Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.
http://www.ub.tuwien.ac.at

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

Thomas Marian

über die Brigittenau und den Nordwestbahnhof

eine räumliche Taktik zur Quartiersentwicklung

Diplomarbeit

ÜBER DIE BRIGITTENAU UND DEN NORDWESTBAHNHOF
eine räumliche Tacktik zur Quartiersentwicklung

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

Ao.Univ.Prof. Arch. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Raith

E260, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen,
Fachbereich für Städtebau

Eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

von

Thomas Marian
Matr. Nr. 0527593, 1020 Wien, Pazmanitengasse 16/27

Wien, am

Abstract

Meine Arbeit befasst sich mit mit dem Prozesshaften der Stadt und versucht diese Beobachtungen mit einer Entwicklungsstrategie für den Nordwestbahnhof Wien anzuwenden.

Angeregt durch die aktuell allgegenwärtige Nachhaltigkeitsdebatte, beginne ich mit einer kritischen Auseinandersetzung zum Naturverständnis, um diese auf die Frage nach architektonischer Nachhaltigkeit der Stadt zu beziehen. Die häufige Verwendung des Begriffs Natur als Bezugssystem weckte ursprünglich mein Interesse. Ich wollte also wissen, was Natur bedeuten kann, wie sie als Bezugssystem in Architektur einbezogen wird und was ich aus dieser Beobachtung ziehen kann, um daraus eine zeitgenössische Sicht auf den Begriff Natur zu formulieren. Mit diesem Rüstzeug sollte es mir leichter fallen, nachhaltige Strategien zu entwickeln. Zeitliche Veränderung schien mir dafür verfolgenswert zu sein. Natur kann damit anscheinend umgehen. Aber wie geht die träge Disziplin Architektur damit um. Hinsichltich Nachhaltigkeitskonzepte ist Veränderung jadenfalls zentrales Thema in Architektur.

Die räumliche Taktik, die ich daraus ableite, betont die Stadt als Ort der Parallelitäten und des Prozesshaften. Angeregt durch die aktuellen Planungen zum Nordwestbahnhof und die Verzögerung ihrer Umsetzung, formuliert meine Arbeit die Möglichkeit eines Entwicklungsprozesses für des Stadtquartiers Nordwestbahnhof. Die vorgestellte Strategie arbeitet prozesshaft, vermittelt zwischen den heterogenen Nachbarquartieren, dem Bestand am Bahnhof und dem Wunsch nach Neubau. Konkret wird dabei das Gebiet erst zugänglich gemacht, Bestand aktiviert und langfristig in den Weiterbau auf dem Gebiet integriert. Das Nebeneinander von Umnutzung, Weiternutzung und Neubau ermöglicht dabei eine Entwicklung in kleinen Schritten.

Zur Veranschaulichung entwerfe ich am Beispiel des Wiener Nordwestbahnhofs eine nachhaltige Nutzung von schon gebauten Stadtressourcen in Form der Veränderung dieses Industrie-Areals zu einem Wohn- Arbeits- und Kulturquartier.

Inhalt

Prolog über die Natur 01

Einleitung 03

Natur und Nachhaltigkeit 05
Technologisierung der Natur 11
Anthropozän und der Naturschutz 13
Natur Heute 16
Architektur und die Natur Metapher 23
Evolution im Entwurfsprozess 27
Bsp. Office Elemental, Quinta Monroy 28
Werden, Vergehen und Nachhaltigkeit 31
Bsp. Urban Think Tank, Torre David 36
Vorläufigkeit von Architektur 39

Schlussbemerkung zum Prolog 47
Literaturverzeichnis (Prolog) 49

Überleitung zum Entwurf 51

II. & XX. Bezirk und ihre Bahnhöfe 53

Nordwestbahnhof Wien, eine stadtmorphologische Betrachtung 54
Einleitung 55
Brigittenau 57
Bahnhöfe an die Peripherie! 67
Nordbahnhof 69
Nordwestbahnhof 73
Bahnhöfe, Städte und das Reisen 81
Literaturverzeichnis (N-W Bahnhof Wien) 87
1900 bis 2014, ein Portrait in Kartenausschnitten 88
Aktuelle Geschichte, Nordwest- und Nord-Bahnhof 96
Bsp. Studio Vlay, Nordbahnhof 107
Literaturverzeichnis (Aktuelle Geschichte) 109
Nordwest Bahnhof Wien, konkreter Ort 110

Entwurf (Teile zusammenfassen) 129

Stadtentwicklungsstrategie 133
ad. 01: Öffnung 138
Bsp. Gordon Matta-Clark, Conical Intersect 143
Bsp. Lois Weinberger, Brennen und Gehen 147
ad. 02: Raumpioniere 151
Bsp. Köbberling Kaltwasser, Baustoff Zentrum 155
ad. 03: Neubauten ergänzen 161
Bsp. Franz. Viertel, Loretto Areal 165

Things to come... (Schlussbemerkung) 175

Anhang 178

PROLOG

über die Natur

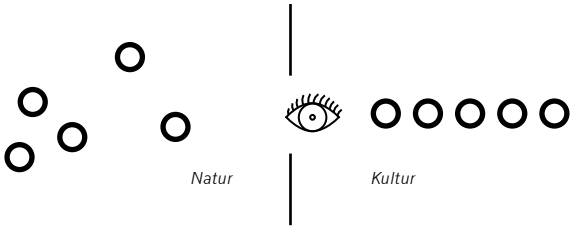
Einleitung

Gedankengänge, wieso ich mich in dieser Form mit meiner Diplomarbeit beschäftige

Es wird immer gebaut, denn Architektur hat ein Ablaufdatum. Der ständige Wandel der Gesellschaft, ihre immer höher werdende Mobilität und der Anstieg der Bevölkerung in den Städten scheinen einige wenige Gründe dafür zu sein, dass sich diese Welt im ständigen Umbau befindet. Trotzdem wird die Spezialisierung von Gebäudetypologien immer weiter vorangetrieben. Im Extremfall ist so kein Umbau, sondern nur noch Neubau möglich. Wie kommt es dazu, wenn wir uns doch gleichzeitig mitten in der Nachhaltigkeitsdebatte befinden? Wieso nicht lieber nutzen, was schon da ist? Offenbar stoßen die Möglichkeiten der Umnutzung zu bald an ihre Grenzen.

Ich beginne meine Überlegungen schon mit einer Vermutung: Wenn sich Alles im ständigen Wandel befindet müssten wir uns von der Vorstellung von ewig dauerhafter Architektur lösen und uns darauf einstellen, unsere Umgebung immer wieder aufs Neue einzurichten. Von Provisorium zu Provisorium sozusagen, weil sowieso schon klar ist, dass sich die Anforderungen eher früher als später ändern werden.

Ich bewege mich hier eindeutig im Themengebiet der Nachhaltigkeit. Oder soll ich es lieber gleich Ressourcennutzung nennen? Als Orientierung beziehe ich mich dafür als Erstes auf die Natur. Dabei interessiert mich, welche Bedeutung Natur heute eigentlich hat. Ich verwende sie als Referenz, um mich dem nachhaltigen Entwerfen anzunähern. Als langfristigen Lösungsansatz glaube ich schon beim Einstieg in diese Untersuchung nicht an Schranken und Regelwerke die bei ihrer Einhaltung bessere Messergebnisse liefern. Vielmehr glaube ich an die Notwendigkeit, Bedürfnisse zu erkennen und diese nachhaltig zu ermöglichen. Ich setze dabei im weiteren Verlauf dieser Arbeit auf die Möglichkeit der Adaptierung und Anpassung. Diese Eigenschaften finde ich in der Natur wieder. Ich meine mit dem Naturbegriff also nicht Wald, Felder, oder die Orte, die nicht Stadt sind. Vielmehr denke ich dabei an die Entwicklungen in unserer Umwelt, ihre Zusammenhänge und Beeinflussungen, unsere Rolle als Menschen darin und einen möglichen Weg, sich in diesem System der Wechselwirkungen zu bewegen.


Natur
Kultur

(Was mich schon lange plagt:)

Natur und Nachhaltigkeit

Naturbegriff, Naturvorstellung Beobachtungen und Spekulationen

Natur und Nachhaltigkeit beschäftigen meine Generation. Wenn wir an den Begriff Natur denken, haben wir ein Bild vor Augen. Vielleicht zeigt es uns eine Erinnerung an eine Wanderung, an Gartenarbeit oder Urlaube. Das weitläufige Bild, das wir vor Augen haben, wenn wir an Natur denken, ist meist ein romantisches und wir verbinden damit Positives. Im Naturschutz und auf Nachhaltigkeit hinauslaufendes menschliches Handeln, finden sich die omnipräsenten Vertreter der Natur in aktuellen Medien. In Wettbewerbstexten sind Passagen wie „Nachhaltigkeit ist eine Selbstverständlichkeit“ zu lesen und gleichzeitig hat man das mulmige Gefühl, dass doch gar nicht klar ist, worum es eigentlich gehen soll. Die Rahmenbedingungen der Natur haben sich doch

entschieden verändert. Die romantischen Bilder – gibt es die denn überhaupt noch – und das was mit Nachhaltigkeit gemeint ist, hat das nicht aus jedem Mund eine andere Bedeutung?

Diese Unsicherheiten haben mich dazu motiviert, mir ein Bild über das was gesellschaftlich zu Natur konstruiert wird zu machen. In dieser Beschäftigung stößt man schnell auf Rolf P. Sieferle, der mit seinem Text *Rückblick auf die Natur* schon im Titel auf den Punkt kommt. Trotz dieses sehr ernüchternden Einstiegs ist es wahrscheinlich wichtiger nachzuvollziehen, wie das gesellschaftliche Naturverständnis geprägt wurde, um Diskussionen über die Natur, ihren Schutz und in weiterer Folge Nachhaltigkeit einordnen zu können.

Sieferle erklärt in dem Buch „Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft“:
„Es gab eine Zeit, da man Natur und Kultur problemlos voneinander unterscheiden zu können glaubte. Diese Unterscheidung entsprang vermutlich einer Grunderfahrung der Agrargesellschaft. Die bäuerliche Welt war von einem räumlichen Gegensatz zwischen Innen und Aussen (sic) geprägt. Sie kannte die eingehegte Zone der Kultivation auf der einen und den Busch und Wald auf der anderen Seite. Innen lagen Haus, Hof, Garten und Feld, jenseits der Grenze oder Gemarkung, draussen (sic), foris, befanden sich der Forst, die Wüste und die Wildnis.“ *(Sieferle, 2003, S. 59)*

Aus dieser räumlichen Unterscheidung leitet Sieferle allgemeinere kategorische Bedeutungen ab:

- „Der Acker muss bebaut werden, doch das Holz wächst von selbst. Kultur ist also Arbeit und Zwang, Natur aber Freiheit und Spontaneität.“
- „Der umgrenzte Hof schützt vor wilden Tieren, während im Wald Bestien und Dämonen hausen. Kultur bietet also Sicherheit und Stetigkeit, während die Natur gefährlich und unberechenbar ist.“

„Der Acker wird wieder zum Wald, wenn er nicht durch permanente Anstrengungen im Zustand der Kultivierung gehalten wird. Diese Erfahrung legt eine Unterscheidung von Wesentlichem und Zufälligem nahe. Natürlich ist der Zustand, dem die Dinge spontan entgegentreiben, künstlich dagegen sind diejenigen Kräfte, die sich der Natur entgegenstemmen.“ *(Sieferle, 2003, S. 59)*

Als natürlich ist also das Wesen der Dinge zu verstehen, das Künstliche weicht davon ab. „Die Aufrechterhaltung des Künstlichen bedarf der permanenten Intervention, der Beherrschung, der Arbeit, während die Dinge von sich aus dahin streben, ihren natürlichen Zustand einzunehmen.“ (Sieferle, 2003, S. 59-60)

Sieferle weist ausdrücklich darauf hin, dass diese Darstellung der Natur als Gegenpol zur Kultur seit langem kritisiert wird – trotzdem stellt sie aber weitgehend das gesellschaftliche Bild über Natur dar und verdeutlicht woraus Naturschutzdebatten resultieren.

Philip Ursprung gibt in seinem Essay *Nature and Architecture* einen kurzen Abriss darüber, wie diese Naturvorstellung seine Auswirkungen in der Architekturgeschichte gefunden hat. Er betont, dass die vermeintliche Sensibilisierung der heutigen Gesellschaft auf Natur, Naturschutz und Nachhaltigkeit auf die Begriffsschaffung „Natur“ aus dem 18. und 19. Jahrhundert zurückzuführen sei. Der Begriff an sich erzeugt, mit seiner Beschreibung eines real nicht mehr existierenden Zustands und dessen Glorifizierung, zwangsläufig Sehnsucht diesen wiederherzustellen. (Ursprung, 2007) Zu Zeiten von Romantik ist diese Suche verständlicher, als sie heute erscheint. Damals, ohne weltumspannenden Informationsaustausch, konnte schwer bewertet werden wie weit die Kulturlandschaft im Verhältnis zur Naturlandschaft ausgedehnt war. Durch die Industrialisierung immer weiter beschleunigt, haben sich die Rahmenbedingungen doch aber grundlegend geändert. Die unberührte Natur, die ohne Einfluss des Menschen nach ihrem Wesen strebt, gibt es nicht. Nicht mehr. Der menschliche Einfluss wirkt sich auf die gesamte Erdatmosphäre aus.Trotzdem bleibt die Natur als Referenz bestehen, wie Christophe Girot in seinem Essay Change of Nature nachvollzieht:

> „When the Greeks referred to nature and to its sacred structure, they had living examples of this nature just outside their door. This was the temenos oft the sacred meadows, springs and caves outside the city, with their ritual calendars and mysteries. This direct reference system to an idyllic nature remained valid well into the English picturesque and pastoral movements oft the industrial revolution. Here the coded references to nature were quite effective and clearly traditional.”
>
> *(Girot, 2007, S. 30)*

Wenn das Gesuchte nicht mehr aufgefunden werden kann, bleibt nur noch die Sehnsucht und das Gesuchte muss künstlich geschaffen werden um diese zu befriedigen. Die traditionelle Landschaftsarchitektur strapaziert diese Sehnsucht mit „coded references“, wie es Christophe Girot bezeichnet. Ihre bekannteste Ausprägung ist Central Park in New York:

> “Central Park in New York is a sublime example of such a coded nature inlaid within a modern city. But since the late romantic period, there has been a breach, not to mention a rift, between this symbolic understanding of nature and daily reality.” *(Girot, 2007, S. 30)*

Die Gestaltung einer solchen Landschaft bedient die Suche nach einem ganz bestimmten, unwirklichen Naturbild. Auch wenn sich die Menschheit den Planeten Erde und seine Ressourcen schon immer zu Nutzen gemacht hat, wird die grundlegende Veränderung der Verhältnisse zur Natur jetzt besonders deutlich. Die Industrialisierung, die den Verbrauch von Rohstoffen und die Veränderung des Planeten Erde extrem gesteigert hat, beendet eindeutig die ursprünglichen Naturvorstellungen.

Ursprung, P. (2007). Nature and Architecture. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 10 - 21). Barcelona: Actar.

Girot, C. (2007). Change of Nature. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 28 - 33). Barcelona: Actar.

Sieferle, R. P. (2003). die totale Landschaft. In neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft. Zürich: Franz Oswald und Nicola Schüller.

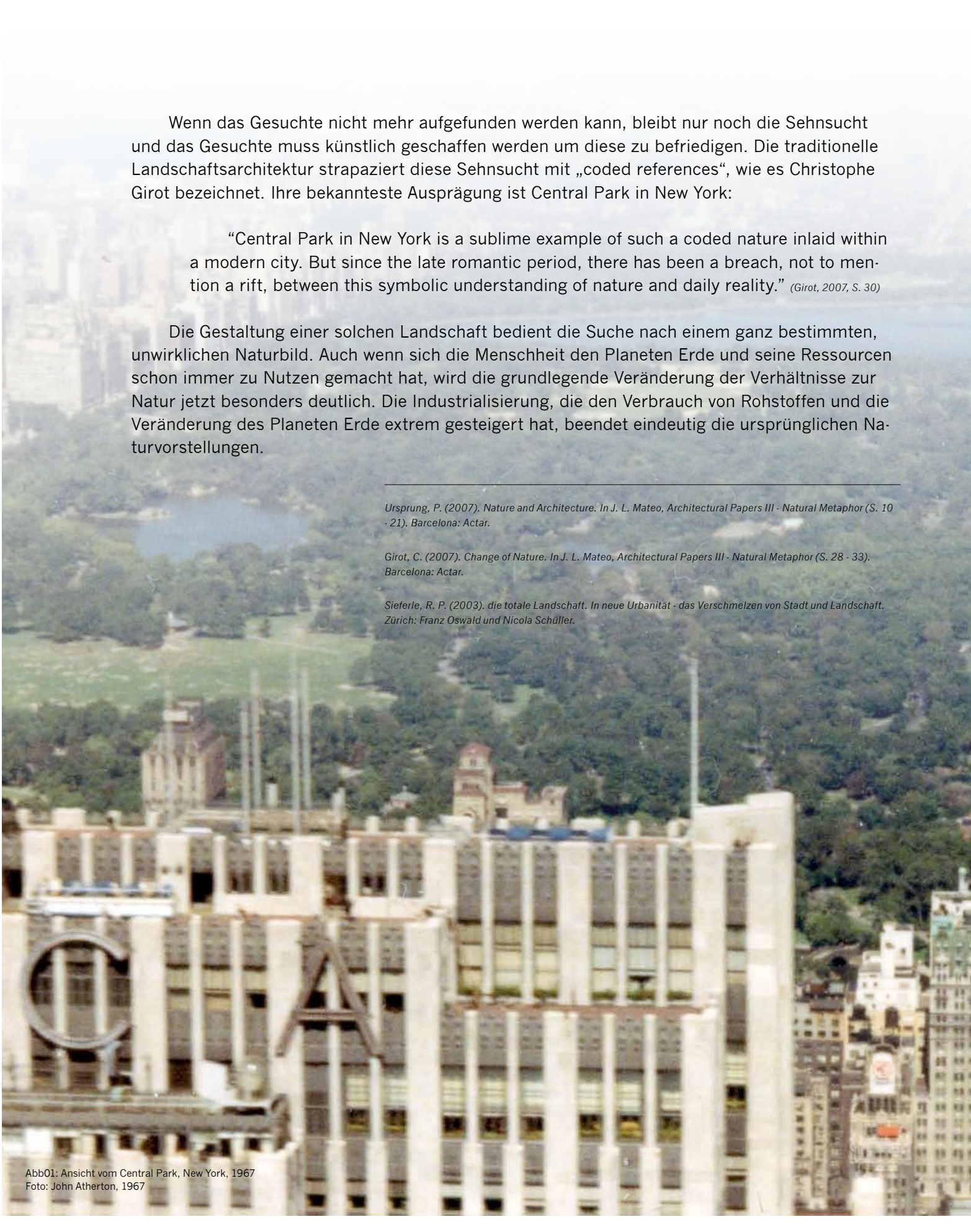
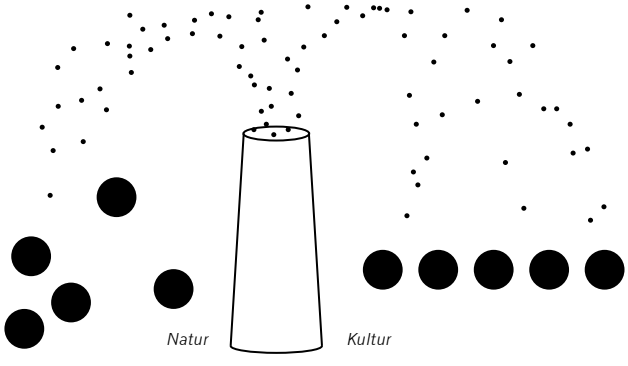


Abb01: Ansicht vom Central Park, New York, 1967
Foto: John Atherton, 1967


Natur
Kultur

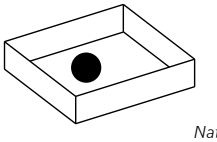
Technologisierung der Natur

Es liegt einfach zu sehr auf der Hand – ich verfasse diese Arbeit schließlich um mein Studium an einer *technischen* Universität, dem Ort wo die Naturwissenschaften gepflegt werden, abzuschließen – Naturwissenschaften sind überall um mich. Diese Wissenschaften sind ein Kind der Aufklärung, sie untersuchen die Natur. Naturwissenschaften führen zu Erkenntnissen, die die technologische Entwicklung der Menschheit vorantreiben. Sie untersuchen, nutzen und verändern schließlich auch das was als Natur bezeichnet wird. Der Mensch erarbeitet sich das Wissen und die Werkzeuge, natürlich gewachsene Strukturen gezielt zu beeinflussen. Dieser Entwicklungsschritt, der manchmal auch als die Unterwerfung der Natur bezeichnet wird, hebt das Selbstverständnis der Menschheit nach der industriellen Revolution auf eine neue Ebene. Bahnbrechende Forschung und Ereignisse wie die moderne Kernphysik Anfang des 19. Jahrhunderts und die von Georg Mendel 1966 begründete Genetik zeigen wie direkt in Evolutionsprozesse eingegriffen werden kann. Die Demonstration des Verstehens und Beherrschens der natürlichen Form, gewachsen, bezogen auf Kräfteverhältnisse, etc. findet 1996 mit dem Schaf Dolly, dem ersten geklonten Säugetier, ihren Höhepunkt. Design folgt jetzt nicht nur der Natur, nein, die Natur kann auch designet werden. (Ursprung, 2007, S. 13 ff)

Diese Erhabenheit des Menschen, hat nicht zu übersehende Auswirkungen auf die Welt. Die Auswirkungen sind so entscheidend, dass sie ein neues Zeitalter begründen sollen - das Anthropozän. Das anthropozentrische Weltbild ist jenes, in dem sich die Menschheit als Mittelpunkt allen Geschehens sieht. Im weiteren Sinne wird dieses Zeitalter vom ökologischen Fußabdruck des Menschen begründet und kann „sogar mit einem einzigen prägenden Ereignis verknüpft (werden): der Erfindung der Dampfmaschine im Jahr 1784.“ (Bennett, 2011, S. 19) Die Begründung des Anthropozäns stellt einen Paradigmenwechsel in jeder Hinsicht dar – die Beeinflussung ist bereits passiert predigen die Naturwissenschaften.

Ursprung, P. (2007). Nature and Architecture. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 10 - 21). Barcelona: Actar.

Bennett, J. (2011). Leben im Anthropozän. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag.



Natur

Kultur

Anthropozän und der Naturschutz

Natur bewegt sich immer weiter von ihrem romantisierten Bild weg. Die Gegenüberstellung von Kultur und Natur wird immer schwieriger, ist in naturwissenschaftlicher Hinsicht sogar unmöglich. Die vormals vorhandenen Grenzen scheinen sich immer verschwommener darzustellen. Der Naturschutz im Sinne der Bewahrung eines erhaltenswerten Zustandes scheint durch diese Vermengung vermeintlich bestätigt. Rolf P. Sieferle schlussfolgert, in seinem Text „die totale Landschaft", die Motivation des Naturschutzes:

> „Der Protest gegen die Verwandlung der Landschaft im Zuge der Industrialisierung artikuliert sich daher zunächst im Namen der Natur, und der ästhetisch (oder später auch ökologisch) motivierte Widerstand pocht auf Massnahmen (sic) im Sinne eines „Schutzes" der Natur." (Sieferle, 2003, S. 60-61)

Die NaturschützerInnen verleugnen wohl den naturwissenschaftlich belegten Paradigmenwechsel genauso, wie die neokonservative Politik, die die „Bedrohung eines Lebensstils" in Maßnahmen zum Bewussten Umgang mit Ressourcen wittern. (Bennett, 2011, S. 22) Dem Naturschutz kann nur entgegengehalten werden: Was schützen, wenn das, wonach gesucht wird, bereits ausgestorben ist? Das Ziel scheint wohl eine Verlangsamung der fortschreitenden Veränderung zu sein, denn eine Konservierung im Sinne des Denkmalschutzes ist praktisch nicht möglich - abgesehen davon, dass es fragwürdig ist, ob absolute Bewahrung eine wünschenswerte Antwort ist. Das eigentliche Ziel des Naturschutzes müsste wohl eher das extreme Ungleichgewicht zwischen Natur und Kultur sein, wenn ich diese zwei Kategorien wieder bemühen darf. Denn nur das Festhalten an dieser Kategorisierung kann mir erklären, warum das Schützen weiterverfolgt wird. Das Ungleichgewicht führt zum Kippen ganzer Ökosysteme. In der Naturwahrnehmung sollte ein Umdenken stattfinden, wie es auch Christophe Girot zum Ausdruck bringt:

> „In our present society, the massive environmental upheavals have been so overwhelming that such intact and sacred tracts of land are no longer to be found. We therefore need to reinvent the very foundations of our understanding of nature beyond the flowery meadow on the uncertain terrains of the present." (Girot, 2007, S. 29)

Bennett, J. (2011). Leben im Anthropozän. Ostfildern: Hatje Cantz Verlag.

Girot, C. (2007). Change of Nature. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 28 - 33). Barcelona: Actar.

Sieferle, R. P. (2003). die totale Landschaft. In neue Urbanität - das Verschmelzen von Stadt und Landschaft. Zürich: Franz Oswald und Nicola Schüller.

NATUR KURZANALYSE

Ein Schnelldurchlauf meiner Meinungsbildung zu einer zeitgenössischen Naturvorstellung.

Kernfragen:

- *Wovon kommt die Prägung des weitläufigen Naturverständnises?*
- *Haben sich die Rahmenbedingungen verändert?*
- *Wurde die Natur verändert?*

NATUR-PHILOSOPHIE
Antike

↓

LANDSCHAFT
Romantik

↓

TECHNOLOGIE ENTWICKLUNG

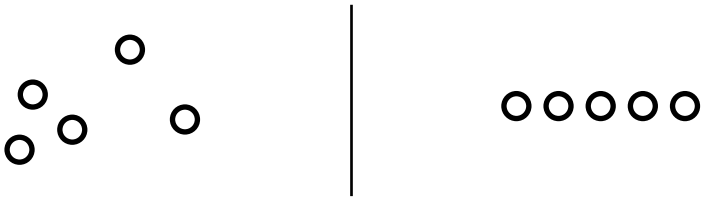
Industrialisierung

↓

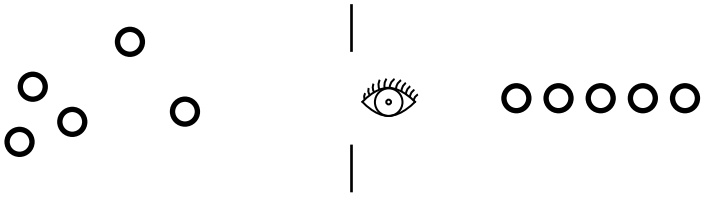
KLIMAWANDEL
RESSOURCEN KNAPPHEIT
ARTENSTERBEN
BEVÖLKERUNGS WACHSTUM
Anthropozän

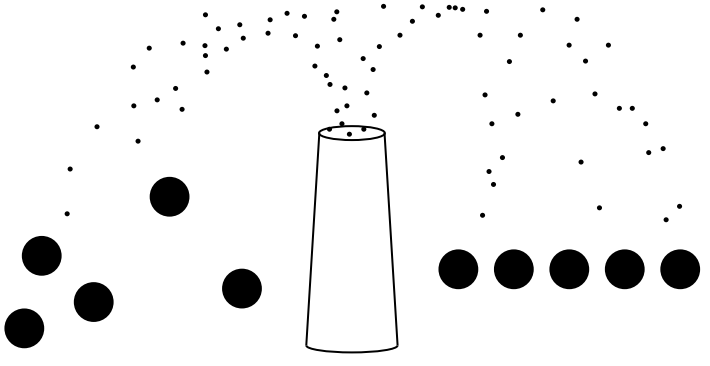
↓

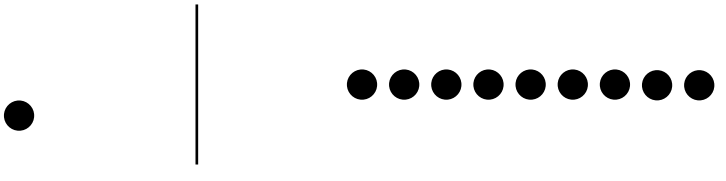
UMWELT SCHUTZ

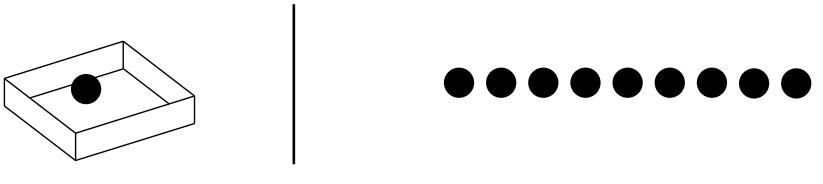


Natur *Kultur*









Natur
Heute

Erkenntnis aus meiner Naturanalyse, was ist der Rest

der übrig bleibt von der Natur?

IT'S SIMPLE:
WE ARE NATURE

"Its simple: we are nature."[1]

[1]*Mendes da Rocha, P. (2007): We are Nature.*
In J. L. Mateo, Architectural Papers III
Natural Metaphor (S. 142 - 147).
Barcelona: Actar.

Natur Heute

"In response to the question whether man is in a modern sense positioned above nature – as dominating and in control – or in a postmodern perspective a part of it, I would like to suggest the following: imagine a human being 200 000 years ago. Probably the creature washed his face with clean and clear water at the bank of a river. Now envision me washing my face this morning: the water came through a pipe. You can do whatever you want with nature. Nature alone, without human interventions, is preposterous. To use a further example to illuminate my standpoint, picture yourself as an astronaut, who watches the earth from outer space. Everything is dark. What you will see is the brightly lit cities. You might even announce that the planet emits its own light. Its simple: we are nature." (Mendes da Rocha, 2007, S. 144)

In dem Text *We are Nature* plädiert Paulo Mendes da Rocha für mehr Realismus im Umgang mit Natur und für einen Umgang mit der Umwelt der sie so sieht und versteht, wie sie ist - also Teil unserer Umwelt. Eine Konstante in meinen Beobachtungen der Natur ist dass das Natürliche an ihr ihre ständige Entwicklung ist. Ob in einer vom Menschen beeinflussten Umgebung, oder in einer unberührten, ihr Streben nach Anpassung bleibt ähnlich oder sogar gleich. In einer veränderten Umwelt heißt es sich durchzusetzen - für Mensch, Pflanze, Tier, Einzeller, oder was sonst noch so nach Leben strebt. Dieses Streben, das eine ständige Anpassung und Veränderung erfordert, ist wohl am ehesten das was als *natürlich* an der Natur beschrieben werden kann.

Das Anthropozän wird durch die Beeinflussung der Natur begründet und läuft auf eine Kontrolle der selben hinaus. Zu beobachten ist aber trotzdem weiterhin deutlich, dass die Veränderung dem Leben miteinander, und damit auch Architektur und Natur als ganzheitliches System von Wechselwirkungen, inhärent ist. Wir sollten uns also auf Veränderung einstellen, wollen wir Geschaffenes langfristig nutzen.

Allen, S. (2011). From the Biological to the Geological. In S. Allen, & M. McQuade, Landform Building. Baden, Schweiz: Lars Müller Publishers.

Mendes da Rocha, P. (2007). We are Nature. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 142 - 147). Barcelona: Actar.

Stan Allen beschreibt Parallelitäten von Veränderung und Weiterentwicklung:

"[...] all evolution is co-evolution; individual species and their environments change and evolve on parallel courses, constantly exchanging information. Ecologies, unlike buildings, do not respect borders. Instead they range across territories and establish complex relations operation simultaneously at multiple scales, from microscopic to regional. In the design of a city, landscape, or territory, the question of process is shifted from design process – the short and limited province of the discipline – to the long life of a building, city, or landscape over time, enmeshed in complex social and cultural formations."

(Allen, From the Biological to the Geological, 2011, S. 22)

Abb02: Dänischer Expo-Pavillon in Hannover von MVRDV sieben Jahre nach der Ausstellung

Abb03: Teil der Ausstellung „Torre David“
Architektur Biennale Venedig 2012

Architektur und die Natur Metapher

In der Architekturgeschichte finden sich viele Naturvergleiche, ich steige in meiner Betrachtung nach der Industrialisierung ein. In der Moderne können Entwurfsströmungen festgestellt werden, die sich auf Formenähnlichkeiten aus der Natur berufen. Diese Designs sind Vorreiter der Bionik, deren Studien der Natur zu Konstruktionserkenntnissen, Formensprache und neuem Materialeinsatz führten. Philip Ursprung analysiert, dass sich in der Architekturgeschichte zwei Strömungen im Umgang mit Architektur kategorisieren lassen: Die der Natur-dominierenden Architektur alla Mies van der Rohe oder Joseph Paxton, die so etwas wie Framing betreiben, sie inszenieren die Natur, beziehungsweise steuern unseren Blick und unseren Habitus mit der Natur, und die der Natur-imitierenden Architektur wie sie bei anti-modernen des Jugendstils, oder ikonoklastischen Entwürfen von Saarinen bis Calatrava, zu finden ist. In diesem Geschichtsabschnitt der Naturvergleiche entwarfen die Natur-interpretierenden Architekten Objekte die hauptsächlich Naturformen nachahmten. Philip Ursprung sieht diese anthropomorphen Architekturen darin bestärkt, leichter lesbar zu sein für nicht Architektur-Geschulte, für die dadurch wiederum einfacher Identität erzeugt werden würde. (Ursprung, 2007, S. 13 ff)

Aktuelle Strömungen aus generativen Entwurfspraktiken, die einen Höhepunkt in „landscape urbanism“ und „landscape topography“ finden, treiben diese formalen Natur- und in weiterer Folge Landschaftsnachahmungen auf eine nächste Spitze.

Naturinterpretationen auf funktionaler Ebene halte ich für sinnvoller. Beobachtung ökologischer Prozesse helfen eindeutig Wechselwirkungen zu verstehen. Für diesen Vergleich wechsle ich den Betrachtungsmaßstab zur Landschaft, als Konglomerat vieler Einzelteile. Wie schon erläutert, hat das Interesse der Architektur an Natur und Landschaft Ausdruck in formalen Anlehnungen gefunden, ist noch immer starker Einflussfaktor generativer Entwurfspraktiken und ließ Ideen wachsender Strukturen bekräftigen. Ende der Neunziger Jahre versuchte allerdings eine damals neue Architekturgeneration, prominent vertreten durch Foreign Office Achitects, MVRDV oder UN Studio, die performativen, organisierenden Eigenschaften von Landschaft und Infrastruktur

in ihre Architekturen einfließen zu lassen. Villa Vpro von MVRDV verfolgt beispielsweise den Gedanken nicht den Ort zu besetzen, oder gar zu blockieren, sondern einen neuen Schauplatz für die Nutzungen und Handlungen der BewohnerInnen herzustellen. (Allen, From the Biological to the Geological, 2011, S. 23-24) Um das zu erreichen modelliert die Villa eine dreidimensionale Landschaft, die den „fließenden Raum“ nach Fank Loyed Wright und Mies van der Rohe auch in der Vertikalen durchspielt und einen rohen, unvoreingenommenen Schauplatz zur Bespielung durch ihre NutzerInnen bietet.

Landschaft bietet sich hier zum Vergleich an – sie ist ein vom Menschen konstruiertes Gesamtbild vieler Einzelteile, die in ständiger Wechselwirkung stehen. Sie verändert sich, einzelne Teile fallen weg, wieder andere kommen dazu, doch eine konstante Grundlage bleibt unverändert als zusammenfassendes Element bestehen. Landschaft ist Prozess und Veränderung mit unkontrollierbaren Teilelementen in ihrer Form:

> „(...) it cannot be designed and controlled as a totality but instead must be projected into the future and allowed to grow in over time.“ *(Allen, From the Biological to the Geological, 2011, S. 23-24)*

Im Bezug auf Architektur muss hier aber unterschieden werden: Unvollständige Planungen sind nicht Entwürfen die nach Entwicklungspotentialen suchen gleichzusetzen. Tatsächlich kommen Entwurfparameter hinzu und nicht umgekehrt. Planer müssten in einigen Fällen vielleicht sogar ihre Rolle neu erkennen und Entwicklungen betreuen, was vermutlich keine Planerstellungen mehr erfordert. Florian Sauter findet eine vergleichbare Formulierung für Architektur, die Modifikationen zulässt:

> „Natural architecture accepts difference as an opportunity to modify an ideal, abstract or dogmatic concept into a variety of intricate and ambivalent forms.“ *(Sauter, 2007, S. 96)*

Allen, S. (2011). From the Biological to the Geological. In S. Allen, & M. McQuade, Landform Building. Baden, Schweiz: Lars Müller Publishers.

Allen, S. (2007). Theory, Practice and Landscape. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 132 - 141). Barcelona: Actar.

Sauter, F. (2007). The Sun also shines today. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 94 - 97). Barcelona: Actar.

Der architektonische Entwurf ist für Entwicklungskonzepte die strukturelle Grundlage und die Landschaft bleibt wohl einfach Beobachtungsbeispiel:

“There is a kind of awareness that we have a lot to learn from nature: not in an idealized way by looking at it as a sort of wild thing out there, but by regarding it as a kind of system that calculates and regulates. If we can understand those mechanisms, we can also produce an architecture that is more responsive.”

(Allen, Theory, Practice and Landscape, 2007, S. 139)

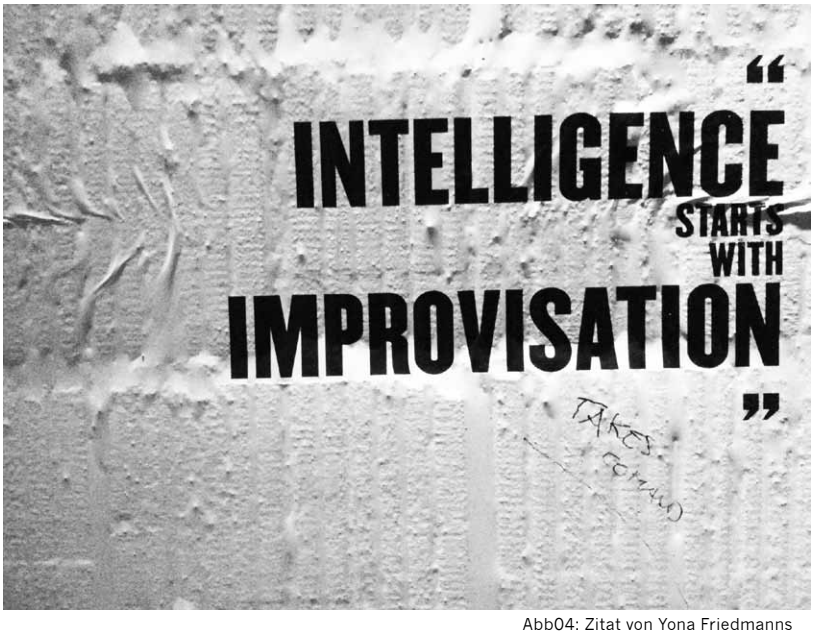


Abb04: Zitat von Yona Friedmanns
als Teil der Ausstellung „Torre David“
Architektur Biennale Venedig 2012

Evolution im Entwurfsprozess

Josep Lluís Mateo vergleicht in seinem Text „Darwin on our Desk“ Planungsprozesse mit evolutionären Prozessen. Er vergleicht die Entwicklung verschiedenster Spezies mit beinharten Planungseigenschaften, die der trockensten Projektentwicklung zugrunde liegen müssen. Er spricht von Grundlegenden Systemen, wie der Konstruktion und ihrer Statik, genauso wie über das Raumprogramm und dessen Zusammenhänge in der Planung. Diese einzelnen Systeme beeinflussen einander. Das Ergebnis ist immer Wechselwirkung von Planung, Ausführung und Benützung - und vermutlich noch einiger weiterer Parameter. Die Schönheit so schreibt er, liegt in der besten Relation dieser einzelnen Planungs- und Nutzungsgrundlagen zueinander.

> „[...] the natural phenomenon, the product of adaption and of an internal logic associated with the functional needs of the organism, is beautiful.“ *(Mateo, 2007)*

Demnach müsste eine gute Planung ein ausgewogenes Verhältnis an Planungsaufwand, Rohstoffeinsatz und Errichtungsenergie, genauso aber auch langfristig ökonomische Nutzungs- sowie Erhaltungszenarien aufweisen. Sie muss aber auch Spielraum für Veränderungen lassen, um das Eingebrachte über längere Zeiträume nutzbar zu machen. Mateo spricht eben auch von „adaption“, denn wie sollen wir realistisch die Zukunft planen? Wovon Josep Lluís Mateo spricht, ist ein Idealzustand der sich *natürlich* einpendelt. Seine Formulierung lässt vermuten, dass er an die Schönheit durch Perfektion denkt, die im Einpendeln irgendwann erreicht wird. Ich glaube, dass wir aus der heutigen Natur lernen müssen, dass es genau diese Perfektion nicht in einem statischen Zustand gibt. Es ist ein ständiges Hin und Her. Das Einpendeln hört nicht auf.

Mateo, J. L. (2007). Darwin on our Desk. In J. L. Mateo, Natural Metaphor. Barcelona / New York: Actar.

OFFICE ELEMENTAL

Quinta Monroy, Chile

Alejandro Aravena, Víctor Oddó, Diego Torres, Gonzalo Arteaga

adaptierfreundlicher Neubau

Abb05

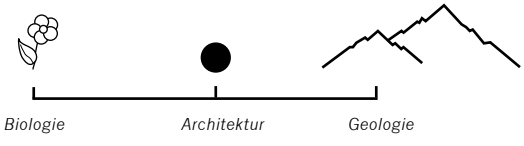
Mit dem sozialen Wohnbau in Quinta Monroy bearbeiten Elemental ein soziales Problem lateinamerikanischer Stäte - Segregation von Bevölkerungsgruppen. Arme Gruppen werden meist immer weiter an die Stadtränder gedrängt, wo Baugrund nicht gefragt ist. In ihrem Projekt reduzierten sie die professionelle Bauleistung, um innerhalb des Kostenrahmens innerstädtisch bauen zu können. Die wichtigsten Funktionen sind auf ungefähr 30m² großen Einheiten untergebracht, die jeweils im Eigenbau auf 72m² erweitert werden können. Der Baugrund war auch schon vor den Bauarbeiten von den Bewohnern illegal besiedelt worden. Es besteht also bereits eine Community, die durch die Anordnung der Bauköper um einen Innehof weiterhin betont wird.

Die Architekten planen in Quinta Monroy keine bezugsfertige Siedlung, sondern vielmehr lebenswerte Rahmenbedinungen zur Besiedelung mit Weiterbau.

Quellen:
Wohnmodelle - Experiment und Alltag. Seite 94-129. Oliver Elser, Michael Rieper, Künstlerhaus Wien (Hg.) (12.2008).

Matylda Krzykowski. (12.11.2008). Dezeen Online Magazin. Abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.dezeen.com/2008/11/12/quinta-monroy-by-alejandro-aravena/

Abb06



BESTÄNDIGKEIT

Werden, Vergehen und Nachhaltigkeit

Sie sorgt zurzeit für Gesprächsstoff, der eine ganze Generation zu prägen scheint. Auch an den Architekturschulen bildet sie eine eigene Riege an Architekturschaffenden hervor: Die Nachhaltigkeit.

Es ist anzunehmen, dass wir alle eine gewisse Vorstellung davon haben, was Nachhaltigkeit sein könnte. Trotzdem zeichnet sich Nachhaltigkeit noch immer unscharf in unserer Vorstellung ab. Im Wörterbuch ist unter Nachhaltigkeit „längere Zeit anhaltende Wirkung“ (Duden, 2001) zu finden. Sie wird in unzähligen Zusammenhängen verwendet, kommt in Wissenschaft, Nachrichten, Boulevard und Werbung vor. Nachhaltigkeit hat sich zu einem Modewort entwickelt. Ökoschick und Greenwashing, wie Vermarktungsstrategien, die auf das Umweltbewusstsein der Kundschaft abzielen, genannt werden, zeichnen ein sehr einseitiges Bild von Nachhaltigkeit für die öffentliche Wahrnehmung. Im Großen und Ganzen ist die Thematisierung von Ressourcenverbrauch, Müllproduktion, insgesamt dem reflektierten Umgang mit der Umwelt sehr begrüßenswert. Wenn dabei an die Baubranche gedacht wird, ist sofort klar, Architektur muss sich mit Nachhaltigen Lösungen auseinandersetzen. Leider stellt sich immer öfter heraus, dass das Gegenteil von Nachhaltigkeit schon lange nicht mehr nur auf Seiten der medialen Umweltsünder passiert, nein auch viele Entwicklungen im Sinne des Modeworts Nachhaltigkeit scheinen nicht im Einklang mit Naturressourcen zu stehen.

Architektur formt Rohstoffe zu Gebäuden, Siedlungen, Städten, auch ganzen Landstrichen, vermittelt Beständigkeit in Material, Nutzung und Wertanlage. Obwohl die Gesellschaft seit jeher im ständigen Wandel ist, wird an dieser nachhaltigen Beständigkeit noch immer festgehalten.

