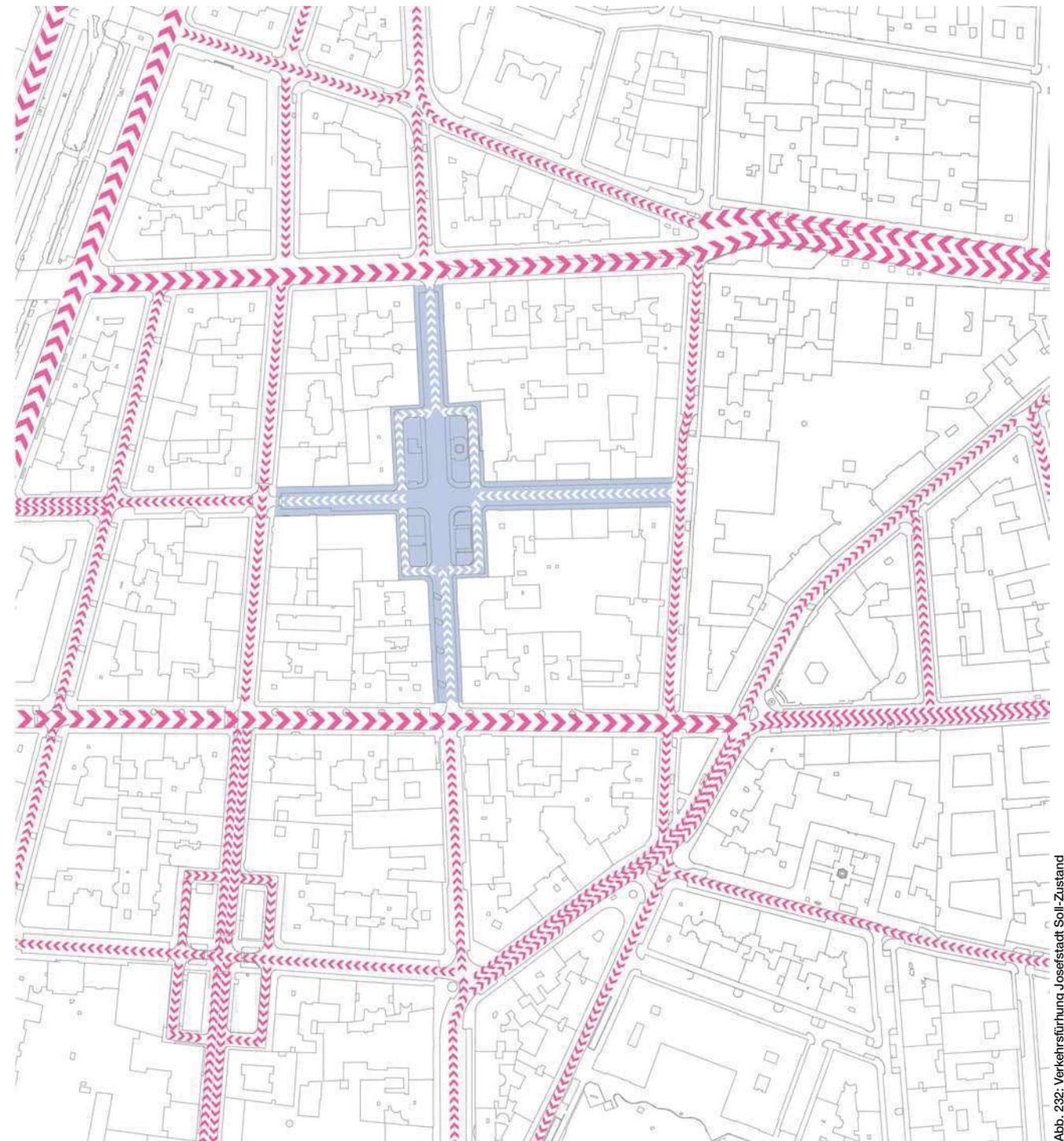


04.3.3

Abb. 230: Nutzungsfrequenzen Albertplatz



Status-Quo Platzfläche Straße

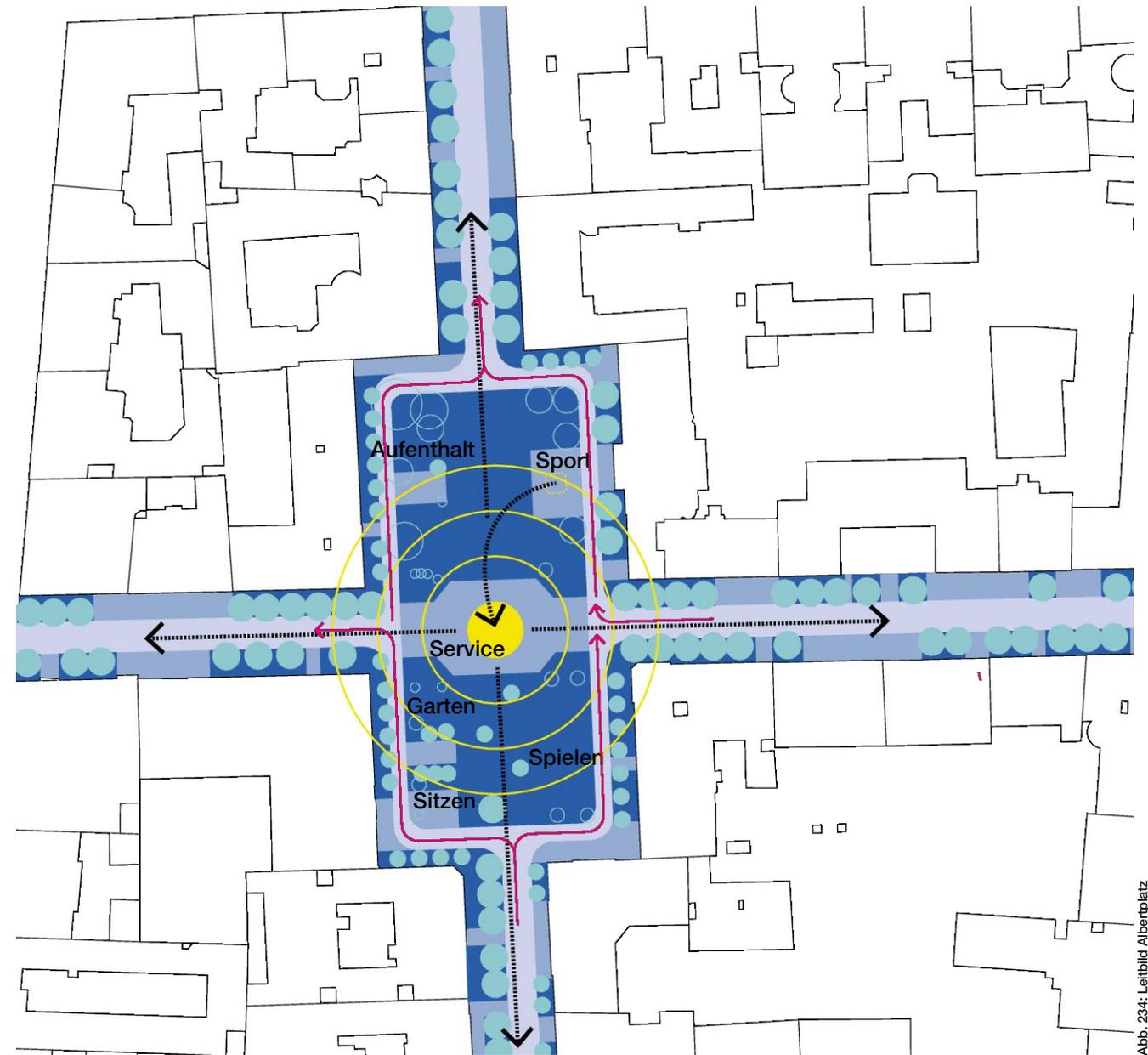
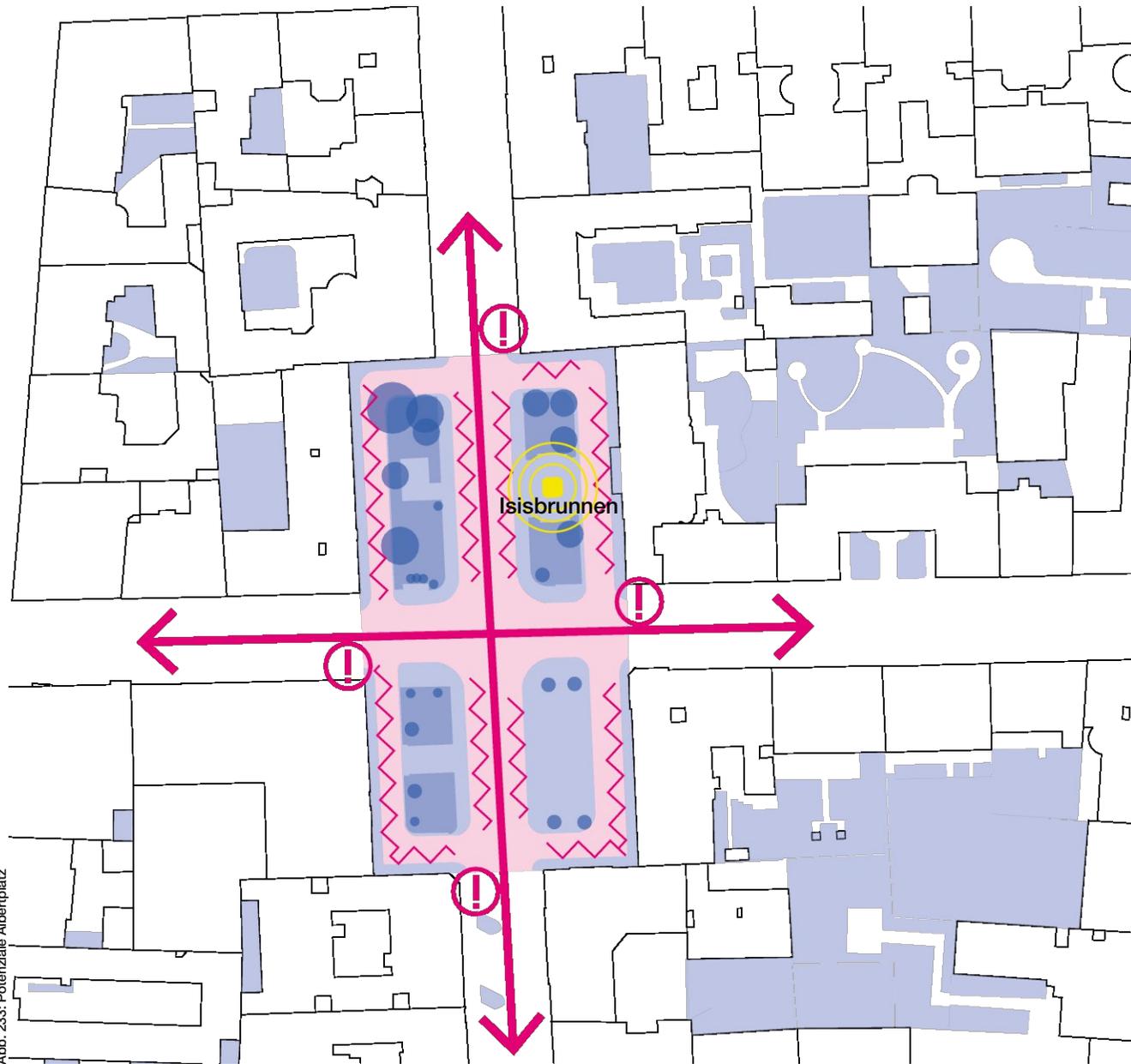


Verkehrsberuhigung Platzfläche Straße Shared Space

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.
Abb. 231: Verkehrsführung Josefstadt Ist-Zustand
TU BIBLIOTHEK
Your knowledge hub
TU WIEN

04.3.3

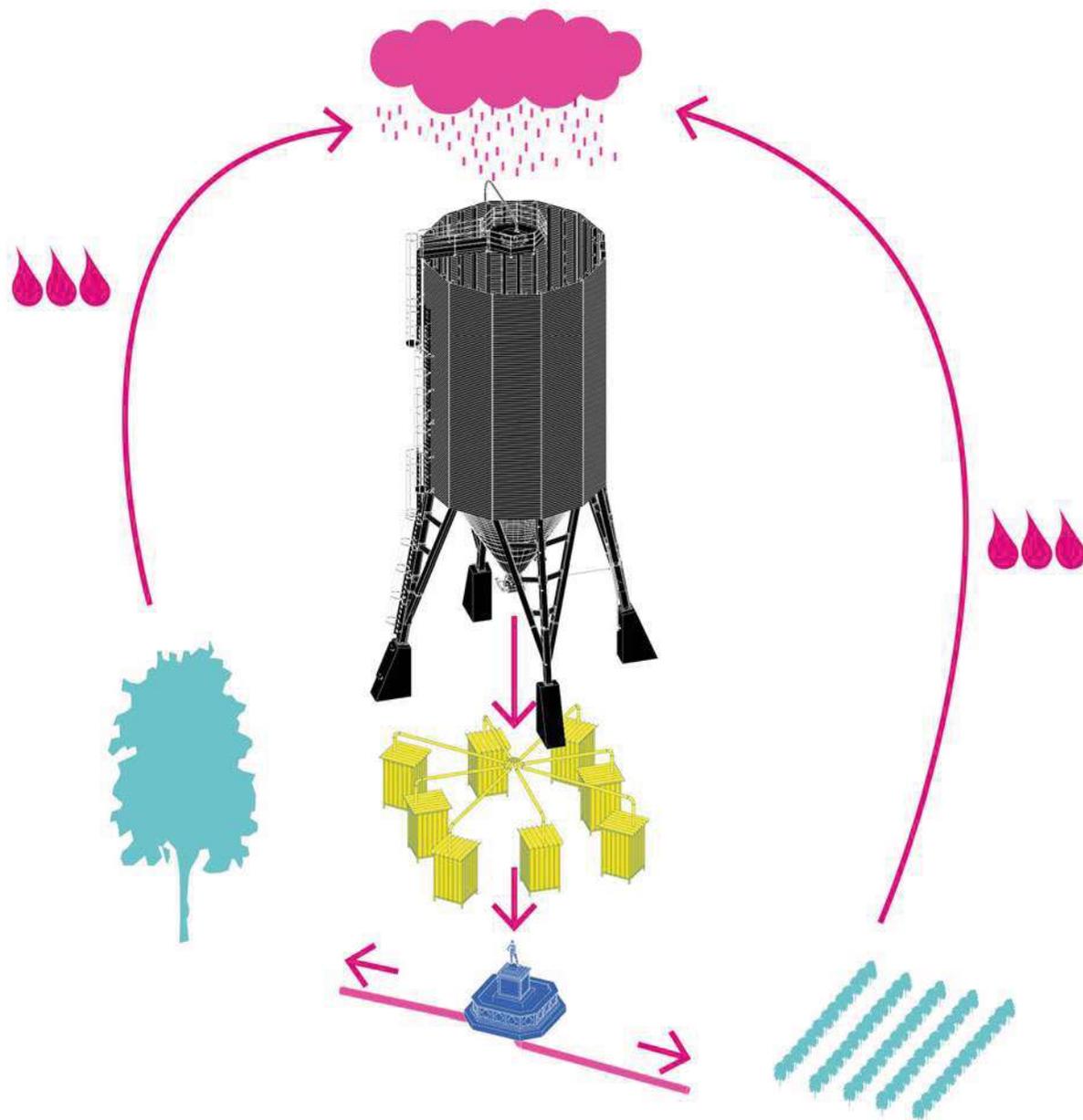
Abb. 232: Verkehrsführung Josefstadt Soll-Zustand



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.
Abb. 233: Potenziale Albertplatz

- Programmatische Bedeutung
- Straßenfläche
- Fußgänger*innen
- Grünfläche
- Baum
- ! befahrene Kreuzung
- Durchgangsstraße
- Parkstreifen
- belebte Straße
- Ort von Interesse

- Programmatische Bedeutung
- Shared Space
- Fußgänger*innen
- Grünfläche
- Baum neu
- Bestandsbaum
- Bezugsachse
- Bewohner*innenverkehr
- Ort von Interesse



Der situative Eingriff der Installation eines Wasserbehälters zeigt, dass es bereits fertige Lösungen für bestimmte Aufgabenstellungen aus anderen Kontexten gibt, die einfach und reversibel anzuwenden sind.

Der Albertplatz, benannt nach dem Initiator der Albertinischen Wasserleitung, einem Vorläufer der Hochquellleitung, war einst wichtiger Wasserversorgungspunkt der Josefstadt. Er wurde als Hauptplatz mit repräsentativen Brunnen in der Platzmitte angelegt und bildet einen der wenigen öffentlichen Freiräume des Bezirks mit dem geringsten Grünflächenanteil in Wien.^{97,98}

Mittlerweile ist nur wenig von der früheren Bedeutung als soziale Zentralität des Platzes für das Grätzel spürbar, da er hauptsächlich als Parkplatz fungiert. Zwischen den vier Fahr- und drei Parkspuren befinden sich vier Verkehrsinseln, auf die der gusseiserne Brunnen, ein kleiner Spielplatz, ein Gemeinschaftsgarten und Sitzgruppen verteilt sind. Diese Nutzungen werden durch Straßen, die im Querschnitt in drei bis vierfacher Ausführung auftreten, voneinander getrennt und auch die Hausfassaden mit ihren schmalen Bordsteinen haben kaum Bezug zu ihnen.

Im ersten Transformationsakt wird die Umleitung des Durchgangsverkehrs und die Umverteilung der Parkplätze aus dem Platzgebiet samt Anschlussstraßen angeführt. Der Verkehr kann weiterhin um die Außengrenzen des Blocks zirkulieren während Anlieger*innen in Schrittgeschwindigkeit zusammen mit allen Verkehrsteilnehmenden auf geteilten Fahrbahnen weitestgehend vor die Eingangstür fahren können, um anzuliefern und zu entladen. Durch die neue Führung des Bewohner*innenverkehrs kann die ehemalige Kreuzungsstraße aus der Platzmitte gänzlich den Fußgänger*innen zugesprochen werden.

Damit können die vormals einzelnen Inseln zusammengelegt und der Brunnen wieder an seine ursprüngliche Positionierung im Zentrum gesetzt werden, wodurch seine Bedeutung als Anlaufstelle und Treffpunkt gestärkt wird. Dazu können die bis-

herigen Nutzungen weiter kultiviert und vergrößert werden, so dass aus dem vormaligen Parkplatz ein Nachbarschaftsplatz werden kann.

Um dem Mangel an öffentlichen Bedürfnisanstalten in der Josefstadt entgegenzuwirken und auch eine visuelle Demonstration für die infrastrukturelle Funktion der Wasserversorgung abzugeben wird in Referenz zu den Wasserbehältern der Hochquellleitung ein Wasserbehälter über dem Brunnen installiert. Ein Wasserspeicher, aus einem umfunktionierten Silo, der Regenwasser auffängt und sammelt steht als weithin sichtbares Symbol für die Wasserversorgung am Platz. Dieser Eingriff greift das verbreitete Bild des Wasserturms auf. Das Silo stammt ebenfalls aus einem industriellen, infrastrukturellen Kontext und wird hier neu als Wahrzeichen inszeniert. Es versorgt in überhöhter Weise neben dem Brunnen auch öffentliche Toiletten und Wasserhähne zur Bewässerung der Grünflächen und Gemeinschaftsgärten.

