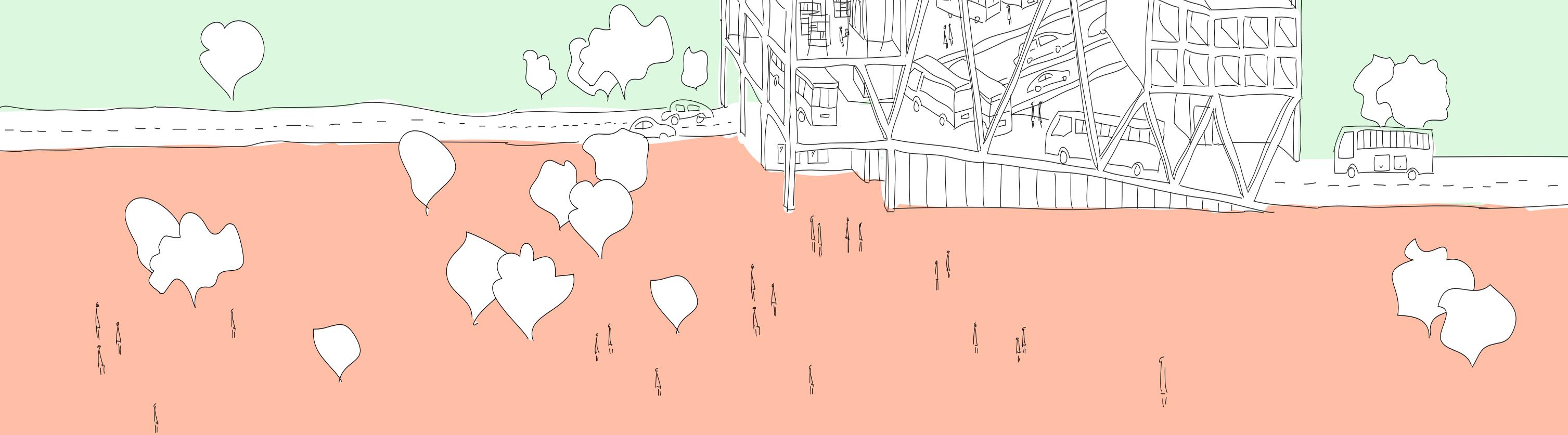
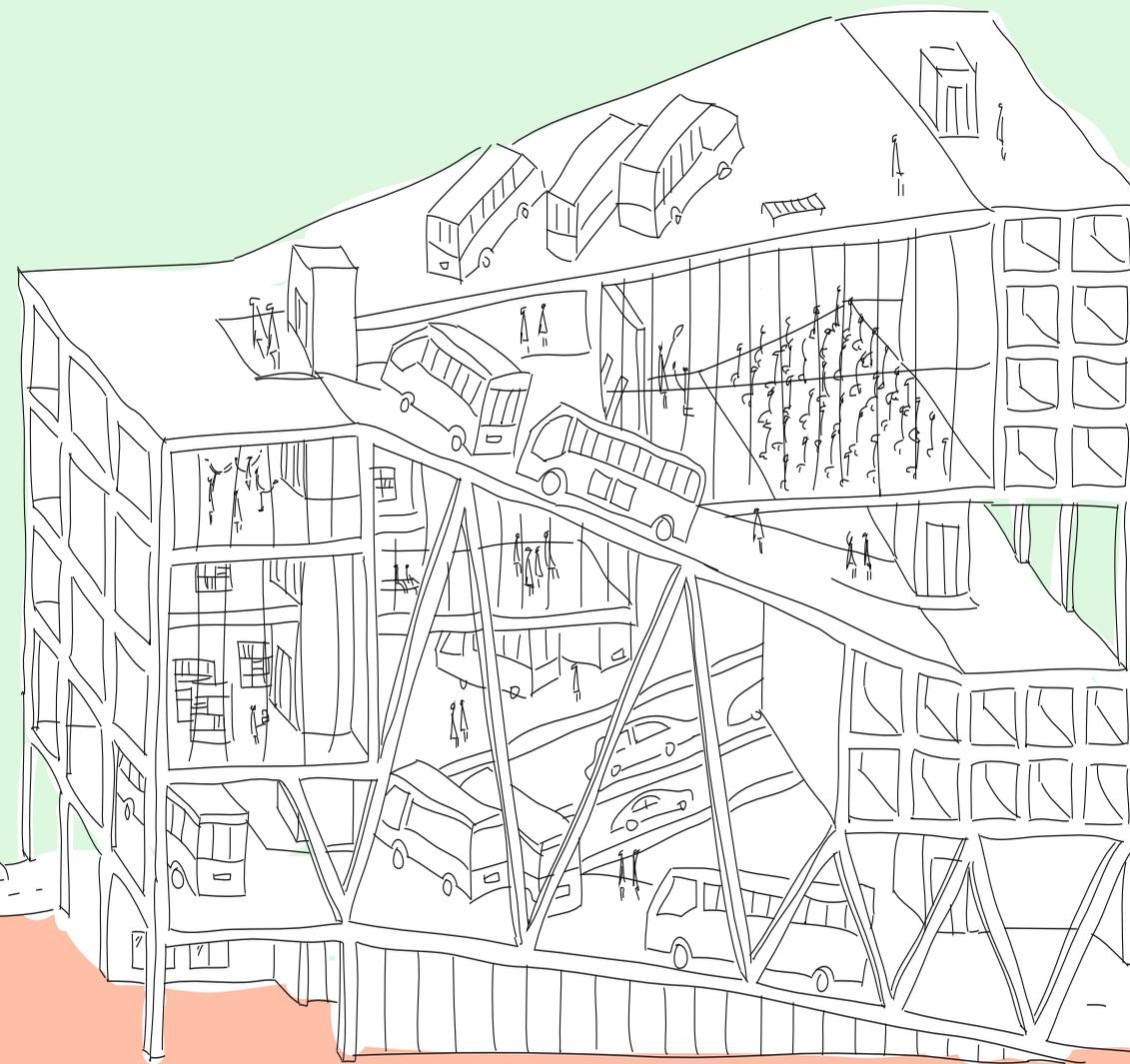


Madlyn Miessgang

# Ein Busbahnhof für Wien





# Busbahnhof für Wien

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

Markus Tomaselli  
Michael Rieper

E2605, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur  
und Entwerfen, Fachbereich Städtebau

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

Madlyn Miessgang  
0605140

# Abstract

In einer Zeit, die sich in ständigem Wandel befindet, und dem Reisen kaum mehr Grenzen gesetzt sind, gewinnen Transitorte wie Bahnhöfe, Flughäfen usw. immer mehr an Bedeutung. Bahnhöfe sind nicht nur Räume für An- und Abfahrt, sie sind soziale Räume, mit Menschen. Sie werden zu temporärem zu Hause, zu Freizeit, können Raum für öffentliche Nutzungen, für Sozialeinrichtungen oder Einkaufsmöglichkeiten bieten.

Diese Arbeit beschäftigt sich vorwiegend mit dem internationalen Busverkehr welcher Großteils durch private Unternehmen abgedeckt wird. Betrachtet man die großen Busbahnhöfe genauer, so fällt auf, dass der internationale Busverkehr in Wien sehr inadäquat behandelt wird. Diese Orte werden genauer analysiert und dann in einem Entwurf für einen neuen Ort umgesetzt.

Zu Beginn der Arbeit wird neben einem kurzen historischen Abriss über die Mobilitätsgeschichte in Europa mit Fokus auf Wien und dem Busverkehr, auf verschiedene internationale Beispielen eingegangen. Es wird eine Typologie für Busbahnhöfe entwickelt und im Zuge des Entwurfs die Nutzung des Busbahnhofes und die dafür notwendige Infrastruktur genauer betrachtet. Weiters werden mehrere potentielle Standorte für einen Busbahnhof in Wien untersucht, um einen Ort für den Entwurf eines neuen internationalen Busbahnhofes für Wien zu finden. Ein in Wien Stadlau situierter zentraler Busbahnhof soll all die derzeit in Wien vorhandenen Abfahrtsstellen zusammenfassen.

In a time of constant change with nearly limitless travel possibilities, points of transit such as train stations, airports etc. increasingly gain in importance. These stations are not only spaces of arrivals and departures, they are social spaces, with real people. They can become temporary homes or leisure time, can offer spaces for public use, for social services or even shopping malls.

This paperwork mainly deals with international bus transport which in majority is covered by private enterprises. Looking at the bigger bus stations in greater detail, it is noticeable that the international bus transport in Vienna is dealt in an inadequately way. These locations have been regarded thoroughly and afterwards presented in a draft for a new conclusion.

At the beginning of the thesis stays a brief outline about the history of mobility in Europe with a focus on Vienna and its bus transportation, beside several international examples. In the course of the design, it is subsequently dealt with the use of the bus station and its necessary infrastructure, as well as various types of bus platforms and terminals. It follows an examination of several potential locations for a bus station in Vienna to subsequently find a site for the design of a new international bus station for Vienna. A central bus terminal in Vienna Stadlau will connect all the today existing bus stations into one single structure.

# Danksagung

Besonders bedanken möchte ich mich bei meiner Familie – meinen Eltern Anna und Lothar Miessgang, ohne die das Architekturstudium nicht möglich gewesen wäre.

Vielen Dank auch meinen Betreuern Michael Rieper und Markus Tomaselli für die vielen Stunden und die Geduld bei den Korrekturen, sowie Peter Bauer für die Hilfe beim statischen Konzept.

Besonderen Dank gilt aber vor allem auch Aiste Ambrazeviciute, Robert Graf, Manuela Messmer-Wullen, Christian Navarro, Peter Neugschwendtner, Nicole Kirchberger, Helene Schauer und Christopher Schneeweiß für die Hilfe bei der Arbeit und die moralische Unterstützung, sowie all jenen Personen die mir ihre schönen Geschichten vom Reisen erzählt haben.

# Inhalt Teil 1

8	EINLEITUNG
13	MOBILITÄT
15	Mobilitätsgeschichte
40	Streckenverlauf von und nach Wien
45	KNOTENPUNKTE
46	Knotenpunkte in Wien
48	Knotenpunkte Busfahren
50	VIB Erdberg
58	Waldmanngründe
69	BEISPIELE
85	TYPLOGIE
86	vertikaler Busbahnhof
90	horizontaler Busbahnhof

# Inhalt Teil 2

## Busbahnhof für Wien

95	STANDORTSUCHE
96	Standortanalyse
109	ANFORDERUNGEN
110	Anforderungen an einen Busbahnhof
114	Funktionen
121	STÄDTEBAULICHES Konzept
129	ENTWURFS Konzept
194	Resümee
196	LITERATURVERZEICHNIS
198	ABBILDUNGSVERZEICHNIS
200	IMPRESSUM

# " EINFÜHRUNG

„The old fixed and static elements that built our cities are becoming increasingly irrelevant ... In a transient society, the mobile searchlight pointing an automobile sale or a movie premiere is more important than any building; a credit card system more meaningful than a high-rise bank. Urbanism, if it is to mean anything at all, is a fluid matrix of things that do their own thing. In William Burroughs' words, we must keep our bags packed and ready to move all the time.“<sup>1</sup>

Das Zitat von Warren Chalk von Archigram ist zwar schon über 40 Jahre alt, hat aber keineswegs an Aktualität verloren, bzw. trifft heute wahrscheinlich noch mehr zu als damals.

- 1 Warren Chalk, 1969, in: Cresswell, Tim; Merriman, Peter, 2011: „Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects: Practices, Spaces ...“, S. 376
- 2 Explorative Recherche über Erfahrungen mit Busreisen, 14 Personen, 8 weiblich, 6 männlich, im Alter zwischen ca. 24 und 45 Jahren.

Ich (Madlyn)<sup>2</sup>  
Ein paar mal bin ich schon Bus gefahren.  
Aber eigentlich nur auf Reisen. Für mich hatte das Busfahren in Österreich selbst nie so eine große Bedeutung, da mein Weg mich meist nach Hause Richtung Westösterreich führt und hier der Zugverkehr sehr gut ausgebaut ist. Ich würde ja ohnehin am liebsten alle Fahrten mit dem Fahrrad machen - wenn es gehen würde. Aber im Zuge dieser Arbeit habe ich mich ein bisschen umgehört, was meine Freunde für Erfahrungen mit dem Busfahren gemacht haben und werde diese und meine Erfahrungsberichte in diesem Buch immer wieder mit-einfließen lassen.



Die großen internationalen Busbahnhöfe in Wien sind entweder sehr klein (Stadioncenter), werden demnächst aufgelassen (Südbahnhof/ Südtiroler Platz) oder sind rein privat betrieben (VIB Erdberg). In einem Telefonat mit Dr. Peter Klemens von der Wirtschaftskammer Wien, wurden die internationalen Busbahnhöfe erst gar nicht mehr als Busbahnhöfe bezeichnet, sondern als Abfahrtstellen. Richtet man den Blick über Wien hinaus, so fällt auf, dass diese Bezeichnung die aktuelle Situation widerspiegelt. Doch trotz ihres schlechten Zustandes, bergen diese Orte eine gewisse Art von Faszination. So hört man alle möglichen Sprachen, sieht die unterschiedlichsten Menschen und erfährt die individuellsten Gründe, diese Art der Fortbewegung auf sich zu nehmen.

Laut den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) werden Bahnhöfe wie folgt definiert: „Bahnhöfe sind Betriebsstellen, in denen Züge beginnen, enden, oder einander ausweichen können“<sup>3</sup>. Dies würde bedeuten, dass ein Busbahnhof kein Bahnhof sein kann. Es könnten Begriffe wie Terminal oder Station verwendet werden, jedoch wird der Bahnhof umgangssprachlich auch mit Orten des An- und Abfahrens assoziiert. In jüngster Zeit erfüllen Bahnhöfe nicht nur mehr rein den Zweck des Fortbewegens, sie liefern auch Infrastruktur für eine Stadt oder Region, weshalb in dieser Arbeit der Begriff Bahnhof für einen Knotenpunkt des internationalen Busverkehrs verwendet wird.

Busfahren ist nicht nur eine der günstigsten Lösungen der Fortbewegung, es hat auch den Vorteil, dass der Mitnahme von Gepäck kaum Grenzen gesetzt sind und es im Gegensatz zum Flugzeug, damit keine Gewichtsgrenzen gibt. Große Bedeutung kommt vorwiegend dem Fernverkehr von Arbeits- und Bildungsmigrant\_innen zu. Menschen reisen oft nicht nur, um neue Orte kennen zu lernen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Gerade Richtung Osteuropa spielt der Gastarbeiterverkehr von Wien aus eine große Rolle. Menschen verbringen somit viel Zeit an Transitorten und werden für viele so zu einer Art „Zu Hause“. Diese Orte möchte ich genauer betrachten, um mich dann einem Entwurf für solch einen Ort zu widmen.

Zu Beginn der Arbeit wird neben einem kurzen historischen Abriss über die Mobilitätsgeschichte auch auf den Unterschied im Mobilitätsverhalten zwischen Ost- und Westeuropa eingegangen. Im Zuge der Auseinandersetzung mit den Knotenpunkten in Wien werden die großen Busbahnhöfe, VIB Erdberg und Waldmanngründe, genauer betrachtet. Die Beschäftigung mit verschiedenen internationalen Beispielen von Busbahnhöfen, führt zu der Einteilung der Bahnhöfe in zwei Typologien. Der daraus resultierende Entwurf wird im Konzept eines vertikalen Busbahnhofes entwickelt.