Wer sich im städtischen Kontext schon gefragt hat wann denn endlich all die Baustellen fertiggestellt sein werden, ist bei genauer Betrachtung bestimmt auf die richtige Antwort gekommen: niemals. Eine fertig gebaute Stadt gibt es nicht. Ist das letzte Stadtgebiet fertiggestellt, kann beim ersten wieder mit Sanierung und Adaptierung begonnen werden. Städte verändern

sich ständig. Kai Vöckler bringt dies treffend auf den Punkt, wenn er schreibt:

> „Wird Architektur der Zeit ausgesetzt, rückt nicht nur der Bau-, sondern auch der Verfallsprozess in den Blick und wirft die Frage nach dem Verschwinden auf.“
>
> *(Vöckler, 2009, S. 56)*

Von einem Zustand kann also nicht die Rede sein. Gebautes ist von Beginn seines Entstehens bis zu seiner Entsorgung in ständigem Wandel. Der Atlas of shinking Cities zeigt einen Weltweiten Überblick zu Veränderungsprozessen bis zu Rückbau von Städten. Die These des ständigen Wandels, der ununterbrochenen Bewegung in Benutzung, Ausbau, Umbau und Rückbau wird darin verdeutlicht. Beispiele zum Niedergang großer Städte finden sich darin von New Orleans, Glasgow, dem polnischen Lodz, bis zu Gad Gastein und Eisenerz. (Oswalt, 2006) Geschichtlich lassen sich Beispiele ganzer niedergegangener Zivilisationen finden. Das in diesem Kontext oft zitierte Beispiel des antiken Rom spielt auch in Kai Vöcklers Text „Die Architektur der Abwesenheit“ eine große Rolle:

Abb07: „Veduta di Campo Vaccino“ - Giovanni Battista Piranesi

> „Mit dem Zerfall des Römischen Reiches in der frühchristlichen Zeit ging auch der Rückgang der ökonomischen und politischen Bedeutung Roms einher – die Stadt begann zu verfallen. [...] Das weströmische Reich schrumpfte zunächst zu einer Provinz, dann zu einem Stadtbezirk zusammen, und zuletzt wurde im Stadtgebiet zwischen den Trümmern wieder Gemüse gezüchtet, um die letzten Reste der Bevölkerung zu ernähren.“
>
> *(Vöckler, 2009, S. 15)*

Als zeitgenössisches Pendant möchte ich Detroit und, weil geografisch noch naheliegender, Eisenerz in der Österreichischen Steiermark, erwähnen. Beide Städte erfuhren ungeheuren industriellen Aufschwung und müssen sich jetzt mit dessen genauso vehementem Niederhang auseinandersetzen. Wieder ist dabei zu sehen, dass die gebaute Architektur nicht für immer hält. Vor allem kann der beste Architekturentwurf nicht für Nutzung und Pflege des Gebauten sorgen. Auch wenn Architektur nicht für immer bestehen bleibt - also gar nicht so beständig ist, wie sie die

Immobilienbranche gerne anpreist, bleibt sie aber trotzdem träge. Weggezogene Wirtschaftswunder hinterlassen Architekturen, die wie Zwänge störrisch und träge an ihren Bauplätzen sitzen bleiben. Rem Koolhaas beginnt seinen Text *Imagining Nothingness* mit einem Ausdruck diese Zwänge:

„Where there is nothing, everything is possible. Where there is architecture, nothing (else) is possible.“ *(Koolhaas, 1991, S. 199)*

...er schreibt über sein Dilemma weiters:

> „It is a tragedy that planners only plan and architects only design more architecture. More important than the design of cities will be the design of their decay.“ *(Koolhaas, 1991, S. 201)*

Abb08: „Tabula Rasa Revisited“, Mission Grand Axe La Défense, Paris, Competition, 1991, OMA

Auch wenn ich Koolhaas in seiner Radikalität nicht ganz zustimmen kann - er schreibt eindeutig aus einer Architekten-Perspektive, der bekannte Otto-Normalverbraucher macht sich da nicht so große Sorgen - hat er wohl doch recht, wenn er im Verschwinden die Chance für neue Entwicklungsprozesse sieht. Er bezieht sich im selben Text weiters auf die Studie von O.M. Ungers „Berlin: A green Archipelago“ in der vorgeschlagen wird, Berlin auszudünnen indem nur die *guten Teile* erhalten werden. Bis zum Rückbau möchte ich aber eigentlich nicht gehen. Vielmehr interessiert mich, warum ein Gebäude oder Stadtteil nicht mehr gewollt wird, nicht mehr genutzt wird. Kai Vöckler, der sich mit dem Verschwinden von Architektur auseinandersetzt, sagt hierzu:

> „Hier kann die Architektur ansetzen, die ihre eigenen Hervorbringungen überwindet, indem sie vom Bauwerk zu den Elementen und Verhältnissen übergeht, die in ihr Gestalt annehmen. Dazu bedarf es eines anderen Zeitverständnisses, das die potenziellen Veränderungen des Bestehenden zulässt.“ *(Vöckler, 2009, S. 11)*

Vöckler beobachtet die natürliche Veränderung von Architektur durch Verfall. In weiterer Folge merkt er den wichtigen Unterschied an, dass romantische Bilder, die einem bei Ruinenphantasien alla Piranesi in den Sinn kommen, in Verbindung mit

„Vorstadt Allerweltsarchitektur“ kein so ästhetisches Bild mehr ergeben. Vöckler bleibt in seinen Ausführungen aber bei der Beobachtung. Die Essenz daraus ist Veränderungspotenzial durch Zeit. Zum *Wie* kommt er leider nicht.

Das einleitende Zitat von Imagining Nothingness scheint in diesem zeitlichen Denken essentiell zu sein: Für den Spielraum der früher von Josep Lluís Mateo erläuterte Adaption ist möglichst wenig Einschränkung Voraussetzung.

> „It was the landscape architects who were thinking about change and adaption over time. It was very clear to me that certainly in the urban realm this is an absolute key issue and potentially in architecture as well, by switching our focus from the sort of perfect state of a building when it is initially finished to the life of a building, a city or an urban site over time.“
>
> *(Allen, Theory, Practice and Landscape, 2007, S. 138)*

Abb09: shrinking Cities 1980-2000

Nicht alles im Vorhinein zu determinieren und speziell auf ein bestimmtes Nutzungskonzept zuzuschneiden, würde nicht bedeuten eine lückenhafte Planung abzuliefern, nein die Planung kann eben weiterdenken und den Nutzergruppen Möglichkeiten der Umnutzung überlassen. Diese Idee folgt dem Beispiel der schon erwähnten Villa Vpro. Dieser Entwurfstyp, der Funktionen im open space nebeneinander organisiert, Grenzen nicht exakt definiert und auch nicht zugewiesenen Platz lässt, ist weiterhin Thema vieler Arbeiten von OMA, in denen Ruinierung allerdings nicht mehr vorkommt.

Aus den vorhergegangenen Reflexionen bleibt hängen, dass sich die Umwelt, gestaltet oder naturnah, in einem ständigen Einpendeln um eine gesuchte, perfekte Antwort befindet. Anders gesagt, um mich auf Vöcklers Worte zu beziehen, befindet sich die Architektur immer in einem Zwischenzustand dessen Nutzungs- und Planungsansprüche nie deckungsgleich werden. Dieser Zwischenzustand als Ziel für einen Gebäudeentwurf birgt vermutlich ein nicht unerhebliches Stresspotential für Immobilienentwickler. Wahrscheinlich ist es aber einfach ein realistischer Zugang, wenn nicht alles bis zur letzten Oberflächenbeschichtung vorgegeben wird. Diese Lücke in der Planung könnte genau die Veränderbarkeit bergen, die zu besserer Nutzbarkeit, mehr Identifikation und daraus auch zu Langlebigkeit führt.

Vöckler, K. (2009). Die Architektur der Abwesenheit. Berlin: Parthas.

Allen, S. (2007). Theory, Practice and Landscape. In J. L. Mateo, Architectural Papers III - Natural Metaphor (S. 132 - 141). Barcelona: Actar.

Duden. (2001). Deutsches Universalwärterbuch (Bd. Das Herkunftswörterbuch). Mannheim: Dudenverlag.

Oswalt, P. (2006). Atlas of Shrinking Cities. Ostfildern, Deutschland: Hatje Cantz.

Koolhaas, R. (1995). S,M,L,XL, New York: The Monacelli Press.

BEISPIEL

TORRE DAVID

Caracas, Venezuela

Informelle Besiedelung einer Investorenruine

Abb10: Torre David, Caracas

Abb11: Detailaufnahme Fassade Torre David

Die 48 Stock hohe Bauruine in Caracas wurde von seien Entwicklern 1994 wegen einer landesweiten Wirtschaftskrise aufgegeben. Sie bietet eine leicht adaptierbare, solide Grundstruktur die von schätzungsweise 3000 BewohnerInnen informell besiedelt wurde.[1] Der Hochausrohbau stellt nicht nur innerstädtischen Raum zur Verfügung, sondern auch Schutz vor Witterung und Versorgungsinfrastruktur, die sich die informelle Besiedelung zu Nutzen macht. Die Adaptierungen zeigen das Improvisationspotenzial das in Bottom-Up Prozessen steckt und führt vor Augen wie wertvoll Nutzungsoffene Planung im Sinne einer ressourcenschonenden Weiternutzung ist.

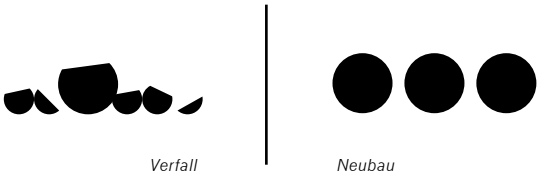
Das Fehlen von Sozialbauprogrammen in Südamerika resultiert in stark segregierten Städten. Die Besiedelung von Torre David führt vor Augen, wie diesem Auseinanderdriften einer Stadtgesellschaft durch Weiternutzen vorhandener Ressourcen entgegengewirkt werden kann.

Im Sommer 2014 begann die lokale Regierung das Gebäude räumen zu lassen. Die BewohnerInnen wurden in Notquartiere außerhalb der Hauptstadt umgesiedelt.[2]

Quellen:

[1] *Torre David - Informal vertical communities. Chair of Architecture and Urban Design ETH Zürich. Lars Müller Publishers, Zürich (2013).*

[2] *Amy Freason. (24.07.2014). Dezeen Online Magazin. Abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.dezeen.com/2014/07/24/torre-david-mass-eviction-urban-think-tank-response/*


Verfall
Neubau

Vorläufigkeit von Architektur

Früher als in Architektur waren Zwischenzustände zentrales Thema in Architektur-naher Kunst. Schon Mitte der 1960er Jahre hatten hier große Namen für den Architekturdiskurs das Unfertige zu ihrem Thema gemacht. Robert Smithson thematisiert die Selbstauflösung in einer seiner bekanntesten Arbeiten, der „Spiral Jetty“, die die Gezeitenbewegungen miteinbezieht und so niemals in einem konkreten Zustand verweilt.

Abb12: Spiral Jetty - Robert Smithson Orthofoto

> „Aufgrund rätselhafter Schwankungen des Wasserspiegels verschwindet die Spiralmole für längere Zeit unter Wasser. Diese immer wiederkehrende Abwesenheit ist Teil des Konzepts.“ *(Vöckler, 2009, S. 80)*

Robert Smithson beschäftigte sich aber auch auf architektonischer Ebene mit Zwischenzuständen, so ist das ständige Provisorium Thema einer Vorlesung über das Hotel Palenque im mexikanischen Yucatan. (Wakefield, 1995)

„Das Bemerkenswerte ist für Smithson, dass sich die Architektur des Hotels unaufhörlich verändert: Herumliegende Baumaterialien verweisen auf ein Baugeschehen, doch zugleich finden sich am Gebäude Spuren des Verfalls – das Hotel ist Baustelle und Ruine zugleich.“ *(Vöckler, 2009, S. 69)*

Robert Smithson erkennt schon vor vierzig Jahren Veränderung als eigentümlichen Charakter bestimmter Architekturen. Smithson ordnet diese Eigenschaft dem Begriff des Pittoresken zu:

Abb13: Hotel Palenque, Yucatan, Mexico

> „Smithson, der an die vorromantische Definition des Pittoresken als einer Ästhetik des natürlichen Sehens anknüpft, sieht in ihr die für Unordnung und die Auflösung des Regelmäßigen (und damit für die Vielfalt) zuständige Kategorie.“ *(Vöckler, 2009, S. 9)*

Nur wenige Jahre später beginnt der Architekt James Wines seine Entwürfe für die Kaufhauskette Best umzusetzen. Er ähnelt dabei Smithsons künstlerischen Wegen, setzt sie aber in konkret gebaute Architektur um. Wines arbeitet mit formalen Verweisen auf Vergänglichkeit und Veränderung durch Umwelt-

einflüsse und Gesellschaft. Bei Wines stürzen Fassaden bei Neubauten ein, wachsen Bäume durch Gebäude oder Parken Autos unter Asphalt.

> „ [...] James Wines, nahm die Begriffe >>De-Architekturierung<< und >>Entropie<< auf und entwickelte 1973 mit Verweis auf Smithson die Konzeption einer Architektur der Unbestimmtheit.“ *(Vöckler, 2009, S. 79)*

Schade nur, dass sich die Best Supermärkte von James Wines nicht wirklich verändern. Sie tun nur so als ob und bilden die Referenzen skulptural ab. Ein Projekt aus jüngster Zeit nimmt die Vergleiche in De-Architekturierung erneut zum Vorbild und verfolgt diese, nicht nur konzeptionell, bis zum beschleunigten Verfall eines Gebäudes: Ruin Academy von Marco Casagrande in Taipei. Casagrada spricht von der Stadt der dritten Generation wenn er beschreibt, wie das industrielle Taipei, die durchgeplante, kontrollierte, sauber gepflegte Stadt, von Verfall perforiert wird. Er zieht dabei einen Naturvergleich: „Third Generation City is true when the city recognizes ist local knowledge and allows itself to be part of nature.“ (Casagrande, 2013, S.106) Mit „local knowledge“ meint er lokale Initiativen, die dezentral, nicht von einer Stadtverwaltung kontrolliert, stark ortsbezogen die Stadt so nutzen, wie sie sie momentan brauchen. Dabei kommt es zu Umbauten, Implantaten, Improvisationen abseits der häufig starren Top-down Planungen.

Abb14: Modellfoto „Best Supermarkt“ von J. Wines

Die aktuelle Stadt nennt er die der dritten Generation weil er die Auflösung der industriellen Stadt beobachtet. Ganz konkret bildlich bezieht er sich dabei auf Verfall, auf die Ruine, zu der es erst kommt, wenn die menschliche Pflege, nicht mehr geleistet wird. Er sieht darin das Eindringen von Natur in die Stadt und vergleicht das mit selbstorganisierten kleinen lokalen Initiativen, die sich ihren Platz suchen zwischen den Überregulativen der Stadtorganisation. Diese dezentralen Stadtgestalter perforieren die top-down Planung und sind dabei weit agiler in ihren Reaktionen auf Veränderung.

Anmerkung: Die Stadt der ersten Generation hat im Einklang mit Natur gelebt, in direkter Umgebung Nahrung aus ihr gewonnen und sich mit sogenannten Naturkatastrophen arrangiert. Die zweite Generation Stadt, die industrielle Stadt, sperrt die Natur kontrolliert komplett aus. (lt. Casagrande)

Das Gebäude der Ruin Academy ist eine Kunstinstallation, die ihren Naturvergleich ausführt: Das Gebäude wurde vom Architekten tatsächlich perforiert und Pflanzen wurden im Inne-

ren gesetzt. Es wird auf technische Einbauten wie Heizung und Elektrizität verzichtet und dadruch gewollt, gezwungen in einem vorindustriellen Tagesrhytmus gelebt. Die Ruin Academy dient allerdings als Thinktank zur Staddtentwicklung und ist kein Vorschlag für zukünftiges Bauen. Nachdem ich mich aber selbst auf Planerseite befinde, stelle ich mir natürlich die Frage, wie die Entwicklungen die Casagrande beschreibt in meine Arbeit aufgenommen werden können. Eine mögliche Antwort auf die Frage der Improvisation finde ich für mich in einem alten Klassiker: Learning von Las Vegas. Ganz konkret haben haben sich hier Venturi, Scott Brown, Izenour mit veränderten Anforderungen an Architektur auseinandergesetzt. In ihrem bekannten Vergleich von Guild House und Crawford Manor geht es um die Möglichkeiten nutzungsoffener Strukturen. Sie schreiben dabei von hässlicher, gewöhnlicher Architektur und heroisch, origineller, was inhaltlich nutzungsoffenen und spezialisierten Gebäudetypen gleichkommt. Angewendet auf Stadtstruktur, nennen sie das dann disperative Stadtstruktur und Megastruktur. Auch wenn es in Learning from Las Vegas nicht explizit um nachhaltige Architektur geht, kann ich in Venturis Argumentation Parallelen dazu finden. Der Funktion wird ein einfachstes Spielfeld zur Verfügung gestellt – eine Baracke. Wegen ihrer simplen Konstruktion ist diese einfach umzubauen oder zu erweitern. Der Prunk ist der Baracke appliziert, ist nicht abhängig von ihrer Form und kann somit für den *Aufmerksamkeitswettstreit* umgebaut, erweitert oder ausgetauscht werden, ohne den Betrieb zu stören.

> „Auch die freistehenden Signets am Strip, die an die Türme von San Gimignano erinnern, werden in der Zeit immer größer. Entweder werden sie sukzessive erneuert und dabei immer größer als zuvor, so beim „Flamingo“, bei „Desert Inn“ und „Tropicana“, oder sie werden durch Anbauten vergrößert, wie bei „Caesers Palace“, wie die freistehende, mit einem Giebel bekrönte Tempelfront später durch zwei einzelne Säulen flankiert und dadurch verbreitert wurde. Auf deren Spitze ist dann je noch eine Figur gestellt – insgesamt wahrhaft eine architektonische Großtat, eine Lösung des handfesten Problems, wie sie in der Geschichte der klassischen Architektur ohne Beispiel sein dürfte.“ *(Venturi, 2001, S. 126)*

Das besprochene Schild kann in erster Linie jeder Architektur appliziert werden - auch Crawford Manor. Der Möglichkeitsspielraum für Umnutzungen in der grundlegenden Typologie der Gebäude ist das Kriterium für gute oder schlechte, nutzungsoffene oder spezialisierte, nachhaltige oder kurzweilige Architektur.

Die Beobachtungen in Las Vegas zeigen anpassungsfähige Architekturen, die sehr konkret auf die Vorläufigkeit von architektonischen Anforderungen eingehen. Sie sind eine deutliche Anleitung zur Adaptierung, die eine der wenigen Möglichkeiten ist, mit Vorläufigkeit von Architektur, die als Vorläufigkeit der Anforderungen an die selbe identifiziert wurde, umzugehen, ohne zum Neubau überzugehen.

Casagrande, M. (2013). Ruin Academy: towards the third generaton city. (L. Feireis, Hrsg.) Slum Lab, Sustainable Living Urban Model (8), 106-109.

Venturi, R. (2001). Lernen von Las Vegas: zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt (2. Auf. Ausg.). (H. Schollwöck, Übers.) Berlin: Birkhäuser.

Vöckler, K. (2009). Die Architektur der Abwesenheit. Berlin: Parthas.

Architektur
Kurzanalyse

BESTÄNDIGKEIT

↓

EINSCHRÄNKUNG

↓

GEÄNDERTE ANFORDERUNGEN

↓

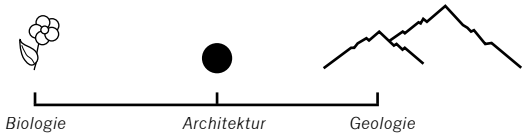
VERFALL
NEUBAU

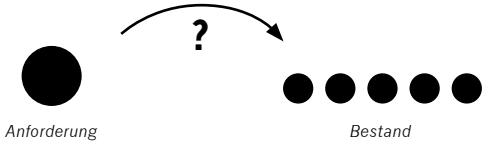
↓

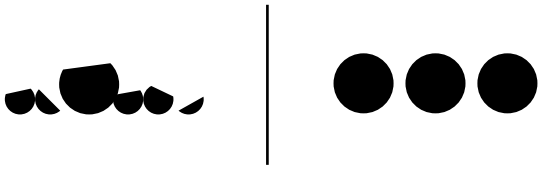
ADAPTIERUNG ANEIGNUNG
MÖGLICH- KEITSRAUM
COMMUNITYBILDUNG
IDENTIFIKATION

↓

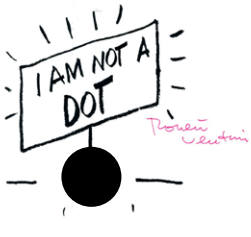
IMPROVISATION


Biologie
Architektur
Geologie


?
Anforderung
Bestand



DER KONKRETE ORT


I AM NOT A
DOT

Schlussbemerkung zum Prolog

und wie es weitergeht

Meine Naturbeobachtung zeigt was ich mit dem angeführten Zitat „we are nature“ verkappt als Antwort präsentiere: wir sind Teil des Ganzen. In meinen einleitenden Zeilen spreche ich auch von der überstrapazierten Nachhaltigkeit. Genauso wie die Natur nicht komplett eindämmbar ist, muss auch mit den Ressourcenbeständen unserer Umwelt nach einem Arrangement gesucht werden, das ausgewogenen Aufwand und Ertrag bietet. Selbstredend ist es sinnvoll, schon Vorhandenes, Ungenutztes zu nutzen. Um das zu ermöglichen wäre Veränderung durch Anpassung ein möglicher und auch naheliegender Weg. Formale Anlehnungen an Veränderung haben sich nicht als besonders hilfreich herausgestellt, trotzdem vermitteln sie das Thema medial breitenwirksamer. Die Weiternutzung durch Adaptierungen gewissermaßen zwischen den Zeilen überplanter Umgebungen würde die in der Natur beobachtete Veränderung weiterverfolgen und so *natürliches* Einpendeln auf momentan benötigte Nutzungen ermöglichen. Um dieses Einpendeln auf Planerseite zu ermöglichen heißt es, eine robuste aber *nutzungsweiche* Grundstruktur zu entwerfen.

Literaturverzeichnis (Prolog)

Ábalos, I. (2007). „I would prefer not to“. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 160 · 163). Barcelona: Actar.

Allen, S. (2011). From the Biological to the Geological. In S. Allen, & M. McQuade, Landform Building. Baden, Schweiz: Lars Müller Publishers.

Allen, S. (2007). Theory, Practice and Landscape. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 132 · 141). Barcelona: Actar.

Bennett, J., Hess, B. & Documenta (Exhibition). (2011). Living in the Anthropocene / Leben im Anthropozän. Ostfildern: Hatje Cantz

Casagrande, M. (2013). Ruin Academy: towards the third generaton city. (L. Feireis, Hrsg.) Slum Lab, Sustainable Living Urban Model (8), 106-109.

Duden. (2001). Deutsches Universalwärterbuch (Bd. Das Herkunftswörterbuch). Mannheim: Dudenverlag.

Elser, O., Rieper, M. (12.2008), Wohnmodelle · Experiment und Alltag. Künstlerhaus Wien (Hg.)

Freason, Amy. (24.07.2014). Dezeen Online Magazin. Abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.dezeen.com/2014/07/24/torre-david-mass-eviction-urban-think-tank-response/

Girot, C. (2007). Change of Nature. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 28 · 33). Barcelona: Actar.

Koolhaas, R. / Mau B. (1995). S,M,L,XL. New York: The Monacelli Press.

Krzykowski, Matylda. (12.11.2008). Dezeen Online Magazin. Abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.dezeen.com/2008/11/12/quinta-monroy-by-alejandro-aravena/

Mateo, J. L. (2007). Darwin on our Desk. In J. L. Mateo, Natural Metaphor. Barcelona / New York: Actar.

Mendes da Rocha, P. (2007). We are Nature. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 142 · 147). Barcelona: Actar.

Oswalt, P. (2006). Atlas of Shrinking Cities. Ostfildern, Deutschland: Hatje Cantz.

Sauter, F. (2007). The Sun also shines today. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 94 · 97). Barcelona: Actar.

Sieferle, R. P. (2003). die totale Landschaft. In neue Urbanität · das Verschmelzen von Stadt und

Landschaft. Zürich: Franz Oswald und Nicola Schüller.

Torre David · Informal vertical communities. Chair of Architecture and Urban Design ETH Zürich. Lars Müller Publishers, Zürich (2013).

Ursprung, P. (2007). Nature and Architecture. In J. L. Mateo, Architectural Papers III · Natural Metaphor (S. 10 · 21). Barcelona: Actar.

Venturi, R. (2001). Lernen von Las Vegas: zur Ikonographie und Architektursymbolik der Geschäftsstadt (2. Auf. Ausg.). (H. Schollwöck, Übers.) Berlin: Birkhäuser.

Vöckler, K. (2009). Die Architektur der Abwesenheit. Berlin: Parthas.

Wakefield, N. (1995). „Yucatan ist anderswo“ über Robert Smithsons „Hotel Palenque“, Parkett 43 1995 (S. 136 · 138). Zürich / New York: Parkett Publishers

Überleitung zum Entwurf

Aus der grundsätzlichen Motivation, die vorangegangenen Beobachtungen auf einen Entwurf anzuwenden, beschäftige ich mich in weiterer Folge dieser Arbeit mit einem Entwicklungskonzept für den Nordwestbahnhof im zwanzigsten Bezirk Wiens. Das einleitgende Kapitel über Natur zeigt, dass wir alle Teil eines Ökosystems sind, in dem es zwar noch immer ein Die und ein Wir gibt - alle Nutzen aber die selben Ressourcen. Soweit bestätige ich also die gängigen Meinungen über Nachhaltigkeit. Es wurde aber außerdem deutlich, dass sich die Dinge ändern. Das ist sicher. Von uns entworfene Strukturen sollten diese Veränderungen langfristig ermöglichen und nicht starre Zustände in Beton gießen. Im Abschnitt über Naturmetaphern in Architektur finden sich Adaptierungsprozesse in diversen Vergleichen angewendet auf Architektur wieder. In einem Entwurf möchte ich versuchen diese Grundsätze anzuwenden. Das von mir gewählte Areal bietet beste Voraussetzungen für eine Stadtentwicklung im Sinne der kompakten, nutzungsdurchmischten Stadt. Es ist innerstädtisch gelegen, gut erschlossen, sogar bereits an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen und weist Bestandsgebäude am Gelände auf, die sich im Sinne der Ressourcenschonung weiternutzen lassen. Außerdem sehe ich in dem vorgefundenen Bestand die Möglichkeit, Veränderung in der Stadt in vielen kleinen Schritten erlebbar und gestaltbar zu machen, was im Gegensatz zu Tabula-rasa Neubauvierteln steht und meinen Beobachtungen der ständigen Veränderung folgen würde.

Das alles wissend, scheint es etwas verwunderlich, dass am Nordwestbahnhof (noch) nichts passiert. Es gibt zwar ganz konkrete Bestrebungen das immer weniger genutzte Güterbahnhofsareal in die umliegende Stadt als urbanes Stadtgebiet zu integrieren, doch der Beginn dieses Prozesses verzögert sich wie allzu oft bei vergleichbaren Vorhaben. Immer wieder werden Finanzierungsschwierigkeiten und verzögerungen der Umzüge der örtlichen Betriebe als Argumente angeführt, obwohl es vermutlich sogar kontraproduktiv ist, die Entwicklung in exakten Abschnitten zu denken. Der vorhandene Gebäudebestand im Gebiet wird offensichtlich nicht für wertvoll erachtet, obwohl energetische und soziale Nachhaltigkeit im vorhandenen Leitbild zur Entwicklung des Areals groß geschrieben werden. Handelt es sich doch nur hohle Phrasen die zum Greenwashing eines riesigen Investorenprojektes verwendet werden? Der neue Stadtteil wird anscheinend bestellt wie neue Kleider: Es wird abgewartet, bis alle derzeitigen Nutzungen abgezogen sind und wenn dann die letzte Wohnung fertiggestellt ist, dürfen die neuen BewohnerInnen in das Neubaquartier einziehen. Und dann - welche Überraschung - mangelt es in vergleichbaren Stadtentwicklungsgebieten allzu oft an sozialer Durchmischung, einer lokal verankerten Gemeinde, an Nahversorgern - kurz gesagt, am bunten Stadtleben.

Der Großteil des Bestands am Nordwestbahnhof weist Leerstand auf. Ich möchte in meinem Entwurf einen möglichen Weg vorschlagen, diese Ressource mit kleiner Investition von Außen zu aktivieren, um eine Community anzuziehen, die das Areal zumindest in Teilen in eigener Arbeit von Innen entwickelt. Die vorhandenen Lagerhallentypologien eignen sich durch ihre nutzungsoffenen Strukturen sehr gut für Adaptierungen. Nach der strategischen Aktivierung gehe ich auf die Frage ein, wie nach diesem Entwicklungsbeginn weitergebaut wird und zeige das in Form eines Masterplanes. Nach der grundlegenden Gliederung des Gebiets führe ich eine Interpretation der angrenzenden Blockrandbebauung weiter, und möchte damit auch darauf hinweisen, dass die angrenzende kompakte Stadt der kurzen Wege keine schlechte Antwort auf die Frage nach Nachhaltigkeit ist.

Bevor ich allerdings dazu übergehe, den Entwurf darzustellen, folgt noch eine Auseinandersetzung mit der Umgebung des Bahnhofs und mit dem konkreten Ort des Geschehens. Diese Beschäftigung mit dem Ort diente mir, zusätzlich zu den Korrekturgesprächen mit Erich Raith, als Leitfaden beim Erarbeiten meines Strategie-Entwurfs.

II.& XX.Bezirk

und ihre Bahnhöfe

NORDWESTBAHNHOF WIEN
EINE STADTMORPHOLOGISCHE BETRACHTUNG

Einleitung

Ich untersuche im Folgenden einen der weniger bekannten Bahnhofe Wiens - den Nordwestbahnhof.

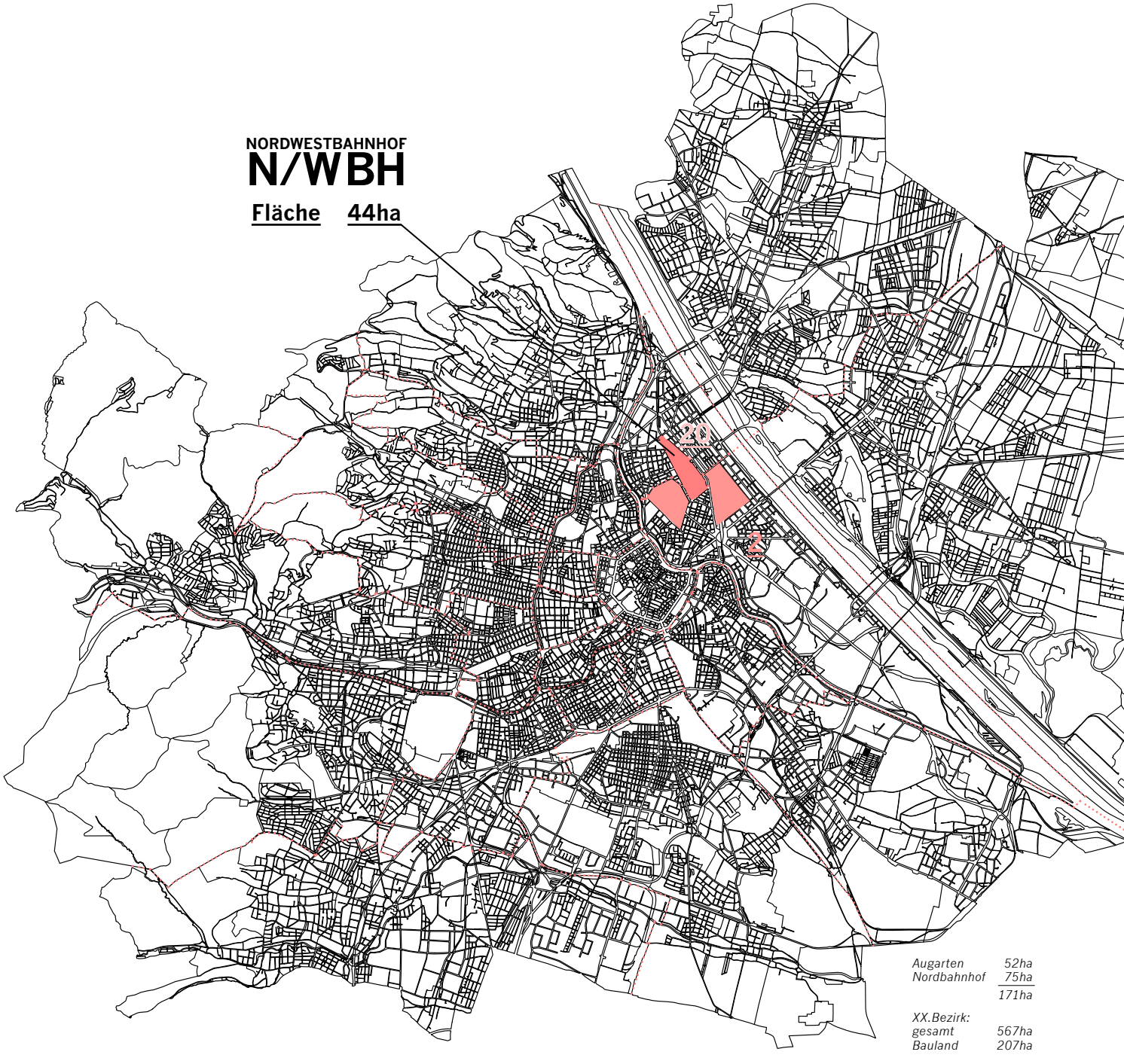
Die Bahnhofsanlage liegt genau zwischen dem Augarten und dem Nordbahnhofgelände, die beide im zweiten Wiener Bezirk gelegen sind. Trotzdem befindet sich der behandelte Nordwestbahnhof im zwanzigsten Bezirk, der Brigittenau.

Um die städtebauliche Entwicklung des zweiten und zwanzigsten Bezirks mit ihren Bahnhöfen nachvollziehen zu können, betrachte ich eingehend die in der Leopoldstadt beginnende Entwicklung der Brigittenau, woraus sich die Lage der Bahnhöfe erklären sollte. Anschließend gehe ich genauer auf die Gründungen und die Ausbauten von Nord- und Nordwestbahnhof ein, bevor ich ihre Rolle in der Bezirksentwicklung darstellen werde.

NORDWESTBAHNHOF

N/WBH

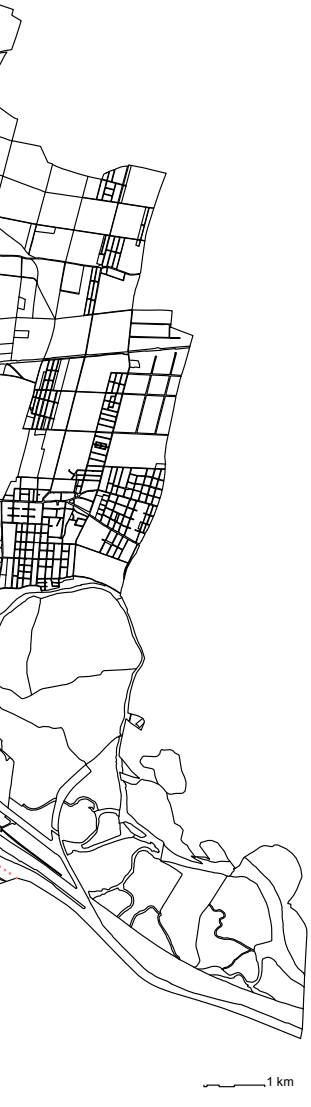
Fläche 44ha



Augarten	*52ha*
Nordbahnhof	*75ha*
	171ha
XX.Bezirk:	
gesamt	*567ha*
Bauland	*207ha*

Brigittenau

These:
„Die Lage von Bahnhöfen hat nachhaltigen Einfluss auf die Stadtentwicklung“



Die Brigittenau ist der zwanzigste Bezirk Wiens und als solcher, der jüngste der „alten“ Bezirke, da er erst 1900 vom zweiten Bezirk abgetrennt wurde. Geographisch liegt er nördlich des zweiten und neunten Bezirks. Im Norden grenzt er an den neunzehnten Wiener Gemeindebezirk, Döbling, und an den einundzwanzigsten, Floridsdorf. Charakteristisch ist dabei seine Grenzführung, die auf zwei von drei Seiten von Flussläufen, der Donau und dem Donaukanal, ausgebildet wird.

An seiner süd-östlichen Grenze an die Leopoldstadt findet sich zwar kein Wasserlauf, doch auch hier ist die Bezirksgrenze von großen Unterbrechungen in der Stadt-Bebauung gekennzeichnet – hier finden sich, auf der Seite der Leopoldstadt, Augarten und Nordbahnhofgelände und dazwischen, auf dem Gebiet der Brigittenau, der Nordwestbahnhof. Schon alleine der Nordwestbahnhof umfasst eine Fläche von 44ha – Nordbahnhof und Augarten bringen es nochmals auf insgesamt 127,2ha – was eine Gesamtfläche von 171,2ha spärlich bebauter Stadtareale ausmacht.

Im Vergleich dazu – Der Bezirk hat rund 84.000 Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 5,67km². *(MA23, 2013)*

Die Baufläche des zwanzigsten Bezirks beträgt 206,7ha. *(MA 23, 2012)*

Dieser Zwischenbereich, gemeinsam mit der angrenzenden Donau, trennt den nördlichen, Teil des zwanzigsten Bezirks, entlang der Dresdnerstraße, vom sonstigen Kontinuum der Stadt ab. Es stellt sich natürlich die Frage, warum es dazu gekommen ist – warum die Bahnhöfe (Nord- und Nord-West-) eben dort liegen, wo sie heute zu finden sind.

Zur Bezirksentwicklung:

Bevor die Wiener Katastralgemeinden geründet wurden und sich die Stadt Wien auf die heutige Innere Stadt beschränkte, waren die Bezirke 1 bis 9 und 20 Vorstädte außerhalb der Stadtmauern. Die Leopoldstadt, hinter einem Donauarm gelegen, war von Wien aus nur über eine einzige Brücke zugänglich und rundum von Wasser begrenzt.

Am nördlichen Rand dieser Ansiedlung, am Auland zur Donau in der ehemaligen Wolfsau liegt der Augarten, eine der drei Großen Flächen, die heute gemeinsam mit dem Nordwestbahnhof die Grenze zur Brigittenau bilden. Diese Gartenanlage entstand aus einem 1614 vom habsburgischen Kaiser Matthias, Erzherzog von Österreich, errichteten Jagdschloss. Heute gilt sie als die älteste barocke Gartenanlage Wiens. (Burghauptmannschaft, 2013) Dieser Garten, oder eigentlich dieses Jagdgebiet, wurde damals so weit außerhalb der Stadttore gegründet, wie es möglich war – hinter dem Augarten begann bereits die unwirtliche Aulandschaft.

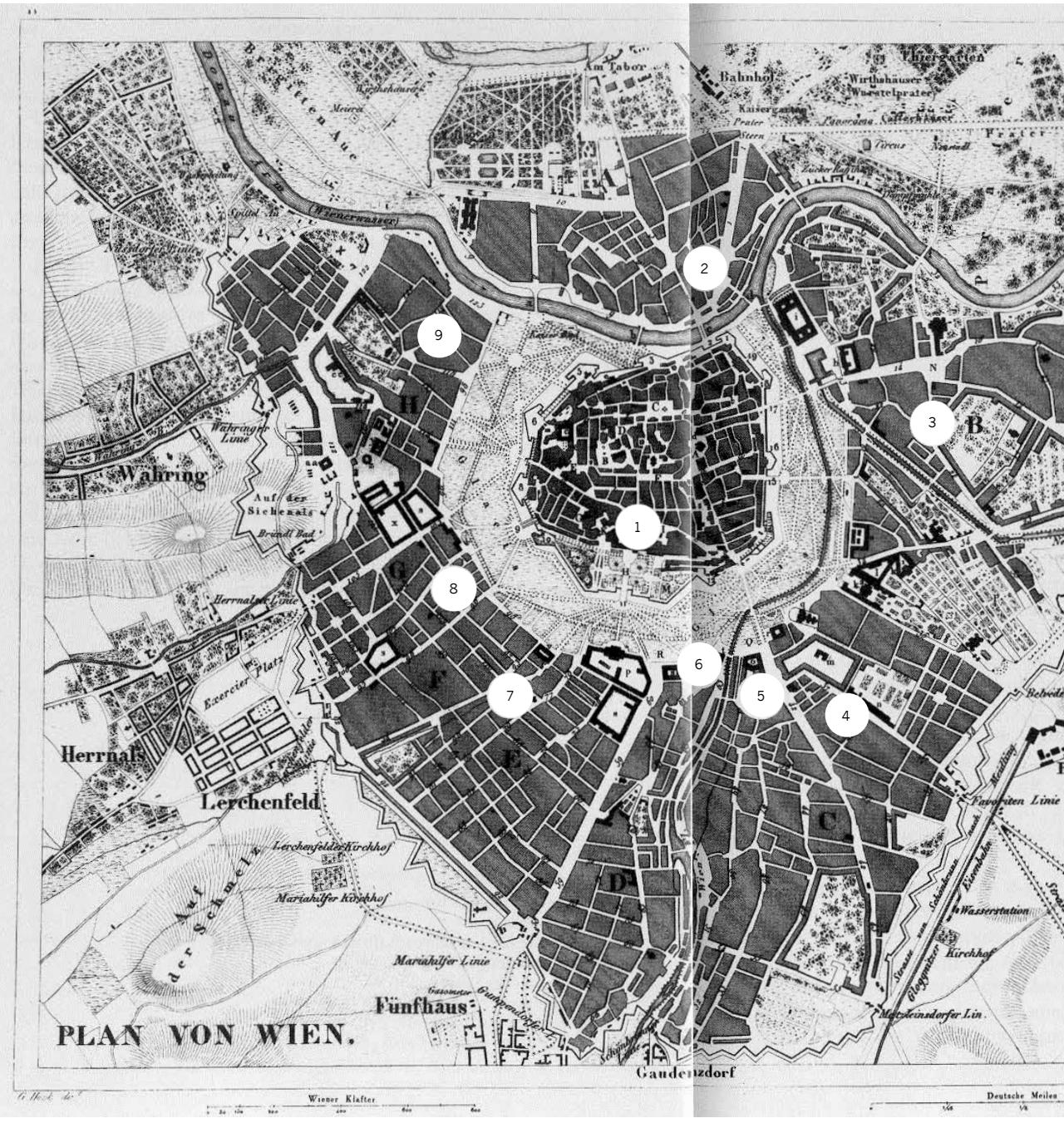
Abb15: (links) Vogelschau der Vorstadt Leopoldstadt im Jahr 1734
Abb16: (rechts) Leopoldstadt nach Vasquez im Jahr 1830

Abb17: (Vollbild) Josephinische Landesaufnahme 1764

Die Darstellung Wiens von der Josephinischen Landesaufnahme, die fast hundert Jahre vor der Eingemeindung der Vorstädte, zwischen 1764 und 1787 verfasst wurde, zeigt die Insellage der Leopoldstadt deutlich. Die Grenzen ihrer bebaubaren Fläche sind außerdem viel enger gesteckt, als dies heute der Fall ist – mehr als die Hälfte der heutigen Brigittenau sind Auland und auch große Teile des heutigen Volkspraters sind von Wasserläufen durchzogen. Eine zweite Brücke über den Donauarm zwischen Leopoldstadt und Wien ist zu sehen – die Augartenbrücke. Nach Norden, mit Beginn Am Tabor, führt ebenfalls eine Brücke. Zu erkennen sind außerdem: die Prater Hauptallee, die Praterstraße, die Lasallestraße und die Ausstellungstraße, die sich alle am Praterstern treffen. Die Taborstraße mit ihrem Beginn an der Brücke zur Stadtmauer Wien ist zu sehen – sie verläuft entlang der Karmeliterkirche, entlang des Augartens bis Am Tabor. Die Verbindungsstraße von Hauptallee und Augarten, die Heinestraße, existiert noch nicht, allerdings ist ihre Achse schon eindeutig abzulesen – die Verlängerung der Hauptallee findet sich im Augarten wieder. Die Flächen für den späteren Nordbahnhof sind Großteils und die Flächen für den späteren Nordwestbahnhof zur Gänze Augebiet.

Auf der Darstellung mit der Datierung 1830 ist die Parzellierung der Insel deutlich fortgeschritten, die Taborstraße ist auch schon unter diesem Namen eingetragen, die Achse der Prater Hauptallee ist jetzt verlängert und bildet die Allee vom Augarten,

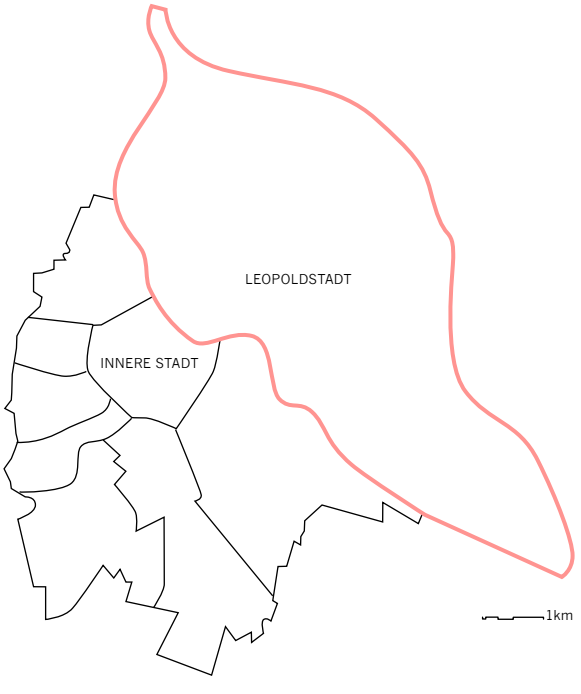
Alfred Leopoldstadt 1830 – Author: Carl Graf Vasquez


PLAN VON WIEN.
Wahring
Herrnals
Lerchenfeld
Fünfhaus
Gaudenzdorf
Am Tabor
Bahnhof
Wurstelprater
Kaisergarten
Prater
Wienerwasser
Wahringer Linie
Auf der Siechenals
Herrnalser Linie
Exercier Platz
Lerchenfelder Kirchhof
Mariahilfer Kirchhof
Mariahilfer Linie
Auf der Schmelz
Favoriten Linie
Wasserstation
Kirchhof
Meidlinger Linie
Belvedere
Wiener Klafter
Deutsche Meilen
1
2
3
4
5
6
7
8
9

die heutige Heinestraße. Südlich der Ausstellungsstraße ist Bebauung im heutigen Volksprater abzulesen. Außerdem werden die Brücken zwischen der Leopoldstadt und Wien mehr – hinzu kommen die Salztorbrücke und die Franzensbrücke. Letztere ist Ausgangspunkt für eine zusätzliche Straßenachsenverlängerung quer über den Praterstern – die der Franzens-Allee-Brücken-Gasse und der Forstmeisterallee, an der 1838 der Bau des Nordbahnhofs beginnen wird. Richtung Norden ist keine neue Brücke zu erkennen.

1850 erfolgte die Eingemeindung der Vororte Wiens mit der heutigen Inneren Stadt zu einer Gemeinde – Katastralgemeinden wurden gegründet. Brigittenau gibt es allerdings noch nicht als eigenständigen Bezirk – ihr Gebiet ist Teil der Leopoldstadt. (Georgeacopol-Winischhofer, 1998) Zu diesem Zeitpunkt beschränkte sich die Brigittenau auf eine bescheidene Siedlung um die Brigitta Kapelle nahe der *Brigitta Au*, Auland außerhalb der eigentlichen Leopoldstadt, aber auf der selben Insel gelegen.