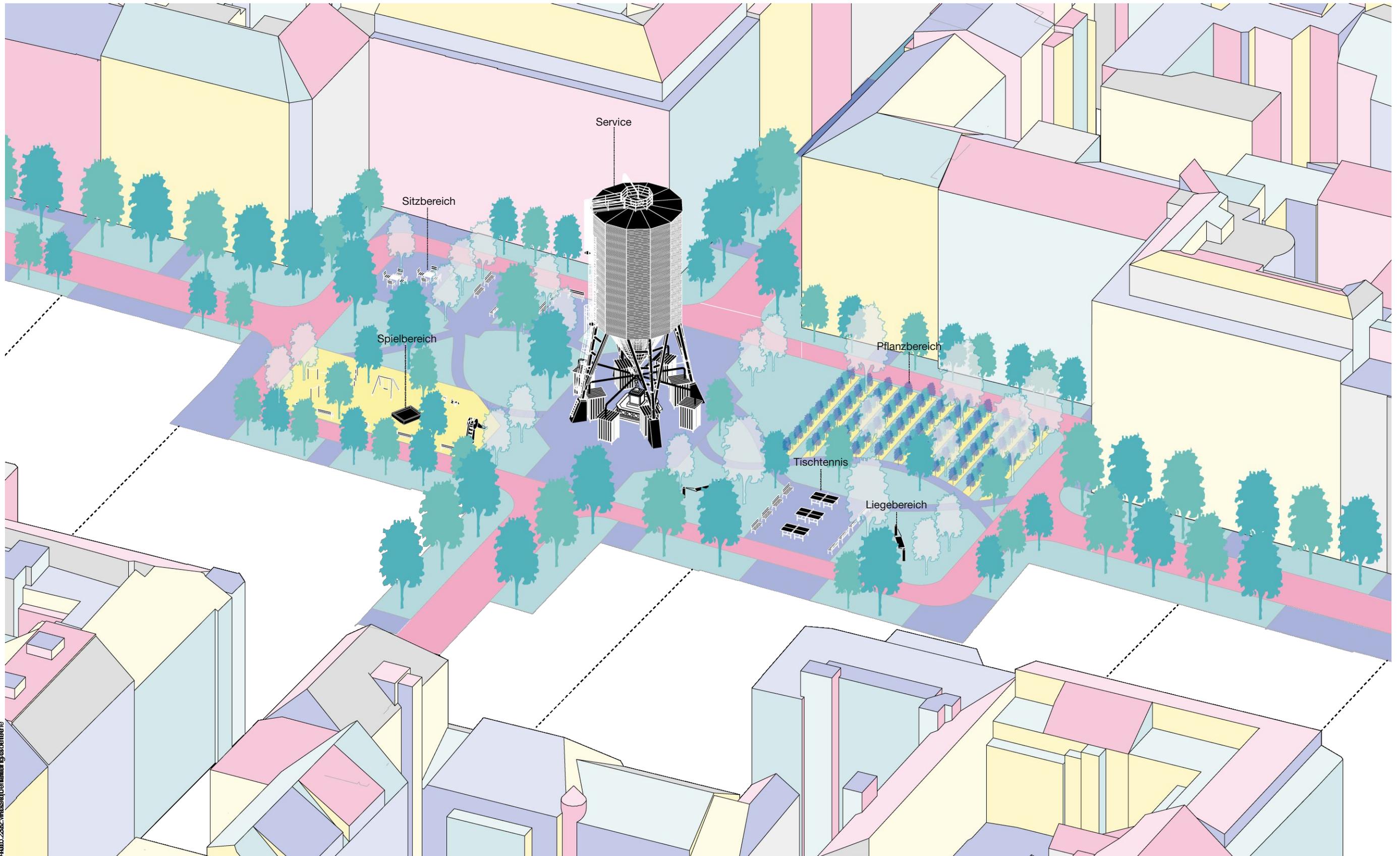
Der situative Eingriff am Albertplatz fokussiert sich einerseits auf den Brunnen als sozialen Treffpunkt im Grätzel und spielt mit seiner Überhöhung als infrastrukturell bedeutenden Versorgungspunkt, indem er zum einen an seinen ursprünglichen Standort relokalisiert wird und zum anderen mit einem Wasserbehälter akzentuiert wird. Der Brunnen stellt dabei ein historisches, noch vorhandenes Element dar, das zu einer anderen Zeit eine immense Rolle für die Hygiene und Versorgung der Bevölkerung spielte. Es wird überlagert mit einem neuzeitlichen technischen Infrastrukturelement, das die Rolle eines historischen Wasserbehälters aus der Zeit der Hochquellleitung übernimmt und ein weithin sichtbares Symbol der am Platz stattfindenden Wasserversorgung darstellt. Dafür muss kein neuer Turm entwickelt werden, da es schon Lösungen gibt, die für bestimmte Aufgaben vorgedacht sind. Das verwendete Silo stellt, wie der Brunnen, ein vorgefundenes Objekt dar, das allerdings aus dem Kontext der Bauhöfe genommen und auf die Mitte des Platzes gebracht wird, wo es als Transporteur von all seinen Zuschreibungen und Assoziationen wirken kann. Es bekommt dadurch eine neue Perspektive, die es vom Industrie- zum Repräsentationsobjekt erhebt.

⁹⁷ Wien Geschichte Wiki, <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Albertplatz>, aufgerufen am 04.05.2024

⁹⁸ Magistrat der Stadt Wien MA 23, *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2022*, 15



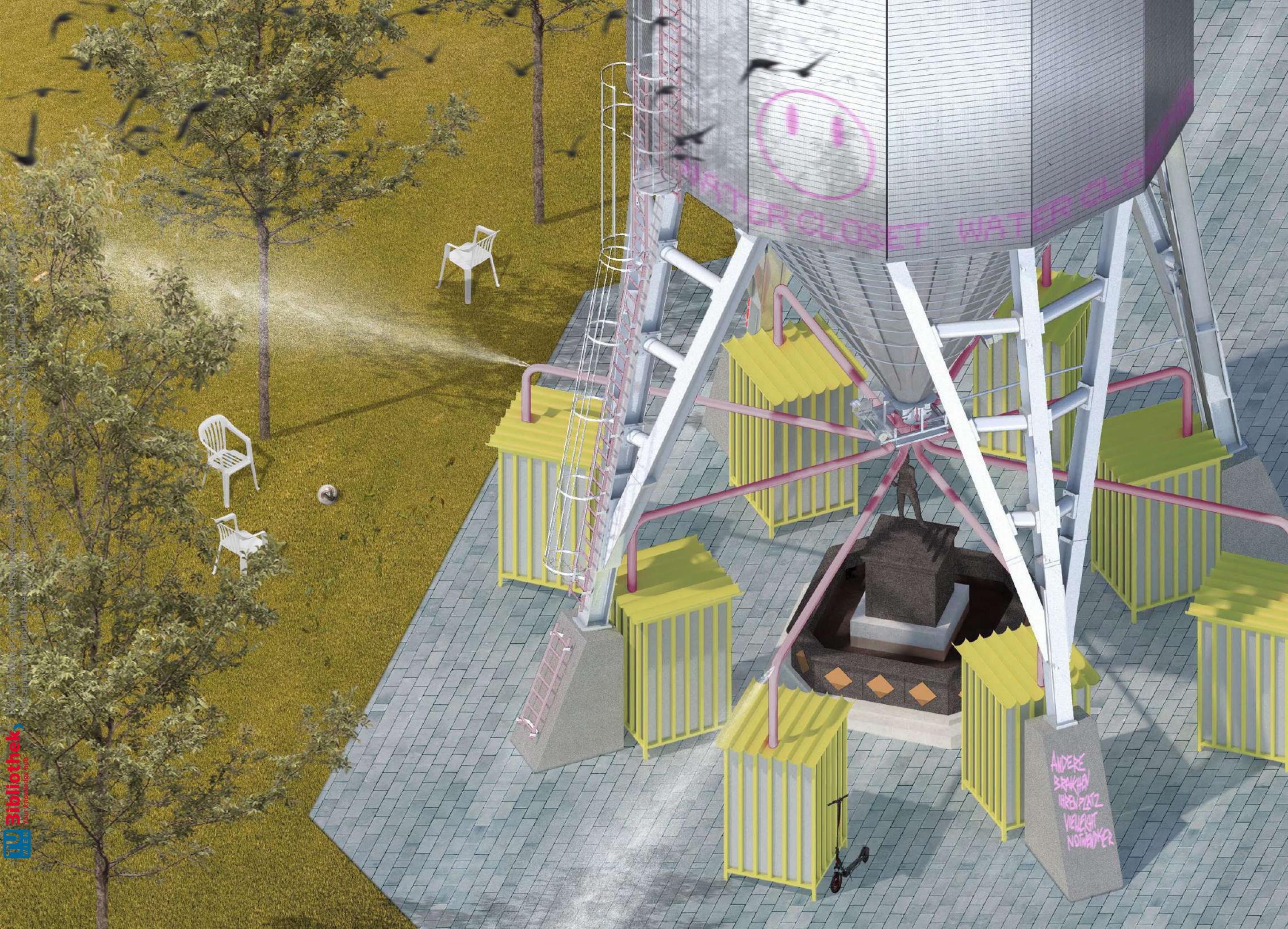
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



04.35

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.

This document is the property of TU Wien. It is not to be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of TU Wien. The copyright for this document is held by TU Wien. All rights reserved.



WIEN: LEOPOLDSTADT

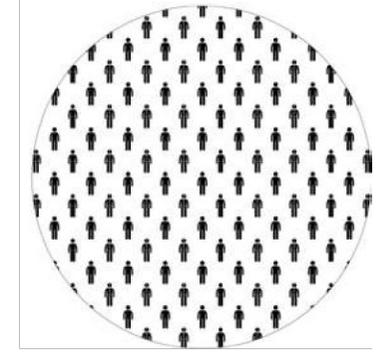
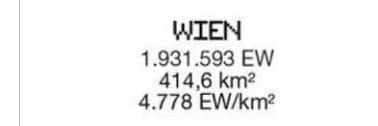
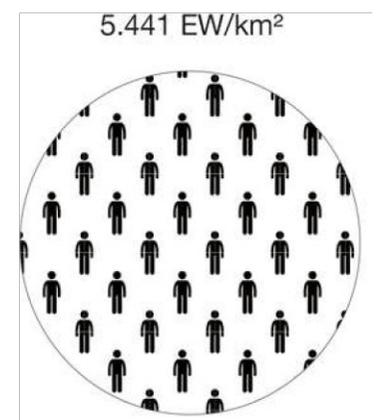
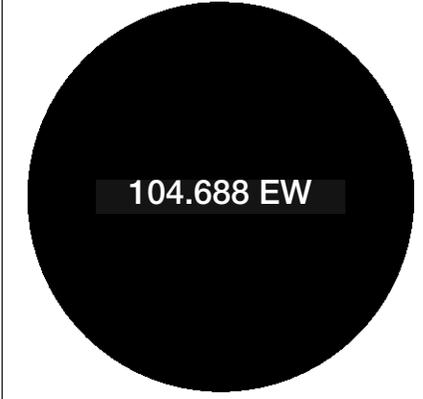
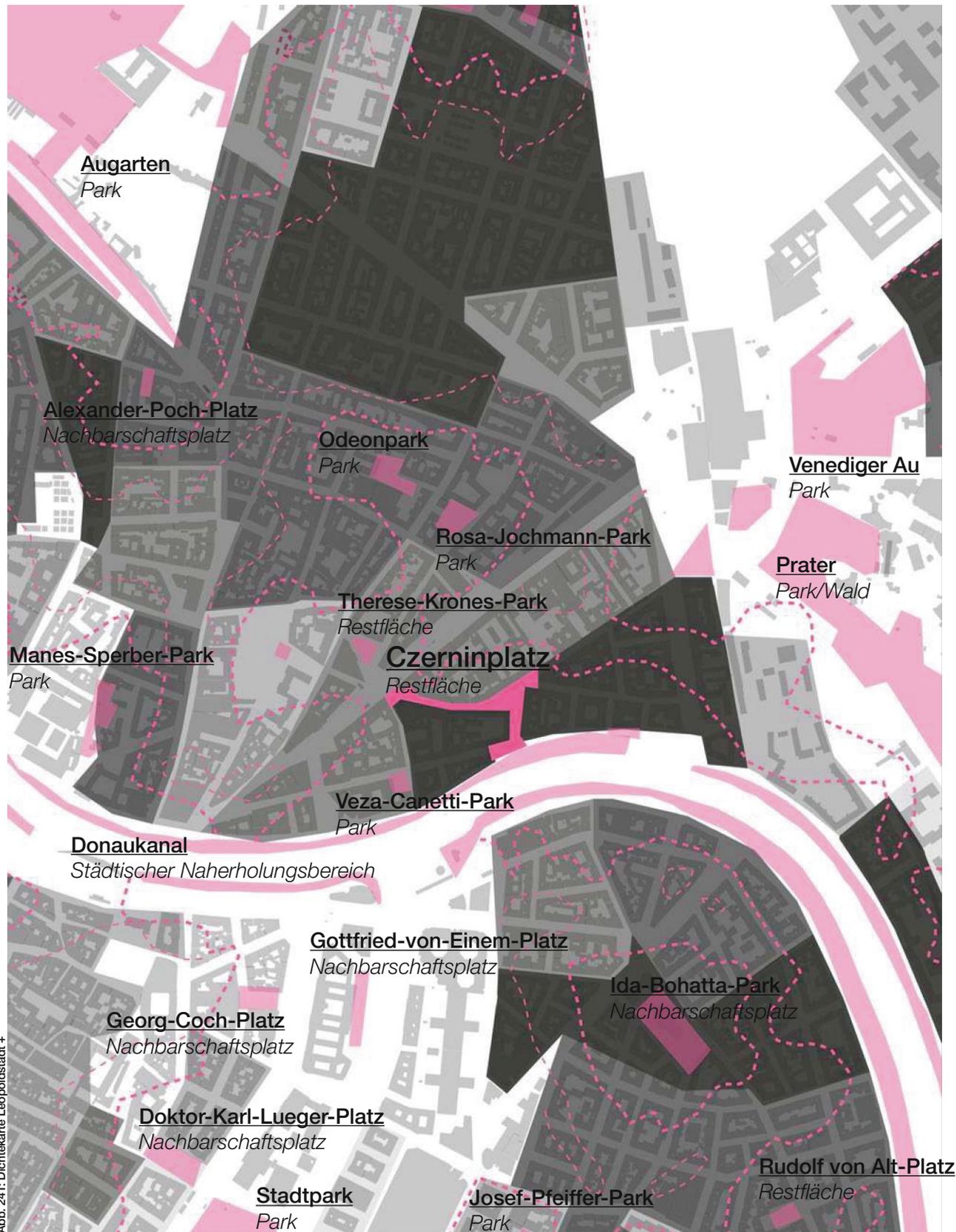
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available for print at TU Wien Bibliothek.



48°12'52.2"N / 16°23'14.3"E

4
3
2
1





Flächenverteilung Leopoldstadt Gesamtfläche: 19 km²

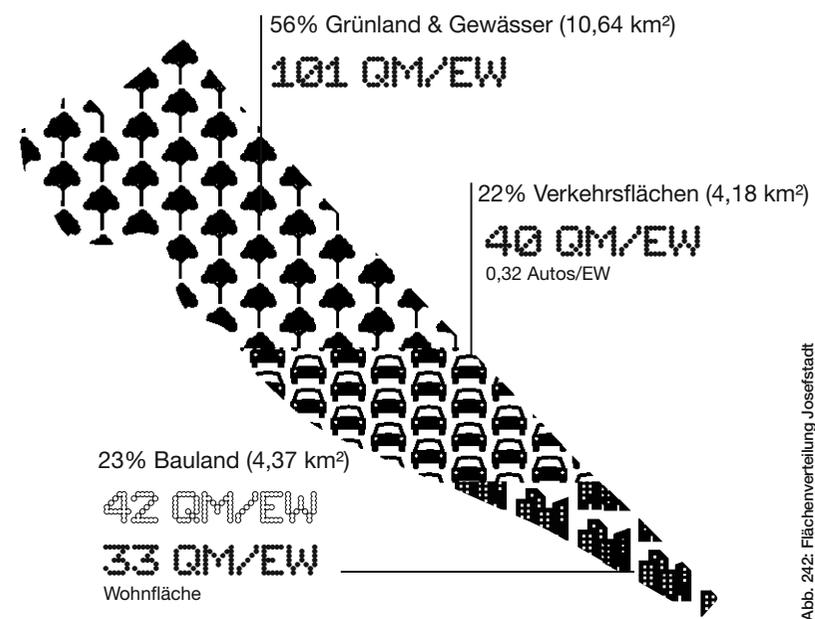
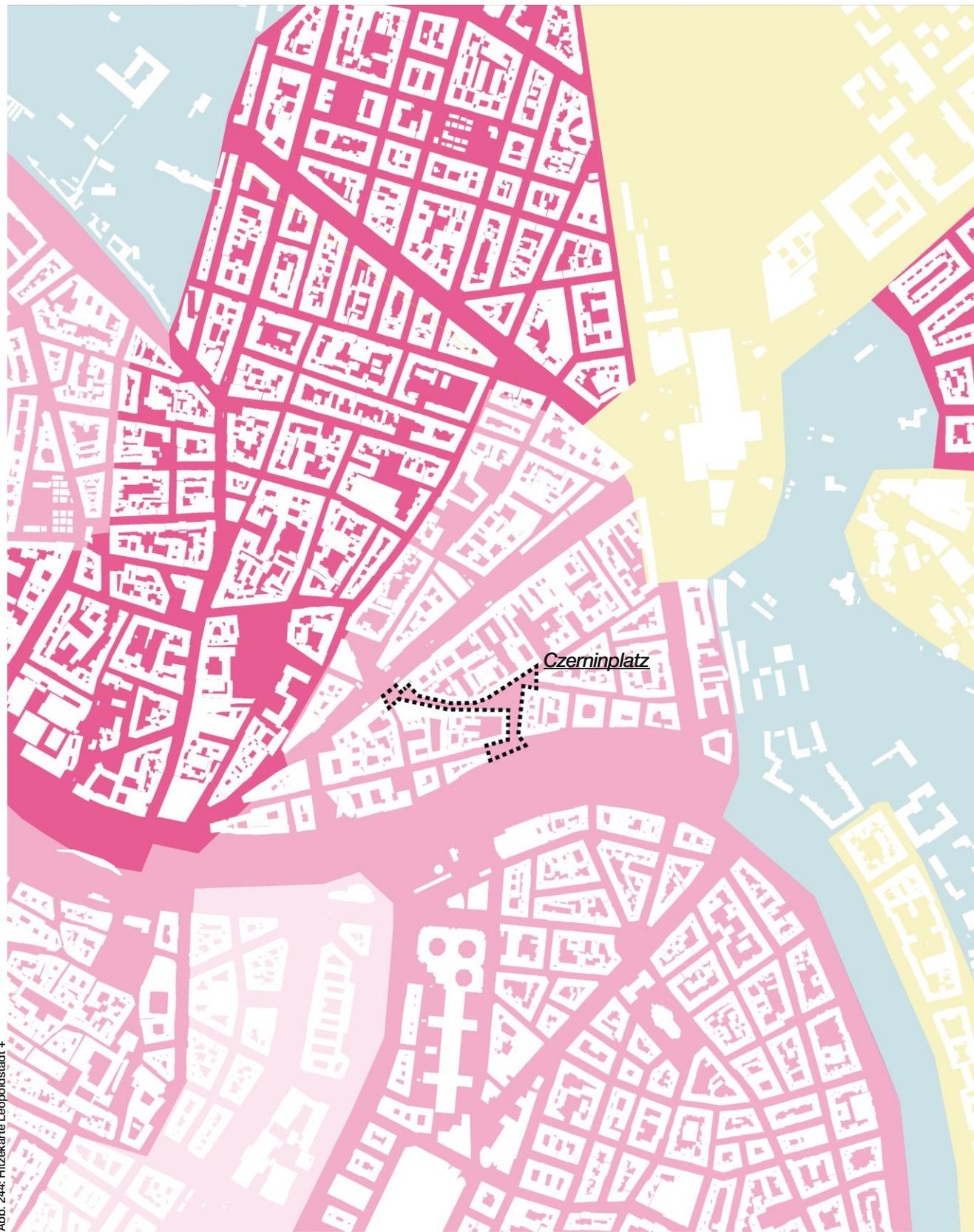


Abb. 242: Flächenverteilung Josefstadt

Abb. 243: Dichte Leopoldstadt - Wien

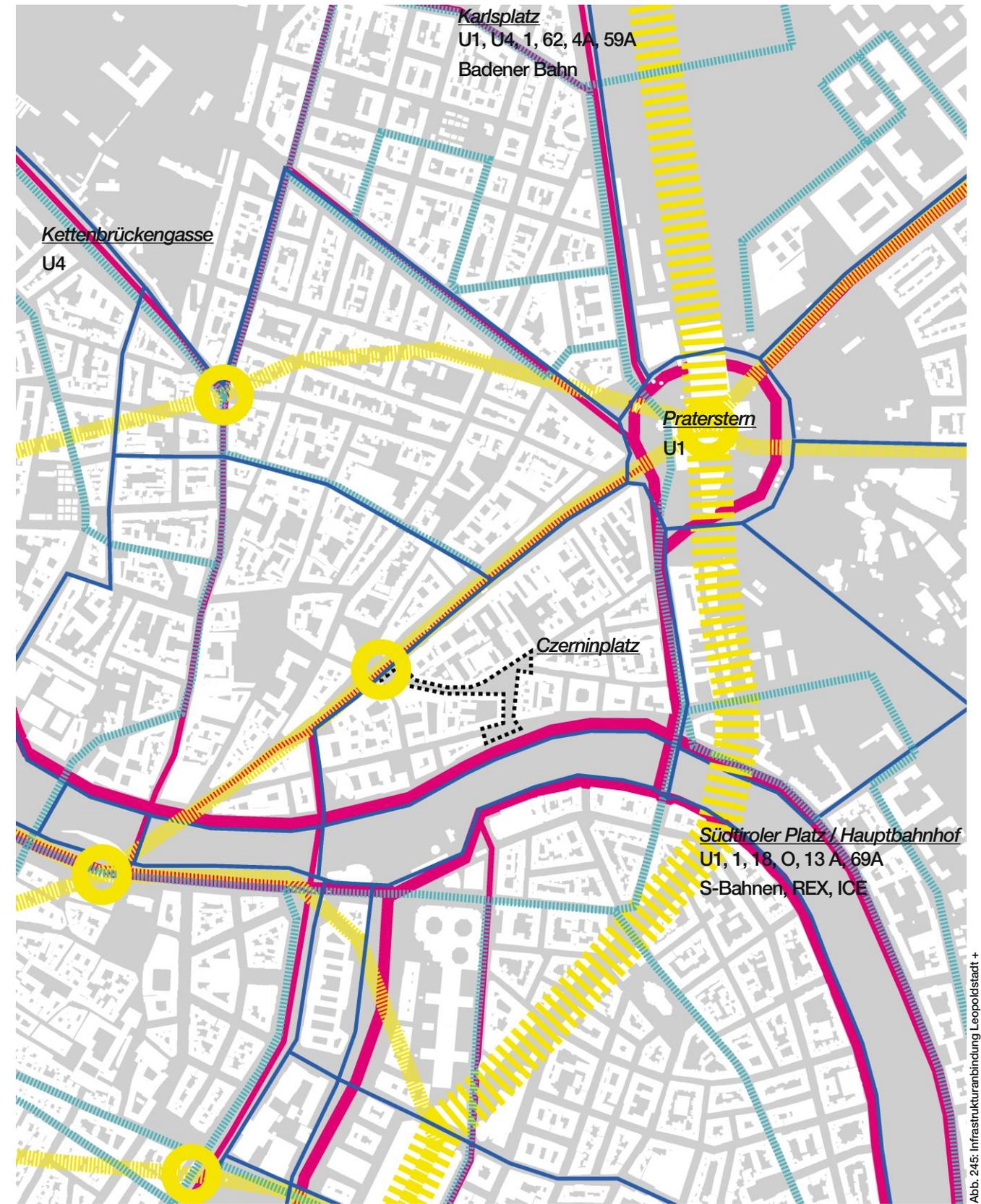
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek
WIEN
Your knowledge hub
Abb. 241: Dichtekarte Leopoldstadt +



