

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

Diplomarbeit

Öffentlicher Knoten Matzleinsdorf

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom Ingenieurs

unter der Leitung von

o.Univ.Prof. DI Cuno Brullmann

E253 INSTITUT FÜR ARCHITEKTUR UND ENTWERFEN - E253/2 WOHNBAU UND ENTWERFEN

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Johann Wittenberger

0125831

Siegersdorf, Hauptstraße 42

A - 3041 Asperhofen

Wien, Februar 2010

Ö.K.M.

*Öffentlicher**K**noten**M**atzleinsdorf
Johann Wittenberger*

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort		4
Analyse	<i>Geschichte - Entwicklung der Südeinfahrt Bahntrasse Fotodokumentation Fahrrad - Geschichte und Entwicklung</i>	6
Konzept	<i>Öffentlicher Knoten Matzeinsdorf</i>	32
Entwurf	<i>Bestand M 1:1000 Lageplan M 1:1500 Grundrisse M 1:600 Schnitte M 1:600 Ansichten M 1:600 Detail M 1:50 / 1:100 Radfahranlagen und Wege M 1:100 Rendering</i>	41
Abbildungsverzeichnis		80
Quellenverzeichnis		82

VORWORT

Der Matzleinsdorfer Platz zwischen Margareten und Favoriten wurde von mir als Thema gewählt, da sich dieser Stadtknoten zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe in einem dichten und stark frequentierten urbanen Gefüge entwickelt hat. Hier am Südgürtel kreuzen sich öffentliche Verkehrsmittel wie Schnell-Bahn, Badner Bahn, Straßenbahn, Bus und Nachtbus so wie dem Individualverkehr vorbehaltene Bereiche, Triester Str. - Margaretengürtel (Südgürtel) – Reinprechtsdorfer Str. - Wiedner Hauptstr. - Gudrunstr.

Während dieser Verkehrsknoten in den letzten Jahren wesentlich an Bedeutung zugenommen hat, wurde die in den 1960iger Jahren errichtete Struktur kaum an die neuen Bedingungen adaptiert und nur punktuellen Veränderungen unterzogen.

Ausgehend von der Situation als Verkehrs-Verteilungspunkt zwischen Stadt und der konstruierten Peripherie entlang der Trasse – 'Nicht Orte' - des Wiener Schnellbahnnetzes bzw. Südbahnstrecke, bildet hier der Matzleinsdorfer Platz ein Nadelöhr. Abschnittsweise wird die (zum neu entstehenden Hauptbahnhof führende) Bahntrasse von Straßen und Gleisanlagen durchbrochen und stellt so eine Verbindung zwischen den angrenzenden Bezirken dar. Vom Matzleinsdorfer Platz aus führt die Triester Straße zu den Gewerbegebieten im Süden, den Markthallen in Inzersdorf so wie zur Autobahnanschlussstelle A2/A23/S1. Sie zählt neben der A22 zu den am stärksten befahrenen Strassen Wiens. Auslastungen von bis zu 80.000 KFZ/Tag¹ werden erreicht.

Ein Geflecht aus Fahr- und Straßenbahnen, unterirdisch so wie oberirdisch, verschmelzen am Platz zu einem Knoten der Rund um die Uhr Autos und Personen in die Stadt und aus ihr heraus transportiert.

Viele Projekte wurden in der Vergangenheit an die Grenzen des Platzes herangeführt. Zu Beginn der 2000er Jahre wurde die Reinprechtsdorfer Straße und Wiedner Hauptstraße einer sanften Stadterneuerung unterzogen, welche mehr Rücksicht auf FußgängerInnen und RadfahrerInnen nimmt.

Doch der Matzleinsdorfer Platz, als Platz, bleibt unverändert dem Verkehr vorbehalten. Fahrradfahrer, Rollstuhlfahrer und Fußgänger werden vor vollendete Tatsachen gestellt.

Die Stadt Wien strebt in Zukunft große Veränderungen in den Vierteln rund um den Südtiroler Platz an, Stichwort Hauptbahnhof Wien. Der Matzleinsdorfer Platz wird daher als Bindeglied zwischen dem feingliedrigen öffentlichen Verkehrsnetz von Wien und der Anbindung an ein übergeordnetes Verkehrssystem in Richtung Stadtrand (Südrand) an Bedeutung zunehmen. Auch für Passanten und alle weiteren nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, wie z.B. RadfahrerInnen soll eine verbesserte Benutzbarkeit erreicht werden.

Aufgrund der exponierten Lage als Grenzsituation zwischen Verkehr – Platz – Stadt, muß der Matzleinsdorfer Platz unterschiedliche Funktionen bedienen, die sich am Rand des Platzes zusammen drängen. Zwischen dem Dreieck Gudrunstr. und Triester Str. befindet sich der evangl. Friedhof, gegenüber steht ein Hotel, in Richtung Süden entlang der Triester Str. reihen sich Tankstellen und Baumärkte aneinander und hindurch fließt ein kontinuierlicher Verkehrsstrom, der den gesamten Südgürtel dominiert.

Die Idee, den Platz angemessen der gegebenen Situation und seiner Funktionen (mit den angrenzenden Bezirken Margareten und Favoriten) neu zu verbinden, soll Inhalt dieser Arbeit sein. Die Möglichkeiten, die derzeit noch am Rand des Platzes dahin vegetieren, sollen ins Zentrum des Interesses gerückt und für Passanten sichtbar gemacht werden. In der Arbeit werden Nutzungsszenarien und Bebauungsvorschläge für den Platz entwickelt. Ziel ist es, Freiraum in der Stadt zu generieren – eine Oase im Verkehrsschaum!

¹Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft. Entwicklungsprogramm Abschlussbericht der Projektleitung Neue Wege für Wien Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. Erwin Schwaiger Verlag, 1988, Wien

ANALYSE

Geschichte und Entstehung der Südeinfahrt
Bahntrasse
Fotodokumentation
Fahrrad - Geschichte und Entwicklung



Abb. 001 Südgürtel & Südbahntrasse

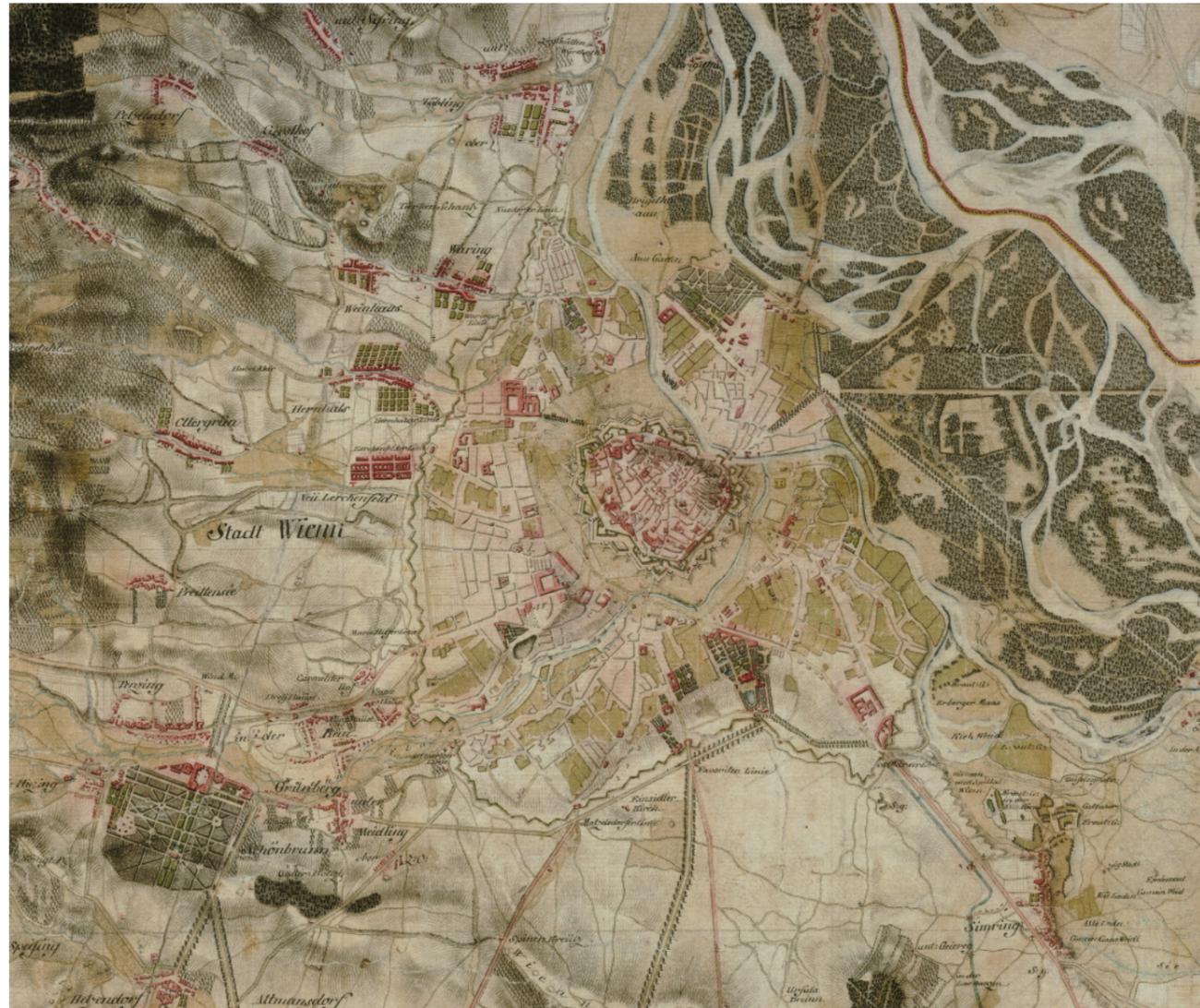


Abb. 002 historische Landkarte Wien und Umgebung 1764 - 1787

Dorfstrukturen dominierten damals das Erscheinungsbild des sogenannten Matzleinsdorf, das heutige Favoriten. Aufgrund von Ausgrabungen kann eine kontinuierliche Besiedelung bis ins Mittelalter nachvollzogen werden.

Bedeutende Veränderungen im und rund um den Bezirk vollzogen sich erst zu Beginn des 18. Jhdts.

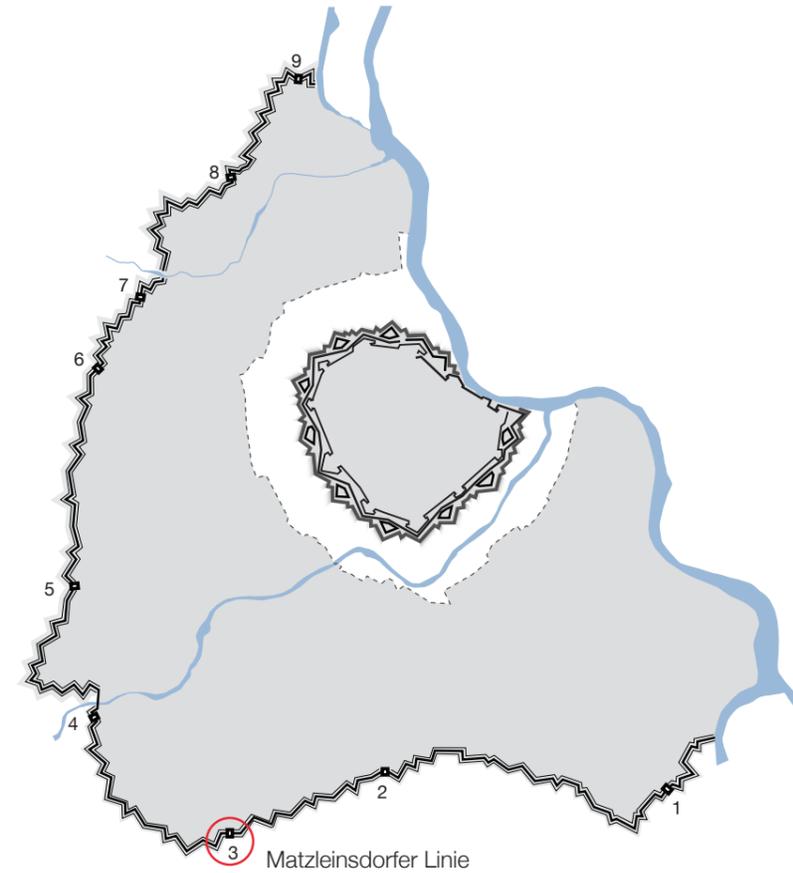
Zunächst wurde auf Anordnung von Kaiser Leopold I., 1704 mit dem Bau des Linienwalls begonnen. Dieser Verteidigungswall diente als Schutz für die Stadt und seiner Vorstädte. Die Linie trennte damals die Vorstädte (3. - 9. Bezirk) von den Vororten (10. - 19. Bezirk).

Die Vorstädte innerhalb der Linie waren durch Tore mit dem Umland verbunden. Eine grundlegende Funktion im Verkehrssystem erhielt daher der Matzleinsdorfer Platz bereits bei der Errichtung des Linienwalls. Durch das Matzleinsdorfer Tor führte die ehemalige Matzleinsdorfer Str. (heute Wiedner Hauptstr.) ins Umland, in Richtung Laxenburg.

Diese Entwicklung zur Verteidigung der Stadt Wien und andere Reformen hatten sehr bald Einfluss auf das heutige Erscheinungsbild ausserhalb der Linie. So mussten z.B. Güter bei Überquerung der Linie verzollt werden und waren einer Preissteigerung unterworfen. Friedhöfe innerhalb des Walls, auf sogenanntem Stadtgebiet, mussten aufgelassen werden und wurden an den äusseren Rand der Linie verlegt. Historische Grabstätten im Waldmüller Park und der noch heute bestehende evangelische Friedhof zeugen von dieser Entwicklung.



Wien vor 1780 - mit Stadtmauer und Glaciss



Wien um 1780 - mit Linienwall, der die Vorstadt von den Vororten trennt

Abb. 003 eigene Abbildung - Entwicklung der Verteidigungsringe um die Stadt

Unter Kaiser Leopold I. wurde 1704 mit dem Bau des Linienwalls begonnen. Der Verteidigungswall diente als Schutz für die Stadt und seiner Vorstädte. Die Linie trennte damals die Vorstädte (3. - 9. Bezirk) von den Vororten (10. - 19. Bezirk). Durch Tore in der Linie gelangte man ins Umland von Wien. Durch diese Intervention zur Verteidigung der Stadt, wurde der Grundstein für das heutige Erscheinungsbild des Südgürtels gelegt. Nach Fertigstellung der Linie um 1780, musste etwa 60ig Jahre später, der Linienwall der Eisenbahn und Gürtelstraße wieder weichen.

Eine weitere Veränderung der Stadtentwicklung im Gebiet des 10. Bezirks begann mit der industriellen Revolution. Im Zuge der Eingemeindung im Jahre 1850 wurde Matzleinsdorf ein Teil des 5. Bezirks. Dabei wuchs die Stadt mit den neu geschaffenen Bezirken allmählich zusammen. Die Vergrößerung des Stadtgebietes parallel zum Anwachsen der Bevölkerung und der damit verbundenen wirtschaftlichen Veränderungen machten eine Schleifung des Linienwalls zu diesem Zeitpunkt (ende 19. Jhd) notwendig.

1839 wurde die Südbahn (vormals Erzherzog Johann Bahn) nach Triest errichtet, rund 40 Jahre später fing die Stadt Wien mit der projektierten Errichtung der Gürtelstraße an. Die Ansiedelung vieler Industriebetriebe entlang des neu entstandenen Verkehrsstrangs, bestehend aus Schiene und Straßen, wurden forciert (z.B. Ziegeleien am Wienerberg).

Um die Jahrhundertwende präsentierte sich der Matzleinsdorfer Platz als ein großzügig angelegter Kreuzungsbereich, der über ein Netz von Straßenbahnlinien mit dem Zentrum, dem West- bzw. Südbahnhof und mit Favoriten an das öffentliche Verkehrssystem angebunden war. Eine der bedeutendsten städtebaulichen Veränderung entstand in der Zwischenkriegszeit in unmittelbarer Nähe des Matzleinsdorfer Platzes. In der Biegung des Margareten Gürtels (ehemaliger Draschegürtel) entstand eine der grössten zusammenhängenden Wohnbebauungen des 'roten' Wiens. Fertiggestellt wurde dieses Projekt mit der Errichtung des Wohnturmes im Theodor-Körner-Hof. Entlang der Südbahntrasse ist das städtische Gefüge durchwegs von kleinstrukturierter Bebauung mit gemischter Nutzung und Gewerbebauten geprägt.

Die intensive Bautätigkeit in den 1950er Jahren am Matzleinsdorfer Platz ist hauptsächlich für sein heutiges Erscheinungsbild verantwortlich. 1951 kam es zur Fertigstellung des Gürtels mit einer Unterführung in diesem Bereich. In den Jahren 1957-69 wurde der Bau für die U-Straßenbahn realisiert und abgeschlossen und somit Teile des Straßenbahnnetzes in parallel zum Gürtel verlaufende Röhren verlegt. Im gleichen Zeitabschnitt wurde der Gürtel einer weiteren Veränderung unterzogen und zu einer mehrspurigen Richtungsfahrbahn ausgebaut. Auch die Südbahntrasse wurde in einer Ausbaustufe verbreitert, um den Betrieb einer Schnellbahnstrecke und einer Station zu ermöglichen. Der gesamte Matzleinsdorfer Platz erhielt im gleichen Abschnitt ein unterirdisches Passagensystem für Fußgänger, welches unter dem Straßenniveau geführt wird und über die Jahre wieder verkleinert wurde. Auf die Ausgänge in den Kreuzungsbereichen Reinprechtsdorferstr. /Wiedner Hauptstraße/Grünwaldgasse so wie ein Ausgang an der Ecke Matzleinsdorfer Pl./Gürtelauffahrt Richtung Westbahnhof, sind Ende der 1990er und Beginn des 21. Jhd geschlossen worden. Das Passagensystem, welches errichtet wurde um ein problemloses Überqueren des Platzes und der Verkehrsanlagen zu ermöglichen, war in die Jahre gekommen und konnte sich gegenüber dem Straßenverkehr, der immer mehr Platz für sich in Anspruch nahm, nicht mehr als zeitgemäße Lösung behaupten.

2005 wurden dann die Umbauarbeiten auf der Wiedner Hauptstr. abgeschlossen, am Matzleinsdorfer Pl. im 5. Bezirk enden alle Radwege, eine Überquerung des Verkehrsknoten in Richtung Wienerberg war nicht vorgesehen. Des Weiteren werden in den Folge Jahren alle unterirdischen U-STRABA Haltestellen durch Aufzüge mit dem Straßenniveau verbunden. Diese Interventionen sollen eine barrierefreie Benützung gewährleisten, was jedoch in Anbetracht der großräumigen Verteilung am Platz und den zahlreichen Lichtzeichen geregelten Kreuzungen ein langwieriger Weg ist.

M 1:150 000

Matzeinsdorfer Platz

Landesgrenze

Bezirksgrenze

Bezirke

5.+10.Bezirk



Abb. 004 eigene Abbildung

Wien im 21. Jhdt

Ort
Bahntrasse
Fotodokumentation
Fahrrad - Geschichte und Entwicklung

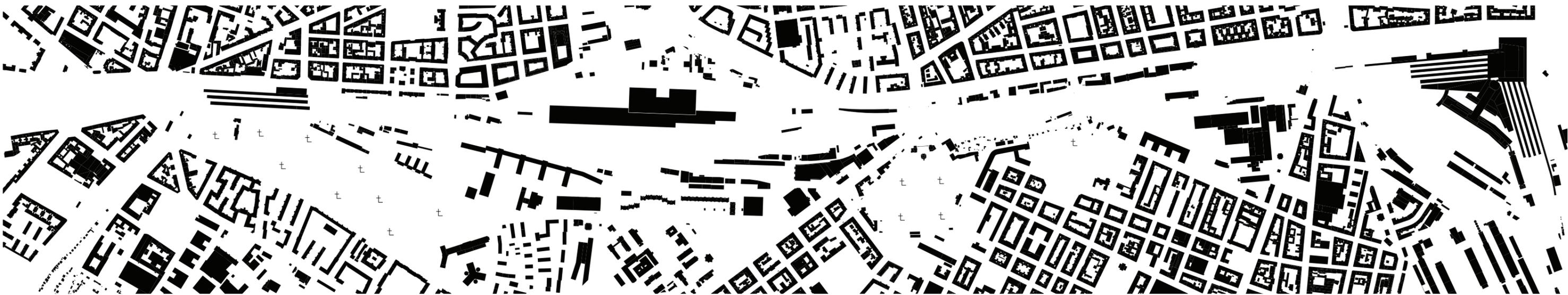


Abb. 005 eigene Abbildung / SW-Plan von der Bahntrasse



Die Südbahntrasse von 1839 - 21. Jhdt.

Die Bauarbeiten für die Bahntrasse begannen 1839 und wurden drei Jahre später in Gloggnitz beendet. Nach fast 20ig Jahren war die damalige Erzherzog Johann Bahn bis nach Triest ausgebaut und konnte 1857 den vollen Betrieb aufnehmen.

In fünf Bauabschnitten wurde die Trasse bis nach Triest realisiert, wo sich der k. und k. Adria Hafen befand. Um ihn zu erreichen, musste das Semmering-Gebirge überwunden werden und eine Lokomotive, welche diese Steigungen bewältigen kann, erst erfunden werden. Der anschliessend einsetzende wirtschaftliche Aufschwung rechtfertigte schlussendlich die aufgebrachten Anstrengungen. Grund dafür war eine bisherige Konzentration des fast gesamten Welthandels an den Küsten der Weltmeere. Mit der Erfindung der Eisenbahn und den Veränderungen im Transportwesen konnten die Binnenländer in wirtschaftlichen Belangen zu den Seenationen anschliessen. Nach und nach wurden alle anderen Interessen dem Ausbau von Bahnanlagen untergeordnet.

Die zusätzlich fortlaufende Vergrößerung der Bahntrasse in Richtung Süden, durch die Gründung des Schnellbahnnetzes und die Entstehung der Gürtelstraße konstruierte sich das heutige Erscheinungsbild des Matzleinsdorfer Pl. ober und unter der Erde.

Auf etwa vier Kilometer, von der Vorstadt bis zum Südbahnhof – bald Zentralbahnhof - teilt der Bahnwall das städtische Gebiet in zwei Bereiche. Hier schwillt die Trasse zu einer breiten Verkehrsader an. Die Südbahn, das Schnellbahnnetz und die Westbahn, die im Lainzer Tunnel zum Zentralbahnhof Wien geführt wird, treffen vor dem Bahnhof Meidling aufeinander. Auf der Stadt zugewandten Seite dominiert Wohnbebauung. Das gegenüberliegende Gebiet hat seit der Errichtung des Linienwalls (1704) einige besondere Entwicklungsstufen vollzogen.