Abb18: Lageplan zur Katastralgemeindegründung 1863



Donau
Strom
Brigittenau
Hallenau
Mostlacke
Tabor in der Au
Wolf Schütt
Wiener Donau Canal
Brigittenau
Zwischenbrücken
Durchlauf Au
Große Bruckhaufen
Kaiser Wasser
Kaiser Franz Josef Bahnhof
Bruckhaufen Anschütt
Tabor Häufel
Spittelau
ALSERGRUND
Thury
Liechtenthal
Brigittenau
Althan
Liechtenthal
Himmelpfortgrund
Thury
Zwischenbrücken
Große Grasse Haufen
Dornwiese
Fischerhaufen
Obere Prater
Nordbahnhof
Rossau
LEOPOLDSTADT
Alsergrund
E.K. Prater
Neu Wien
N
Jägerzeile
Untere Prater

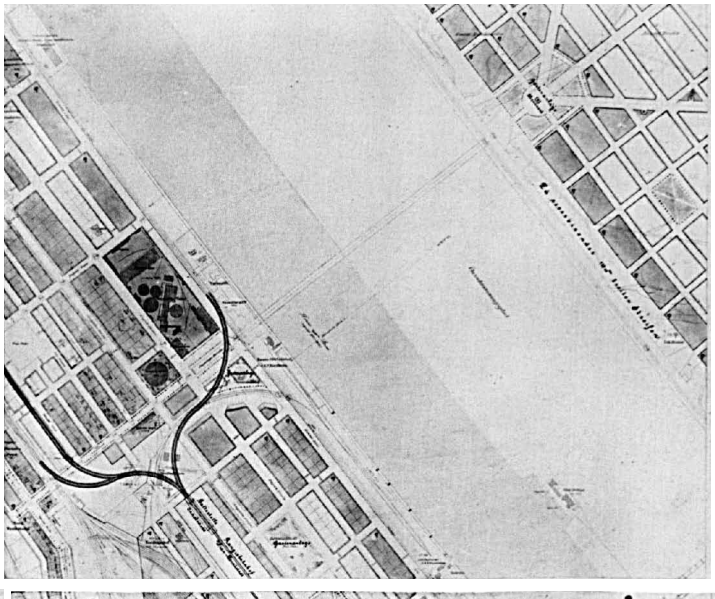
Auf einer Karte von 1869 zur Donauregulierung ist die Brigittenau schon verzeichnet. Sie bildet sich als kleines Dorf um das heutige Bezirkszentrum aus, das durch die Brigitta Kirche erkennbar ist. Die heute schlecht erschlossenen Bezirksteile waren aber auch zu diesem Zeitpunkt noch nicht als Bauland erschlossen – das Gebiet zwischen der heutigen Dresdnerstraße und dem Handelskai waren Ausläufer und Nebenarme der Donau, also unwirtliches Auland. Die Karte zeigt den geplanten Korridor des Donaudurchstichs und die vorgeplante Positionierung des Nordwestbahnhofs, dessen Bau, genauso wie die erste Donauregulierung 1870 beginnen sollte. Die Fläche auf der sich der Bahnhof befindet, musste durch Aufschüttungen nahezu komplett künstlich gewonnen werden. Der Vergleich der Josephinischen Landesaufnahme von 1764 mit der Wienkarte von 1901 veranschaulicht dies deutlich.

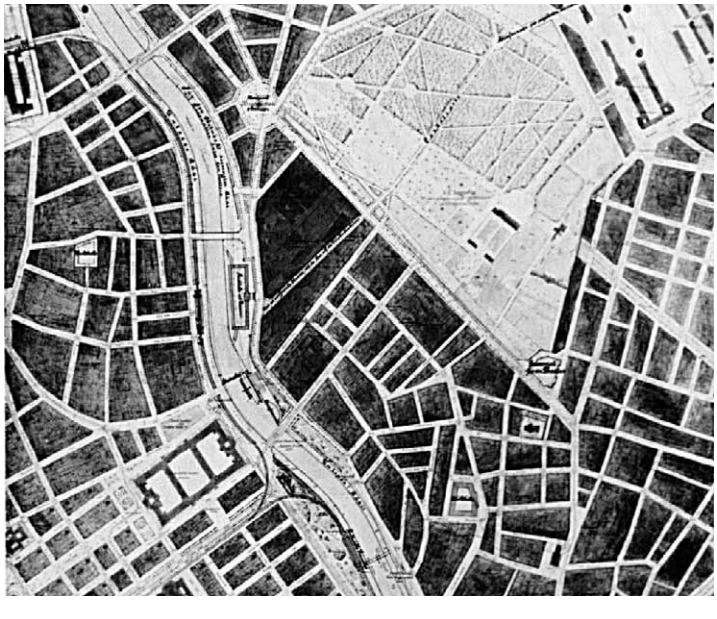
Die Trennung der Leopoldstadt in zweiten und zwanzigsten Bezirk ist auf dieser Karte zwar noch nicht eingetragen, sie erfolgte 1900, doch gibt die Karte Aufschluss über den geplanten Weiterbau der Nord-Östlichen Brigittenau vom Augarten bis zum Ufer des neuen Donaudurchstrichs, Zwischenbrücken genannt. Mit feineren Linien eingetragen, weist dieses dazugewonnene Areal in der Darstellung Straßenzüge nach dem Generalisierungsplan für Wien von Otto Wagner auf. (Wagner, 1894, S. 87 ff) Bebaut sind die Flächen eindeutig noch nicht – man liest, wie auf einem zweiten Layer eingetragen, noch die Grenzführungen vorhandener Wasserlacken. Der Generalisierungsplan nach Wagner kommt auch tatsächlich für die Aufschließung des Aulandes zur Anwendung. Wagner verfasste den Plan laut seiner Erläuterung von 1894 um dem „Zu spät“ zuvorzukommen. Er analysiert in den Plänen und dem beiliegenden Schreiben „Erläuterungs-Bericht zum Entwurf für den General-Regulierungs-Plan über das gesamte Gemeindegebiet von Wien“ (sic) die damals vorzufindende Erschließungs- und Bebauungssystematik Wiens, gibt vor wie Lücken ergänzt und die Ränder weiterbebaut werden sollten. Er arbeitete dabei nach dem Prinzip Vorhandenes zu stärken und knüpft an bestehende Straßenachsen und Bebauungsstrukturen an. Sein Plan zeigt in allen Gebieten Wiens die Fortführung der Verkehrswege in Ring- und hauptsächlich Radialstraßen. In den meisten Teilen der Stadt bedeutet dies einen immer weiterlaufenden Blockrandraster.

Abb19: (Ausschnitt) Situations-Plan der Donau bei Wien von Klosterneuburg bis Fischamend nach den Catastral-Aufnahmen vom Jahre 1863 u. 1868

„In Paris und London sind verkehrshemmende Oasen von 5 bis 20 Hektaren Grösse (sic), welche sich als Gärten, Palais und öffentliche Gebäude darstellen und sehr häufig sogar den Personendurchzug verhindern, nichts Seltenes.“

(Wagner, 1894)





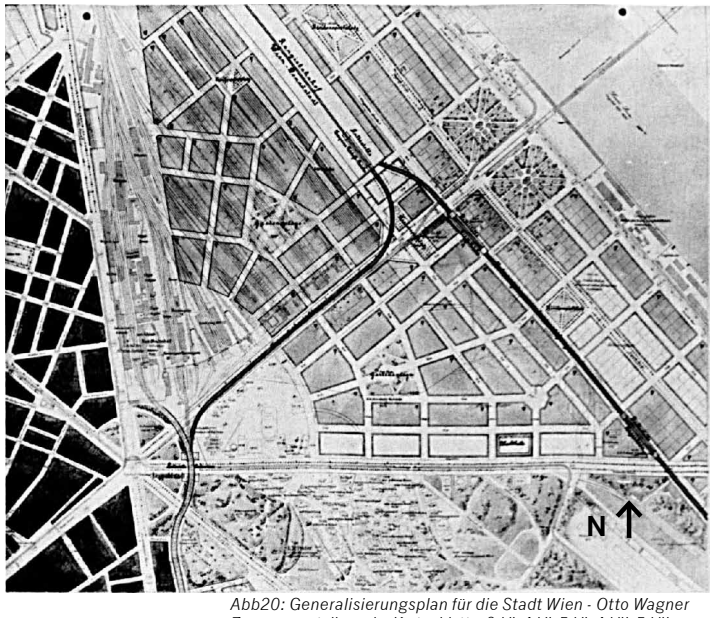


Abb20: Generalisierungsplan für die Stadt Wien - Otto Wagner
Zusammenstellung der Kartenblätter 3-VI, 4-VI, 5-VI, 4-VII, 5-VII

Wagner verweist explizit auf die Flächen, die durch die Regulierung der Donau gewonnen werden. Für ihre Erschließung sieht er ein orthogonales Raster vor, ausgehend von der Donau-Orientierung. Für das ausladende Gebiet des Frachtenbahnhofs am Nordbahnhof verfasste er bereits um 1894 einen Vorschlag zur zukünftigen Bebauung. Auch am Nordwestbahnhof verzeichnet er durch das Bahnhofsgebiet Straßendurchstiche. Anscheinend hatte der Architekt schon eine Vorahnung, dass diese Bahnhofsanlagen nicht ewig in ihrer damaligen Ausdehnung bestehen bleiben würden.

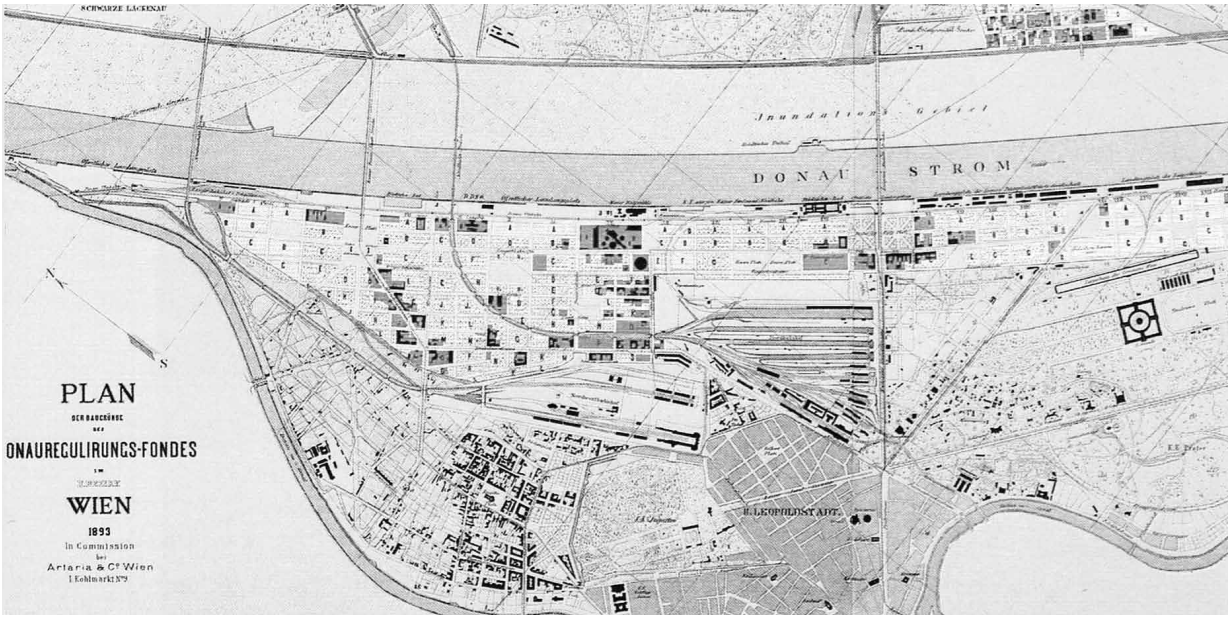


Abb21: Karte zur Donauregulierung 1893
aus „Experiment Metropole“ S.202, Czernin 2014

In den folgenden Jahren nach der Abtrennung der Brigittenau von der Leopoldstadt und als Reaktion auf die Donauregulierung, wird der neue Bezirk bis ans Donauufer weiterbebaut. Die neu angelegte Blockrandstruktur gleicht beinahe vollständig dem Vorschlag von Wagner. Der junge Bezirksteil liegt zwischen dem Donauufer und den Bahntrassen von Nord- und Nordwestbahn eingeschlossen.

Bahnhöfe an die Peripherie!

Schon in der Einleitung zur Brigittenau stellte ich indirekt die Frage warum denn die Bahnhofsgebiete und der Augarten so ungeschickt gelegen sind. Warum wurden die Bahnhöfe in unmittelbarer Nähe zu einander errichtet – die zwei Gebiete trennt nur ein schmaler Häuserblock und eine Straße. Und warum eigentlich noch dazu in einem Paket mit dem Augarten?

Ich versuche im Folgenden eine Erklärung zu Lage der Bahnhöfe zu finden. Im Wesentlichen geht es dabei um sehr pragmatische, in heutigen Projekten noch immer entscheidende Kompromissfindungen bei Investition in Verkehrsinfrastruktur: Billige Arbeitsbedingungen, billiger, unbebauter Baugrund, bei möglichst großer Nähe zu dem Ort, der erschlossen werden sollte – in diesem Fall das Zentrum Wiens – und die ununterbrochene Trassenführung.

Obwohl es von Staatsseite Planungen für die Erschließung des gesamten Österreich-Ungarischen Reiches gab, wurden die einzelnen Linien privat errichtet und betrieben. Der Initiator und Bauherr der Nordbahn war beispielsweise Salomon Freiherr von Rothschild – ein Bankier. (Haas, 2006, S. 7) Die privaten Investoren errichteten einzelne Linien, die jeweils die Namen der Himmelsrichtung trugen, nach der sie ausgerichtet waren, und investierten damit in ihr eigenes Hauptgeschäft, den Handel, für den ein Bahnnetz einen wesentlichen Standortvorteil bedeutete.

Der Bahnbetrieb war bis zum Jahr 1906 (Haas, 2006, S. 10) nicht als zusammenhängender Netzbetrieb organisiert – die einzelnen Strecken wurden als Korridor von privaten Betreibergesellschaften geführt, die jeweils an eigenen Kopfbahnhöfen endeten. (Dienes, 2006)

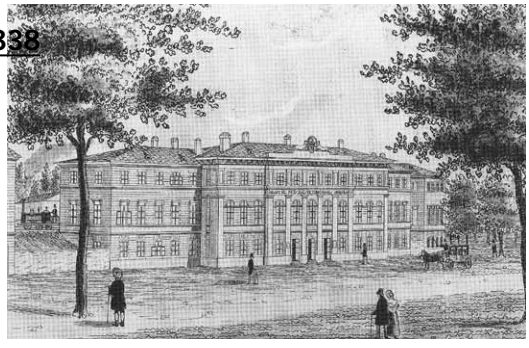
Die Argumentation über die tatsächliche Streckenführung ist vermutlich so verstrickt wie auch heute jede Planung von Autobahntrassen oder Zugverbindungen – hier treffen wirtschaftliche, infrastrukturelle und politische Interessen wiederum auf Einschränkungen von finanzieller, technischer, politischer Natur und Willen oder Gegenwillen zur Umsetzung. Die Lage der Bahnhöfe im Fall Wiens lässt sich allerdings, wie Gerhard Dienes in seinem

Text „Draußen vor der Stadt“ zeigt, argumentativ begründen:

„Als 1837 für Wien die Zeit der Züge begann, wies die Stadt höchste Verbauungsdichte (und höchste Bodenpreise) auf. Sie war in ihren Mauern gefangen und platzte aus allen Nähten. Von den Vorstädten im Norden trennte sie der Donaukanal, vom übrigen suburbanen Bereich das rund 350 Meter breite Glascis. An ein Vordringen der Eisenbahn in das Zentrum war nicht zu denken. [...] Während in den zentrumsnahen Vorstädten Baugründe nur mehr begrenzt vorhanden und somit teuer waren, nahmen die Bodenpreise außerhalb des Linienwalls (heute: Gürtel) schlagartig ab, von rund 50 Gulden in der Innenstadt auf rund 10 Gulden an der Peripherie. Zudem konnten die Unternehmer außerhalb des Linienwalls, der auch die Steuergrenze war, mit niedrigeren Löhnen kalkulieren, da hier die (seit 1829 eingehobene) Verzehrungssteuer wegfiel; das war die ökonomische Basis für die Ansiedlung der frühen industriellen Produktionsstätten.“
(Dienes, 2006, S. 72-74)

Bei Erinnerung an die Bezirksentwicklung und die Donauregulierung ist zu sehen, dass der Nordbahnhof so weit im Norden, am Donauwasser und gleichzeitig so nah wie möglich am Verkehrsknoten Praterstern platziert wurde. Verkehrswege waren bereits vorhanden und der Baugrund durch seine Überschwemmungslage offenbar günstig – so fand sich ein Platz für die Errichtung der allerersten Bahnstrecke Österreichs, der k.k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Im Fall der Nordwestbahn wurde sogar das gesamte Gebiet nördlich des Augartens künstlich durch Aufschüttung gewonnen, um zwischen der sich ausdehnenden Stadt und dem nördlichen Fluss mit seinen vielen Ausläufern Platz zu finden. Der Nordwestbahnhof war der letzte der Wiener Kopfbahnhöfe und die Strecken der Nord-, als auch der Franz-Josephs-Bahn waren bereits in Betrieb. Zwischen den beiden existierenden Streckenführungen und den Zwängen der Grundstückswahl hinsichtlich Größe, Preis und Anschluss an weitere, stadtinterne Verkehrsmittel, blieb nicht viel Spielraum in der Standortentscheidung.

1838

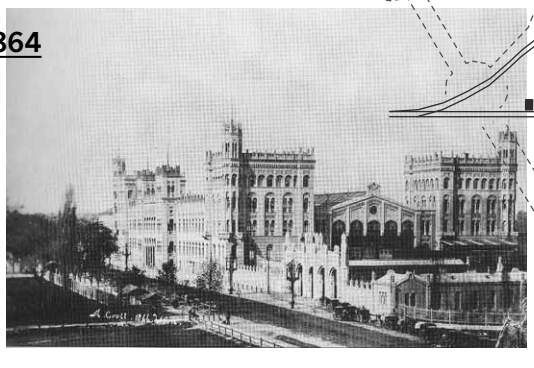


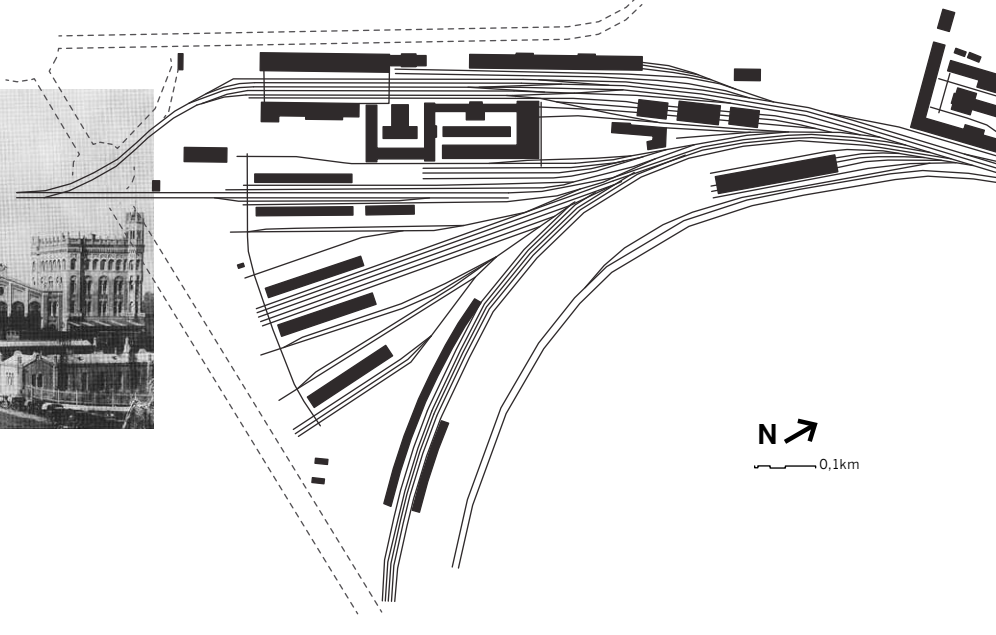
0,1km

1852

0,1km

1864





N

0,1km

Nordbahnhof

Der Nordbahnhof Wiens liegt auch heute noch in der Leopoldstadt. Er ist momentan eines der zentralen Stadtentwicklungsgebiete Wiens – es geht hier um ein 65ha großes Areal im zweiten Bezirk. Die Bahn hat den Bezirk und die Stadt Wien entscheidend geprägt, was ich hier auf Grund der unmittelbaren örtlichen Nähe zum Nordwestbahnhof und der Bedeutungszusammenhänge der Wiener Bahnhöfe nachvollziehen werde.

Das Wissen über Eisenbahntechnologie verbreitete sich offensichtlich schnell. Für die Österreich-Ungarische Monarchie war die Zurücklegung weiter Wege aus imperialen Gründen essentiell und so wurde schon 1829 der erste Plan entworfen, eine Eisenbahnstrecke von Galizien, Schlesien, über Wien und Ungarn, bis nach Triest zu bauen. Der Planverfasser war damals Franz Xaver Riepl. (Haas, 2006, S. 7)

„Salomon Freiherr von Rothschild erkannte 1830 die mögliche wirtschaftliche Bedeutung eines Eisenbahnbaus in Österreich und setzte alle seine Möglichkeiten zur Verwirklichung ein.“ *(Haas, 2006, S.7)*

Vermutlich angeregt durch Riepls Pläne, folgte Rotschild seinem Vorhaben und begann 1936 mit der Errichtung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Die Bahn sollte in unmittelbarer Nähe Wiens enden, was bedeutet, dass es sich um einen Kopfbahnhof handeln würde. Nördlich des heutigen Pratersterns, schon außerhalb der damaligen Leopoldau, fand sich ein geeignetes Gelände. Das Grundstück lag im Überschwemmungsgebiet, was eine Aufschüttung von 4,4m aus Hochwasserschutzgründen nötig machte. Schon mit Jahresbeginn 1838 konnte die Bahnstrecke Wien bis Wagram in Betrieb genommen werden. Von Fertigstellung konnte aber noch nicht die Rede sein – die Eisenbahn war ein Erfolgsmodell, wodurch die Anforderungen an ihre gesamte Infrastruktur schnell anstiegen. Dies resultierte in ständigen Ausbau der Gebäudeinfrastruktur und der Trassenführung. (Haas, 2006, S. 7-8) Wie die Grundrisse zeigen, wurde der Kaiser Ferdinand Nordbahnhof als Kopfbahnhof gegründet. Zu diesem Zeitpunkt umfasst der Bahnhof das „Aufnahmsgebäude“, ungefähr gegenüber dem ehemaligen „Hotel Donau“, der späteren Bundesbahndirektion an der Nordbahnstraße 50, eine Lokremise, eine Schmiede, eine Sattlerei und diverse Magazine. Insgesamt umfasste die Anlage damals 24.829m2 Fläche. (Haas, 2006) Interessanter Weise positioniert sich das Aufnahmsgebäude als Hauptgebäude nicht wie für Kopfbahnhöfe typisch als zur Schienenrichtung quer liegendes Portal, das dann typischer Weise seine Bahnsteige wie Finger zwischen die Gleise legt, sondern parallel zur gesamten Gleisanlage. Klar ist natürlich, eine typische Gebäudetypologie gibt es zum Errichtungszeitpunkt noch nicht. Die parallele Positionierung soll sich noch als Vorteil für Erweiterungen erweisen.

Abb22 - 24 (3x links): Nordbahnhof in seinen Entwicklungsstadien

Die ersten Betriebsgebäude werden bis 1852 stark ausgebaut. Sogar ein Frachtenbahnhof wird an das Gelände angeschlossen, was nur durch die periphere Lage des Bahnhofs möglich war. Dazugesagt muss aber sein, dass jede Erweiterung des Bahnhofsgebiets, vorher künstlichen Landgewinn durch Aufschüttungen im Auland bedurfte.

Der Wiener Nordbahnhof sollte sich noch einmal fundamental ändern. Sein Aufnahmegebäude wird, an der selben Stelle wie zuvor, komplett neu gebaut. Ab 1859 fungierte der neue Nordbahnhof als Durchgangsbahnhof – seine Trassenführung geht von jetzt an mit einem Schwenk um den Praterstern, über eine Überbrückung der Prater Hauptallee, weiter bis zum Hauptzollamt, woraus eine innerstädtische Bahnerschließung der Kopfbahnhöfe entsteht.

1865 wurde der zweite Nordbahnhof eröffnet. (Haas, 2006, S. 9) Geplant wurde der Nordbahnhof vom Architekten Theodor Hoffmann, der das Gebäude als „üppige Mischung aus barockem Schloss und mittelalterlicher Ritterburg“ (Renata Kassal-Mikula, 2006, S. 90) gestaltete. Die Architektur-Historikerin Kassal-Mikula verweist auf die Ähnlichkeit des Bahnhofs-Hauptmotivs, mit seinen zwei markanten Ecktürmen, zu böhmischen Landschlössern. Architektonische Zitate der Reiseziele sind auf jeden Fall keine Seltenheit bei Bahnhofsbauten. Der Neubau kommt bekannten Kopfbahnhof-Motiven schon viel näher, als sein Vorgänger. Zwei Trakte liegen nun parallel zur Schienenrichtung und schließen architektonisch am Süd-Ende ab. Tatsächlich ist der Bahnhof aber am Kopf weiterhin offen. Sein Vom Praterstern aus ist zwar ein Portal zwischen den zwei Ecktürmen zu sehen – betreten wird das Aufnahmsgebäude aber weiterhin von der Nordbahnstraße (damals Forstmeisterallee). Insgesamt war der Neubau ein Prunkbau, der seine Anforderungen in voller Großzügigkeit auslegte und damit klarstellte welch hohe Bedeutung die Bahn und vor allem dieser Hauptbahnhof für die Stadt hatten. Laut Kassal-Mikula handelte es sich beim Nordbahnhof um den „größten und architektonisch aufwendigsten Bahnhof, der je in Wien gebaut wurde“. (Renata Kassal-Mikula, 2006, S. 89) Im Zuge der Donauregulierung und nach weiteren Ausbaustufen, vor allem der Bereiche des Güterbahnhofs, erstreckte sich der Nordbahnhof bis an die Leystraße. Seine Schienen endeten an der heutigen Lassallestaße.

Ich möchte also rekapitulieren: Der Nordbahnhof war der erste Bahnhof Wiens und wurde zum Ausgangspunkt des Bahnnetzes der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. In dem Zeitraum vom ersten Baubeginn 1836 bis zur Eröffnung des schlussendlichen Nordbahnhofs 1865, vergingen 29 Jahre, in denen sich der Bahnhof von seiner anfänglichen Fläche von 2,5ha zum Zentralbahnhof der Donaumonarchie mit einer Flächenausdehnung von 96ha entwickelte. (Dienes, 2006)

Zum Kriegsende des zweiten Weltkriegs waren Infrastrukturknoten der Nazis Hauptziele der alliierten Angriffe. Nach Kriegsende konnte sich die Wiener Gesellschaft anscheinend mit den historistischen Bahnhofsruinen nicht anfreunden. So wurden alle alten Bahnhöfe abgerissen – unter ihnen auch der Nordbahnhof. An seiner Stelle wurden Wohnbauten errichtet und der Bahnhof Praterstern, der den Verkehrsknoten baulich überbrückt, wurde eröffnet.

Kassal-Mikula kommentiert dazu:

„Die Bahnhöfe als Zeugnisse der Monarchie galten nach 1945 als veraltet. Nicht nur ihre partielle Zerstörung im Krieg, sondern auch das mangelnde Verständnis für die Architektur des Historismus führte zu ihrem Abriss.“

1965

2014

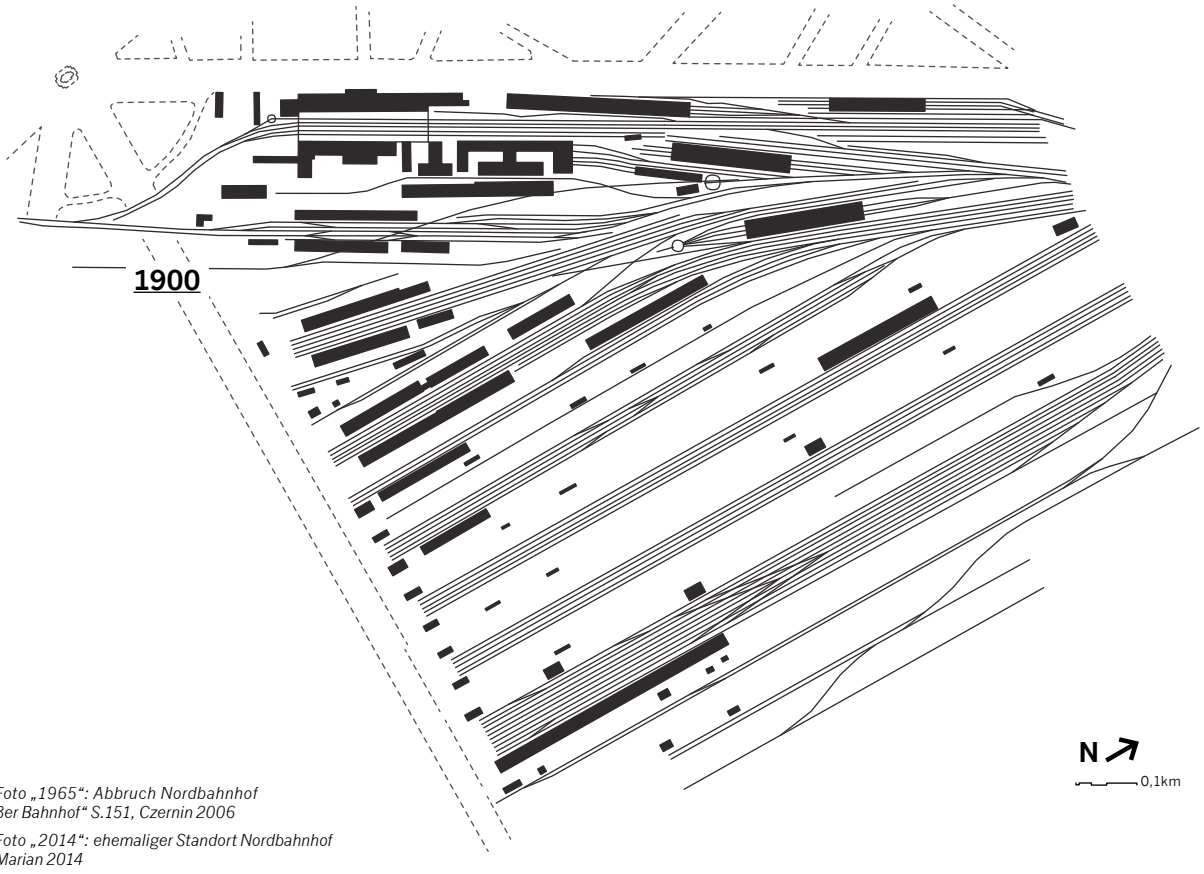


Abb23: Foto „1965“: Abbruch Nordbahnhof aus „Großer Bahnhof“ S.151, Czernin 2006

Abb24: Foto „2014“: ehemaliger Standort Nordbahnhof Thomas Marian 2014

Quelle für Grundrisszeichnungen: „Der Wiener Nordbahnhof“, Sutton Verlag 2006

Sicherheits Wh.
Brigitta Kapelle
Zollamt
Städt. Bäder
Franz Ferdinand Nordbahn Brk.
Donau
Donau Länder
Kaiserwasser Länder
Dampf Säge
Brigittenau
(zum II. Bez.)
Gas Ft.
Dampf M.
Nordbahn Ufer Bahnhof
Zwischenbrücken
Wh.
Güterbahnhof Nordwestbahn
Nordwest Bahnhof
Städt. Bäder
Brigitta Brk.
K. K. Augarten
Bahnhofsgebäude Personenverkehr und Betriebsgesellschaft
K. k. Militär Haupt Verpflegs-Magazin
Taborstraße
Mittelachse Ankunftsfassade
Trunnestraße trifft Mitte der Verwaltungs-Fassade
Volkert
Nordbahnhof
vorhandene Achse Augartenbrücke
projektierte Achse Schottenring trifft auf Mitte des Haupteingangs
Taborstraße trifft Mitte der Verwaltungs-Fassade
Feuerwerksma
LEOPOLDSTADT
II. B.
Trödel-Halle
Augarten Brk.
Rossauerkasn.
Circus
Prater Stern
Kaiser Garten
Ob. Prat
Verwaltungs Ws.
Volks Prater
Jägerzeile
Börse
Karlssteg
Aquarium
Franzens Brk.
Ferdinands-Brk.
Aspern-Brk.
Radetzky Brk.
Eisenbahnbrk.
Thier garten
Dampf M.
Circus Ws.
INNERE STADT
Franz-Josef
Haupt-

Nordwestbahnhof

Der Nordwestbahnhof lieg in unmittelbarer Nähe zum Nordbahnhof. An der engsten Stelle, trennt die beiden Areale heute nur ein schmaler Häuserblock und die unsichtbare Bezirksgrenze vom zweiten in den zwanzigsten Bezirk. Seine Gesamtfläche umfasst 44ha, ein Zwölftel des ganzen Bezirks Brigittenau. Die beiden Bahnhöfe beeinflussten sich entscheidend. Zwischenzeitlich waren sie sogar mit Schienen quer über die Nordbahnstraße verbunden. Der Nordwestbahnhof stellt, im Gegensatz zum Nordbahnhof der das Eisenbahnzeitalter für Wien eingeläutet hatte, den Abschluss der Entwicklung Wiens Bahninfrastruktur dar, in der all die Kopfbahnhöfe errichtet wurden.

Der Nordwestbahnhof, geplant und errichtet von Wilhelm Bäumer, ging für den Personenverkehr nach einer zweijährigen Bauzeit im Jahr 1872 rechtzeitig für die Weltausstellung mit der Strecke Wien, Znaim, bis Jungbunzlau in Betrieb und war damit der letzte der Wiener Kopfbahnhöfe. (Herold, 2009, S. 7-8) Die Weitere Streckenführung verlief in Böhmen, erschloss Prag und verlief weiter Richtung Dresden. (Kos, 2006, S. 48)

Positioniert wurde der Bahnhof nördlich des Augartens, in den sumpfigen Ausläufern der Donau. Der Bauplatz lieg damit nahe genug an Erschließungsstraßen – der Tabor- und Nordbahnstraße – und führt die Nordwestbahn, über die unregulierte Donau, zwischen Franz-Josephsbahn und Nordbahn, möglichst nahe an die Stadt heran. Außerdem war das gesamte Gebiet unbebaut und vermutlich auch billiger Baugrund, wegen seines schlechten Bodens. Um die Trassenverlegung zu ermöglichen war im sumpfigen Auland die Aufschüttungen von 1,5 Millionen m3 Füllmaterial nötig. (Bäumer, 1873, S. 11) Schließlich begann die ersten große Donauregulierung erst 1870. Konrad Wilhelm Hellwag, der Baudirektor der Nordwestbahngesellschaft, schreibt in der Allgemeinen Bauzeitung 1973, dass die Aufschüttungen 2,5 Meter betragen müssten. (Bäumer, 1873, S. 9-23)

Abb25: Wiener Innenstadt 1875

Die Positionierung des Bahnhofsgebäudes reagiert auf den Augarten und dessen Wegeführung. Die Hauptfassade des Nordwestbahnhofs war anscheinend die Süd-Westliche Abfahrtshalle. Diese war so situiert, dass die polygonale Überdachung aus Rundbögen an der Abfahrtsseite mit dem Nord-Zugang des Augartens eine Achse bildete. Die Fassade Richtung Taborstraße zeigt ein repräsentatives Motiv, war aber nicht als Zugang für Fahrgäste gedacht, sondern brachte die gesamte Verwaltung der Nordwestbahn unter.

Der Architekt der Anlage beschreibt, in seinem Artikel über den Nordwestbahnhof in der Allgemeinen Bauzeitung, die knappe Budgetäre Situation bei umfangreichen Anforderungen an das Raumprogramm, die ihm zu schaffen machten. (Bäumer, 1873, S. 9-23) Aus diesem Grund wurde eine spätere Erweiterung eingeplant, wie Kassal-Mikula in ihrer Analyse hervorstreicht:

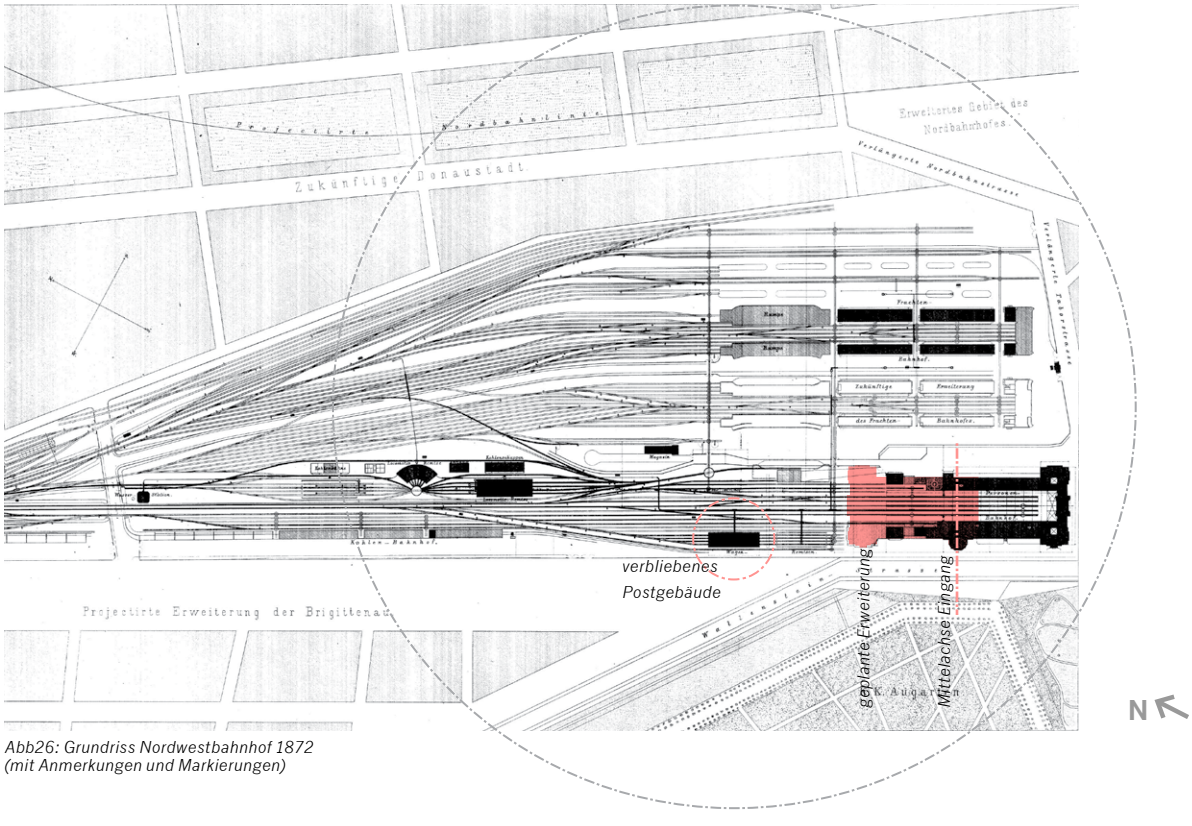


Abb26: Grundriss Nordwestbahnhof 1872
(mit Anmerkungen und Markierungen)

„Es sollte nur eine Frage der Zeit sein, bis die polygonale Durchfahrt künftig die Mitte bilden würde. Nun lag sie asymmetrisch am äußeren Rand des Abfahrtsbaues, der für Wien so typische Mittelrisalit entfiel.“ *(Renata Kassal-Mikula, 2006, S. 95)*

Die Bauzeit des Nordwestbahnhofs fällt in den Bauboom der Gründerzeit und hatte offensichtlich die Eröffnung der Weltausstellung als Ziel für seine Fertigstellung. Der Gründungszeitpunkt der *k.k. priv. Österreichische Nordwestbahn* liegt zudem nach der allgemeinen Etablierung der Eisenbahntechnologie und sollte so gesehen absolut kein Risiko für ihre privaten Investoren

bedeuten. Trotzdem war die Nordwestbahn nur 42 Jahre als eigenständige Linie in Betrieb. Der Bahnhofsbetrieb wurde für den Personenverkehr 1924 eingestellt. Mit dem Zerfall der Österreichisch-Ungarischen Monarchie hatte die Strecke vorerst ausgedient, noch befahrene Teilstrecken wurden in den späteren Netzplan integriert. Die entsprechenden Züge verkehrten von da an ab Nordbahnhof, beziehungsweise Praterstern. Das Bahnhofsgebäude des Nordwestbahnhofs hatte also schon sehr schnell in seiner Ursprungsfunktion ausgedient. (Herold, 2009, S. 9 ff)

Wohl auch wegen seiner eindrücklichen Architektur und seiner großen Flächen wurde die Bahnhofshalle ab 1927 als Veranstaltungshalle genutzt. So wurde das Gebäude zum Beispiel sehr unkonventionell als Schihalle verwendet. Hauptsächlich diente die Bahnhofshalle allerdings als Schauplatz für Nazi-Propaganda.

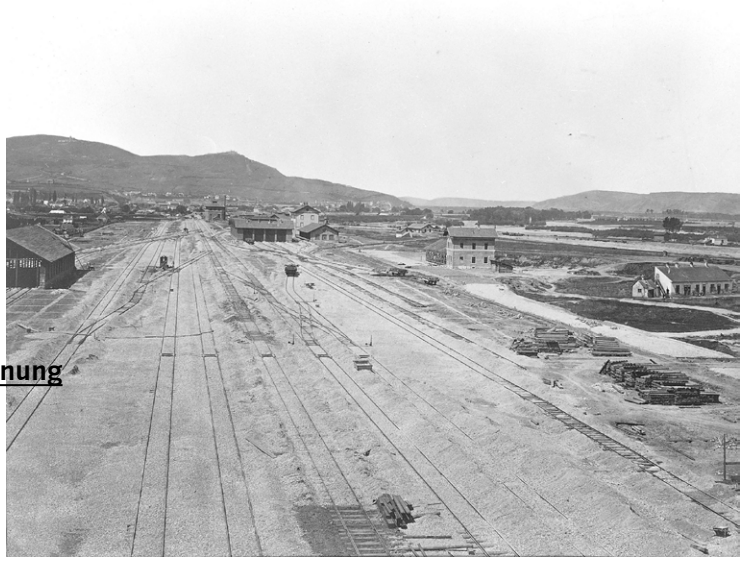
das übriggebliebene Postgebäude des Nordwestbahnhofs

Ein einzelnes Nebengebäude des historischen Bahnhofs existiert heute noch. Das restliche Gebiet wurde mit Lagerhallen neu bebaut und diente weiterhin, bis heute, als Güterbahnhof der österreichischen Bundesbahnen.

Abb27

Zwischenzeitlich war der Bahnhof auch wieder als solcher genutzt, wurde vorübergehend auch quer über die Nordbahnstraße mit dem Nordbahnhof verbunden, blieb aber nur Ausweichmöglichkeit für den Betrieb des Nordbahnhofs.