Urban Heat Vulnerability Index

1	0,8	0,6	0,4	0,2
---	-----	-----	-----	-----

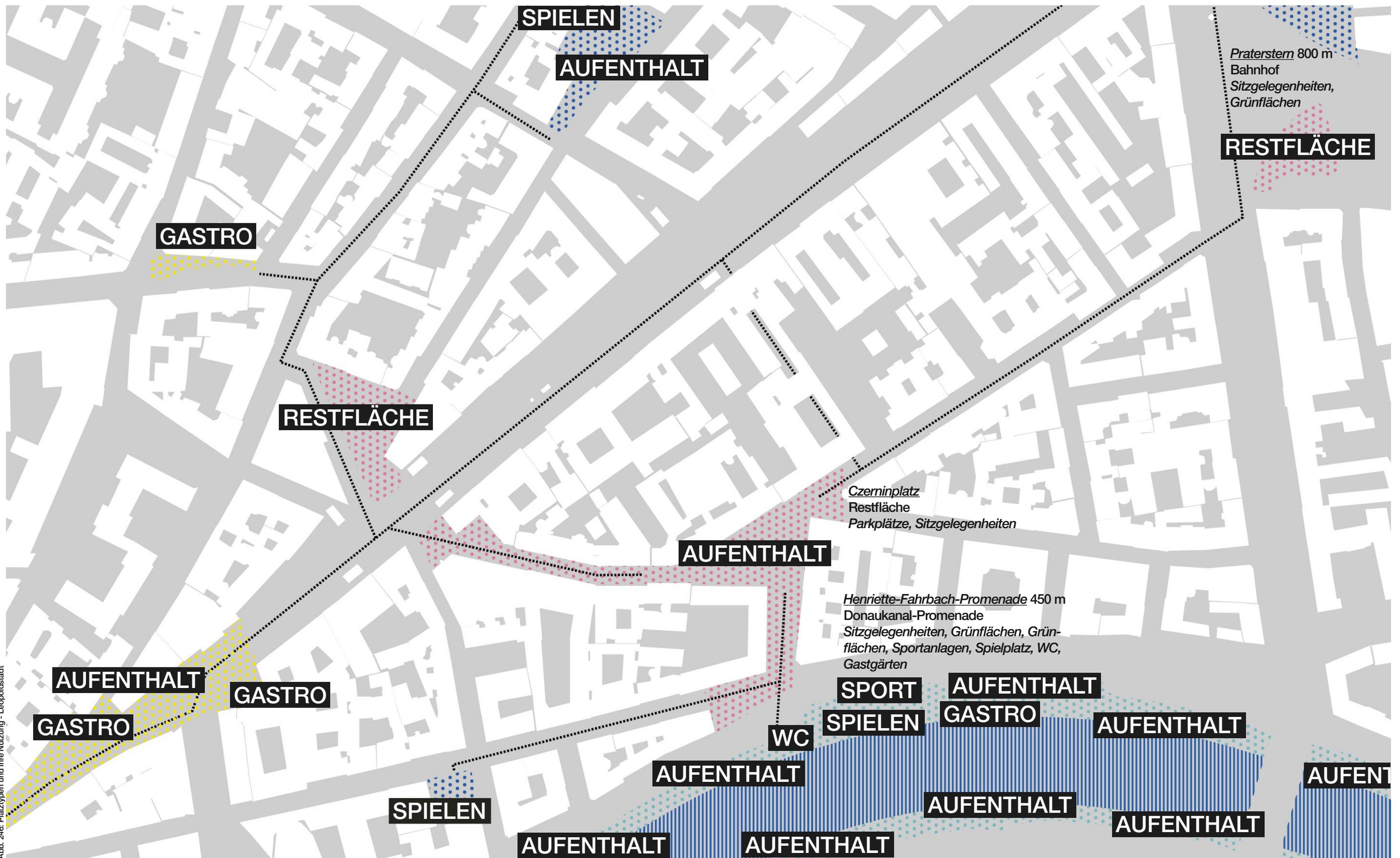


Verkehrswege

Bundesstraße	Hauptstraße	U-Bahn	Bim/Bus	Fahradstraße Bestand	Fahradstraße geplant
--------------	-------------	--------	---------	----------------------	----------------------

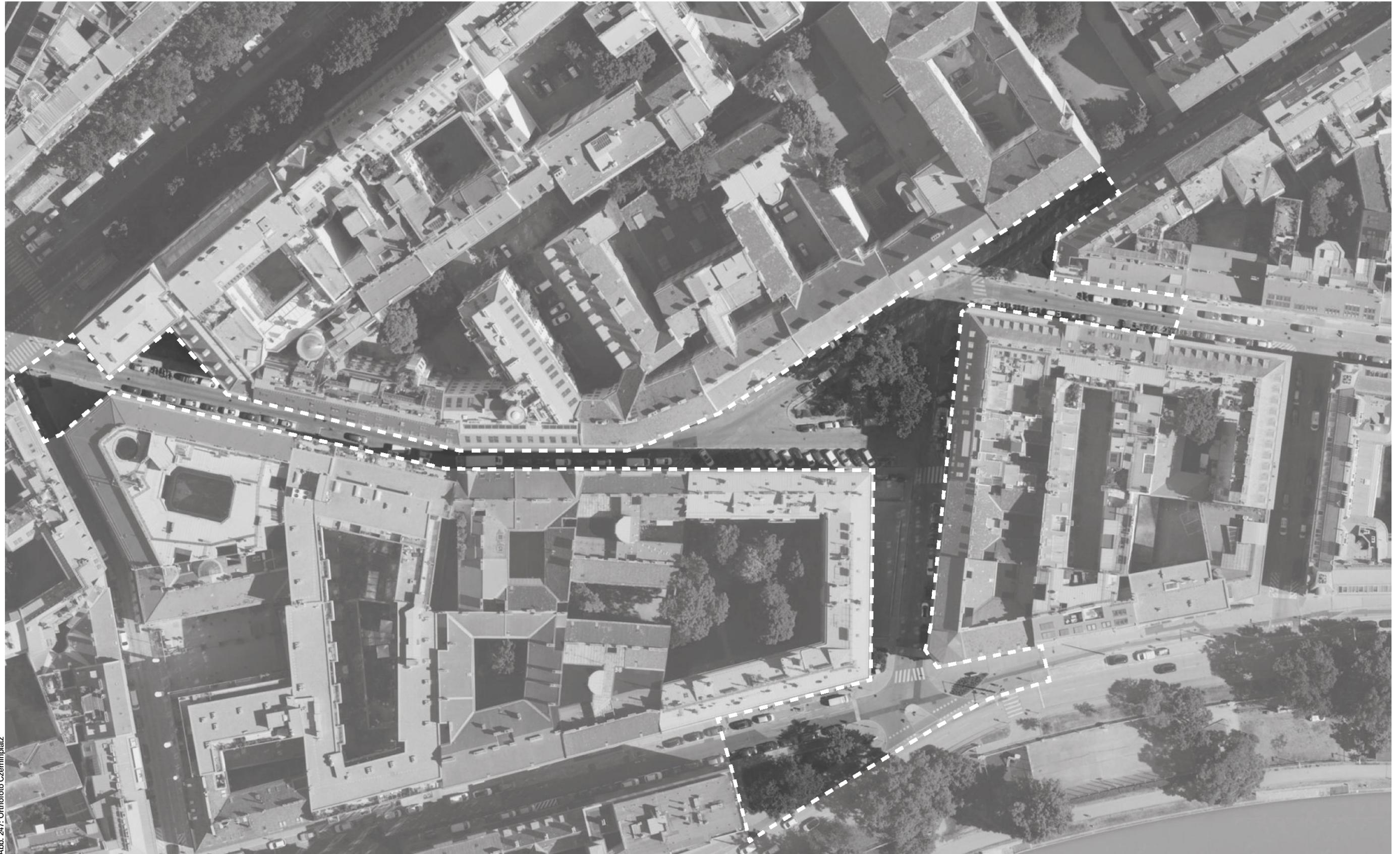
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
 WIEN Your knowledge hub
 Abb. 244: Hitzekarte Leopoldstadt +

Abb. 245: Infrastrukturanbindung Leopoldstadt +

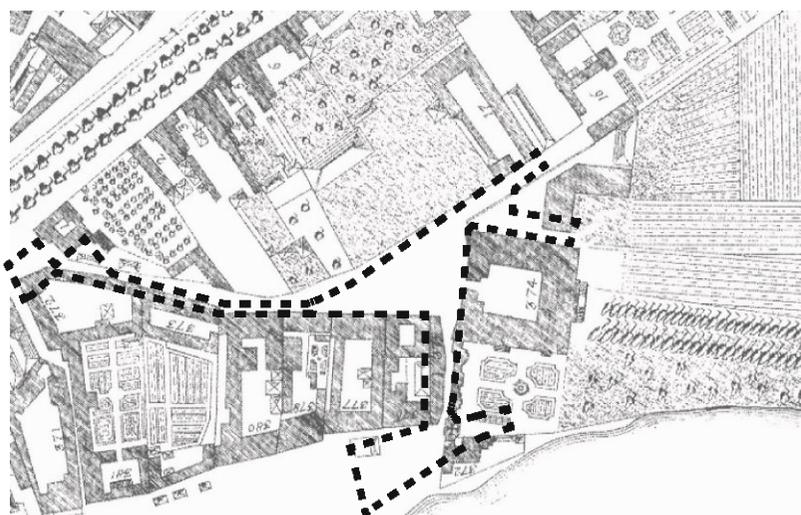


04.4.1

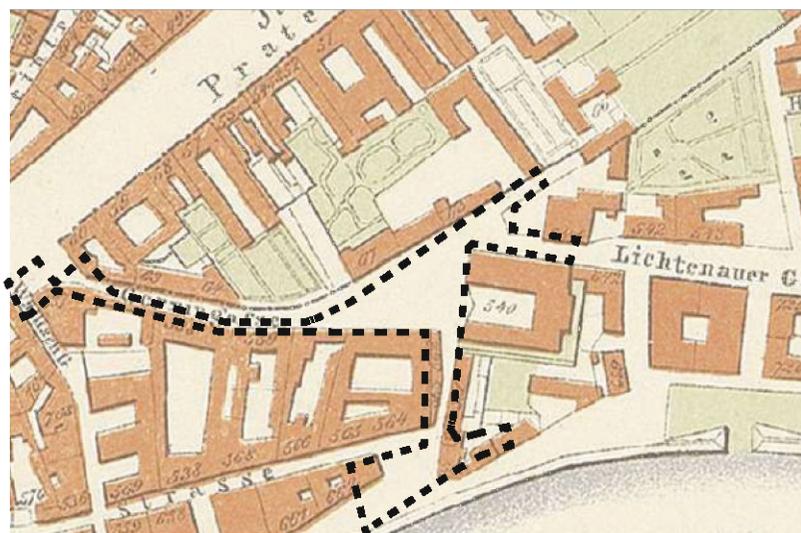
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek
WIEN Your knowledge hub
Abb. 246: Platztypen und ihre Nutzung - Leopoldstadt



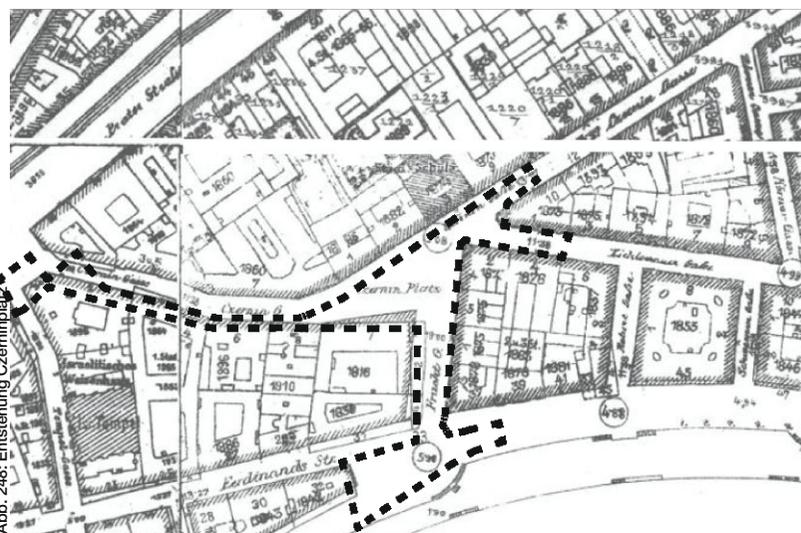
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



1780



1858



1912



Abb. 249: 1773 Czernin'sche Gartenanlage

Der Czerninplatz in der Leopoldstadt, gelegen zwischen Praterstraße und Donaukanal, wird durch eine Aufweitung der Czerningasse an der Kreuzung zur Fruchtgasse gebildet. Platz und Gasse sind auf dem ehemaligen Czerninschen Gartengrund angelegt, der durch Achsen- und Wegführung die Dreiecksform vorgibt.

Das Areal des heutigen Czerninplatzes neben dem Donaukanal bleibt lange Zeit zu großen Teilen unbebaut, bis ein Adeliger ein Lustschloss errichtet, welches bei der Türkenbelagerung 1683, wie sämtliche Gebäude in dieser Gegend, zerstört wird. 1685 kauft der böhmische Adelige und österreichische Diplomat Hermann Jakob Graf Czernin die verlassenen Grundstücke und lässt ein dreiflügeliges Gartenschloss errichten. Die Hauptfassade des Schlosses wird zum Garten nach Südwesten gerichtet. Durch zusätzlichen Erwerb von Grundstücken wird das Areal in der Folge bis zum heutigen Donaukanal erweitert. Mit einem Wechsel der Besitzverhältnisse 1767 beginnt das Grundstück zu verfallen, so dass als 1775 die Franzensbrückenstraße angelegt wird, erste Teile des Gartens als Straßenfläche abgegeben werden. Zwischen 1795 und 1813 wird das Areal gänzlich parzelliert. 1862 wird auf einem Teil der noch unverbauten Fläche, auf der Nordost Seite des ehemaligen Palais die Fruchtgasse angelegt und die Czerningasse bis zur Franzensbrückenstraße verlängert.⁹⁹

Mittlerweile ist der Czerninplatz Schulvorplatz und Nachbarschaftsplatz, der jedoch viel durchfahren und beparkt wird. Der Charakter der einstigen abgeschiedenen Gartenanlage ist nur durch seine prägnante Dreiecksform und seine Lage mit der Qualität als Rückzugsort von Donaukanal und Praterstraße spürbar.

⁹⁹ Czeike, *Historisches Lexikon Wien*. Band 1, 604 - 605

04.42



Abb. 250: Anschlussstelle Praterstraße

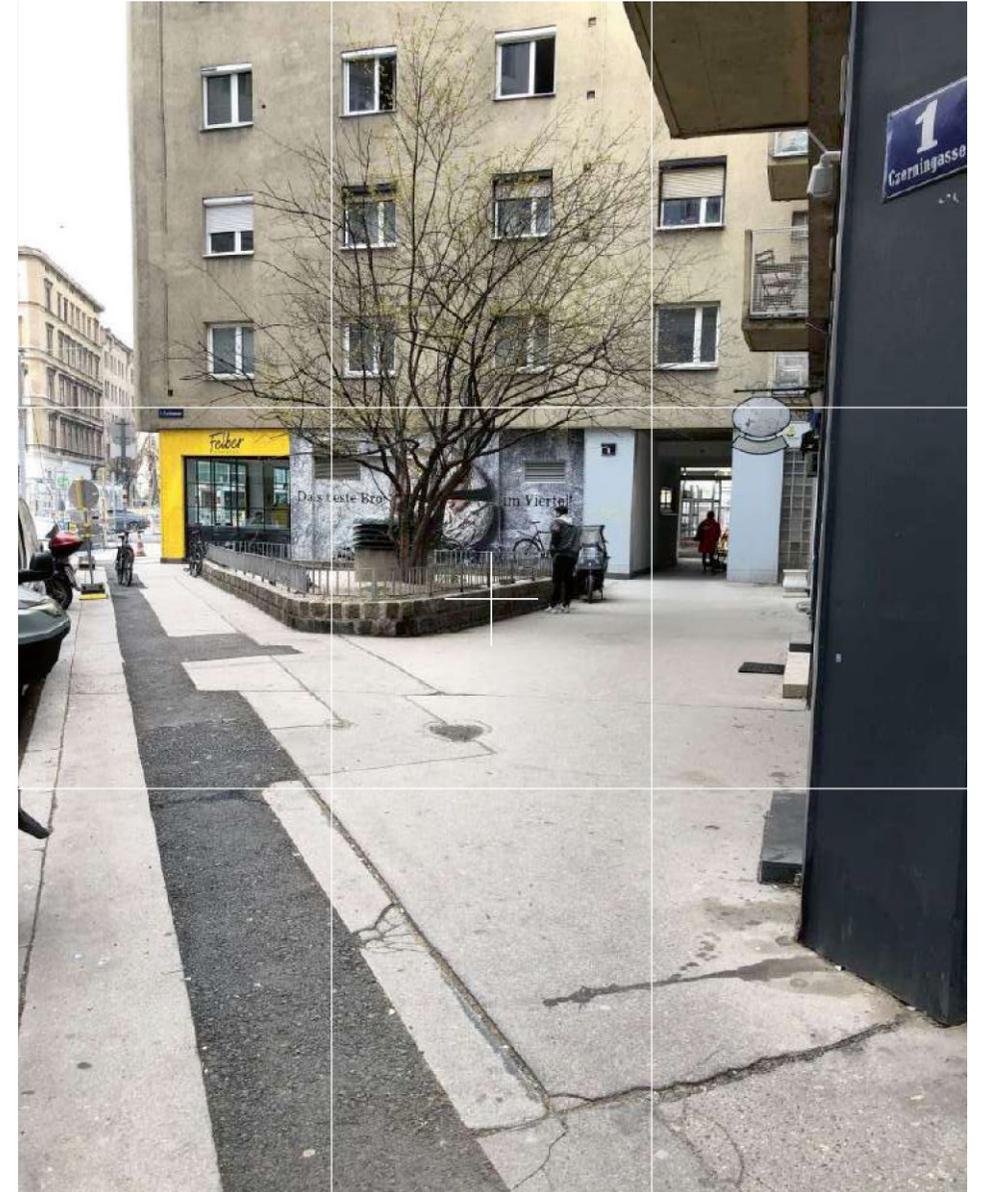


Abb. 251: Bereich 1

04.4.3

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.



Abb. 252: Sicht in die Czerningasse



Abb. 253: Sicht auf den Czerninplatz (Bereich 2)

04.4.3

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.



Abb. 254: Schulvorplatz (Bereich 3)

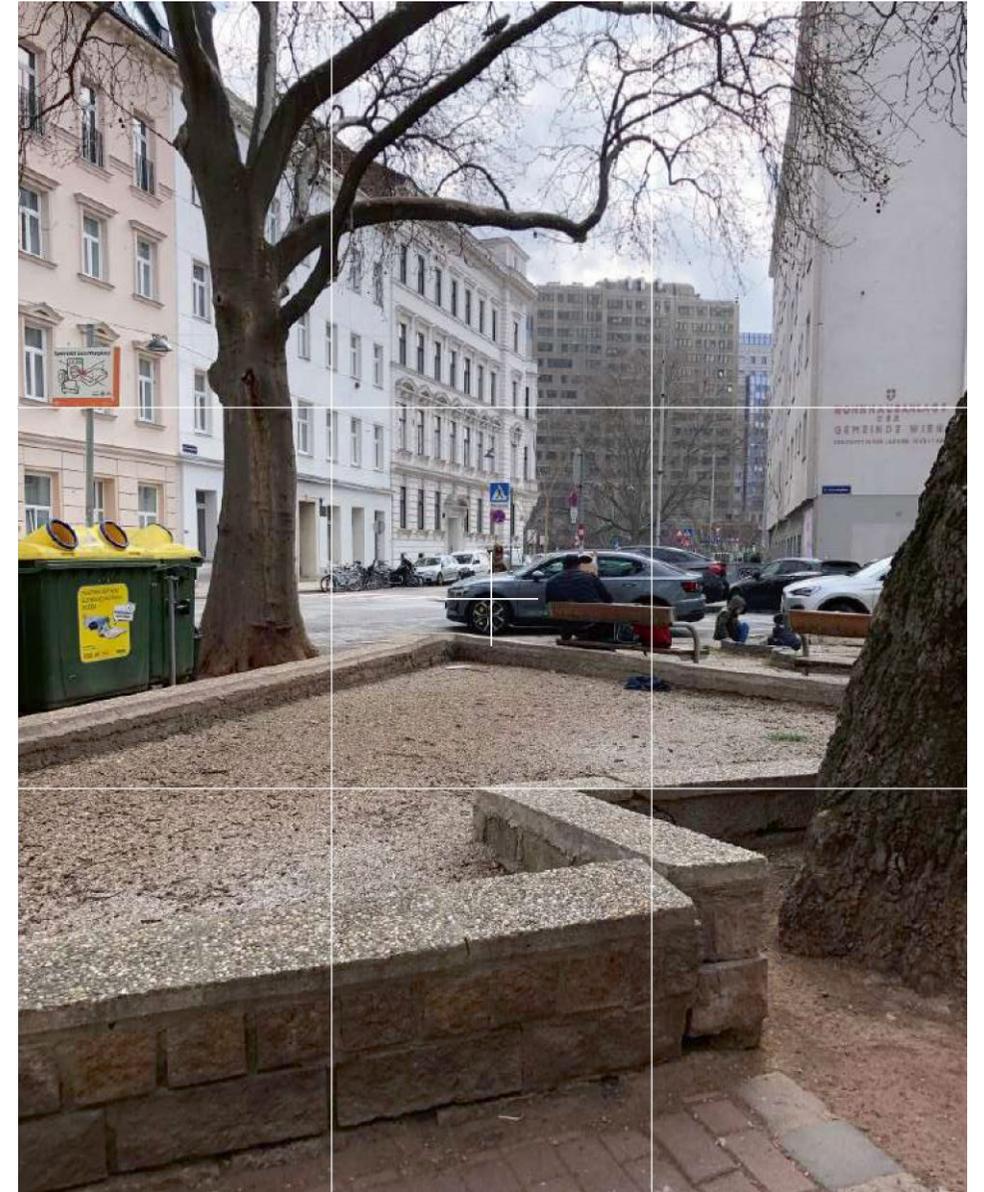


Abb. 255: Beetsituation

04.4.3

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.