Dichte Wohnbebauung, versprengte Friedhofsareale, Zentren für Gesundheit und Ausbildung, Gewerbegebiete, Kleingartensiedlungen und ungenutzte Brachen prägen den Streifen entlang der Zugstrecke. Um die getrennten Stadtteile zu verbinden, wurden Brücken und Unterführungen gebaut. Ab Meidling wird die Bahn aufgrund der Topographie über dem Niveau der Straße geführt, Straßen und der feingliedrige öffentliche Verkehr zwängen sich durch schmale Öffnungen im Bahndamm. Solch ein Nadelöhr stellt auch die Situation am Matzleinsdorfer Platz dar. An diesem Knotenpunkt mit dem Südgürtel muss das Passieren eines Grossteil des Autoverkehrs in Wien abgewickelt werden. Auch die Straßenbahn musste bis Ende der 1960iger Jahre den immer stärker werdenden Autoverkehr weichen und wurde unterirdisch verlegt.

Die U-Straßenbahn von 1959 – 1969

Ende der 1950iger Jahre beschloss die Stadtregierung Wien, das Teilstrecken von Straßenbahnen in Tunnelröhren unter Straßenniveau verlegt werden sollten. Der damals nicht mehrheitsfähigen Zustimmung zum Vollausbau der U-Bahn wurde zumindest die Möglichkeit offen gehalten, diese Röhren zu einem späteren Zeitpunkt zur U-Bahn umzugestalten. Man folgte dabei dem Beispiel Stockholms und Brüssels. Diese Städte hatten sich schon früher für die sogenannte Premetro (Bezeichnung für unterirdisch geführte Straßenbahnanlagen in Brüssel) entschieden. In Wien wurden insgesamt drei Premetro-Strecken errichtet. Die ehemalige zweier Linie, die dann zu einer U-Bahn umgebaut wurde (U2) und die Schnellbahnstrecke 64, die ebenfalls zur U-Bahn mutierte (U6). Nur die Straßenbahntunnel am Südgürtel sind die einzigen in Wien erhaltenen Anlagen dieser Art. Sie führen von der Eichenstraße bis zum Südbahnhof bzw. unter der Kliebergasse, entlang der Wiedner Hauptstr., bis kurz vor die Erzherzog Johann Straße, wo die Straßenbahn wieder an die Oberfläche geführt wird. Der offizielle Begriff in Wien lautet Unterpflasterstraßenbahn, kurz U-Straba.

Studien und Planungen zum Thema Verkehr

Seit 1945 war der Gürtel immer wesentlicher Bestandteil aller Straßenverkehrskonzepte, die zum Teil realisiert wurden.

1955 Erste Wiener Straßenenquête, Vorschlag zur Errichtung eines zweiten 'Rings' – am Gürtel sollen die Fahrrichtungen getrennt werden und sind schienenfrei auszubilden.

1962 städtebauliches Grundkonzept, Verbesserung der verkehrstechnischen Situation auf ausgewählten Bereichen am Gürtel so wie weitere Planungen der Gürtelstraße.

1970 Verkehrskonzept, der Gürtel sollte in einem Ring- Radialsystem mit der Donauufer-Autobahn zu einem grossen Verteilerring zusammen geschlossen werden.

1980 Verkehrskonzept, Modifizierung des Netzes durch Aussenring-Autobahn und einem neuen Nordring, am West und Südgürtel wurden keine weiteren Veränderungen vorgesehen. Bündelung des großräumigen Verkehrs auf einem übergeordneten System und der Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren.

1983 Bundesstraßengesetznovelle kein Ausbau zu einer Gürtelautobahn, sondern Gürtelschnellstraße und Erweiterung der Triesterstr. zu einer Bundesstraße.

1984 Stadtentwicklungsplan, es wird auf die generell steigende Mobilität, den weiteren Motorisierungszuwachs sowie auf das Ansteigen des Individualverkehrs hingewiesen, während der Öffentliche Verkehr stagniert.

1984 Studie im Auftrag der Stadt Wien und der Wiener Bundesstraßen AG, die Projektorganisation wurde geschaffen, um Vorschläge zur Lösung der Verkehrs-, Umwelt- und Stadterneuerungsprobleme von Gürtel, Süd- und Westeinfahrt zu erhalten.

Seit 1967 wurden verschiedene Studien für West- und Südgürtel auf technische Realisierbarkeit überprüft. Für den Matzleinsdorfer Platz wurden Lösungsvorschläge unter Einbeziehung städtebaulicher und verkehrsbedingter Begleitmaßnahmen in den angrenzenden Bezirken durchgeführt.

1993 Wiener Verkehrskonzept, Leitlinien, schrittweises umsetzen der Hauptziele bis 2010

*Rückführung von Verkehrsflächen zu anderer Nutzung

*Umweltschutz

*Reduktion von Emissionen

*Verkehrssicherheit

*Schwerpunkt Öffentlicher Verkehr

1994 Generelles Maßnahmenprogramm

Beschluss des Gemeinderates zum Wiener Verkehrskonzept

1998 Wiener Schnellbahnkonzept, in Zusammenarbeit mit ÖBB, dem Land Burgenland und der Stadt Wien wird ein neues Schnellbahnkonzept erarbeitet.

2003 Masterplan Verkehr Wien, Fortschreibung des Verkehrskonzeptes von 1994,

*Projekt Hauptbahnhof Wien befindet sich in Realisierung

*Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

*Erhöhung des Radverkehrs (Wien mind. 8% in den nächsten Jahren)

*Steigerung des Öffentlichen Verkehrs

*Konzepte für den stadtübergreifenden Verkehr, Änderung der Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split)



Abb. 006 Luftbildaufnahme Stadt Wien

Focus Südbahntrasse

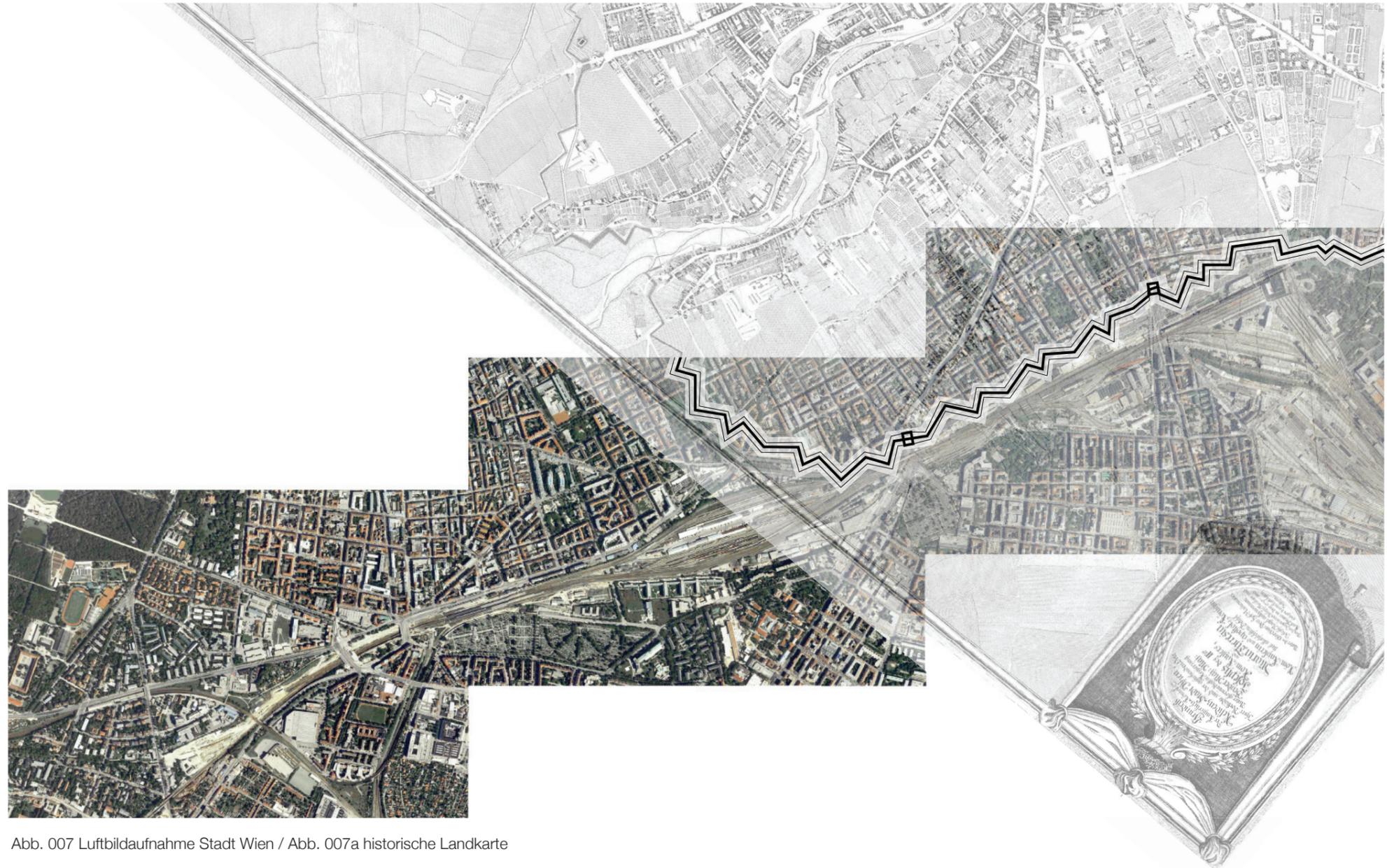


Abb. 007 Luftbildaufnahme Stadt Wien / Abb. 007a historische Landkarte

Verkehrsader im historischen Kontext, der Linienwall wurde zu Beginn des 18. Jhdt. errichtet

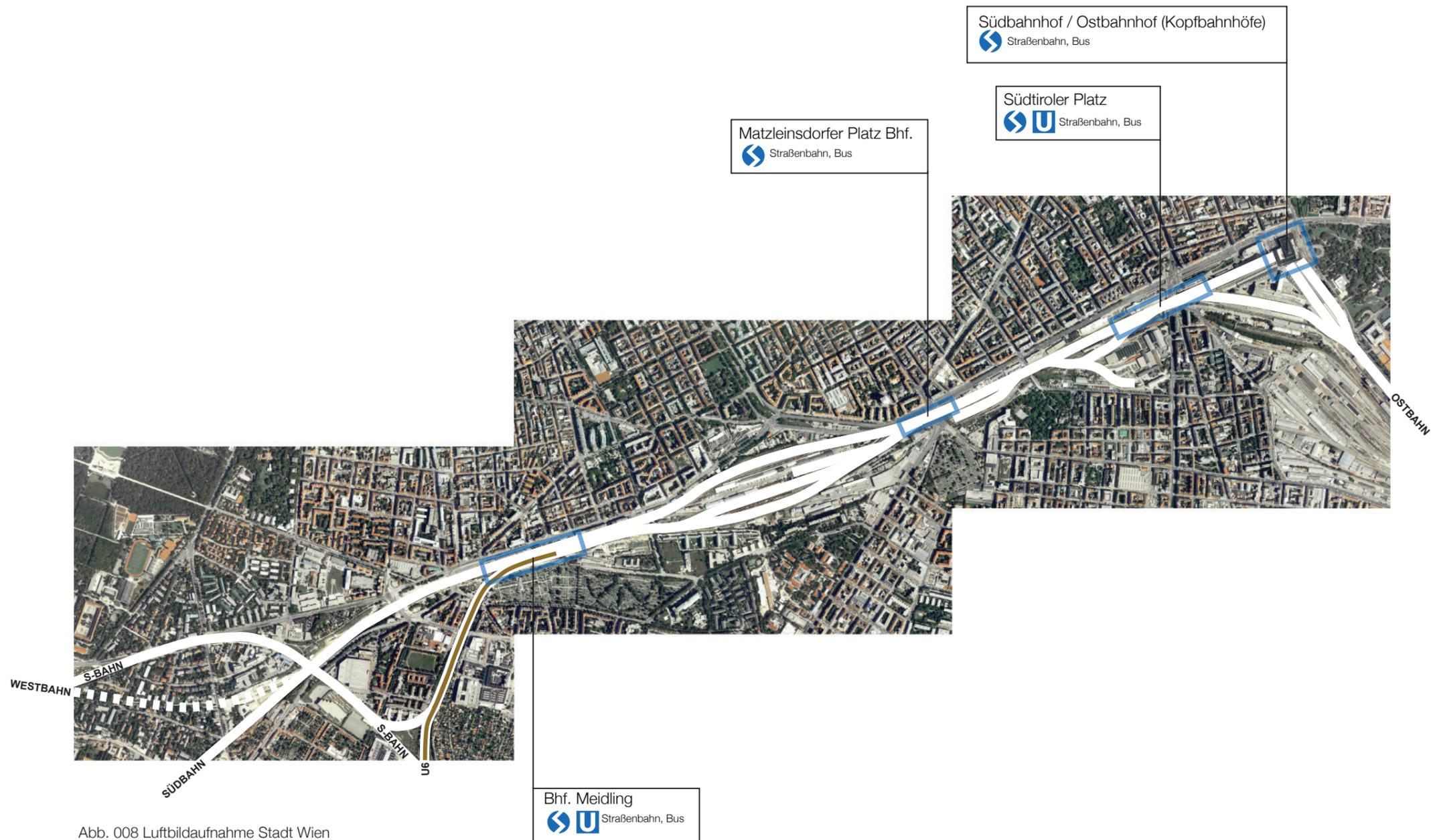


Abb. 008 Luftbildaufnahme Stadt Wien

Bahnhöfe und S-Bahn Stationen entlang der Trasse

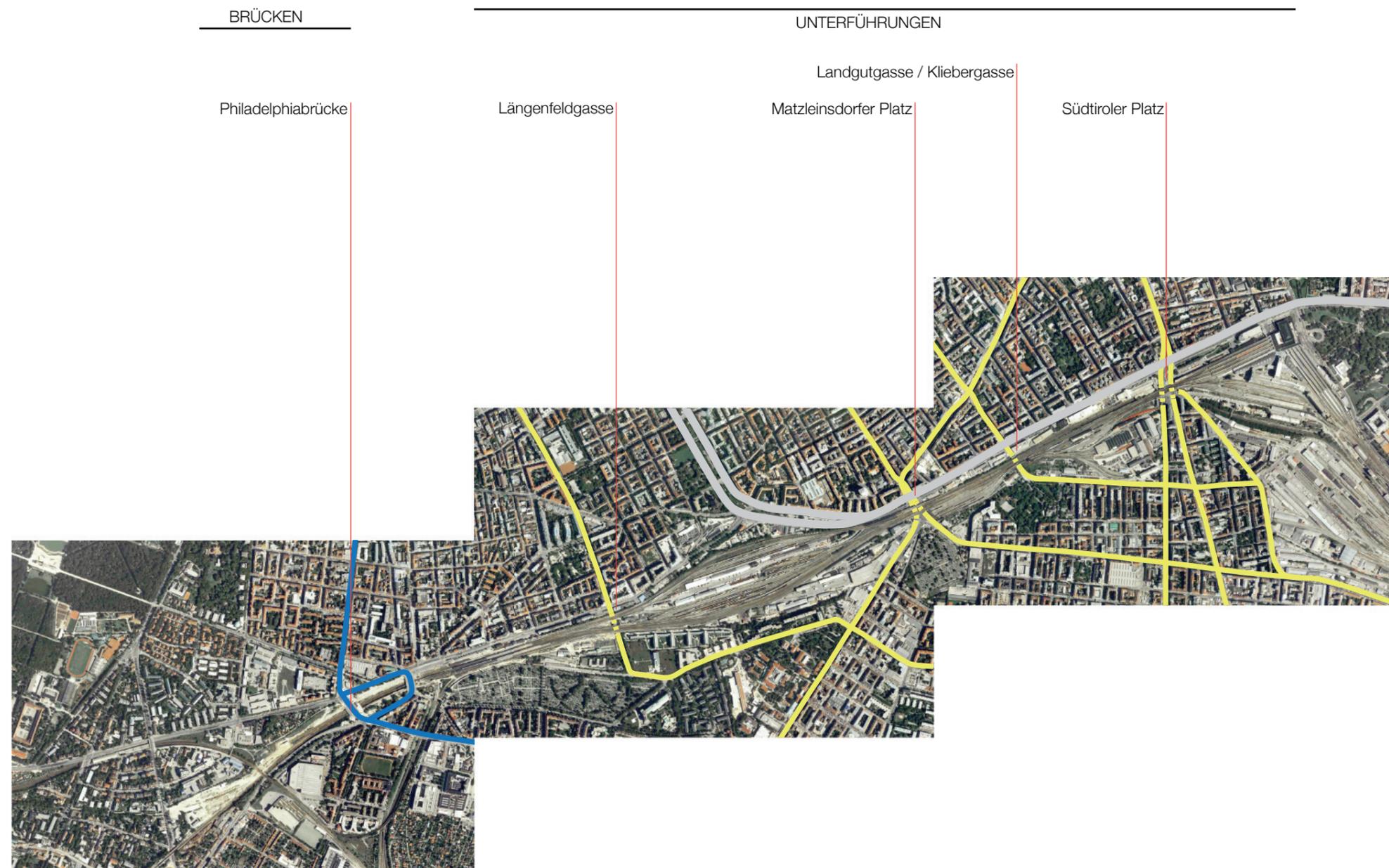


Abb. 009 Luftbildaufnahme Stadt Wien

Kreuzungspunkte entlang der Trasse

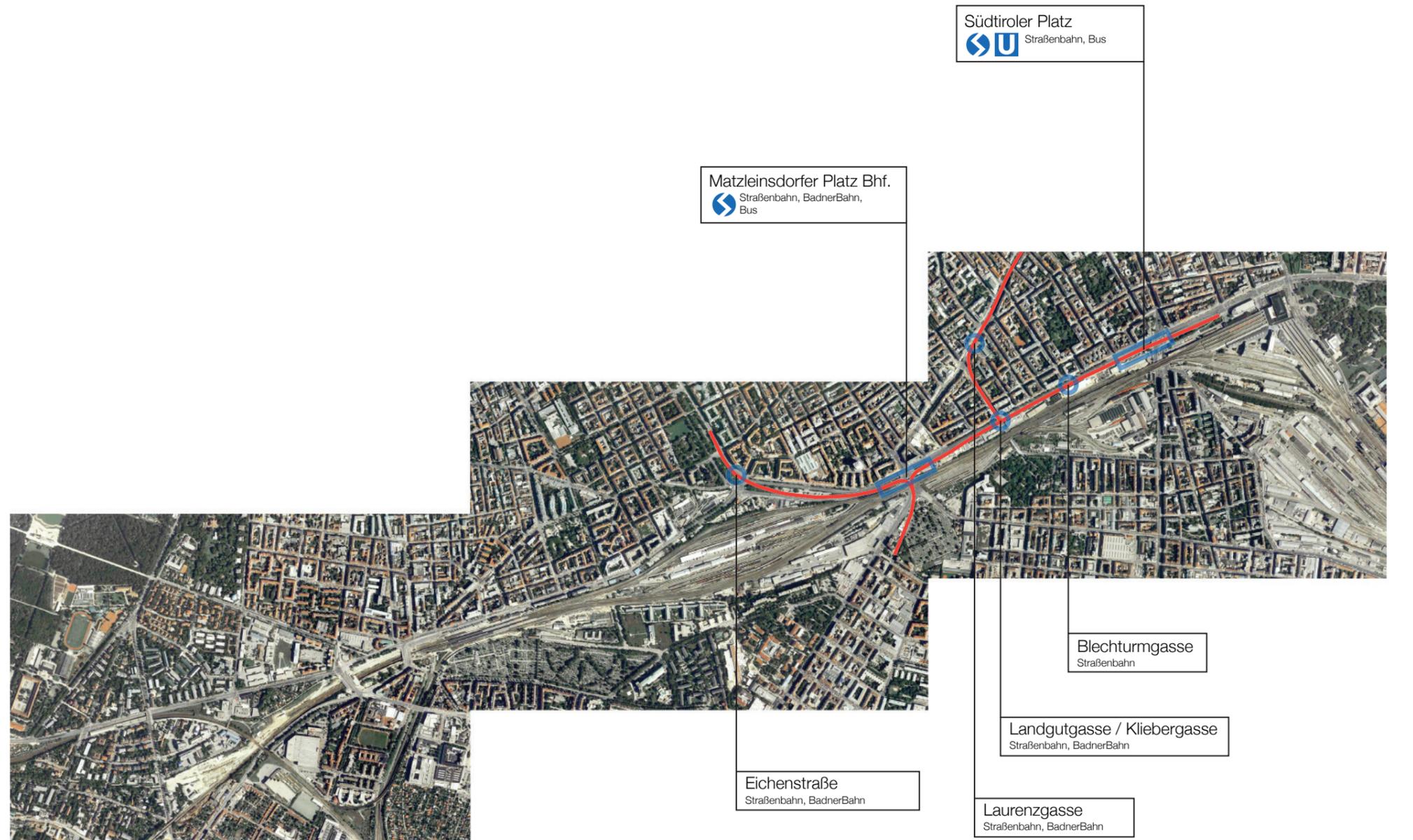


Abb. 010 Luftbildaufnahme Stadt Wien

Das bestehende USTRABA Netz entlang des Südgürtels so wie im 4., 5. und 10. Bezirk

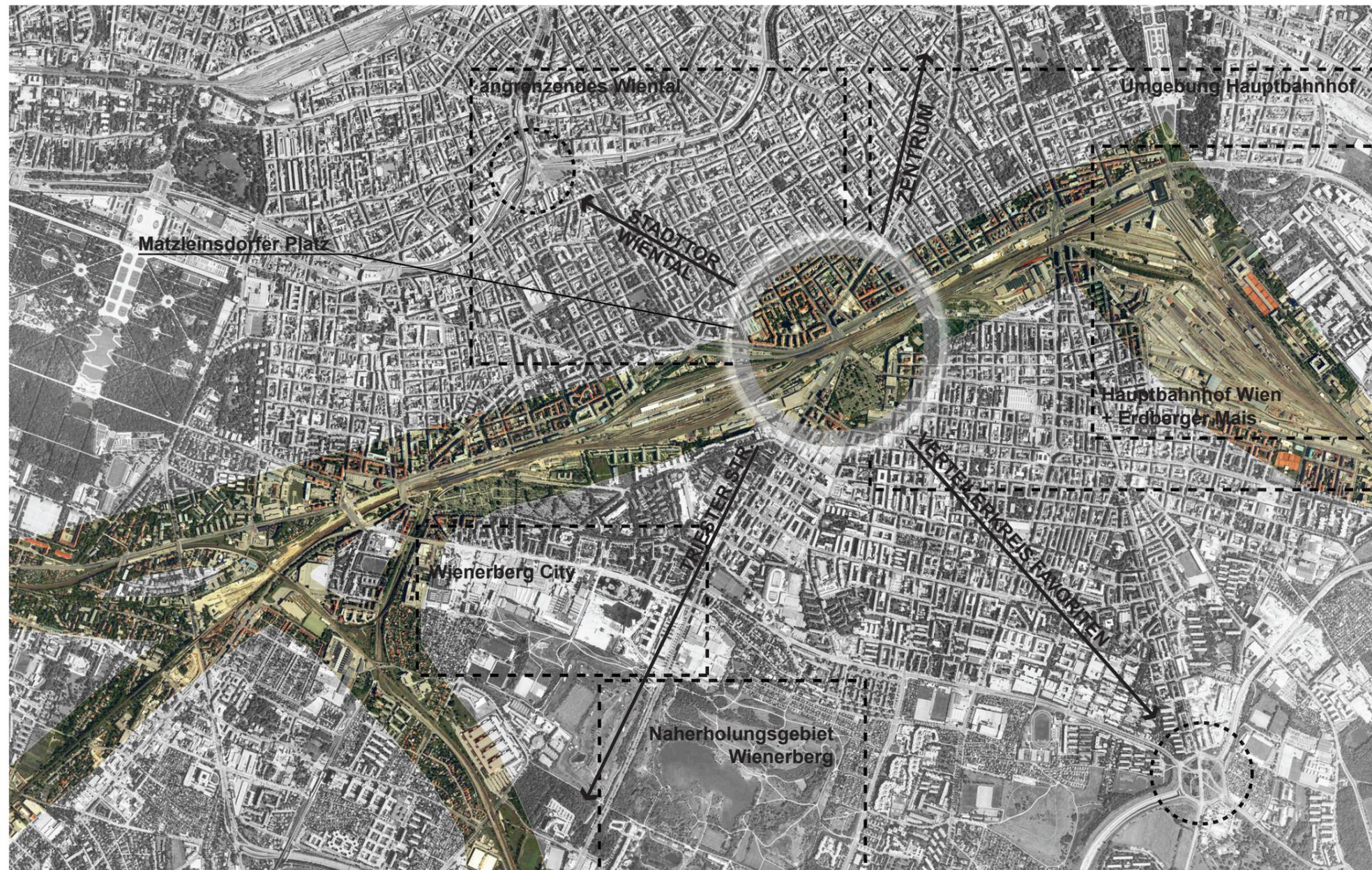


Abb. 011 Luftbildaufnahme Stadt Wien

Übersicht der Südbahntrasse in der Stadt mit den angrenzenden Gebieten, Stadt Wien Ende 20. Jhdt.