Mit Kriegsende des zweiten Weltkriegs wird auch der Nordwestbahnhof stark zerstört. In weiterer Folge wird der Bahnhof, wie auch der Nordbahnhof, abgetragen. Wolfgang Kos erklärt, (genauso wie Kassal-Mikula) „dass die Kriegsschäden nur indirekt für die Demolierung der historischen Bahnhöfe verantwortlich waren. Die meisten [Bahnhöfe] hätte man erhalten können, doch sie schienen nicht mehr in die Zeit zu passen und wurden kulturell nicht ernst genommen.“*(Kos, 2006, S. 25)*



Eröffnung

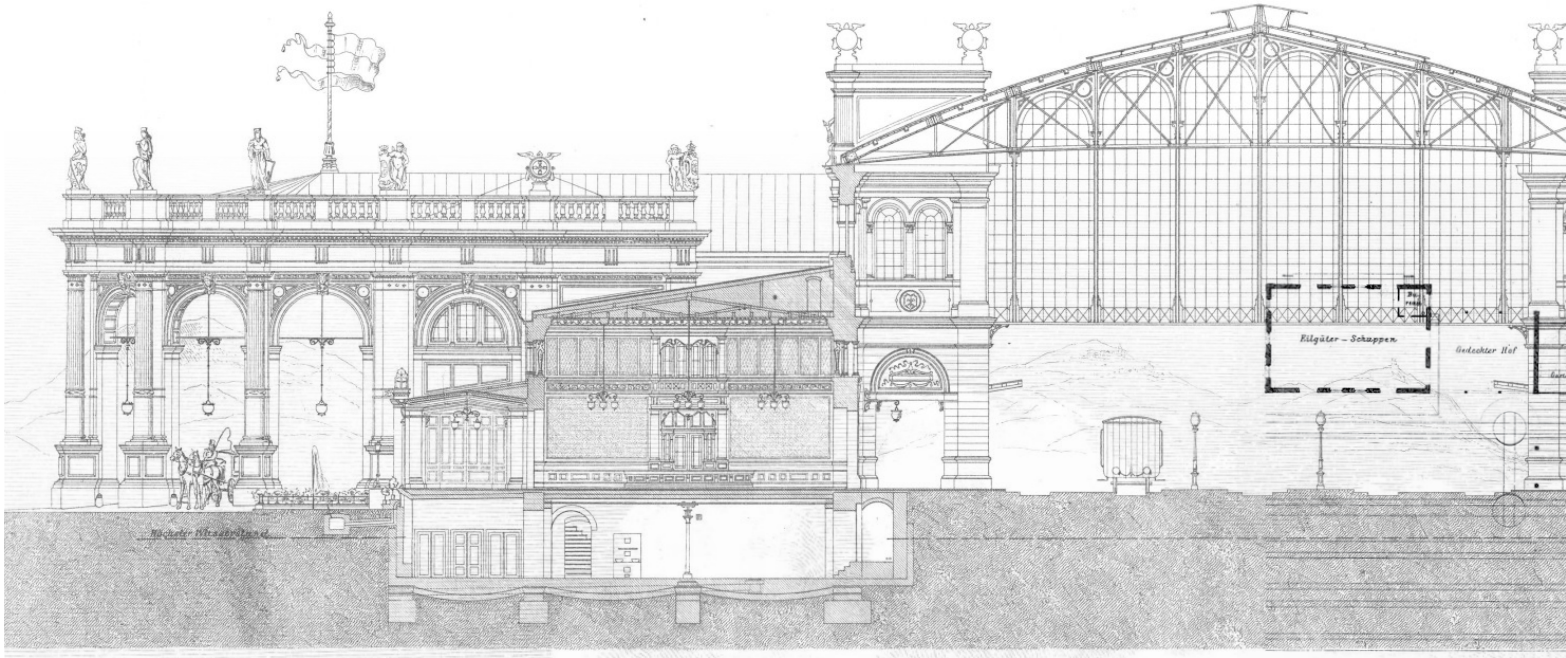
Nordwestbahnhof zu seiner Hochzeit 1875: Gemälde von Karl Karger

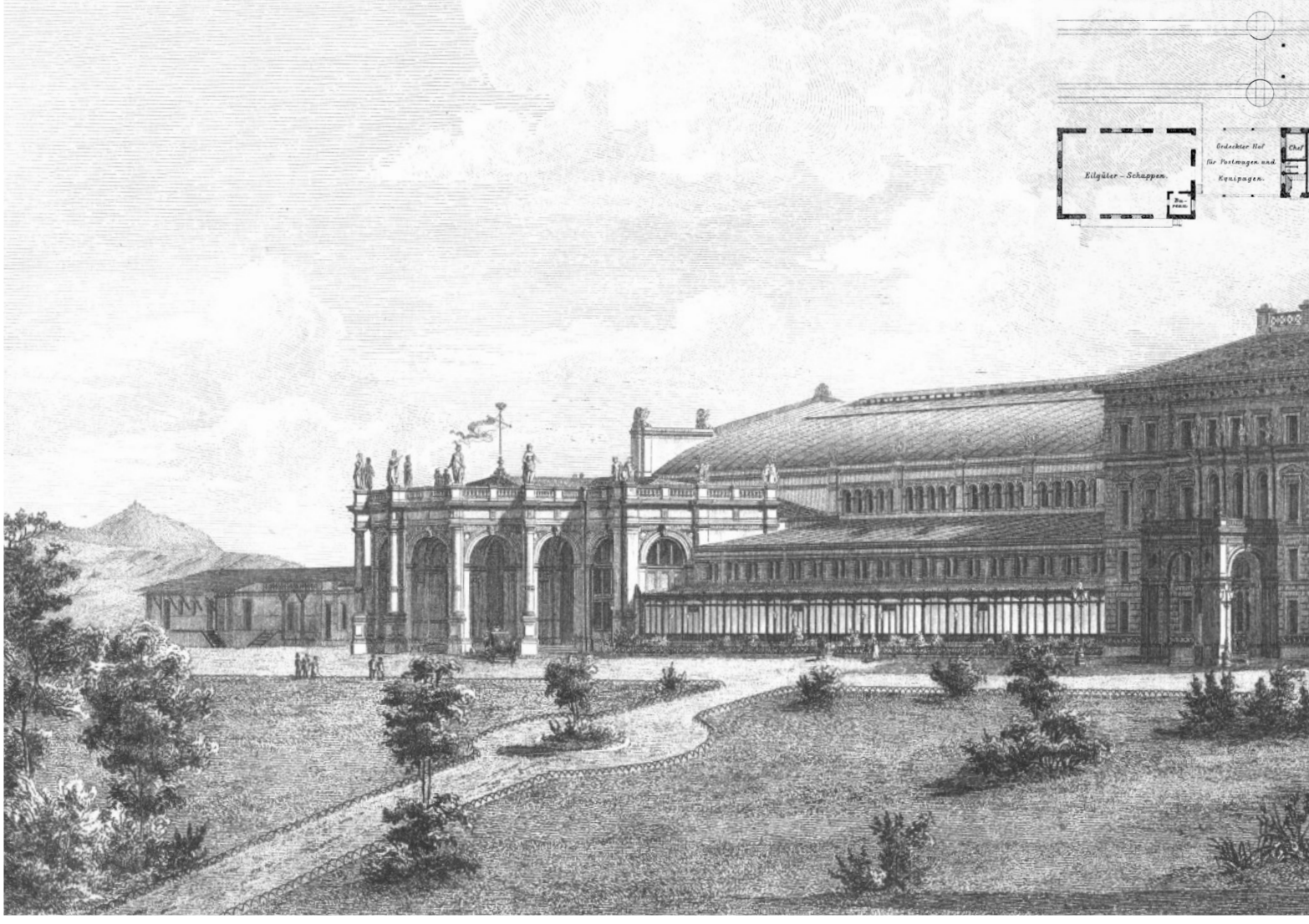
Abbruch

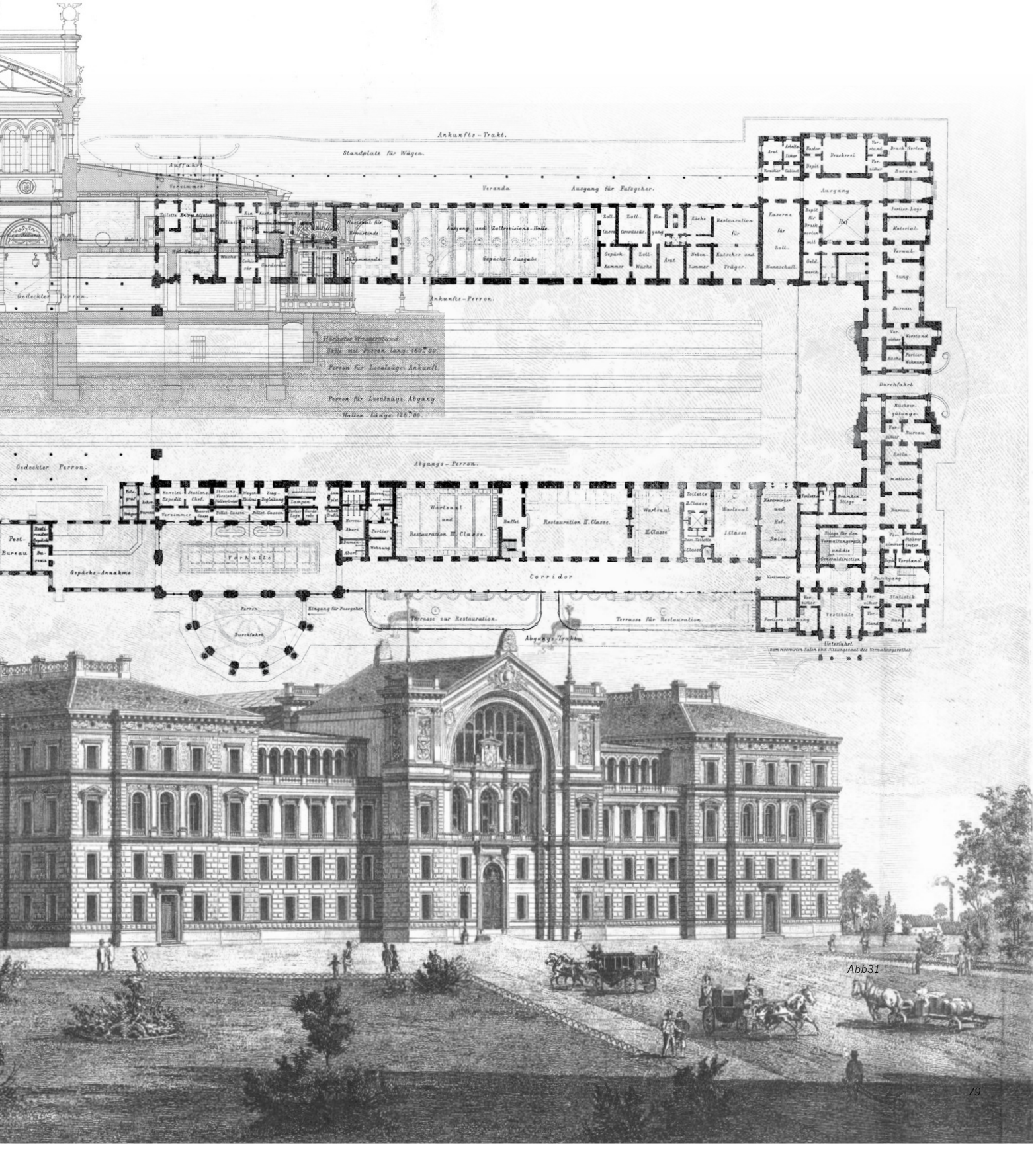
Abb28-30

1872

NORDWESTBAHNHOF






Ankunfts-Trakt.
Standplatz für Wägen.
Auffahrt
Veranda.
Ausgang für Fußgeher.
Ausgang
Ausgang und Zollrevisions-Halle.
Gepäck-Ausgabe
Restauration für Kutscher und Träger.
Kaserne für Zoll-Mannschaft.
Hof
Gedeckter Perron.
Ankunfts-Perron.
Höchster Wasserstand
Perron für Localzüge Ankunft.
Perron für Localzüge Abgang
Halle Länge 126m.00
Abgangs-Perron.
Durchfahrt.
Post-Bureau
Gepäcks-Annahme
Warteraal und Restauration III. Classe.
Buffet
Restauration II. Classe.
Warteraal II. Classe
Warteraal I. Classe
Corridor
Eingang für Fussgeher.
Terrasse zur Restauration.
Terrasse für Restauration.
Abgangs-Trakt.
Unterfahrt
Vestibüle
Portiers-Wohnung
Abb31

unbekannte Ferne

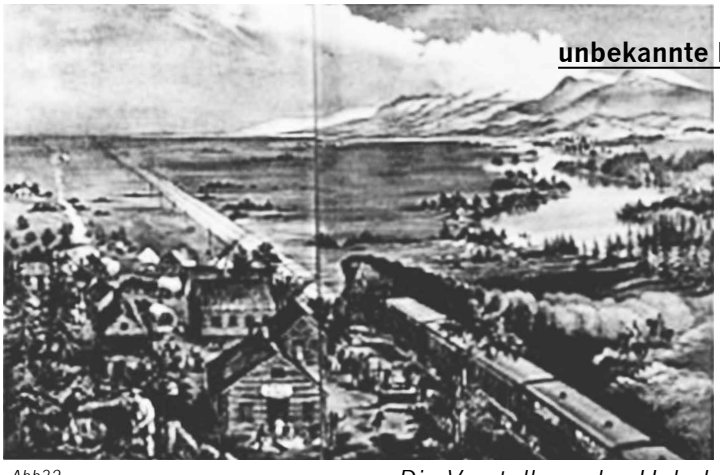


Abb32

Die Vorstellung des Unbekannten gepaart mit einer Ansammlung an Rekorden muss eine unheimliche Faszination ausgelöst haben. Der Bahnhof war plötzlich Tor zur Welt, nicht wie das Stadttor nur Tor zum Vorort.

Sensation Bahn

Abb33

Eingangshalle Nordwestbahnhof: Die Säulen tragen figürliche Darstellungen der Streckenziele

Abb34

Bahnhöfe, Städte und das Reisen

These: „Bahnhöfe sind die Nachfolger der Stadttore“

Bahnhöfe waren neu, wirklich extrem neu und modern. Das bekannte Zitat von Théophile Gautier beschreibt ihre Strahlkraft als „Kathedralen der neuen Menschheit“. *(Kos, 2006, S. 30)*

Die Eisenbahn, die mit der heutigen vergleichbar ist, wurde ca 1800 erfunden, die erste öffentliche Bahn zum Personentransport ging 1826 in Betrieb – die Stockton and Darlington Railway in England. (Parissien, 1997, S. 7) Im selben Jahr schlägt Erzherzog Johann eine Bahnverbindung von Hamburg bis Triest vor. Die Einführung dieses Verkehrsmittels war ein enormer Technologiesprung – plötzlich konnten Entfernungen, die vorher beschwerlich in Kutschen bewältigt werden mussten, in verhältnismäßig kurzer zeit sehr bequem in Zügen zurückgelegt werden. (Haas, 2006)

Die Eisenbahn versprach also vieles womit wir heute leben – Entfernungen konnten in Bruchteilen der von Pferdefuhrwerken benötigten Zeit zurückgelegt werden. Größere Mengen konnten bei höherem Komfort transportiert werden. Die Eisenbahn versprach Zeitersparnis, größere Einzugsgebiete und Wachstum der Städte. Diese Dinge waren eine wirkliche Sensation.

„Die Marktfahrten von Mannheim nach Frankfurt, Basel oder Staßburg würden sich >von 12 bis 15 Stunden auf 1,5 Stunden< verringern, und zwar im Gegensatz zum holprigen und kapazitätsschwachen Straßentransport [...].“ *(Roth, 2006, S. 36)*

Wichtig ist dabei aber, dass die Bahn fast ausschließlich die Städte betraf – denn investiert wurde nur in diese. Wirtschaftstreibende, Bank-Gesellschaften und Kaufläute, errichteten die Bahnlinien zur Stärkung der schon vorhandenen Wirtschaftsstandorte. Was auf der Strecke lag hatte sozusagen Glück gehabt – ausgerichtet wurden die Linien nach den politischen und wirtschaftlichen Zentren. Die Eisenbahn stärkte die Handelsstädte, Geschäftsbeziehungen weiteten sich aus, die Vernetzung Europas schritt voran.

Was den Bahnhöfen die anfangs erwähnte Aura verlieh, war aber bestimmt nicht nur die Faszination an Technologie und der damit einhergehenden Beschleunigung des Reisens, als vielmehr das unbekannte am Reisen, die Ferne an sich. Mit der Eisenbahn wurde die Überwindung großer Distanzen plötzlich für viele Menschen möglich.

„Die Einführung der Eisenbahn wird oft als Auslöser einer veränderten Art der Wahrnehmung bezeichnet – eines Erfahrungsmodus', der von der Reduktion, ja Auslöschung von Zeit und Raum geprägt ist und den Heinrich Heine in einem Brief für die Augsburger Allgemeine Zeitung vom 5.5.1843 auf den Punkt gebracht hat: >Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Türe brandet die Nordsee.<“ *(Spring, 2006, S. 69)*

Bahnhofsarchitekturen nahmen diese Sehnsüchte und Bildermalerei oft auf – gerne stellen sie eine Projektion des Reiseziels dar. So schreibt beispielsweise auch Wilhelm Bäumer über sein Projekt Nordwestbahnhof:

„Die Vorhalle trägt die allegorischen Figuren der bedeutendsten Städte, welche die Nordwest-Bahn uns näher gerückt hat [...]“ *(Bäumer, 1873, S. 21)*

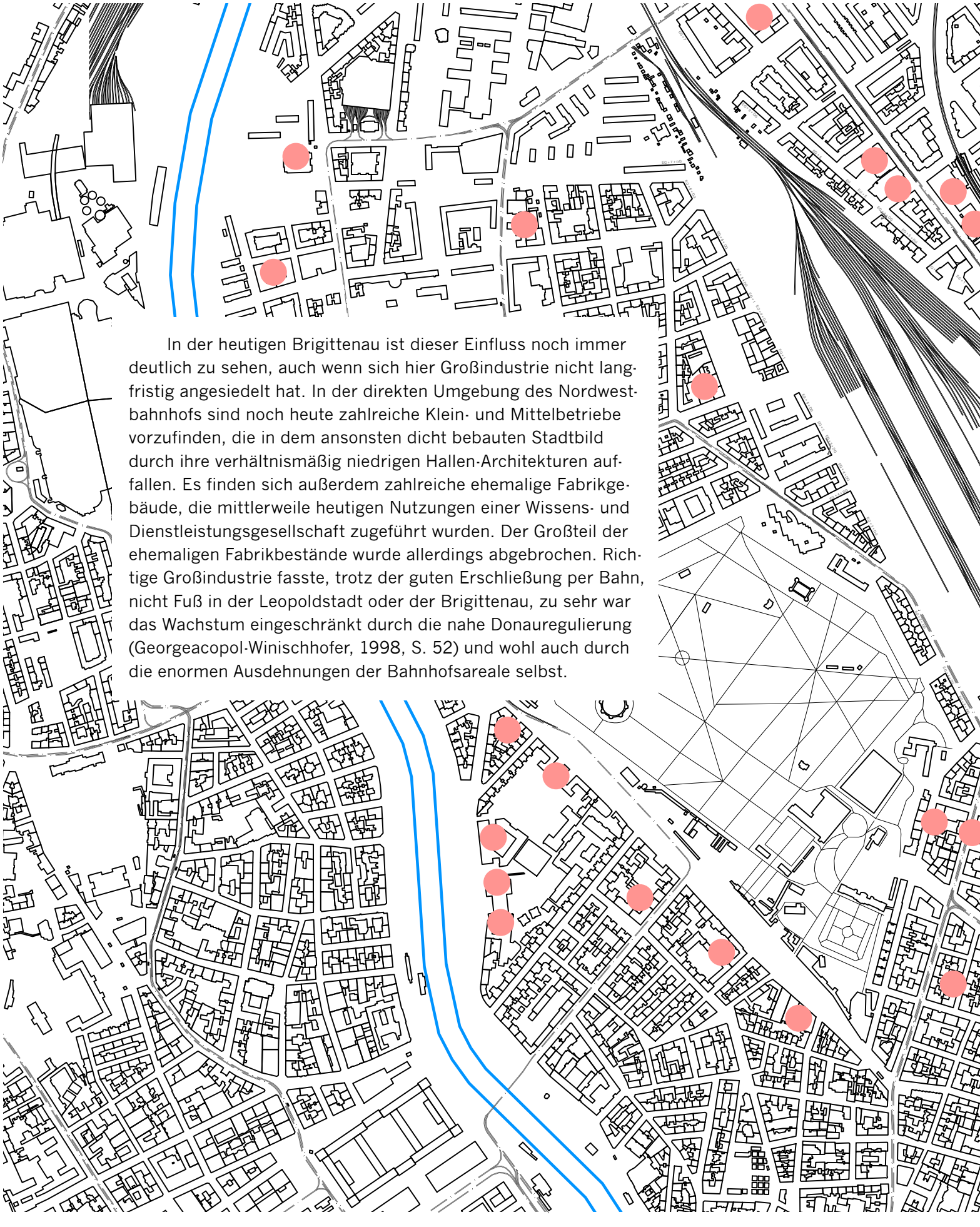
Eisenbahnstrecken beschleunigten die Vernetzung zwischen Städten, vereinfachten das Reisen im Allgemeinen und beeinflussten auch schon die menschliche Raumwahrnehmung. Womit sich auch schon die Kehrseite der so hoch angepriesenen Mobilität zu Gründungszeiten ablesen ließ: Die Suburbanisierung nahm, zumindest in ihrer Theorie, genauso den Ausgang in der Gründung der Eisenbahnlinien und der daraus resultierenden Vorstellung Wege schneller bewältigen zu können. So zitiert Ralf Roth ein Schreiben von Vertretern des Wiener Eisenbahnkomitees:

„>Längs den Eisenbahnzügen [...] werden wie die langen Arme von sich streckend, die Städte sich mit neuen Ansiedlungen umgeben< und das >Glück der zeitweiligen Rückkehr zur Natur< ermöglichen.“ *(Roth, 2006, S. 37)*

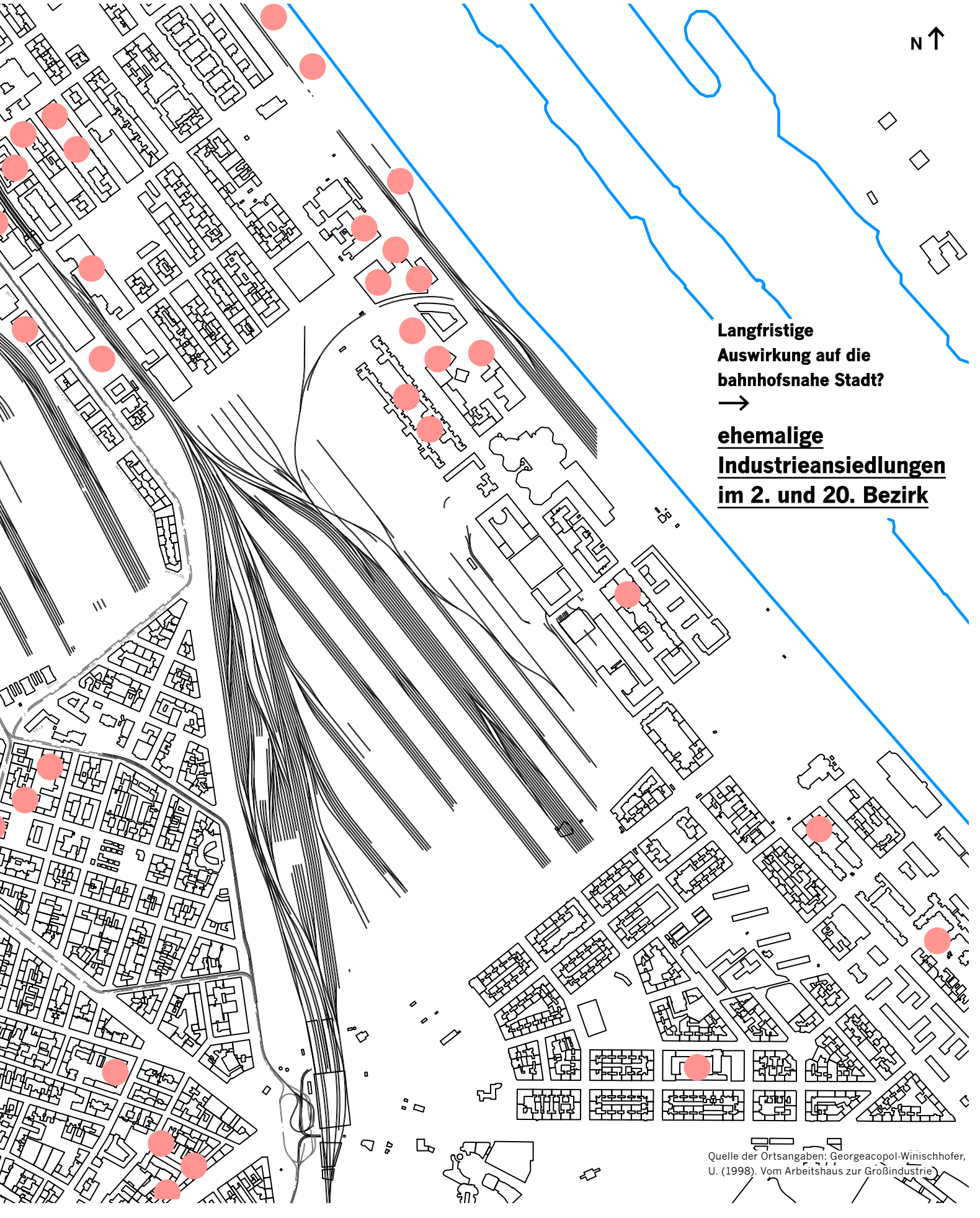
Weiters ist in dem Text über eine Schrift von 1843 die Rede, in dem erläutert wird wie ein Geschäftsmann in nur wenigen Minuten aus der ländlichen Stadtumgebung in die Innenstadt gelangen kann. Dieser Rückschluss erzeugt nämlich das Grundproblem der Mobilität – tatsächlich werden meist weitere Wege in gleicher Zeit zurücklegen und nicht die sowieso schon kurzen Wege noch schneller bewältigt. Nichtsdestotrotz ist unumstritten, dass die Errichtung von Bahnverbindung und die damit einhergehende Mobilität erheblich zur Urbanisierung Europas beigetragen hat. Städte wuchsen wesentlich schneller. Genauso die Industrie. Die für den schubweisen Bevölkerungsanstieg benötigten Wohnräume konnten mit der Bahn erschlossen werden. Vororte mit ihren Vorortebahnen entstanden, und mit ihnen auch viele der noch immer nicht gelösten Stadtprobleme, wie Monofunktionalität ganzer Stadtgebiete, soziale Entmischung, hoher Pendelverkehr. Die urbane, mobile, vernetzte Stadt und der Moloch Stadt wurden so gesehen wohl gleichzeitig begründet.

Bahnhöfe waren also nicht nur Eintritte zu einem Verkehrsmittel – sie erzeugten trotz ihrer technisch bedingten Randlagen soziale und städtebauliche Zentren. So beschreibt Jean Dethier, laut Steven Parissien, Bahnhöfe als „Mikrokosmos der industriellen Gesellschaft“, in denen alle Gesellschaften unmittelbar aufeinander treffen. (Parissien, 1997, S. 11) Menschenmassen aller Schichten begegneten einander, Heimatlose genauso wie aus Wohlstand Reisende. Die Schwerindustrie konnte ihre Wahren genauso transportieren, wie ihre Arbeiter und ihre so wichtige Energiequelle, die Kohle. Ein Schwerpunkt ist aber schon in dieser Aufzählung abzulesen – Bahnhofsumgebungen waren meist unglamouröse Gegenden mit viel Industrie und Arbeiterwohnungen.

Wien positionierte sich als Knotenpunkt im Europäischen Streckennetz für Personen und Güterverkehr. Die Zentrumslage im Verkehrswesen hinterließ im Zuge der Industriellen Revolution Spuren in der Stadt. Wasserkraft wurde von Dampfmaschinen abgelöst, was eine Umstrukturierung der innerstädtischen Betriebsstättenverteilung nach sich zog. Die stark von der Bahn-Infrastruktur abhängigen Maschinenfabriken siedelten sich vermehrt in den südlichen und nördlichen, Bahnhofs-nahen Gebieten Wiens an. (Georgeacopol-Winischhofer, 1998, S. 42)



In der heutigen Brigittenau ist dieser Einfluss noch immer deutlich zu sehen, auch wenn sich hier Großindustrie nicht langfristig angesiedelt hat. In der direkten Umgebung des Nordwestbahnhofs sind noch heute zahlreiche Klein- und Mittelbetriebe vorzufinden, die in dem ansonsten dicht bebauten Stadtbild durch ihre verhältnismäßig niedrigen Hallen-Architekturen auffallen. Es finden sich außerdem zahlreiche ehemalige Fabrikgebäude, die mittlerweile heutigen Nutzungen einer Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft zugeführt wurden. Der Großteil der ehemaligen Fabrikbestände wurde allerdings abgebrochen. Richtige Großindustrie fasste, trotz der guten Erschließung per Bahn, nicht Fuß in der Leopoldstadt oder der Brigittenau, zu sehr war das Wachstum eingeschränkt durch die nahe Donauregulierung (Georgeacopol-Winischhofer, 1998, S. 52) und wohl auch durch die enormen Ausdehnungen der Bahnhofsareale selbst.



Langfristige Auswirkung auf die bahnhofsnahe Stadt?
→

ehemalige Industrieansiedlungen im 2. und 20. Bezirk

Quelle der Ortsangaben: Georgeacopol-Winischhofer, U. (1998). Vom Arbeitshaus zur Großindustrie

Literaturverzeichnis (Nordwestbahnhof Wien - stadtmorph. Betrachtung)

Bäumer, W. (1873). Der Nordwest-Bahnhof in Wien. *Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen* (38. Jahrgang).

Burghauptmannschaft. (04. 06 2013). *Burghauptmannschaft Österreich Online*. Abgerufen am 09. 06 2014 von Augarten - Allgemeines oder Historisches: http://www.burghauptmannschaft.at/php/detail.php?ukatnr=12187&artnr=8002

Dienes, G. M. (2006). Draußen vor der Stadt. In W. Kos, *Grosser Bahnhof* (S. 72-76). Wien: Czernin Verlag.

Georgeacopol-Winischhofer, U. (1998). *Vom Arbeitshaus zur Großindustrie* (Bd. 5). Wien: Österreichischer Kunst- und Kulturverlag.

Haas, F. (2006). *Der Wiener Nordbahnhof.* Erfurt: Sutton Verlag.

Herold, R. P. (2009). *Die Österreichische Nordwestbahn.* Erfurt: Sutton Verlag.

Kassal-Mikula, Renata P. H. (2006). Vom „Arsenalstil“ zur „Wiener Renaissance“. In W. Kos, *Grosser Bahnhof* (S. 86 - 101). Wien: Czernin Verlag.

Kos, W. (2006). *Großer Bahnhof : Wien und die weite Welt.* (W. Öhlinger, Hrsg.) Wien: Czernin Verlag.

MA 23, M. d. (2012). *Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Gemeindebezirken 2012*. Abgerufen am 09. 06 2014 von Stadt Wien Online, Statistik: http://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html

MA23, M. d. (2013). *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2013.* Wien: Magistrat der Stadt Wien MA23.

Parissien, S. (1997). *Bahnhöfe der Welt : eine Architektur- und Kulturgeschichte.* (M. Rometsch, Übers.) München: Knesebeck.

Roth, R. (2006). Die Eisenbahn verändert die Stadt. In W. Kos, *Großer Bahnhof* (S. 36-42). Wien: Czernin Verlag.

Spring, U. (2006). Weit sind sie trotzdem gekommen - Reisen vor der Bahn. In W. Kos, *Grosser Bahnhof* (S. 68-71). Wien: Czernin Verlag.

Wagner, O. (1894). *Erläuterungs-Bericht zm Entwurf für den General-Regulierungs-Plan über das gesammte Gemeindegebiet von Wien.* Wien: Verlag von Friedrich Jasper.

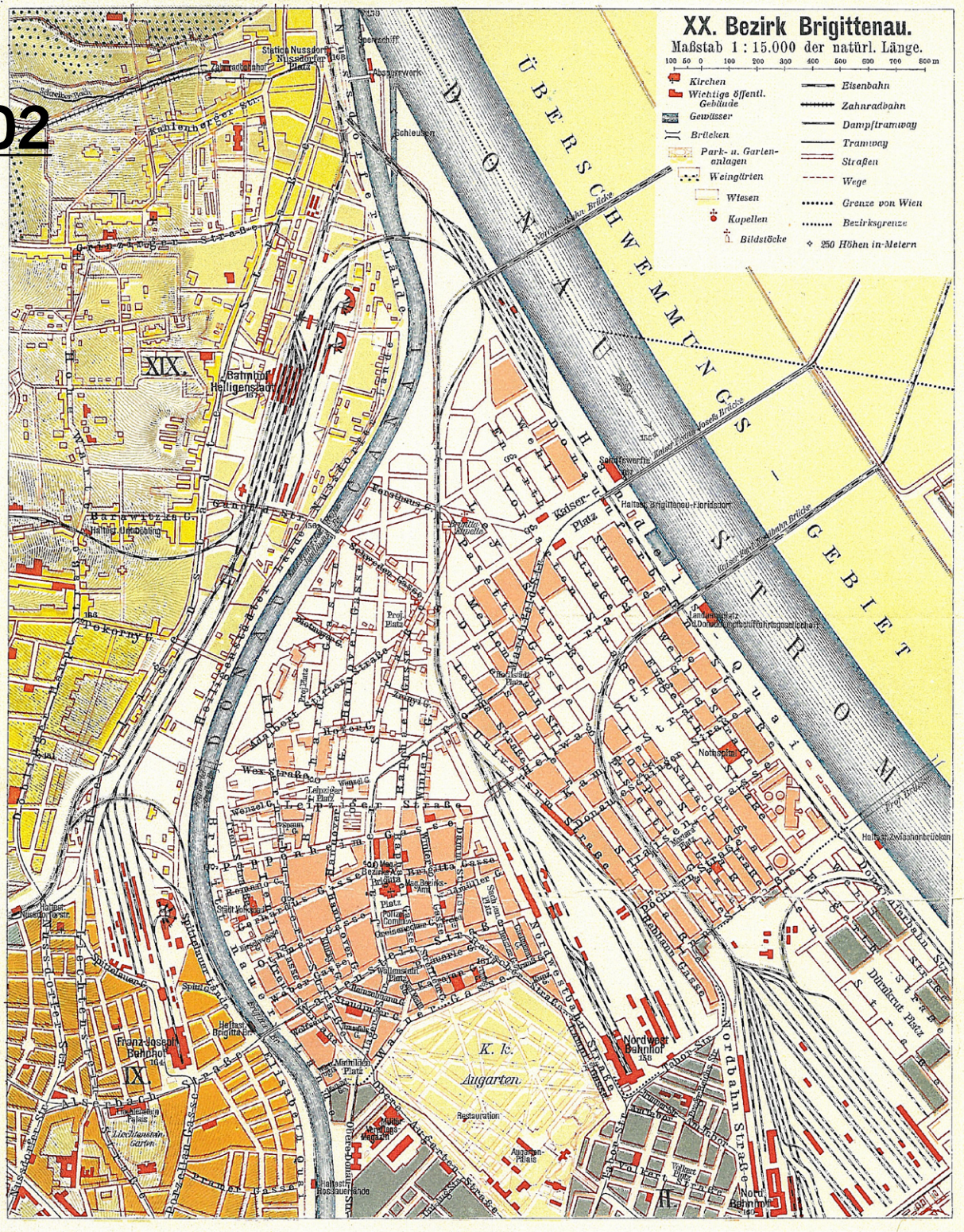
1900 bis 2014 ein Portrait in Kartenausschnitten

Mit einer Sammlung an Karten der Brigittenau möchte ich im Folgenden einen schnellen Üerblick zur Bezirksentwicklung über ein Jahhundert geben. Ich beginne mit 1902 - die Donau wurde erst reguliert und der gesamte Bezirksteil Nord-Östrlich des Augartens ist neu gewonnenes Festland. Selbst auf der Karte ist abzulesen, dass sich der Bezirk im Aufbau befindet: Nur die Hälfte der Blöcke sind gefüllt, was auf Bebauung schließen lässt, viele bleiben noch weiß. Es ist nicht klar, ob die Straßenzüge nur eingezeichnet sind und eventuell in dieser Form noch gar nicht existieren. 1929 ist hingegen schon deutlicher Fortschritt in der Bebauung abzulesen - in nur dreißig Jahren wurde beinahe der gesamte Bezirk bebaut. Knapp zwanzig Jahre später wird der Bezirk nach Kriegsende abgebildet. Eindeutig wurden Kriegszerstörungen vom Kartenverfasser Freytag und Berndt nicht eingetragen, weshalb ich mit grauen Feldern die Beschädigungen gekennzeichnet habe. Umso bemerkenswerter ist aus diesem Grund die Karte von 1949. Schon zwei Jahre später ist zu sehen, dass die Brigittenau an Dichte gewinnt.

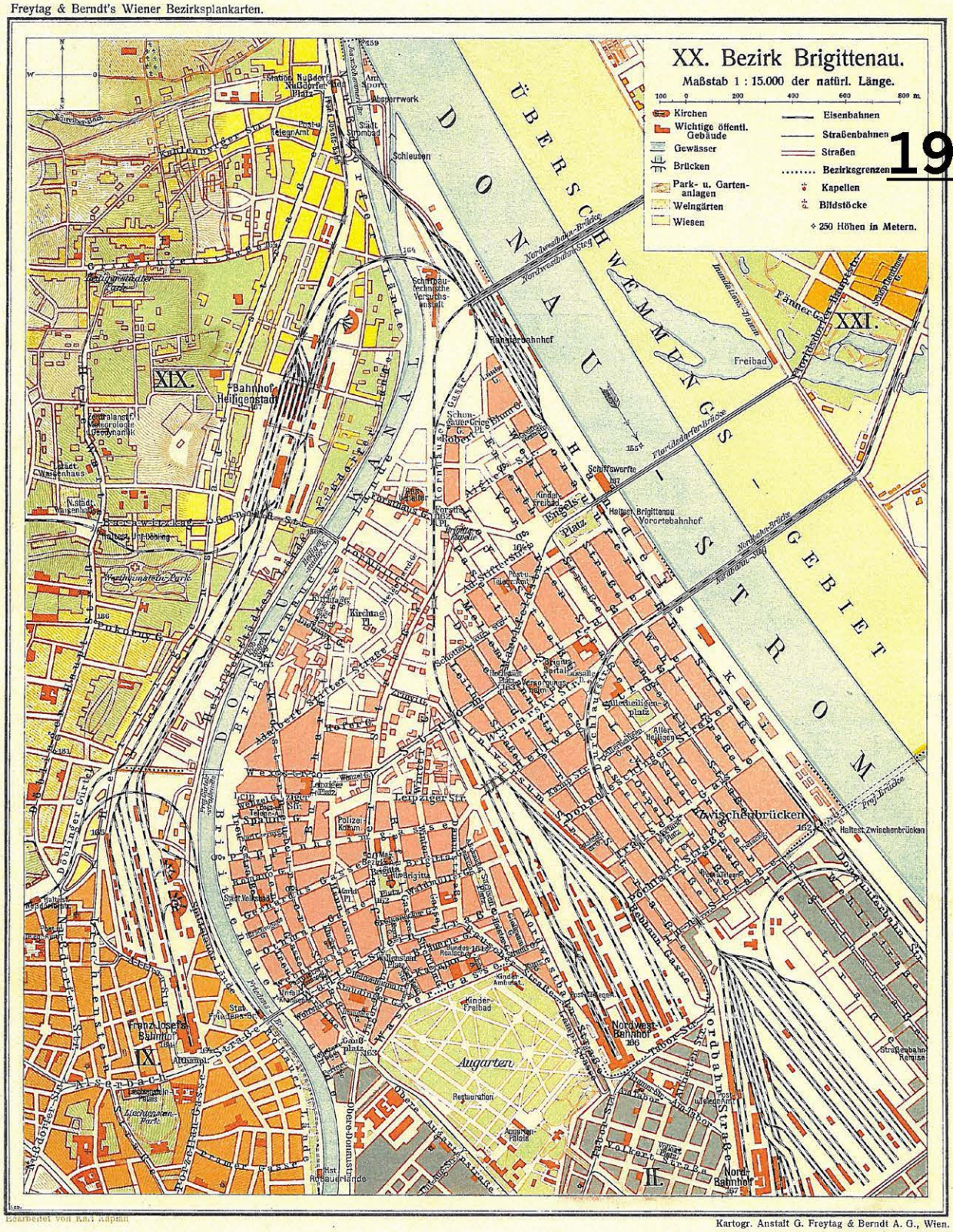
1902

Laut Erlaß des hochlöbl. k. k. n.-ö. Landesschulrates vom 28. Jänner 1902, Z. 67 zum Unterrichtsgebrauche in den Volksschulen Wiens zulässig erklärt.

G. Freytag's Wiener-Bezirksplankarten.


XX. Bezirk Brigittenau.
Maßstab 1 : 15.000 der natürl. Länge.
Kirchen
Wichtige öffentl. Gebäude
Gewässer
Brücken
Park- u. Gartenanlagen
Weingärten
Wiesen
Kapellen
Bildstöcke
Eisenbahn
Zahnradbahn
Dampftramway
Tramway
Straßen
Wege
Grenze von Wien
Bezirksgrenze
250 Höhen in Metern
DONAU
ÜBERSCHWEMMUNGS-GEBIET
DONAUKANAL
XIX.
IX.
Bahnhof Heiligenstadt
Franz-Josefs Bahnhof
Nordwest Bahnhof
Nord Bahnhof
Kaiser-Platz
Augarten
Nordbahn Straße
Nordwestbahn Straße
Dimbrut Platz
Wexstraße
Spittelauer Lände
Spittelauer Straße
Alserbach Straße
Hernalser Gasse
Liechtenstein Garten
Augarten-Palais
Restauration
Notspital
Haltest. Brigittenau-Floridsdorf
Haltest. Zwischenbrücken
Haltest. Hossauer Lände
Haltest. Brigittenau
Haltest. Wasserwerk
Haltest. Heiligenstadt
Haltest. Nussdorf
Schleusen
Absperrwerk
Sperrschiff
Kohlenberger Str.
Zahnradbahnhof
Nussdorfer Platz
Barawitzka G.
Pokorny G.
Franz Joseph Bahn
Kaiserbad Brücke
Kaiser Franz Joseph Brücke
Kaiser Franz Joseph Bahn Brücke
Prof. Brücke
Landungsplatz Donaudampfschifffahrtsgesellschaft
Schiffswerfte
Prof. Platz
Polizei Commissariat
Wenzel G.
Lerchenfelder Straße
Hernalser Straße
Josefstädter Straße
Alserstraße
Nussdorfer Straße
Donaukanal Straße
Prater Straße
Praterstraße
Taborstraße
Obere Donaustraße
Untere Donaustraße
Donaukanal Straße
Donaukanal Straße
Donaukanal Stra

Freytag & Berndt's Wiener Bezirksplankarten.

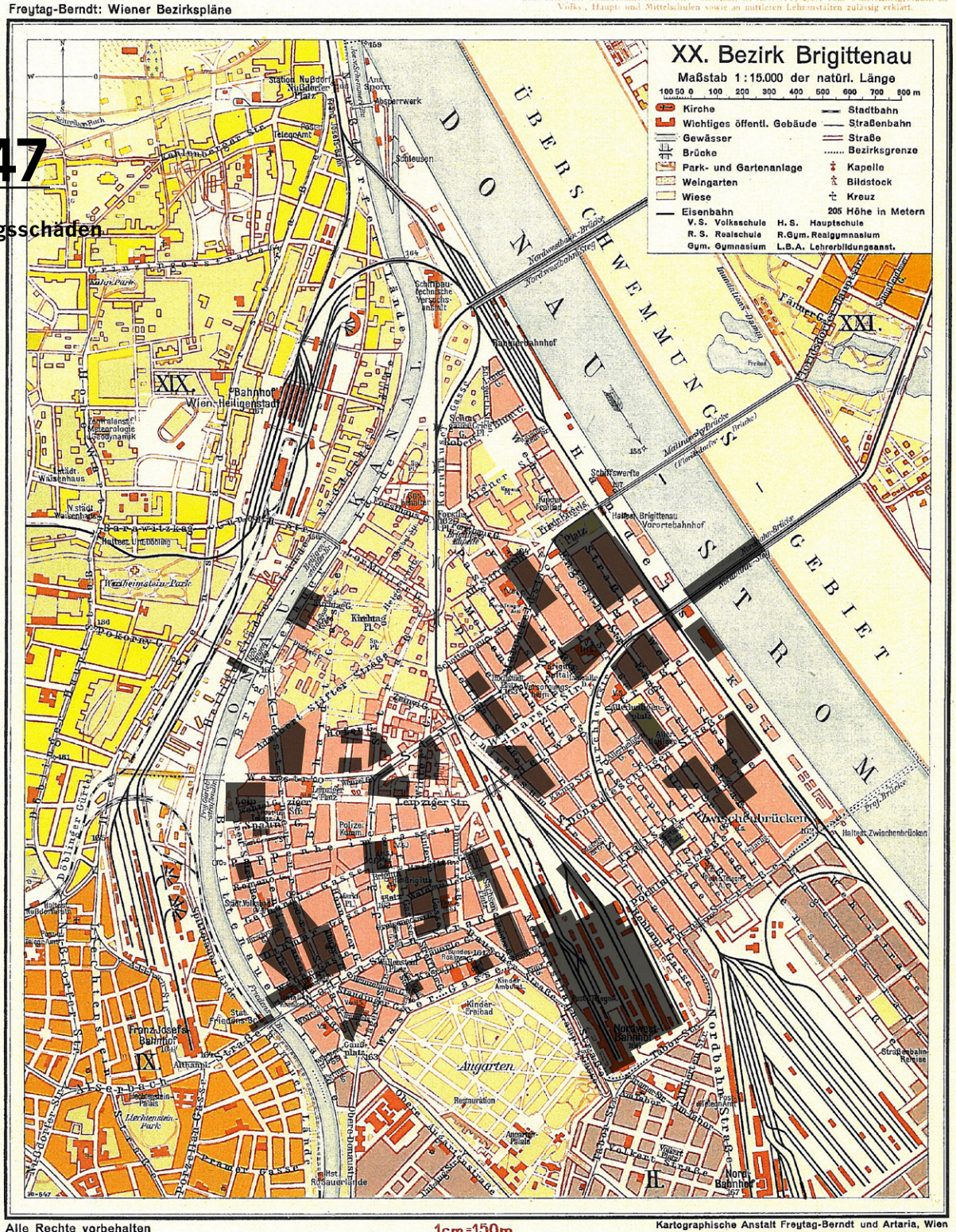

XX. Bezirk Brigittenau.
Maßstab 1 : 15.000 der natürl. Länge.
100 0 200 400 600 800 m.
Kirchen
Wichtige öffentl. Gebäude
Gewässer
Brücken
Park- u. Gartenanlagen
Weingärten
Wiesen
Eisenbahnen
Straßenbahnen
Straßen
Bezirksgrenzen
Kapellen
Bildstöcke
250 Höhen in Metern.
1929
DONAU
ÜBERSCHWEMMUNGS-GEBIET
STROM
XIX.
XXI.
IX
II.
Bahnhof Heiligenstadt
Nordwestbahnbrücke
Nordwestbahnsteg
Floridsdorferbrücke
Nordbahnbrücke
Schiffswerfte
Haltest. Brigittenau Vorortebahnhof
Haltest. Zwischenbrücken
Zwischenbrücken
Franz Josefs Bahnhof
Nordwestbahnhof
Nordbahnhof
Augarten
Restauration
Augarten-Palais
Kinder-Freibad
Freibad
Schleusen
Donaukanal
Donaustrom
Brigittenauer Lände
Leopoldauer Straße
Dresdner Straße
Wallenstein Straße
Nordbahnstraße
Taborstraße
Pragerstraße

1947

mit Kriegsschäden

Freytag-Berndt: Wiener Bezirkspläne

Laut Erlaß des Bundesministeriums für Unterricht, Z. 32.375/IV/12/47, zum Unterrichtsgebrauch an Volks-, Haupt- und Mittelschulen sowie an mittleren Lehranstalten zulässig erklärt.