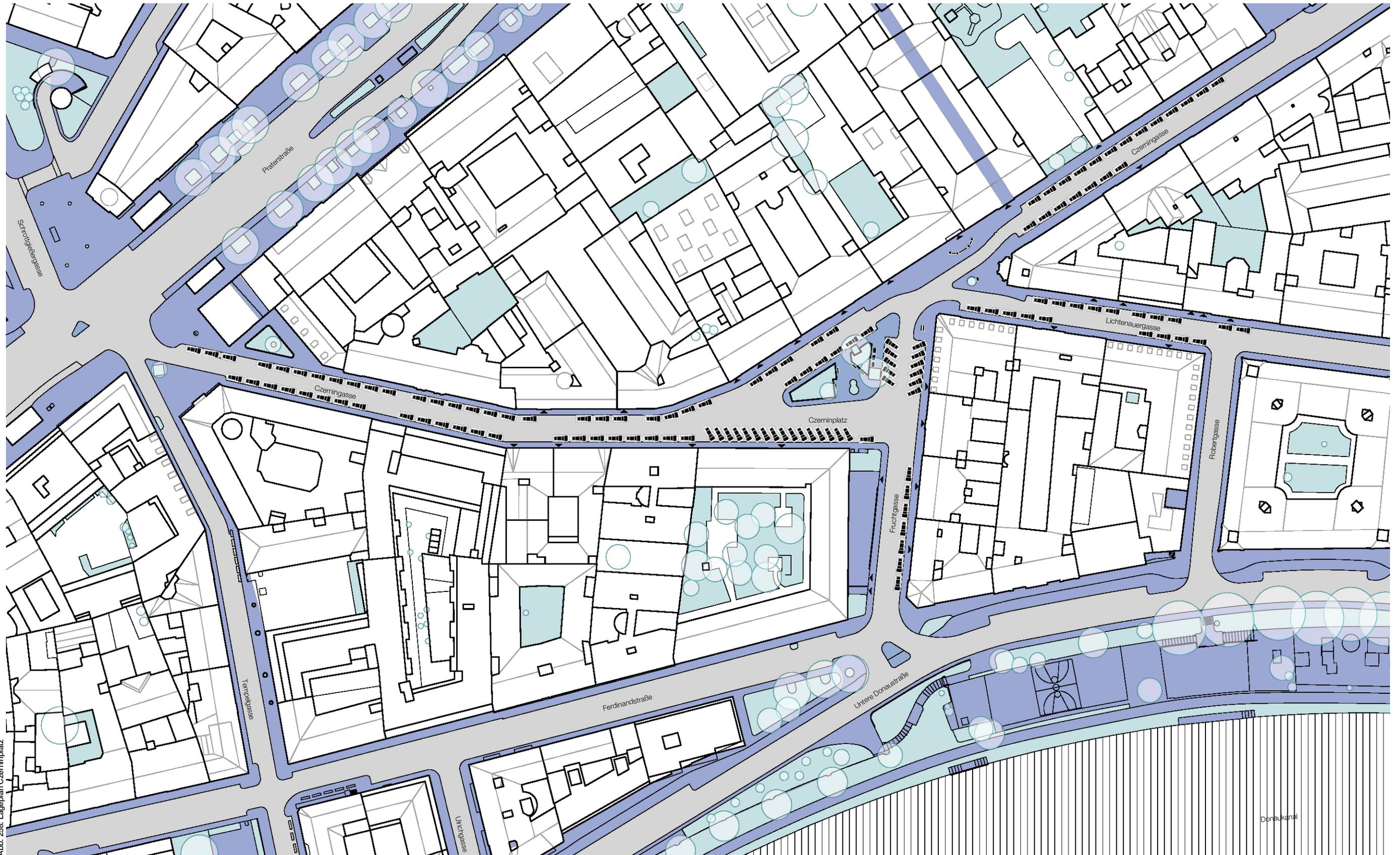
Abb. 256: Czerninplatz vom Donaukanal



Abb. 257: Fruchtgasse in Richtung Donaukanal (Bereich 4)

04.4.3

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.



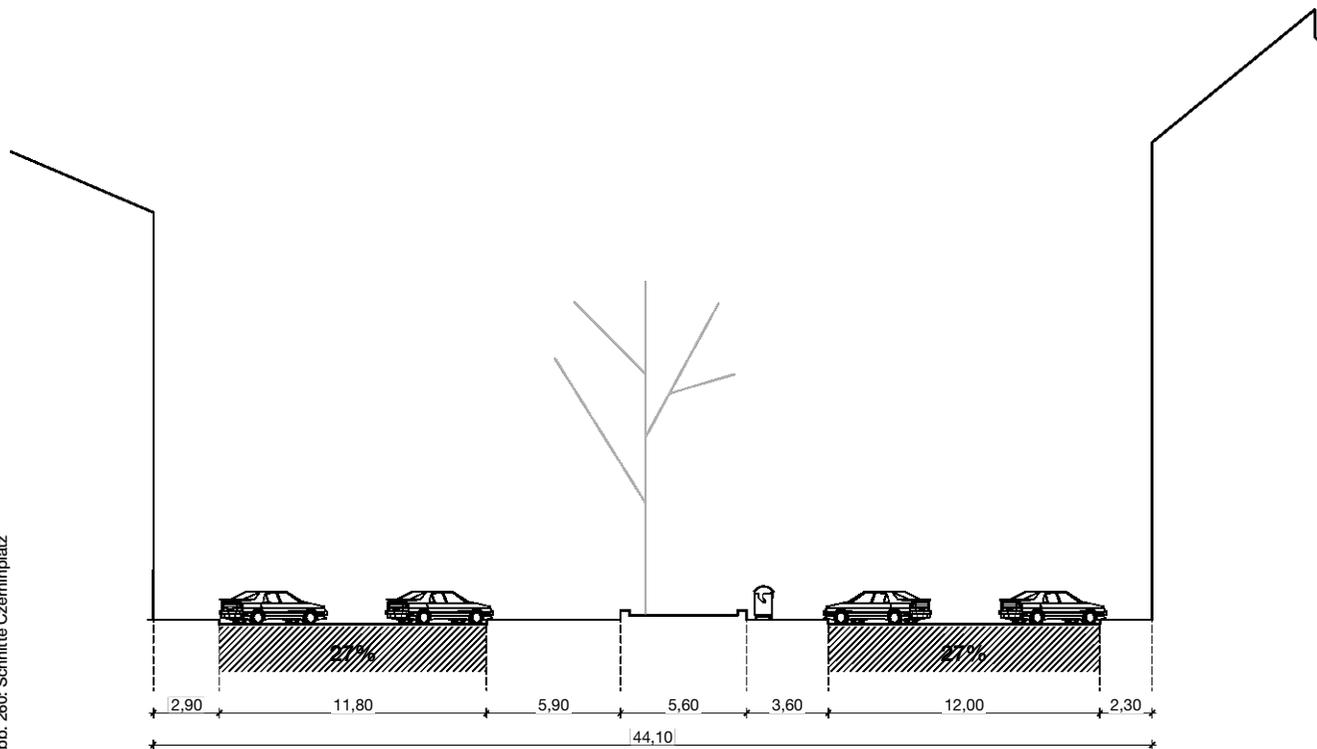
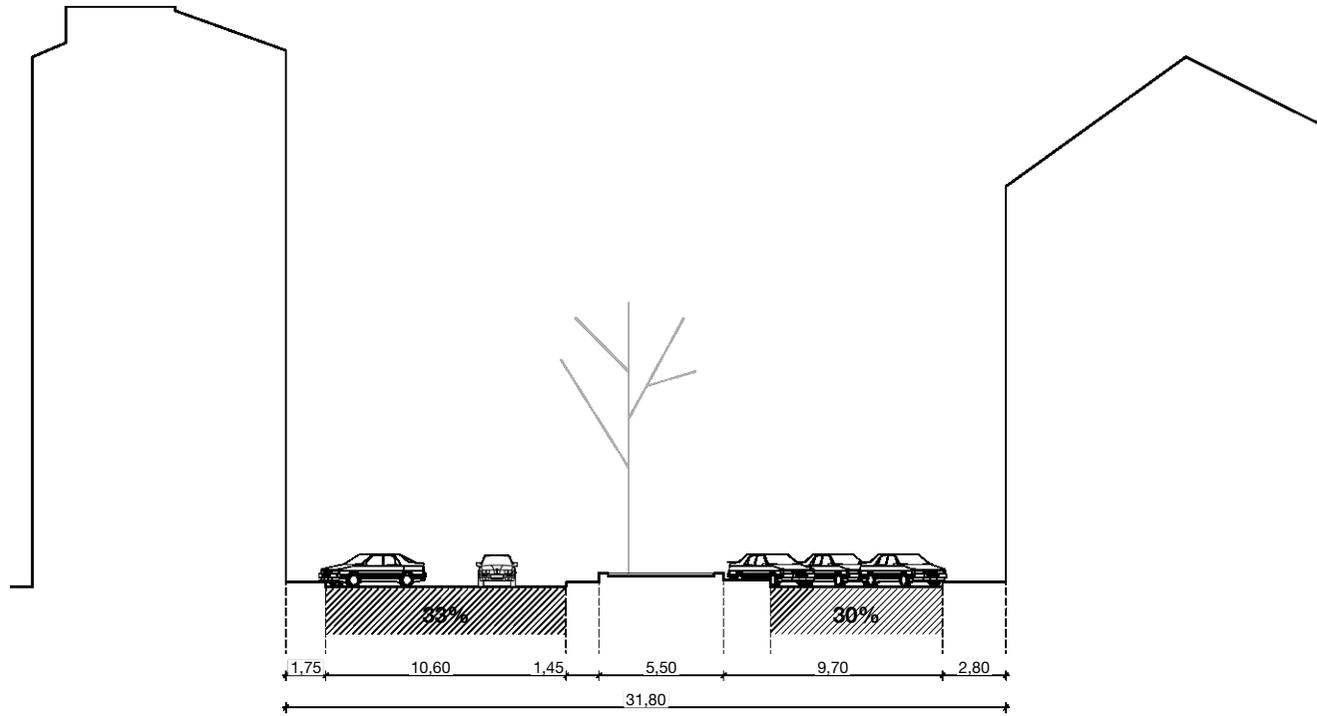
04.4.3

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.



04.4.3

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
Abb. 259: Isometrie Czerninplatz



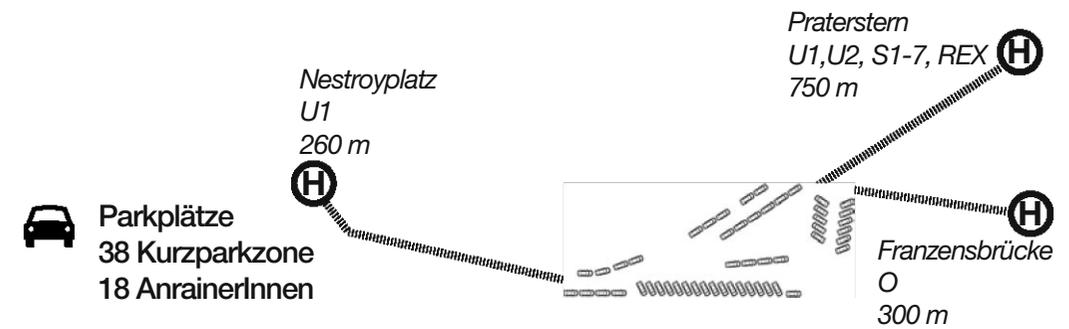
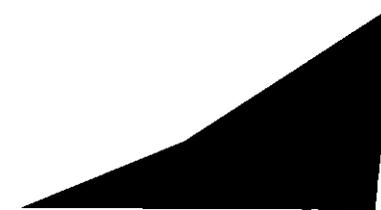
 Verkehrsfläche:
1.808,40 m²
66%