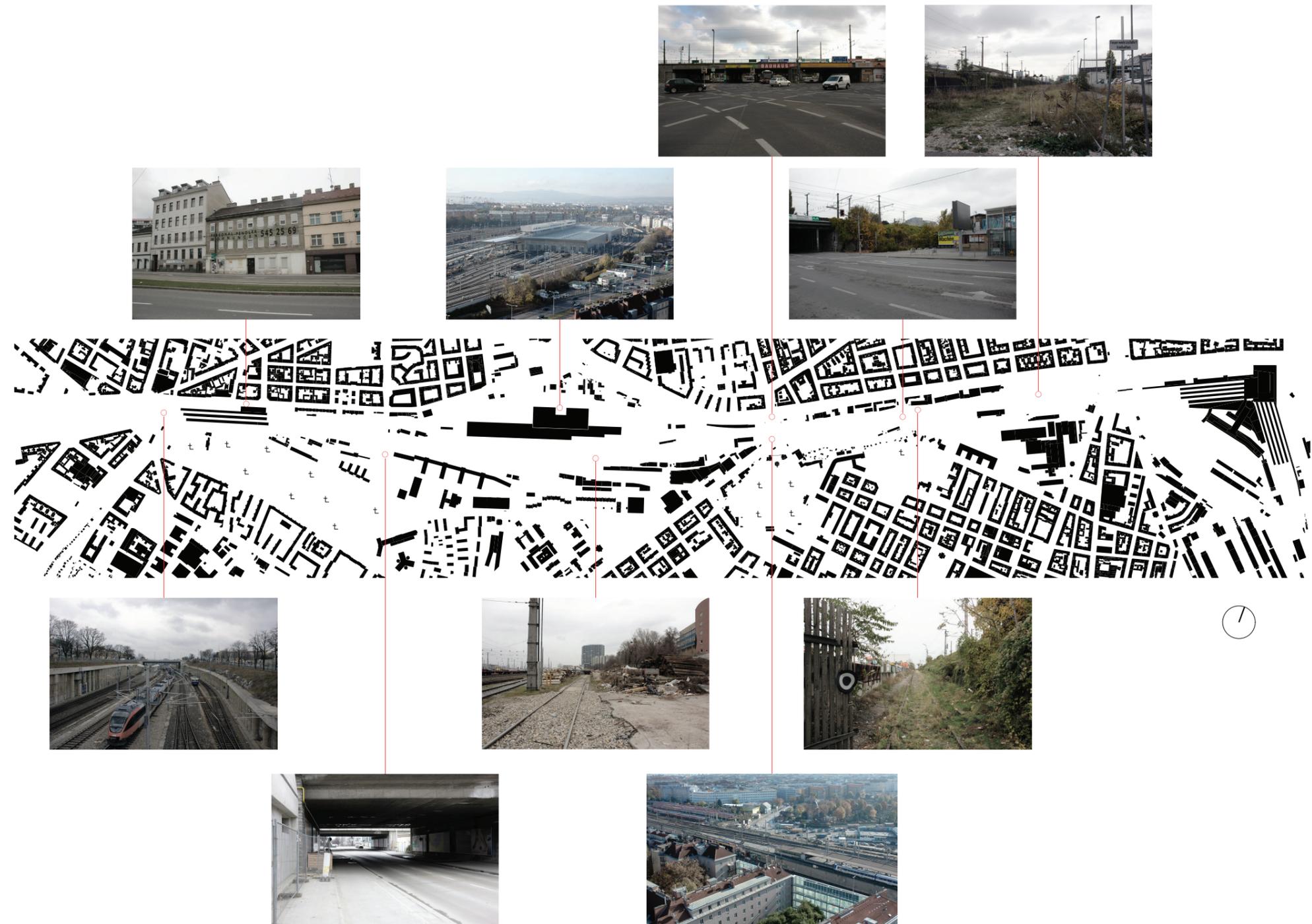


Abb. 012 SW-Plan und eigene Aufnahmen

Ort
Bahntrasse
Fotodokumentation
Fahrrad - Geschichte und Entwicklung



Abb. 013 Die Matzeleinsdorferlinie um 1895



Abb. 014 Zugang zur Unterführung der Triesterstr.



Abb. 015 Durchgang unter der Bahntrasse



Abb. 016 Abfahrt in das USTRABA Netz am Matzleinsdorfer Platz im 10. Bezirk

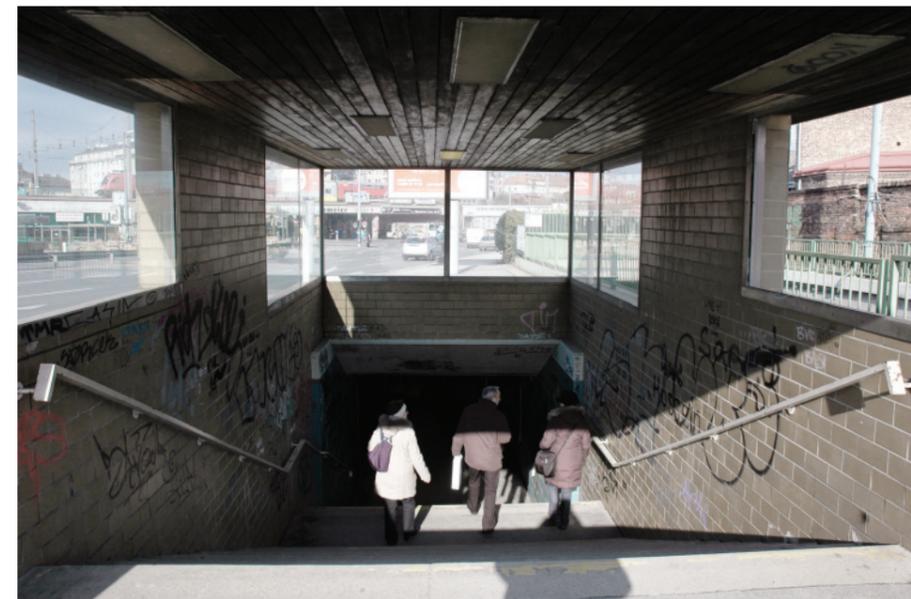


Abb. 017 Zugang zur Passage am Matzleinsdorfer Platz



Abb. 018 USTRABA Station Matzleinsdorfer Platz



Abb. 019 Passage Matzleinsdorfer Platz



Abb. 020 USTRABA Anlage am Matzleinsdorfer Platz



Abb. 021 Gürtelunterführung am Matzleinsdorfer Platz Blick Richtung Süden



Abb. 022 Kreuzungsbereich am Matzleinsdorfer Platz im 5. Bezirk



Abb. 023 Kreuzung mit Passanten am Matzleinsdorfer Platz im 5. Bezirk



Abb. 024 Kreuzungsbereich am Matzleinsdorfer Platz im 10. Bezirk



Abb. 025 Gürtelunterführung am Matzleinsdorfer Platz Blick Richtung Süden, links S-Bahn Station, rechts Lärmschutzverbauung entlang der Wohnhäuser

Ort
Bahntrasse
Fotodokumentation
Fahrrad - Geschichte und Entwicklung

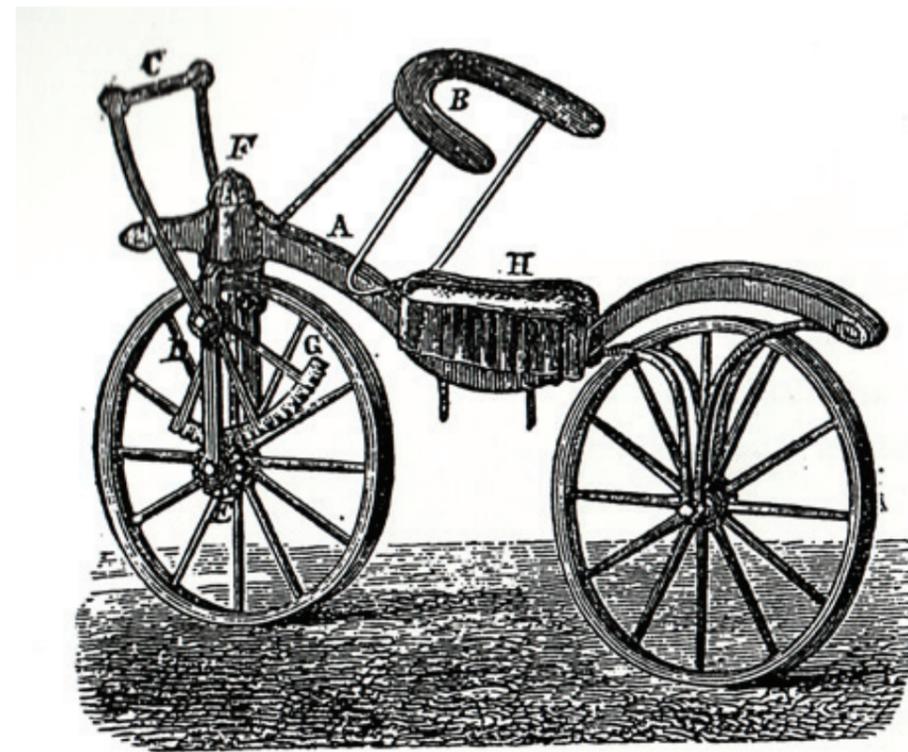


Abb. 026 Veloziped

1817



Karl von Drais auf seiner Laufmaschine. Er gilt als Erfinder des Fahrrads. Die Abbildung zeigt eine Laufmaschine die völlig aus Holz konstruiert ist.

1863



Als Vorbild diente die Laufmaschine von Drais. Durch das anbringen einer Kurbel mit Pedalen am Vorderrad konnte eine effizientere Fortbewegung erzielt werden. Der Franzose Pierre Lallement gilt als einer von vielen Erfindern, die diese Art der Konstruktion forcierten.

1870



Auf dem Höhepunkt der Veloziped-Begeisterung begannen viele Hersteller das Vorderrad zu vergrößern. Das "High Bicycle" war erfunden oder auch Hochrad genannt. Ziel war es mit einer Kurbelumdrehung grössere Distanzen zurück legen zu können. Desweiteren war es möglich aufgrund des grossen Raddurchmessers mehr kinetische Energie zu speichern. Schlechte Strassenzustände, die sich negativ auf den Fahrkomfort auswirkten, konnte ebenfalls durch die Vergrößerung des Vorderrades entgegen gewirkt werden.

1885



Bei der Stanley-Schau, (Jahresausstellung) wurde das Niederrad mit Kettenantrieb auf das Hinterrad vorgestellt. Oberste Prämisse war es die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen. Mit der Entwicklung des Niederrads war der Grundstein für den Diamantrahmen gelegt. Ein Rautenförmiger Rahmen machte das Velo stabiler.

Abb. 027 Karl Drais auf seiner Draisine

Abb. 028 Pierre Lallement auf einem Veloziped, um 1866

Abb. 029 Hochrad, Columbia Expert mit Nabenlaterne, um 1885

Abb. 030 Meyer-Guilmet-Niederrad

1890



Um die Jahrhundertwende wurde der Luft gefüllte Reifen erfunden. Dunlop, Michelin und andere Erfinder drängten auf den Markt und revolutionierten das Rad. Sowohl der Komfort wurde gesteigert als auch das Gewicht konnte reduziert werden.

1970



Nach einer längeren Pause, standen nun neue Entwicklungen an. Gery Fisher konstruiert das BMX, sowie das Mountain Bike. Die Fahrräder entsprangen dem Wunsch auch abseits der Straße zu fahren. Diese Entwicklung nahm in Nordamerika seinen Ursprung.

1990



Die Kohlefaser hält Einzug im Rahmenbau. Futuristisch anmutende Zweiräder werden konstruiert. Im Windkanal optimiert und durch den Einsatz moderner Materialien wurde das Fahrrad auf eine neue Stufe der Entwicklung gehoben.

2009



Material und technische Errungenschaften haben das Fahrrad zu einem versierten Alltagsgegenstand gemacht. Vor allem der Antrieb wird ständig weiter entwickelt. Aufgrund von leistungsfähigen und leichten Akkus, ist es nun möglich einen Elektromotor zur Unterstützung anzutreiben. Bei diesem gezeigten Beispiel kommt ein Nabenmotor als Hilfsantrieb zum Einsatz.

Abb. 031 Reithoffer's Pneumatic, bei Fenner und Sohn, München, um 1900

Abb. 032 Gary Fishers, 5-Gang-Clunker, um 1975

Abb. 033 Mike Burrows und das LotusSport, um 1990

Abb. 034 TidalForce M-750 by WaveCrest Lab., designed for military use

Leihrad Bewegung

Den Beginn des Leihradsystems stellten sogenannte Gemeinschaftsräder dar. In den 1960er Jahren war es in Amsterdam möglich, gekennzeichnete Fahrräder zu benutzen und eine beliebige Strecke damit zurück zu legen, danach stellte man das Rad einfach wieder ab. Dieses System passierte auf sozialer Selbstkontrolle und konnte sich nicht durchsetzen, da die meisten Gefährte wieder verschwanden. Ende der 1970er machte Bremen einen Vorstoß in Sachen Leihrad. Alte und nicht mehr gebrauchte Fahrräder wurden gekennzeichnet und den Passanten zur Verfügung gestellt. Finanzierung und Wartung wurde zwischen Stadt und Privaten Investoren aufgeteilt. Doch ein zunehmender Missbrauch führte auch hier bald zum Scheitern des Projekts.

Mittlerweile gab es einige Konzepte rund um das Fahrradverleihsystem und mit Beginn des 21. Jhdts wechselte man von Low-Tech Rädern zu High-Tech Konzepten (Wigand von Sassen, Fahrrad Verleih Systeme). Seither müssen sich die Nutzer registrieren um ein Fahrrad ausleihen zu können, die technische Grundausstattung und der Komfort wurden verbessert. Zukünftige Generationen der Fahrrad-Verleih-Systeme werden bereits heute getestet, vor allem Räder mit einem Elektromotor als Hilfsantrieb drängen immer stärker in dieses Segment.

Leihrad in Wien

2002 startete in Wien das erste Leihradsystem, Vienna-bike. Ziel dieser Systeme ist die Veränderung des Modal Split (Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel). (www.vcoe.at, 2009)



Abb. 035 Radstation, Zentrum Münster

Zunächst basierte das System auf einem Pfandsystem - mit einer zwei Euro Münze konnte man sich das Fahrrad bei einer Station ausleihen und musste es dann wieder an solcher zurückgeben. Nach nur einer Saison wurde das Projekt eingestellt, da ein groß Teil der Gefährte verschwand oder durch Vandalismus zerstört wurde. Im nächsten Schritt wurde das CityBikeVienna mit einem Registrierungssystem für alle Nutzer eingeführt, um Missbrauch und Diebstahl zu vermeiden. Nach einer erfolgreichen Testreihe im Jahr 2003 wurde das Konzept kontinuierlich ausgebaut.

Bis 2005 war es möglich, nur innerhalb des Gürtels Fahrräder auszuleihen, da sich nur in diesem Bereich die Stationen befanden. Schlussendlich wagte man 2006 den Schritt auch ausserhalb des Gürtels. Mittlerweile erfreut sich das CityBike grosser Beliebtheit, mit einem ständigen Anstieg der registrierten Nutzer und Fahrten konnte auch die Radflotte und die Anzahl der Stationen in der Stadt über die Jahre ständig erweitert werden.

Stand 2008 - 159.000 registrierte Nutzer, die auf 335.000 Fahrten pro Jahr kamen. Dies entspricht einer jährlichen Kilometerleistung von ca. 1,1 Millionen gefahrenen Kilometer in der Stadt Wien. CityBike verfügt zur Zeit über 1.000 Fahrräder die in ca. 60 Stationen registrierten Nutzern zur Verfügung stehen. Nachdem sich das System auf ausgewählten Standorten jenseits des Gürtels bewährt hat, soll nun in einer nächsten Ausbaustufe die Viertel ausserhalb des Westgürtels mit dem CityBike erschlossen werden.

All diese Konzepte tragen nur einen Bruchteil bei, dass die Menschen motiviert werden können auf ein ökologisches Fortbewegungsmittel wie das Rad umzusteigen. Die eingeschränkte Disposition und die Sicherheit auf den Radwegen muss jedoch verbessert werden. Laut einer Studie von S. Békési (Verkehrshistoriker) befindet sich Wien im internationalen wie nationalen Vergleich bei Fahrten, die mit dem Rad erledigt werden, im unteren Spielfeld. Vielfach wird kritisiert dass der Radverkehr vernachlässigt wird. Die Stadt Wien führt an, über 1.100 Kilometer Radwegnetz zu verfügen. Betrachtet man die Zahlen jedoch genauer, so sind nur 20% davon dem Radverkehr gewidmet. Der Rest entfällt auf verkehrsberuhigte Bereiche, wie zum Beispiel gekennzeichnete Fahrstreifen gegen die Einbahn, usw.. Somit machen Radwege als übergeordnete Anlagen nur einen Bruchteil aus und es stellt sich die Frage, ob das Fahrrad nicht noch offensiver in die Verkehrspolitik Platz finden sollte. Während in der ersten Hälfte des 20. Jhdts das Rad noch einen großen Anteil am Verkehr verzeichnen konnte, wurde es durch die fortschreitende Motorisierung und der Verbreiterung der Straßen immer mehr in den Hintergrund gedrängt. Den Tiefststand verzeichnete man in den 1970er Jahren, als nur noch etwa 11 Kilometer in Wien als Fahrradweg gewidmet waren.

Radfahrklubs machten sich in Folge der Vernachlässigung des Fortbewegungsmittel Fahrrad für die Gestaltung und Attraktivität des Wegenetzes stark, doch eine gesamt Lösung wurde nie realisiert. Nur in Teilbereichen, wie den repräsentativen Abschnitten des aufgewerteten Westgürtels wurde versucht das Rad in den Verkehr zu integrieren, was bei der Realisierung von oft zu schmalen und unübersichtlichen Wegen mündete. Als Beispiel sei hier das völlige Versagen der Verkehrsplanung in der Mariahilfer Str. anzuführen - während dem Autoverkehr und dem ruhenden Verkehr viel Platz zur Verfügung steht - ist ein gefahrloses Teilnehmen des Velo-Benützer am Verkehr nicht möglich, nur eine Linie markiert die Spur für FahrradfahrerInnen.

Doch über die Jahre der Entwicklung des Rads und der Wegenetze konnten nun einige Verbesserungen erzielt werden. Vor allem die eintretende Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2008 verhalf dem Fahrrad wieder zu neuen Höhenflügen, so konnte es sich als alternatives Fortbewegungsmittel beweisen und erfreut sich ungebrochener Beliebtheit. Auch die ständige Veränderung des globalen Klimas und den damit verbundenen Zielen des Kioto-Protokolls versuchen Verkehrsplaner und Politiker das Fahrrad für ihre Zwecke zu instrumentalisieren. So wurde in der Zwischenkriegszeit bei der 1929 eintretenden Weltwirtschaftskrise der erste Fahrradweg im Central Park in New York City eröffnet.



Abb. 036 erster Fahrradweg im Central Park, New York City, Zeichnung von W.A. Rogers, um 1895

Die Stadt Wien konnte sich nach langer Planung durchringen, eine Rad-Schnellstraße (der Standard, 01.07.2009) im Bett des Wienflusses zur Realisierung freizugeben. Das projektierte Vorhaben war bisher Verzögerungen unterworfen, doch nun soll der 'Wiental-Highway' bis zur Kennedybrücke geführt werden und ist mit einer Investitionssumme von ca. fünf Millionen Euro veranschlagt. Auch der in die Jahre gekommenen 'Ring-Rund' Weg, ein wichtiger Bestandteil des Wiener Wegenetzes, soll erweitert werden. Der aus den 1980iger stammende Radweg wird heute von bis zu 6.000 Menschen/Tag frequentiert und die damit verbundenen Probleme, wie Unfälle und Staus, häufen sich.

Seit sich die Stadt Wien um die Erweiterung der Wegenetze bemüht, nutzen immer mehr Stadtbewohner das Velo. Obwohl die Radfahrer mit der Organisation der Anlagen und den Abstellmöglichkeiten alles andere als zufrieden sind. Noch immer behindern zu wenige und missbräuchlich verwendete Fahrradbügel das sichere Abstellen und Absperren des eigenen Drahtesels, auch im innerstädtisch dicht verbautem Gebiet wird Autoabstellplätzen noch immer der Vorzug gewährt. Unübersichtliche Kreuzungsbereiche und eine verspätete Sensibilisierung der Autofahrer für die schwächeren Verkehrsteilnehmer auf dem Zweirad machen die Benützung für eine breitere Bevölkerungsschicht kaum möglich. Im Verkehrsplanungskonzept der Stadt Wien - Masterplan Verkehr Wien 2003 - wird angeführt das der Anteil des Rads am Verkehr um fast das Doppelte erhöht werden soll. Realisierbar ist dies jedoch nur, wenn sich die Politik zum Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel bekennt.