Alle Rechte vorbehalten

1cm=150m

Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien

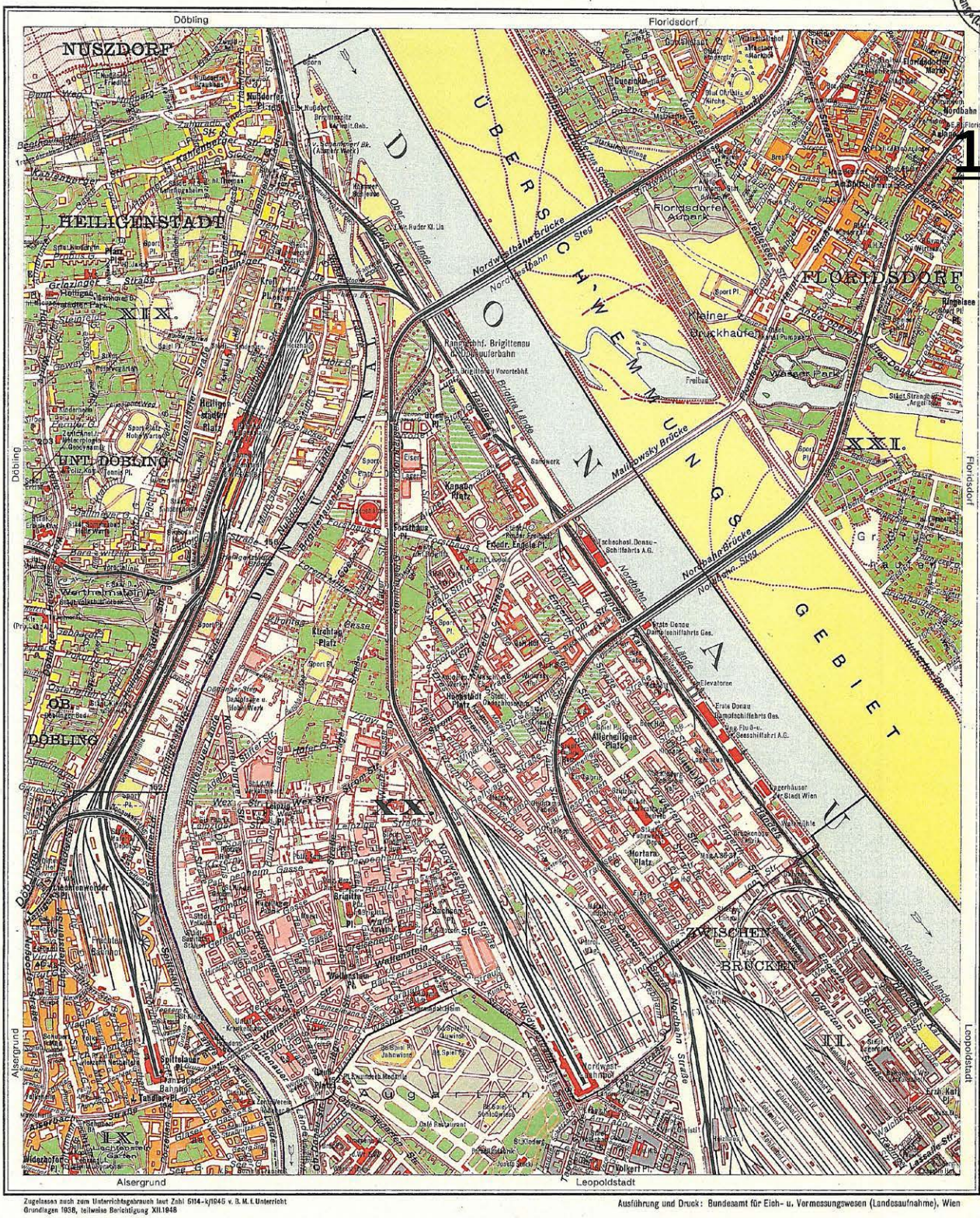
K. I. 99031
Oest. Nat. Bibl. Karten-S.

Quelle zu Kriegsschäden:
Homepage der Stadt Wien

Plan des XX. Wiener Gemeindebezirkes

BRIGITTENAU

1949



Zugelassen auch zum Unterrichtsgebrauch laut Zahl 6114-k/1946 v. B. M. f. Unterricht
Grundlagen 1938, teilweise Berichtigung XII.1948

Ausführung und Druck: Bundesamt für Eich- u. Vermessungswesen (Landesaufnahme), Wien

Kirche od. Kloster
Öffentliches Gebäude
Fabrik
Park- od. Gartenanlage
Wiese
Schrebergarten
Wald
Weingarten

Fluß, Teich
Eisenbahnen
Straßenbahnen
Post- u. Telegr. Amt
157 Höhenangabe
Bezirksgrenze
Projekt. Baulinie

50 m / 10 m } Schichtenführung entsprechend dem unverbauten Gelände

Maßstab 1:15.000

100 0 200 400 600 800 1000 m
1 km
1 cm = 150 m

Vervielfältigung vorbehalten

Gymn. = Gymnasium
R.Gymn. = Real-Gymnasium
R.S. = Realschule
L. B. A. = Lehrer-Bildungsanstalt
H. S. = Hauptschule
V. S. = Volksschule
Poliz. Kom. = Polizei-Kommissariat
▲ = Sicherheitswache
Pf. = Pfarre
Kpl. = Kapelle

Kls. = Kloster
E. St. = Eisenbahnstation
Hst. = Haltestelle
Fb. = Fabrik
Priv. = Privat
D. = Denkmal
Br. = Brunnen
Bk. = Brücke
G. = Gesandtschaft
K. = Konsulat

Bundesamt für Eich- u. Vermessungswesen
Wien
OXIa-p
Landesaufnahme
Oest. Nat. Bibl. Wien
K. L. 99384

Abb38

2013
BESTAND

N

AKTUELLE GESCHICHTE NORDWEST- und NORD-BAHNHOF

ZWEI STADTENTWICKLUNGSGEBIETE

Schon seit einigen Jahren strukturieren die Österreichischen Bundesbahnen ihren Betrieb um. Der Bahnbetrieb wird weiter zentralisiert, Kopfbahnhöfe werden teilweise zu Durchgangsbahnhöfen umgebaut, großteils aber abgebaut. Güterverkehr wird weiter an die Stadtränder verlagert. Die innerstädtischen Bahnhofsgebiete, die bei diesen Prozessen frei werden, haben ein enormes Stadtentwicklungspotential.

Der Nordwestbahnhof im zwanzigsten Bezirk ist momentan eines der letztgereihten innerstädtischen Stadtentwicklungsgebiete Wiens. Die Österreichischen Bundesbahnen, die die Eigentümer des Geländes sind, strukturieren ihre Standorte um. Innerstädtisch gelegene Areale sollen verkleinert, oder auch umgesiedelt werden, wie es beim Nordwestbahnhof der Fall ist. Schon 2005 wurde der Planungsprozess mit BürgerInnenbeteiligung gestartet, aus dem ein grobes Leitbild zur Entwicklung des Gebiets formuliert wurde. 2008 ist aus einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb ein Masterplan für das 44ha große Areal hervorgegangen. Die ersten Realisierungen sollten 2014 beginnen.[1]

[1]Magistratsabteilung 21A. (2008). Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof. Wien: MA 21 Repro.

Aktuell ist von beginnenden Bauarbeiten oder dem Umzug der ÖBB noch nichts zu sehen. Die Finanzkrise ab 2007 und die ohnehin schon vielen parallel laufenden Stadtentwicklungsprojekte in Wien und die damit verbundenen Belastungen der politischen Akteure, lassen eine erhebliche Verzögerung des Projektes vermuten. Auch die Voraussetzung für den Umzug der ÖBB, die Fertigstellung des Güterterminals Inzersdorf, soll nach verzögertem Baubeginn erst 2017 erreicht sein.[2] Wichtig zu wissen ist auch, dass die ÖBB für ihren Betrieb am Gelände nicht das gesamte Areal in Anspruch nehmen. Ungefähr 2/3 des gesamten Bahnhofsareals stehen leer oder werden nur teilweise vermietet.

[2] ÖBB Infra. (2. 8 2013). oebb.at Infrastruktur Presseinformationen. Abgerufen am 17. 9 2013 von http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Presse/Presseinformationen/2013_08_02_OeBB_-_Neuer_Gueterterminal_in_Wien-Inzersdorf/index.jsp

VGL.
STADTENTWICKLUNGSGEBIETE

Eine Sammlung an Vergleichsprojekten in Wien.

Alle, außer der Seestadt und Rothneusiedel, sind innerstädtisch gelegen und fürgen sich in eine umliegende Stadtstruktur ein. Alle Projekte sind in einem ähnlichen Zeitabschnitt geplant worden.

Hauptbahnhof Wien - Sonnwendviertel

Fläche: 50 ha & Zentraler Park: 8,5 ha
Bruttogeschossflächen insgesamt: 1.154.000 m²
- Wohnen: 481.000 m²
- Gewerbe: 21.000 m²
- Büro, Handel, Dienstleistungen, Kultur, Hotel: 652.000 m²
-Einkaufszentrum: 20.000 m² Verkaufsfläche

Westbahnhof Wien

Fläche: 10 ha
Bruttogeschoßflächen insgesamt: 117.000 m²
- Hotel: 13.000 m²
- Büros: 16.000 m²
-Bahnhofshalle mit integriertem Einkaufszentrum: 17.000 m2 Verkaufsfläche

Nordbahnhof

Fläche: 65 ha
Bruttogeschoßflächen insgesamt: 1,2 Mio. m²
Wohnen(10.000 Wohnungen), soziale Einrichtungen, Handel, Dienstleistungen, Büros

Aspanggründe

Fläche: 22 ha
Bruttogeschoßfläche insgesamt: 350.000 bis 450.000m²
- Wohnen (4.000 - 5.000 Wohnungen)
- soziale Einrichtungen
- Büros, Handel, Gastronomie, Dienstleistungen
- Einkaufszentrum: 5.300 m² Verkaufsfläche

Neu Marx

Fläche: 39 ha
Bruttogeschoßflächen insgesamt: 420.000m²
Wohnen, Büros, Forschung, Medien- und Kulturproduktion

Seestadt Aspern

Fläche: 240 Hektar
Bruttogeschoßflächen insgesamt: 2,2 Mio m²
- Wohnen: 850.000 m²
- Business: 950.000 m²
- Gewerbe, Forschung, Entwicklung: 200.000 m²
- Soziale Infrastruktur, Kultur, Bildung: 200.000 m²

Rothneusiedl

Größe: 105 Hektar & Parkanlage mind. 10ha
Güterterminal, Logistikflächen, Büros, Einzelhandel, Wohnen, Sportflächen

Quelle: WKO online am 12.11.2013
http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?AngID=1&StID=426824&DstID=0&BrID=0

Nordwestbahnhof

Fläche: 44 ha & zentraler Park: 11,5 ha

Bruttogeschoßflächen insgesamt: 790.000 m²

- Wohnen: 550.000 m² (ca. 12.200 BewohnerInnen)

- Arbeitstätten: 166.000 m² (ca. 4.700 Arbeitsplätze)

- Einzelhandel, Freizeit und Kultur: 43.000 m²

- Öffentliche und soziale Nutzungen: 35.000 m²

MASTERPLAN ENF ARCHITEKTEN

Gewinnerprojekt

Internationaler städtebaulicher

Wettbewerb zum Nordwestbahnhof 2008

Abb39: *Wettbewerbsvisualisierung enf*

Enf Architekten, die Verfasser des Masterplans zur Umnutzung des Nordwestbahnhofs, sehen Entwicklungsetappen vor, die das frei finanzierte Stadtentwicklungsvorhaben schrittweise ermöglichen sollen. Die Bauabschnittsphasen und einzeln an private Entwickler zu vergebende Parzellen sehen eine Entwicklung vor, die auf die Möglichkeiten der Investoren eingeht – was an dieser Stelle fehlt ist eine zweite Herangehensweise von der anderen Seite, nämlich der der BewohnerInnen des Quartiers. Im Moment sind für mich keine Identifikationspunkte in der sehr heterogenen Umgebung des Frachtenbahnhofs, die aber doch von Wohnen bestimmt wird, zu erkennen. Das Areal bildet eine Barriere zwischen der Augarten-Umgebung und der Dresdnerstraße und erzeugt damit eine innerstädtische Peripherie mit bekannten Vor- und Nachteilen:

- Leerstand
- Infrastruktur bestimmt öffentlichen Raum
- Kein Straßenleben außer dem Gassigehen
- Müllablagerungen

Der vorhandene Raum sollte der ansässigen Bevölkerung mehr Bindung an den Ort ermöglichen, als es eine reine Schlafstätte leisten kann. Die Entwurfs-Leitgedanken der Verfasser des Masterplans von 2008 beinhalten eine ganze Reihe an Zielsetzungen, die ein solches Ziel auch vermuten lassen:

- „Die Stadt lebt."
- „Vielfalt ermöglicht Eigenständigkeit."
- „Urbanität entsteht durch Mischung."
- „Offene Strukturen ermöglichen Koexistenz."
- „Eine grüne Mitte bietet hohe Lebensqualität."
- „Urbane Mobilität schafft räumliche Qualität."
- „Identität wächst durch Entwicklung."
- „Regeln schaffen Flexibilität."
- „Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert."
- „Nachhaltigkeit ist eine Selbstverständlichkeit."

(Magistratsabteilung 21A, 2008)

Ein Masterplan kann natürlich nicht im Detail darauf eingehen, wie diese Ziele erreicht werden. Es reicht eben nicht aus die Entwicklung auf die Bautätigkeit zu beschränken, auch wenn der Masterplan eine starke Durchmischung zeigt.

Quelle:
Magistratsabteilung 21A. (2008). Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof. Wien: MA 21 Repro.

LEITBILD NW BH

Leitbild der Stadt Wien zur Entwicklung des NW Bahnhofs

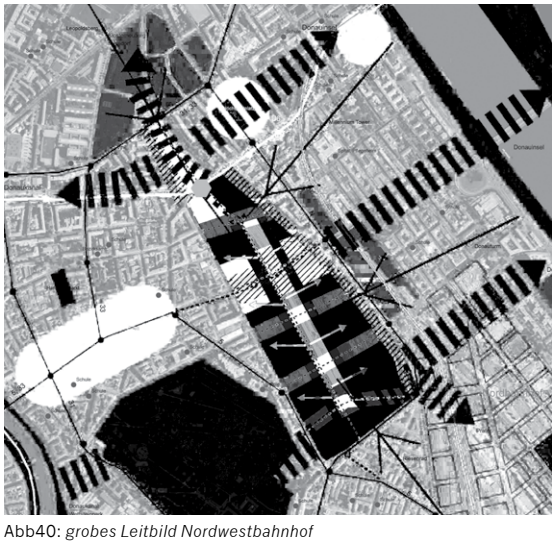


Abb40: *grobes Leitbild Nordwestbahnhof*

Nutzung:

Stadt der kurzen Wege

konzentriert Arbeitsplätze und übergeordnete Nutzung an ÖV-Anbindungen

Zentren entlang verlängerter Wallensteinstraße

Soziale Infrastruktur mit Freizeiteinrichtung und Freiraum als Frequenzbringer für Zentren

Dichte:

Stadt der kurzen Wege

konzentriert Arbeitsplätze und übergeordnete Nutzung an ÖV-Anbindungen

Zentren entlang verlängerter Wallensteinstraße

Soziale Infrastruktur mit Freizeiteinrichtung und Freiraum als Frequenzbringer der Zentren

Überwiegende Bauklassen 3 und 4

Vereinzelte Hochhausentwicklung in Ubahnhähe und S-Bahn-Nähe entlang der grünen Mitte

Grüne Mitte in Form eines Freiraums, 60-80m breit, über die gesamte Länge des Baugebietes

Halböffentliche Freiflächen und solche von sozialer Infrastruktur sollen an die grüne Mitte anschließen

Erschließung:

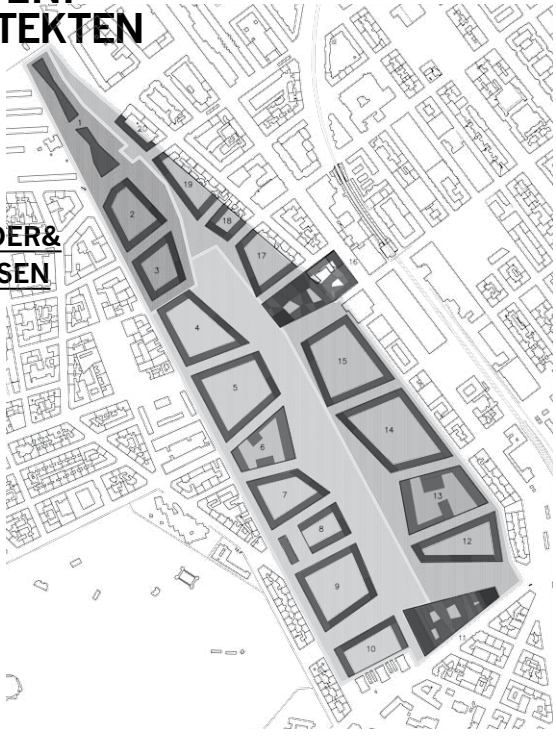
Kein hochrangiger motorisieter Individualverkehr

Schleifenzufahrten und Sammelgaragen

Fußwege und Radwege schließen an Bestand an und bilden ein dichtes Netz

BLOCKRAND NACH ENF ARCHITEKTEN

BAUFELDER& BAUPHASEN



ÜBERBLENDUNG BESTAND U. NEUBAU

Ziele des Leitbilds:

Schaffung eines attraktiven Stadtteils mit unverwechselbarem Charakter

Impulse und Aufwertung für angrenzende Bezirksteile

Abbau von bestehenden Barrieren, Schaf- fung von notwendigen Durchwegungen

Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität für die benachbarte Wohnbevölkerung

Abbau von Lärmemissionen

Etappenweise Realisierbarkeit unter Bedachtnahme auf das Gesamtkonzept

Wirtschaftliche Machbarkeit

Konzentrierte hochqualitative Freiraum- anteile, durchgehende Bewegungsräume

Funktion einer neuen, integrierenden Mitte für den gesamten Bezirk, welche sich vor allem als „Grüne Mitte“ manifestiert

Vernetzung mit den übergeordneten Park- und Freiraumgebieten (Donaukanal, Augarten, Donau, Donauinsel etc.)

Ergänzende wohnungsnahe Spiel- und Freiflächen

Kein hochrangiger Kfz-Durchzugsverkehr

Erreichung mindestens des Modal Splits gemäß Masterplan Verkehr 2003

Geringe Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Stellplätze, stattdessen at- traktive ÖV-Trassen, Fuß- und Radwege

Neue Modelle der Mobilität (Bike-City, Carsharing etc.)

Rücksichtnahme auf stadträumliche Voraussetzung wie Sichtachsen

Hoher Stellenwert ökologischer Aspekte (ökologisches Bauen, umweltbewusste Verkehrserschließung, nachhaltige logis- tische Entsorgung etc.)

Hoher Stellenwert regenerativer Energie- nutzung (insbesondere Solarenergie pas- siv-aktiv, Geothermie)

Berücksichtigung des Schutzgutes Wasser in Form von Kreislaufbewirtschaftung

BürgerInnenbeteiligung und Beachtung der Grundsätze des Gender Mainstreaming

Entwurfsleitregeln enf Architekten:

Stadt muss leben
In allen Bereichen und Facetten des städtischen Alltags wird dies als Leitgedanken für das neue Stadtquartier Nordwestbahnhof mitformuliert.

Vielfalt ermöglicht Eigenständigkeit
Aus der Heterogenität der Umgebung wird durch neue urbane Setzungen eine spezifische Identität für das neue Stadtquartier.

Urbanität entsteht durch Mischung
Urbane Nutzungsmischungen schaffen die Grundlage für einen qualitätvollen städtischen Alltag im Stadtquartier Nordwestbahnhof.

Offene Strukturen ermöglichen Koexistenz
Das Miteinander unterschiedlichster Nutzergruppen bietet Gewähr für ein funktionieren- des städtisches Leben.

Eine grüne Mitte (be-)zeichnet das Areal
Der städtische Außenraum wird zum bestim- menden Bestandteil des neuen Stadtquartiers Nordwestbahnhof.

Urbane Mobilität schafft räumliche Qualität
Das Mobilitätskonzept der urbanen Mobilität fördert den Langsam- verkehr und vernetzt das Stadtquartier Nordwestbahnhof in der Stadtstruktur.

Identität wächst durch Entwicklung
Das Miteinander von bestehenden und neuen Strukturen und das klare Etappierungskonzept bildet eine der Grundlagen zur positiven Identität des neuen Stadtquartiers.

Regeln schaffen Flexibilität
Einfache und klare Regeln sichern die städte- bauliche Qualität im Areal und ermöglichen die Realisierung der folgenden Projekte durch unter- schiedliche Investoren und Architekten.

Städtebauliche Qualität erzeugt Mehrwert
Durch die städtebaulichen Setzungen im Areal des Nordwestbahnhofs werden hochwertige und vielfältige Adressen erzeugt.

Nachhaltigkeit ist eine Selbstverständlichkeit
Das Stadtquartier Nordwestbahnhof wird zu einem vorbildlichen Projekt der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Quelle (Leitgedanken):

„Stadt muss leben“

Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof

MA21, Stadt Wien, Fassung 18.9.2008

2013 BESTAND versus 2027 MASTERPL.

2027
MASTERPL.

NORD BAHNHOF

Leitbild-Prozess Nordbahnhof

Bebauungsplan 1993:
AG TESAR/PODRECCA

Bebauungsplan 2013:
STUDIOVLAY: Bernd Vlay mit Lina Streeruwitz.
In Zusammenarbeit mit dem französischen Büro für Landschaftsarchitektur Agence Ter.

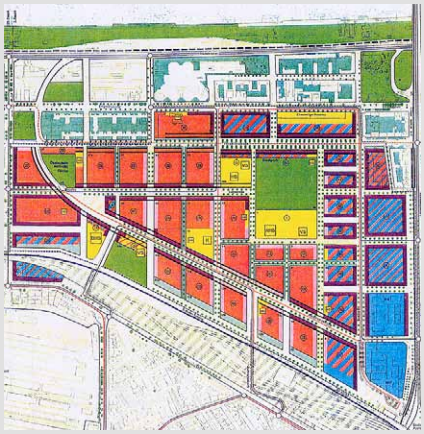


Abb41:Bebauungsplan nach dem Leitbild von Tesar, Podrecca 1993

Abb42: Wettbewerbsgrundriss Nordbahnhof: STUDIOVLAY, 2013

Schon in meiner Betrachtung zur Bahnhofs-Entwicklung des zweiten Bezirks war zu sehen, dass sich bereits Otto Wagner in seinem Generalisierungsplan mit der Nachverdichtung des Nordbahnhofgeländes befasst hat. 1994 wurde das erste Leitbild über ein Wettbewerbsverfahren von den Architekten Boris Podrecca und Heinz Tesar erarbeitet. Mittlerweile sind schon zwanzig Jahre vergangen und Leopoldstadt und Brigittenau gehören zu zentralen Orten der Wiener Stadtentwicklung. Als Reaktion auf die Änderungen der städtebaulichen Rahmenbedingungen nach der Bebauung von ungefähr zwei Drittel des Areals am ehemaligen Nordbahnhof, wurde 2012 ein EU-weiter, städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt, den Bernd Vlay und Lina Streeruwitz gewinnen konnten.

„In unserem wettbewerbsbeitrag für den Nordbahnhof lassen wir in der Mitte einen Raum frei, der viermal so groß ist wie der Bednarpark.[1]“

(Vlay, 2014, S. 14)

Studio Vlay „haben vieles ignoriert, was an Vorgaben in der Ausschreibung mitgegeben wurde.“ (Vlay, 2014, S. 14) Sie verdichteten die zu erreichende BGF am Rand des zu beplanenden Grundstücks in Hochhaustypologien um dadurch in der Mitte des Gebietes eine Große Freifläche erhalten zu können. Das Besondere an dieser als Park zu verstehenden Fläche sollte aber das Belassen ihres ruderalen Zustands als Stadtbrache sein.

[1] *Anmerkung: Der Bednarpark liegt im benachbarten, schon fertiggestellten Teil des Stadtentwicklungsgebietes Nordbahnhof und ist mit seinen rund 31000 m2 der größte neu errichtete Park in Wien seit 1974. (lt. Wiener Stadtgärten MA 42)*

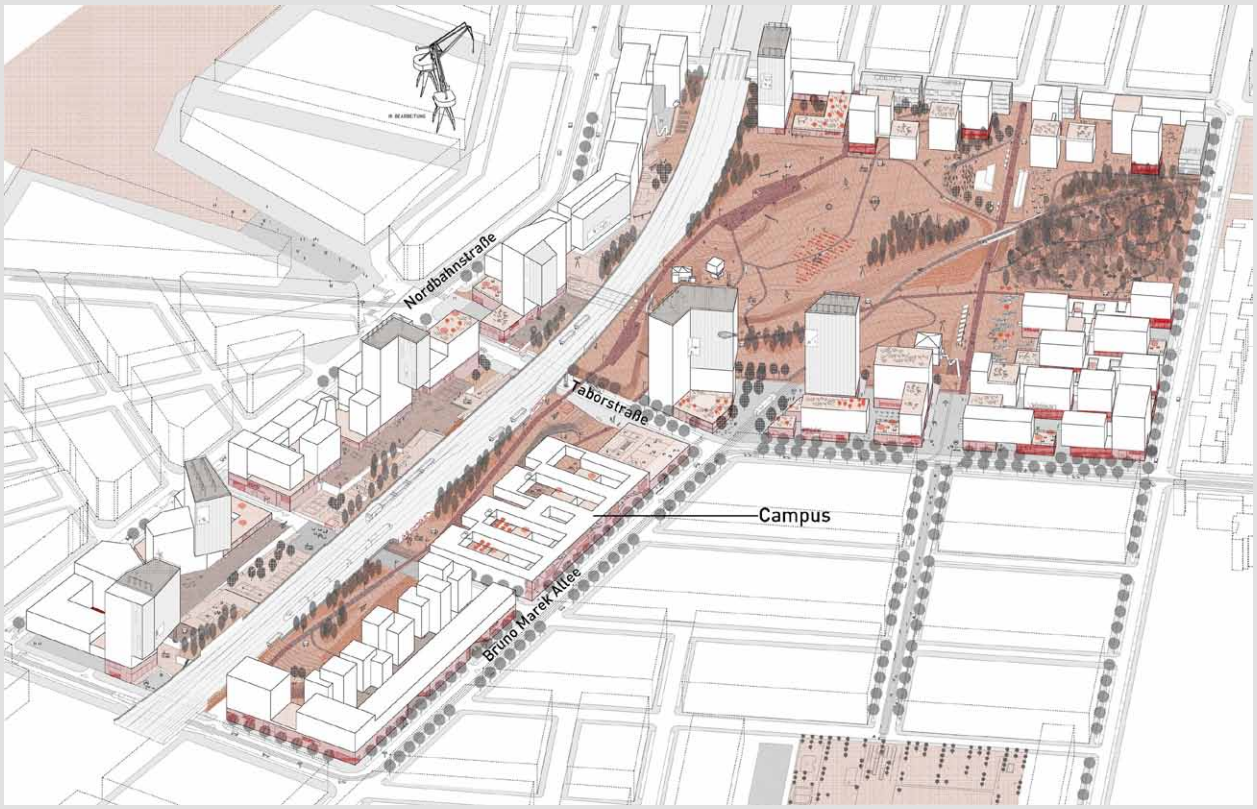


Abb43: Wettbewerbsvisualisierung Nordbahnhof: STUDIOVLAY, 2013

Nachdem der zweistufige Wettbewerb gewonnen wurde, gingen Studiovlay dazu über, moderierte Veranstaltungen, sogenannte Grätzelcafés, zu veranstalten, um die umliegende Bevölkerung in die Planungsprozesse mit einzubeziehen. In ihrer vorangegangenen Planung konzentriert sich das Projekt dezidiert auf die Bereiche zwischen den Gebäuden. So sind beispielsweise in den Projektvisualisierungen durchgehend keine Fassanden abgebildet, bei den Freiräumen wird aber mit einem hohen Detailgrad gearbeitet. Der Entwurf erklärt sich also weiterhin über die speziellen Eigenschaften des konkreten Ortes und nutzt diese für seine zukünftige Entwicklung.

Nord- und Nordwestbahnhof liegen in unmittelbarer örtlicher Nähe zu einander. Wie schon in ihrer Bahn-Geschichte werden sich die beiden Gebiete weiterhin beeinflussen, auch wenn zwischen ihnen eine Bezirksgrenze verläuft. Beide Gebiete finden ähnliche Rahmenbedingungen vor und nützen diese, wie beispielsweise ihre Verkehrskonzepte, auf gleiche Art. Die zuziehende Bevölkerung werden vermultich beide Areale nutzen. Somit sollten bei Bildungsbauwerken und Gebäuden sozialer Infrastruktur Synergien geschlossen werden.

Literaturverzeichnis (Aktuelle Geschichte)

Magistratsabteilung 21A. (2008). Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof: „Stadt muss leben“. Fassung 18.9.2008. Wien: MA 21 Repro.

ÖBB Infra. (2. 8. 2013). oebb.at Infrastruktur Presseinformationen. Abgerufen am 17. 9 2013 von http://www.oebb.at/infrastruktur/de/Presse/Presseinformationen/2013_08_02_OeBB_-_Neuer_Gueterterminal_in_Wien-Inzersdorf/index.jsp

Vlay, B. (März 2014). Die Energie der Begeisterung halten. architektur aktuell Sonderheft: Wettbewerbe gemeinsam planen, 10-15. (F. Leeb, Interviewer, & M. Boeckl, Herausgeber) Wien: Medecco Holding GmbH.

Wiener Stadtgärten MA 42. (kein Datum). Wien online: Magistrat der Stadt Wien. Abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/rudolf-bednar-park.html

WKO online. (12.11.2013). Abgegrufen von http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?AngID=1&StID=426824&DstID=0&BrID=0

Nordwest
Bahnhof
wien
konkreter Ort

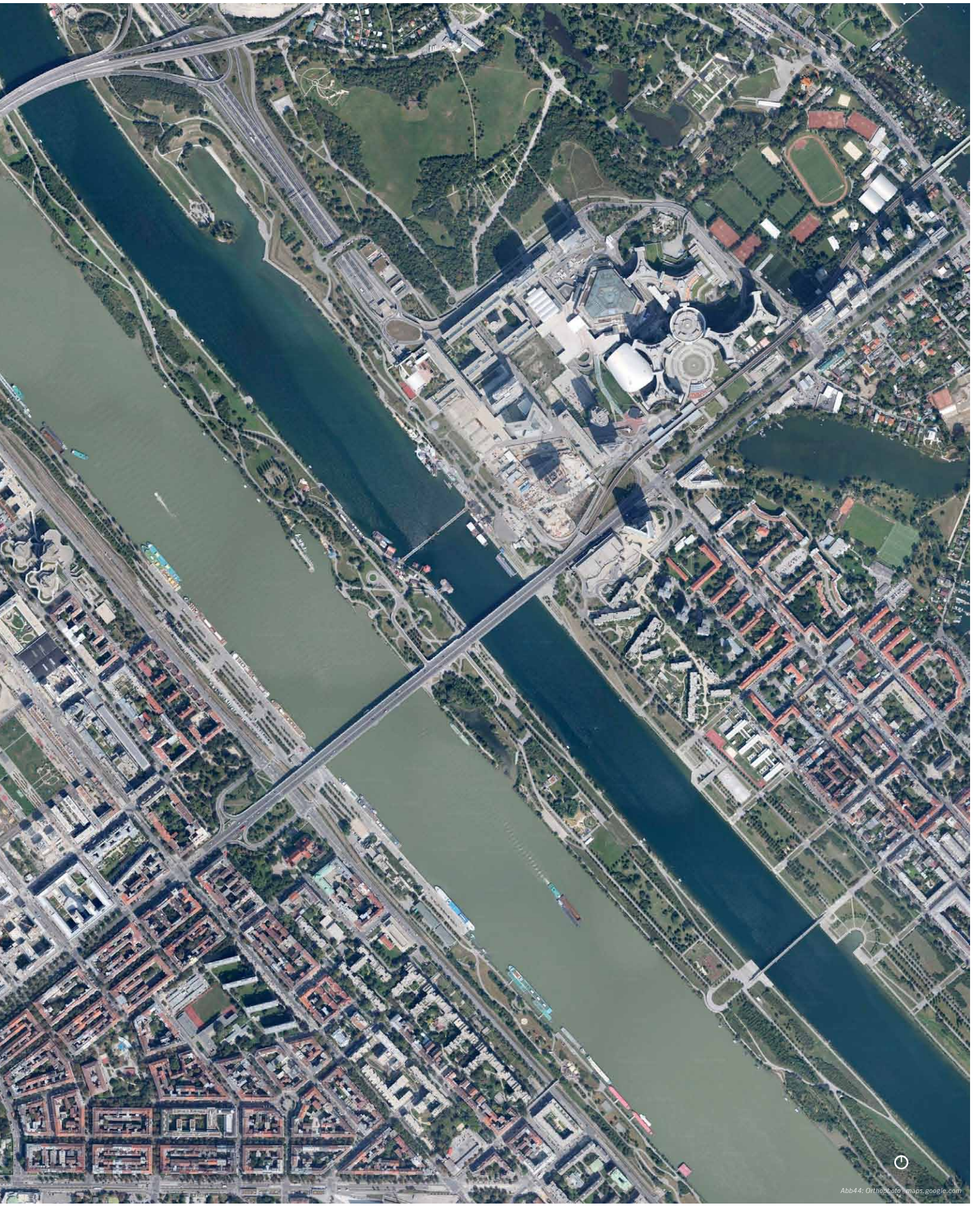
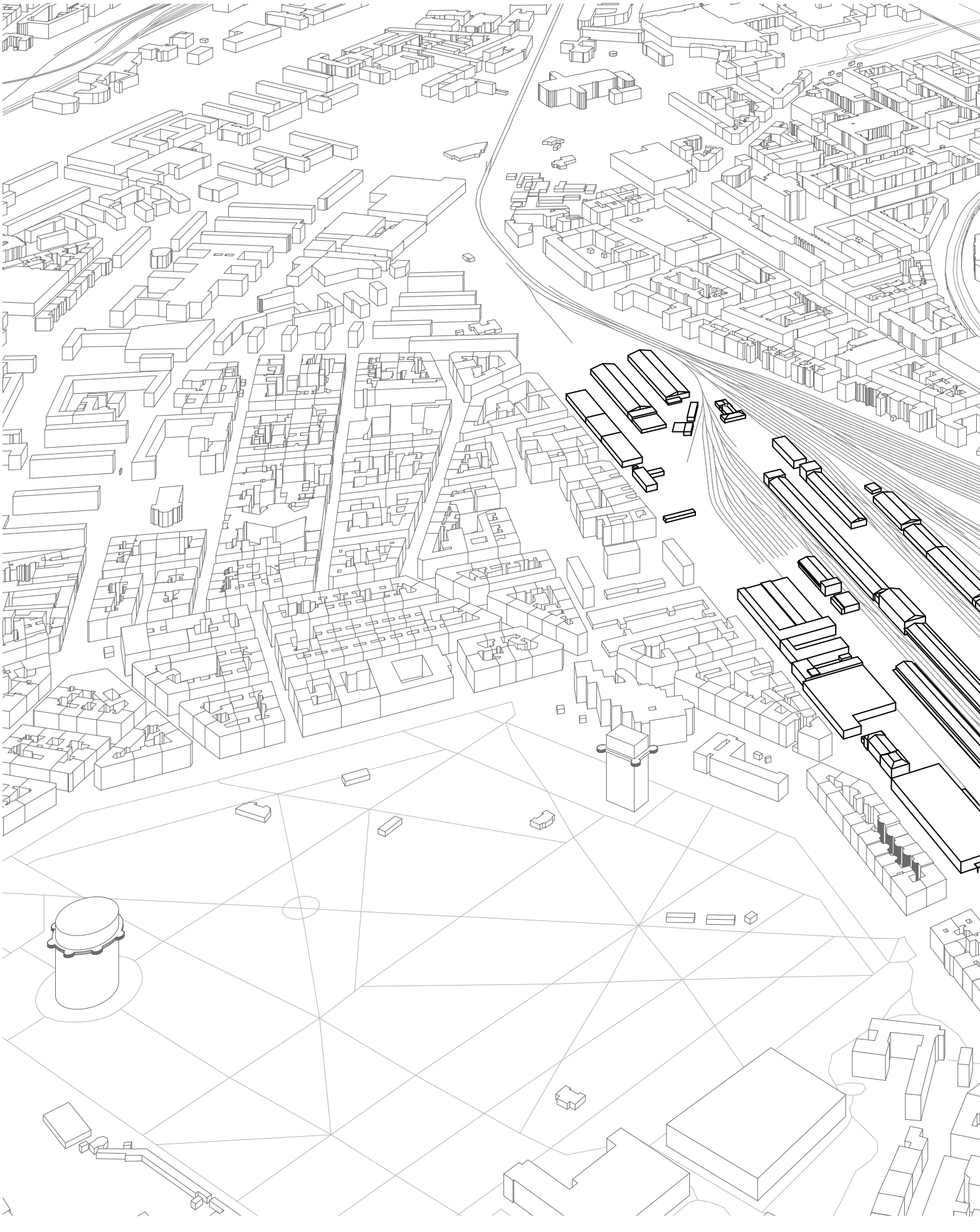
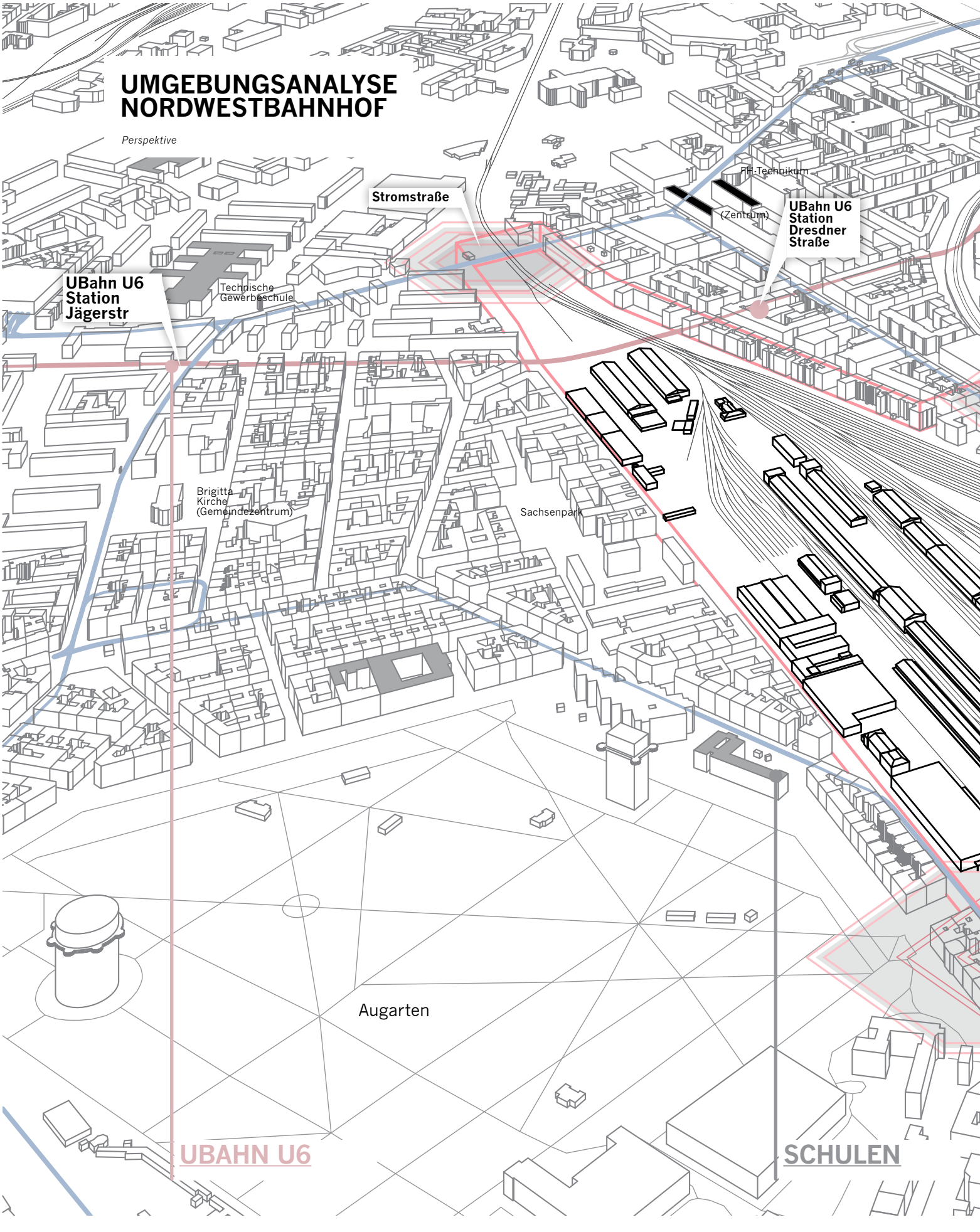


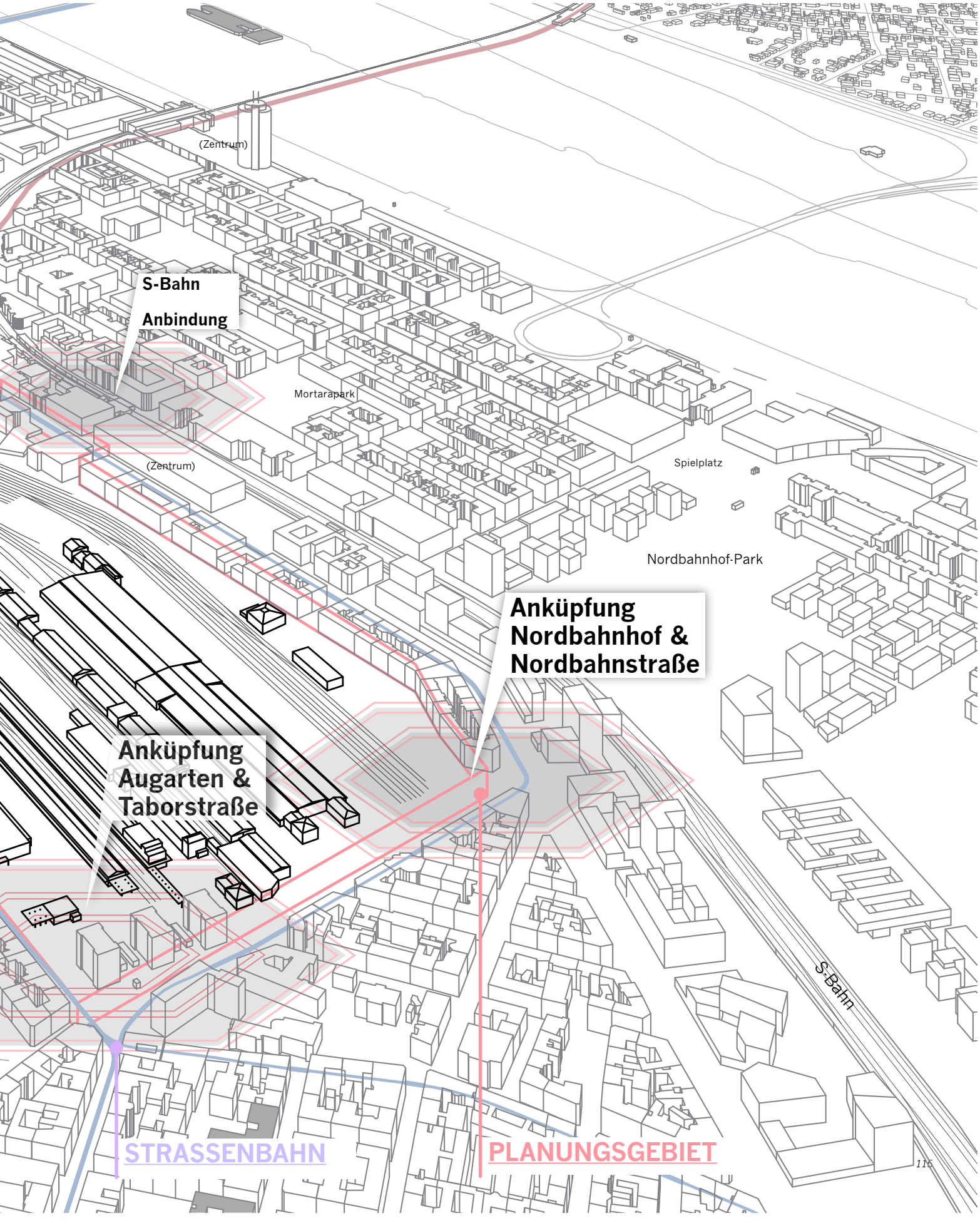
Abb44: Orthophoto maps.google.com



UMGEBUNGSANALYSE NORDWESTBAHNHOF

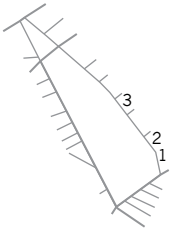
Perspektive




(Zentrum)
S-Bahn
Anbindung
Mortarapark
(Zentrum)
Spielplatz
Nordbahnhof-Park
Anküpfung
Nordbahnhof &
Nordbahnstraße
Anküpfung
Augarten &
Taborstraße
S-Bahn
STRASSENBAHN
PLANUNGSGEBIET

FOTODOKU:

UMGRENZUNG& NACHBARSCHAFT



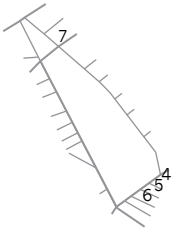
1

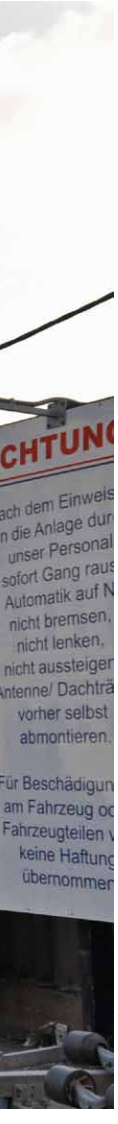
2

3

4

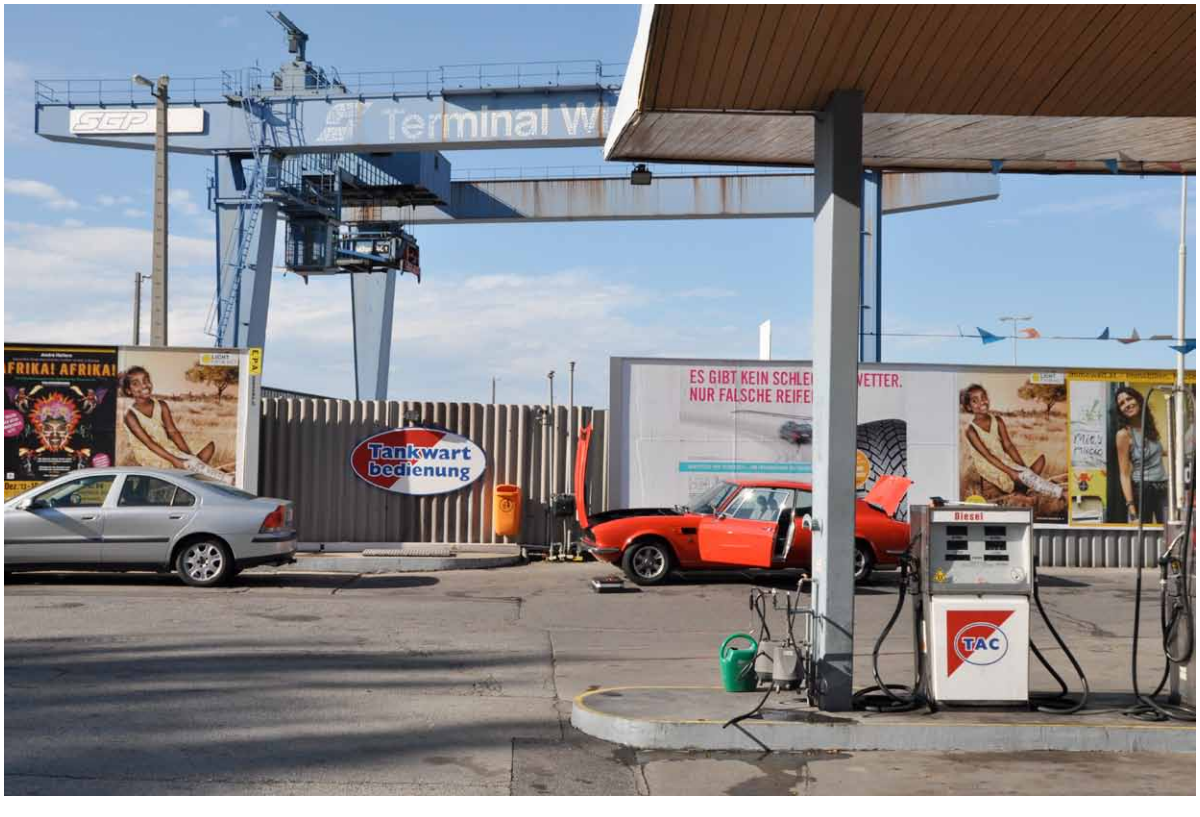
7




CHTUNG
ach dem Einweis
n die Anlage dur
unser Personal
sofort Gang raus
Automatik auf N
nicht bremsen,
nicht lenken,
nicht aussteigen
Antenne/ Dachträ
vorher selbst
abmontieren.
Für Beschädigun
am Fahrzeug od
Fahrzeugteilen
keine Haftung
übernommen