 Fußgängerfläche:
931,60 m²
34%



Gesamtfläche:
2.740,00 m²
100%



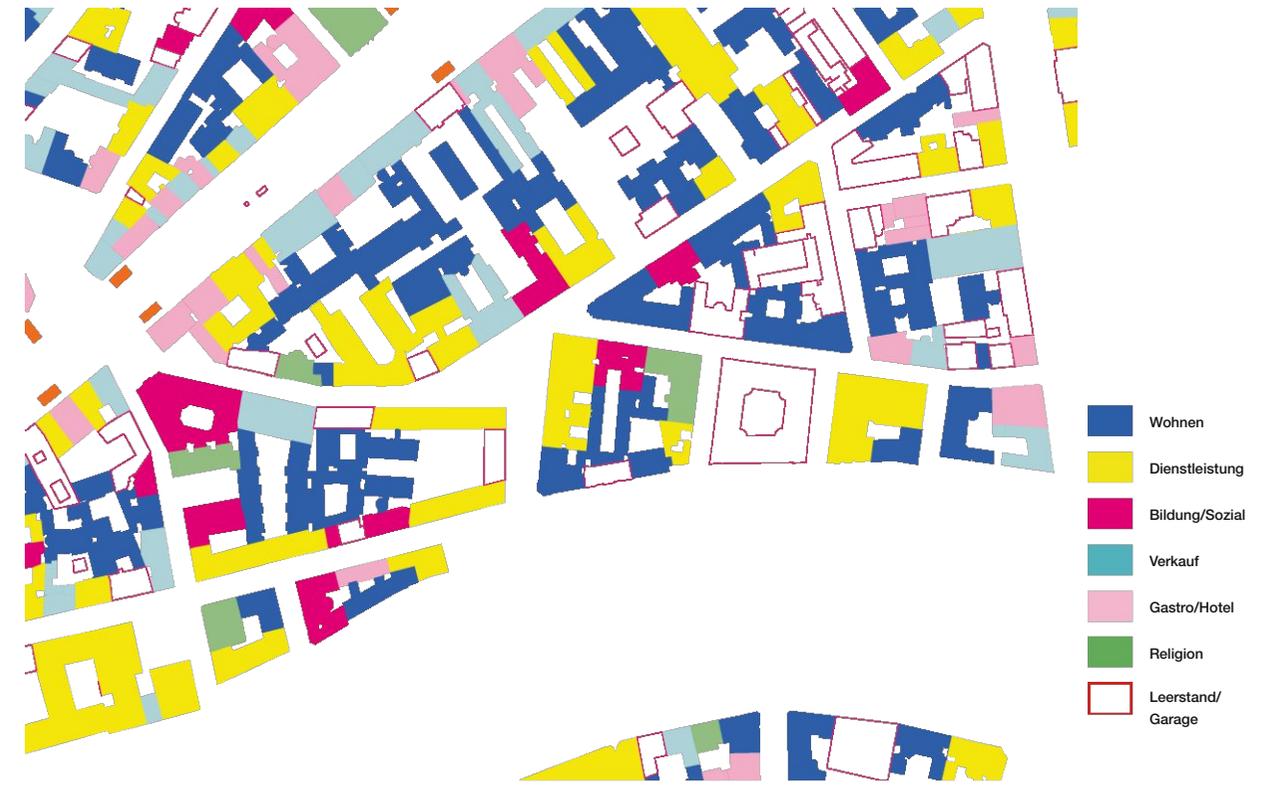


Abb. 264: Erdgeschossnutzung Czerninplatz

04.4.3



Grünflächen

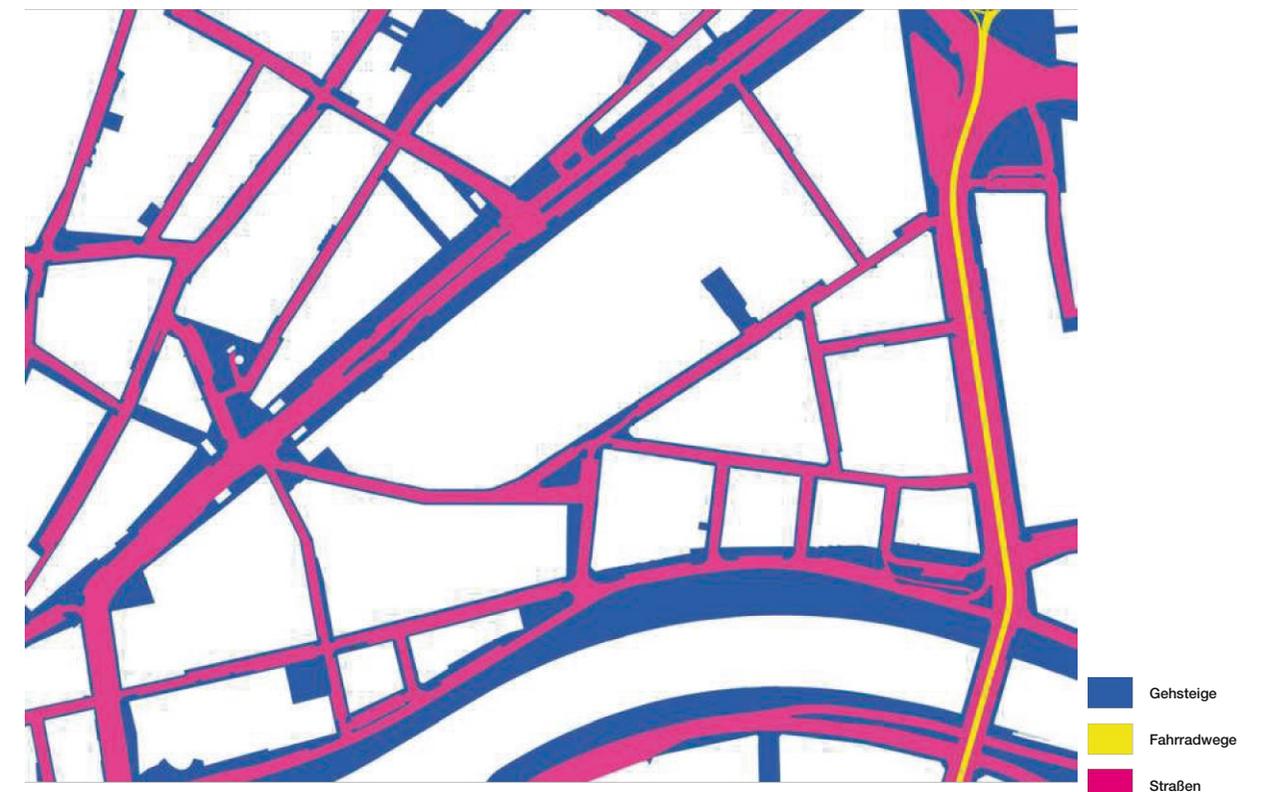
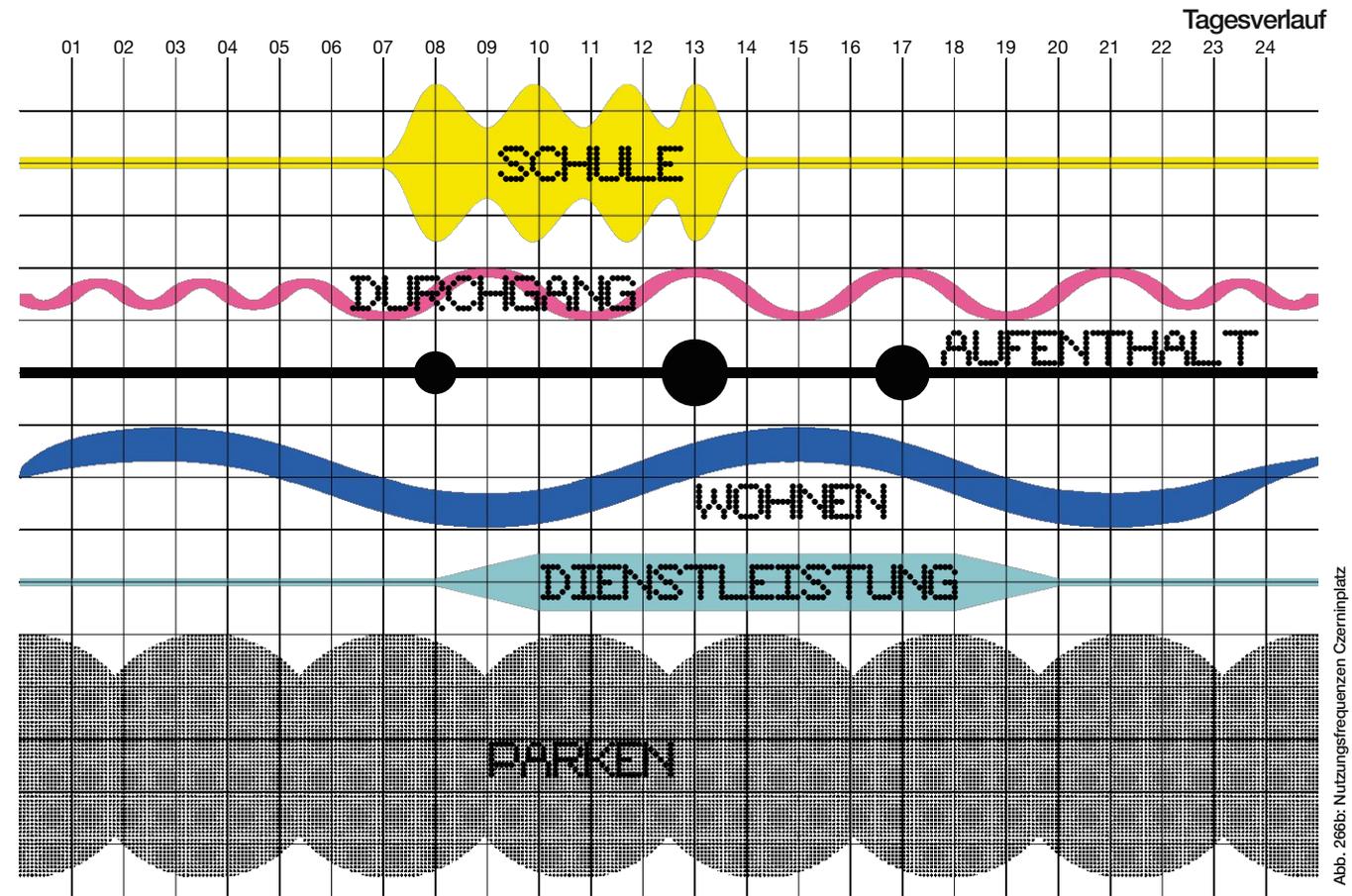
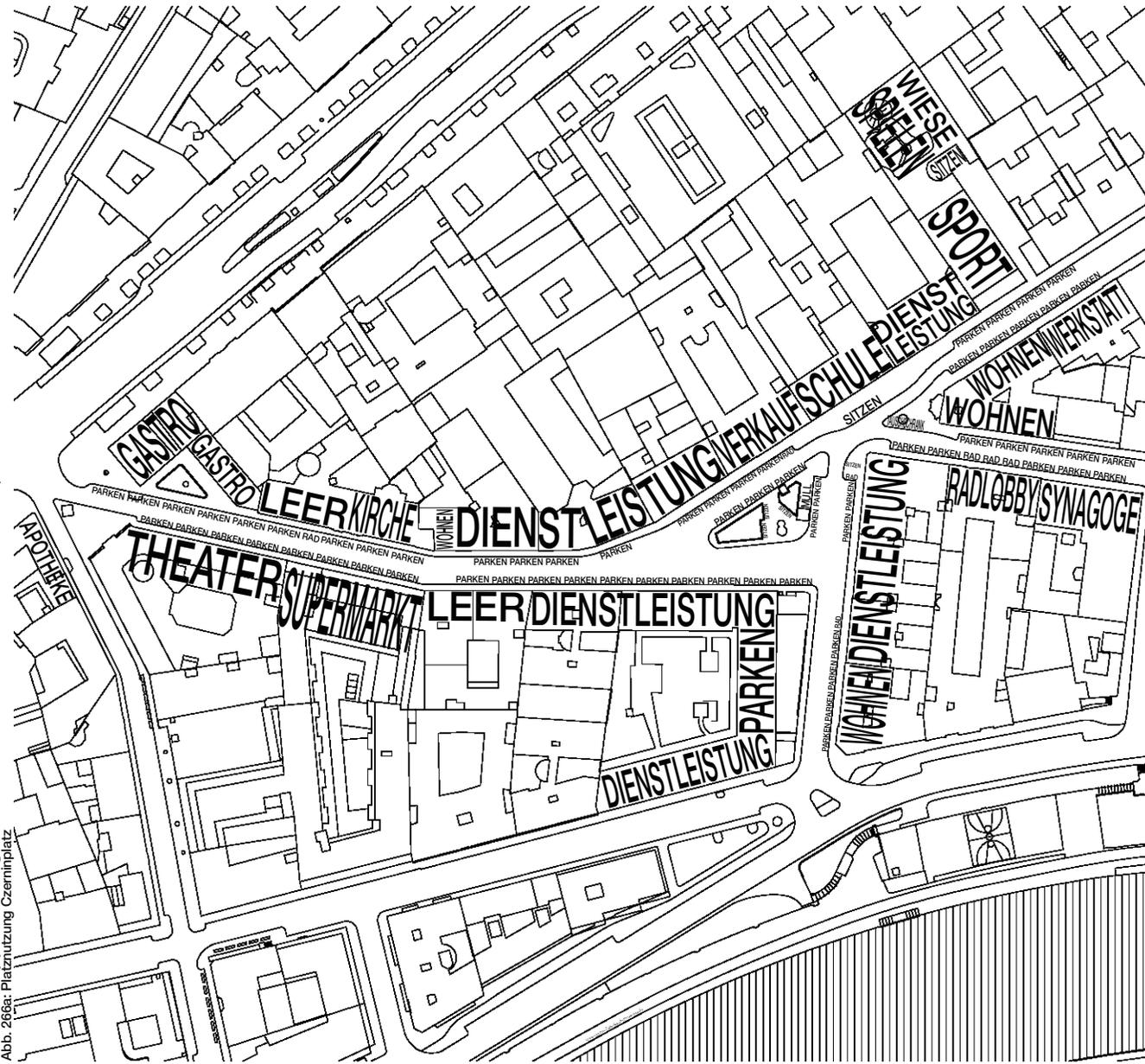


Abb. 265: Verkehrsflächenverteilung Czerninplatz

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.
Abb. 262: Schwarzplan Czerninplatz

TU Bibliothek
WIEN Your knowledge hub
Abb. 263: Grünflächen Czerninplatz



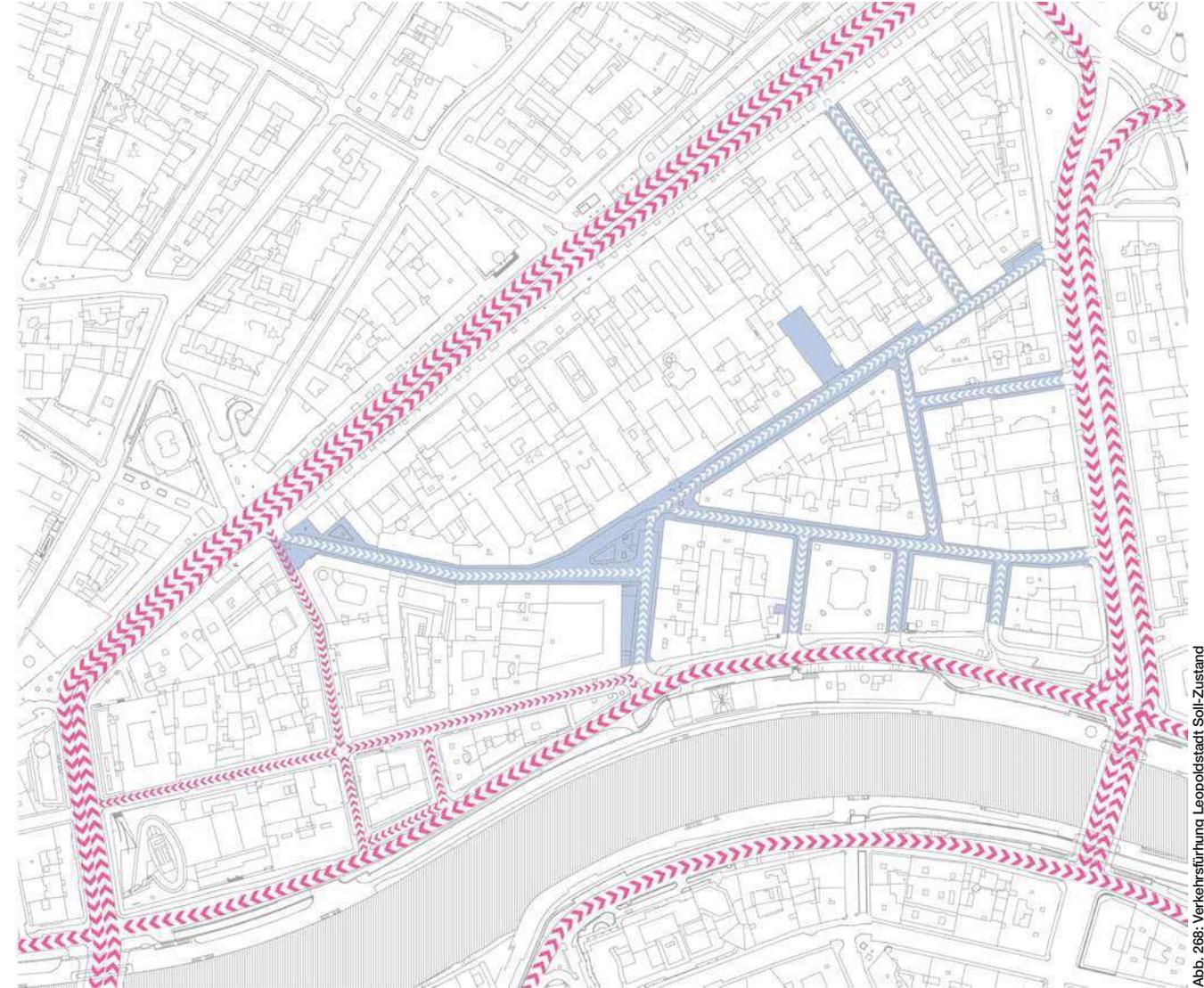
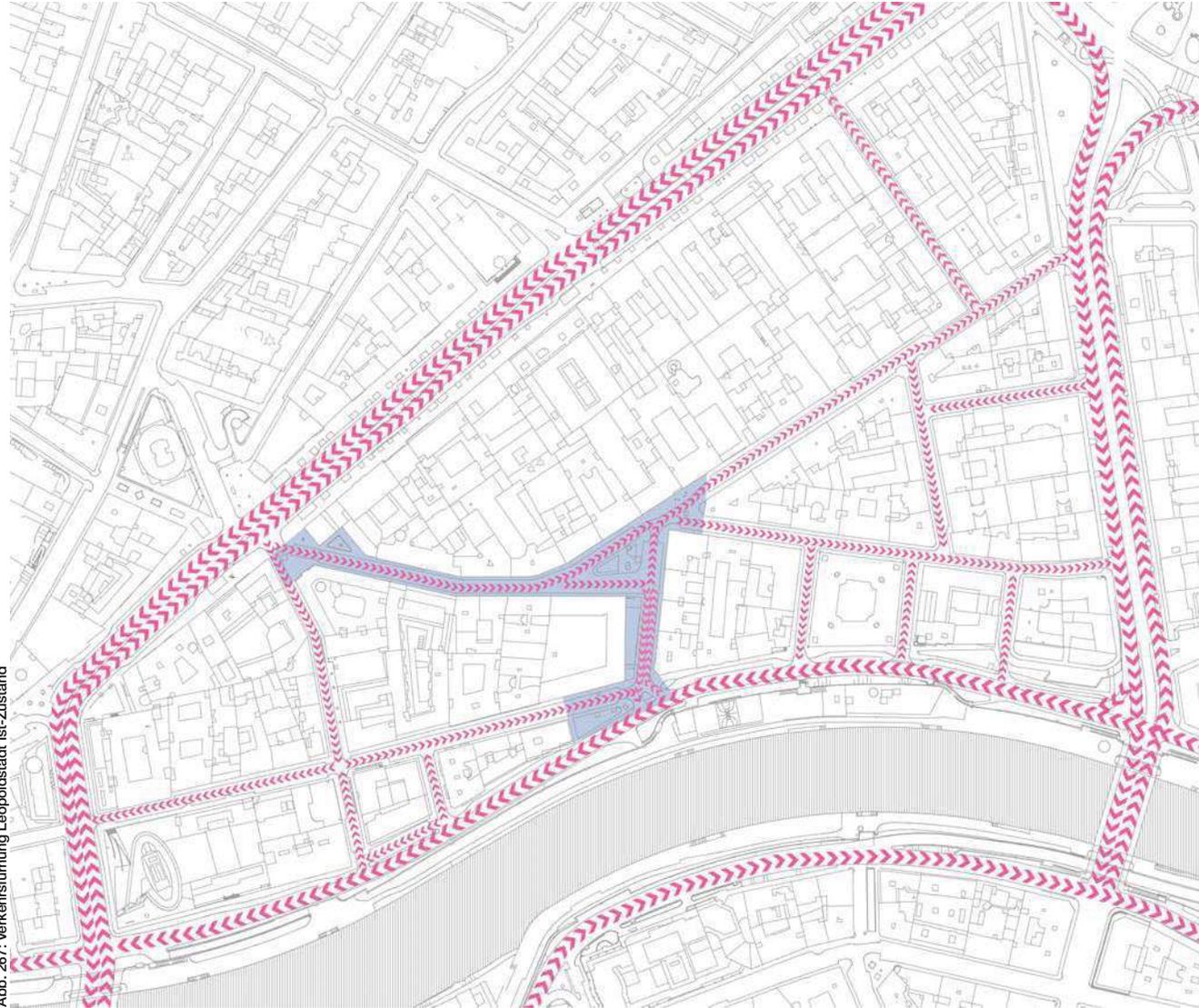


04.4.3

Abb. 266b: Nutzungsfrequenzen Czerninplatz

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.

Abb. 266a: Platznutzung Czerninplatz

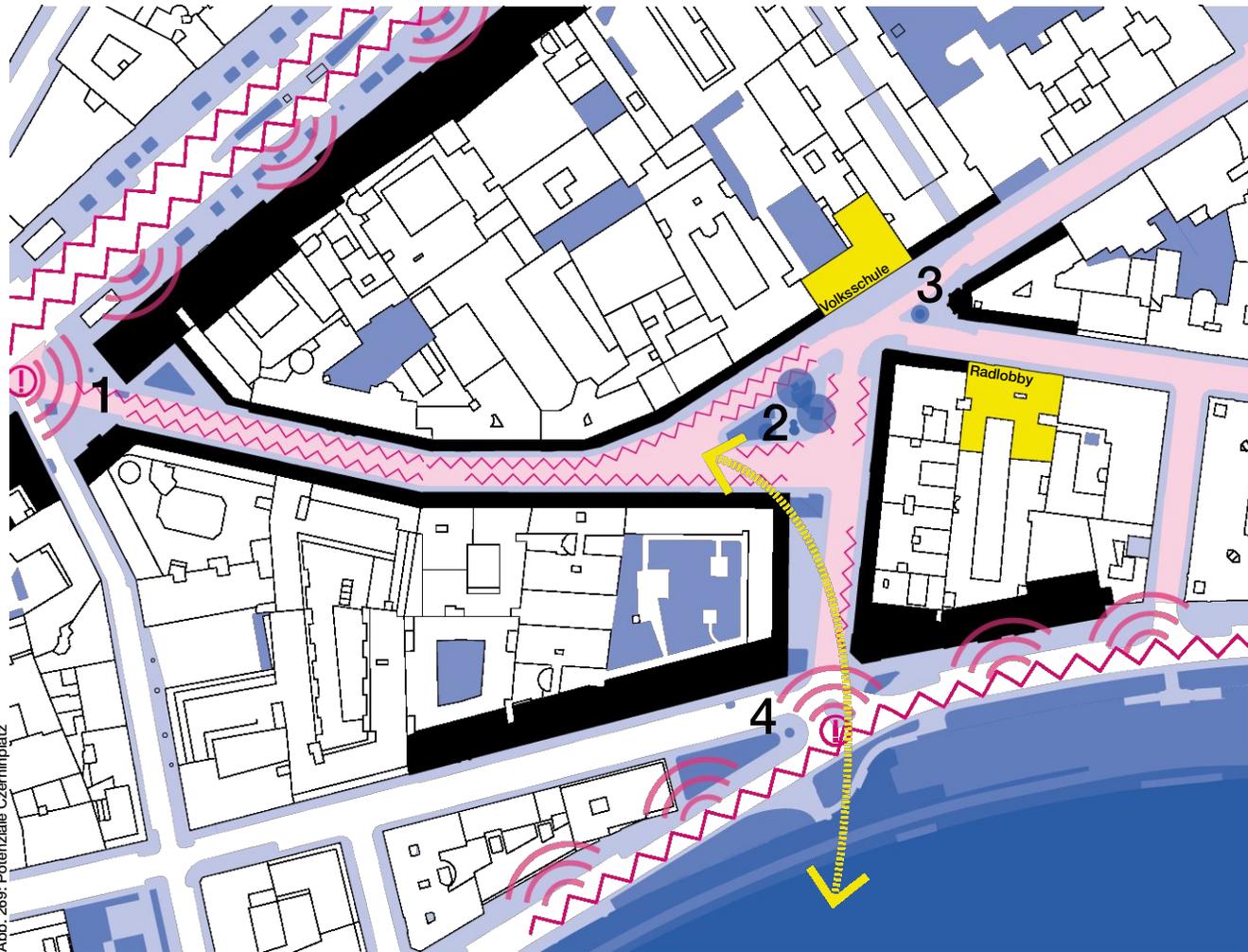


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
Abb. 267: Verkehrsführung Leopoldstadt Ist-Zustand

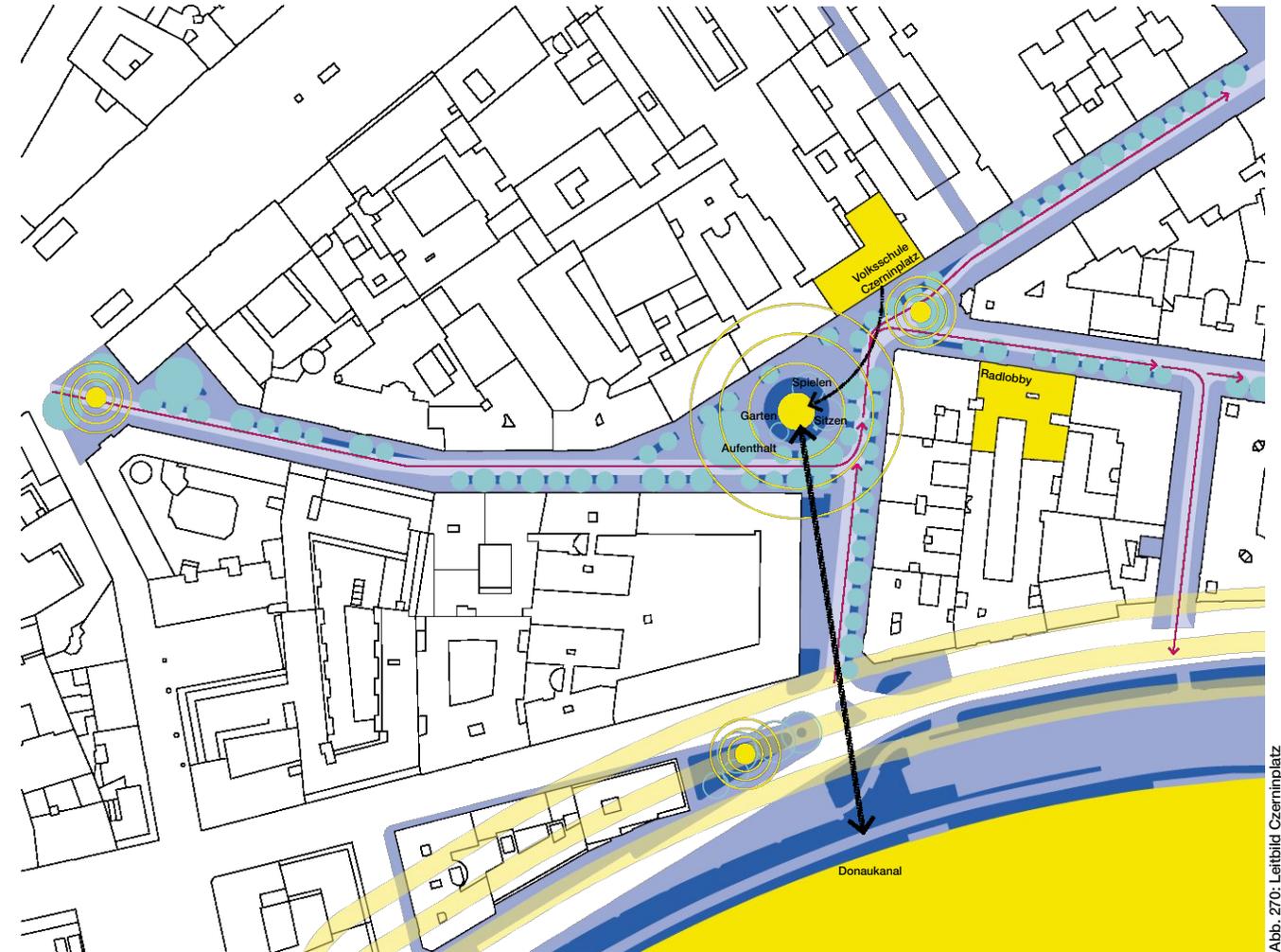
04.4.3

Abb. 268: Verkehrsführung Leopoldstadt Soll-Zustand

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.



