

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/>).

-2 FORMELLES

DIPLOMARBEIT

“Die universelle Stadt“

-

Horizontverschiebung am Wiener Schwedenplatz

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

Ass. Prof. Mag. Arch. Dr. Techn. Walter Cernek

e 253.6

Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung Gestaltungslehre und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Thomas Michael Karl

Matrikelnummer 0226779
Virchowstraße 7, A-4600 Wels, Österreich

Wien, am.....

.....

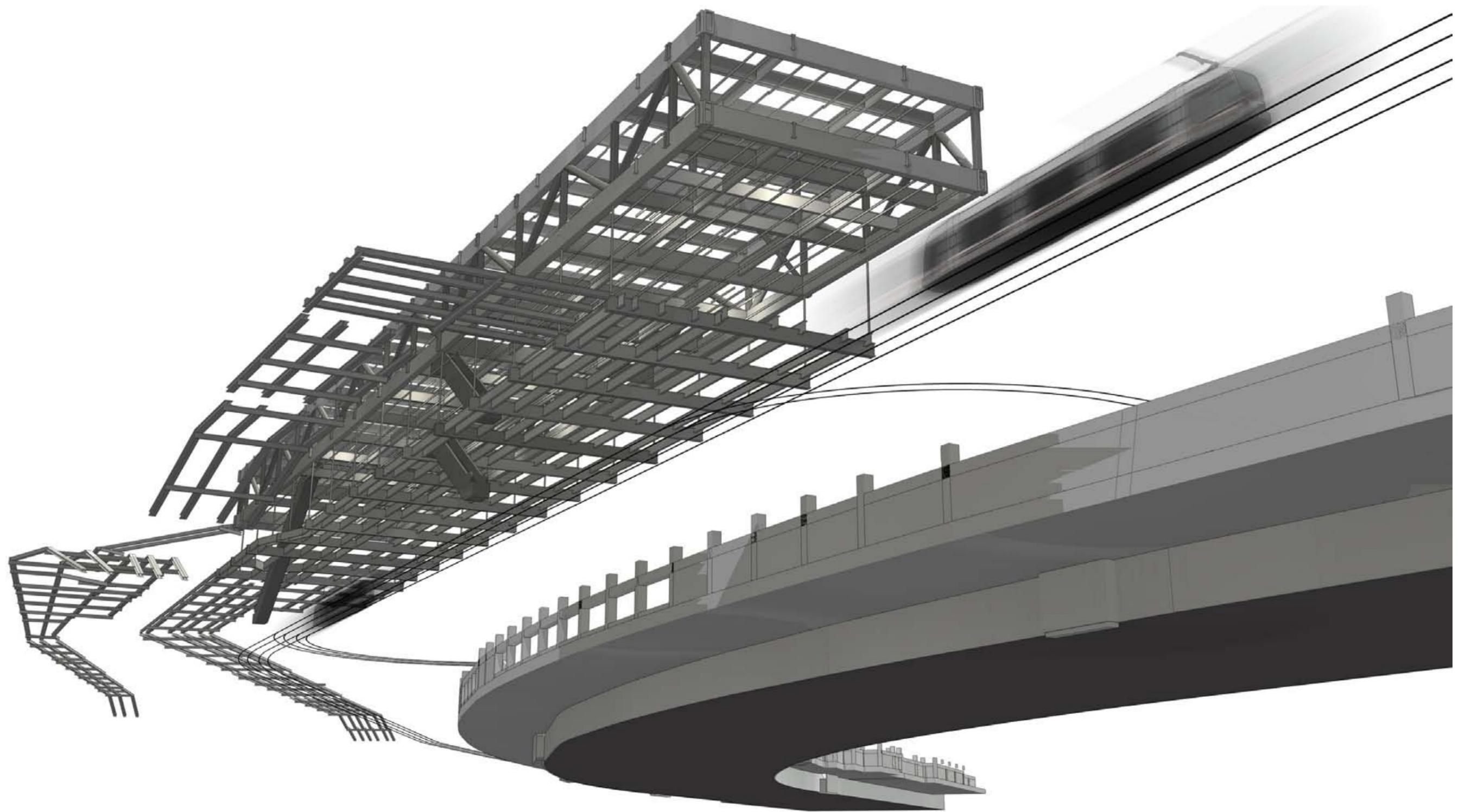
STADTSTRUKTUR – DIE UNIVERSELLE

STADT

HORIZONTVERSCHIEBUNG

AM WIENER SCHWEDENPLATZ





Kristallwelt

[...]durch eine optische oder elektromagnetische Laune bewirkte der intensive Brennpunkt des Lichts in den Edelsteinen gleichzeitig eine Kompression der Zeit, so daß die Lichtentladungen von den Oberflächen des Kristallisationsprozesses umkehrten.

Vielleicht machte dieses Geschenk der Zeit die ewige Faszination kostbarer Edelsteine, wie auch der gesamten barocken Malerei und Architektur aus.

Die komplexen Voluten und Kartuschen, die mehr als ihr eigenes Volumen an Raum einnahmen, schienen so eine größere Umgebungszeit zu enthalten und jene Vorahnung der Unsterblichkeit zu vermitteln, die im Petersdom oder dem Schloß Nymphenburg spürbar wird.

Im Gegensatz dazu war die Architektur des zwanzigsten Jahrhunderts charakterisiert durch die rechtwinkligen, schmucklosen Fassaden, den einfachen euklidischen Raum und der Zeit, die der neuen Welt, die auf ihrer festen Verwurzelung in der Zukunft vertraute und gegenüber der Angst vor der Sterblichkeit, welche die Seele des alten Europas so sehr quälte, gleichgültig war. [...]

(Kristallwelt, J.G.Ballard, 1966, Edition Phantasia 2005, S.134)

-1 INHALT

-1.1. INHALTSVERZEICHNIS

STADTSTRUKTUR - DIE UNIVERSELLE STADT					
-2. Formelles	002	5.4.2. Fortbewegung im Stadtraum	024	7.2.5. Überlegung	053
-1. Inhalt	005	5.4.3. Bereitschaft der Nutzer	024	7.2.6. Stadterlebnis	053
-1.1. Inhaltsverzeichnis	005	5.4.4. Beschaffenheit	024	8. Identität	054
-1.2. Legende	006	5.5. Fazit	025	8.1. Zugehörigkeit	054
0. Anmerkungen zum Text	007	5.6. Exkurse	025	8.1.1. Zeit / Ort / Tätigkeit	054
0.1. Statement	007	5.6.1. Szenario Electrocitcity	025	8.2. Komponenten der Identität	055
0.2. Ablauf	007	5.6.2. Autoarchitektur	026	9. Ästhetik	055
0.3. Shout outs	007	5.6.3. Szenario Transcity	026	9.1. Der ästhetische Anspruch	055
1. Fokus	008	6. Space - Scape	027	9.2. Zeichenhaftigkeit	055
1.1. Stadtraum!	008	6.1. Rhizom	027	10. Urbane Bausteine	056
2. Fragen	009	6.1.1. Konnexion und Heterogenität	027	10.1. Verschneidung	056
2.1. How to make a Universe?	009	6.1.2. Vielheit	027	10.1.1. Durchdringung / Privatheit	056
2.2. Beschleunigung	009	6.1.3. Asignifikanter Bruch	028	10.2. Urbane Komponenten	056
2.3. Position der Architektur?	010	6.1.4. Kartographie und Dekalkonomie	028	10.2.1. Universaler Raum	057
2.3.1. Gebrauchswert / Tauschwert	010	6.1.5. Auszug	028	10.2.1.1. Verlust d. vert. Dimension	057
2.3.2. Bedürfnis / Begehren	010	6.1.6. Kopie und Karte	029	10.2.1.2. Eskalation	058
3. Konzeptfindung	011	6.2. Architekturmaschine	029	10.2.2. Insel / Kapsel	059
3.1. Manifestation	011	6.2.1. Science Fiction?	030	10.2.2.1. Lift	059
3.2. Intervention	011	6.3. Natürlicher Mechanismus	033	10.2.2.2. Reset	060
3.3. Referenzen	011	6.4. Stadtstruktur	035	10.2.2.3. Stapelung	060
3.3.1. 2 Postindustrielle Metropolen	011	6.4.1. Life and Death - Superexperience	035	10.2.3. Lichtung	060
3.3.2. Die Metastruktur - Tokyo	012	6.4.2. Storyboard	036	10.3. Urbanes Zentrum / Synapse	061
3.3.3. Stadt der Lichter - Vegas	015	6.5. Öffentlicher Raum	039		
4. Metapolis	017	6.5.1. Shifting Horizons	040	STANDORTANALYSE DONAUKANAL	
4.1. Metapolis (Multiplicity)	017	6.5.2. Ereignisverdichtung	040	11. Geschichte	063
4.2. Der Ereignisraum	017	6.5.3. Vorgehensweise	041	11.1. Die Regulierung des Donaukanals	063
4.3. Universelles Konzept	017	6.5.4. Polarität und Mischung	041	11.2. Franz-Josefs-Kai	064
4.4. Formungsprozesskette	018	6.5.5. Shuffle	042	11.3. Stadtbahn	065
		6.5.6. Entmischung	043	11.4. Kaimauern	065
		6.5.7. Ströme	043	11.5. Kriegsschäden	066
PROJEKT EINFLÜSSE KONZEPTSPEZIFISCHE ANSÄTZE		7. Raumdefinition - Der unfertige Raum	044	11.6. U4	067
5. Fortbewegung	020	7.1. Konzentration / Zentralisierung	044	11.7. Brücken	067
5.1. Verkehrsberuhigung	020	7.1.1. Aktionsradien	045	12. Verkehrssituation	069
5.1.1. Architekturbezug	020	7.1.2. Optimierung / Automatisierung	045	12.1. Verzerrung des Raumes	069
5.2. Ökonomischer Aspekt	021	7.2. Transport und Verkehr	051	12.2. Verkehrsknoten	070
5.2.1. Güterbelieferung	021	7.2.1. Fortbewegung im Stadtkontext	051	12.2.1. U-Bahn	071
5.3. Ökologischer Aspekt	021	7.2.2. Personenverkehr	051	12.2.2. Straßenbahn	072
5.4. Finanzierbarkeit?	023	7.2.3. Anatomie	052	12.2.3. Busverkehr	073
5.4.1. CO2-Emissionshandel	023	7.2.4. Erlebnis - Zustand	052	13. Tendenzen	074

13.1. STEP 05	074	20. Entwurf	122
13.2. Ziele STEP 05	074	20.1. Beschreibung	122
14. Projekte	075	20.2. Nutzung Flügel / Kino	122
14.1. Bestehende Projekte	077		
14.2. Geplante Projekte	078	21. Pläne	123
14.3. Landmarks - Skyline	079	21.1. Grundrisse	123
14.4. Nahtstelle zweier Bezirke	080	21.2. Schnitte / Ansichten	130
STANDORTANALYSE SCHWEDENPLATZ			
15. Maßnahmen	093	22. Schaubilder	136
15.1. Fokus	093	22.1. Renderings	136
15.2. Funktionen	093		
15.2.1. Clubs	093	23. Verzeichnisse	142
15.3. Grünflächen	095	23.1. Abbildungen	142
15.4. KFZ-Stellplätze	095	23.2. Literatur	142
16. Einflüsse	096		
16.1. High Line Park - NYC	096		
16.2. 20er Haus	099		
16.3. Anlegestelle Twin City	100		
BESCHREIBUNG ENTWURF STATIK			
18. Einflüsse	103		
18.1. Events - Flächen - Ergänzung	103		
18.2. Aufteilung Events	104		
18.3. Zugehörigkeit Events	105		
18.4. Bezug Events - circa Fläche	106		
18.5. Tagesabläufe	107		
18.6. Richtung Platte	108		
18.7. Höhenentwicklung Platte	109		
19. Statik	110		
19.0. Erste statische Überlegungen	111		
19.1. Flügel - Flanier Ebene	112		
19.1.1. Statisches System	113		
19.1.2. Aufbau	114		
19.1.3. Konstruktion	115		
19.2. Platte - Aufenthaltsebene	117		
19.3. Nebengebäude - Kino	118		
19.3.1. Konstruktion	119		
19.3.2. Kino - Säle	120		

Aufbau Text: (Schriftgröße und Farbe)

ÜBERSCHRIFT THEMA
(MP 30 G40 KURSIV)

ÜBERSCHRIFT SUBTHEMA
(MP 20 G40)

allgemeiner Text
(MP 13 G40)

Fragestellung
(MP 13 G40 kursiv)

Zitat
(MP 13 ORA kursiv)

Referenz
(MP 13 ORA)

Anmerkung
(MP 11 G40)

0 ANMERKUNG ZUM TEXT

0.1. STATEMENT

Die Arbeit als vorläufige Bestandsaufnahme eines Architekturverständnisses, und dem Prozess der Findung eines solchen. Sie ist das Ergebnis aus meinem Studium, eine Sammlung aus Eindrücken und Einflüssen, kein Versuch, ein architektonisches Manifest zu kreieren. Keine endgültige Form, sondern ein Abbild eines sich in ständiger Entwicklung befindlichen Prozesses des Lernens und Erfahrens.

Sie ist eine Sammlung von Ansätzen, mit dem Bestreben, Zusammenhänge zu knüpfen, eine Behandlung verschiedener Probleme und Ansätze, schlussendlich aber nicht unbedingt eine Lösung.

Sie behandelt Stadtstruktur, theoretisch und abschließend praktisch an einer konkreten urbanen Situation.

Es wird der Versuch unternommen, ökonomische, ökologische, soziale und kulturelle Potentiale zu erkennen und freizulegen, Konzepte zu entwickeln, und schließlich auch eines oder mehrere dieser Konzepte zu materialisieren / manifestieren.

Konkret formuliert beschäftigt sich die Arbeit in erster Linie mit Ideen und Strategien als der formalen Produktion (Produktion von Form) einer Struktur. Mit urbanen Situationen und Programmen, Flüssen anstatt Plätzen, Kräften anstatt Formen. Sie verfolgt dynamische anstatt statischer Strategien.

Der Text selbst ist aufgeteilt in einzelne Themenbereiche / Kapitel. Einzelne Themen/Ansätze wurden den Kapiteln zugeordnet. Jedes Thema wird einzeln textlich behandelt, angehängt daran sind bildhafte Darstellungen.

In der Gesamtheit ist sie also ein Themenkomplex; in sich: spaltenweise, linear, unzusammenhängend, zufällig, dynamisch, netzartig, verzweigt, verknüpft; und so weiter....

Anfang 2008 begann ich mit der Diplomrecherche und setzte meine Ziele fest. Das Thema sollte städtebauliche Kragenweite haben, und sich in meinem unmittelbaren sozialen Umfeld, in Wien, befinden.

Lange konnte ich den thematischen Fokus nicht auf ein bestimmtes Gebiet einschränken, zu groß war die Freiheit durch Uningeschränktheit in der Aufgabenstellung.

Schließlich kam ich über Umwege, auch beeinflusst durch etwaige Diplomprojekte in meinem Bekanntenkreis, auf den Wiener Schwedenplatz, der, bis dato stiefmütterlich vernachlässigt und verplant, ein geeignetes Gebiet für eine Rundumbehandlung und fiktive Umgestaltung darstellte.

Die ersten Schritte beinhalteten eine ausführliche Analyse der urbanen Gegebenheiten rund um den Schwedenplatz, begleitend dazu Recherche in einschlägigen Publikationen.
- Wie sieht Stadt aus? Merkmale? Abläufe? Urbane Komponenten? Welchen Stellenwert hat der Mensch im urbanen Gefüge?

Nach zahlreichen Ausflügen in formalistische Ergüsse und einigen Fehlversuchen in entwurfstechnischer Hinsicht startete ich schließlich im Oktober 2009 den schlussendlich finalen Versuch, der in diesem Buch dokumentiert ist.

0.2. ABLAUF

0.3. SHOUT OUTS

Vielen Dank an **Walter** für Einsatz, Verständnis und 200 Kilogramm Bücher.

Vielen Dank an **Hermann Knoflacher** für Weisung+Aufklärung in Verkehrsfragen und "Ganze Woche"-Abo.

Vielen Dank an mag. arch. **carola stabauer** DW-19 @ Fasch und Fuchs ZT-gmbh für Infos in Plan und Textform + Hilfsbereitschaft zum Thema Twin City Liner Dock.

Vielen Dank an **Lothar Heinrich** von VASKO + PARTNER INGENIEURE Ziviltechnischer GesmbH für Anleitung zu Statik, Konstruktion und more.

.....

Danke an meine **Freunde**.

Big Thx to **Zirup-boyZ**:
- cand. ing. (bald!) **Stefan** for Auge, Zeichenwahnsinn und AC-Skillz + Jauserl
- dipl. ing. **Michael**
- dipl. ing. **Andreas**
- cand. ing. **Hannes**
- mag. **Pezi**

.....

- Thanx to **Manner**-(wafferl) for "Süssi"...

.....

Hugs and Thx to my **<3**.

Danke an meine **Familie**:
Mama, Schwesta, Oma&Opa für alles.

.....

1 FOKUS

1.1. STADTRAUM!

Winy Maas, MVRDV

Winy Maas definiert die zentralen Themen der modernen Stadtplanung - steigende Dichte, Höhe, potente Infrastrukturen und zeitliche Faktoren wie Flexibilität und Veränderbarkeit; Diese Themen sollen im Zuge der Arbeit behandelt, Ansätze für Lösungen gefunden werden.

1growth

Wachstum bedeutet Ausdehnung. Verdichtung ist die Antwort auf Ausdehnung, ist der Weg um unkontrollierter Ausdehnung entgegenzuwirken. Unsere Städte wachsen nach Außen hin. Städte sind Orte des Verbrauchs / Konsums. Wachstum von Konsumstandorten ist unmittelbar verbunden mit dem Wachstum von Produktionsorten. Steigt der Verbrauch, und damit die Nachfrage, steigt auch das Angebot; zwangsläufig. Kernthemen der Planung sind die Kontrolle und Anregung der Verdichtung sowohl von Produktions- und Verbrauchsraum, als auch die Verdichtung sub-urbaner Räume, Synergien zwischen Produktions- / Industrie- und Konsumraum.

2migration

Zuwanderung wird noch weiter ins Zentrum des (Architektur-)Diskurses rücken. Würde man die Weltbevölkerung gleichmäßig über die Kontinente aufteilen, müssten zum Beispiel die Vereinigten Staaten ein Vierfaches ihrer momentanen Bevölkerung aufnehmen, wobei die meiste Zuwanderung aus Asien, Indien und China kommen würde. Architektur und Urbanismus muss kulturell bedingt praktiziert werden, ganze Stadtteile / Zentren müssen flexibel auf Veränderung im gesellschaftlichen und kulturellen Gefüge reagieren können - a lighter approach to urbanism.

3mobility

Mobilität ist der Motor der Gesellschaft, ist der Motor jeder urbanen Struktur. Ohne Versorgungswege findet kein Fluktuation zwischen Stadträumen statt. Die Stadt ist nicht belebt. Eine starke Verbindung zwischen Architektur und Infrastruktur muss geschaffen werden, um Fluktuation zu gewährleisten. Verstärkt über öffentliche Verkehrssysteme.

4specialization

Regionsbedingte, clusterbedingte, zentrenbedingte Spezialisierung im Stadtraum und zwischen einzelnen Städten ist bedingt durch den Wettbewerb zwischen diesen Stadträumen und Städten. Dieser Wettbewerb wird sich zukünftig noch verstärken, und neue Programme, Architekturen, Trends und Ereignisse zum Vorschein bringen. Stadträume und Städte werden verstärkt miteinander agieren, vor allem in einem globalen Kontext.

5climate

Der Klimawandel wird auch einen Wandel in der Architektur hervorrufen, sei es durch Erfindung oder Adaption neuer Technologien oder regionalen Klimaänderungen.

(Essays The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century, Bernard Tschumi u.a., Columbia Books of Architecture, 2003, S. 14f)

2 FRAGEN

2.1. HOW TO MAKE A UNIVERSE?

Welche Träume bilden eine authentische Vorstellung von der zukünftigen Stadt und Gesellschaft? Star Trek oder Star Wars? Ein reines, vollkommenes oder ein gezimmertes, ölverschmiertes Bild?

Zukunftsträume, die Städte der Zukunft, Utopien und Dystopien waren stets viel diskutierte Themen des Architekturdiskurses, sind es immer noch und werden es auch weiterhin sein. Anhand städtebaulicher Entwürfe wird richtungsweisend in die Zukunft geblickt, werden Entwicklungen vorweggenommen, Fragen im Bereich Effizienz, Infrastruktur, Transport, Bewegungsflüsse abgehandelt.

[...] infrastructure (or the flow of transportation) was both a metaphor for the flux of society and an „object“ that was simultaneously coming and going, formless and siteless, a model of the Einsteinian world where transportation infrastructure channeled and optimized. [...]

(MVRDV/UWM Skycar City, Winy Maas & Grace Laa, Actar, 2007, S.04f)



Wie werden Städte in Zukunft aussehen? Wie werden Städte sich entwickeln? Wie werden sie auf gravierende Veränderungen reagieren? Wie werden wir auf Veränderungen der Städte reagieren, und umgekehrt? Welche Rolle wird der viel prognostizierte Klimawandel spielen? Wovon wird man sich in Zukunft schützen müssen? Wie werden sich neue Technologien auf Städte und ihre Bewohner auswirken? Neue Wege des Transports, neue Lebensstile, neue politische und gesellschaftliche Konventionen? Welche Rolle spielt der Mensch in Zukunft im Kontext der Stadt und städtebaulicher Planung?

[...] Blinding, ferociously hot sunlight descended on him; he scuttled from open street to a nearby doorway for shelter. A jet cab, from the towering high buildings, swooped down, spying on him. „A ride, Sir? Better get indoors, it’s almost noon.“ [...]

(Philip K. Dick, The three stigmata of Palmer Eldritch, S.92)



2.2. BESCHLEUNIGUNG

Eines der wichtigsten Anliegen des Architekten ist es, mit seinem Konzept / Eingriff / Entwurf eine Art von Veränderung, sei es urbaner, und in weiterer Folge gesellschaftlicher Natur, zu bewirken. Im Idealfall eine positive Veränderung, sei es für den Lebensstil einer einzelnen Person oder einer ganzen Gesellschaft im globalurbanen Kontext.

Die Größe / Das Ausmaß des Eingriffs / Projektes ist in diesem Fall ausschlaggebend, in gewisser Weise aber irrelevant, da die Herangehensweise, beziehungsweise die Zielsetzung des Architekten / Planers davon unbeeinflusst sein sollte.

Der Prozess der Veränderung ist bedingt durch unzählige politische, ökonomische (mittlerweile auch ökologische – was wiederum mit ökonomischen Aspekten verbunden ist) und soziale Parameter, die nur indirekt kontrollierbar sind. Die Veränderungsprozesse finden im architektonischen / urbanen Raum statt. Der Raum selbst, durch seine Konzeption, also im Endeffekt die räumliche Konfiguration eines urbanen Gefüges, ermöglicht die Prozesse der Veränderung und wirkt schlussendlich richtungsweisend und beschleunigend.

Es stellt sich die Frage, „**ob**“ und in weiterer Folge „**wie**“ es möglich ist, beschleunigte urbane Strukturen / Städte zu erschaffen / zu erzeugen. Städte, beschleunigt durch Ereignisse, Aktivitäten und Beziehungen / Vernetzungen, die im Gegenzug wiederum diese (sich selbst) beschleunigen. In diesem beschleunigten Umfeld bewegen wir uns. Der Mensch, der Stadtmensch.

Welche Methoden stehen Stadtplanern / Architekten zur Verfügung, um öffentlichen Raum mit Ereignissen zu füllen? Inwieweit sind derartige Prozesse kontrollierbar / begreifbar / vorhersehbar?

2.3. DIE POSITION DER ARCHITEKTUR

Architektur beschäftigt sich mit Raum. Architektur beschäftigt sich mit dem Benutzer, der sich in diesen Räumen aufhält. Architektur beschäftigt sich mit den Problemen der Benutzer, mit politischen, sozialen, ökonomischen, ökologischen Problemen und Anforderungen, mit der Aussicht auf eine Lösung dieser Probleme.

Im Zentrum steht der Nutzer, der Mensch als Individuum, seine Beziehungen und Netzwerke, Nachbarschaften, die Kommunikation, die er führt und pflegt.

Architektur kann ein Werkzeug zur Kommunikationsförderung sein, zur Förderung von Netzwerken und Beziehungen, Nachbarschaften.

2.3.1. GEBRAUCHSWERT / TAUSCHWERT

Das Verhältnis dieser beiden Größen lässt auf den Momentanzustand einer Gesellschaft Rückschlüsse ziehen.

Gebrauchswert - eigentlicher Nutzwert
Tauschwert - ideeller Wert - z.B. Statussymbol

Wie positioniert sich der Architekt / die Architektur zwischen Gebrauchswert und Tauschwert? Inwieweit sind ästhetische Belange wichtig im heutigen Architekturdiskurs? Genügt es, Architektur radikal auf den Gebrauchswert zurückzuschneiden? Ist programm-lastige Architektur die Antwort auf aktuelle Probleme globaler Kragenweite? Oder ist es zeichenhafte Architektur?

2.3.2. BEDÜRFNIS / BEGEHRNIS

Es existiert ein grundlegender Unterschied zwischen beiden Begriffen.

Bedürfnis - Verlangen kann gestillt werden - z.B. das Verlangen nach Nahrung, Schlaf usw.

Begehrennis - Verlangen wird durch den Versuch zu stillen weiter aufgeschaukelt - z.B. Statussymbole werden angeschafft, weil man potent dazu ist, nicht wegen der Sinnhaftigkeit. Der Wunsch nach mehr.

Inwieweit bedient Architektur Bedürfnisse oder Begehrennisse? Was soll sie bedienen? Wo liegt das Augenmerk? Wo soll es liegen?

siehe auch: 9. Aesthetik - Seite 55

3 KONZEPTFINDUNG

3.1. MANIFESTATION

Architektur ist die Manifestation theoretischer Konzepte. Konzeptfindung setzt das Analysieren der Zusammenhänge zwischen Raum, Bewegung und Aktion voraus, sie müssen eng verbunden mit ihrem Standort / Programm und der Technologie sein.

Realistisch betrachtet ist jeglicher theoretische Ansatz nicht eins zu eins in die Realität übertragbar (abgesehen von Form und Design, die zwar mit Konzepten / Theorien verbunden sein sollten, jedoch keine Rechtfertigung dadurch erfahren müssen), also nicht automatisch zu 100% mit der Wirklichkeit kompatibel. Architektur ist eine prozesshafte Disziplin, basierend auf Interventionen, die, als Katalysator fungierend, Prozesse in Gang setzen.

3.2. INTERVENTION

Wie die Verwendung des Begriffes „Eingriff / Intervention“ bereits suggeriert, soll ein Einkerbigen in geschlossene / vorhandene Strukturen passieren, vorhandene, festgefahrene Konzepte aufgebrochen werden, Zwischenräume und Potentiale erkannt werden.

Eine Reaktion auf sich ändernde Anforderungen. Ein Zwischenstadium zwischen einem rigiden städtebaulichen Bestand und neuen Interventionen, und die sich daraus ergebenden, die hervortretenden / emergierenden Synergien als Ergebnis.

Ein urbanes Raumkonglomerat, aktiviert durch Userbewegung / -ströme, animiert durch Events.

3.3. REFERENZEN

Das Vorgehen zur Findung einer geeigneten Konzeption soll folgendermaßen vonstatten gehen:

Ein oder mehrere Extrembeispiele gegebener urbaner Bilder sollen als Referenzen herangezogen werden, man pickt spezifische, positive, charakteristische Aspekte, die später zur Anwendung kommen sollen, heraus, kombiniert diese, rekombiniert sie, nähert sich schrittweise an ein adäquates Ergebnis bzw. Konzept an.

Das Konzept bildet eine Synthese, Synergie aus den Referenzen, einen Zusammenschluss, einen Kompromiß verschiedener Szenarien.

3.3.1. 2 POSTINDUSTRIELLE METROPOLEN

TOKYO:

Der Großraum Tokyo verdichtet sich nach Innen. Aufgrund der hohen Grundstückspreise in den zentralen Innenregionen, wo auch kleinste Flächen immer wertvoller werden, werden Räume bis zum Äußersten ausgenutzt und ausgereizt.

Eine derartige Megastruktur / Metastruktur kann nur funktionieren, wenn sie ausreichend vernetzt ist, wenn Infrastrukturen funktionieren; Aufgaben, Kapazitäten, die nur mit öffentlichen Verkehrssystemen bewältigbar sind.

LAS VEGAS:

Las Vegas expandiert, wächst seit je her nach Außen hin, zehrt vom scheinbar nicht enden wollenden Zufluss an Ressourcen, Land, Wasser, Elektrizität. Die Stadtstruktur wirkt zergliedert, geprägt von Suburbanität an den Rändern, „Mega Resorts“ und städtischer Dichte in den zentralen Gebieten.

Als Referenz herangezogen ist nun weniger die Struktur, als das Verständnis von Öffentlichkeit im Stadtraum, des Stadtraumes an sich, ausschlaggebend, ein urbanes Lebensgefühl, der Traum von Las Vegas.

3.3.2. DIE METASTRUKTUR – TOKYO

ACCESS / VERNETZUNG:

Grundvoraussetzung und einer der essentiellen Punkte in dieser Thematik ist die Frage nach der Zugänglichkeit / Vernetzung und Verbindung von (urbanen) Strukturen und Räumen.

Diese Begriffe stellen zentrale Faktoren dar, sind schlussendlich ausschlaggebend und Anstoß für jegliche Tendenz zur Veränderung, für jeden Veränderungsprozess, stellen die treibende Kraft dar und verändern Umfelder nachhaltig.

“Tendenz - Abkehr vom Individualverkehr - Aufwertung der Infrastruktur”

Zugang / Vernetzung / Verbindung (Glättung) kreiert Ereignispotential im urbanen Raum und umgekehrt. Eventpotential ist abhängig von Investition und siedelt sich gezwungenermaßen um neue Möglichkeiten der Zugänglichkeit an. Was wiederum ein erhöhtes Verkehrsaufgebot, bzw. einen Bedarf danach mit sich bringt. Ein scheinbar endloser Kreislauf, der sich selbst beschleunigt.

Wie kann diese Tendenz bewältigt werden? Muss es zwangsläufig eine Abkehr von individuellen Verkehrskonzepten geben? Welche Auswirkungen hat dies auf die strukturelle Entwicklung urbaner Räume, und viel wichtiger, auf die Bewohner / Komponenten / Bestandteile dieser Räume? Welche Art von Architektur ist für diese Entwicklung förderlich / adäquat, und (wie) müssen wir (Planer) auf diese Tendenz reagieren?

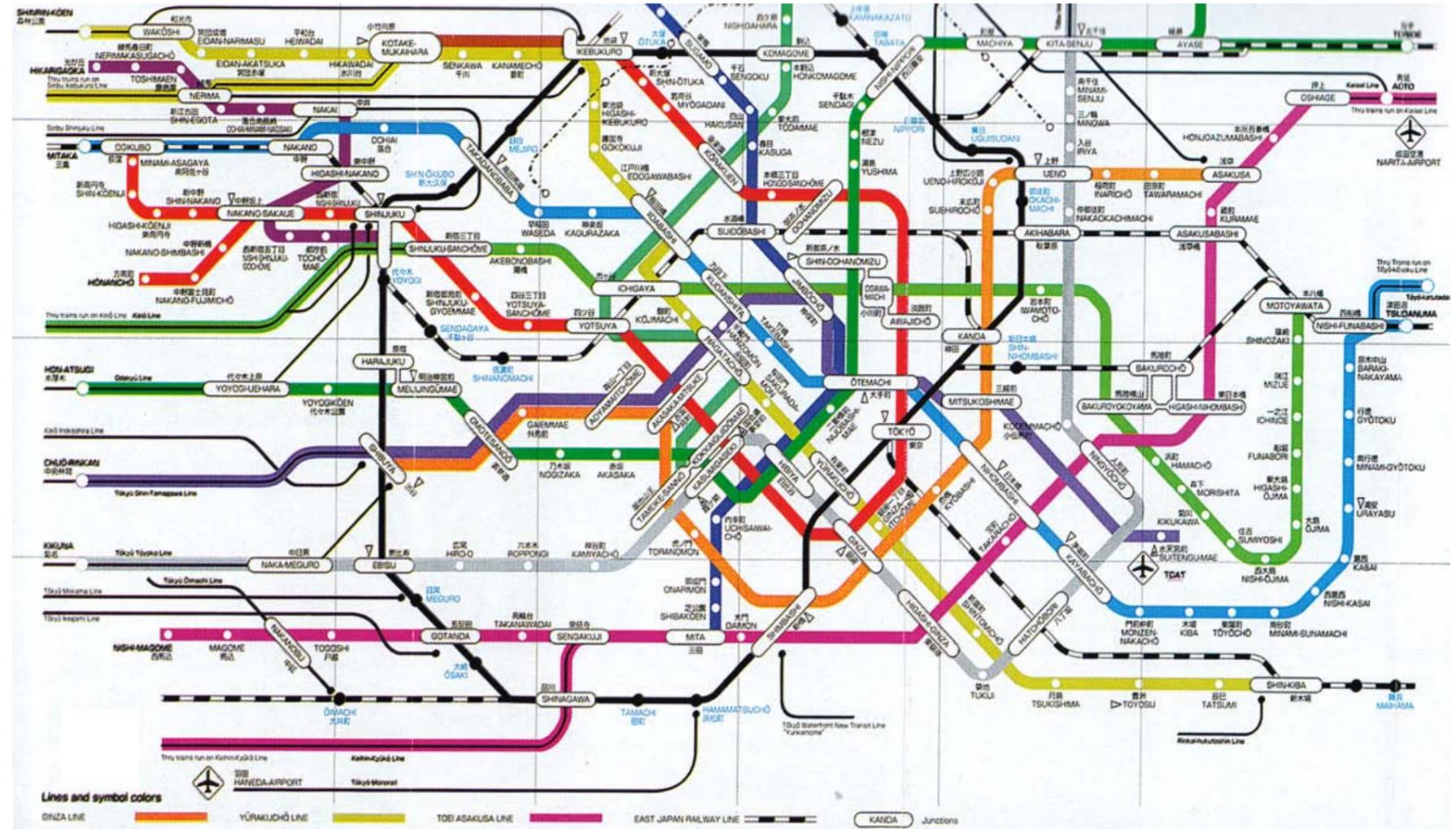


Abb. 003: Tokyoter U-Bahn-Netz (Ausschnitt): Die Hauptzentren der Stadt sind immer identisch mit einem Hauptverkehrsknoten, in proportionalem Verhältnis. Die Korridore mit der höchsten Transportleistung geleiten also zu den Stadtbereichen mit der höchsten Dichte.

Tokyos Hauptbrennpunkte liegen an der “Yamanote” Ringlinie (schwarz), die mit den meisten beförderten Passagieren - 994.240.000 Passagiere/Jahr = 2.723.945 P/Tag - eine Sonderstellung hält. Sie übernimmt die meisten Querverbindungen und verbindet die wichtigsten Business-, Kommerz- und Vergnügungsbereiche innerhalb eines Ringes mit 29 Stationen. Vergleicht man die Bewegungspotentiale der 29 Stationen, stößt man auf drei Knotenpunkte, die klar vor allen anderen hervortreten.

Shinjuku 3.457.206, Ikebukuro 3.082.022, Shibuya 2.671.896 (a0)

Die Zentralstation Shinjuku bearbeitet täglich mehr als 3.400.000 Aus- und Einsteiger aus insgesamt 8 Bahnlängen. Die extreme Bewegungsleistung und ein Stadtgefüge kollidieren an einem Punkt. Der unmittelbare Einflussbereich dieser Kollision wird zum Trümmerfeld des Stadt- und Architekturbegriffes. Hier versagen die bekannten Denkmodelle des urbanen und architektonischen Raumes inklusive seiner Subkonzepte: Orientierung, Wahrnehmung, der Begriff des Gebäudes, Zuordnungen wie Innen und Außen, die Unterscheidung in real und unreal, etc. Alles vermeintlich Städtische wird abgeworfen. Die Stadt entledigt sich ihrer selbst.

siehe auch: (Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)



Abb. 004:
Shinjuku:
Unter den "superdichten" Standorten (Shinjuku, Ikebukuro, Shibuya) ist Shinjuku der absolute Gigant.



Abb. 006:
Ticketkontrolle - Barrieren:
Das Ticket ist die Eintrittskarte zum öffentlichen Verkehrsnetz.



Abb. 005:
Shinjuku:
Würde sich Tokyo über ein einziges Zentrum definieren wollen, fiel die Wahl momentan auf Shinjuku.



Abb. 007:
Autostraße Shibuya:
Überführungen - Verkehrssysteme finden auf zahlreichen Ebenen statt - Horizontverschiebung.



Abb. 008:
 Shibuya:
 Ausblendung und Trennung von Verkehrssystemen - Verschiedene Arten
 des Verkehrs passieren auf unterschiedlichen Ebenen.



Abb. 009
 Studio Alta:
 Auf Zentren des öffentlichen Verkehrs bilden sich Zentren des öffentlichen
 Lebens aus, zum Beispiel große Einkaufszentren - Kino und Entertainment.

3.3.3. STADT DER LICHTER – VEGAS

SCHMELZTIEGEL / NACHTSCHWÄRMER / WACHSTUM:

Was definiert Stadt? Welcher Umstand macht mich zum Städter? Wie stellt sich der städtische Sozialisationsprozess dar, und wann ist er abgeschlossen?

Stadt ist ein Miteinander aus Kulturen und Subkulturen, ein Schmelztiegel. Was macht Stadtverständnis aus? Es ist die Art und Weise, wie man Stadt erlebt, die Erfahrung eines Freiheitsgefühls im Kontext mit Stadt, Stadtstruktur und Stadtraum. Stadt ist die Utopie eines funktionierenden, finanzierbaren, infrastrukturell versorgten Gefüges.

Stadt ist Monumentalität, imposante urbane Bausteine, Beton, Stahl, Rauheit, Kälte, Wärme und gleichzeitig Vernetzung. Stadt ist ständiges Leben, ständige Veränderung, Permutation, Durchdringung, Fluktuation.

Urbanität ist auch die Schattenseite der Stadt, jede Struktur lebt von dem Wechselspiel zwischen Tag und Nacht, Licht und Schatten, Dunkelheit, einer Vielzahl verschiedener irkadianischer Rhythmen. Das Nachtleben ist eine wichtige Komponente des Stadtlebens – Nightlife – Nachtschwärmer, Neonreklamen, Clubs, Events, Fahrzeuge, Menschen.

Stadt ist Transport, oberirdisch, unterirdisch. Stadt ist eine Verschiebung, Aufhebung der Horizonte. Stadt definiert sich über ihre Transportmittel – Straßenbahn, Eisenbahn, Rolltreppen, Lifte, Autos, Verkehrswege.

Einrichtungen, von wo aus Stadt im „Vorbeifahren“ erlebbar / fassbar ist. Stadt ist Schnelllebigkeit. Anonymität und Zugehörigkeit. Stadt ist gelöst und gleichzeitig vernetzt.

Stadt ist voller Widersprüche und Unstimmigkeit und gleichzeitig ein Ort der Verbindung und Stimmigkeit.

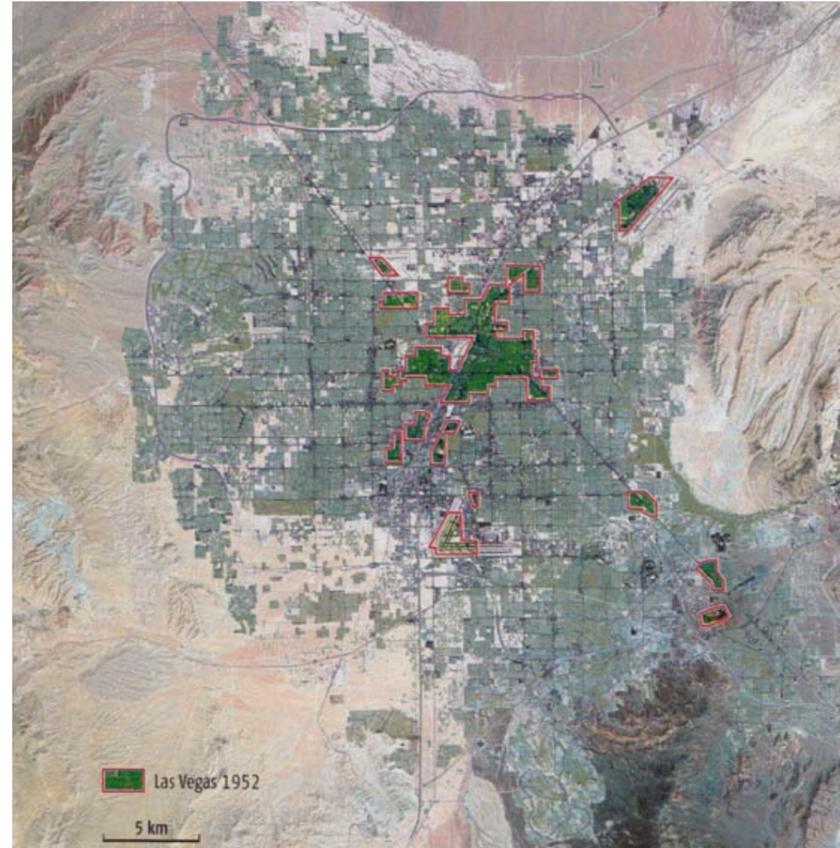


Abb. 010:
Expansion im Zeitraffer:
1950 war Las Vegas noch ein Ort mit 25 000 Einwohnern; nun leben dort zwei Millionen Menschen - und täglich kommen hunderte dazu.
Die Agglomeration erstreckt sich mittlerweile über eine Fläche von 1200 km².



Abb. 011:
Lichtermeer in der Wüste: Sein Wachstum verdankt Las Vegas auch dem nahen Hoover Dam. 1936 fertiggestellt, versorgt er die Stadt zuverlässig mit Wasser - und mit billigem Strom für das Rund-um-die-Uhr-Glitzern.



Abb. 012:
Käufer gesucht:
30 000 Häuser stehen leer, Vorstadt villen sind billig wie lange nicht.
Der Bauboom stockt am Rande der Wüste - vorübergehend.



Abb. 013:
 Ein gigantischer Berg-Bau, wo unberührte Natur war:
 Im Südosten hat Las Vegas, stetig wachsend, die Hügel erreicht, die das Tal umgrenzen. Baumaschinen fräsen Terrassen in die Hänge, auf denen Luxushäuser entstehen sollen.



Abb. 015:
 Das Ende ist nah? Moralprediger haben es schwer in der Fußgängerzone im Zentrum der selbst ernannten "Stadt der Sünde".



Abb. 014:
 Ein wilder Ritt: Kindheit in Las Vegas. Für Jugendliche ist die Stadt eine besondere Versuchung. Leicht ist Geld rund um den "Strip" verdient - und schnell verloren.



Abb. 016:
 Damit die Lichter niemals ausgehen: Hebebühnen stehen nördlich des Las Vegas Boulevard zum Einsatz bereit. Die Wartung der Leuchtreklamen gehört zu den vielen Branchen, die im Gefolge des riesigen Touristenansturms entstanden sind.

4 METAPOLIS

4.1. METAPOLIS (multicity)

„[...] If the old notion of Metropolis answered to the mechanics of production (of objects), that is to say, to a physical and expansive growth (radial and more or less uniform) around a polarising centre, then the notion of Metapolis refers to AA more polyhedral, matrix, diversified and elastic development, produced within a changing and multifaceted framework, generated „beyond“ the physical or the merely geographic.

The Metapolis represents a framework of relationships - and qualitative productions - based upon the processing and combination of simultaneous bits of information.

The Metapolis is no longer expressed only in terms of growth but also in combinations; combinations that allude to evidence of an informational, dynamical and uncertain process, made up of interactions with the territory and with other territories; with the place and with other places.

The Metapolis is no longer a single place or a particular shape, nor a unique evolutionary stage, but rather the accumulation of multiple stages and simultaneous experiences.[...]

(The metapolis Dictionary of Advanced Architecture, Willy Müller u.a., Actar d, 2003, S. 430f)

4.2. DER EREIGNISRAUM

Architektur ist die Manifestation theoretischer Konzepte. Architektur ist die Grundlage zur Manifestation von Konzepten. Städte bestehen aus Architektur, setzen sich aus einzelnen Architekturen zusammen, sind Konglomerate / Anhäufungen verschiedener Architekturen.

Jegliche Form von Architektur ist untrennbar verbunden mit dem urbanen Zustand, in dem wir uns bewegen und jegliche Form von Architektur ist ein einzelnes Element in einem globalen urbanen System (von Städten).

Architektur existiert nicht ohne eine Art von Aktion oder Programm. Gleichzeitig lässt sich die Gewichtung von Architektur hauptsächlich ableiten, von ihrer Fähigkeit, soziale Veränderungsprozesse zu beschleunigen, durch ihre Raumkonzeption und die Abfolge an Ereignissen innerhalb der Räume.

Die Planung und Umsetzung von Architektur ist ein produktiver Prozess. Die gebaute Architektur, das Gebäude selbst, das Resultat hingegen stellt kein finales Ergebnis an sich dar, sondern wird durch die Art des Gebrauchs / seine Benutzung definiert, wobei es sich wiederum selbst durch diese Art der Benutzung definiert.

Ziel ist das Besterben, wertfreie Räume zu produzieren, wo sich eine hohe Anzahl an Ereignissen / Events ereignen können.

siehe auch: 6.4. Stadtraum – Superstudio /Superscape - Seite 45

4.3. UNIVERSELLES KONZEPT

„[...] throughout the history of architecture, architects have been fascinated by the temptation of utopia and universality, namely, by concepts that can be applied unaltered, to all situations and cultures. [...]

(Bernard Tschumi, Event Cities 3, B&T, 2005, S.13)

Natürlich ist die Schaffung eines universal anwendbaren Konzeptansatzes nicht umsetzbar, doch welche Art von Konzept, welche Art von Raum kann diesem Streben nach universaler Anwendbarkeit annähernd gerecht werden?

Eine Art *REAKTIVER RAUM / UNFERTIGER* und *UNIVERSALER RAUM*, der auf Veränderung reagiert, sie zulässt, Ereignisse aufnimmt, sie birgt, und umsetzt. Raum der verbindet und beschleunigt.

siehe auch:

7. Raumdefinition - Der Universale Raum - Seite 44

10.2.1. Universaler Raum / Glatter Raum - Seite 57

4.4. FORMUNGSPROZESSKETTE

„Architecture never conveys a singular story“

“Architektur kann Unbehagen auslösen. Nur liegt die Lösung nicht in ästhetischen Belangen.

Architektur wird immer durch ihren Gebrauch geprägt und verändert. Ihre endgültige Ausformung ist bedingt durch den Gebrauch. Architektur versagt nicht ästhetisch, sondern aufgrund inadäquater Konzepte, die den Menschen nur minimale Utilität bieten, und ihren Bedürfnissen nicht gerecht werden.“

(Bernard Tschumi, Tschumi, Thames and Hudson, 2003, S23f)

Im universellen Stadtraumgefüge (siehe Titel) erfährt ein Raumabschnitt oft über geringe Zeitspannen hinweg eine hohe Anzahl an unterschiedlichen Arten der Bespielung.

Die Anzahl an Fragmenten, die Architektur darstellen, sind einem konstanten Rearrangierungsprozeß unterworfen, leiten sich also niemals aus einer einzelnen Geschichte ab.

Endgültig betrachtet, muss Architektur im urbanen Raum einen flexibel bespielbaren Gegenstand darstellen, der permanenter Veränderung und Anpassung ausgesetzt ist, als adäquate Reaktion auf die gezeitenähnliche Schnelllebigkeit der Raumgefüge. Eine Struktur, eine Grundlage, eine Grundform, die maximale Funktionalität und Flexibilität ermöglicht, eine plane Fläche als Extrembeispiel, zynische Übersteigerung, mit der Möglichkeit eines „plug-ins“ an Strom, Energie, Cyberspace usw. an jedem beliebigen Ort / jeder beliebigen Stelle der Fläche.

Der endgültige Designprozess ist eine Reihe von Transformationen, Transmutationen und Manipulationen; das Resultat also keine absolute / endgültige Form, kein statisches Ergebnis.

Vielmehr gibt es kein Resultat. Lediglich einzelne Formungsprozesse, die sich einer endgültigen In-etwa-Form annähern, diese jedoch nicht erreichen, sich permanent orientieren und neu arrangieren.

Es liegt nahe, dass derartiges konzeptionelles Denken nicht eins zu eins in die Realität übertragbar ist.

Natürlich müssen sich diese Vorgänge / Abläufe in einem gewissen Rahmen bewegen. Ab dem Erreichen einer gewissen Komplexität, einer gewissen kritischen Masse an Transformationen, Transmutationen und Manipulationen kann sich das architektonische Denken sehr schnell in konzepthaftem Überfluss verlieren, was durchaus legitim ist, allerdings sollte eine mögliche Umsetzung immer im Augenwinkel behalten werden.

Da die Architektur im Gegensatz zu anderen interdisziplinären Lehren, nicht in eine hohe Stufe der Komplexität vordringen muss bzw. soll, ist der Anzahl an Wandlungsoperationen eine gewisse Grenze gesetzt.

*KONZEPT
EINFLÜSSE
PROJEKTSPEZIFISCHE ANSÄTZE*



5 FORTBEWEGUNG

5.1. VERKEHRSBERUHIGUNG

Im Zeitalter der Mobilität ist unser wichtigstes Transportmittel / Hilfsmittel, das Automobil, nicht mehr aus dem urbanen Raum, suburbanen Vorstädten, den Einfamilienhauseinfahrten wegzudenken.

Die Möglichkeit immer erreichbar zu sein, und umgekehrt jegliche Distanz in kürzester Zeit überwinden zu können. Grenzen überschreiten zu können mag befreiend wirken, doch werden uns durch unsere Affinität zum Automobil im Gegenzug auch unbemerkt Grenzen auferlegt.

5.1.1. ARCHITEKTURBEZUG

Ein überaus wichtiger Teil des Architekturfeldes ist Verkehrsplanung. Die Bewegung durch urbanen Kontext, Abschirmung, Abgrenzung, Lenkung, Anbindung, Verbindung sind oft strapazierte Schlagworte.

Eine Disziplin, die derart abhängig von technologischen Errungenschaften ist, muss sich von Technologien lösen, die eine Hemmschwelle für Weiterentwicklung darstellen, sich auf Bereiche konzentrieren, die auf größtmögliche Weise ausgeschöpft werden können.

Um in der Lage zu sein, Visionen konsequent verfolgen zu können, müssen derartige Aspekte ignoriert werden, da sie im Vergleich mit soziologischen / architektonischen Konzepten unweigerlich den Kürzeren ziehen, nicht Schritt halten können. Denn jegliche fortschrittliche Tendenz wird spätestens beim Einsatz konventioneller / etablierter Technologien hinfällig und unglaubwürdig. Anfänglich ist ein Weiterentwickeln der Bestandteile / Zutaten notwendig, um ein glaubhaftes Bild des Resultats darstellen zu können.

Die Technologie Automobil hat zwar im Bereich Material, Verarbeitung eine immense Entwicklung erfahren, doch ist die Form der Bewegung seit der Erfindung Ende des 19. Jahrhunderts nicht gravierend entwickelt / verändert worden. Sie findet immer noch strikt auf horizontaler Ebene statt, ist gebunden an Kräfte. Verlässt man diese Ebene stößt man an die Grenzen der Technologie Auto. Einfache Mechanismen wie Klettern, Fliegen, Graben, Schwimmen sind nach wie vor nicht möglich.

Voraussetzung für eine komfortable Form der Fortbewegung ist eine völlig plane Ebene, ein unglaublich großer Aufwand an freier Fläche – DER STRASSENRAUM.

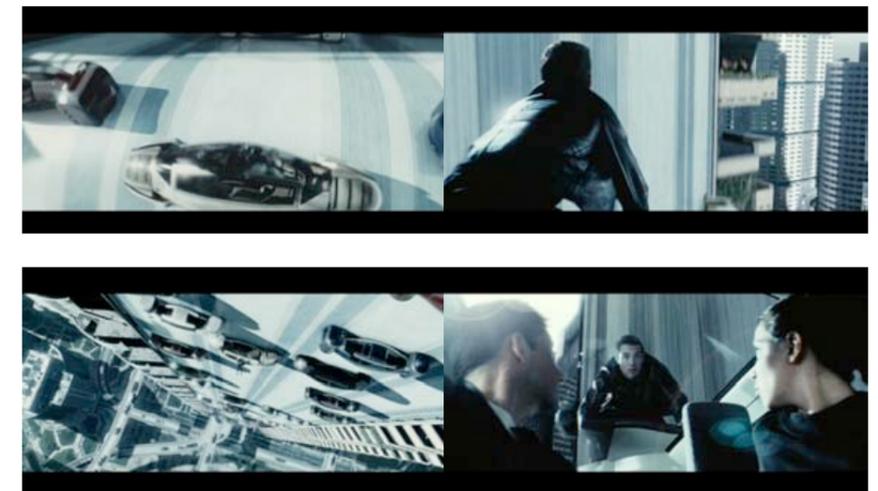


Abb. 017:

Minority Report: Automatisierter Verkehr: Fluss: In der Vision läuft Verkehr entkoppelt vom Benutzer, auf automatisierten Bahnen ab. Der Lenker wird zum Passagier. Er steigt ein, fährt, und scheidet erst am Zielpunkt wieder aus dem Verkehr aus. Ein vorzeitiges Verlassen des Verkehrsstromes ist nicht vorgesehen. Gleichzeitig beschränkt sich der Verkehrsstrom nicht ausschließlich auf eine Horizontalbewegung, sondern bewegt sich in jeder Ebene, nahezu frei im Raum. Mit dem Ausschließen des Benutzers als aktivem Teilnehmer des Verkehrsgeschehens findet gleichzeitig ein Verschwimmen der Grenzen einzelner Raumnutzungen statt.

(MINORITY REPORT, 2003, Screenshots - 41:46 - 43:46)

5.2. ÖKONOMISCHER ASPEKT

Autostraßen haben einen enormen Effekt auf Landschaften, urbane Räume und Raumgefüge. Verkehrsreiche Straßenräume und ihr unmittelbares Umfeld sind im Allgemeinen negativ behaftet und stellen eine unmittelbare Zäsur dar, Grenzen urbane Räume ab, sind nur mittels Unter- oder Überführung, oftmals mit großem Aufwand passierbar.

Die kategorische Ablehnung individuellen Autoverkehrs, und dessen Verbannung aus den Stadtzentren ist also logische Konsequenz und klingt naheliegend. Denn auch aus ökonomischer Sicht sind Verkehrsflächen, Stellplätze und Parkhäuser völlig absurd, aufgrund des immensen Platzbedarfes.

Das Vehikel Auto über den Wert des Menschen zu stellen klingt ebenso absurd.

Aufenthalt auf Straßen ist nur bedingt zugelassen, auf Autobahnen wird weder gestattet zu halten, noch das Wageninnere zu verlassen.

Welch immensen ökonomischen und ökologischen Schaden tägliche Verkehrsstaus anrichten dürfte hinlänglich bekannt sein.

Nur weshalb verfolgt man eine unliebsame Strategie, weshalb führt man etwas zum Menschen, das er im Allgemeinen ablehnen beziehungsweise so weit wie möglich ausblenden will?

Es ist bemerkenswert, welcher immenser Aufwand betrieben wird, die Autostraße /-bahn von ihrer Umgebung scheinbar fernzuhalten bzw. unsichtbar zu machen: Tunnels, Brücken, Mauern und andere Lärmschutzvorrichtungen.

Was vor allem aus dem Blickwinkel fragwürdig ist, da diese potentiellen Energien und Budgets stattdessen zur Aufwertung öffentlicher und alternativer Verkehrs- und Infrastruktursysteme investiert werden könnten.

Anstatt ein defektes System mit hohem Aufwand reparieren zu wollen, das nachweislich nicht funktioniert hat, wäre es wohl sinnvoller, nach Alternativen zu suchen, die im Endeffekt effizienter, ökonomischer, ökologischer arbeiten.

5.2.1. GÜTERBELIEFERUNG MITTELS ÖFFENTLICHER VERKEHRSSYSTEME

Die Einspeisung von Gütern in die Stadtstruktur könnte auch über das öffentliche Verkehrsnetz, das Netz aus Schnellverbindungen erfolgen. Die Ausgabe an den Zentren oder an eigenen Belieferungspunkten wäre möglich.

Eventuell müsste ein separates Versorgungsnetz eingerichtet werden, was aber nicht zwingend notwendig wäre. Belieferung über das öffentliche Verkehrsnetz ist in größeren Städten nicht unüblich. In Wien werden zum Beispiel Teile des U-Bahnnetzes bereits für derartige Zwecke genutzt.

5.3. ÖKOLOGISCHER ASPEKT

Fragen zum Thema Klimawandel sind zur Zeit in aller Munde. Laut Experten zeigen sich bereits die ersten Anzeichen des ökologischen Dilemmas.

Die Rohölpreise steigen stetig, und damit auch die für den Verbraucher relevanten Benzinpreislevel, meist über die Schmerzgrenze vieler.

Sogar in den USA, wo das Auto noch einen um Vielfaches höheren Stellenwert einnimmt als in Europa, hat ein kollektives Umdenken in Richtung erneuerbarer und alternativer Energien und Wege des Transports begonnen.

2007-2008

13 % mehr öffentlicher Verkehr

1/3 weniger Absatz bei SUVs

Für jeden dritten Amerikaner spielt Umweltschutz eine Rolle bei der Wahl des Präsidentschaftskandidaten.

2004 waren es nur 11%.

(Referenz GEO 08 August 2008 S74ff)

Kalifornien, die verhältnismässig größte Volkswirtschaft der Welt, nimmt eine Vorreiterrolle im neuen Umweltbewusstsein der Vereinigten Staaten ein. Es gibt Reklame für Hybridwagen, in Supermärkten werden keine Plastiksäcke mehr verkauft, im Napa Valley stehen Solarzellenpaneele zwischen den Reebstöcken der Weinberge. Umweltschutz gilt als Zurschaustellung eines gewissen sozialen und wirtschaftlichen Status; sich Umweltschutz leisten zu können: Ein Statussymbol.

Wohlhabende Autokäufer bevorzugen mittlerweile jene umweltfreundlichen Fahrzeuge, denen das gute Gewissen ihrer Besitzer anzusehen ist.

Im September 2006 verabschiedete der Gouverneur ein Gesetz, den CO₂-Ausstoß bis 2020 um 25 Prozent zu verringern. Ein landesweites Novum.

Doch mittlerweile schwappt das kollektive Umweltbewusstsein über die Grenzen des Bundesstaates hinaus, in den Rest der Nation über. Schon jetzt produziert zum Beispiel Texas mehr Windenergie als Kalifornien und ist Standort der größten Windfarm der Welt.



Abb. 019:
Solarzellen auf dem Moscone Center in San Francisco versorgen 550 Haushalte mit Strom. Die Kapazität aller Photovoltaik-Anlagen liegt in den USA noch bei 624, in Deutschland bereits bei 2800 Megawatt.



Abb. 021:
Gut 25 000 Windräder drehen sich derzeit in den USA: 4500 davon sind Teil der "Altamont Pass Wind Farm" nahe San Francisco. Bis 2030 könnte Windenergie 20 Prozent des US-Strombedarfs decken.

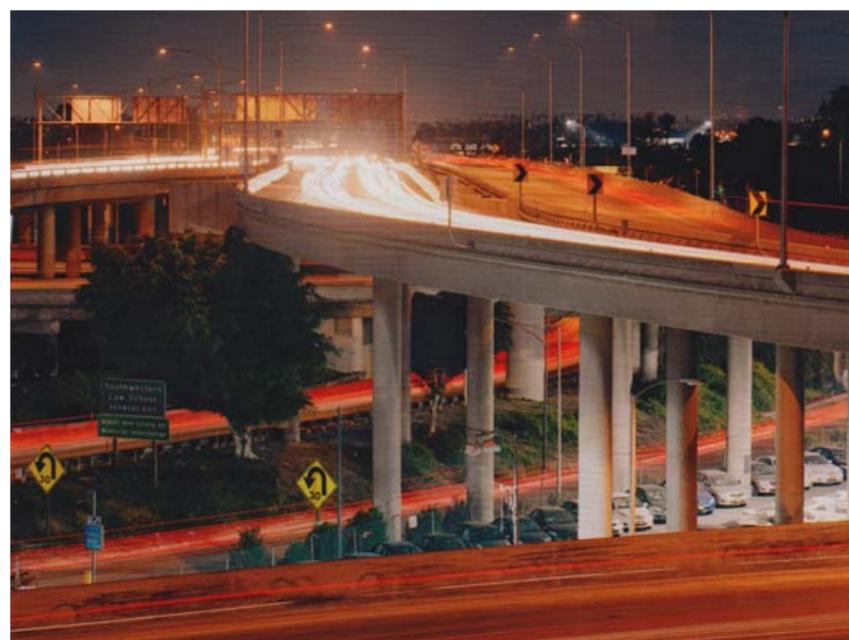


Abb. 018:
202 Millionen Autos fahren auf US Straßen: Sie produzieren die Hälfte aller Autoabgase weltweit.

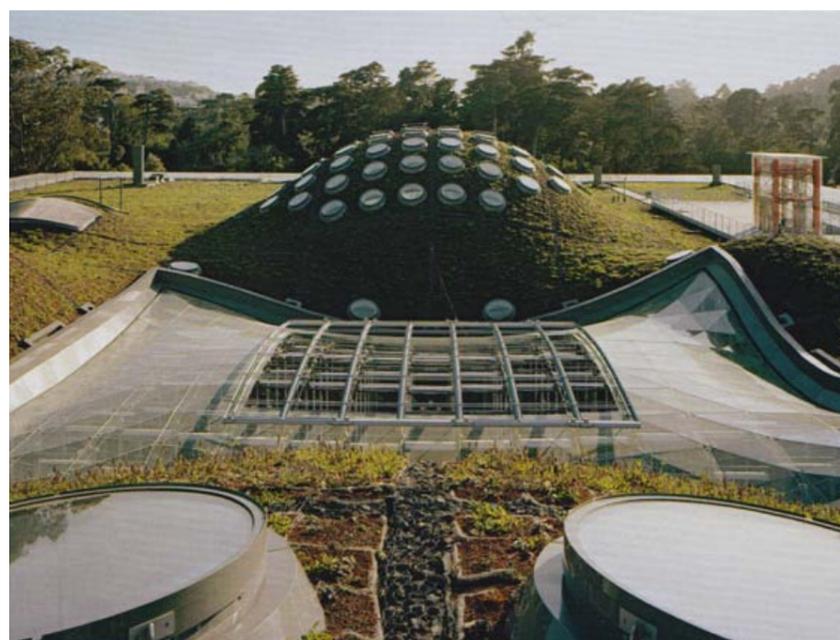


Abb. 020:
Nur einheimische Pflanzen begrünen das Dach der California Academy of Sciences in San Francisco. Der Bau gilt als wegweisend für ökologische Architektur.



Abb. 022:
Sechs "Sonnenfänger" dienen als Pilotanlage für zwei Solar-Großkraftwerke in Kalifornien, die so viel Elektrizität erzeugen sollen wie ein Atommeiler - mit insgesamt 70 000 Parabolspiegeln.

5.4. FINANZIERBARKEIT?

Umso mehr sollte man sich hierzulande in dieselbe Richtung bewegen, kategorisch in Richtung alternativer Energieformen, öffentlicher Verkehrsmittel, weg von fossilen Brennstoffen und motorisiertem Individualverkehr.

Denn man muss sich die Frage stellen, ob Mobilität in der heutigen Form in Zukunft noch leistbar sein wird beziehungsweise wie sie noch leistbar sein kann.

Über eventuelle Erhöhungen von Pendlerpauschalen und andere Unterstützungen wird das Ziel nicht erreichbar sein, wie aber paradoxerweise noch immer in der Politik angenommen wird.

Beschämend ist die Tatsache, wie sehr sich die europäischen Führungsspitzen von diversen Autoindustrielobbies in puncto CO₂-Grenzwerten beeinflussen lässt, und damit Notwendiges nur unnötig hinauszögert. Denn schlussendlich muss die Umorientierung in Richtung alternativer Energien passieren.

Investition in öffentlichen Nahverkehr und steuerliche Begünstigung bei Benützung sparsamer Fahrzeuge sind die Mittel der Wahl.