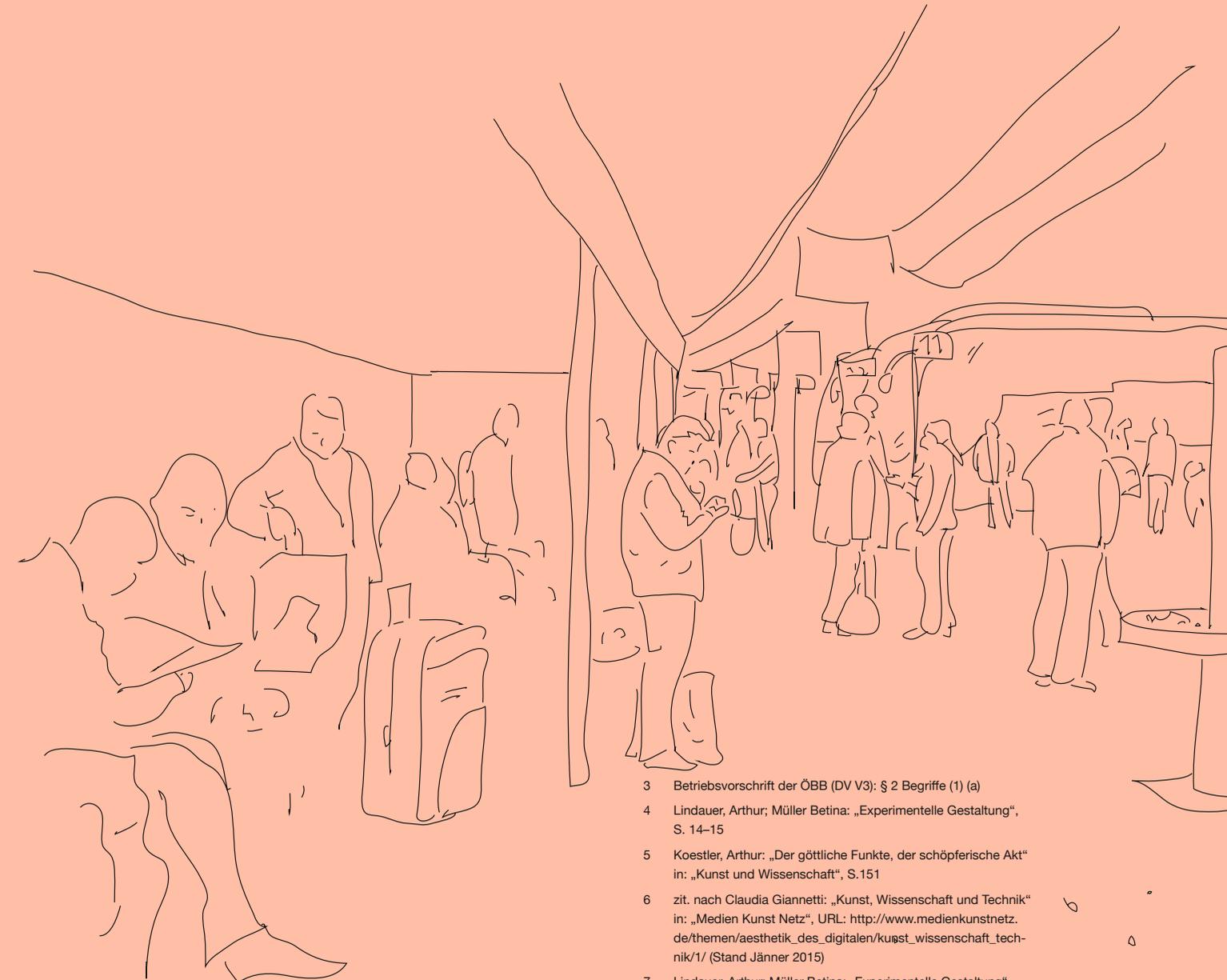
Aufgrund des vorliegenden Konzeptes wird als Werkzeug die Zeichnung bzw. die Illustration gewählt, die sich durch die ganze Arbeit zieht. Auch in der Recherche kann die Zeichnung die gewünschten Botschaften schneller transportieren. Das Konzept soll nicht mit vielen Worten, sondern auf einfache Weise erfassbar werden. In der Architektur gilt die Zeichnung seit jeher als Mittel der Ideenübertragung. Die Darstellung des Konzeptes läuft größtenteils über die Skizze/Zeichnung oder den Plan. Wobei der Skizze eine andere Bedeutung zukommt, als einer technischen Zeichnung. Die Skizze kann ein Werkzeug zur Konzeptfindung sein, wohingegen eine technische Zeichnung ein Hilfsmittel für eine Ausführung darstellt und ein möglichst detailgenauer Grad von Nöten ist.

Eine Skizze/Zeichnung oder Illustration bedient sich sowohl der Intuition als auch der bildlichen Vorstellung, was auch in der Wissenschaft eine Rolle spielen kann.<sup>4</sup> Arthur Koestler dazu über Max Planck: „der Vater der Quantentheorie (...) weist darauf hin, dass der bahnbrechende Wissenschaftler eine lebhaft intuitive Vorstellungskraft für neue Ideen haben muss, da diese sich nicht auf dem Weg der Deduktion bildet, sondern der künstlerischen, der schöpferischen Phantasie entspringen“<sup>5</sup>.

Claudia Giannettis geht bei dieser Verbindung noch einen Schritt weiter und stellt nicht nur Parallelen zwischen Kunst und Wissenschaft her. Sie untersucht welchen Einfluss die Kunst auf die Wissenschaft hat. Sie beruft sich dazu auf Peter Weibel, welcher schreibt: „Dies ist unser

erstes Ziel: Kunst und Wissenschaft können nur vernünftig verglichen werden, wenn wir akzeptieren, dass beide Methoden sind. Das bedeutet nicht, dass wir erklären, dass beide dieselben Methoden besitzen. Wir wollen nur erklären, dass beide eine methodische Annäherung haben, selbst wenn ihre Methoden verschieden sind oder sein können.“<sup>6</sup>

Die Zeichnung vermittelt eine Konstruktion der Wirklichkeit. Zusätzlich kann sie erklären und liefert eine Interpretation der Autor\_innen.<sup>7</sup> Rudolf Arnheim schreibt: „Jede Reproduktion ist eine Interpretation durch Anschauungsmittel.“<sup>8</sup> Zeichnung ist in diesem Fall für mich nicht nur Darstellung einer fertigen Arbeit oder realen Welt, sie ist auch Mittel zur Problemlösung und hilft der Weiterentwicklung des Konzeptes.



3 Betriebsvorschrift der ÖBB (DV V3): § 2 Begriffe (1) (a)

4 Lindauer, Arthur; Müller Betina: „Experimentelle Gestaltung“, S. 14–15

5 Koestler, Arthur: „Der göttliche Funke, der schöpferische Akt“ in: „Kunst und Wissenschaft“, S.151

6 zit. nach Claudia Giannetti: „Kunst, Wissenschaft und Technik“ in: „Medien Kunst Netz“, URL: [http://www.medienkunstnetz.de/themen/aesthetik\\_des\\_digitalen/kuerst\\_wissenschaft\\_technik/1/](http://www.medienkunstnetz.de/themen/aesthetik_des_digitalen/kuerst_wissenschaft_technik/1/) (Stand Jänner 2015)

7 Lindauer, Arthur; Müller Betina: „Experimentelle Gestaltung“, S. 103

8 Arnheim, Rudolf: „Kunst und Sehn“, S. 152

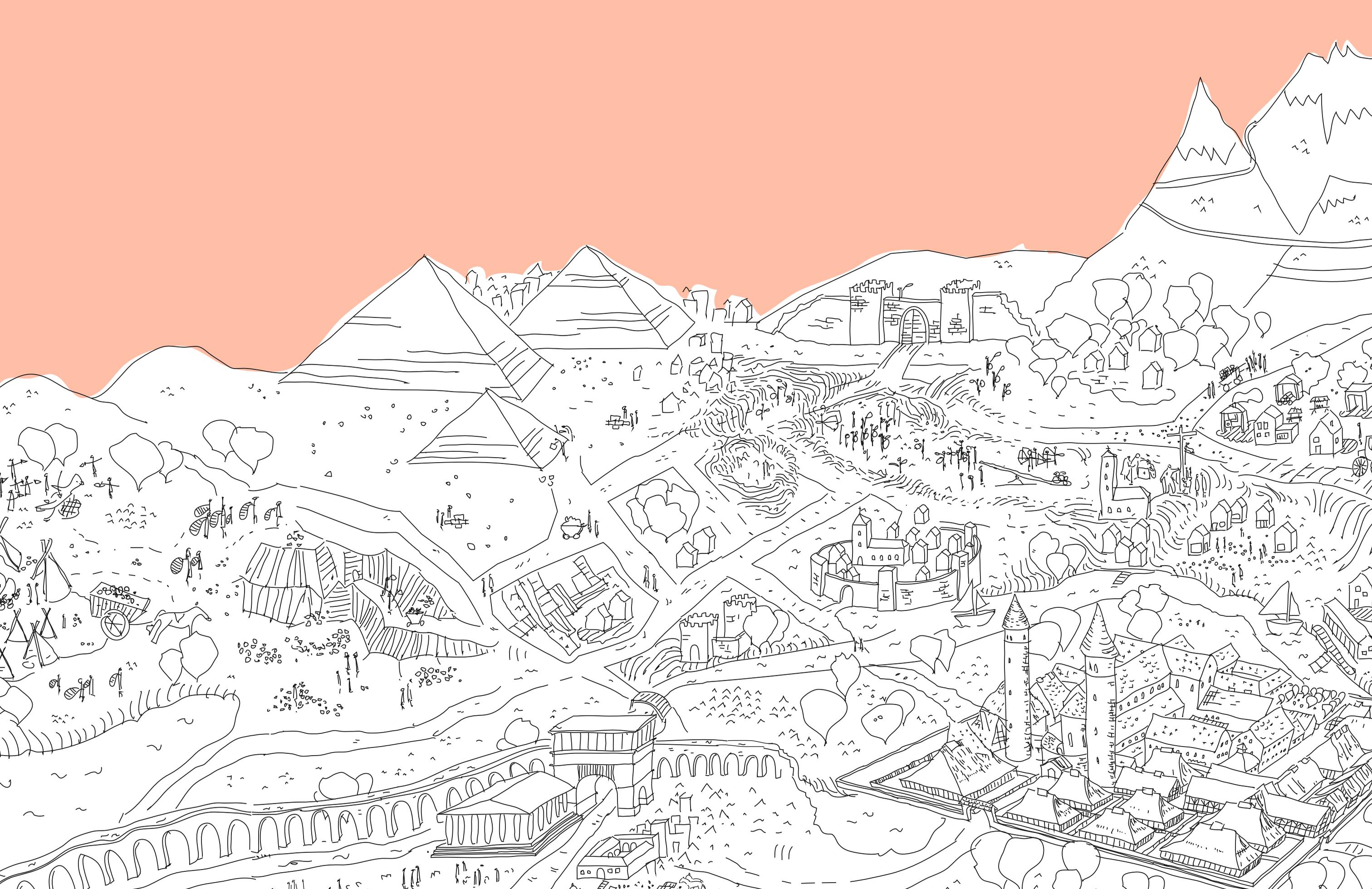
# " MOBILITÄT

Gregor, Teil 7

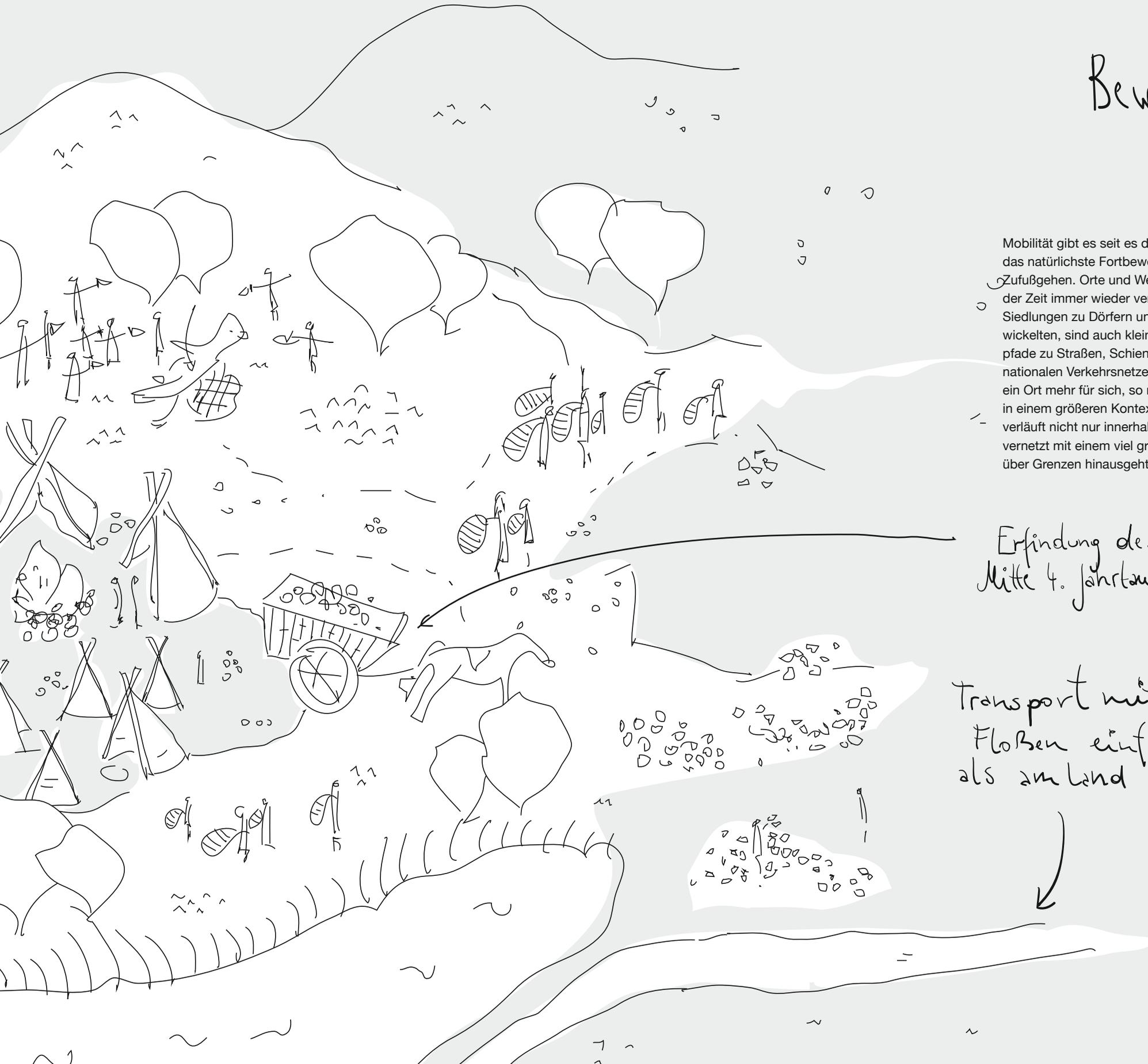
Mit dem Nachtbus durch Indien:

Wenige Tage nach meiner Ankunft in Indien, entschloss ich mich mit dem Schlafbus über Nacht von Panaji der Hauptstadt von Goa nach Hampi zu fahren. Als der Bus dann abfahren sollte kam einer vom Reisebüro und meinte der Bus würde doch nicht fahren, da es zu wenige Fahrgäste seien. Folglich bot man mir an mit einem gewöhnlichen Reisebus zu fahren und man versicherte mir, dieser Bus fahre auch in die selbe Richtung. Schnell habe ich einen Indier kennengelernt der die selbe Reise geplant hatte, und fand mich auf einem Sitzplatz an dessen Seite wieder, was sich als recht nützlich erweisen sollte.

2014



# Bewegung und Mobilität<sup>9,10,11,12</sup>



Mobilität gibt es seit es den Menschen gibt und das natürlichste Fortbewegungsmittel ist das Zu Fuß gehen. Orte und Wege haben sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert. So wie sich Siedlungen zu Dörfern und Städten weiterentwickelten, sind auch kleine Wege oder Trampelpfade zu Straßen, Schienen bzw. ganzen internationalen Verkehrsnetzen geworden. War früher ein Ort mehr für sich, so muss man Vieles heute in einem größeren Kontext sehen. Fortbewegung verläuft nicht nur innerhalb einer Stadt, sie ist vernetzt mit einem viel größerem System, das über Grenzen hinausgeht.

