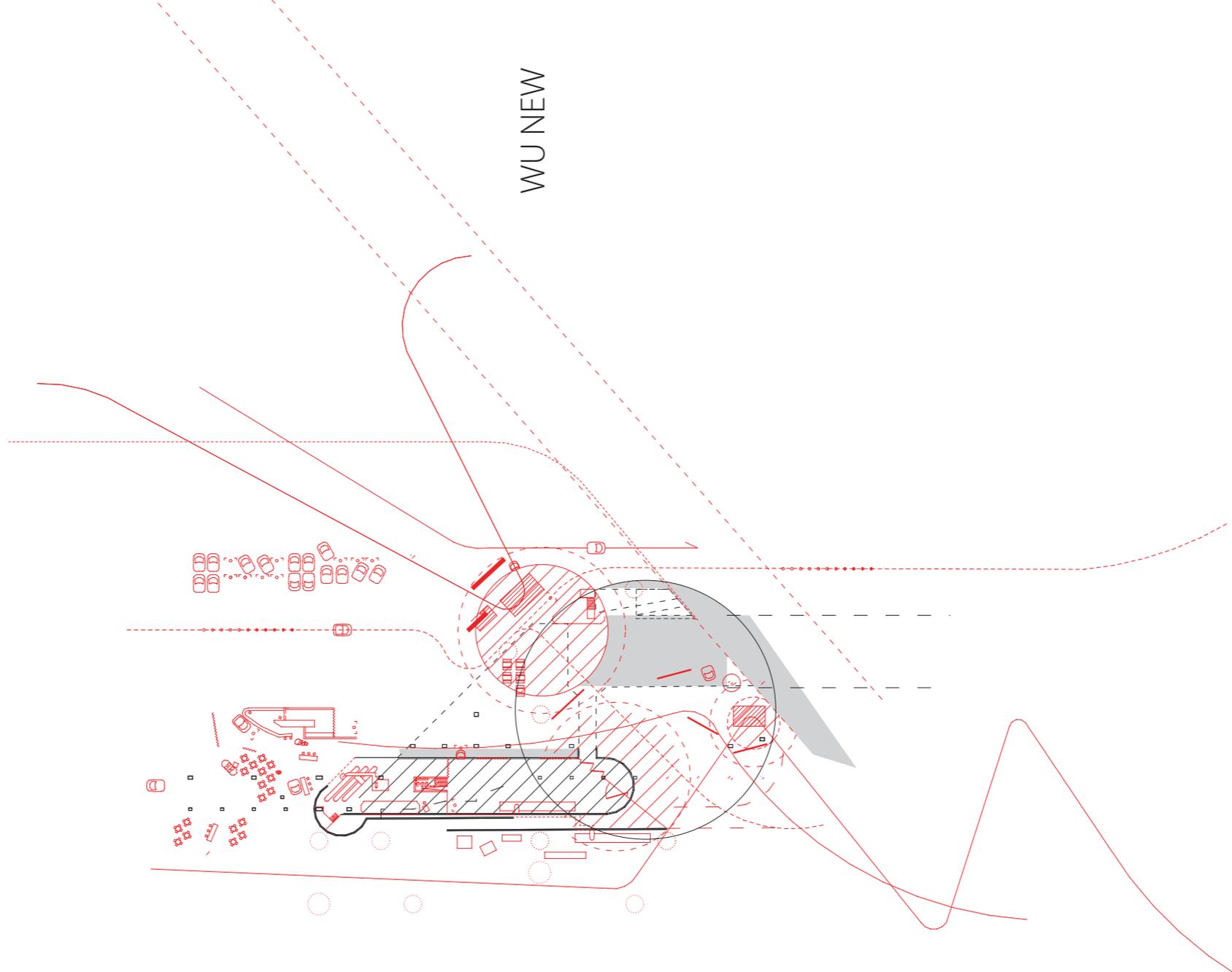


WU NEW



Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/  
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-  
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or  
master thesis is available at the main library of the  
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

## DIPLOMARBEIT

WU New - oder das Ende von "Concrete Island"

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

**Univ.Ass. Dipl.-Ing. Dr.techn. Wolfgang Kölbl**

e 253\_1

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

Kathrin M. Schelling  
e0425933

Wien, am

eigenhändige Unterschrift

# Abstract

Thematisch konzentriert sich der Entwurf auf den Bereich der Sockelzone der ehemaligen Wirtschaftsuniversität Wien.

Zusätzlich zur bestehenden Öffentlichen Verkehrs Erschließung (ÖV: UBahn Spittelau, Franz-Josefs-Bahnhof und Straßenbahn) gesellt sich eine Umstiegsstelle für individuellen Stadtverkehr (leichtere, kleinere, teilweise motorisierte Fahrzeuge, *ein Beispiel* hierfür wären Google Cars - vielleicht auch gleichzeitig *das Extrembeispiel*). Da die von der Stadt Wien vorgeschlagenen Nutzflächen im Bestand genug Platz für Ideen dieser Art lassen und Gelände wie auch Umgebung Zugang vertragen können, ein - wie ich finde zulässiges - spekulatives Szenario.

Die reale Entwicklung und Umsetzung solcher Verkehrskonzepte bleibt primär eine Frage der technischen Machbarkeit, für einige Entwurfsdetails beinhaltet das ein gewisses Fehlerpotential, aber nicht für das Thema selbst. Die Verkehrslage in Städten und die wachsenden Anforderungen an die Logistik (aus dieser ist die technische Unterstützung bereits jetzt schon nicht mehr wegzudenken) sprechen für Veränderung und Umdenken, vernünftigerweise je schneller, desto besser.

'Sanftere' Technik ermöglicht es, der derzeitigen unterirdischen Parkgarage, das 'Garage' wegzustreichen, die Zone öffentlich leichter zugänglich zu machen und den Verkehr der Umgebung in das Gebäudeinnere zu verlegen (für die Straßenbahn hat die Stadt Wien bereits ein solches Konzept angedacht). Die bereits schwach frequentierten Umgebungsstraßen würden damit Bewegungszonen.

Der konkrete Plan umfasst ein recht großes unterirdisches Gewusel verschiedener Abläufe und Aktivitäten, die nach Luft und Licht schnappen - der WU Komplex selber schrumpft an den Ecken, an denen es das geforderte Programm es zulässt und erhält eine neue Zugänglichkeit, eine neue Verteiler-Ebene und entlang der Neuerschließung eine neue Form. Für die neuen Nutzer verfügt das Erdgeschoß (derzeit ÖBB Untergeschoß) über alles, was auf dem Weg in die Stadt noch benötigt wird und erledigt werden kann. Die Autos haben bei der Durchquerung des Gebietes die Möglichkeit sich aufzuladen, die Menschen können Einkauf, Ausleihe etc. erledigen.

**GROSSES GELÄNDE. GROSSE WÜNSCHE. WETTBEWERB WURDE BEREITS GEHALTEN, DIE VERSPRECHEN NICHT GANZ. DAS PROJEKT NIMMT DEN PROZESS NOCH EINMAL AUF UND BESPIELT DIE SOCKELZONE DES AREALS NEU, UM DEN VORANGEGANGENEN PROJEKTEN EINE NEUE BASIS ZU GEBEN. KONKRET BEFÜLLT DAS SZENARIO DAS EHEM. ÖBB GELÄNDE MIT EINER UMSTIEGS-STELLE FÜR INDIVIDUELLEN STADTVERKEHR (LEICHTERE, KLEINERE, TLW. MOTORISIERTE FAHRZEUGE). DAS DARAN GEBUNDENE PROGRAMM ERMÖGLICHT ES DEN ZUKÜNFTIGEN NUTZERN ERLEDIGUNGEN AUF DEM WEG ZU TÄTIGEN, IST ABER GLEICHZEITIG UND GLEICHERMAßEN FÜR DIE UMGEBUNG UND FÜR FUßGÄNGER UND RADFAHRER NUTZBAR. DIE PLANUNG IST EINE KOORDINATION VERSCHIEDENER ABLÄUFE, DIE NACH LUFT UND LICHT SCHNAPPEN - DER WU KOMPLEX DARÜBER SELBER SCHRUMPFT, AN DEN ECKEN, AN DENEN DAS GEFORDERTE PROGRAMM ES ZULÄSST, ERHÄLT EINE DADURCH NEUE ZUGÄNGLICHKEIT, EINE NEUE VERTEILER-EBENE, ENTLANG DIESER EINE NEUE FORM, MÖGLICHKEITEN FÜR BELICHTUNG UND BEGRÜNUNG. DIE NEUE ART DES VERKEHRS SCHAFFT EINE NEUE ART DER ÖFFENTLICHEN ZUGÄNGLICHKEIT, DIE TECHNIK IST HIERBEI NICHT NUR GEBÄUDETEIL, SONDERN ATTRAKTOR UND NUTZER.**

Die einzelnen Punkte sind 'kreisverkehrartig' angelegt, orientieren sich an der Wendigkeit der Gefährte und sind damit kein rein formales Konzept. Die Obergeschoßzone ist von Spittelau (neu) ebenerdig zugänglich, wird einmalig von einer neuen Erschließungsachse gekreuzt, die das Gelände und die Gegend Augasse Richtung Kanal verbindet - gleichzeitig für mehr Belichtung sorgt und die angrenzenden Gebäudeteile neu erschliesst.

Mein Interesse gilt der Integrierbarkeit der zuvor genannten, vielleicht etwas Science Fiction anmutenden, Technologien, in diesem Fall betreffen sie die Mobilität und ihre Integrierbarkeit in den menschlichen Alltag und in die gewohnte städtebauliche Umgebung, nicht ganz ohne die Behauptung, dass diese längst

Verwendung finden, aber größtenteils 'unsichtbar' sind. Hier werden sie wichtiger Bestandteil des Projekt-szenarios.

Die WU - ein gutes Setting - die Gestaltung der Hörsäle zur Zeit ihrer Eröffnung (wenn auch schnell überbesetzt) waren damals durch und durch - zukunftsorientiert, im Design wie in der Ausstattung. Frischluft und Licht waren etwas, das nicht draussen, sondern im Gebäude und dank dem Gebäude vorhanden war, mit allen Schwierigkeiten die dieses Konzept in der späteren Nutzung mit sich brachte. Hier ist ein (Um-) Planen mit Blick auf die Nutzer und zukünftige Entwicklungen gefragt.

Die Technik ist hierbei nicht nur Gebäudeteil sondern

Attraktor und Akteur, die Geländeumgestaltung eine für technische und biologische Nutzer.

# Abstract

The former grounds of the Vienna University of Economics (WU), more specifically their base, is the focus point of the thesis. The adaptation consists of a supplementary transport system added to the existing public services - talking of a not so short-ranged metro station, two of them actually, a streetcar, and a regional train station. The lack of full connection to the City services and the disconnectedness, by its own architecture, to the surrounding city area make changes inevitable.

Hence, as existing services do not reach out, the project does. Integrating new City – compatible vehicles ( lightweight, small, partly motorised ) to the building base creates a new access area, exposing the new technologies as well as the building base itself to a broader public. ...

The already existing structure and the floor space by the City of Vienna gross area plan applied to it leaves enough space for ideas like that. Moreover, area and surrounding can make use of an additional fluctuation. Considering the new setup - talking of vehicles like google cars as a risky enterprise in terms of technological-feasibility, but not in terms of future needs - I propose to see the project as an acceptable speculative scenario - including a certain potential for errors, in terms of technical detailing, without, by that, questioning the concept as a whole.

Innecity transportation situations and growing demands of the logistic infrastructure (already unthinkable to work like they do without the broad use of technical support) are pushing arguments to go for change, reasonably, the quicker the better.

A 'soft' version of motorised mobility proposes a 'Park – ~~Garage~~' for the current underground parking lot. Absorbing and integrating transportation movements as well as public uses and users means the building 'consumes' parts of the surrounding transport, thus affects the surrounding streets, leaving more space to pedestrian and bike usage.

The concrete plan for the new building base: a seemingly chaotic assembly of attractors that guide users (of technical and biological nature) through the area. It is orchestrating different processes that are gasping for air and light. Where the

program permits, the building complex shrinks, opening up to the new access zone, developing new entry areas and possibilities to get light and green integrated into the building base, and further, it also links the residential area of the Augasse to the Danube Channel (recreational area).

The former loading bay becomes a distribution and service/supply area for everybody. The different programs are organised as roundabouts, with opting-out slip-ways pointing different directions. Impatiently taken, the first option leads to an immediate exit of the building, whereas taking different chances make way into it. Similar to a pin-ball machine the building proposes criss-crossed ways to irregular users to get around by chance.

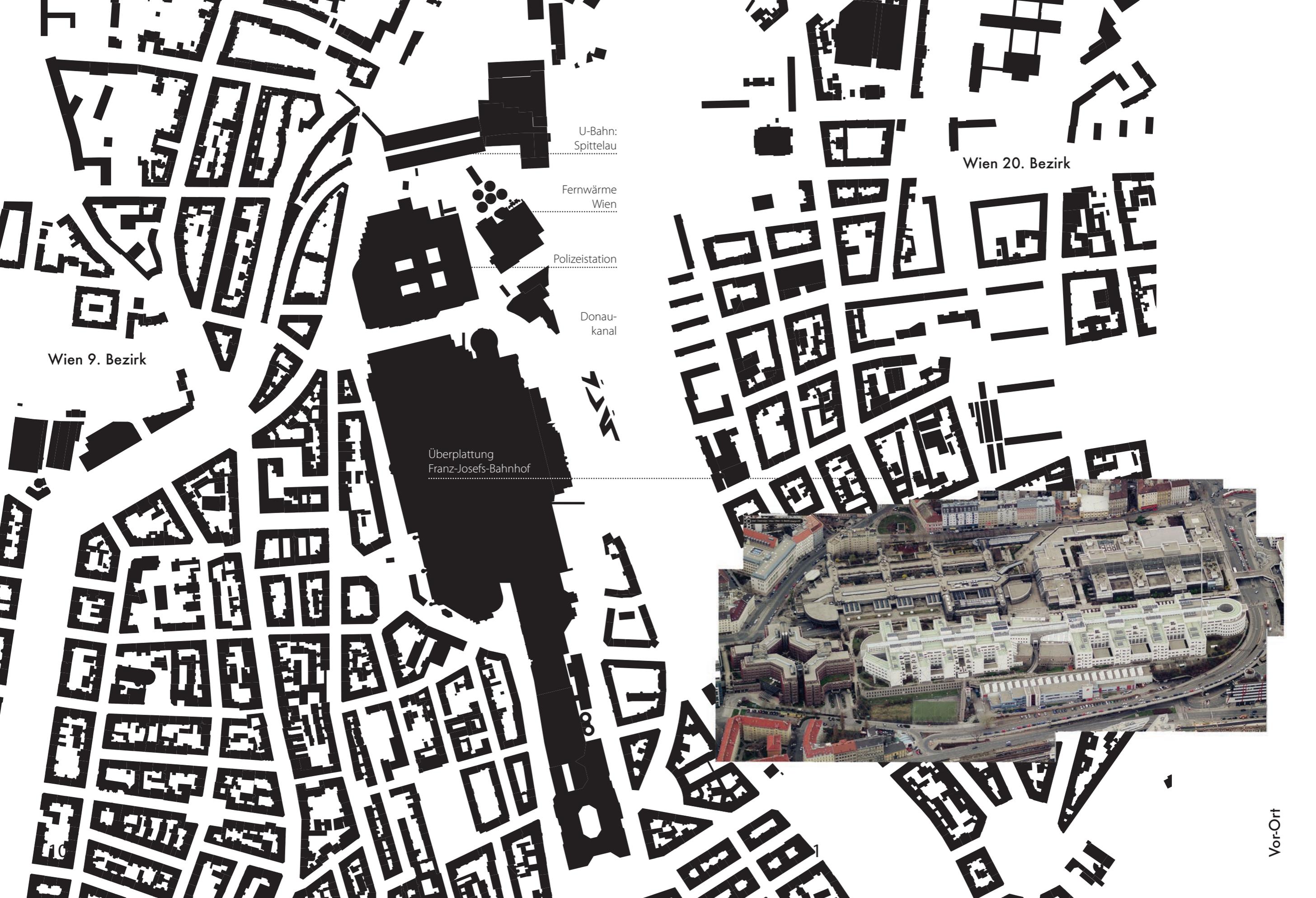
One more focus point lies in the integration of new technologies in everyday life. A scenario like this proposes an update to the existing structure as well as the design process.

## **BIG AREA. BIG HOPES.**

**COMPETITION DONE, PROCESS ON HOLD. THE PROJECT RESUMES THE PROCESS, LAYING OUT A NEW BASE COURSE TO CONTINUE THE DISCUSSION. PLACING AN ENTRY POINT FOR NEW CITY-COMPATIBLE VEHICLES (LIGHTWEIGHT, SMALL, MOTORISED) TO THE BUILDING BASE CREATES A NEW ACCESS AREA, EXPOSING THE NEW TECHNOLOGIES AS WELL AS THE BUILDING BASE TO A BROADER PUBLIC. THE PLAN IS ORCHESTRATING DIFFERENT PROCESSES AND THE PROGRAM ADDS ALL KINDS OF SERVICES THAT ARE USEFUL AND CAN GET DONE BYPASSING. WHERE THE PROGRAM PERMITS THE BUILDING COMPLEX SHRINKS, WHILE OPENING UP TO THE NEW ACCESS ZONE AND DEVELOPING NEW ENTRY AREAS AND POSSIBILITIES TO GET LIGHT AND GREEN INTEGRATED INTO THE BUILDING BASE. IT ALSO LINKS THE AREA TO THE DANUBE CHANNEL (RECREATIONAL AREA). THIS MIXED ZONE IS OPEN TO THE PUBLIC, ITS TECHNOLOGY IS NOT A PART OF THE BUILDING BUT ATTRACTOR AND USER.**

# Content

- 42 Bestand I.  
(Vor - Ort)
- 56 Bestand II.  
Projekte, Pläne - GFZ Träume (oder: große Nüchternheit)
- 58 Big, BIG, Modern!
- 64 Back from the Future (reloaded)
- 68 ~~Architektur~~ - Szenario Management
  
- 74 Sockelzone
- 76 Park - ~~Garage~~  
Umstiegsstelle: All-in, Drive-in  
Flipper-Prinzip
- 78 Consume!  
- WU schluckt Auto
- 80 Cut + Spill  
- Streuung, random?
- 86 Mehr!  
Zugang + Erlebbarkeit
- 88 Trafo Typo



Wien 9. Bezirk

Wien 20. Bezirk

U-Bahn:  
Spittelau

Fernwärme  
Wien

Polizeistation

Donau-  
kanal

Überplattung  
Franz-Josefs-Bahnhof



GEWANDHAUS  
ORCHESTER  
LEIPZIG  
CHAILLY  
Clémentine Bachhoff

SPRACHEN  
MUSTERSTELLE

Einmündige



(Foto li) Ausgang Augasse  
Geländekante  
Der Grundriß des Areals verspricht gut erschlossene Plateaus, zur Stadt hin jedoch bricht das Gelände harsch ab.  
Die vielen vereinzelt Erschließungsmöglichkeiten sind unübersichtlich und aufwendig in der Instandhaltung.

(Foto re) Zugang Augasse  
Zugang  
Abgrenzender Grünstreifen, lange Rampen, Belichtungsschlitze der Tiefgarage, um nur einige der Abtrennungsfaktoren aufzuzählen.

(Foto Folgeseite)  
Untergrund  
Das Park- und Versorgungsgeschoß unter dem Erschließungsplateau ist ebenerdig von Seiten Spittelau (U-Bahn) begehbar, derzeit allerdings eher ein Verirr-Faktor, als von Nutzen.

## VorOrt

Die derzeitige Situation: großflächiger Leerstand. Ein denkbarer Ablauf, zumindest für Teilbereiche des Geländes:  
Auflassen der Gleisbereiche - Investorengewinnung - Verkauf - Abriss - Neubau, in der Variation: Auflassen eines Teilbereiches der Gleisflächen, Investorengewinnung, Verkauf und Um- und Neubau.

Das Projektgelände ist kein Einzelfall: innerstädtische ehemalige Bahnhofsareale und ihre Transformationsprozesse ähneln sich. Vergleichbar sind auch die jeweiligen Projektziele: maximale Platzausnutzung und maximaler Profit - oder flotter mit dem Worten eines Research Teams der ETH Zürich ausgedrückt: 'groß, kompakt und profitabel' Überbegriff kurz und knapp: *Klumpen*<sup>1</sup>. Soweit die Recherche, soweit 2015. Potential für Ähnliches besitzen die Althangründe (Areal der ehem. Wirtschaftsuniversität) und das bereits in gebauter Version.

Städtebaulich stellt das Gebiet eher eine maximale Verklumpung als ein Einzelstück dar. Ein städtebaulicher Pfropfen, der sich von Spittelau bis Franz-Josefs-Bahnhof erstreckt: maximale Ausnutzung, maximale Dichte - unter der Platte verschwinden Bahnhof (inkl. Ranchier-Verlade- und Wartungsgleisen) und darüber gelegene Parkgarage, sowie Archiv- und Klimaräumlichkeiten.

Dafür bedurfte es einer gleich doppelt aufwendigen Konstruktion: juristischer wie baulicher Art.  
Der Bau: Umfasst eine Brückenkonstruktionen - ein eineinhalb Meter hoher Trägerrost mit dazu passendem Stützenwald - darüber eine weitere Platte, ebenfalls auf einem Trägerrost, darauf die Universitätsgebäude der Univ. Wien und der ehemaligen WU (Wirtschaftsuniversität).



<sup>1</sup> *Klumpen*, Auseinandersetzung mit einem Gebäudetyp, Lisa Euler und Tanja Reimer, 2014, gta Verlag, ETH Zürich, ISBN 978 - 3 - 85676 - 339 - 8



Anfang



MÜLLRAUM



(Foto li) Ausgang Augasse  
 Untersicht  
 der Zugangsrampe : mit Begrünungsversuchen  
 Geländesprung, Rampe, Abzäunung

(Foto re) Zugang Augasse  
 Zugang  
 und Blick auf den Hauptzugang der ehem.  
 Wirtschaftsuniversität

(Foto Folgeseite)  
 Untergrund  
 Orientierungssystem

Juristisch wird die aufgesetzte Bildungsebene als Superädifikat behandelt, liegt (größtenteils) in der Hand der Bundesimmobiliengesellschaft (BIG), während Grundstück inklusive Gleisanlage und Bahnhof der ÖBB zugehörig sind.

Auch Letzteres ist ein Behelf zur Maximierung der Baulandausnutzung, juristischer Art, ähnlich der Regelungen des Baurechts auf eine bestimmte Zeit.

Der 'Deckel' der Platte, ist eine optimale 'zweite Stadtebene' - unten Verkehr - oben leicht abgehobenes Bildungswesen.

So einfach - so schwierig:  
 Die Erschließung auf der Platte ist derzeit ein Drama auf verschiedenen Ebenen, Verbindungs - Zwischen - Räumen und verschlossenen Gebäudeteilen. Sie nutzt die Restflächen zwischen den Gebäuden geschickt, jedoch bleiben bei derzeitiger Besucherfrequenz die Inneren Höfe leer, die Ecken und Winkel sowieso.





←

KASSA →

EINBAHN →

HIER GILT  
DIE  
STVO





Das Gelände und die Frage der Zugänglichkeit:

Die Bilder zeigen die Abbruchkante des Geländes hin zur Stadt, mit den verschiedenen Erschließungen und das Unterweltartige Innere der Platte.



Zugang Augasse  
Hauptzugang  
und Blick auf den Universitätssteingang und  
Schwenk auf die Augasse, Einblick Untergrund -  
Verladebahnhof, darüber Parkgarage, Mensa und  
Begrünung des Plateaus

## Timeline

**1663** Erbauung des Palais Althan. Architekt: J.B. Fischer von Erlach  
Das Palais wurde selten genutzt, aufgrund seiner Lage im Donau - Schwemmgelände.

Hier findet sich ein Abriss zur Entwicklung des Areal, und seiner innerstädtischen Lage. Als Bahnhofsareal ist die Gebietsentwicklung nicht nur von lokalen Interessen geprägt. In der linken Spalte finden sich daher die

**DAS ALTHANGELÄNDE, EIN VOR-ORT WIRD STADTENTWICKLUNGEN**  
**DIE LINKE SPALTE GIBT EINEN HISTORISCHEN ABRISS DER TRANSFORMATIONSPROZESSE UND EINEN ÜBERBLICK DER ENTWICKLUNG DES BAHNHOFGEBIETS DER FRANZ - JOSEFS BAHN. DAZWISCHEN FINDEN SICH DATEN UND FAKTEN ZUR ARCHITEKTUR UND DER GEBÄUDEENTWICKLUNGEN.**

**1713** Verkauf des Palais an die Stadt Wien.

**1754** Verkauf des Palais an J.G Schuller. Dieser richtet auf dem Gelände eine Kottonfabrik (Baumwollverarbeitung) ein.