Stellt sich die Frage der Finanzierbarkeit. Oder ist die Entscheidung über eine Durchführung lediglich eine von politischer Tragweite?

Es bedarf sowohl politischer als auch medialer Überzeugungsarbeit. Populärmedien müssen gewonnen werden, und somit die breite Bevölkerung. So lange die breite Masse hinter einem Projekt steht, werden über die Finanzierbarkeit, auch Seitens der Politik, keine Diskussionen geführt und keine Fragen gestellt.

Ein Ansatz:

Verkehr verursacht eine Vielzahl an Luftschadstoffen und Treibhausgasen, die als Abgase ausgestoßen werden. Verbesserungen in der Fahrzeugtechnologie und in den Kraftstoffen konnten den Schadstoffausstoß bei den einzelnen Fahrzeugen erheblich verbessern, doch machen das erhöhte Verkehrsaufkommen und die steigende Anzahl gefahrener Kilometer diese Erfolge - speziell bei Treibhausgasen - zunichte.

Das wichtigste Treibhausgas ist Kohlendioxid (CO₂). Der Ausstoß von Kohlendioxid ist abhängig vom eingesetzten Treibstoff, den zurückgelegten Strecken, dem spezifischen Energieverbrauch eines Fahrzeuges sowie der Fahrweise. Tendenziell ist, trotz verbesserten Verbrennungstechnologien, ein Anstieg der CO₂-Emissionen im Bereich des Straßenverkehrs zu erwarten.

Die Treibhausemissionen nehmen also weiterhin zu. Von 1990 bis 2003 sind die CO₂-Emissionen von 12,4 Mio. t auf 22,7 Mio. t, um 83% angewachsen. Der Verkehrssektor nimmt dabei den nicht unbeträchtlichen Teil von 30% der Gesamtemissionen ein. (2006 25,5%).

(Zahlen aus „Klimaschutzbericht 2008“, Umweltbundesamt, 2008)

Es ist sicher nachvollziehbar, wohin diese Überlegungen führen.

5.4.1. CO₂-EMISSIONSHANDEL

Anmerkung zu Klärungszwecken:

Emissionshandel ist der Handel mit Emissionsrechten. Der Staat erkaufte sich jährlich mit mehreren 100 Millionen Euro das Recht für Industrie und Verkehr, Kohlendioxid in die Atmosphäre zu emittieren. Da der Verkehrsanteil der CO₂-Emissionen ca. 30% des Gesamtausstoßes beträgt, ergibt dies eine nicht unerhebliche Summe, die durch motorisierten Verkehr verursacht wird.

Diese Summe könnte also durchaus sinnvoller angelegt werden.

(aus „Klimaschutz zu verkaufen“, Maike Seidenberger, <http://www.die-wirtschaft.at/ireds-23871.html?printurl->, 19.10.2008)

5.4.2. FORTBEWEGUNG IM STADTRAUM

- zu Fuß - Fahrrad - Auto - Bus - Bim - U-Bahn

Ein Tagesablauf im Stadtraum erfolgt in der Regel über mehrere Stationen. Abhängig davon gestaltet sich Bewegung im Stadtraum für gewöhnlich über mehrere kurze Distanzen, über einen längeren Zeitraum verteilt. Selten werden längere Strecken zurückgelegt.

Man springt auf und ab, zwischen einzelnen Punkten des Stadtraumes, das Vehikel sind die einzelnen Fortbewegungsmittel des öffentlichen Stadtverkehrs.

Für kurze, unzusammenhängende Distanzen ist die Fortbewegung mittels Automobil die am denkbarsten ungeeignetste, unter anderem weil der Schadstoffausstoß erheblich höher ist, wenn Motor und Katalysator noch nicht die optimale Betriebstemperatur erreicht haben.

So gesehen sind Autos zwar sexy, jedoch überaus unpraktisch.



Abb. 023:
Schnelles Auto:
sexy aber unpraktisch

5.4.3. BEREITSCHAFT DER NUTZER

Aber wie steht es um die Bereitschaft der Nutzer?

Nicht nur angesichts der steigenden Benzinpreise ist ein erheblicher Teil der österreichischen Stadtbevölkerung bereit, auf alternative Fortbewegungsmethoden umzusteigen.

Öffentliche Verkehrsmittel sind das optimale Fortbewegungsmittel im Stadtraum. Das Fahrrad bietet eine schnelle und günstige Alternative für kurze Distanzen.

Voraussetzung ist die uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeit des Straßenraumes.



Abb. 024:
Lebensminister Josef Pröll
und sein Fahrrad
http://derstandard.at/2125252/Ministerrad?_lexikaGroup=2 (Stand 2008)

5.4.4. BESCHAFFENHEIT

Was passiert in den Straßenräumen?

Die Belegung des urbanen Raums erfolgt über Vernetzung und Verbindung. Am Beispiel des Straßenraumes über Längs- und Querverbindungen entlang der Verkehrsbewegung.

Ausschlaggebendes Kriterium ist der Fluss der Querverbindungen, ihre Funktion bedingt die Funktion des Straßenraumes als öffentlicher Begegnungsraum.

Damit Straßenraum als öffentlicher Freiraum nutzbar ist müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Geschwindigkeiten unter 30km/h
- niedriger Schwerverkehrsanteil
- höherer Stellenwert von Fußgängern und Radfahrern
- Begegnungszonen zwischen verschiedenen Verkehrsarten

5.5. FAZIT

Weshalb sollte man also ein gefährliches, teures, umweltverschmutzendes, lautes, platzverschlingendes Transportmittel befürworten?

Sind die kategorische Ablehnung des Automobils und ein zunehmender Fokus auf kollektive und öffentliche Verkehrsformen nicht logische Konsequenz?

Endgültig und auf den Bauplatz (Schwedenplatz) bezogen muss zumindest ein Kompromiss eingegangen werden, und sich der motorisierte individuelle Autoverkehr auf das absolute Mindestmaß beschränken;

- Im Stadtraum etwa auf Wartung und Belieferung, Einrichtungen wie Feuerwehr, Rettung oder Polizei, die nur zu bestimmten Zeiten (nachts) und bei Notfällen gültig sind.

In weiterer Folge wäre zu prüfen, welche alternativen Mittel zur Fortbewegung sich in diesem Bereich einsetzen ließen.

5.6. EXKURSE

5.6.1. SZENARIO ELECTROCITY

Tankstelle – Elektrotankstelle – Stadt aus der Steckdose

Enthusiasmus in Richtung Klimaschutz, der die westliche Welt erfasst hat. Die reichen Industrienationen setzen auf Umweltbewusstsein. Elektroautos gelten mittlerweile als Statussymbole. Wegweisende kommerzielle Erfolge hybrider und elektrischer Fahrzeuge haben der Automobilindustrie den Weg in die Zukunft gewiesen. Fieberhaft wird an neuen Technologien gearbeitet, bis auf weiteres ist die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht aufzuhalten. Herkömmliche Tankstellen werden künftig obsolet sein. Mobilität kommt zukünftig aus der Steckdose.

Was ist nötig, um öffentlichen Verkehr adäquat einsetzen zu können? Was benötigt man, um urbane Räume konsequent über öffentlichen Verkehr versorgen zu können?

Verdichtete Stadt
Verdichtete Funktionen
Verdichtete Wohnformen
Verdichtete Erschließung
Verdichteter Verkehr

kurz - Verdichtung!



Abb. 025:
Statussymbol Öko-Auto: Käufer in den USA bevorzugen jene umweltfreundlichen Fahrzeuge, denen das gute Gewissen ihrer Besitzer anzusehen ist - jene, wie dem "Aptera", einem futuristischen Elektro-Dreirad.

(Referenz GEO 08 August 2008 S74ff)
siehe auch: 5.3. Ökologischer Aspekt - Seite 21

5.6.2. AUTOARCHITEKTUR

Bei allem Enthusiasmus für neue Technologien wie Elektroautos zur Fortbewegung, muss diese Entwicklung weiterhin auch kritisch betrachtet werden. In Zeiten des Wohlstands war, in Bezug auf die gegenwärtige Entwicklung, der (Auto-)Architektur der Trend zur Maßlosigkeit und Überladung präsent. Immer im Zeichen des größtmöglichen Komforts für den Nutzer.

Diese Entwicklung ist allerdings nicht über einen längeren Zeitraum tragbar, und so muss und wird zwangsläufig gegengesteuert werden, eine Reduktion des Masseaufwandes in der Autoarchitektur ist unumgänglich.

Zusätzliche Technik bringt wiederum zusätzliches überschüssiges Gewicht. Was bedeutet ein Hybridmotor für einen zusätzlichen Nutzen durch scheinbare Einsparung beim Benzinverbrauch, wenn das zusätzliche überschüssige Gewicht einen erheblicheren Mehraufwand darstellt?

Energierückgewinnung durch das Bewegen einer großen Masse setzt auch das in Bewegung bringen und somit einen erheblichen Energieaufwand voraus.



Abb. 026:
Erwin Wurm - Fat Car:
2005; Polyester; 105 x 60 x 34 cm
dickes Auto?

siehe auch: 5.4.3. Bereitschaft der Nutzer (Pröll) - Seite 24

Kleinere Automobile mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren sind ungleich effizienter.

Je weniger Masse in Bewegung gesetzt werden muss, desto weniger Energie kann zurückgewonnen werden, allerdings muss von Anfang an erheblich weniger Energie aufgewendet werden. Das geringere Verhältnis ist eindeutig das günstigere.

Zukünftig sollte also ein Kompromiss aus technischer Fortschrittlichkeit und möglichst geringer Überladung gefunden werden, immer mit einem Auge auf größtmöglicher Effizienz.

- keine Überladung
- Reduktion auf 200-300kg



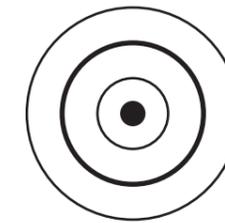
Abb. 027:
Smart:
Entgegen der landläufigen Meinung, ist es durchaus möglich, in kompakteren, PS-schwächeren Automobilen Fahrspaß zu verspüren.

5.6.3. SZENARIO TRANSCITY

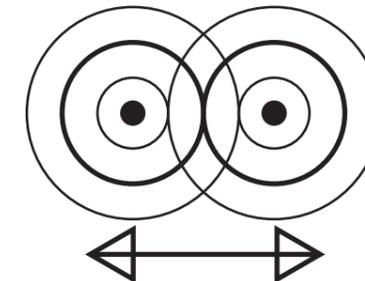
Die Stadtstruktur entwickelt sich aus markanten infrastrukturellen Zeichen heraus, lehnt sich an öffentliche Verkehrssysteme an, deren Gebäude, Schaltstellen, Mündungen. Beispielsweise Eisenbahntrassen, Autobahnen, Schnellstraßen usw.

Die Stadtstruktur orientiert sich an markanten infrastrukturellen Zeichen - dementsprechend entstehen charakteristische Formen urbaner Räume.

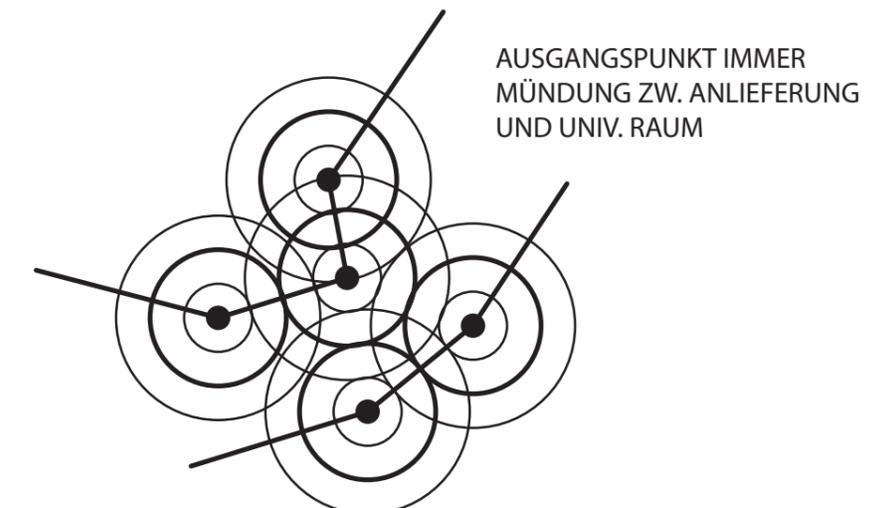
ooo punktuelle Einmündung = Cluster / Haufen / Ansammlung



--- lineare Form = lineare Siedlung / Bandstadt



xxx Netzwerk / Fläche = Sprawl - Kollektiv verschiedener Cluster



6 SPACE - SCAPE

6.1. RHIZOM

- Raster
- Raumstruktur
- Chaos

Gilles Deleuze, Felix Guattari, „Rhizom“, 1977

Rhizom vereint die Prinzipien von Konnexion und Heterogenität, Vielheit, asignifikantem Bruch, Kartographie und Dekalkonomie*.

Rhizom ist büschelig, das System der kleinen Wurzeln. Die Hauptwurzel ist verkümmert. Es beginnt eine Vielheit von Nebenwurzeln zu wuchern, ein System von Verästelungen und Ausbreitung nach allen Richtungen an der Oberfläche, bis zur Verdichtung in Knollen und Knoten.

Im Rhizom existiert das Beste und das Schlimmste gleichermaßen, wie das Dazwischen.

6.1.1. KONNEXION UND HETEROGENITÄT

Jeder beliebige Punkt eines Rhizoms kann und muss mit jedem anderen verbunden werden. Rhizom ist die Gesamtheit aus einem Wettbewerb aus Einzelpartikeln.

6.1.2. VIELHEIT

Im rhizomorphen Raum hat das System keinen Bezug mehr zum Einen als Subjekt oder Objekt, als Natur und Geist, als Bild und Welt. Rhizom ist Vielheit. Eine Vielheit hat weder Subjekt noch Objekt, wird ausschließlich durch Determinierungen, Größen und Dimensionen definiert, die nicht wachsen, ohne sich dabei gleichzeitig zu verändern. Die Kombinationsgesetze wachsen also mit der Vielheit.

„In einem Rhizom gibt es keine Punkte oder Positionen wie etwa in einer Struktur, einem Baum oder einer Wurzel. Es gibt nichts als Linien und Verkettungen.

Wir haben keine MaßEINheiten, nur MaßVIELheiten oder Maßmannigfaltigkeiten. Vielheiten sind flach. Der Raster ist das Außen aller Vielheiten. Es ist möglich und notwendig, alle diese Vielheiten auf ein und demselben Raster oder Äußerlichkeitsplan flachzudrücken.

Das Ideal eines Buches wäre, alles auf einem solchen Plan der Äußerlichkeiten auszubreiten, auf einer einzelnen Seite, auf ein und demselben Strand:

gelebte Ereignisse, historische Bestimmungen, Gedankengänge, Individuen, Gruppen und soziale Formationen.“

(Gilles Deleuze, Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, 1977, S.16)

Es sammelt alle Formen des Eins-Zwei, Theorie des Dipols. Die Menge Stamm-Wurzel-Zweige ergibt das folgende Schema:

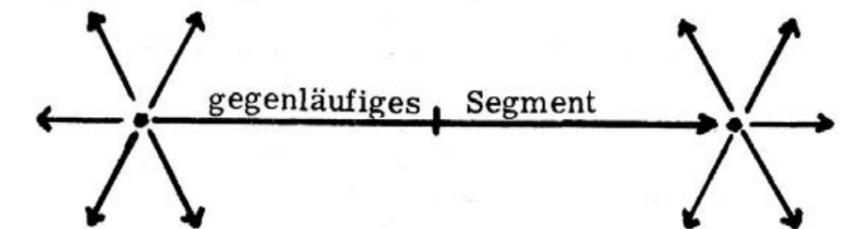


Abb. 031:

Im Gegensatz zur euklidischen Geometrie, die von Punkten zu Linien schließt, sieht der rhizomorphe (oder „glatte“) Raum zuerst die „Fluchtlinie“ und schließt von diesen Linien auf einzelne Punkte. Die beiden Denkweisen sind also genau entgegengesetzt. Sieht man ein Rhizom, sieht man immer zuerst die Vielheit, und nicht das Individuum.

(*Dekalkonomie = Abziehbild; das Verfahren, Abziehbilder herzustellen)

6.1.3. ASIGNIFIKANTER BRUCH

Rhizom kann an jeder beliebigen Stelle gebrochen und zerstört werden; dennoch wuchert es entlang seiner eigenen oder anderer Linien weiter. Rhizom rekonstruiert sich auch dann noch, wenn es schon größtenteils zerstört ist.

6.1.4. KARTOGRAPHIE UND DEKALKONOMIE

Kartographie und Dekalkonomie:

Das Rhizom ist keinem strukturalen oder generativen Modell verpflichtet, im Gegensatz zur Logik des Baumes, die eine Logik der Kopie und Reproduktion ist. Ganz anders impliziert das Rhizom die Karte anstatt der bloßen Kopie (Klon). Die Karte ist dem Experiment als Eingriff in die Wirklichkeit zugewandt. Die Karte reproduziert nicht ein in sich geschlossenes Unbewusstes, sondern konstruiert es. Sie trägt zur Konnexion der Felder bei, zur maximalen Ausbreitung der Partikel (Nutzer / Ereignisse) auf dem Äußerlichkeitsraster. Die Karte ist offen, sie kann in allen Dimensionen verbunden, demonstriert und umgekehrt werden, sie ist ständig modifizierbar.

(Anmerkung: Im Bezug auf die später beschriebene universale / glatte Raumstruktur beschränkt sich das verbindende Element hauptsächlich auf eine horizontale Dimension.

Vertikale Überbrückung ist nur bedingt möglich, unter anderem abhängig von urbanen Transportmechanismen und deren Überbrückungsgeschwindigkeit - *die komfortable Bewegung.*)

“Rhizom (griech. Wurzelstock, Grundachse oder Erdstamm)

Bei den perennierenden Kräutern der unterirdische oder auch wohl in der Nähe der Bodenoberfläche befindliche, den Winter überdauernde Teil der Pflanze, welcher, obgleich wurzelähnlich und im gemeinen Leben daher mit zur Wurzel gerechnet doch den Charakter eines Stengelorgans hat, in dem er sich stets aus dem über den Kotedonen (Keimblätter) befindlichen Teil der Achse entwickelt, und mit meist schuppen- oder scheidenförmigen Niederblättern oder deren Narben versehen ist.

Er bildet daher hauptsächlich die Niederblattregion des Stengels; aus feinen End- oder Seitenknospen entwickeln sich die mit den Laubblättern besetzten oberirdischen Triebe. Außerdem ist er entweder überall oder nur an seinen Knoten mit Nebenwurzeln besetzt. Bei allen perennierenden Kräutern, die keine Pfahlwurzeln behalten und soweit diese nicht eine Zwiebel oder Knolle bilden, entwickelt sich der unterirdische Teil als Rhizom.

Bei vielen Pflanzen kriecht es horizontal im Boden und erreicht oft beträchtliche Länge. Bisweilen haben dann feine Zweige die Neigung, ähnlich wie Wurzeln schief abwärts zu wachsen, wodurch das Rhizom sich selbst in das Erdreich vertieft (Ackerschachtelhalm). Bei anderen Pflanzen steht es gerade oder schief oder in unregelmäßigen Krümmungen unregelmäßig im Boden; hier ist es kurz, wächst äußerst langsam in die Länge, nur um mit der Erhöhung der Bodenschicht Schritt zu halten, aber dafür verdickt es sich oft oder bestockt sich durch Zweige umso stärker. Bei vielen Pflanzen ist das Rhizom mehr oder weniger reich verzweigt, und dann entwickelt meist jeder Zweig an seiner Spitze zu gewisser Zeit einen oberirdischen Spross.

(Gilles Deleuze, Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, Klappen-text, 1977)

6.1.5. AUSZUG

Bisweilen ist es scheinbar unverzweigt, aber dann gewöhnlich als Sympodium (nicht über die Hauptsprossachse) entwickelt, indem seine Endknospe als oberirdischer Spross aufwächst, während eine Seitenknospe das Rhizom in der frühern Richtung fortbildet. Stets sterben die ältesten Teile des Wurzelstocks in dem Maß ab, als er sich an seiner Spitze verjüngt. Daher erreicht er auch nach einer langen Reihe von Jahren doch nicht, wie andere vieljährige Stengelorgane, stetig größere Dimensionen; er ist nur inzwischen ein anderer geworden.“

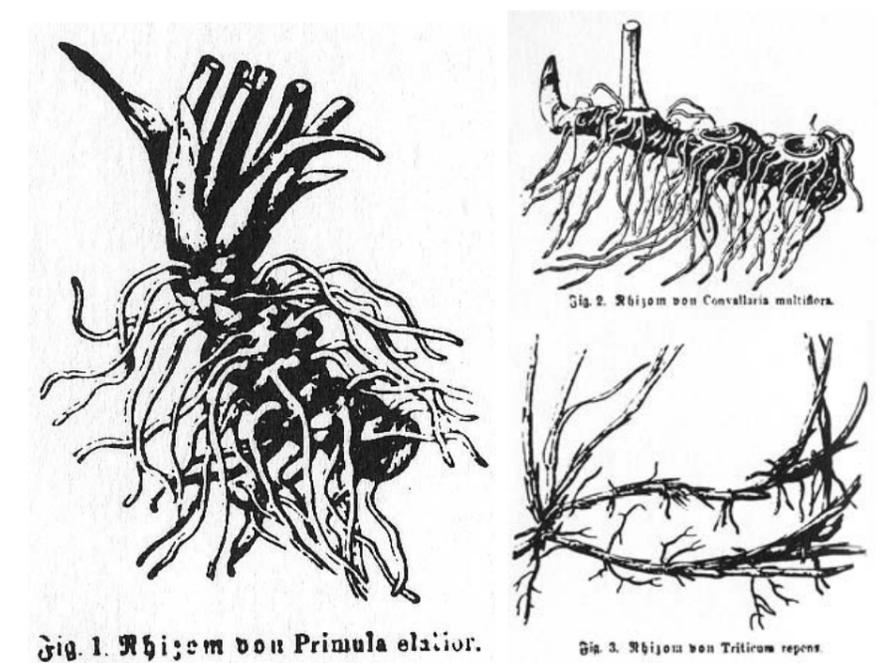


Abb. 032:
Rhizom:
Wurzelstöcke

6.1.6. KOPIE UND KARTE

Die Kopie ist eine Reproduktion. Sie reproduziert von einer Karte im Grunde nur die Sackgassen und Sperren, die Ansätze zu Achsen und Punkte der Strukturierung. Um diese Sackgassen und Sperren zu überwinden, muss die Kopie wieder an die Karte angeschlossen werden, durch Operationen, die umgekehrt zur Kopie, aber nicht symmetrisch sind. Man muss immer von neuem die Sackgassen auf der Karte lokalisieren, und sie dadurch auf mögliche Fluchtlinien öffnen.
Verbindung / Zugang - Cluster

„Rhizomorph sein heißt, Stengel und Fasern produzieren, die aussehen wie Wurzeln, oder besser: die gemeinsam mit ihnen in den Stamm eindringen und einen neuen und ungewöhnlichen Gebrauch von ihnen machen.

Wir sind des Baumes müde. Wir dürfen nicht mehr an Bäume glauben, an große und kleine Wurzeln, wir haben genug darunter gelitten. Die ganze Baumkultur ist auf ihnen errichtet, von der Biologie bis zur Linguistik. Nur unterirdische Sprösslinge und Luftwurzeln, Wildwuchs und das Rhizom sind schön, politisch und verlieben sich. [...]*

Der Baum und die Wurzel zeichnen ein trauriges Bild des Denkens, das unaufhörlich, ausgehend von einer höheren Einheit, einem Zentrum oder Segment, die Vielheit imitiert.“

(Gilles Deleuze, Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, S.26, 1977)

*Baum und Wurzel: Inbegriff verfestigter, verfahrenerer Konventionen, Dualismen (Gut und Böse, Schwarz und Weiß, null und eins). Die Baumform impliziert eine vorgefestigte hierarchische Struktur, in der das Individuum nur einen einzigen aktiven Nachbarn, nämlich den ihm übergeordneten, duldet.

6.2. ARCHITEKTURMASCHINE

-Architekturmaschine
-Veränderungsprozess
-Produktionsprozess

Alles ist maschinellen Ursprungs, oder kann als Maschine verstanden werden.

Architektur beherbergt Maschinen. Architektur ist die Maschine. Maschine impliziert Fluss. Maschine ist Kommunikation. Maschine ist ein Verbund zwischen zwei oder mehreren Mechanismen / Organismen.

Maschine impliziert Prozesse, eine anschließende Veränderung / Modifikation.

Die Gesamtheit aller Mechanismen ist der Lebensraum, je nach Ausmaß eine Ansammlung, ein Dorf, eine Stadt, eine Metropole. Ein Netzwerk aus Beziehungen, sozusagen wiederum eine überdimensionale / übergreifende Maschine.

Maschinen sind Hilfsmittel. Die Grundlage sind Ressourcen zur Benutzung und Handhabung. Sich einstecken in eine Umgebung, einen Raster; die Bespielung des Rasters.

Gilles:

„Es funktioniert überall, bald rastlos, dann wieder mit Unterbrechung. Es atmet, wärmt, ißt. Das Es....

Überall sind es Maschinen im wahrsten Sinne des Wortes: Maschinen von Maschinen, mit ihren Kupplungen und Schaltungen. Angeschlossen eine Organmaschine an eine Quellemaschine: der Strom, von dieser hervorgebracht, wird von jener unterbrochen. Die Brust ist eine Maschine zur Herstellung von Milch, und mit ihr verkoppelt die Mundmaschine. Der Mund des Appetitlosen hält die Schwebe zwischen der Eßmaschine, einer Analmaschine, einer Sprechmaschine, einer Atmungsmaschine (Asthma-Anfall). In diesem Sinne ist jeder Bastler; einem jeden seine kleine Maschine. [...]"



6.2.1. SCIENCE FICTION?

Architektur flirtet seit jeher gerne mit Themen der klassischen Science-Fiction des 20. Jahrhunderts, einer futuristischen Ästhetik, wie wir sie aus Stoffen wie Blade Runner, Neuromancer oder Star Wars kennen. Maschinenhafte Architektur, beeinflusst vom technischen Fortschritt, Raumfahrt und Luftfahrt übt zweifelsohne eine ungeheure Anziehungskraft, sowohl auf Planer als auch Nutzer aus.

Do Androids dream of electric sheep, ein Roman von Philip K. Dick aus dem Jahr 1964, 1982 als Blade Runner verfilmt, behandelt die Beziehung von Mensch und Maschine, hinterfragt sie, kehrt sie um.

Was ist menschlich / unmenschlich? Was macht den Menschen zu einem Menschen? Inwieweit profitiert der Mensch von einer Maschine?

*“Rachael: It seems you feel our work is not a benefit to the public.
Deckard: Replicants are like any other machine. They can be a benefit or a hazard. If they are a benefit, it’s not my problem.
Rachael: May I ask you a personal question?
Deckard: Go ahead.
Rachael: Have you ever retired a human by mistake?
Deckard blinks...hesitates before answering the question.
Deckard: No.
Rachael: But in your position that is a risk?”*

(Hampton Fancher, David Peoples, „Blade Runner“,Screenplay, S.16)

3 Grundsätze der Robotik (Isaac Asimov)

*#1 Ein Roboter darf keinen Menschen verletzen oder durch Untätigkeit zu Schaden kommen lassen
#2 Ein Roboter muss den Befehlen der Menschen gehorchen - es sei denn sie stehen im Widerspruch mit dem ersten Gesetz.
#3 Ein Roboter muss seine eigene Existenz schützen - es sei denn dies steht im Widerspruch mit dem ersten oder zweiten Gesetz.*

(Isaac Asimov, „Runaround“, 1940, Kurzgeschichte)

Muss man sich diese Fragen auch im Kontext von Architektur und Stadt stellen?

Wenn Architektur eine Maschine ist, ist sie dann gut, solange sie dem Nutzer keinen Schaden zufügt / ihn glücklich macht? Nicht funktionstüchtige / fehlerhafte Maschinen werden als defekt bezeichnet. Muss „defekte“ Architektur, gleich wie defekte Maschinen, aus dem Verkehr gezogen werden?

Können wir Architektur auf diese Weise, so simpel, kategorisieren?

Im Roman muss Deckard erkennen, dass diese Unterscheidung nicht so einfach vollzogen werden kann.

Schlußendlich steht wieder der Mensch im Mittelpunkt des Raumes, bzw. wird der Raum um den Mensch aufgespannt. Jeder Mensch konstruiert sich seine eigenen Räume. Sind seine Bedürfnisse befriedigt, solange er alle Ressourcen vorfindet, die er täglich benötigt? Denkt der Nutzer überhaupt in Definitionen von guter oder schlechter Architektur und Ästhetik?

Der Weg führt also wieder an Superscape vorbei. Es wird eine Fläche zur Verfügung gestellt und der Nutzer adaptiert sich seinen Raum nach seinen Wünschen. Räume / Personen treffen aufeinander, die Gesellschaft verschneidet sich; es entstehen Synergien / Synergieeffekte treten auf.



Isaac:

#1 A robot may not injure a human being or, through inaction, allow a human being to come to harm.

#2 A robot must obey orders given to it by human beings, except where such orders would conflict with the First Law.

#3 A robot must protect its own existence as long as such protection does not conflict with the First or Second Law.



Rachael:
It seems you feel our work is not a benefit to
the public.

Deckard:
Replicants are like any other machine. They
can be a **benefit** or a **hazard**. If they are a
benefit, it's not my problem.

Rachael:
May I ask you a
personal question?

Deckard: Go ahead.

Rachael:
Have you ever retired a
human by mistake?

Deckard:
No.

Rachael:
But in your position
that is a **risk**?"



Rachael: What if I go North...disappear? Would you come hunting?

Deckard: No.

Deckard: I guess I owe you.

Deckard: But someone will.

Rachael: The file on me...

the **incept-date**, the longevity, the psycho-program, those things...

Deckard: Yeah?

Rachael: You saw them?

Deckard: They're classified.

Rachael: You're a policeman.

Deckard: I didn't look at them. I didn't want to.



6.3. NATÜRLICHER MECHANISMUS

Im kapitalistischen Wirtschaftssystem ist das wirtschaftliche Verhalten von Ethik und menschlichen Werten entkoppelt. Der Wirtschaftsmechanismus ist ein System, das sich unabhängig von menschlichen Bedürfnissen und Werten, nach eigenen Gesetzen selbst in Gang hält. Einige wenige Konzerne expandieren unaufhaltsam auf Kosten kleinerer Räder in ihrem Getriebe, der Ruin einer stetig zunehmenden Zahl kleinerer Unternehmen bedeutet unaufhaltsames Wachstum der Konzerne. Eine Tatsache, die man bedauern kann, aber akzeptieren muss, wie die Auswirkung eines Naturgesetzes.

Die Entwicklung dieses Wirtschaftssystems wird nicht durch die Frage *“Was ist gut für den Menschen?”* bestimmt, sondern durch die Frage *“Was ist gut für das Wachsen des Systems?”*. In weiterer Folge fördert alles, was dem System (Konzern) dient, auch das Wohl des Menschen.

“...Diese These wurde durch eine Hilfskonstruktion abgestützt, wonach genau jene menschlichen Qualitäten, die das System benötigte - Egoismus, Selbstsucht und Habgier - dem Menschen angeboren seien; sie seien somit nicht dem System, sondern der menschlichen Natur anzulasten. Gesellschaften, in denen Egoismus, Selbstsucht und Habgier nicht existierten, wurden als “primitiv”, ihre Mitglieder als “naiv” abqualifiziert.”

(Erich Fromm, *“Haben oder Sein”*, dtv, 1976, S.20)

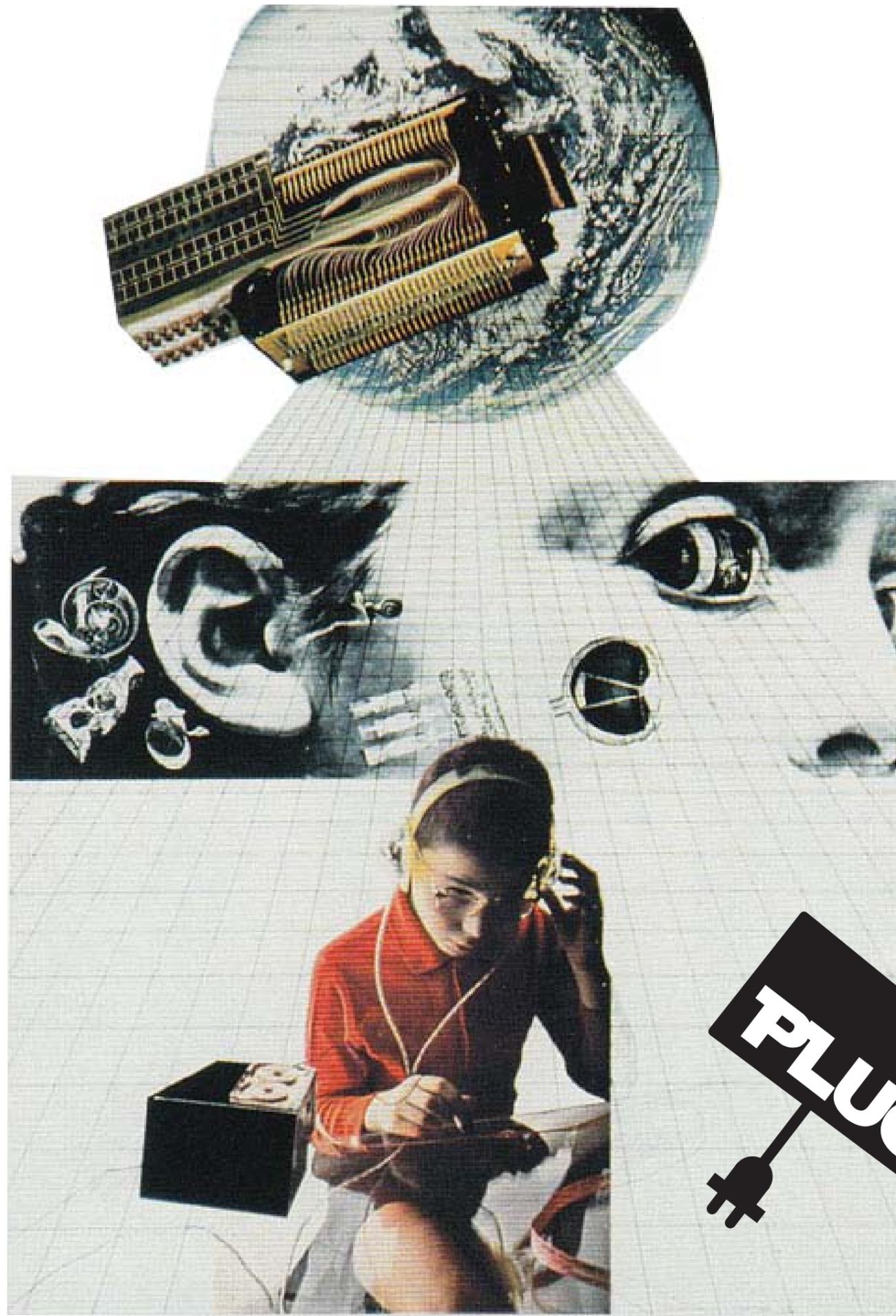
Genau betrachtet ist das Verhältnis des Menschen zu natürlichen Mechanismen zutiefst feindselig. Der Mensch ist eine Laune der Natur, er ist Teil der Natur; doch aufgrund seiner rationalen, vernunftbedingten Denkweise verdrängt er seinen Ursprung.

“Wir haben versucht, das Problem unserer Existenz dadurch zu lösen, dass wir die messianische Vision der Harmonie zwischen Menschheit und Natur aufgaben, indem wir uns die Natur untertan machten und für unsere eigenen Zwecke umgestalteten, bis aus der Unterjochung der Natur mehr und mehr deren Zerstörung wurde. Unser Eroberungsdrang und unsere Feindseligkeit haben uns blind gemacht für die Tatsache, dass die Naturschätze begrenzt sind und eines Tages zur Neige gehen können und dass sich die Natur gegen die Raubgier der Menschen zur Wehr setzen wird.”

(Erich Fromm, *“Haben oder Sein”*, dtv, 1976, S.21)

Die Industrielle Gesellschaft verachtet die Natur, nämlich alles, was nicht von Maschinen hergestellt wurde, und umgekehrt alle, die keine Maschinen herstellen. Die Menschen sind fasziniert von Mechanismen, von der mächtigen Maschine, vom Leblosen und in zunehmendem Maß von der Zerstörung.

siehe auch: 15 Maßnahmen - Seite 93



Everything has a mechanical origin, or can be seen as a kind of machine, or in a mechanical context.

Architecture accommodates machines. Architecture is a machine. A building is a machine.

„Machine“ implicates flux. „Machine“ is communication, a combination or bond between 2 or far more mechanisms or organisms.

„Machine“ implies process, and hence change and modification.

The entity of mechanisms / machines / users can be called environment. Depending on the amount of users (people), machines, mechanisms, it is either a conglomerate, a village, a city or a metropole [...].

Machines are devices, based on resources. To plug yourself into an environment, programming the grid.

6.4. STADTSTRUKTUR

Stadtstruktur ist Stadtraum. Stadtraum definiert sich über Öffentlichkeit, auch seine Qualität ist davon abhängig. Im Mittelpunkt steht der Mensch. (Nicht das Auto oder sonst eine Maschine.) Der Mensch als Nutzer und Gestalter der Stadtstruktur.

Die angestrebte Form von Stadtgefüge ist vom Planer zur Verfügung gestellt bzw. konzipiert. Es liegt im Aufgaben- / Ermessensbereich des Nutzers, diese für seine Zwecke umzuformen und zu adaptieren.

In den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts gab es zahlreiche, oft zynische Versuche Architektur und Stadtplanung - meist angelehnt an kommunistische Ideologien - völlig in Bezug auf den Menschen und die von ihm durchlaufenen Lebensstadien seines Lebens, die er durchläuft, zu sehen und anzuwenden - auch von einem mathematisch nüchternen Standpunkt aus.

Die angestrebte Stadtform soll durch eine ähnliche Herangehensweise definiert werden und entstehen, allerdings von jedem politischen oder populistischen Hintergrund befreit sein. Eine konkrete Up-to-date-version bekannter Utopien.

Stadtraum und Architektur soll flexibel nutzbar für verschiedene Kulturen und Subkulturen gestaltet werden, für verschiedene Lebensstadien und Zustände; der Befriedigung der Grundbedürfnisse des Menschen, nach Wohnen, Arbeiten, Freiraum, Bildung, Kultur usw.

Die klassischen drei Orte / Wirkungsbereiche

1. Ort - Wohnung
2. Ort - Arbeitsplatz
3. Ort - öffentlicher Raum

6.4.1. LIFE&DEATH - SUPEREXPERIENCE

„Architecture is no longer the mediation man-environment translated into the complexification of needs creating an artificial panorama and a „second poverty“, but becomes a cross-science. Through the collection of data and tendencies of different disciplines (from body control techniques to philosophy, from disciplines of logic to medicine, to bionics, to geography...) a guiding image is visualized: a life no longer based on work (and the power and violence connected with it), but on unalienated human relationships. It is the last chance for architecture to act as a „planner“...“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.175ff)

1972 wurde Superstudio zur Ausstellung „Italy: The New Domestic Surface“ eingeladen. Ihr Beitrag beinhaltete eine Serie von 5 jeweils circa 12 minütigen Filmen, die unter dem Titel „Fundamental Acts“ zusammengefasst waren. Sie beschreiben eine Herangehensweise, ein Architekturdenken, das sich, völlig befreit von ästhetischem Ballast, am Prozess / Zyklus des menschlichen Lebens orientieren sollte.



Abb. 037:
Superstudio: Das Architekturkollektiv wurde 1966 in Florenz gegründet. Ihre Arbeiten beeinflussten die heute zeitgenössische Architektur maßgeblich.

- Life
- Education
- Ceremony
- Love
- Death

„Supersurface“ - a hypothesis for an isotropic and homogenous grid / life or the public image of truly modern architecture / human body - mind - consequences.

Erste Hypothese:

Geist und Körper sind Werkzeuge. der Geist kontrolliert / lenkt den Körper.

Der Mensch erlernt die Techniken um Geist und Körper zu kontrollieren.

Zweite Hypothese:

Die Kontrolle der Umwelt / des Umfelds durch Energie / Ressourcen.

„...the environment is controlled by physical means (dams, canals etc.)...“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Ein Netz aus Service / Infrastruktur und Kommunikation überspannt den Lebensraum. Knotenpunkte bilden Ballungsräume aus.

6.4.2. STORYBOARD

The Principle of the Supersurface Grid:

„Supersurface implies a critical attitude towards the activity of designing, which (=designing) is in fact a philosophical speculation. If we provide a network of energy and information, life without work can be created, and a new potentiated humanity.“

The Construction of the Grid:

„Set up a grid on an area or a valley for the transmission of energy and information. The grid creates a situation of total field in which any point is described by the intersection of two straight lines. The crossing point of the principal lines marks a „principal point“ at which we might imagine a „universal plug“. The network of energy can assume different configurations, different amounts of coverage of the distinctive area.“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Der Körper des Menschen ist ein Werkzeug, eine Maschine, vom Geist / Vernunft gelenkt und geleitet. Ressourcen sind bereitgestellt, ein Raster aus Infrastruktur. Spielwiese für Personen, Familien, Gruppen, Kulturen, sich zu organisieren, zu zivilisieren.

The Use of Superscape:

the invisible dome

„All you have to do is stop and connect a plug: the desired microclimate is immediately created (temperature, humidity, etc.), you plug in to the network of information, you switch on the food and water blenders...“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Life without emergence of three-dimensional structures as a basis.

The Ideology of Superscape:

„Free gathering and dispersing: Permanent nomadism, the choice of interpersonal relationships beyond any pre-established hierarchy are characteristics which become increasingly evident in a society free from work.“

These types of movement can be considered as the manifestation of the intellectual processes: The logical structure of thought continually compared to our unconscious motivations. Our elementary requirements can be satisfied by highly sophisticated techniques. A greater ability to think and the integral use of our psychic potential will then be the foundation and the reason for a life free from want.“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Natürlich muss diese These differenziert betrachtet werden. Hinter der zynischen Fassade einer antikapitalistischen Gesellschaftskritik steckt die Essenz / eine Definition / ein mögliches Verständnis von Öffentlichkeit, von öffentlichem Raum als Plattform / Entfaltungsraum für Stadtbenutzer.

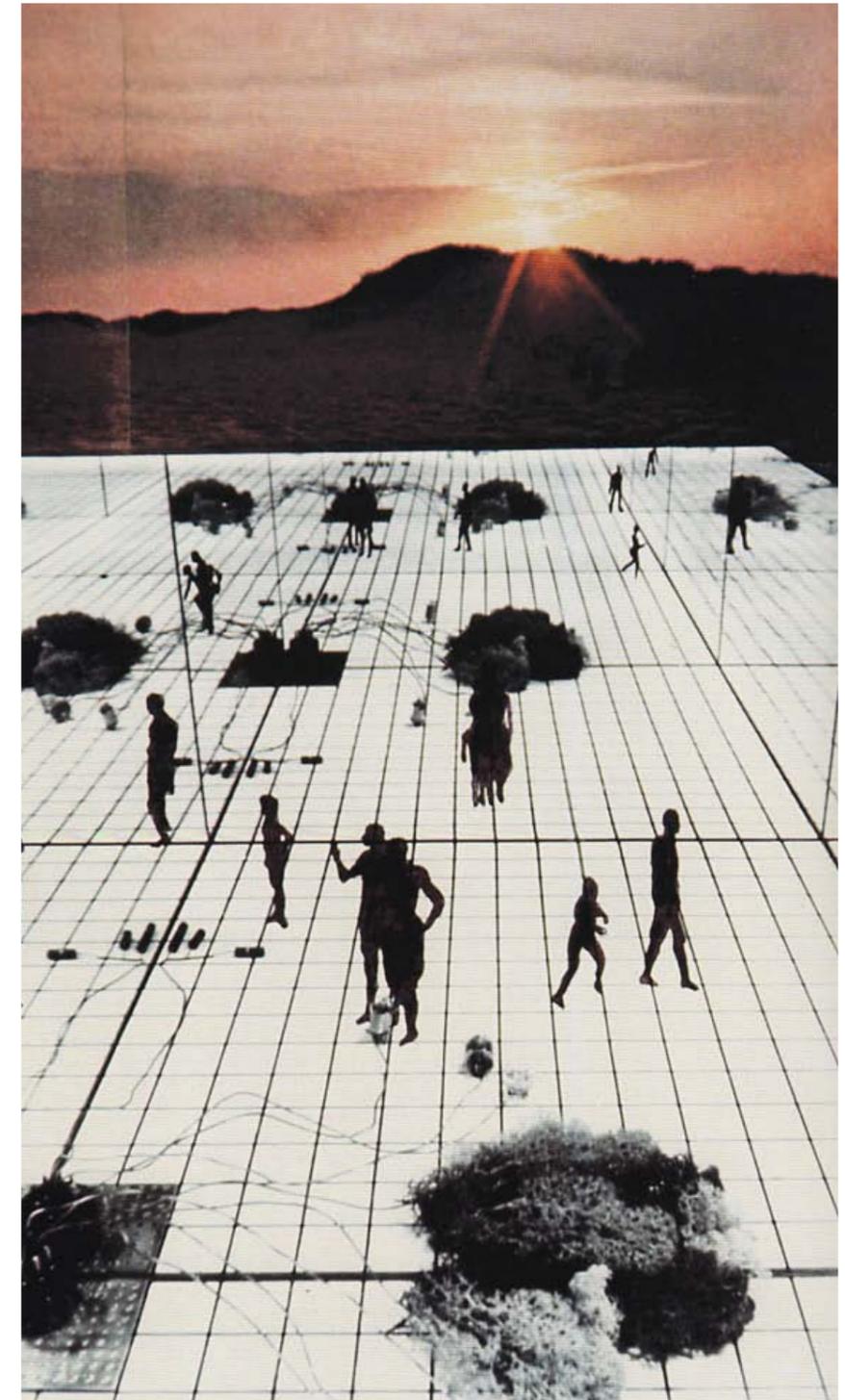


Abb. 038: Superscape: Die Möglichkeit, sich Stadtraum temporär anzueignen, zu modifizieren und zu bespielen. Ein Gruppennetzwerk, eine Gesamtheit aus Schaltstellen. Ein Nervensystem.

The Social Network of Superscape:

the encampment:

„You can be where you like, taking with you the tribe or family. There's no need for shelters, since the climatic conditions and the body mechanisms of thermoregulation have been modified to guarantee total comfort. At the most we can play at making a shelter, or rather at the home, at architecture.“

the happy island:

„A lady of our acquaintance became hysterical on hearing all this story and said: I certainly have no intention of doing without my vacuum-cleaner and the mowing machine, and the electric iron and the washing machine and refrigerator, and the vase full of flowers, the books, my costume jewellery, doll and clothes! Whatever you say madam!

Just take whatever you like and rather equip a happy island for yourself with all your goods. The only problem is that the sea has receded all round and the island is sticking up in the middle of a plain without any messages in bottles.“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Miteinander:

Stadt ist ein Miteinander, ein Unternehmen, das zusammenarbeiten muss, um erfolgreich wirtschaften zu können. Es braucht Toleranz und Einverständnis zwischen den einzelnen Gruppen, aber auch Regeln und Normen. Es ist der Grad zwischen Innovation / Freiheit und Regulation. Jeder ist ein vollwertiges Mitglied des Stadtraumes und nimmt an seiner Animation teil, hält ihn am Leben.

Okkupierte Plätze agieren miteinander, sind im Strom der öffentlichen, „unfertigen“ Raumstruktur, bilden und prägen diese Struktur, sind keine introvertiert abgeschotteten Bereiche des totalen Rückzugs, wie sie die Hausfrauenmetapher mit all ihren Annehmlichkeiten beschreibt. (Anders die Inselkomponenten (Punkt 9.2.), die ausschließlich außerhalb des öffentlichen Raumgefüges situiert sind.)

Stadtraum ist ein Konglomerat aus Funktionen, aus einzelnen, verschieden orientierten Individuen, die die Vielfalt prägen, die Stadt charakterisiert.

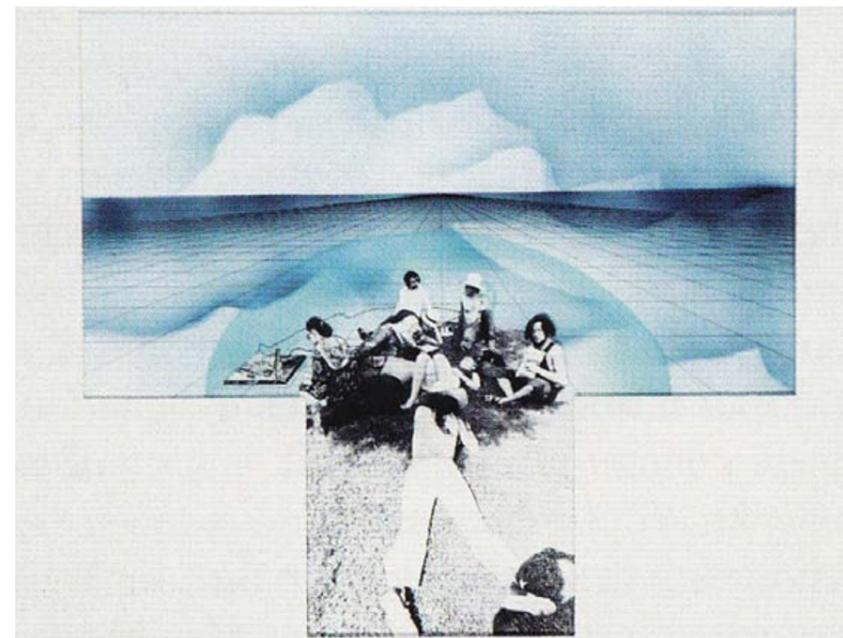


Abb. 039:
Soziales Netzwerk (Miteinander)

Connections in Superscape:

„The distances between man and man which generate the way in which people gather and therefore „the places“: If a person is alone the place is a small room; if they are two together, it is a larger room; if they are ten, it is a school; if a hundred, a theatre; if a thousand, a city; if a million, a metropolis...“

Nomadism becomes the permanent condition: The movements of individuals interact. Thereby creating continual currents. The movements and migrations of the individual can be considered as regulated by precise norms, the distances between man and man, attractions/reactions love / hate.

As with fluids, the movement of one part affects the movement of the whole!“

(Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003, S.180ff)

Die Organellen - Funktionen / Einrichtungen und die Partikel - Nutzer/Teilnehmer, die diese umströmen, definieren die Stadtstruktur, bestimmen ihre Ausformung - die Wege, Netzwerke, Tätigkeiten erzeugen eine Form von Öffentlichkeit. Teilnehmer, Beziehungen, Netzwerke verändern sich, ebenso verändert sich das Bild der Stadtstruktur.

Entfaltungsraum:

Jeder Nutzer / Stadtbewohner, sofern er aktiv im Stadtraum tätig ist, bildet ein Netzwerk an Aktivitäten / Ereignissen und Beziehungen um sich herum aus.

Wenn es ihm die Stadtstruktur ermöglicht, diese Aktivitäten/Ereignisse und Beziehungen frei auszuüben, entsteht so eine Form von belebtem Urbanraum, der sich selbst durch sein Netzwerk an Aktivitäten / Ereignissen und Beziehungen immer weiter beschleunigt. Interaktion im Stadtraum.

Jeder Subkultur ihr eigenes Entfaltungsfeld zu gewähren ist also eine der Prämissen einer funktionierenden Stadtstruktur. Es ergibt sich ein charakteristisches Soziogramm aus Funktionen, Events und Arten der Benützung.

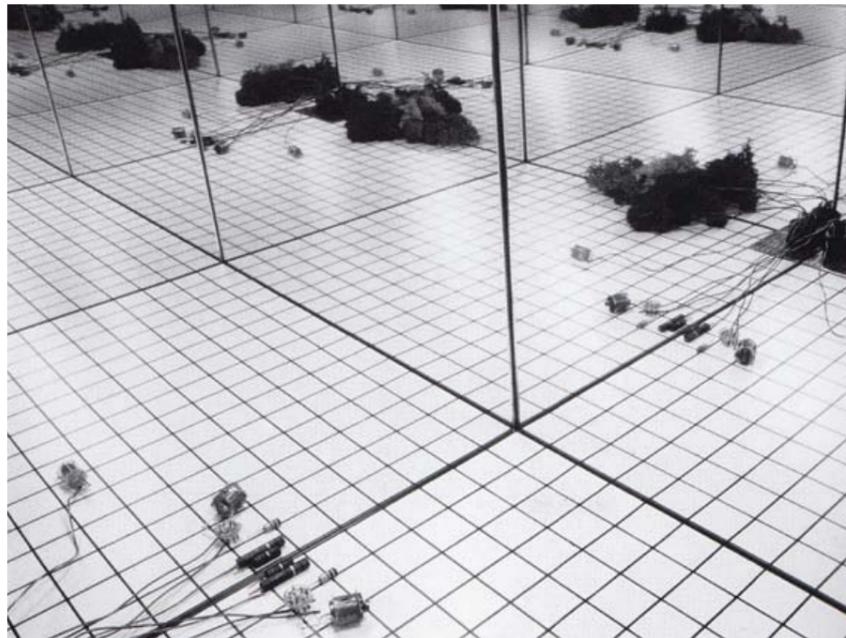


Abb. 040:
The Grid



Abb. 041:
Entfaltungsraum



Abb. 042:
Entfaltungsraum2

siehe auch:

10.1. Urbane Bausteine - Verschneidung - Seite 56

15.2.1. Maßnahmen - Clubs - Seite 93

6.5. ÖFFENTLICHER RAUM

MINORITY REPORT 44:20
EXT. MALL - DAY

As Anderton seems to float through the city, BILLBOARDS and other ADVERTISEMENTS scan his eyes and actually call to him by name.

ADVERTISEMENTS:

(travel)

Stressed out John Anderton? Need a vacation? Come to Aruba!

(sportswear)

Challenge yourself, John! Push harder, John!

(Lexus Motor Co.)

It's not just a car, Mr. Anderton.
It's an environment, designed to soothe and caress the tired soul...

MINORITY REPORT 1:24:59
INT. THE GAP - DAY

As Anderton walks out with his purchases...

STORE VOICE:

Thanks for shopping at the Gap, Mr. Yakamoto.

ANDERTON:

Sayonara.

(MINORITY REPORT, Screenplay, 2003, S23f)

Stadt definiert sich über ihre öffentlichen Räume. Öffentliche Räume entstehen durch Öffentlichkeit. Öffentlichkeit entsteht durch Passanten, Durchzug, durch Menschen, die passieren, die ein Ziel verfolgen. Der Mensch steht also im Mittelpunkt jeder städtischen Struktur, will sie funktionieren.

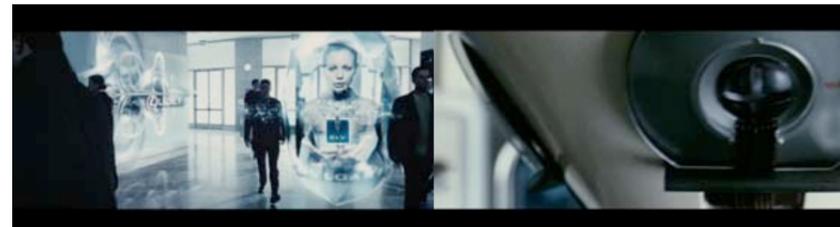


Abb. 043:

Minority Report: Werbung: Überwachung: Der öffentliche Raum im Film ist ein Ort völligen Ausgeliefertseins. Ein "Big-Brother-is-watching-you"-Szenario in einem System totaler Überwachung und Transparenz. Dem Protagonist wird jegliche Anonymität genommen. Interaktive Werbebanner reagieren mittels Netzhautscan, stimmen ihr Angebot auf den potenziellen Käufer ab.

(MINORITY REPORT, 2003, Screenshots - 45:17 - 45:35)

6.5.1. SHIFTING HORIZONS

Rein vom Prinzip her ist es üblich, bei Planungen ein gewisses Niveau als Ausgangsebene für jegliche Schritte festzulegen. Parks und Freiräume liegen also in der Regel auf dieser 0-Ebene, ebenso wie Eingänge, Erschließungen.

In der universellen Stadtstruktur werden diese Grenzen aufgehoben, die Horizonte verschoben. Begriffe wie ober- oder unterirdisch verschwimmen und werden obsolet. Es gibt keine und gleichzeitig viele Ausgangsebenen.

Jegliche Form von Funktion und Raum kann auf jeder Ebene stattfinden und ist nicht mehr an „charakteristische“ Standorte (Höhen) gebunden.

6.5.2. EREIGNISVERDICHTUNG

Eingriffe in vorhandene Substanz.
Aufwertung des Bestandes.

Unsere Gesellschaft wächst und verändert sich rapide. Dadurch bedingt verändern sich Städte und müssen sich verändern. Eindeutig festgelegte Zentren sind unflexibel gegenüber jeglicher Umnutzungstendenz und hemmen Prozesse, die Angesichts gesellschaftlicher Umbrüche notwendig und unumgänglich sind.

Ein immenses Maß an Geschäfts- und Büroflächen liegt brach, sind bereit für Veränderung. Bürogebäude wechseln den Besitzer bereits kurz nach ihrer Fertigstellung. Städte müssen ihr Anpassungspotential / ihre Flexibilität erhöhen, um schneller auf entstehende Bedürfnisse reagieren und sich gleichzeitig von begangenen Fehlritten oder Tendenzen trennen zu können.

Schließlich liegt die Verantwortung wiederum in der Hand der Planer, Formen urbaner und architektonischer Räume / Strukturen zu kreieren, die über eine ausreichende Flexibilität verfügen (im Speziellen die Entwicklung geeigneter Gebäudetypen).

Ist es möglich eine Art von urbanem Raum zu kreieren, der völlig frei von jeglicher Konnotation ist, alles zulässt, und nicht nach Nachhaltigkeit und Monumentalität strebt?

Eine Art von urbanem Raum, der sich ständig reproduziert, ändert und neu erfindet?

Eine Art „work-in-progress“-Raum im permanenten Übergang zwischen den Zuständen?

Unfertigen Raum?

Entgegen dem klassischen Prinzip „form-follows-function“ - oder umgekehrt - muss eine Raumform erzeugt werden, die Raum-Ereignis-Kollisionen zulässt, in denen sich Begrifflichkeiten vermischen, verschmelzen, die die Tendenz zu einem finalen / strukturellen / statischen Ergebnis haben, dieses jedoch nie erreichen.

Ziel ist die Schaffung neuer urbaner Realitäten, die einer konstanten Reproduktion unterworfen sind.

Die Schaffung eines komplexen und interaktiven, ständig wachsenden Netzwerks aus Ereignissen, das zum relevanten Bezugspunkt im urbanen Umfeld (global betrachtet) wird.

Bestehend aus sogenannten „*urban generators*“, ein von Bernard Tschumi geprägter Begriff, der architektonische Systeme beschreibt, die jede Art von Aktivität / Funktion / Event beschleunigen, als Katalysatoren wirken, unabhängig von ihrer schließlichen Ausformung.

In diesen „city generators“ kombinieren und rekombinieren, agieren und reagieren Ereignisse und Funktionen miteinander in einem endlosen Prozeß aus Programmierung und Reprogrammierung.

Urbane Konzepte in großem Maßstab müssen als offene Programme entwickelt werden, uneingeschränkt für unzählige und heterogene Operationen, die innerhalb des urbanen Raums stattfinden und in weiterer Folge grenzübergreifend von Zentrum zu Zentrum wirken können müssen.

6.5.3. VORGEHENSWEISE

Die Verdichtung des globalen urbanen Raums ist das Stichwort. Das Unterbinden der Ausfransung der Stadtgrenzen. Das Durchdringen / Eindringen / Vermischen städtischer Strukturen, die Komprimierung zu einem aus Eventzentren bestehenden Gebilde der verschiedenen Raumkategorien(öffentlich / privat / kommerziell).

Das Verhindern der zunehmenden Suburbanisierung der modernen Metropolen, des Abwanderns / Ausweichens / Ausweitens auf Randzonen zwecks Bequemlichkeit, und der damit einhergehenden größeren Wege, schlechteren Erreichbarkeit und höherem Verkehrsaufkommen.

In Wahrheit gibt der Klügere nicht immer nach.

Welch unfassbares Potential zum Beispiel in den Volumina steckt, die zur Zeit für den Straßenverkehr benötigt werden, bleibt abzuwarten.

„Die Signifikanz eines Projekts definiert sich über die Montage und Kollision von Attraktionen und Operationen, die Interaktion zwischen urbanen Zentren und Schauplätzen.“

(Bernard Tschumi, Event Cities, B&T, 1999, S.11f)

Das Erwirken einer Ereignisverdichtung und weiters die eigentliche Vermischung, die Reorganisation des Stadtdiagramms, die Verschiebung der Horizonte.

Pragmatisch gesehen also die Vermischung / der Austausch eines gewissen Prozentsatzes einer Funktion zwischen den einzelnen urbanen Zentren und die zusätzliche Vernetzung sowohl der Funktionen als auch der Stadtzentren.

Eine Aufwertung der Infrastruktur, denn eine Vermischung bedingt zwangsläufig eine Aufwertung der Infrastruktursysteme.

Im Moment geschieht global in urbanen Strukturen eine zunehmende Funktionstrennung. Urbane Zentren (so fern es mehrere gibt) sind öffentlich geprägt, in den Randbezirken finden Wohnen und andere periphere Funktionen statt (Industrie, Firmensitze, Flughafen etc.).

6.5.4. POLARITÄT UND MISCHUNG

Stadt definiert sich durch Öffentlichkeit:

- öffentliche Räume und passierende Menschen sind untrennbar miteinander verbunden
- Mischung erzeugt Bewegung - Anziehungskraft

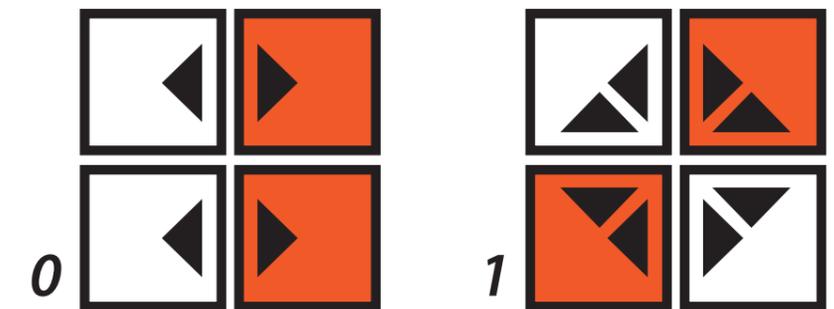


Abb. 044:
Anziehung:
0=Polarität
1=Mischung - erhöhte Aktivität

6.5.5. SHUFFLE

Kommerz / Öffentlichkeit / Transport / Wohnen bilden die vier Kernfunktionen des urbanen Raums. Die Grundbedürfnisse des Menschen können in Wohnen, Arbeiten Einkaufen, Erholung, Grünraum, Erziehung, Bildung und Kultur zusammengefasst werden.

Wie hängen die Funktionen mit den Bedürfnissen zusammen? Welches Bedürfnis darf in welcher Funktion befriedigt werden / stattfinden?

Die Vermischung und Anhäufung funktionaler Eigenschaften erzeugt ein breit gefächertes Angebot an Aktivitäten und Ereignissen, erzeugt Attraktion.

Um diese Abläufe in kontrollierten Bahnen lenken zu können, ist eine gewisse Ordnung unumgänglich.

Chaotische Mischungsprozesse mehrerer Funktionen müssen unterbunden werden, also muss die Dominanz eines Aspekts gegeben sein.

Im konkreten Vorgehen wird der Stadtraum in Zentren geteilt. Den vier Kernfunktionen wird eine Priorität für jeden Teilbereich der Stadtstruktur zugeordnet. In jedem Zentrum ist also eine andere Funktion dominant, die übrigen Funktionen sind präsent, aber der primären Funktion klar untergeordnet.