Abb. 037 Übersicht Radweganlagen der Stadt Wien

KONZEPT

ÖKM - Öffentlicher Knoten Matzleinsdorf



Abb. 038 eigene Abbildung / SW-Plan Matzleinsdorfer Platz



Abb. 039 Matzleinsdorfer Platz - Blickrichtung Osten



Abb. 040 Fahrspur gegen die Einbahn auf verkehrberuhigten Bereichen

Ausgehend von der Tatsache das es sich beim Matzleinsdorfer Platz um einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt in Wien handelt und eine Veränderung dieser Verkehrssituation für den motorisierten Verkehr nicht Ziel dieser Arbeit ist. Wird die Situation unter und auf dem Straßenniveau als nicht veränderlich betrachtet. So wie es in Anbetracht der Tatsache, nicht möglich sein wird die Bahntrasse zu verlegen oder anderen Eingriffen zu unterwerfen, weil der Südbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut wird und daher mit einer zunahme des Schienenverkehrs zu rechnen ist.

Vielmehr sollte die Wichtigkeit einer Verbindung: Wiental – Südgürtel – Hauptbahnhof Wien und dem angrenzenden Bezirk Favoriten mit einem übergeordneten Radwegnetz hervorgehoben werden und die bestehenden Probleme als Anreiz gesehen werden. Die derzeitige Situation, kurz gefasst, ist nicht Zufriedenstellend. Der Gürtelradweg entlang des großzügig gestalteten Margareten Gürtel endet schlussendlich auf Höhe der Bahntrasse. Fortan wird der Velofahrer gezwungen, auf Verkehrsberuhigte Straßen auszuweichen. Dies impliziert ein Fahren so wie das gegen die Einbahn und das Überqueren unzähliger Kreuzungen in den verwinkelten Bezirken 4 und 5 der Fall ist.



Abb. 041 Erweiterung des Gürtelradweges entlang der Trasse - Verbindung **Wiental - Gürtel - Hauptbahnhof Wien** / eigene Abbildung

- M 1:25 000
- übergeordnete Radwege
 - - - neuer Gürtelradwege
 - - - bestehender Radweg Richtung Hauptbhf. auf verkehrsberuhigten Bereichen



- M 1:15 000
- übergeordnete Radwege
 - - - neuer Gürtelradwege
 - . . . bestehende Radwege vor allem auf verkehrsberuhigten Bereichen
 - Neues Radwegnetz für Favoriten

Abb. 042 Focus neuer Gürtelradweg und Erweiterung / eigene Abbildung

Konzept - Öffentlicher Knoten Matzleinsdorf

Beim vorliegenden Projekt soll diese Problematik durch die Schaffung einer neuen übergeordneten Verkehrsspanne für den Fahrradverkehr gelöst werden. Dabei zeigt sich der Verkehrsknotenpunkt Matzleinsdorfer Platz als strategisch wichtiger Bedarfsverteiler. Es wird vorgeschlagen, den Radweg auf das Niveau der Bahntrasse über den gesamten Bereich des Südgürtels anzuheben, so zu sagen über das Straßenniveau, wodurch eine kreuzungsfreie Verbindung bis zum Hauptbahnhof Wien geschaffen wird. Über dem Matzleinsdorfer Platz entsteht eine Plattform, die die bisher getrennten Bezirke Margareten und Favoriten verbindet und die Angebote für Naherholung und Sport am Wienerberg näher zum Stadtzentrum bringt. Wichtige Parameter für die Gestaltung der Plattform sind vertikale Verbindungen mit allen Verkehrsebenen am Matzleinsdorfer Platz, die sich über die Untergeschosse des U-STRABA Netzes bis zur S-Bahn Station erstrecken, so wie eine gute Verbindung mit allen in den Platz mündenden Radweganlagen, um ein möglichst einfaches Erreichen des neuen Gürtelradweges zu garantieren.

Situation Radwege:
Keine Überquerung der Trasse im Bereich zwischen Längenfeldgasse und Landgutgasse möglich

Nadelöhr Matzleinsdorfer Platz:
Kreuzung der Bahntrasse in Richtung Süden und Favoriten

Gürtelstraße und Bahntrasse dominieren das Urbanefüge am Margareten - und Wiedner Gürtel

Bis Ende der 1960iger war die Realisierung der USTRABA Station und die Unterführung der Gürtelstraße am Matzleinsdorfer Platz abgeschlossen.

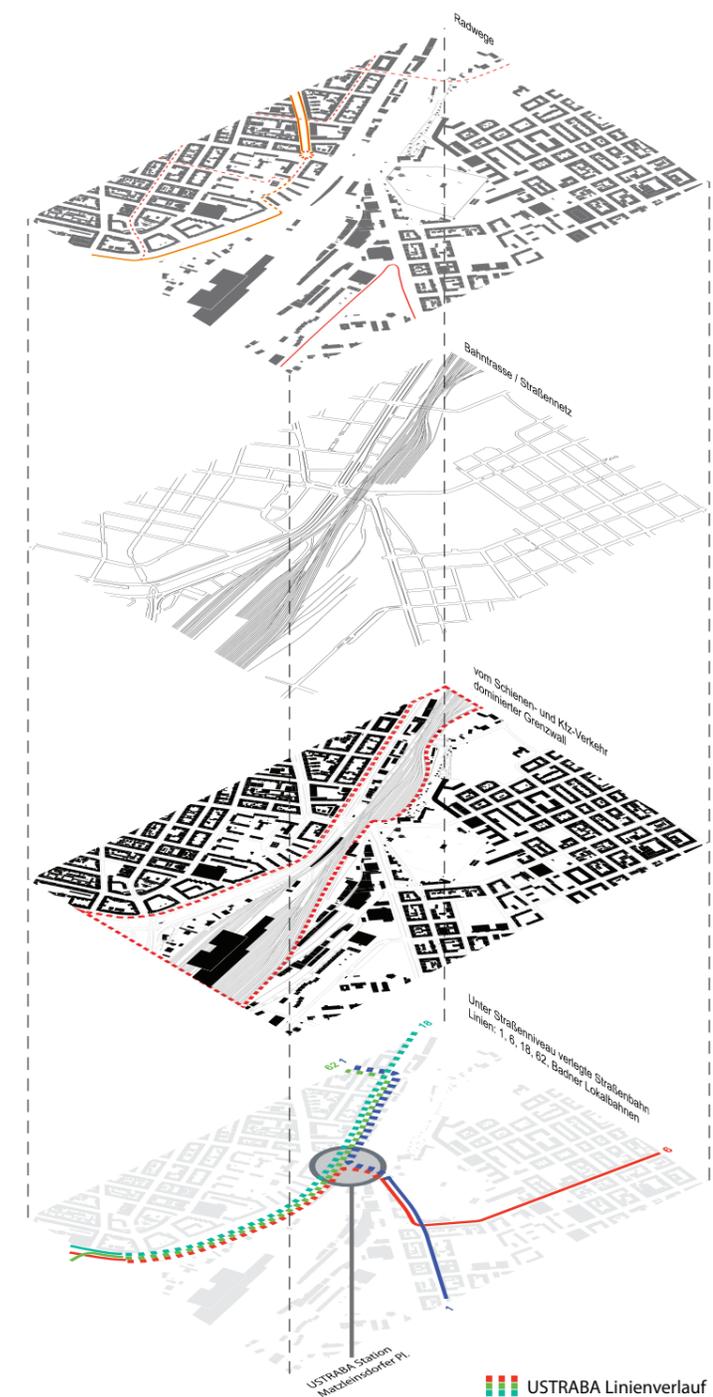
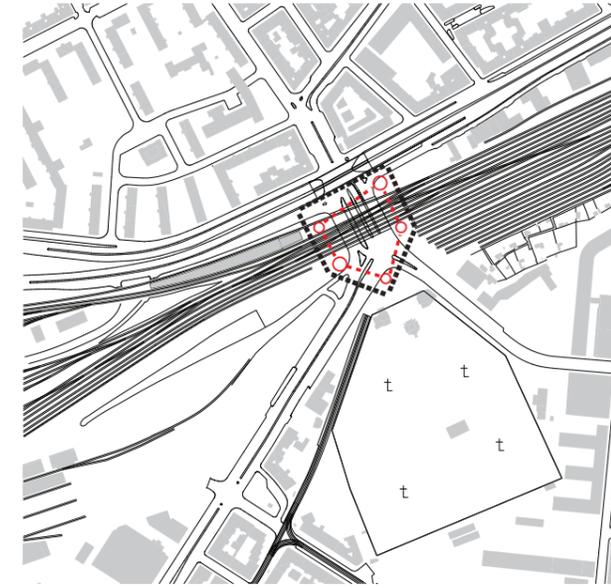


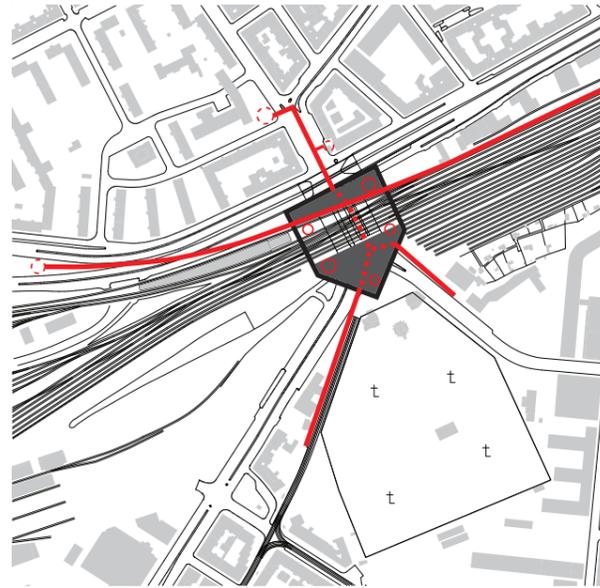
Abb. 043 eigene Abbildung



Der Individual- und öffentliche Verkehr bündelt sich am Matzleinsdorfer Platz



Die Überplattung verbindet die wichtigen Punkte und erschliesst sie über eine neu geschaffene Plattform



Durch anheben des Gürtelradweges auf das Niveau der Bahntrasse, kann der Knoten Matzleinsdorf direkt 'überfahren' werden



Eingliederung in das bestehende Radwegnetz und Erweiterung dieser Anlagen sind ein besonders wichtiger Teil des Konzepts

Abb. 044 eigene Abbildung

Die Plattform überspannt den gesamten Bereich der Eisenbahnbrücke und verbindet alle angrenzenden Kreuzungsecken durch eine fünf eckige Überplattung miteinander. Die abgesetzten Erschließungskerne verleihen der Überplattung den Anschein einer 'fliegenden Schüssel'. Somit wird die Überführung der Eisenbahn durch einen Weg zu einer Freiraumfläche gestaltet, die die verschiedensten Funktionen in und auf der Oberfläche beinhaltet. Die großzügig gestaltete Dachfläche über der Eisenbahn ermöglicht den bisher schwer passierbaren Verkehrsknotenpunkt zu umgehen. Liftanlagen, die Ende der 2000er Jahre errichtet wurden, werden durch weitere ergänzt. Dadurch kann die Überplattung von jeder Ebene unter Straßen- so wie über Straßenniveau erreicht werden. Die Oberfläche des ÖKM wirkt so als großflächiger Verteiler über dem Verkehrsstrom.

Der Gürtelradweg führt, wie bereits erwähnt, entlang der Bahntrasse durch den ÖKM hindurch. Am Matzleinsdorfer Pl. wird der Kreuzungsbereich für die RadfahrerInnen über das Straßenniveau angehoben. Am Ende der Reinprechtsdorfer Str. und Wiedner Hauptstr. werden die endenden Radwege zügig angehoben und oberhalb des Platzes in den ÖKM eingeführt. Nun erreicht man den Gürtelradweg und kann über eine gewendelte Rampe den Verkehrsknoten in Richtung Wienerberg überqueren. Vom 10. Bezirk aus führen die Triester Str. und die Gudrunstr. unter die Überplattung, die neuen Radwege werden auf der Gudrunstr. als Rampe direkt aufs Dach geführt und trifft auf den Weg, der vom Wienerberg kommend auf den ÖKM führt. Über eine großzügige geformte Parklandschaft überwindet ein befestigter Weg das Niveau bis zum obersten Punkt des ÖKM.

Auf der Plattform wird über flexible Freiflächen ein umfangreiches Angebot geschaffen. Eine Raumstruktur, welche die Überplattung in diverse Bereiche gliedert und so die vertikale Erschließung umrandet, schafft unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. In der Spange auf der Ost-Seite werden Sportkäfige vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Seite bietet ein Mehrzweckplatz, der im Sommer als Wasserfläche und im Winter als Eislaufplatz genutzt wird entsprechend Freiraum. Entlang des Gürtels ist der ÖKM mehrgeschossig, und unterteilt sich in ein Restaurant auf der ersten Ebene mit darüber liegender Aussichtsterrasse in Richtung Hauptbahnhof.

Neben dem Gastronomie Bereich ist ein zwei geschosiger Apartmentblock, der Aufgrund seiner Lage vor allem für temporäres Wohnen in Wien für Pendler aus den Bundesländern konzipiert ist, aber auch zu einem Motel umfunktioniert werden kann. Aufgrund der Entschärfung des Nadelöhrs Matzleinsdorfer Platz - früher musste man den Knoten großräumig umfahren - kann der Fahrradverkehr in Wien nachhaltig gefördert werden und eine breitere Gesellschaft zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden. Durch den übergeordneten Radweg können Kollisionen auf Straßenniveau mit dem Autoverkehr im unübersichtlich und überfordernden Straßensystem vermieden werden.

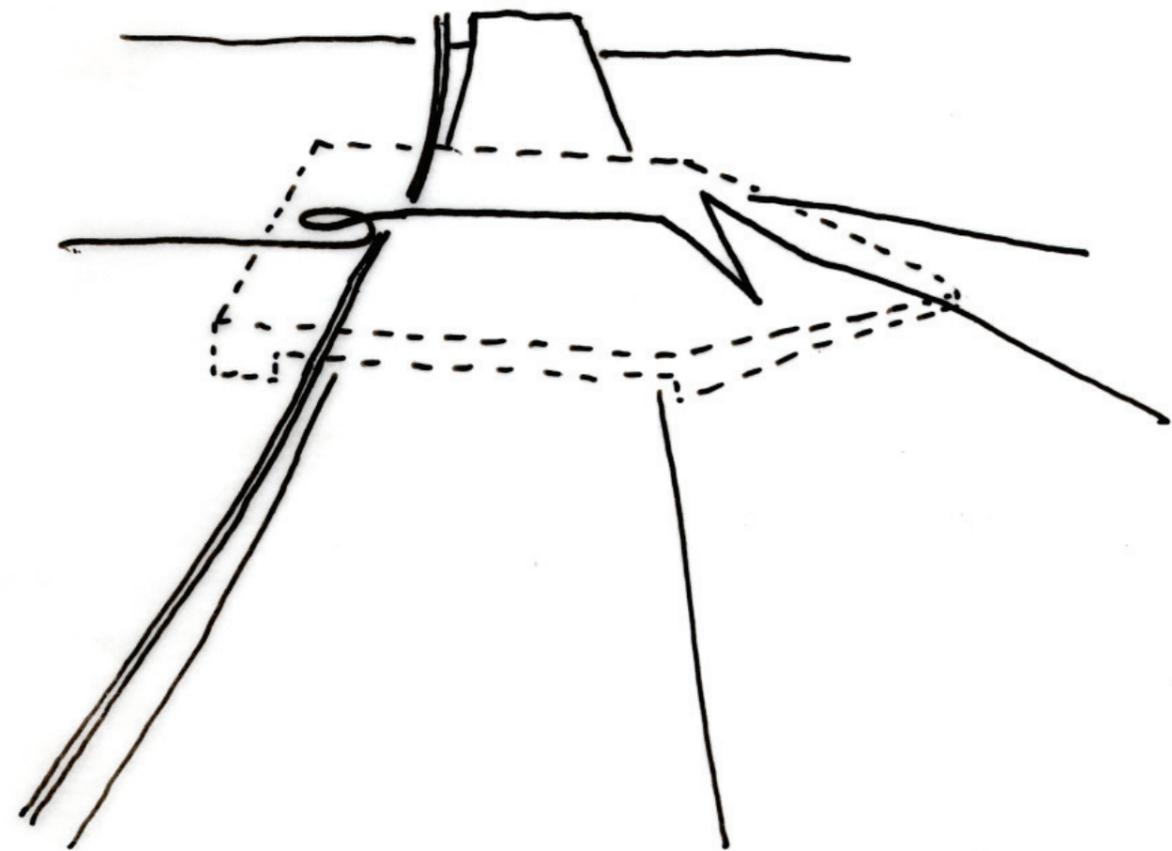
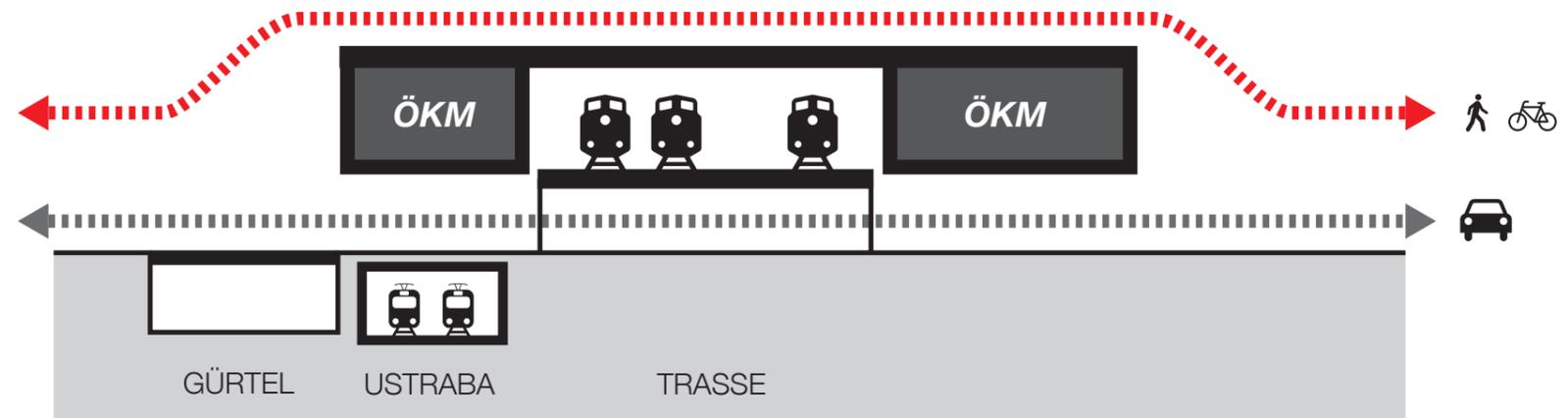


Abb. 045 Konzept Skizze / eigene Abbildung



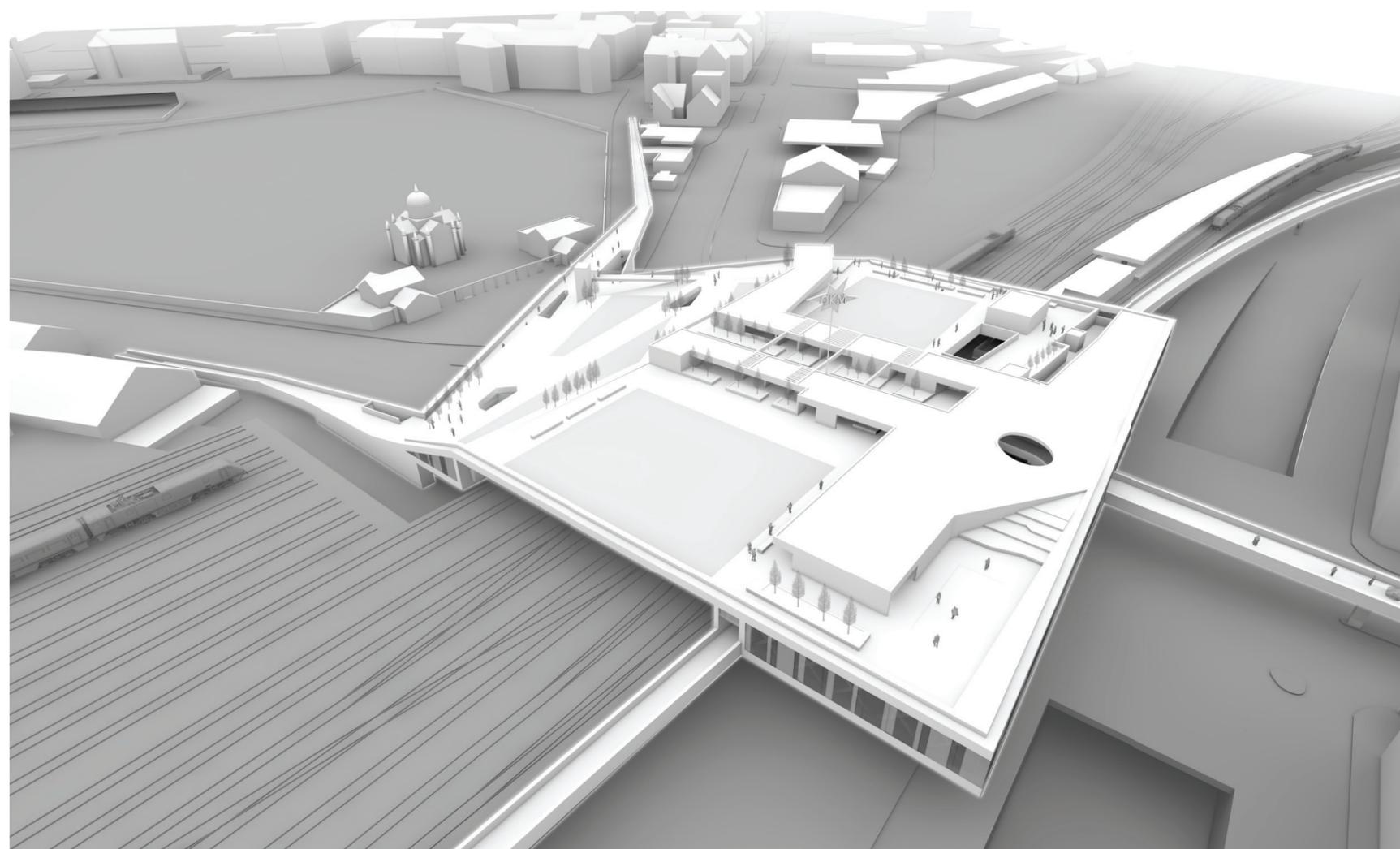
Schemaschnitt der Trasse (Blick Richtung Hauptbahnhof)