**1777** J. B. Poulon (Sohn Schullers aus erster Ehe) übernimmt das Gelände und modernisiert.

vor Ort, in der rechten die der unterschiedlichen Verkehrsentwicklungen Wiens, dazwischen mischen sich Fakten zu den technischen Entwicklungen, die den städtischen Veränderungen vorausgehen.



**1711** Erste Dampfmaschine.  
Erfinder: T. Newcomen

VOM "VORSTADT - PIONIER" ZUM "URBANEN PLATZHALTER" - EIN KURZER ABRISS DER WIENER BAHNHOFSGESCHICHTE. IM DETAIL BESCHRÄNKT AUF WIEN, IN DEN ALLG. ABLÄUFEN EIN KLASSISCHES SCHEMA IN GROSSSTÄDTEN. STADTERWEITERUNG UND ÜBERREGIONALE VERBINDUNGEN STELLEN STÄNDIG NEUE ANFORDERUNGEN AN STÄDTISCHE INFRASTRUKTUR. DIE ARCHITEKTUR BLEIBT STEHEN - DIE DAUERTHEMATIK: VERDRÄNGUNG UND NACHVERDICHTUNG.

STRATEGISCH IN VORORTEN PLATZIERTE BAHNHÖFE WERDEN VOM WACHSTUM DER STADT SUKZESSIVE EINGEHOLT, DIE VERKEHRSACHSEN VERSCHIEBEN SICH - ENTWEDER AUF ANDERE BAHNHÖFE ODER AUF NEUE VOR-ORTE, HINTERLASSEN BRACHEN UND LEERSTÄNDE UND GLEICHZEITIG NEUES INNERSTÄDTISCHES POTENZIAL.

**1794**  
Erste Dampflokomotive auf Schienen.  
Erbauer J. Fitch

**1803**  
Erster Dampfwagen für den Straßengebrauch.  
Erbauer: R. Trevithick.

**1825**  
Erste "Railway" von Stockton nach Darlington

**1836**  
Erster Schlafwagen in den USA.

**1803** Fertigstellung Wiener Neustädter Kanal plus Fracht - Hafenanlage (heute: Wien Mitte).

**1829**  
F.X. Riepl präsentiert in Wien Pläne einer Eisenbahnstrecke: von der russischen Grenze, über Wien, bis nach Triest.

**1832**  
Pferdebahnstrecke von Wien nach Budweis nimmt Betrieb auf.

**1837** Erste Dampfzugfahrten von Floridsdorf nach Wagram.

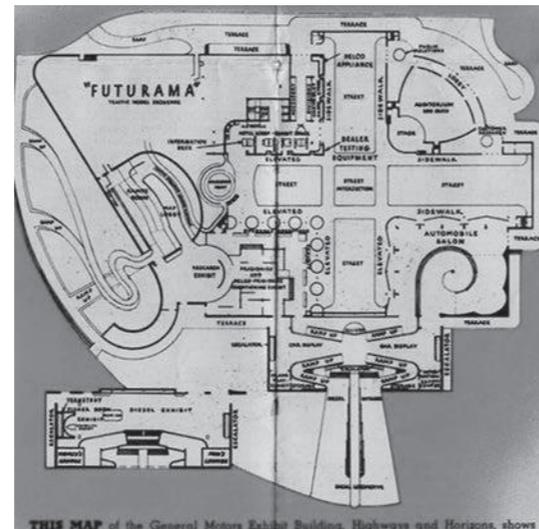
**1838** Floridsdorf - Wagram wird erste öffentliche Österreichische Dampfeisenbahn-Strecke.

**1839** Nordbahnhof Eröffnung, Ausgangspunkt der Kaiser - Ferdinand - Nordbahn und größter k.k. Bahnhof der Monarchie. Finanzier: Salomon Rothschild, Konstrukteure: Riepl und Negrelli

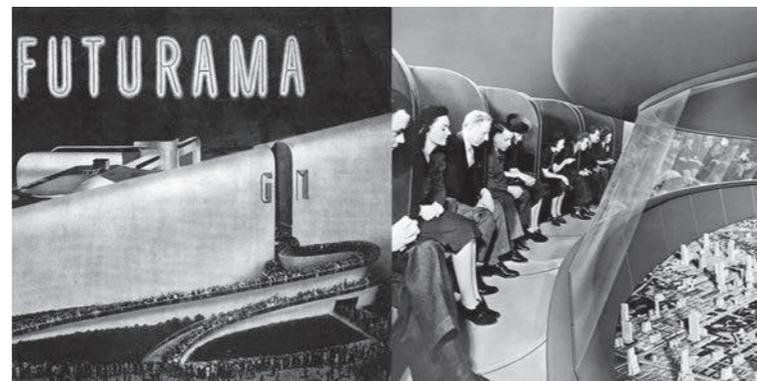
**1839** Linie Wien - Brünn wird eröffnet.

TECHNISCHE NEUERUNGEN ALS TREIBENDE KRÄFTE: VORORT BETRIFFT DAS DIE BEWOHNBARKEIT DES ALTHANGELÄNDES (BERUHIGTES SCHWEMMGEBIET) WIE AUCH DIE ENTWICKLUNG DES INFRASTRUKTURKNOTENPUNKTS FRANZ - JOSEFS - BAHNHOF, DESSEN GROSSFLÄCHIGE AUSBREITUNG DAS GEBIET PRÄGT. TECHNISCHE NEUERUNGEN BEEINFLUSSEN DAS STADTBILD, IHRE OFTMALS SCHNELLEN ENTWICKLUNGEN FÜHREN ZU SCHNELLEN VERÄNDERUNGEN. SIE ERMÖGLICHEN EINERSEITS EIN DICHTES STÄDTISCHES BEIEINANDER, GLEICHZEITIG NUTZEN SIE DIE STADT ALS LABOR FÜR IHRE STÄNDIG WECHSELNDEN ANFORDERUNGEN. DIE "TIMELINE" GIBT MITTIG EINEN ÜBERBLICK ÜBER EINIGE DIESER FAKTOREN.

1850 Eingemeindung des Bezirks Althan.



tmin 001



tmin 002

1879 wird das Palais Althan abgerissen um dem Franz-Josefs- Bahnhof Platz zu machen.

1918\* Karl Schwanzer <sup>1</sup>

1930\* Kurt Hlawenica <sup>1</sup>

1937 - 1940 K. Schwanzer: Architektur Studium an der Technischen Universität Wien. <sup>1</sup>

1847  
Siemens Wien baut erste elektromagnetische Zugvormeldungen.

1860  
Erste Toiletten in öffentlichen Zügen - vorerst im Gepäckwagen.

1863  
Erster Speisewagen in den USA.

1879  
Zugsunglück in Schottland: Ein Brückeneinsturz fordert 78 Tote.

1890  
Die erste U-Bahn in London nimmt den Betrieb auf.

1939 Weltausstellung:  
General Motors Futurama: Frischluft, grüne Parkflächen und selbstfahrende Autos (WIRED)

1841 Eröffnung: Bahnhof Wien Meidling (mit Kapelle).

1841 Eröffnung Gloggnitzer Bahnhof (Erster Südbahnhof).

1845 Eröffnung Raaber Bahnhof (Ausgangspunkt der Ostbahn) ...gemeinsame Depots und Remisen.

1848 Erste Deutschland - Österreich Verbindung.

1848 Wiener Neustädter Kanal wird zugeschüttet, das neue Bahnhof Hauptzollamt gebaut.

1854 Semmeringbahn wird eröffnet.

1858 Westbahnhof Eröffnung, Kopfbahnhof der "k.k. Kaiserin Elisabeth - Bahn" (nach Linz).

1865 Fertigstellung Neubau Nordbahnhof, nach Plänen von Theodor Hoffmann.

1867 Teile der Hafenanlage (Wien Mitte) werden dem Wiener Eislaufverein übergeben. Der Eislaufplatz musste jedoch bald Bahnhof und neuer Hauptzollanlage weichen.

1870 Streckenaufnahme Wien - Eckenburg. Ausgangspunkt ist der provisorische Franz-Josefs- Bahnhof.

1872 Eröffnung Franz-Josefs-Bahnhof. Architekten: Ullmann und Barvitijs

1873 Baustellenchaos statt Fertigstellung auf dem inzwischen als Ostbahnhof betitelten Südbahnhof, trotz Weltausstellung.

1923 Unternehmen ÖBB entsteht (ab 2004 ÖBB Holding, Aktiengesellschaft).

1948 K. Schwanzer: Architektenbefugnis und Gründung des eigenen Architekturbüros.<sup>2</sup>

1948 K. Schwanzer Neugestaltung Stephansplatz, Wien. 1<sup>2</sup>

XX - 1958 K. Hlaweniczka : Studium und Doktorat an der Technischen Universität Wien.<sup>2</sup>

1958 K. Schwanzer: Österreichischer Pavillon, Weltausstellung, Brüssel<sup>2</sup>

1959 - 1975 Ordentlicher Professor für Gebäudelehre I und Entwerfen II an der Technischen Universität Wien.<sup>2</sup>

1967 K. Schwanzer: Atmospherium - Deutscher Pavillon für die Weltausstellung, Osaka, WBW (Anerkennung)<sup>2</sup>

1973: K. Schwanzer: Fertigstellung BMW Museum, München, AM Olympiapark 2, D<sup>2</sup>

1970 - 1982 wurden mehr als 7,3 Mrd. Schilling für den Ausbau des Bildungssystems aufgewendet, danach waren weitere 4,8 Mrd. vorgesehen. 1985 verdoppelte sich bereits die Quadratmeteranzahl in universitärer Nutzung, nach 1986 standen 900.000qm zur Verfügung.<sup>1</sup>

1973: Überbauungsrecht der Franz-Josefs Bahn wird erteilt.<sup>1</sup>

1974 Planungsbeginn: UZA 1 , Zoologisches und Biologisches Institut der Universität Wien.



alth 003



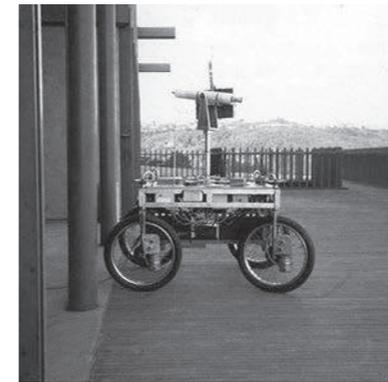
tmin 003

1953  
"Driving the Dream" GM beginnt Selbstfahr-Test Reihen - allerdings nur im Labor. (WIRED)



alth 004

1965  
96.000 Fahrzeuge in Österreich (WKO)



tmin 004

1960  
Erste Brennstoffzelle auf Apollo Mondflug (WIRED)

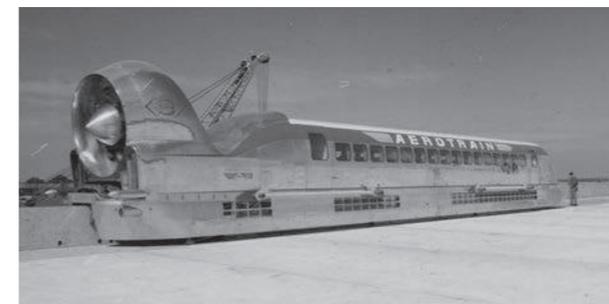
1960-70er  
"D.t.D." - Fortsetzung:  
Erster Roboter zur autonomen Steuerung des Mond Rovers wird entwickelt. (WIRED)

1970  
Benzinpreis 0,247 Euro/Liter (WKO)



alth 005

1975



tmin 005

1945 Nordbahnhof erlitt starke Kriegsschäden, danach wird er im Betrieb reduziert, ein Frachtbahnhof.

1945 Brand des Franz - Josefs - Bahnhofs.

1948 Franz - Josefs - Bahnhof erhält eine neue Fassade - übersteht als einziges Bahnhofsgelände Wiens den Zweiten Weltkrieg ohne Schäden.

1956 Südbahnhof wird nach dem Wiederaufbau neu eröffnet, aus dem Doppel - Kopfbahnhof wird ein Bahnhof.

1959 Praterstern löst den ehem. Nordbahnhof ab, er ist ab jetzt Nahverkehrsknoten (damals Strassenbahn und Schnellbahn, Bahn, S-Bahn und U-Bahn mit einer tägl. Passagier Frequenz von bis zu 110.000 Peronen).

1951 Eröffnung: Westbahnhof neue Bahnhofshalle (2010 renoviert). Architekt: Hartinger

1962 Bahnhof Landstrasse wird Schnellbahnbahnhof und erhält seinen Namen.

1974 Franz - Josefs - Bahnhof wird abgerissen.

**1975** Die Österreichische Kontrollbank gibt grünes Licht für die Finanzierung der Überplattung der Franz-Josefs Bahn.

**1975** Grundsteinlegung der Überbauung des Franz - Josefs - Bahnhofs. Architekten: K.Schwanzner, H. Glück, K. Hlaweniczka, F. Requat und T. Reinthaller

**1975** K.Schwanzner mit W. Lehneis und L. Ortner, Bayerische Landesbank München, D

**10.08.1975** Tod K.Schwanzners

**1976** Baubeginn: UZA 1

**1977** K. Hlaweniczka: Eröffnung der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (Wien.gv)

**1978** Fertigstellung des Franz - Josefs - Bahnhofs. Architekten: K.Schwanzner, H. Glück, K. Hlaweniczka, F. Requat und T. Reinthaller

**1981** K.Hlaweniczka: Fertigstellung der von ihm und Hannes Lintl geplanten Pensionsversicherungsanstalt der Angestellten.

**1981** Eröffnung Universitätszentrum Althanstrasse (UZA1 SÜD), Biozentrum der Universität Wien, Biologie und Zoologie, Architekt: K.Schwanzner und K. Hlaweniczka

**1982** Eröffnung der Wirtschaftsuniversität Wien (UZA 1 Nord). Architekt: Kurt Hlaweniczka

**1985** Fertigstellung: Wohnpark Alterlaa. H.Glück, K. Hlawenica, F. Requat, T.Reinthaller K. Hlawenica

Notiz: Mitte der 1980er Jahre führte Kurt Hlaweniczka das größte Architekturbüro Österreichs, mit über 100 Beschäftigten. Die Überbauung des Franz - Josefs - Bahnhofs, die Pensionsversicherungsanstalt am Handelskai, das BMW-Gebäude auf der Heiligenstädter Lände entstanden neben anderen Großprojekten in dieser Zeit.<sup>3</sup>



alth 006



alth 005

**1990er**  
**190km Radnetz in Wien(wien.gv)**

**1990 - 2010**  
**Durchschnittlich ein Minus von 14% des Benzinverbrauchs der PKWs, dank neuer Technik. (WKO)**

Alle Informationen:

GBL Gebäudeanalysen #UZA1 #UZA2

<sup>3</sup> Dietmar Steiner, in Hayde Architekten



tmIn 006

**1977**  
**Tsukuba Mechanical Engineering Lab, JP, entwickelt das erste völlig autonomes Fahrzeug, ausgestattet mit zwei Videokameras.**

**1981**  
**TGV fährt zum ersten mal die Strecke Paris-Lyon.**

**1984**  
**Erste Inter-Cargo-Schnellzüge gehen auf Schiene**

**1988**  
**ICE erreicht eine Rekordgesch. von 406km/h**

**1988**  
**Zwölfteiliger Shinkansen (JNR) erreicht 276km/h**

**1990**  
**TGV (SNCF) Rekord: 515km/h**

**1991**  
**Erster kommerziell erhältlicher Lithiumionen-Akku (Sony) Kapazität 1200 mAh**

**1992**  
**Erster E-Bike Prototyp (Velocity)**

**1978** Franz-Josefs-Bahnhof wird Wiedereröffnet. Architekten: K.Schwanzner, H. Glück, K. Hlaweniczka, F. Requat und T. Reinthaller\*

**1982** Franz - Josefs - Bahnhof wird fertiggestellt. Architekten: K.Schwanzner, H. Glück, K. Hlawenica, F. Requat und T. Reinthaller

**1989** Bahnhof Wien Meidling wird mit Fertigstellung der U6 einer der wichtigsten Bahnhöfe Wiens.

Informationen: **Wien.gv** und **TU Cottbus** Skript **Sony und Velocity** online

1995 Die Theater-, Film- und Medienwissenschaft der Universität Wien zieht in den Nordteil des UZA 2.<sup>4</sup>

2002  
nast - consulting Radverkehrszählertechnik für Wien - tägliche Updates, Statistiken etc. (wien.gv)

2005 Brand des Bibliotheksgebäudes und anschließende Komplettsanierung.<sup>5</sup>

2007 Bekanntgabe des Umzugs der WU.<sup>4</sup>

28.01.2008 Kurt Hlawenica verstorben.

2007  
Verglichen zu 1970 - 44% Güterwagen, auf Österreichs Schienen. (WKO)

2010 Bürgerbefragung, Partizipationsrundgänge, um gemeinsam Rahmenbedingungen zu erarbeiten.<sup>4</sup>

2010  
380.000 Fahrzeuge in Österreich - Tendenz steigend, in Städten stagnerend (WKO).

2010/11 Studienprojekte der TU WIEN, der Akademie der Bildenden Künste und der Ecole Supérieure d'Architecture de Paris - La Villette.

2011 Vorschlag Überplattung und Bahnhof aufzulassen, was nicht geschieht.

2011  
Benzinpreis 1,374 Euro/Liter (WKO)

2012 Ausstellung der Studienprojekte Althangrund.<sup>4</sup>

GBL Gebäudeanalysen #UZA1 #UZA2

<sup>4</sup>StadtWien www.wien.gv.at #Stadtentwicklung #Althangrund

<sup>5</sup>ÖH WU Forumsbeitrag <http://forum.oeh-wu.at/archive/index.php/t-28491.html>

1995  
Serienfertigung des ersten E-Bikes

1995  
Erforschen der Brennstoffzelle zum Antrieb von Elektromotoren

1995  
"No Hands Across America" Erstes GPS gesteuertes Vehikel fährt von Pittsburgh nach LA, 98.2% der Strecke ohne Hilfe. (WIRED)

2003  
10% aller neu zugelassenen Fahrzeuge in Californien sollen Brennstoff-betrieben sein. Projektname: ZEV "Zero Emission Vehicle" Beschluss wurde gekippt (NZZ)

2004  
DARPA: erste Langstrecken - Competition, Mojave Wüste, Stanford University gewinnt mit einem selbstfahrenden adaptierten Volkswagen Touareg (WIRED)

2007  
DARPA: 60 Meilen Rennen in urbanem Setting, George Airforce Base, Stanford gewinnt mit einem adaptierten Chevrolet Tahoe, zweit wird Stanfords Sebastian Thruns Volkswagen Passat. Thruns wechselt kurz danach zu Google Cars (WIRED)

2007 Spatenstich Südbahnhof, neuer Hauptbahnhof.

2010  
Das erste selbstfahrende Auto erhält einen Strafzettel von einem Verkehrspolizisten, VIS-LAB Competition, von Parma nach Shanghai (WIRED)

2009 Bahnhof Meidling dient kurz als Ersatzbahnhof für den gesperrten Südbahnhof, den neuen Hauptbahnhof (bis 2012).

2010  
Google startet erste Testfahrten mit sieben autonomen Fahrzeugen (Google)

2011  
Nevada legalisiert die Verwendung autonomer Fahrzeuge. (WIRED)

2011 Westbahnhof Fertigstellung des Umbaus + Erweiterung, umfasst ein Hotel und Shoppingcenter. Architekten: Neumann + Steiner

2012  
Teslas Modell - S (Elektrofahrzeug) erreicht eine Reichweite von 500km, mithilfe von über 8.000 Akku-zellen, Fahrzeuggewicht 2.1t (Tesla)

2012 Fertigstellung Wien Mitte (ehem. Bahnhof Landstrasse) mit Shoppingcenter. Architekten : Ortner & Ortner

WIRED: Autonomous Cars Through the Ages, Tom Vanderbilt  
NZZ Zero Emission Vehicle  
Projektdaten: Homepage der Architekten

2012 Leitbild Entwicklung der Stadt Wien für das Gelände.

2013 Umzug der Wirtschaftsuniversität.<sup>6</sup>  
**04.10.2013** Eröffnung des neuen WU Campus.<sup>6</sup>

2013 Forderung auf Um- und Zwischennutzung des Areals - Antwort auf die Forderung der Kreativwirtschaft nach Zentrumsnahen Flächen- Festhalten an einer schrittweisen Transformation von Seiten der Stadt Wien (Abriss nicht ausgeschlossen).

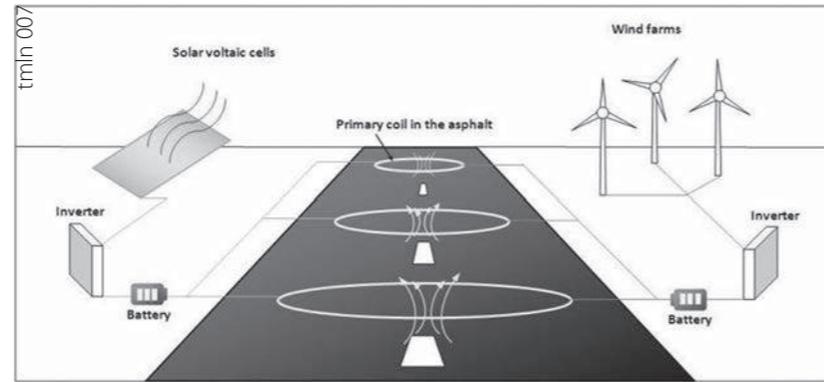
2013 Parlament soll in die ehem. WU einziehen, ähnlicher Plan für die Akademie der Bildenden Künste wird ins Auge gefasst.<sup>7</sup>

2014 Vermietung des ehem. Mathematikgebäudes (UZA 3) schlägt fehl (Vorortrecherche).

2014 BOKU zieht in die ehemalige WU, das Parlament nicht.

2014 Zwischennutzung UZA 3 als Asylheim. (Quelle e-Mail BIG)

2015 Bekanntgabe: Projekt "Althan" - ehem. Mathematik Gebäude wird Wohnbau - weitere Umwidmungen sollen folgen (große Hoffnungen: - neue Fassade Angsträume werden beseitigt - Freiflächen bleiben ungeklärt. Entwickler: 6B47, Architekten: Atelier Hayde<sup>7</sup>



- 2014  
1.270 km Radwegnetz in Wien (wien.gv)
- 2014  
Strompreis in Österreich sinkt (WKO)
- 2015  
WKO Studie setzt die Faktoren für Prognosen bis 2013: Demographie, Energiepreisentwicklung + Technologie
- 2015  
Strompreis in Österreich sinkt (WKO)

2012  
Toyota und Google erreichen 140.000 Testmeilen mit ihren Autonomen Fahrzeugen, mit nur einem menschl. Eingriff seit 2010 (WIRED)

(2012 + 2013 Westbahnhof: "schönster Bahnhof Wiens")



- 2015  
Lithium - Akkumulatoren mit Kapazitäten bis 6900 mAh. erhältlich. Verwendung: Mobiltelefone - Elektroautos und zusätzlich für Speicherkraftwerke (SONY)
- 2015  
Volvo übernimmt Unfallhaftung bei "Roboterautos" (TELEPOLIS)
- 2015  
Google Cars schafft 700.000 Meilen Fahrerfrei. (WIRED)

2015 Notiz: unter "heutiger Bedeutung" des Franz-Josefs Bahnhofs auf Wikipedia findet sich einzig die Ausnahme von der wr. Sonntagsschließung.

2015 Dezember: Erweiterung des Hauptbahnhofs um Ost-West Verkehr, Westbahnhof wird Regionalbahnhof.<sup>8</sup>

2015 Fertigstellung Erste Campus (ehem. Südbahnhof), Architekten: Henke & Schreike

<sup>6</sup>WU www.wu.ac.at/campus/opening/

<sup>7</sup> Kurier: Pläne für die alte WU

2016 geplanter Einzug des Arbeits- und Sozialgerichts in das ehem. UZA 3.