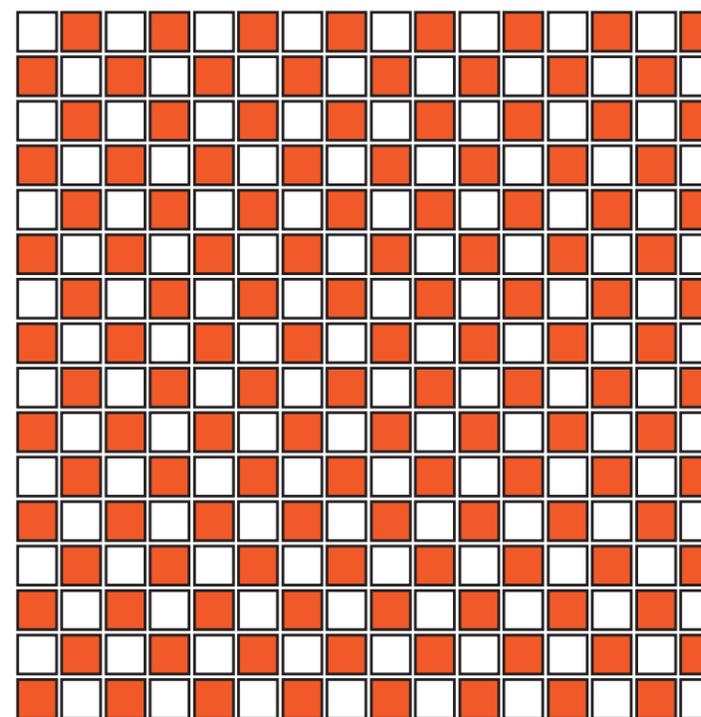
Es ergibt sich eine Durchmischung statt Entmischung des Stadtraums, Durchdringung anstatt Klarheit.



Abb. 045:
Aufteilung auf die jeweiligen Zentren:
70% primäre Funktion
20% sekundäre Funktion
2x 5% tertiäre Funktionen

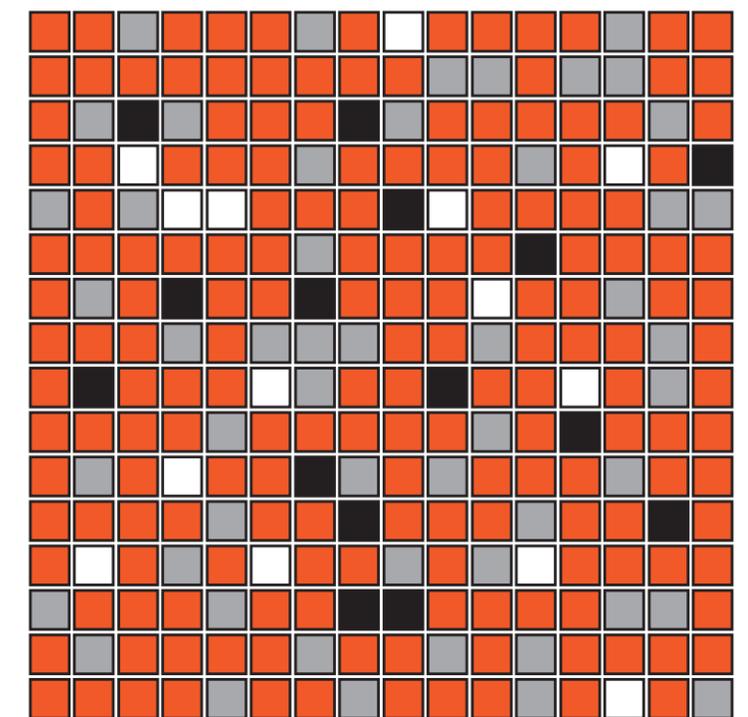
Natürlich müsste eine Verdichtung der Ereignisse, eine Mischung des Stadtraumes, auch eine Verdichtung der Infrastrukturellen Situation mit sich ziehen, die Verdichtung des Verkehrs.

In Wien ist die momentane Situation mehr als unbefriedigend und ineffizient, der Grad an Bespielung und Belieferung beschränkt sich auf einige wenige Zentren, andere Bereiche gleicher Signifikanz werden vernachlässigt, periphere Zonen verzichten teilweise völlig auf öffentliche Erschließung.



■ Funktion 1 □ Funktion 2

Abb. 046:
Vermischung zweier Funktionen zu gleichem Verhältnis



■ prim ■ sek ■ tert 1 □ tert 2

Abb. 047:
Vermischung vierer Funktionen im beschriebenen Verhältnis

siehe auch: 6.5.4. Polarität und Mischung - Seite 41

6.5.6. ENTMISCHUNG

Die Entmischung der Stadt, Trennung anstatt Durchdringung, zunehmende Monofunktionalisierung der Zentren.

Die Popularität zentraler Lagen für öffentliche Nutzung und Firmen verstärkt die Grundstückspreispyramide. Business- und Kommerzflächen siedeln sich in den teuren, zentralen, leicht erreichbaren Lagen an und verdrängen damit sukzessive Wohnen und ständige Bewohner. Abwanderer finden sich weit außerhalb der privilegierten Gebiete wieder, in sogenannten Schlafstädten.

Das Bedürfnis nach Mobilität ist unmittelbar mit dem Auseinanderdriften von Bett und Schreibtisch verbunden.

Die Tendenz zur Trennung von Arbeitsplatz und Wohnen ist nicht aufhaltbar, allerdings im Gegensatz zur Entmischung des urbanen Raumes tolerierbar und kann als positive Entwicklung angesehen werden, solange die Tendenz nicht eine Polarisierung des Stadtraumes zur Folge hat, sprich die Funktionen gemischt sind, Wege sich kreuzen, ein Netz aus Funktionen, Wegen entsteht, der Mensch sich auf verschiedenen Ebenen / Bahnen durch diese Raumgefüge bewegt.

Ein unbedingtes Gegensteuern ist also nicht notwendig und jegliche Maßnahme liegt im Ermessen des Planers.

6.5.7. STRÖME

Voraussetzung für die Belebung / Funktion einer zentralen Institution ist der Fluss zu dieser Institution, zwischen den einzelnen Zentren, die ausreichende Qualität der Einmündung / Versorgung, die Belieferung eines Potentials.

Voraussetzung dafür ist Attraktion, Animation des Flusses, der Ströme.

Aber wie ist Attraktion gegeben?

**Prinzipiell ist die Lösung eindeutig:
Das Angebot bestimmt die Nachfrage.**

7 RAUMDEFINITION - DER UNFERTIGE URBANE RAUM

7.1. KONZENTRATION / ZENTRALISIERUNG

Städte lösen sich auf, Grenzen verschwimmen und zerfließen. Städte dezentrieren.

Wie wirkt man dieser Tendenz entgegen? Wie schafft man belebte, beschleunigte Städte?

Mobilität und Wirtschaft hängen unmittelbar zusammen. Wirtschaft ist der Motor unserer Mobilität. Wenn Mobilität vorhanden ist, können sich wirtschaftliche Aktivitäten entfalten.

An Verkehrsknotenpunkten herrscht eine erhöhte Mobilität. Dementsprechend findet sich hier ein höheres Wirtschaftspotential als an Wegen „normaler“ Mobilität.

Damit ein Knotenpunkt nicht nur eine Umstiegs- oder Abbiegestelle ist, muss sich das Umfeld des Knotenpunktes entwickeln, sei es auf eine wirtschaftliche Weise, oder sei es als Freiraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

Die größte urbane Konzentration bildet sich im Regelfall um Stationsstrukturen des öffentlichen Verkehrs (U-Bahn, Eisenbahn, Straßenbahn, Bus...).

Vergleichbar mit den Epizentren bei Erdbeben oder dem eines Hurrikans, ebbt die konzentrische Wellenform der Konzentration mit zunehmender Entfernung zum Zentrum rapide ab, was hauptsächlich mit dem menschlichen Aktionsradius in Zusammenhang steht, bzw. der Bereitschaft, nur gewisse Strecken zu Fuß zurückzulegen.

Im Regelfall ist am unmittelbaren Ankunfts- / Abfahrtsort die Intensität am höchsten.

Das Vermeiden unnötiger Wege ist also das Um und Auf und der menschliche Aktionsradius bedingt eine ausreichende Gliederung des Stadtraumes in verschiedene autonome und doch vernetzte Funktionszentren.

Der Übergang zwischen den einzelnen Zentren muss oberflächlich fließend funktionieren, die Attraktion von einem Zentrum in die umgebenden Zentren muss gegeben sein, das heißt, die Entfernung der Zentren untereinander darf den menschlichen Aktionsradius nicht überschreiten. Bewegt sich der Benutzer an den Rand eines Zentrums, muss ihn bereits die Attraktion der umgebenden Zentren erfassen und in Bewegung halten.

Diese Zentrenverdichtung bedingt eine Verdichtung der Verkehrsnetzwerke, des Netzwerkes an Stationen, im Idealfall des U-Bahnnetzes, dem Transportmittel mit der höchsten Beförderungskapazität. Die fatale Lücke zwischen Transport und Kommerz muss geschlossen werden.

„Die Bedürfnisse der Menschen ändern sich zwar kontinuierlich, oft unabsehbar, doch der Wunsch ohne Umschweife entlang des individuellen Weges unterhalten zu werden, lässt sich nicht mehr revidieren.“

(Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)

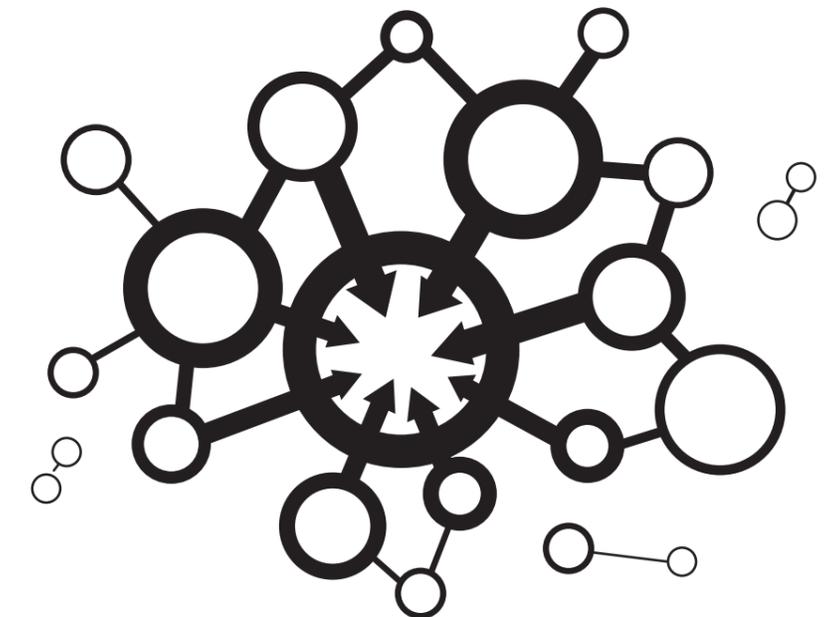


Abb. 048:
Urbanes Zentrum
Korridore / Zubringer - Angeknüpftes Netzwerk

siehe auch:
6.5. Öffentlicher Raum - Seite 39
6.5.5. Shuffle - Seite 42

siehe auch:
5.6.3. Szenario Transcity - Seite 26
10.3. Urbanes Zentrum / Synapse - Seite 61

7.1.1. AKTIONSRADIEN

Entfernung und Zeitaufwand
Wege im Wohnumfeld

Fortbewegung zu Fuß ist die ökonomischste und somit anzustrebende Form der Fortbewegung.
Für gewisse Tätigkeiten im urbanen Gefüge / Umfeld ist der Benutzer bereit, eine entsprechende Distanz zu Fuß zurückzulegen. In diesem Sinne kann Fortbewegung, und weiterführend, bezüglich diesem Kriterium urbaner Raum kategorisiert werden. Entfernung und Zeitaufwand sind ausschlaggebend.

Funktionen und Ereignisse bilden Attraktoren. Sie lotsen Benutzer, vom Ereignispotential geleitet, durch den urbanen Raum. Im Idealfall entsteht ein stetig fließender Benutzerstrom (Flanierbewegung).
Um diesen Fluss möglichst lange aufrecht zu erhalten, sind Funktionen und Ereignisse entsprechend ihrer Attraktivität anzuordnen.

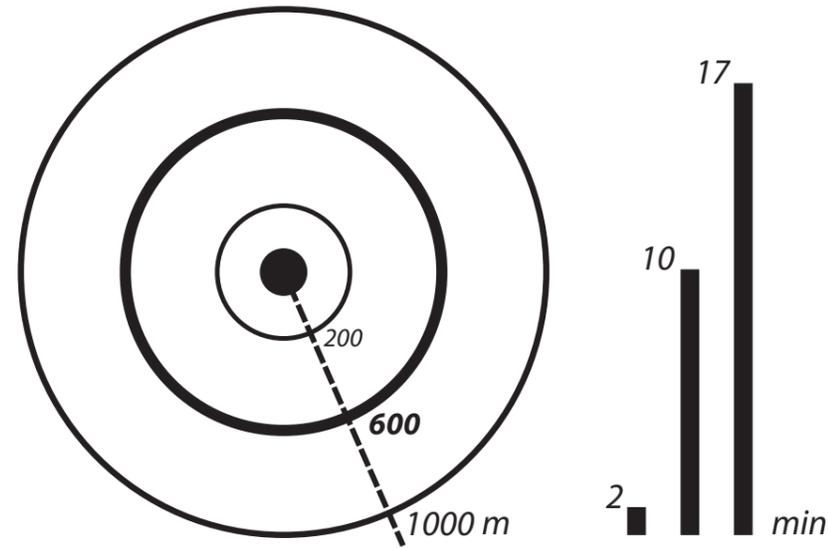


Abb. 049:
Menschlicher Aktionsradius:

A
Max 5 min
200m
direkte Wohnumgebung
Spiel / nachbarschaftliche Begegnung

B
Max 10 min
600m
Versorgungs- und Kontaktbereich, das Quartier
Läden, Kindergarten, Grundschule, soziale und medizinische Versorgung,
Haltestellen öffentlicher Nahverkehr

C
Max 17 min
1000m
weiterer bzw. periodischer Versorgungsbereich, der Stadtteil
Geschäftezentrum, kulturelle Einrichtungen, weiterführende Schulen,
Arbeitsstätten

Quelle - Auswertung:

Prinz, Dieter: Städtebau Band 1; Kohlhammer, Stuttgart 1991

Grundlagen für die Entwurfsübung Städtebau Teil 1

Nummer 2 März 2001

7.1.2. OPTIMIERUNG / AUTOMATISIERUNG

Durch Optimierung der Abläufe in Transportsystemen werden große Distanzen, Wartezeiten und Stillstand überbrückt oder verhindert.

Eine höchstmögliche Automatisierung und Barrierefreiheit öffentlicher Verkehrsmittel bewirkt selbiges.

Sie versetzt den Passagier in einen puren Zustand des „Bewegtwerdens“ und lenkt seine Aufmerksamkeit ausschließlich auf das Erleben der - und Teilnehmen an - den Eventräumen des urbanen Netzwerkes.

Der „beförderte“ Passagier entscheidet lediglich, wo er einsteigt bzw. wohin er fährt bzw. wo und wann er aussteigen will.

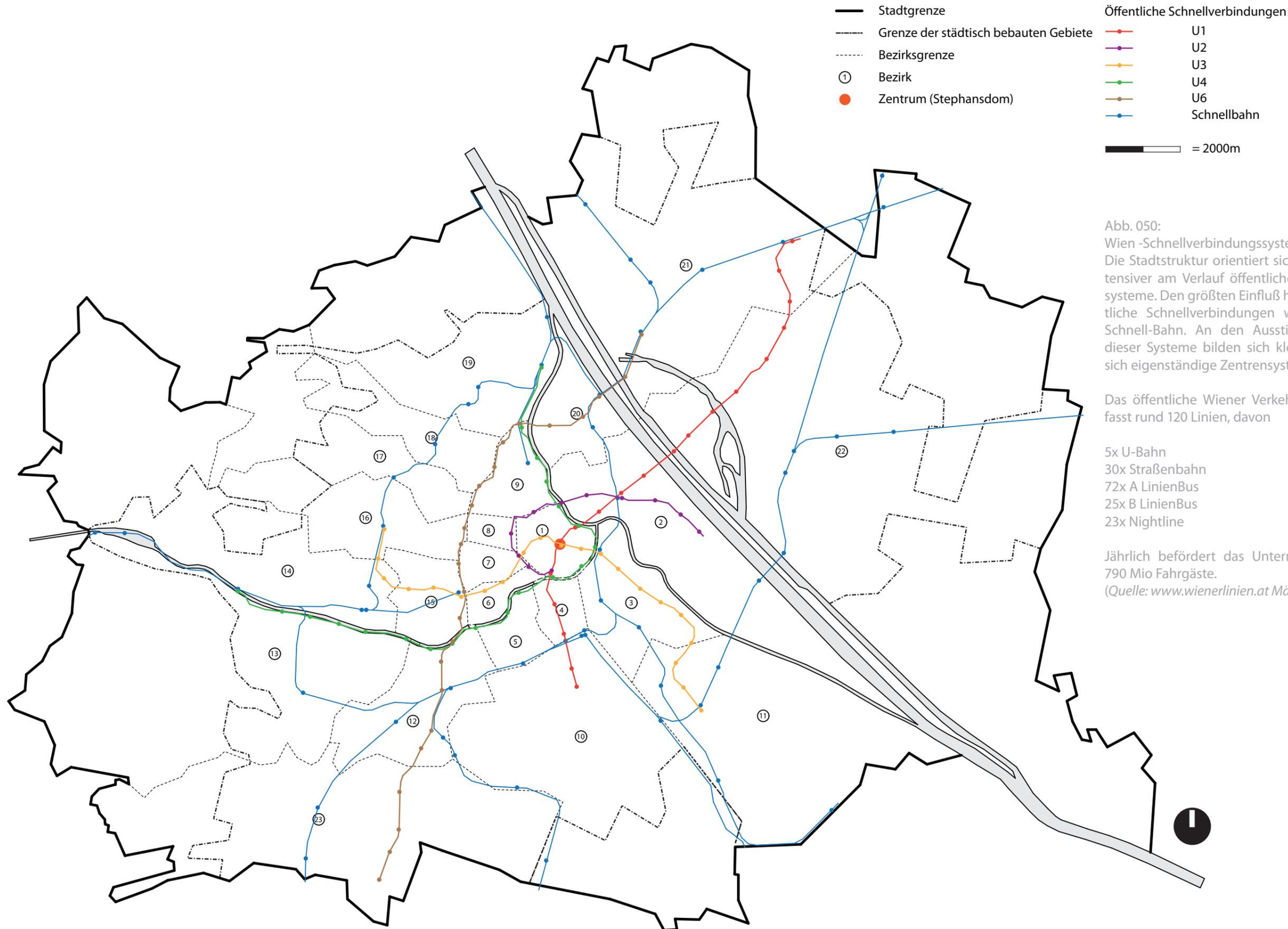


Abb. 050:
 Wien -Schnellverbindungssystem:
 Die Stadtstruktur orientiert sich immer intensiver am Verlauf öffentlicher Verkehrssysteme. Den größten Einfluß haben öffentliche Schnellverbindungen wie U- und Schnell-Bahn. An den Ausstiegspunkten dieser Systeme bilden sich kleine, oft für sich eigenständige Zentrumsysteme.

Das öffentliche Wiener Verkehrsnetz umfasst rund 120 Linien, davon

- 5x U-Bahn
- 30x Straßenbahn
- 72x A LinienBus
- 25x B LinienBus
- 23x Nightline

Jährlich befördert das Unternehmen ca. 790 Mio Fahrgäste.
 (Quelle: www.wienerlinien.at März 2010)





Abb. 051:
 Zentren Wien - gegebene Situation:
 Die Aufteilung der Zentren orientiert sich nach der Anordnung der Schnellverbindungen. An den Schnittstellen / Knoten bzw. Ausstiegsstellen / Stationen befindet sich das Auge des Zentrums / die größte Konzentration an Eventpotential.

Die gegenwärtige Situation erscheint inhomogen, ist im Laufe der Zeit gewachsen. Sie zeigt eine Überkonzentration entlang der verschiedenen Schnellverbindungsachsen. Vor allem in den innerstädtischen Bezirken (innerhalb des Gürtels). Ergänzt wird mittels oberirdischer öffentlicher Verkehrssysteme. Die Randbereiche sind nahezu vollständig auf diese Art der Versorgung angewiesen.

Eingezeichnet ist ein Umkreis von 600m, angesichts eines zentralen Maximalradius von 1000m ist das gegenwärtige Verkehrsnetz eindeutig zu engmaschig und linear orientiert.

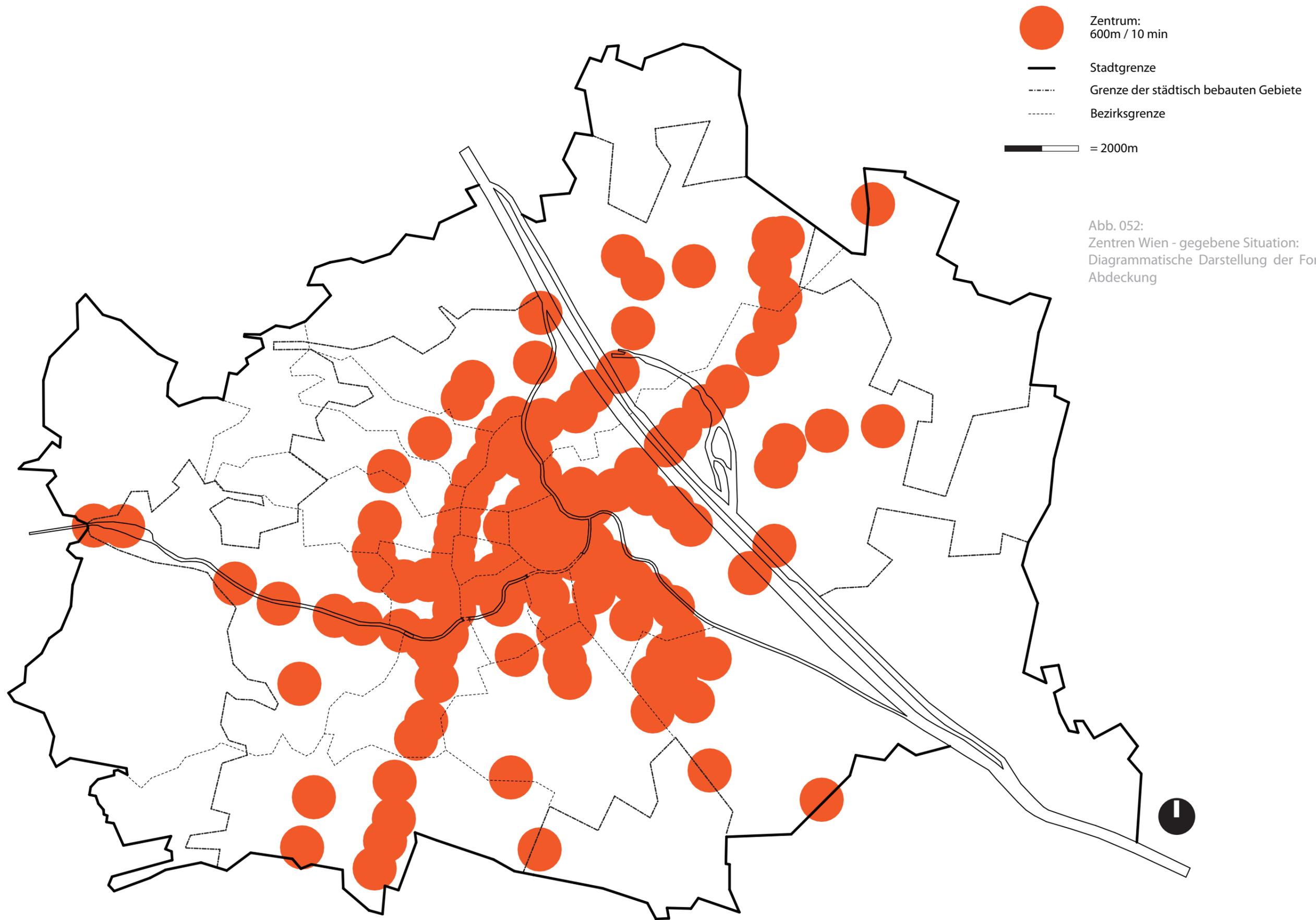
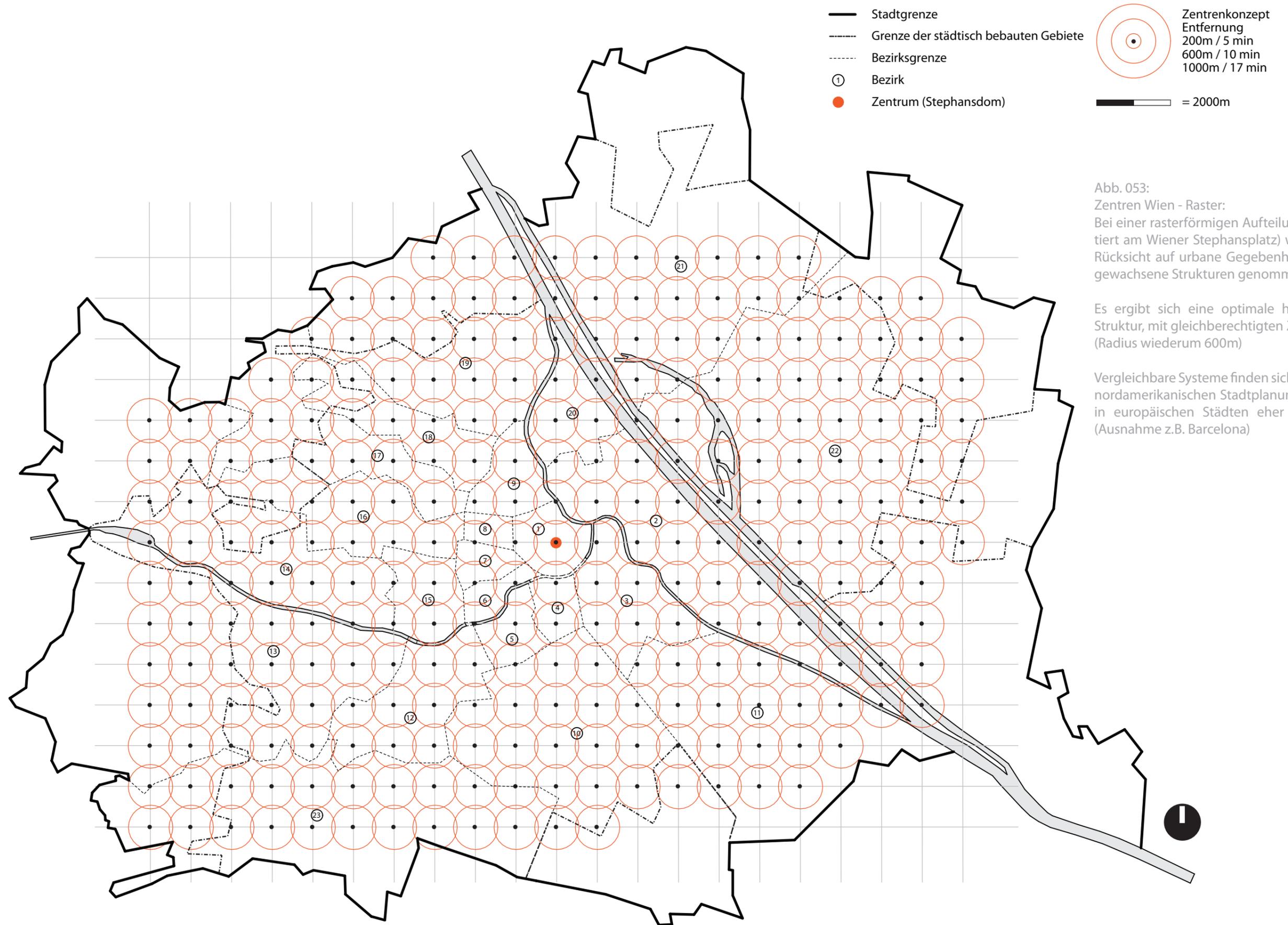
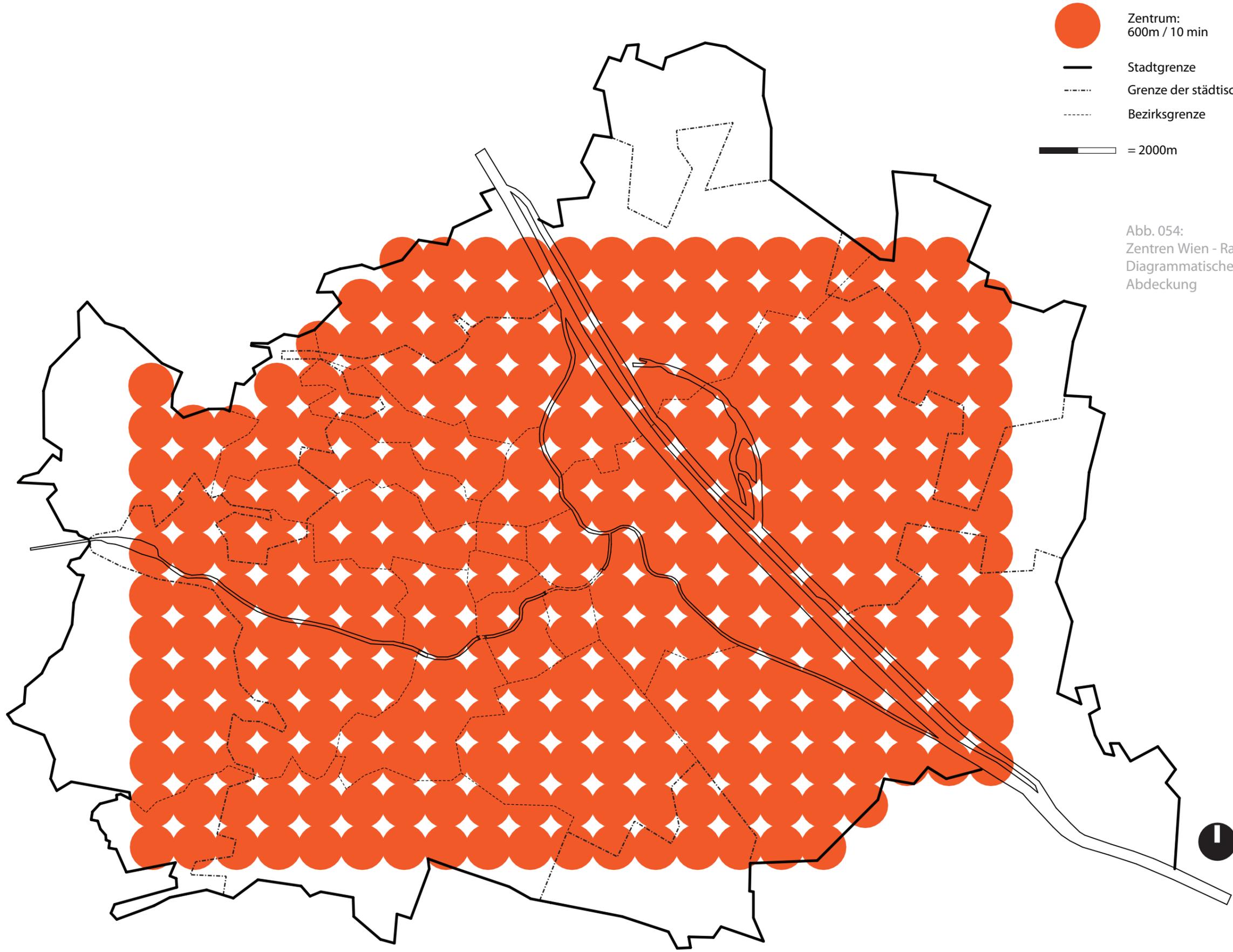


Abb. 052:
Zentren Wien - gegebene Situation:
Diagrammatische Darstellung der Form /
Abdeckung





- Zentrum:
600m / 10 min
- Stadtgrenze
- Grenze der städtisch bebauten Gebiete
- Bezirksgrenze
- = 2000m

Abb. 054:
Zentren Wien - Raster:
Diagrammatische Darstellung der Form /
Abdeckung

7.2. TRANSPORT UND VERKEHR

Transport und Verkehr sind also die essentiellen Komponenten, die Fundamente des Stadtnetzwerkes.

Ein funktionierendes Verkehrsnetz bedingt eine funktionierende Stadtstruktur, eine funktionierende Stadtstruktur ist durch ein funktionierendes Infrastrukturnetzwerk bedingt.

Wenn ein urbanes Konzept vollkommen auf öffentlichem Verkehr aufbaut, muss dieser für die Allgemeinheit zugänglich und benutzbar sein. Transport und Mobilität als Grundrechte anzusehen, ist nicht nur ein soziales Anliegen, sondern auch unbedingt notwendig, als Grundlage für ein funktionierendes städtisches Gefüge.

Der Passagier muss in der Lage sein, sich frei im urbanen Raum bewegen zu können, um eine konstante Bespielbarkeit, ein konstantes Bespieltsein des urbanen Raums ermöglichen zu können.

Der Zyklus „Eintritt – Aufenthalt – Abfahrt – Fahrt – Ankunft“ muss barrierefrei und in einem Fluss geschehen, eine lückenlose / nahtlose Verbindung einzelner Tätigkeiten, wobei schlussendlich auch jegliche Überbrückungsmechanismen und die Wahrnehmung dieser verschwindet.

Korridore:

U-Bahn	horizontal / unterirdisch (verborgen) mehrfaches Schritttempo
Straßenbahn	horizontal / oberirdisch mehrfaches Schritttempo
Förderband	horizontal doppeltes Schritttempo
Rolltreppe	vertikal doppeltes Schritttempo (x2)

Bewegungsart
gerichtete Bewegung
gezielte Belieferung

Zentren:

Straßenbahn	horizontal / oberirdisch mehrfaches Schritttempo
Förderband	horizontal doppeltes Schritttempo
Rolltreppe	vertikal / flüssiger Übergang doppeltes Schritttempo (x2)
Lift	vertikal / abgehackter Übergang mehrfaches Schritttempo

Bewegungsart
ungerichtete Bewegung
Flanieren im Raumstrudel

siehe auch: 10.3. Urbane Zentren / Synapsen - Seite 61

7.2.1. (FORT-)BEWEGUNG IM STADTKONTEXT

7.2.2. PERSONENVERKEHR

Die Stadt ist ein (biologischer) Organismus. makroskopisch und mikroskopisch betrachtet:

Das Stadtnetzwerk ist der Organismus, der Verkehrsweg / Korridor die Arterie / Vene, der Eventraum / Zentrum das Organ.

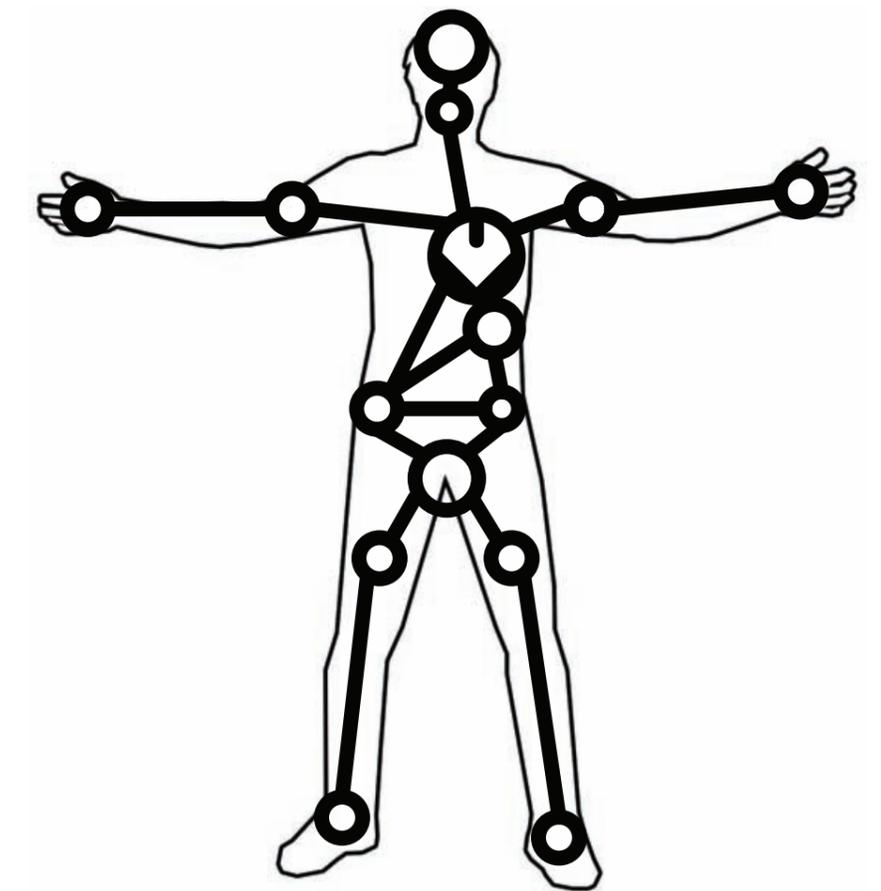


Abb. 055:
Stadtnetzwerk
Organismus - Netzwerk - Verbindung
Theoretisch anwendbar in allen Maßstäben.

7.2.3. ANATOMIE

Die menschliche Anatomie, die Fortbewegungsweise des Menschen, erlaubt es ihm nicht, vertikale Strecken bei hohen Steigungen problemlos zu bewältigen. Durch den aufrechten Gang findet optimale Bewegung auf horizontaler Ebene statt.

Die Qualität einer Bewegung wird über Geschwindigkeit und Komfort definiert - möglichst schnell und komfortabel, also unauffällig, bequem (Umschaltbewegung) zwischen Orten springen zu können.

Um eine derartige Qualität der Bewegung im Stadtraum erzeugen zu können bedarf es unterstützender Hilfsmittel.

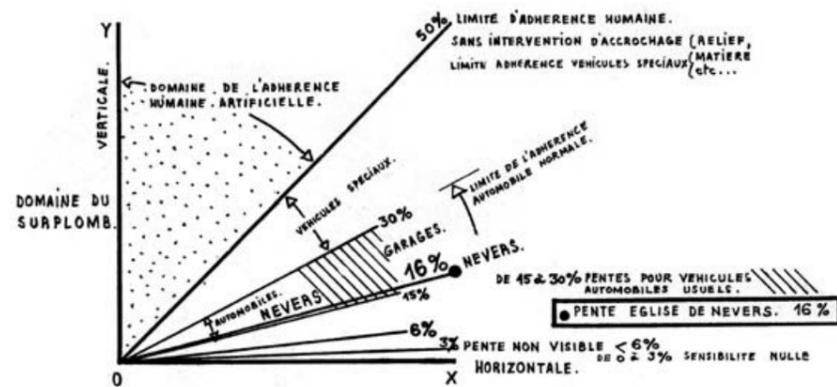


Abb. 056: Paul virilio, "Architecture Principe": Das Diagramm beschreibt Steigungsverhältnisse und ihre Bewältigbarkeit (mit verschiedenen Hilfsmitteln - Automobil).

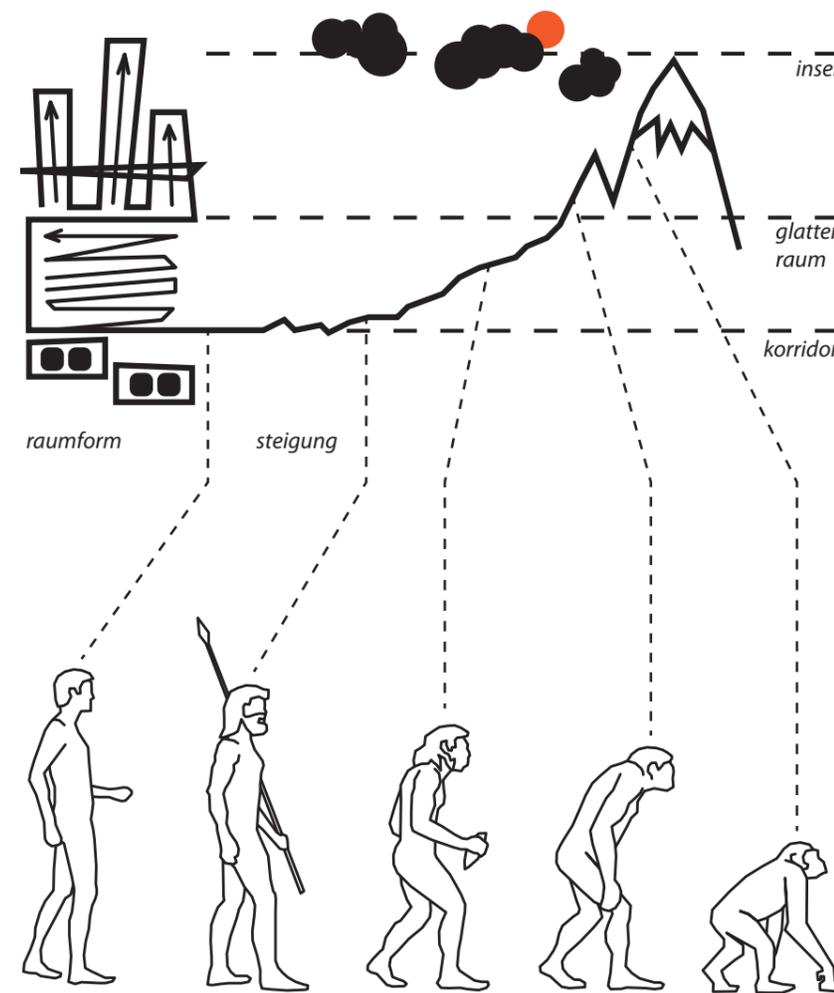


Abb. 057: Devolution: Wird das Gelände unwegsam (die Steigung erhöht), wird die aufrechte Fortbewegungsweise zunehmend unbrauchbar. Je mehr sich das Gelände der vertikalen Dimension annähert, desto mehr begibt sich der Körper in eine horizontale Stellung und benötigt alle vier Gliedmaßen für einen stabilen Stand bzw. um im Gleichgewicht zu bleiben.

siehe auch
10.2.1.2. Eskalation - Seite 58

7.2.4. ERLEBNIS - ZUSTAND

Wie erlebt der Passagier die Bewegung durch den Stadtraum?

Das Stadtnetzwerk setzt sich aus einzelnen Standorten / Ereigniszentren zusammen. Systematisch aufgereiht sind die Standorte mit Hilfe der Überbrückung durch öffentliche Verkehrssysteme nur durch kurze Wartezeiten getrennt.

In Summe verliert der urbane Raum mit der Benützung der verborgenen Fortbewegungsmechanismen seine unmittelbar erlebbaren Zusammenhänge. Der Passagier betritt den Ort des Transports, der verborgen liegt, und verschwindet somit selbst aus dem unmittelbaren Umfeld des Stadtraumes.

Das Netzwerk aus Zugverbindungen vermittelt zwischen den Zuständen / Eventräumen der Stadtstruktur. Ein Ortswechsel wird nicht mehr als solcher wahrgenommen.

Der Benutzer verliert Annäherung, Einstimmung, Orts- und Distanzverständnis und Zeitverständnis aus seinem Blickfeld. Er erlebt den Ortswechsel vielmehr als übergangslosen, abrupten, höchstens zeitversetzten Zustandswechsel.

Die tatsächliche Verteilung der Anlaufpunkte im Stadtgefüge, die Richtungen und zurückgelegten Distanzen werden völlig unerheblich und jegliche zeitliche Komponente wird nur mehr an der Qualität des Transportes wahrgenommen.

Wird der Überbrückungsvorgang nun schlafend vollzogen, so ist die relative Zeit zum Ziel mit Null gleichsetzbar, womit das schlagartige Umschalten von einem Ort zum anderen, das Verwandeln einer Befindlichkeit in eine andere, kurz gesagt eine Art des Springens zwischen verschiedenen Realitäten, ermöglicht wird. Wir kennen diese Überlegungen aus der Science-Fiction der 80er Jahre, Begriffe wie virtuelle Wirklichkeiten - Cyberspace.

Eine körperlose Bewegung innerhalb virtueller Realitäten kann als ein Quasi-Sinnbild zur Bewegung durch den Stadtraum mittels Schnellverbindung herangezogen werden.

7.2.5. ÜBERLEGUNG

Ersetzt ein Netzwerk aus funktionierenden öffentlichen Schnellverbindungen jegliche stadtplanerische Gesamtordnung? Ist ein öffentliches Verkehrsnetzwerk für die Bewältigung des Mobilitätsbedürfnisses der Stadtbevölkerung geeigneter als der Rückgriff auf motorisierten Individualverkehr?

Im Allgemeinen sind Gesamtordnungen nicht durchsetzbar, sobald ein System den Drang zur Veränderung besitzt, was das Konzept einer urbanen Gesamtordnung bereits wieder ad absurdum führt. Es ist praktisch unmöglich, einem sich ständig reproduzierenden Gebilde ein Korsett der Geordnetheit aufzwingen zu wollen. Stadt ist nicht reduzierbar auf einzelne Tendenzen oder Formen von Stadt: Gartenstädte, Rasterstädte, Wohnstädte, Schlafstädte, sind Begriffe, die, wenn im urbanen Raum angewendet, verschwimmen und ihre klaren Grenzen verlieren, nicht klar definierbar sind und hybride Formen bilden.

Stadt ist kein statischer Zustand, sondern ein Ort der Ereigniskollision.

Durch die Ausblendung der Stadt als räumliche Struktur und die Abstraktion in eine Anhäufung verschiedener Funktionen und Ereignisse verliert die Stadt ihre wahrnehmbare Gesamtstruktur.

“Die Darstellung des öffentlichen Verkehrsnetzes einer Stadt veranschaulicht am besten das Moment der Abstraktion. Die Stadt wird als Punkt-Linien-Diagramm dargestellt, und auch in ihrer Form als solches wahrgenommen. Punkt bedeutet Ereignis / Zentrum, Linie bedeutet Verbindung / Umschaltmöglichkeit. Das Diagramm ist die Stadt.”

(Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)

7.2.6. STADTERLEBNIS

Der individuelle Nutzer fügt, je nach Art und Kombination (zeitlicher Abfolge) seiner Bedürfnisse die enträumlichte Stadtstruktur wieder zu einem geschlossenen, interagierenden Gebilde zusammen, zu seiner individuellen Stadtstruktur.

Er stellt seine eigenen Zonierungen und Nachbarschaften her, arrangiert sich seine eigene Stadt.

Jene Bereiche, die außerhalb seines Weges liegen bekommt der Nutzer jedoch nicht zu Gesicht, sie werden erst relevant, wenn er seinen persönlichen Stadtplan ausweitet.

Die Stadt ist folglich keine allgemein verbindliche Manifestation, sondern der Weg, den jeder einzelne Nutzer im Netz der Schnellverbindungen wählt. Die Struktur der Stadt ist also nicht von vornherein vorhanden. Sie muss permanent neu zusammengefügt werden, verschiedene Wege durch die Stadtstruktur ergeben ein völlig unterschiedliches Abbild der Stadt. Der Nutzer übernimmt die Aufgabe einer Strukturbildung. Sein eigener Weg ist seine eigene Stadtstruktur, ein nur für den aktuellen Versuch gültiges persönliches Ereignis.

Was will der Nutzer erleben?

Womit überzeugt man den Nutzer von den Qualitäten des öffentlichen Nahverkehrs?

Unterhaltung entlang des öffentlichen Weges.

Komfortable Beförderung – ohne Barrieren, Hindernisse.

Eine funktionierende Schnellverbindung ist die Grundlage für eine funktionierende Stadtstruktur.

8 IDENTITÄT

8.1. ZUGEHÖRIGKEIT

Bisher wurde über den Stadtraum als flexible, sich ständig neu erfindende Struktur gesprochen.

Ist die zuvor beschriebene Schnelllebigkeit, der permanente Drang nach Produktion und Reproduktion ein Widerspruch zu jeglicher Ausprägung von Identität?

Identität ist verbunden mit einer zeitlichen Dauer, aber nicht endgültig bedingt dadurch.

Es kann auch über kurze Zeiträume hinweg Identität erzeugt / empfunden werden.

Gleichzeitig ist Identität nicht unbedingt abhängig von einem bestimmten Ort, sondern mit einer bestimmten Tätigkeit verknüpft, einer Funktion, die an einem gewissen Ort stattfindet.

Wechselt die Funktion ihren Standort, wechselt die spezifische Identität ebenfalls lediglich ihren Standort.

Der Nutzer / Interessent richtet / orientiert sich an diesen Entwicklungen. Ist er an die Funktion gebunden, folgt er dem Ortswechsel, ist er ortsgebunden, durchlebt er einen Identitätswechsel / nimmt er einen Identitätswechsel in Kauf.

8.1.1. ZEIT / ORT / TÄTIGKEIT

8.2. KOMPONENTEN DER IDENTITÄT

Identität wird über die Funktion bestimmt. Die Funktion bestimmen, die Art der Tätigkeit, die Benutzer selbst, die diese Tätigkeit ausüben, weiters die zeitliche Abfolge verschiedener Tätigkeiten, und äußere Einflüsse, z.B. andere Funktionen, die Synergien oder Abstoßung / Abgrenzung, bzw. eine Reaktion hervorrufen.

Was sind die Bausteine, die spezifische Identität bedingen? Was verleiht einem Ort eine spezifische Identität?

1 Branding:

Die Niederlassung einer gewissen Marke, die die Identität eines Ortes bildet. Der Ort nimmt / eignet sich die Identität der Marke an.

Es kann sich um jegliche Art von Marke handeln, eine Architekturmarke, ein spezifisches Produkt, eine angebotene Dienstleistung.

Die Exklusivität einer Marke hebt auch den Ort, an dem sie stattfindet von anderen Orten ab, macht ihn speziell.

2 Konfiguration:

Die Konfiguration des Raumes / Ortes bestimmt die spezifische Identität des Standpunktes. Wiederum geht es um Exklusivität, das Ansprechen eines bestimmten Bedürfnisses eines Nutzers / Menschen.

3 Nutzer:

Die Identität wird durch den Nutzer, durch den Aufenthalt verschiedener Nutzergruppen an einem Ort definiert.

Gruppenbildung, das Gefühl von Zusammengehörigkeit und Verbindung untereinander ergeben Identifikationspotential.

Identität und Identifikation sind Motivationsgründe für eine Rückkehr des Nutzers an spezifische Punkte im urbanen Netzwerk. Ziel ist die Anregung eines Grundbedürfnisses, das Bereitstellen einer Funktion (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erholung, Grünraum, Erziehung, Bildung, Kultur) verteilt über den globalen Urbanraum, vermischt und in permanenter Wandlung.

9 ÄSTHETIK

9.1. DER ÄSTHETISCHE ANSPRUCH

Club:

Branding als Vermarktungsstrategie

Clubs sind Ausdruck des Bedürfnisses nach Aufmerksamkeit und Zusammengehörigkeit. Es gilt die Attraktivität einer Region unter Beweis zu stellen.

In einem Gefüge aus verschiedenen Zentren / Synapsen sind alle Regionen darum bemüht, etwas Zentralität für sich zu retten, in Anspruch zu nehmen. Jede Region / Club ist für sich der Mittelpunkt der Welt, jede Region will sich als eine Art "global player" vor Ort profilieren.

Landmark:

Eine Landmark ist ein spezifisches Image. Landmarks prägen das Erscheinungsbild ihres unmittelbaren Kontextes.

Wir urteilen unserem Empfinden, unseren Sinneseindrücken nach und gewichten nach unterschiedlichen Standpunkten. So auch nach ästhetischen.

Der Raum, in dem wir uns tagtäglich bewegen, und uns aufhalten, muss gewissen Ansprüchen genügen, um das Gefühl einer gewissen Zugehörigkeit und Geborgenheit hervorzurufen.

Muss Stadtraum ästhetisch ansprechend sein? Welchen Stellenwert haben ästhetische Belange im urbanen Kontext? Ist es legitim sich in Zeiten von ökologischen Bedrohungen, ökonomischen Katastrophen und kulturellen Konflikten Gedanken über Ästhetik und Avantgarde zu machen?

Wie positioniert sich der Architekt / die Architektur im Spannungsfeld von Gebrauchswert und Tauschwert der in diesem Beispiel produzierten Architektur?

Welche Wirkung Stadt, Stadtraum, ein bestimmtes Gebäude, ein einzelner Raum auf den Nutzer hat, ist die Frage, die man sich stellen muss.

Der Mensch misst den Wert von Architektur / einem urbanen Raum am Ausmaß des Behagens oder Unbehagens, das diese / dieser bei ihm auslöst. Stellt der Benutzer ästhetische Ansprüche, hat der Planer in gewissem Rahmen darauf zu reagieren.

Insofern ist diesem Aspekt also ein gewichtiger Stellenwert zuzurechnen.

siehe auch: 15.2. Schwedenplatz - Clubs / Funktionen - Seite 93

9.2. ZEICHENHAFTIGKEIT

Die Vorstellung einer ikonographischen Architektur, die eher eine künstlerische Disziplin als eine technische und wirtschaftliche im Vordergrund sieht, entspricht auch meiner persönlichen Vorstellung von Architektur.

Architektur, die Zeichen setzt, ein spezifisches Statement abgibt (Interpretation), selbst Zeichen für einen optimistischen Blick in die (gesellschaftliche) Zukunft ist.

Ein urbaner Kontext ohne diese städtischen Statements / Zeichen ist nur schwer denkbar.

Man stelle sich Wien ohne Stephansdom, ohne Oper oder Hofburg vor, Manhattan ohne "Skyscraper", London ohne "Gurke", Berlin ohne "Reichstag" usw. Dieses Spiel könnte endlos fortgeführt werden.

Am Schwedenplatz, im weiteren Sinne auch am Donaukanal, bedarf es eines derartigen Zeichens.

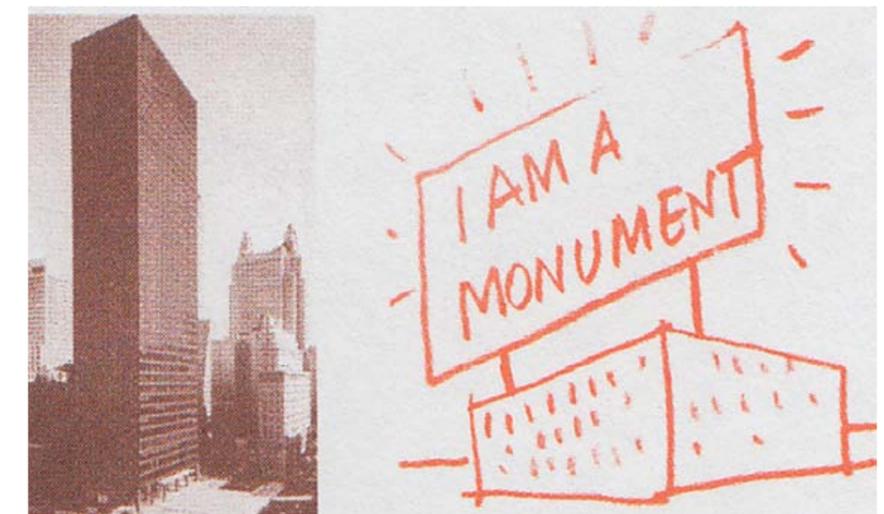


Abb. 058:
Monumentalität

siehe auch: 8.2. Landmarks - Seite 54

10 URBANE BAUSTEINE

10.1. VERSCHNEIDUNG

Stadt bedeutet Verschneidungen der Gesellschaft. Unzählige verschiedene Kulturen und ethnische Gruppen kollidieren auf engstem Raum. Stadt ist ein Netz aus Subkulturen* - gesellschaftlichen Abstufungen / Gegensätzen.

Selbstverständlich braucht jede einzelne Subkultur ihren eigenen Entfaltungsbereich.

Im Idealfall jedoch interagieren Subkulturen untereinander und grenzen sich nicht gegenseitig aus. Und derartige Standpunkte von Toleranz, Interaktion und Interesse sind die Essenz städtischer Sozialisation, lassen einen zum Städter werden.

Zentraler Planungsansatz müssen diese Verschneidungen der Gesellschaft sein, das Fördern und weiters auch der Umgang mit solchen Überlagerungen. Eine Vielzahl an Subkulturen und eine Vielzahl an Verschneidungen sind notwendig für eine aktiv fluktuierende Stadtstruktur.

***Bsp.:**

Reiche / Betuchte – Migranten – Intellektuelle – Nachtschwärmer – Schwule / Lesben – Gutbürger – White Trash – Punks – Pazifisten – Linke – Rechte – Schickeria – Urban Hipster (verdammte Brillen) - usw.

siehe auch:

6.4.2. Miteinander - Entfaltungsraum - Seite 36

15.2. Maßnahmen - Clubs - Seite 93

20.1. Entwurf - Beschreibung - Seite 122

10.1.1. DURCHDRINGUNG/PRIVATHEIT

Der Schluss liegt nahe, dass eine Belebung der Stadtstruktur nur dann stattfinden kann, wenn eine Durchdringung der Struktur mit Zubringern und Verkehrswegen möglich ist.

Abgeschiedene Bereiche und Restriktionen können zwar passieren, beschränken sich allerdings ausschließlich auf private Räume und Funktionen.

Im Allgemeinen werden derartige Bereiche von öffentlichen restriktiv getrennt, der öffentliche Fluss wird entweder über oder unter den restriktiven Bereichen geführt, beziehungsweise werden die restriktiven Formen über den Fluss gehoben, so dass die Bewegung ungehindert fließen kann. Private Räume werden umspült, Hindernisse überbrückt oder unterführt, Gebäudestrukturen aufgeständert.

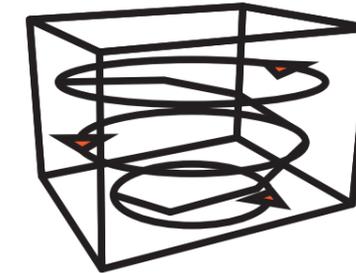
Der öffentliche Raum ist also universal zugänglich. Im weitesten Sinne mehr als eine Vernetzung verschiedener Wege. Eine makellose Fläche, ohne jegliche Barriere, die uneingeschränkte Bewegung im öffentlichen Raum zulässt.

10.2. URBANE KOMPONENTEN

Konkrete Definition:

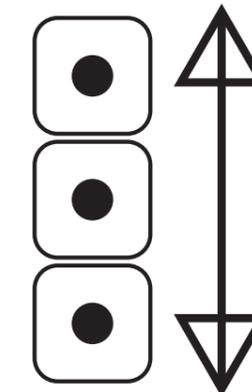
1 universaler / unfertiger / glatter Raum:

- fließend, leitet weiter, lockt
- Ist universell zugänglich, besitzt universelle Zugänglichkeit



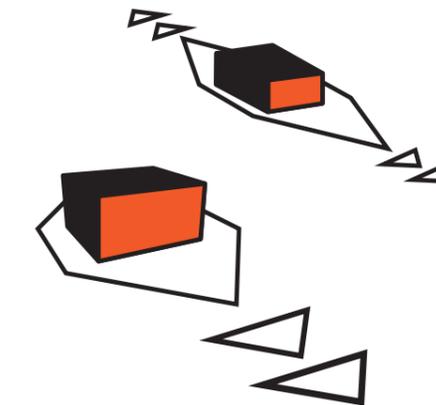
2 Insel / Kapsel:

- Rückzugsbereiche, Abkapselung



3 Lichtung:

- Ausnehmung aus der Stadtstruktur



10.2.1. UNIVERSALER / UNFERTIGER / GLATTER RAUM

Die Stadtstruktur ist unfertig, sie bildet den Aktionsraum für Ereignisse.

Innen-Außen, oberirdisch-unterirdisch, privat-öffentlich - konventionelle Begriffe werden überschrieben von einem generellen Zustand des Fließens.

Herkömmliche Funktionen, Ereignisse und Raumordnungen zerfließen und treten in neuen, spontanen Kombinationen und Rekombinationen auf.

Gemeint sind nahtlose Raumlanschaften, die sich nicht an sonst elementaren Kategorien wie oberirdisch oder unterirdisch, innen oder außen usw. orientieren – **Horizontverschiebung**

Der unfertige Raum ist als Raumkontinuum unteilbar, Einzelräume nicht abgrenzbar. Raum wird nicht explizit erzeugt. Es werden Ereignispotentiale / -möglichkeiten geschaffen, deren Form und Art der Benützung manipuliert wird, durch Beugung, Verschiebung, Skalierung, Wirbelung und ähnliche Modellierungen, in einem endlosen Prozess der Veränderung, der sich ständig neu erfindet, seine Ausformung stetig ändert.

Es herrscht ein permanentes Generieren. Der bereits beschriebene Verlust der wahrnehmbaren Stadtstruktur, des Gebäudes an sich, ist also des Weiteren als Faltung des Stadtraumes zu interpretieren.

siehe auch:
6.1. Rhizom - Seite 27
(Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)

10.2.1.1. VERLUST DER VERTIKALEN DIMENSION

Offenheit / Verbindung zum Umraum.

Maximaler Fluss setzt den Verlust jeglicher vertikaler Barrieren voraus. Im flüssigen Raum wird die Besucherflut nicht ignoriert oder verweigert, es wird auch nicht versucht, sie zu disziplinieren - die Masse wird empfangen und „weiterverarbeitet“.

Man entscheidet sich für Unvorhersehbarkeit und akzeptiert das Wegfallen einer vordergründigen Ordnung. Die vertikale Dimension wird fast vollständig ausgeblendet, Bewegung findet in der horizontalen statt. Jeglicher Vertikalität liegt eine Stapelung horizontaler Raumstrukturen zugrunde.

Ursache für Bewegung ist Attraktion, das Interesse an Neuartigem. Oder sie ist durch Reputation hervorgerufen. Eine Wechselseitige Anziehung zwischen Besucher und Angebot.

Die Benutzer sind auf der Suche nach Infrastruktur und die Infrastruktur kommt ihnen entgegen, in unzähligen verschiedenen Konstellationen. Das eine ist auf der Suche nach dem anderen, und somit sind beide Partner in permanentem Aufruhr.

Das Netzwerk an Zubringern versorgt den Stadtraum mit Besucherpotential, hält die Fluktuation zwischen den Zentren und im Zentrum aufrecht.

Die Anziehung im Zentrum und zwischen den Zentren. Die Bewegung innerhalb der Korridore ist gerichtet und zielführend. Sie springt an der Schnittstelle zwischen Zubringer und Zentrum auf das unfertige Raumgefüge über, verliert ihre Form und Richtung und verteilt sich gleichmäßig im Wirbel aus Funktionen und Ereignissen.

Der Abtransport verläuft ähnlich, nur umgekehrt zur Belieferung. Die ungerichtete Bewegung im Zentrumsbereich wird also wieder in eine gerichtete Form umgewandelt, und auf den Weg zum nächsten Ereigniszentrum geschickt.

Mit dem Verlust vertikaler Barrieren geht die barrierefreie vertikale Überbrückung horizontal gerichteter Ebenen einher.

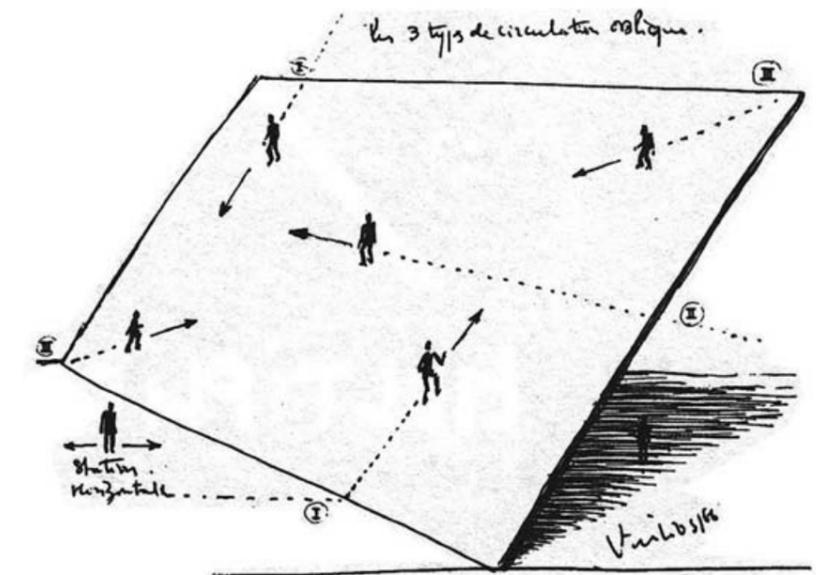


Abb. 062:
Paul Virilio:
Fortbewegungsarten auf der schiefen Ebene.

10.2.1.2. ESKALATION

Rolltreppe:

Rampen, geneigte Raumzonen – das Prinzip des Flusses

Die Rolltreppe ist das Vehikel zum Verbund der gestapelten horizontalen Raumagglomerationen. Sie überbrückt jegliche Eventualität eines, einen Raum abgrenzenden, oder die Bewegung hindurch behindernden Mechanismus.