Erste Verkehrssysteme und Verkehrsmittel wie Wagen und Karren entstanden erst, als die Menschen sesshaft wurden. Die Zentren der Hochkulturen (Mesopotamien, China, Indien, Mittelamerika oder Ägypten) waren auch jene von Verkehr und Entwicklung, da diese über Handel versorgt werden mussten. Auch heute noch befinden sich große Metropolen in verkehrsgünstiger Lage (z.B. London, New York, Tokio, Singapur,...).

Erfindung des Rades:  
Mitte 4. Jahrtausend v. Chr.

Frühe Verkehrsmittel:  
Schlitten, Ski, Sänften, ...

Transport mit  
Floßen einfacher  
als an Land

Gregor, Teil 2

Schlafen in indischen Bussen soll geübt sein. Gebirgige Straßen, enge Kehren und eine gefühlte Renngeschwindigkeit, begleitet von ohrenbetäubenden Hupgeräuschen, lassen einen nicht geübten Busreisenden im Minutentakt aufwachen. Aber es gelang mir dennoch ein wenig Schlaf abzubekommen. Ich hatte mich gerade ein wenig an diese mir bis dahin unbekannte Art des Reisens gewöhnt, als man mir zu verstehen gab, ich müsse jetzt den Bus wechseln. Es dürfte ca. zwei Uhr morgens gewesen sein. Gesagt, getan stand ich mit meinem Sitznachbar, ein indischer Ingenieur, am Straßenrand einer Schnellstraße, weit und breit war aber kein anderer Bus zu sehen.

# Altertum <sup>13,14</sup>

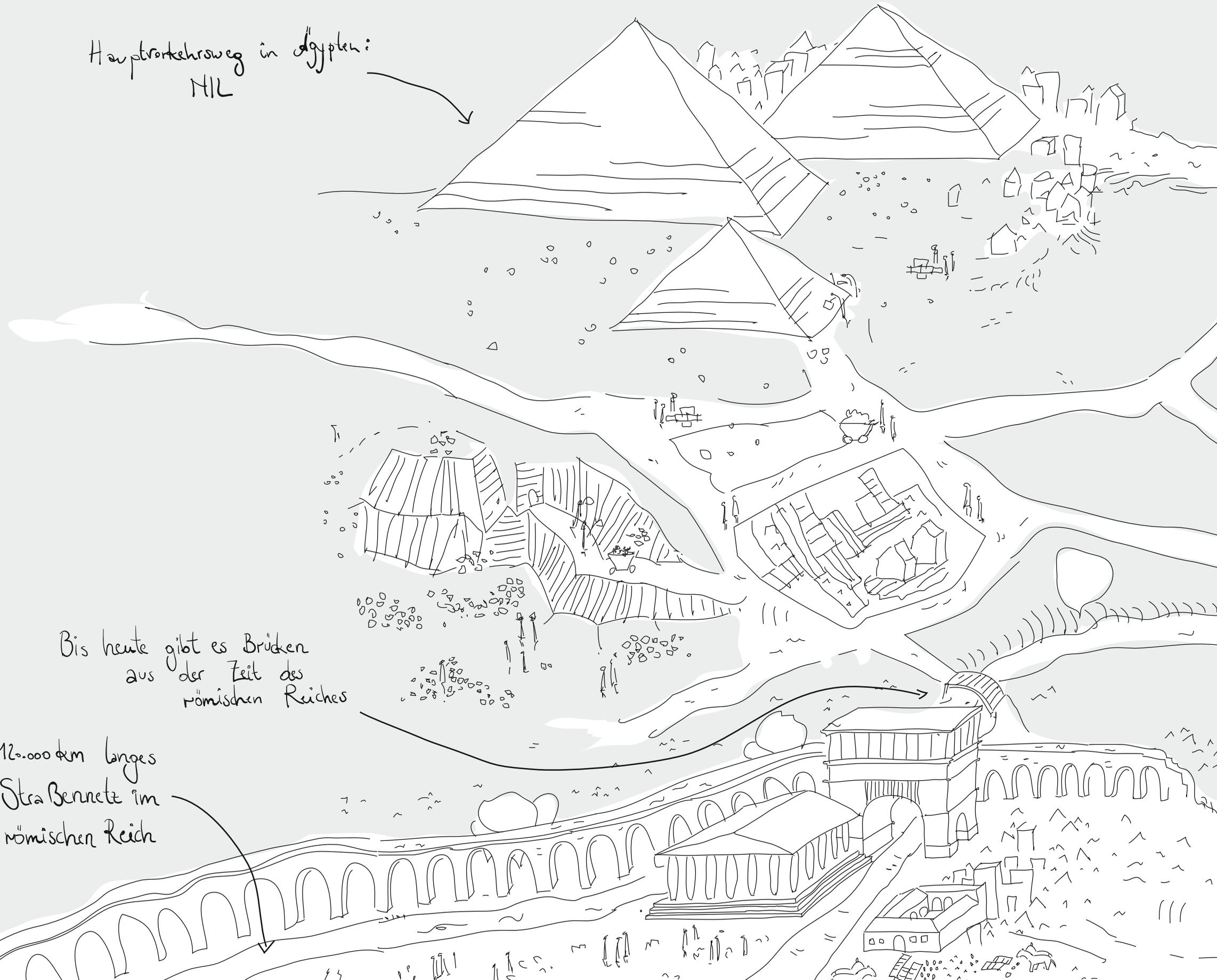
~ 4. Jahrtausend v. Chr.  
bis ca. 6. Jh.

Mit der Entstehung großer Reiche wie Ägypten oder Babylonien, später aber auch dem griechischen oder römischen Reich, kamen wichtige Handelsbeziehungen zustande. Dafür und für die Versorgung großer Metropolen, entwickelten sich gut funktionierende Verkehrsnetze. Auch im stark auf dem Nomadentum basierenden germanischen Reich wurde das Straßennetz weiter ausgebaut und machte das Gebiet zur größten zusammenhängenden Siedlung (z.B. Aachen, Bonn, Köln, Trier).

Regelmäßigen Fernverkehr gab es bereits im Altertum. Dieser verband die Küsten Eurasiens und Ostafrikas miteinander, sowie das Rote Meer über den Indischen Ozean bis nach Indonesien und Japan.

Der Verkehrsweg übers Wasser war nach wie vor gegenüber der Fortbewegung zu Land wesentlich kostengünstiger und schneller, obwohl bereits zur Zeit des römischen Reiches die Straßennetze sehr gut ausgebaut waren.

Hauptverkehrswege in Ägypten:  
NIL



Bis heute gibt es Brücken aus der Zeit des römischen Reiches

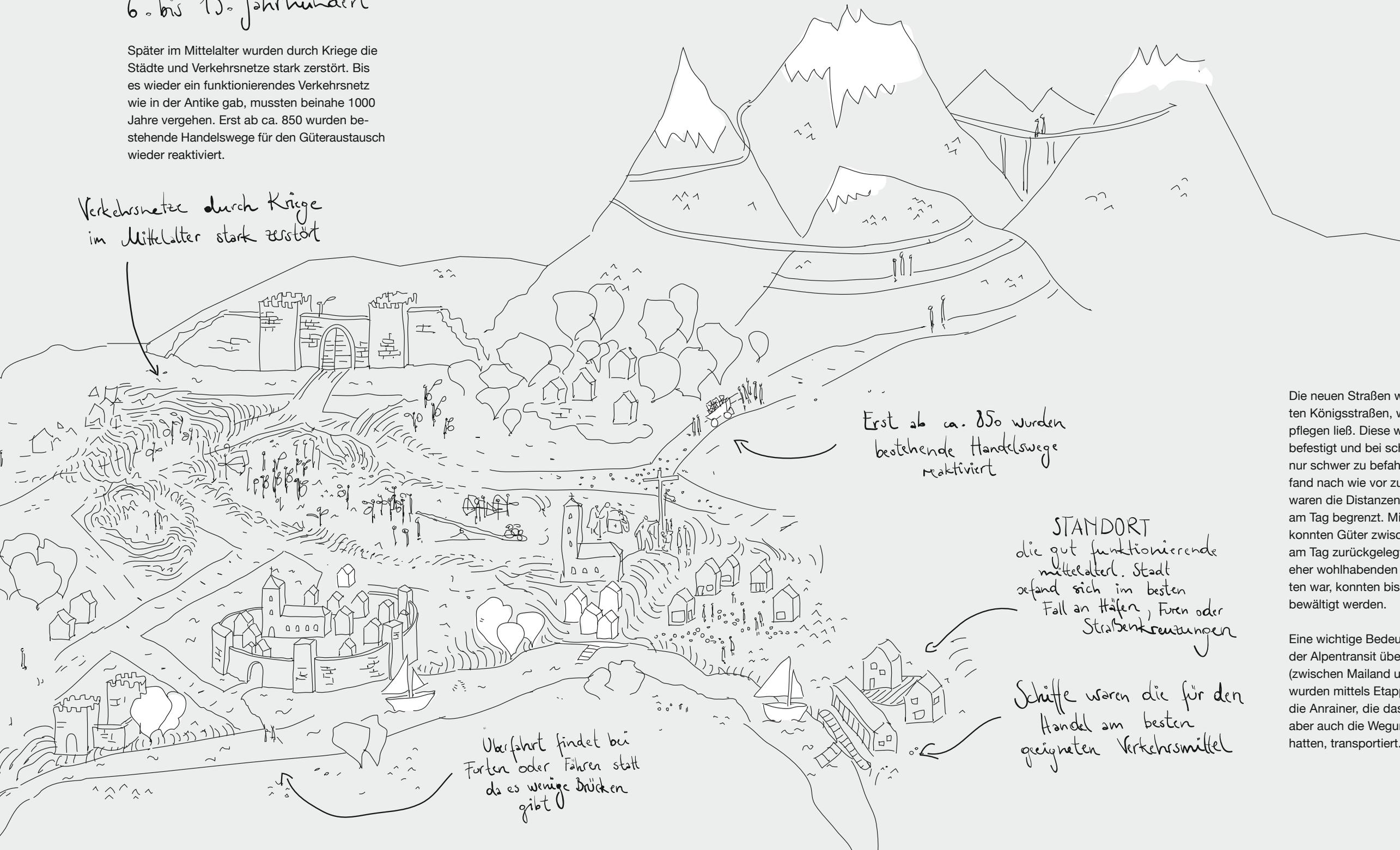
12.000 km langes Straßennetz im römischen Reich

# Mittelalter<sup>15.</sup>

6. bis 15. Jahrhundert

Später im Mittelalter wurden durch Kriege die Städte und Verkehrsnetze stark zerstört. Bis es wieder ein funktionierendes Verkehrsnetz wie in der Antike gab, mussten beinahe 1000 Jahre vergehen. Erst ab ca. 850 wurden bestehende Handelswege für den Güteraustausch wieder reaktiviert.

Verkehrsnetze durch Kriege im Mittelalter stark zerstört



Erst ab ca. 850 wurden bestehende Handelswege reaktiviert

STANDORT  
die gut funktionierende mittelalterl. Stadt befand sich im besten Fall an Häfen, Furen oder Straßenkreuzungen

Schiffe waren die für den Handel am besten geeigneten Verkehrsmittel

Überfahrt findet bei Furten oder Fähren statt da es wenige Brücken gibt

Die neuen Straßen waren die sogenannten Königsstraßen, welche der König pflegen ließ. Diese waren jedoch nicht befestigt und bei schlechter Witterung nur schwer zu befahren. Die Bewegungen fand nach wie vor zu Fuß statt. Hierbei waren die Distanzen jedoch auf 30 km am Tag begrenzt. Mit Ochsenkarren konnten Güter zwischen 20 und 25 km am Tag zurückgelegt. Zu Pferd, was den eher wohlhabenden Personen vorbehalten war, konnten bis zu 75 km am Tag bewältigt werden.

Eine wichtige Bedeutung hatte aber auch der Alpentransit über die Gotthardroute (zwischen Mailand und Basel). Die Güter wurden mittels Etappentransport durch die Anrainer, die das Transportmonopol aber auch die Wegunterhaltungspflicht hatten, transportiert.

# Die ideale mittelalterliche Stadt<sup>16</sup>

Wegen der schlechten Qualität der Verkehrswege, sowie die geringe Reichweite der Verkehrsmittel, war das Wachstum der Städte stark begrenzt. Das heißt, der Durchmesser einer Stadt lag im Idealfall nur bei 2 bis 3 km, was zu Fuß in einer halben Stunde zu bewältigen war.

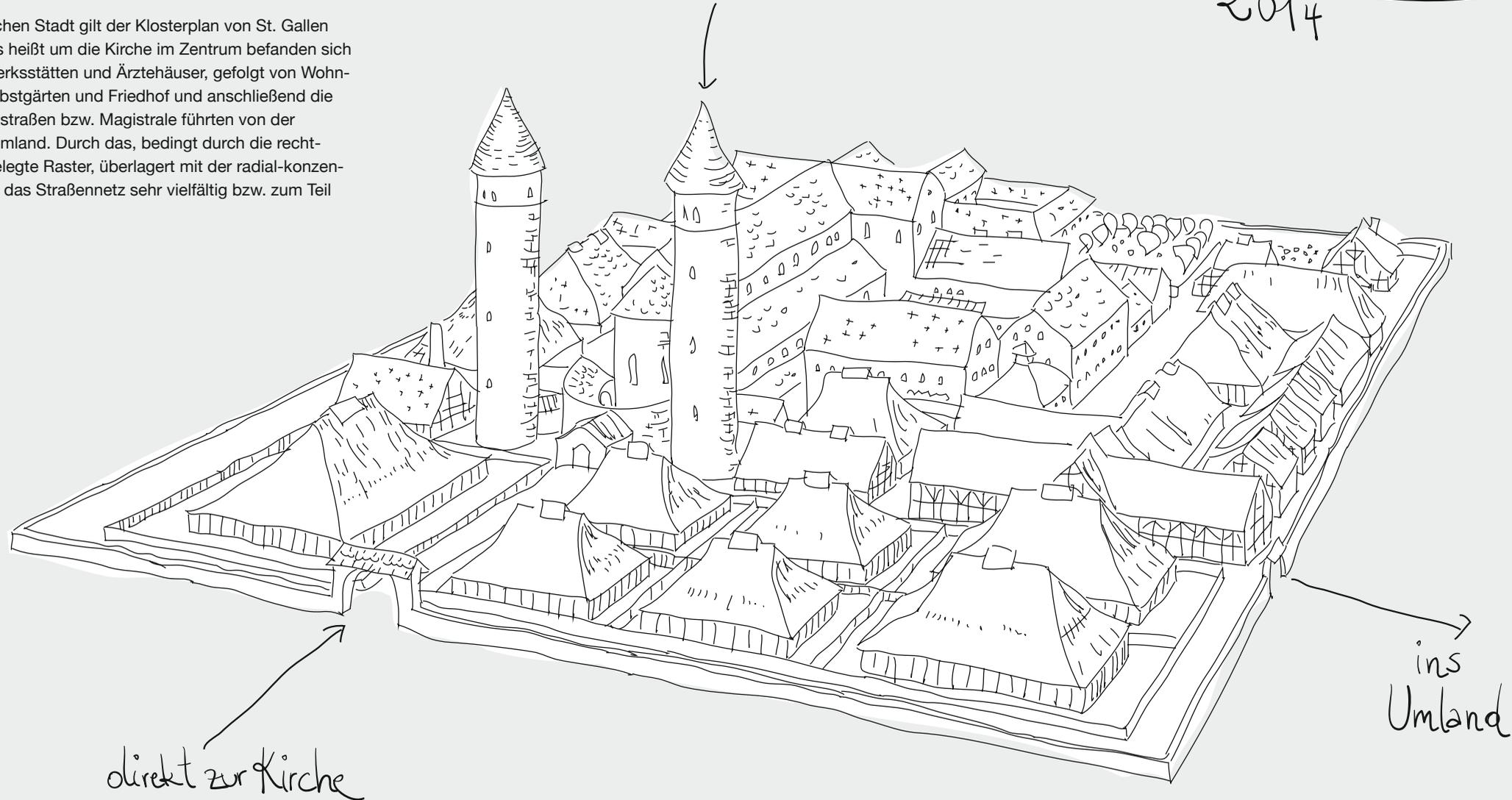
Als Vorbild der mittelalterlichen Stadt gilt der Klosterplan von St. Gallen (ab. ca. 850 nach Chr.), das heißt um die Kirche im Zentrum befanden sich zuerst Gasthäuser, Handwerksstätten und Ärztehäuser, gefolgt von Wohnstätten, Mühle, Brauerei, Obstgärten und Friedhof und anschließend die Türme und Tore. Die Hauptstraßen bzw. Magistrale führten von der Kirche durch die Tore ins Umland. Durch das, bedingt durch die rechteckige Gebäudeform, angelegte Raster, überlagert mit der radial-konzentrischen Struktur, erscheint das Straßennetz sehr vielfältig bzw. zum Teil sogar verwirrend.