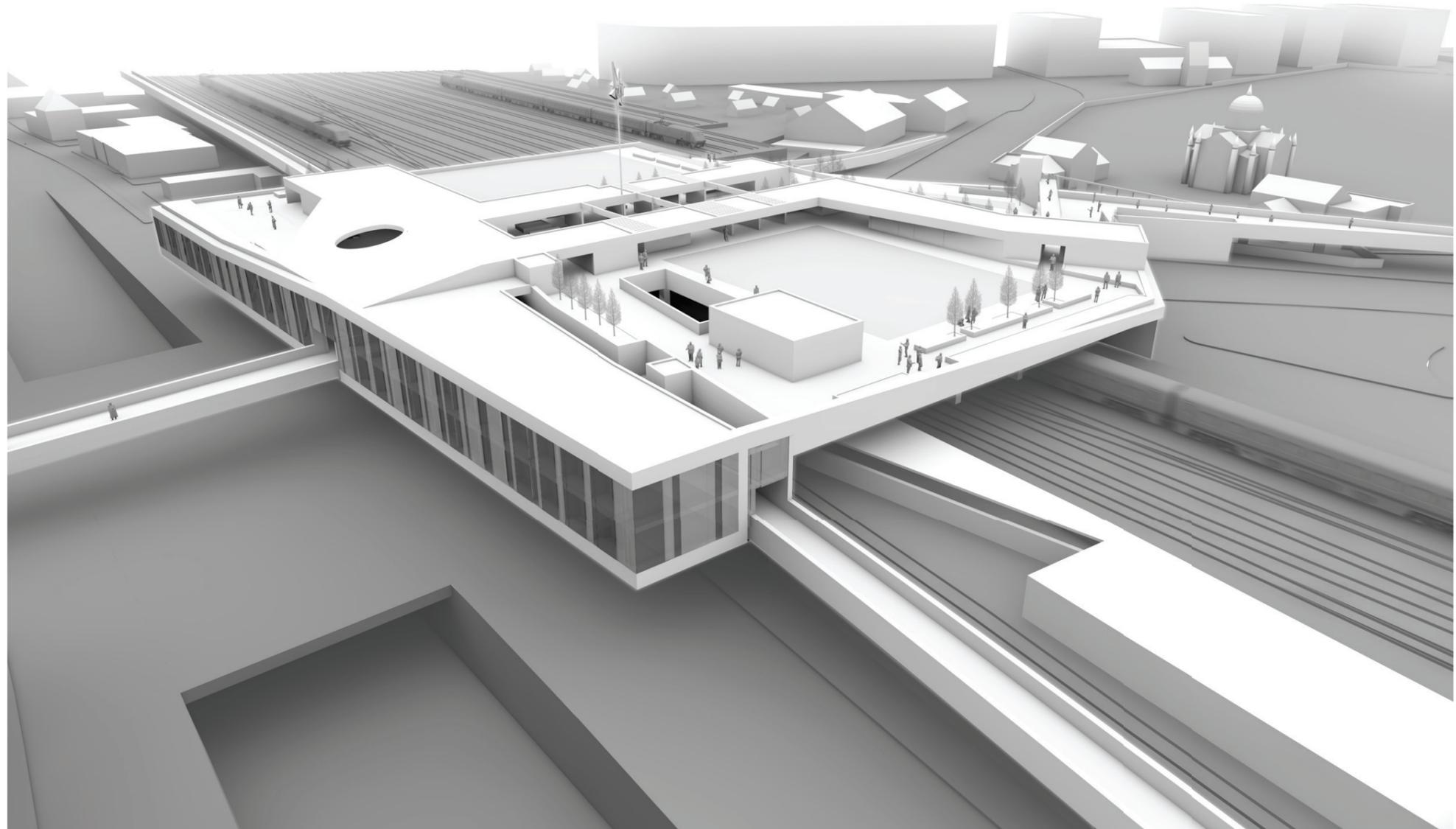
Abb. 046 eigene Abbildung

Die drei wichtigsten Verkehrsmittel in Wien teilen sich in drei übereinander liegenden Ebenen am Matzleinsdorfer Platz auf. Über der Straßenbahn und dem Individualverkehr wird die mehrgleisige Trasse geführt. Nach über 300 Jahren der Planung und Bautätigkeit erfährt das Gebiet entlang der Trasse nun eine ihrer größten Veränderungen - mit Fertigstellung des Hauptbahnhofs Wien (Durchgangsbahnhof) und der Entwicklung eines neuen Stadtteils - werden teilweise Barrieren abgebaut und die Stadt wächst zusammen.

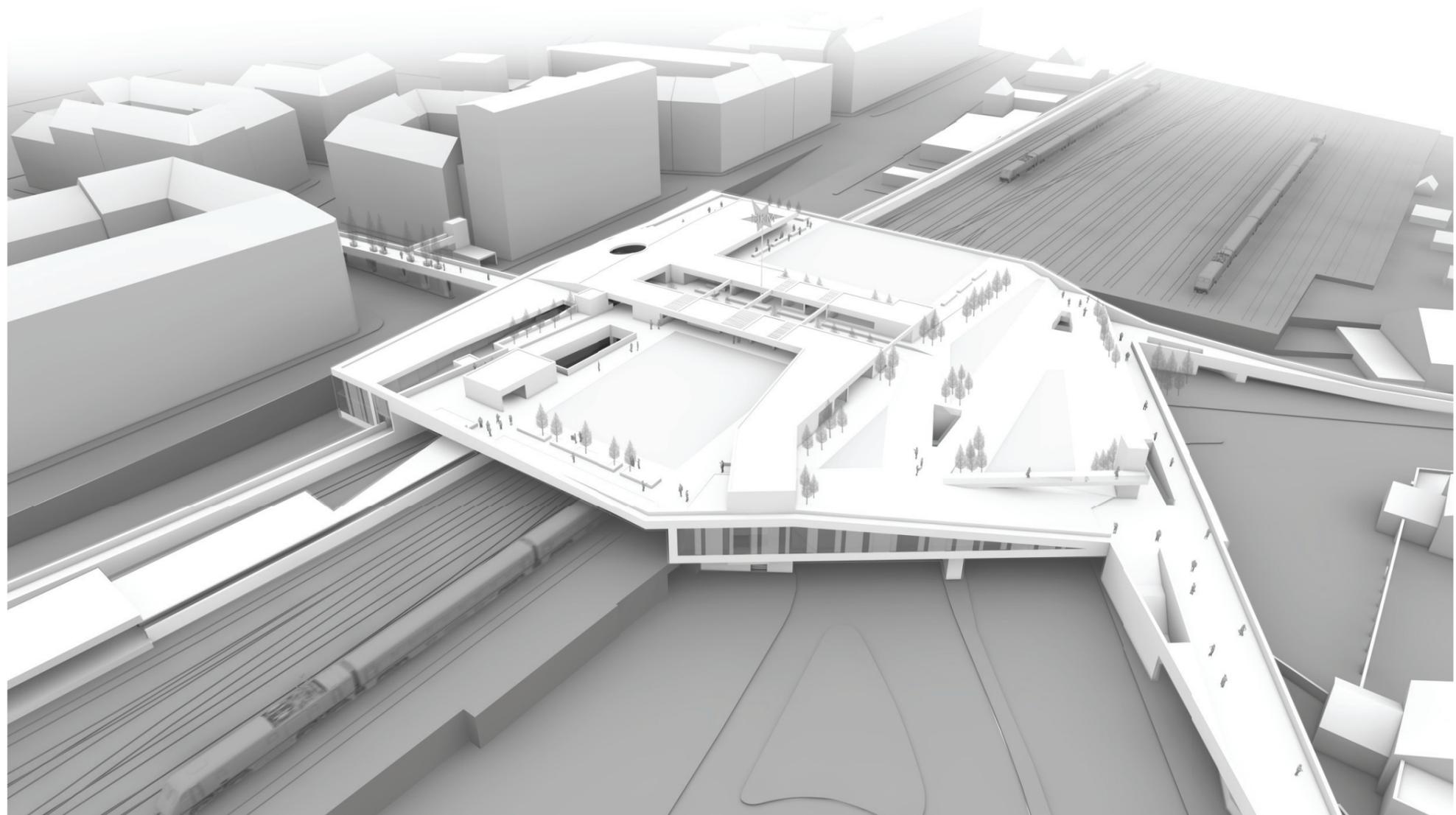
ENTWURF

ÖKM - Bestand
Lageplan
Grundrisse
Schnitte
Ansichten
Detail
Radfahranlagen und Wege
Rendering

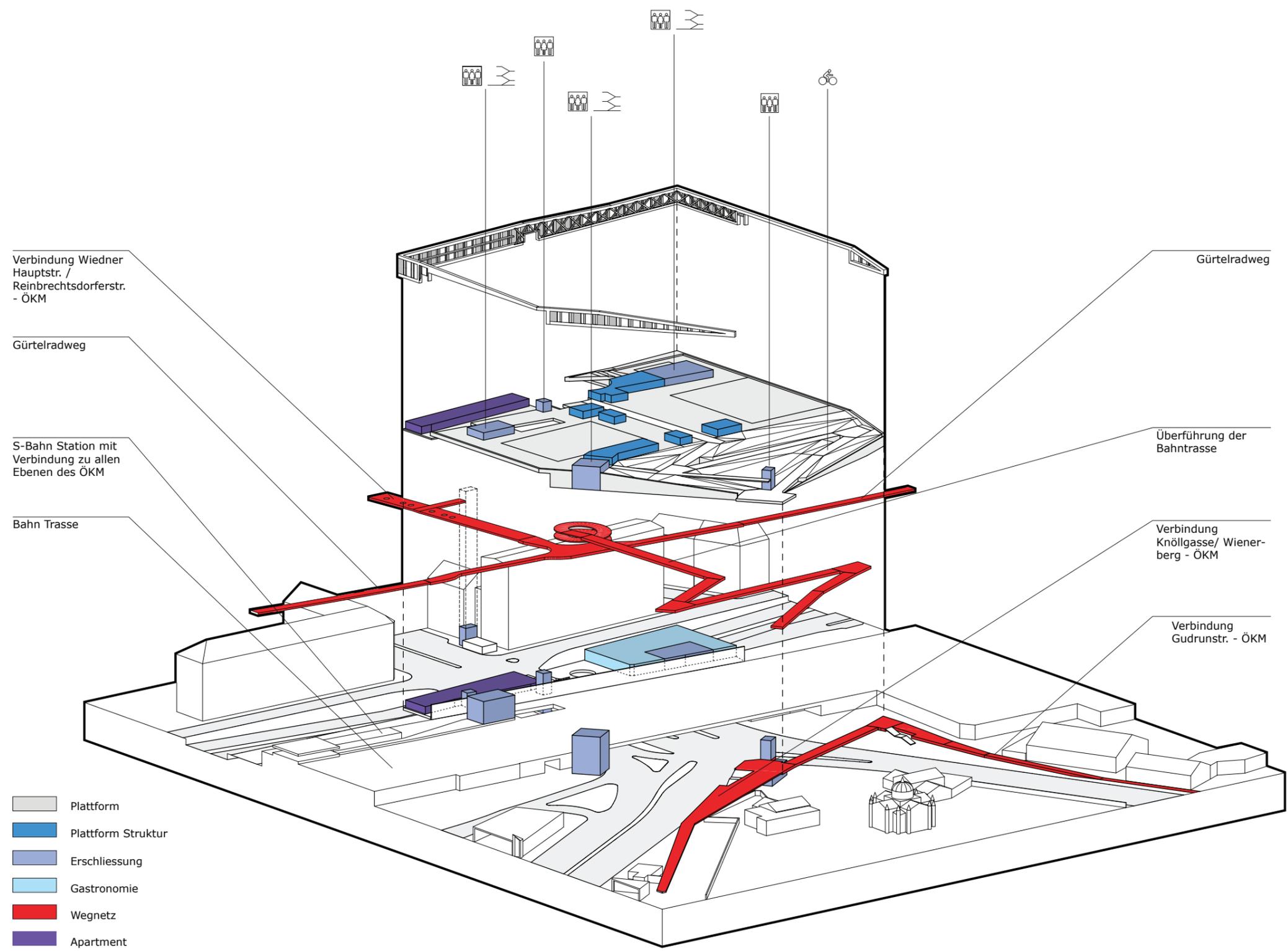


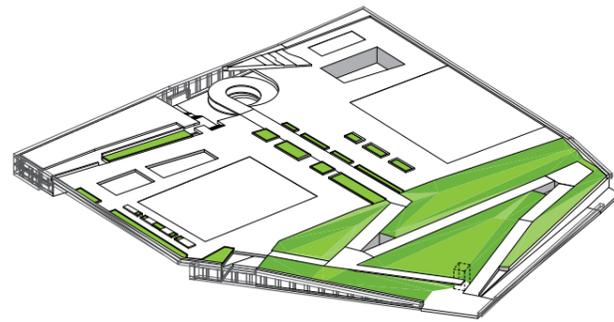


Blickrichtung Osten



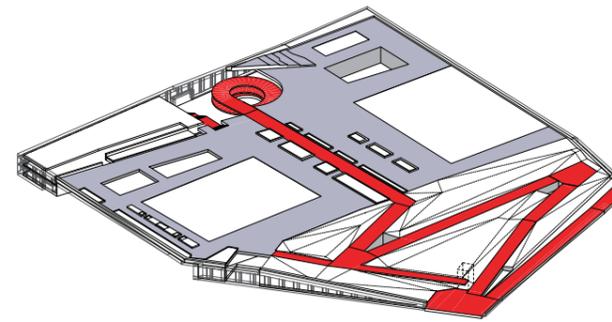
Blickrichtung Nordosten





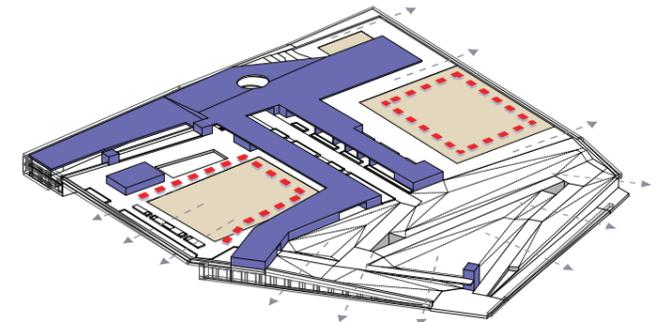
Vegetation

Die Plattform wird durch Grünflächen gegliedert, welche durch den befestigten Weg abgegrenzt werden. Zusätzlich stellen Platten-Durchbrüche eine Verbindung zum Straßenniveau her.



Wegesystem + Flexible Inlays

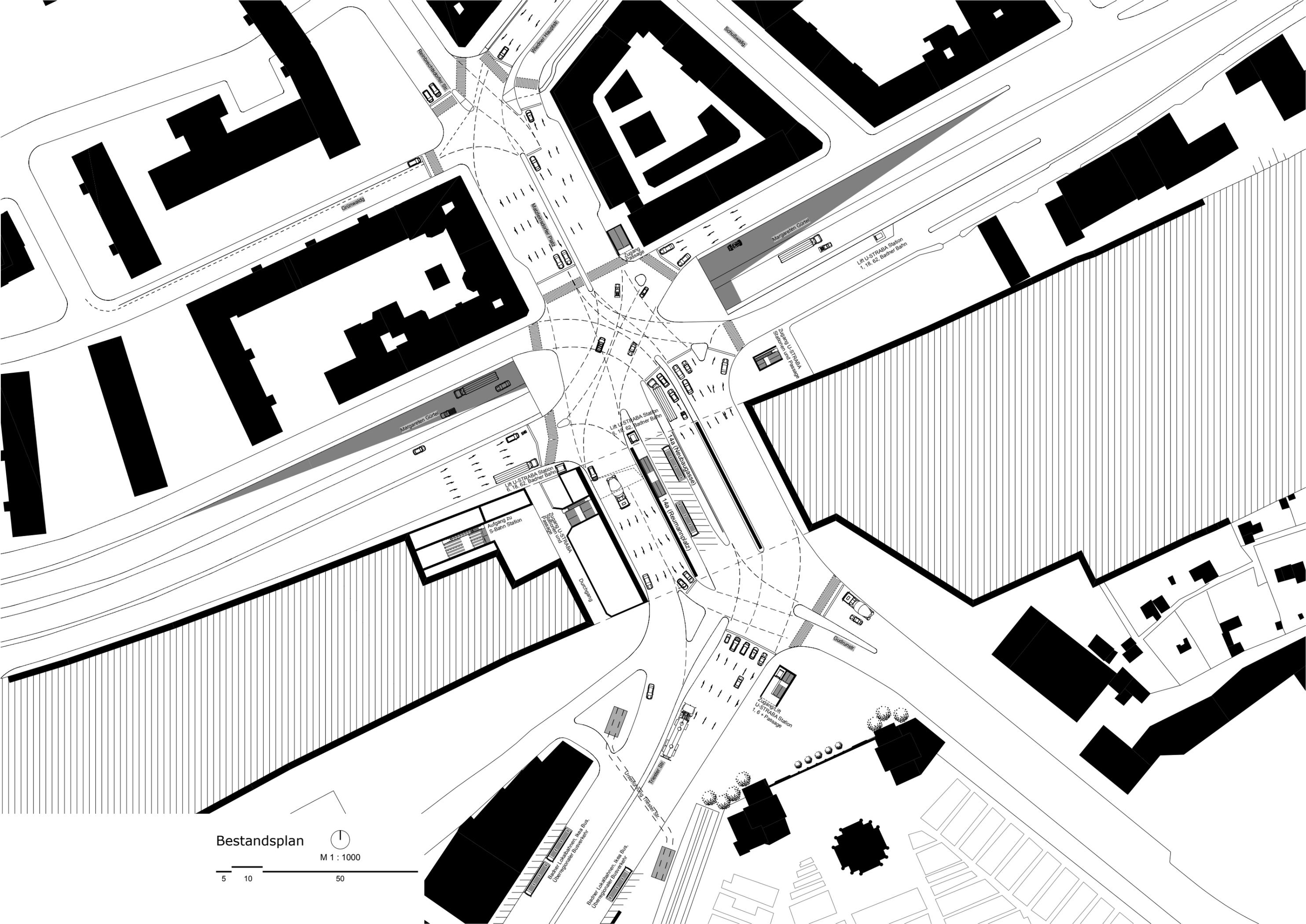
Befestigte Wege führen auf der Grünfläche über die Trasse. Auf den Inlays befinden sich mehrere Nutzungsmöglichkeiten.



Raumstruktur + Plätze

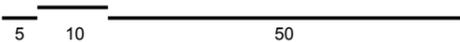
Gliederung der Plattform in unterschiedliche Plätze mit diversen Funktionen. Durch die Struktur wird der Weg über die Plattform definiert und hebt sich klar von den Plätzen am Rand der Plattform ab, die den Ausblick Richtung Stadt öffnen.

Bestand



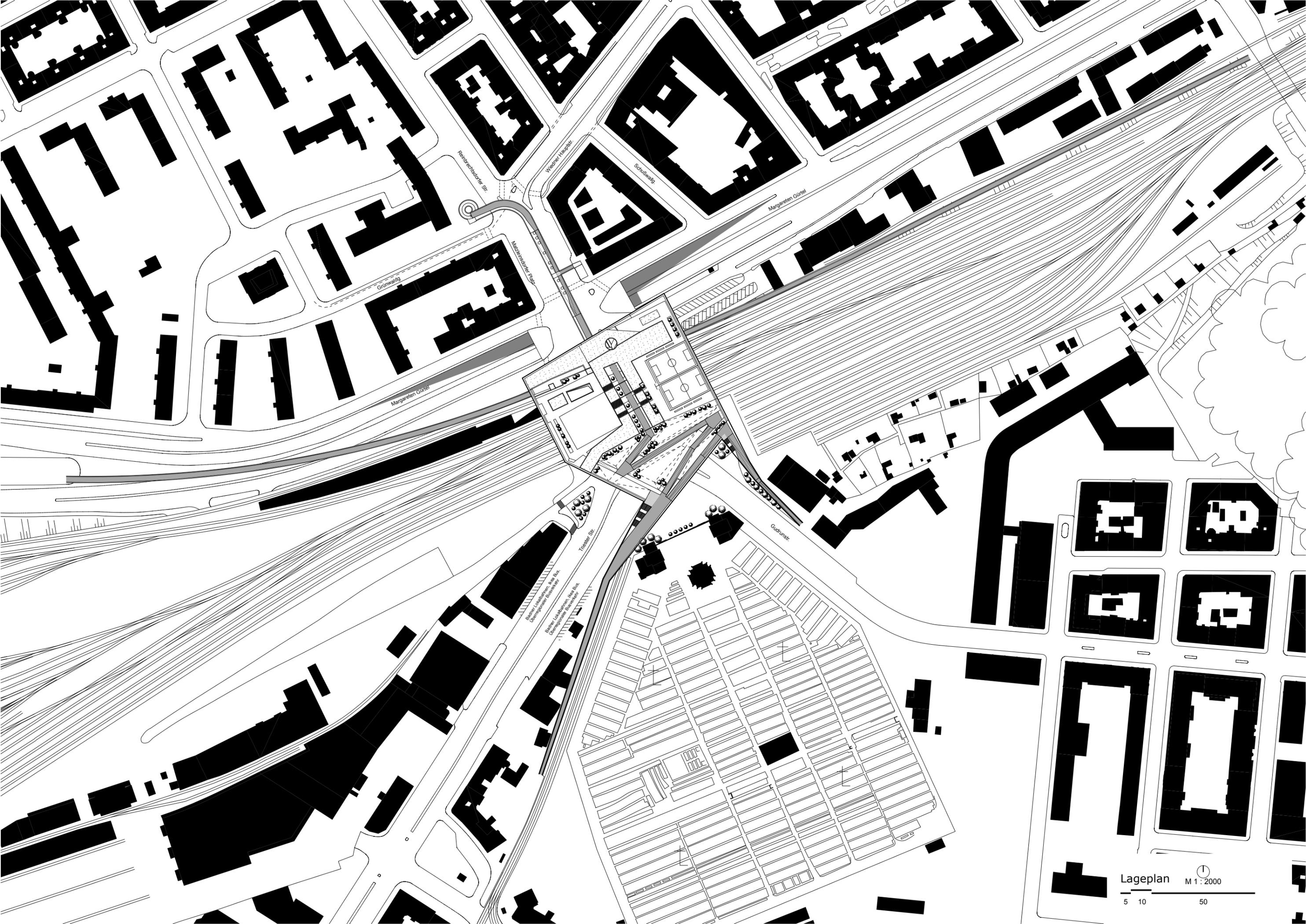
Bestandsplan

M 1 : 1000



Badner Lokalbahn, Ikea Bus, Übergangsbahn Busverkehr
Badner Lokalbahn, Ikea Bus, Übergangsbahn Busverkehr

Lageplan



Reinbecksdorf Str.

Wiederl Hauptstr.