Sie durchbricht die zweidimensionale Dualität von Raumstruktur und Bewegungsstruktur, eskaliert die Bewegung in Ebenen oberhalb oder unterhalb ihres Ursprungs und eröffnet der Bewegung die dritte Dimension. Die Rolltreppe verbindet und überspielt Fehler, sie ist in der Lage, die horizontale Raumbasis zu korrigieren und zu improvisieren.

Die Rolltreppe verlängert das horizontale Prinzip des unfertigen Raumkontinuums auf ein nahezu endloses Maß, zumindest in solche Höhenlagen, in die eine Erschließung über Rolltreppen sinnvoll und möglich ist.

Einen Wolkenkratzer rein über Rolltreppen zu erschließen wäre problematisch.

*Faltung: Paul Virilio „The Function of the Oblique“
die Funktion der schiefen Ebene*

Schiefe Ebenen ermöglichen einen kontinuierlichen Besucherstrom / einen permanenten Fluss von Potential, sie implizieren weitestgehend völlige barrierefreiheit und verwobene Raumstrukturen.

Ein kontinuierlicher Fluss anstatt abgeschotteter Schachtelstruktur - "micro-ghetto" - entsteht.

(Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe)

siehe auch

7.2.3. Transport und Verkehr - Anatomie - Seite 52

19.1. Statik - Flügel - Rolltreppen - Seite 116

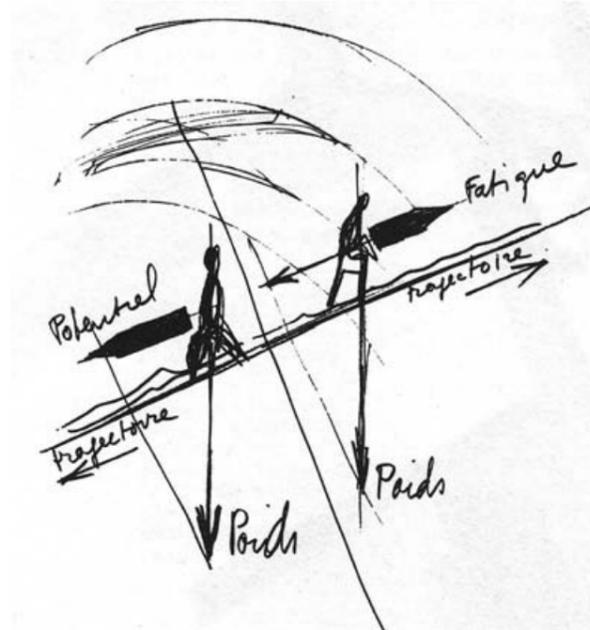


Abb. 063:
Paul Virilio:
Fortbewegungsarten auf der schiefen Ebene.

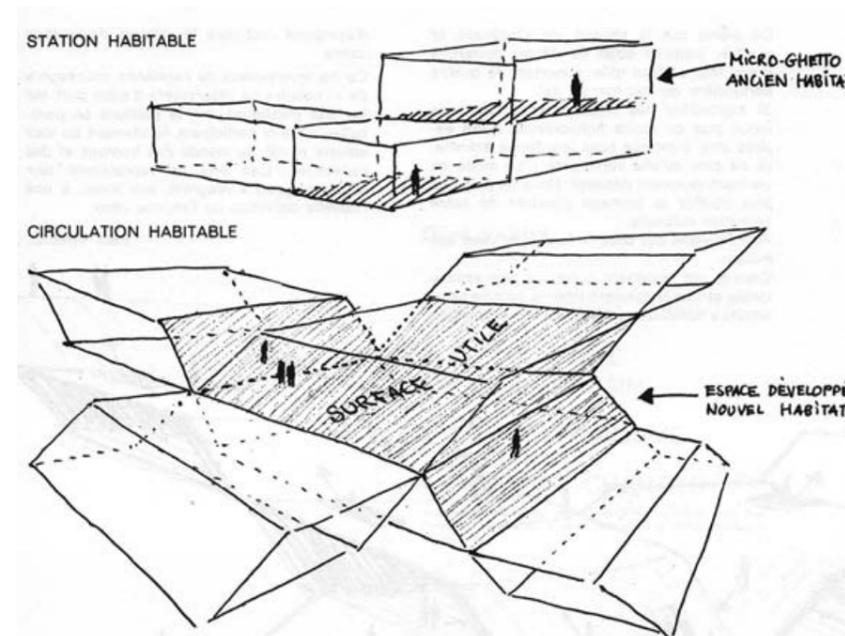


Abb. 064:
Paul Virilio:
Micro-Ghetto

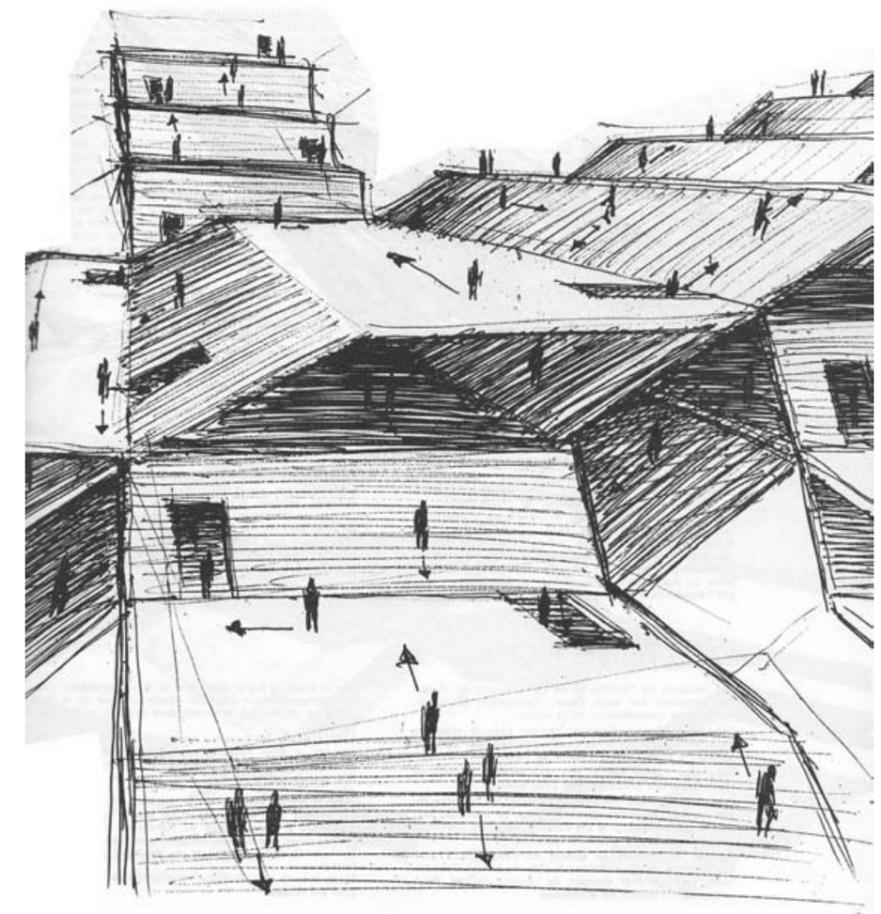


Abb. 065:
Paul Virilio:
Illustration

10.2.2. INSEL / KAPSEL

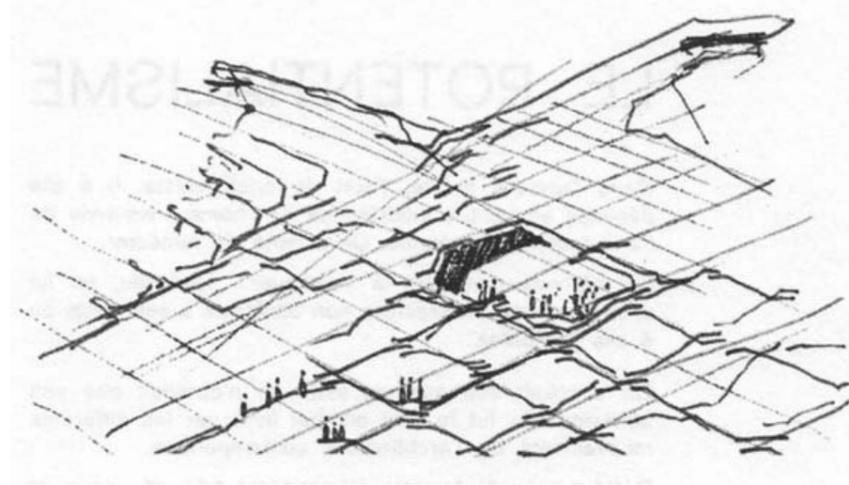


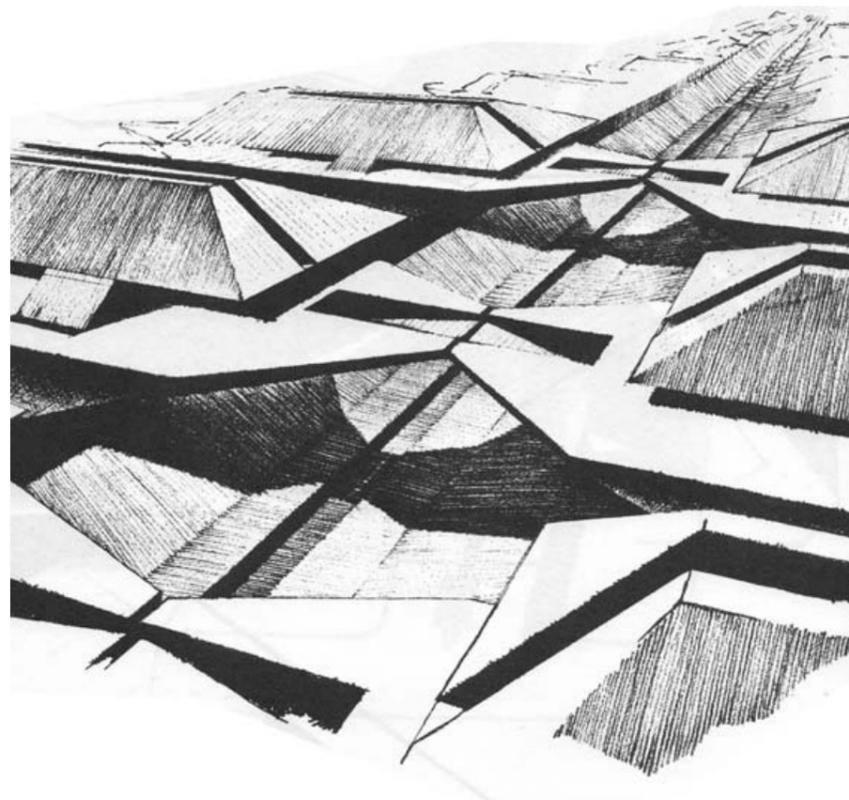
Abb. 066:
Paul Virilio:
Skizze

Die Insel oder Kapsel existiert parallel zur unfertigen Kondition innerhalb der Zentren - ist das Gegenstück / der Gegenpol zur radikalen Öffentlichkeit des homogenen Ereignisraumes.

Die Insel ist das notwendige Gegengewicht im Balanceakt zwischen absoluter Offenheit und dem im Benutzer ebenso aufkommenden Drang nach Zurückgezogenheit.

Sie existiert im Fluss des unfertigen Raumgefüges, ist quer darüber verteilt, mitten eingestreut in den Fließbereich. Inseln sind Verweilstätten für Besucher, lassen die Bewegung im Zentrum allerdings unbeeindruckt.

Die Insel nimmt Teile des Bewegungspotentials auf, die bewegten Körper diffundieren in ihr Inneres, sind danach ebenso unbeeindruckt von den Abläufen, die außerhalb der Insel passieren.



Der Eingang ist der einzige Berührungspunkt, der zwischen Insel und unfertigem Raum existiert, er ist die Schnittstelle zwischen den beiden Konditionen, er ist somit der einzige Bezugspunkt, der den Benutzer den Rückzugsraum als solchen erkennen lässt, und sozusagen für ihn von Relevanz ist.

Wo bzw. wie weit entfernt sich der Raum dann befindet, ist für den Benutzer unerheblich. Er muss lediglich wissen, wohin er will bzw. wo er einsteigt.

Ein Prinzip das vergleichbar ist mit dem bereits beschriebenen Ablauf der öffentlichen Verkehrsbewegung mittels Schnellverbindungen.

Abb. 067:
Claude Parent: Illustration schiefe Ebene

10.2.2.1. LIFT

Der Lift als Fortbewegungsmittel ist das Äquivalent zur U-Bahn im Bereich der Fortbewegung auf horizontaler Ebene. Das Vehikel der Fortbewegung ist in diesem Fall die Aufzugskabine selbst, das perfekte Mittel zur Überbrückung vertikaler Distanzen.

siehe auch:
19.2. Statik - Platte - Lifte - Seite 121
(Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)

10.2.2.2. RESET

Lifte schaffen Verbindung bei gleichzeitiger Trennung. Der Benutzer wird aus einem Zustand der Bewegung in einen abrupten Haltepunkt und einen Zustand der Entscheidung gezwungen.

Das Betreten der abgeschlossenen Liftkabine kann also als Zäsur zum Flanieren im unfertigen Stadtzentrum verstanden werden.

Der Lift verschleiert die Bewegung. Er ersetzt das Portal zur Insel, vergrößert den Spielraum für Planer, indem er höhere vertikale Ebenen durch sein Überbrückungspotential erschließt. Allerdings schränkt ihn die Art der Fortbewegung ausschließlich auf die Erschließung der Inselkondition ein, im sich ständig bewegenden, unfertigen Stadtraum wäre der Lift nicht adäquat, um ein Aufrechterhalten des Bewegungswirbels ermöglichen zu können.

Der Lift ist also der verlängerte Greifarm der Insel, und jeglicher räumliche Hinweis auf die Position einer Insel kann theoretisch abstrakt bleiben. Voraussetzung ist, dass der Benutzer auf diese Art der Verschleierung anspricht. Was sich hinter dem Mantel der Liftbewegung befindet, muss von Vornherein klar ersichtlich sein. Die Relevanz des Startpunktes der Zugangsbewegung kann also nicht hoch genug hervorgehoben werden.

Eine derartige Form des Zugangs funktioniert nur, wenn der Benutzer auf einen vereinbarten Code reagiert. Mit dem Kappen der Verbindung verschwindet auch der Benutzer von der Bildfläche. Die Erreichbarkeit der Insel ist folglich unmittelbar verbunden mit der Funktionalität der Aufzugsverbindung, sofern eine solche an der Schnittstelle zwischen Insel und unfertiger Raumkondition zwischengeschaltet ist.

10.2.2.3. STAPELUNG

Der öffentliche Raum konzentriert sich im Allgemeinen auf niedrigere Lagen, die noch bequem mittels fußläufiger Erschließung beliefert werden können (Rolltreppe, Förderbänder).

In höheren Lagen sind daher nur mehr Inselstrukturen anzutreffen, was vor allem auf die Form der Erschließung mittels Aufzug zurückzuführen ist.

Der Lift verleiht allen Zugängen, allen Funktionen eine gleichwertige Stellung, egal in welchen Lagen sich der Bezugsraum befindet. Bei hoher Stapelung werden benachteiligte Lagen verdeckt, schlechter gelegene Funktionen werden gleichwertig erschlossen wie besser gelegene.

10.2.3. LICHTUNG

Die Lichtung ist eine Anomalie im Muster aus unfertigem Raumgefüge und Inselräumen. Als eine Ausnahme aus der Struktur, ein Ausgleichspunkt zur Dichte und Hektik des verwirbelten Raumes und zur Introvertiertheit der Insel, ist sie ein Ort der Ruhe und gleichzeitigen Offenheit.

Lichtung ist der unbegrenzte Raum.

Der Benutzer tritt sprichwörtlich ins Freie, in ein Auge der räumlichen Verwirbelung, die um die Lichtung herum rotiert. Der Nutzer verlässt die Stadtstruktur. Er tritt aus den Stadtzuständen heraus, zwischen die Stadtstruktur. Stille.

Lichtungen sind Orte der Kontemplation, spirituelle Orte, Orte des sich Findens und Erfahrens.

(Anmerkung: Lichtung ist nicht unmittelbar gleichzusetzen mit Freiraum oder Park. Auch im universalen Raum und in Inselformen existieren Freiräume, die nicht umgeben von festen Strukturen sind. Die Lichtung ist eine Form, völlig frei von Funktion und Ereignis.)

10.3. URBANES ZENTRUM / SYNAPSE:

Verschiedene Raumsituationen ergeben, zusätzlich unter Berücksichtigung ihrer Funktion und Art der Nutzung, ein weiteres Kriterium zur Kategorisierung von Raum. Transportebenen, Eventebenen, Verweilebenen, ...

Ebene 3 - oberirdisch (Verweilen)

Inseln:

Inseln sind größere Partikelansammlungen, entweder im unfertigen Raum selbst, hauptsächlich aber abgehoben von der Flanierbewegung in den Zentren, über Aufzüge erschlossen. Sie bilden einerseits eine dritte, eigene Ebene, andererseits wieder nicht. Inseln sind introvertierte Bereiche. Nutzer und Kunden diffundieren in die Inselstrukturen hinein. Verbindungs- bzw. Schmelzpunkt ist das Portal, im Normalfall der Lift, als erschließendes Hilfselement.

Ebene 2 - oberirdisch (Verteilung)

Glatter Raum:

Die urbanen Zentren (Konzentrationspunkte) liegen über den Knotenpunkten des Schnellverbindungssystems. Die unfertige Raumstruktur überspannt den Äußerlichkeitsraster. Es sind die Räume mit dem größten Ereignispotential. Sie beherbergen jegliche Funktion - Wohnen, Arbeiten, Einkaufen (Kommerz), Erholung, Grünraum, Erziehung, Bildung, Kultur, usw.

Ebene 1 - unterirdisch / oberirdisch (Versorgung)

Öffentliche Schnellverbindung:

Die öffentliche Schnellverbindung verläuft in der Regel unterirdisch. Die öffentliche Schnellverbindung ist eine gerichtete Bewegung. Der Passagier steuert ein Zentrum an, wählt die jeweilige Verbindung und steigt an der Station (Einmündung), dem Mündungspunkt zwischen Station und Zentrum, aus und wird in die ungerichtete Bewegung im universalen Raum vor Ort eingespeist.

Auf umgekehrte Weise hat er auch die Möglichkeit, das Zentrum wieder zu verlassen, in Richtung des nächsten Knotenpunktes.

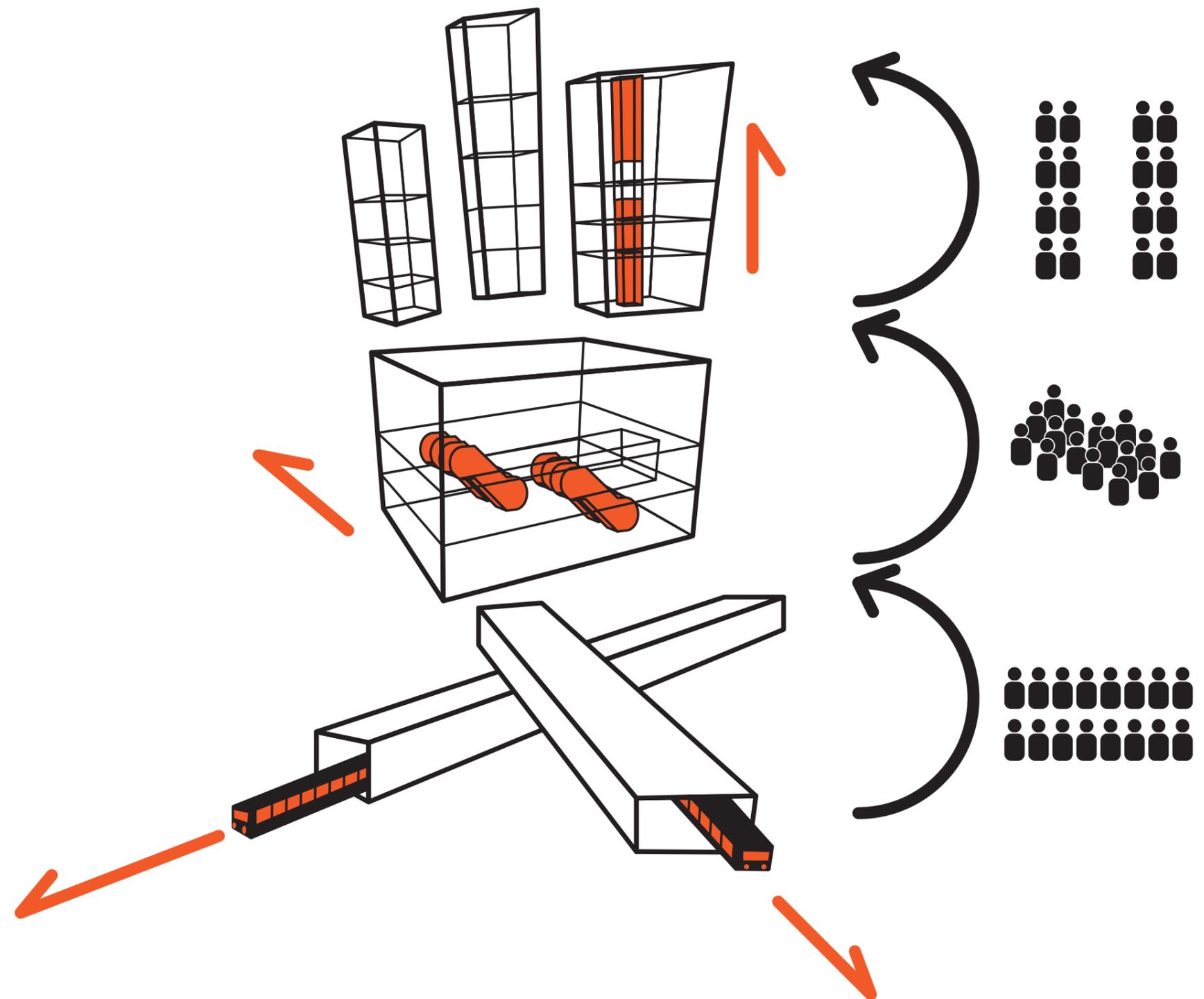


Abb. 068:
Synapse:
Verschiedenartige Fortbewegung in verschiedenen Ebenen.

siehe auch: 7.1. Zentralisierung / Konzentration - Seite 44

STANDORTANALYSE

DONAUKANAL



11 GESCHICHTE

11.1. DIE REGULIERUNG DES DONAUKANALS

Wien liegt an der Donau, am Donaukanal, die Donau fließt durch Wien, der Donaukanal bestimmt das Stadtbild nachhaltig.

In der industriellen Zeit waren Wasserwege insbesondere für den Warentransport innerhalb der Städte und zwischen den Städten besonders wichtig. Die Schiffbarkeit der Donau erlaubte es, schwere Lasten direkt an die Stadt heranzuführen, was sich vor dem Ausbau großflächiger Eisenbahnnetze, mit Hilfe sonstiger Verkehrsmittel (Pferdewagen) deutlich aufwändiger gestaltete.

Die gesamte Abfall- und Unratentsorgung wurde bis zum Existieren einer funktionierenden Müllabfuhr ebenfalls über den Donaupluss abgewickelt.

Im Lauf der Zeit versuchte man, auch aus Furcht vor immer wiederkehrenden Hochwassern, den Donauverlauf zu kontrollieren, umzulenken und zu regulieren.

Bereits aus dem Jahr 1376 sind erste Aushubarbeiten überliefert, bis ins 17. Jahrhundert waren jegliche Bemühungen, den Donauarm direkt an die Stadt zu binden, aber mehr oder minder erfolglos. Der Donaupluss drohte immer mehr zu versanden.

Im späteren 17. Jahrhundert wurde eine „Donaukanalregulierungskommission“ gegründet. Mit dem „Neu-Canal“, dem Wiener Arm des Donaustromes, tauchte erstmals die Bezeichnung Kanal im Namen „Donaukanal“ auf.

Im 18. Jahrhundert gründete man unter Kaiser Joseph II. das Nussdorfer Wasserbauamt, dessen Aufgabe neben der Sicherstellung der Schiffbarkeit die Verhinderung von Hochwassern in der Stadt war. Ein verheerendes Flutereignis im Jahre 1787 zerstörte allerdings jegliche regulierenden Anlagen, unter anderem ein Einschränkungswerk bei Nussdorf. Die Versandung schritt wieder weiter fort.

Jegliche Bemühungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, dem Donaustrom Herr zu werden, können als eher planlos denn zielführend bezeichnet werden.

Man beschränkte sich auf Ausbesserungen und Ergänzungen, bis schließlich 1830 eine Überschwemmungskatastrophe, die 74 Menschenleben forderte und die gesamten am Kanal gelegenen Vorstädte unter Wasser setzte, einen Impuls zum Umdenken setzte.

1848 wurde eine Kommission zur Stromregulierung und Umgestaltung eingerichtet. 1850 wurden die im Anschluss daran entstandenen Regulierungsprojekte eingereicht. Sie schlugen kollektiv die Anlegung eines neuen Strombettes vor. Allerdings kam es damals noch zu keiner Entscheidung, und erst eine weitere Überschwemmung im Jahre 1862 brachte Bewegung in die Regulierungsfrage.

1866 wurde sie vom Gemeinderat der Stadt grundsätzlich beschlossen. Am 14. Mai 1870 setzte der Kaiser den ersten Spatenstich für den so genannten „Durchstich“, für die Anlage eines neuen Strombettes, das 1875 in Betrieb genommen wurde.

Der Donaukanal sollte als fließender Seitenarm des Stromes belassen werden. Eine Absperreinrichtung an der Einmündungsstelle sollte einen geregelten Wasserdurchfluss ermöglichen und das Befahren mit Schiffen erlauben, wobei eine rasche Öffnung und Schließung erforderlich war.

In den 1890er Jahren wurde auch eine umfassende Verkehrslösung beschlossen. 1892 wurde das „Gesetz für die Wiener Verkehrsanlagen“ verabschiedet, das Kanalbett erneut ausgebaggert und Kaianlagen und Stützmauern errichtet. Das Gesetz sah ebenfalls die Anlage von Hauptsammelkanälen längs der Donaukanalufer, eine Stadtbahn (heutige U4 Gleisanlage) mit Linienführung am rechten Ufer und die Ausgestaltung des Kanals zu einem Schutz- und Winterhafen vor.

Die Donauregulierungskommission unter Hafenbaudirektor Taussig kontrollierte jegliche Vorgänge um die Ausführung sämtlicher Baumaßnahmen und -arbeiten. Für die Architektur war Otto Wagner verantwortlich.

Eine internationale Fachkommission beschloss die Errichtung von insgesamt vier Wehren und Kammerschleusen (Nussdorf, Kaiserbad, Ostbahnbrücke, Praterspitze), wovon allerdings nur die ersten beiden tatsächlich ausgeführt wurden. Auch zur geplanten Hafenausgestaltung des Donaukanals kam es - wegen des Zusammenbruchs der österreichisch-ungarischen Monarchie - nicht.

11.2. FRANZ-JOSEFS-KAI

Das Nussdorfer Wehr wurde in den Jahren 1894 bis 1899 errichtet, unter der architektonischen Gestaltung Otto Wagners. Das zweite Wehr, ebenfalls von Wagner, beim ehemaligen Kaiserbad, folgte in den Jahren 1904 bis 1908. Nach ihrer Beschädigung im Zweiten Weltkrieg wurde die Wehranlage abgetragen. Heute sind nur noch die Schleusentore und das Schützenhaus erhalten.

Die Nussdorfer Schleuse erlitt zwar keine kriegsbedingten Schäden, wurde nach 1945 aber aufgrund zunehmender Abnützungerscheinungen umgebaut, und 1966 schließlich vollendet.

Ab 1971 wurde die Wehranlage unter Beibehaltung der Gestaltung durch Otto Wagner neu aufgebaut und 1975 in Betrieb genommen, wodurch ein effizienter Hochwasserschutz für die Stadt gewährleistet blieb.

Die Schiffbarkeit des Donaukanals ist jedoch weiterhin sehr beschränkt. Es kann, vom heutigen Standpunkt und aus Stadtplanerischer Sicht heraus, als durchaus positiv bezeichnet werden, dass von der ursprünglichen Planung, einen größeren Hafen im Donaukanal anzulegen, abgegangen werden musste.

FAZIT:

Die heutige Form des Donaukanals prägt den Stadtraum und erhöht die Lebensqualität in der Stadt nachhaltig. Das Potential ist vorhanden, wird jedoch noch nicht richtig genützt, unter anderem bedingt durch das erhöhte Verkehrsaufkommen am Franz-Josefs-Kai. Eine planerische Öffnung der Bezirke zum Wasser hin ist notwendig und absolut anstrebenswert.

Mit dem Bau der Ringstraße Mitte des 19. Jahrhunderts ging eine radikale Umgestaltung des Stadtbildes und Stadtraumes einher. Die Vorstädte waren bereits 1850 eingemeindet worden, und mit einem Schreiben im Jahr 1857 billigte Kaiser Franz Josef I. die Schleifung der Stadtmauern und den Bau der Ringstraße. 1858 fand ein internationaler Wettbewerb zur Stadterweiterung statt, aus dessen Siegerprojekten der so genannte Grundplan zur Stadterweiterung erarbeitet wurde.

Der Plan beinhaltete die Errichtung einer vier Kilometer langen, 57 Meter breiten Ringstraße mit repräsentativen Bauten, und entlang des Donaukanals die Anlage eines 38 Meter breiten, bereits damals als „Franz-Josephs-Quais“ bezeichneten Straßenkörpers.



Abb. 069:
Donaukanal:
Bauarbeiten am Kai. Blick auf die Untere Donaustraße zwischen Aspernbrücke und Tempelgasse, Sommer 1940.

Der Kai wurde schon vor der Ringstraße in Angriff genommen und am 1. Mai 1858, noch vor seiner Fertigstellung, zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen freigegeben.

Der Franz-Josephs-Kai wurde schmaler als die Ringstraße ausgeführt. Die Fahrbahn war gut vierzehn Meter breit, zwischen Aspern- und Stephaniebrücke wurden einfache Fußgängeralleen angelegt, daran anschließend doppelt breite.

Obwohl hier das erste Gebäude der Ringstraßenverbauung entstand, blieb der Kai ohne große Repräsentationsbauten mit Schaufrenten zum Ufer. Man verabsäumte die Einbeziehung des Flusses ins Stadtbild. Am Donaukanalufer entstanden keine öffentlichen Monumentalbauten, und auch für die adeligen und großbürgerlichen Bauträger erschien dieses Gebiet als minder attraktiv.

Sie konzentrierten ihr Kernstück auf die Nähe der Hofburg. Auch das gegenüberliegende Ufer des Donaukanals, eigentlich aufgrund seiner Ausrichtung das attraktivere der beiden, erhielt keine repräsentativen Fassaden, sondern eine geschlossene Verbauung mit kleinbürgerlichen Wohnvierteln, entsprechend der Sozialstruktur der Leopoldstadt.

An den beiden Enden der Ringstraße entstanden am Ufer des Donaukanals zwei riesige Kasernen als Teil des Defensionsringes, der als Reaktion auf die Revolution von 1848 um die Stadt gelegt werden sollte. Das Ufer des Stubenviertels wurde bis zu ihrem Abbruch von der Franz-Josephs-Kaserne geprägt, das Ufer der Rossau wird heute noch durch die Rossauer-Kaserne dominiert,

siehe auch 12.2. Verkehrsknoten - Seite 70

11.3. STADTBAHN

Im späteren 19. Jahrhundert begannen die ersten Eisenbahnbauten das Stadtbild der ehemaligen Vorstädte zu beeinflussen. Der Bau der Franz-Josephs-Bahn trennte die Spittelau von Lichtenenthal. Im nunmehrigen neunten und dritten Bezirk verdichtete sich die Verbauung immer mehr. In entstehenden kleinbürgerlichen Wohnvierteln wurden die Lagen am Donaukanal bevorzugt.

Stromabwärts entstanden vermehrt Industriebauten, die die dörflichen Ansiedlungen in Arbeiterbezirke verwandelten und auch das Brigittenauer Ufer wurde allmählich dichter verbaut. Das stadtseitige Donaukanalufer blieb zwar von der repräsentativen Gestaltung der Ringstraße ausgespart, doch entwickelte sich hier in der Gründerzeit ein lebhaftes Verkehrs- und Geschäftszentrum.

1894 wurde im Zuge des „Generalregulierungsplanes“ nach längeren Kontroversen, Streitigkeiten, Beschlüssen und Gegenbeschlüssen Otto Wagner mit der Gestaltung des Stubenviertels betraut. Nach dem Abbruch der Franz-Josephs-Kaserne 1898 wurde das Stubenviertel parzelliert, und mit Ausnahme der Postsparkasse Otto Wagners eher unspektakulär verbaut. Der Generalregulierungsplan wurde lediglich in Form von Teilprojekten realisiert, wobei zum Beispiel das Simmeringer Gaswerk entstand.

Das bereits erwähnte „Gesetz für die Wiener Verkehrsanlagen“ sah die Errichtung eines Wiener Stadtbahnnetzes vor. Diese wurde unter dem künstlerischen Beirat Otto Wagners von der „Commission für Verkehrsanlagen“ durchgeführt.

Die Stadtbahn wurde als dampfbetriebene Vollbahn realisiert und war im Vergleich zu den elektrischen U-Bahnen anderer Weltstädte technisch weniger fortschrittlich. Die Linienführung wurde unter strategischen Überlegungen im Hinblick auf Truppen- und Gütertransport konzipiert.

Eine Linie der Stadtbahn führte entlang des Donaukanals und wurde in Tiefbauweise hergestellt, nachdem anfängliche Planungen, sie vom Schottenring zur heutigen Friedensbrücke als Hochbahn zu führen, auf wenig Zustimmung gestoßen waren. Sie entspricht in etwa der Linienführung der heutigen Linie U4 in diesem Bereich. Die Tiefbahn wurde durch Galerien entlang des Vorkais geführt, die den Blick auf den Donaukanal ermöglichen.

Im Donaukanalbereich befinden sich vier Stationen: Schwedenplatz, Schottenring, Rossauer Lände und Friedensbrücke, die heute noch teilweise den von Otto Wagner geschaffenen Baubestand reflektieren.

11.4. KAIMAUERN

Nach der Errichtung des Nussdorfer Wehrs konnte an eine Gestaltung der Kai- und Stützmauern entlang des Donaukanals gedacht werden.

Die Kaimauern waren von der Augartenbrücke bis zur Kaiserbadschleuse 2,54m über dem Nullwasser geplant, im übrigen Bereich zwei Meter. Am rechten Donaukanalufer schloss an die Stadtbahngalerien ein fünfzehn Meter breiter Vorkai an. Am linken, stadtauswärtigen Ufer legte man ebenfalls einen Vorkai in variabler Breite an. Nach der Fertigstellung der Kaimauern und Stadtbahngalerien waren im Bereich der Inneren Stadt die bewachsenen Uferböschungen endgültig aus dem Stadtbild verschwunden.

Mit der Regulierung des Stubenviertels war die städtebauliche Gestaltung des Bereichs am Donaukanal für den Zeitraum der Monarchie abgeschlossen.

1910 wurde die Urania eröffnet. Sie geht auf die Idee der Schaffung eines wissenschaftlichen Theaters zurück, zählt zu den am spätesten errichteten Gebäuden der Monarchie am Donaukanal und existiert bis heute als Volkseinstimmung. Mit ihrer im Turm untergebrachten Sternwarte prägt sie weiterhin das Erscheinungsbild dieses Donaukanalabschnittes.

Am linken Ufer kann aus der Bautätigkeit dieser Zeit das zweite Dianabad erwähnt werden, das 1912 anstelle des bereits 1804 eröffneten alten Bades errichtet wurde. Überhaupt spielte das Baden im Donaukanal lange Zeit eine wichtige Rolle und verlor erst mit dem Sinken der Wasserqualität und dem mehrmaligen Verbot durch die Behörden an Bedeutung.

11.5. KRIEGSSCHÄDEN

EINSCHUB:

Die Tendenz heute geht wieder hin zum vermehrten Benützen des Donaukanalufers. Projekte wie die „Strandbar Hermann“ oder das „Badeschiff“ sind Versuche, den Stadtraum und somit Leben und Öffentlichkeit an den Donaukanal zu bringen. Wenn auch eher in überschaubarem Rahmen und nicht mit letzter Konsequenz, sind sie doch gute Ansätze und ein Wegweiser für zukünftige Projekte und Maßnahmen.

Ziel sollte es sein, das Interesse wieder auf die Qualitäten des Donaukanals zu richten, eventuell sollte es auch wieder Möglichkeiten zum Baden in der Stadt geben.

Mit der „Badehose im Stadtzentrum“ als Wunschvorstellung.



Abb. 071:
Donaukanal:
Badeschiff

Hinsichtlich der baulichen Gestaltung des Donaukanalufers brachte die Zeit bis 1945 keine nennenswerte Veränderung, die Planung etlicher Prachtstraßen und Aufmarschplätze wurde nie umgesetzt.

Im zweiten Weltkrieg wurde der gesamte Bereich um den Donaukanal fast vollkommen zerstört, sodass nach Kriegsende eine vollständige Neuplanung notwendig war.

1946 und 1948 wurden jeweils Wettbewerbe durchgeführt, die eine Neugestaltung des Donaukanals als Inhalt hatten, allerdings wurde im Zuge des Wiederaufbaus der Stadt das Kanalgebiet vernachlässigt, und die Wettbewerbsentwürfe, die unter anderem einen Rückbau des linken Kanalufers vorsahen, nicht berücksichtigt.

Nur vereinzelte Projekte wurden umgesetzt:

Am rechten Ufer wurde 1951 das Gebäude der Pensionsversicherungsanstalt neben der Rossauerkaserne errichtet. Noch heute setzt der 72 Meter hohe Ringturm an der Ecke Ring / Kai ein markantes Zeichen im Stadtraum. Eine wenig glückliche Lösung war das Einkreisen der Ruprechtskirche durch hohe Stahlbetonneubauten.

Auch im Bereich des Schwedenplatzes entstanden Neubauten. Die im Krieg zerstörte Häuserreihe der Adlergasse wurde nicht mehr aufgebaut, und verschwand gänzlich aus dem Stadtbild. Unterhalb der Aspernbrücke prägen der Rechnungshof und das Bundesamtsgebäude das Donaukanalufer.

Am linken Ufer entstand in der Nähe der Salztorbrücke der Komplex des Raiffeisenverwaltungszentrums. Das Gebäude der Bundesländer-Versicherung, das 1959 bis 1961 errichtet wurde, repräsentiert die Wiener Form der curtain-wall, und wurde im neuen Jahrtausend renoviert.



Abb. 070:
Donaukanal:
Wendebassin bei der Wieneinmündung 1912
(Markierung = Strandbar Hermann heute)



Abb. 072:
Donaukanal:
Strandbar Hermann

11.6. U4

1974 wurde mit dem geplanten Umbau der Stadtbahn zur U-Bahn die „Städtebauliche Studie Donaukanal“ unter der Leitung von Viktor Hufnagl erarbeitet.

Im Gebiet um den Donaukanal wohnten zu dieser Zeit rund eine Viertelmillion Menschen, die von den Maßnahmen betroffen gewesen wären. Von den Autoren der Studie wurde der Donaukanalbereich als potentieller Freizeit- und Erholungsraum angesehen, weswegen sie sich gegen eine beidseitige kreuzungsfreie Schnellstraße entlang des Kanals aussprachen. Der Donaukanalraum sollte als übergeordneter Erholungsraum gewidmet werden. Das Konzept sah eine Promenade, einen Sportstreifen (für Radfahrer), Grünflächen mit Sport- und Spielmöglichkeiten, eine Uferpromenade am Vorkai, Schiffsverkehr am Kanal, und integrierten Strombädern vor.

1975 wurde eine Überarbeitung des Straßenprojektes begonnen, und der Franz-Josefs-Kai wurde als optische Fortsetzung der Ringstraße autobahnähnlich ausgestaltet, worunter vor allem das Gebiet zwischen Nussdorf und Friedensbrücke zu leiden hatte.

Der Umbau der Stadtbahn zur Linie U4, sowie die Unterführung des Donaukanals durch die Linie U1 brachten zahlreiche Verkehrsbehinderungen und -umleitungen mit sich, wovon das städtische Leben in diesem Bereich auf längere Zeit beeinträchtigt wurde.

Der Abschnitt Heiligenstadt-Friedensbrücke der Linie U4 wurde schließlich am 8. Mai 1976, der Abschnitt Friedensbrücke-Schottenring am 3. April 1978 in Betrieb genommen. Der Abschnitt Stephansplatz-Nestroyplatz der U1 folgte am 24. November 1979. Nach der Fertigstellung der U-Bahnbauten konnte die Oberflächengestaltung in Angriff genommen werden, um die Bereiche am Donaukanal wieder in die Stadtstruktur zu integrieren.

Im Stadtbereich wurden Fußgänger- und Grünbereiche angelegt. Der Neubau des Hauptsammelkanals erbrachte eine Verbesserung der Wasserqualität, in den letzten Jahren wird der Donaukanal auch wieder vermehrt als Freizeit- und Erholungsgebiet von der Wiener Stadtbevölkerung genutzt.

11.7. BRÜCKEN

HISTORISCHE BRÜCKEN IM INNERSTÄDTISCHEN DONAUKANALRAUM (orographisch geordnet):

- 1898 Kaiser-Franz-Josephs-Regierungsjubiläumsbrücke - Heiligenstädter Brücke
- 1871 Brigittabrücke
- 1782 Augartenbrücke - 1872 Maria-Theresien-Brücke
- 1886 Stephaniebrücke - 1920 Salztorbrücke
- 1819 Ferdinandbrücke
- 1864 Aspernbrücke
- 1782 Weißgerberbrücke - 1803 Franzensbrücke - 1848 Umbau - 1825 Sophienbrücke
- 1872 Kaiser-Josephs-Brücke - Schlachthausbrücke - Stadionbrücke
- 1945 großteils Zerstörung / Sprengung im Krieg bis 1961 Wiederaufbau

FAZIT:

Es wird laufend ausgebessert, und neue prestigeträchtige Bauprojekte werten das Stadtbild am Donaukanal vordergründig auf, schaffen eine Art Skyline / Unterhaltung zum Flanieren und Aufenthalt.

Allerdings durchschneidet die Schnellstraße / der Verkehr des Franz-Josefs-Kais immer noch die essentielle Strombewegung vom Stadtinneren zum Wasser, stellt eine schwer überwindbare Barriere dar.

Die Verlegung oder Überbrückung dieser Verkehrsader ist notwendig, will man eine Öffnung der Innenstadt zum Kanal hin erreichen.



Abb. 073:
Donaukanal:
Kriegszerstörung am Donaukanal, 25. August 1945

(Auszüge und Informationen aus:
-Wiener Geschichtsblätter, Margit Altfahrt, Der Donaukanal - Metamorphosen einer Stadtlandschaft, 2000, S.3ff
-Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts (1. Band), Ingenieur Paul Kortz, Verlag von Gerlach & Wiedling, Wien 1905, S.301ff)

11.7. FOTOS DONAUKANAL



Abb. 074:
Flex



Abb. 076:
Uniqa Tower



Abb. 075:
Urania



Abb. 077:
Ringturm



Abb. 078:
Nouvel+Media Tower
"Tor" zum 2. Bezirk

12 VERKEHRSSITUATION

12.1. VERZERRUNG DES RAUMES

U-Bahnen sind die Hauptverkehrsmittel in der Stadtstruktur.

U-Bahnen sind Schnellverbindungen, unterirdisch. U-Bahnen können hohe Kapazitäten bewältigen, in einer gerichteten Bewegung. Sie beliefern den Stadtapparat mit Potential, das heißt mit Kunden, Nutzern, Anbietern, Abnehmern usw. An den Ausstiegstellen konzentriert sich der Stadtraum, die Stadtstruktur gliedert sich in Wellenform um diese Punkte, die Bewegung verzweigt und verteilt sich auf die alternativen Fortbewegungsmittel und Bewegungsformen - Straßenbahn, Bus, Rad, Füße.

Straßenbahnen bewegen sich auf vorgegebenen Bahnen. Sie sind die oberirdische Variante zur U-Bahn. Allerdings weniger frequentiert und mit geringerer Kapazität und Geschwindigkeit. Die Bewegung an der Oberfläche, das heißt durch den eigentlichen Stadtraum, ist weniger beschleunigt als die unterirdische Versorgungsbewegung mittels Schnellverbindung. Sie ist zwar gerichtet, aber durch die Flanierbewegung, durch das weniger automatisierte „Ein- und Aussteigen“ im glatten Raum beeinflusst und in gewissem Sinne zwangsläufig gebremst.

Busverbindungen ergänzen den Trambetrieb, bei Defekten der Versorgungsstruktur, steuern spezifische Punkte an, bewegen sich innerhalb beschränkterer Zonen, die von der Straßenbahn nicht berücksichtigt werden.

Der rasche Wechsel zwischen einzelnen Linien, auch zwischen einzelnen Fortbewegungsmitteln ist üblich und beabsichtigt, prägt die Fortbewegung im Stadtraum.

Ein breit gefächertes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht schnelles Springen zwischen einzelnen Stadtzentren mittels Schnellverbindung, ergänzend dazu erfolgt die Erschließung der Zentren oberirdisch mittels Straßenbahn und Bus.

Dazwischen: Oberirdische Flanierbewegung und Räder - glatter Raum, der sich, wie bereits beschrieben, nicht an Hierarchien, Schienen oder Bändern orientiert, sondern passiert. Kräfte, Wirkungen, Bewegungen beeinflussen sich gegenseitig, passen sich aneinander an.

Durch die verschiedenen Arten der Fortbewegung im öffentlichen Verkehrsnetz verzerrt sich der urbane Raum in der Wahrnehmung des Nutzers / Fahrgastes. Strecken, Wege, Zeitabschnitte können nur mehr in unmittelbarer Verbindung mit dem Verkehrsmittel eindeutig definiert werden.



Abb. 079:
Franz-Josefs-Kai
sechsspurig



Abb. 080:
Ufer 2. Bezirk

siehe auch 7.2.4. Erlebnis Zustand - Seite 52

VERKEHR SPUREN



MIV
ausmaß
einbahnen
zubringer



100m



12.2. VERKEHRSKNOTEN

Der Schwedenplatz ist einer der größten Verkehrsknotenpunkte der Wiener Innenstadt. Jegliche Verkehrsform / Art der Fortbewegung ist anzutreffen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt steht überwiegend motorisierter Individualverkehr augenscheinlich im Vordergrund - es gibt breite Zufahrtsstraßen (Abb.079 / 080), mit bis zu sechs Spuren, einen großzügigen Parkplatz für Reisebusse, eine mehrgeschoßige Tiefgarage, ebenfalls eine Tankstelle mit Tankstellenkiosk (24h Stehbeisl). Der Franz-Josefs-Kai, als Verlängerung der Ringstraße, führt, direkt entlang des Donaukanals, Verkehrspotential vorbei am Areal des Schwedenplatzes.

Rein statistisch gesehen befördert der Franz-Josefs-Kai 40000 KFZ/Tag. Nur ein geringer Anteil wird in den urbanen Kontext des Schwedenplatzes eingebracht - Durchzug anstatt Verweilen. Jede Aktion am Schwedenplatz wirkt sich auf das gesamte / geschlossene Wiener Verkehrsgefüge aus. Aus einer verkehrsbezogenen Abnahme resultiert zwangsläufig eine Zunahme anderswo.

Die öffentliche Verkehrsinfrastruktur prinzipiell ist überdurchschnittlich gut ausgebaut bzw. vorhanden. Es treffen sich zwei U-Bahnlinien (U1/U4), drei Straßenbahnlinien (1/2/31), zwei Busverbindungen (3A/2A) und eine Direktverbindung zum Wiener Flughafen. Es wäre lediglich eine Neuordnung und Anpassung an die neue Bebauung notwendig.

NOTIZEN - MASZNAHMEN:

Absenken des Verkehrs nicht möglich - Stadtbahn
Am Ufer entlangführen nicht möglich - Abgase in U-Bahn-Tunnel

öffentlicher Verkehr - Regulierung - nur Straßenbahn - eventuell tieferlegen - gemeinsam mit U-Bahn

Belieferungsverkehr - 3 Stunden/Tag begrenzt

Argumentation:

- 1) Bezirk zum Donaukanal bringen
- 2) Weltkulturerbe erweitern

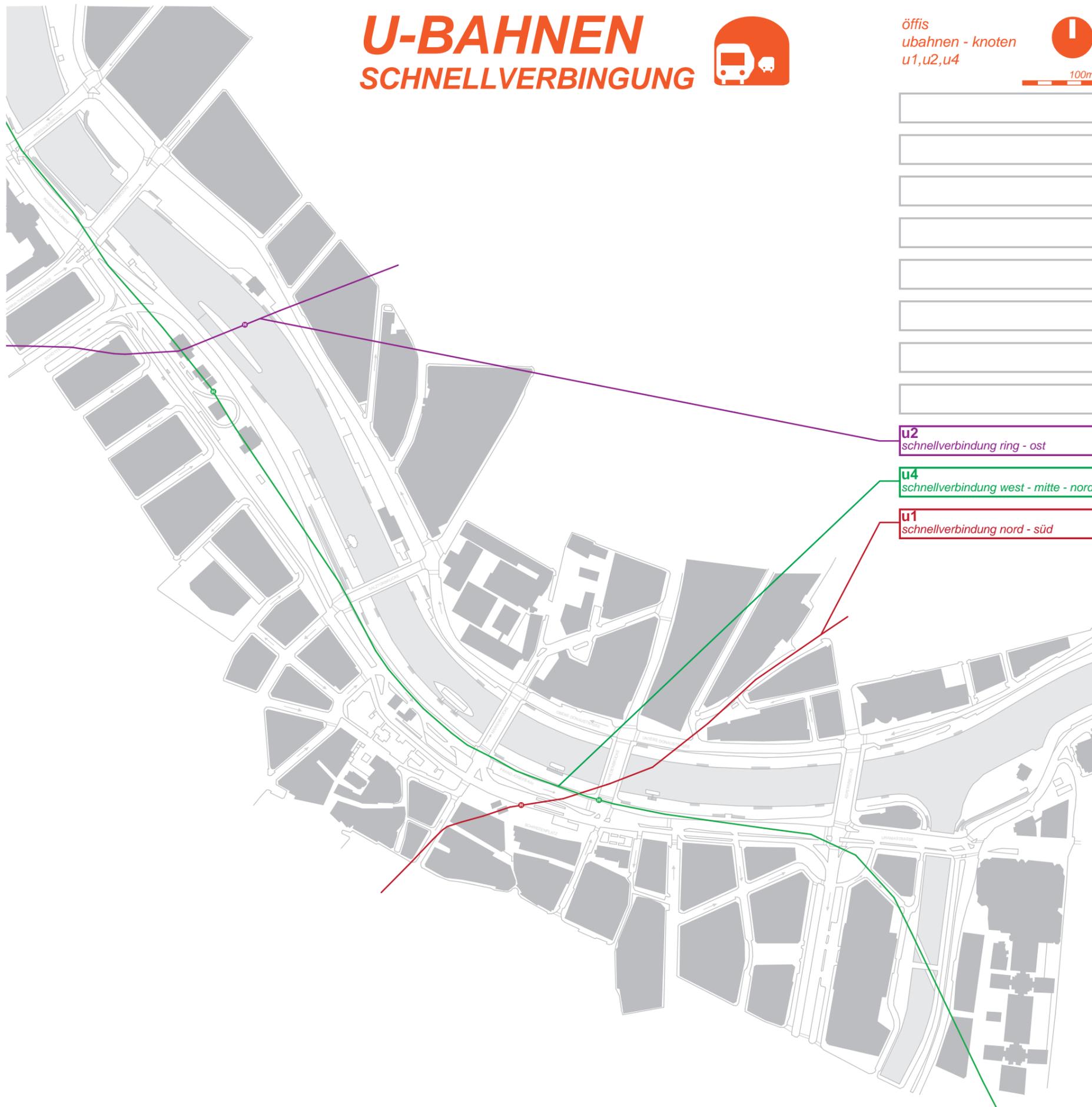
U-BAHNEN SCHNELLVERBINDUNG



öffis
ubahnen - knoten
u1,u2,u4



100m



u2
schnellverbindung ring - ost

u4
schnellverbindung west - mitte - nord

u1
schnellverbindung nord - süd

12.2.1. U-BAHN

U1
Leopoldau - Reumannplatz
04:59 - 00:06

reine Fahrzeit:
Schwedenplatz - Leopoldau: 17 min
Schwedenplatz - Reumannplatz: 9 min

U2
Karlsplatz - Stadion
05:01 - 00:30

reine Fahrzeit:
Schottenring - Karlsplatz: 8 min
Schottenring - Stadion: 7 min

U4
Heiligenstadt - Hütteldorf
04:45 - 00:15

reine Fahrzeit:
Schwedenplatz - Heiligenstadt: 7 min
Schwedenplatz - Hütteldorf: 22 min

BIM / TRAM OBERIRDISCH

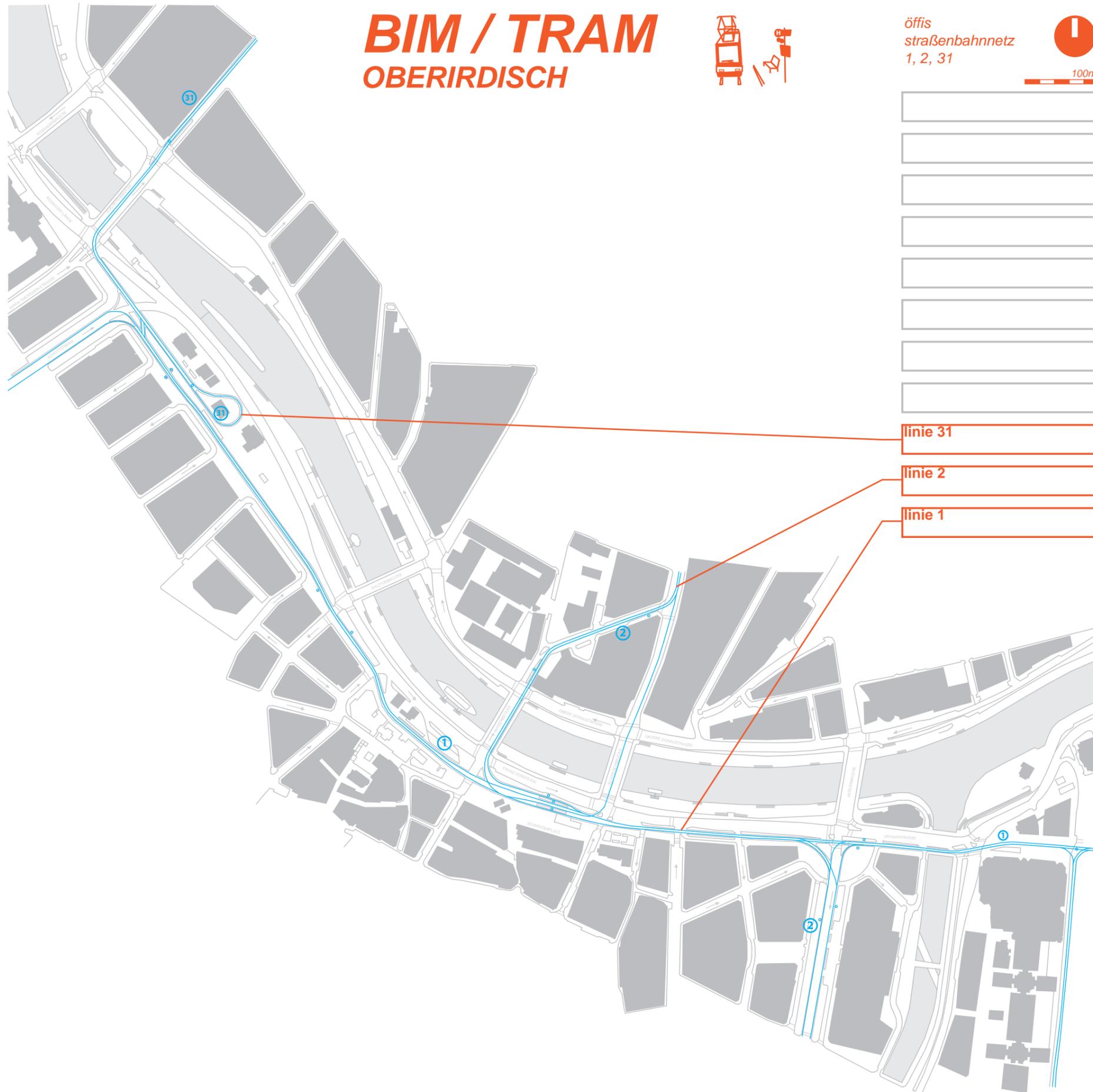


öffis
straßenbahnnetz
1, 2, 31



100m

12.2.2. STRASSENBAHN



Linie 1

Stefan-Fadinger-Platz - Prater Hauptallee
05:15 - 00:48

reine Fahrzeit:

Schwedenplatz - Karlsplatz: 18 min

Schwedenplatz - Stefan-Fadinger-Platz: 34 min

Schwedenplatz - Prater Hauptallee: 12 min

Linie 2

Friedrich-Engels-Platz - Ottakringer Str. / Erdbrustgasse
05:02 - 00:43

reine Fahrzeit:

Schwedenplatz - Friedrich-Engels-Platz: 18 min

Schwedenplatz - Ottakringer Straße: 32 min

Linie 31

Stammersdorf - Schottenring
04:57 - 01:04

reine Fahrzeit:

Schottenring - Stammersdorf: 39 min

Schottenring - Friedrich-Engels-Platz: 16 min

BUSSE LINIENVERKEHR

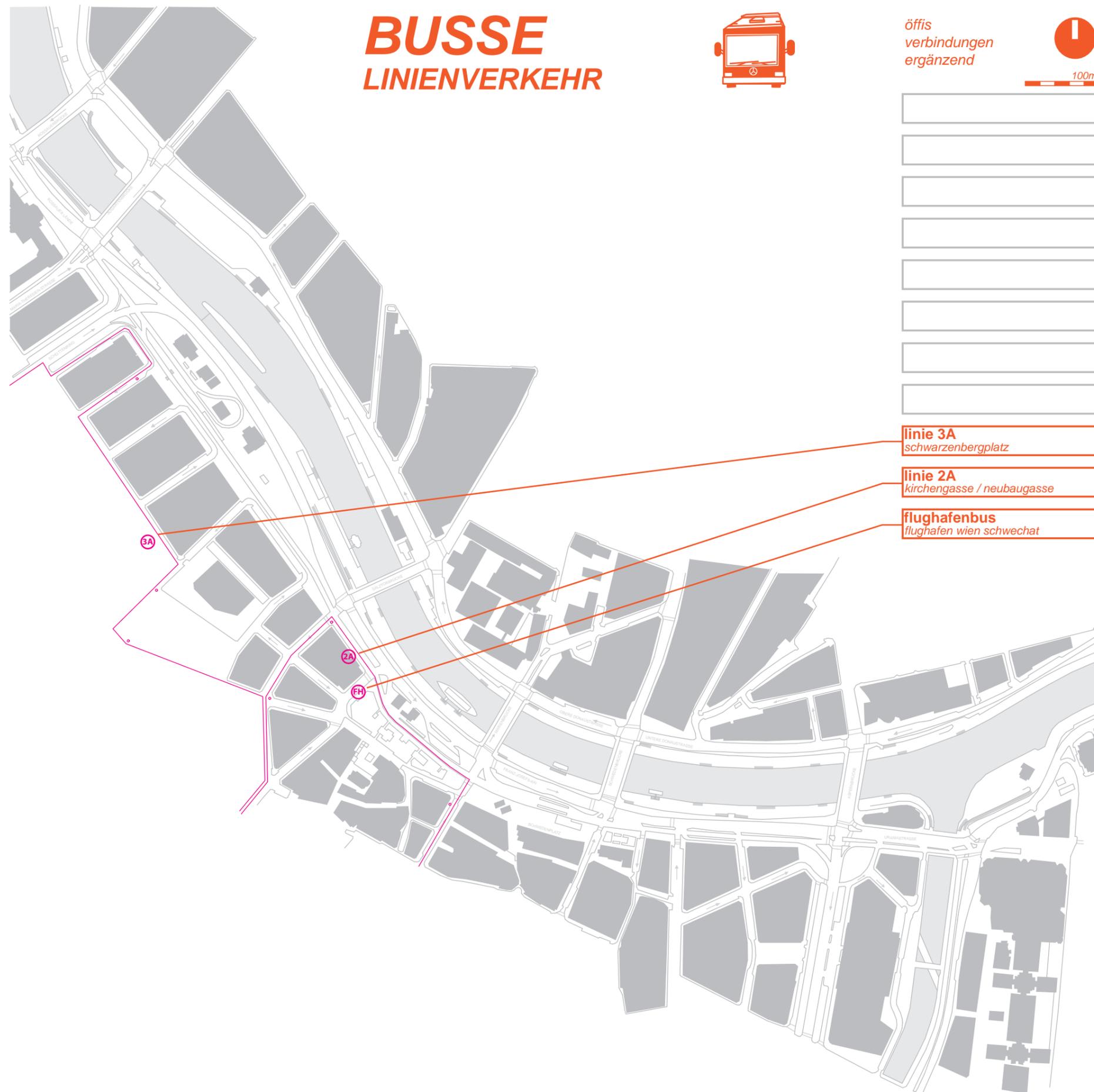


öffis
verbindungen
ergänzend



100m

12.2.3. BUSVERKEHR



linie 3A
schwarzenbergplatz

linie 2A
kirchengasse / neubaugasse

flughafenbus
flughafen wien schwechat

3A
Schwarzenbergplatz - Schottenring
06:39 - 19:50

reine Fahrzeit:
Schottenring - Schwarzenbergplatz: 15 min
Schwarzenbergplatz - Salzgries (Schwedenplatz): 11 min
Schottenring - Herrengasse: 8 min
Salzgries (Schwedenplatz) - Herrengasse: 4 min
Kärntnerring / Oper - Schottenring: 16 min

2A
Schwedenplatz - Kirchengasse/Neubaugasse
06:27 - 19:27

reine Fahrzeit:
Kirchengasse / Neubaugasse - Schwedenplatz: 18 min
Stephansplatz - Schwedenplatz: 2 min
Volkstheater - Schwedenplatz: 11 min
Schwedenplatz - Kirchengasse / Neubaugasse: 17 min
Schwedenplatz - Herrengasse: 7 min
Schwedenplatz - Museumsquartier: 12 min

Flughafenbus Wien Schwechat
Morzinplatz / Schwedenplatz - Wien Schwechat (direkt)
05:00 - 23:30

reine Fahrzeit
Morzinplatz/Schwedenplatz - VIE AIRPORT: 20 min

13 TENDENZEN

13.1. STEP 05



WIENER STADTENTWICKLUNGSPLAN:

Der Stadtentwicklungsplan 05 definiert klare Ziele für die Entwicklung Wiens. Der Donaukanal wird als spezielles Entwicklungsgebiet hervorgehoben:

Waterfront:

„In den letzten Jahren sind entlang des Donaukanals eine Reihe städtebaulicher Akzente mit Projekten wie Media-Tower, Uniqua-Gebäude, Kaipalast etc. gesetzt worden, die der Wiener Stadtlandschaft ein modernes Erscheinungsbild geben.

Für den Bereich Donaukanal wird die ökologische Bedeutung der Ufer ebenso hervorgehoben wie die Attraktivierung des Raums für Freizeit und Wohnen sowie die Möglichkeit, Unternehmensstandorte durch Flagshiparchitektur (am Wasser) zu inszenieren.“

(STEP 05 kurz; Statement: Zielgebiete der Stadtentwicklung.)

PPP:

PPP oder auch Public-Private-Partnership ist ein geflügeltes Wort, das im Zusammenhang mit Projektumsetzung des öfteren in den Raum gestellt wird.

Die Aufwertung des Donaukanals seitens der Stadt soll größten Teils anhand solcher Modelle verwirklicht werden. Die Stadt setzt ausreichende Infrastrukturmaßnahmen, private Investoren realisieren Projekte und betreiben anschließend in Kooperation mit der Stadt.