WIEN
Nordwestbf.
ÖBB-Container-
Terminal
Wien
20

6


SCP
Terminal W
FRIKA! AFRIKA!
Tankwart
bedienung
ES GIBT KEIN SCHLE
NUR FALSCHE REIFE
VETTER.
Diesel
TAC

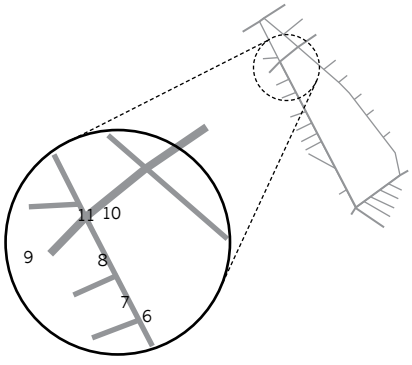
5

6

7

8

9



10

11

STICHSTRASSEN ZUM NW-BH

Der Blick aus angrenzenden Straßen

Richtung Nordwestbahnhof

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

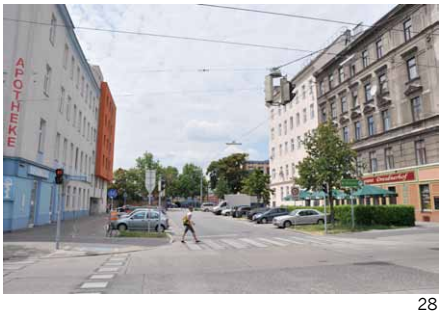
23

24

25

26

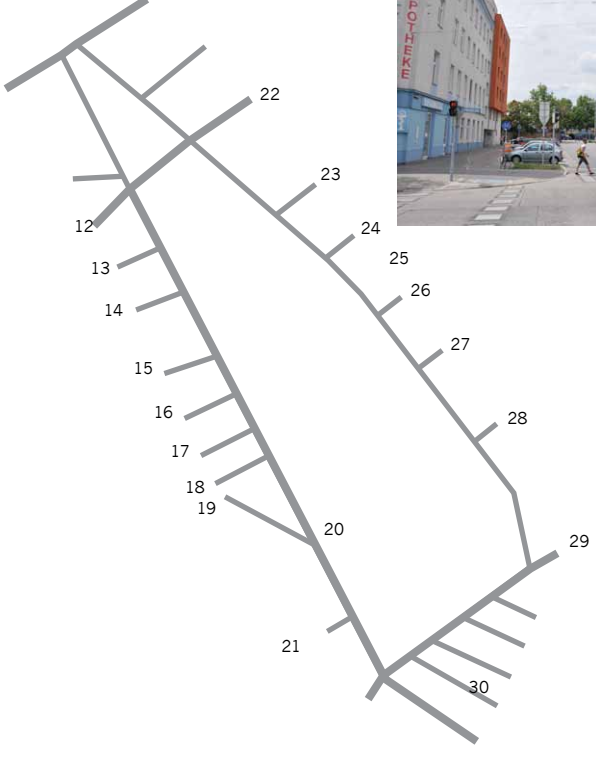
27



28

29

30



FOTODOKU:

BAHNHOFS-IMPRESSIONEN

31

32

33

34

35

37

36

FOTODOKU:

BESTAND am BAHNHOF

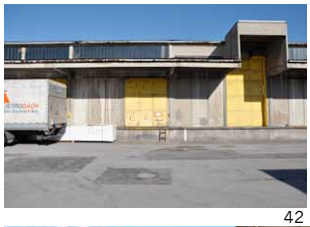
39

41

TYPEN RAMPEN+ LAGER

38

40


42

43

44

LEERSTAND/ UNNUTZEN

45

IMPROVISATION/ UMNUTZEN

ADAPTIERUNGS VARIANTEN

46

47

48

49

LEERSTAND
VERFALL
ABLAGERUNG

51

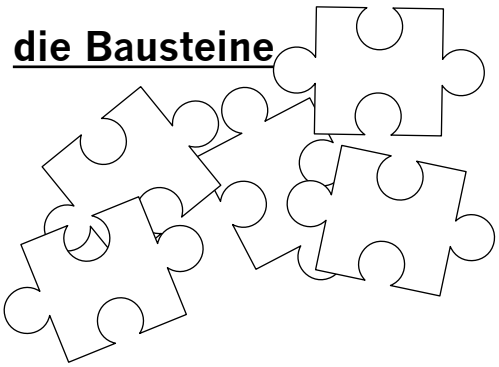
50

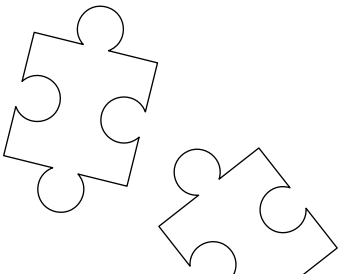
52

ENTWURF

Teile zusammensetzen

die Bausteine





MOTIVATION:

VORHANDENES NUTZEN →

VERZÖGERUNGEN U. BAUSTOPP KOMMT VOR →

IMPROVISATIONSSPIELRAUM EINPLANEN →

HANDS ON NUTZUNGSTRANSFORMATION →

EINGLIEDERUNG DURCH BENÜTZUNG →

LEITGEDANKE ENTWURF

HERANGEHENSWEISE:

BESTANDSANALYSE →

UMGEBUNGSANALYSE →

NEUPLANUNGSANALYSE →

ÜBERGANGSTRATEGIE →

PROJEKTENTWURF →

ENTWICKLUNGS STRATEGIE

OUTPUT:

ENTWICKLUNG IN VIELEN SCHRITTEN →

ERST ZWISCHEN DER BEBAUUNG PLANEN →

ROBUSTE GRUNDSTRUKTUR →

ERGÄNZUNGEN STATT NEUBAUSIEDLUNG →

WEITERNUTZEN U. ADAPTIERBAR BLEIBEN →

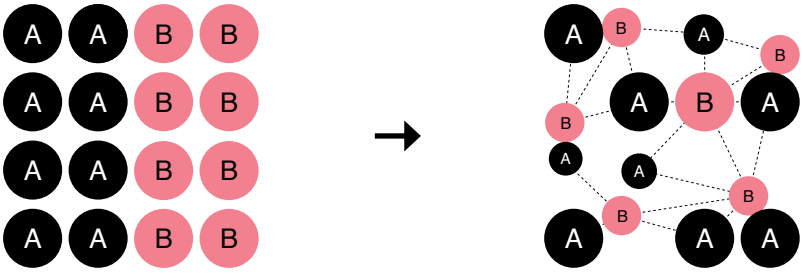
NORDWESTBAHNHOF MULTIPLE CITY

STADTENTWICKLUNGSSTRATEGIE

„Planning the unplanned“

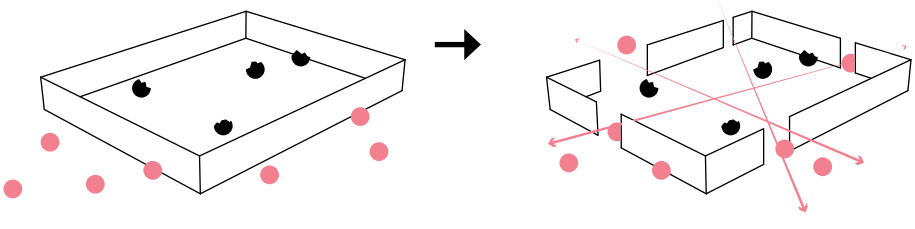
01: Öffnung

Ziel: Monofunktionen und räumliche Barrieren aufbrechen
Grundstrukturierung anlegen



[Landschaftsarchitektur:]

- Barrieren abbauen
- Durchwegung zur Erschließung und Gebietsstrukturierung herstellen
- Zusammenhängende Gemeinschafts - Aussenräume

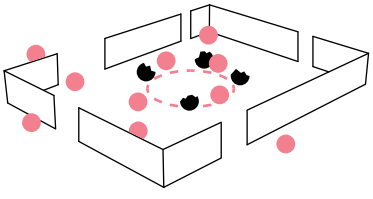


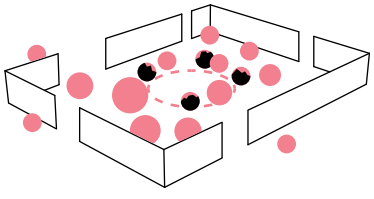
[Architektur:]

- Zugangspunkte sichtbar machen
- Beginnt Gemeinschafts-Innenräume als Attraktoren einzubringen, um die lokale Bevölkerung ins Gebiet zu holen (Gebäude von öffentlichem Interesse)

02: Raumpioniere

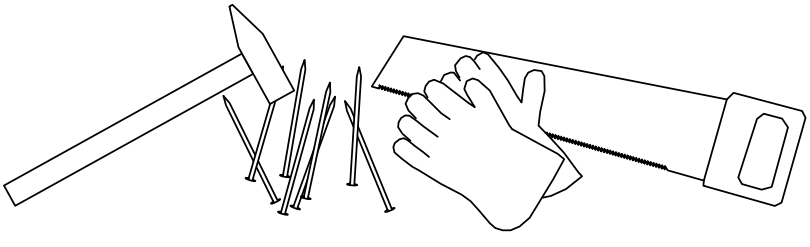
Ziel: informelle Communitybuilding
einer örtlich verhafteten Kerngruppe





[Immo:]

- Rauminstitut vergibt Bestandsgebäude niederschwellig mit Auflagen zur Umnutzung
- Selbstbauakademie mit Hilfestellung: vgl. offene Werkstatt

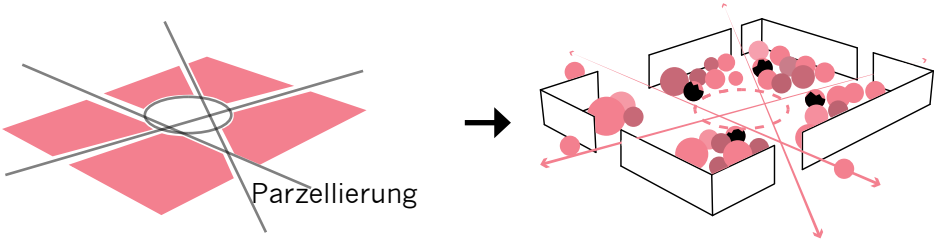


[Amateur - Architektur:]

- Wieder- u. Weiterverwendung als lokaler Matabolismus
- City - Häuslbauer ziehen ein
- Selbermachen ist Identifikation
- Hilfestellung erzeugt Gemeinschaft

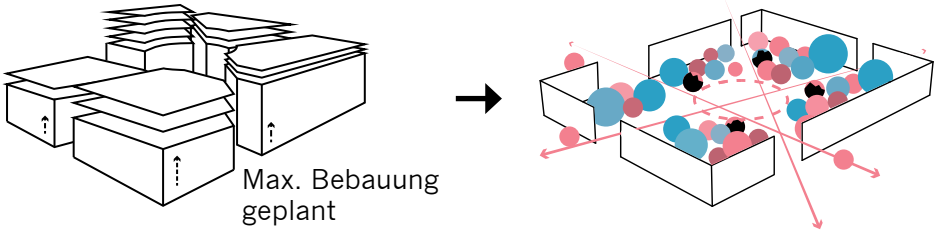
03: Neubauten ergänzen

Ziel: professionelles Ergänzen



[Immo:]

- Grundstruktur ergibt Parzellen
- Rauminstitut vergibt diese Grundstücke
- Marktübliche m2 Preise für verwertete Flächen
- Umnutzung weiterer frei werdener Bestandsflächen

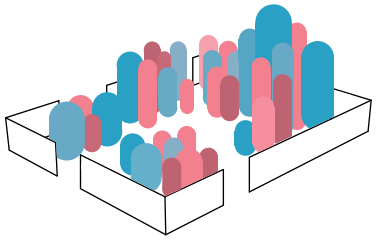


[Profi-Architektur:]

- Blockergänzungen parallel zum Selbstbau auf den vergebenen „neuen“ Grundstücken, die den Bestand zu Blöcken oder Zeilen ergänzen

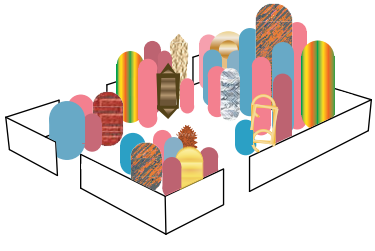
04: Weiterbauen

Ziel: individuelles Weiterbauen aka *die supernormale Stadt*



[Immo:]

- Teilsanierung alter Gebäude



[Profi - Architektur:]

- Nachverdichten
- Parzellenteilungen
- Umbauten, Ausbauten, Neubauten, Überbauungen? etc.

ERGÄNZUNG ALS ZIEL

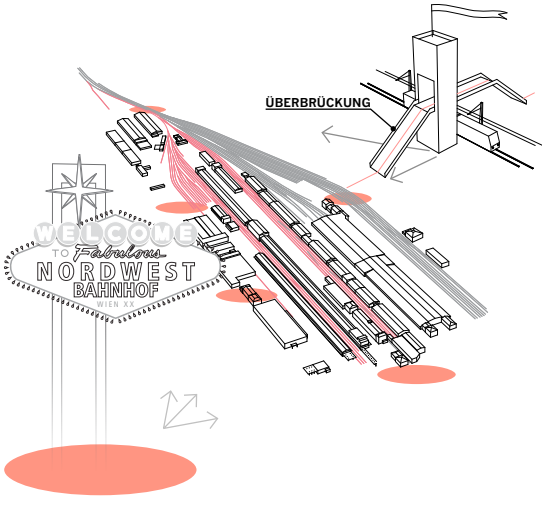
Bebaute Blöcke
Marktgebiet
Zwischenräume: Freiflächen
Zwischenräume: Verkehrsflächen
dicke Kontur: neue Blöcke

1:15.000 200m

KONZEPT-SCHRITTE AM KONKRETEN ORT:

ad. 01: ÖFFNUNG

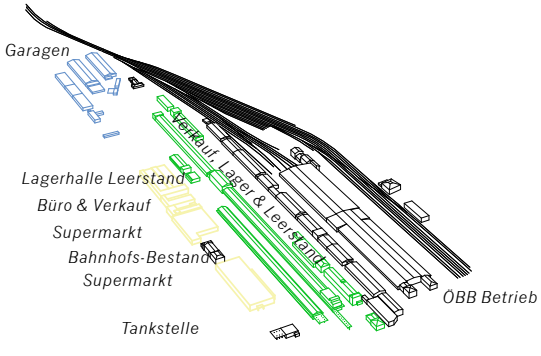
Abbau von Barrieren



Der Nordwestbahnhof ist zu seiner Stadtumgebung scharf abgegrenzt. Beinahe um das gesamte Gebiet verlaufen Grenzmauern und Zäune. Die vielen Schienen am Gelände sind nur noch zu einem kleinen Teil in Verwendung. Diese Barrieren müssen im ersten Entwicklungsschritt abgebaut werden, um den Zugang auf das Gelände zu ermöglichen.

Temporäre Gebäude helfen bei der Sichtbar-Machung und überwinden zwischenzeitlich vorhandene Barrieren.

Bestandsbestimmung



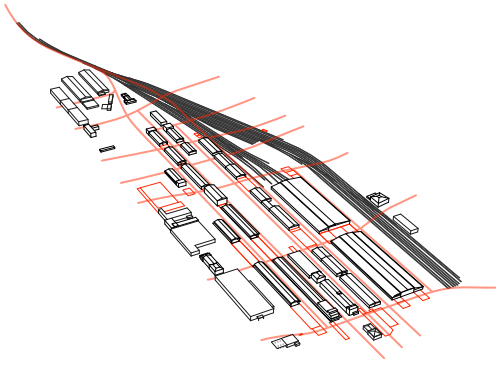
Im Nord-Östlichsten Teil (schwarz) wickeln die ÖBB weiterhin ihren Gütertransport ab. Die mittig gelegenen Verladehallen (grün) werden von verschiedenen Mittel- und Kleinunternehmen genutzt. Gut zwe Drittel von ihnen stehen aber leer. Der nördliche Spitz ist mit Garagen Bebaut, die von der wiener Feuerwehr und einem Busunternehmen genutzt werden. Die südlich an der Nordwestbahnstraße gelegenen Gebäude (gelb) sind eine Tankstelle, zwei Supermärkte, ein Getränkemarkt und eine großräumige, leerstehende Lagerhalle mit angeschlossenem Bürotrakt.

Die Nutzungen am Gelände reichen von unscheinbaren anonymen Lagern, über Verkaufslokale bis hin zu Büros. Der Leerstand im gesamten Gebiet liegt trotzdem zwischen einem Drittel und der Hälfte der Gebäude. Die Lagerfunktion bleibt Hauptfunktion. Die großzügig vorhandenen Flächen ließen freistehende Supermärkte und Tankstellen, wie sie sonst nur an Stadträndern zu sehen sind, ansiedeln.

Veränderungen der Nutzung finden offensichtlich schnell statt. Es wird oft ein- und ausgezogen, die Lagerhallen werden weitergegeben und adaptiert. Parallel zur bestehenden Nutzungen werden immer wieder neue Nutzungsformen eingebracht.

Zwischenbereiche

Wege und Plätze strukturieren



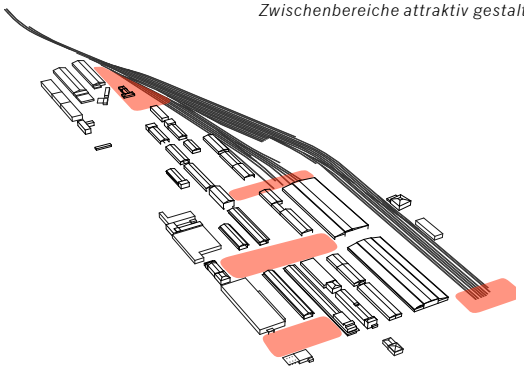
Die so bald als möglich hergestellte Durchwegung ergänzt das umliegende Straßennetz, bedeutet aber nicht, dass sich hier überall motorisierter Verkehr bewegt. Das Wegenetz strukturiert das Gebiet in Baufelder und und erschließt diese.

Dem Gebiet wird dabei eine zweite, neue Orientierungsrichtung zusätzlich zu der Ausrichtung der Gleiskörper gegeben. Die Bestandsbebauung wird für diesen Eingriff teilweise abgebrochen.

Das Wegenetz ist die neue Konstante auf dem Gebiet.

Landschaftsarchitektur

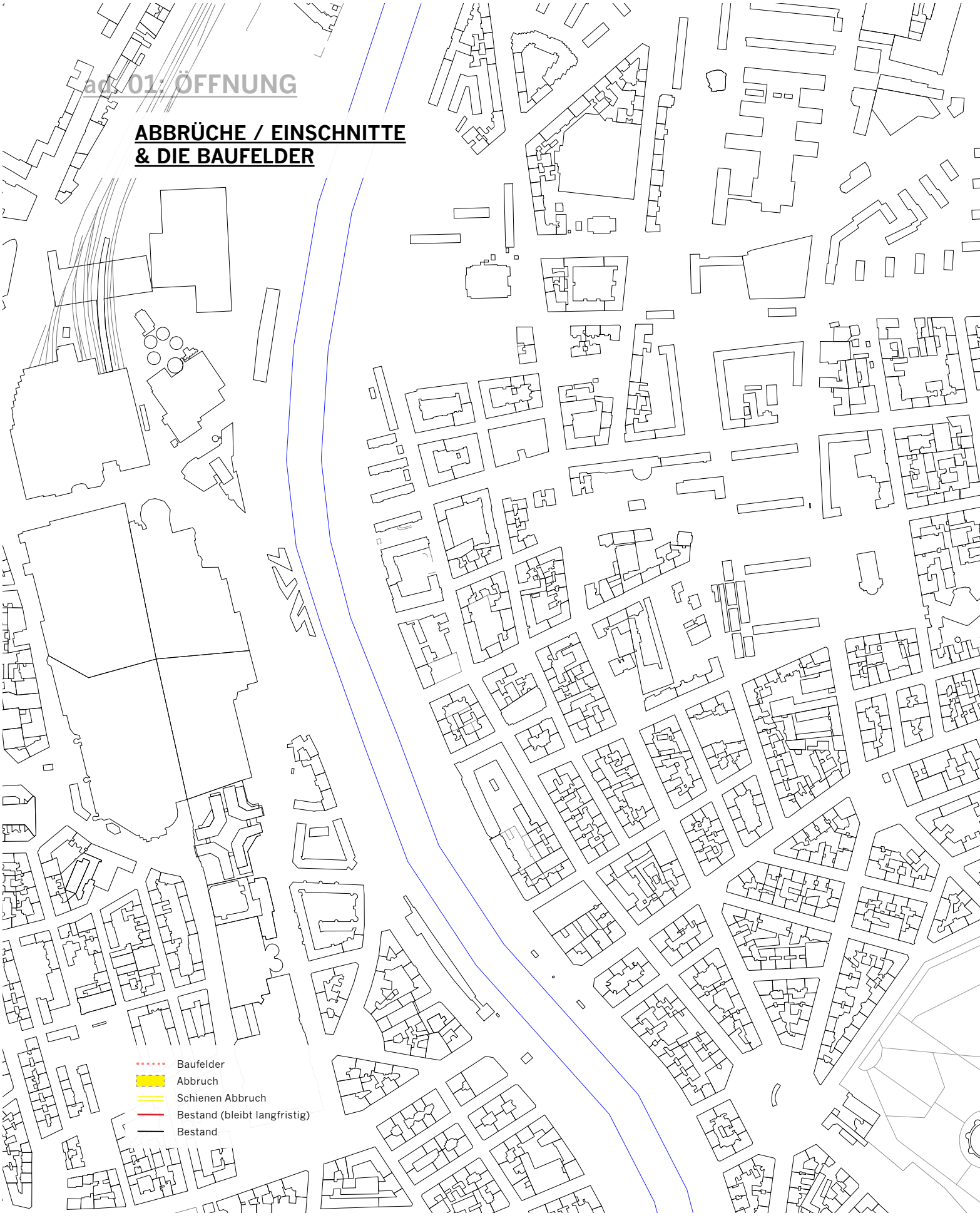
Zwischenbereiche attraktiv gestalten



Die Abbrüche gehen noch weiter - sie werden an gezielten Punkten größer angelegt, um Plätze zwischen den Bestandsgebäuden auszubilden. An diesen Flächen und Wegen muss sofort gezielt mit Landschaftsarchitektur gearbeitet werden, um den Bestand attraktiv zu erschließen und den Außenbereichen eine hohe Aufenthaltsqualität zu geben. Der umliegenden Bevölkerung soll der Zugang attraktiv gestaltet werden. Die erzeugten Freiflächen und die kürzeren Wege in den benachbarten Bezirksteil sollen die Bevölkerung wieder auf den Nordwestbahnhof holen und die Wertschätzung für das Gebiet steigern.

ad: 01: ÖFFNUNG

ABBRÜCHE / EINSCHNITTE & DIE BAUFELDER



1 : 6000
100
200

ad. 01: ÖFFNUNG

EINSCHNITTE

der Wegachsen

CONICAL INTERSECT

Perfomance / Film

Gordon Matta- Clark, 1974

Anarchitecture von Gordon Matta-Clark

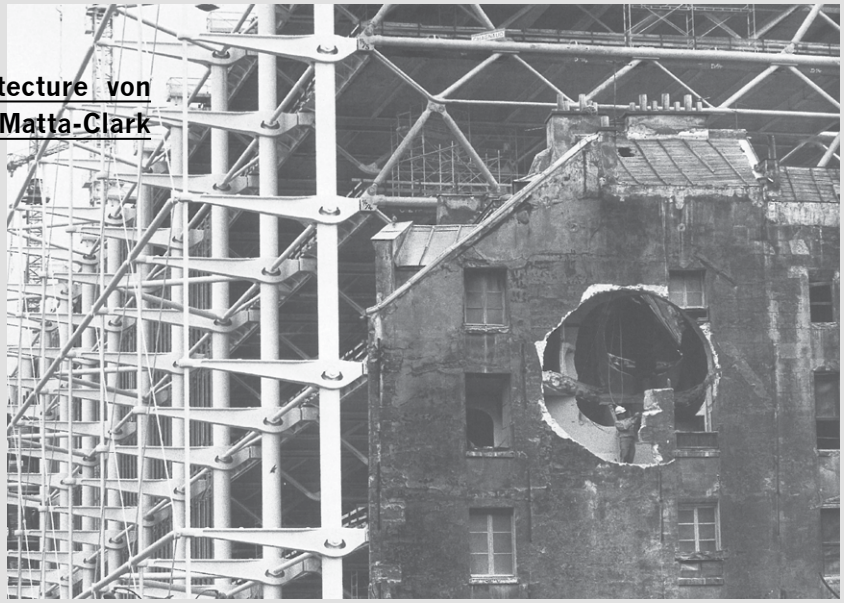


Abb45: Gordon Matta-Clark, Conical Intersect, 1974, Fotos: Gordon Matta-Clark, Phaidon Press, 2003, S. 94 ff.

Bei der Aktion *Conical Intersect* schneidet Gordon Matta-Clark die Negativ-Form eines Konus durch ein Haus aus dem siebzehnten Jahrhundert. Der Künstler öffnet das Gebäude dabei nicht nur für Licht, Durch- und Einblicke und dringt von den Oberflächen der Architektur auf ihre Sbstanz vor, er bricht auch eine Diskussion über städtische Entwicklungen los.

(Gordon Matta-Clark, Phaidon Press, 2003)

Abb46: Das Gebäude beim Abriss

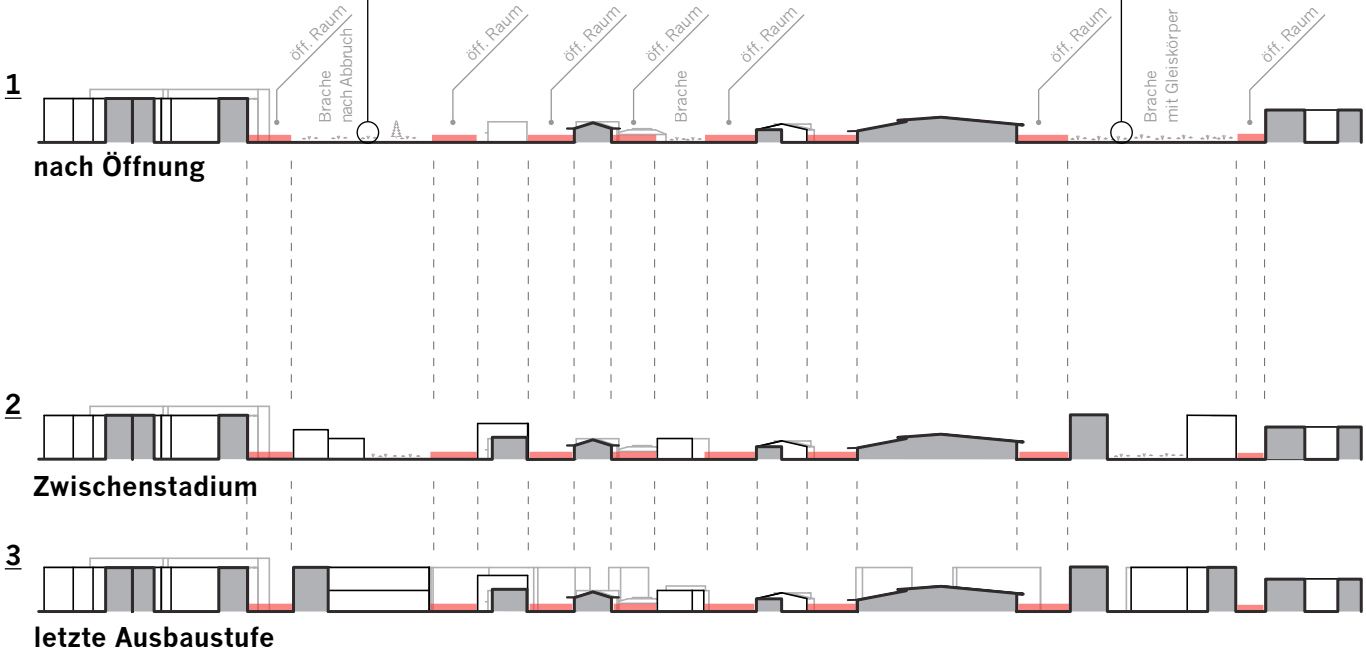
ad. 01: ÖFFNUNG

DURCHWEGUNG & FREIFLÄCHEN

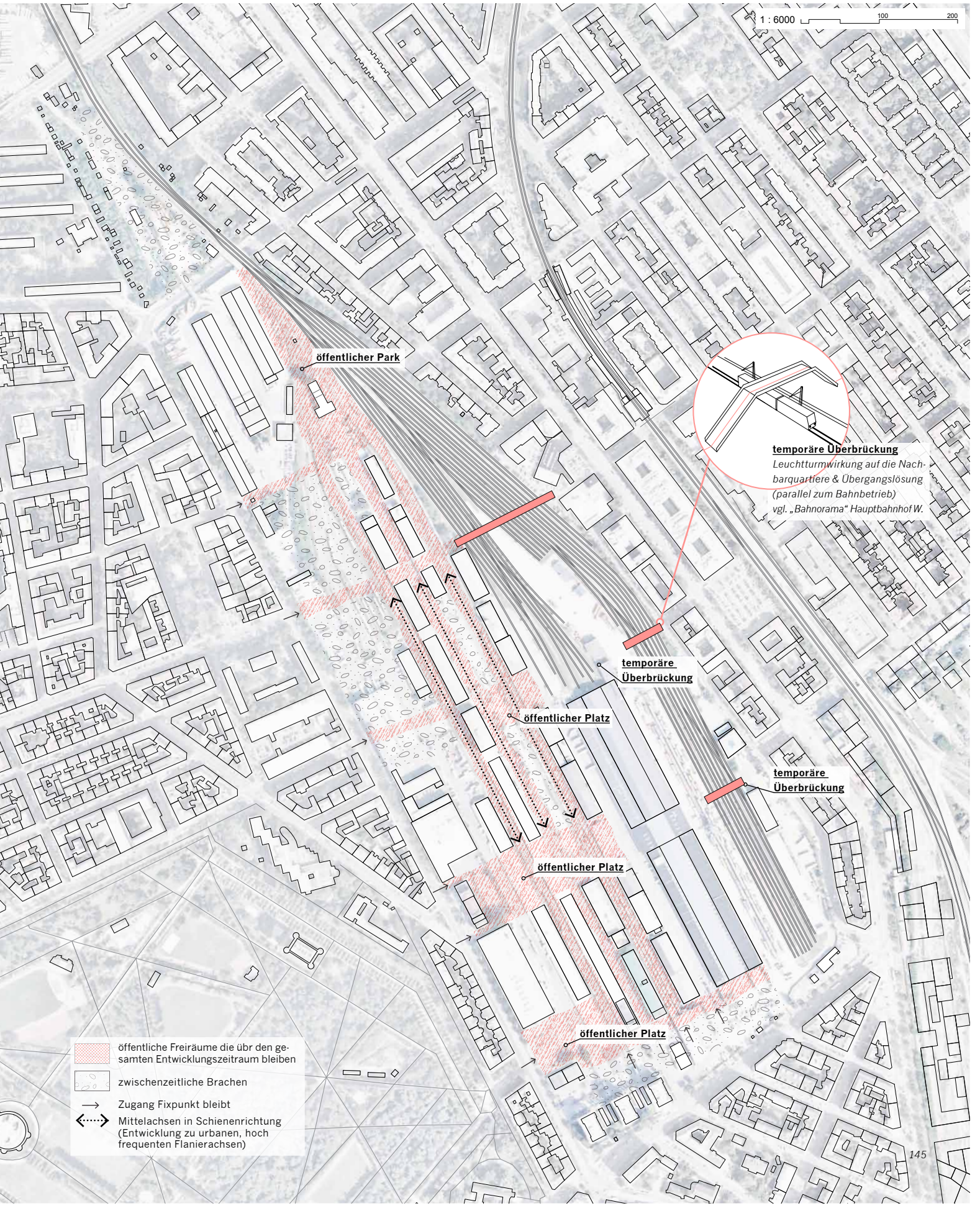
als Konstante

Abb47

Abb48

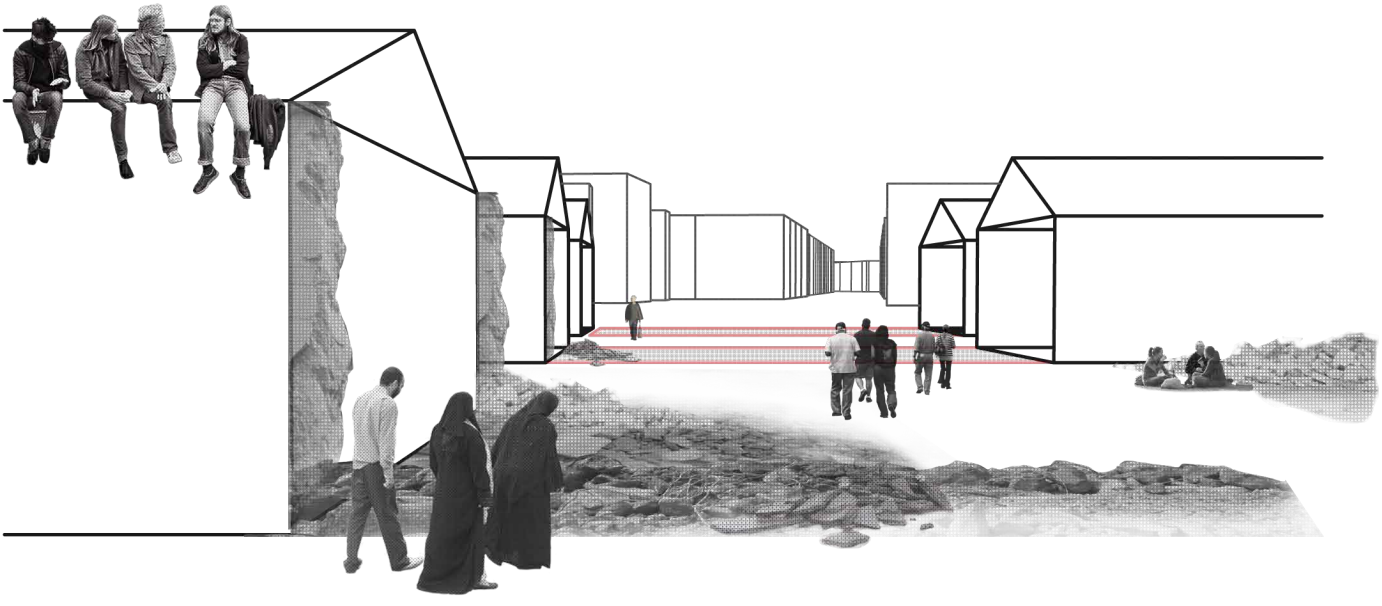


...die öffentlichen Räume werden im Zuge der Gebietsöffnung in Abstimmung mit den bestehenden Nutzungen so weit wie möglich angelegt und bleiben über alle Projektstufen bestehen

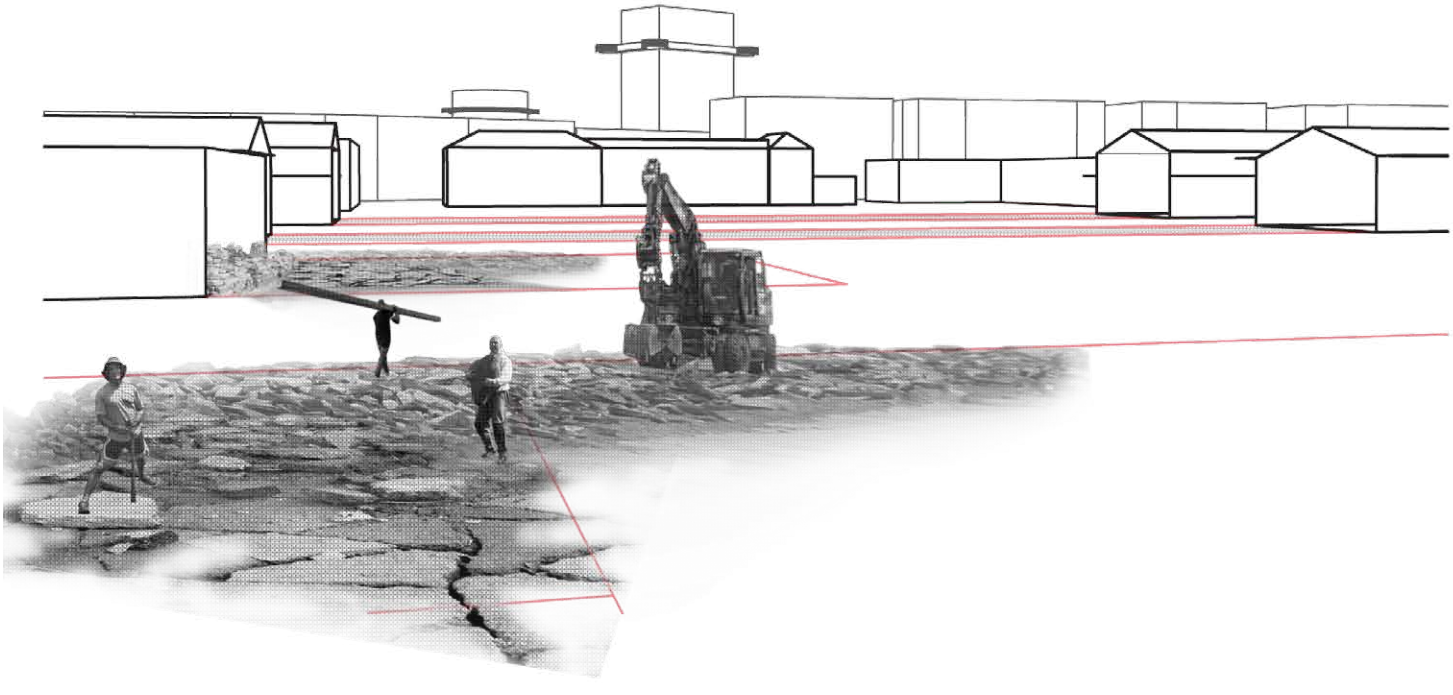

1 : 6000
100
200
öffentlicher Park
temporäre Überbrückung
Leuchtturmwirkung auf die Nachbarquartiere & Übergangslösung
(parallel zum Bahnbetrieb)
vgl. „Bahnorama“ Hauptbahnhof W.
temporäre Überbrückung
öffentlicher Platz
temporäre Überbrückung
öffentlicher Platz
öffentlicher Platz
öffentliche Freiräume die übr den gesamten Entwicklungszeitraum bleiben
zwischenzeitliche Brachen
Zugang Fixpunkt bleibt
Mittelachsen in Schienenrichtung (Entwicklung zu urbanen, hoch frequenten Flanierachsen)

ad. 01: ÖFFNUNG

Durchbrüche für Wege



Abbruch für Plätze



BRENNEN UND GEHEN

Installation

Lois Weinberger, 1993 / 1997 / 1998

Spontane Vegetation von Lois Weinberger

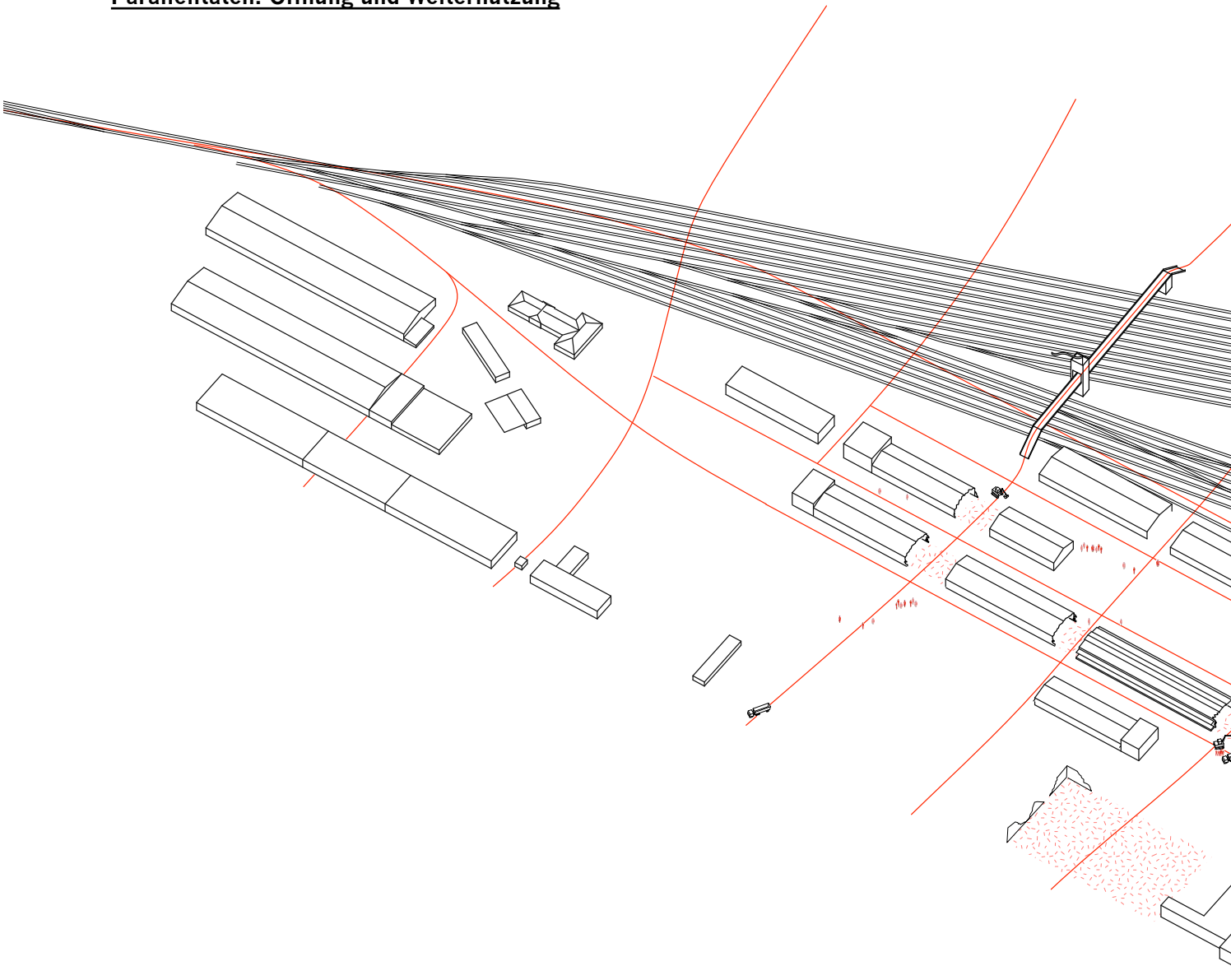
Abb49: Lois Weinberger, Burning and Walking, 1993

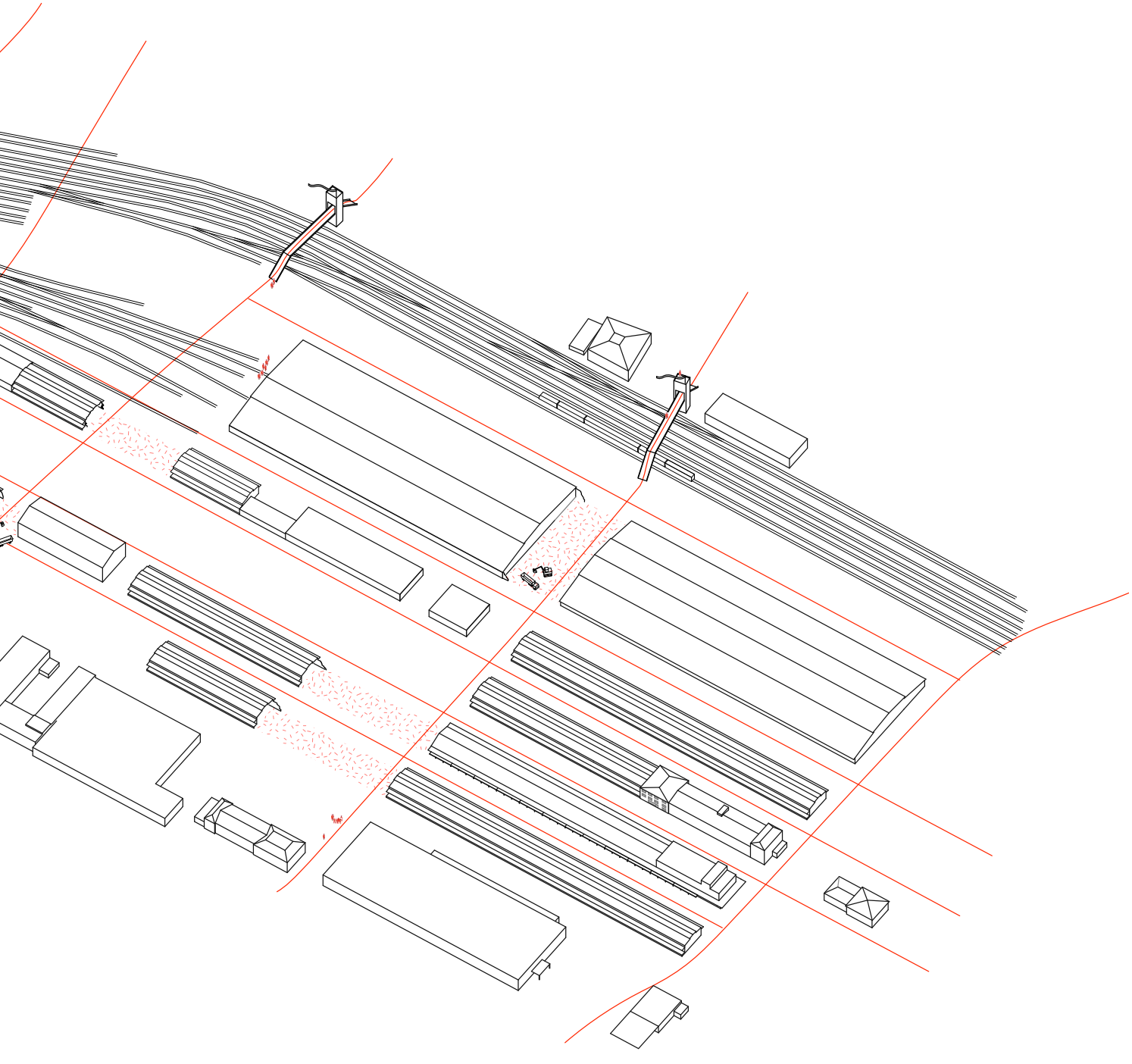
Lois Weinberger thematisiert in seiner Arbeit die menschliche Kontrolle über Natur, arbeitet mit Nichteingreifen und Gelassenheit. In der Installation Brennen und Gehen bricht er versiegelten Boden auf und lässt der Vegetation ihren Lauf. Ohne weiteres Zutun beginnen Pflanzen in der sonst so kontrollierten Umgebung ihre Wurzeln zu schlagen.