2018 Auszug der Uni Credit Bank AG zur neuen Wiener Zentrale am Nordbahnhof.

2011 - 2020  
Pendlerverkehr insbesondere in Ballungszentren nimmt zu, aufgrund steigender Zahl der Erwerbspersonen (weitere Prognose ab 2030: abfallend, WKO)

2020  
220.000 Elektroautos auf Österreichs Straßen die Prognose wird nicht eingehalten (Prognose 2005), was Zulauf erfährt sind Kurzstrecken E-Mobile (z.B.: Scooter, Roller, E-Bikes)

2020  
Veränderte Antriebsarten - flexiblere Mobilitätslösung - Überbegriff: Optimierung - für Teilstrecken wird das jeweils günstigste Verkehrsmittel gewählt. Neue Knotenpunkte: Intelligente Verknüpfung von ÖV und Individualverkehr (Mobilitäts- und Kommunikationsknotenpunkte)



2015  
Delphi schickt einen Audi Fahrer-frei von Silicon Valley nach Las Vegas (WIRED)

2017  
Volvo und schwedische Autoritäten erlauben die ersten 100 selbstfahrenden Autos auf öffentlichen Strassen, in Gothenburg (GUARDIAN)

2011 - 2020  
Verschiebung auf hochqualifizierte Dienstleistungen zu erwarten dh. Trend zu räumlicher Nähe, gekoppelt daran eine steigende Nachfrage öffentlicher Verkehrsmittel, bei gleichzeitigem Ausbau internat. Verkehrsnetze. (WKO)

2030  
Stromverbrauch der EU - 15 erreicht 600GW, (WKO)

2030  
50% der Stromproduzierenden Anlagen (Gas-Kohle, Atomkraftwerke) sind nicht mehr Teil des Versorgungsnetzes. (WKO)

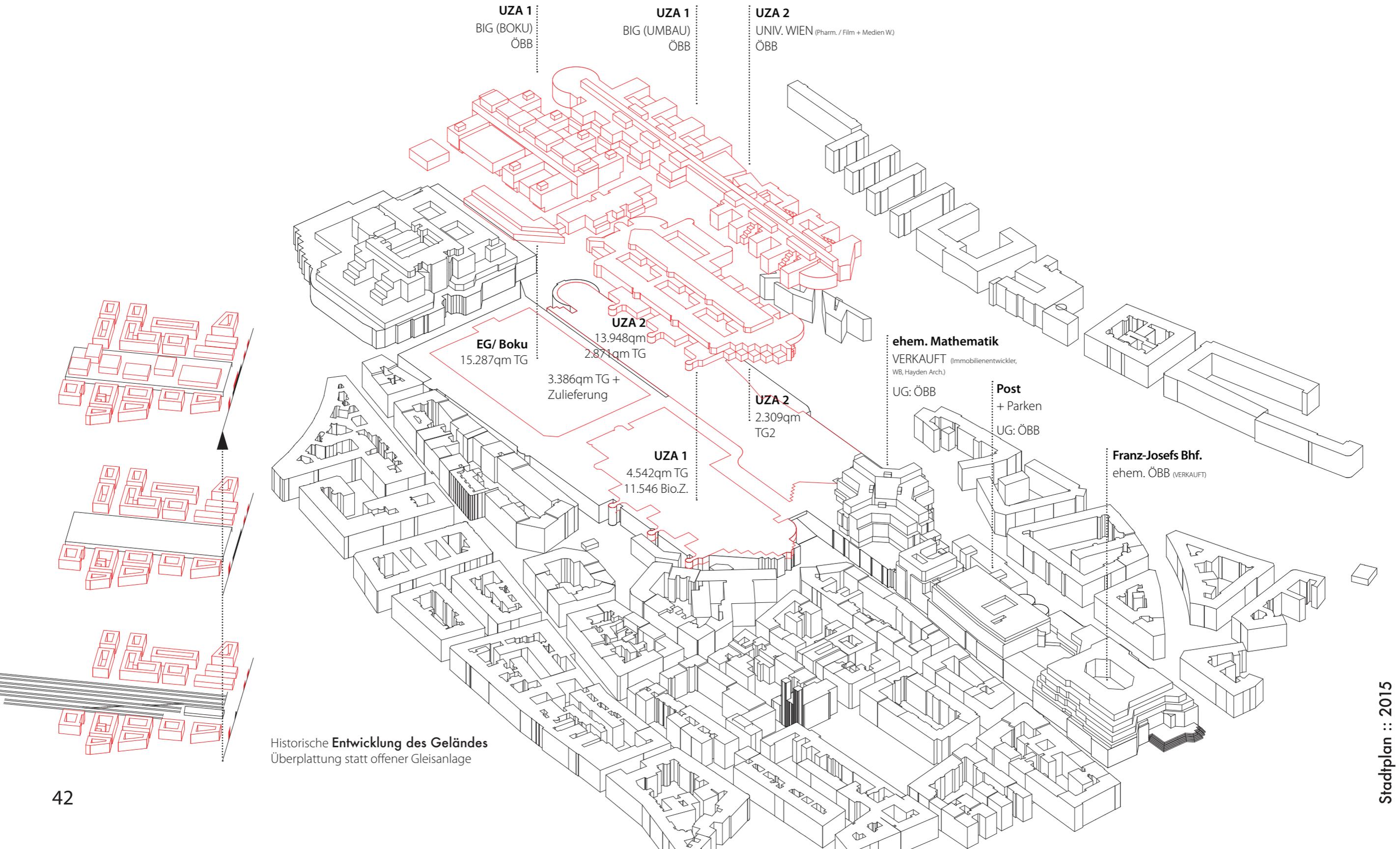
2016 Fertigstellung Park Appartments (ehem. Südbahnhof). BGF: 64.000qm, Architekt: Renzo Piano

2017 Fertigstellung Parkhotel & Parkappartments (ehem. Südbahnhof). BGF: 60.000, Entwickler: Signa Holding<sup>9</sup>

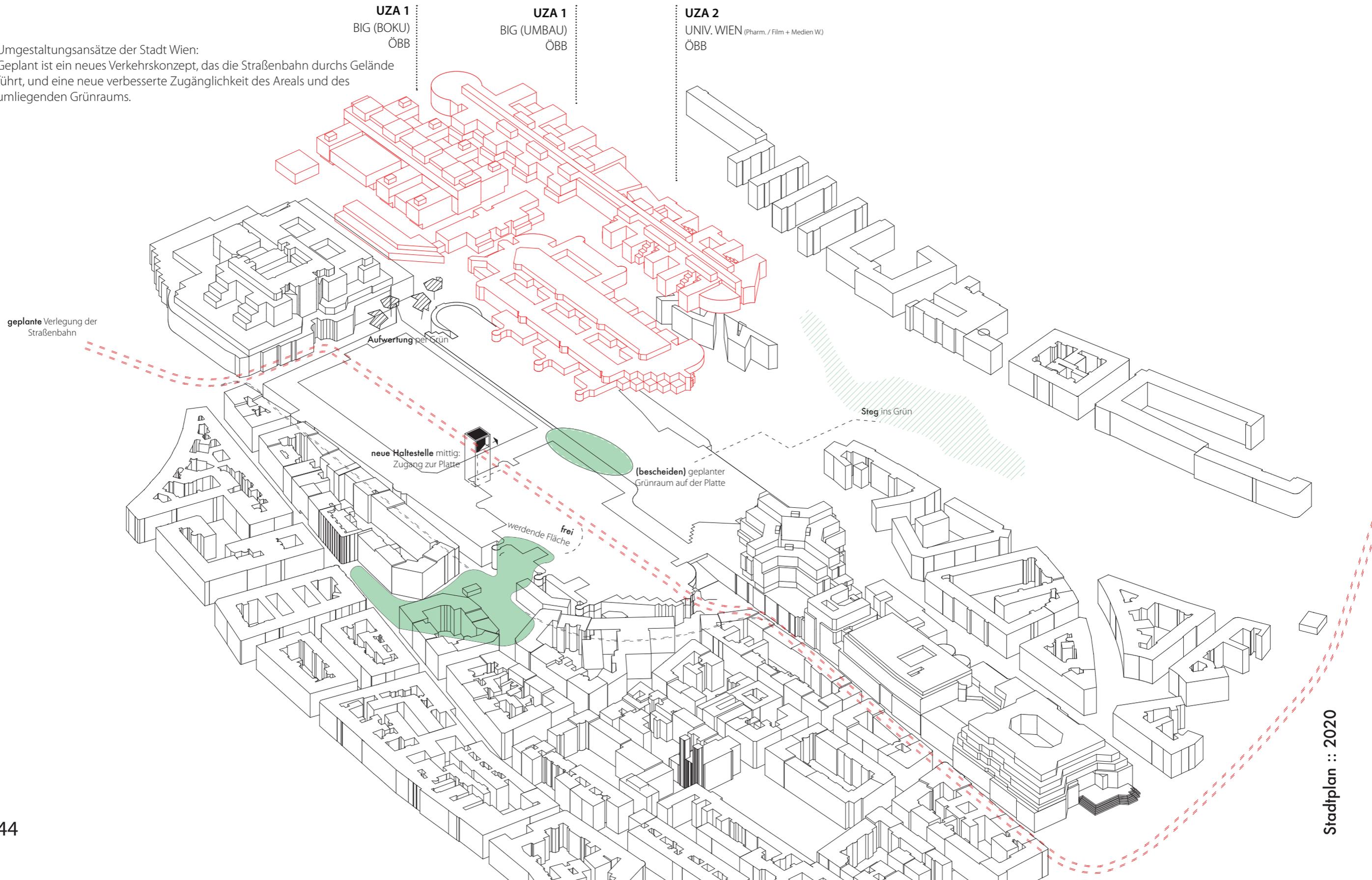
2018 Fertigstellung Quartier Belvedere Central (ehem. Südbahnhof). BGF 130.000qm, Architekten: Strauss und Partner<sup>10</sup>

2025 Fertigstellung des Areal Nordbahnhof, Bebauungsfläche 85 Hektar, 10.000 Wohnungen, 20.000 Arbeitsplätze.

# Vor - Ort

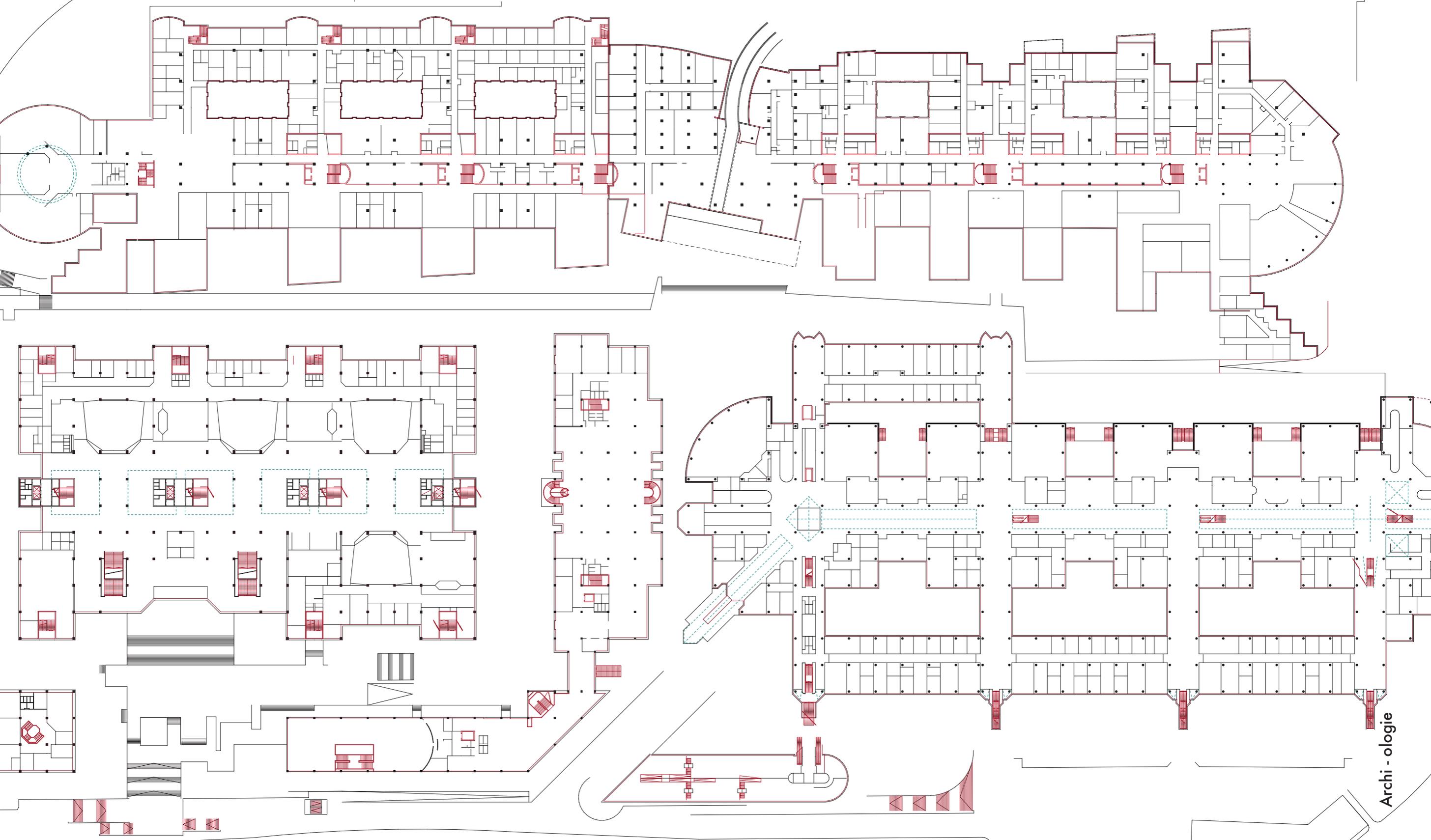


Umgestaltungsansätze der Stadt Wien:  
Geplant ist ein neues Verkehrskonzept, das die Straßenbahn durchs Gelände führt, und eine neue verbesserte Zugänglichkeit des Areals und des umliegenden Grünraums.