Abb. 085:

Rudolf Schicker (Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr)

13.2. ZIELE STEP 05

BETROFFENE GEBIETE:

Donaukanal, Donau, Alte Donau
Nordbahnhof, Donau City
Stadt mit Anschluss und Aussicht
Ökologische Bedeutung der Ufer

GRUNDLAGE:

„Wesentliche Grundlage für das Erreichen der Entwicklungsziele am Donaukanal sind infrastrukturelle Einrichtungen wie Fuß- und Radwege, Rampen und Stiegenabgänge, Kanal- und Wasseranschlüsse sowie sanitäre Einrichtungen. Insbesondere die problemlose barrierefreie Erreichbarkeit wird laufend optimiert. So wird zum Beispiel im Rahmen des Stationsgebäudes für den Twin City Liner, aber auch bei der Park & Ride-Anlage Spittelau ein entsprechender barrierefreier Zugang zum Donaukanal geschaffen. Aber auch die mangelnde Wahrnehmbarkeit des Donaukanals vom Niveau der angrenzenden Straßenzüge aus soll gemeinsam mit privaten Partnerinnen und Partnern durch die Kenntlichmachung der vorhandenen Abgangsmöglichkeiten verbessert werden.

Um die weiteren Ziele und den Weg zur Umsetzung der gesetzten Entwicklungsziele strukturiert und transparent darstellen zu können, wird derzeit ein Masterplan für das Entwicklungsgebiet Donaukanal ausgearbeitet.“

(<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/donaukanal/projekt.html> 18112008)

Folgende Kriterien und Maßnahmen sind seitens der Stadt für kommende Projekte ausgeschrieben:

KRITERIEN:

- keine weitere Verringerung der Uferbereiche
- die Schaffung differenzierter Angebote je nach Stadtteil- und Benutzerstruktur

MASSNAHMEN:

- Verbesserung der Erreichbarkeit aus den angrenzenden Stadtteilen
- Zugang zum Vorkai von U-Bahn aus
- vermehrt direkte Abgänge zum Vorkai von Gebäuden aus
- Reduktion der Angsträume durch bessere Beleuchtung
- differenzierte Beleuchtungskonzepte zur Erzeugung von Landschaftswertigkeiten
- Einrichtung von Nutzungen, die unmittelbaren Bezug zum Flussraum haben

„Auf der Basis einer „infrastrukturellen Grundversorgung“ werden in Zukunft weitere Projekte zu entwickeln sein, wobei ein zentraler Bereich zwischen Salztorbrücke und Augartenbrücke erst nach Abschluss der Arbeiten für den U-Bahn-Bau neu gestaltet werden können.

Mit der Vergabe von Länderechten für neue Sport- und Freizeitprojekte sollen in Zukunft private Investoren und Betreiber das Angebot für die Bevölkerung ausweiten. So soll die Strandbadidee mit moderner und zeitgemäßer Ausstattung am Donaukanal wieder belebt werden. Bestehende Einrichtungen wie das Schützenhaus oder die Kaiserbadschleuse sollen durch private Betreiber/innen und Investor/innen zeitgemäßen Nutzungen zugeführt werden.

Auch die Nutzung des Donaukanals als Wasserstraße soll näher geprüft werden, wobei die Einrichtung einer Schnellverbindung Wien - Bratislava (Twin-City-Line) mit der eine Verbindung von Stadtzentrum zu Stadtzentrum realisiert werden könnte, im Vordergrund steht.“

(<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/zielgebiete/donaukanal.htm>, 18112008)

14 PROJEKTE

ANMERKUNG:

In der Gestaltung des Donaukanalufer (Vorkai) setzt man auf Sommer, Sonne und Sand. Strandbar Herrmann, Badeschiff, Adria Glashaus sind Allegorien an mediterrane Sommerdomizile, dem sich in der Sonne Räkeln und Entspannen. Von der Strandbar lassen sich an schwülen Abenden die Auren an der Fassade des Uniqua-Gebäudes beobachten.

Mit dem Ende der Sommerzeit ist damit allerdings Schluss. Dann erinnern nur mehr die Dekoration und der kalte Sand an den heißen Südseeflair. Eine Herbst- oder Winternutzung der Donaukanalufer ist bis dato noch nicht durchdacht.

Es ist ein bunter Haufen an zusammengewürfelten Projekten und Gestaltungen, die das momentane Bild des öffentlichen Raums am Donaukanal prägen.



Abb. 087:
Kaiserbad

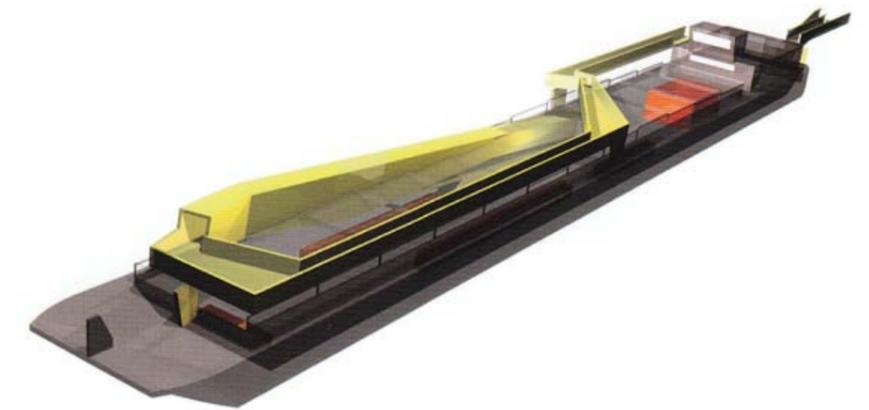


Abb. 089:
MS Supamira

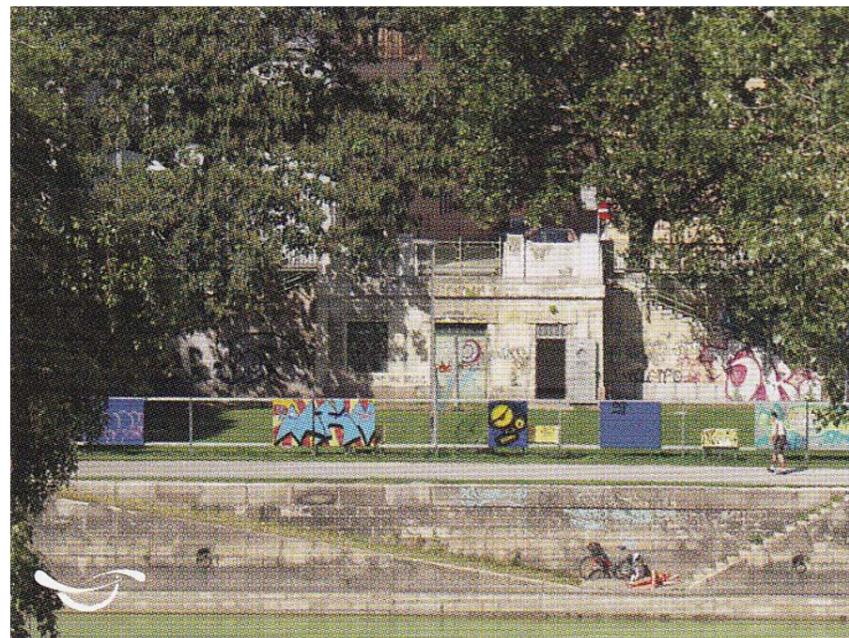


Abb. 086:
Central Garden



Abb. 088:
Wellnessschiff



Abb. 090:
Gourmetmarkt

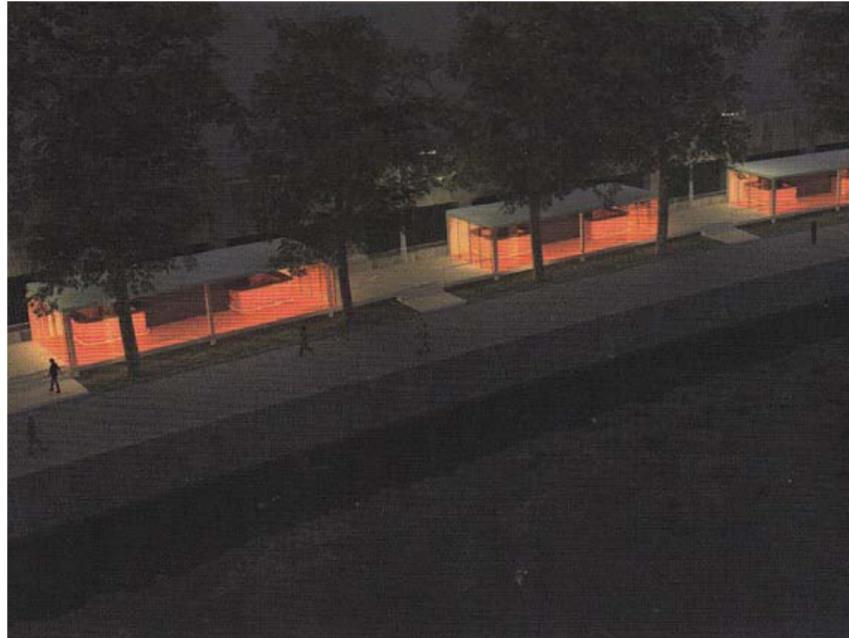


Abb. 091:
Gourmetmarkt

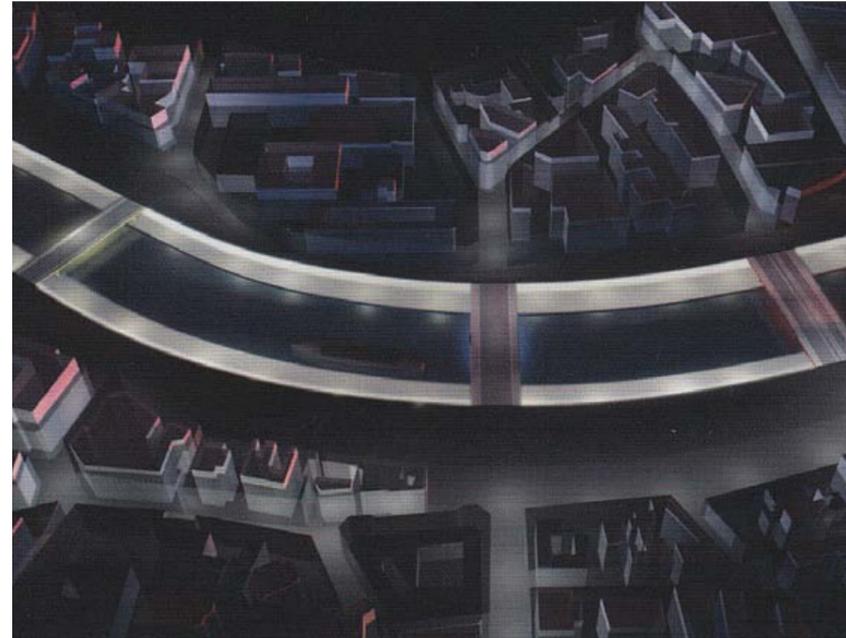


Abb. 093:
Lichtkonzept Donaukanal



Abb. 095:
Twin City Anlegestelle

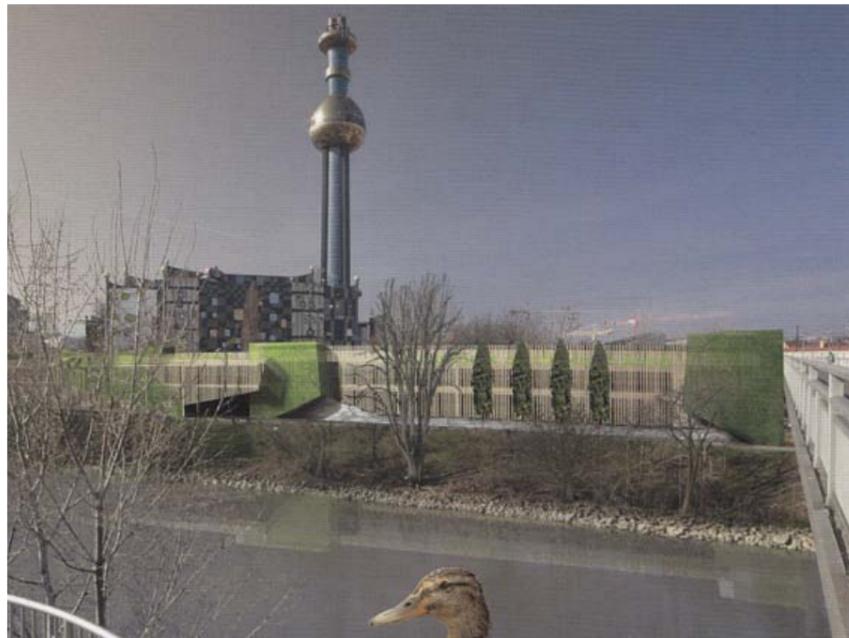


Abb. 092:
Park and Ride Spittelau

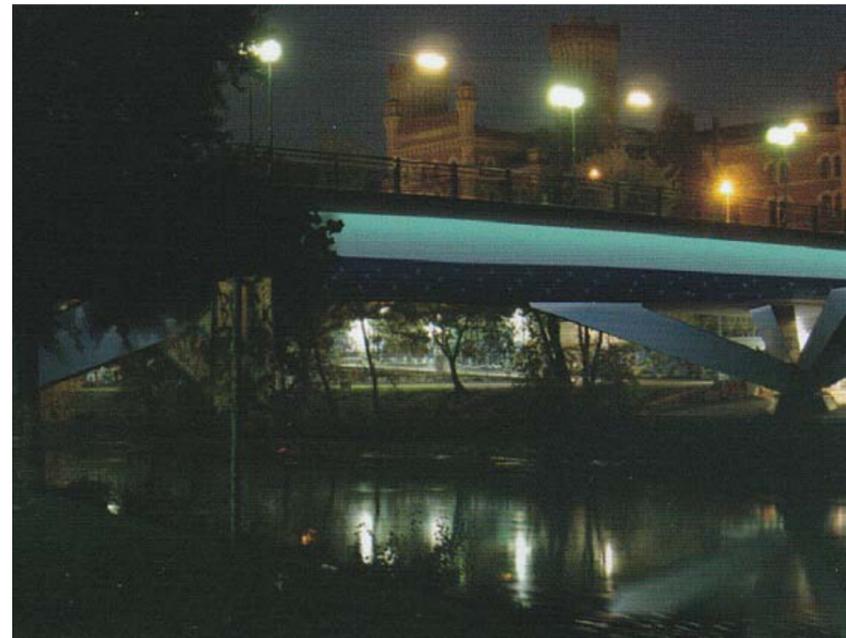


Abb. 094:
Lichtkonzept Donaukanal

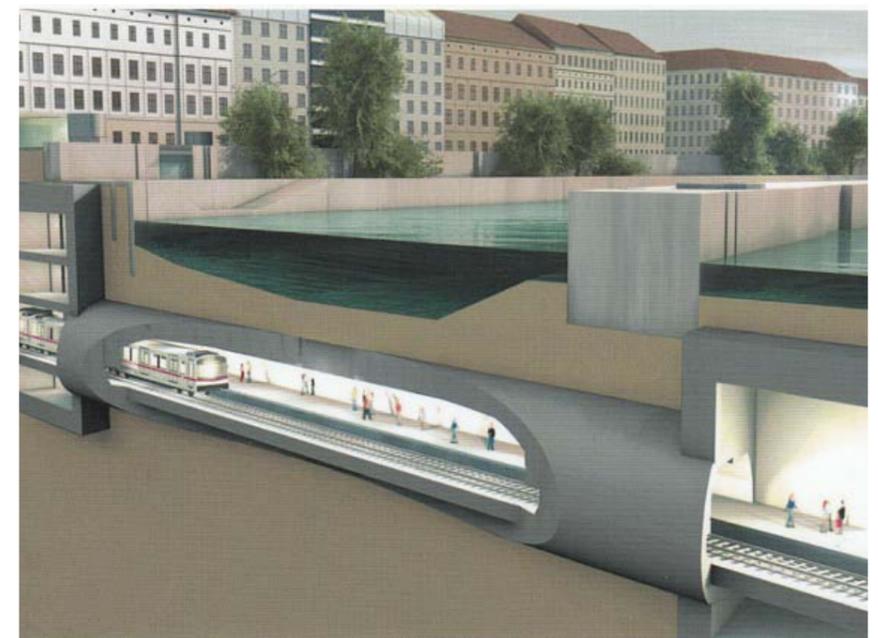


Abb. 096:
U2 Station Schottenring

PROJEKTE VERWIRKLICHT



donaukanal
aktivitäten und
projekte (gebaut)



100m

wohnbau hadid
stadtbahnüberplattung

summerstage
unterhaltung

flex:neu
club+wurst

lichtraum donaukanal
lichtkonzept

tauchstation U2
querverbindung beider kanalufer

adria wien
gastronomie und sandstrand

twin city liner anlegestelle
wien-bratislava

badeschiff
cafe, club, pool

strandbar herrmann
bar+strand

central garden
freizeitpark

unterführung löwengasse
verbindung vorkai+umraum

14.1. BESTEHENDE PROJEKTE

Zaha Hadid Wohnhausanlage - Überbauung der ehemaligen Stadtbahnbögen:

9. Bezirk - Spittelauer Lände
2005
Apartments - Leerstand

Summer Stage:

9. Bezirk - Rossauer Lände
1996
Gastronomie
Kultur

Glas pavillon Flex - Cafe und Jugendkultur:

1. Bezirk - Augartenbrücke
2008 Umbau
Lokal+Clubs+Konzerte

Adria Wien:

Glashaus von Boris Podrecca
2. Bezirk - Salztorbrücke
2005
Bar+Entspannung

Twin City Liner + Anlegestelle:

2 Schiffe verbinden die Donaumetropolen Wien und Bratislava auf dem Wasserweg.
1. Bezirk - Schwedenplatz
2006

Badeschiff:

1. Bezirk - Donaukanallände zw. Schwedenbrücke und Urania
Pools+Sonnendeck+Gastronomie+Events

Unterführung Löwengasse:

Verbindung Donaukanal (Vorkai) - Umgebung
2006-2007

Strandbar Herrmann:

3. Bezirk - Herrmannpark
Bars+Erholung+Aussicht - Sommerbetrieb

Central Garden:

2. Bezirk - Robertgasse zw. Hermannpark und Franzensbrücke

Lichtraum Donaukanal:

Schwedenbrücke, Marienbrücke, Salztorbrücke, Aspernbrücke
Beleuchtungskonzepte - brückenbezogen - Abbau von Angsträumen

Tauchstation Schottenring:

U-Bahnstation U2 U4
1. Bezirk - Schottenring - Unterquerung des Kanals - Zugänge auf beiden Seiten
Eröffnung 2008

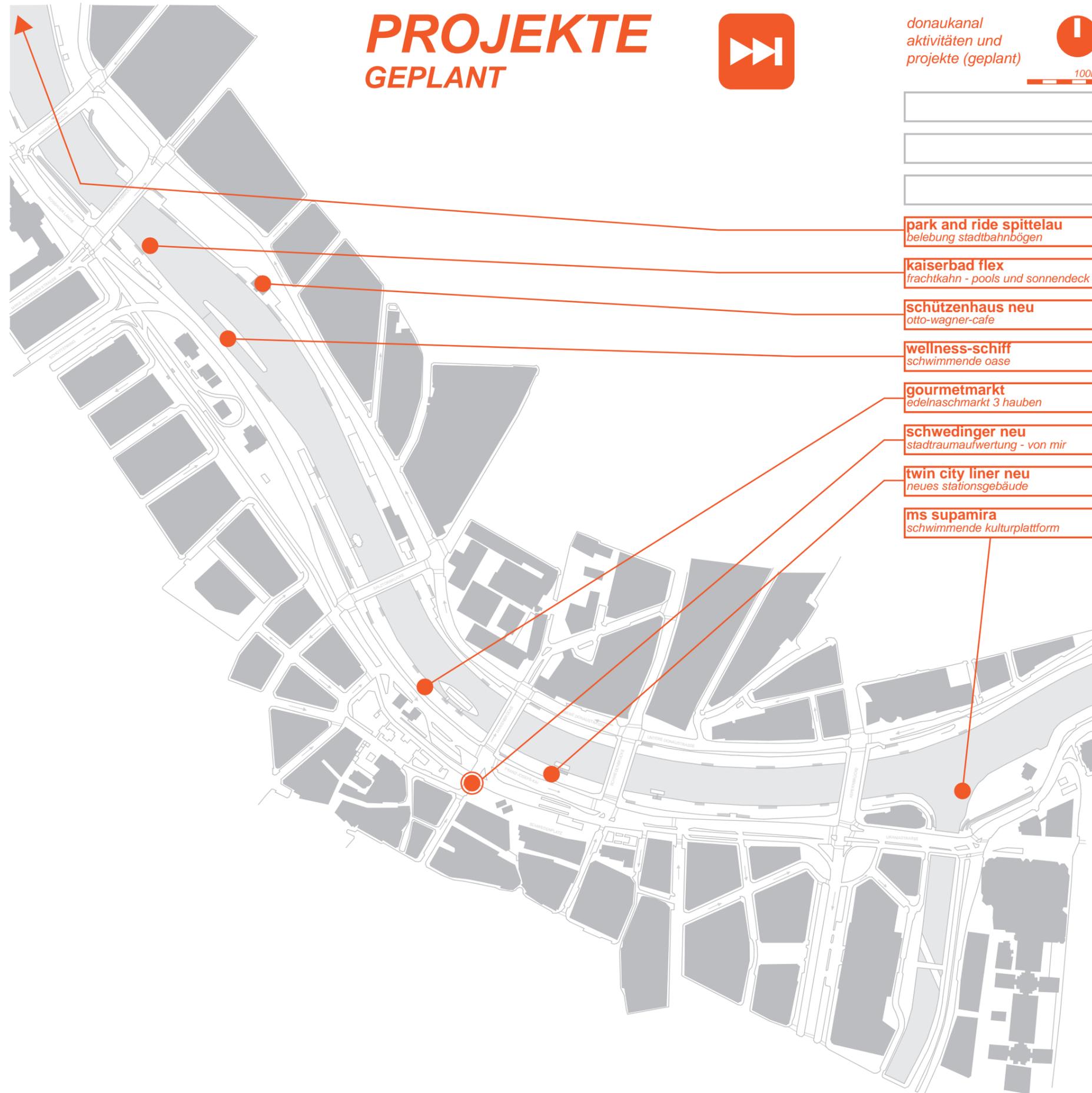
PROJEKTE GEPLANT



donaukanal
aktivitäten und
projekte (geplant)



100m



park and ride spittelau
belebung stadtbahnbögen

kaiserbad flex
frachtkahn - pools und sonnendeck

schützenhaus neu
otto-wagner-cafe

wellness-schiff
schwimmende oase

gourmetmarkt
edelnaschmarkt 3 hauben

schwedinger neu
stadtraumaufwertung - von mir

twin city liner neu
neues stationsgebäude

ms supamira
schwimmende kulturplattform

14.2. GEPLANTE PROJEKTE

Stationsgebäude - Twin City Liner:

1. Bezirk - zw. Marienbrücke und Schwedenbrücke
Arch. Fasch und Fuchs

(siehe auch:

16. - Einflüsse - Twin City Anlegestation - Seite 100)

Park & Ride-Anlage Spittelau:

9. Bezirk - Station Spittelau

Belebung der Stadtbahnbögen

Kaiserbad-Flex:

1. Bezirk - Augartenbrücke

Erweiterung Flex

Frachtkahn - Strombad - Sonnenterrassen - Gastronomieeinrichtungen an Deck

Gourmetmarkt Donaukanal:

1. Bezirk - zw. Salztorbrücke und Marienbrücke
am Vorkai gelegen - Pavillons

MS Supamira:

3. Bezirk - Herrmannpark

2010/2011

Schwimmende Kulturplattform - Theater, Konzerte, Filmprogramme, Kunstprojekte

Wellness-Schiff:

1. Bezirk - zw. Augartenbrücke und Salztorbrücke

2009/2010

Entspannung und Wellness

Umbau Otto Wagner-Schützenhaus:

2. Bezirk - Obere Donaustraße

2009

Umbau zu Kaffeehaus

LANDMARKS

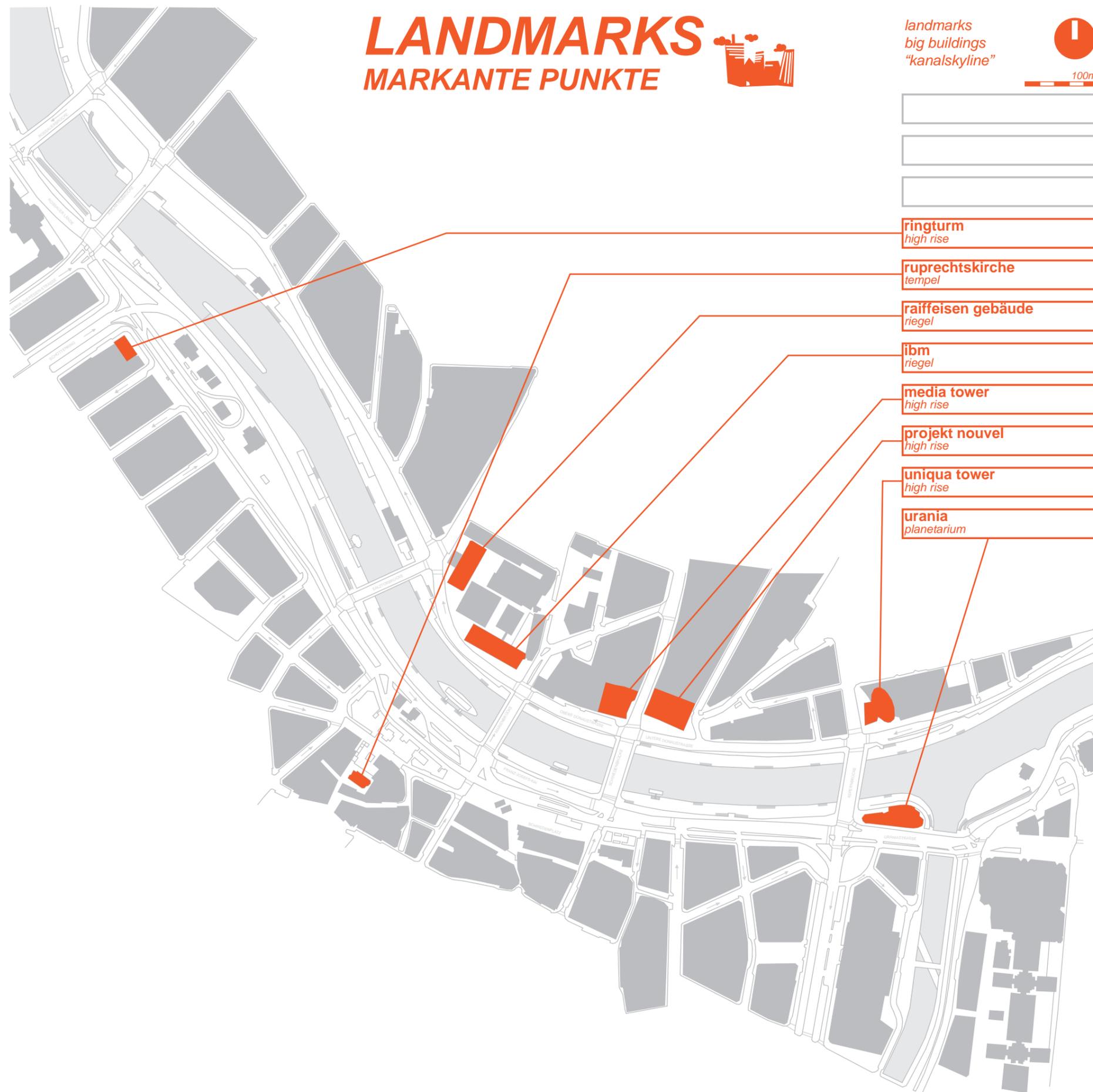
MARKANTE PUNKTE



landmarks
big buildings
"kanalskyline"



100m



ringturm
high rise

ruprechtskirche
tempel

raiffeisen gebäude
riegel

ibm
riegel

media tower
high rise

projekt nouvel
high rise

uniqua tower
high rise

urania
planetarium

Generali-Mediatower:

2.Bezirk, Taborstraße
Büros und Geschäfte - News Verlag - Infoscreen
2000
72m

Projekt Nouvel:

2.Bezirk, Praterstraße 1
Hotel
2010

Uniqua-Gebäude:

2.Bezirk, Aspernbrückengasse
Auren
2001-2004
75m

Urania:

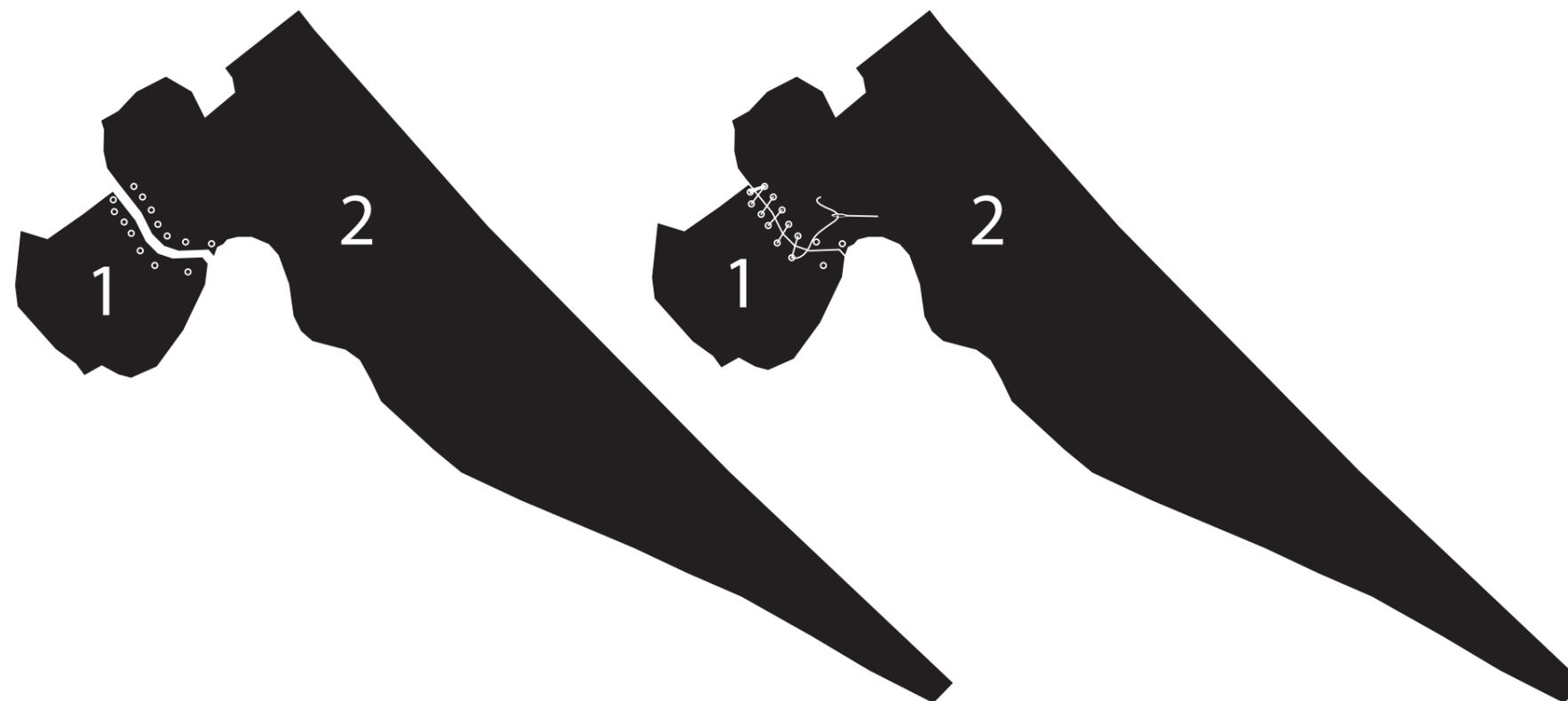
1.Bezirk, Uraniastraße 1
Volksbildungshaus - Planetarium - Kino
1897

Raiffeisengebäude:

IBM:

Ringturm:

1.Bezirk, Schottenring 30
Büros
1955
93m



14.4. NAHTSTELLE ZWEIER BEZIRKE

Der Donaukanal trennt den ersten Wiener Gemeindebezirk vom zweiten Wiener Gemeindebezirk. Der Schwedenplatz hat Überbrückungsfunktion, ist Treffpunkt, Aufenthaltsbereich, Umschaltstelle. In näherer Umgebung befinden sich vier Brücken, davon sind Marienbrücke und Schwedenbrücke im unmittelbaren Umfeld des Schwedenplatzes.

Der Schwedenplatz verbindet 1. und 2. Bezirk als wichtigster verkehrstechnischer Knotenpunkt des Donaukanalareals. Er stellt den Ort mit der größten Konzentration an Eventpotential dar, von wo aus dieses in die Umgebung verzweigt und verteilt, und einen gewissen Teil auch im eigenen Gefüge halten sollte.

Momentan ist dieser Anteil vor Ort zu gering. Um beide Bezirke anzunähern ist eine Steigerung unabdingbar. Eine Steigerung, ausgelöst durch Attraktion - einer höheren Anzahl an Funktionen und Events.

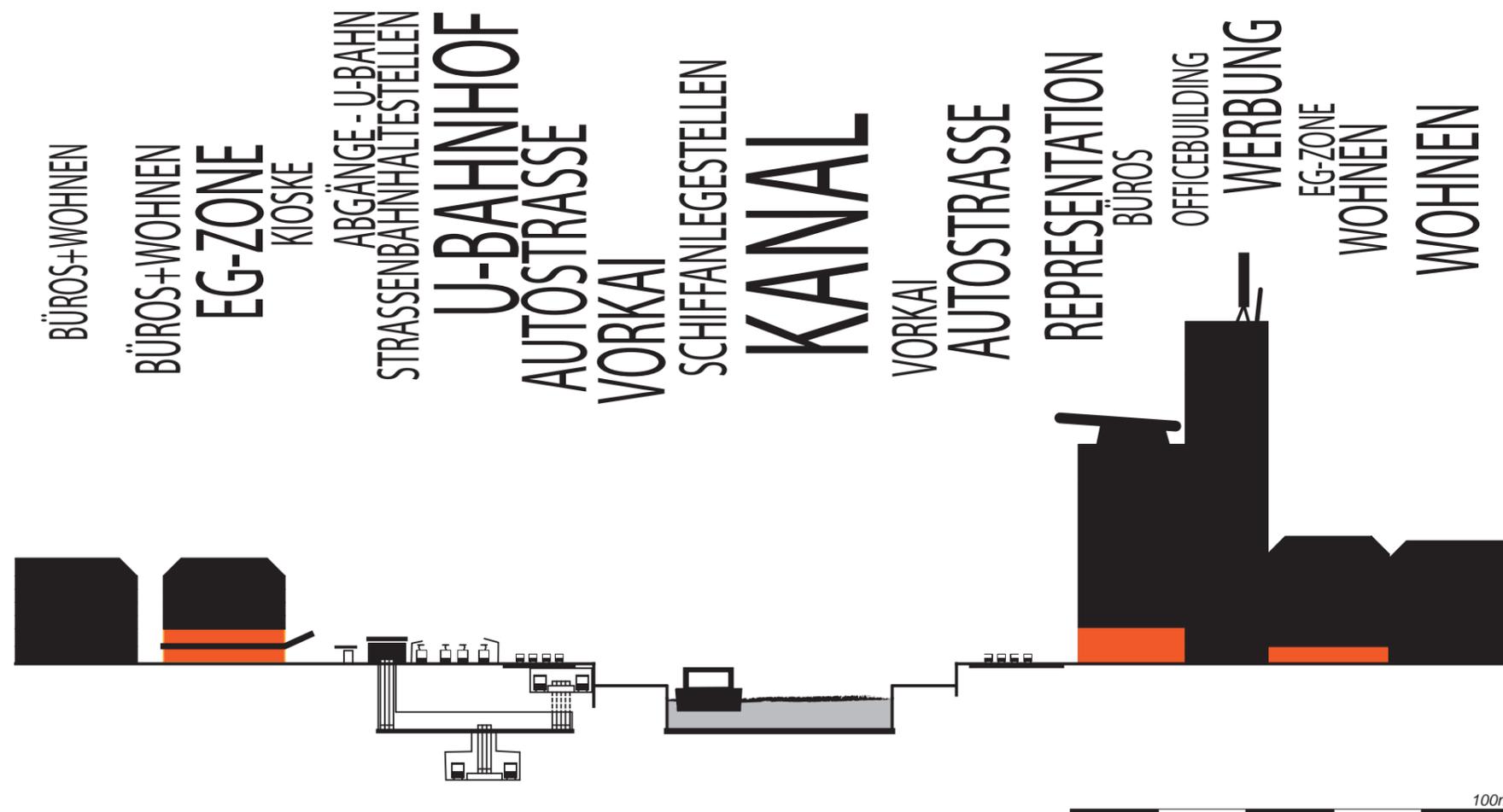
TYPOLOGISCHE MERKMALE:

1. Bezirk:

Erdgeschoßzonen Gewerbe und Handel - Office darüber - Wohnungen darüber - vermischt - hinter gründerzeitlicher Fassade - beschaulich nach Außen

2. Bezirk:

Office - Hochhaustürme
ambitionierte Bauvorhaben
Wohnen und Arbeiten weitgehend getrennt



STANDORTANALYSE

SCHWEDENPLATZ



FOTOS SCHWEDENPLATZ



Abb. 102:
Würstel



Abb. 104:
Tiefgarage



Abb. 106:
Tag



Abb. 103:
Öffis



Abb. 105:
Ruprechtskirche



Abb. 107:
Nacht

STADTRAUM BEZIEHUNGEN



200m

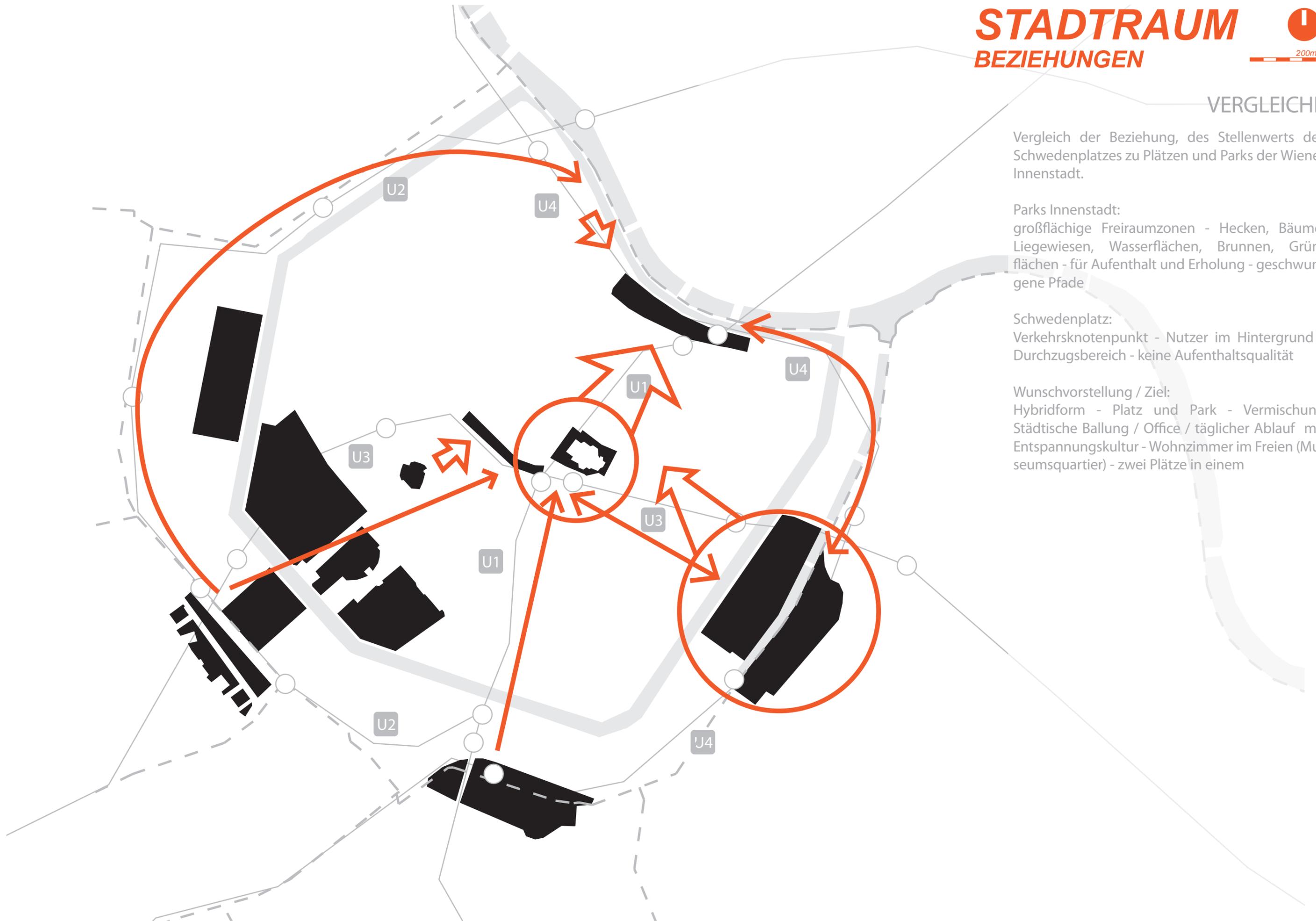
VERGLEICHE

Vergleich der Beziehung, des Stellenwerts des Schwedenplatzes zu Plätzen und Parks der Wiener Innenstadt.

Parks Innenstadt:
großflächige Freiraumzonen - Hecken, Bäume, Liegewiesen, Wasserflächen, Brunnen, Grünflächen - für Aufenthalt und Erholung - geschwungene Pfade

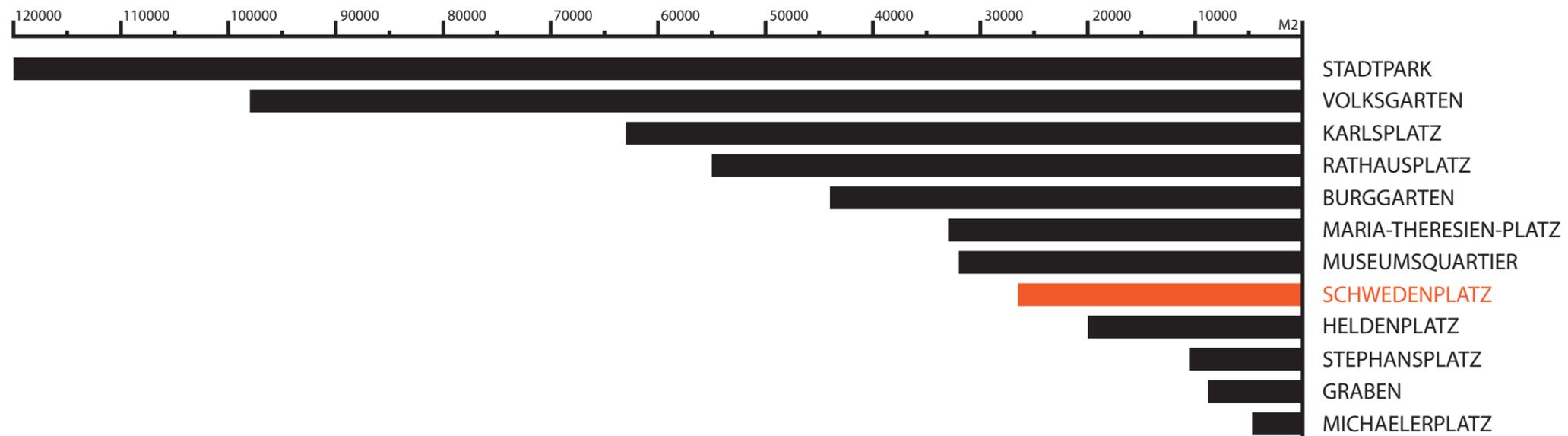
Schwedenplatz:
Verkehrsknotenpunkt - Nutzer im Hintergrund - Durchzugsbereich - keine Aufenthaltsqualität

Wunschvorstellung / Ziel:
Hybridform - Platz und Park - Vermischung Städtische Ballung / Office / täglicher Ablauf mit Entspannungskultur - Wohnzimmer im Freien (Museumsquartier) - zwei Plätze in einem



FLÄCHEN CHARAKTERISTIK

Die folgenden Schemas zeigen die Analyse des Schwedenplatzes, bezogen auf Verkehr, Fußgängerströme, unterirdisch bebauter Fläche, Zugänglichkeit, Treffpunkte, usw.



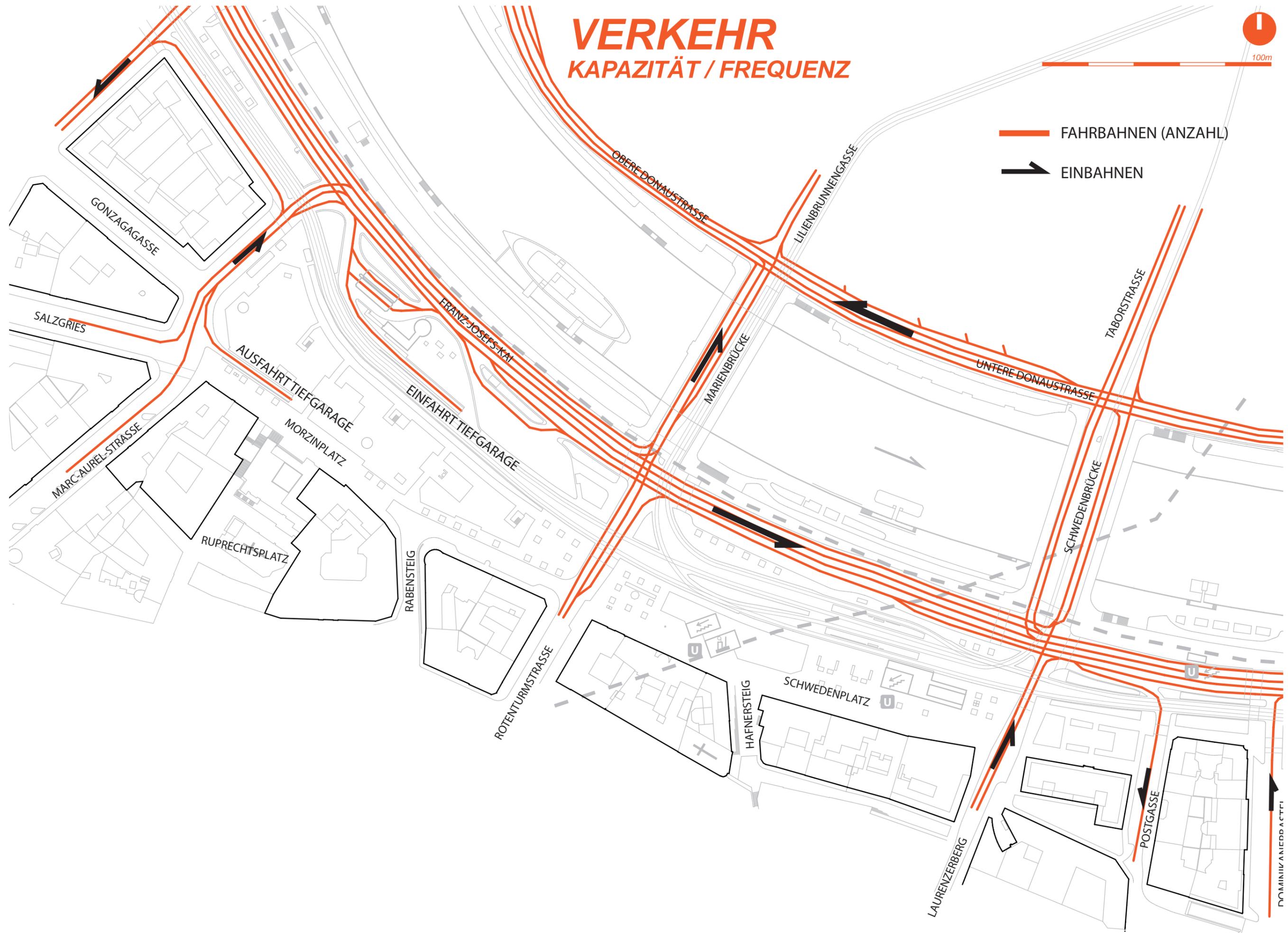
VERKEHR

KAPAZITÄT / FREQUENZ



100m

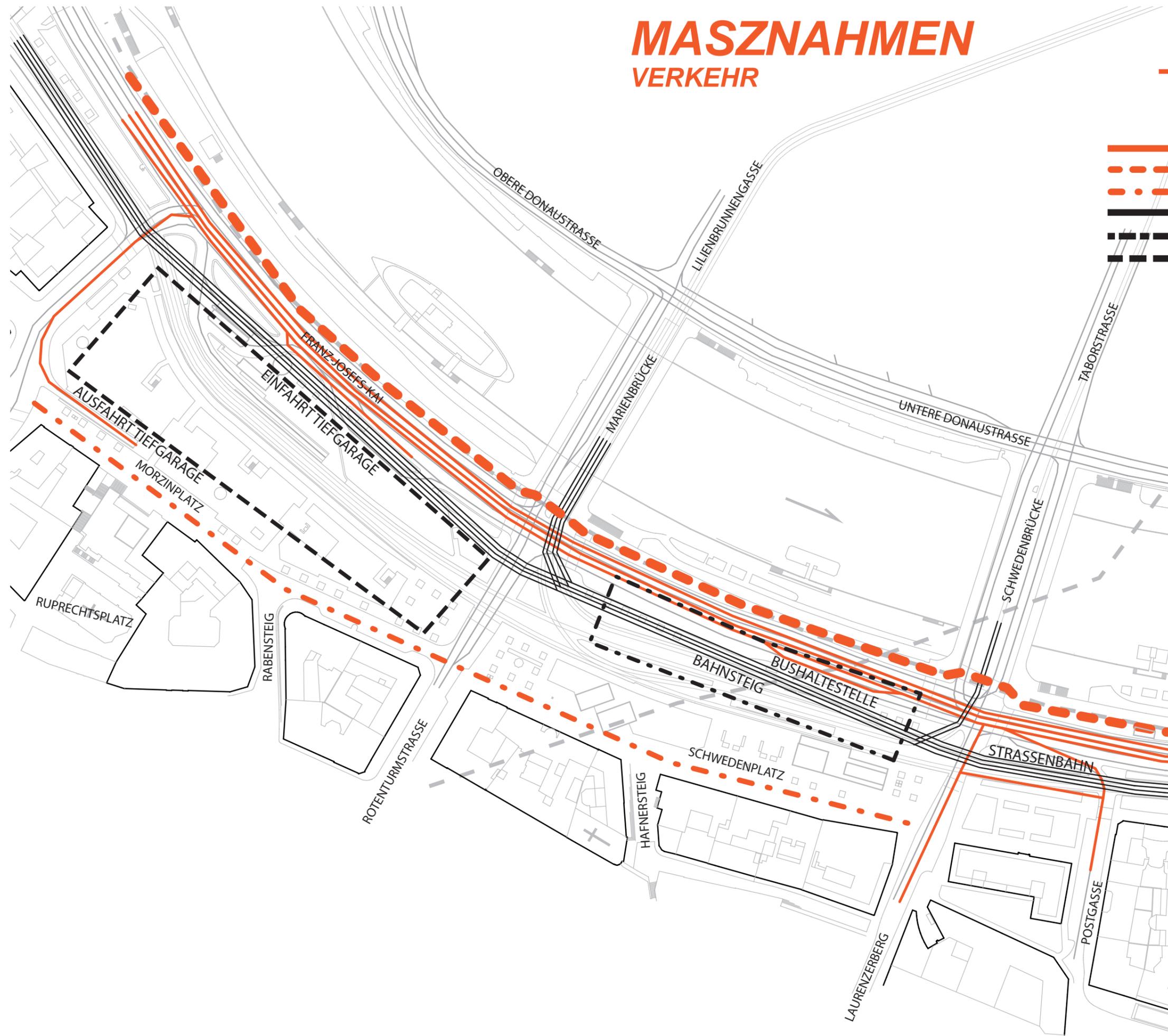
- FAHRBAHNEN (ANZAHL)
- EINBAHNEN



MASZNAHMEN VERKEHR



100m



- FAHRBAHNEN (ANZAHL)
- - - - PROMENADE
- . - . ZUFAHRT (FEUERWEHR) / RW
- TRASSE BIM
- - - - BAHNSTEIG BIM / BUS
- - - - TIEFGARAGE

- Intervention Verkehr:
- Anpassung Tiefgarage: Ein großer, gerampter Parkraum als geringerer Angstraum und effizienterer Parkkomplex. Geringere Gliederung.
 - Anpassung Franz-Josefs-Kai: Verringern der Spurenanzahl von bis zu sechs auf drei Spuren. Verringern der Spurbreite auf ein Minimum (zulässig 2,6m).
 - Konsequenz: Platzgewinn - Abrücken der Verkehrsachse vom Kanalraum - Schaffung einer großzügigen Promenade entlang der Kanalkante.
 - Anpassung Straßenbahn: Vereinfachung der Trassenführung - Begründung - geringeres Auffächern der Gleiskörper im Haltestellenbereich - Längerer Bahnsteigsbereich - anstatt breiter
 - Anpassung Bus: Integration der Bushaltestelle (+ Flughafenbus) in den Verkehrsknoten - unmittelbare Anbindung an den Straßenbahn- / U-Bahnverkehr.

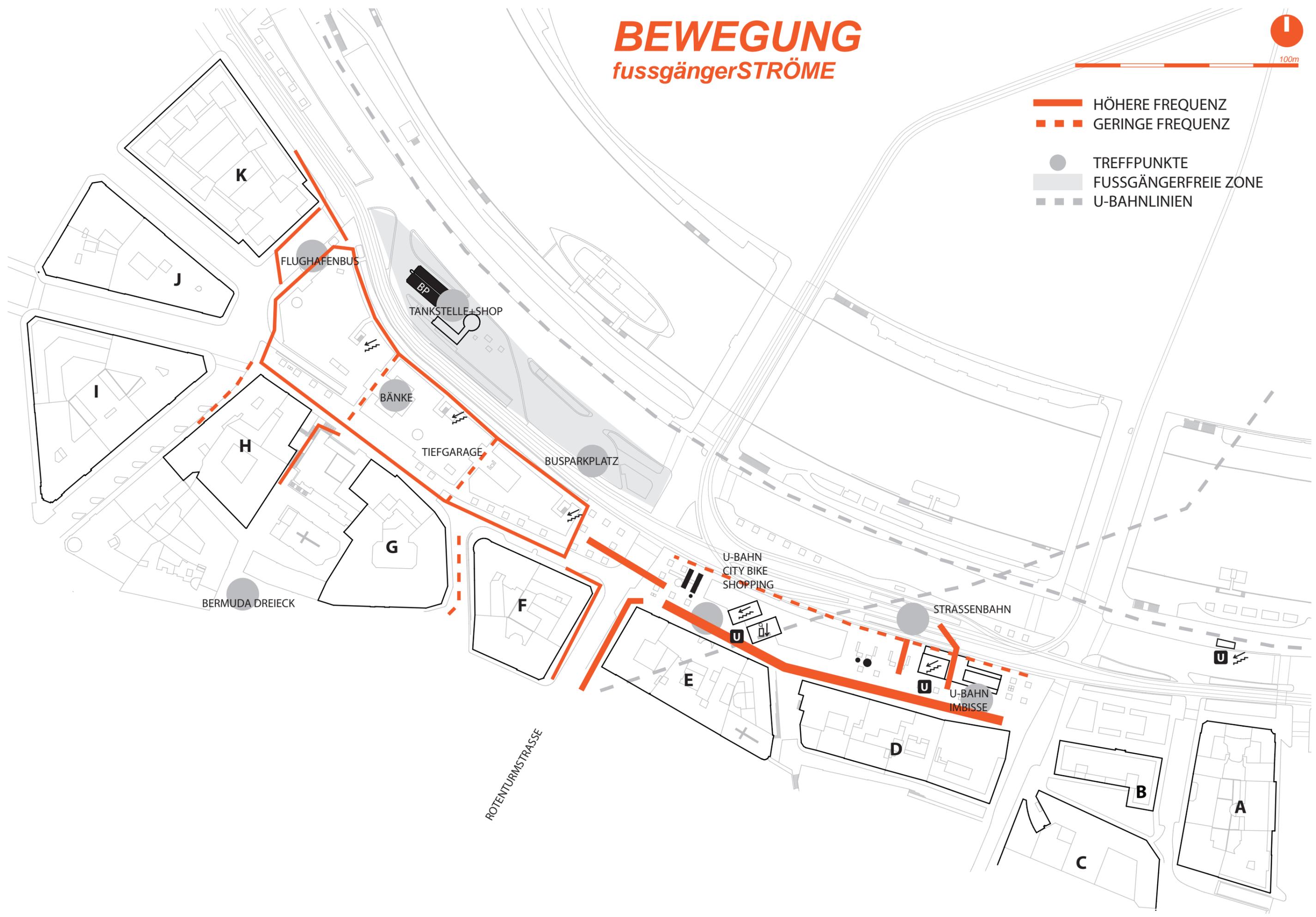
BEWEGUNG

fussgängerSTRÖME



100m

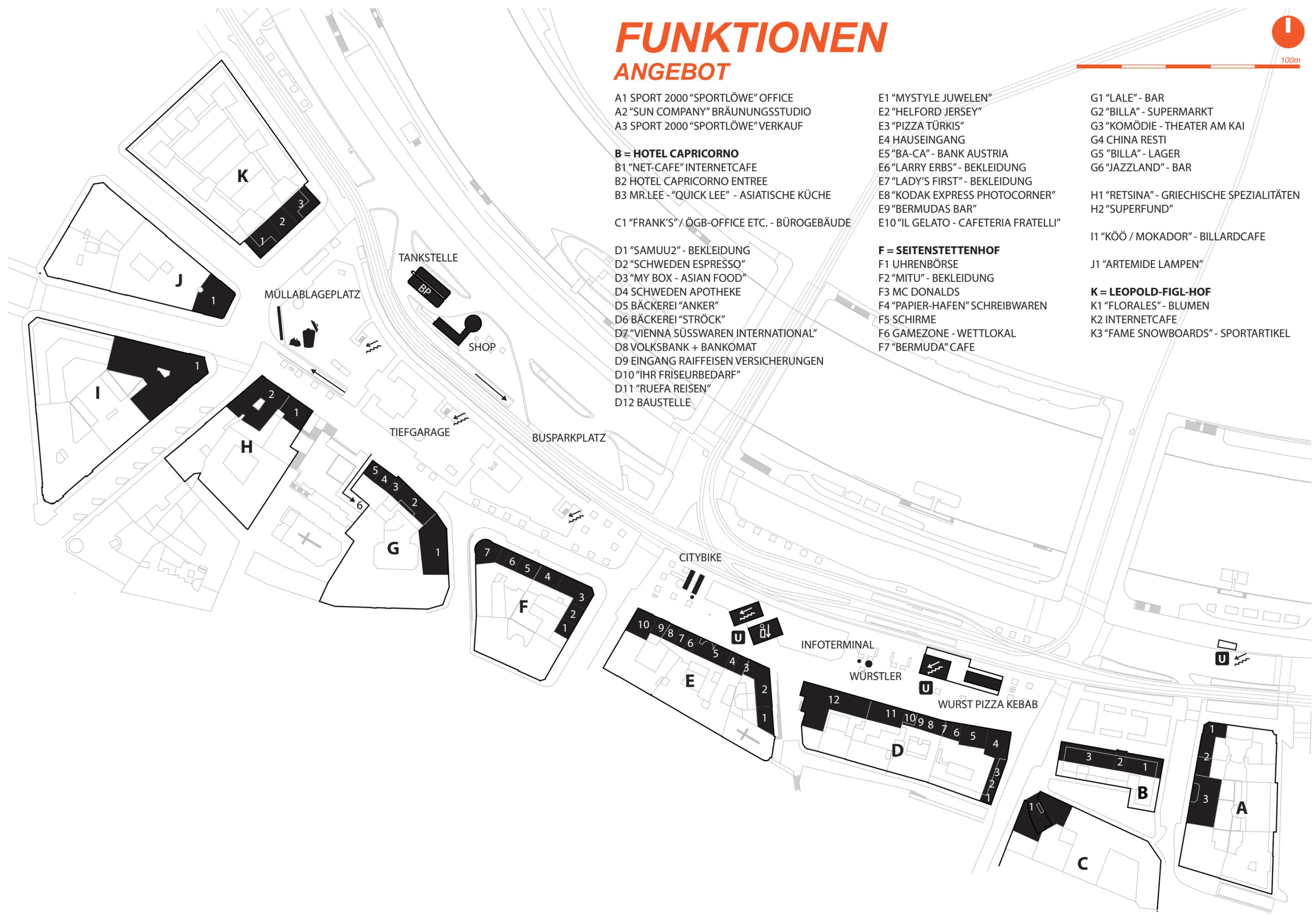
- HÖHERE FREQUENZ
- GERINGE FREQUENZ
- TREFFPUNKTE
- FUSSGÄNGERFREIE ZONE
- U-BAHNLINIEN



FUNKTIONEN ANGEBOT



100m



- A1 SPORT 2000 "SPORTLÖWE" OFFICE
- A2 "SUN COMPANY" BRÄUNUNGSSTUDIO
- A3 SPORT 2000 "SPORTLÖWE" VERKAUF

- B = HOTEL CAPRICORNO**
- B1 "NET-CAFE" INTERNETCAFE
 - B2 HOTEL CAPRICORNO ENTREE
 - B3 MR.LEE - "QUICK LEE" - ASIATISCHE KÜCHE

- C1 "FRANK'S" / ÖGB-OFFICE ETC. - BÜROGEBÄUDE

- D1 "SAMUU2" - BEKLEIDUNG
- D2 "SCHWEDEN ESPRESSO"
- D3 "MY BOX - ASIAN FOOD"
- D4 SCHWEDEN APOTHEKE
- D5 BÄCKEREI "ANKER"
- D6 BÄCKEREI "STRÖCK"
- D7 "VIENNA SÜSSWAREN INTERNATIONAL"
- D8 VOLKSBANK + BANKOMAT
- D9 EINGANG RAFFEISEN VERSICHERUNGEN
- D10 "IHR FRISEURBEDARF"
- D11 "RUEFA REISEN"
- D12 BAUSTELLE

- E1 "MYSTYLE JUWELEN"
- E2 "HELFFORD JERSEY"
- E3 "PIZZA TÜRKIS"
- E4 HAUSEINGANG
- E5 "BA-CA" - BANK AUSTRIA
- E6 "LARRY ERBS" - BEKLEIDUNG
- E7 "LADY'S FIRST" - BEKLEIDUNG
- E8 "KODAK EXPRESS PHOTOCORNER"
- E9 "BERMUDAS BAR"
- E10 "IL GELATO - CAFETERIA FRATELLI"

- F = SEITENSTETTENHOF**
- F1 UHRENBÖRSE
 - F2 "MITU" - BEKLEIDUNG
 - F3 MC DONALDS
 - F4 "PAPIER-HAFEN" SCHREIBWAREN
 - F5 SCHIRME
 - F6 GAMEZONE - WETTLOKAL
 - F7 "BERMUDA" CAFE

- G1 "LALE" - BAR
- G2 "BILLA" - SUPERMARKT
- G3 "KOMÖDIE - THEATER AM KAI
- G4 CHINA RESTI
- G5 "BILLA" - LAGER
- G6 "JAZZLAND" - BAR

- H1 "RETSINA" - GRIECHISCHE SPEZIALITÄTEN
- H2 "SUPERFUND"

- I1 "KÖÖ / MOKADOR" - BILLARDCAFE

- J1 "ARTEMIDE LAMPEN"