Gregor, Teil 3

Mir blieb nichts anderes über, als mit dem netten Herrn mit einer Motor Riktscha mitten in der Nacht zum nächsten Busbahnhof zu fahren. Nachdem wir 4 Stunden auf einen Bus gewartet hatten, der dann doch nicht fuhr, musste mein Sitznachbar und ich quer durch die ganze Stadt zu einem anderen, sehr abgelegenen, Busbahnhof fahren. Um ca. 8 Uhr morgens befanden wir uns endlich in einem Regionalbus, ein Bus mit Holzbänken ohne Fenster, welcher von außen Ähnlichkeiten mit einem amerikanischen Schulbus hatte. Nach zwei Stunden Fahrt mussten wir jedoch erneut mit einer Motor Riktscha zu einem weiteren Bus fahren.

2014

Klosterkirche im Zentrum





# Neuzeit <sup>17, 18</sup>

ab dem 15. Jh. bis  
in d. Gegenwart

Noch waren Freizeit, Urlaub und Tourismus kein Thema des alltäglichen Lebens, das heißt das Mobilität und Verkehrswachstum war sehr gering und stellten noch kein Probleme in der Stadtentwicklung dar. Nach wie vor spielte der Handel eine zentrale Rolle in der Mobilitätsentwicklung, jedoch nahm der Personentransport an Bedeutung zu.

Die Schaffung einer Kontinente übergreifenden Weltwirtschaft, leitete über zur industriellen Revolution und mit der Erfindung der Eisenbahn, wurde die Fortbewegung zu Land im Gegensatz zu Wasser das erste Mal konkurrenzfähig gemacht. Neben dem Straßennetz, kam es auch im Kanalbau zu einem Entwicklungsschub.

Beginn der Postbeförderung  
im 16. und 17. Jahrhundert

POSTKUTSCHE als Vorgänger  
des POSTBUSSES



# Technische Zeit <sup>19,20</sup>

Entwicklung von Wohn- und Industriegebieten entlang der Eisenbahn

Die Entwicklung von Industrie und Transportwesen führten zur industriellen Revolution und ab dem 18. Jahrhundert zu einer Wende der Arbeits- und Lebensbedingungen. Dadurch wuchsen die Städte und große Wohnviertel oft ohne Berücksichtigung von Gesundheit und Umwelt. Es entstanden Reformbewegungen sowie Arbeits- und Gewerkschaftsbewegungen.

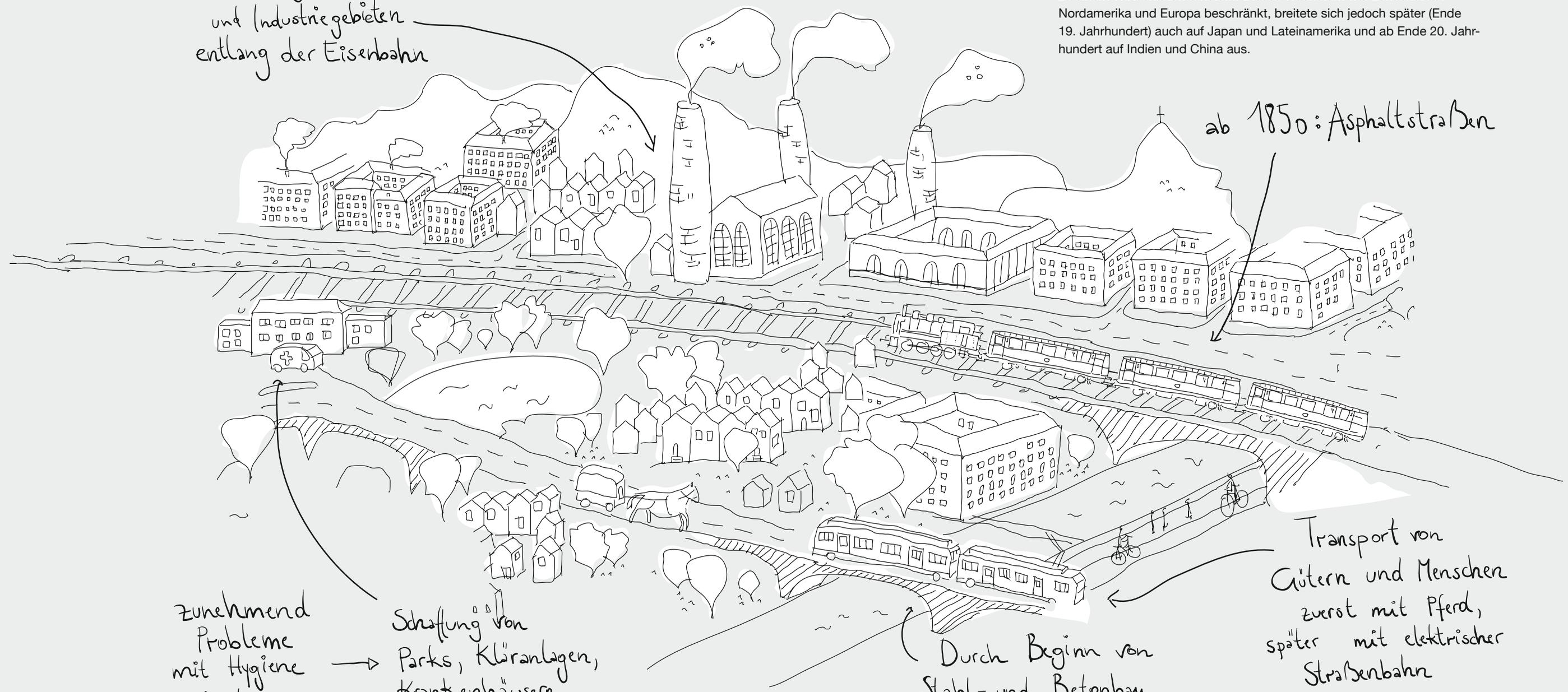
Durch die Erfindung der Eisenbahn wurden nicht nur Tourismus, Eisenindustrie, der Brückenbau und die Bauindustrie angekurbelt. Dies führte auch zu einem Aufschwung der Börsen- und Bankengeschäfte und somit zu einem Wirtschaftswachstum. Dieses Wachstum war zunächst auf Nordamerika und Europa beschränkt, breitete sich jedoch später (Ende 19. Jahrhundert) auch auf Japan und Lateinamerika und ab Ende 20. Jahrhundert auf Indien und China aus.

ab 1850: Asphaltstraßen

Transport von Gütern und Menschen zuerst mit Pferd, später mit elektrischer Straßenbahn

Durch Beginn von Stahl- und Betonbau → revolution. den Brückenbaus

Zunehmend Probleme mit Hygiene in den Wohnquartieren → Schaffung von Parks, Kläranlagen, Krankenhäusern, Schulen und Kanalsystemen