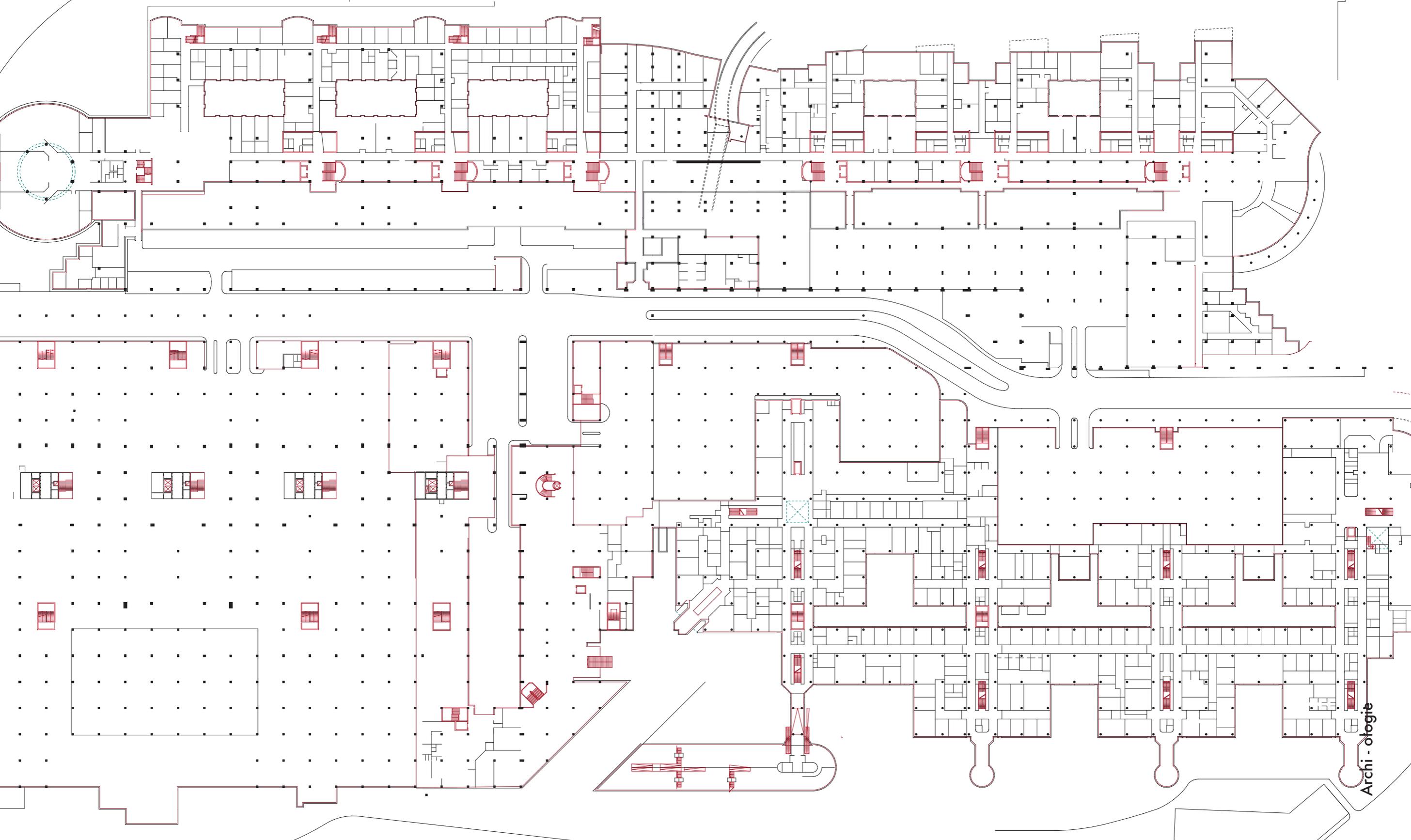
Bestand Bebauung

Grundriß OG2  
Bestand 1:1000

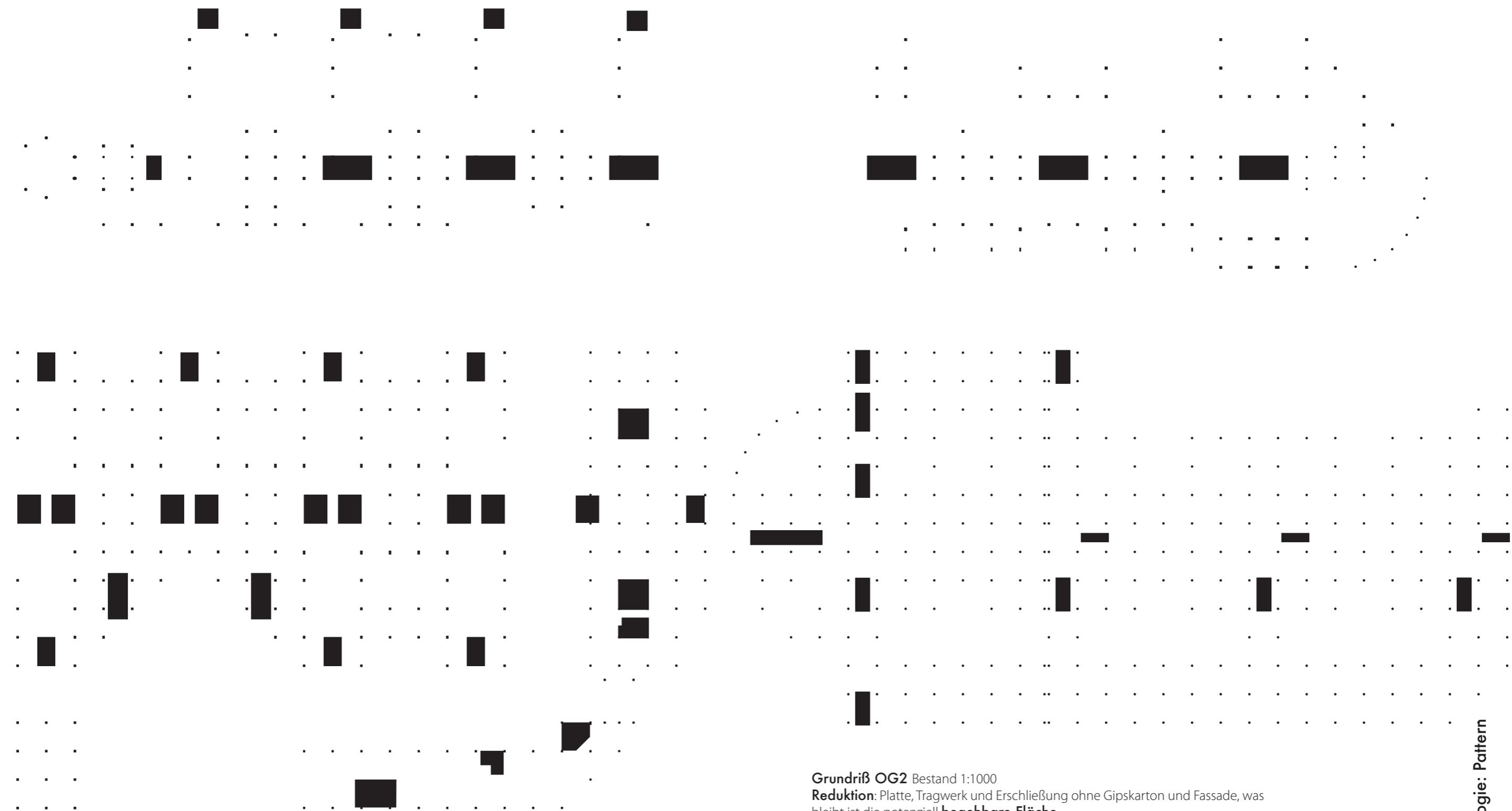


Bestand Platte

Grundriß OG1  
Bestand 1:1000



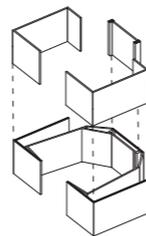
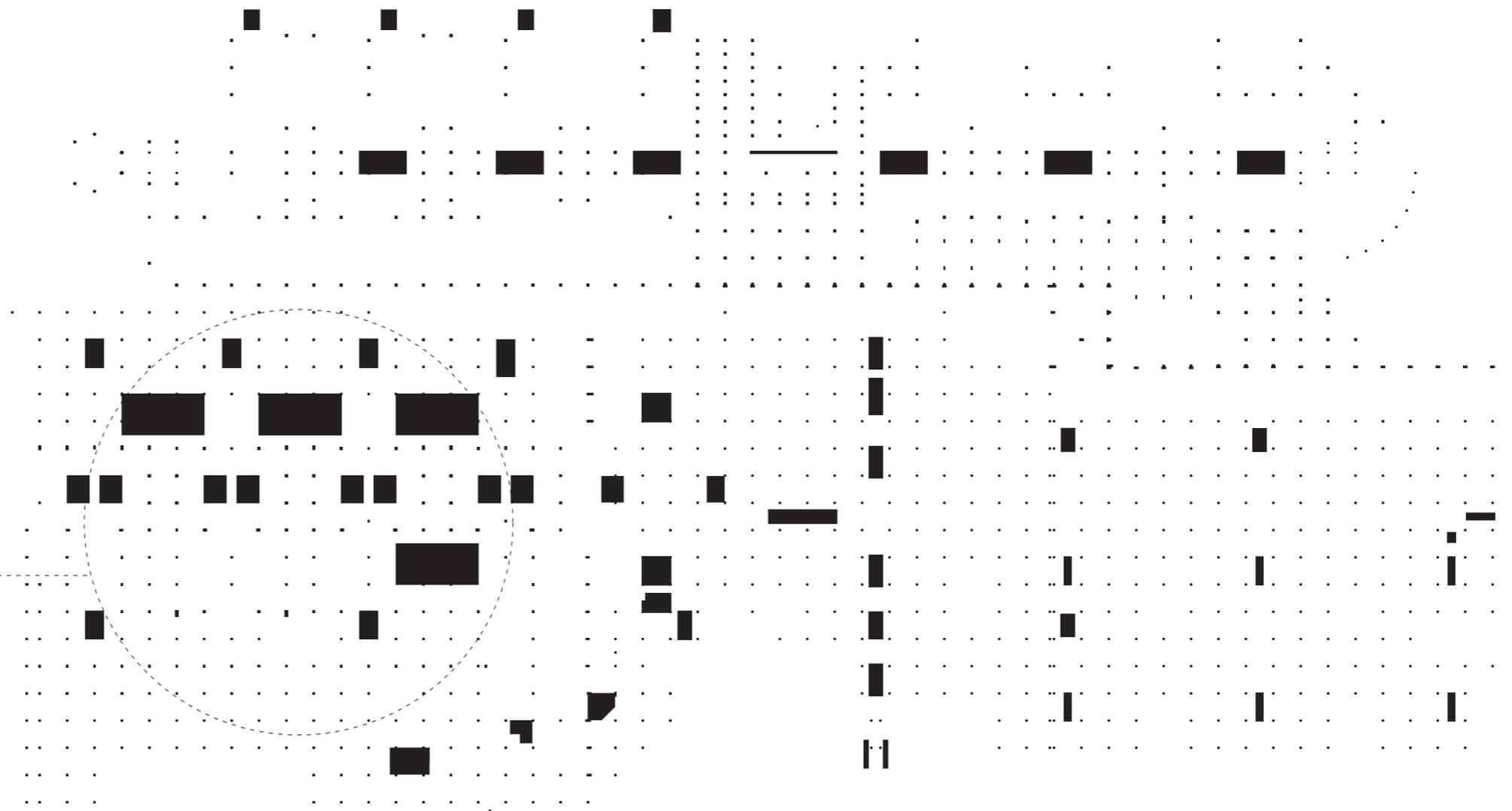
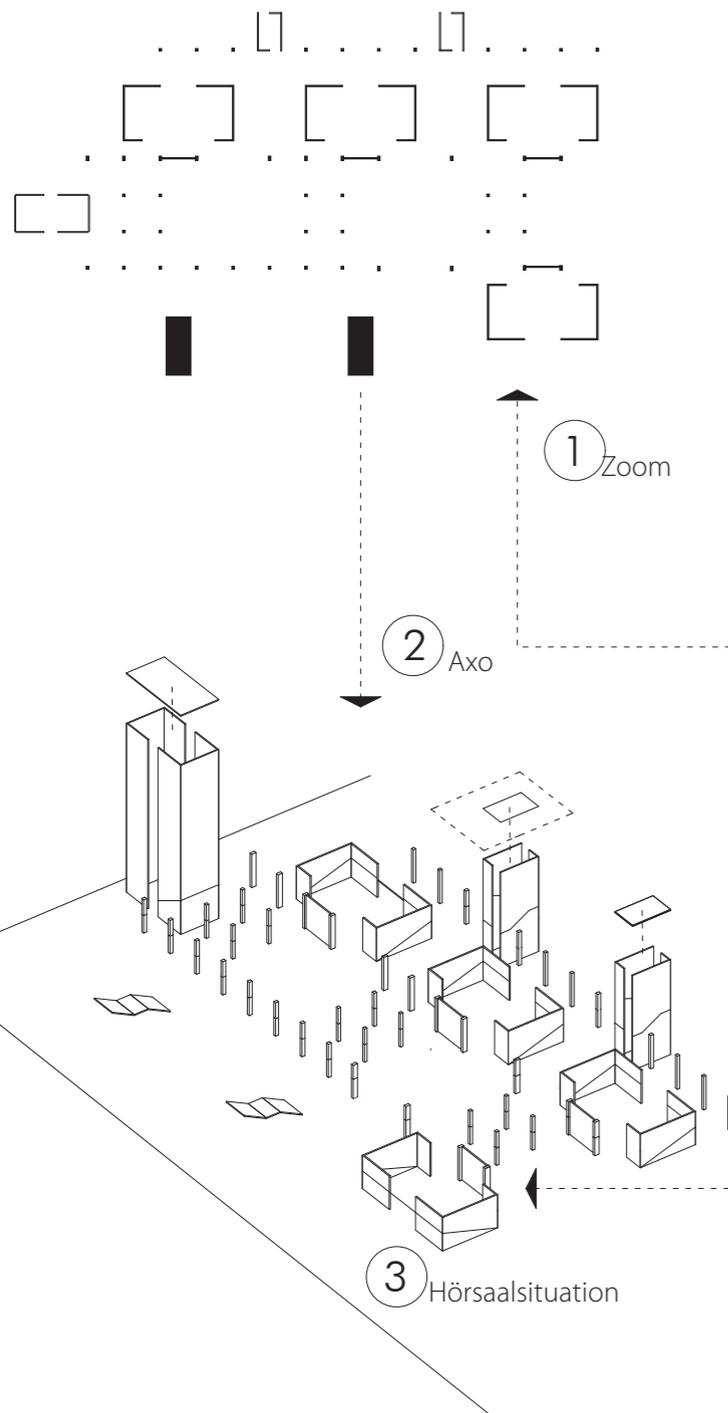
# Bestand Platte: reduziert



Grundriß OG2 Bestand 1:1000

**Reduktion:** Platte, Tragwerk und Erschließung ohne Gipskarton und Fassade, was bleibt ist die potenziell **begehbare Fläche**

Die gesamte Bebauung des Geländes basiert auf einem 7,2m Stützenraster, somit ähneln sich die unterschiedlichen Gebäude in der Reduktion. Ohne Fassaden- und Zwischenwände, bleiben sie lediglich in ihren Erschließungsrichtungen leicht unterschiedlich.

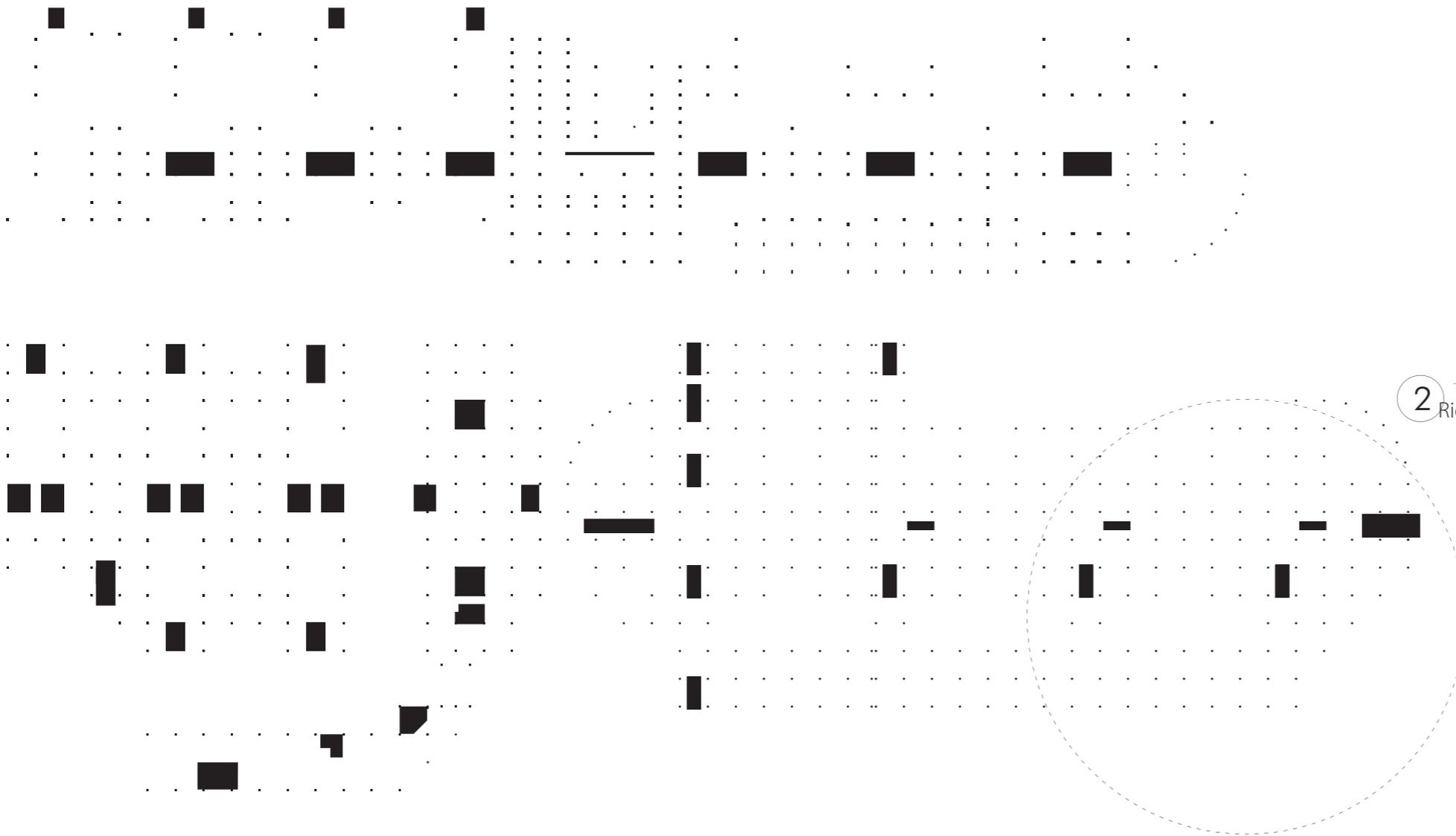


**Grundriß OG1 Bestand**  
**Reduktion**

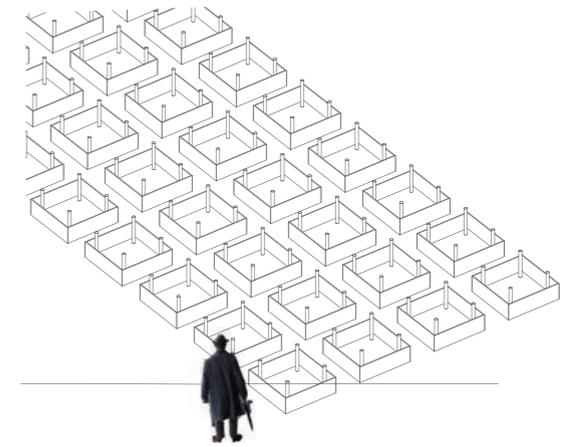
**Bestandsanalyse** (links): fix eingebaute Bestandteile, Platte, Tragwerk, Erschließung, Hörsaal

# Beton Bestand

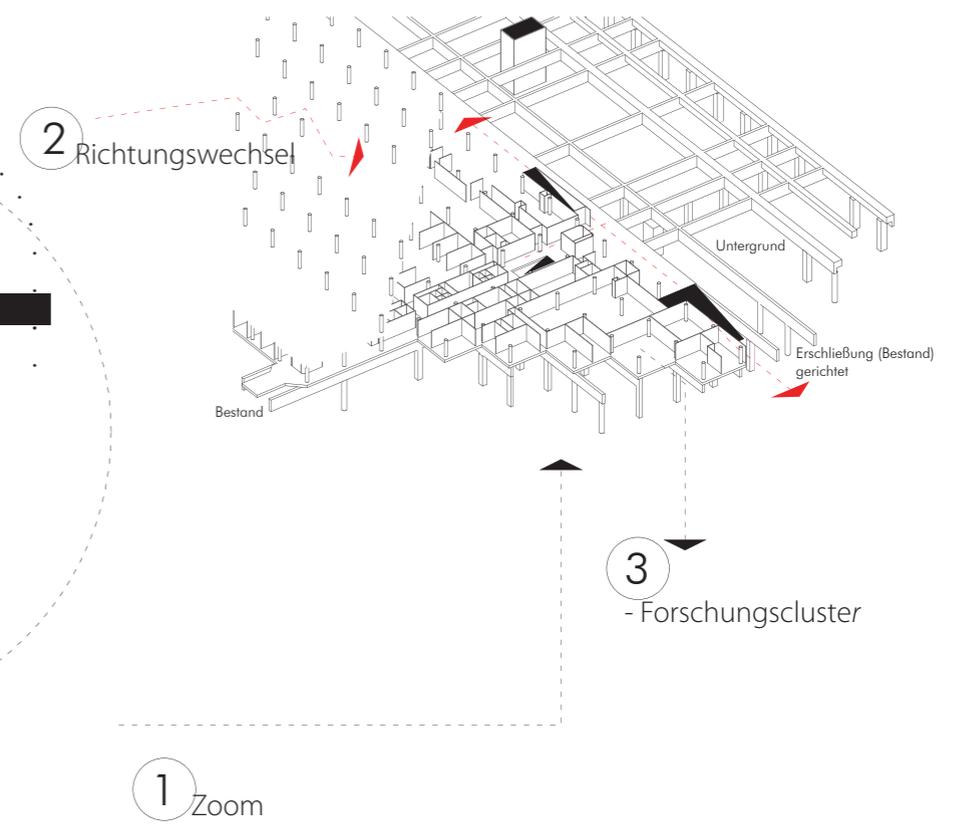
# Forschen wie bisher



Grundriß OG2 Bestand



Modell: Forschen wie bisher



# Bestand II.

Großes Gelände, große Wünsche.

Gesucht ist seit Umzug der WU ein zukunftstaugliches Szenario für das Gelände und die Umgebung. Aus diesem Bestreben heraus entstand die Werkstatt der Stadt Wien.

Zusätzlich zum Architektonischen (betonierten) Bestand, gesellen sich somit die Ergebnisse zweier Entwurfsübungen (der Akademie der Bildenden Künste, in Kooperation mit Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris - la Villette und der Abteilung für Städtebau und Entwerfen der Technischen Universität Wien), die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung (Anrainer- Informationsveranstaltungen, Begehungen, Ausstellungsbesichtigung der Architekturprojekte, und daraus resultierende Wunschlisten) und der Bedarfsaufstellung der Stadt Wien - Infrastruktureller Art (Maßnahmen, wie Überlegungen zur Umleitung der Strassenbahn, konkret des D Wagens im Bereich Althanstrasse, aber auch Neuerrichtung eines Radweges) und Prognosen zum Bedarf von Kindergärten und Schulplätzen der direkten Umgebung dazu.

Veränderung ist von allen Seiten gefordert,

- die Wunschliste umfangreich, Potential in Form von Platz vorhanden,
- das Zögern, Antwort auf die komplexen Anforderungen.

Der Wunsch nach neuem und dichtem Programm, der dazugehörige hohe Organisationsaufwand, die aufwändige Koordination der Beteiligten - eine "fragmentierte Bauherrenschaft" (ÖBB, BIG, einzelne andere), größenbedingtes Angewiesensein auf Expertenstäbe, Interessensvertreter seitens der Stadt, des Viertels und der direkten Anrainer, verändern den Planungs- und Projektentwicklungsprozess. Die Lösung muss mehrheitsfähig sein ...

*"Für Außenstehende zeichnet sich der Immobilienmarkt durch eine Komplexität aus, die sich scheinbar gegenläufig zur inhaltlichen Tiefe der entstehenden Projekte verhält." \**

Die Entwurfsvorschläge (weiter hinten im Überblick) inkludierten Ruinenszenarien, Parkanlagen, etc., zeigten den Anrainern was möglich wäre. Was folgte: nüchterne Geschoßflächenzahlberechnung und Nutzungsvorschläge (siehe gegenüberliegende Seite). Entschieden ist noch nichts Konkretes.

Was bleibt sind Vorschläge der Stadt Wien und Bestreben der Betreiber, der Planungsprozess bleibt unabgeschlossen.

mehr dazu:  
**#Werkstattbericht** **Entwicklung:Althangrund**

**#Kräfte&Akteure** **#Klumpen** **#Komplexität**  
**#ETHstudies**

Findet die beträchtliche Liste an "Was-könnte-Seins" Eingang in das Projekt, ist dies allerdings eher als zusätzliches Potential anstatt als Mehraufwand zu werten. Um realisierbar zu werden, braucht das Projekt jedoch noch weitere Interessenten, und Entwicklungsszenarien.

Die Kombination aus Bestand und derzeitigen Beteiligten könnte dafür besser nicht gewählt sein. Die ÖBB und die Stadt Wien sorgen für eine gute Infrastrukturelle Einbindung. Die BIG (Bundesimmobiliengesellschaft) hat, im Hinblick auf die lange Mitevertragsdauer, mit der Universität Wien einen guten "Hauptmieter" und selbst Erfahrung mit Immobilien der Art und Größe.

Das Programm mit Ergänzungen aus dem Bildungsbereich zu erweitern wäre durchaus denkbar.

Nutzergruppen und Interessenten ausfindig zu machen ist zwar keine primäre und klassische Architektenaufgabe, bei der Entwicklung eines Gebietes dieser Größe jedoch unerlässliche - wenn auch freiwillige Eigeninitiative. Genauso wie die Entwicklung eines gesamtheitlichen Entwurfsansatzes - mit der großen Chance, Neuerungen zu produzieren, die neue Interessenten finden.

## Josef-Holaubek-Platz: Bestand



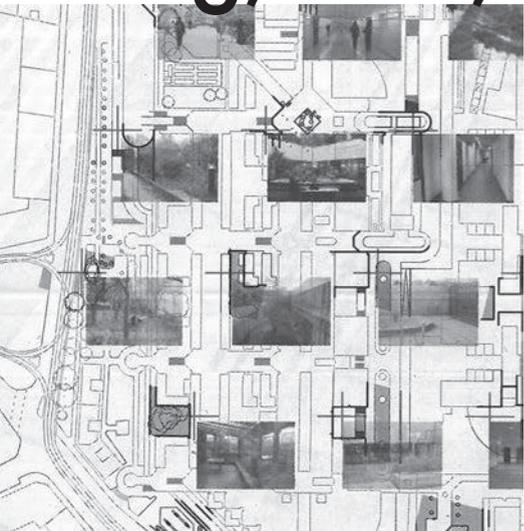
## Geplante neue Nutzung

- 6% Handel, Gastronomie, Dienstleistung
- 3% Soziale Infrastruktur
- 6% Sonstiges (Sport, Lager, etc.)
- 45% Wohnen
- 40% Uni/ Büro

## Josef-Holaubek-Platz: Umgestaltungsidee



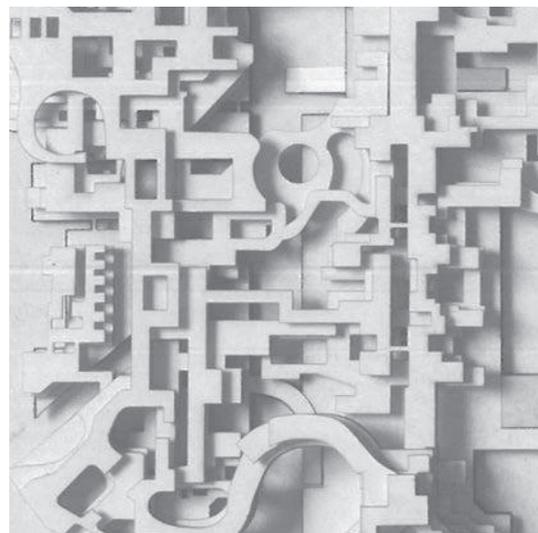
# Big, BIG, Modern!



ak 001

"THERE'S ALMOST A GLOBAL CONSENSUS THAT ANY ARCHITECTURE FROM THE LATE-SIXTIES, SEVENTIES AND EIGHTIES SHOULD DISAPPEAR FROM THE FACE OF THE EARTH BECAUSE IT'S SO HARSH AND PRESUMABLY SO SOCIALISTIC. BUT WE SHOULD KEEP THEM AND TREASURE THEM AND SEE THEM AS EMBLEMS OF A PERIOD WHEN ARCHITECTURE WAS INTERESTED IN GOOD THINGS." REM KOOLHAAS ON BBC

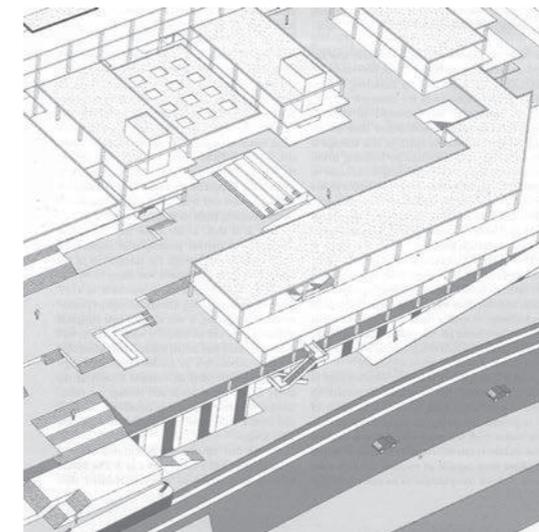
" REM KOOLHAAS ON BBC RADIO 4, ON THE 14. 10. 2011  
aus : Big! Bad? Modern,



ak 002



ak 003



ak 004

## Projektarchiv: Akademie

Szenario: Zwischen-  
nutzung (Ruine)

Decaying Land-  
mark

Städtischer Freiraum  
und Aneignung,  
das Scheitern der  
Moderne, der Audi-  
max ein Theater des  
Verfalls.

Szenario IKEA

Ikea Catalyst

Stadtrand wird inner-  
städtisch - die WU  
der Katalysator, ein  
hybrides Zentrum,  
ein neuer Anziehu-  
ngspunkt.

Szenario Park

What's Below

die Nutzungen  
ausgezogen - breitet  
sich geschützt im  
Gelände ein Park  
aus, ganz im Sinne  
der ursprünglichen  
Architektenideen.  
Eine neue Topografie  
der Freizeit.

Szenario Campus

InnerCity Campus

Ein Anschmiegeln  
inselartiger Bebau-  
ung an die Stadt,  
Orientiert an mit-  
telalterlichen Stadt-  
strukturen bricht der  
neue Entwurf mit  
der Organisation des  
modernen Rasters

Szenario:  
Mischnutzung

SYNCHRONI-CITY

Punktuelle Verdich-  
tung, abseits dieser  
wird das Gelände  
porös. Mehr Licht,  
mehr Luft und Platz  
für neues Programm.

TEAM:

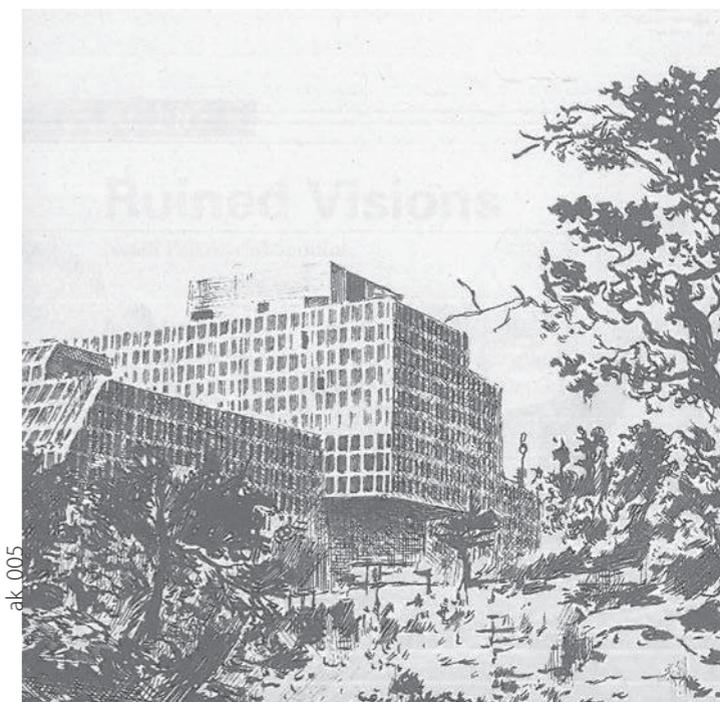
Plattform für Geographie, Landschaft, Städte  
Sommersemester 2011/Bac. Institut für Kunst  
und Architektur Akademie der bildenden  
Künste Wien

Lehrende :

Univ. Prof. Dipl.-Ing. Stefan Gruber und Mag.a  
Lisa Schmidt-Colinet

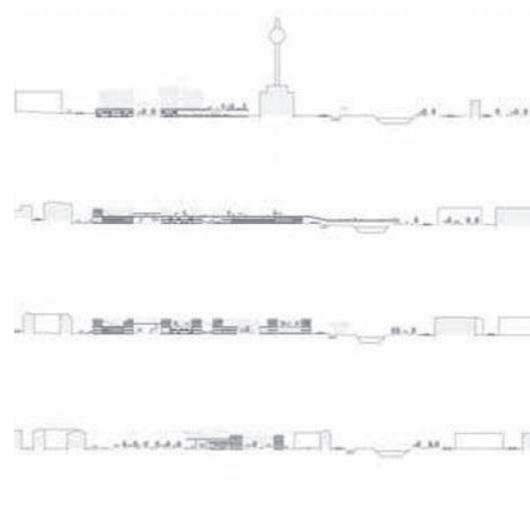
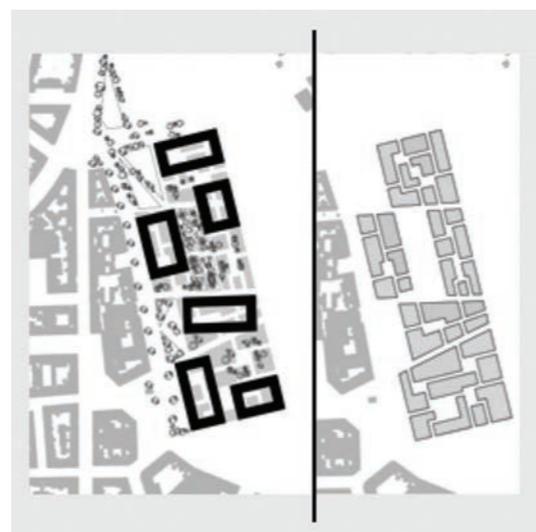
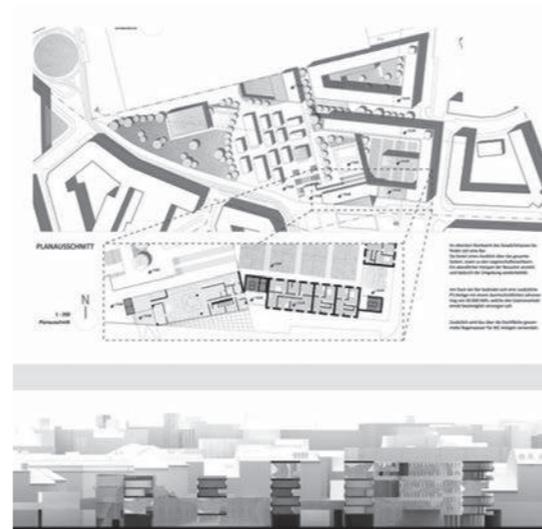
Studierende: Stefan Aursuselei, Karlis Berzins,  
Kata Fodor, Sara Hammer, Dawid Klich, Fabian  
Liszt, Manuela Mandl, Matthias Oltay, Ro-  
mana Prokop, Benjamin Rieß, Doris Scheicher,  
Marie-Orit Theuer

(mit besonderer Unterstützung: siehe nächste  
Seite)



ak 005

# Projektarchiv: TU Wien



Städtisches Gesamtkonzept:

Wien 1010 + Wr. Block

ZIPP

10 + 1 macht 9

Zusammenlegung / Interferenz / Prozess/ Partizipation. Eine Analyse des Grundstückes und der stadtökologischen Kreisläufe - Ausloten von Potential.