- Programmatische Bedeutung
- Straßenfläche
- Fußgänger*innen
- Grünfläche
- Baum
- ! befahrene Kreuzung
- Parkstreifen
- belebte Straße
- Beziehungsachse



- Programmatische Bedeutung
- Shared Space
- Fußgänger*innen
- Grünfläche
- Baum neu
- Bestandsbaum
- Bezugsachse
- Bewohner*innenverkehr
- Ort von Interesse

Abb. 270: Leitbild Czerninplatz

04.4

Die Transformation des Czerninplatz zeigt, dass selbst geringfügige Eingriffe, die an der Oberfläche ansetzen, bereits erhebliche Ergebnisse erzielen können, wenn die sonstigen Bedingungen eine solide Grundlage bieten.

Der Czerninplatz ist benannt nach dem ehemaligen Czerninschen Gartenpalais, das durch seine Wegeführung und Ausrichtung maßgeblich für die heutige Kubatur des Platzes verantwortlich ist.¹⁰⁰ Über die Jahrhunderte hat sich die Bebauung des Platzes verändert, wohingegen die Dreiecksform, die durch Gartenanlagen und Baumalleen charakterisiert war, bestehen blieb. An die Stelle der Obstbäume und Blumenbeete sind Parkplätze und Straßen gerückt. Der Schulvorplatz ist auf einen verbreiterten Gehsteig reduziert und die einzigen Elemente zur Förderung des Aufenthalts sind vier vereinzelte Bänke zwischen Kiesflächen, Mülltonnen und geparkten Autos.

Die räumliche Konfiguration des Czerninplatzes deutet eher auf eine Platzfolge hin als um einen abgrenzbaren Platz. Die räumlichen Qualitäten der unterschiedlichen Bereiche, die von belebt und laut bis intim und ruhig reichen, sowie dem konsumorientierten Angebot der Praterstraße und dem freizeittechnischen Angebot des Donaukanals bilden die idealen Voraussetzungen für einen Rückzugsort und Vorgarten der Nachbarschaft. Durch seine leicht abseitige Lage von diesen hoch frequentierten Bereichen bleibt er den Bewohner*innen vorbehalten.

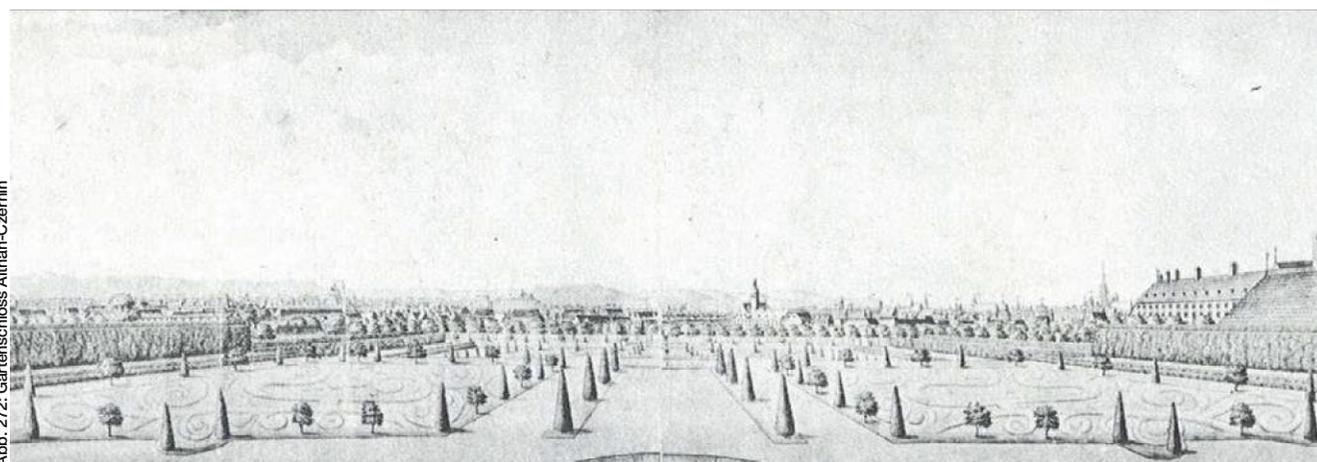
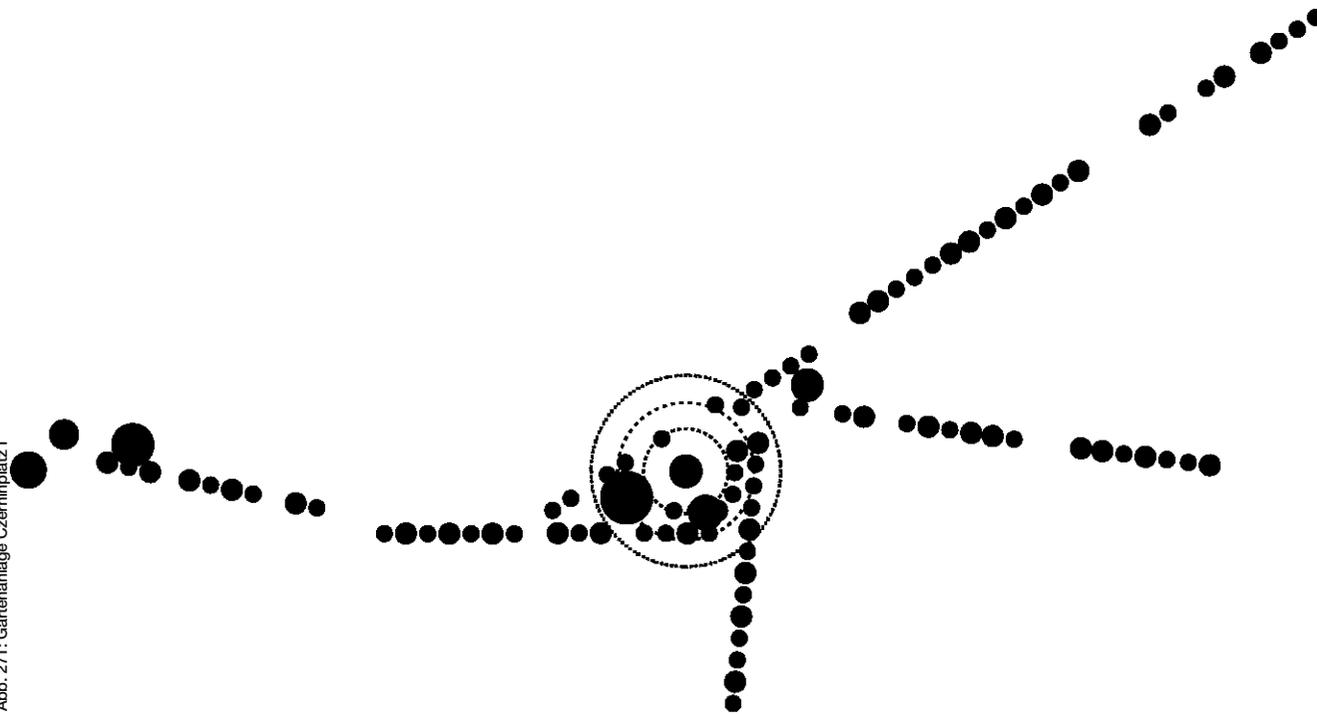
Der Eingriff besteht lediglich in der Behandlung der Oberflächen, die eine Umverteilung der Aufenthalts- und Verkehrsflächen vorsehen. Indem der Durchgangsverkehr, der durch den Verkehr auf der Praterstraße und Unteren Donaustraße bedingt ist, umgeleitet wird und die Parkplätze aus dem Platzgebiet verlegt werden entsteht Raum für Bäume, Beete und aufenthaltsfördernde Möblierung. Lieferungen, Krankentransporte und Bewohner*innenverkehr bleiben weiterhin möglich, jedoch unter der Prämisse der geteilten Fläche. Durch die neue Fahrbahnführung kann die ehemalige Straße vor der Volksschule gänzlich den Fußgänger*innen zugesprochen werden, so dass

sich der Schulvorplatz erweitern kann und Platz für Garten-, Spiel- und Sitzflächen entsteht.

Anstatt der Parkplätze ziehen Baumreihen entlang der früheren Straßen in die Platzmitte ein, die an die Alleen der Czerninschen Gartenanlagen erinnern. Sie tragen zu einem geschützten Klima bei und unterstützen bei der Transformation zur rückseitigen Gartenanlage für das Grätzel.

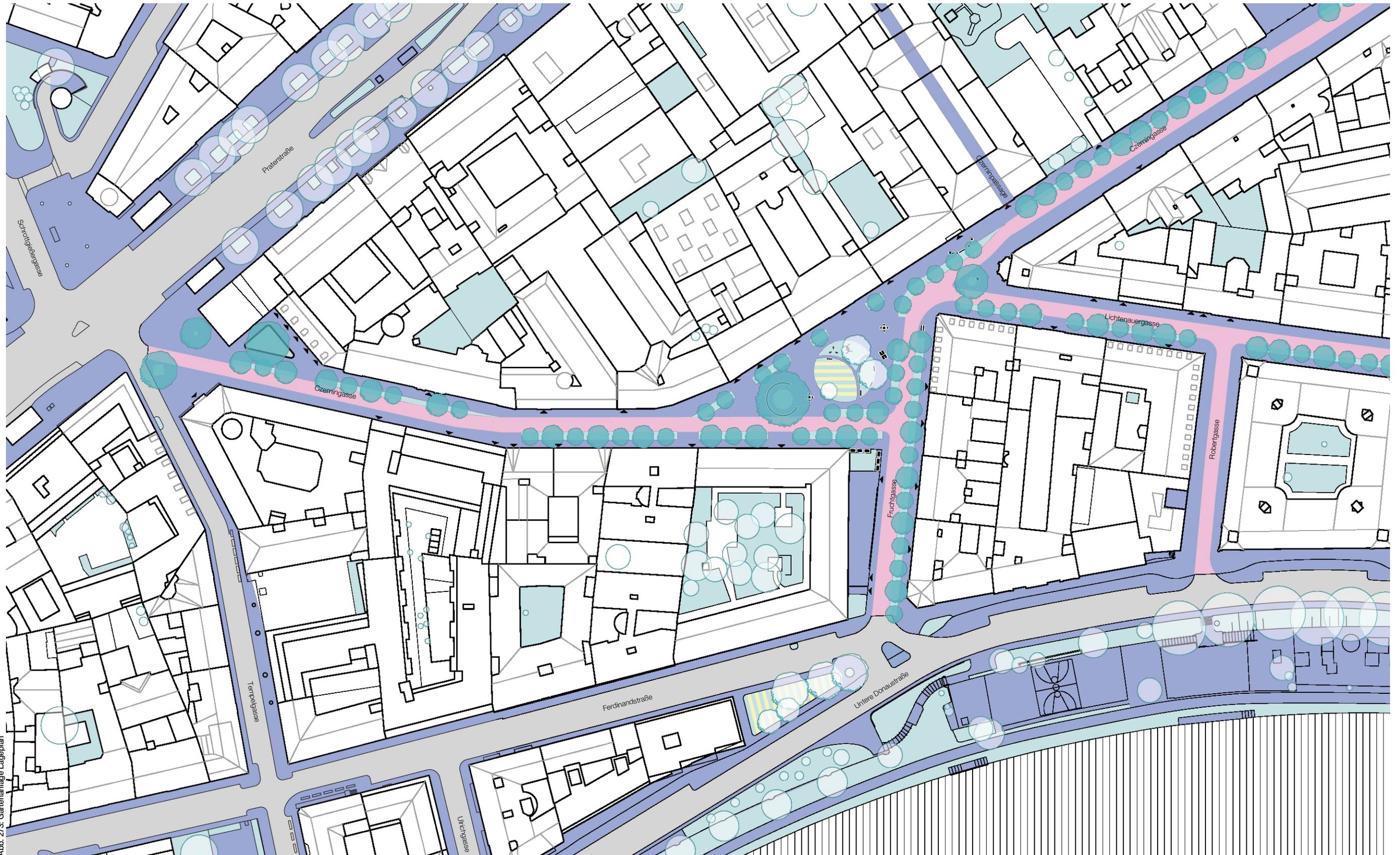
Durch den kleinstmöglichen Eingriff in Form der Umleitung des Durchgangsverkehrs und einer Verlegung der Parkplätze samt Mülleimer kann ein größtmögliches Ergebnis erzielt werden. Um dieses Vorhaben nutzer*innenfreundlich umzusetzen wäre eine Entsiegelung der Asphaltfläche zu wasserdurchlässigem Bodenbelag erstrebenswert. Die freigewordene Fläche der Parkplätze könnte zu Pflanzbereichen umfunktioniert werden, die das Mikroklima am Platz beeinflussen. Zusätzliche bauliche Maßnahmen wären durch das breite Programm in der Umgebung nicht notwendig. Bei einem Blick in die Geschichte des Platzes wird der ursprüngliche Charakter als Gartenanlage sichtbar. Diese wird zum Vorbild genommen, indem die Baumalleen wieder in den Platz einziehen. Sie bilden gleichzeitig die Verbindungs- und Anschlusspunkte zwischen den Platzbereichen und den Außenbereichen.

Alles in allem kann man daraus ziehen, dass oft schon eine Umverteilung der Flächen reicht, um den Platz für die Nachbarschaft zu aktivieren.



04.4.5

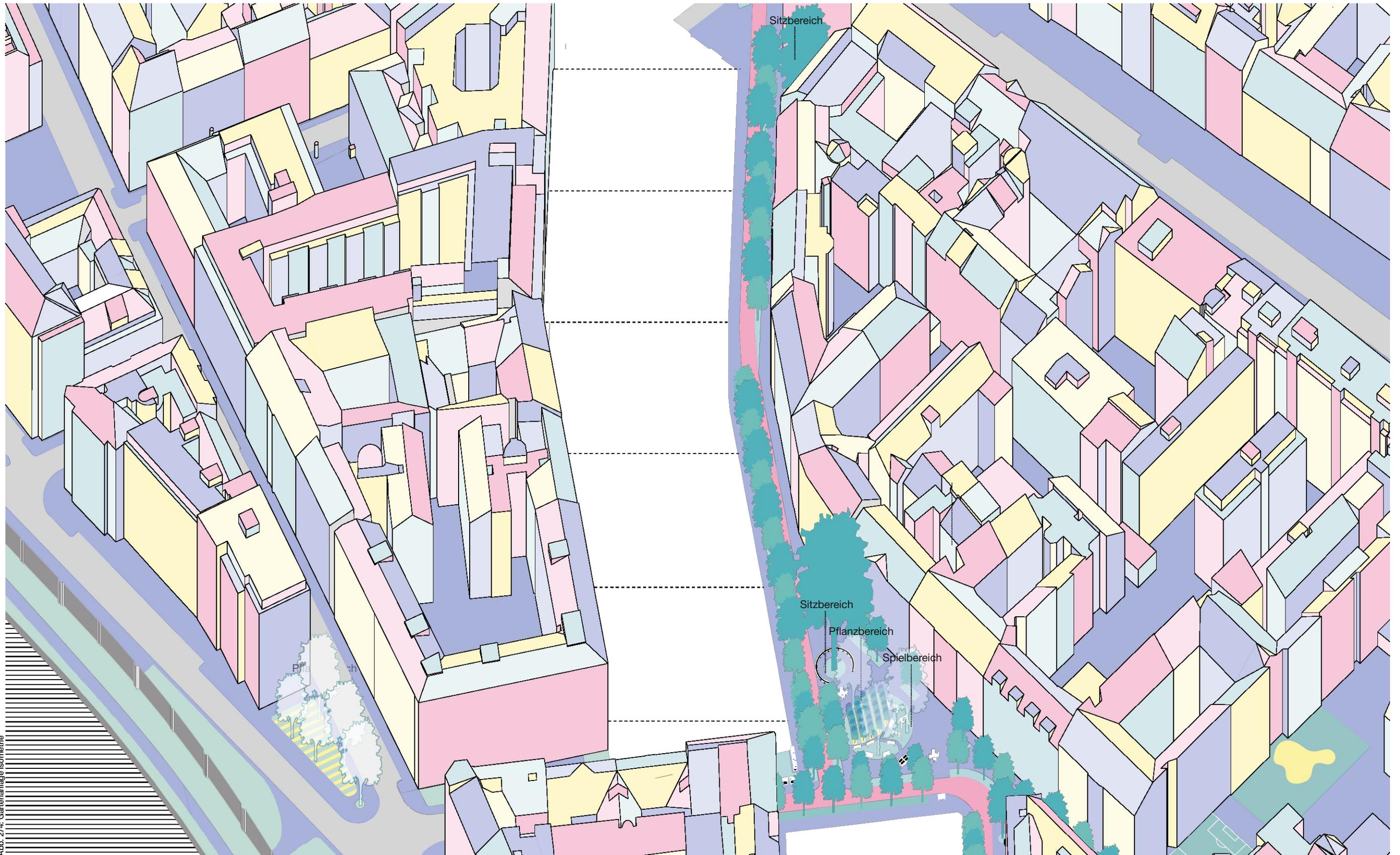
¹⁰⁰ Czeike, *Historisches Lexikon Wien*. Band 1, 604 - 605



04.45

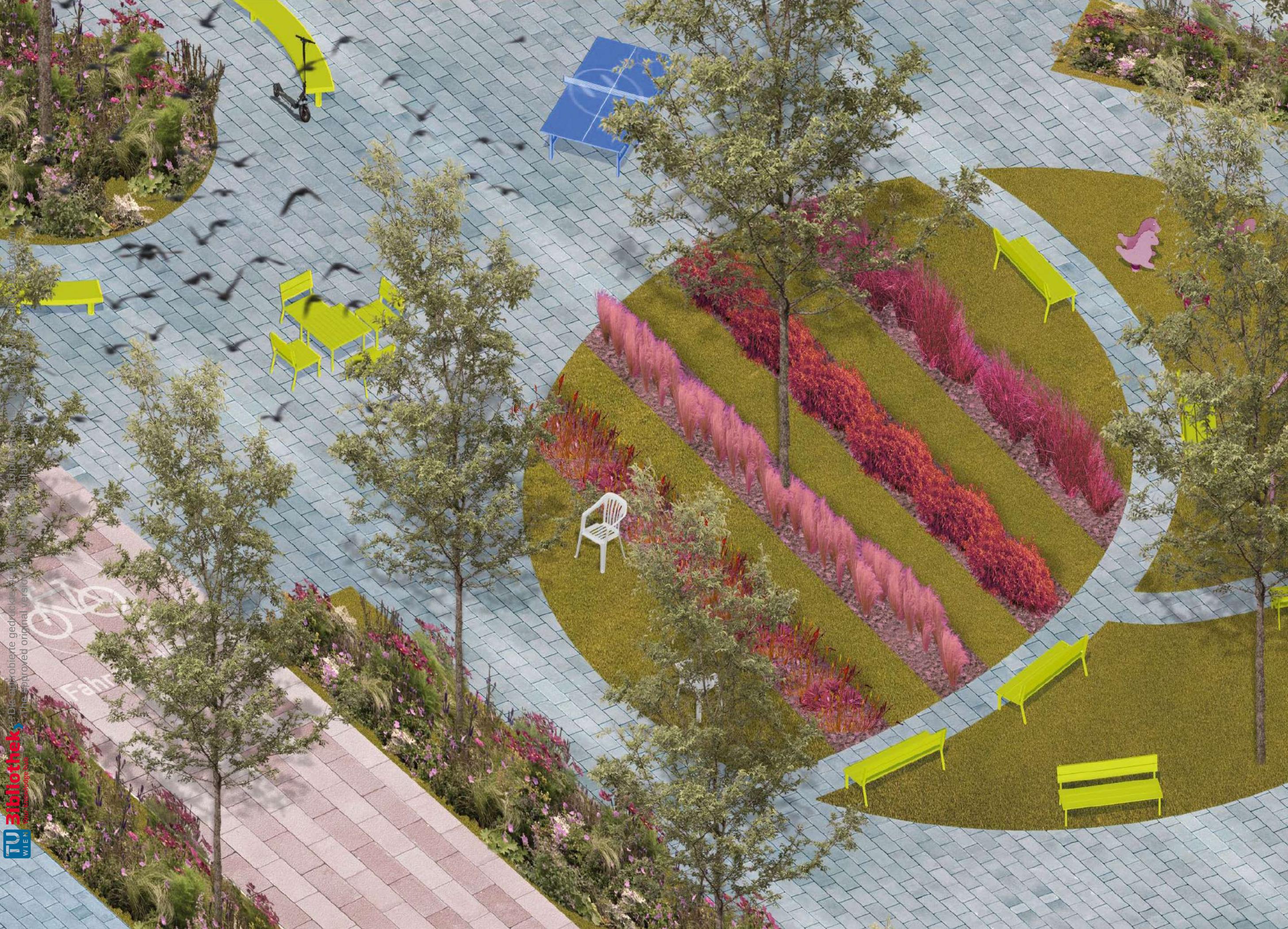
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU **Bibliothek**
Your knowledge hub
Abb. 2/73: Gartenanlage Lageplan

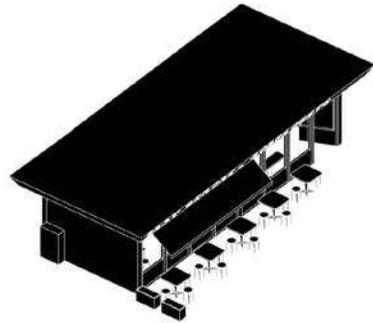


04.45

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.