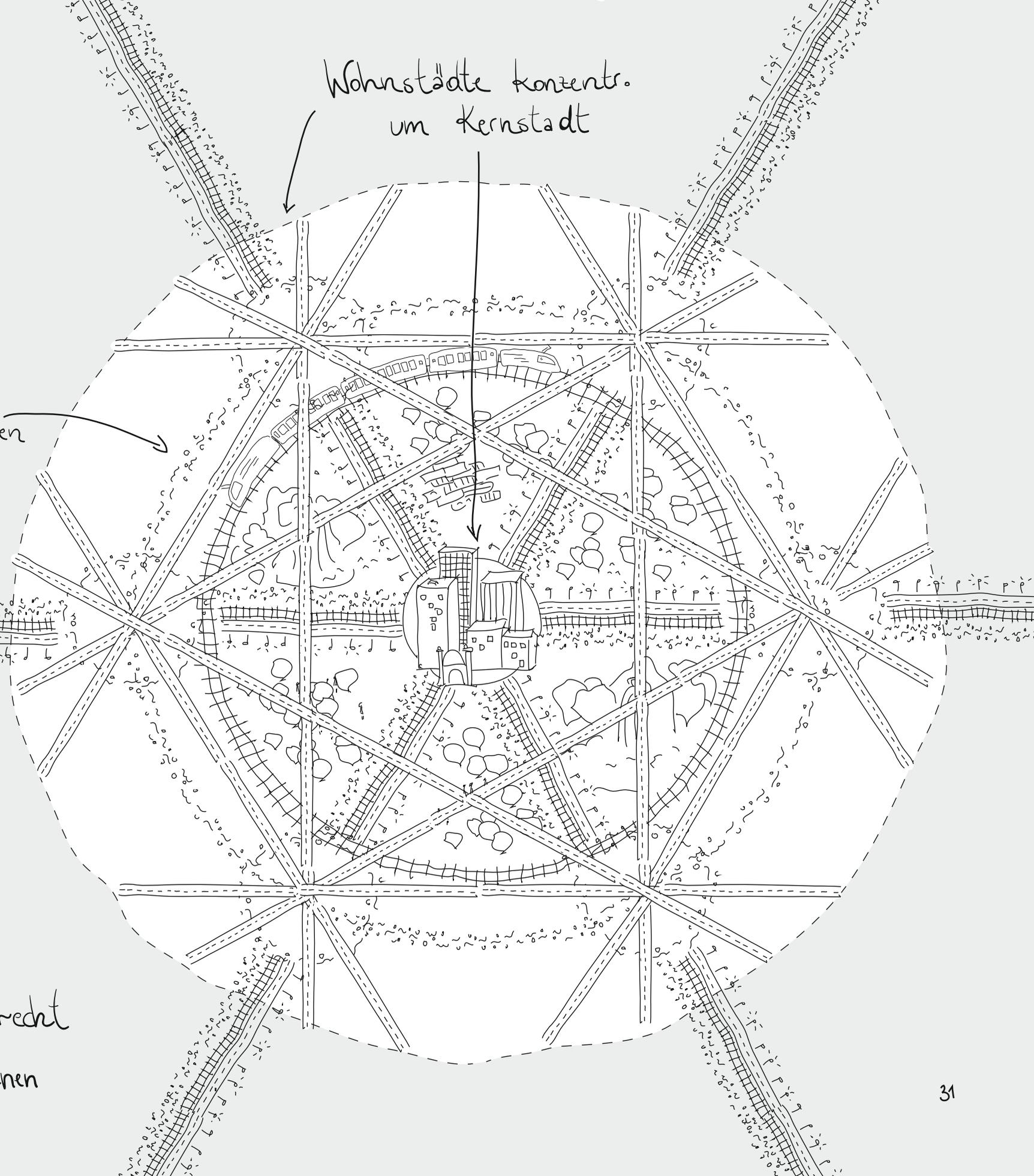


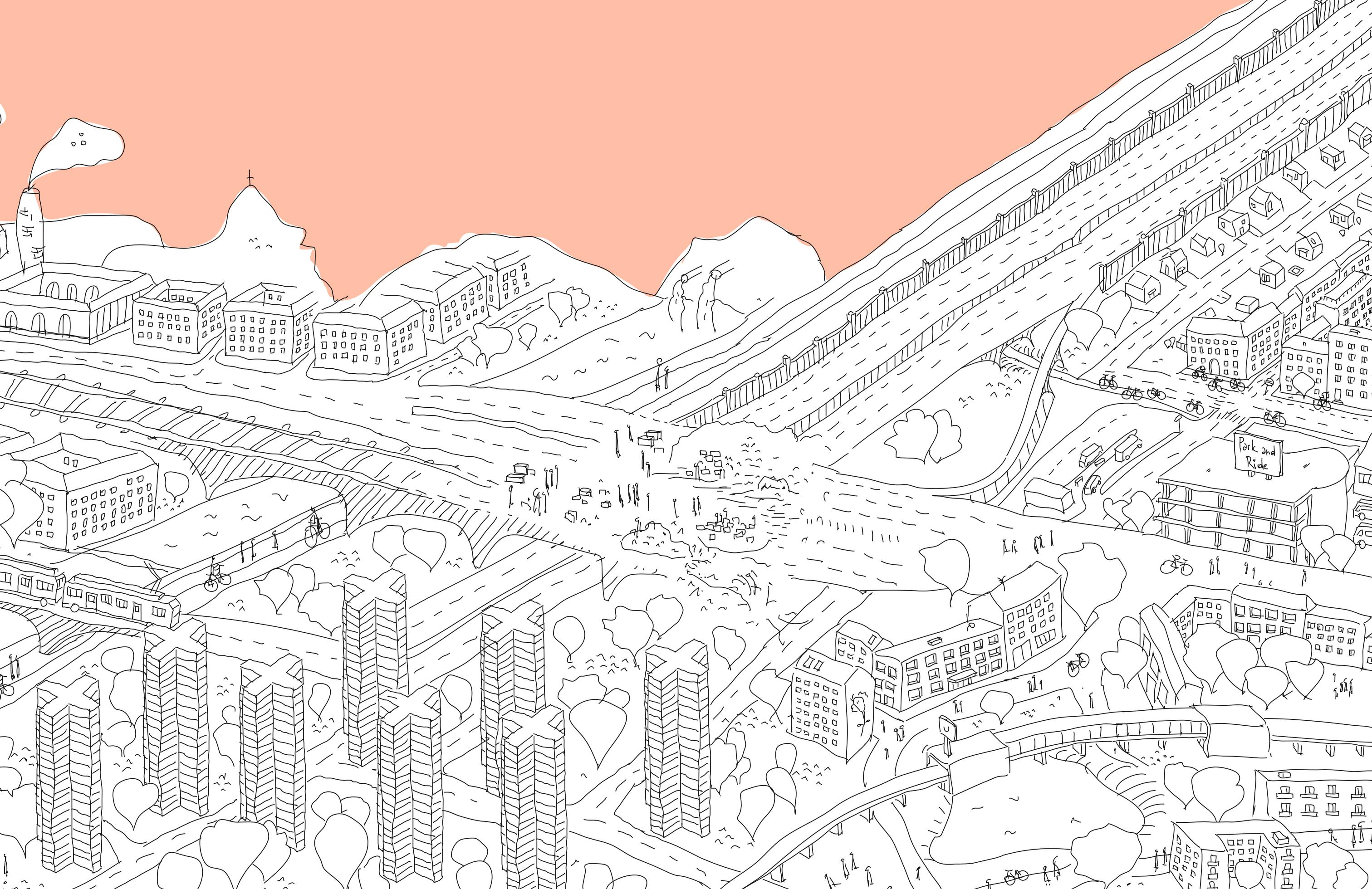
# Gartenstadt<sup>21</sup>

kreisförmige / sternförmige  
Anordnung von Zugverbindungen  
und Straßen

Konzept nach  
Ebenezer Howard  
1902

Mitbestimmung und  
lebenslanges Mietrecht  
der Bewohner\_innen





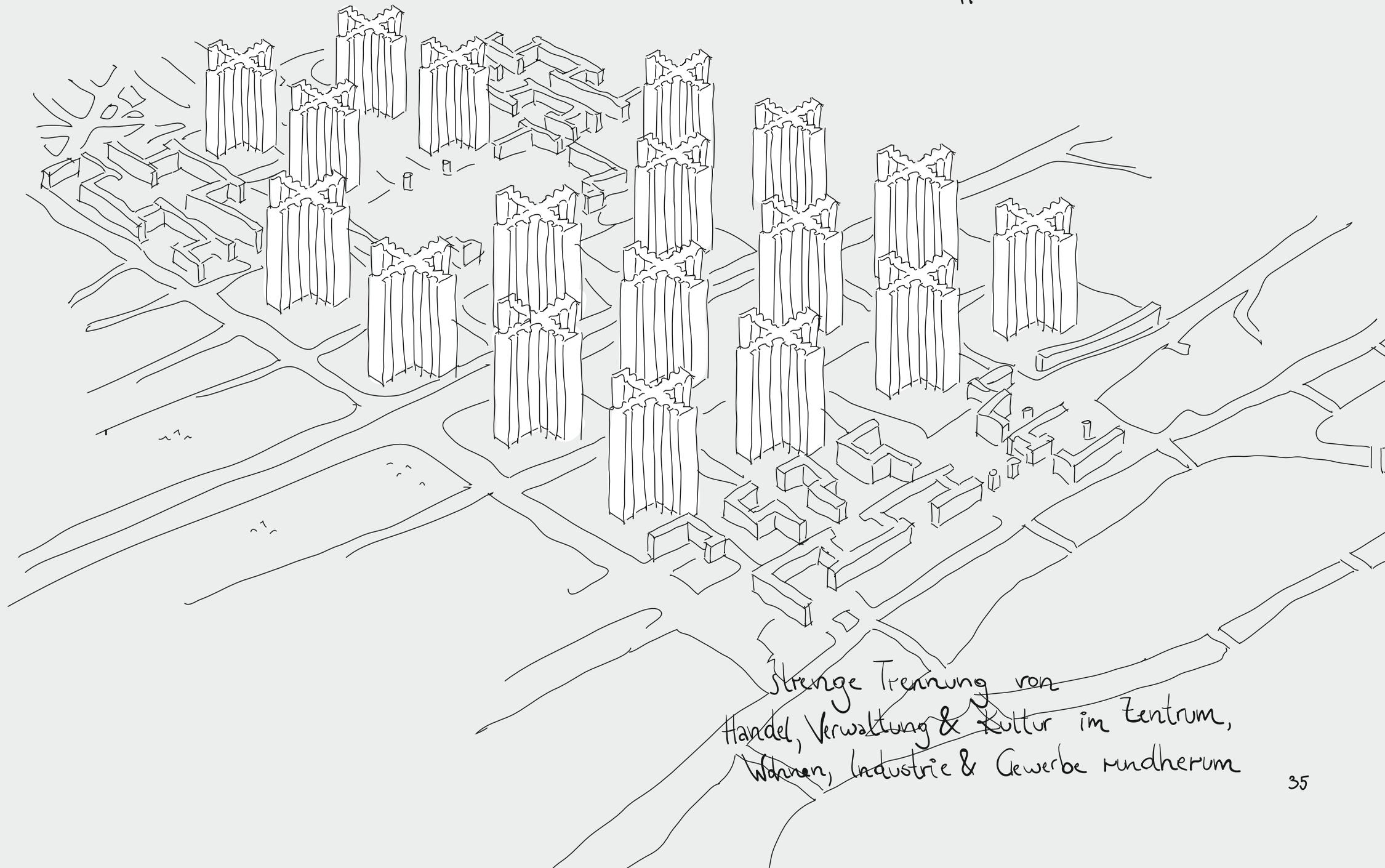
# Charta von Athen<sup>22,23</sup>

Hohe Gebäude um Platz für Grünflächen zu lassen

CIAM Kongress (Congress International d'Architecture Moderne) in Athen:  
Thema „Funktionelle Stadt“

1943: „Charta von Athen“ veröffentlicht von Le Corbusier

Satellitenstädte am Stadtrand für Wohnen



Strenge Trennung von Handel, Verwaltung & Kultur im Zentrum, Wohnen, Industrie & Gewerbe rundherum

# Gegenwart

Unabhängig voneinander bauten Gottlieb Daimler in Stuttgart und Karl Benz in Mannheim 1886 die ersten Petroleummotoren in Kutschen ein. War der Eisenbahnverkehr ursprünglich eher darauf ausgerichtet, den Gütertransport effizienter zu gestalten, hatte das Automobil die Beförderung von Personen zum Ziel. Erst ab 1895 kam die Motorisierung dann richtig in Gang, wobei es zuerst vor allem als Sportgerät in Verwendung war und erst 1920 in den USA und nach dem zweiten Weltkrieg in Europa seinen Boom erlebte.

Die ersten LKWs und Reisebusse waren zunächst kaum konkurrenzfähig. Erst mit der Erfindung des „Riesenluftreifens“ waren höhere Geschwindigkeiten möglich und der LKW setzte sich gegen die Eisenbahn durch. Reisebusse wurden

damals wie heute vor allem dort eingesetzt, wo die Bahn nicht hinkommt, bzw. Straßenbahnschienen fehlen.<sup>24</sup>

Durch den Bau von großen Einfamilienhaus-Siedlungen am Stadtrand (vor allem in der westlichen Welt) war die Erschließung mit öffentlichem Verkehr schwierig und der Individualverkehr boomte. Dies hatte neben den Auswirkungen auf die Umwelt auch eine Einschränkung auf die Straße als sozialer Ort.

Gerade in den USA setzte man sehr stark auf den Individualverkehr. In Detroit zum Beispiel, die Heimatstadt von General Motors, Ford und Chrysler, kam es zu einem großen Wirtschaftsaufschwung. Die Autofirmen wollten, dass jeder

sein eigenes Auto und Haus besitzt und der bereits vorhandene öffentliche Verkehr wurde von den Autofirmen aufgekauft und wieder rückgebaut, um mehr Platz für Straßen zu gewinnen. Mit dem schwindenden Erfolg der amerikanischen Autoindustrie, wurden Fabriken geschlossen und Jobs gingen verloren. Viele Menschen zogen weg und die Stadt begann stark zu schrumpfen. Große Teile von Detroit sind heute kaum mehr bewohnt und die Fortbewegung in der Stadt ist nur mehr mit dem Auto möglich. Doch können sich viele Einwohner\_innen kein eigenes Auto mehr leisten und die Stadt hat kein Geld, den öffentlichen Verkehr auszubauen.<sup>25</sup>

In Europa waren die Entwicklungen rund um den Individualverkehr nicht ganz so dramatisch wie in Nordamerika, aber dennoch spielt das Thema Schrumpfung auch eine große Rolle (z.B. Ostdeutschland, Berlin,...). Es gibt heute zunehmende Bemühungen, mehr auf umweltschonende Verkehrsmittel zu setzen. Öffentlicher Verkehr wird stark ausgebaut und auch das Fahrrad erlebt sein Revival.

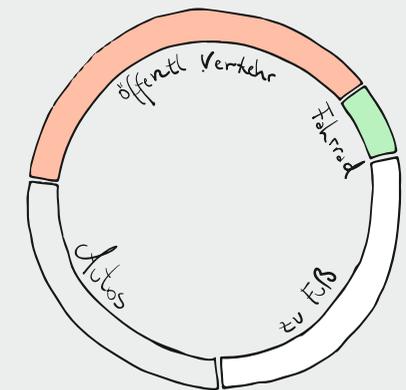
In Wien wird vor allem auf den öffentlichen Verkehr gesetzt und der Anteil der Fahrten mit U-Bahn, Straßenbahn oder Bus beträgt 39 Prozent (das Auto im Vergleich dazu nur 27%). Auch werden Fahrradwege und Fußgängerzonen weiter ausgebaut und die Fortbewegung mit dem Privatauto eher erschwert.<sup>26</sup>

Im internationalen öffentlichen Verkehr spielt neben der Eisenbahn auch der Busverkehr eine Rolle. So gilt er als ein sehr nachhaltiges Verkehrsmittel, da es viel genauer auf den Bedarf ausgerichtet ist und gezielter zu den gewünschten Reisezeiten fährt. Hat ein Zug meist fixe Zeiten und fährt täglich zur gleichen Zeit, fahren viele Fernbusse nur ein paar Mal in der Woche. Hauptreisetage sind vor allem die Wochenenden, da viele Gastarbeiter\_innen am Wochenende ihre Familien in der Heimat besuchen wollen. Auch kann sich der Busverkehr an die Rhythmen von Gastarbeiter\_innen oder Individual-Reisenden richten.

Gregor, Teil 4

Der mittlerweile vierte Bus war dann wohl die Marginalausführung eines Busses und die Federung war wohl nicht mehr als solche zu bezeichnen. Es war nun 13 Uhr und ich hatte kaum geschlafen. Es sollten nur noch 20 Minuten mit einem weiteren Bus sein. Mein liebgewonnener Begleiter war am Ziel angekommen und erklärte mir noch welchen Bus ich nehmen müsse und ich verabschiedete ihn dankend. Als ich den Bus nach längerer Suche auf dem Menschen gefüllten Busbahnhof gefunden hatte, war dieser so voll, dass ich nur noch einen Stehplatz ergattern konnte. Anstatt zu liegen stand ich nun in einem Bus, und eine simple Busreise von A nach B, wurde für mich zu einer aufregenden Reise quer durch den indischen Alltag.

2014



Modal Split  
Wien<sup>26</sup>

# Zersiedelung

## Gegenwart <sup>27</sup>

starke Zunahme des  
Autoverkehrs

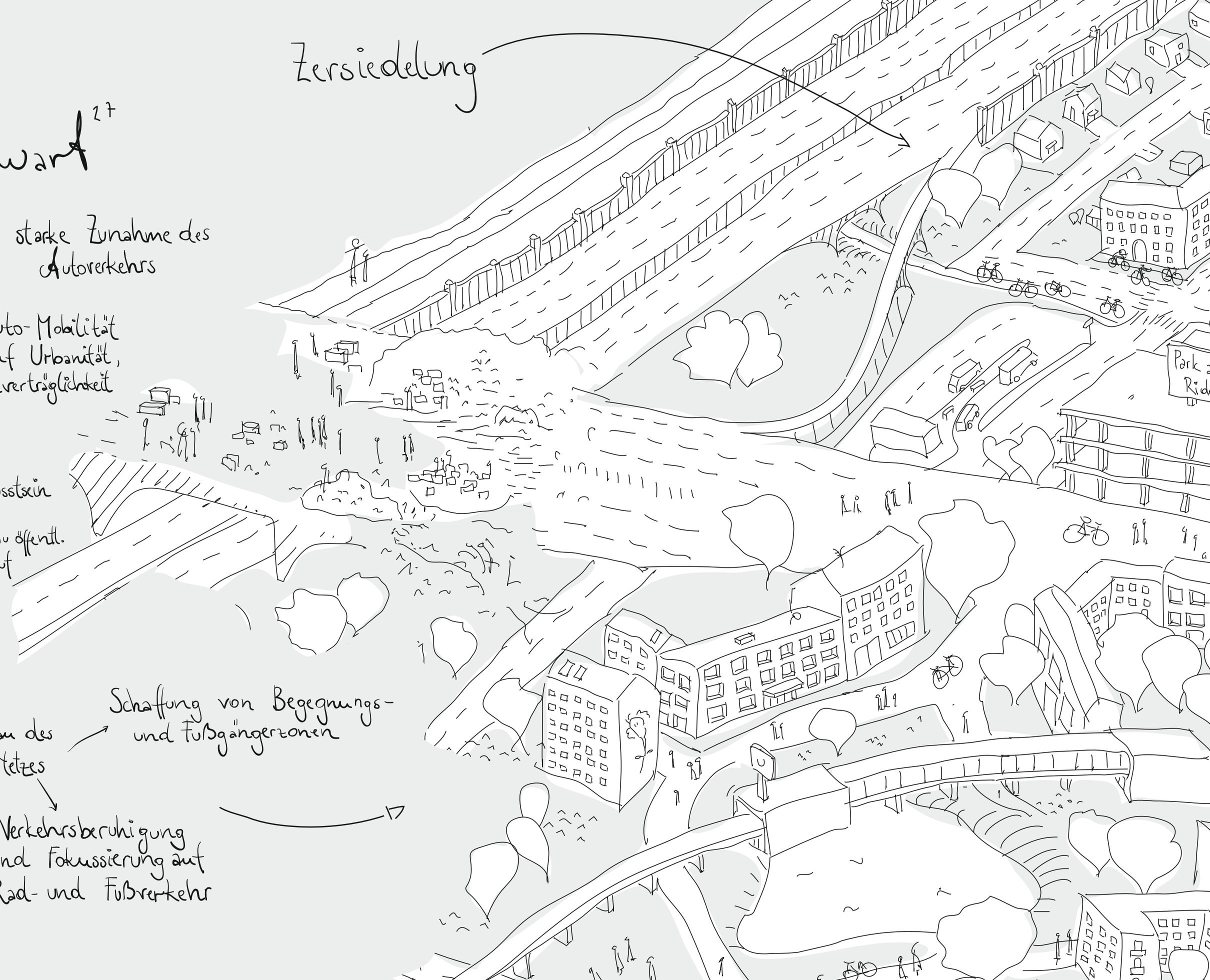
Fokussierung auf Auto-Mobilität  
ohne Rücksicht auf Urbanität,  
Umwelt od. Sozialverträglichkeit

Beginnendes Umweltbewusstsein  
ab 70er Jahre.  
Verkehrsberuhigung, Ausbau öffentl.  
Verkehrsmittel, Fokus auf  
öffentl. Raum

Wien: Ausbau des  
U-Bahn-Netzes

Schaffung von Begegnungs-  
und Fußgängerzonen

Verkehrsberuhigung  
und Fokussierung auf  
Rad- und Fußverkehr



# Busfahren von und nach Wien

Anstieg der Fahrten von Wien Richtung Westeuropa (v.a. Deutschland), da nun Buslinien parallel zu Bahnlinien geführt werden dürfen<sup>28</sup> (Fernbusse)

Zugverkehr nach Westeuropa gut ausgebaut



Als wir noch Kinder waren ist unsere Oma dann und wann von Tulln nach Klosterneuburg zu uns auf Besuch gekommen - und zwar jedes mal mit dem Flor-Bus, dem Reise- und Omnibus-Unternehmen aus St. Andrä-Wördern. Der Flor-Bus war genauso vertraut und selbstverständlich wie etwa Manner-Schnitten oder Almdudler, gegründet 1930 existiert die Firma Flor heute noch.