Mithilfe der vorhandenen Bebauung realisiert das Projekt eine neue Verschränkung aus öffentlicher und privater Nutzung..

Stadt - Land - Grün

Stadtlandschaft

Zwei unterschiedliche städtische Konzepte treffen aufeinander: mediterraner Stadtkern plus Dorfstruktur, ergibt eine neue Ereignisdichte und grüne Freiflächen.

Wiener Block - neu

Changed Blox

Wiener Block auf städtischem Sockel. Die getrennte Obergeschosszone ermöglicht einen erweiterten privaten Freiraum. Der Hof wird Einsicht und Zugang zur Stadt.

Green Boulevard

Wiederbelebung

Neue großzügige Boulevards erschließen das Gebiet. Das Projekt passt sich an die Umgebung an und ergänzt diese um eine Neubebauung in Passivhausstandard.

TEAM:

Fachbereich Städtebau, Technische Universität Wien

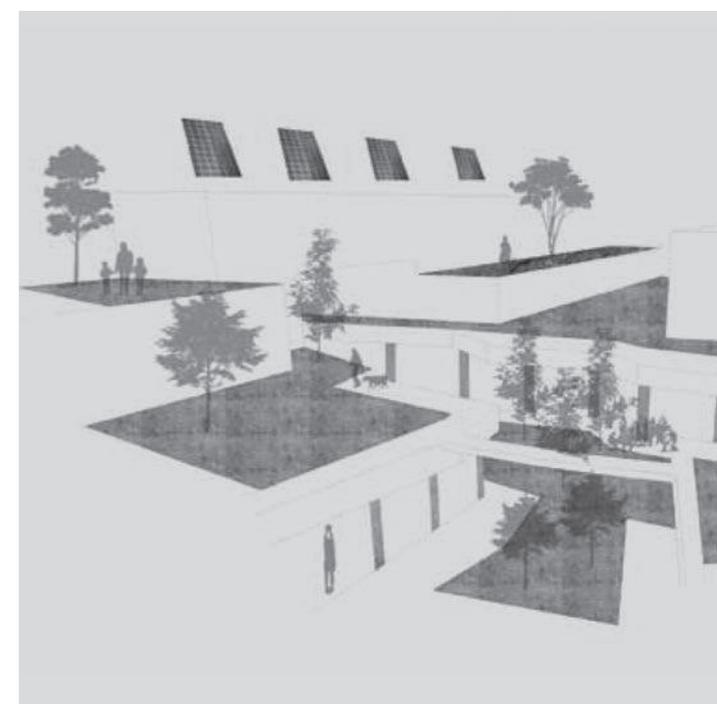
Lehrende :

Univ.Lektor Dr. Robert Korab, Dipl.-Ing. Anne Lang

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Michael Surböck, Univ.Lektor Dipl.-Ing. Gregor Wiltschko

Studierende:

Kevin Bryand, Benjamin Gaugelhofer, Carine Gug, Gregor Hauke, Eva Himmelbauer, Mozhgan Hosseini, Lukas Hundt, Christian Kalchschmied, Thomas Kropatschek, Martin Mic, Stefanie Oberreither, Perry Schmidl, Hannes Spitaler, Astrid Strak, Srdjan Trbic, Francesc Volgger, Zeynab Waezi, Raoul Weiss, Jakob Wieser-Linhard, mit besonderer Unterstützung des Magistrats Wien MA 21A, Dipl.-Ing. Klaus Vatter, Dipl.-Ing.in Ingrid Nausch, Ing. Rudolf Polan, Dipl.-Ing. Bernhard Silvestri, der Bundesimmobiliengesellschaft – Dipl.-Ing. Gerd Pichler, sowie der ÖBB – Dipl.-Ing. Matthias Zache



## Back from the future



bftf 001

“MODERNIZATION HAD A RATIONAL PROGRAM: TO SHARE THE BLESSINGS OF SCIENCE, UNIVERSALLY.”

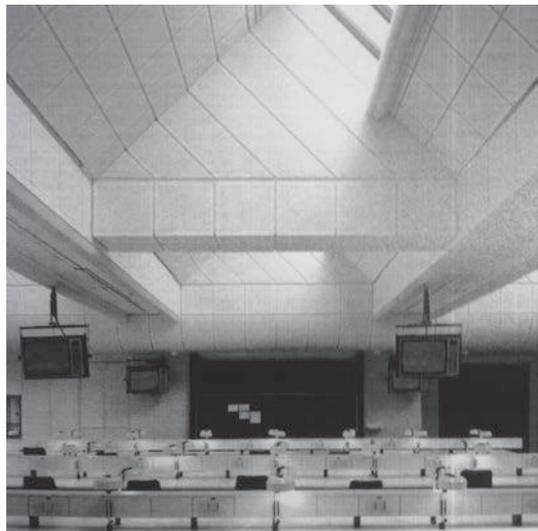
REM KOOLHAAS, JUNKSPACE, CONTENT, 2001

“WIR KÖNNEN, LERNEN WAS WIR SCHON GEWESEN SIND”

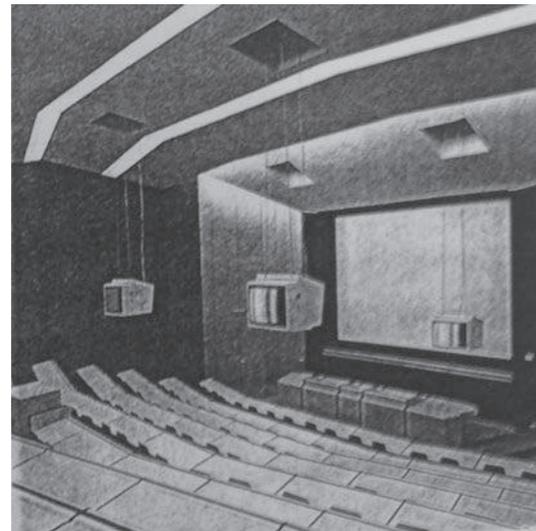
ARMEN AVANESSIAN, INTERVIEW, IM SUMPF, 08.09.2015



bftf 005



bftf 002



bftf 003



bftf 004

bftf 006

Hörsaal  
(aus)

001 The Presence  
of the Future

Bilderserie von Peter  
Jakovic (ungefähres  
Aufnahmedatum  
2014): Innenraum  
mit Overheadpro-  
jektor.

62

Hörsaal Zoologie

002

(Foto aus 1990ern)  
Innenraum mit Mon-  
itoren und Oberlicht.

Hörsaal WU

003

Darstellung eines  
Hörsaals aus den  
1980er Jahren, ca.  
zur Zeit der Eröff-  
nung.

Innenansicht Zool-  
ogie

004

Dachverglasung  
mit Ausstellungsob-  
jekt. Foto aus den  
1990ern

Innenraum WU

005

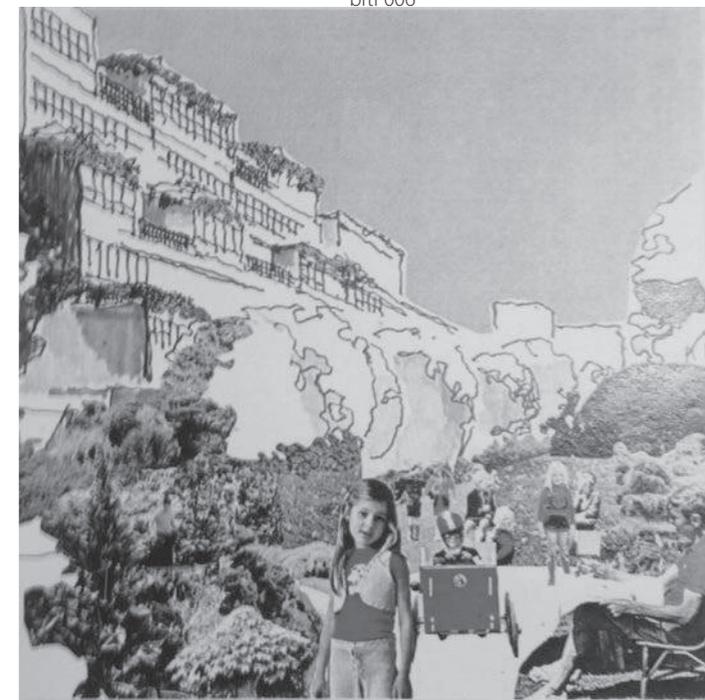
Verbindungsgang  
zur Bibliothek, Foto:  
2015

006

Geplante Aussenan-  
sicht.

Die Universitätsgebäude waren zu ihrer Eröffnung mit modernster Technik ausgestattet, die WU verfügte über ein neues Klimakonzept, das Biozentrum war entgegen aller Vermutungen im Vorfeld, sogar für feinste Messtechnik nutzbar, trotz des darunter gelegenen Bahnbetriebs.

63



# Back

## ...from the Future\*

Modernismus verpflichtet: Der Bau der Wirtschaftsuniversität war zurzeit ihrer Eröffnung ein technischer Vorausschritt, die Architektur blieb unverändert, während die technische Entwicklung weiter ging, die spezielle (Haus-) Technik war bald überholt. Was bleibt ist in "The Presence of the Future" - Fotoserie (Seite 62) gut dokumentiert: futuristisch anmutender Achtzigerjahre Look.

Messtechniken, Prognosen, Rechenprogramme, Algorithmen versetzen uns heute in die Lage, Dinge wie etwa klimatischen Bedingungen von vor 2000 Jahren genauso berechnen zu können wie die des Jahres 2050, und laut Guardian den Titel des dazugehörigen New York Times Bestseller gleich dazu.

**"DEEP IN THE CORRIDORS OF STANFORD UNIVERSITY'S ENGLISH DEPARTMENT, GRADUATE STUDENT JODIE ARCHER DEVELOPED A COMPUTER MODEL THAT CAN PREDICT NEW YORK TIMES BESTSELLERS. HER SOON-TO-BE PUBLISHED RESEARCH LANDED HER A TOP JOB WITH APPLE IBOOKS AND MAY REVOLUTIONISE THE PUBLISHING INDUSTRY. (AT THE UNIVERSITY OF NOTRE DAME, PHILOSOPHER DON HOWARD WORKED WITH A COMPUTER SCIENTIST TO DEVELOP A CODE OF ETHICS FOR "HUMAN-ROBOT INTERACTION" THAT COULD CHANGE THE WAY SILICON VALLEY DESIGNS ROBOTS.)"**

GRETCHEN BUSL, THE GUARDIAN, 19.10.2015

Sie produzieren Rechnungen, Daten, Fakten, lassen wissen, was zukünftig gefragt ist, und eröffnen den Spielraum, mit diesen jetzt schon zu arbeiten.

Einen konkreten Wirkungsbereich auf Architektur und Stadtplanung haben klassischerweise demographische- und klimatische Entwicklungsszenarien, sowie Ressourcen- und Verkehrsprognosen. Letztere finden sich im Entwurf wieder. Das Szenario ist eine Umstiegsstelle für neue städtische Verkehrsmittel.

"Neu" bedeutet hier stadttauglichere Verkehrsmöglichkeiten als bisher das Auto, die Grundthematik ist eine Optimierung des innerstädtischen Individualverkehrs. Konkret beinhaltet das eine Forderung, leichter kleinerer (platzsparender) Verkehrsmittel, eine Tendenz jeweils eine spezielle Fahrzeugart für eine spezielle Tätigkeit wählen zu können, und damit einen verstärkten Trend zu Leihgeräten. Firmen wie Uber beweisen zudem die Marktfähigkeit dieser Trends.

Ein zweiter Aspekt ist die verstärkte Erforschung alternativer Antriebsarten, vom Hybrid- zu Elektro- zu Wasserstoffantrieb.

Einige der neuen Trends setzen zunehmend nicht die Automobilhersteller sondern Firmen der Computerbranche. Beispiel dafür sind die Google Cars oder ähnliche Entwicklungen bei Apple (Apple Car). Diese Veränderungen führen zu Interessenskonflikten zwischen den Entwicklern. Der Vorwurf seitens der Automobilindustrie, die neuen Mobile seien Tablets mit Rädern und vice versa der Vorwurf der Computerindustrie zu den Entwicklungen der Automobilhersteller, dies seien Autos mit Computer an Board, lassen darauf schließen, dass das Design und die jeweilige Technik jeweils noch Veränderungsspielraum offen lassen.

Fest steht, dass an Veränderungen gearbeitet wird, und einige der Neuerungen bereits den Markt erreichen, wie etwa selbstparkende Autos, oder Verleih-Apps wie das von Uber.

Klar ist auch, dass die Veränderungen (im Hinblick auf weiterzunehmendes Verkehrsaufkommen in Städten bei gleichzeitigem Wunsch nach besserem 'Klima', weniger Abgasen etc.) gefragt sind, und größtenteils auch Umsetzung finden werden, das *dass...* ist fix das *wie* (diese Veränderungen aussehen) nicht ganz.



## Science Fiction Picture Show

### Sci Fi und Mobilität

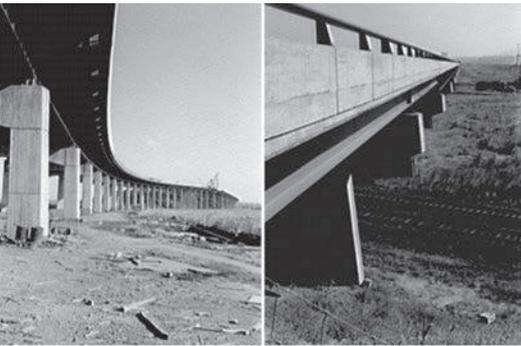
Zwei Filme - zwei kurze Szenen - ein Vergleich mit filmischen Darstellungen des Mobilitätsszenarios.

Abseits von Wall-e und einer Welt, in der Technik alles und der Mensch nichts erledigt (vielleicht auch nichts mehr erlebt) ein kurzer Filmvergleich mit Fokus auf die Thematik der Mobilität:

### Von Cosmopolis zu Holy Motors

In beiden wird hyperaktiv gefahren, nicht schnell aber beständig und rastlos.

Von einer Steam-punkigen Technofantasie, ein Cronenberg Film, in der die Maschine kontrolliert, informiert und fährt - wozu weiß keiner so genau, denn längst kommt alles zu ihr - scheitert der Protagonist, ein Broker, in seinem eigenen kleinen Limousinen dauer up-gedateten Interieur. Der Film spielt in NY, Occupy Wall Street, Proteste, Präsidentschaftsbesuch, und weiteres sind für die Fahrt bloße Stau Meldungen, die die Limousine manchmal langsamer fahren lassen, die Stadt ist beinahe nie zu sehen. Das Auto ist Aufenthaltsort, Lebenserhalter, Ablaufplaner, die Technik bestimmt - der Mensch spielt mit.



sfps 001



sfps 002



sfps 003



sfps 004

“Filmstills”...



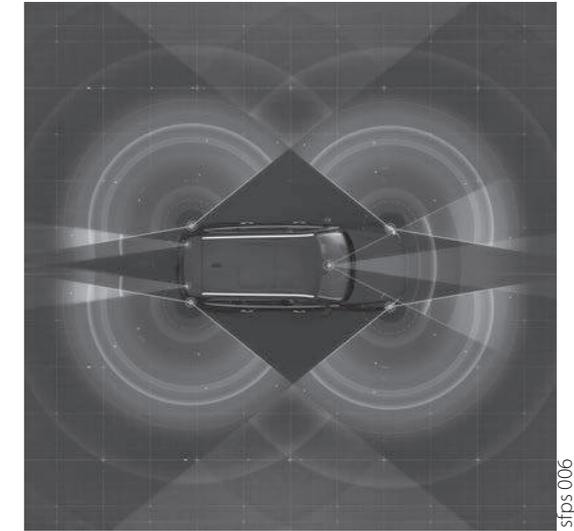
sfps 005

Anderer Film, andere Thematik, jedoch mit derselben Fahrzeugwahl. Der Protagonist von Holy Motors schminkt sich, lernt einen Text, verlässt die Limousine, bei jedem Verlassen ist er jemand anders: Schauspieler, Mörder, Dieb, Familienvater etc. Irgendwo in Paris wird ausgestiegen und wenig später wieder eingestiegen. Die Stadt bekannt, die einzelnen Handlungen vertraut, der ständige Szenenwechsel verstörend. Die Sci-Fi hat den Alltag ergriffen, die Abläufe zertrennt, das Auto fährt.

### possible worlds - possible futures

Letzterer wirkt befremdlicher als ersterer obwohl das städtische Ambiente vertraut wirkt, Mobil und Technik bekannt aussehen. Um auf den Entwurf zu kommen, ein dritter Vergleich: Concrete Island, von J.G Ballard. Ein Mann verunfallt in der Mitte eines riesigen Kreisverkehrs. Sein Wagen ist kaputt und damit ist es ihm unmöglich, die Betonwüste wieder zu verlassen.

Was wäre, wenn nun das Stranden des Autolenkers nicht in einer Betonwüste (Kreisverkehr) endet, der Kreisverkehr Freizeitpark-Ausmaße annimmt, das Stranden ein freiwilliges Herumgondeln ist. Die Technik nicht versagt, sondern mitmacht. Ein neues Ausgangsszenario. Die Grundannahme für den Entwurf.



sfps 006

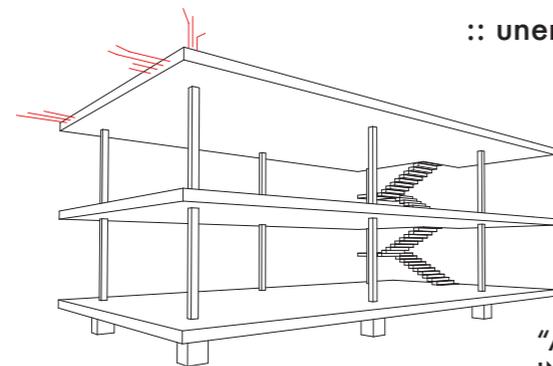
... oder bereits Alltag?



sfps 007

# Szenario Management

Das konkrete Setting: eine innerstädtische, bereits bebaute Fläche. Eine durchaus gewöhnliche Ausgangslage, die durchschnittliche urbane Umgebung in Europas Städten ist dicht bebaut. Das bedeutet der Umbau, nicht der Neubau macht einen Großteil der Architekturpraxis aus. Ein Blick auf die Immobilienkrisen der letzten Jahre motivierte Arbeiten wie die "Klumpen" Recherche der ETH Zürich, die die Frage nach der zukünftigen Nutzung und Umnutzung von Neubau Immobilien jetzt schon stellen. Deren Potenzial für Leerstand wird von vornherein mitgedacht, nach Alternativen wird gesucht. Diese Sichtweise macht aus einem Bauprojekt eine Baustelle und das über die Zeit der Übergabe hinaus.



Grafik: Domino + Bewährung

:: unentschieden ::

**"ARCHITEKTUR WÄRE HIER NICHT DAS (...) ENDE, SONDERN DIE VERSTETIGUNG EINER INITIATIVE, DER ANSTOSS ZU HANDLUNGEN, NICHT EINZELNE, SONDERN KOLLEKTIVE INTERESSEN VERFOLGEND. INITIATIVEN BESCHREIBEN DIE FÄHIGKEIT, SELBSTSTÄNDIG ZU HANDELN.(...)" ARNO BRANDLHUBER**

(WEITER)" ARCHITEKTUREN VON UND FÜR INITIATIVEN ENTSCHEIDEN SICH AN DER FÄHIGKEIT, DIESES SELBSTSTÄNDIGE HANDELN ZU ERMÖGLICHEN."

ARNO BRANDLHUBER,

JURY PUBLIKATION DES VORALBERGER HYPO BAUHERRENPREISES 2015

Für das Althangelände wird keine Alternative gesucht - diese wird jedoch dringend benötigt. Gesucht ist ein konkretes Szenario, das den verschiedenen Seiten (der Stadt Wien, der Öffentlichkeit, den Projektbesitzern/-betreibern, etc.) entgegenkommt.

Fazit: Die Prämisse "Vorort" besteht aus dem Bestand und den Wünschen vieler Beteiligter.

Der Architekt steht dazwischen, ist nicht mehr der Archi-(tekt), will heißen Chef Planer, sondern zwischen Investoreninteressen, öffentlichen Anliegen, Fach- und Sachinteressen, technischer Machbarkeit und den jeweils eigenen Anliegen, eine Art InteressensmanagerIn.

Eine unbeliebte Architekturhaltung, weil eine unentschiedene Position, aber mit dem Potential und der heimlichen Forderung, nicht den kleinsten gemeinsamen

Nenner - sondern das für alle am positivsten wirkende Szenario zu finden.

Szenario Management: über das bloße entweder/ oder Investoren Architektur oder Stadtgarten hinaus (das eine läuft Gefahr, schnell unbrauchbar zu sein - siehe: Fußnote ETH Studie - das andere eine exklusive Nische zu bedienen) einen Anstoß zu geben.

Das Prozedere: Eine Frage des Vorschlag(en)s und im Verlauf eine Frage des Verhandeln. Erster und wichtigster Schritt bleibt die Aufrechterhaltung der Diskussion.

Das Design, ein Vorschlag, noch dazu ein simpler: Mehr wollen als da ist - auch mehr wollen als gewünscht ist: begonnen wird mit dem Wunsch nach mehr Besuchern.

Die Methode: Hartnäckigkeit: Initiative für das Gelände ist gefragt - Freiraum ist für den 9. Bezirk nicht unwesentlich, die derzeitige Bebauung weist einen geringen Grünraumanteil auf und wenig Platz für Naherholung. Für die Stadt Wien ist das Gelände ein Attraktivitätsfaktor, der nicht zu vernachlässigen ist.

Die Methode: Umstiegstelle und Logistikzentrale für neue Verkehrsmittel und nutzen, was Stadt Wien et al. bereits vorschlagen.

Hinzuzufügen ist:

Ein Szenario ist ein Anstoß und eine mögliche Richtung (-sänderung).

Ein Standpunkt mit Ausblick soll und kann neue Möglichkeiten erzeugen, agieren zu können.

Die Architektur ist in diesem Falle ein Set, die Bestandteile sind variabel, ein Vorschlag ist gezeichnet....

## Stadt

Rechnet man in Footprints sind Städte die großen Faktoren in der Klimadebatte und gleichzeitig sind sie diejenigen, die die Auswirkungen rasch und stark zu spüren bekommen. Im Hinblick auf die klimatischen Veränderungen, aber auch im Hinblick auf Versorgung und Ressourcen sind sie mit ihrer Bevölkerungsdichte fragile Konzentrationspunkte. Andererseits bedeutet die Dichte an Menschen eine hohe Dichte an Möglichkeiten und Ideen. Gute Ausbildung, großer Dienstleistungssektor, viele Hochqualifizierte sind bestimmende Faktoren, die in den Zielsetzungen der Stadtplanung fokussiert werden.