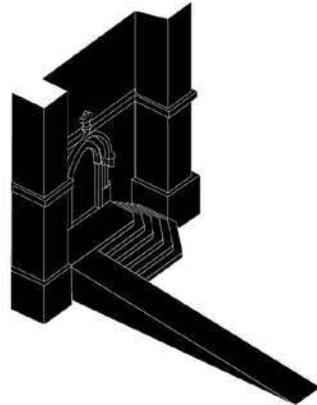
Die approbierte gedruckte Ausgabe ist ausschließlich im Handel erhältlich.
The approved original version of this plan is available only in the trade.
TU WIEN
TU WIEN
TU WIEN
TU WIEN



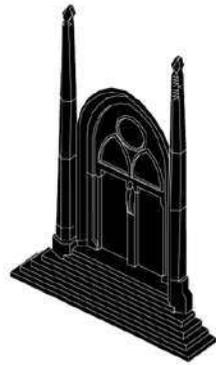
Kiosk



Blumenbeet



Portal mit Treppe und Rampe



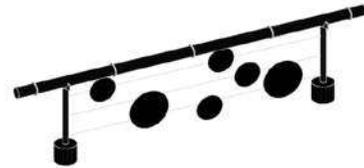
Portal mit Treppe



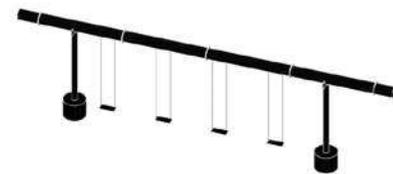
Sitzmöglichkeit



Wasserspeier



Displayfläche



Schaukel



Verschattung



Serviceeinheit



Esstisch



Hängematte



Schaukel



Sitzbank



Tischtennisplatte



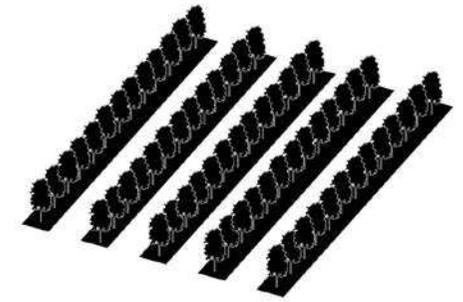
Kletterstange



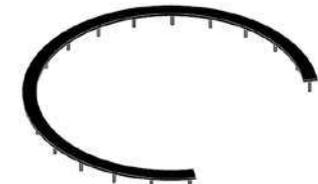
Freischwinger



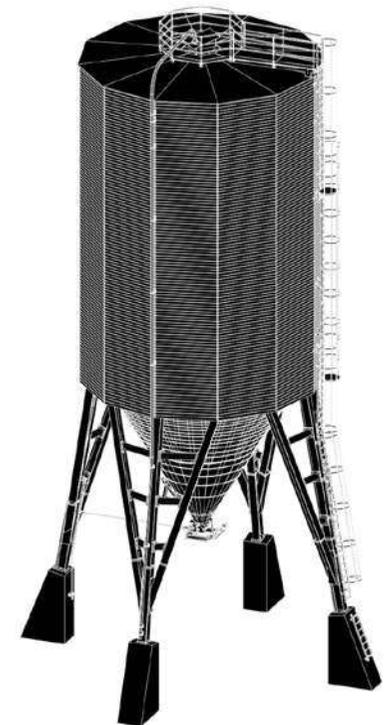
Baum



Gemeinschaftsgarten



Sitzkreis



Wasserbehälter

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.

ANDERE BRAUCHEN IHREN PLATZ VIELLEICHT NOTWENDIGER

Die Arbeit zeigt exemplarisch, dass Verkehrsplätze in Wohngebieten durchaus das Potenzial besitzen, eine Zentralität für die Nachbarschaft zu werden, die neben dem Beitrag zum Mikroklima sowohl eine utilitaristische Qualität für Aufenthalt und Begegnung, aber auch eine atmosphärische Qualität, für die Naherholung und die Verbesserung der Bedingungen von alltäglichen Räumen innehat.

Prämisse für eine Transformation ist das Szenario, dass wir von einer Verkehrswende ausgehen können, die zur Folge hat, dass sich mehr und mehr Menschen in Wien gegen das Auto und für andere Mobilitätsformen als Hauptverkehrsmittel entscheiden. Dies deutet sich in den Statistiken bereits als Tendenz an und dazu soll auch diese Arbeit einen Beitrag leisten, indem sie der aktuellen Begebenheit eine alternative Bespielung entgegensetzt und so eine andere Perspektive aufzeigt.

Um herauszufinden, wie der jeweilige ausgewählte Platz funktioniert und warum die heutige Konstitution so ist, wie sie ist, hilft es eine ortsspezifische Analyse vorzunehmen, die auf die räumliche Umgebung und die Entstehungsgeschichte des Platzes gerichtet ist. Beim Blick in die Historie kommen Erkenntnisse zum Vorschein, die im Zuge einer Transformation in zeitgemäßer Übersetzung wieder auf den Platz angewendet werden könnten, da sie schon einmal entscheidend für die Charakteristik des Platzes verantwortlich waren, jedoch im Lauf der Zeit durch andere Funktionen und Eingriffe überlagert wurden.

Insofern spiegelt diese Vorgehensweise nichts anderes wider als die Arbeit mit dem Bestand und den vorgefundenen Dingen. Dafür gibt es im Grunde zwei Möglichkeiten.

Entweder lässt es der Platz zu, dass direkt mit einem aufgefundenes Bauwerk oder Objekt am Platz gearbeitet werden kann. Dazu muss evaluiert werden welchen Beitrag es für Gestaltung und Nutzung leisten kann und wie dieser umgesetzt werden kann. Die St.-Elisabeth-Kirche ist bietet durch ihre Substanz bereits einen möglichen öffentlichen Gegenraum, den es nur zu erschließen gilt, während der Isisbrunnen am Albertplatz interventiv durch die Positionierung eines Wasserturms in seiner Bedeutung

für den Platz hervorgehoben wird.

Oder aber werden historisch Umstände vorgefunden, die maßgeblich für die damalige Bedeutung des Platzes waren und für die heutige Erscheinung sind. In der Analyse des Leon-Askin-Parks kam die einstige Präsenz des Bachlaufs heraus, der für die spezifische Form des Platzes verantwortlich ist, während der Czerninplatz zu einer großflächigen Gartenanlage mit Palais gehörte, in der die Wegeführung eine Dreiecksform ausbildete, die heute die Figur des Platzes prägt. Als situativer Eingriff wird der Ottakringer Bach in Reminiszenz an die Hochquellleitung in einer Übersetzung als räumlich-funktionale Struktur über den Platz gelegt, während die Oberfläche des Czerninplatzes in Erinnerung an die früheren Baumalleen und Beete als Gartenanlage umgeformt wird.

Für die Umsetzung der Transformationen braucht es keine zusätzlichen Gebäudeentwürfe. Es werden Eingriffe vorgenommen, die zum einen mit der Substanz und der Oberfläche arbeiten und zum anderen mit fertigen Infrastruktursystemlösungen auskommen. Die Hochquellleitung und der Wasserbehälter sind beides Elemente, die in ihrer Form bereits existieren und nicht neu gedacht werden müssen. Sie sind bekannt aus anderen Kontexten und kommen daher schon mit aufgeladenen Assoziationsketten in die neue Umgebung, wo sie durch ihre andere Bedeutung an Vielschichtigkeit gewinnen und zu der Eigenheit des Ortes beitragen. Dadurch setzen sie ein Potenzial zur Identifikation mit dem Ort frei, das in der vorherigen Nutzung als Parkplatz wenig spürbar war und jetzt aber deutlich macht:

Andere brauchen ihren Platz vielleicht notweniger!



Abb. 277: Tattoo Motiv

Arendt, Hannah (1960), *Vita activa oder vom tätigen Leben*, München: Piper.

A-SIT Zentrum für sichere Informationstechnologie – Austria (27.06.2023), *Augmented Reality: Cybersicherheit in der dritten Dimension*, in: <https://www.onlinesicherheit.gv.at/Services/News/Augmented-Reality.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Bettencourt, Luis (2013), *The Origins of Scaling in Cities*, in: *Science* 340 (1438).

Benevolo, Leonardo (2000), *Die Geschichte der Stadt*, Frankfurt am Main: Campus.

Benjamin, Walter (1991), *Gesammelte Schriften*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Beucker, Nicolas; Weber, Jeanette (28.11.2017), *Information Design: die transformative Kraft für die Stadtentwicklung*, in: <https://baukultur.nrw/artikel/information-design-die-transformative-kraft-fuer-die-stadtentwicklung/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Bies, Michael (1962), *Claude Lévi-Strauss und das wilde Basteln*, in: Zanetti, Sandro (2014), *Improvisation und Invention. Momente, Modelle, Medien*, Zürich: diaphanes.

Bohne, Lauritz (2017), *Öffentliche Räume im digitalen Zeitalter*, Wien.

Bott, Helmut (2000), *Stadt und Kommunikation im digitalen Zeitalter*, Frankfurt am Main: Campus.

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie - BMK (2020), *Nachhaltige Klimaschutz-Maßnahmen*, in: https://www.bmk.gv.at/themen/klima_umwelt/agenda2030/bericht-2020/nachhaltigkeit.html, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Busch, Kathrin (2015), *Hybride. Der Raum als Aktant*, in: Kröncke, Meike; Mey, Kerstin; Spielmann, Yvonne (2015), *Kultureller Umbau. Räume, Identitäten und Re/Präsentationen*, Bielefeld: transcript Verlag.

Castells, Manuel (1994), *Space of Flows - Raum der Ströme. Eine Theorie des Raumes in der Informationsgesellschaft*, in Noller, P. (u.a.), *Stadt-Welt*, Frankfurt am Main/New York: Campus Verlag.

Czeike, Felix (1992-1997), *Historisches Lexikon Wien Bd. 1*, Wien: Kremayr & Scheriau.

ECOTEN (2019), *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Gehl, Jan (1987), *Life between buildings. Using Public Space*, New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc.

Giseke, Undine; Löw, Martina; Million, Angela; Misselwitz, Philipp; Stollmann, Jörg (2021), *Urban Design Methods. Integrated Urban Research Tools*, Berlin: jovis Verlag.

Habermas, Jürgen (1962), *Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft*, Neuwied: Luchterhand.

Impley, Ben (03.01.2024), *Anzahl der Radabstellplätze in Wien von 2010 bis 2022*, in: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/714898/umfrage/radabstellplaetze-in-wien/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Karner, Carina (2024), *Auf back to the future die Uhr gedreht. Die Stadt muss autofrei werden*, in: *the gap. Die autofreie Stadt. Grüne Utopie oder klimapolitische Notwendigkeit*, Wien: Wolfgang Grob.

Keplinger, Thomas (12.11.2023), *Die speziellen Alserbachforellen. Einwölbung der Bäche und Flüsse von Wien*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/entlang-der-dunklen-baeche-der-stadt>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Keplinger, Thomas (12.11.2023), *Ohne Parfum im Untergrund. Entlang der dunklen Bäche der Stadt*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/einwoelbung-der-baeche-und-fluesse-von-wien>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Lampugnani, Vittorio Magnago (2019,2023), *Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum*, Berlin: Verlag Klaus Wagenbach.

Latour, Bruno (2002), *Die Hoffnung der Pandora. Untersuchungen zur Wirklichkeit der Wissenschaft*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Latour, Bruno (1991), *Technologie ist stabilisierte Gesellschaft*, in: Belliger, Andréa; Krieger, David (2006), *ANThology. Ein einführendes Handbuch zur Akteur-Netzwerk-Theorie*, Bielefeld: transcript Verlag.

Lefebvre, Henri (2006), *Critique of Everyday Life Vol. 3*, London: Verso.

Lefebvre, Henri (1977), *De l'État Vol. 3 Le mode de production étatique*, Paris: Union Générale d'Éditions.

Lefebvre, Henri (1971), *Everyday Life in the Modern World*, New York: Harper & Row Publishers.

Lefebvre, Henri (1991), *The Production of Space*, Oxford: Blackwell.

Lévi-Strauss, Claude (2001), *Das Wilde Denken*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Löw, Martina (2001), *Raumsoziologie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Löw, Martina (2010), *Soziologie der Städte*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Lueger, Manfred; Froschauer, Ulrike (2018), *Artefaktanalyse*, Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020), *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (01.04.2022), *Jahreskarten und PKW seit 2002*, in: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/f04f8051-d82c-4cfd-b514-ea10b3f5e08f#resources>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2022), *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien*, Wien.

Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2021), *Verkehrsflächen nach Gemeindebezirken 2021*, in: <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-bez.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Marx, Karl (1976), *Capital: A Critique of Political Economy Vol. 1*, London: Penguin Books.

Payer, Peter; Hellmeier, Paul (06.10.2023), *Trinkwasser mit Wohlfühldruck. 150 Jahre Wiener Hochquellenleitung*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/150-jahre-wiener-hochquellenleitung>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Puschautz, Andreas (21.09.2023), *Historischer Wert: Wien, die Zwei-Millionen-Einwohner-Metropole*, in: <https://kurier.at/chronik/wien/wien-bevoelkerung-zwei-millionen-einwohner-statistik/402620750>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Rotor: Boniver, Tristan; Devlieger, Lionel; Ghyoot, Michael; Gielen, Maarten; Lasserre, Benjamin; Tamm, Melanie & d'Hoop, Ariane & Zitouni, Benedikte (2010), *usus / usures – état des lieux / How things stand*, Brüssel: Éditions de la Communauté française Wallonie-Bruxelles.

Schmid, Christian (2022), *Henri Lefebvre and the Theory of the Production of Space*, London, New York: Verso Books.

Seidl, Alexander (2006), *Der (un)sichtbare Bach. Der Ottakringerbach in Wieder Stadtbild - eine Spurensuche*, Wien.

Stadler, Hans (1960), *Die Entwässerungsanlagen der Stadt Wien*, Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 30.

Stadt Wien (2023), *Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße*, in: <https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Stadt Wien (2022), *Die Josefstadt in Zahlen 2022. 8. Bezirk*, Wien.

Thierstein (2020), *Das Ende der bloßen Vermutung*, in: *Bauwelt 13.2020 (StadtBauwelt 226)*, Gütersloh: Bauverlag.

Trede, Johanna Charlotte (12.12.2022), *Von der Baustelle in den künstlerischen Prozess – die Bildhauerin Johanna Charlotte Trede*, in SWR2-Tandem. <https://www.swr.de/swr2/leben-und-gesellschaft/eine-junge-freiburger-kuenstlerin-in-wien-johanna-charlotte-trede-swr2-tandem-2022-12-12-100.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

VCÖ (2013), *Factsheet: Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30*, Wien.

VCÖ, Statistik Austria (19.09.2022), *In 20 Wiener Bezirken ist Pkw-Motorisierungsgrad niedriger als im Jahr 2010*, in: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-20-wiener-bezirken-ist-pkw-motorisierungsgrad-niedriger-als-im-jahr-2010>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Veltz, Pierre (1996), *Mondialisation, villes et territoires: L'économie d'archipel*, Paris: Presses Universitaires de France.

Vöckler, Kai (2021), *Mobilität sichtbar machen*, Offenbach a. Main: Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main.

Whyte, William H. (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, New York: Project for Public Spaces.

Wien Geschichte Wiki, *Albertplatz*, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Albertplatz>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Wien Geschichte Wiki, *Elisabethkirche (4)*, in: [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Elisabethkirche_\(4\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Elisabethkirche_(4)), zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Wien Geschichte Wiki, *Isisbrunnen*, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Isisbrunnen>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Wien Geschichte Wiki, *St.-Elisabeth-Platz*, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/St.-Elisabeth-Platz>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Wiener Linien (31.12.2021), *Vergleich Jahreskarten und zugelassenen Pkw in Wien*, in: <https://stp.wien.gv.at/viennaviz/anonymous/embed.html?id=14b06651-d81c-49a1-aeb9-a4201dc2b120>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Wiener Linien (2023), *Wiener*innen umweltfreundlich unterwegs*, in: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/modal-split.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Cover: *Andere brauchen ihren Platz vielleicht notwendiger*, Collage: Eigene Darstellung.

Abb. 01: *Das Dazwischen*, Illustration: Eigene Darstellung.

Abb. 02: *Aneignungen*, Illustration: Eigene Darstellung.

Abb. 03: *Analytische Spielereien*, Illustration: Eigene Darstellung.

Abb. 04: *Arbeitsplatz St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 05: *Arbeitsplatz Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 06: *Arbeitsplatz Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 07: *Arbeitsplatz Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 08: *Das Dazwischen II*, Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Pieter Bruegel the Elder - Children's Games, https://en.wikipedia.org/wiki/Children's_Games_%28Bruegel%29#/media/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_Children's_Games_-_Google_Art_Project.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 09: *Aktivitäten in der Öffentlichkeit*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 10: *Zentralitäten und Peripherien im Netzwerk*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 11: *Platzräumliche Zentralitäten im Netzwerk*, Skizze: Eigene Darstellung.

Abb. 12: *Akteur*innen und Aktanten im Netzwerk*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 13: *Handlungsverbände*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 14: *Handlungsverbände II*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 15: *Beziehungstypen*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 16: *Aneignungen II*, Montage: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Pieter Bruegel the Elder - Children's Games, https://en.wikipedia.org/wiki/Children's_Games_%28Bruegel%29#/media/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_Children's_Games_-_Google_Art_Project.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 17: *Pieter Bruegel the Elder - Children's Games*, in: https://en.wikipedia.org/wiki/Children's_Games_%28Bruegel%29#/media/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_Children's_Games_-_Google_Art_Project.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 18: *Inaktiver Raum*, Montage: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Pieter Bruegel the Elder - Children's Games, https://en.wikipedia.org/wiki/Children's_Games_%28Bruegel%29#/media/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_Children's_Games_-_Google_Art_Project.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 19: *Sonnenanaustrichtung*, Eigene Aufnahme.

Abb. 20: *Taubenabstellplatz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 21: *Tafel*, Eigene Aufnahme.

Abb. 22: *Kanapee*, Eigene Aufnahme.

Abb. 23: *Hot Dog Käsekrainer*, Eigene Aufnahme.

Abb. 24: *100 Yen Suntory*, Eigene Aufnahme.

Abb. 25: *Coming soon*, Eigene Aufnahme.

Abb. 26: *Freundliche Bitte*, Eigene Aufnahme.

Abb. 27: *Leonardo DaVinci*, Eigene Aufnahme.

Abb. 28: *Leonardo Living*, Eigene Aufnahme.

Abb. 29: *Stellplatz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 30: *Sitzplatz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 31: *Tragstruktur*, Eigene Aufnahme.

Abb. 30: *Sitzplatz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 31: *Tragstruktur*, Eigene Aufnahme.

Abb. 32: *Fassade*, Eigene Aufnahme.

Abb. 33: *Zebra 01*, Eigene Aufnahme.

Abb. 34: *Zebra 02*, Eigene Aufnahme.

Abb. 35: *Stadtrennstrecke*, Eigene Aufnahme.

Abb. 36: *Siegetreppchen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 37: *Sandkasten*, Eigene Aufnahme.

Abb. 38: *Wanderdüne*, Eigene Aufnahme.

Abb. 39: *Flaniermeile 4-spurig*, Eigene Aufnahme.

Abb. 40: *Gehsteigtribüne*, Eigene Aufnahme.

Abb. 41: *Durex*, Eigene Aufnahme.

Abb. 42: *Gucci*, Eigene Aufnahme.

Abb. 43: *Abwarten*, Eigene Aufnahme.

Abb. 44: *Platz machen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 45: *Einlass*, Eigene Aufnahme.

Abb. 46: *Abfahrt*, Eigene Aufnahme.

Abb. 47: *Geschlossen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 48: *Offen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 49a: *Matratzenlager*, Eigene Aufnahme.

Abb. 49b: *Balkon*, Eigene Aufnahme.

Abb. 50a: *Verbote*, Eigene Aufnahme.

Abb. 50b: *Gebote*, Eigene Aufnahme.

Abb. 51: *Ottakring*, Eigene Aufnahme.

Abb. 52: *Kagurazaka*, Eigene Aufnahme.

Abb. 53: *Gehen/Stehen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 54: *Sitzen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 55: *Anlehnen/Entlehnen*, in: Hertzberger, Herman (2005), *Lessons for Students in Architecture* (8-9), Rotterdam: 010 Publishers.

Abb. 56: *Mobile Mandarinen*, Eigene Aufnahme.

Abb. 57: *Gehzeug*, in: *Was macht die Stadt krank?*, <https://at.scientists4future.org/2021/10/26/was-macht-die-stadt-krank-interview-hermann-knoflacher/>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 58: *Letzte Generation*, in: *Mehrere Klima-Demos der Letzten Generation in Wien*, <https://www.sn.at/panorama/oesterreich/letzte-generation-mehrere-klima-demos-der-letzten-generation-in-wien-134522062>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 59: *Graben 1960*, in: <https://pastvu.com/p/a/m/x/l/b/mxb8223tez2tf6ez04.jpg>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 60: *Graben 2018*, in: [https://de.wikipedia.org/wiki/Graben_%28Wien%29#/media/Datei:Wien_-_Graben_\(3\).JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/Graben_%28Wien%29#/media/Datei:Wien_-_Graben_(3).JPG), aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 61: *Albertplatz 1912, Carl Wenzel Zajicek*, in: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karl_Wenzel_Zajicek_Platz.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 62: *Albertplatz 2024*, Eigene Aufnahme.