EMika

~ 1980

Zugverbindungen in Osteuropa teils in sehr schlechtem Zustand  
→ Autobusse  
→ der Großteil der Busfahrten von WIEN aus führt nach Osteuropa

# Busfahren von und nach Wien

Wien stellt mit seiner Lage in Europa einen zentralen Knotenpunkt für den internationalen Busverkehr dar. Das Angebot für internationale Linienbusse Richtung Westeuropa ist ein vergleichsweise kleiner Faktor, im Gegensatz zu den Busfahrten Richtung Osteuropa. Aufgrund des sehr gut ausgebauten Bahn- und Flugverkehrs Richtung Westeuropa, kann der Linienbusverkehr damit kaum konkurrieren.<sup>29</sup> Weiters kommen vor allem in Regionen mit geringer Bevölkerungsdichte, geographischen Widrigkeiten oder wenn die finanziellen Mittel für den Bau eines Eisenbahnnetzes fehlen, Busse zum Einsatz.<sup>30</sup>

In Westeuropa sind Fernbusse oftmals Ergänzung zum Bahnangebot und haben nur sehr geringe Distanzen.<sup>31</sup> Seit der geänderten Gesetzeslage in vielen europäischen Staaten, dürfen Buslinien nun parallel zu Bahnlinien verkehren. Dies hat ein verstärktes Angebot an Busreisen Richtung Westeuropa insbesondere nach Deutschland zur Folge. Busfahren stellt vor allem preislich eine gute Alternative zur Bahn dar.<sup>32</sup>

Die größte Bedeutung der Busreisen von Wien aus, kommt den Reisen Richtung (Süd-) Osteuropa zu. Durch Kriege wurden die Eisenbahnnetze immer wieder zerstört und erneut aufgebaut. Seit dem Fall der Sowjetunion und den Balkankriegen in den 90er Jahren fehlen die finanziellen Mittel, die beschädigten Eisenbahnnetze wieder zu reaktivieren. Autobusse ersetzen nun viele dieser Verbindungen. Neben den Strecken in die Zentren, gibt es auch Linien, die direkt in regionale Gebiete führen.<sup>33</sup>

In Österreich wird der internationale Linienverkehr von wenigen einzelnen Unternehmen bestimmt. Zu nennen ist hier vor allem Dr. Richard und Blaguss. Letzterer ist Teil von Eurolines und fährt Destinationen in ganz Europa an. Blaguss ist Betreiber des aktuell größte Busbahnhof, VIB Erdberg, in Wien. Große Bedeutung kommt dem Postbus zu, der hauptsächlich die regionalen Linien bedient und in der Geschichte des österreichischen Busverkehrs eine entscheidende Rolle spielt.

2013

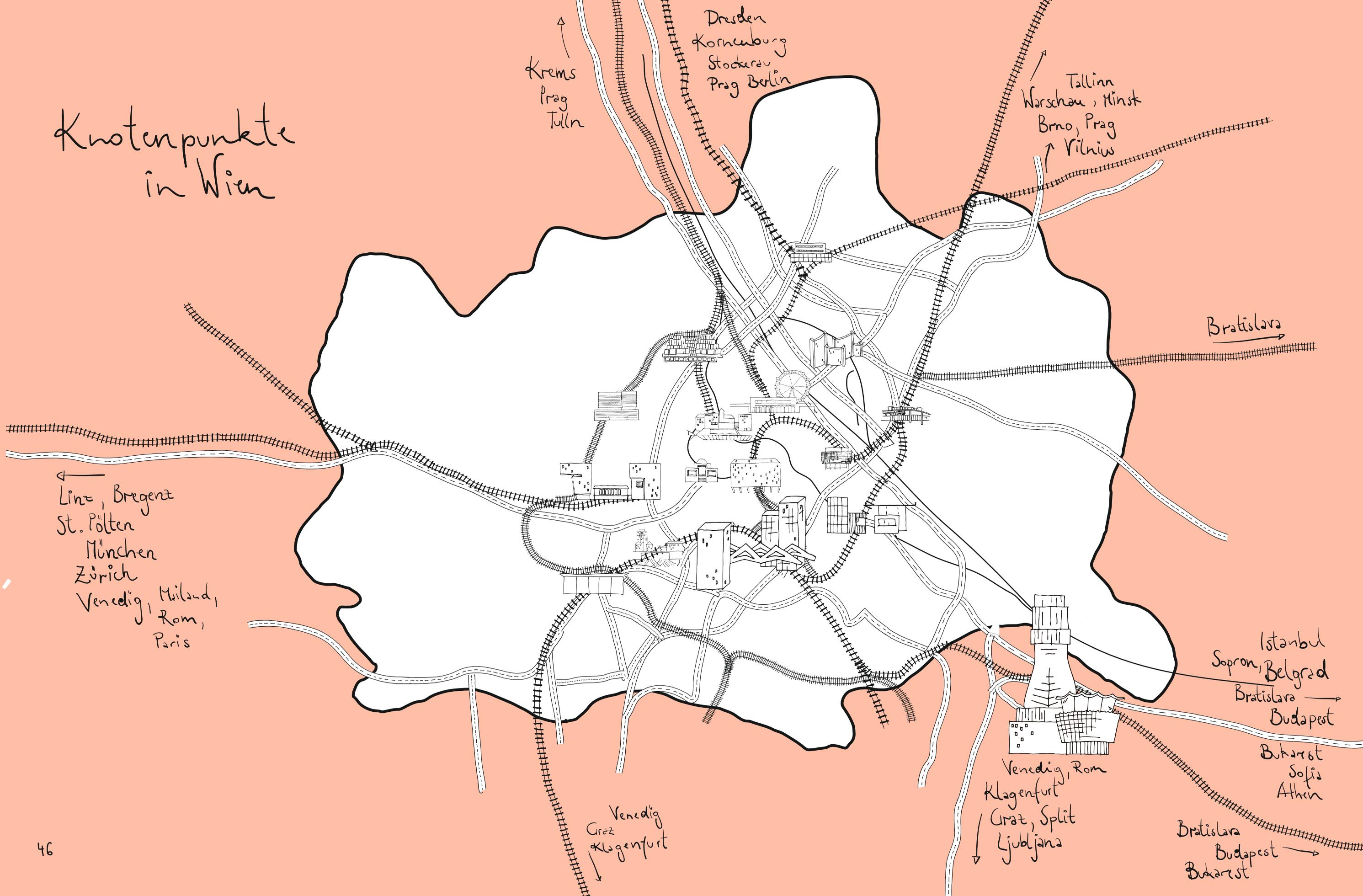
„Fährt hier der Bus tatsächlich los? Sind wir hier falsch? Ich schau mal auf die Info, vielleicht steht da was. Das passt schon, auf dem Ticket steht Lassallestraße/Praterstern. Warten wir einfach. Wird schon passen.“ Die Fernbus- und Regionalhaltestelle Lassallestraße/Praterstern ist im Jänner 2014 zum Stadioncenter umgezogen. Alle, die wie ich noch davor einen Bus nach Brunn genommen haben, stiegen an der Rückseite des Pratersterns ein oder aus, an einer Haltestelle, die sich in ihrer Gestalt nicht von einer Postbuslinie im Waldviertel unterschieden hat.

Helene

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 9  | vgl. Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 12-24 (Zeichnungen basierend auf   | 24 | Merki, Christoph Maria: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, S. 52-60  |
| 10 | Böttlinger, Helmut: „Die Mobilität der Menschen“, S. 15-20   | 25 | McCormick, John: „Der Aufstieg und Fall der Motor City Detroit“, URL: <a href="http://www.welt.de/motor/article1593227/Der-Aufstieg-und-Fall-der-Motor-City-Detroit.html">http://www.welt.de/motor/article1593227/Der-Aufstieg-und-Fall-der-Motor-City-Detroit.html</a> (Stand Dezember 2015)   |
| 11 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 12  | 26 | Wiener Linien: „2014: Neue Rekorde bei Fahrgästen & Jahreskarten“, URL: <a href="http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/bvContentView.do?contentType=1001&amp;contentId=76982&amp;programId=74577&amp;channelId=-47186">http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/bvContentView.do?contentType=1001&amp;contentId=76982&amp;programId=74577&amp;channelId=-47186</a> (Stand Dezember 2015) |
| 12 | Merki, Christoph Maria: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, S. 15-16   | 27 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 22-24  |
| 13 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 12-15   | 28 | Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Deutschland: „Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs“, URL: <a href="http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html">http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html</a> (Stand: Sept. 2015)  |
| 14 | Merki, Christoph Maria: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, S. 17-18   | 29 | Mayer, Sabine: "Personenfernverkehr mit Autobussen in Ost- und Westmitteleuropa aus österreichischer Sicht – ein Beitrag zu einem europäischen Personenverkehrsmodell", 1992, S. 40   |
| 15 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 15-17   | 30 | Wikipedia: „Fernbusverkehr“, URL: <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Fernbusverkehr">https://de.wikipedia.org/wiki/Fernbusverkehr</a> (Stand Dezember 2015)   |
| 16 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 17  | 31 | Mayer, Sabine: "Personenfernverkehr mit Autobussen in Ost- und Westmitteleuropa aus österreichischer Sicht – ein Beitrag zu einem europäischen Personenverkehrsmodell", 1992, S. 45   |
| 17 | idem, S. 17-19   | 32 | idem, S. 40   |
| 18 | Merki, Christoph Maria: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, S. 18-22   | 33 | idem, S. 41   |
| 19 | Füsser, Klaus: "Stadt, Straße und Verkehr", S. 19-22   |    |   |
| 20 | Merki, Christoph Maria: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, S. 22-23   |    |   |
| 21 | Wikipedia: „Gartenstadt“, URL: <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Gartenstadt">https://de.wikipedia.org/wiki/Gartenstadt</a> (Stand Dezember 2015)   |    |   |
| 22 | Streich, Bernd: „Charta von Athen“, URL: <a href="http://www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta_v_Athen.pdf">http://www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta_v_Athen.pdf</a> (Stand Dezember 2015)           |    |   |
| 23 | JEDER M² DU Das Plattenportal: „Charta von Athen. Was braucht der Mensch?“, URL: <a href="http://www.jeder-qm-du.de/ueber-die-platte/detail/charta-von-athen/">http://www.jeder-qm-du.de/ueber-die-platte/detail/charta-von-athen/</a> (Stand Dezember 2015) |    |   |

KNOTENPUNKTE

# Knotenpunkte in Wien



# Knotenpunkte für den internationalen Busverkehr

Im Gegensatz zu anderen Städten, gibt es in Wien keinen zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Der Großteil der Busse fährt entweder von Wien Erdberg, Südbahnhof Waldmanngründe, oder dem Stadioncenter los. Jedoch gibt es überall in der Stadt verteilt Orte, an denen Busse ihre Haltestellen eingerichtet haben. Aufgrund eines fehlenden ZOBs und des zu kleinen Angebots für An- und Abfahrtsstellen in Wien, können alle beliebigen Stellen bei der zuständigen Behörde beantragt werden. Spricht kein triftiger Grund dagegen, werden diese bewilligt.

Bis 2001 fuhren die Fernbusse Großteils von Wien Mitte ab, was für Gastarbeiter\_innen, Pendler\_innen oder Tourist\_innen aufgrund der sehr zentralen Lage ein idealer Standort war. Mit dem Start der Umbauarbeiten, wurde die Abfahrtsstelle in die Invalidenstraße und später in die Marxergasse verlegt.

2003 fand Blaguss den Standort unter der Südosttangente bei der U-Bahn Station Erdberg. 2003 wurde der Ort für die Nutzung eines Busbahnhofs genehmigt und 2007 eröffnet.<sup>34</sup>

## OMNIBUS

lateinisch: omni = für alle  
→ also ein Verkehrsmittel  
für alle/jeden.

Am Südbahnhof waren ursprünglich entlang der Arsenalstraße mehrere Abfahrtsstellen. Diese wurden dann zu den Waldmanngründen übersiedelt. Der Standort Waldmanngründe beim neuen Hauptbahnhof, soll bis 2016 aufgelassen werden, weshalb die Dringlichkeit nach einem neuen Standort besteht.

Ein weiterer Standort für Busabfahrten befindet sich seit 2014 beim Stadioncenter im 2. Bezirk. Dieser gehört eigentlich zum angrenzenden Einkaufszentrum. Die Abfahrtsstellen waren ursprünglich als Flächen für Touristenbusse z.B. zur Adventszeit oder zu bestimmten Veranstaltungen gedacht.<sup>35</sup>

Der Wunsch nach einer angemessenen Lösung wird immer größer und die Stadt ist bereits auf der Suche nach geeigneten Standorten. Auf den folgenden Seiten werden nun die zwei großen „Busbahnhöfe“ Wiens näher betrachtet.

Aiste

~ 2014

My trip from Vienna to Lithuania by bus costs me 22 hours of my life. The same as a flight to Australia. During that time I turn to an emotionless object, which is being transported. This is the only affordable way to see my family. There is not much to choose. So, I have to adjust. Just levitate. Or meditate.

~ 60 Bussteige verteilt  
auf Wien

~ 1,4 mio. Passagiere/Jahr

(entspricht den Passagierzahlen  
vom Flughafen Salzburg)<sup>36</sup>

34 Blaguss Reisen GmbH: „Blaguss errichtet „Vienna International Busterminal“, URL: <http://www.presetext.com/news/20070712035> (Stand November 2015)

35 Gespräch mit Dipl. Ing. Mag. Dr. Peter Kunisch, Wirtschaftskammer Wien 05.12.2015, Stubenring 8-10

36 Gebhard, Josef: „Großer Busbahnhof für Wien geplant“, URL: <http://kurier.at/chronik/wien/grosser-busbahnhof-fuer-wien-geplant/79.260.116> (Stand Dezember 2015)

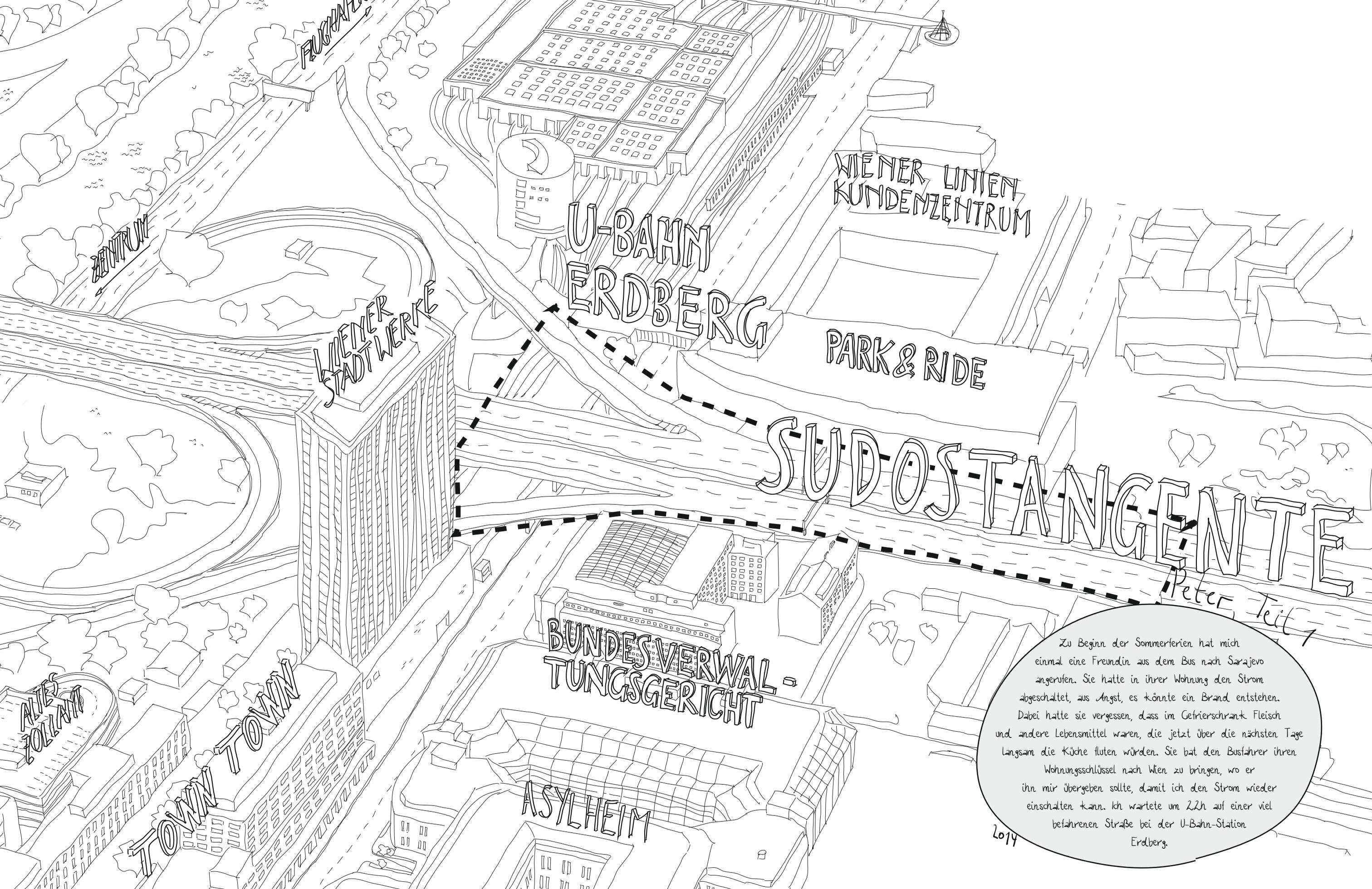
# VIB Erdberg

Der auf einem Areal von der Asfinag errichtete Vienna International Busterminal bei Erdberg in Wien ist privat durch Blaguss finanziert und wird von diesem Busunternehmen bis heute betrieben.