Städte sind Antrieb und Trendsetter (besitzen eine Vorbildfunktion) für Neuerungen, das gilt für die Einführung des Rauchverbots in NY bis hin zur Umstellung auf öffentlichen Busverkehr in Bogota, das Propagieren von Radverkehr, Stadtgärten und anderem. Interessant ist hier der Trend zur "lebenswerten Stadt":

auf der einen Seite stellt die Klimaerwärmung als Thematik, neben den regionalen und demographischen Entwicklungen, neue Anforderungen an Verkehr und Versorgungssysteme in Städten - auf der anderen, werden

**" (...) BUT IN THE NEW CENTURY, A DIFFERENT AND FAR MORE EFFECTIVE MODEL HAS EMERGED: FOCUSING FIRST AND FOREMOST ON CREATING THE CONDITIONS THAT ATTRACT PEOPLE. AS CITIES ARE INCREASINGLY DEMONSTRATING, TALENT ATTRACTS CAPITAL MORE EFFECTIVELY THAN CAPITAL ATTRACTS TALENT. PEOPLE WANT TO LIVE IN COMMUNITIES THAT OFFER HEALTHY AND FAMILY FRIENDLY LIFESTYLES: NOT ONLY GOOD SCHOOLS AND SAFE STREETS BUT ALSO CLEAN AIR, BEAUTIFUL PARKS, AND EXTENSIVE MASS TRANSIT SYSTEMS. AND WHERE PEOPLE WANT TO LIVE, BUSINESSES WANT TO INVEST."**

MICHAEL BLOOMBERG, FOREIGN AFFAIRS: CITY CENTURY

diese als angenehme Veränderungen zu Trendansagen, weg von einer stark frequentierten verkehrslastigen Stadt, zu Neubauten verkehrsfreier Wohngebiete, einer Fokussierung des Öffentlichen (Nah-) Verkehrs und hin zu "sanfter" und leistbarer, weil leih-barer, Mobilität, sei es Segway, E-Roll-

er, Fahrrad... Die *Foreign Affairs* geht soweit, den direkten Verlauf von Dampfmaschine zum E-Bike zu ziehen, diese Veränderung wird die städtische Infrastruktur in naher Zukunft tiefgreifend beeinflussen.

Neue Mobilitätskonzepte bedeuten hier die Möglichkeit, Strassenraum und Sockelzone neu zu interpretieren (mehr dazu im Kapitel: Sockel). Sie schaffen damit neue attraktive Zonen in der Stadt. In dieser Hinsicht ein Blick auf Wien: das zum x-ten Mal in Folge ein Triple - A Rating von Moodys erhalten hat.

**Quelle: Moodys #Vienna**

"Lebensqualität" wird bewertet und wird zu einem ökonomischen, nicht nur ökologischen Faktor.

## Generator

Ähnlich der Stadt fungieren große Gebäude als Stadt- Generatoren. Situierd an Verkehrsknotenpunkten, oder solche erzeugend, verdichten sie das Programm, sind Schleuse und Aufenthaltsort, wichtigster Punkt ist dabei die einfache und rasche Zugänglichkeit. Was aus U-Bahn-Stationen bereits bekannt ist, wird Sockelzone des Geländes. Nahversorgung mischt sich mit Aufenthaltsaktivitäten, mit

dem Unterschied: Ticket benötigt der Nutzer keines. Der Sockel wird Verteiler, städtische und öffentliche Zone sowie die Gebäudeteile vermischen sich. Der Außenbereich wird mitbespielt: ob Gebäude, Park oder Stadt bleibt unentschieden - kein entweder oder: sondern wie EM2N ihr Buch titelten: BOTH AND

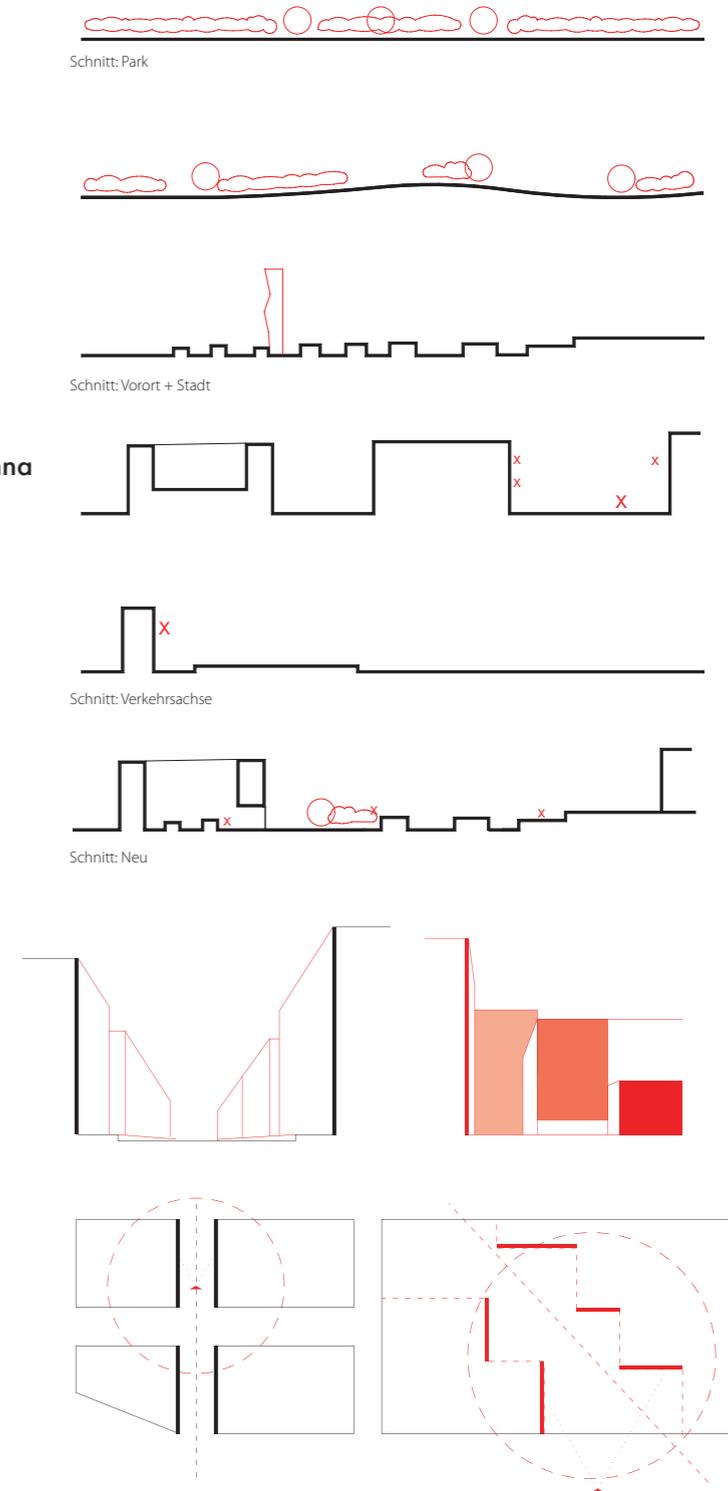
2014 ... 45% der Weltbevölkerung lebt in Städten  
die Prognose:  
2050 ... annähernd 70% der Weltbevölkerung lebt in Städten.

**Data: #UN World Urbanisation Prospects  
#Trends in Urbanisation, Revision 2014**

**mehr dazu:  
#Local Buzz in der #Wiener Forschung**

2015 70% der Abgase entstehen in Städten, auch wenn diese Flächenmäßig nur 2% der Landmasse ausmachen.

**Data: #UN Habitat #Global Report on Urban Settlement, 2011**





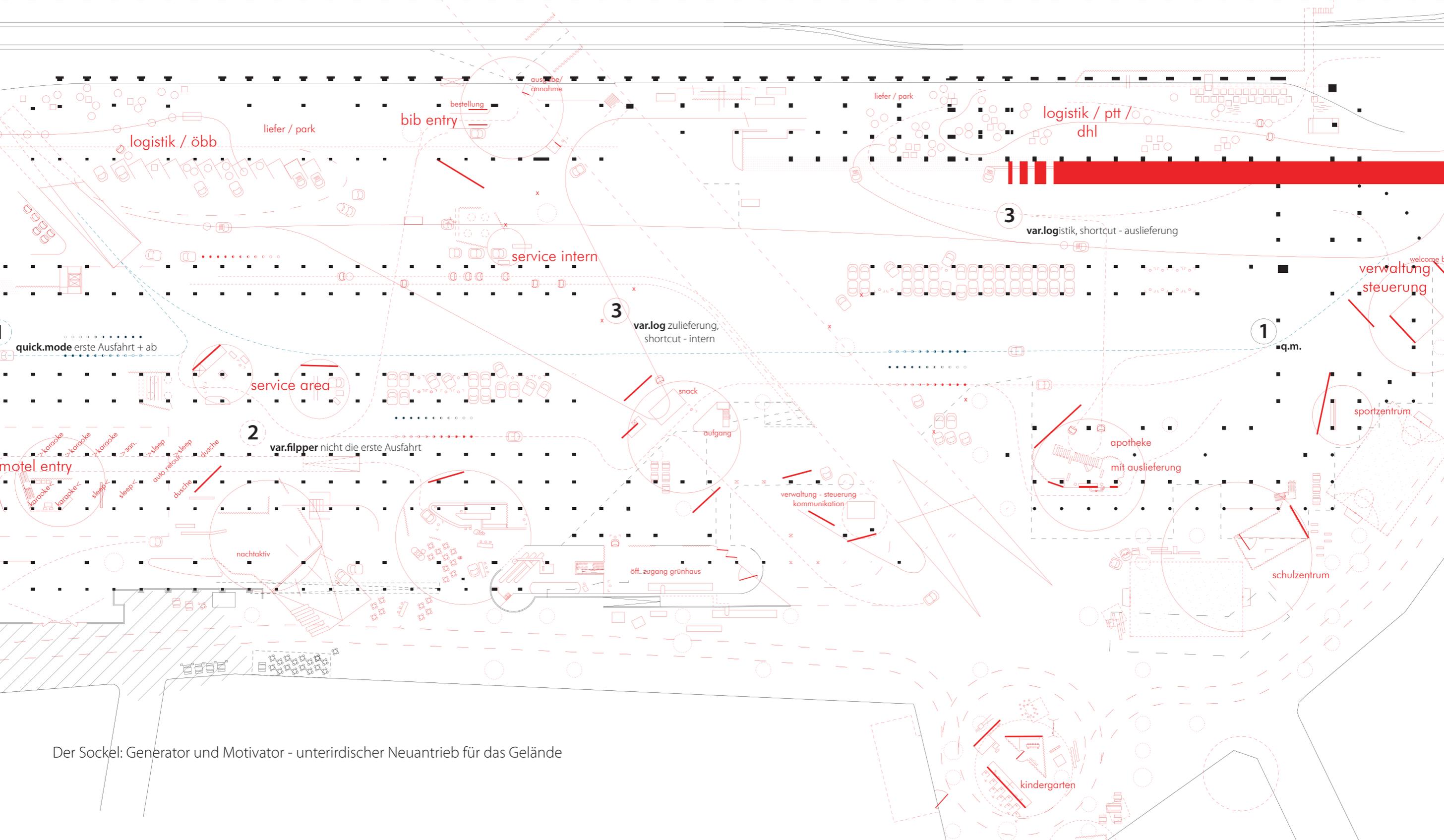
# Söckelzone

Maßstab 1:1000

10m

50m

100m



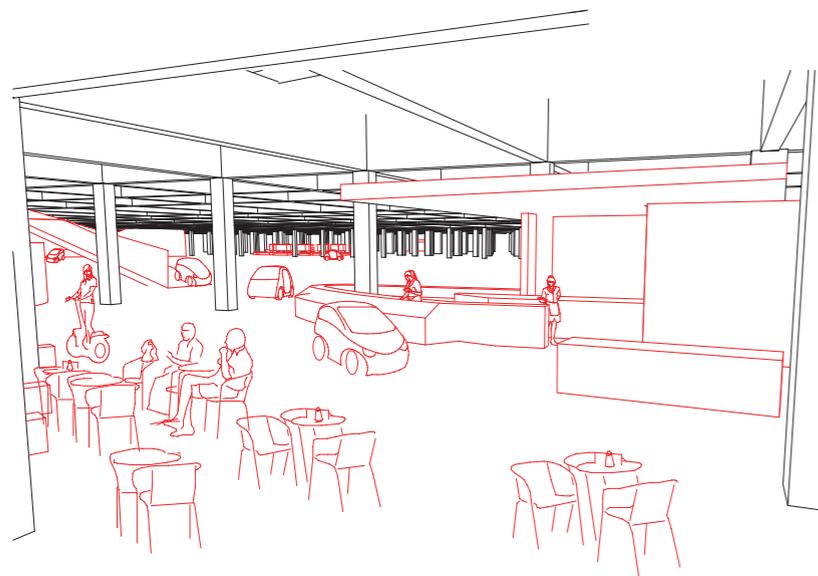
Der Sockel: Generator und Motivator - unterirdischer Neuantrieb für das Gelände



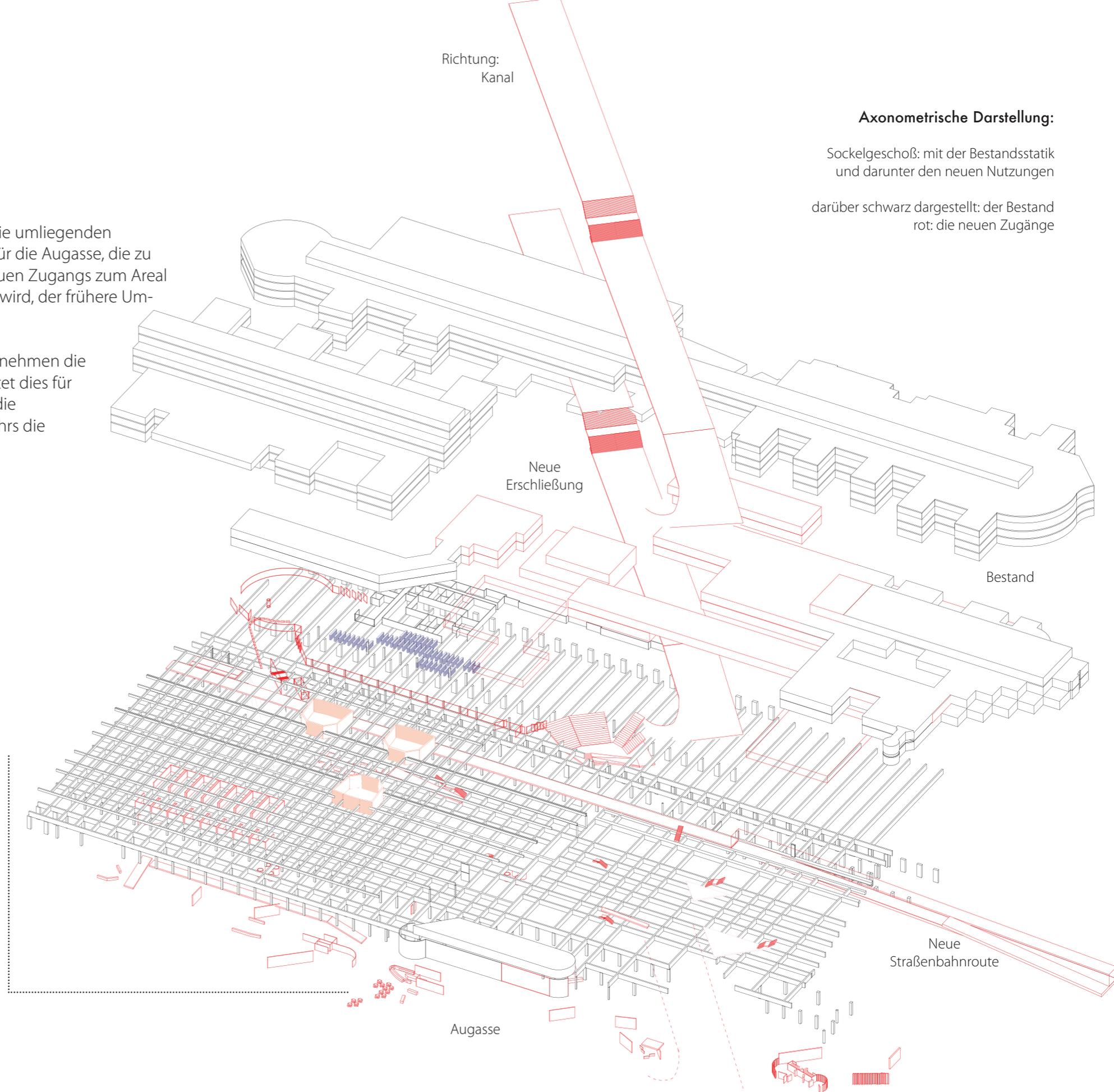
# Consume!

Der Verkehr konzentriert sich im Untergeschoß des Gebäudes, die umliegenden Verkehrsflächen werden damit entlastet. Im Speziellen gilt dies für die Augasse, die zu einer Bewegungszone wird. Sie erweitert sich im Bereich des neuen Zugangs zum Areal zu einem Platz, da auch die Straßenbahn in das Gelände verlegt wird, der frühere Umkehrplatz wird begrünt.

Klappt das Szenario und behalten die Verkehrsprognosen recht, nehmen die Nahverkehrsmittel zu und der klassische Autoverkehr ab, bedeutet dies für das Areal, dass der ostseitige Zugang zum Kanal nicht nur über die neugelegte Achse geschieht, sondern mit Abnehmen des Verkehrs die Barrierewirkung der Einfahrtsstraße nachlässt. Die Naherholungszone Donaukanal wird besser zugänglich. WU frisst Auto - Auto frisst Straße - sozusagen.



**Schaubild**  
Sockelgeschoß: Szenario Aida

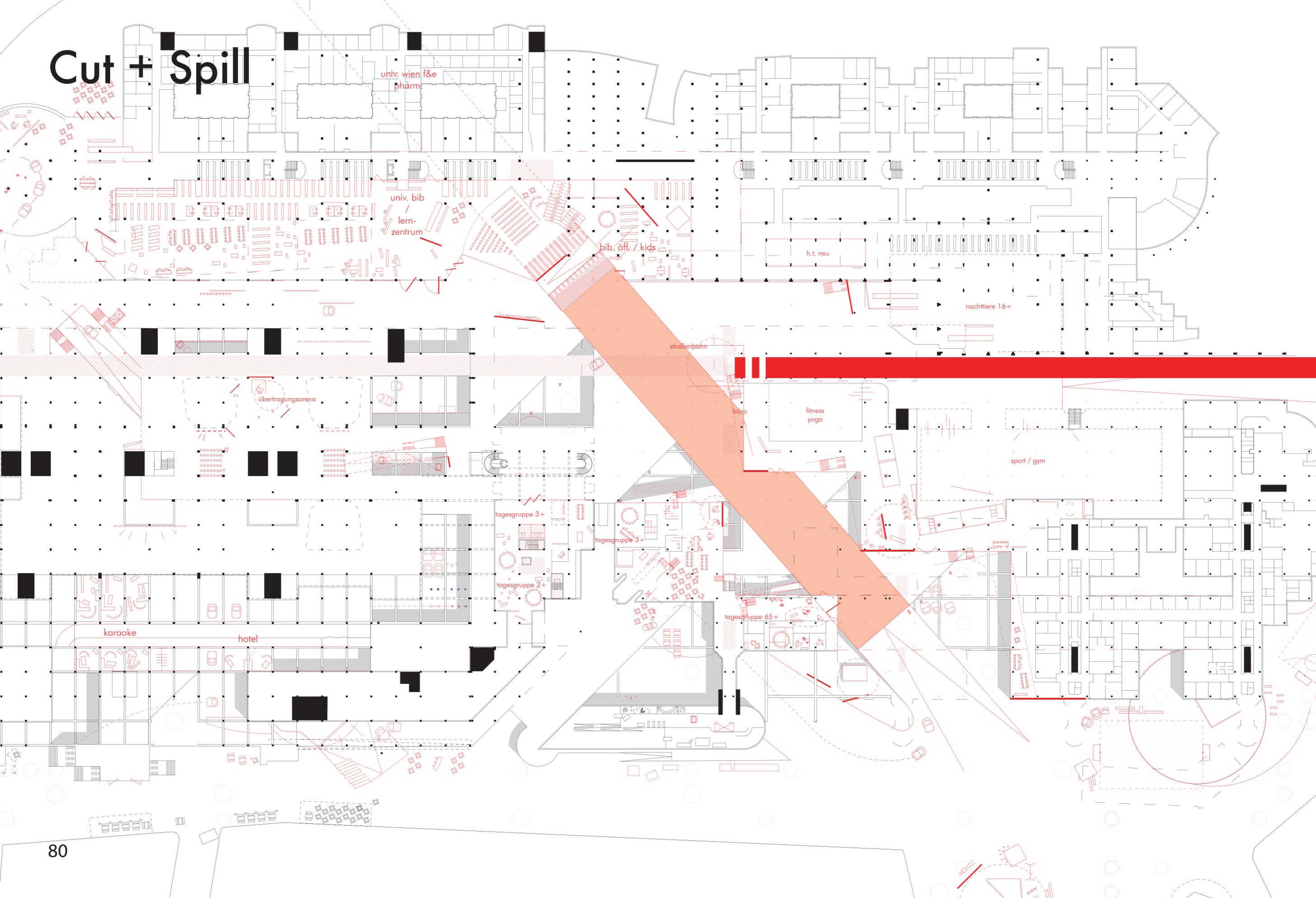


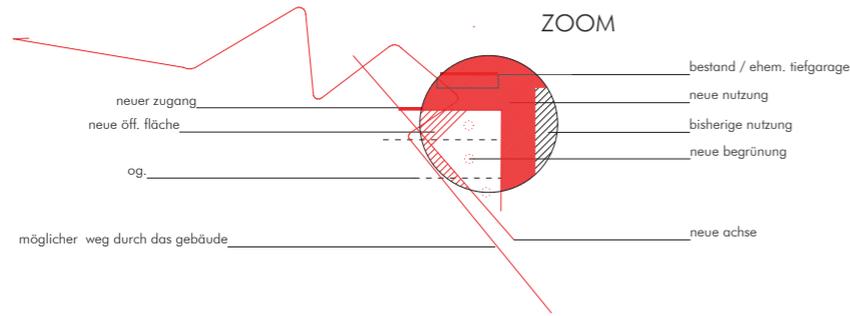
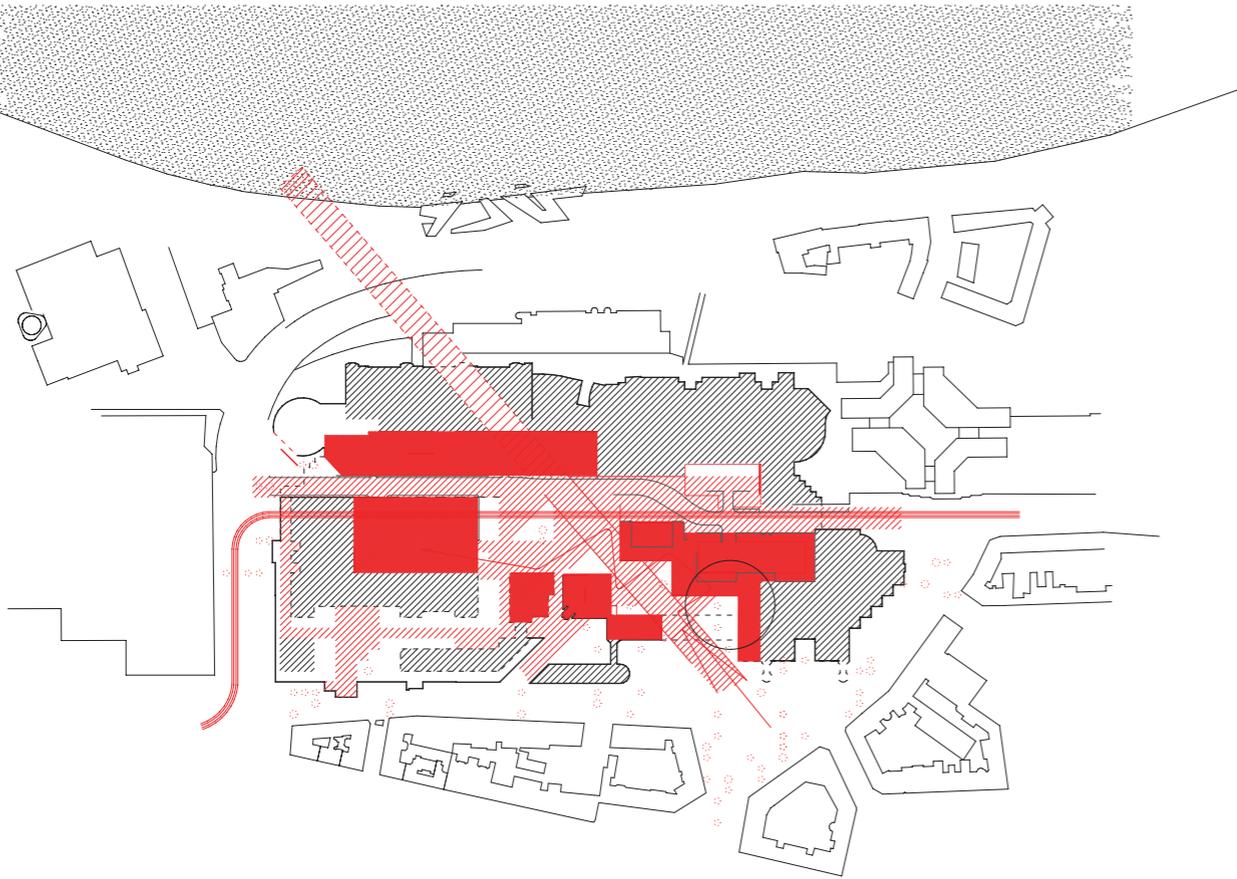
## Axonometrische Darstellung:

Sockelgeschoß: mit der Bestandsstatik und darunter den neuen Nutzungen

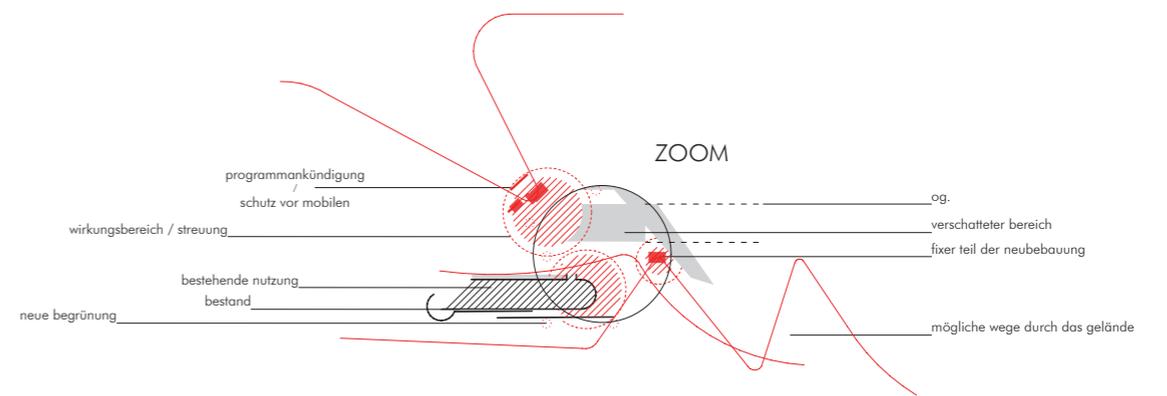
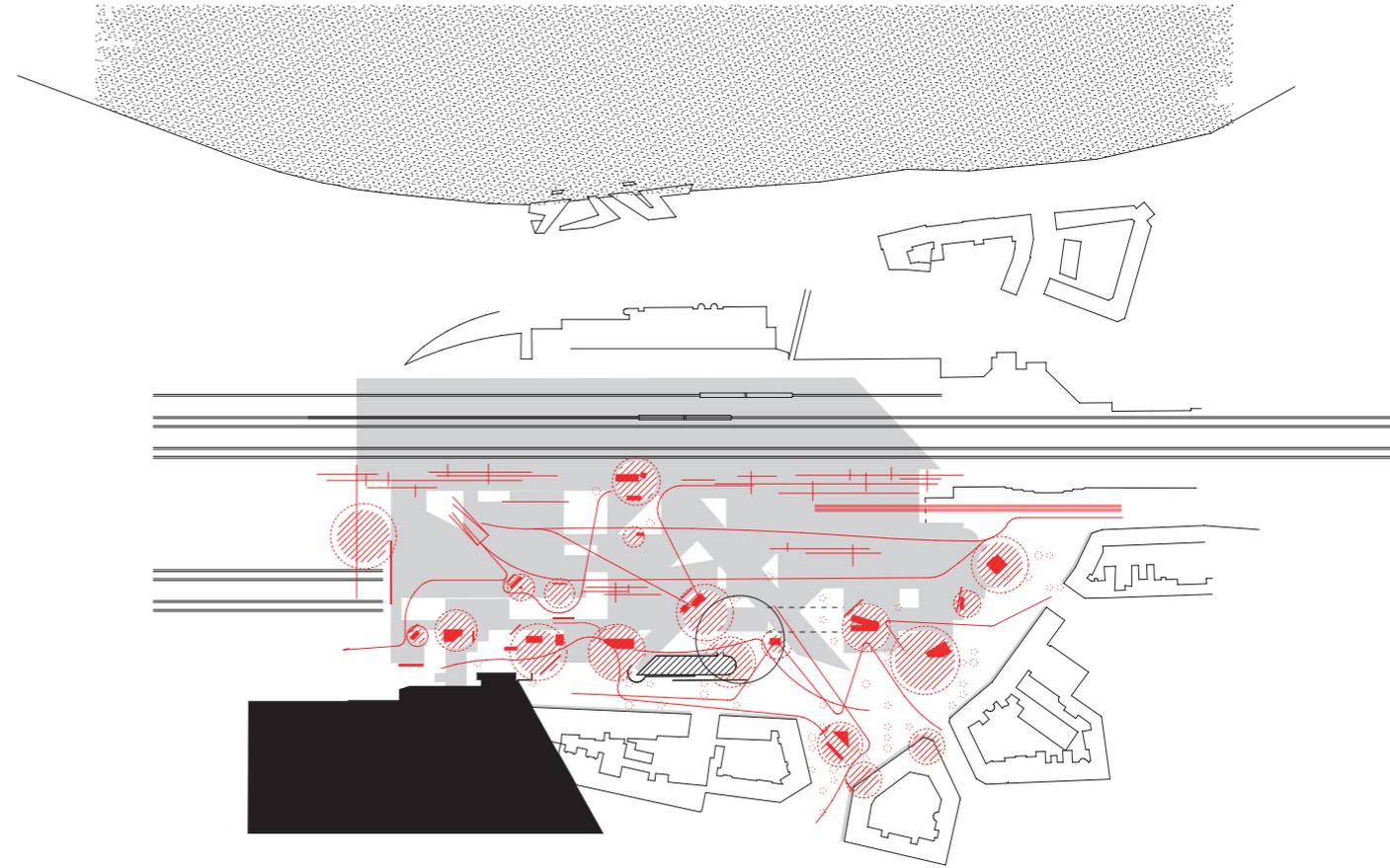
darüber schwarz dargestellt: der Bestand  
rot: die neuen Zugänge

# Cut + Spill



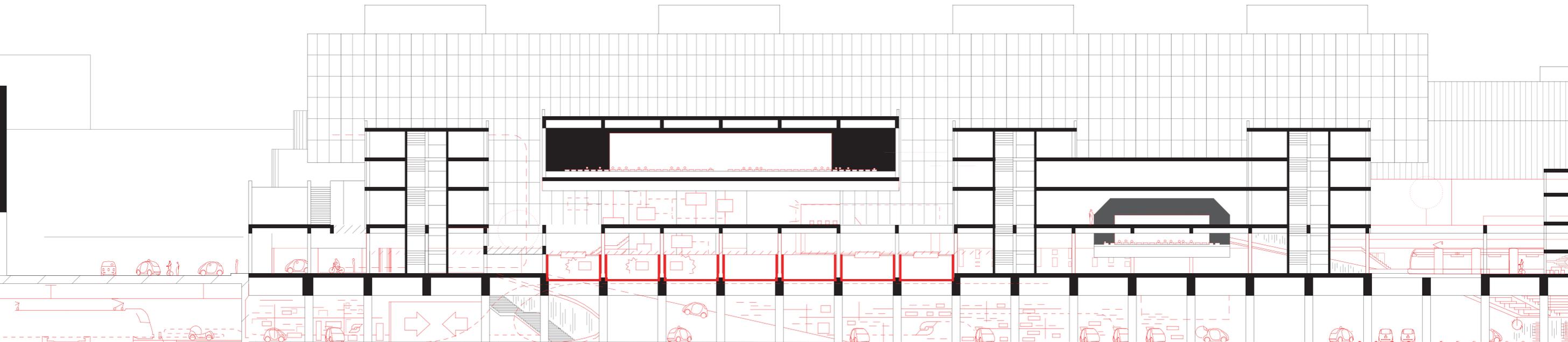


Die Bespielung mit neuen Aktivitäten, und die Erweiterung bereits vorhandener öffentlich nutzbarer Flächen erstreckt sich entlang der neuangelegte Achse von Augasse Richtung Donaukanal, quer durch das Gelände. Sie erschließt die vormals im Sockel gelegenen Gebäudeteile und 'erleichtert' den Bestand um großzügige Lichtöffnungen. Anstatt Forschung neben Parken, breitet sich das neue Programm aus, mit neuen Zu-/Ein und Übergänge. Die neuen Einheiten sind wie im Untergeschoß kleine Teile, die getrennt vom Bestand funktionieren. Sie bilden zur neuen Erschließung neue Fassaden aus, und sind programmatisch wie klimatisch ein Übergang in den Bestand.

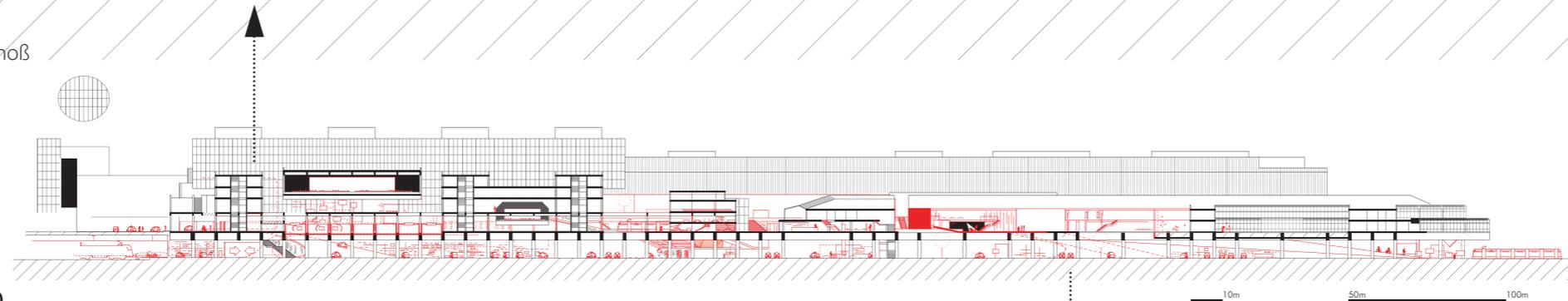


Die neue Verbindungsachse betont zusätzlich die günstige platzartige Öffnung der umliegenden Bebauung im Zugangsbereich Augasse. Der Platz wird dort - frei von Straßenbahnschienen ein kleiner Naherholungsbereich und versammelt Kolpinghaus, Bildungseinrichtungen und den Zugang zu dem WU Areal. Der Platzbereich vor dem Areal mischt sich mit den Aktivitäten die im Areal stattfinden. Das Untergeschoß der Platte und die Platte selbst werden erweiterung zu diesem, oder umgekehrt.

# Schnitt durchs Gelände

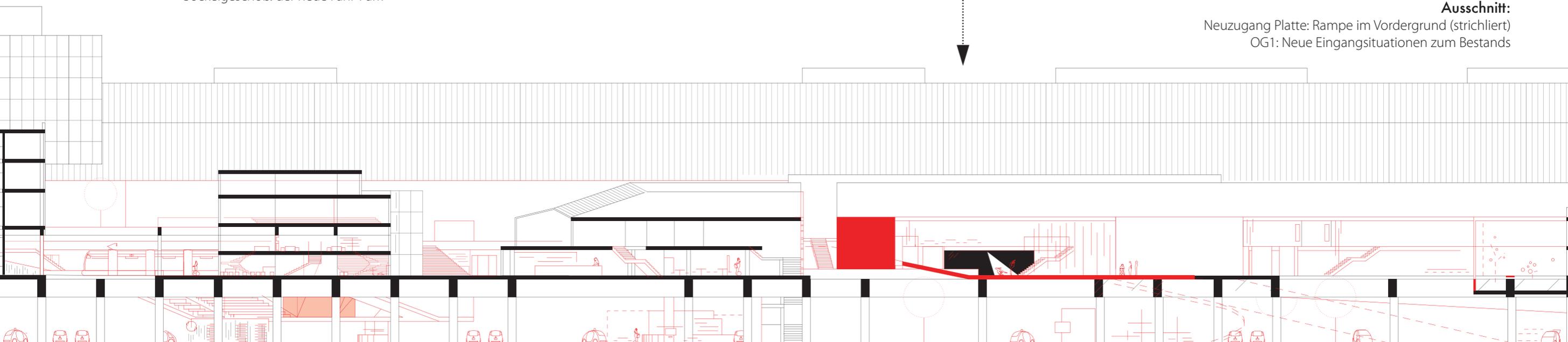


**Ausschnitt:**  
Zugang Spittelau, ÖBB im Untergeschoß



**Schnitt 1:2000**  
Sockelgeschoß: der neue Fahr-Park

**Ausschnitt:**  
Neuzugang Platte: Rampe im Vordergrund (strichliert)  
OG1: Neue Eingangssituationen zum Bestands



# Mehr!

## Einzelteile der Pläne (alphabetisch)

**Aida.** Rosa, Kaffee, Kuchen, gut.

**Apotheke** (Nahversorgung und Auslieferung)

**Bezirkentwicklung** Bezeichnet die vor Ort Niederlassung der Bezirkentwicklung und temporärer politischer Involvierter: Mitbestimmung und Bürgerbeteiligung sollen schließlich gefördert werden.

**Nachttiere +16** :: Die ehemaligen Tiefgaragenflächen sind gut nutzbar für Clubgeschehen, die Schalldämmung erledigt das Archiv der Universität Wien. Der Name - keine Erfindung - in den Originalplänen des Architekturbüros Schwazer finden sich unter anderem Räumlichkeiten für Nachttiere (neben Räumlichkeiten für Diplomanden und Ähnlichem).

**Nachtaktiv** (siehe Nachttiere) Allerdings ist hier das etwas luftigere Sommerquartier mit öffentlicher Bühne und Screen gemeint, zugänglich von Seite Augasse, im Vorbeigehen schützt der Screen vor Lärm und zeigt, was gerade passiert.

**Organisation & Öffentlichkeitsarbeit.** Die zentrale Überwachung der Einzelvehikel bei ihren (bemannten wie unbemannten) Einsätzen geschieht vor Ort. Die Organisation erledigt der Rechner, die Kontrolle ebenfalls - Screens vermitteln aber jeweils alle Informationen zum jeweiligen Standort der Fahrzeuge. Sie sind öffentlich zugänglich und offerieren eine Art Besuch im Cockpit.

**Snack, Service, etc.** (Wartungs-) Services aller Art, Nahversorgung gibt es auf dem Weg.

**Stammisch** der Tagesausleihe, für regelmäßige Nutzer mit speziellen Wünschen gibt es zur Überbrückung der Wartezeit Cafe und Snacks, wie auch Fahrzeugberatung.

## Nutzungen bisher:

Universität Wien:  
Zoologie, Pharmazie und Theater-, Film- und Medienwissenschaften, sowie Statistik und Mathematik  
Wirtschaftsuniversität Wien

ÖBB, Frachtbahnhof  
Sportplatz, Parkgarage, sowie nicht ebenerdige öffentliche Freiräume (angrenzend: ÖBB: Franz-Josefs-Bahnhof, inkl. Shopping, Poststelle mit Auslieferung, Bank Austria mit weiteren Parkgaragen)

## Nutzungen derzeit:

Universität Wien:  
Zoologie, Pharmazie und Theater-, Film-, und Medienwissenschaften

Anstatt der WU  
Teile der BOKU  
Studienabteilung  
Forschungsservice  
Department für Nutzpflanzenwissenschaften  
Institut für Integrative Naturschutzforschung  
Institut für Wildbiologie und Jagdwirtschaft  
Department für nachhaltige Agrarsysteme

**Tagesausleihe** Ist die Abhol- und Ausleihmöglichkeit von E-Fahrzeugen. Die Demographie spricht für einen Bedarfsanstieg von Kurzstrecken-Fahrzeugen... Die Anmeldung erfolgt per App, die U-Bahn bringt den Nutzer zum Gelände, das Fahrzeug kommt entgegen...

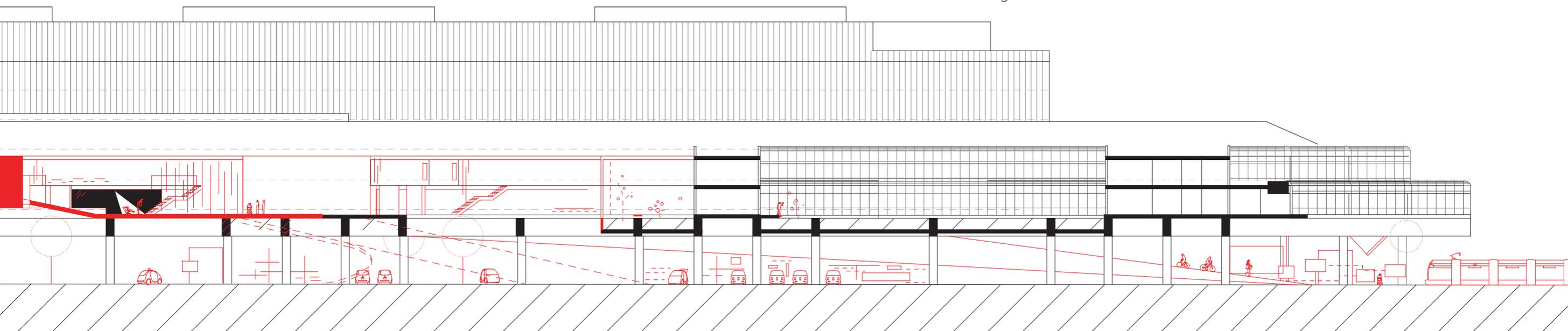
**Tagesstätte (65 +)** ... Besonderes Augenmerk liegt auf der Gruppe der Senioren, die (laut Statistik + Prognose der WKO) länger fit bleiben und damit auch einen höheren Anspruch an die Mobilität stellen. Vor Ort finden sie ein Tagesangebot, plus - falls gewünscht - den nötigen fahrbaren Untersatz.

**Verclustering** Die Universität erhält einen neuen Zugang, ehemalige nicht mehr genutzte Räumlichkeiten werden Büroflächen. Start-ups sollen dies als Chance sehen. Die Nähe zu universitären Forschungseinrichtungen ist damit doppelt günstig (Vgl.: Local Buzz in der Forschung, Studie). Um Austausch zu fördern, gibt es für den Kurzbesuch hat es vor Ort und angrenzend die nötigen Unterkünfte, für Ausflüge die Strassenbahn und die "auto" Mobilleihe. Die Räumlichkeiten der Start-Ups sind teilweise noch verbesserungsfähig - jedoch mehr Mieter - mehr Miete - die Verhältnisse verbessern sich. Die Räumlichkeiten sind nicht für Langzeitnutzung gedacht, sondern als Anstoß und Startpunkt. (Für zwischendrin gibt es ein kurzes Eingewöhnen an den Erfolg: Golf Ranges am Dach der ehem. alten WU - mit freier Zielwahl.)

**Verleih** Drive-through Bibliotheksausleihe, die Buchwahl sollte - wenn möglich - im Vorfeld online erfolgen.

**Übertragungsarena** Ähnlich wie die O&Ö (siehe oben). Das Gelände wird komplett videoüberwacht (frei nach dem Motto: ist der innere Polizist erst einmal überwunden, braucht es externen Ersatz). Die Übertragung einer öffentlichen Live-Show - Bilder auf Bildschirmen gesellen sich im Inneren der ehem. WU zu einer Art Polizei-Hauptquartier, Überwacher wird kurzzeitig der jeweilige Besucher, die Polizei vor Ort bleibt dafür ein eher seltener Anblick.

**Unterirdisches Karaoke**, der Park vor der ehem. WU groß, getrept und ungenutzt, das Terrain darunter ebenfalls - die seltene Nutzung wird hier nützlich gemacht: in das Untergeschoß zieht eine Karaoke Bar ein, Zugang erfolgt über die Augasse oder im Gelände.



# Trafo Typo

Vom Verfügungsraum zur transformativen Typologie.

Die Idee des Verfügungsraums entstand als der Umzug beschlossene Sache war. Das Ziel der Inhaber war das Gelände flexibel nutzbar zu halten bis sich eine passende Nachnutzung einstellt.

In der Idee nachvollziehbar, dennoch gestaltet sich die Umsetzung nicht ganz so einfach. Die Frage nach der Kombination der unterschiedlichen Zwischennutzungen und ihren Überschneidungen, blieb größtenteils ungeklärt, damit blieb der Zusatz -Attraktor zum (bereits genutzten) Bestand aus. Der Einzug der temporären Nutzer, wie z.B. der Akademie, aber auch des Parlaments, während der jeweiligen Sanierungsphasen der Hauptgebäude, ein Tauziehen, in dem meist nicht übersiedelt wurde. Ein weiterer optimistischer Ansatz waren niedrige Büromieten, ganz geklappt hat es nicht.



optimismus

Der Verfügungsraum steht zur Verfügung, die Neuerung macht ein Angebot. Das Obergeschoss, von U-Bahn Spittelau kommend das Erdgeschoß, extrahiert die öffentlich zugänglichen Flächen der bereits existierenden Nutzungen, und erweitert diese, macht damit den Bestand öffentlich zugänglich.

**#Kein Widerstand gegen Nutzungsänderung - nur große Zerstretheit.**

Das Programm ist widerstandslos gegen Nutzungsänderungen, eine loses Nebeneinander, in der einzelne Teile beliebig erweiter- und austauschbar sind.

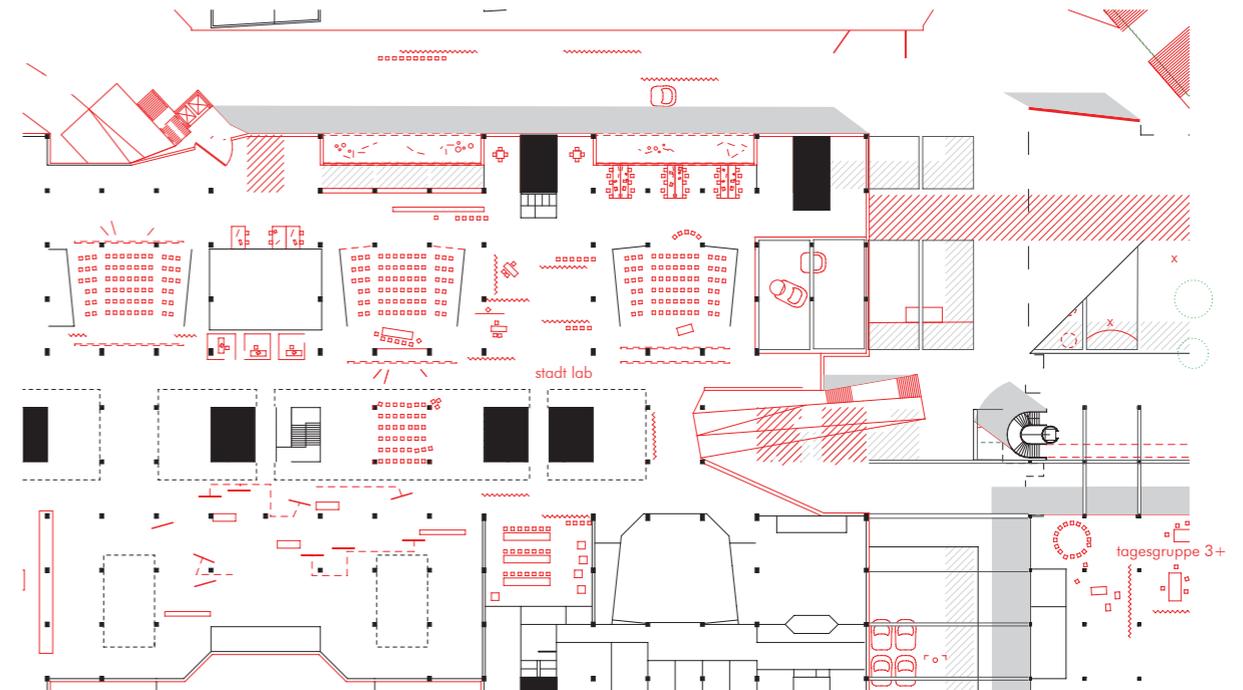
Die Universität erhält ein Bibliotheks- und Lernzentrum, mit Vortragsmöglichkeit.