Abb. 63: *Zukunftsvision*, in: *Wien in der Zukunft*, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1002398-verkehr-2-praterstrasse-wien-in-der-zukunft-mit-zahlreichen-verschiedenen-verkehrsmitteln-ansichtskarte/>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 64: *Planung*, in: *Die Praterstraße: Alte Pracht neben der Spur*, <https://kurier.at/chronik/wien/die-praterstrasse-alte-pracht-neben-der-spur/400761921>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 65: *Analytische Spielereien II*, Montage: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Pieter Bruegel the Elder - Children's Games, https://en.wikipedia.org/wiki/Children's_Games_%28Bruegel%29#/media/File:Pieter_Bruegel_the_Elder_-_Children's_Games_-_Google_Art_Project.jpg, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 66: *Wer plant, wer verwaltet?*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018), *STEP 2025. Fachkonzept Öffentlicher Raum* (56-57), Wien.

Abb. 67: *Verwaltungsorganigramm*, Diagramm: Eigene Aufnahme.

Abb. 69: *Bevölkerungszahl*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/vie-bez-pop-sex-stk-1869f#resources>, aufgerufen am: 07.05.2024.

Abb. 70: *Hitzetage/Kältetage*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Stadt Wien (2022), *Wien in Zahlen 2022* (7), Wien.

Abb. 71: *Dichtekarte*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020), *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/f04f8051-d82c-4cfd-b514-ea10b3f5e08f#additional-info>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024, Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 72: *Hitzekarte*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: ECOTEN (2019), *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024, Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 73: *Dichtevergleich europäischer Großstädte*, Diagramm: Eigene Darstellung.

Abb. 74: *Dichtevergleich Wiener Bezirke*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2022), *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien*, Wien.

Abb. 75: *Flächenverteilung*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2022), *Wien in Zahlen* (6), Wien; *Parks und Garten Jubiläum für Wiener Grünoasen*, in: <https://www.diepresse.com/5603974/parks-und-gaerten-jubilaeum-fuer-wiener-gruenoasen>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 76: *Straßenflächen*, Plandarstellung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 77: *Freiraumflächenverteilung*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2022), *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien* (43), Wien.

Abb. 78: *Autobesitz = Flächenbesitz?*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2022), *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien* (43), Wien; Stadt Wien (2022), *Wien in Zahlen 2022* (6,7), Wien.

Abb. 79: *Modalsplit Wien*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Wiener Linien (2023), *Wiener*innen umweltfreundlich unterwegs*, in: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/modal-split.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 80: *Motorisierungsgrad*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (01.04.2022), *Jahreskarten und PKW seit 2002*, in: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/f04f8051-d82c-4cfd-b514-ea10b3f5e08f#resources>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Wien Geschichte Wiki, *Automobil*, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Automobil>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Wien Geschichte Wiki, *Bevölkerung*, in: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Bevölkerung>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 81: *Modalsplit Wien*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: VCÖ, Statistik Austria (19.09.2022), *In 20 Wiener Bezirken ist Pkw-Motorisierungsgrad niedriger als im Jahr 2010*, in: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-20-wiener-bezirken-ist-pkw-motorisierungsgrad-niedriger-als-im-jahr-2010>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 82: *Parkschein 23 Std 12 min*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Vöckler, Kai (2021), *Mobilität sichtbar machen* (38), Offenbach a. Main: Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main.

Abb. 83: *Blickbeeinträchtigung*, Illustration: Eigene Darstellung.

Abb. 84: *U-Bahn äquivalent 900 Autos*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Wiener Linien (2018), *Zahlen Daten Fakten* (5), Wien; <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 85: *Straßenbahn äquivalent 182 Autos*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: https://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Wien#Hochflurwagen, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 86: *Bus äquivalent 139 Autos*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Wiener Linien (2016), *Wiener Linien erweitern Bus-Flotte*, in: <https://smartcity.wien.gv.at/wiener-linien-erweitern-bus-flotte/>; <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 87: *Jahreskarten/Einwohner*in*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Magistrat der Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (01.04.2022), *Jahreskarten und PKW seit 2002*, in: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/f04f8051-d82c-4cfd-b514-ea10b3f5e08f#resources>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 88: *Radabstellplätze*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Radabstellplätze in Wien*, in: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/714898/umfrage/radabstellplaetze-in-wien/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 89: *Tattoomotiv*, Skizze: Eigene Darstellung.

Abb. 90: *Nehmen Sie Platz!*, Collage: Eigene Darstellung basierend auf Google Earth 3D-Gebäude Daten.

Abb. 91: *Größenvergleich Stadtplätze - Nachbarschaftsplätze*, Collage: Eigene Darstellung basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 92: *Stadtplätzeverortung*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 93: *Ausgewählte Nachbarschaftsplätze*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 94: *St.-Elisabeth-Platz - Objektplatz*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 95: *Leon-Askin-Park - Platzhälften*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 96: *Albertplatz - Rechteckplatz*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 97: *Czerninplatz - Platzfolge*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 98: *St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 99: *Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 100: *Keplerplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 101: *Dingelstedtplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 102: *Ida-Bohatta-Park*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 103: *Elterleinplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 104: *Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 105: *Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung.

Abb. 106: *Bennoplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 107: *Cissy-Kraner Platz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 108: *Sobieskiplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 109: *Margarethenplatz*, Luftaufnahme, bearbeitet in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 110: *Analysemethode*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Albertplatz im frühen 19. Jahrhundert* (ÖNB), in: <https://www.wienschauen.at/asphaltparkplatz-albertplatz/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 111: *Rekontextualisierung*, Collage: Eigene Darstellung.

Abb. 112: *Vogelperspektive St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 07.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 113: *Dichtekarte Wieden +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020), *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 114: *Flächenverteilung Wieden*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Stadt Wien (2022), *Die Josefstadt in Zahlen 2022. 8. Bezirk* (7), Wien.

Abb. 115: *Dichte Wieden - Paris*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: Stadt Wien (2022), *Die Josefstadt in Zahlen 2022. 8. Bezirk* (6), Wien; <https://de.wikipedia.org/wiki/Paris>, zuletzt aufgerufen am 08.05.2024.

Abb. 116: *Hitzekarte Wieden +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: ECOTEN (2019), *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 117: *Infrastrukturanbindung Wieden +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 118: *Platztypen und ihre Nutzung - Wieden*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 119: *Orthofoto St.-Elisabeth-Platz*, Collage basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 120: *Entstehung St.-Elisabeth-Platz*, basierend auf: *Historische Stadtpläne* bearbeitet, in: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 121: *St.-Elisabeth-Kirche Schrägansicht*, in: 4., *St.-Elisabeth-Platz (vormals Karolinenplatz) - Elisabethkirche - Schrägansicht, Ansichtskarte*, in: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/426904-4-st-elisabeth-platz-vormals-karolinenplatz-elisabethkirche-schraegansicht-ansichtskarte/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 122: *St.-Elisabeth-Kirche Seitenansicht*, in: 4., *St.-Elisabeth-Platz (vormals Karolinenplatz) - Elisabethkirche - Seitenansicht, Ansichtskarte*, in: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/1015257-4-st-elisabeth-platz-vormals-karolinenplatz-elisabethkirche-seitenansicht-ansichtskarte/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 123a: *Argentinerstraße Nord*, Eigene Aufnahme.

Abb. 123b: *Argentinerstraße Süd*, Eigene Aufnahme.

Abb. 124: *Belvederegasse Nord-West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 124: *Belvederegasse Nord-West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 125: *St.-Elisabeth-Platz Süd-Ost*, Eigene Aufnahme.

Abb. 126: *St.-Elisabeth-Platz West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 127: *St.-Elisabeth-Platz Ost*, Eigene Aufnahme.

Abb. 128: *Lageplan St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 129: *Isometrie St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 130: *Schnitte St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung.

Abb. 131: *Flächenverteilung St.-Elisabeth-Platz*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 132: *Schwarzplan St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 133: *Grünflächen St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 134: *Erdgeschossnutzung St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 135: *Verkehrsflächenverteilung St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 136: *Platznutzung St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 137: *Nutzungsfrequenzen St.-Elisabeth-Platz*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 138: *Spielplatz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 139: *Interaktionsdiagramm Spielplatz*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 140: *Sitzmobiliar*, Eigene Aufnahme.

Abb. 141: *Interaktionsdiagramm Sitzmobiliar*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 142: *Bodenbelag*, Eigene Aufnahme.

Abb. 143: *Interaktionsdiagramm Bodenbelag*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 144: *Grätzelgarten*, Eigene Aufnahme.

Abb. 145: *Interaktionsdiagramm Grätzelgarten*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 146: *Schaukel*, Eigene Aufnahme.

Abb. 147: *Interaktionsdiagramm Schaukel*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 148: *Sitzgruppe*, Eigene Aufnahme.

Abb. 149: *Interaktionsdiagramm Sitzgruppe*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 150: *Tischtennisplatte*, Eigene Aufnahme.

Abb. 151: *Interaktionsdiagramm Tischtennisplatte*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 152: *Kiosk*, Eigene Aufnahme.

Abb. 153: *Interaktionsdiagramm Kiosk*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 154: *St.-Elisabeth-Kirche*, Eigene Aufnahme.

Abb. 155: *Interaktionsdiagramm St.-Elisabeth-Kirche*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 156: *Kirchentreppe*, Eigene Aufnahme.

Abb. 157: *Interaktionsdiagramm Kirchentreppe*, Isometrie, Eigene Darstellung.

Abb. 158: *Verkehrsführung Wieden Ist-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 159: *Verkehrsführung Wieden Soll-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 160: *Potenziale St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 161: *Leitbild St.-Elisabeth-Platz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 162: *Kirchenöffnung St.-Elisabeth-Platz I*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 163: *Kirchenöffnung St.-Elisabeth-Platz II*, Skizze, Eigene Darstellung.

Abb. 164: *Kirchenöffnung Lageplan*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 165: *Isometrie Lageplan*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 166: *Kirchenöffnung St.-Elisabeth-Platz III*, Collage, Eigene Darstellung.

Abb. 167: *Vogelperspektive Leon-Askin-Park*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 07.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 168: *Dichte Ottakring - Wien*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadt Wien (2022)*, *Ottakring in Zahlen 2022. 16. Bezirk (7)*, *Stadt Wien (2022)*, *Wien in Zahlen 2022 (5)*. Wien.

Abb. 169: *Dichtekarte Ottakring +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020)*, *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 170: *Flächenverteilung Ottakring*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Stadt Wien (2022)*, *Ottakring in Zahlen 2022. 16. Bezirk (7)*, Wien.

Abb. 171: *Hitzekarte Ottakring +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *ECOTEN (2019)*, *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 172: *Infrastrukturanbindung Ottakring +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 173: *Platztypen und ihre Nutzung - Ottakring*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 174: *Orthofoto Leon-Askin-Park*, Collage basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 175: *Entstehung Leon-Askin-Park*, basierend auf: *Historische Stadtpläne* bearbeitet, in: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 176: *Kanalisation Ottakringerbach*, in: Thomas Keplinger, *Ohne Parfum im Untergrund*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/entlang-der-dunklen-baeche-der-stadt/>, zuletzt aufgerufen am 08.05.2024.

Abb. 177: *Kaiser Franz I. beim Besuch der Kanalarbeiten am Wienfluß 1831*, in: <https://sammlung.wienmuseum.at/en/object/498817-kaiser-franz-i-beim-besuch-der-kanalarbeiten-am-wienfluss-1831/>, zuletzt aufgerufen am 08.05.2024.

Abb. 178: *Leon-Askin-Park West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 179: *Leon-Askin-Park Ost*, Eigene Aufnahme.

Abb. 180: *Grundsteingasse 64*, Eigene Aufnahme.

Abb. 181: *Lindauergasse/Leon-Askin-Park West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 182: *Ottakringerbach-Reminiszenz*, Eigene Aufnahme.

Abb. 183: *Gelände*, Eigene Aufnahme.

Abb. 184: *Lageplan Leon-Askin-Park*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 185: *Isometrie Leon-Askin-Park*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 186: *Schnitte Leon-Askin-Park*, Plandarstellung, Eigene Darstellung.

Abb. 187: *Flächenverteilung Leon-Askin-Park*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 188: *Schwarzplan Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 189: *Grünflächen Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 190: *Erdgeschossnutzung Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 191: *Verkehrsflächenverteilung Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 192: *Platznutzung Leon-Askin-Park*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 193: *Nutzungsfrequenzen Leon-Askin-Park*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 194: *Verkehrsführung Ottakring Ist-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 195: *Verkehrsführung Ottakring Soll-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 196: *Potenziale Leon-Askin-Park*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 197: *Leitbild Leon-Askin-Park*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 198: *Hochquellleitung Leon-Askin-Park I*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 199: *Hochquellleitung - Rudolf von Alt*, in: *Trinkwasser mit Wohlfühlruck. 150 Jahre Wiener Hochquellenleitung*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/150-jahre-wiener-hochquellenleitung>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 200: *Hochquellleitung Lageplan*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 201: *Hochquellleitung Bespielung*, Skizze: Eigene Darstellung.

Abb. 202: *Hochquellleitung Isometrie*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 203: *Hochquellleitung Leon-Askin-Park II*, Collage, Eigene Darstellung.

Abb. 204: *Vogelperspektive Albertplatz*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 07.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 205: *Dichte Josefstadt - Paris*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadt Wien (2022)*, *Die Josefstadt in Zahlen 2022*. 8. Bezirk (6), Wien; <https://de.wikipedia.org/wiki/Paris>, zuletzt aufgerufen am 08.05.2024.

Abb. 206: *Dichtekarte Josefstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020)*, *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 207: *Flächenverteilung Josefstadt*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Stadt Wien (2022)*, *Die Josefstadt in Zahlen 2022*. 8. Bezirk (6), Wien.

Abb. 208a: *Hitzekarte Josefstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *ECOTEN (2019)*, *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; Open-Street-Map, bearbeitet.
Abb. 208b: *Infrastrukturanbindung Josefstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 209: *Platztypen und ihre Nutzung - Josefstadt*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 210: *Orthofoto Albertplatz*, Collage basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 211: *Entstehung Albertplatz*, basierend auf: *Historische Stadtpläne* bearbeitet, in: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 212: *Isisbrunnen im Zentrum (1912 versetzt) in: Albertplatz im frühen 19. Jahrhundert (ÖNB)*, Ansichtskarte, <https://www.wienschaen.at/asphaltparkplatz-albertplatz/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 213: *Isisbrunnen im Zentrum (1912 versetzt) in: 8., Albertplatz - mit Schule - Blick in die Albertgasse*, Ansichtskarte, <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/117957-8-albertplatz-mit-schule-blick-in-die-albertgasse-ansichtskarte/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 214: *Rohrnetz und Versorgungsgebiete, 1876, Wien Museum*, in: *Trinkwasser mit Wohlfühlruck. 150 Jahre Wiener Hochquellenleitung*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/150-jahre-wiener-hochquellenleitung>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 215: *Albertplatz Nord*, Eigene Aufnahme.

Abb. 216: *Albertplatz Süd*, Eigene Aufnahme.

Abb. 217: *Albertplatz Sitzbereich Nord-West*, Eigene Aufnahme.

Abb. 218: *Albertplatz Gemeinschaftsgarten Süd-Ost*, Eigene Aufnahme.

Abb. 219: *Isisbrunnen Nord-Ost*, Eigene Aufnahme.

Abb. 220: *Versorgung - Entsorgung*, Eigene Aufnahme.

Abb. 221: *Lageplan Albertplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 222: *Isometrie Albertplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 223: *Schnitte Albertplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung.

Abb. 224: *Flächenverteilung Albertplatz*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 225: *Schwarzplan Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 226: *Grünflächen Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 227: *Erdgeschossnutzung Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 228: *Verkehrsflächenverteilung Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 229: *Platznutzung Albertplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: Open-Street-Map, bearbeitet.

Abb. 230: *Nutzungsfrequenzen Albertplatz*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 231: *Verkehrsführung Josefstadt Ist-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 232: *Verkehrsführung Josefstadt Soll-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 233: *Potenziale Albertplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 234: *Leitbild Albertplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: Geodaten, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 235: *Wasserbehälter Albertplatz I*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 236: *Reservoir am Rosenhügel - Rudolf von Alt*, in: *Trinkwasser mit Wohlfühlruck. 150 Jahre Wiener Hochquellenleitung*, in: <https://magazin.wienmuseum.at/150-jahre-wiener-hochquellenleitung>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 237: *Wasserbehälter Lageplan*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 238: *Wasserbehälter Isometrie*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 239: *Wasserbehälter Albertplatz II*, Collage, Eigene Darstellung.

Abb. 240: *Vogelperspektive Czerninplatz*, Plandarstellung/Collage: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadtplan 3D*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtplan3d/>, zuletzt aufgerufen am 07.05.2024; *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 241: *Dichte Leopoldstadt - Wien*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Stadt Wien (2022)*, *Leopoldstadt in Zahlen 2022. 2. Bezirk (6)*, *Stadt Wien (2022)*, *Wien in Zahlen 2022 (5)*. Wien.

Abb. 242: *Dichtekarte Leopoldstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *Magistrat der Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020)*, *Bevölkerung April 2020 Einwohnerdichte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/dichte-2020-gr.jpg>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 243: *Flächenverteilung Leopoldstadt*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Stadt Wien (2022)*, *Leopoldstadt in Zahlen 2022. 2. Bezirk (7)*, Wien.

Abb. 244: *Hitzekarte Leopoldstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgenden Abbildungen: *ECOTEN (2019)*, *Wiener Hitzekarte*, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024; *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 245: *Infrastrukturanbindung Leopoldstadt +*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 246: *Platztypen und ihre Nutzung - Leopoldstadt*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 247: *Orthofoto Czerninplatz*, Collage basierend auf: *Luftaufnahmen*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 248: *Entstehung Czerninplatz*, basierend auf: *Historische Stadtpläne* bearbeitet, in: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 249: *1773 Czernin'sche Gartenanlage*, basierend auf: *Historische Stadtpläne* bearbeitet, in: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 250: *Anschlussstelle Praterstraße*, Eigene Aufnahme.

Abb. 251: *Bereich 1*, Eigene Aufnahme.

Abb. 252: *Sicht in die Czerningasse*, Eigene Aufnahme.

Abb. 253: *Sicht auf den Czerninplatz (Bereich 2)*, Eigene Aufnahme.

Abb. 254: *Schulvorplatz (Bereich 3)*, Eigene Aufnahme.

Abb. 255: *Beetsituation*, Eigene Aufnahme.

Abb. 256: *Czerninplatz vom Donaukanal*, Eigene Aufnahme.

Abb. 257: *Fruchtgasse in Richtung Donaukanal (Bereich 4)*, Eigene Aufnahme.

Abb. 258: *Lageplan Czerninplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 259: *Isometrie Czerninplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 260: *Schnitte Czerninplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung.

Abb. 261: *Flächenverteilung Czerninplatz*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 262: *Schwarzplan Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 263: *Grünflächen Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 264: *Erdgeschossnutzung Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 265: *Verkehrsflächenverteilung Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 266a: *Platznutzung Czerninplatz*, Plandarstellung: Eigene Darstellung basierend auf folgender Abbildung: *Open-Street-Map*, bearbeitet.

Abb. 266b: *Nutzungsfrequenzen Czerninplatz*, Diagramm: Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 267: *Verkehrsführung Leopoldstadt Ist-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 268: *Verkehrsführung Leopoldstadt Soll-Zustand*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 269: *Potenziale Czerninplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 270: *Leitbild Czerninplatz*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 271: *Gartenanlage Czerninplatz I*, Diagramm, Eigene Darstellung.

Abb. 272: *Gartenschloss Althan-Czernin*, in: https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Palais_Czernin-Althan_1720.JPG, zuletzt aufgerufen am 04.05.2024.

Abb. 273: *Gartenanlage Lageplan*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 274: *Gartenanlage Isometrie*, Plandarstellung, Eigene Darstellung basierend auf: *Geodaten*, in: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviwer/public/>, zuletzt aufgerufen am 06.05.2024.

Abb. 275: *Gartenanlage Czerninplatz II*, Collage, Eigene Darstellung.

Abb. 276: *Objektkatalog*, Plandarstellung, Eigene Darstellung.

Abb. 277: *Tattoomotiv*, Skizze: Eigene Darstellung.

DANKE

ENDE

Danke Mama und Papa für Geduld und Unterstützung, Danke Heidi für Betreuung und Ideenfindung, Danke Evi für Betreuung und Starthilfe, Danke Mark für Gedanken und Ansporn, Danke Valli für den St.-Elisabeth-Platz, Danke Leo für Gespräche über Autos, Danke Thomas für ständiges Nachfragen „wie lange noch“, Danke Stella für letzte Ausfahrt Grafikcheck, Danke Denise für Inhalte abklopfen und auseinandernehmen, Danke Fumi für 100 Yen Suntory, Danke Jenny für Eiernockerl und Wien Museum Besuche und Danke an alle anderen für Ausgleich, Ablenkung und dass es euch gibt.

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.

ANDERE

BRÄUCHEN

IHREN

PLATZ

VIELLEICHT

NOTWENDIGER