Der VIB ist direkt an das Wiener U-Bahn Netz angeschlossen, jedoch gibt es keinen Zugang zur S-Bahn. Auf dem 8.000 m<sup>2</sup> großen Areal befinden sich 24 Haltestellen, 40 Parkplätze für Busse, und ein Verwaltungsgebäude, indem sich auch der Ticketverkauf, Wartebereich, Toiletten, Gepäckschließfächer und die Büroräume befinden. Weiters befindet sich noch ein Imbiss-Stand auf dem Areal.<sup>37</sup>



37 Blaguss Reisen GmbH: „Blaguss errichtet ‚Vienna International Busterminal‘“, URL: <http://www.presetext.com/news/20070712035> (Stand November 2015)



U-BAHN  
ERDBERG

WIENER LINIEN  
KUNDENZENTRUM

PARK & RIDE

SÜDOSTTANGENTE

Peter Teit

BUNDESVERWAL-  
TUNGSGERICHT

ASYLHEIM

WIENER  
STADTWERKE

TOWN TOWN

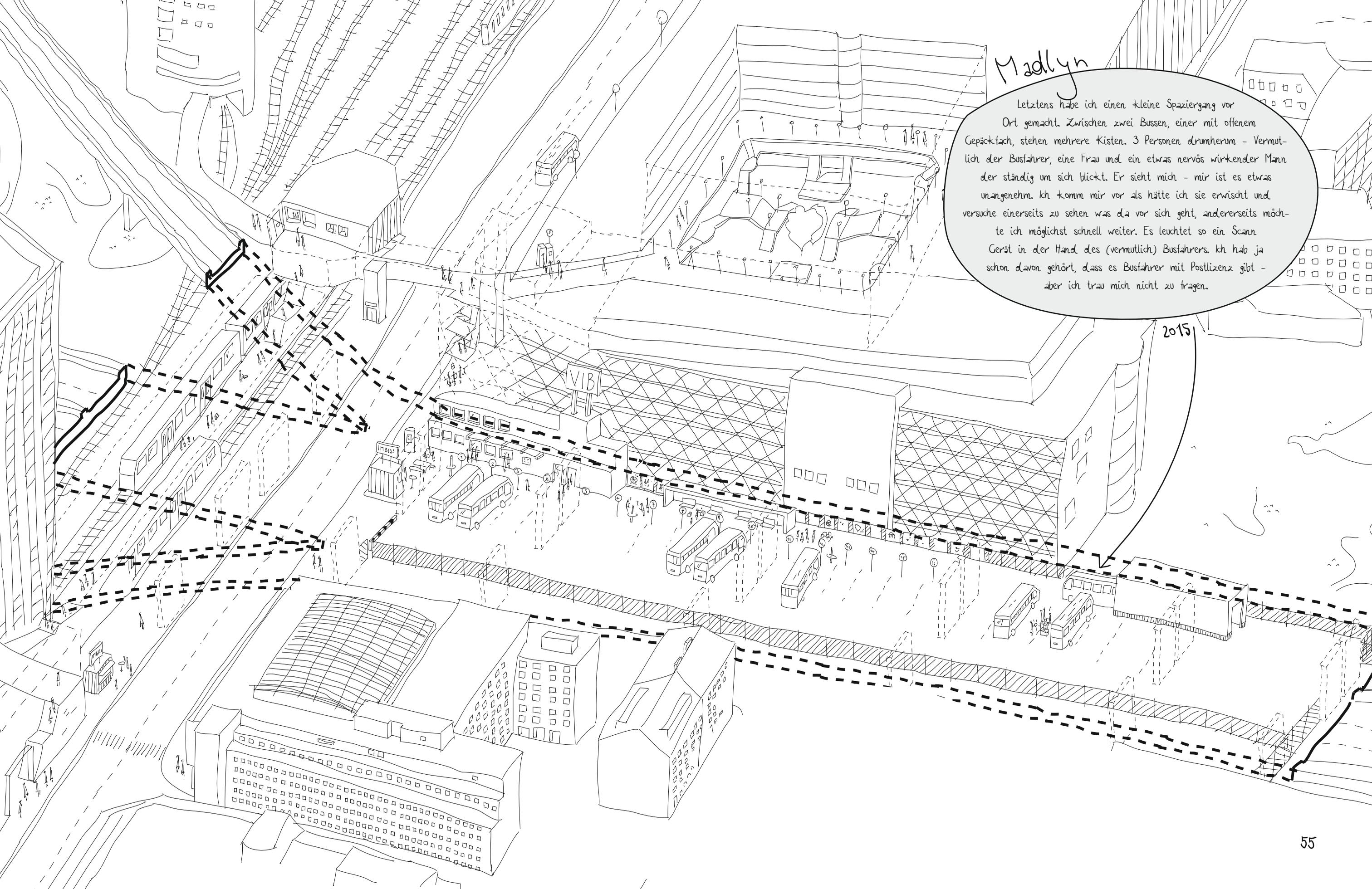
AUS TOLLN

ZENTRUM

FUGALN

Zu Beginn der Sommerferien hat mich einmal eine Freundin aus dem Bus nach Sarajevo angerufen. Sie hatte in ihrer Wohnung den Strom abgeschaltet, aus Angst, es könnte ein Brand entstehen. Dabei hatte sie vergessen, dass im Gefrierschrank Fleisch und andere Lebensmittel waren, die jetzt über die nächsten Tage langsam die Küche fluten würden. Sie bat den Busfahrer ihren Wohnungsschlüssel nach Wien zu bringen, wo er ihn mir übergeben sollte, damit ich den Strom wieder einschalten kann. Ich wartete um 22h auf einer viel befahrenen Straße bei der U-Bahn-Station Erdberg.

2014



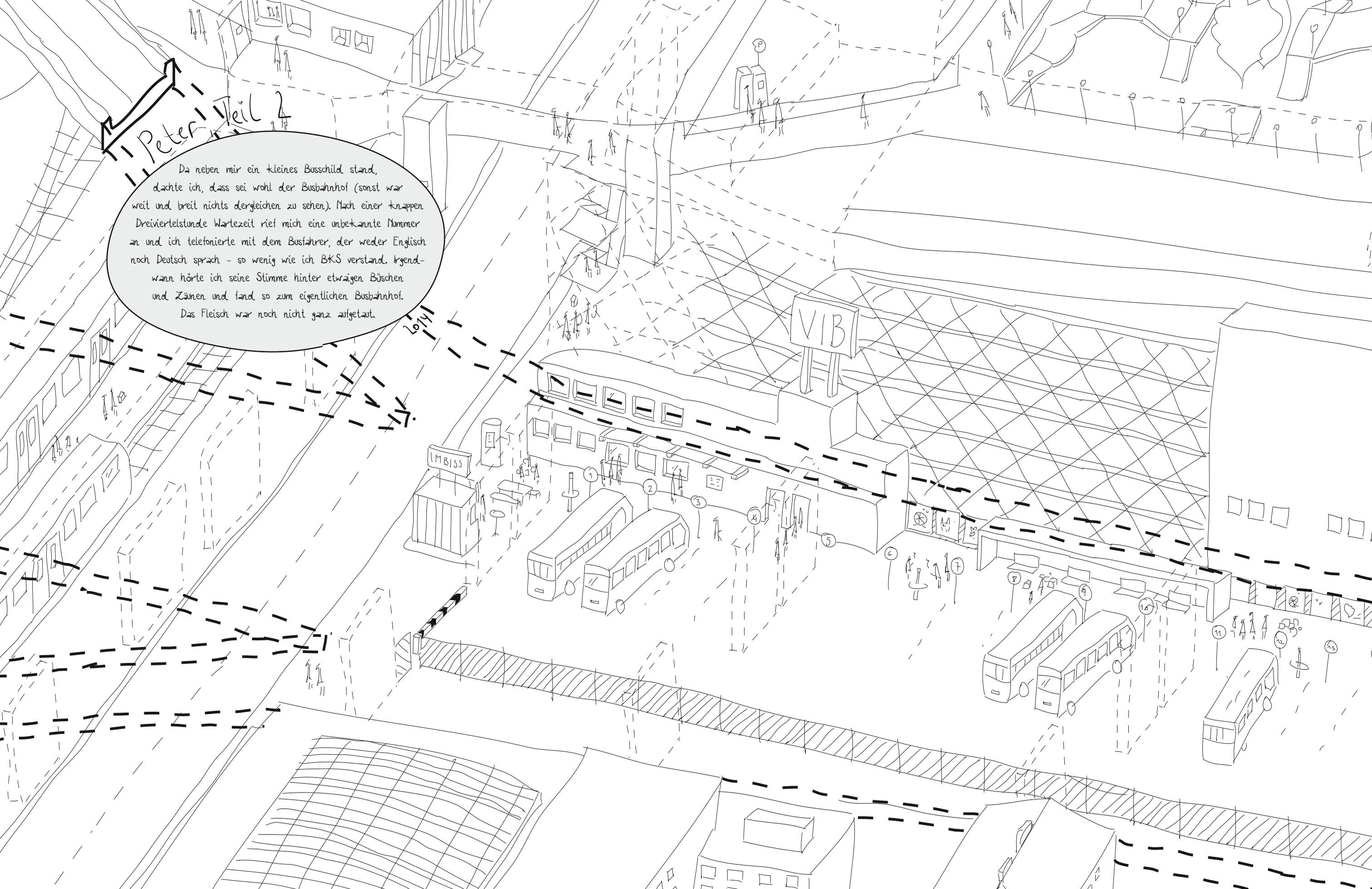
Madlyn

Letztens habe ich einen kleine Spaziergang vor Ort gemacht. Zwischen zwei Bussen, einer mit offenem Gepäckfach, stehen mehrere Kisten. 3 Personen drumherum - Vermutlich der Busfahrer, eine Frau und ein etwas nervös wirkender Mann der ständig um sich blickt. Er sieht mich - mir ist es etwas unangenehm. Ich komm mir vor als hätte ich sie erwischt und versuche einerseits zu sehen was da vor sich geht, andererseits möchte ich möglichst schnell weiter. Es leuchtet so ein Scann Gerät in der Hand des (vermutlich) Busfahrers. Ich hab ja schon davon gehört, dass es Busfahrer mit Postlizenz gibt - aber ich trau mich nicht zu fragen.

2015

Peter Teil 2

Da neben mir ein kleines Busschild stand, dachte ich, dass sei wohl der Busbahnhof (sonst war weit und breit nichts dergleichen zu sehen). Nach einer knappen Dreiviertelstunde Wartezeit rief mich eine unbekannte Nummer an und ich telefonierte mit dem Busfahrer, der weder Englisch noch Deutsch sprach - so wenig wie ich BKS verstand. Irgendwann hörte ich seine Stimme hinter etwajigen Büschen und Zäunen und fand so zum eigentlichen Busbahnhof. Das Fleisch war noch nicht ganz aufgetaut.



# Waldmanngründe<sup>38,39</sup>

Der Busbahnhof am Hauptbahnhof funktioniert über mehrere Bussteige, an denen die Busse beidseitig halten und die Fahrgäste ein- und aussteigen können. Die Bussteige sind sehr schmal bemessen und die Erreichbarkeit dieser für die Fußgänger\_innen kann zum Teil nur durch Überquerung der Straße erfolgen.

Der Busbahnhof besteht aus 26 Bussteigen und 24 Abstellmöglichkeiten.<sup>40</sup> Wartemöglichkeiten befinden sich in einem Containergebäude auf dem Areal. Darin gibt es auch einen Ticketschalter sowie Toiletten.

Weiteres steht, angrenzend an das Areal, einen Würstelstand. Einkaufsmöglichkeiten sind vor allem im nahegelegenen Hauptbahnhof zu finden, der allerdings nicht direkt übers Areal erreichbar ist und nur bedingt die nötige Infrastruktur für den Busbahnhof liefert.

- 38 FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH: „Busbahnhof Waldmanngründe“, <http://www.fcp.at/de/projekte/busbahnhof-waldmanngruende> (Stand Dezember 2015)
- 39 vgl. wikipedia.org: „Hauptbahnhof“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Wien\\_Hauptbahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Hauptbahnhof) (Stand Dezember 2015)
- 40 wien-hauptbahnhof.oebb.at: „Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien – mehr als ein Bahnhof“, URL: <http://wien-hauptbahnhof.oebb.at/de/Projekte/index.jsp> (Stand Dezember 2015)

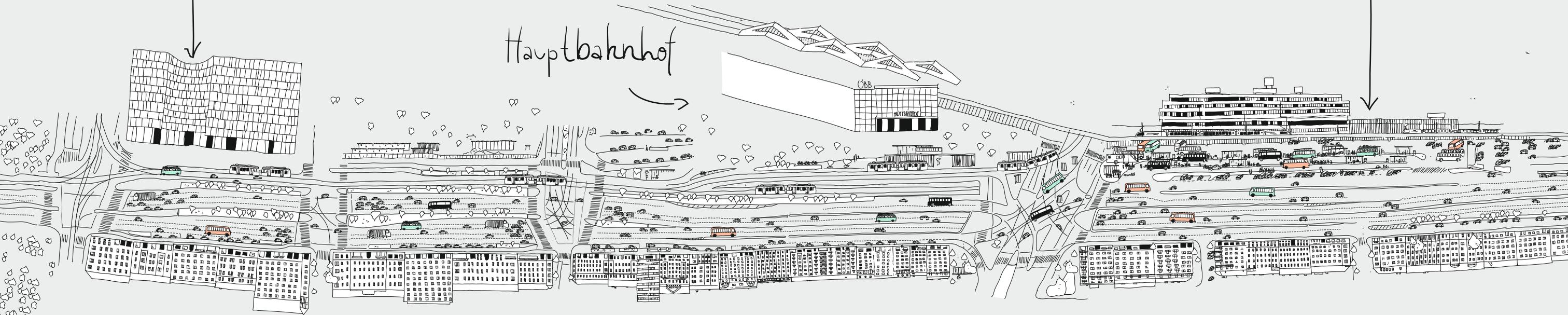


Sonnwend-  
viertel

Erste Bank  
Campus

Busbahnhof  
Waldmanngründe

Hauptbahnhof



Madlyn über Vera

Vera fährt auch öfters mit dem Bus. Sie ist in Linz aufgewachsen. Aber ihre Familie kommt aus Bulgarien. Ihre Eltern kamen früh nach Österreich, sie besucht ihre Familie in Sofia 1 bis 2 mal im Jahr. Sie kann sich noch erinnern, der Bus fuhr damals hinter dem Südbahnhof, beim Schweizergarten los. Heute ist da nichts mehr. Mit dem Auto war es lange zu gefährlich, heute fährt sie eigentlich nur noch mit dem Auto oder sie fliegt.