Lois Weinberger; von Lois Weinberger; Philippe Van Cauteren [Hrsg.]; Weinberger, Franziska [Red.] Ostfildern : Hatje Cantz 2013

ad. 01: ÖFFNUNG

Parallelitäten: Öffnung und Weiternutzung



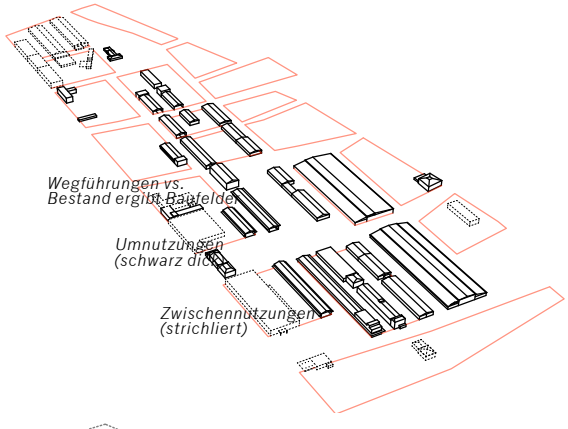


KONZEPT-SCHRITTE: (2)

ad. 02: RAUMPIONIERE

Baufelder & Bestand

Staffelung in Um-, Weiter- & Zwischennutzen

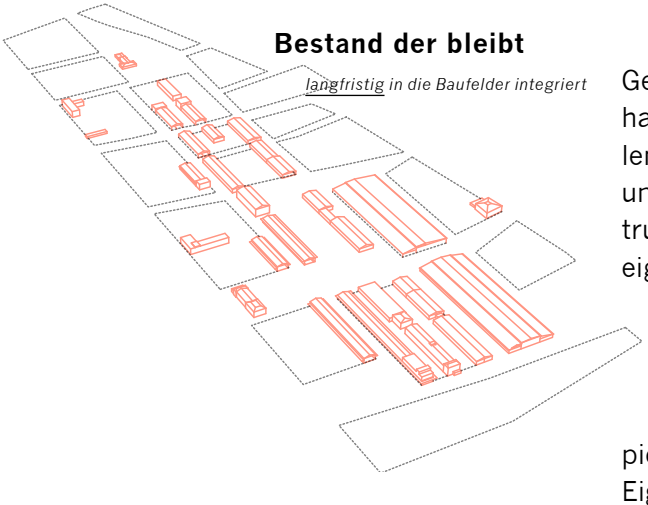


So sehr es in Schritt 1 um die Zonen zwischen der Bebauung ging, wird das nächste Augenmerk auf die Nutzung der Gebäude gelegt. Die Wegführungen aus dem ersten Entwicklungsschritt orientierten sich an der Bestandsstruktur, führten allerdings eine zweite, neue Richtung ein. Den verbliebenen Bestandsgebäuden ordne ich Baufelder zu und gliedere sie in zwei Kategorien: solche für Umnutzungen und solche für Zwischennutzungen. Die Zeiträume ihres Fortbestehens unterscheiden sich also.

Bestehende Firmen können bleiben. Leerstehende Gebäude(-Teile) werden durch die Raumpioniere besiedelt.

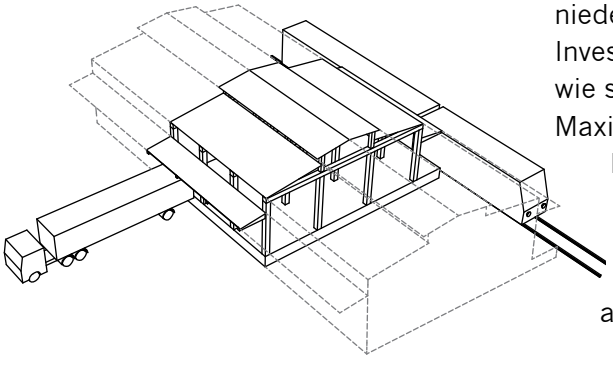
Bestand der bleibt

langfristig in die Baufelder integriert



Der langristig einzugliedernde Bestand ist in dieser Gebietsansicht rot hervorgehoben. Bei den Gebäuden handelt es sich fast ausschließlich um typische Lagerhallen-Architekturen, die zur Verladung zwischen Schienen- und Straßentransportmitteln dienten. Ihre simple Konstruktionsweise einer gedeckten, robusten Grundstruktur eignet sich hervorragend für Nutzungsadaptierungen.

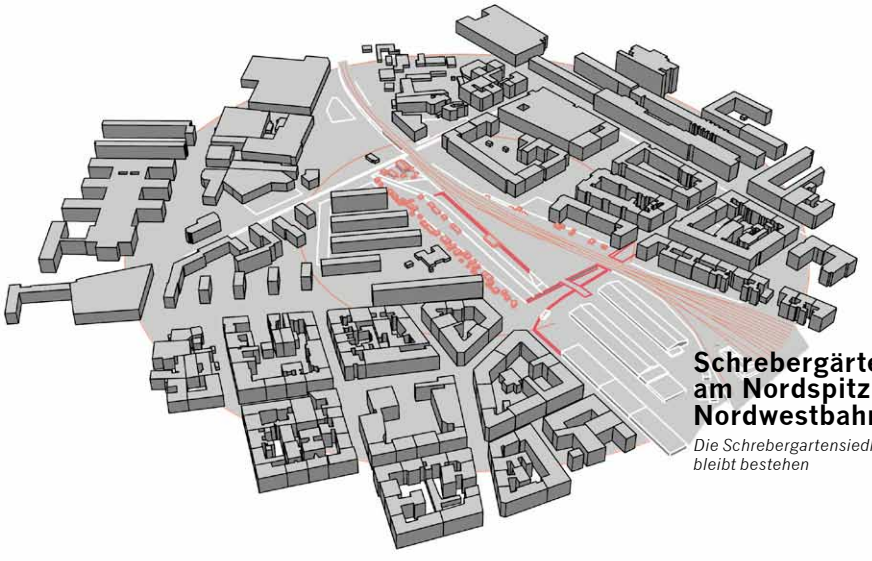
Vorhandenes Nutzen



Bei der Besiedelung des Bestands durch die Raumpioniere muss es Unterstützung seitens der derzeitigen Eigentümer geben. Niedrige Einstiegskosten sollen zu einer hohen Nutzungsmischung am Gelände führen. Die niederschwellige Vergabe der Bestandsgebäude wird eine Investition für den Mehrwert des gesamten Gebiets sein, wie sie bei einer flächendeckenden Vermarktung mit m²-Maximalgewinn nicht möglich wäre.

Es soll Firmengründungen im Kleingewerbe, Atelieransiedlungen, Lokaleröffnungen und Kulturansiedlungen leicht gemacht werden, sich hier niederzulassen. Um diese Gründungen zu erleichtern, wird selbst angepackt beim Umbau des Bestands.

vgl. Schrebergarten

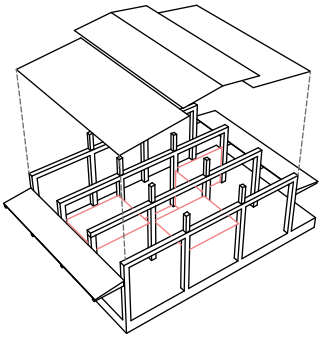


Schrebergärten am Nordspitz des Nordwestbahnhofs

Die Schrebergartensiedlung bleibt bestehen

Hekömmlicher Wohnbau ist oft durch absolute Passivität der BewohnerInnen gekennzeichnet. Bei der Bestandsvergabe und -weiternutzung am Nordwestbahnhof ist es essentiell, diesen Schritt für eine stärkere Durchmischung in verschiedenster Hinsicht zu nutzen, als es derzeit im geförderten Wohnbau möglich ist. Wohn- und Arbeitssituationen sollen in diesen Räumen niederschwellig auf einfachstem Weg realisiert werden können. Quadratmeterpreise billig sein - dafür ist aber Eigenleistung gefragt. Dieser Ansatz orientiert sich an den benachbarten Schrebergärten, die heute, nach Ablauf ökonomischer Zwänge zur Selbstversorgung mit dem mini Gemüsefeld, großteils Wünsche nach Nah-Außenräumen und selbstbestimmter Selbstverwirklichung dienen. Der Selbstbau ermöglicht Bewohnerinnen und Bewohnern die Niederlassung in Zentrumsnähe, die unter anderen Umständen an die Randbereiche der Städte abwandern. Gleichzeitig sind alle Selbermacher Mitgestalter und verhandeln so die Stadtgestaltung.

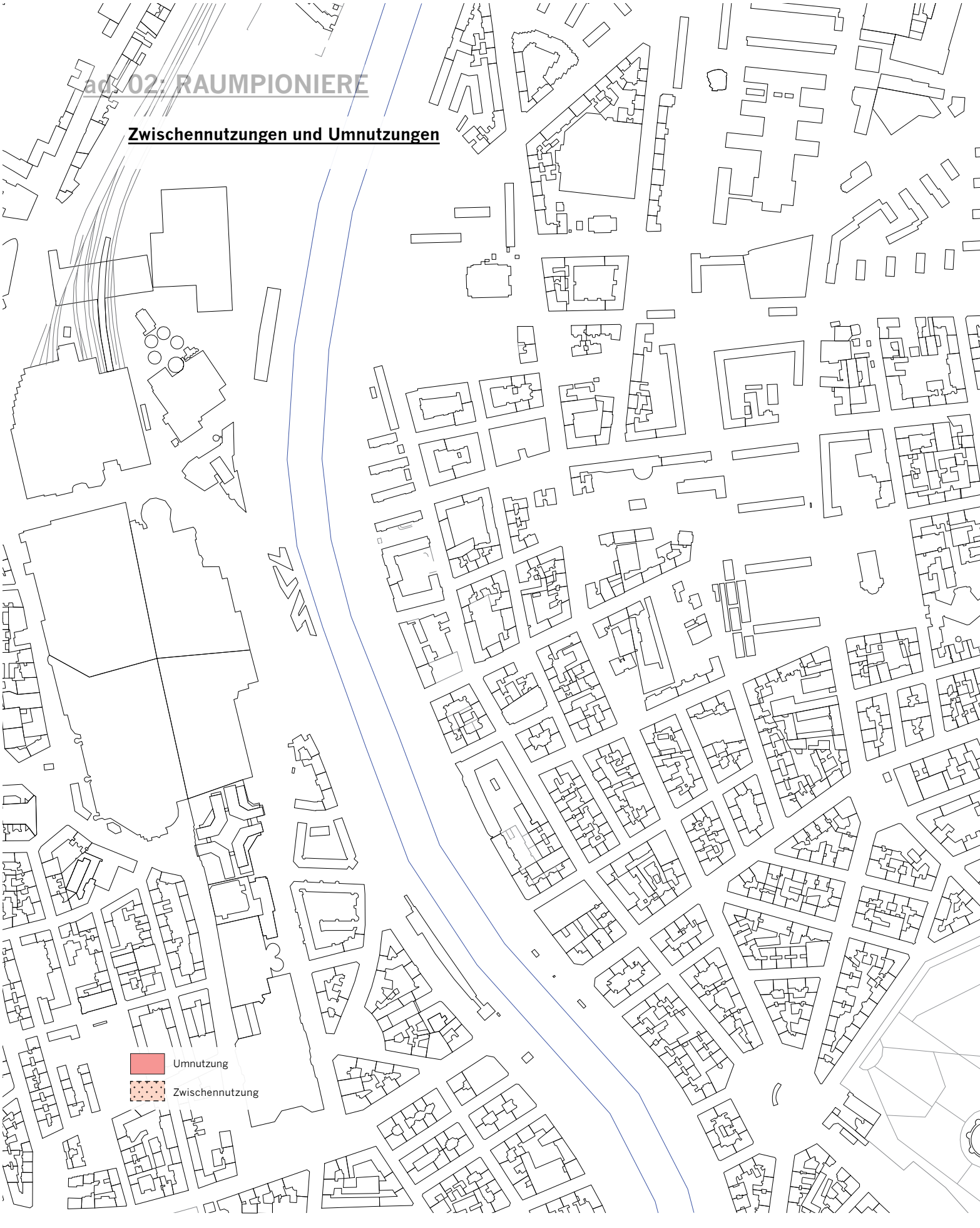
Bleiben aber adaptieren



Im simple Design der Lagerhallenarchitekturen, das leicht adaptiert werden kann, sehe ich für die zukünftigen NutzerInnen die Möglichkeit, im Innerstädtischen Wien selbst Räume zu erschließen, wie es sonst nur in peripheren Stadtgebieten möglich ist. Die robuste Grundstruktur in einem regelmäßigen, weiten Raster macht den Einbau von Wänden und Decken problemlos. Soweit die Versorgung mit Elektrizität und Zu- und Abflüssen gewährleistet ist, steht weiteren Nutzungsanpassungen nichts mehr im Weg. Die Ebenerdigkeit der Gebäude ermöglicht ein Ausweiten des Lebensraums auf die Außenbereiche - auf die parallelen Straßen ohne motorisiertem Verkehr in der Mittelachse.

ad. 02: RAUMPIONIERE

Zwischennutzungen und Umnutzungen

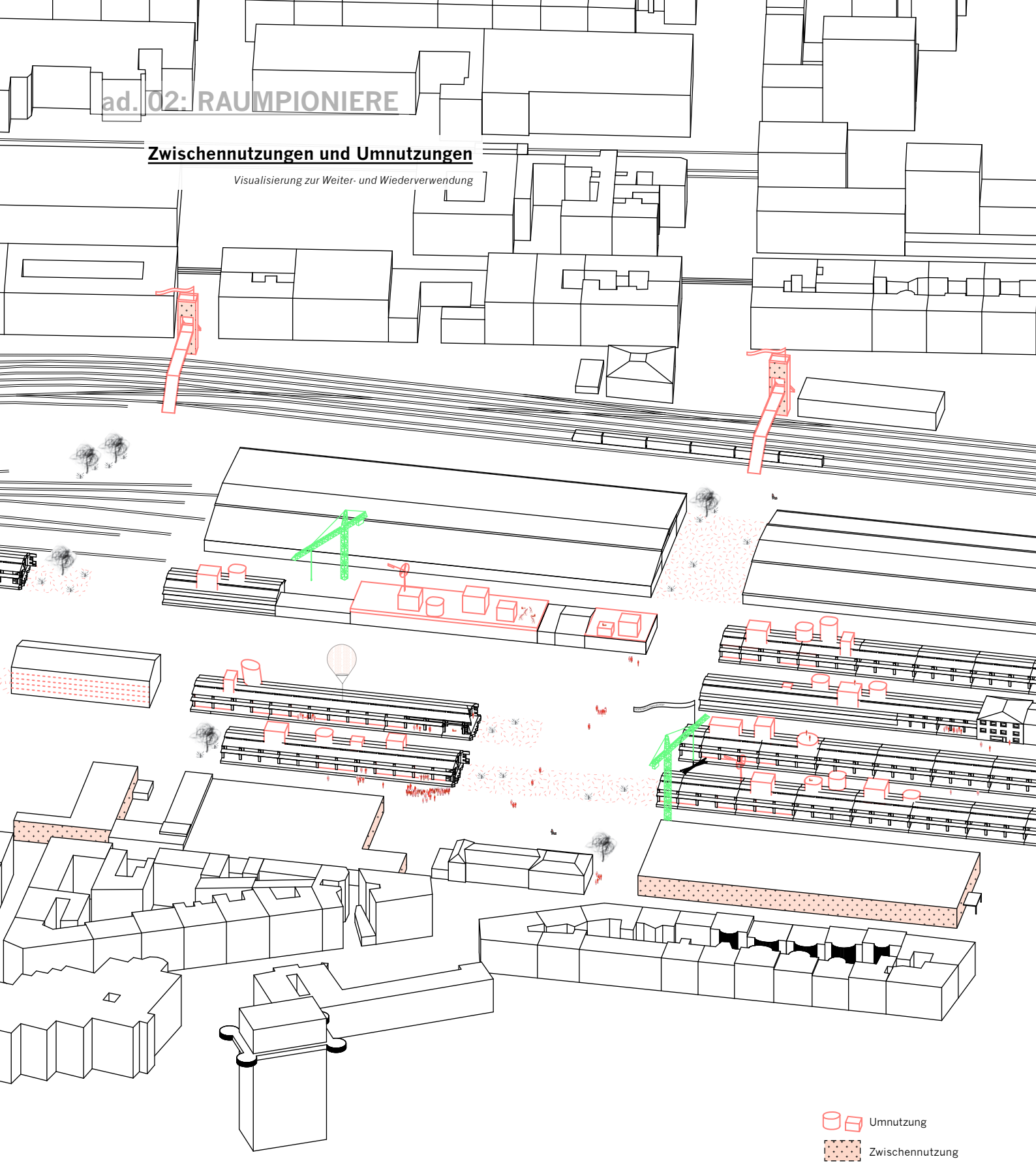


1 : 6000
100
200

ad. 02: RAUMPIONIERE

Zwischennutzungen und Umnutzungen

Visualisierung zur Weiter- und Wiederverwendung



BAUSTOFF ZENTRUM

Perfomance, Installation

Folke Köbberling, Martin Kaltwasser, 2007

Baustoff-Kost-Nix-Laden von Köbberling Kaltwasser

Abb50: Köbberling Kaltwasser, Schaulager, 2007, Installation zur Aktion „Baustoffzentrum“

Köbberling Kaltwasser bearbeiten die *Wiederaneignung*. Sie nutzen dazu den Abfall der schnelllebigen Überflussgesellschaft und die Bereitschaft ihrer unzähligen HelferInnen statt passiv zu konsumieren, selbst zu produzieren.

In der Arbeit *Baustoffzentrum* sammeln die Künstler weggeworfene Baustoffe, sortieren diese in einem Lager und stellen sie zur Wiederverwendung zur verfügung.

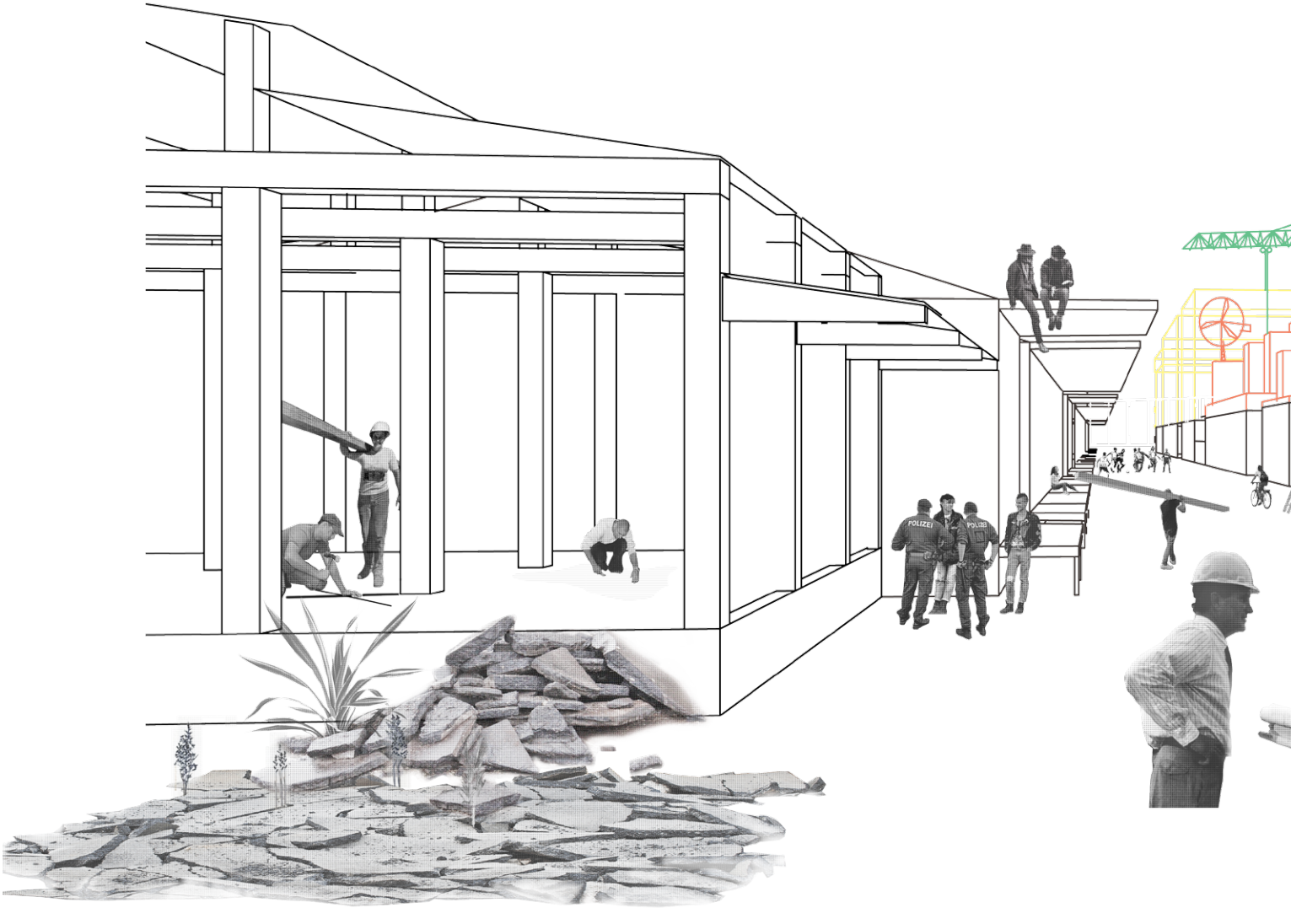
Ressource Stadt, Folke Köbberling und Martin Kaltwasser, Jovis Verlag, 2006

Abb51: Folke Köbberling und Martin Kaltwasser beim Sammeln von Baustoffen

ad. 02: RAUMPIONIERE

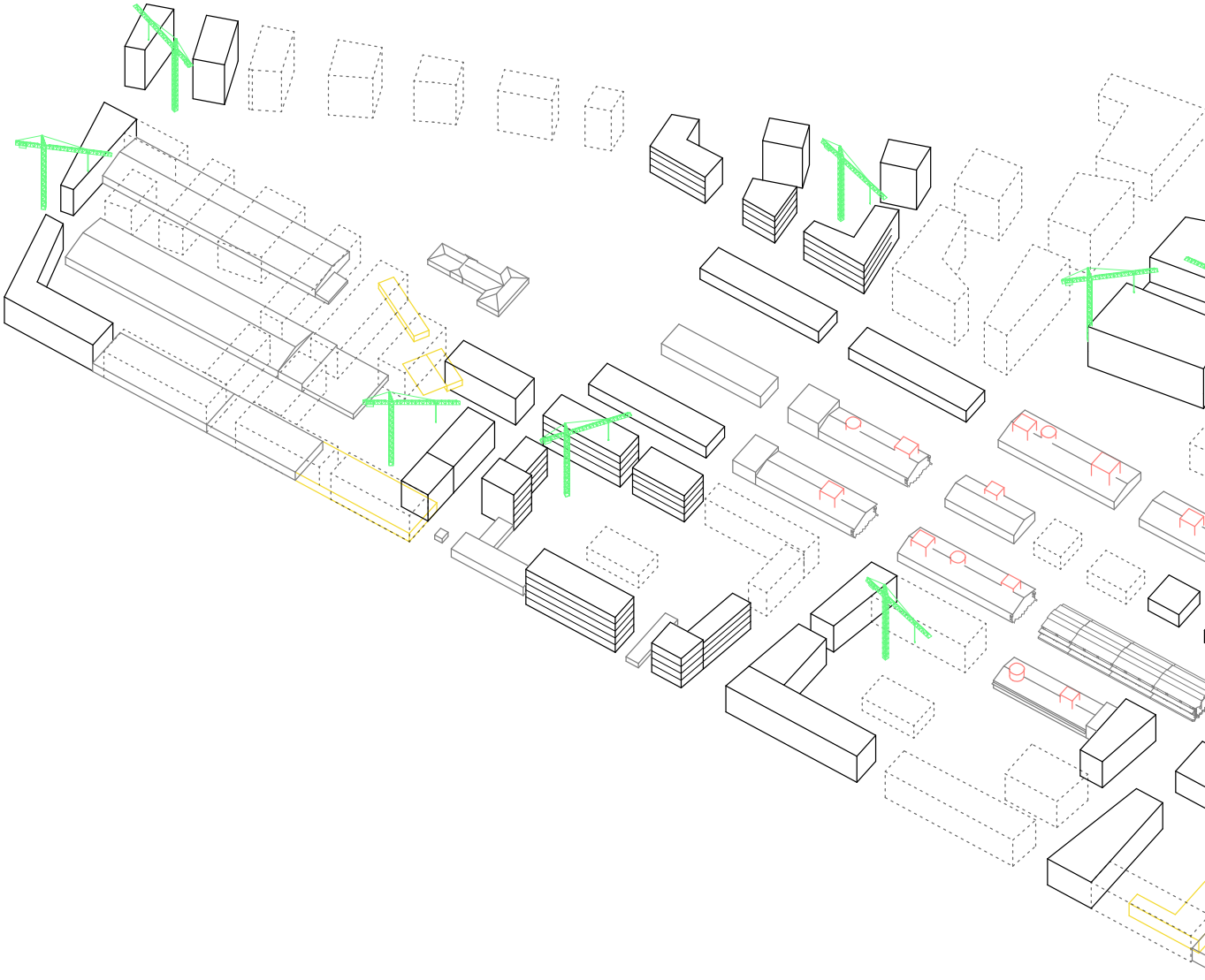
Zwischennutzungen und Umnutzungen

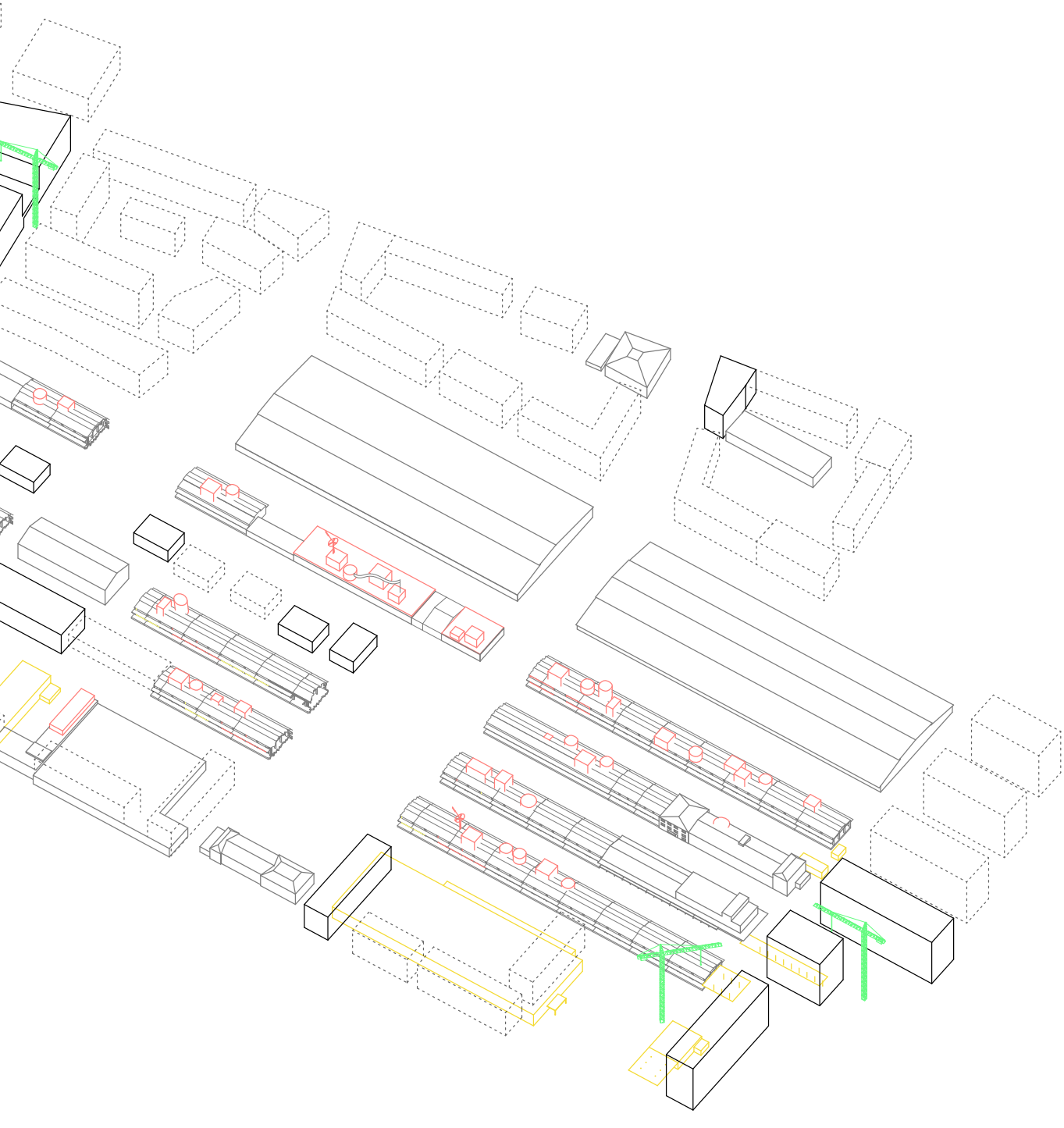
Stadtentwicklung ist Verhandlungssache



ad. 02: RAUMPIONIERE

Parallelitäten: Raumpioniere und Profi-Bau





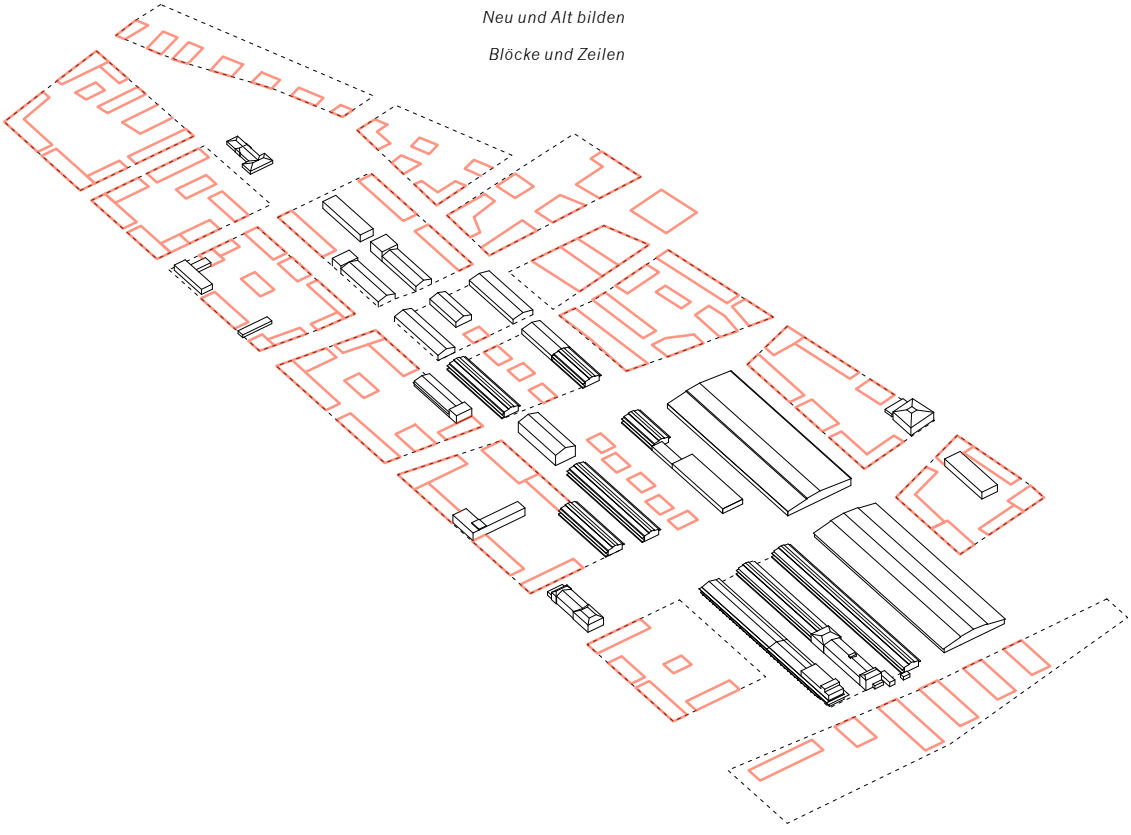
KONZEPT-SCHRITTE: (3)

ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

Neubau ergänzt Bestand

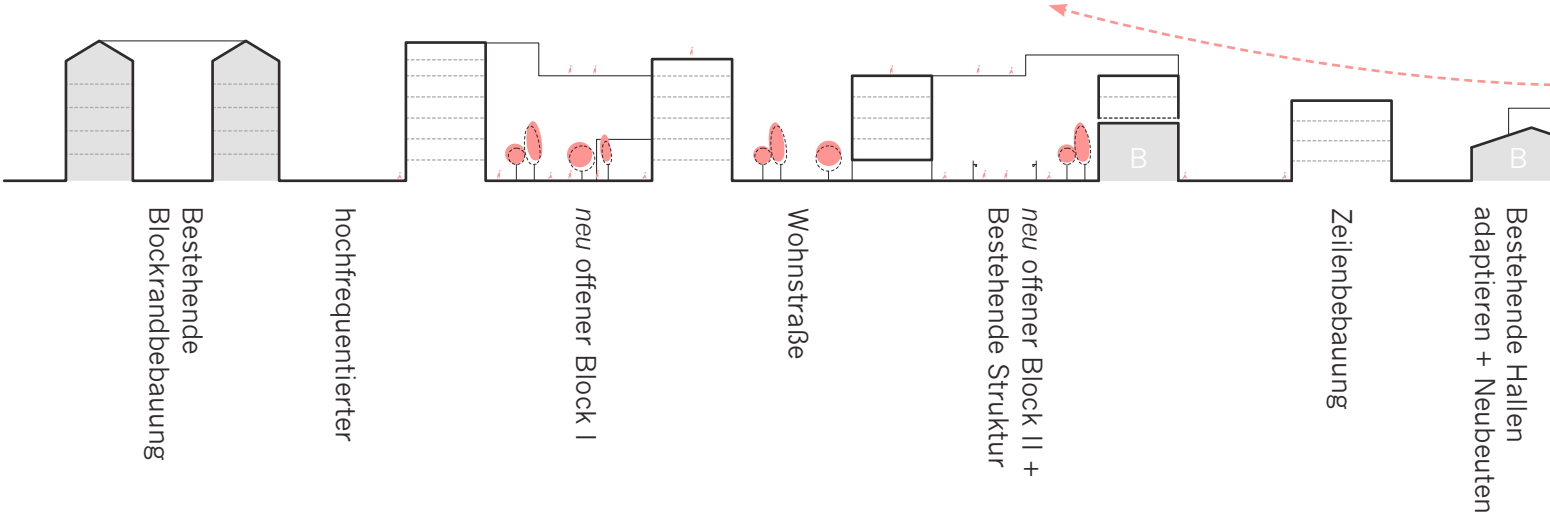
Neu und Alt bilden

Blöcke und Zeilen



Systemquerschnitt

Höhenentwicklung und Nutzungsgliederung von Außen nach Innen



Mein Hauptaugenmerk bei der Gliederung des Gebiets lag auf der Vermittlung zwischen der umgebenden Bebauung und den vorhandenen Strukturen am Nordwestbahnhof. Die Strukturierung des Gebiets setzt an seinen Rändern Interpretationen der Blockrandbebauung fort, hält diese aber offen, statt geschlossen. Die Blöcke, bestehend aus verschiedenen Neubauten, integrieren teilweise Gebäude aus dem Bestand. Richtung Mittelachse des Geländes werden die klassischen Verladehallen, die von den Raumpionieren adaptiert werden, mehr und die Bebauung, entsprechend der Typologie entlang der Schienen, linearer. Die Ergänzungen folgen hier dieser Orientierung und berücksichtigen auch die niedrigere Bauhöhe im Vergleich zu den am Rand befindlichen Wiener Blöcken.

Mittelachse:

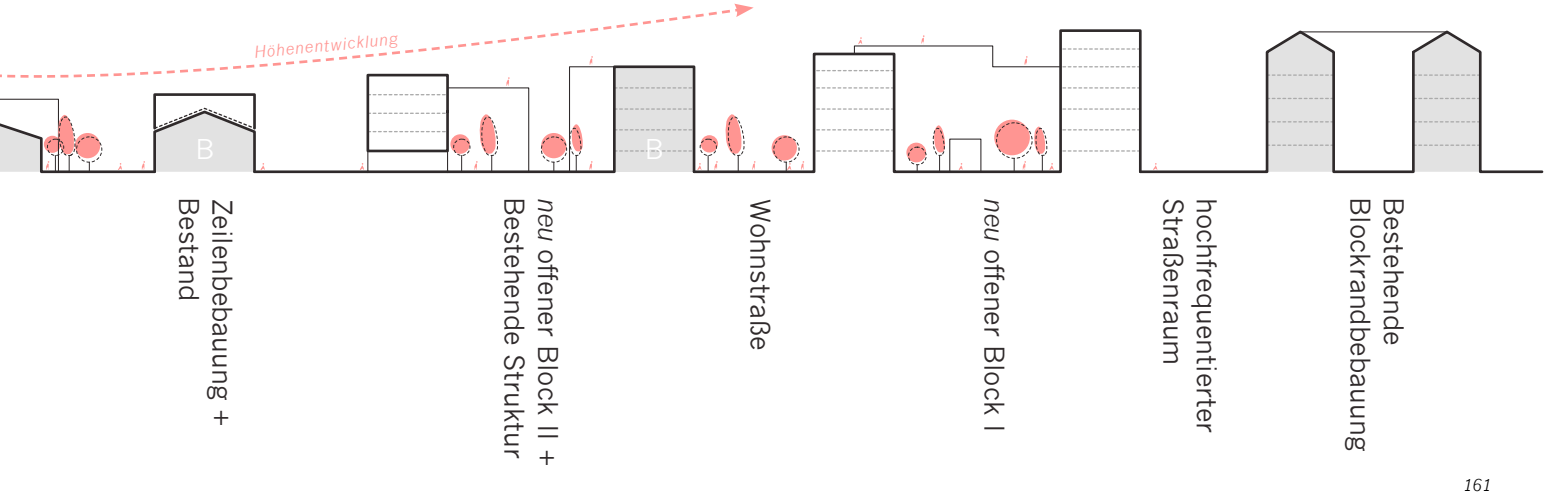
Die mittig gelegenen zwei Straßen entlang der Bestandsgebäude im Mittelbereich sollen sich zu lebhaften Boulevards entwickeln: Hier wird wenig bis nicht gewohnt - in den Adaptierten Bestandsgebäuden finden sich Nutzungen ein, die auch den Raum vor ihren (Geschäfts-) Lokalen auf der Straße bespielen.

Blöcke am Rand:

In den am Rand befindlichen offenen Blöcken findet sich hauptsächlich Wohnen, gemischt mit Büronutzungen und Nahversorgern. Diese Baufelder orientieren sich verstärkt in ihre Höfe, die jeweils eine Gemeinschftseinrichtung aufweisen.

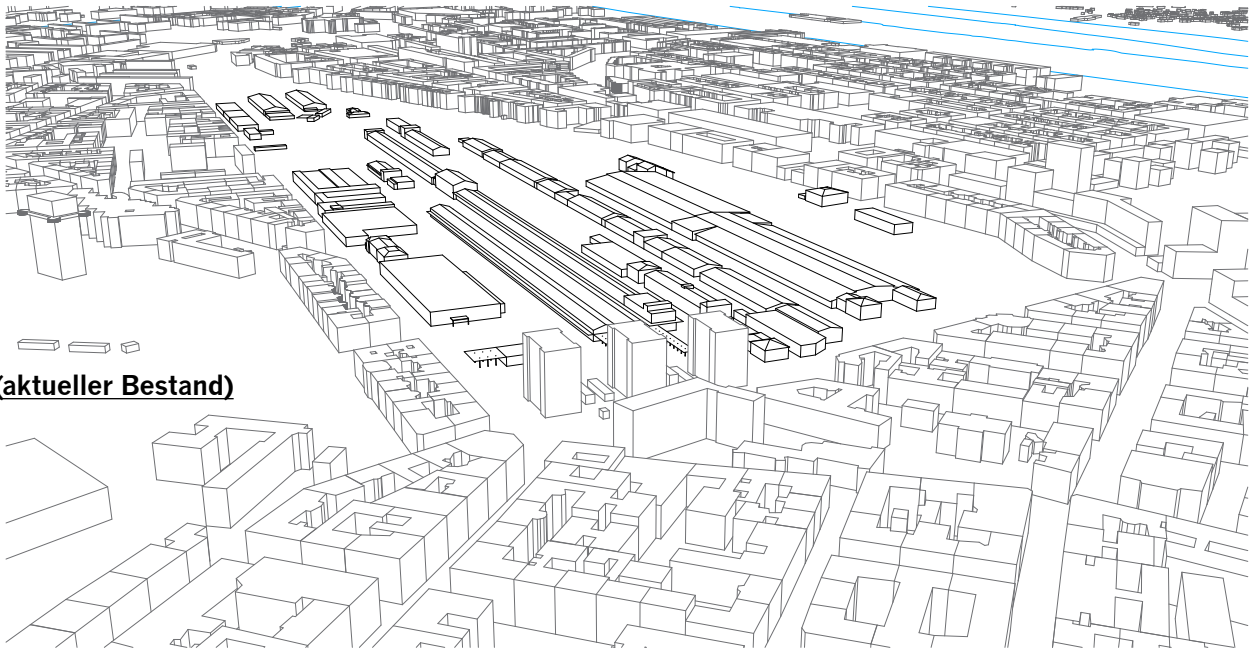
Unterteilung der Blöcke:

Die Strukturierung in Baufelder und auf diesen in Grundstücke soll ein Vorgehen in vielen Schritten ermöglichen. So kann in Bereichen, in denen die bisherige Nutzung bereits abgesiedelt wurde, mit Bautätigkeiten begonnen werden, während in manch anderen die Umbauarbeiten aufgeschoben werden. Vereinzelt kleinere Bauvolumen sollen wiederum auch von „kleineren“ Bauherren bewältigt werden können.