Schulweg

Margariten Gürtel

Grünwald

Märzschlocher Platz

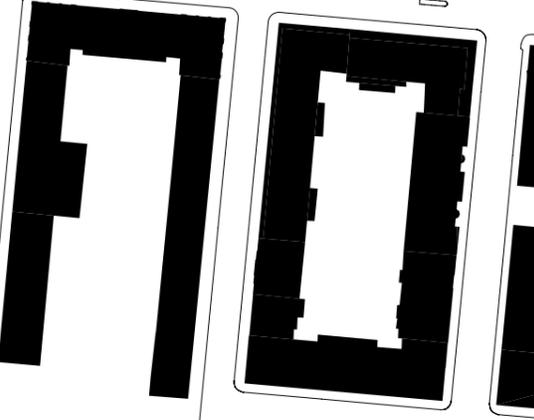
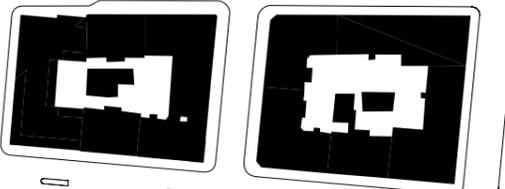
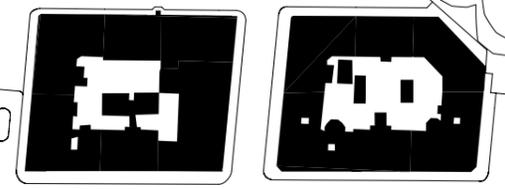
Margariten Gürtel

Gudrunstr.

Trenner Str.

Baumgarten
Landschaftsplanung
Landschaftsarchitektur
Landschaftsbau

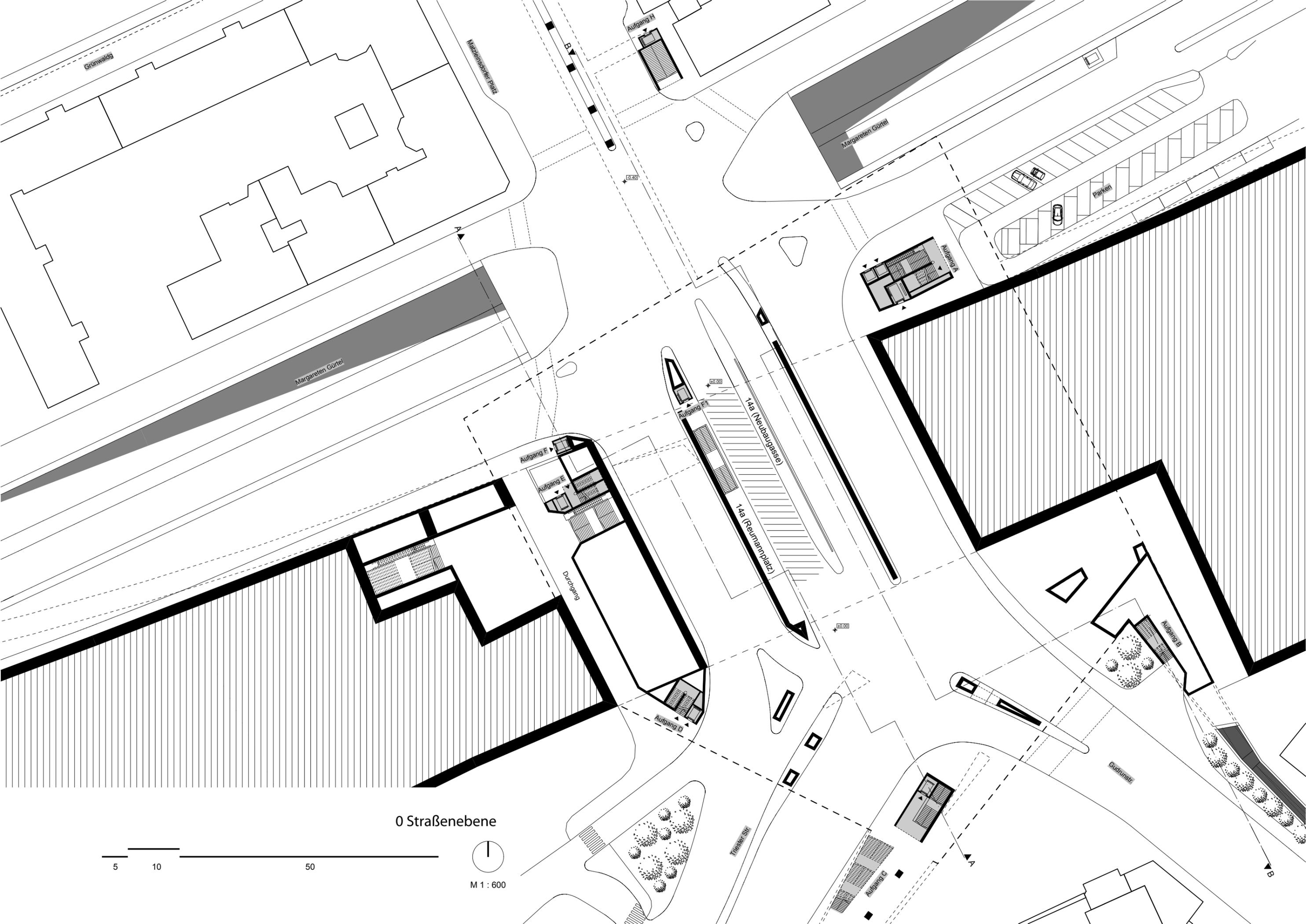
Baumgarten
Landschaftsplanung
Landschaftsarchitektur
Landschaftsbau



Lageplan M 1 : 2000

5 10 50

Grundrisse



Grünwald

Margaretenplatz

Aufgang H

Margareten Gürtel

Aufgang A

Parken

Margareten Gürtel

Aufgang F

Aufgang E

Aufgang F1

14a (Neubaugasse)

14a (Reunamplatz)

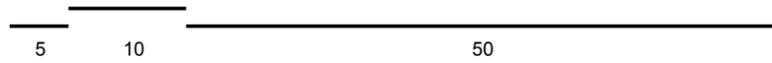
Durchgang

Aufgang B

Aufgang D

Gurfunstr.

0 Straßenebene



M 1 : 600

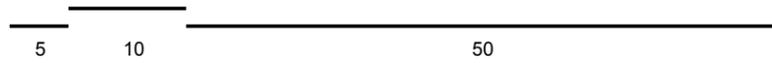
Triester Str.

Aufgang C

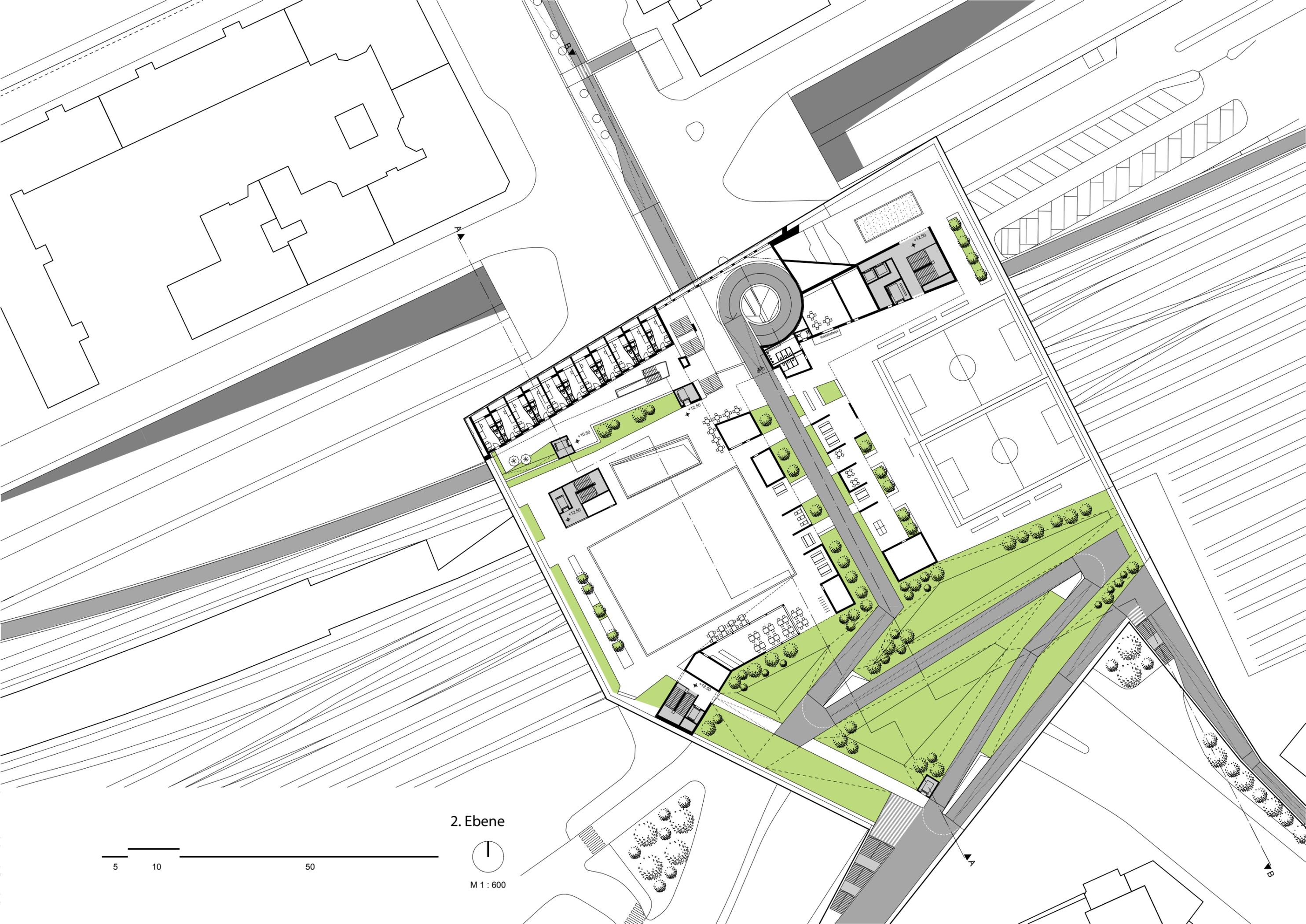


S-Bahn (S1, S2, S3, S9, S15)

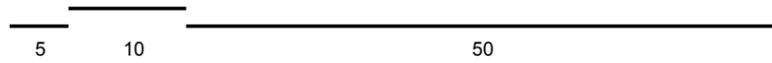
1. Ebene



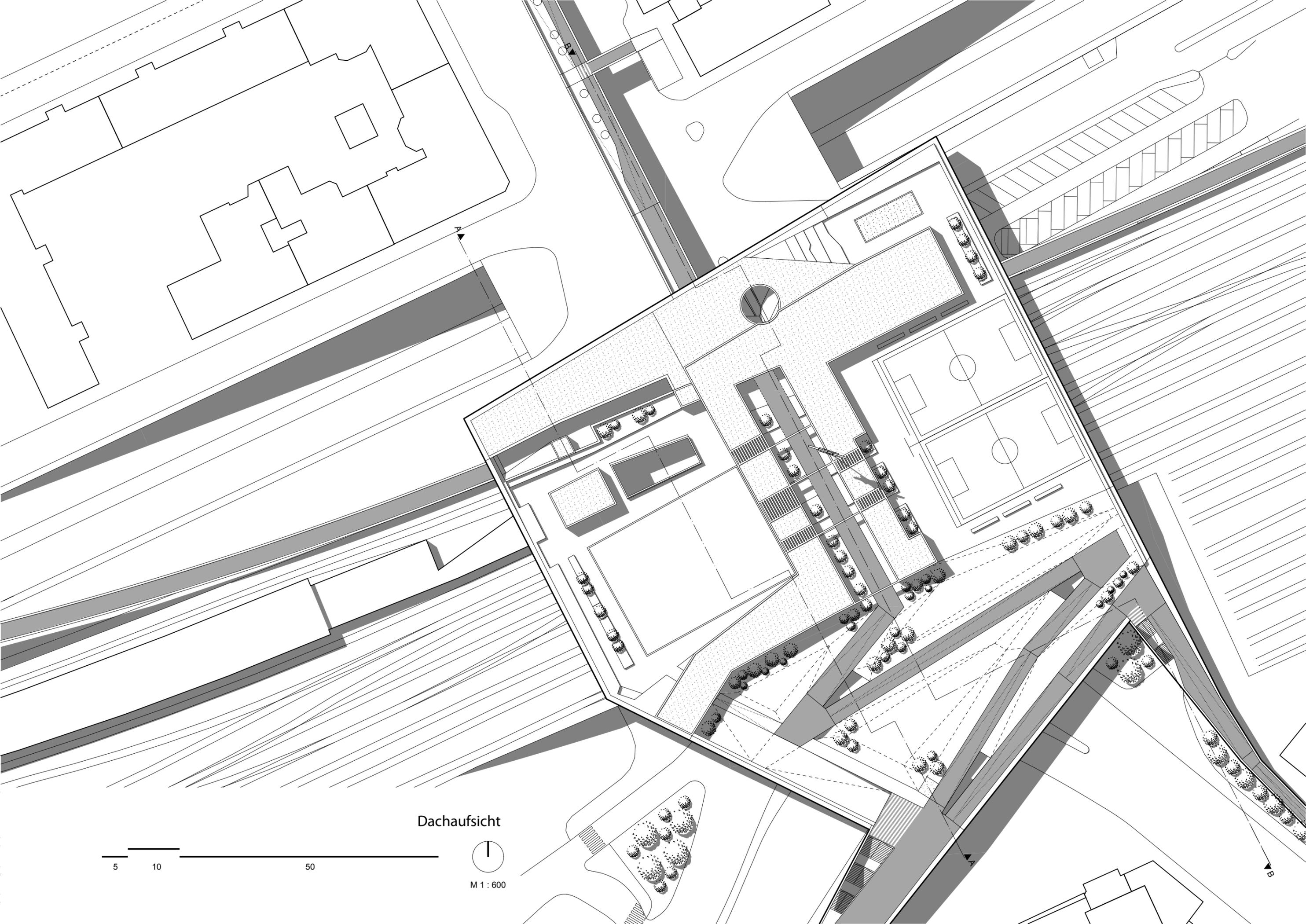
M 1 : 600



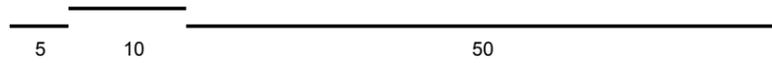
2. Ebene



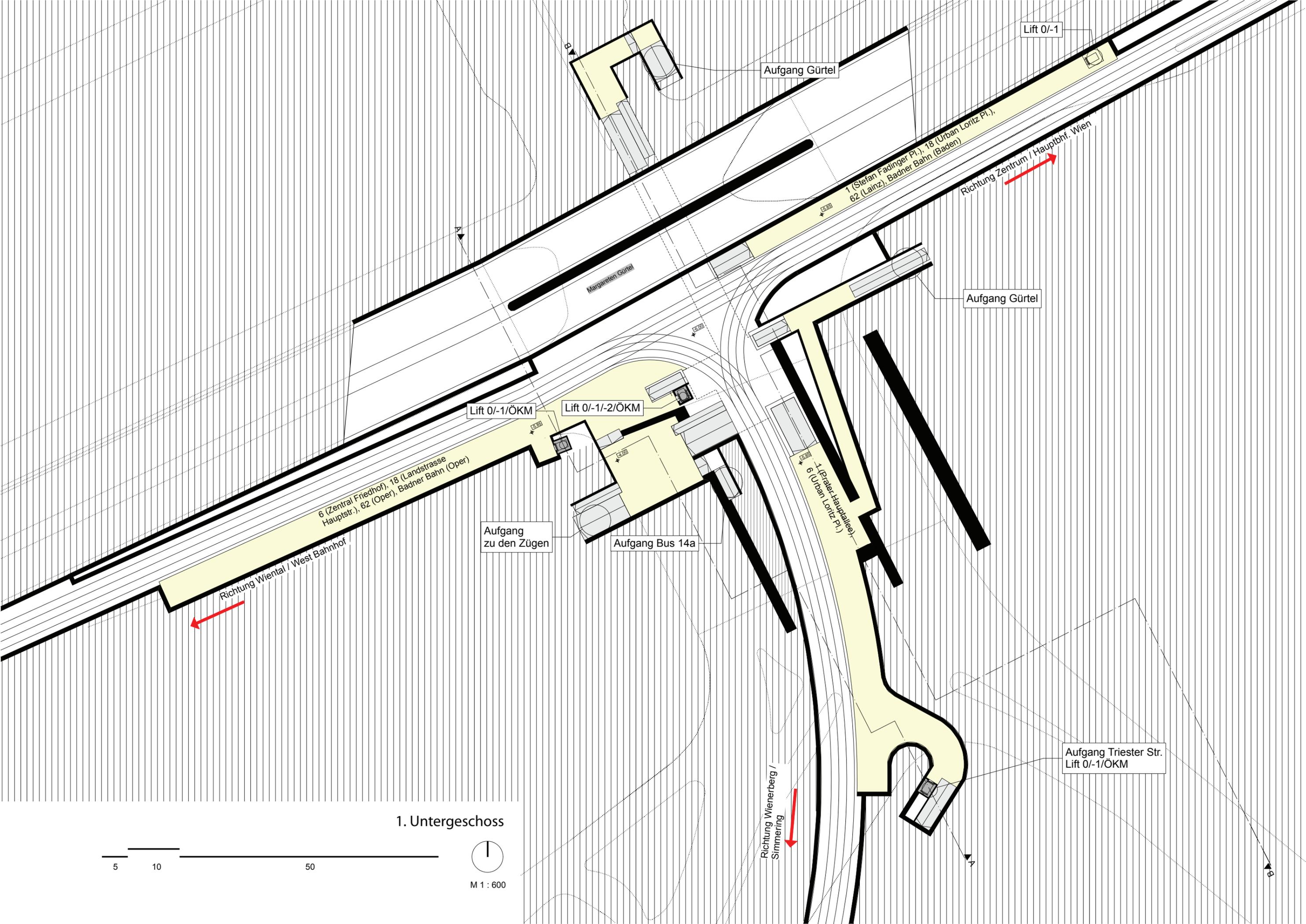
M 1 : 600



Dachaufsicht



M 1 : 600



Aufgang Gürtel

Lift 0/-1

1 (Stefan Fadinger Pl.), 18 (Urban Lortz Pl.),
62 (Lainz), Badner Bahn (Baden)

Richtung Zentrum / Hauptbhf. Wien

Margareten Gürtel

Aufgang Gürtel

Lift 0/-1/ÖKM

Lift 0/-1/-2/ÖKM

6 (Zentral Friedhof), 18 (Landstrasse
Hauptstr.), 62 (Oper), Badner Bahn (Oper)

Aufgang
zu den Zügen

Aufgang Bus 14a

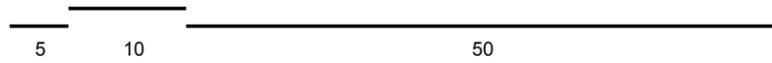
1 (Prater-Hauptallee),
6 (Urban Lortz Pl.)