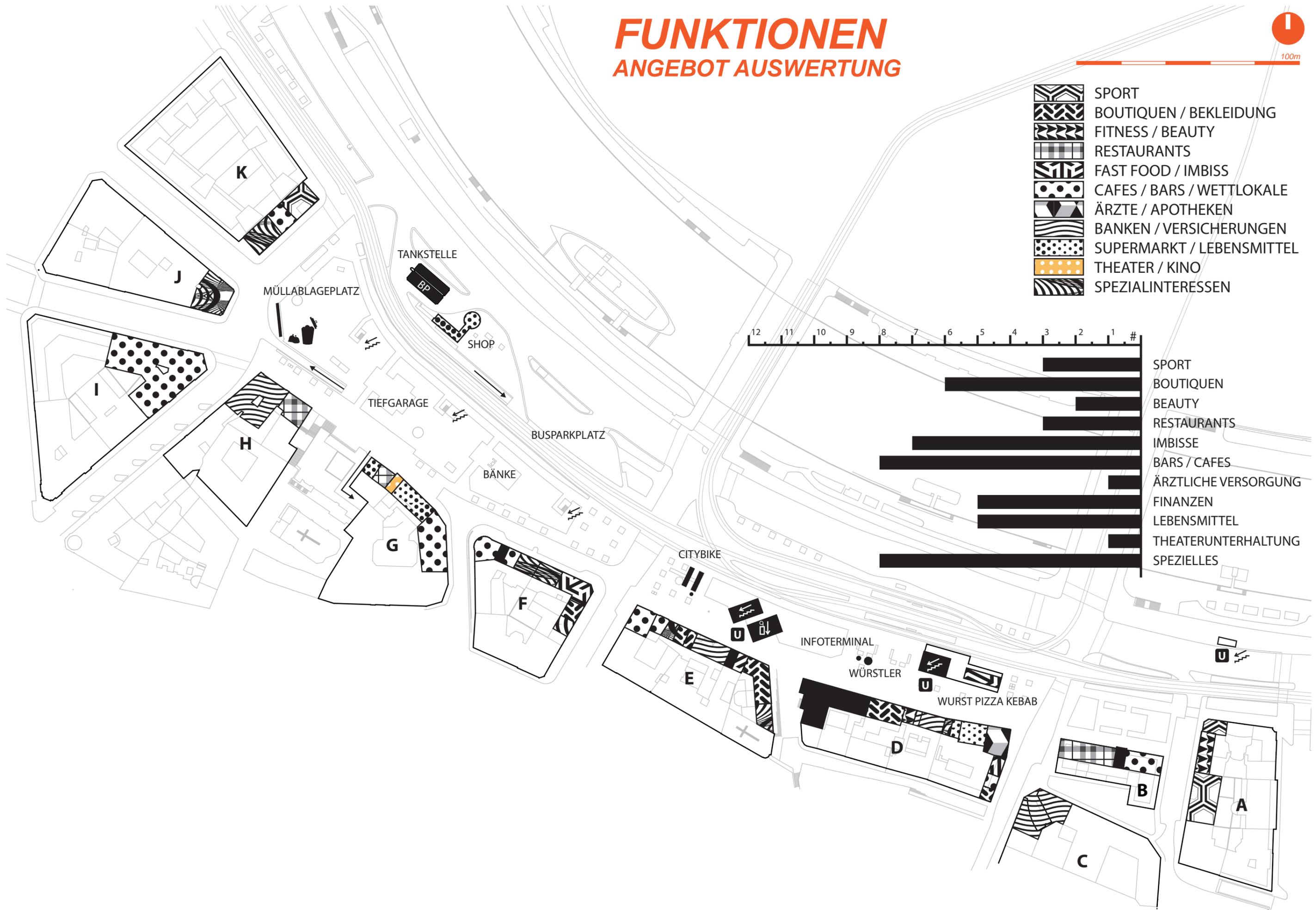
- K = LEOPOLD-FIGL-HOF**
- K1 "FLORALES" - BLUMEN
 - K2 INTERNETCAFE
 - K3 "FAME SNOWBOARDS" - SPORTARTIKEL

FUNKTIONEN ANGEBOT AUSWERTUNG



100m

-  SPORT
-  BOUTIQUEN / BEKLEIDUNG
-  FITNESS / BEAUTY
-  RESTAURANTS
-  FAST FOOD / IMBISS
-  CAFES / BARS / WETTLOKALE
-  ÄRZTE / APOTHEKEN
-  BANKEN / VERSICHERUNGEN
-  SUPERMARKT / LEBENSMITTEL
-  THEATER / KINO
-  SPEZIALINTERESSEN

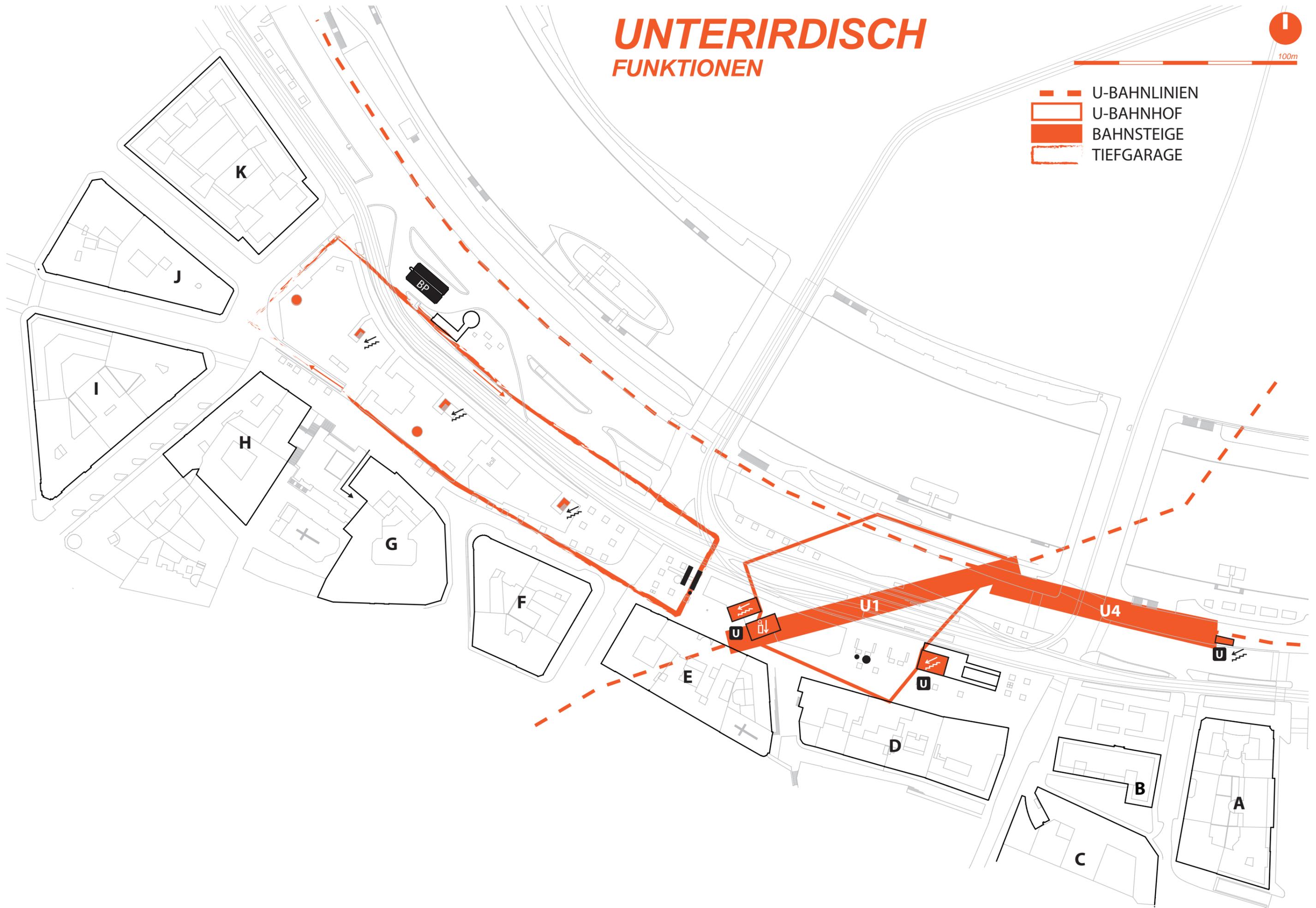


UNTERIRDISCH FUNKTIONEN



100m

-  U-BAHNLINIEN
-  U-BAHNHOF
-  BAHNSTEIGE
-  TIEFGARAGE

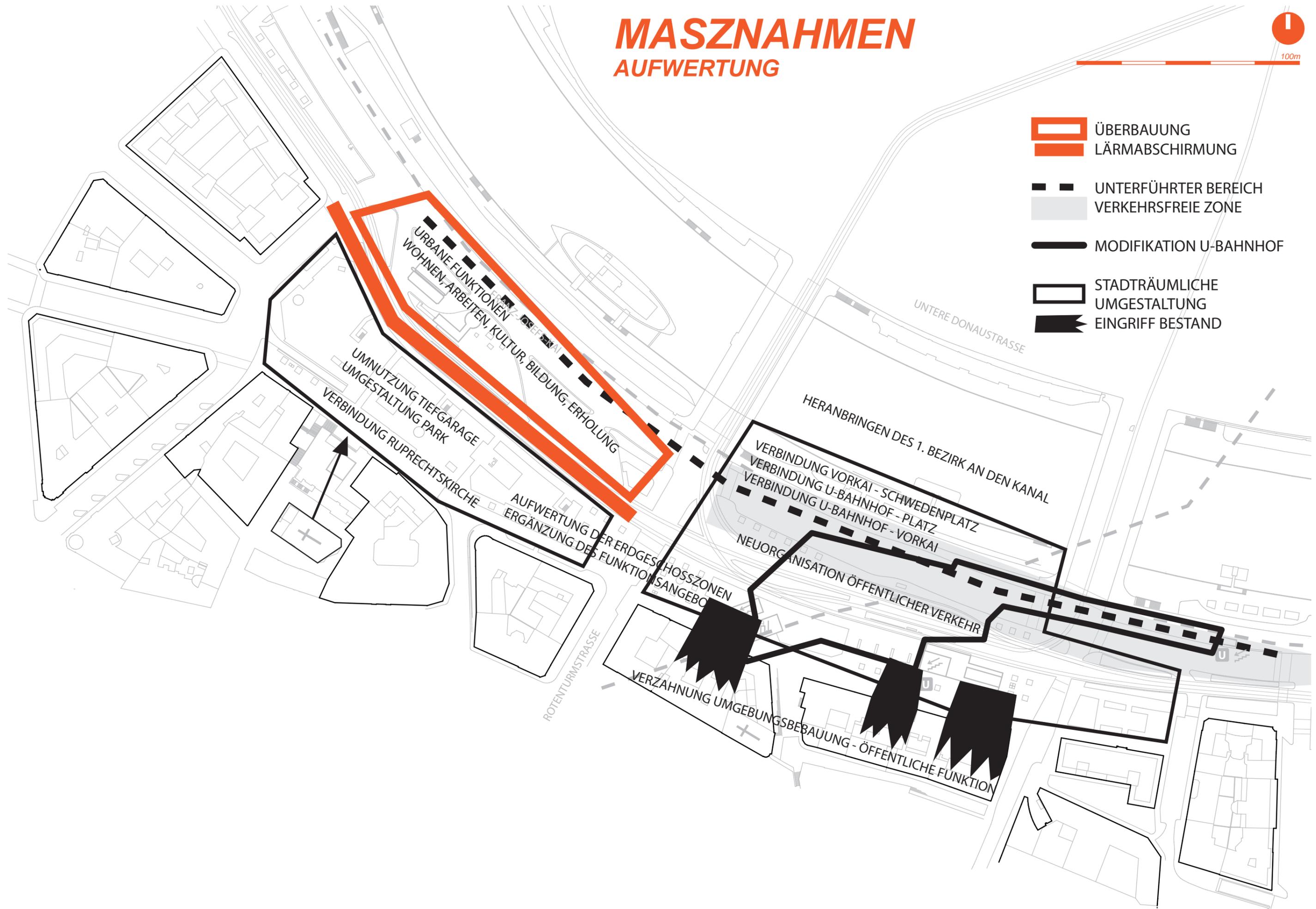


MASZNAHMEN AUFWERTUNG



100m

- ÜBERBAUUNG
- LÄRMABSCHIRMUNG
- UNTERFÜHRTER BEREICH
- VERKEHRSFREIE ZONE
- MODIFIKATION U-BAHNHOF
- STADTRÄUMLICHE UMGESTALTUNG
- EINGRIFF BESTAND



15 MASZNAHMEN

15.1. FOKUS

Aus der theoretischen Recherche und Analyse des Projektumfelds können folgende essentielle projektspezifische Maßnahmen und Punkte destilliert werden.

- 1.** Eine Neuordnung und Reduktion der für motorisierten Individualverkehr (MIV) reservierten Straßenflächen sollte vorgenommen werden. Anzustreben ist eine Orientierung in Richtung öffentlicher Verkehrssysteme, ebenfalls mit einer gleichzeitigen Neuordnung und Optimierung selbiger. Trennung MIV von Aufenthaltsbereichen.
- 2.** Nutzbarmachung des Urbanraums Schwedenplatz für Fußgänger / Radfahrer. Schaffung eines Aufenthaltsbereichs - kein Durchzugsbereich.
- 3.** Die Schaffung von Attraktion, eine möglichst hohe Konzentration an Events im urbanen Gefüge des Schwedenplatzes ist essentiell. Identitätsstiftung - Branding - Den bisher gesichtslosen Urbanraum als eigenständige Marke etablieren (siehe Museumsquartier), durch größtmögliche Flexibilität und Gestaltungsfreiheit der Benutzer größtmögliche Belebung schaffen.
- 4.** Schaffung eines zusätzlichen Grünraums innerhalb der Wiener Innenstadt. Freizeitaktivitäten in Abstimmung mit Arbeitstätigkeit - Finden einer ausgewogenen Mischung.
- 5.** Ergänzung / Modifikation oder Verbesserung des bereits vorhandenen Angebots an Geschäften, Arbeitsplätzen und sonstigen (Un-)Annehmlichkeiten.
- 6.** Verwendung grauer Materialien. Energieeffizientes Bauen. Skelettbauweise, um größtmögliche (Um-)Nutzungsflexibilität zu garantieren.

15.2. FUNKTIONEN

ANGEBOT:

Der Schwedenplatz fristet ein Nischendasein. Er ist der letzte Ausläufer der innerstädtischen Verkaufsmaschinerie. Weder belebt, noch als städtischer Aufenthaltsraum genutzt, liegt dies vor allem am geringen Angebot an Aktivitäten und Ereignissen.

Die gewerbliche Gewichtung liegt deutlich bei Bekleidungsgeschäften und Boutiquen, im kulinarischen Sektor überwiegen bei Imbißbuden und Fast-Food-Restaurants. Die Qualität und Sortiertheit der Händler liegt klar hinter ihren hochpreisigen „Vertretern“ innerhalb der Ringstraße.

ANGEBOT BESTIMMT NACHFRAGE:

Der Bedarf nach einer Eventsteigerung ist also immanent. Überangebot und Unordnung, eine Ansammlung an Funktionen und Ereignissen, sich selbst regulierend und beeinflussend. Verschiedenste Gruppen verschiedensten Alters mit verschiedenster Herkunft. Voraussetzung zur Ausbreitung ist die stadträumliche Spielwiese, die objektiv gesehen bereits vorhanden ist, und der Stein des Anstoßes; die Versorgung mit potentiellen Nutzern.

FUNKTIONEN:

In diesem Sinne ist eine Kategorisierung der Funktionen in eine übergreifende Ordnung kontraproduktiv. Nur wenn jede Komponente unter größtmöglicher Offenheit und Freiheit wirkt, kann ein derartiges System der Selbstregulation Erfolg haben.

Überschneidungen, Reibungspunkte, Angriffsflächen, Konflikte, im positiven wie im negativen Sinn, sind Motor für sozialen und gesellschaftlichen Antrieb und Entwicklung.

15.2.1. CLUBS

Der hohe Stellenwert von clubartigen Gesellschaftsstrukturen wurde bereits angesprochen, ist natürliche Konsequenz.

Das Netzwerk und der Austausch zwischen den einzelnen Gruppen ist essenziell.

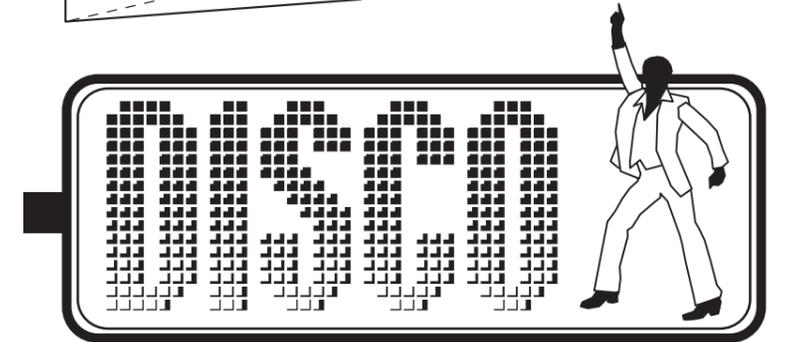
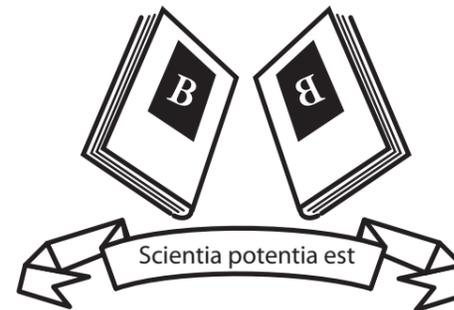
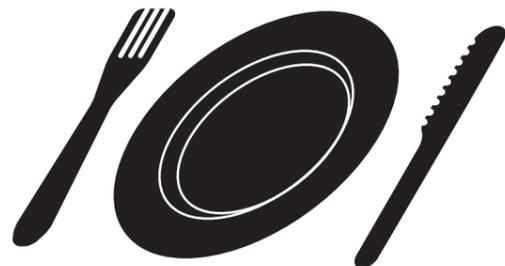
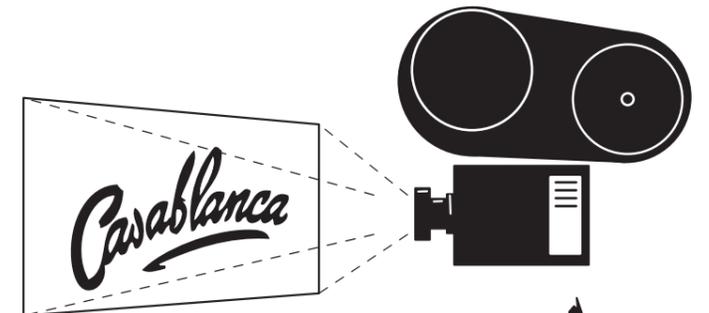
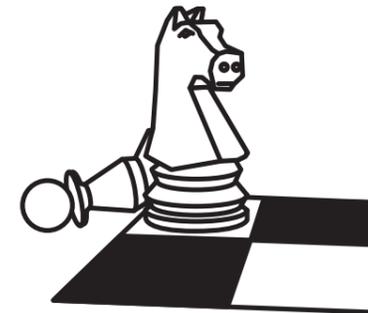
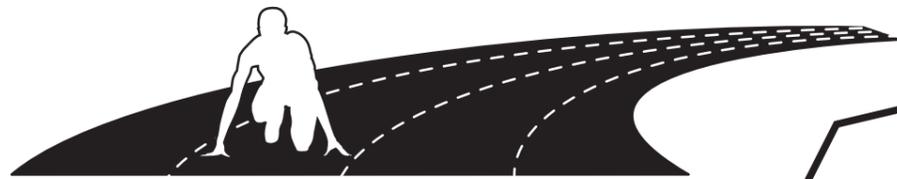
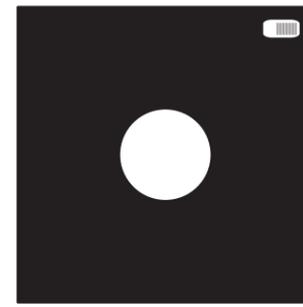
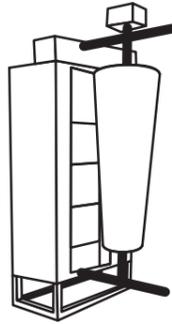
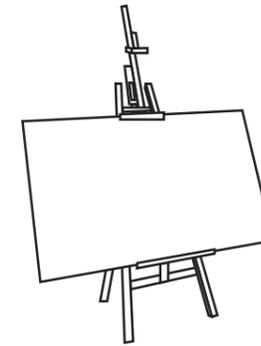
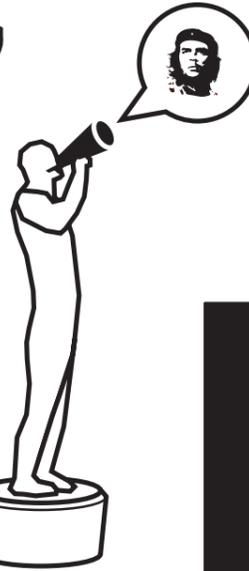
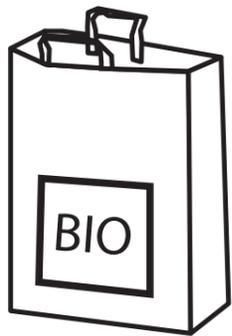
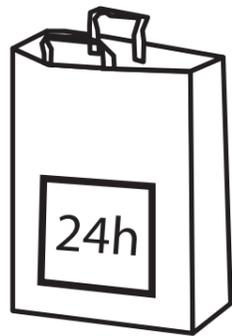
Das Ereignisfeld Schwedenplatz fungiert als übergreifender Clubraum / Entfaltungsfreiraum - *shared clubspace*

plattenladen, compact discs, hifi-store, audio-systeme, pimp my ride- friseursalon, kfz-werkstatt, auto-club, tankstelle, motorradclub, fahrradhändler, fahrradclub, bmx, fixies, öffentliche fahrradwerkstatt, skateboardshop, skatepark, streetskating, bekleidung trendy, bekleidung seriös, second hand, vintage bekleidung, schuhverkauf, handyshops, optiker, sonnenbrillen, technik und elektro, schachclub (rasenschach), öffentliche werkstätten, kartbahn, baumarkt, heimwerkerbedarf, kino mainstream, autorenkino, open air kino, filmfestival, cinethek, cineastenclub, pokerroom, spielcasino, wettbüro, billiardcafe, snookercafe, supermarkt, disconter, bio/reformhaus, imbißbude, fast-food, ipodshop, noodlebar, bank, bandagist, juwelier, uhren, kletterwand, boulderwand, bergsport, sportartikel, tischtennis, badminton, drachensteigerclub, friseursalon, lärmzone, disco, 80er jahre, cutting edge, musikinstrumente, nachtclubs, rotlicht, pubs und bars, karaoke, lokale spezial, chinese, inder, spicy food, restaurant urig, bäckerei, konditorei, cafe chic, cafe urig, kaffeehaus, postamt, schneiderei, schuster, gourmetspar, haubenlokal, sterneküche, bauernmarkt, fiakerstand, öffentliche toiletten, freiluftkulinarik, bbq und grill, speakers' corner, musikantenstadl, bingo, selbsthilfegruppen, stadtstrand, relax-umfallzone, solarium, liegewiese, schwimmbad, fitness, gym, yoga, sauna, freiluftdruckbank, bolzplatz, arcade, spielhalle, electronic entertainment store, tauschbörse, sportboden, laufbahn (sprint + langstrecke), fotografie- / lomografie- / polaroid- bedarf, fotoclub, lomoclub, temporäres wohnen, hotel, fußballcourt, basketballcourt, künstlerbedarf, ateliers, bibliothek, zeitschriften, kinderbetreuung, tanzschule, esotherikshop, beautysalon, zoohandlung, bookstores, comicsstore, trafik, sushibar, theater, kabarett, improvisation, drogerie, apotheke, eisstockbahn, boulebahn, möbel, lampen, stadtmöbel, lichtkonzept, fantribüne / sitzstufen, studios, proberäume

siehe auch:

6.4.2. Miteinander - Entfaltungsraum - Seite 38

10.1. Urbane Bausteine - Verschneidung - Seite 56



15.3. GRÜNFLÄCHEN

Der Mensch hat eine angeborene Neigung zum Grünerlebnis. 30 Mio. Jahren Evolution bis zum Homo sapiens muß ein höherer Stellenwert zugerechnet werden, als 150 Jahren urbaner Ballung und Massenmotorisierung. Urbaner Grünraum, ein Minimum an Grünerlebnis, ist Kompensation des Naturverlustschocks, Ausgleich einer Mangelsituation, Aufwertung des Stadtklimas.

Ein gewisser Prozentsatz des Bodens muss entsiegelt sein. Einerseits zur Niederschlagsbindung und andererseits zur Entlastung des Kanalsystems.

Feuchtigkeit wird gespeichert und anschließend bei Temperaturerhöhung wieder abgegeben. Unversiegelter Boden, verbunden mit einer entsprechenden Vegetation, hat die Funktion einer natürlichen Klimaanlage, einen Anti-Backofeneffekt. Dieser verhindert, dass sich versiegelte Flächen (Beton) tagsüber übermäßig aufheizen. Abendliche Abkühlung ist gewährleistet. Weiters wird einer übermäßigen Belastung durch Staub entgegengewirkt, da Feuchtigkeit nicht sofort abfließt und der Staub somit gebunden wird.

Bepflanzung:
Grünpflanzen befeuchten die Luft; der entstehende Dunst bringt einen Kühlungseffekt mit sich. Bäume spenden Schatten, filtern Schadstoffe aus der Luft und verbessern das Umgebungsklima nachhaltig.

Eine ausreichende Begrünung soll in das Entwurfsprojekt mit einfließen.

Der Urbanraum Schwedenplatz soll, als Oase im urbanen Kontext der Wiener Innenstadt, ein "grünes Image" bekommen. Ein Pilotprojekt, das - als Vorbild für künftige Eingriffe - aufzeigen soll, wie urbane Lebensweisen unmittelbar mit Grünraum verbunden werden können.

Zielführernd ist eine Begrünung der Freiräume, sowie Begrünung der Gebäude.

siehe auch: 6.3. - Natürliche Mechanismen - Seite 33



Abb. 119: Camping Feeling im urbanen Kontext: Flache Bebauung - Vordächer - Vorplätze - Inbesitznahme - Grüne Wiese

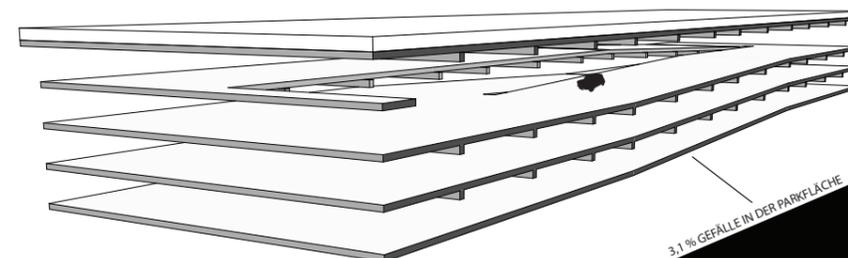


Abb. 120: Schema Tiefgarage: Parken auf der "Schiefen Ebene" - Spiralbewegung

15.4. KFZ - STELLPLÄTZE

Sichtbare Parkflächen sollen auf ein Minimum reduziert sein, sich oberirdisch auf Stellflächen zur Belieferung von Handel und Gastronomie, Halteplätze für Einsatzfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel und Stellplätze für Fahrräder beschränken.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) soll entweder vermieden oder zur Gänze unterirdisch untergebracht werden. Die bereits bestehende Tiefgarage am Morzinplatz wird adaptiert, die momentan äußerst kleinteilige Anordnung der Räume wird unter Berücksichtigung eines ausreichenden Stellplatzangebotes optimiert, wodurch Angsträume und unbeleuchtete Nischen auf ein Minimum reduziert werden. Lifte und Stiegenhäuser sollen möglichst logisch und leicht ersichtlich angeordnet sein.

Die Garage rampt sich über die Stellflächen selbst in die Tiefe. Dadurch gibt es keine abgetrennten Fahrbahnen zur Erschließung der einzelnen Niveaus (Parkdecks), sondern eine Verbindung von Stellfläche und Verkehrsfläche. Durch großzügige Rangier- und Fahrbahnbereiche umgeht man ein Konfliktpotential zwischen Durchfahrtsverkehr und ein- bzw. ausparkendem oder ruhendem Verkehr.

Diese Art der Garagenkonzeption schafft direkte Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Parkdecks, größere Räume, und somit auch ein größeres Behaglichkeitsgefühl für die Benutzer.

siehe auch: 10.2.1.1. - Verlust der Vertikalen - Seite 57

16 EINFLÜSSE

16.1. HIGH LINE PARK - NEW YORK CITY

Knapp drei Jahrzehnte lang lag die High Line im Dornröschenschlaf, selbst vielen New Yorkern war das Bauwerk kaum bekannt.

1934 war die Hochbahntrasse für Güterzüge eröffnet worden, um den unfallträchtigen Bahnverkehr auf Straßenniveau entlang Manhattans West Side aufzulösen. Fabriken und Lagerhäuser waren direkt angebunden, die Züge konnten teils bis in die Gebäude einfahren.

1980 kam das Aus für den rostigen Schienenstrang. Grundstückseigentümer entlang der Strecke forderten daraufhin den Rückbau, einige Anwohner jedoch erkannten den Wert der inzwischen grün wuchernden Trasse als friedliches Idyll.

1999 gründeten sie die Initiative *"Friends of the High Line"*, mit dem Ziel, die Strecke zu erhalten und zum öffentlichen Raum umzuwidmen. Glücklicherweise erwies sich die alte, gusseiserne Konstruktion als tragfähig genug, um einen neuen Park aufzunehmen.

2002 veranstaltete man einen Wettbewerb, den das Architektenteam Diller, Scofidio & Renfro gemeinsam mit den Landschaftsarchitekten Field Operations gewann.

Derzeit wird die frühere, auf stählernen Stützen Manhattan querende Gleisebene zwischen Gansevoort Street und 30th Street zu einem öffentlichen Park umgestaltet. Im Sommer 2009 wurde der erste ca. 800m lange Abschnitt des Parks eröffnet.

Wo in den 70er-Jahren einmal eine den Fluss säumende Stadtautobahn geplant war, herrscht derzeit Goldgräberstimmung: Immobilien an der High Line gelten als Filetstücke des heutigen Stadtorganismus.

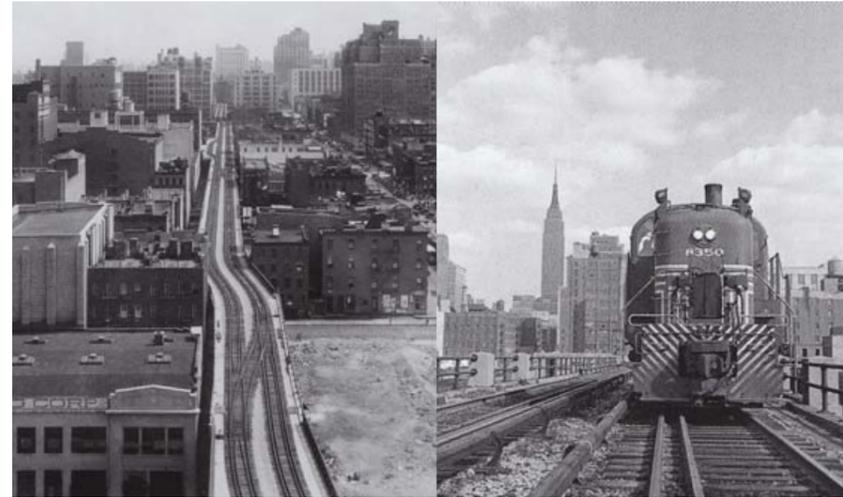


Abb. 121: Geschichte: Bis 1980 verkehrten schwere Güterzüge auf dem Schienenstrang der Highline.

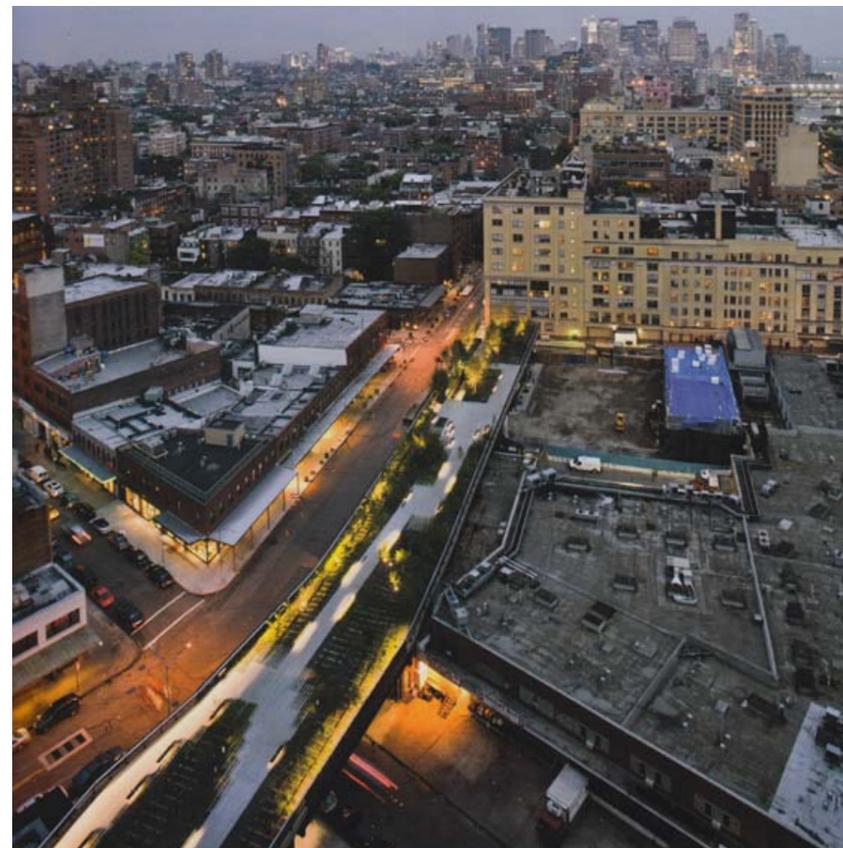


Abb. 122: Im Sommer 2009 wurde der erste Abschnitt der Highline eröffnet.



Abb. 123: 2002 findet der Architekturwettbewerb statt. Das Architekturbüro "Diller, Scofidio + Renfro" geht als Sieger hervor. - Bild: Platte + Vegetation



Abb. 124: Der Verlauf der Highline zieht sich quer durch den New Yorker "Meatpacking District" - Bild: Verlauf + Funktionen



Abb. 125:
Beginn / Ende der Highline - Aufgang zum Parkniveau.



Abb. 127:
Überall spitzt Grün hindurch.



Abb. 129:
Immer wieder bieten Sitzmöbel Gelegenheit zum Verweilen. Der rege Stadtverkehr unterhalb ist zwar in unmittelbarer Nähe, aber ausgeblendet.



Abb. 126:
Die Betonpflasterung bricht auf und läßt die scheinbar darunterliegende Vegetation zum Vorschein kommen. Die ebenfalls in den Grünbereichen liegenden Gleiskörper wurden neu verlegt, also nachträglich integriert.



Abb. 128:
Die Highline verläuft über dem Straßenniveau, schlängelt sich durch den Stadtraum, penetriert dabei Gebäudeinnereien.



Abb. 130:
In unmittelbarer Nähe liegen prestigeträchtige Bauten von namhaften Architekten wie z.B. Jean Nouvel oder Franz Gehry.

Auf der Gleisebene versuchen die Planer Künstlichkeit und Natürlichkeit zusammenzuführen.

Linear verlegte, schmale Betonplatten, die an den Enden ausfransend in Schotterbeete übergehen oder sich mit scheinbar liegengelassenen - in Wahrheit jedoch neu verlegten - Gleisen verzahnen, finden sich als wiederkehrendes Motiv über die ganze Länge des High Line-Park.

Aus dem Belag erheben sich an diversen Stellen fließende Fertigteile, die wiederum in Holzbänke übergehen.

So mäandert der Weg auf der 10 bis 20 m breiten Trasse sanft hin und her.

Leichte Aufkantungen der Platte markieren die Ränder zu den "Grasslands" und "Woodlands". Andere Beete sind in Cortenstahl gefasst, der auch an einigen Aufgängen Verwendung findet.

Vorgefundene Raumsituationen sowie neu entworfene Elemente rhythmisieren das lange, schmale Band.



Abb. 131:

Aussicht:

Die Qualität der Highline liegt zweifelsohne am hohen Maß an Aufenthaltsqualität, die durch das Abheben vom Stadtniveau erzielt wird.

Ein gesamter Stadtteil wird durch die Adaption eines einzigen (früher ungeliebten) Verkehrsbauwerkes aufgewertet.



Abb. 132:

Endstation?: An der "Vollendung" der Highline wird stetig gearbeitet.



Abb. 133:

Durchschnitt: In den nächsten Monaten sollen neue Bereiche fertiggestellt werden. Denn Bausubstanz ist ja bereits vorhanden.

An der 13. Straße überspannt das jüngst erbaute Standard Hotel von Polshek Partnership Architects den Park, etwas weiter nördlich teilt dieser sich auf unterschiedliche Höhenniveaus oder taucht durch das Chelsea Market Building hindurch. Hier, in einem halboffenen Tunnel, sind wechselnde Kunstinstallationen geplant.

Besucher können sich auch auf verschiebbaren Holzliegen vor dem Hudson-Panorama entspannt niederlassen oder von hölzernen Sitzstufen durch großformatige Scheiben das Großstadtreiben an der 10th Avenue betrachten.

Entlang der ganzen Strecke bieten sich großartige Ein- und Ausblicke auf Stadt und Fluss und ein sich rapide wandelndes Quartier.

Der ehemalige Hinterhof Manhattans erlebte in den letzten Jahren einen mächtigen, immer noch anhaltenden Schub der Gentrifizierung.

Wo ehemals Fleischereien und Gewerbebetriebe das Bild prägten, breiten sich nun trendige Restaurants und Boutiquen aus.

Der Park wertet die Gegend noch weiter auf - und zieht Investoren an, die sich gerne mit bekannten Architekten schmücken. So entsteht an der 23th Street gerade das "HL23" von Neil Denari und an der 19. Straße Shigeru Bana "Metal Shutter Houses", direkt neben Frank Gehrys ICA Building. Zwischen südlichem Parkaufgang und Hudson folgt bis 2012 Renzo Pianos Downtown-Ableger des Whitney Museums.

(Auszüge aus:

[Detail 2008/12 Diskussion S.1387/1388](#)

[Detail 2009/11 Berichte S.1164/1165](#))

<http://www.dillerscofidio.com/>

<http://www.fieldoperations.net/>

<http://www.thehighline.org/>

16.2. 20ER HAUS

Das 20er Haus wurde 1958 von dem österreichischen Architekten Karl Schwanzer (1918 - 1975) als temporäres Ausstellungsgebäude für die Weltausstellung in Brüssel errichtet.

Vor allem vom Gesichtspunkt der statischen Konstruktion her soll das 20er Haus richtungsweisend für die Intervention am Schwedenplatz sein.

“Die Architektur des Pavillons schien zu schweben. Aus Rücksicht auf den schlechten Baugrund im Parc Royal wurde das Bauwerk in Leichtbauweise konzipiert, sodass das Obergeschoss mit 40 mal 40 Metern ausschließlich auf vier Stützen stand. Für die Statik der Konstruktion war Robert Krapfenbauer verantwortlich, der später auch an der Planung des Wiener Donauturms mitwirkte. Für den zukunftsweisenden und technisch innovativen Entwurf erhielt Schwanzer 1958 den Grand Prix d’Architecture.”



Abb. 134:
Exkursion Baustelle 20er Haus:
Umbau / Skelett

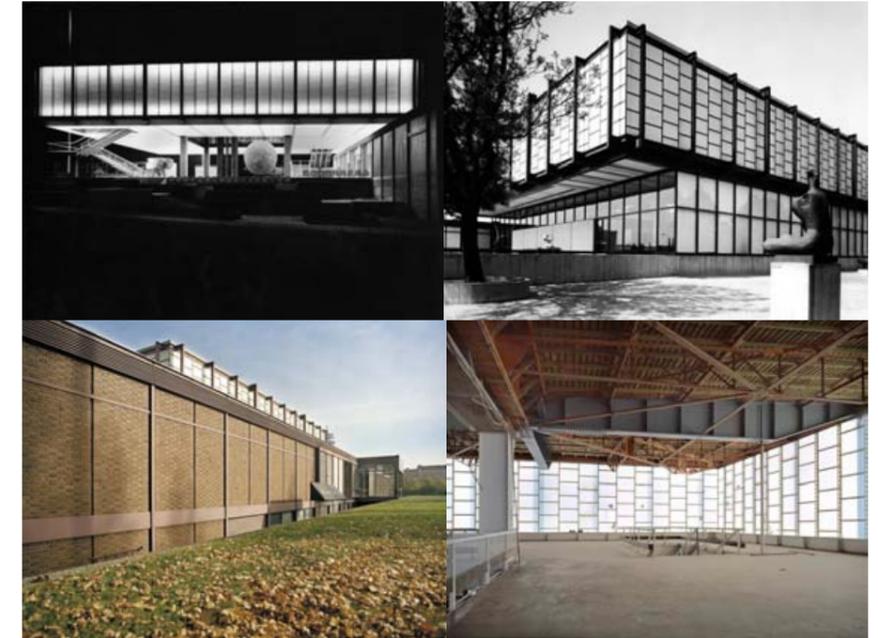


Abb.136:
20er Haus www

Nach Ende der Weltausstellung wurde die Stahlskelettstruktur für museale Zwecke adaptiert, das Erdgeschoss verglast, der Hof überdacht, alle Fassaden maßgeblich verändert und im Schweizer Garten wieder aufgebaut. Am 20. September 1962 wurde das Gebäude als Museum des 20. Jahrhunderts eröffnet.

Das Gebäude diente dem Museum Moderner Kunst als Ausstellungshalle, bis die Sammlung Ende 2001 in das Museum Moderner Kunst Stiftung Ludwig im neuen Museumsquartier (ehemalige Hofstallungen) umzog. Im Frühsommer 2002 wurde das 20er Haus an das Belvedere übergeben.

Im Oktober 2007 wurde der Planungsauftrag zur Anpassung des Baus an gegenwärtige Museumsstandards an Adolf Krischanitz vergeben.



Abb. 135:
Exkursion Baustelle 20er Haus:
Die Lasten werden über vier Hauptstützen abgetragen.



Abb. 137:
20er Haus www

<http://www.belvedere.at/jart/prj3/belvedere/main.jart?rel=de&content-id=1173991253409&reserve-mode=active>

16.3. ANLEGESTELLE TWIN CITY

Die Anlegestation des Twin-City-Liners liegt im unmittelbaren Stadtkontext des Schwedenplatzes. Fertigstellungstermin ist Mai 2010.

Erläuterung:

Der Betrieb einer neuen Linienschiffsverbindung Wien-Bratislava mit einer neuen Schiffsanlegestelle, sowie die Schaffung weiterer Anlegestellen für die DDSG Blue Danube im Bereich zwischen Schweden- und Marienbrücke bietet die Chance für eine Attraktivierung dieses hochwertigen Stadtraumes im Zentrum Wiens.

Eine langgestreckte Konstruktion nimmt die vorherrschende Richtung von Donaukanal, Vorkais, Franz Josefs Kai, Straße, U-bahn auf, krägt teilweise über das Wasser, fügt sich in den Querschnittsraum des Donaukanals ein und erreicht folgende Ziele:

- Reaktion auf den gesamten Bereich zwischen Schweden- und Marienbrücke mit den drei verschiedenen Schiffsanlegestellen.*
- Schaffung einer stadträumlichen Verbindung zwischen Kai und Vorkai.*
- Zwei gleichwertige Zugänge: von Richtung Rotenturmstrasse (Busparkplätze, U-Bahn-Ausgang, U-Bahn-Lift) in der Nähe der Marienbrücke sowie direkt bei der Schwedenbrücke (U-Bahn-Ausgang, Straßenbahnhaltestelle).*

Selbstbewusst spannt sich die neue Schiffsstation über den Vorkai, orientiert sich durch ihre Längsausdehnung zum Donaukanal, überdeckt einen Teil des Vorkais und schafft damit einen vor der Witterung geschützten, großzügigen Wartebereich unmittelbar vor den Einstiegsstellen zu den verschiedenen Schiffen.

Eine zusätzliche Überdachung der einzelnen Pontons kann dadurch entfallen. Der überdeckte Freiraum kann in der warmen Jahreszeit für diverse Veranstaltungen genützt werden.

Von beiden Zugängen am Franz Josefs Kai führen sanft abfallende Rampen die Reisenden und Besucher in den Ticketing-, Ausstellungs- und Veranstaltungsbereich, sowie in Cafe und Restaurant, welche auf halbem Weg zwischen den Niveaus Kai und Vorkai liegen. die Anordnung aller Bereiche auf einem Niveau sichert eine größtmögliche Flexibilität der verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten, Ausstellung, Veranstaltung, Präsentation, usw.

Eine transparente Präsentationswand entlang der aussenliegenden Rampen und innenliegenden Bereiche kann in vielfältiger Weise, nach Innen und nach Aussen, für Präsentation, Ausstellung, und Information, als grosser Werbeträger und Blickfang für alle Fussgänger, Radfahrer und im Stau stehenden Autofahrer genützt werden.

Cafe, Lounge und Restaurant erstrecken sich über die gesamte Längsausdehnung der innenliegenden Bereiche und bieten somit eine große Anzahl an attraktiven Fensterplätzen direkt über dem Wasser, mit Panoramablick auf den gesamten Donaukanalraum, seine Schiffsbewegungen und das Leben auf den Vorkais. Im Sommer ermöglichen ausklappbare Fensterflächen Terrassenfeeling in der Abendsonne.

Eine für die warme Jahreszeit zusätzliche Attraktion im Raum des Donaukanals und dem Schwedenplatz stellt die ebenfalls über Rampen direkt vom Kai erreichbare gesamte Dachfläche als Sonnendeck mit Sommerbar und diversen Aufenthaltsmöglichkeiten dar.

Die Schiffsstation bringt den ersten Bezirk ans Wasser. Mit ihrer zeichenhaften Architektur erinnert sie an ein an der Kai-mauer verankertes Schiff und erreicht durch ihre Unverwechselbarkeit eine starke Adressenbildung, die Visualisierung des Schiffsverkehrsunternehmens im Stadtraum, und lässt die Entstehung eines touristischen Magnets erwarten.

Welche Funktionen erfüllt die Anlegestelle ergänzend für den Entwurf am Schwedenplatz?

*Verbindung zum Donaukanal / Vorkai
Zusätzlicher Lift zum U-Bahnhof (U1 U4).*

siehe auch: 14.2. - Geplante Projekte - Seite 78

(Auszüge aus Wettbewerbstext - (c)Fasch und Fuchs ZT GMBH)



Abb. 138:
Vogel

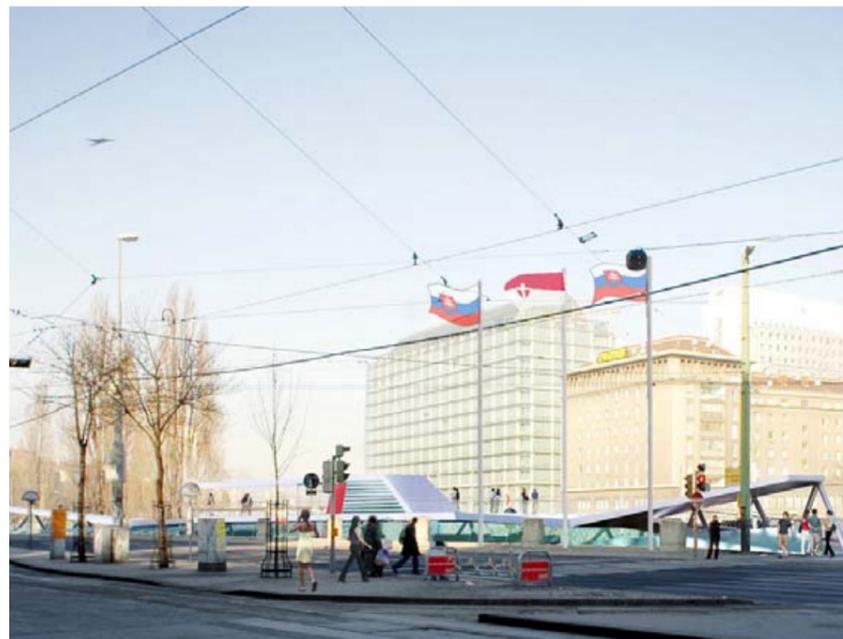


Abb. 140:
Schwedenplatz



Abb. 142:
Blick vom Schiff



Abb. 139:
Kai



Abb. 141:
Ufer



Abb. 143:
Zwischenbereich

BESCHREIBUNG

STATIK

ENTWURF



18.1. EVENTS - FLÄCHE - ERGÄNZUNG

EVENTS - FLÄCHE

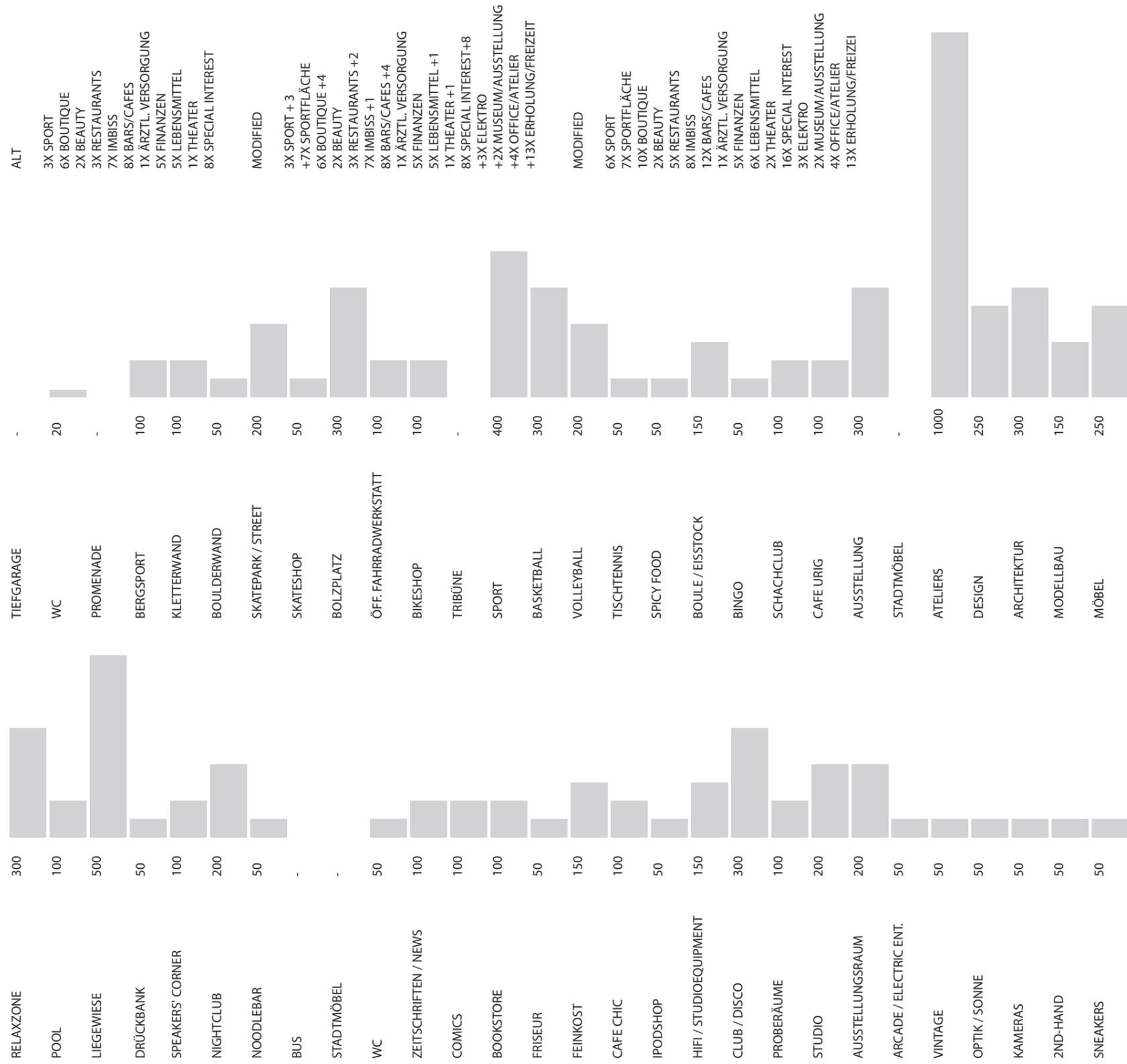
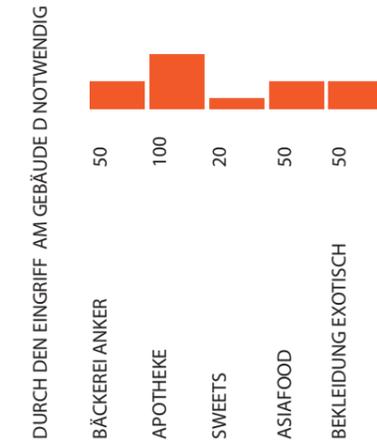


Abb. 144:
Events + Fläche:

Erstellung einer Art "Raumnutzungsprogramm" als Wegweiser für den Entwurf.

Wieviel Fläche benötigt jedes Event? Was muss ergänzt werden? Wo müssen Abstriche gemacht werden?



DURCH DEN EINGRIFF AM GEBÄUDE D NOTWENDIG

18.2. AUFTEILUNG EVENTS

Abb. 145:
Grobe Verteilung:

Die Events werden grob mit ihrem Standort assoziiert.

Wo soll etwas stattfinden? Nachbarschaften? Synergien? Wie beeinflussen sich die Events untereinander?



= 100m

18.4. BEZUG EVENTS + CIRCA FLÄCHE

Abb. 147:
Anziehung:

Welche Events sollen im unmittelbaren Zusammenhang stehen? Können gestapelt/ gehäuft usw. werden?

Berechnung einer ungefähren Gesamtfläche.



= 100m

18.5. TAGESABLÄUFE



— job mo-fr werktage
 0800 - 0830 frühstück - bäckerei anker : stehcafe becher + mehlspeise
 0830 - 0845 info - zeitschriften / news : zeitungskauf
 0845 - 1245 produktivität - büro : projekte / organisation
 1245 - 1345 mittagessen - lokal / spicy food / asiatische / gastwirtschaft - mittagsmenü + getränk
 1345 - 1400 snack / ration - feinkost / sweets - einkauf nachmittagsration für später
 1400 - 1700 produktivität - büro : projekte / organisation
 1700 - 1715 pause - stadtmöbel : kurze verweildauer - frischluft - brainstorming
 1715 - 1930 produktivität - büro : projekte / organisation
 1930 - 2030 ausgleich - tischtennis / basketball : sportliche betätigung / auspowern
 2030 - 2130 ausklang - cafe urig / bar / clubcafe : erfrischungsgetränk im trainingsanzug und badeschlapfen
 2130 ab nach hause -> bike

— freizeit samstag / sonntag woe
 0900 - 1000 frühstück - cafe chic : kaiserfrühstück
 1000 - 1200 ausstellung - ausstellungsraum / ateliers : modelle, street art, photographie, neue medien
 1200 - 1300 mittagessen - noodle bar : sushibento + hendl
 1300 - 1330 zwischendurch - cafe urig - stehcafe oder eis
 1330 - 1400 smalltalk - bikeshop : info neues / teile etc.
 1400 - 1500 abhängen - bolzplatz : ausfahrt / fixietricks / practice
 1500 - 1530 reparatur / bikemod - öffentliche fahrradwerkstatt : fahrradschrauben
 1530 - 1630 abhängen - relaxzone : smalltalk drückbank / lesen / lounging
 1630 - 1730 shopping / schauen / flanieren - plattenladen / arcade / sneakers : updates
 1730 - 1830 recherche / cafe - cinethek : austausch mit cinephilen personen
 1830 - 1900 kinokassa -> warten -> stadtmöbel : kinokarten gekauft (warten auf vorstellung)
 1900 - 2100 filmvorführung - kino : spielofilm - popcornmovie
 2100 - 2200 nachwirkung / diskussion - bar / cafe : getränk / essen
 2200 - 2400 abendgestaltung - night club : unterhaltung fürs auge
 2400 - open end tanzen - club / disco : konzert / djset - "die nacht ist jung"

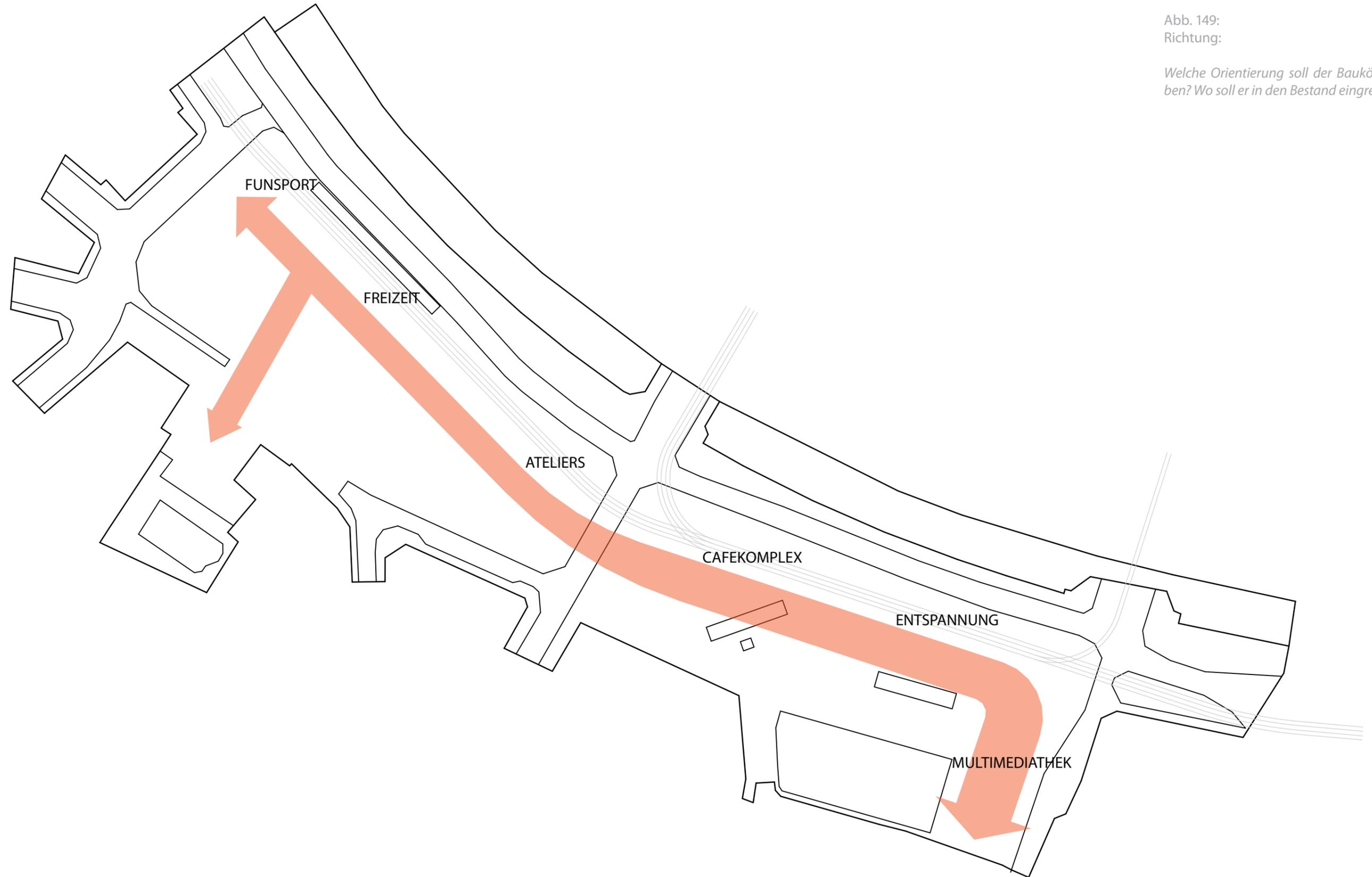


= 100m

18.6. RICHTUNG - PLATTE

Abb. 149:
Richtung:

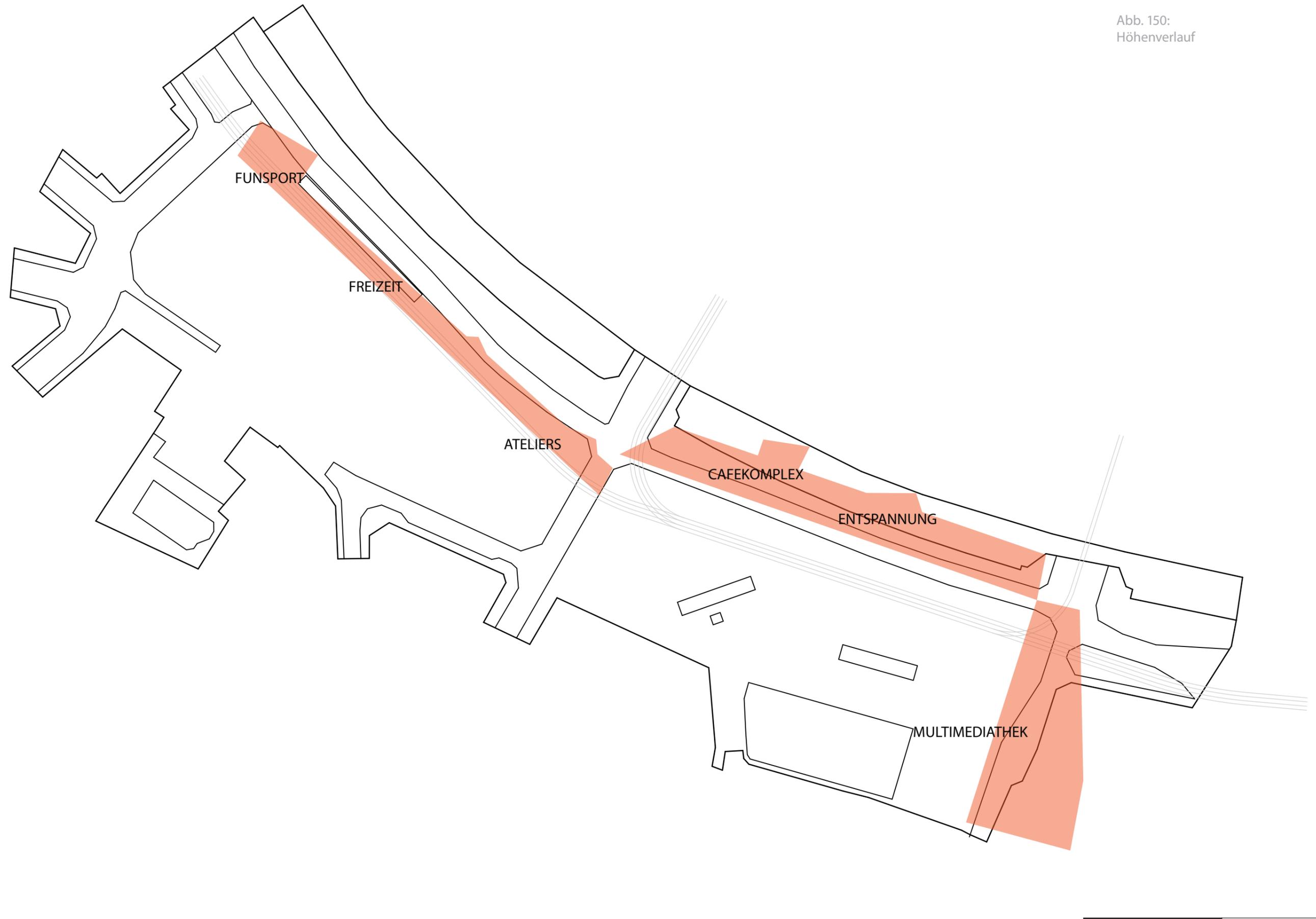
Welche Orientierung soll der Baukörper haben? Wo soll er in den Bestand eingreifen?