In der Erweiterung findet sich ein Bibliothek für Kinder mit Lern- und Nachhilfemöglichkeiten. Der Saal wie Lern- und Zeitschriftenmöglichkeiten sind öffentlich und im Sommer nach draußen erweiterbar. Die Größe erlaubt dazwischen ruhigere Zonen. Westseitig öffnet sich das Areal zur städtischen Wohnbebauung hin, mit einer neuen Erschließung und Tagesstätten, die die Nachfrage nach Kinderbetreuung, ergänzt mit Seniorenbetreuung, deckt.

Beide Nutzungen vergrößern mit der Zeit ihre Reichweite, verfolgt man Trendprognosen der WKO zur Mobilität, wie auch Forenbeiträge zum Thema, kann von einer größeren Nachfrage innerhalb eines Stadtteils ausgegangen werden, die mit der Verwendung von kleinen elektrobetriebenen Fahrzeugen, so etwa E-Bikes, Sagways, E-Roller, davon ausgeht, größere Reichweiten zu erzeugen und andere Nutzergruppen anzusprechen, besonders solche, die fußläufig diese Möglichkeiten nicht hätten. Für diese Leute wie auch das interne wissenschaftliche Personal und die ansässigen Büros finden sich vor Ort Aufenthalts-, Restaurant und Sportmöglichkeiten.

Bevor die Architektur erneuert werden will, - ob dies Sanierung oder Abriss bedeutet, sei dahingestellt, - schlägt das Szenario einige potenzielle Nutzungen vor.

## OG2. Vorort Stadtplanung und öff Schulnutzung ziehen ein die Nutzer wechseln sich ab



# Quellen

## BÜCHER und STUDIEN

**BIG! BAD? MODERN:** Four Megabuildings in Vienna, Gruber, Stefan; Lehn, Antje; Schmidt-Colinet, Lisa; Schnell, Angelika; Park Books, 2015, ISBN 978 - 3906027968

**BOTH AND,** EM2N, gta Verlag, Insitut for History and Theory of Architecture, Faculty of Architecture, ETH Zürich, 2009, ISBN 978 - 3 - 85676 - 263 - 6

**Die Berliner WELTVERBESSERUNGSMASCHINE,** eine Geschichte des fortwährenden Scheiterns, von Borries, Friedrich; Fischer, Jens-Ulrich, Bd.1, 2013, Merve Verlag, Berlin, ISBN - 978 - 3 - 88396 -343 - 3

## GBL Gebäudeanalysen

**Gebäudeanalyse; 656,** Universitätszentrum Althanstraße - Zoologisches und Biologisches Inst der Univ. Wien, Sailer, Christine, Suwantschieff, K.; Schwanzer, Karl, Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre

**Gebäudeanalyse; 676,** UZA 2 - Universitätszentrum Althanstr., Beyrl Claus; Danzmayr, Susanne; Maier, Sabine; Hlawenicka, Kurt, 1995, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre

**Gebäudeanalyse; 713,** Wirtschaftsuniversität Wien, Köchl, Annemarie; Riedel, Birgit; Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre

**Gebäudeanalyse; 773,** Institutsgebäude d. Wirtschaftsuniversität Wien, Schnögass, Alexandra; Schuschnigg, Anna, 1995, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre

**Hayde Architekten,** Dietmar Steiner, 2014, Mury Salzmann Verlag, ISBN 978 - 3 - 99014 - 103 - 8

**Klumpen,** Auseinandersetzung mit einem Gebäudetyp, Lisa Euler und Tanja Reimer, 2014, gta Verlag, ETH Zürich, ISBN 978 - 3 - 85676 - 339 - 8

**Local Buzz** in der Wiener Forschung, Musil, Robert, Eder, Jakob, Verlag der Österreichischen Wissenschaften, 2015, ISBN: 978 - 3- 7001 - 7792 - 0

**Österreichische Architektur** im 20. Jahrhundert. Ein Führer. Band 3/1:Wien 1.-12. Bezirk, Achleitner, Friedrich, Residenz Verlag, Salzburg, 1990, ISBN: 978 - 3701732081 S.88

**Stadtentwicklung,** Studien, Smart Cities Wien (online) (Abrufdatum 07.2015) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008218.pdf> (Aktion 5.2 + 5.3 Parkraumbewirtschaftung, Rückeroberung des öffentlichen. Raumes)

**Stadtentwicklung** Studien TU Wien, Verkehrsplanung (online) [http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/media-pool-verkehrsplanung/Bilder/Lehre/Archiv\\_Studentenarbeiten/Transport\\_und\\_Siedlungswesen/Franz-Josefs-Bahnhof.pdf](http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/media-pool-verkehrsplanung/Bilder/Lehre/Archiv_Studentenarbeiten/Transport_und_Siedlungswesen/Franz-Josefs-Bahnhof.pdf)

**Stadtentwicklung,** Stadt Wien, Projekt: Althangrund, Überblick (Letztes Abrufdatum 10.2015) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/althangrund/>

**Stadtentwicklung,** Nr.141, Werkstattbericht: Althangrund - Planungsprozess und Grobes Leitbild, Magistrat der Stadt Wien, MA 18 (Hrsg.), MA 21, 2014, ISBN: 978 - 3 - 902576 - 84 -2

**Stadt Wien,** Wiki, Archivzugang und Onlineauskunft zur Geschichte der Wiener Bezirke,

**TU COTTBUS,** Daten zur Geschichte des Eisenbahnwesens und der Bahntechnik (Skript), Thiel, Hans Cristoph, 2011 (online) <https://www-docs.tu-cottbus.de/verkehrswesen/public/Lehre/Lehrbuch/Grundlagen/0-8GeschichteDaten.pdf>

**WKO,** Demografie und Verkehr in Österreich, Dossier Wirtschaftspolitik 2013/14 | März 2013, WKO (Hrsg.) Steigenberger, Karin, Feßl Thomas, (online) [https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/2013-04\\_Dossier\\_Demografie\\_und\\_Verkehr\\_in\\_oe.pdf](https://www.wko.at/Content.Node/Interessenvertretung/Standort-und-Innovation/2013-04_Dossier_Demografie_und_Verkehr_in_oe.pdf)

**WKO,** Entwicklung der Marktpreise - Auswirkungen auf den Strompreis, Kern, Christian, Vortrag, 2005 (online) <http://wko.at/up/enet/energie/Vortrag-Kern020305.pdf>

**WKO,** Strom wird billiger, (online - info) [https://www.wko.at/Content.Node/branchen/k/Neue\\_Stromnetztarife\\_2014.html](https://www.wko.at/Content.Node/branchen/k/Neue_Stromnetztarife_2014.html)

**United Nations,** Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352) NY, 2014(Abrufdatum 09.2015) <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>  
United Nations, Habitat, Global Report on Human Settlement, 2011, (online) (Abrufdatum 05.2015) <http://unhabitat.org/urban-themes/climate-change/>

**Universität Wien** (online Archiv), WU Eröffnung Biozentrum, (Abrufdatum 04.2015), <http://geschichte.univie.ac.at/de/ereignisse/eroeffnung-biozentrum-uza-i-althanstrasse-14-15000-m-arch-kurt-hlaweniczka-karl-schwanzer>

7. Vorarlberger Hypo-**Bauherrenpreis,** Russ Media (Hrsg.); VAI (Ed.), 2015, (online) (Abrufdatum 07.2015), [https://www.hypovbg.at/fileadmin/Hypovbg/Veranstaltungen/Bauherrenpreis\\_2015/Journal\\_Bauherrenpreis.pdf](https://www.hypovbg.at/fileadmin/Hypovbg/Veranstaltungen/Bauherrenpreis_2015/Journal_Bauherrenpreis.pdf)

**Wissensbilanz** Univ. für Bodenkultur Stand 2014 (online), (Abrufdatum 07.2015), <http://www.boku.ac.at/fos/themen/facts-figures/> (pdf) [http://www.boku.ac.at/fileadmin/data/H05000/H13000/FIS/Wissensbilanz/WB\\_2014\\_Teil1\\_inklCover\\_300dpi.pdf](http://www.boku.ac.at/fileadmin/data/H05000/H13000/FIS/Wissensbilanz/WB_2014_Teil1_inklCover_300dpi.pdf)

**XF,** Homepage/ Buch, 2015 (Abrufdatum 09.2015) (online) #Intro: <http://laboriacuboniks.net/#zero/1> #OnArchitecture <http://laboriacuboniks.net/#carry/2/3#FullReader>: [http://laboriacuboniks.net/20150612-xf\\_layout\\_web.pdf](http://laboriacuboniks.net/20150612-xf_layout_web.pdf)

## ARTIKEL

**Architekturlexikon** (Abrufdatum 08.2015) <http://www.architektenlexikon.at/de/1400.htm>

**BauNetz** Meldungen (online), Wiener Rauten Hauptbahnhof eröffnet, 10.10.2014, (Abrufdatum 05.2015), [http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Hauptbahnhof\\_eroeffnet\\_4074787.html](http://www.baunetz.de/meldungen/Meldungen-Hauptbahnhof_eroeffnet_4074787.html)

**Bank Austria** (online) Standort Wien 2004-09, Analyse, Stand 2009, (Abrufdatum 08.2015), [http://www.bankaustria.at/files/Standort\\_Wien\\_04-2009.pdf](http://www.bankaustria.at/files/Standort_Wien_04-2009.pdf)

**Betanews,** Userdiscussion, Google's self-driving cars gather nearly 1GB of sensor data every second - - would you trust them?, Wayne, Williams, 2013 (Abrufdatum 09.2015); <http://betanews.com/2013/05/02/googles-self-driving-cars-gather-nearly-1gb-of-sensor-data-every-second-would-you-trust-them/>

**BLDG.** Concrete Islands, ,23.03.2006 (online) (Abrufdatum 05.2015) <http://bldgblog.blogspot.co.at/2006/03/concrete-island.html>

**The Economist,** Teaching tomorrow, 05.09.2015, (online); (Abrufdatum 09.2015) <http://www.economist.com/news/technology-quarterly/21662654-sebastian-thrun-pioneer-googles-autonomous-cars-wants-teach-people-how>

**The Economist,** Upsetting the Apple Car, 21.02.2015, (online); (Abrufdatum 09.2015); <http://www.economist.com/news/business/21644149-established-carmakers-not-tech-firms-will-win-race-build-vehicles>

**The Economist,** Why autonomous and self-driving cars are not the same, 01.07.2015, (online); (Abrufdatum 09.2015); <http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2015/07/economist-explains>

**Fader,** Emilie Friedlander, 17.10.2012 (online) ( Abrufdatum 07. 2013) What in the World is Holy Motors About?, <http://www.thefader.com/2012/10/17/what-in-the-world-is-holy-motors-about>

**Foreign Affairs,** City Century, Bloomberg, Michael, 09.2015 (Abrufdatum 10.2015) <https://www.foreignaffairs.com/articles/2015-08-18/city-century>

**Google,** zuhause (Abrufdatum 09.2015) <http://www.google.com/selfdrivingcar/>

**The Guardian,** Humanities research is groundbreaking, life-changing... and ignored, Busl, Gretchen, 19.10.2015. (Abrufdatum 10.2015) <http://www.theguardian.com/higher-education-network/2015/oct/19/humanities-research-is-ground-breaking-life-changing-and-ignored>

**The Guardian**, Volvo to test autonomous cars with ordinary drivers on public roads by 2017, Gibbs, Samuel, 02.2015, (Abrufdatum 09.2015) <http://www.theguardian.com/technology/2015/feb/24/volvo-test-autonomous-cars-ordinary-drivers-public-roads-by-2017>

**HEISE**, Telepolis, Volvo übernimmt Unfallhaftung bei Roboterautos, Mühlbauer, Peter, 13.10.2015, (Abrufdatum) <http://www.heise.de/tp/artikel/46/46241/1.html>

**HEISE**, Telepolis, Selfmade City?, Kaltenbrunner, Robert, 19.10.2015 (Abrufdatum 10.2015) <http://www.heise.de/tp/artikel/46/46080/1.html>

**IM Sumpf** Radiointerview mit Armen Avanesian und Thomas Edlinger, 08.09.2015

**Kurier**, Die Studenten sind weg, die Nachfolge ungeklärt, Eckharter, Rainer, 09.2013 (Abrufdatum 03.2015) <http://kurier.at/chronik/die-studenten-sind-weg-die-nachfolge-ungeklaert/26.723.350>

**Kurier**, Pläne für die alte WU: Hörsaal wird Gerichtssal, 02.2015, (Abrufdatum 03.2015) <http://kurier.at/chronik/wien/plaene-fuer-alte-wu-hoersaal-wird-gerichtssaal/113.544.906>

**Moodys**, Vienna, City of Credit Rating, 2015, (online) (Abrufdatum 10.2015= <https://www.moodys.com/credit-ratings/Vienna-City-of-credit-rating-2774>) (Ganzer Text, 1999, [https://www.moodys.com/research/CITY-OF-VIENNAS-Aaa-CREDIT-RATING-IS-BOLSTERED-BY-BUDGET--PRM\\_19990526103543](https://www.moodys.com/research/CITY-OF-VIENNAS-Aaa-CREDIT-RATING-IS-BOLSTERED-BY-BUDGET--PRM_19990526103543))

**The New Yorker**, AUTO CORRECT, has the self-driving car at last arrived, Bilger, Burkhard, 25.11.2013, Illustration by Harry Campbell (online) (Abrufdatum 08.2015) <http://www.newyorker.com/magazine/2013/11/25/auto-correct>

**NZZ**, Zero Emission Vehicle, Schwegler, Urs, 29.12.2003, (Abrufdatum 08.2015) <http://www.nzz.ch/article99NYR-1.349554>

**ÖH** Forumsbeitrag (Abrufdatum 05.2015) <http://forum.oeh-wu.at/archive/index.php/t-28491.html>

**ÖBB**, online Informationen (Abrufdatum 09.2015) [http://www.oebb.at/de/Services/Neu\\_fuer\\_Sie/Wien\\_Hauptbahnhof\\_Bahn-Drehscheibe/index.jsp](http://www.oebb.at/de/Services/Neu_fuer_Sie/Wien_Hauptbahnhof_Bahn-Drehscheibe/index.jsp)

**Die Presse** (online) Hauptbahnhof: Das neue Tor nach Wien, vom 07.11.2014, [http://immobilien.diepresse.com/home/oesterreich/4589374/Hauptbahnhof\\_Das-neue-Tor-nach-Wien](http://immobilien.diepresse.com/home/oesterreich/4589374/Hauptbahnhof_Das-neue-Tor-nach-Wien)

**Signa Holding**, Online Information (Abrufdatum 10.2015) [http://www.signa.at/en/top-news/?tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=85&cHash=8966262e1233a7bbf7a3040c36b45321](http://www.signa.at/en/top-news/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=85&cHash=8966262e1233a7bbf7a3040c36b45321)

**Standard**, Neuer Eigentümer für Glaspalast auf dem Franz-Josefs-Bahnhof, 08.2015, (Abrufdatum 08.2015) <http://derstandard.at/2000020276725/Glaspalast-am-Franz-Josefs-Bahnhof-wechselt-Eigentuemmer>

**WIEN.ORF**, Alte WU sucht jetzt langfristige Mieter

**WIRED**.com, Autonomous Cars Through the Ages, Vanderbilt, Tom (Survival City) 06.2012, (Abrufdatum 08.2015) <http://www.wired.com/2012/02/autonomous-vehicle-history/>

**WIRED**.com, This is Big: A Robo-Car Just Drove Across the Country, Davies, Alex, 03.2015, (Abrufdatum 09.2015) <http://www.wired.com/2015/04/delphi-autonomous-car-cross-country/>

## FILME

Black Mirror (Series), Booker, Charlie, 2011, UK  
Cosmopolis, Cronenberg, David, 2012, Kanada  
Holy Motors, Carax, Leo, 2012, Frankreich  
Mayerling, Young, Terence, 1968, Frankreich  
Possible Worlds, Lepage, Robert, 2000, Kanada  
Wall.E, Stanton, Andrew, 2008, (Disney, Pixar) USA

(Film Info: [www.imbd.com](http://www.imbd.com))

## BILDNACHWEIS

### S 28

alth 001

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Joseph\\_Emanuel\\_Fischer\\_von\\_Erlach\\_001.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Joseph_Emanuel_Fischer_von_Erlach_001.JPG)

(Scan1720) Orig.: Verlorenes Wien: Adelspaläste vergangener Tag, Haider, Edgard, Böhlau Verlag, Vienna, 1984, ISBN: 9783205072201

### alth 002

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Wien\\_1830\\_Vasquez\\_Rossau\\_Althangrund.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f2/Wien_1830_Vasquez_Rossau_Althangrund.jpg)

(Scan1830) Orig. WStLA, Kartografische Sammlung, Bezirkspläne, Wien.

### S 30

### tmln 001

<https://mcnyblog.files.wordpress.com/2013/11/map-of-gm-pavilion1.jpg?w=500&h=520>

(Scan 1930)

### tmln\_002 li

<http://3.bp.blogspot.com/-jfrDa-7Nevc/VOPM8hAQagI/AAAAAAAAAag/prrCKa03Yil/s1600/1939%2BGM%2BFutura-ma-01.jpg>

(Photo) Weltausstellung: GM' Futurama außen

### tmln\_002 re

[http://www.computerhistory.org/atcm/wp-content/uploads/2014/05/5.0\\_1939-Futurama-Image\\_TB-21255-0000lores1.jpg](http://www.computerhistory.org/atcm/wp-content/uploads/2014/05/5.0_1939-Futurama-Image_TB-21255-0000lores1.jpg)

(Photo) Weltausstellung: GM' Futurama innen

### S 32

### alth 003

[https://en.wikipedia.org/wiki/Wien\\_Franz-Josefs-Bahnhof#/media/File:Kaiser-Franz-Josefs-Bahnhof,\\_~1905.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Wien_Franz-Josefs-Bahnhof#/media/File:Kaiser-Franz-Josefs-Bahnhof,_~1905.jpg)

(Photo) 1905

### alth 004

[http://2.bp.blogspot.com/-SSvLDIA9al/VXSnDnadxUI/AAAAAAAAANlo/Yi-H8pqzfa0/s1600/ArrivalOfPrinceOfWales\\_Mayerling.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-SSvLDIA9al/VXSnDnadxUI/AAAAAAAAANlo/Yi-H8pqzfa0/s1600/ArrivalOfPrinceOfWales_Mayerling.jpg)

(Screenshot) Mayerling, Film, Young, Terence, 1968, Studio de Boulogne-Billancourt/SFP, Frankreich/ UK

### alth 005

[http://www.eisenbahn-bilder.com/db/details.php?image\\_id=80655&mode=search&sessionid=098d84ba0a3a767d68d-aa39460a8a1cf](http://www.eisenbahn-bilder.com/db/details.php?image_id=80655&mode=search&sessionid=098d84ba0a3a767d68d-aa39460a8a1cf)

(Photo) 1975

### S 33

### tmln 003 re

[http://reho.st/pix.avaxnews.com/avaxnews/66/6a/00006a66\\_big.jpeg](http://reho.st/pix.avaxnews.com/avaxnews/66/6a/00006a66_big.jpeg)

US Amerikanische Schwebebahn

(Photo)

### tmln 003 li

[http://reho.st/pix.avaxnews.com/avaxnews/65/6a/00006a65\\_big.jpeg](http://reho.st/pix.avaxnews.com/avaxnews/65/6a/00006a65_big.jpeg)

(Photo)

### tmln 004

[http://www.wired.com/images\\_blogs/autopia/2012/02/Stanford-Cart-Autonomous-Vehicle.jpg](http://www.wired.com/images_blogs/autopia/2012/02/Stanford-Cart-Autonomous-Vehicle.jpg)

(Photo)

### tmln 005

[http://reho.st/pjskyman3.free.fr/photos/aaa/VBN\\_0131.JPG](http://reho.st/pjskyman3.free.fr/photos/aaa/VBN_0131.JPG)

(Photo) franz. Aerojet, 1967

### S34

### alth 006

<http://www.flickriver.com/photos/mmoztv/3534150473/#large>

### alth 007

Gebäudeanalyse; 713, Wirtschaftsuniversität Wien, Köchl, Annemarie; Riedel, Birgit; Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre - S.49

## S35

### tmln 006

<http://www.tested.com/tech/concepts/459497-darpas-1980s-vision-skynet-ai/>  
DARPA autonomes Testfahrzeug, 1980er

## S 38

[http://www.cvel.clemson.edu/auto/AuE835\\_Projects\\_2010/images/bhanukumaran-system1.jpg](http://www.cvel.clemson.edu/auto/AuE835_Projects_2010/images/bhanukumaran-system1.jpg),

## S 39

### tmln 008 obere Bildhälfte

<http://www.oe24.at/oesterreich/chronik/Super-Bahnhof-fuer-Wien-gestartet/160821258>

### tmln 008 unterer Bildhälfte

<http://www.oe24.at/oesterreich/chronik/Super-Bahnhof-fuer-Wien-gestartet/160821258>

### tmln 009

Screenshot, Homepage neuer Hauptbahnhof Wien, 10.10.2015

## S 40

### tmln10

Screenshot, Heise Telepolis berichtet über den größten geplanten Drohnen-Flughafen der Welt, Architekt Forster und Partner

## S 58 59

Alle Abbildungen aus:

BIG! BAD? MODERN: Four Megabuildings in Vienna, Gruber, Stefan; Lehn, Antje; Schmidt-Colinet, Lisa; Schnell, Angelika; Park Books, 2015, ISBN 978 - 3906027968

**ak 001** Ebd. S 84 ; **ak 002** Ebd. S 171; **ak 003** Ebd. S 290; **ak 004** Ebd. S 293; **ak 005** Ebd. S 268

## S 60, 61

Alle Abbildungen : TU Wien, Institut für Architektur und Entwerfen, Abteilung Städtebau.

## S 62, 63

### bfff 001

BIG! BAD? MODERN: Four Megabuildings in Vienna, Gruber, Stefan; Lehn, Antje; Schmidt-Colinet, Lisa; Schnell, Angelika; Park Books, 2015, ISBN 978 - 3906027968 - S. 140

### bfff 002

Gebäudeanalyse; 656, Universitätszentrum Althanstraße - Zoologisches und Biologisches Inst. der Univ. Wien, Sailer, Christine, Suwantschieff, K.; Schwanzer, Karl, Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre - S. 24

### bfff 003

Gebäudeanalyse; 713, Wirtschaftsuniversität Wien, Köchl, Annemarie; Riedel, Birgit; Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre - S.49

### bfff 004

(eigenes Foto)

### bfff 005

Gebäudeanalyse; 656, Universitätszentrum Althanstraße - Zoologisches und Biologisches Inst der Univ. Wien, Sailer, Christine, Suwantschieff, K.; Schwanzer, Karl, Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre - S.16

### bfff 006

Gebäudeanalyse; 713, Wirtschaftsuniversität Wien, Köchl, Annemarie; Riedel, Birgit; Hlaweniczka, Kurt, 1994, Techn. Univ., Inst. f. Gebäudelehre - S.13

## S65

eigenes Foto

## S 66, 67

# 94

### sfps 001

<https://placesjournal.org/article/the-highway-not-taken-tony-smith-and-the-suburban-sublime/>  
Tony Smith: Highway

### sfps 002

Screenshot Google Suchbegriff: Concrete Island

### sfps 003

<http://www.bloomtoft.com/wp-content/uploads/2011/08/fat-people-in-walle.jpg>  
(Abrufdatum 10.2015)

### sfps 004

Filminformation IMDB (Abrufdatum 09.2015)

### sfps 005

Filminformation IMDB (Abrufdatum 09.2015)

### sfps 006

[http://cdn2.digitalartsonline.co.uk/cmsdata/slideshow/3599029/158393\\_Autonomous\\_drive\\_technology\\_Surround\\_radar.jpg](http://cdn2.digitalartsonline.co.uk/cmsdata/slideshow/3599029/158393_Autonomous_drive_technology_Surround_radar.jpg)

Auto-sensoren (Abrufdatum 09.2015)

### sfps 007

[http://octopus-magazin.de/wp-content/uploads/2015/04/9783462047202\\_10.jpg](http://octopus-magazin.de/wp-content/uploads/2015/04/9783462047202_10.jpg)

## S86

eigenes Foto

# 95