Richtung Wiental / West Bahnhof

Aufgang Triester Str.
Lift 0/-1/ÖKM

Richtung Wienerberg /
Simmering

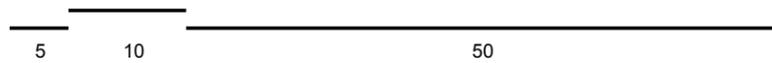
1. Untergeschoss



M 1 : 600

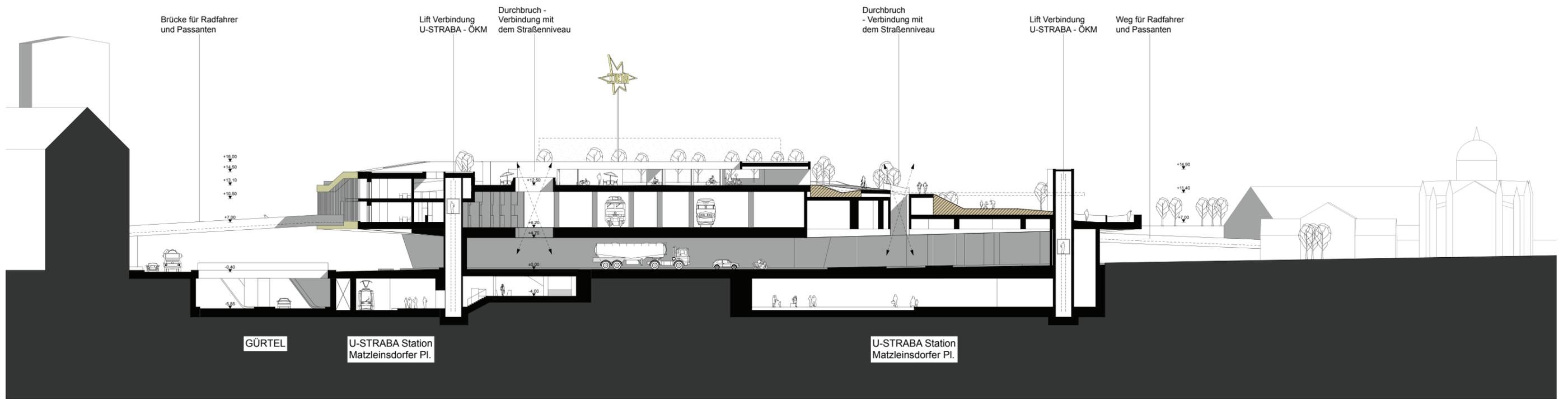


2. Untergeschoss

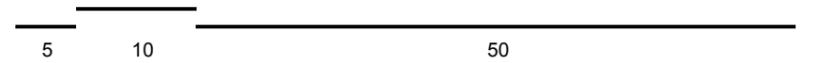


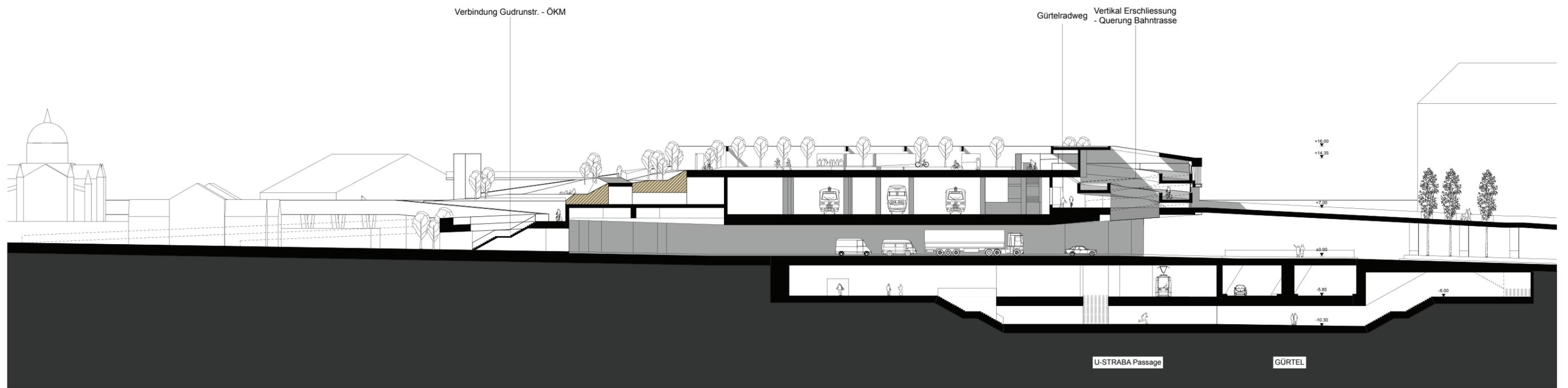
M 1 : 600

Schnitte

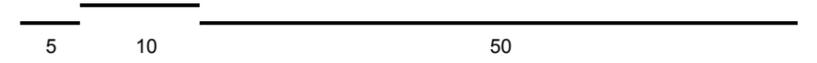


Schnitt A - A M 1:600

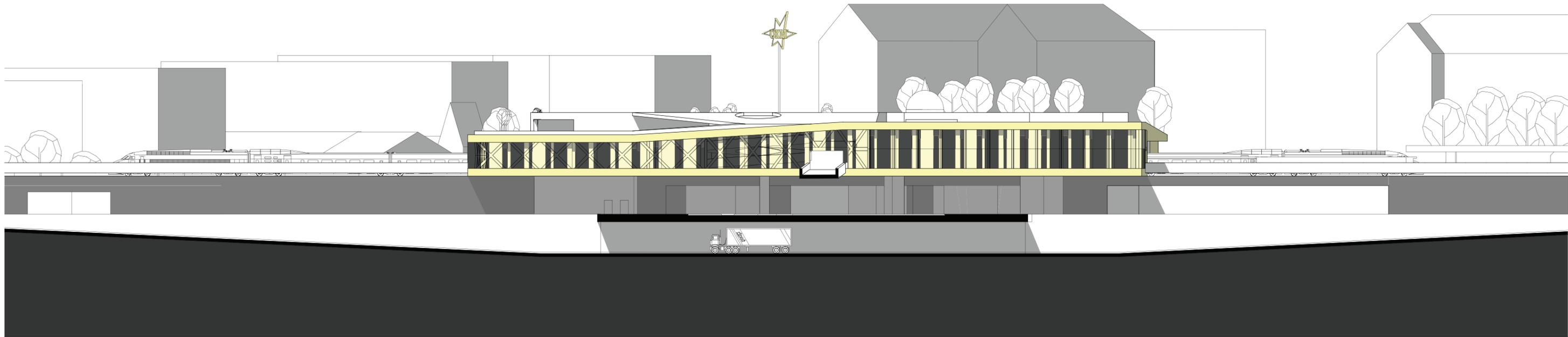




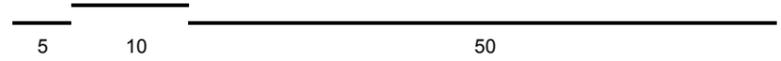
Schnitt B - B M 1:600



Ansichten

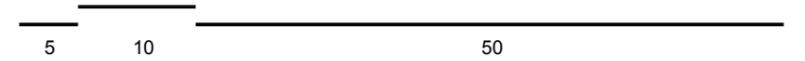


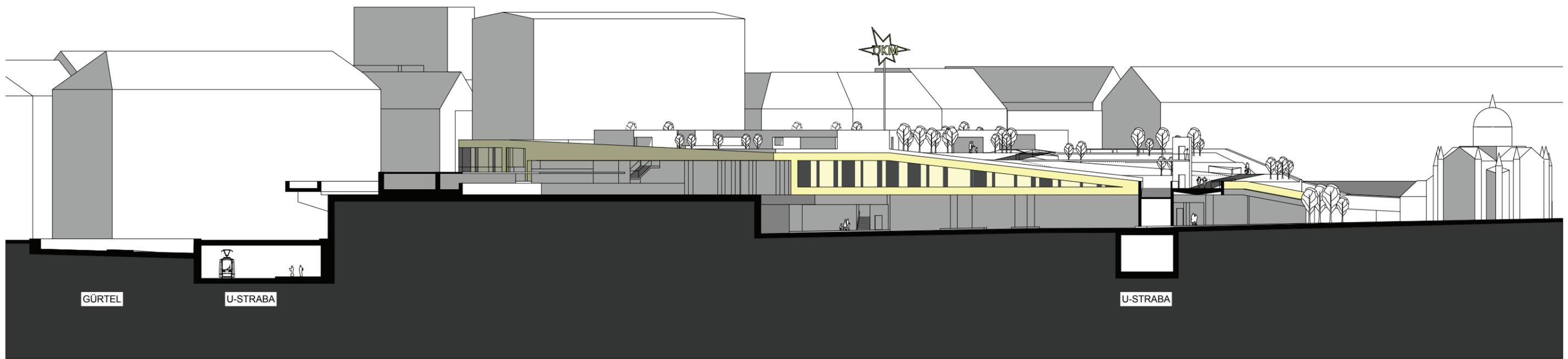
Nordansicht M 1:600





Westansicht M 1:600



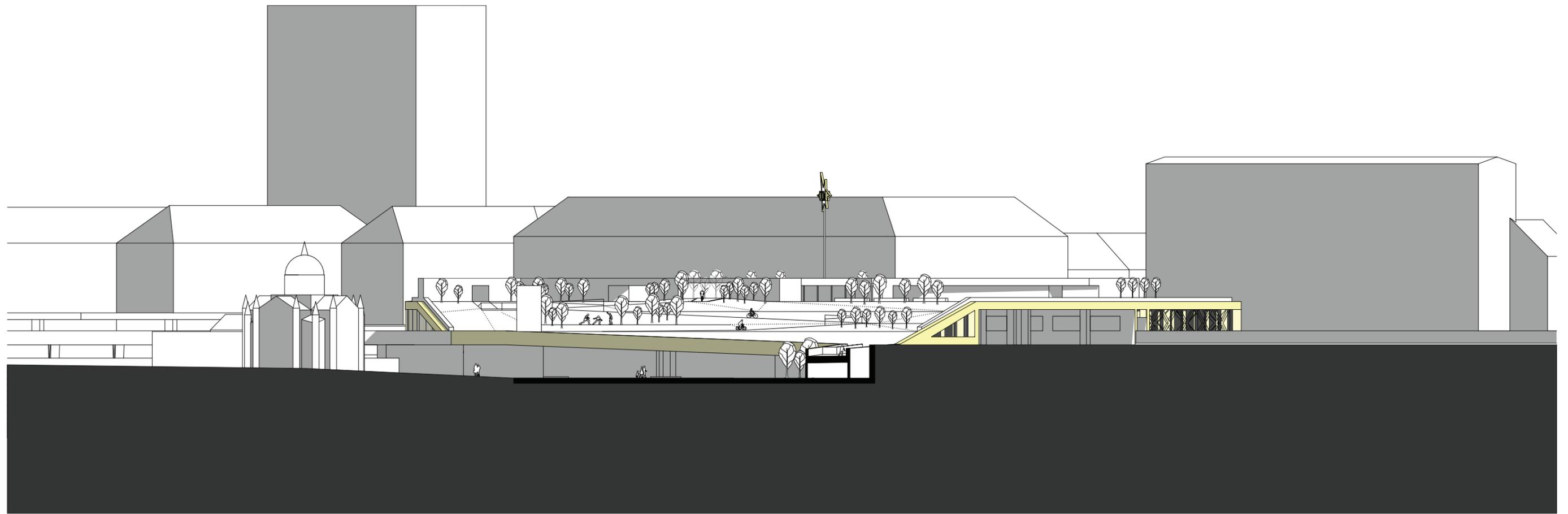


Südansicht M 1:600

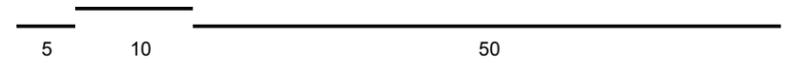
5

10

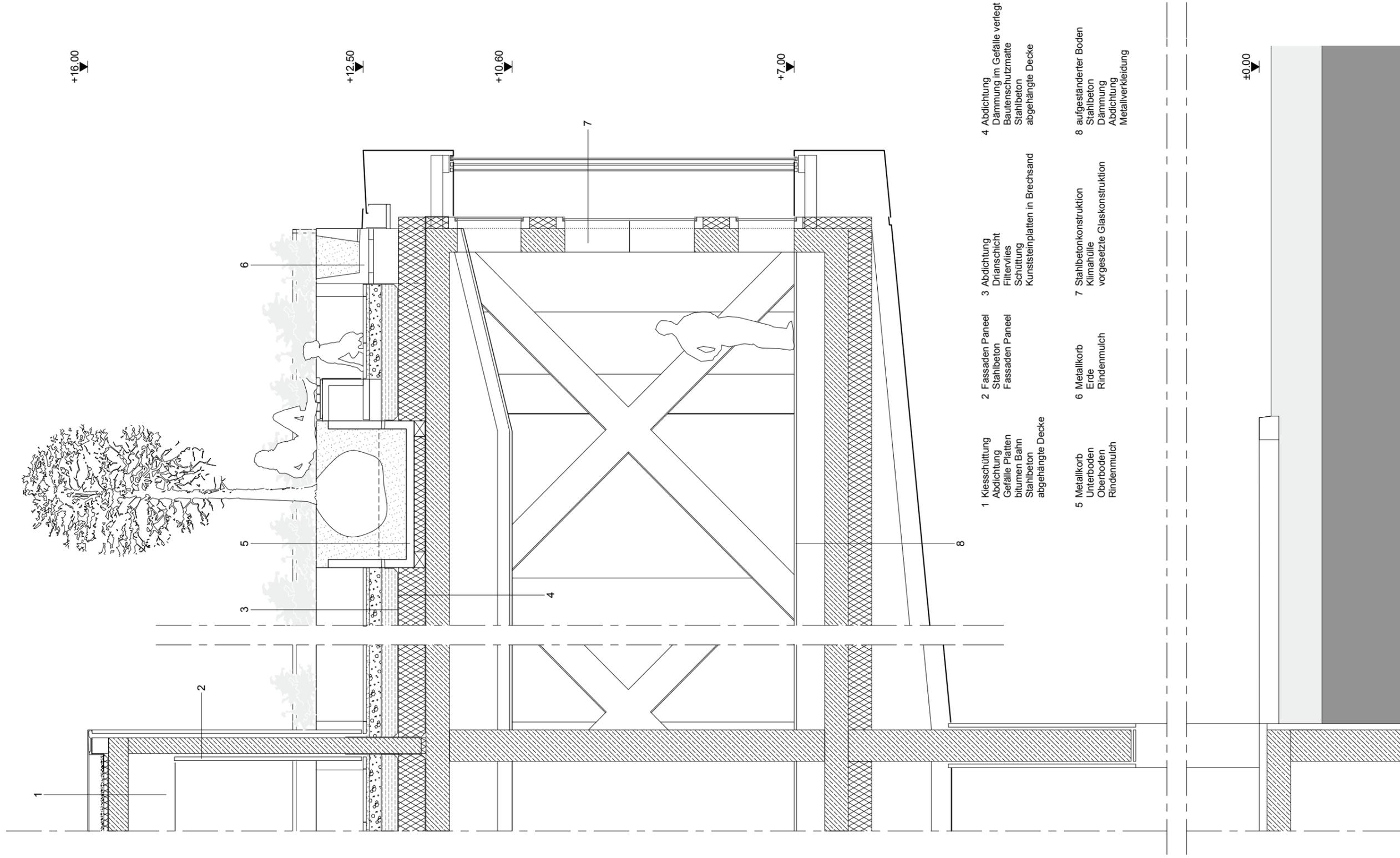
50

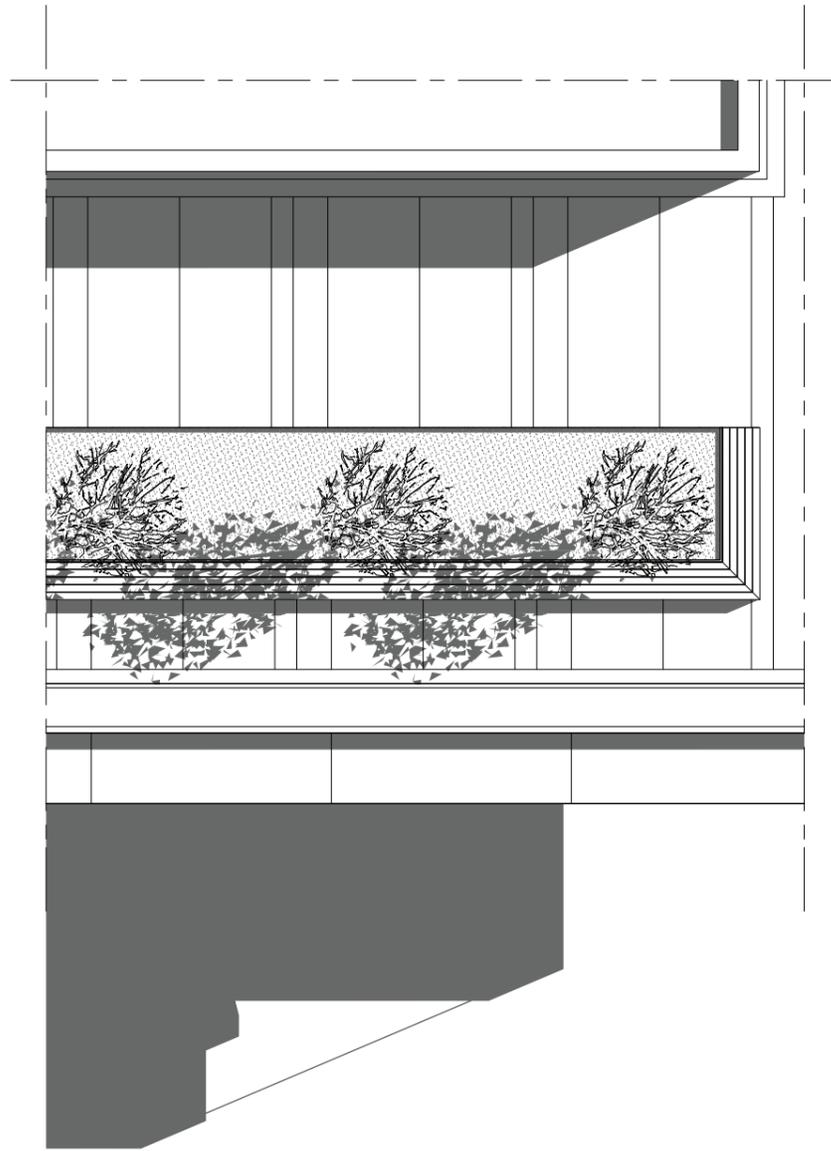


Südostansicht M 1:600

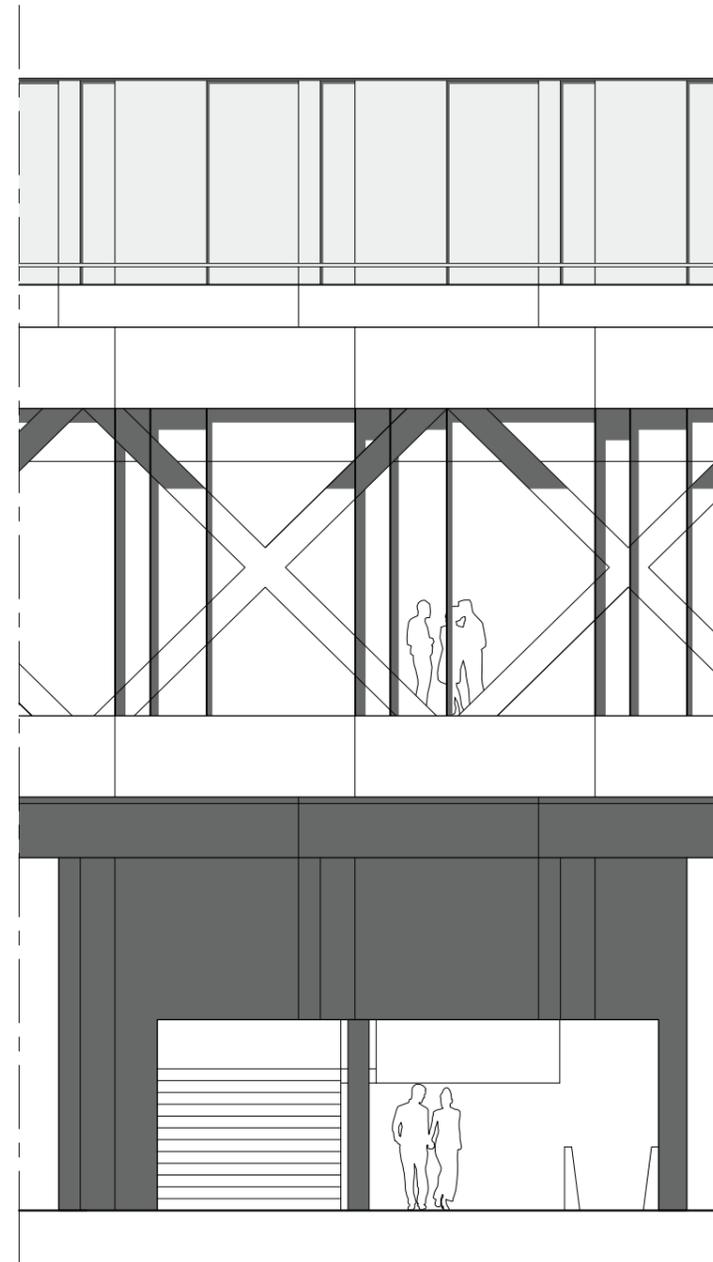


Detail





Grundriss (Ausschnitt) M 1:100



Ansicht (Ausschnitt) M 1:100

Materialauswahl



Wiesenflächen aus Kunstrasen



Rindenmulch zur Abdeckung von Pflanzenflächen



Möblierung aus Lärche



Bäume, Spitzahorn



Wasserfläche



Fassadenmaterial, Kupfer

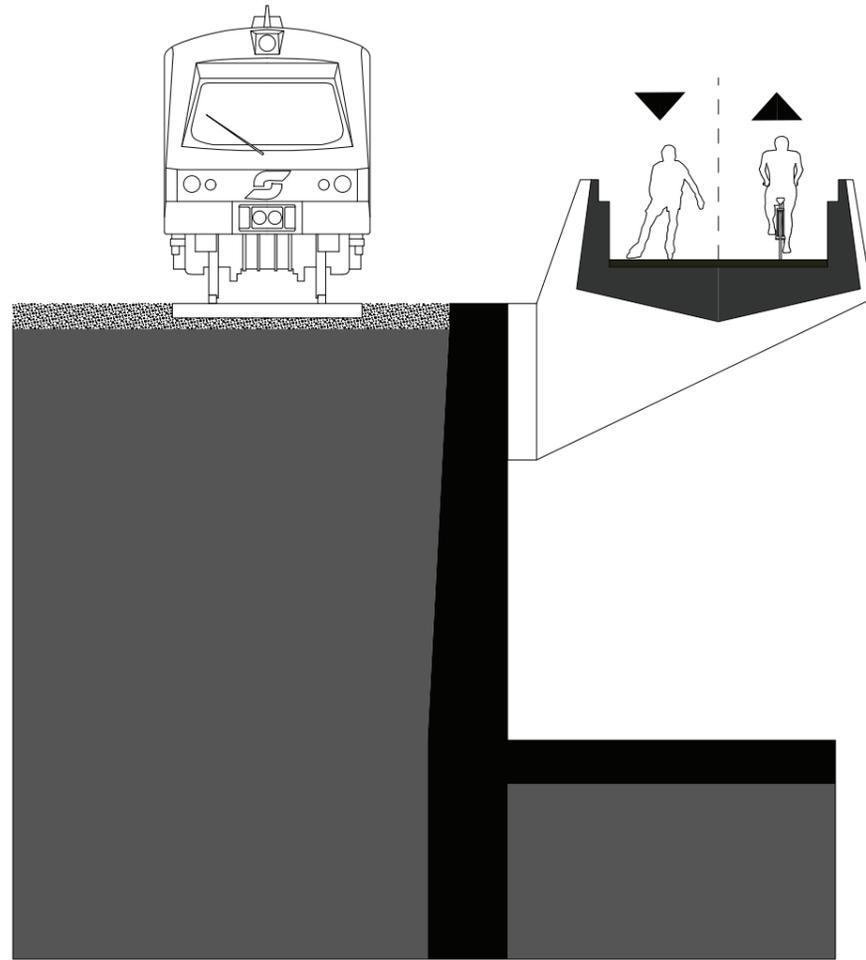


und transluzente Gläser

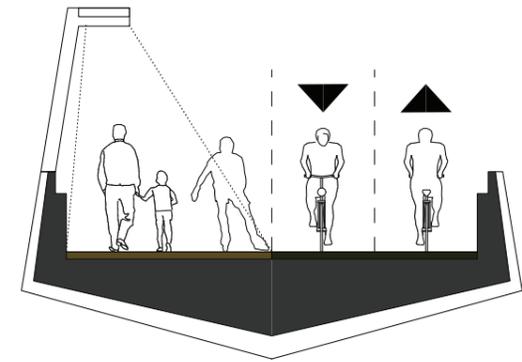


Betonsteinplatten für Wege und Plätze

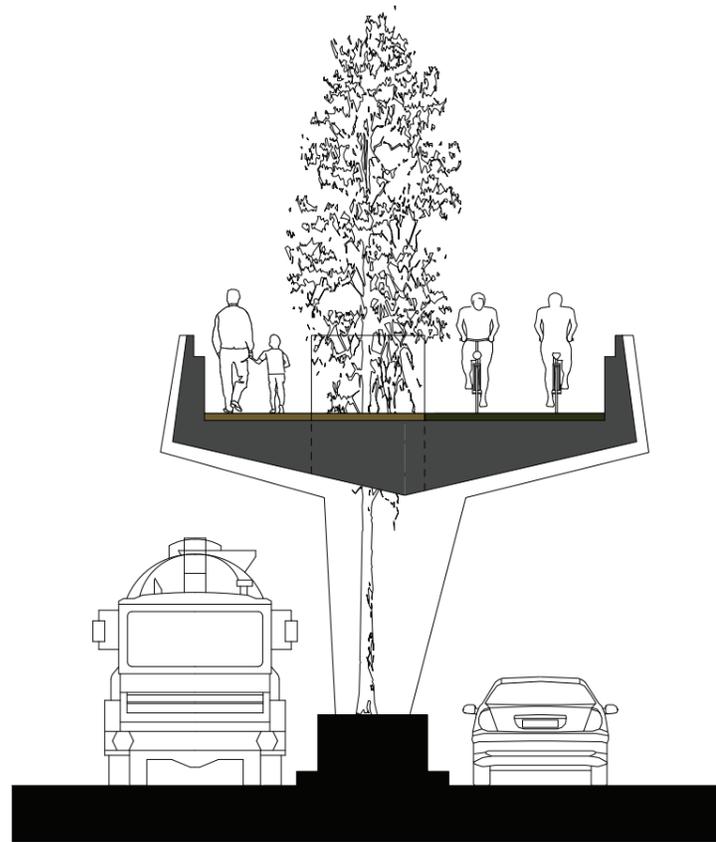
Radfahranlagen und Wege



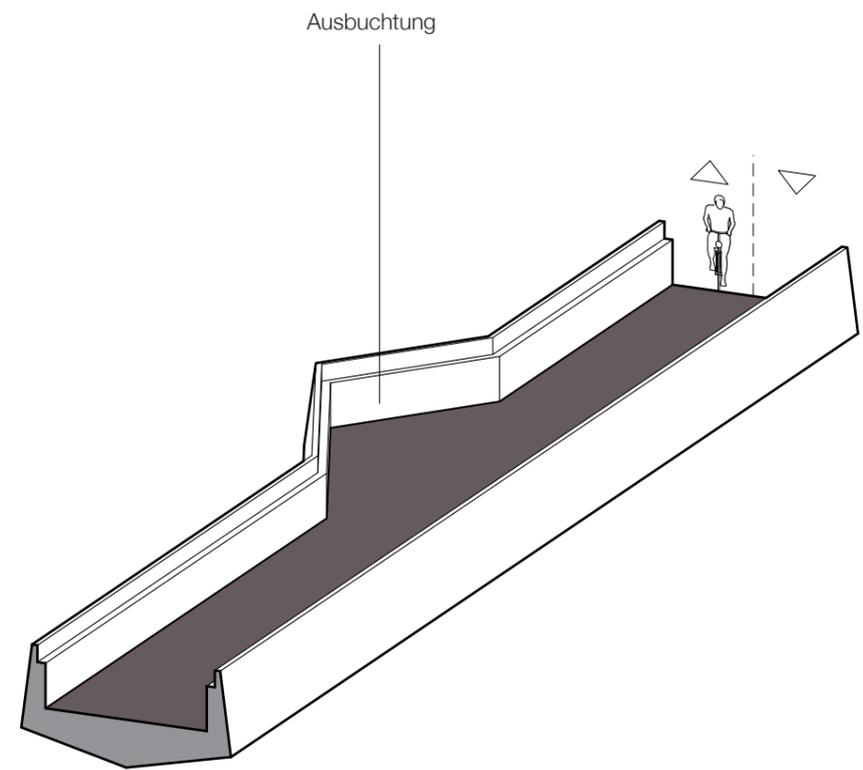
Darstellung der Radwege parallel zur Trasse M 1:100