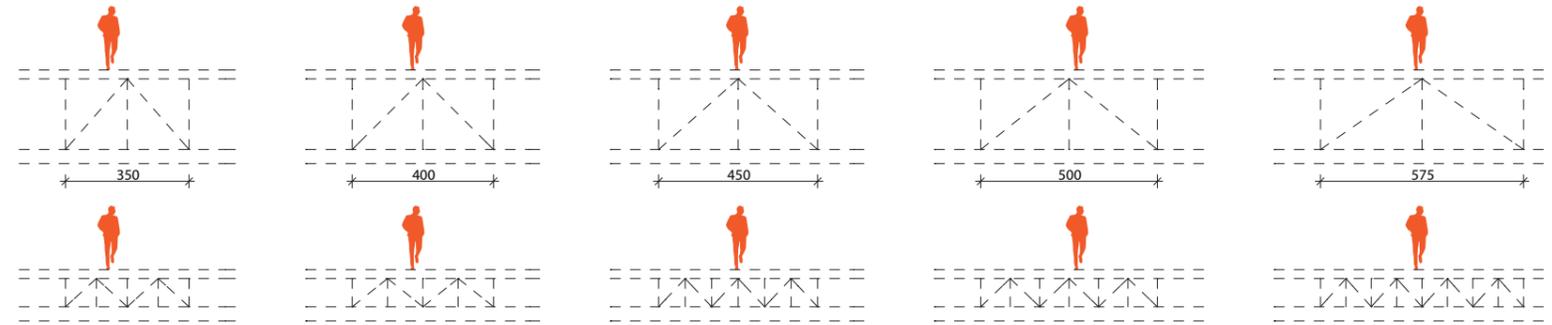


= 100m

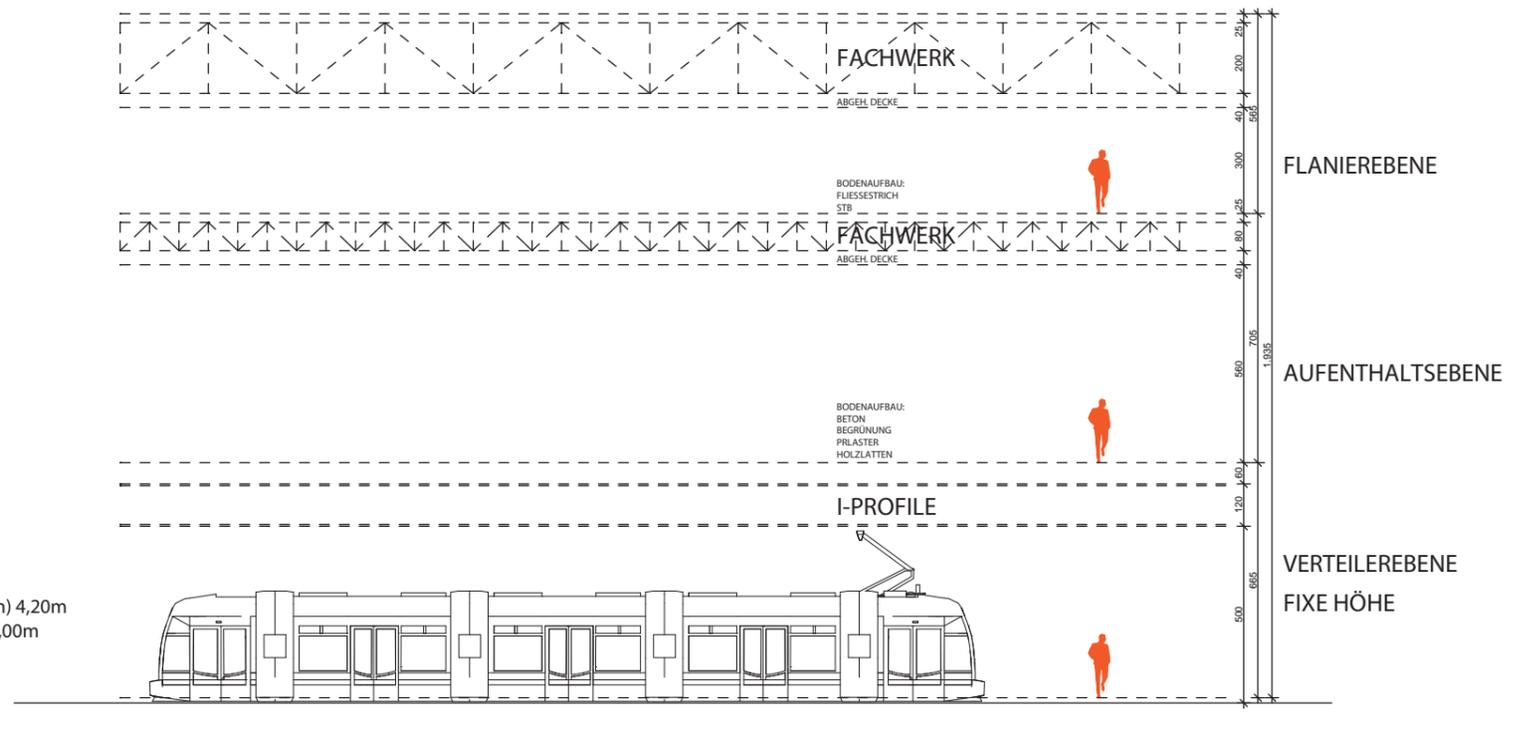
18.7. HÖHENENTWICKLUNG - PLATTE

Abb. 150:
Höhenverlauf





ULF (Ultra Low Floor - Niederflurwagen)
 ULF 197-4 (197-6)
 Breite 2,4m
 Länge 24,21m (35,47m)
 Spurweite 1435mm
 Achslast <12to
 Geschwindigkeit 70km/h
 Höhe Wagen 3,40m
 Mindestdurchfahrthöhe - Unterkante Fahrdrabt (unter Gebäuden) 4,20m
 Mindestdurchfahrthöhe - Unterkante Fahrdrabt (Straßenraum) 5,00m
 Haltestellen - Bahnsteigbreite >3,50m
 Seitlicher Abstand Gehsteig vom Triebwagen 0,30m (0,50m)



U-BAHN

Abb. 151:
 Statisches System Ebenen M=1:200:
 Abhängigkeit von ULF - Dimensionen / Spezifikationen
 darunter U-Bahn - wo kann aufgeständert werden?
 Möglichst leichte Konstruktion - Stahl

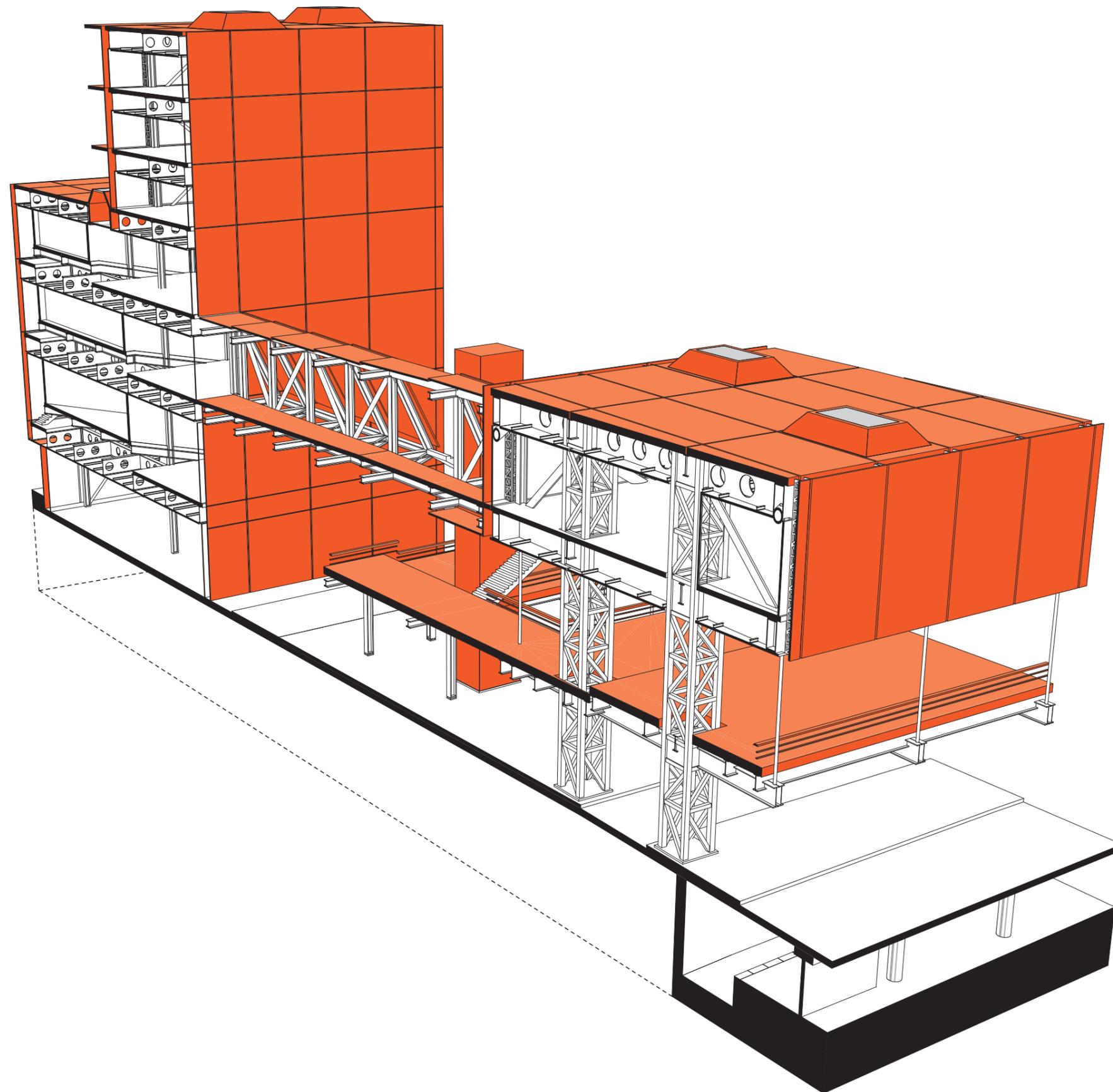


Abb. 152:
Statisches System / Komplex:
Schnitt Flügel / Platte / Übergang / Kino

19.1. FLÜGEL - FLANIEREBENE

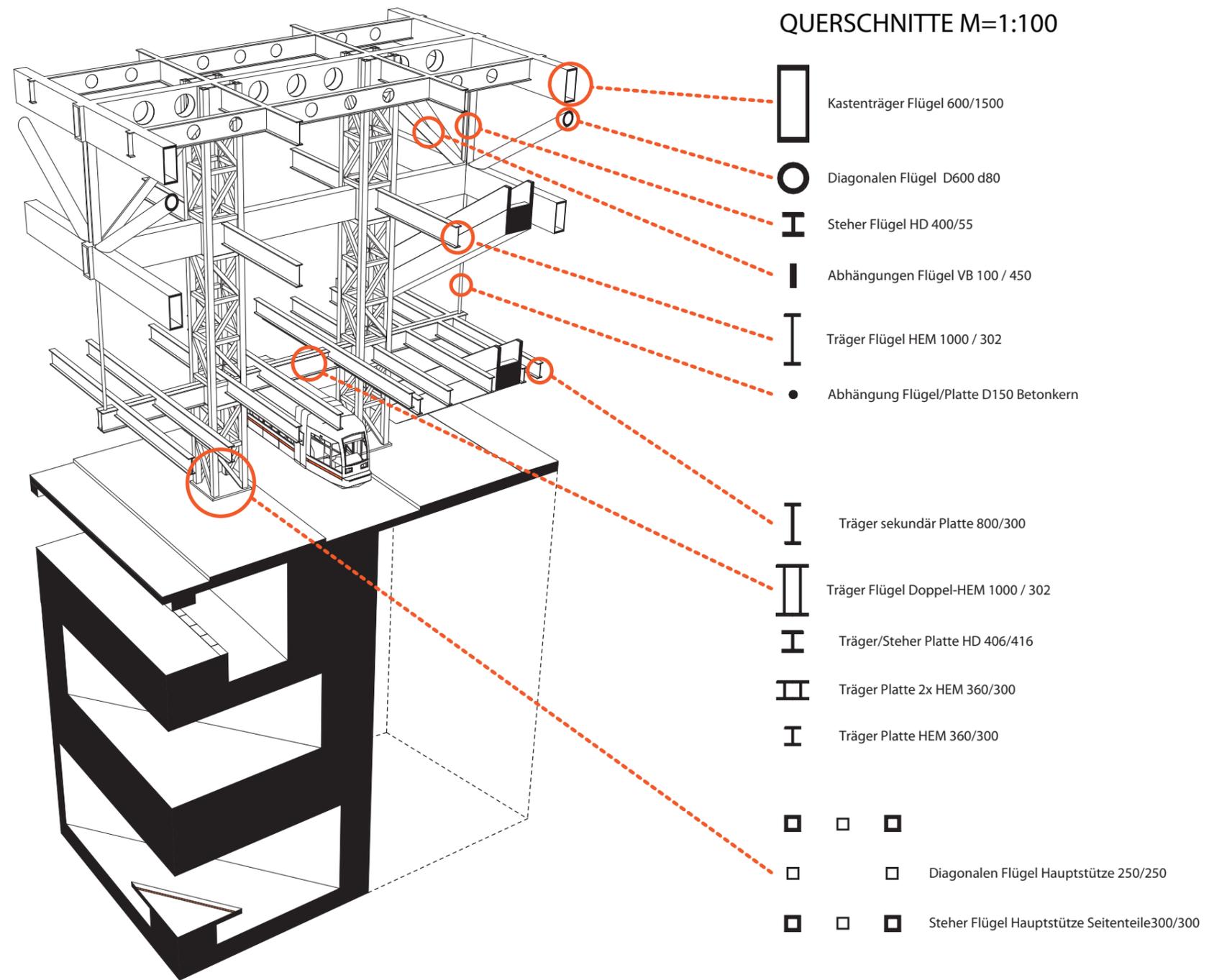
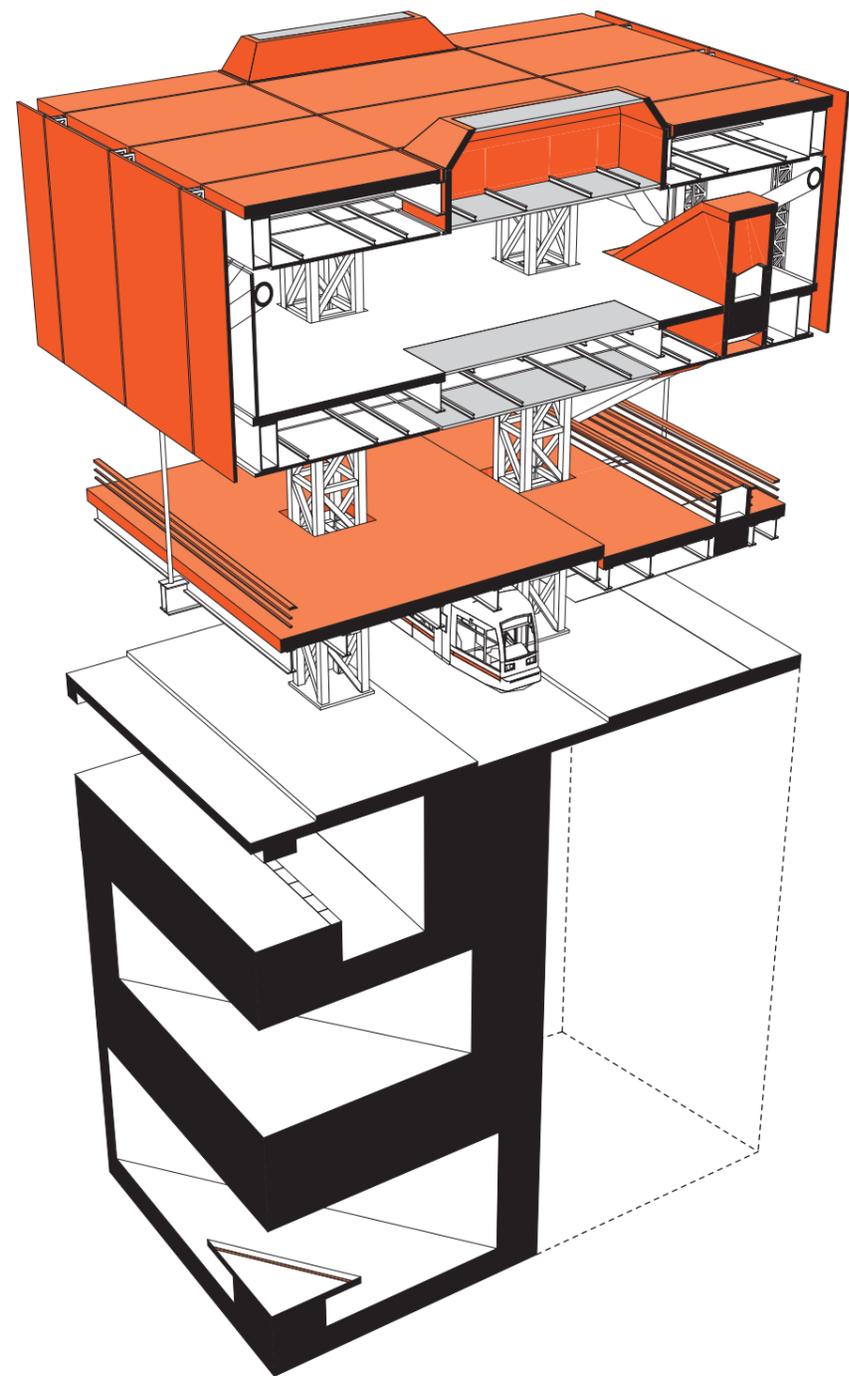


Abb. 153:
 Statisches System Flügel+Platte:
 Schnitt Fassade+Boden / Decken / Dach
 Schnitt Querschnitte M=1:100

19.1.1. STATISCHES SYSTEM

Flügel:

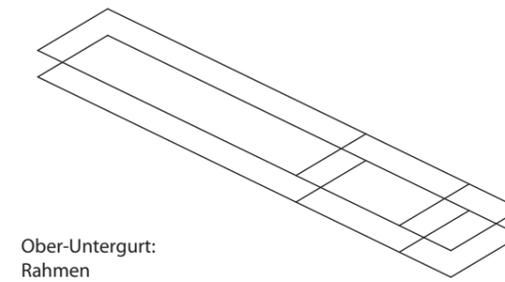
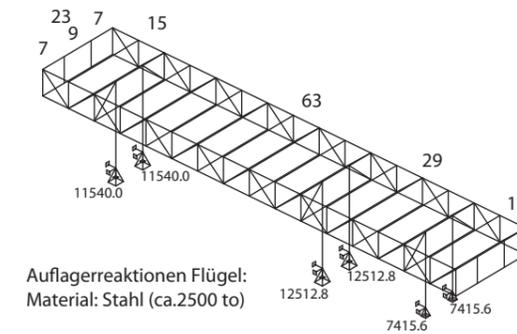
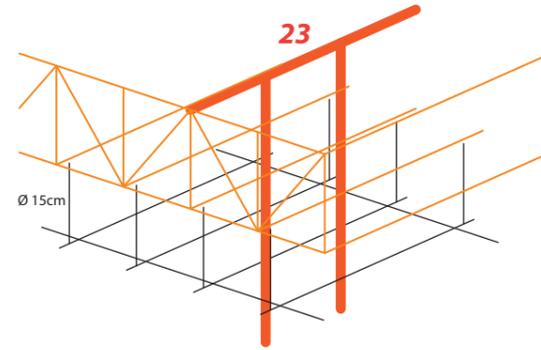
Der Flügel "schwebt" über dem Verteilerpunkt Schwedenplatz und dem vorderen Teil der Platte.

Nur sechs in Fachwerke aufgelöste Hauptstützen tragen den hundert Meter langen Körper.

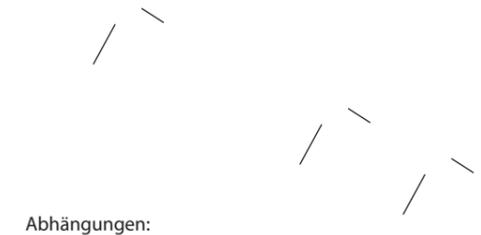
Der Flügel selbst ist ebenfalls als in sich geschlossenes Fachwerk-system (längs orientiert) ausgeführt. Eine adequate Konstruktion, da zwischen den Stützauflagern sehr hohe Spannweiten (bis zu ~63m) liegen.

Ober- und Untergurt sind mit Kastenträgern als stabile Rahmen ausgeführt, dazwischen schließen I-Profile und diagonale Aussteifungen das Fachwerk.

In den Durchbrüchen des Obergurts können Leitungen (Haustechnik) verlaufen.



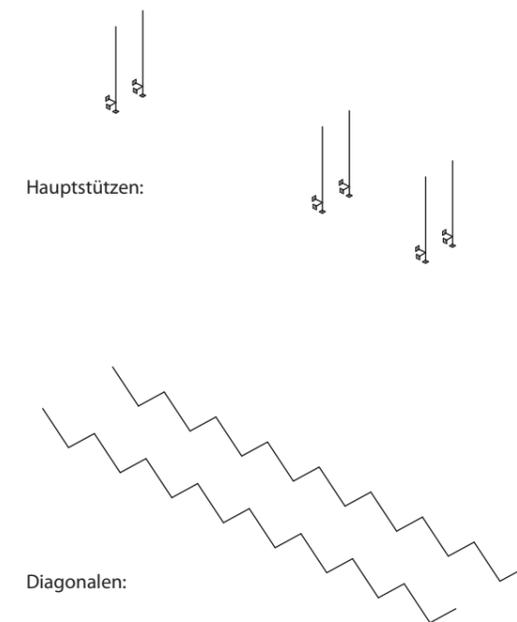
Ober-Untergurt:
Rahmen



Abhängungen:

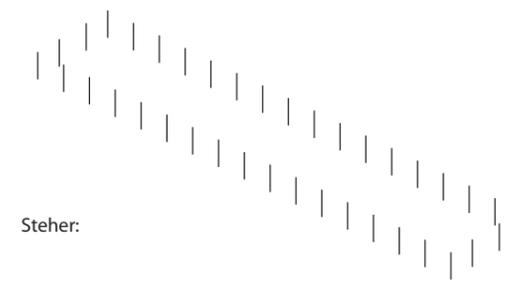


Abb. 154:
Skizze Flügel



Hauptstützen:

Diagonalen:



Steher:



Obere + Untere Tzträger

Abb. 155:
Statisches System Flügel:
Auflagerkräfte + statische Profile

19.1.2. AUFBAU

Zwischen den oberen und unteren Querträgern sind Dach-, Boden- und Deckenelemente eingehängt (bzw. aufgelegt). Sowohl Dach als auch Decken und Boden sind in Holzleichtbau mit entsprechenden Aufsichten (Aufbau) ausgeführt (dazwischen Wärmedämmung).

Eine abgehängte Decke bildet die Untersicht (Innen / Außen). Sie ist ebenfalls frei wählbar.

Innenwände und Fassadenkonstruktion sind von der statischen Konstruktion entkoppelt und können frei gestaltet werden (durchsichtig / halbtransparent / geschlossen).

Ebenfalls flexibel ist die Positionierung und Anordnung der Innen- / Trennwände; verschiedene Nutzungsszenarien sind möglich.

(siehe "Nutzungsszenarien Flügel" - Seite 122)

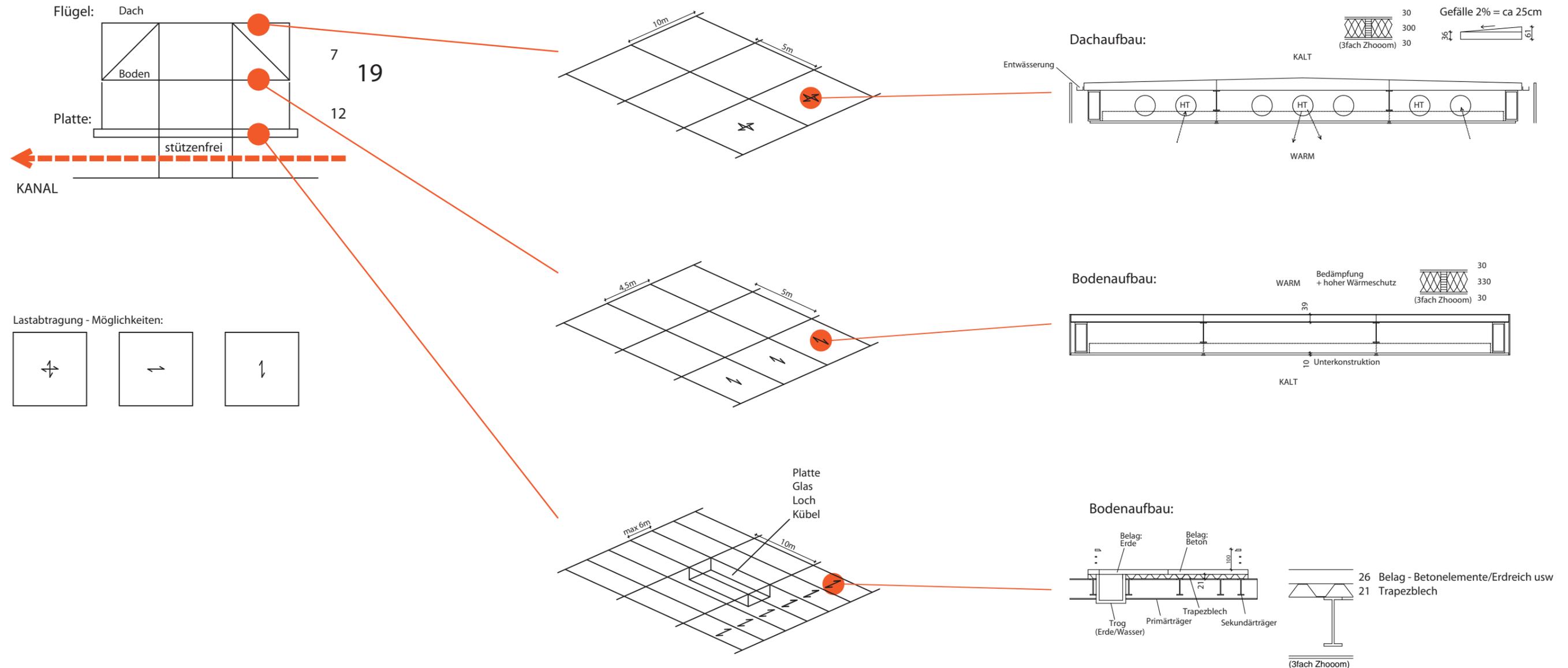


Abb. 156:
Boden / Dach / Decken - Flügel / Platte:
Statische Orientierung (M=1:500) + Bodenaufbauten (M=1:200)

19.1.3. KONSTRUKTION

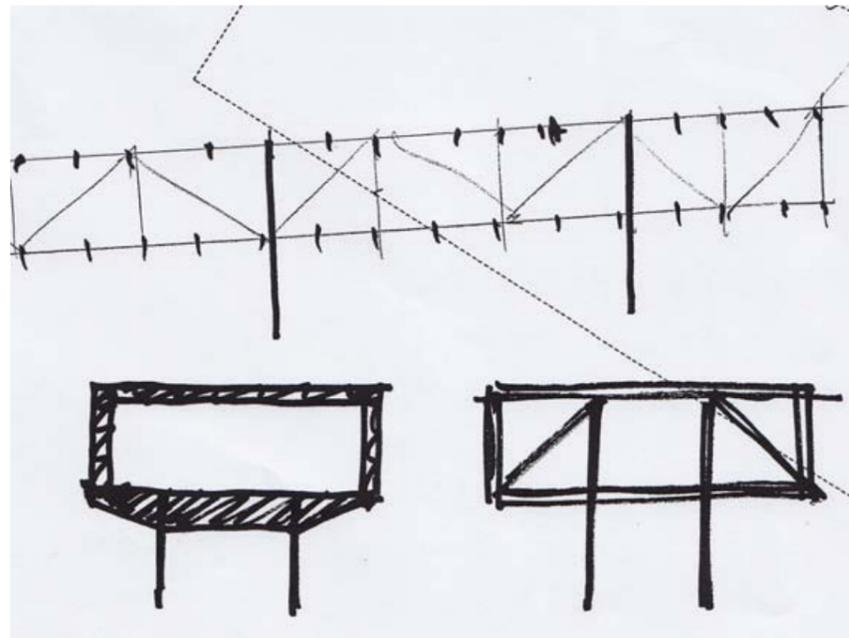


Abb. 157:
Skizze Konstruktionsweise Flügel:
Fachwerk / Abhängung

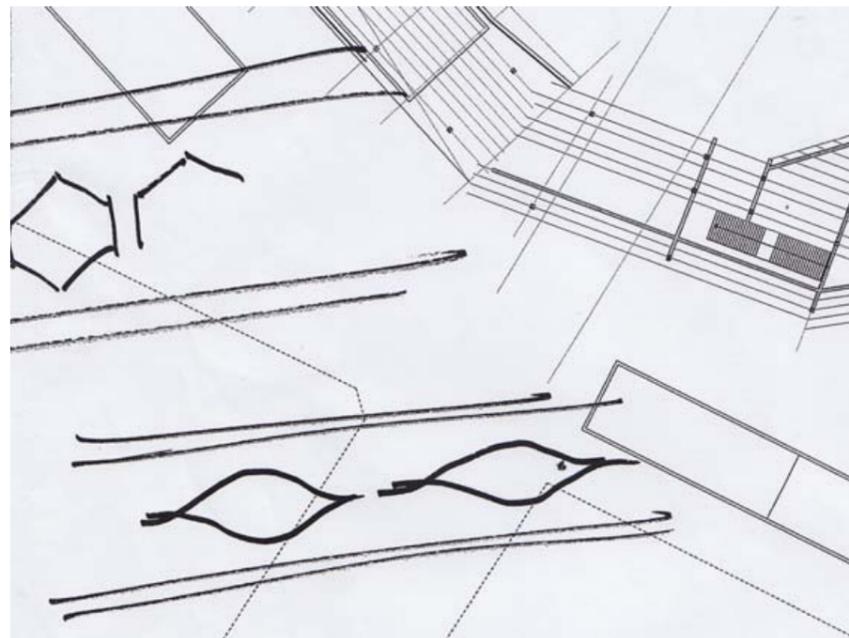


Abb. 158:
Skizze Träger / Profile:
Durchbrüche

Vorteile Konstruktion Flügel:

- Stabile Konstruktion
- Flexible Raumnutzung möglich
- Bauphysikalisch günstig
- Untersicht frei wählbar
- Akustisch günstig
- Vorfabrizierbar (Wirtschaftlichkeit)
- Graue Materialien (recyclebar)

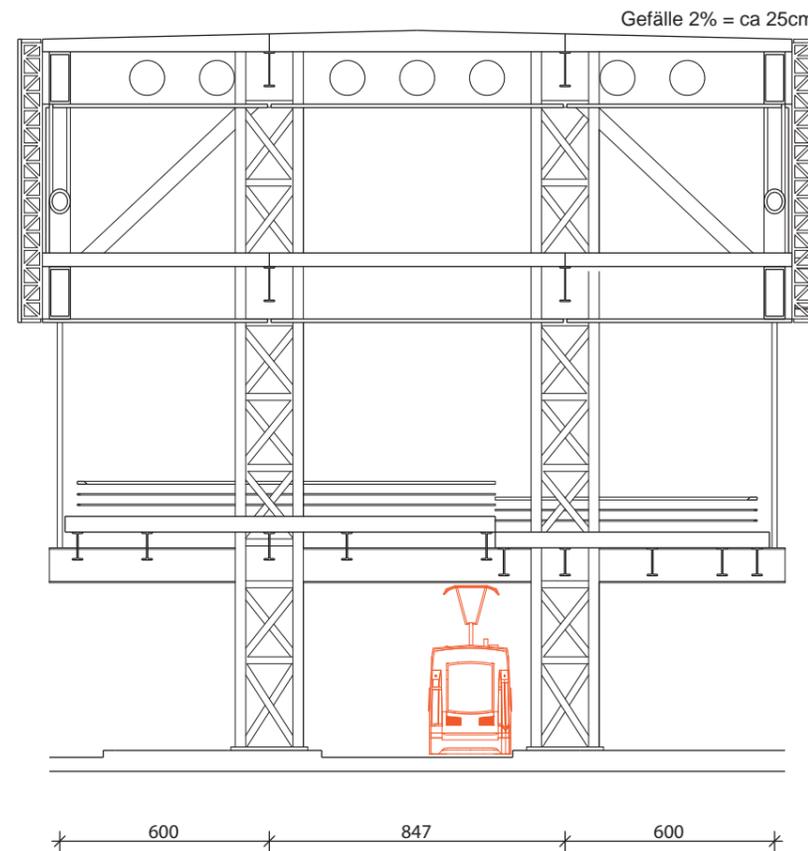


Abb. 159:
Querschnitt Flügel / Platte (M=1:200):
Aufbau Dach + Dimensionen Flügel

Stützen
Gründung

Diagonalen für Aussteifung
Zug - Druck Kastenprofil $\varnothing=25\text{cm}$

Stahlplatte 195x195cm d=10cm
verschraubt: $\varnothing=5\text{cm}$
mit
Stahlplatte 195x195cm d=15cm

Betonfundament
Fundamentplatte d=100cm

Tiefgründung mit Pfählen
l=30m
 $\varnothing=90\text{cm}$

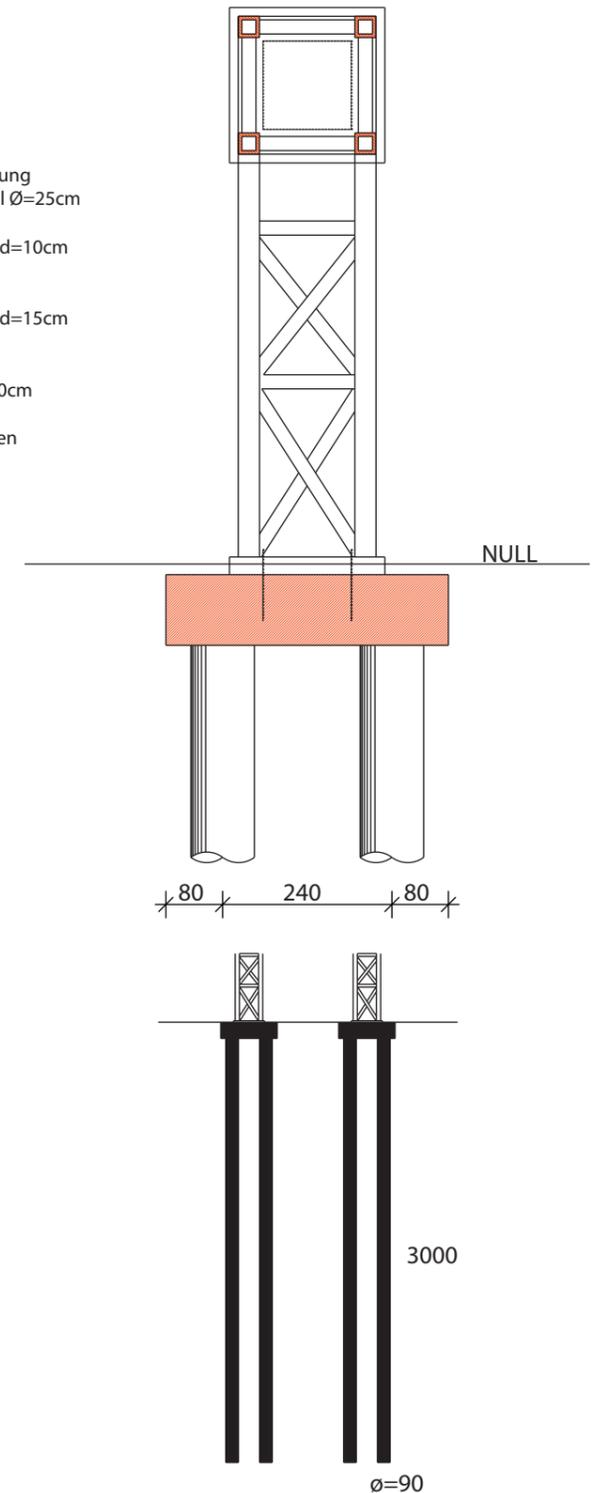
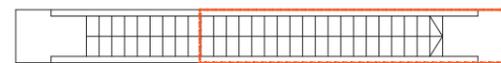
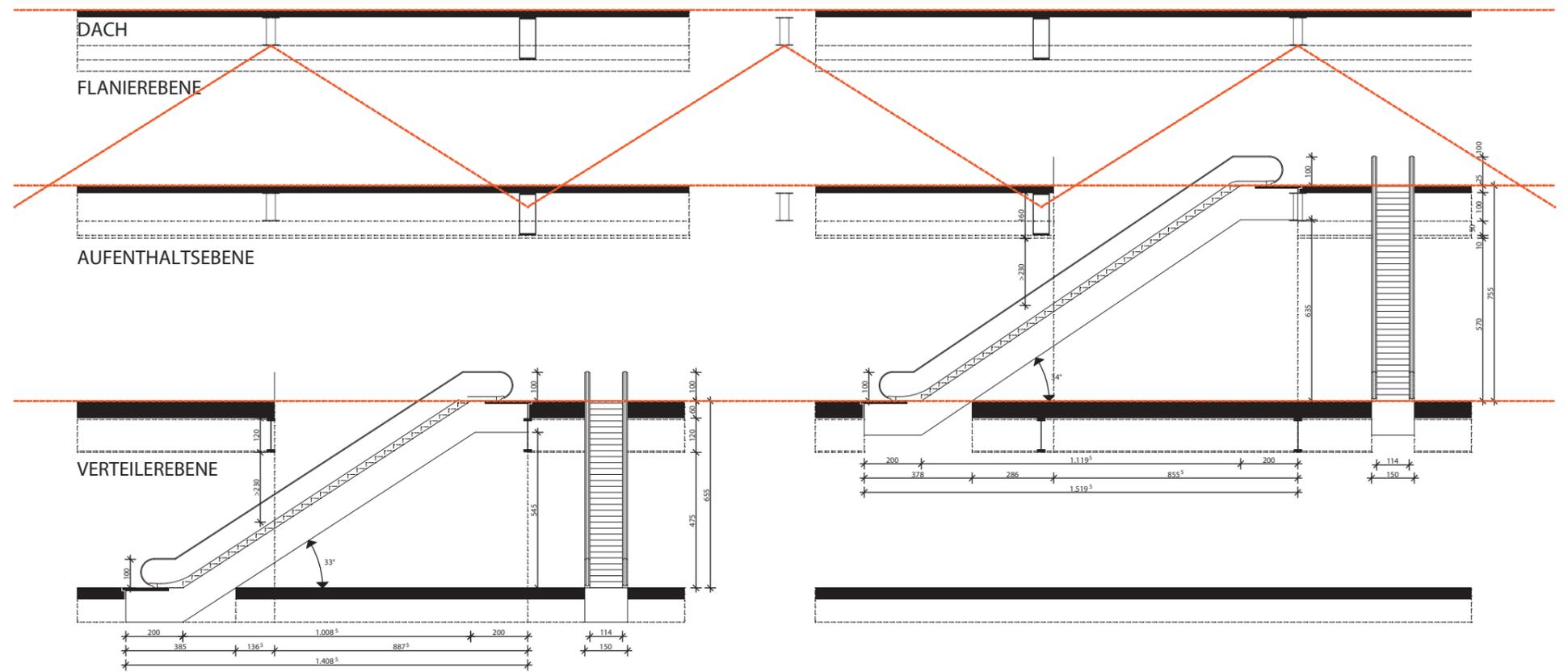
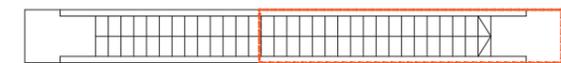


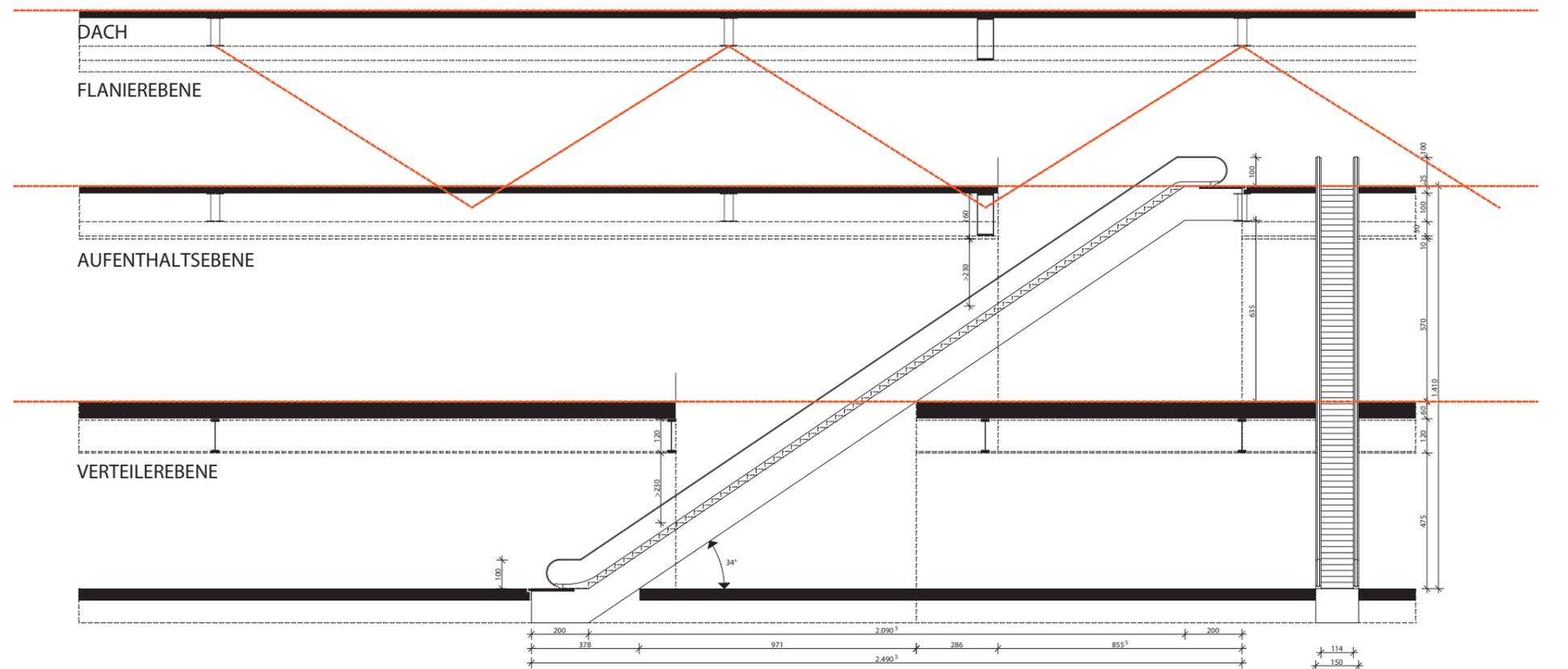
Abb. 160:
Fundamente Flügel Hauptstütze M=1:200 / M=1:500



VERTEILERESEBENE AUF AUFENTHALTSEBENE



AUFENTHALTSEBENE AUF FLANIEREBENE



VERTEILERESEBENE AUF FLANIEREBENE

siehe auch
 7.2.3. Transport und Verkehr - Anatomie - Seite 52
 10.2.1.2. Eskalation - Seite 58

Abb. 161:
 Rolltreppen:
 Dimensionen / Neigungen Rolltreppenflügel M=1:200

19.2. PLATTE - AUFENTHALTSEBENE

Platte:

Die Platte trägt die Aufenthaltsebene.

Im öffentlichen Knoten (Schwedenplatz) ist sie vom darüber befindlichen Flügel abgehängt, "schwebt" sozusagen. Die Verteilerebene unterhalb - mit Straßenbahnsteig und Bushaltestelle - ist nahezu stützenfrei. Verschiedene Verkehrsarten (Pedes / Rad / Bus / Bahn / Auto / Schiff) fließen ineinander und zum Donaukanal (Twin City Anlegestelle).

Im Freizeitbereich (Morzinplatz) "steht" die Konstruktion. Lasten werden direkt über Träger und Stützen in den Boden abgeleitet.

Vom konstruktiven Standpunkt her betrachtet, ist die Platte selbst ein Rost aus hohen I-Profilen. Verschiedene Niveaus der Aufenthaltsebene werden direkt über variable Trägerhöhen (Profilhöhen) erreicht.

Die Abstände der Träger sind im abgehängten Teil in Querrichtung fixiert, in Längsrichtung bis zu einer gewissen Weite variabel (max. sechs m - je nach Füllung).

Im aufgeständerten Bereich der Platte ist dies umgekehrt. Hier ist dieses Prinzip umgekehrt, und die auf den Querträgern (Abstände fix) liegenden Längsträger haben variable Abstände zueinander.

Der Bodenaufbau ist in beiden Bereichen ident.

Innerhalb des Trägerrasters können die Bodenflächen offen oder geschlossen, gepflastert oder bepflanzt sein.

Hierzu wird ein entsprechendes Element zwischen die Träger eingehängt. Tröge für tieferes Erdreich oder Wasserbecken, Trapezbleche und entsprechender Bodenaufbau für begehbare Bereiche oder niedere Bepflanzung.

Boxen / Inseln:

Funktionen auf der Verteiler- bzw. Freizeitebene sind in Boxen untergebracht, die geschützt unter der Platte stehen.

Sie sind konstruktiv von der Platte unabhängig und können deshalb wesentlich leichter ausgeführt werden. (z.B. zweischalige Fassade: Holz-Leichtbau in Sandwichbauweise).

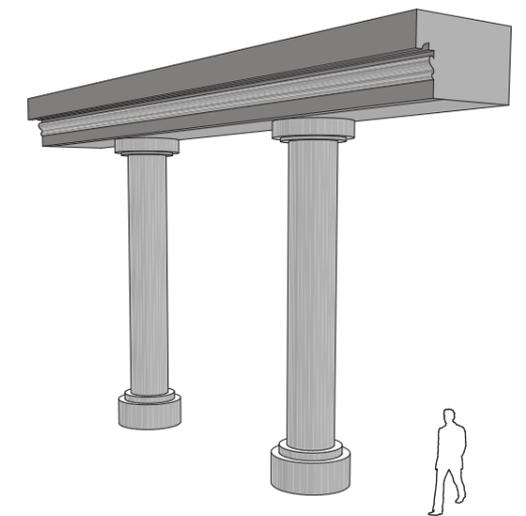
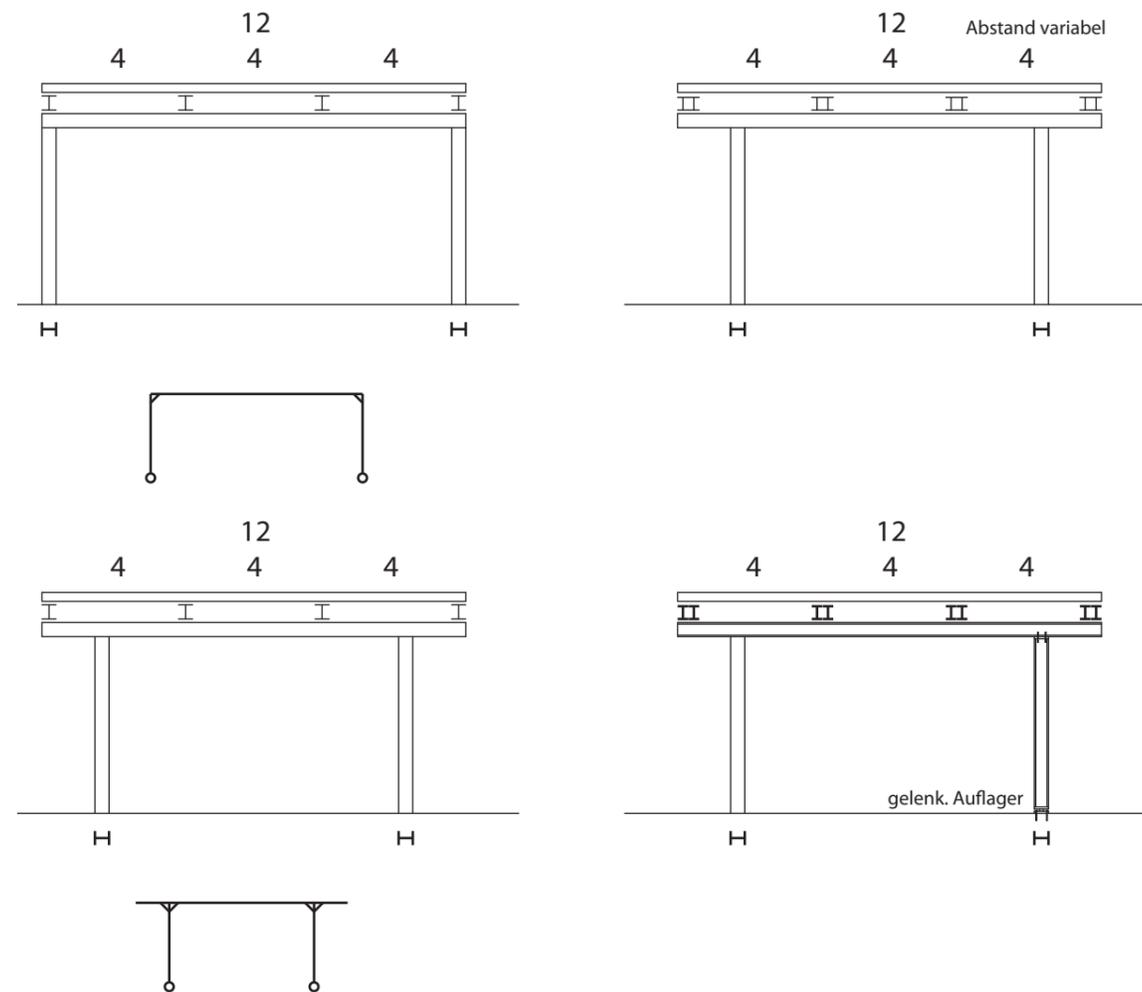


Abb. 162:
Statisches System Platte (Morzinplatz):
Mögliche Systeme / Verbindung Steher / Träger (M=1:200)
Vergleich - statisches Prinzip antiker Tempel

siehe auch: 10.2.2. Insel / Kapsel - Seite 59

19.3. NEBENGEBÄUDE - KINO

Kino:

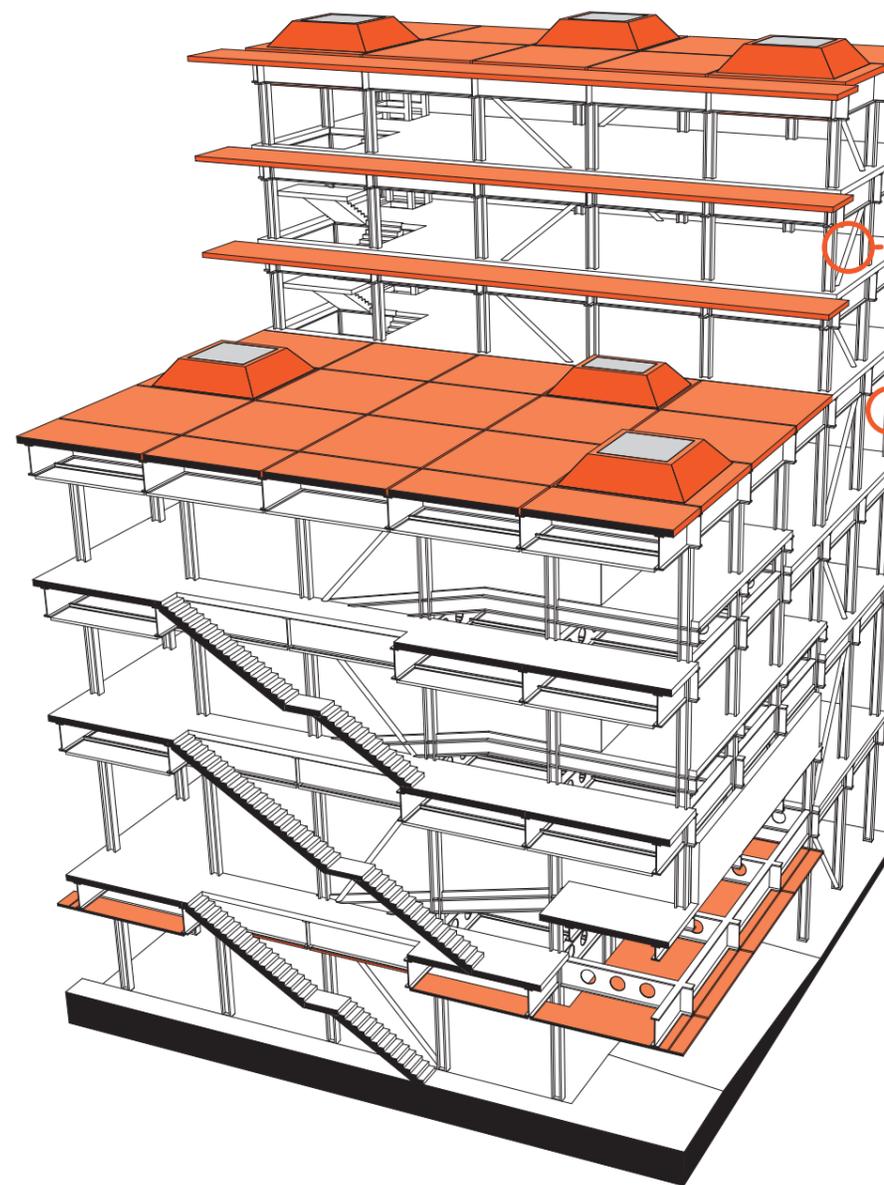
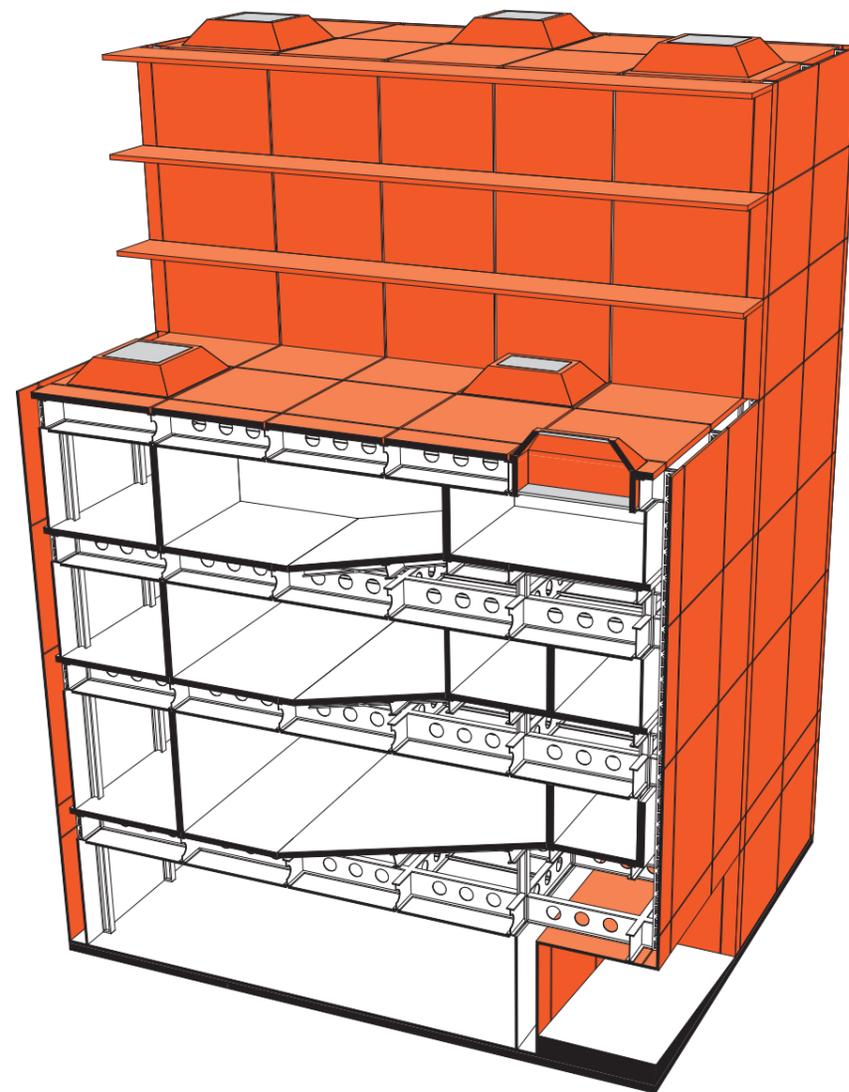
Die Konstruktion des Nebengebäudes lässt sich als klassischer Stahlskelettbau beschreiben.

Steher, Träger (I-Profile) und diagonale Aussteifungen (O-Rundstahl) schaffen ein stabiles statisches System.

Bodenaufbauten, Innenwände und Fassadenkonstruktion sind ähnlich der des Flügels und unabhängig vom statischen Hauptsystem.

In das System eingebunden sind drei Multifunktionssäle mit jeweils 60, 105 und 160 Plätzen.

Die drei obersten Geschosse beherbergen Platz für Büros oder Wohnungen.



QUERSCHNITTE M=1:100

-  Träger Kino 1200/300
-  Diagonalen/Abh Kino D200 d20
-  Steher Kino HD 326/419
-  Kastenträger Übergang Kino 400/600
-  Diagonalen Übergang D300 d30

Abb. 163:
Statisches System Nebengebäude:
Schnitt Säle+Fassade / Schnitt Fluchttreppen+Querschnitte M=1:100

19.3.1 KONSTRUKTION

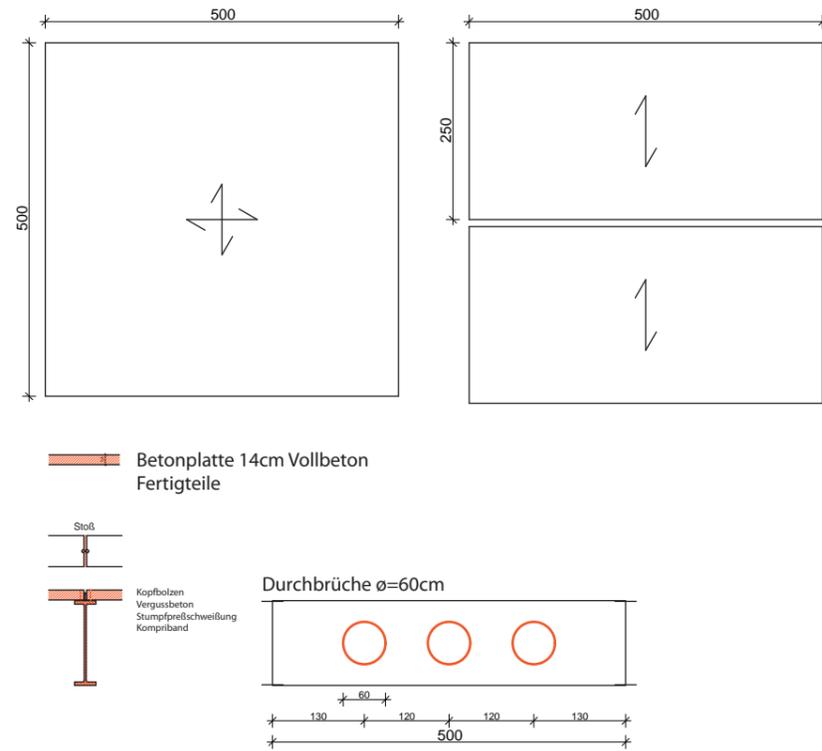


Abb. 164:
Bodenaufbau Kino M=1:200

Stützen - Gründung:
 Diagonalen für Aussteifung
 Zug-Druck/Rohre $\varnothing=20\text{cm}$
 Stahlplatte $80\times 80\text{cm}$ $d=8\text{cm}$
 verschraubt: $\varnothing=5\text{cm}$
 Betonfundament
 Fundamentplatte $d=80\text{cm}$
 Tiefgründung mit Pfählen
 $l=30\text{m}$
 $\varnothing=120\text{cm}$

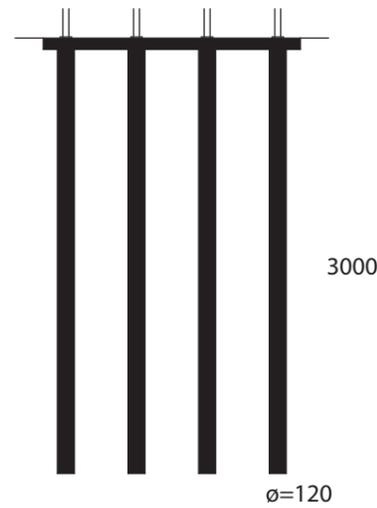
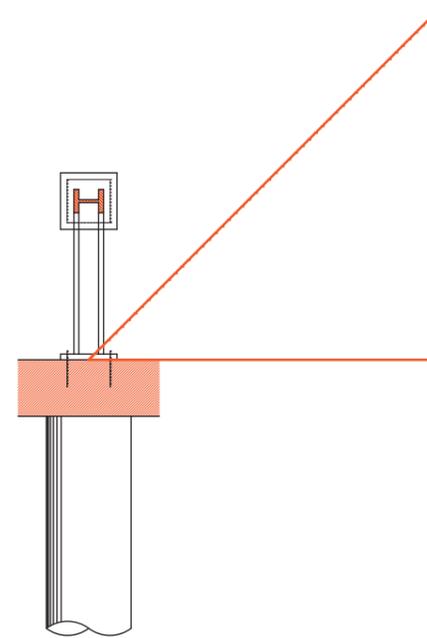


Abb. 165:
Fundamente Kino M=1:200 / M=1:500

Vorteile Konstruktion Kino:

- Stabile Konstruktion
- Flexible Raumnutzung möglich
- Bauphysikalisch günstig
- Aufsicht vorhanden
- Untersicht frei wählbar
- Akustisch günstig
- Vorfabrikierbar (Wirtschaftlichkeit)
- Graue Materialien (recyclebar)

19.3.2. KINO - SÄLE

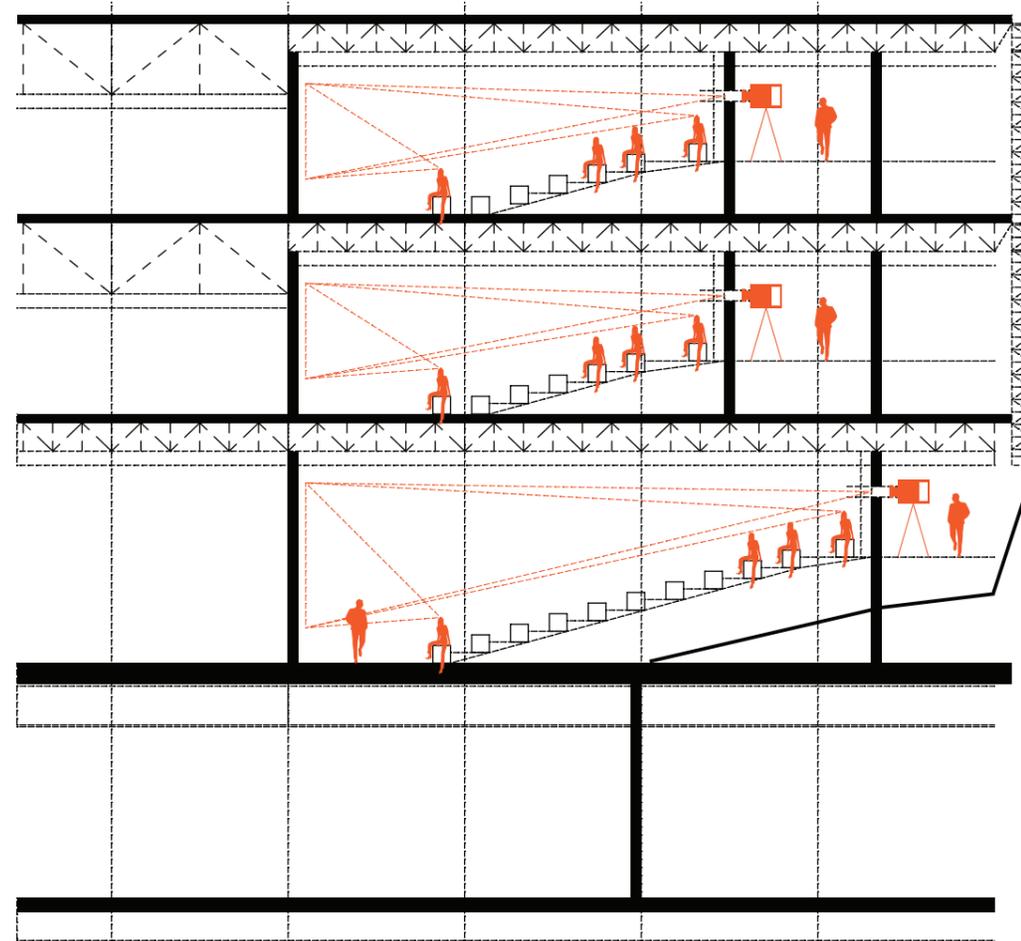
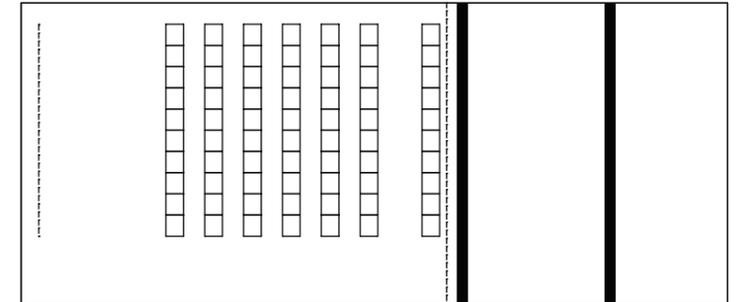
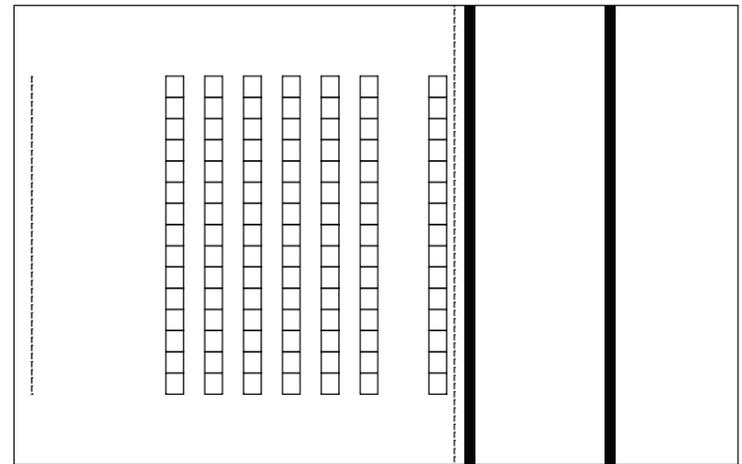


Abb. 166:
Querschnitt Kino / Säle (M=1:200):
Statisches Prinzip und Aufbauten / Gefälle Säle

Kl. Saal: 60 Plätze



Mi. Saal: 105 Plätze



Gr. Saal: 165 Plätze

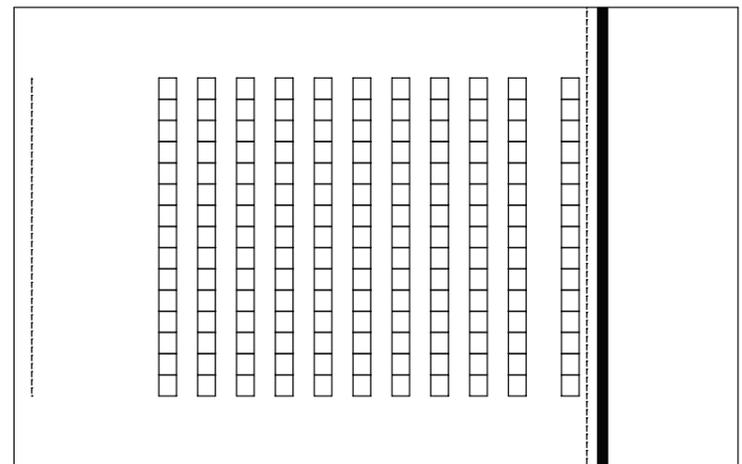


Abb. 167:
Kinosäle (M=1:200)

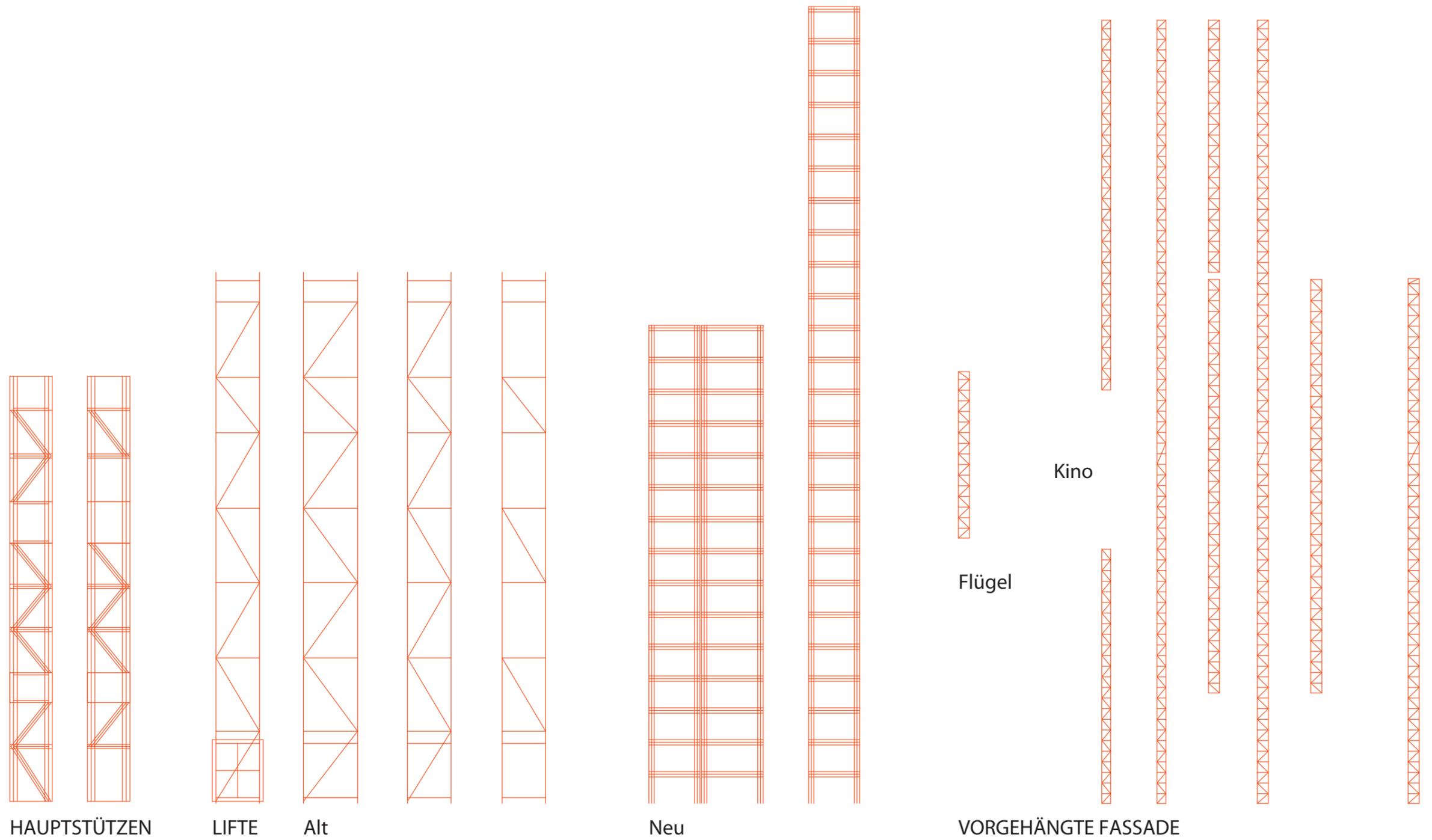


Abb. 168:
Dimensionen Fachwerke / Lifte / Hauptstützen M=1:200

20 ENTWURF

20.1. BESCHREIBUNG

Eine städtebauliche Intervention:

Ein architektonisches Zeichen soll gesetzt werden.