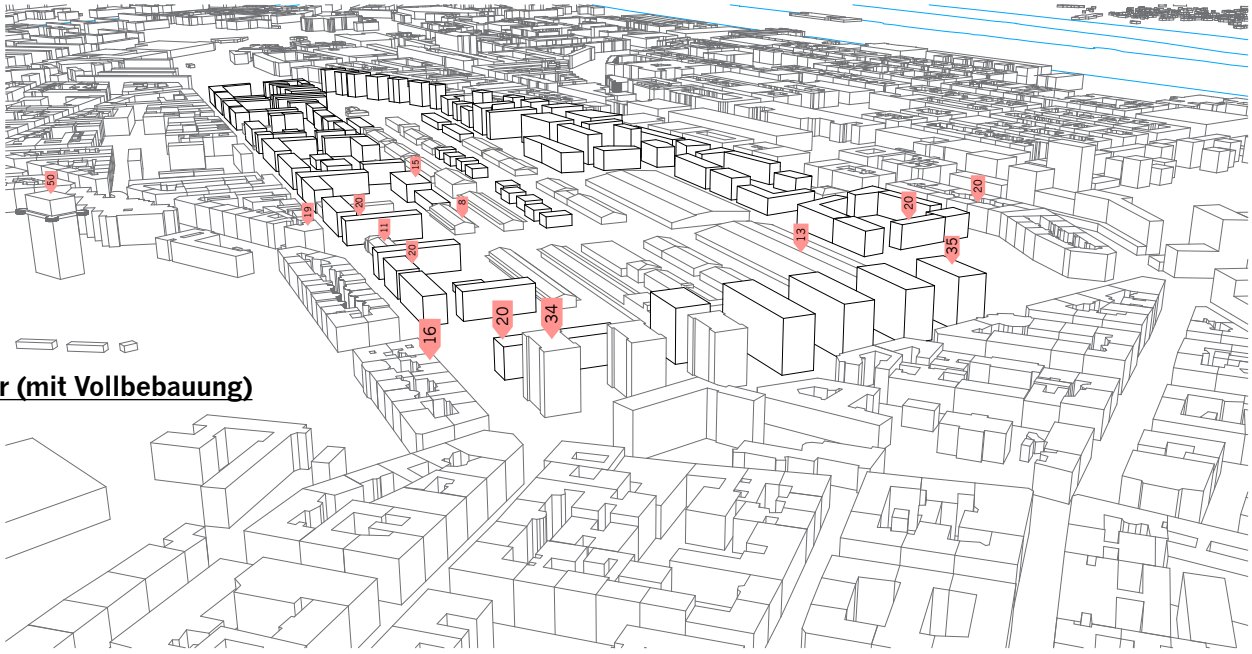


ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

HÖHEN



Vorher (aktueller Bestand)



Nachher (mit Vollbebauung)

Höhen in [m]

1 : 6000
100
200
22m
50m
50m
Bauklasse 6
Bauklasse 5
Bauklasse 4
Bauklasse 3
Bauklasse 2
Bauklasse 1

ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

KENNWERTE: DICHTE

...des ausgebauten Schritt 03

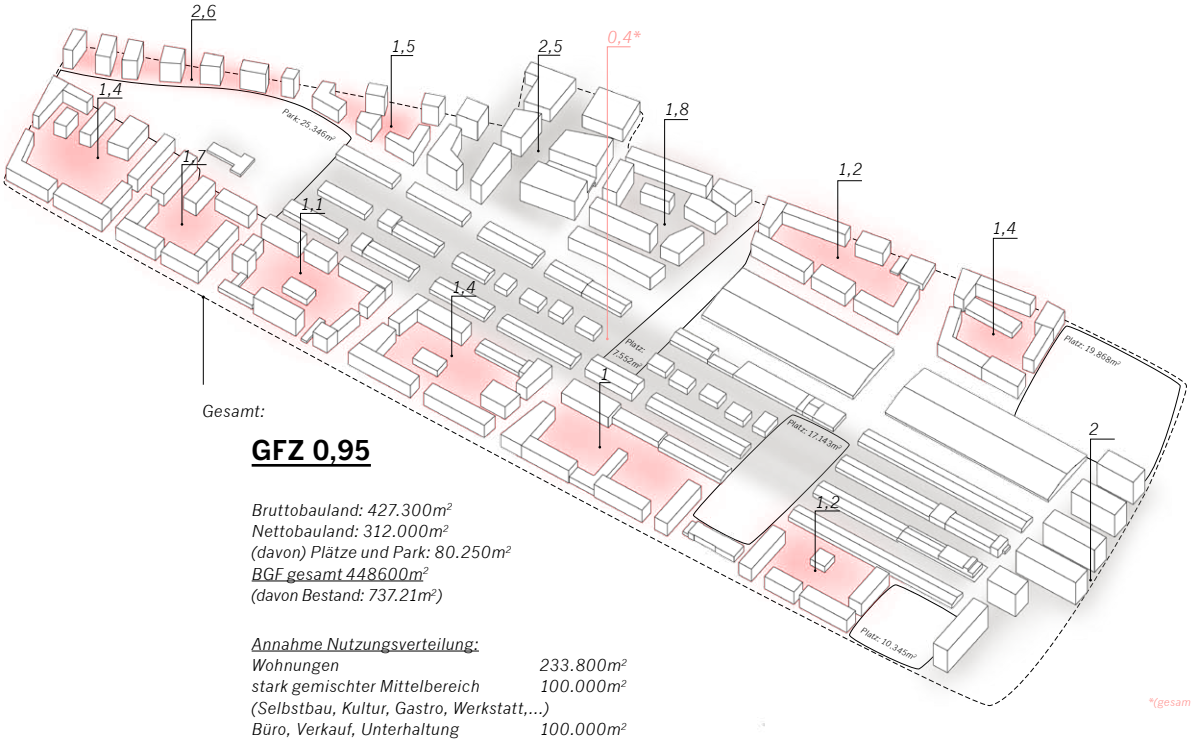
Als Folge der Einbindung der Bestandsgebäude in der Mittelachse bei gleichzeitig mäßiger, der Umgebung entsprechender, Dichte an den Rändern, bleibt die Geschoßflächenzahl für das Gesamtgebiet mit 0,95 sehr niedrig. Die Staffelung der Gebietsentwicklung in Schritte nimmt schon vorweg, dass es sich bei diesem Wert um einen Zwischenzustand handelt.

In weiteren Ausbaustufen des Gebiets wird die Dichte des Areal neu verhandelt werden. Insgesamt wird sie bestimmt steigen. Vor Allem der MIttelbereich bietet dafür noch viel Potential.

Geschoßflächenzahlen

...der einzelnen Quartiere

Randbereiche DICHTER
Die Mitte LOCKER



Gesamt:

GFZ 0,95

Bruttobauland: 427.300m²
Nettobauland: 312.000m²
(davon) Plätze und Park: 80.250m²
BGF gesamt 448600m²
(davon Bestand: 737.21m²)

Annahme Nutzungsverteilung:

Wohnungen	*233.800m²*
stark gemischter Mittelbereich	*100.000m²*
(Selbstbau, Kultur, Gastro, Werkstatt,...)	
Büro, Verkauf, Unterhaltung	*100.000m²*
Bildung, Verwaltung	*53.500m²*

FRANZ. VIERTEL/ LORETTO AREAL

Stadtquartier, TÜBINGEN

Im französischen Viertel in Tübingen bilden Umnutzungen von Bestand und Neubauten ein stark durchmischtes, urbanes Stadtgebiet , das in vielen kleinen Schritten immer weiter gebaut wird.

Abb52: Tübingen , Luftbild des französischen Viertels

„Unter dem Titel Quartier der kurzen Wege wurde in den beiden Gebieten Französisches Viertel und Loretto Areal der Versuch unternommen, Stadt weiter zu bauen, also Wohnen, Nahversorgung, Kultur und Gewerbe in urbaner Dichte eng miteinander zu verbinden, indem die ehemalige Militärliegenschaft dezidiert als Mischgebiet ausgewiesen wurde.“ (Groh, 2012)

Diplomarbeit „einmischen? Stadtentwicklung und zivile Initiative“, Stefan Groh, TU Wien, 2012

Abb53: Tübingen, französisches Viertel, Nebeneinander von umgenutztem Bestand und Neubau

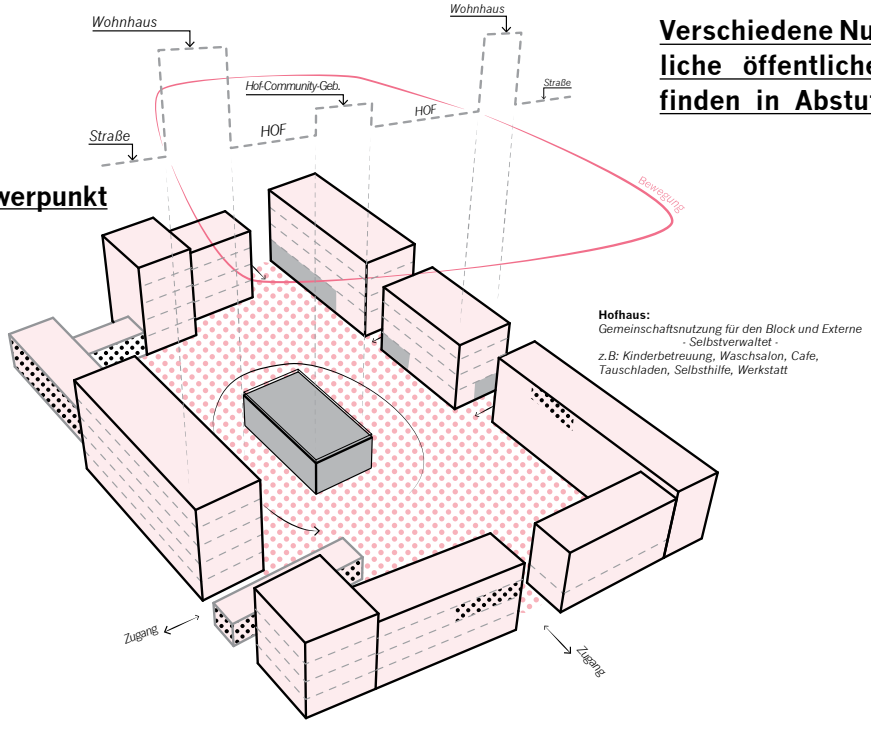
ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

Privatheit / Öffentlichkeit / Nutzungen

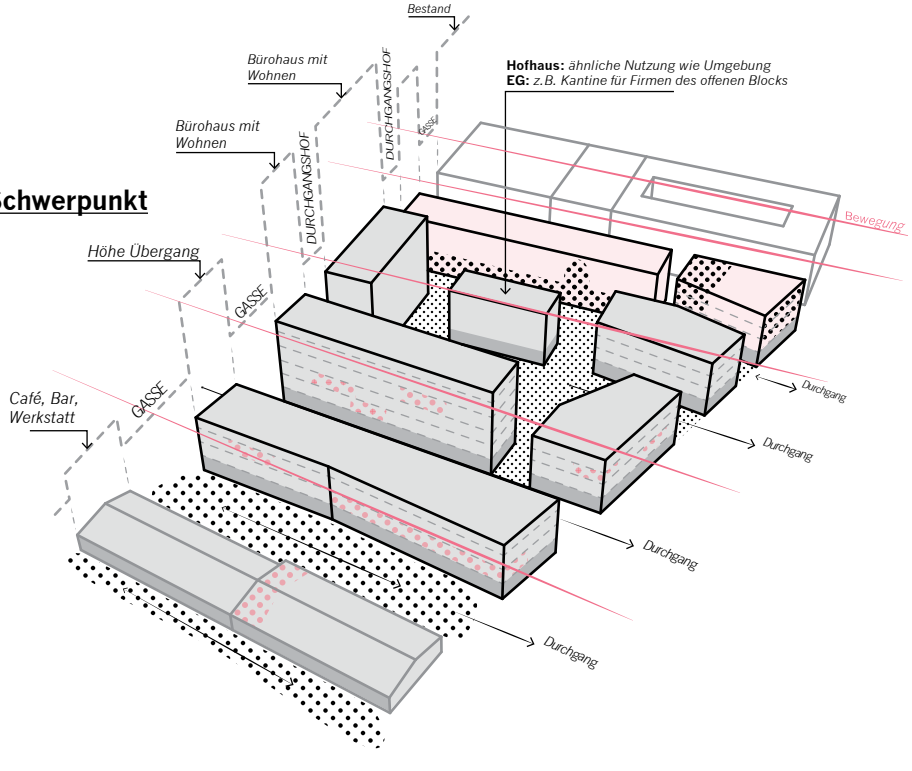
Städtebauliches Konzept

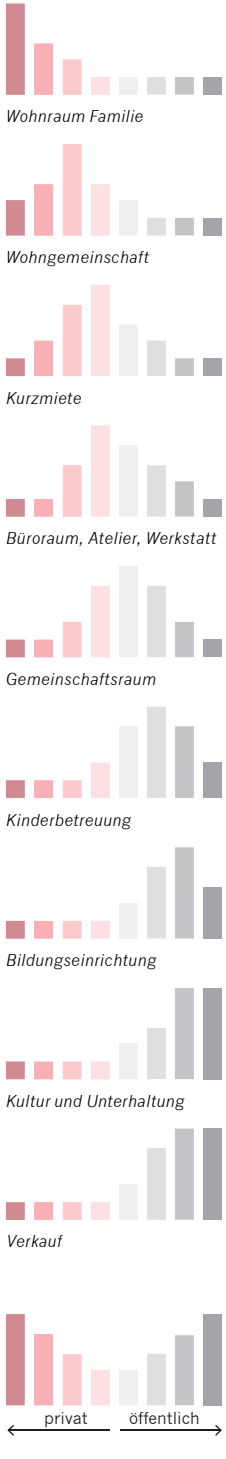
Verschiedene Nutzungen ziehen unterschiedliche öffentliche Präsentz mit sich, oder finden in Abstufengen von Privatheit statt:

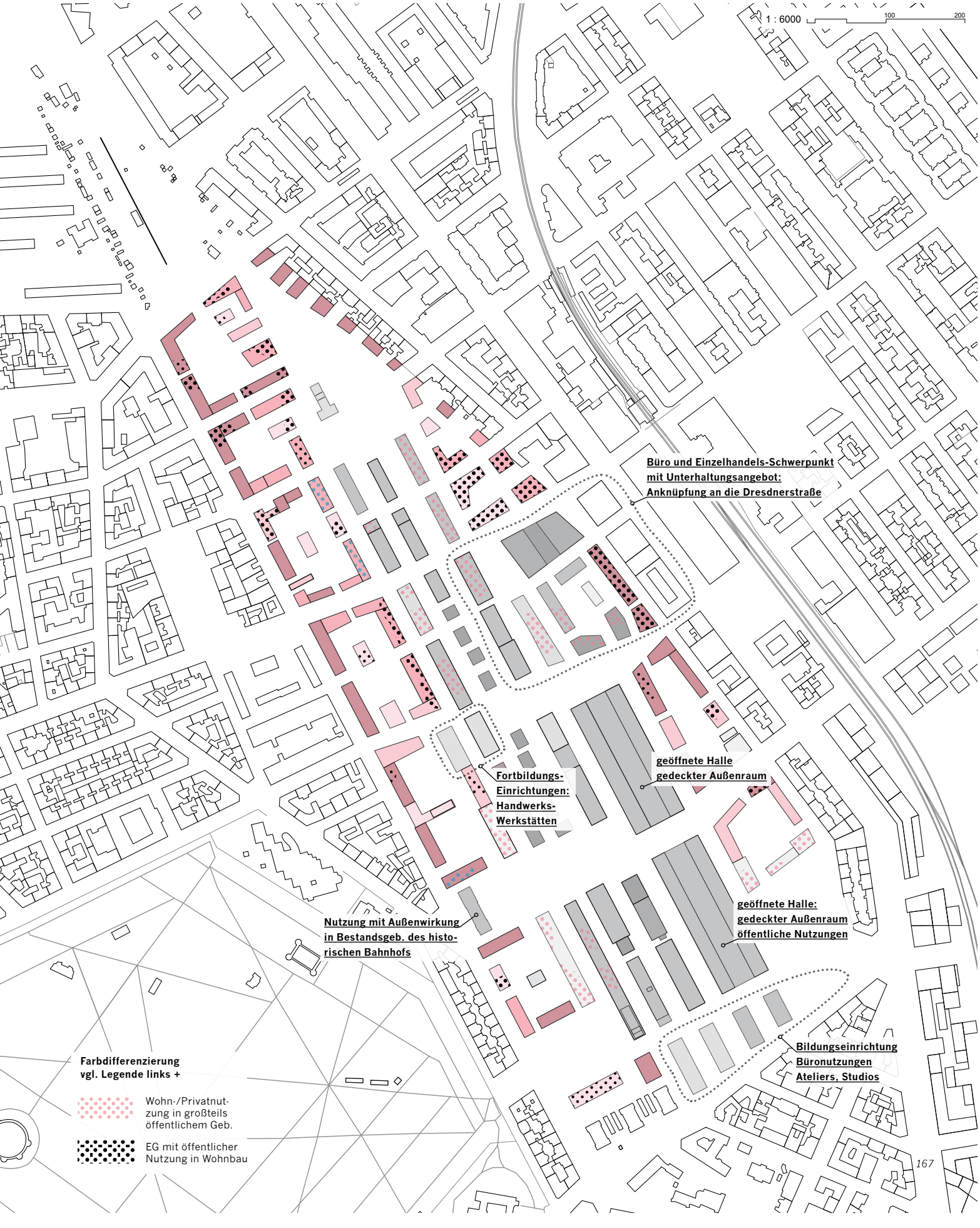
Bsp
Wohn-Schwerpunkt



Bsp
Arbeit-Schwerpunkt



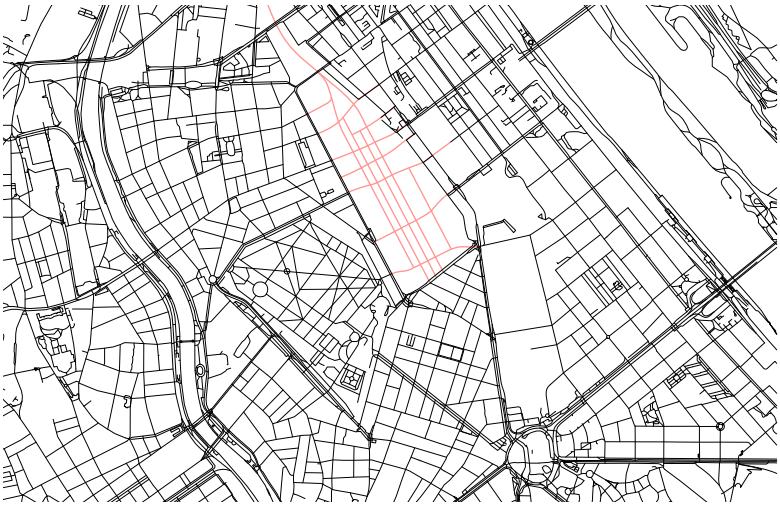



1 : 6000
100
200
Büro und Einzelhandels-Schwerpunkt
mit Unterhaltungsangebot:
Anknüpfung an die Dresdnerstraße
geöffnete Halle
gedeckter Außenraum
Fortbildungs-
Einrichtungen:
Handwerks-
Werkstätten
Nutzung mit Außenwirkung
in Bestandsgeb. des histo-
rischen Bahnhofs
geöffnete Halle:
gedeckter Außenraum
öffentliche Nutzungen
Bildungseinrichtung
Büronutzungen
Ateliers, Studios
Farbdifferenzierung
vgl. Legende links +
Wohn-/Privatnut-
zung in großteils
öffentlichem Geb.
EG mit öffentlicher
Nutzung in Wohnbau

Verkehrskonzept

Fußwege, Radwege, KFZ und Öffis

Fußwege



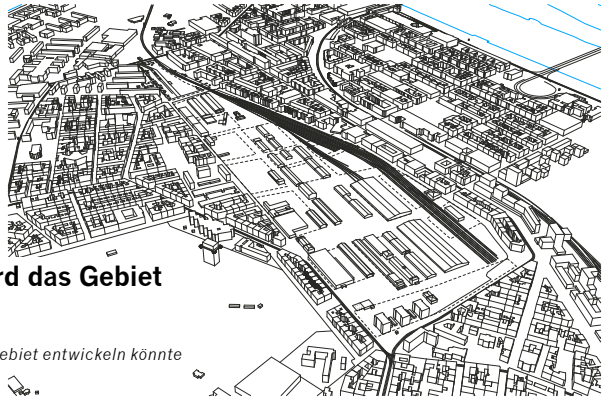
Radwege

KFZwege

1 : 6000
100
200
öffentlich
Ubahn Station
S-Bahn Station
Straßenbahn Haltestelle
individual
Fahrradweg
motorisierter Individualverkehr

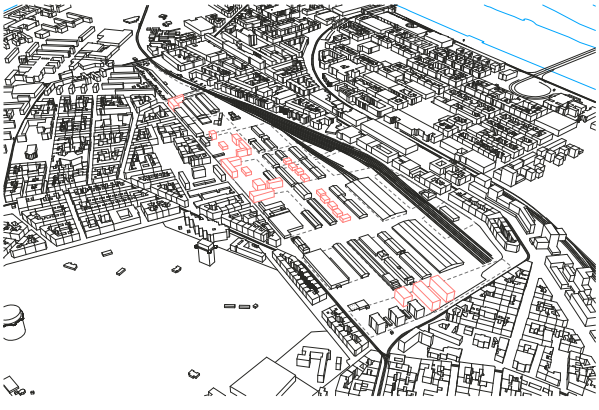
ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

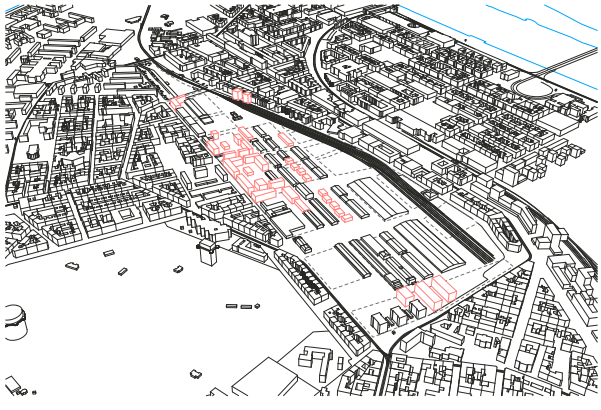
BEISPIEL ZUR BEBAUUNGS-ENTWICKLUNG

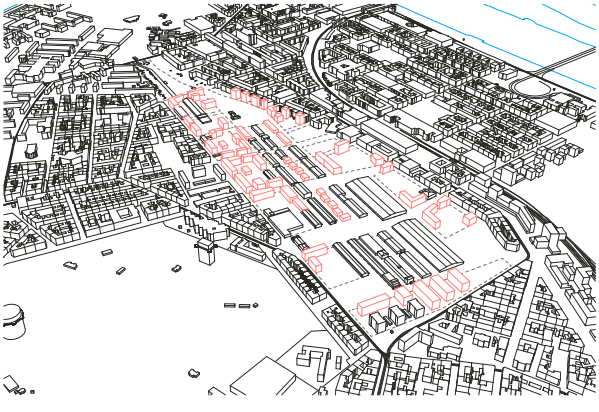


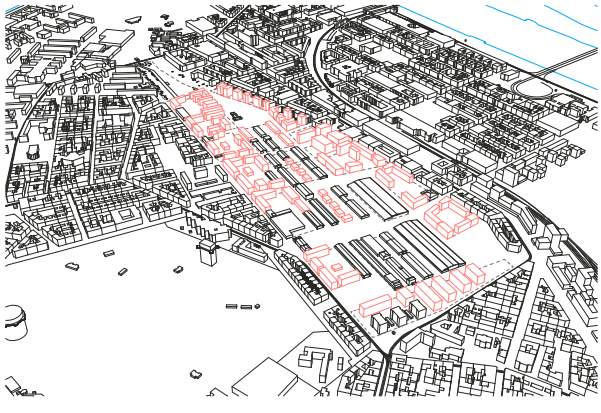
Beispiel - Szenario:
Schritt für Schritt wird das Gebiet wird immer dichter

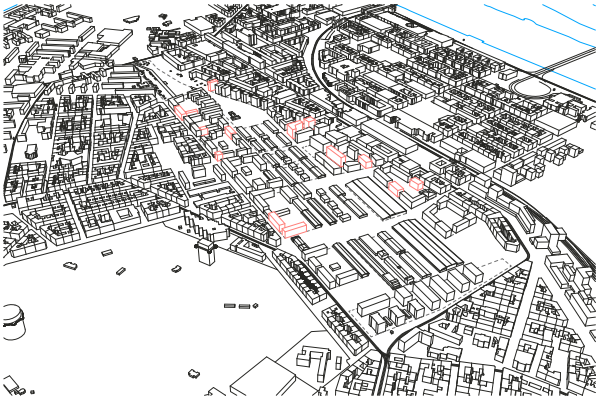
Wie sich die Bebauung auf dem Gebiet entwickeln könnte

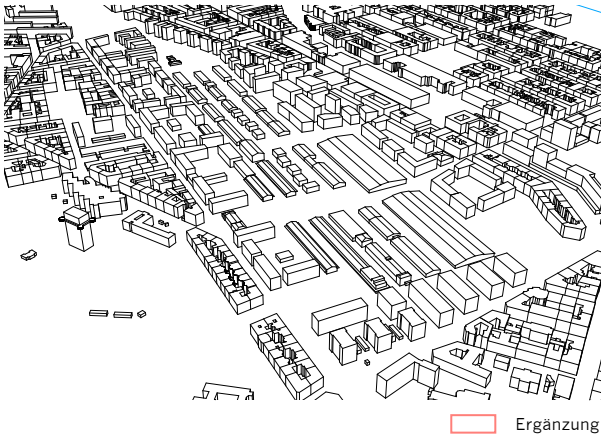










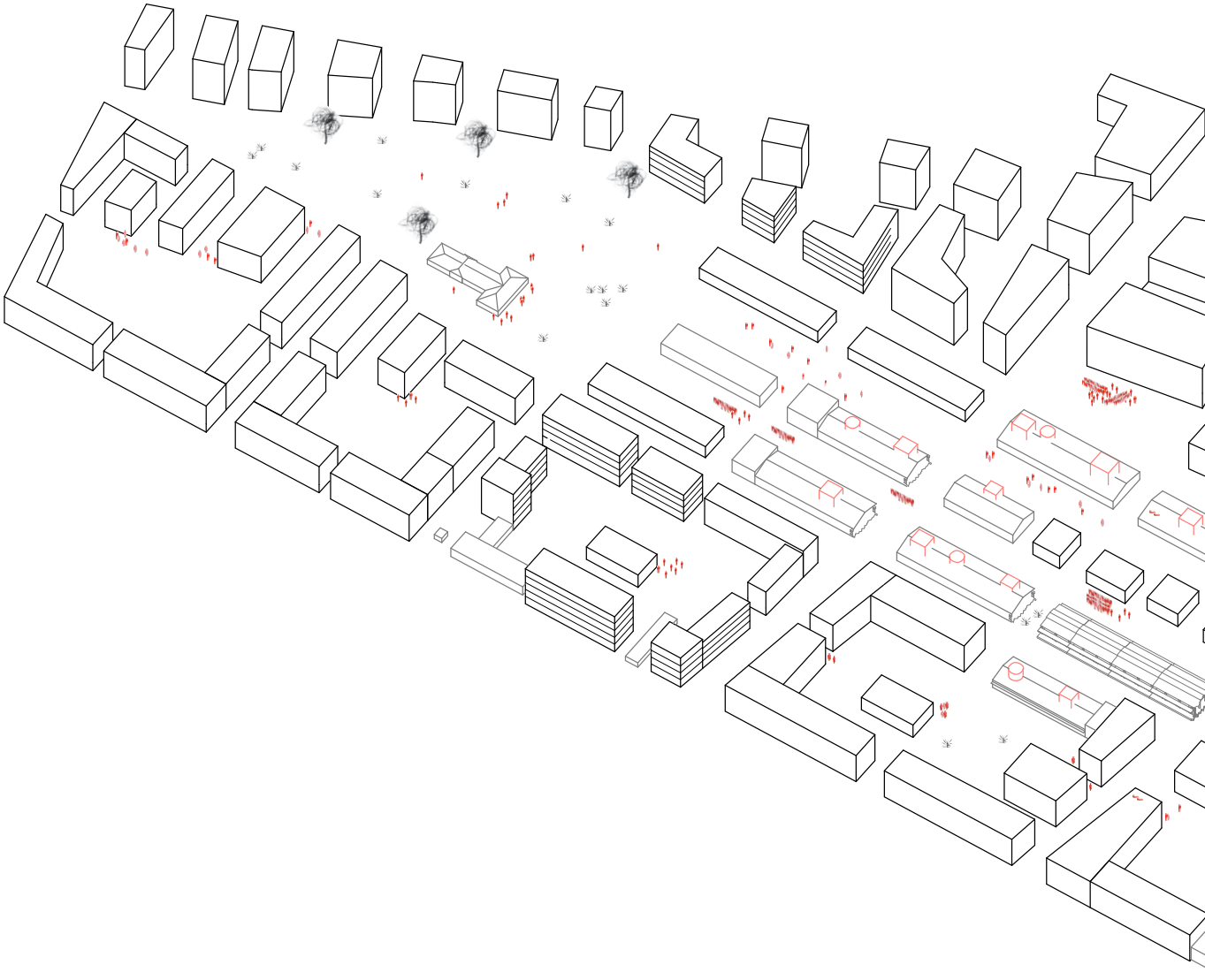


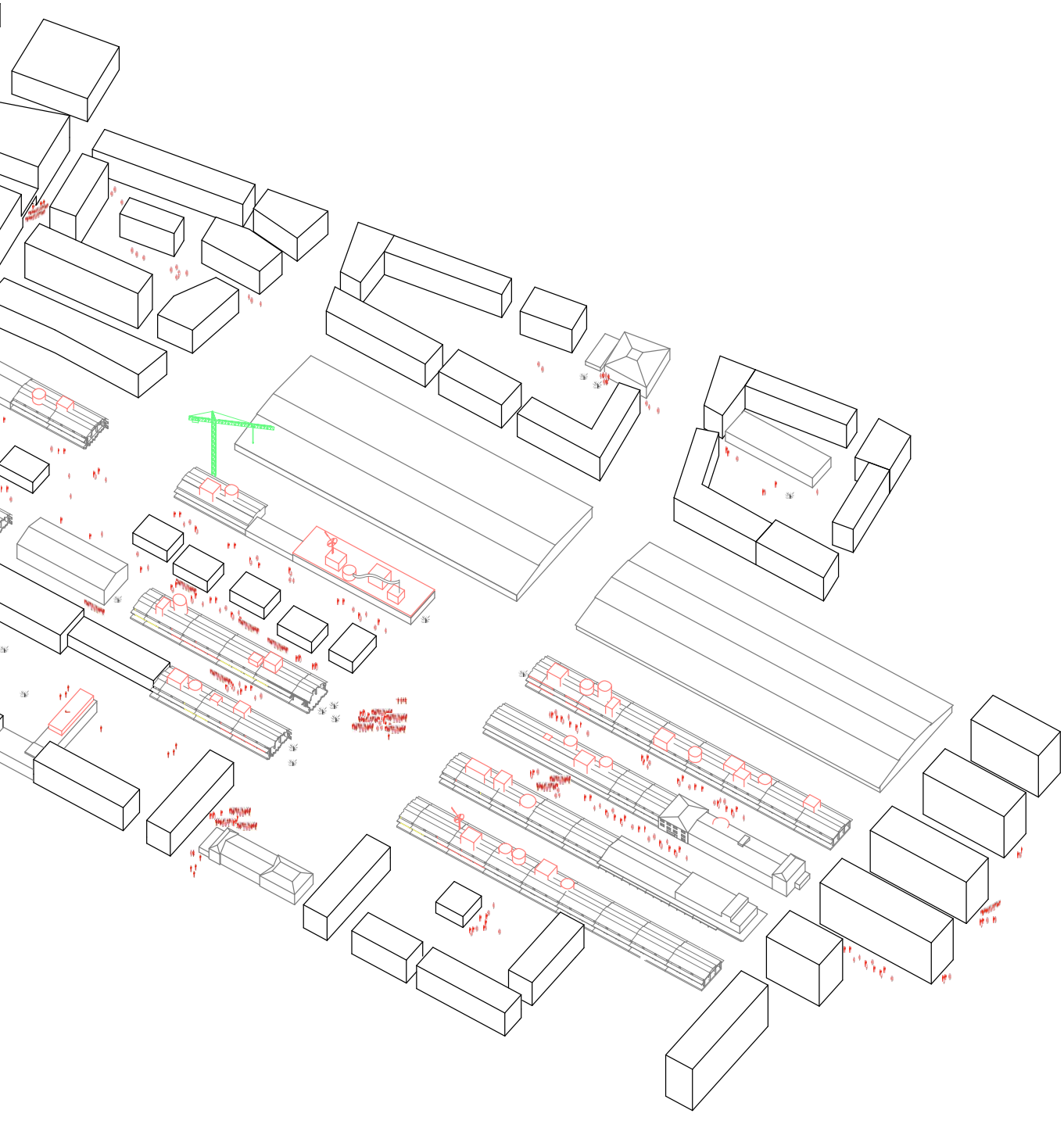
Ergänzung

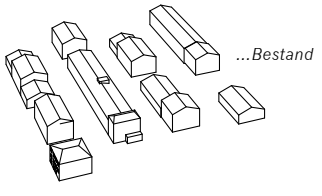
VOLLBEBAUUNG
BAUKÖRPERPOSITIONIERUNG

ad. 03: NEUBAUTEN ERGÄNZEN

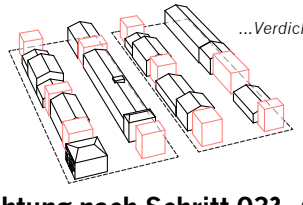
Bebauung schließt an Umgenutzten Bestand an





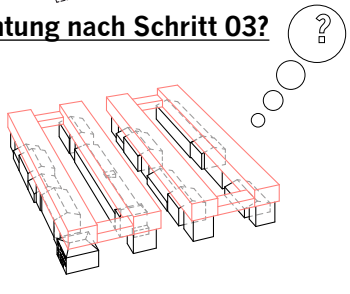


...Bestand



...Verdichtung

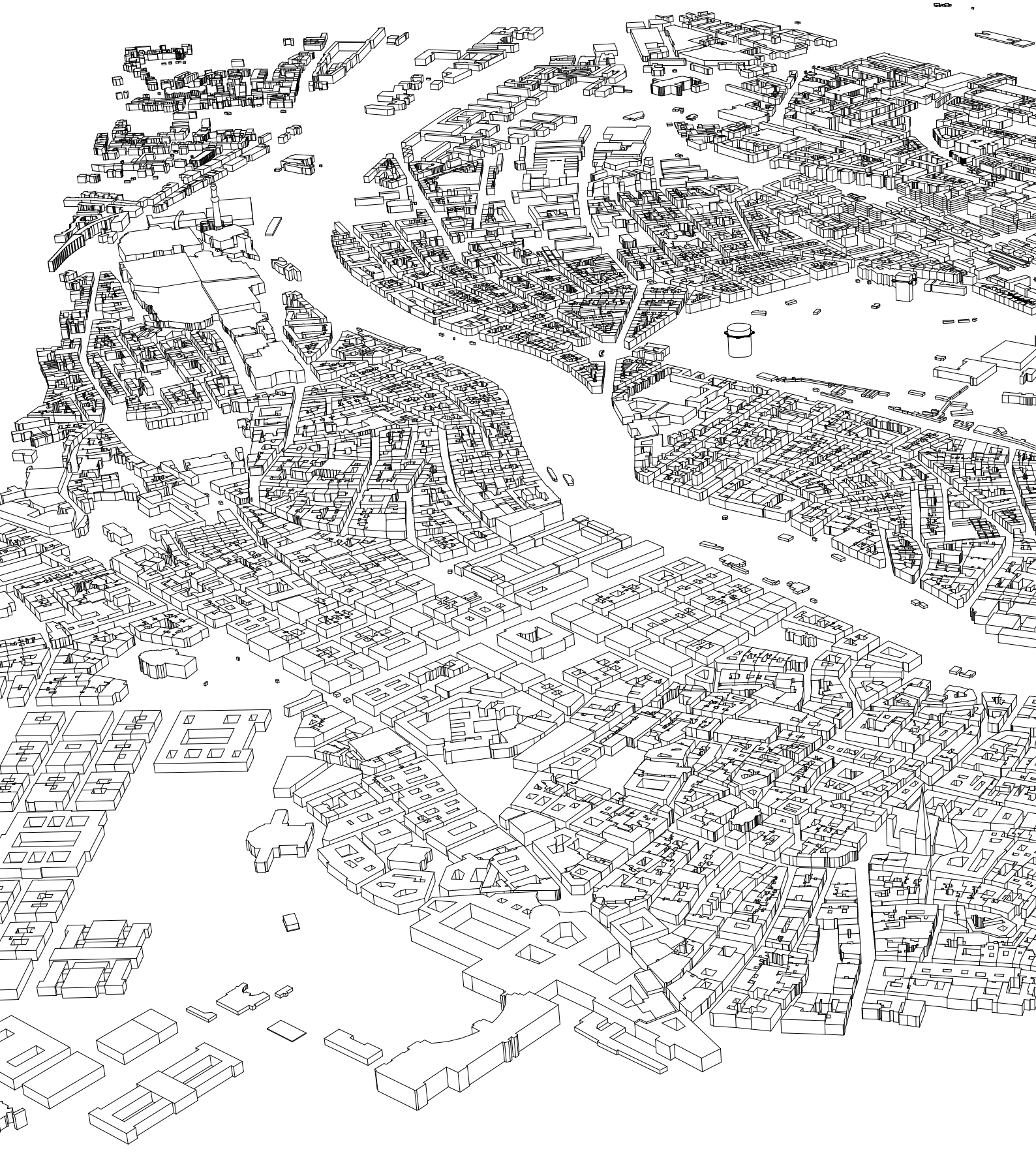
<u>...Nachverdichtung nach Schritt 03?</u>



Things to come...

Meine Entwicklungsstrategie, die hier nach Schritt 3 nicht weiter ausformuliert wird, ist ein Anstoß für eine Entwicklung.
Das Stadtgebiet wird nicht fertig sein - was der verbliebene Kran in der letzten Axonometrie andeutet.

Die ergänzenden Neubauten werden auch einmal zu Altbestand am Gelände werden und die Substanz der bisher umgenutzten Gebäude wird genauso einmal ausgedient haben. So werden an dem Stadtgbiet punktuell immer wieder Teile adaptiert und erneuert.



Abbildungsverzeichnis

Alle Abbildungen ohne Verweis auf einen Autor sind von mir selbst verfasst worden.

Abb01: Ansicht vom Central Park, New York, Foto von John Atherton, 1967, abgerufen am 14.6.2014 von http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/View_of_Central_Park_from_a_helicopter_on_its_way_from_the_top_of_the_Pan-Am_Building_in_downtown_New_York_City_to_JFK_Airport%2C_1967_%28581540688%29.jpg

Abb02: Dänischer Expo-Pavillon in Hannover von MVRDV sieben Jahre nach der Ausstellung, abgerufen am 6.12.2012 von flickr.com (user: telefunker, aufgenommen am 14.9.2007)

Abb03: Teil der Ausstellung „Torre David“, Architektur Biennale Venedig 2012, Foto von Thomas Marian, 2012

Abb04: Zitat von Yona Friedmann als Teil der Ausstellung „Torre David“, Architektur Biennale Venedig 2012, Foto von Thomas Marian, 2012

Abb05 & Abb06: Fotos von Office Elemental, (kein Datum), abgerufen am 25. 07 2014 von http://www.elementalchile.cl/proyecto/quinta-monroy/

Abb07: „Veduta di Campo Vaccino“, Giovanni Battista Piranesi, abgerufen am 2.5.2014 von http://www.wikipaintings.org/de/giovanni-battista-piranesi/vedute-di-roma-29

Abb08: „Tabula Rasa Revisited“, Mission Grand Axe La Défense, Paris, Competition, 1991, OMA aus „S,M,L,XL“, The Monacelli Press 1995, S. 1125

Abb09: „shrinking Cities 1980-2000“ aus Atlas of shrinking Cities, Hatje Cantz, 2006, S. 19

Abb10: Torre David, Caracas, Foto: Iwan Baan: TORRE DAVID, Lars Müller Publishers, 2013

Abb11: Detailaufnahme Fassade Torre David, Foto: Alberto Rojas, abgerufen am 17.7.2013 von caracasshots.blogspot.com

Abb12: Spiral Jetty, Robert Smithson, Orthofoto von google Maps, abgerufen am 2.5.2014

Abb13: Hotel Palenque aus „Yucatan ist anderswo“ von Neville Wakefield über Robert Smithsons „Hotel Palenque“, Parkett 43 1995

Abb14: Modellfoto „Best Supermarkt“, Forest Building, „Site - environmental Design“, 1978, abgerufen am 13.12.2012 von http://www.moma.org/collection/object.php?object_id=1070

Abb15: Vogelschau der Vorstadt Leopoldstadt im Jahr 1734 „Lustra decem Coronae Viennesies...“ aus „Vom Arbeitshaus zur Großindustrie“, Ute Georgeacopol-Winischhofer, Österr. Kunst- u. Kulturverlag, 1998, S. 30

Abb16: Leopoldstadt nach Vasquez im Jahr 1830, abgerufen am 10.7.2014 von http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_1830_Vasquez_Leopoldstadt_crop.jpg

Abb17: Josephinische Landesaufnahme 1764, abgerufen am 16.5.2014 von http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Josephinische_Landesaufnahme_Wien.jpeg

Abb18: Lageplan zur Katastralgemeindegründung 1863, abgerufen am 12.7.2014 von http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_um_1850.jpg

Abb19: Situations-Plan der Donau bei Wien von Klosterneuburg bis Fischamend nach den Catastral-Aufnahmen vom Jahre 1863 u. 1868, Autor: Donauregulierungscommission, 1869

Abb20: Generalisierungsplan für die Stadt Wien - Otto Wagner, Zusammenstellung der Kartenblätter 3-VI, 4-VI, 5-VI, 4-VII, 5-VII, Otto Wagner 1 Das Werk des Architekten 1860-1902, 2. Auflage, Böhlau Verlag, Wien 1994, S. 99 ff.

Abb21: Karte zur Donauregulierung 1893, aus „Experiment Metropole“, Czernin 2014, S. 202

Abb22 - 24: Nordbahnhof in seinen Entwicklungsstadien, aus „Der Wiener Nordbahnhof“, Sutton Verlag 2006, S.15ff

Abb23: Foto „1965“: Abbruch Nordbahnhof, aus „Großer Bahnhof“, Czernin 2006, S.151

Abb24: Foto „2014“: ehemaliger Standort Nordbahnhof, Thomas Marian 2014

Abb25: Wiener Innenstadt 1875, Aufnahmeblatt 4757-1-a, Österreichisch-Ungarische Monarchie, 1875, Militärgeographisches Institut, abgerufen am 12.7.2014 von http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aufnahmeblatt_4757-1-a_1875_Wien_Innenstadt.jpg

Abb26: Grundriss Nordwestbahnhof 1872 (mit Anmerkungen und Markierungen), Bäumer, W. (1873), „Der Nordwest-Bahnhof in Wien“, Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen (38. Jahrgang)

Abb27: Fotomontage der Fassade des letzten Originalgebäudes des Nordwestbahnhofs nach W. Bäumers Plänen, Thomas Marian 2014

Abb28: Bahngelände des Nordwestbahnhofs, Dachaufnahme von der Höhe der Halle Richtung Kahlenberg, Autor unbekannt, um 1930, Bildarchiv Österreichische Nationalbibliothek

Abb29: Gemälde vom Nordwestbahnhof, Karl Karger, 1875, Großer Bahnhof - Wien und die Weite Welt, Czernin 2014, S. 62

Abb30: Ansicht in kriegsbeschädigtem Zustand. Blick auf Abfahrtsseite. (Anm.: des Nordwest-bahnhofs), United States Information Service, 1953, Bildarchiv Österreichische Nationalbibliothek

Abb31: Kollage aus den Entwurfsdarstellungen vom Nordwestbahnhof, Einzelbilder aus „Der Nordwest-Bahnhof in Wien“, Allgemeine Bauzeitung mit Abbildungen (38. Jahrgang), Bäumer, W. (1873)

Abb32: Der Aufbruch in den Westen, aus „Bahnhöfe der Welt“, Steven Parissien (aus dem Engl. von Martin Rometsch), 1997, Knesebeck, München, S. 124

Abb33: Plakat „Northern Pacific“, aus „Bahnhöfe der Welt“, Steven Parissien (aus dem Engl. von Martin Rometsch), 1997, Knesebeck, München, S. 125

Abb34: Nordwestbahnhof Abfahrsseite, abgerufen am 19.07.13 von http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d2/Nordwestbahnhof_Abfahrtsseite_1873.jpg

Abb35: Bezirkskarte Brigittenau zum Schulunterricht, Freytag & Berndt, Wien, 1902

Abb36: Bezirkskarte Brigittenau zum Schulunterricht, Freytag & Berndt, Wien, 1929

Abb37: Bezirkskarte Brigittenau zum Schulunterricht, Freytag & Berndt, Wien, 1947

Abb38: Bezirkskarte Brigittenau zum Schulunterricht, Freytag & Berndt, Wien, 1949

Abb39: Wettbewerbsvisualisierung von enf-Architekten zum Nordwestbahnhof, abgerufen am 22.07.13 von http://www.wien.gv.at/ma53/rkfoto/2009/1196g.jpg

Abb40: Leitbild Nordwestbahnhof, Magistratsabteilung 21A. (2008). Städtebauliches Leitbild Nordwestbahnhof. Wien: MA 21 Repro, S. 53

Abb41:Bebauungsplan nach dem Leitbild von Tesar, Podrecca 1993, abgerufen am 26.8.2013 von http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/images/staedtebau-gr.jpg

Abb42: Wettbewerbsgrundriss Nordbahnhof: STUDIOVLAY, 2013, abgerufen am 17.9.2013 von http://www.competitionline.com/de/beitraege/61108

Abb43: Wettbewerbsgrundriss Nordbahnhof: STUDIOVLAY, 2013, abgerufen am 17.9.2013 von http://www.competitionline.com/de/beitraege/61108

Abb44: Orthophoto Nordwestbahnhof, Orthofoto von google Maps, abgerufen am 9.6.2013

Abb45: Gordon Matta-Clark, Conical Intersect, 1974, Fotos: Gordon Matta-Clark, Phaidon Press, 2003, S. 94 ff.

Abb46: Das Gebäude beim Abriss, Conical Intersect, 1974, Gordon Matta-Clark, Phaidon Press, 2003, S. 98

Abb47: Lois Weinberger, Verlauf = drift, Folio Verlag, 2000, S.177

Abb48: Plantlink - Wildnis tauscht Wohnort, Thomas Marian, 2012

Abb49: Lois Weinberger, Burning and Walking, 1993, Foto abgerufen am 2.9.2014 von http://www.loisweinberger.net/html/docxe

Abb50: Köbberling Kaltwasser, Schaulager, 2007, Installation zur Aktion „Baustoffzentrum“, Galerie Anselm Dreher, Berlin, Foto abgerufen am 12.9.2014 von www.superbuero.de/schaulager

Abb51: Ressurce Stadt, Folke Köbberling und Martin Kaltwasser, Jovis Verlag, 2006, S. 6

Abb52: Tübingen , Luftbild des französischen Viertels, Foto abgerufen am 20.9.2014 von https://www.tuebingen.de/fotos/albums/neue-quartiere/franz_viertel_luftbild_1000.jpg

Abb53: Tübingen, französisches Viertel, Nebeneinander von umgenutztem Bestand und Neubau, Foto abgerufen am 20.9.2014 von https://www.tuebingen.de/fotos/albums/neue-quartiere/loretto_kleiner_platz_1000.jpg

Anmerkung zu den CAD Zeichnungen:

Das Planmaterial wurde zu einem Großteil basierend auf den Geo-Daten der offenen Datenbank Openstreetmap erstellt, mittels Vergleich mit Luftbildern kontrolliert und korrigiert.

Mit größtem Dank an meine Eltern,

Olga Muskala und meine Freunde aus den Zeichensälen.