Darstellung von Wegen M 1:100

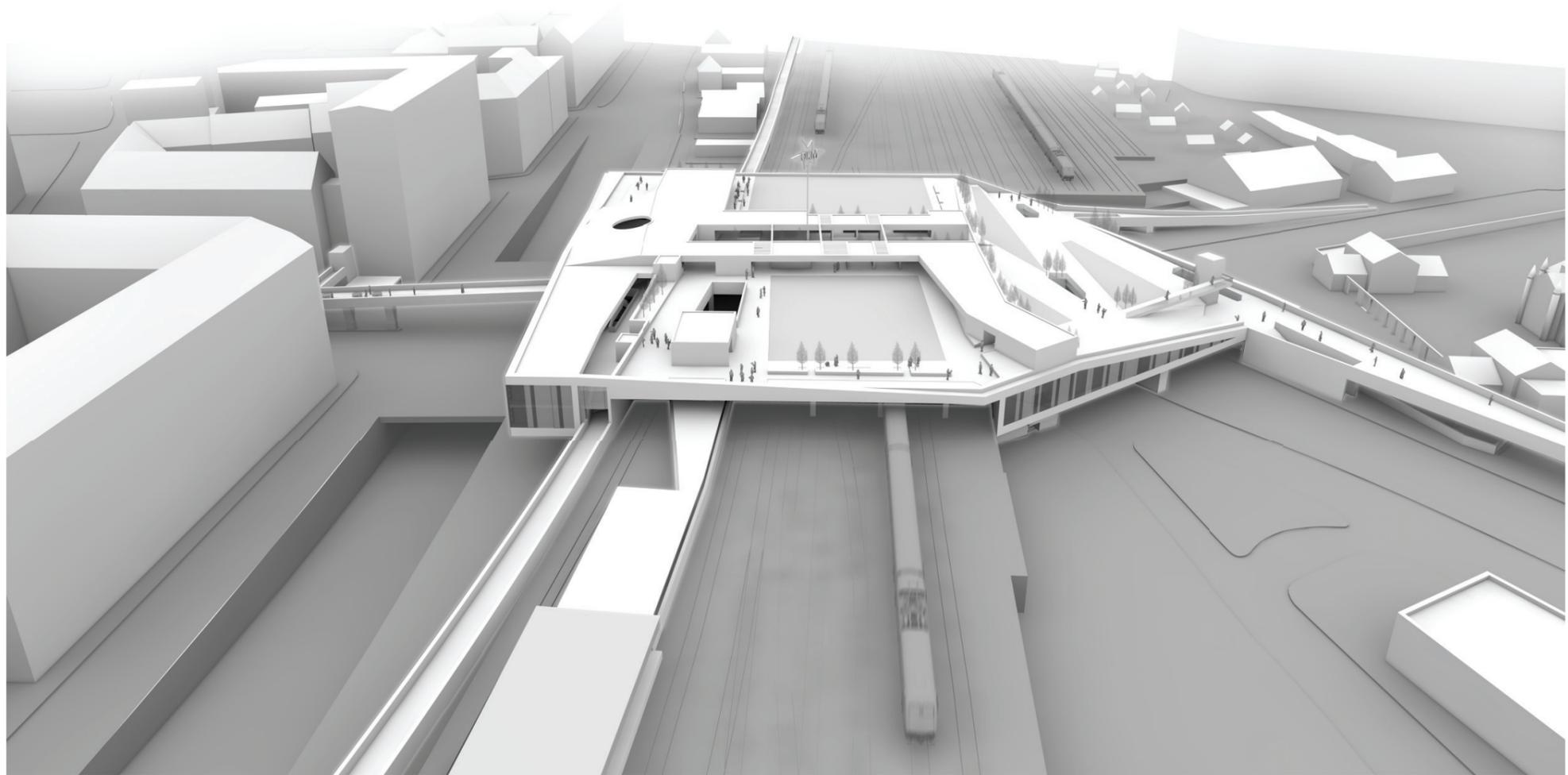


Darstellung von Wege über der Straße M 1:100

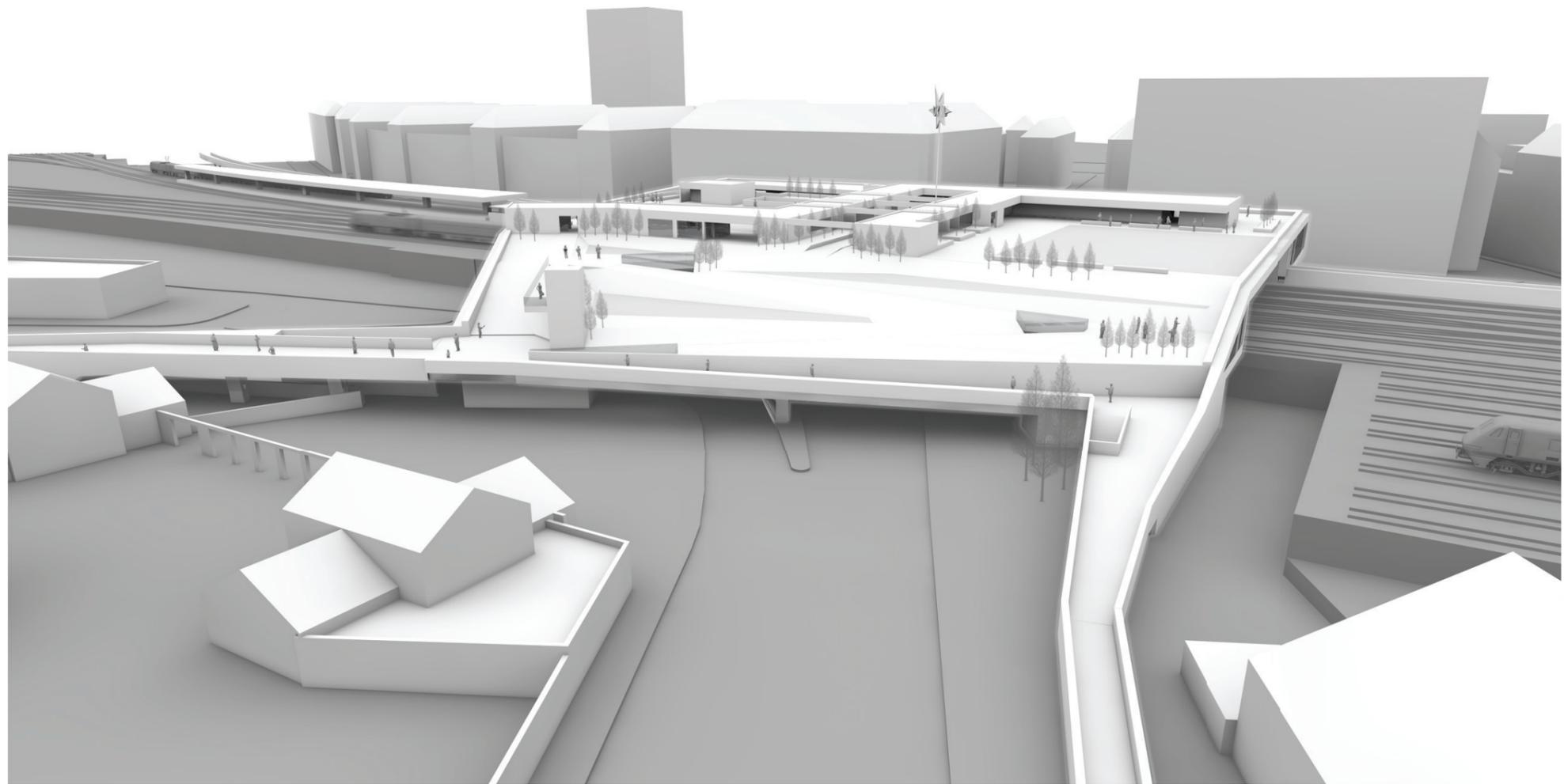


Schematische Darstellung von Radfahranlagen

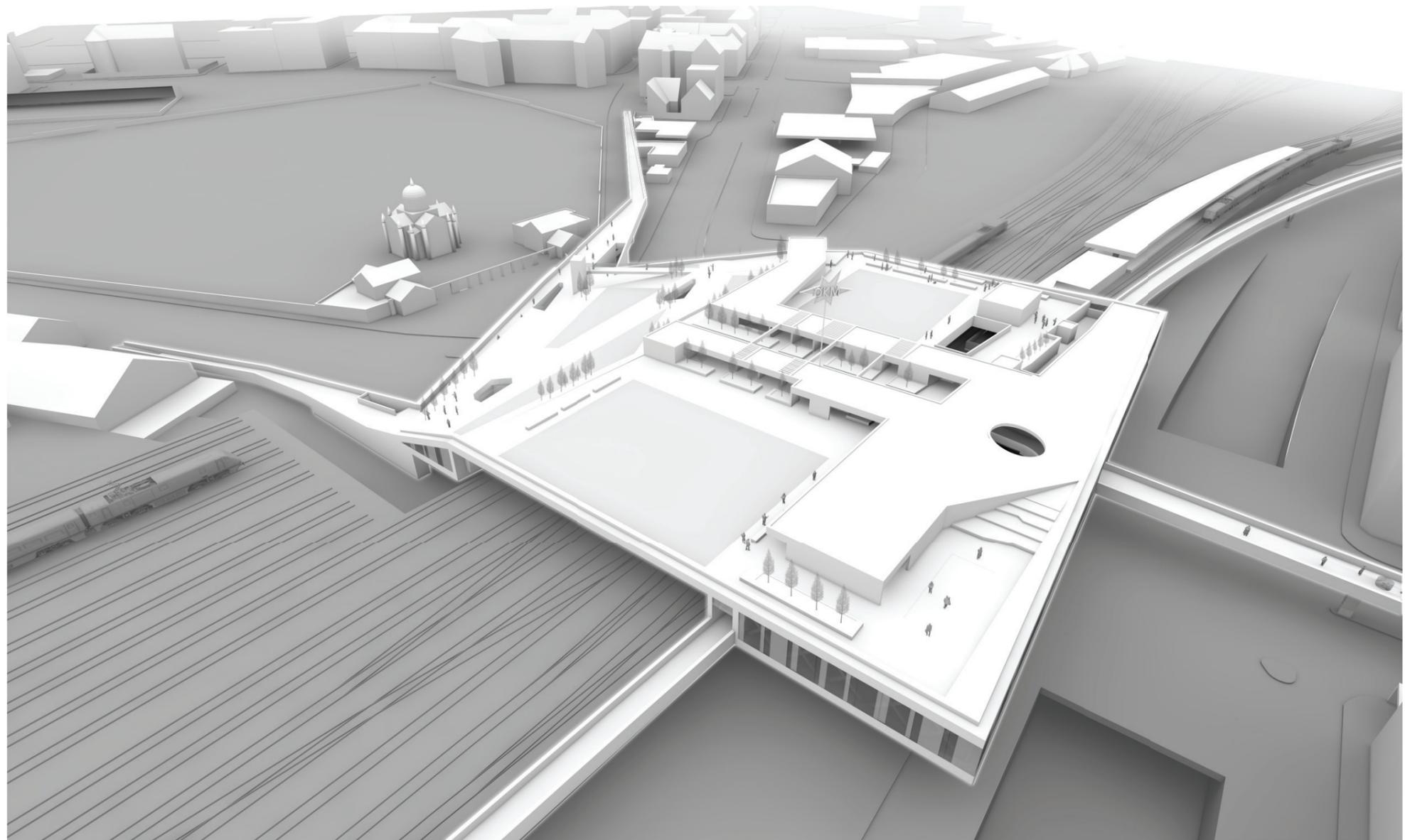
Rendering



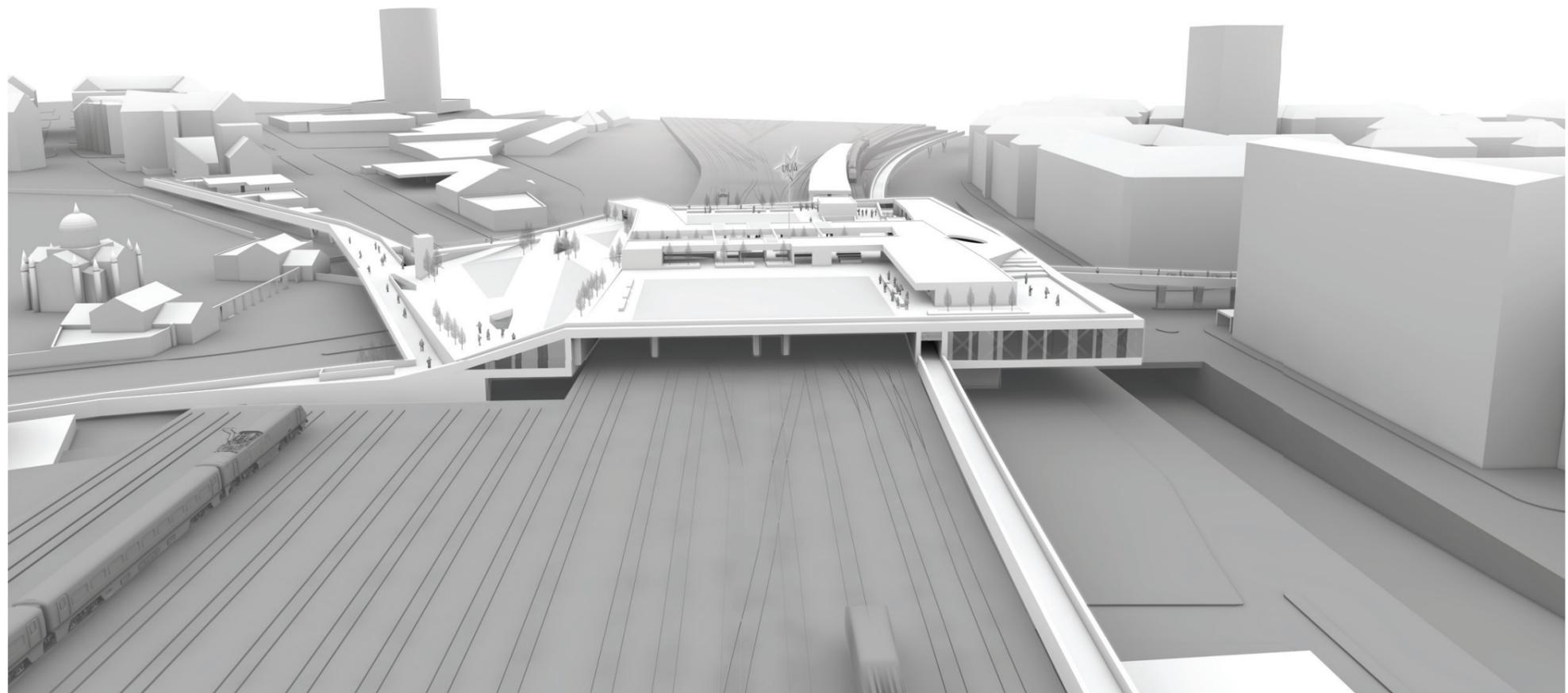
Blickrichtung Osten



Blickrichtung Norden



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Westen



Plattform Radweg



Plattform Wasserfläche



Radweg Favoriten



Gürtelradweg

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 001 Südgürtel & Südbahntrasse
Entwicklungsprogramm Abschluss
bericht der Projektleitung im Auftrag der
Stadt Wien, Erwin Schwaiger Verlag,
Wien Oktober 1988,
©Luftbildpanorama GmbH
- Abb. 002 historische Landkarte Wien und
Umgebung, Josephinische Landesauf-
nahme 1764 bis 1787, historische
Militärkarte der österreichisch -
ungarischen Monarchie,
de.wikipedia.org - 2009
- Abb. 003 eigene Abbildung
- Abb. 004 eigene Abbildung
- Abb. 005 eigene Abbildung
- Abb. 006 - 011 Luftbildaufnahme der Stadt Wien MA
41-Stadtvermessung, Wien 1998
- Abb. 007a Grundrissplan von Wien mit Vorstädten
und Linienwall. 1770-1773 (gestochen
und gedruckt 1780/81), Radierung und
Kupferstich auf 16 Blättern, Maßstab
1:2592, Asurichtung nach Südwest,
Joseph Anton Nagel, <http://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/karten/nagel/index.html>, 2009
- Abb. 012 SW-Plan und eigene Aufnahmen,
©Johann Wittenberger, Wien 2009
- Abb. 013 Die Matzleinsdorferlinie um 1895, Blick
Richtung Favoriten, Im Hintergrund die
Bahntrasse und Friedhofskapelle von
Theophil Hansen 1857-1858 - Fa-
voriten, Werner Schubert, Eigenverlag
Bezirksmuseum Favoriten, Wien 1992
- Abb. 014 - 025 eigene Aufnahmen, ©Johann Witten-
berger, Wien 2009
- Abb. 026 Veloziped, Stich aus dem Repertory
of Arts, Manufactures and Agriculture,
Vol. 39, 1821 - Faszination Fahrrad,
Pryor Dodge, Delius Klasnig Verlag,
©1996 Flammarion, Paris,
ISBN 978-37688-5253-1
- Abb. 027 Karl Drais auf seiner Draisine, Kolorierte
Lithographie von Hartenstein, etwa
1820 - <http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Drais.jpeg>, 2009
- Abb. 028 - 033 Faszination Fahrrad, Pryor Dodge,
Delius Klasnig Verlag, ©1996 Flamma-
rion, Paris, ISBN 978-37688-5253-1
- Abb. 034 - 036 Bicycle The History, David V. Herlihy,
Yale University Press, ©2004 USA
- Abb. 037 Masterplan Verkehr Wien 2003,
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadt-
planung Referat Verkehrsplanung und
Regionalentwicklung ©2006 Wien,
ISBN 3-902015-57-8
- Abb. 038 eigene Abbildung, SW-Plan
Matzleinsdorfer Platz
- Abb. 039 eigene Aufnahme, ©Johann Witten-
berger, Wien 2009
- Abb. 040 [www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/
bauen/anlagearten/einbahn.html](http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/einbahn.html) - 2010
- Abb. 041 - 046 eigene Abbildung

QUELLENVERZEICHNIS

Achleitner, Friedrich. Architektur im 20. Jhdt. - Band III/1
Wien: 1.-12. Bezirk, Residenz Verlag, 1990, Wien und
Salzburg

AllesWirdGut. 02, Holzhausen Druck + Medien, ©2009
AllesWirdGut, ISBN 978-3-9502742-0-2

Arch+ Verlag GmbH. 196/197 Post Oil City - Die Stadt
nach dem Öl, Zeitschrift für Architektur und Städtebau
42.Jahrgang,
Medialis Offsetdruck GmbH, 2010, Berlin,
ISSN 0587-3452

Bell, Jonathan. Carchitecture - When The Car And The
City Collide, Birkhäuser, 2001, London,
ISBN 3-7643-6454-8

Buchmann, Bernhard Michael. Der Wiener Linienwall -
Geschichte und Bedeutung, 1974, Wien

Detail Zeitschrift für Architektur. Stadtraum und Land-
schaft Serie 2008-12, Institut für internationale Architek-
tur-Dokumentation GmbH&Co. KG,
2008, München, ISSN 0011-9571

Dultinger, Josef. Die Erzherzog Johann-Bahn - Erste Ei-
senbahnverbindung der Reichhaupt- und Residenzstadt
Wien mit der Stadt und
dem Adriaafen Triest, Dr. Erhard Rum, 1985

Editorial Gustavo Gili, SA. 2G - Foreign Office Architects,
Ingoprint, © Editorial Gustavo Gili, SA, 2000 Spain,
ISSN 1136-9647

Fachjournal Wettbewerbe. Wettbewerb Donaauraum
Wien, Fachzeitschrift 12.Jahrgang Heft 72/73, Druckerei
Paul Gerin, 1988

Herlihy, David V. Bicycle The History, Yale University
Press, © 2004 USA, ISBN 0-300-12047-8

MA 18. Masterplan Verkehr Wien 2003 Kurzfassung,
Stadtentwicklung und Stadtplanung Referat Verkehr-
splanung und Regionalentwicklung, 2003

Mayer, Wolfgang. Der Linienwall - von der Befestigung-
sanlage zum Gürtel Wiener Geschichtsblätter Beiheft
2/1986, Wiener Stadt- und Landesarchiv MA 8, 1986

Pryor Dodge. Faszination Fahrrad - Geschichte Technik
Entwicklung, Delius Klasnig Verlag, ©1996 Flammarion,
Paris, ISBN 978-3-7688-5253-1

von Sassen, Wigand. Öffentliche Fahrradverleihsysteme
im Vergleich - Analyse, Bewertung und Entwicklungspers-
pektiven, Diplomarbeit

Schubert, Werner. Favoriten, Eigenverlag des Bezirks-
museums Favoriten, ©1992 Favoriten

Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft. Entwick-
lungsprogramm Abschlussbericht der Projektleitung Neue
Wege für Wien Gürtel, Süd- und Westeinfahrt, Erwin
Schwaiger Verlag, 1988, Wien

Zimmermann, Astrid. Landschaft Konstruieren - Materi-
alien, Techniken, Bauteilelemente, Birkhäuser Verlag AG,
©2009 Birkhäuser Verlag AG, ISBN 978-3-7643-8598-9

Ich danke meinen Eltern, meiner Freundin Melanie und allen die ich mag!