Der Gebäudekörper orientiert sich an der Ausrichtung des Donaukanals. Entlang dieser Richtung führt der Bewegungsstrom.

Das Gebäude wird von diesem Strom umspült (Insel). Es nimmt diesen Fluss auf, "verarbeitet" ihn weiter, fächert die Bewegungsströme in einzelne, verschiedene Ebenen auf.

Unterschiedliche Bewegungsformen finden auf unterschiedlichen Ebenen / Niveaus statt. Die Horizonte verschoben sich / verschwimmen.

Jedes Niveau bietet unterschiedliche Qualitäten (Durchzug / Aufenthalt / sportliche Betätigung / Freizeit / Arbeit), bietet Eventraum, Entfaltungsraum für verschiedene urbane Subkulturen.

Jede Ebene ist sich der Existenz der unmittelbar darüber- oder darunterliegenden bewusst - Verbindung, (Sicht-)Beziehung. Ein Wechselspiel / Austausch zwischen den einzelnen Niveaus entsteht, was gewünscht ist.

Gleichzeitig werden durch die Auffaltung aber auch zusätzliche Rückzugsbereiche geschaffen; durch Abhebung und Trennung.

An einzelnen Punkten fließen die Ebenen (Bewegungsformen) zusammen, und Events (Qualitäten) vermischen sich. An diesen Orten tritt ein Synergieeffekt in Kraft und schafft neue, sich permanent verändernde Qualitäten. (Schwedenplatz: Durchzug / Aufenthalt / Verkauf / Kino / Museum; Morzinplatz: Aufenthalt / Sport / Verkauf / Handwerk).

Platte:

Die Platte ist das verbindende Glied, das die beiden Plätze (Hauptqualitäten) überbrückt / zusammenhält und durchzieht; gleichzeitig ist sie ein schützendes Element, im Bereich Schwedenplatz Dachfläche für Bahnsteig und Aufenthaltsflächen (Witterungsschutz), im Bereich Morzinplatz Unterbringung für Funktionen und Schirm gegen Verkehrsbewegung und Lärm.

siehe auch:

6.4. Stadtstruktur - Miteinander - Entfaltungsraum Seite 35

10. Urbane Bausteine - Seite 56

15.2.1. Clubs - Seite 93

Die Platte ist gleichzeitig Verkehrsader und Aufenthalts- / Verweilzone. Sie ist begrünt und bietet Sitzgelegenheiten. Es gibt Läden und Verköstigungsstellen.

Gedckte Zonen (Flügel) und offene Bereiche wechseln sich ab - ausreichende Öffnung zu den Seiten hin ergibt eine großzügige Aussicht und Sichtbeziehung zum Geschehen am Donaukanal / Vorkai und zum 2. Bezirk, dem urbanen gegenüber. Gleichzeitig ist die Platte jedoch so weit vom Boden abgehoben, dass der darunterliegende Verkehr (zumindest visuell) weitestgehend ausgeblendet ist (bzw. vom Benutzer ausgeblendet werden kann - Er bewegt sich einfach weiter ins Platzinnere.).

Eine direkte (Geh-)Verbindung zum Vorkai besteht. Ebenso zu allen wichtigen Einrichtungen (Flügel, Nebengebäude, Bahnsteig, U-Bahnhof, Tiefgarage). Alle Bereiche sind gerampt, einfach erreichbar und behindertengerecht.

Flügel:

Der Flügel stellt die universale Raumqualität dar, durch seine Konstruktion flexibel einsetz- / und konzipierbar. Er schwebt über der Platte, ist zwar ein statisches Element im Raum, durch seine transparente Fassade aber durchlässig zum Umraum. Sein Inneres ist nach außen gestülpt - und umgekehrt.

Der Bewegungsfluss durchspült den Flügel, die Bewegung verzweigt sich in seinem Inneren, wird umgelenkt und weitergeleitet.

Vordergründig ist der Flügel kein Ort des Stillstandes, sondern ein Knotenpunkt - in seinem Zentrum ein Moment der Unschärfe und Vermischung, wo Grenzen verschwimmen und Reaktionen eingeleitet werden.

Bewegungs- und Eventpotential wird kombiniert, rekombiniert und transformiert.

siehe auch:

10.2.1. Universaler / Glatter Raum - Seite 57

(Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000)

20.2. NUTZUNG FLÜGEL / KINO

Szenarien für Flügel / Kino:

- Aufgrund der direkten Verbindung von Flügel und Kino ist eine gemeinsame Nutzung denkbar.
- Separate Erschließungen - öffentlich / betriebsintern.
- Anlieferung und mehrere Betriebseingänge integrierbar.
- Einbau eines Lastenaufzugs auch nachträglich möglich.
- Unterbringung der Administration in den Obergeschossen des "Kinos".

Die Gestaltung der Fassade wird dementsprechend modifiziert.

- Szenario Museum:

Im Nebengebäude sind Empfang / Foyer / Ausstellungsräume untergebracht. Die Säle sind teilweise zu Ausstellungsräumen adaptiert. In den Obergeschossen Büros und Administration. Über den Verbindungsgang ist der Flügel direkt angeschlossen. Er beherbergt (temporäre) Ausstellungen und Gastronomie.

- Szenario Einkaufspassage / Vergnügungszentrum / Kino:

Das Nebengebäude ist als Kino adaptiert (drei Säle). Der Flügel wird eigenständig genutzt. Er beherbergt Geschäfte, Gastronomie und Ähnliches.

- Szenario Veranstaltungszentrum / Kongresszentrum:

Anordnung ähnlich der musealen Variante. Nur mit Kongresssälen, Veranstaltungsräumen etc. Der Flügel ist direkt angebunden und kann verschiedene Nutzungen beinhalten, je nach Bedürfnis oder Veranstaltung.

- Szenario Konzerthaus:

Siehe Kongresszentrum - Konzertsaal.

Generell ist aufgrund der Konstruktion des Flügels und Nebengebäudes fast jede Konzeption denkbar.

21 PLÄNE

21.1. GRUNDRISSSE

S. 124	- U-BAHNHOF - U-4 STATION / TG / VORKAI	-12,00m -4,30m	M 1:1000 M 1:1000
S. 125	- VERTEILEREbene - AUFENTHALTSEbene	+/- 0,00m +6,35m	M 1:1000 M 1:1000
S.126	- FLANIEREBENE - FLÜGEL - DACHDRAUFSICHT - KINO	+14,20m +19,35m	M 1:1000 M 1:1000
S.127	- REGEL- / BÜROGESCHOSS - DACHDRAUFSICHT	+25,00m	M 1:1000 M 1:1000
S.128	- VERTEILEREbene	+/-0,00m	M 1:500
S.129	- AUFENTHALTSEbene	+6,35m	M 1:500

U-BAHNHOF -12,00m M1000

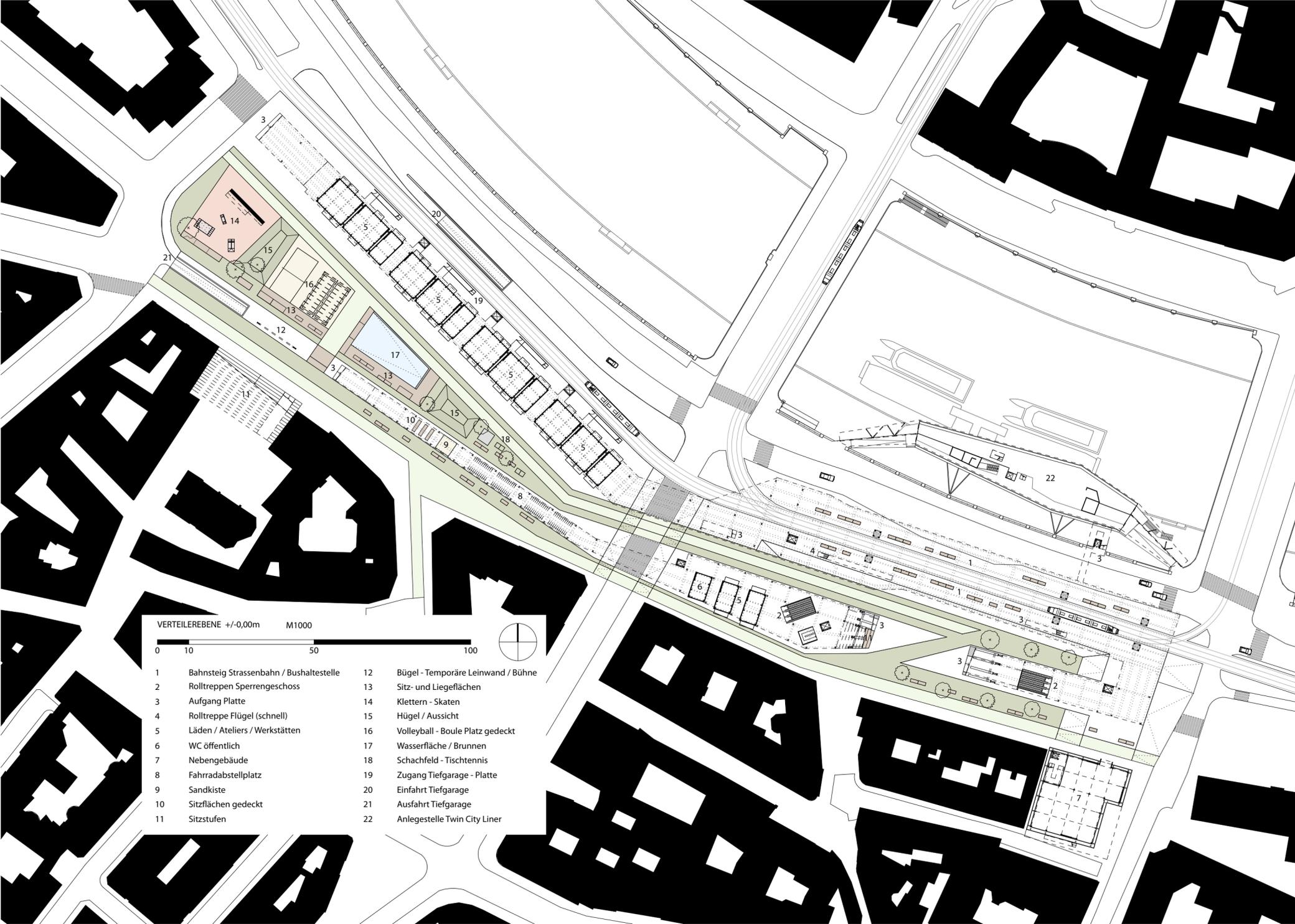


- 1 Sperrgeschoss U-Bahn Station
- 2 Rolltreppen U4
- 3 Rolltreppen U1
- 4 Rolltreppen Schwedenplatz
- 5 Lage Tiefgarage (eventuelle Erweiterung)
- 6 Lage U1 (-20,20 m)
- 7 Lage Donaukanal

U4 STATION / TIEFGARAGE / VORKAI -4,30m M1000



- 1 Zwischengeschoss U-Bahn
- 2 U4 Station (Bahnsteig)
- 3 Aufgang Franz-Josefs-Kai
- 4 Rolltreppen Sperrgeschoss
- 5 Tiefgarage - gesamt 507 Stellplätze
Parkdeck A:167 Stellplätze
Parkdeck B:170 Stellplätze
Parkdeck C:170 Stellplätze
- 6 Einfahrt Tiefgarage
- 7 Ausfahrt Tiefgarage
- 8 Anlegestelle Twin City Liner
- 9 Zugang Lift U1
- 10 Zugang Lift - Franz-Josefs-Kai / Platte



VERTEILEREBENE +/-0,00m M1000

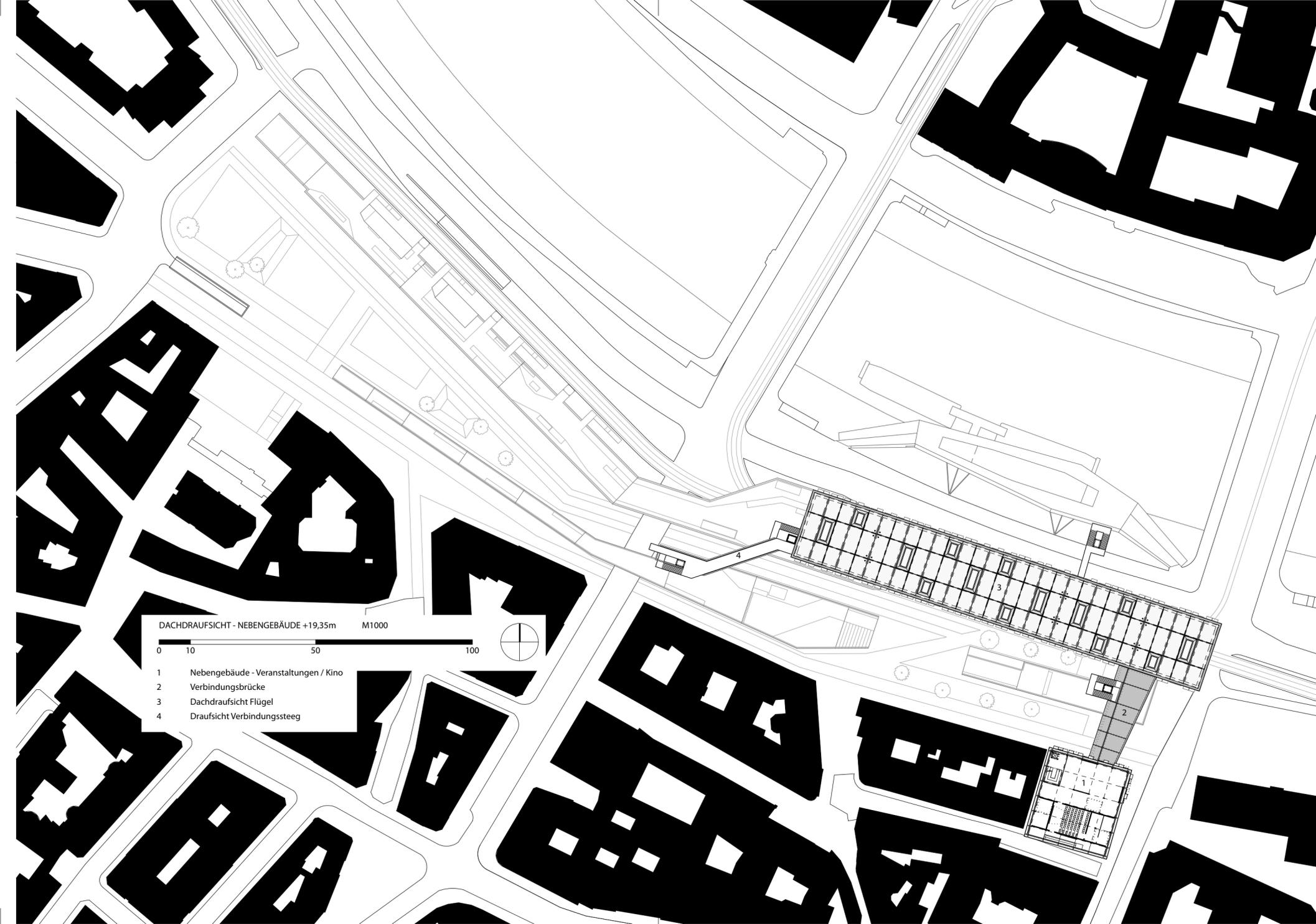


- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 Bahnsteig Strassenbahn / Bushaltestelle | 12 Bügel - Temporäre Leinwand / Bühne |
| 2 Rolltreppen Sperrgeschoss | 13 Sitz- und Liegeflächen |
| 3 Aufgang Platte | 14 Klettern - Skaten |
| 4 Rolltreppe Flügel (schnell) | 15 Hügel / Aussicht |
| 5 Läden / Ateliers / Werkstätten | 16 Volleyball - Boule Platz gedeckt |
| 6 WC öffentlich | 17 Wasserfläche / Brunnen |
| 7 Nebengebäude | 18 Schachfeld - Tischtennis |
| 8 Fahrradabstellplatz | 19 Zugang Tiefgarage - Platte |
| 9 Sandkiste | 20 Einfahrt Tiefgarage |
| 10 Sitzflächen gedeckt | 21 Ausfahrt Tiefgarage |
| 11 Sitzstufen | 22 Anlegestelle Twin City Liner |

AUFENTHALTSEBENE - PLATTE +6,35m M1000



- | | |
|--|------------------------------------|
| 1 Aufgang Platte | 7 Gastronomie - Läden |
| 2 Aufgang Verbindungsbrücke | 8 Sitzstufen |
| 3 Rolltreppe Flügel | 9 Speakers Corner / Holzfläche |
| 4 Zugang Platte Franz-Josefs-Kai | 10 Nebengebäude |
| 5 Aufenthaltsbereich mit Sitz- und Grünflächen (gedeckt) | 11 Veranstaltung / Kino / Kongress |
| 6 Aufenthaltsbereich mit Sitz- und Grünflächen (offen) | 12 Freibereich |



FLANIEREBENE - FLÜGEL +14,20m M1000

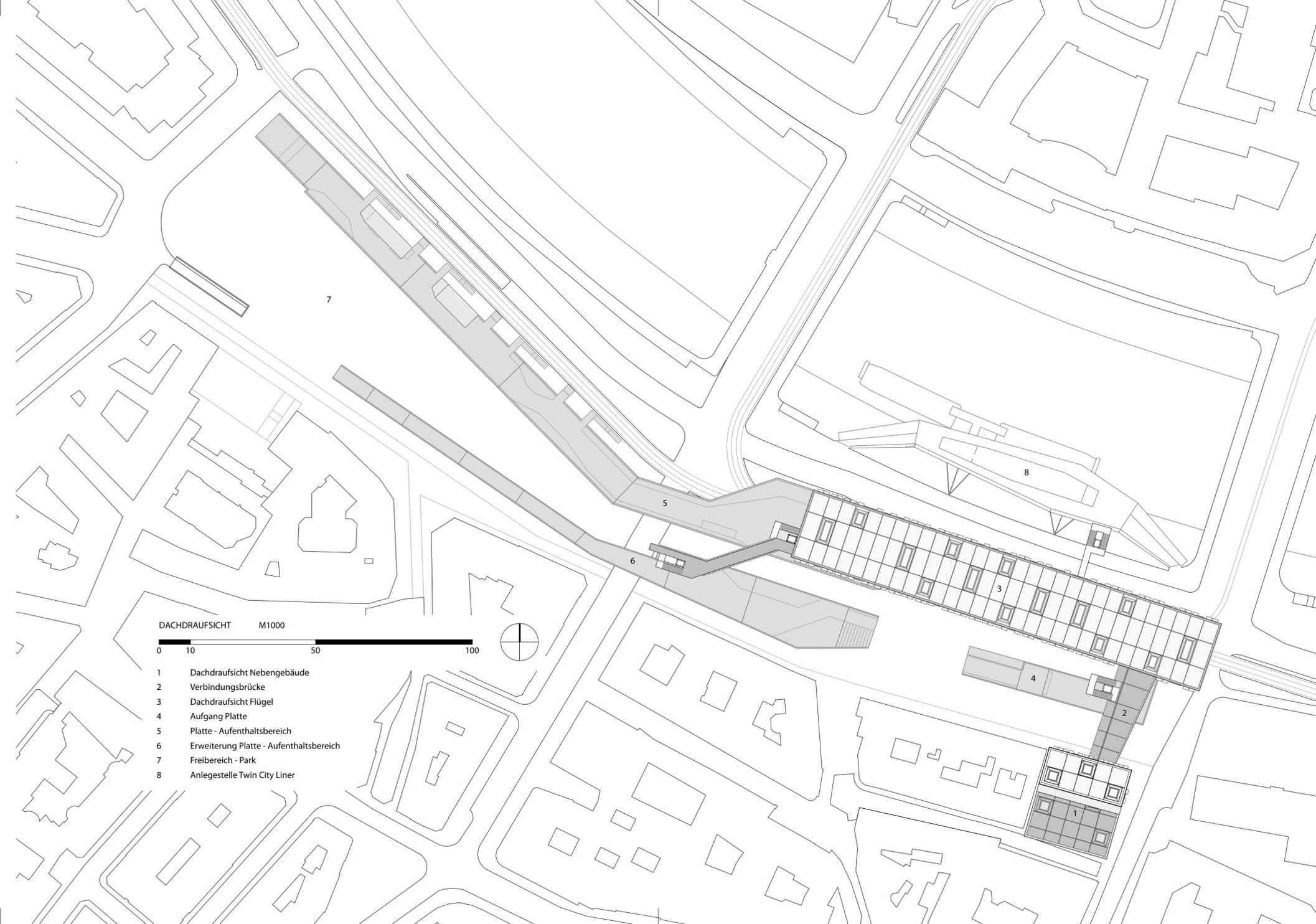
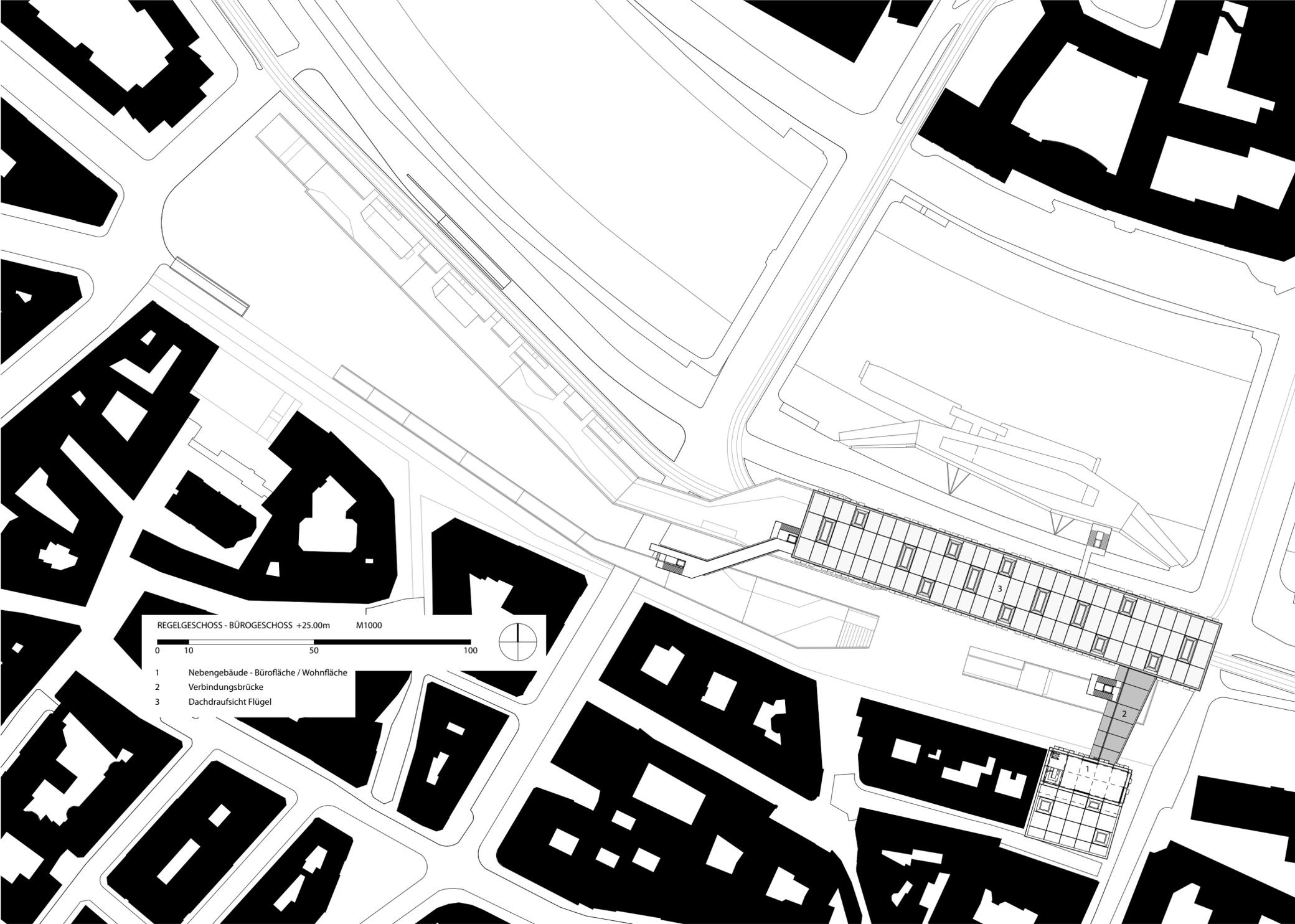


- 1 Flügel -
Geschäfte / Veranstaltung / Museum
- 2 Aussichtsterrasse
- 3 Verbindungsbrücke
- 4 Rolltreppe Platte
- 5 Rolltreppe Schwedenplatz
- 6 Nebengebäude - Veranstaltungen / Kino

DACHDRAUFSICHT - NEBENGEBÄUDE +19,35m M1000



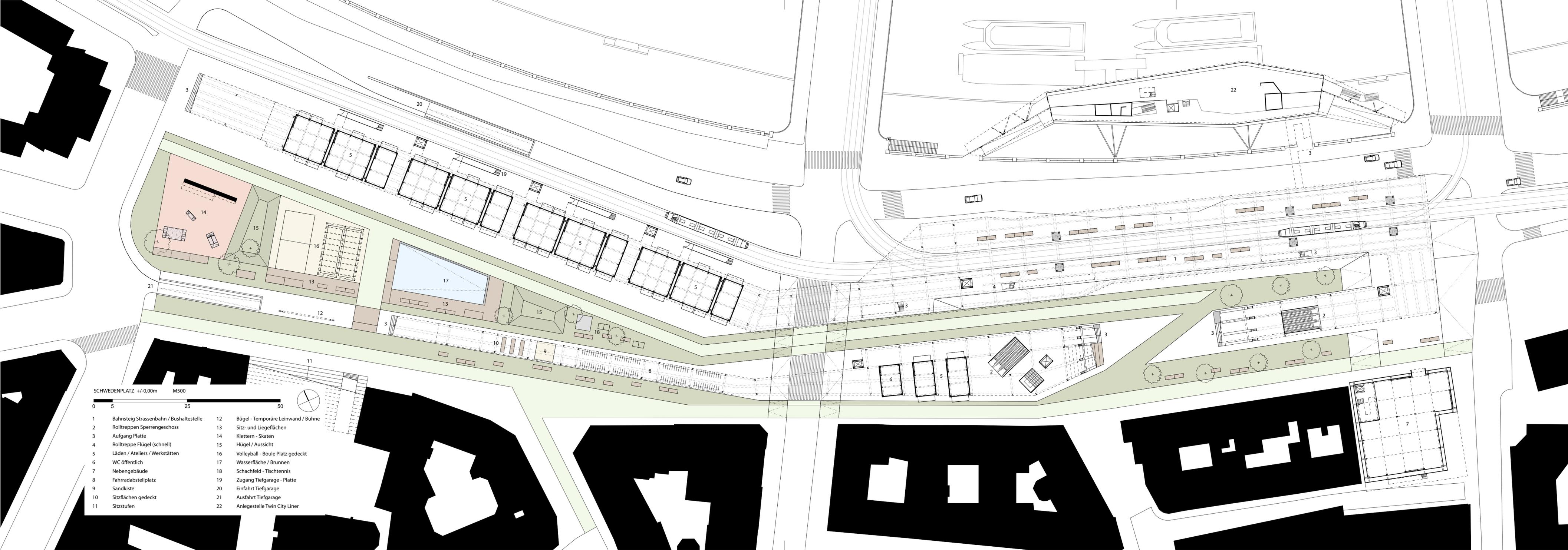
- 1 Nebengebäude - Veranstaltungen / Kino
- 2 Verbindungsbrücke
- 3 Dachdraufsicht Flügel
- 4 Draufsicht Verbindungssteeg



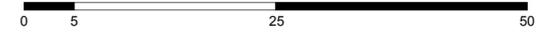
SCHWEDENPLATZ +/-0,00m M500



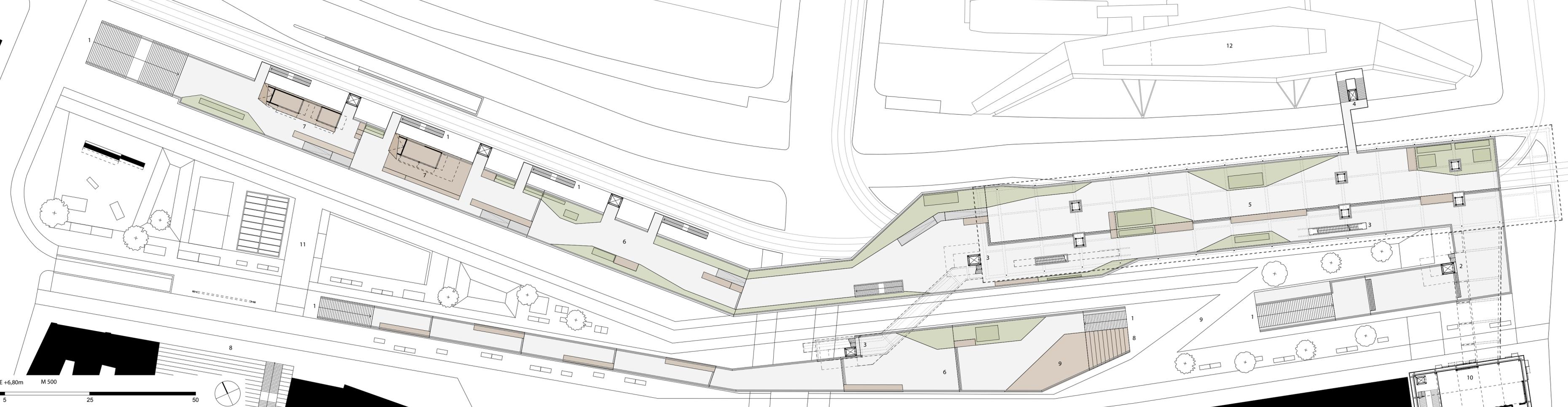
- | | | | |
|----|---|----|------------------------------------|
| 1 | Bahnsteig Strassenbahn / Bushaltestelle | 12 | Bügel - Temporäre Leinwand / Bühne |
| 2 | Rolltreppen Sperrengeschoss | 13 | Sitz- und Liegeflächen |
| 3 | Aufgang Platte | 14 | Klettern - Skaten |
| 4 | Rolltreppe Flügel (schnell) | 15 | Hügel / Aussicht |
| 5 | Läden / Ateliers / Werkstätten | 16 | Volleyball - Boule Platz gedeckt |
| 6 | WC öffentlich | 17 | Wasserfläche / Brunnen |
| 7 | Nebengebäude | 18 | Schachfeld - Tischtennis |
| 8 | Fahrradabstellplatz | 19 | Zugang Tiefgarage - Platte |
| 9 | Sandkiste | 20 | Einfahrt Tiefgarage |
| 10 | Sitzflächen gedeckt | 21 | Ausfahrt Tiefgarage |
| 11 | Sitzstufen | 22 | Anlegestelle Twin City Liner |



PLATTE +6,80m M 500

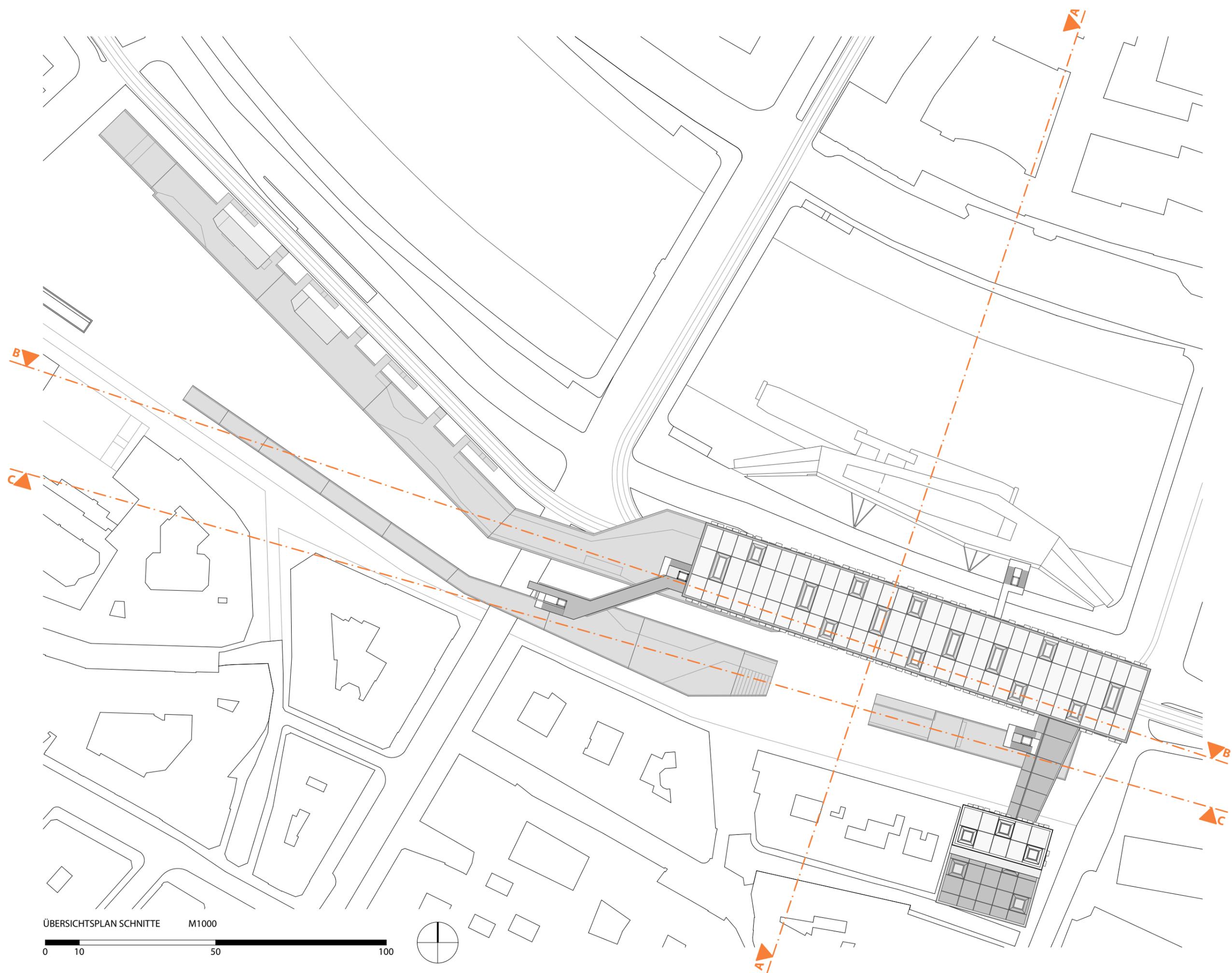


- | | | | |
|---|--|----|------------------------------|
| 1 | Aufgang Platte | 7 | Gastronomie - Läden |
| 2 | Aufgang Verbindungsbrücke | 8 | Sitzstufen |
| 3 | Rolltreppe Flügel | 9 | Speakers Corner / Holzfläche |
| 4 | Zugang Platte Franz-Josefs-Kai | 10 | Nebengebäude |
| 5 | Aufenthaltsbereich mit Sitz- und Grünflächen (gedeckt) | 11 | Freibereich |
| 6 | Aufenthaltsbereich mit Sitz- und Grünflächen (offen) | 12 | Anlegestelle Twin City Liner |

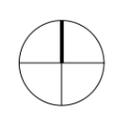
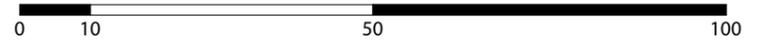


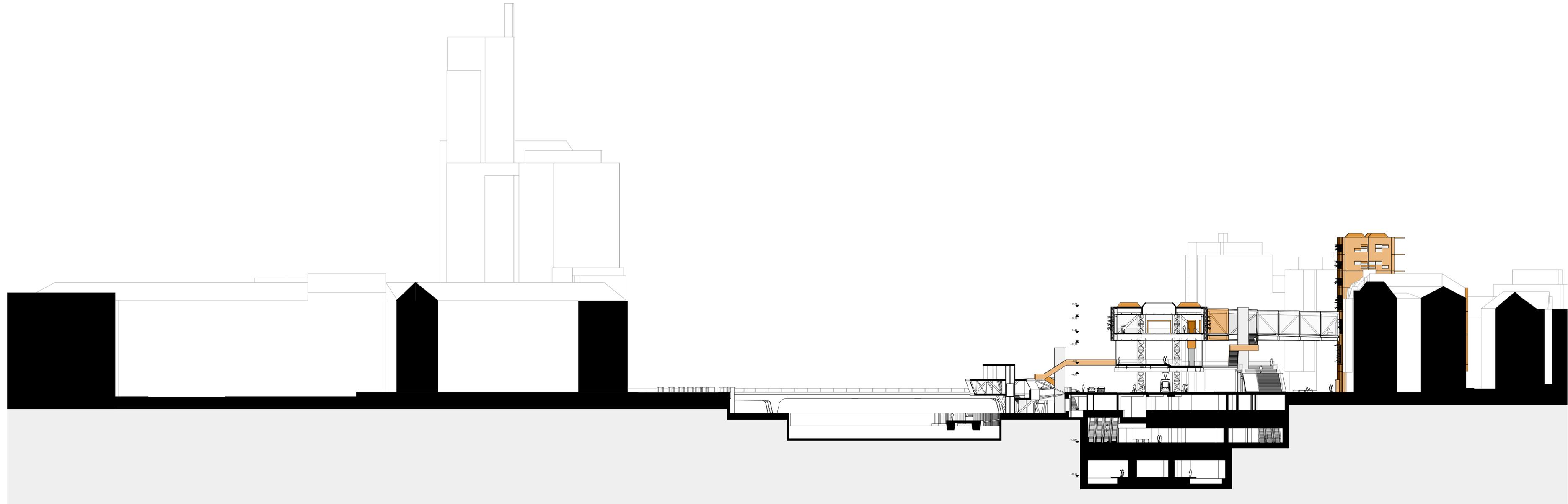
21.2. SCHNITTE / ANSICHTEN

S.131	- <i>ÜBERSICHTSPLAN SCHNITTE</i>	M 1:1000
S.132	- <i>SCHNITT AA</i>	M 1:500
S.133	- <i>SCHNITT BB</i>	M 1:500
S.134	- <i>SCHNITT CC / ANSICHT</i>	M 1:500
S.135	- <i>ANSICHT FRONTAL</i>	M 1:500



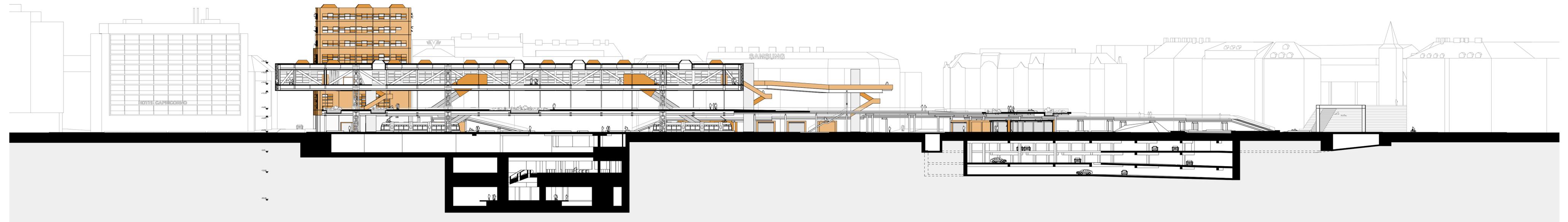
ÜBERSICHTSPLAN SCHNITTE M1000

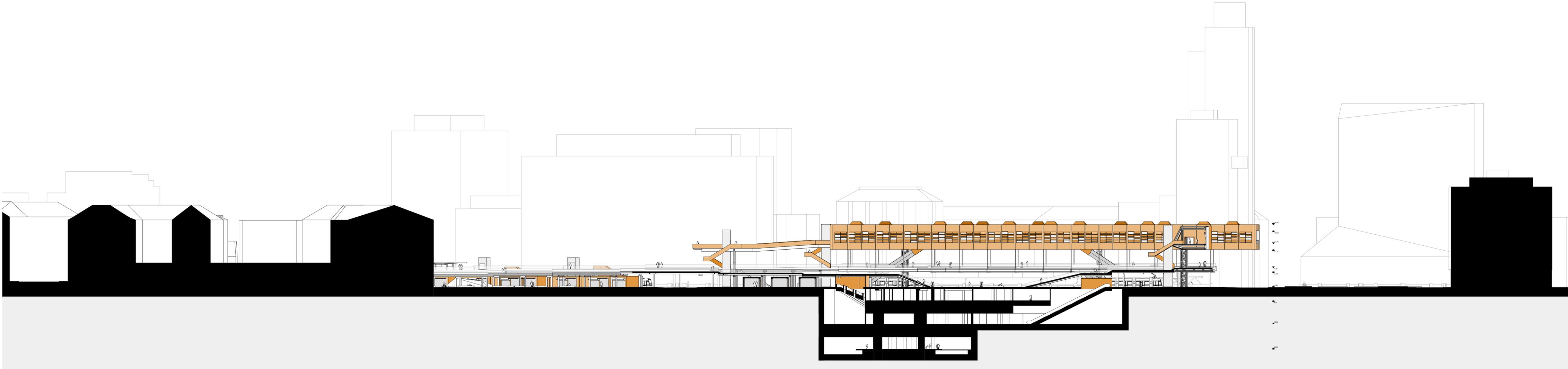




SCHNITT AA M500









ANSICHT FRONT M500



22 SCHAUBILDER

22.1. RENDERINGS

S.137 - FRONT - FRANZ-JOSEFS-KAI - KANAL - TWIN CITY

S.138 - SCHWEDENPLATZ - FLÜGEL - PLATTE - BRÜCKE - KINO

S.139 - PLATTE - FLÜGEL - ERSCHLIESSUNG

S.140 - FRANZ-JOSEFS-KAI - PROMENADE - PLATTE - AUFGÄNGE

S.141 - MORZINPLATZ - PLATTE - WERKSTÄTTEN - KLETTERWAND



Abb. 169:
Front - Franz-Josefs-Kai - Kanal - Twin City



Abb. 170:
Mitte - Schwedenplatz - Flügel - Platte - Brücke - Kino



Abb. 171:
Platte - Flügel - Erschließung



Abb. 172:
Franz-Josefs-Kai - Promenade - Platte - Aufgänge



Abb. 173:
Morzinplatz - Platte - Werkstätten - Kletterwand

23 VERZEICHNISSE

23.1. ABBILDUNGEN

Abb. 001: Kristall	004	Abb. 019: Solarzellen	022	Abb. 034: Isaac says	030
Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008		Digital: http://doctorwendigo.files.wordpress.com/2009/07/isaac-asimov.jpg , 2009, Mod: Thomas Karl, 2009	
Abb. 002: Roy questions	005	Abb. 020: California Academy	022	Abb. 035: Deckard / Rachel: retired	031
Digital: http://aerografiaonline.com/portal/images/stories/nexus/Blade_Runner_02_01.jpg , Blade Runner, 2009, Mod: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008		Digital: http://ardfilmjournal.files.wordpress.com/2008/08/blade_runner_02_06.jpg , 2009, http://www.amazingfuture.co.uk/wp-content/uploads/2010/02/Blade_Runner_01.jpg , 2009, Mod: Thomas Karl, 2009	
Abb. 003: Tokyoter U-Bahn-Netz (Ausschnitt):	012	Abb. 021: 25 000 Windräder	022	Abb. 036: Deckard / Rachel: Inception	032
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008		Digital: http://ardfilmjournal.files.wordpress.com/2008/08/blade_runner_02_06.jpg , 2009, http://www.amazingfuture.co.uk/wp-content/uploads/2010/02/Blade_Runner_01.jpg , 2009, Mod: Thomas Karl, 2009	
Abb. 004: Shinjuku	013	Abb. 022: Sechs "Sonnenfänger"	022	Abb. 036: Machine: plug-in!	034
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003, Mod: Thomas Karl, 2009	
Abb. 005: Shinjuku	013	Abb. 023: Schnelles Auto	024	Abb. 037: Superstudio	035
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 006: Ticketkontrolle - Barrieren	013	Abb. 024: Lebensminister Josef Pröll	024	Abb. 038: Superscape	036
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Digital: http://www.bike2business.at/uploads/media/PRR06128_0e6332_01.jpg , (c) APA/Schneider, Mai 2010		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 007: Autostraße Shibuya	013	Abb. 025: Statussymbol Öko-Auto	025	Abb. 039: Soziales Netzwerk (Miteinander)	037
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 008: Shibuya	014	Abb. 026: Erwin Wurm - Fat Car	026	Abb. 040: The Grid	038
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Digital: http://museumamostwall.dortmund.de/museumamostwall/project/assets/media/presse/mo_wurm_erwin.jpg , Foto: Mischa Nawrata, Wien; © VG Bild-Kunst, Bonn 2008; Courtesy Essl Museum, Klosterneuburg/ Wien, Mai 2010		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 009 Studio Alta	014	Abb. 027: Smart	026	Abb. 041: Entfaltungsraum	038
Gebunden: Wolfgang kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000		Digital: http://www.seriouswheels.com/2006/2006-Smart-Forfun2-Concept-Side-1024x768.htm , (c) DaimlerChrysler, Mai 2010		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 010: Expansion im Zeitraffer	015	Abb. 028: Punkt	026	Abb. 042: Entfaltungsraum2	038
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Superstudio, Life Without Objects, Peter Lang, William Menking, Skira, 2003	
Abb. 011: Lichtermeer in der Wüste	015	Abb. 029: Linie	026	Abb. 043: Minority Report: Werbung	039
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: (c) Fox FE, 2002	
Abb. 012: Käufer gesucht	015	Abb. 030: Netz	026	Abb. 044: Anziehung	041
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 013: Ein gigantischer Berg-Bau	016	Abb. 031: Dipol	027		
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Gebunden: Gilles Deleuze / Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, 1977			
Abb. 014: Ein wilder Ritt	016	Abb. 032: Rhizom	028		
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Gebunden: Gilles Deleuze / Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, 1977			
Abb. 015: Das Ende ist nah?	016	Abb. 033: Gilles says	029		
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008		Digital: http://coromandal.files.wordpress.com/2008/04/gilles_deleuze_2_h.jpg , 2009, Mod: Thomas Karl, 2009			
Abb. 016: Damit die Lichter niemals ausgehen	016				
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 07.2008					
Abb. 017: Minority Report: Verkehr	020				
Digital: (c) Fox FE, 2002					
Abb. 018: 202 Millionen Autos fahren auf US Straßen	022				
Gebunden: Geo, Gruner + Jahr, 08.2008					

Abb. 045: Aufteilung	042	Abb. 064: Micro-Ghetto	058	Abb. 082: Donaukanal U-Bahn	071
Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 046: gleichförmige Vermischung	042	Abb. 065: schiefe Ebene 03	058	Abb. 083: Donaukanal Straßenbahn	072
Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 047: Vermischung	042	Abb. 066: schiefe Ebene 04	059	Abb. 084: Donaukanal Bus	073
Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 048: Urbanes Zentrum	044	Abb. 067: schiefe Ebene 05	059	Abb. 085: Rudi Schicker	074
Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 049: Menschlicher Aktionsradius	045	Abb. 068: Synapse	061	Abb. 086: Central Garden	075
Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 050: Wien -Schnellverbindungssystem	046	Abb. 069: Donaukanal: Bauarbeiten	064	Abb. 087: Kaiserbad	075
Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Wiener Geschichtsblätter, Margit Altfahrt, Der Donaukanal - Metamorphosen einer Stadtlandschaft, 2000		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 051: Zentren Wien - gegebene Situation 01	047	Abb. 070: Donaukanal: Wendebassin	066	Abb. 088: Wellnessschiff	075
Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts (1. Band), Ingenieur Paul Kortz, Verlag von Gerlach & Wiedling, Wien 1905		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 052: Zentren Wien - gegebene Situation 02	048	Abb. 071: Badeschiff	066	Abb. 089: MS Supamira	075
Digital: Thomas Karl, 2010		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 053: Zentren Wien - Raster 01	059	Abb. 072: Strandbar Hermann	066	Abb. 090: Gourmetmarkt 01	075
Digital: Thomas Karl, 2010		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 054: Zentren Wien - Raster 02	050	Abb. 073: Donaukanal: Kriegszerstörung	067	Abb. 091: Gourmetmarkt 02	076
Digital: Thomas Karl, 2010		Gebunden: Wiener Geschichtsblätter, Margit Altfahrt, Der Donaukanal - Metamorphosen einer Stadtlandschaft, 2000		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 055: Organismus	051	Abb. 074: Flex	068	Abb. 092: Park and Ride Spittelau	076
Digital: Thomas Karl, 2010		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 056: Paul virilio, "Architecture Principe"	052	Abb. 075: Urania	068	Abb. 093: Lichtkonzept Donaukanal 01	076
Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 057: Devolution	052	Abb. 076: Uniqa-Tower	068	Abb. 094: Lichtkonzept Donaukanal 02	076
Digital: Thomas Karl, 2010		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 058: Monumentalität	055	Abb. 077: Ringturm	068	Abb. 095: Twin City Anlegestelle	076
Gebunden: State of Architecture 21 Cent, Bernard Tschumi, Irene Cheng The Monacelli Press,2003		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 059: universaler Raum	056	Abb. 078: Nouvel + Media Tower	068	Abb. 096: U2 Station Schottenring	076
Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009		Gebunden: Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009	
Abb. 060: Insel	056	Abb. 079: Franz-Josefs-Kai	069	Abb. 097: Donaukanal Projekte gebaut	077
Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 061: Lichtung	056	Abb. 080: Ufer 2. Bezirk	069	Abb. 098: Donaukanal Projekte geplant	078
Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 062: schiefe Ebene 01	057	Abb. 081: Donaukanal Verkehr	070	Abb. 099: Donaukanal Landmarks	079
Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe		Digital: Thomas Karl, 2009		Digital: Thomas Karl, 2009	
Abb. 063: schiefe Ebene 02	058	Digital: Thomas Karl, 2009		Abb. 100: Naht	080
Gebunden: Paul Virilio, Claude Parent, Architecture Principe				Digital: Thomas Karl, 2009	

Abb. 101: Systemschnitt Schwedenplatz			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 102: Würstel			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 103: Öffis			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 104: Tiefgarage			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 105: Ruprechtskirche			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 106: Tag			
Digital: Stefan Windischbauer, 2010			
Abb. 107: Nacht			
Digital: Stefan Windischbauer, 2010			
Abb. 108: Platzvergleich			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 109: Plätze Flächen			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 110: Schwedenplatz Verkehr			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 111: Schwedenplatz Verkehr			
Digital: Thomas Karl, 2010			
Abb. 112: Schwedenplatz Bewegung Fußgänger			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 113: Schwedenplatz Zugänge			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 114: Schwedenplatz Funktionen			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 115: Schwedenplatz Funktionen Auswertung			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 116: Schwedenplatz Unterirdisch			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 117: Schwedenplatz Maßnahmen			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 118: Events			
Digital: Thomas Karl, 2009			
Abb. 119: Camping Feeling			
Gebunden: Sociopolis, Actar, 2004			
	080	Abb. 120: Schema Tiefgarage	
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	082	Abb. 121: Highline Geschichte	
		Gebunden: Detail, 200911, Seite 1164	
	082	Abb. 122: Highline Vogelperspektive	
		Gebunden: Arqa, 200909, Seite 023	
	082	Abb. 123: Highline Wettbewerb	
		Gebunden: Detail, 200911, Seite 1164	
	082	Abb. 124: Highline Verlauf	
		Gebunden: Detail, 200911, Seite 1164	
	082	Abb. 125: Highline Beginn / Ende	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	082	Abb. 126: Highline Aufbruch	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	083	Abb. 127: Highline Grün	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	084	Abb. 128: Highline Penetration	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	085	Abb. 129: Highline Sitzmöbel	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	086	Abb. 130: Highline Prestige	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	087	Abb. 131: Highline Aussicht	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	088	Abb. 132: Highline Endstation	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	089	Abb. 133: Highline Durchschnitt	
		Digital: DI Michael Manigatterer, 2010	
	090	Abb. 134: Exkursion Baustelle 20er Haus Umbau	
		Digital: Stefan Windischbauer, 2009	
	091	Abb. 135: Exkursion Baustelle 20er Haus Stützen	
		Digital: Stefan Windischbauer, 2009	
	092	Abb. 136: 20er Haus Web 01	
		Digital: http://www.belvedere.at/jart/prj3/belvedere/main.jart?rel=de&content-id=1173991253409&reserve-mode=active , 2010	
	094		
	095	Abb. 137: 20er Haus Web 02	
		Digital: http://www.belvedere.at/jart/prj3/belvedere/main.jart?rel=de&content-id=1173991253409&reserve-mode=active , 2010	
	095	Abb. 138: Vogel	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	096	Abb. 139: Kai	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	096	Abb. 140: Schwedenplatz	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	096	Abb. 141: Ufer	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	097	Abb. 142: Blick vom Schiff	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	097	Abb. 143: Zwischenbereich	101
		Digital: und mit freundlicher Unterstützung und Genehmigung von Fasch und Fuchs zt gmbh, 2010	
	097	Abb. 144: Events + Fläche:	103
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	097	Abb. 145: Grobe Verteilung:	104
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	098	Abb. 146: Umverteilung?	105
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	098	Abb. 147: Anziehung	106
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	098	Abb. 148: Tagesabläufe	107
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	099	Abb. 149: Richtung	108
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	099	Abb. 150: Höhenverlauf	109
		Digital: Thomas Karl, 2010	
	099	Abb. 151: Statisches System	110
		Digital: Thomas Karl, 2010	
		Abb. 152: Statisches System Komplex	111
		Digital: Thomas Karl, 2010	
		Abb. 153: Statisches System Flügel+Platte	112
		Digital: Thomas Karl, 2010	
		Abb. 154: Skizze Flügel	113
		Digital: Thomas Karl, 2010	

Abb. 155: Statisches System Flügel Digital: Thomas Karl, 2010	113	PLÄNE:	
Abb. 156: Boden/Dach/Decken Flügel / Platte Digital: Thomas Karl, 2010	114	Grundrisse	124 - 129
Abb. 157: Skizze Konstruktionsweise Flügel Digital: Thomas Karl, 2010	115	Übersichtsplan / Schnitte / Ansichten	130 - 135
Abb. 158: Skizze Träger / Profile Digital: Thomas Karl, 2010	115	Renderings (Abb. 169 - 173)	136 - 141
Abb. 159: Querschnitt Flügel / Platte Digital: Thomas Karl, 2010	115	Visualisierungen:	
Abb. 160: Fundamente Flügel Hauptstütze Digital: Thomas Karl, 2010	116	Foto Thomas	151
Abb. 161: Rolltreppen Digital: Thomas Karl, 2010	117	Analog: Stefan Windischbauer, 2010	
Abb. 162: Statisches System Platte (Morzinplatz) Digital: Thomas Karl, 2010	118		
Abb. 163: Statisches System Nebengebäude Digital: Thomas Karl, 2010	119		
Abb. 164: Bodenaufbau Kino Digital: Thomas Karl, 2010	119		
Abb. 165: Fundamente Kino Digital: Thomas Karl, 2010	120		
Abb. 166: Querschnitt Kino / Säle Digital: Thomas Karl, 2010	120		
Abb. 167: Kinosäle Digital: Thomas Karl, 2010	121		
Abb. 168: Maße Fachwerke / Lifte / Hauptstützen Digital: Thomas Karl, 2010			

23.2. LITERATUR

GEBUNDEN:

- Kristallwelt, J.G.Ballard, 1966, Edition Phantasia 2005
- Wolfgang Kölbl, Tokyo Superdichte, Ritter, 2000
- Geo, Gruner + Jahr, 07.2008, 08.2008, 09.2008
- Essays The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century, Bernard Tschumi u.a.,Columbia Books of Architecture, 2003
- MVRDV/UWM Skycar City, Winy Maas&Grace Laa, Actar, 2007,
- Philip K. Dick, The three stigmata of Palmer Eldritch, Heyne, 2004
- The metapolis Dictionary of Advanced Architecture, Willy Müller u.a., Actar, 2003
- Bernard Tschumi, Event Cities, B&T, 1999
- Bernard Tschumi, Event Cities 3, B&T, 2005
- Bernard Tschumi, Tschumi, Thames and Hudson, 2003
- Gilles Deleuze, Felix Guattari, Rhizom, Merve Verlag, 1977
- Hampton Fancher, David Peoples, „Blade Runner“, Screenplay, Warner Bros., 1982
- Erich Fromm, „Haben oder Sein“, dtv, 1976
- Peter Lang, William Menking, Superstudio - Life without objects, Skira, 2003
- MINORITY REPORT, Screenplay, FOX, 2003
- Wiener Geschichtsblätter, Margit Altfahrt, Der Donaukanal - Metamorphosen einer Stadtlandschaft, 2000
- Wien am Anfang des 20. Jahrhunderts (1. Band), Ingenieur Paul Kortz, Verlag von Gerlach & Wiedling, Wien 1905
- Arqa, 200909
- Broschüre STEP 05, Stadt Wien, 2009

DIGITAL:

- „Klimaschutz zu verkaufen“, Maike Seidenberger, <http://www.die-wirtschaft.at/ireds-23871.html?-printurl->,19.10.2008
- „Josef Pröll mit Fahrrad“, http://derstandard.at/2125252/Ministerrad?_lexikaGroup=2, Stand 2008
- „STEP 05“, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/zielgebiete/donaukanal.htm>, 18.11.2008
- „20er Haus“, <http://www.belvedere.at/jart/prj3/belvedere/main.jart?rel=de&content-id=1173991253409&reserve-mode=active>, 20.04.2010