Belvedere

Matzleinsdorfer-  
platz

Busbahnhof beim  
Schweizergarten  
(wegen Bau des Haupt-  
bahnhofes zu den Waldmanngründe  
übersiedelt)

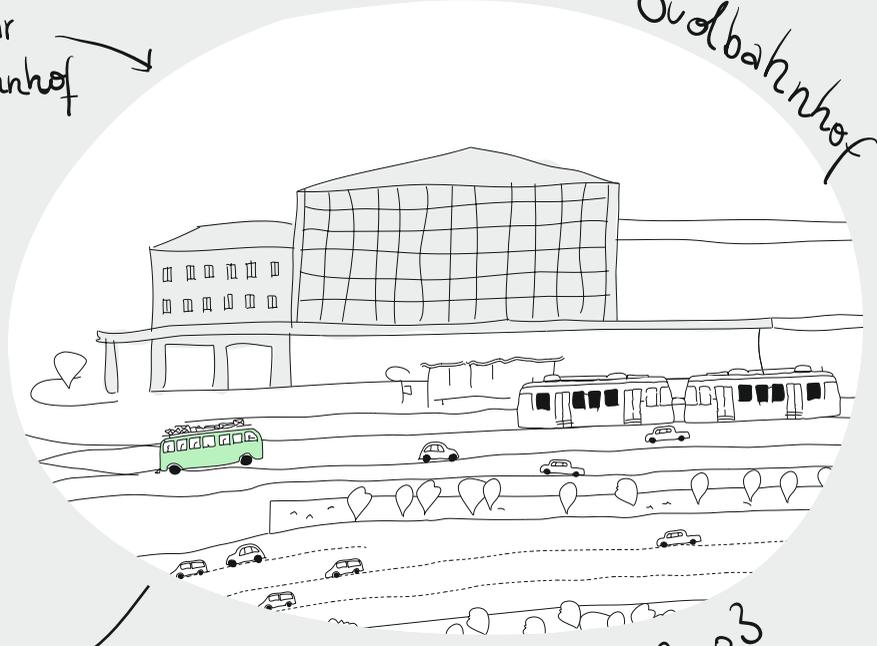
Autobahn-  
anschluss

Adolf-Blauvergasse:  
Bus parkplätze

Belvedere

Südbahnhof war  
doppelter Kopfbahnhof

Südbahnhof



2015

2003

Wegen des Abrisses  
der Gleisanlagen der Süd-  
und Ostbahn →  
freierwerden von Flächen:  
Sonnwendviertel (Wohnbau)  
und Quartier Belvedere (Büro)

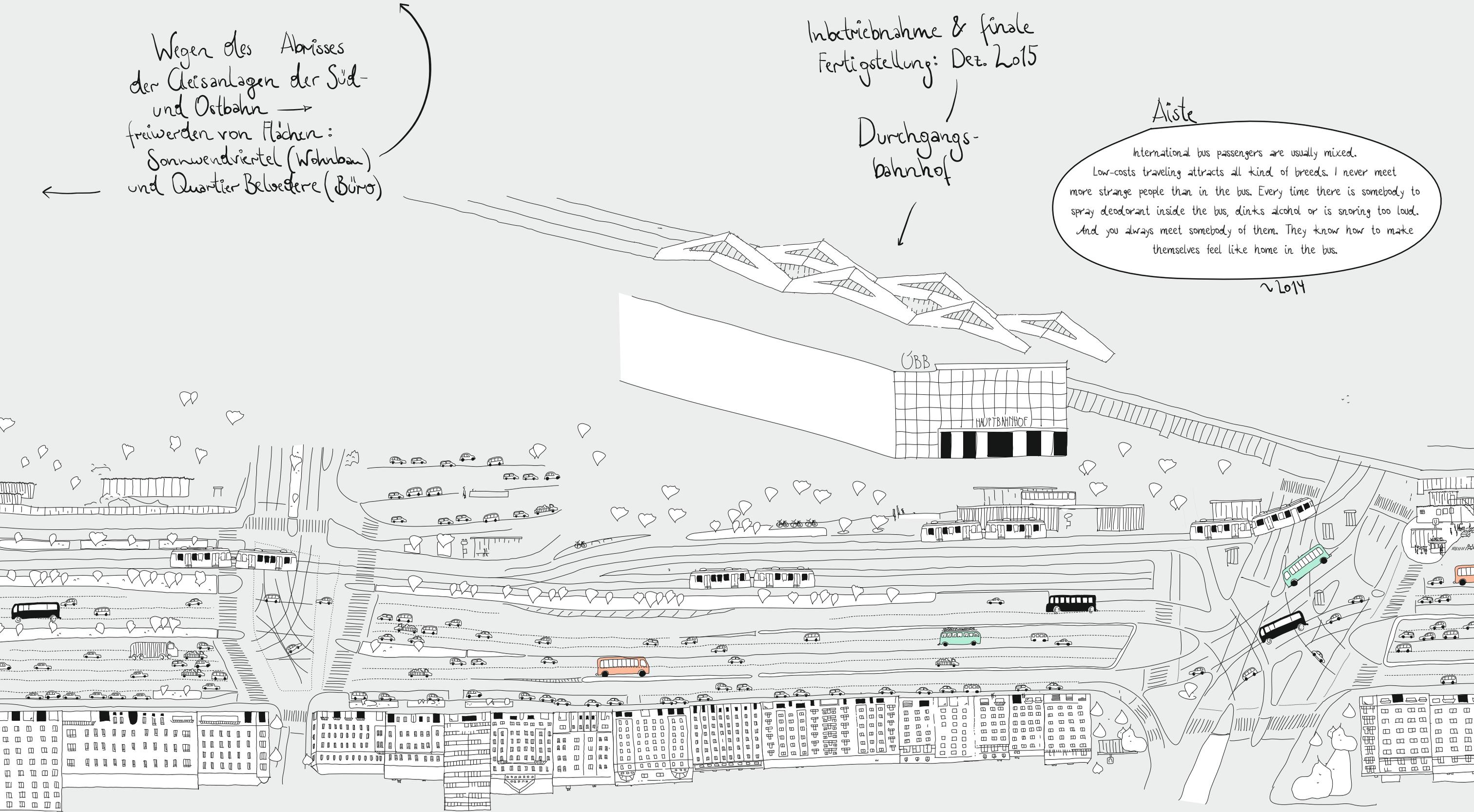
Inbetriebnahme & finale  
Fertigstellung: Dez. 2015

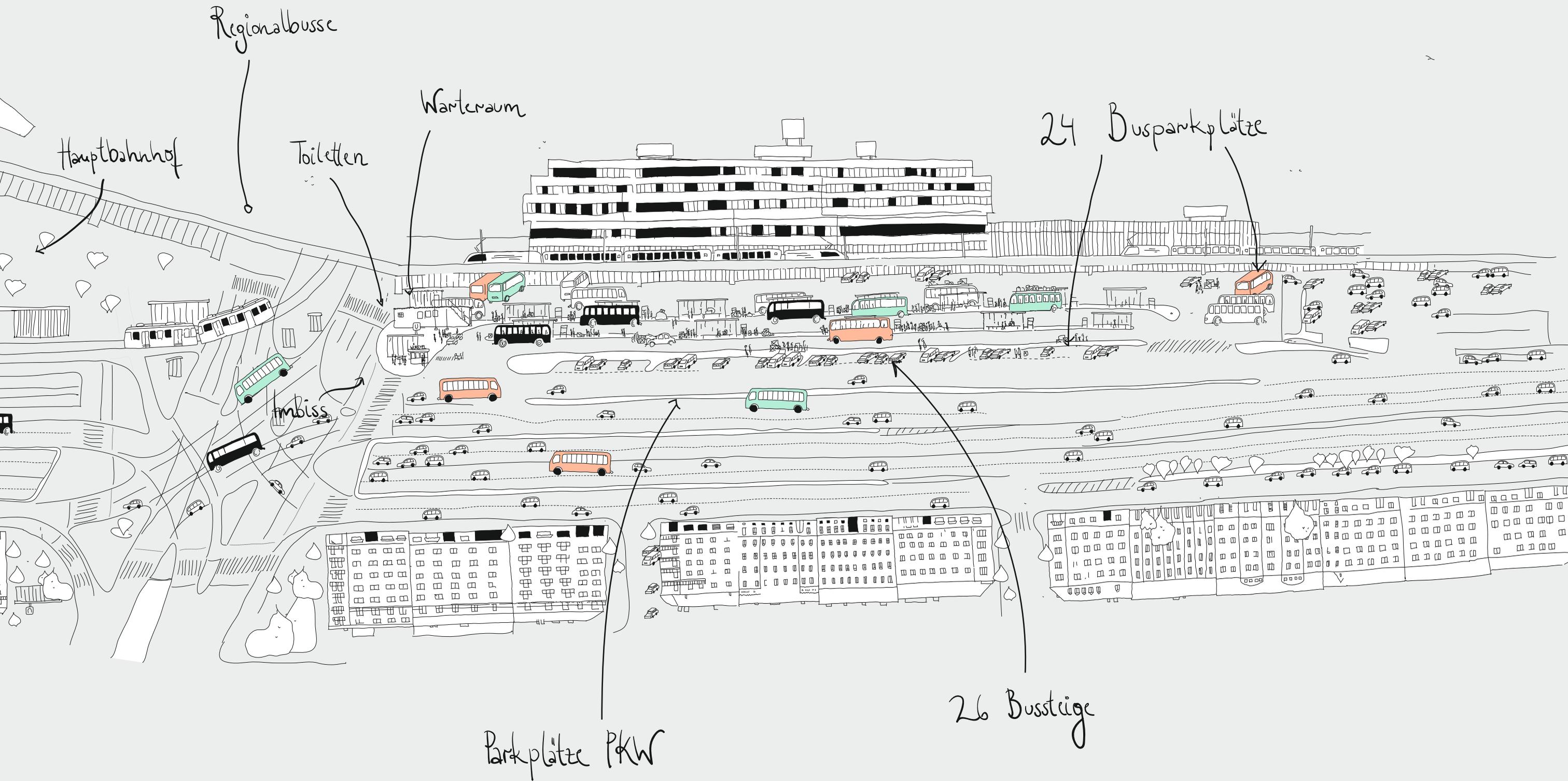
Durchgangs-  
bahnhof

Aiste

International bus passengers are usually mixed.  
Low-costs traveling attracts all kind of breeds. I never meet  
more strange people than in the bus. Every time there is somebody to  
spray deodorant inside the bus, drinks alcohol or is snoring too loud.  
And you always meet somebody of them. They know how to make  
themselves feel like home in the bus.

~2014





BEISPIELE

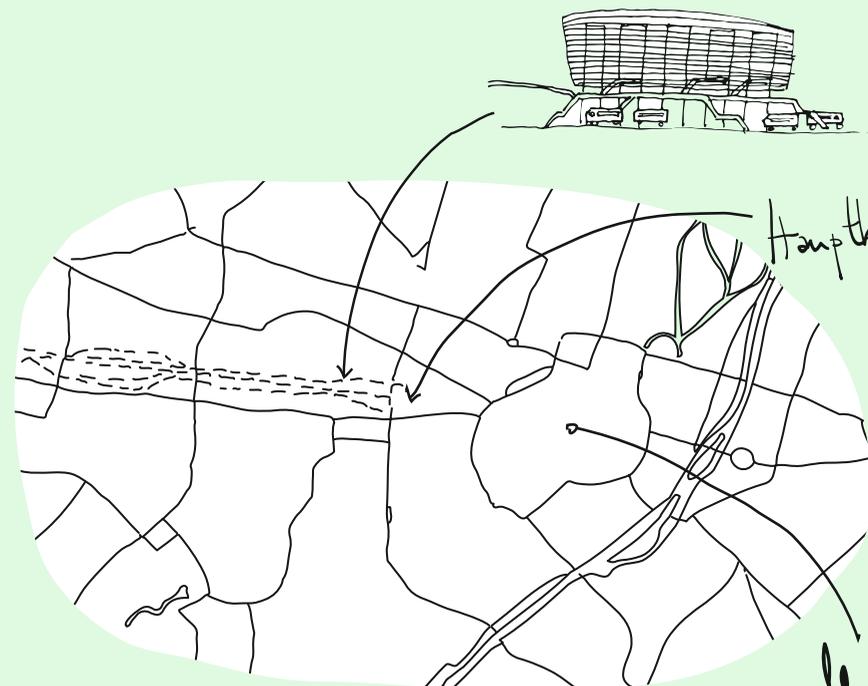
# ZOB München<sup>41</sup>

Architekturbüro  
Auer + Weber + Assoziierte

Geschäfte / Büros in  
den oberen Ebenen

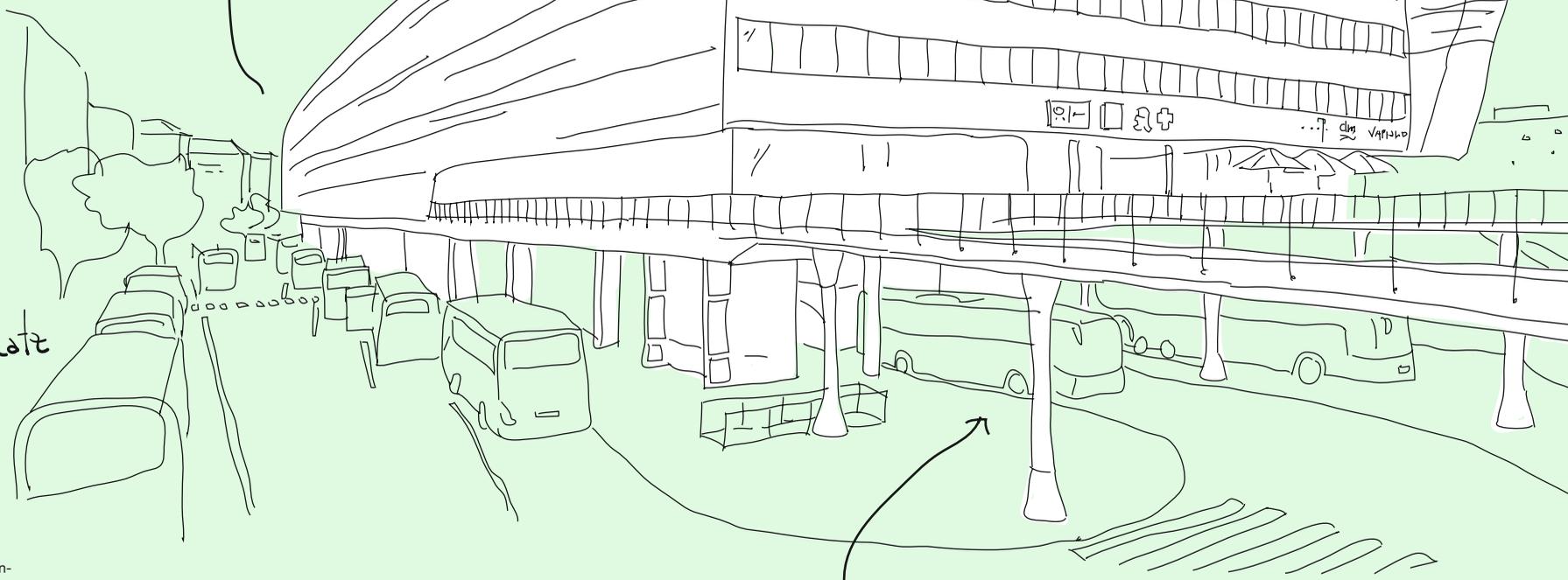
Im unteren Geschoss, gut erreichbar für die Busse und Passagiere, befinden sich die Bussteige. In den oberen Geschossen gibt es Einkaufsmöglichkeiten, sowie Büroflächen. Das Gebäude befindet sich sehr nahe beim Hauptbahnhof und die Passagiere gelangen über die nächst gelegenen Hackerbrücke direkt ins Gebäude.

vertikale Trennung der  
versch. Funktionen



Hauptbahnhof

Marienplatz



horizontale Ebene im EG  
für Bussteige

25.000 m<sup>2</sup>  
50.000 Passagiere / Jahr  
29 Bussteige<sup>42</sup>

41 ZOB München: „Der Busbahnhof München (ZOB)“, URL: <http://www.muenchen-zob.de/startseite/busreisen/> (Stand Dezember 2015)

42 Wikipedia: „Zentraler Omnibusbahnhof München“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Zentraler\\_Omnibusbahnhof\\_Muenchen](https://de.wikipedia.org/wiki/Zentraler_Omnibusbahnhof_Muenchen) (Stand Dezember 2015)

# Georg Washington Bridge Bus Station

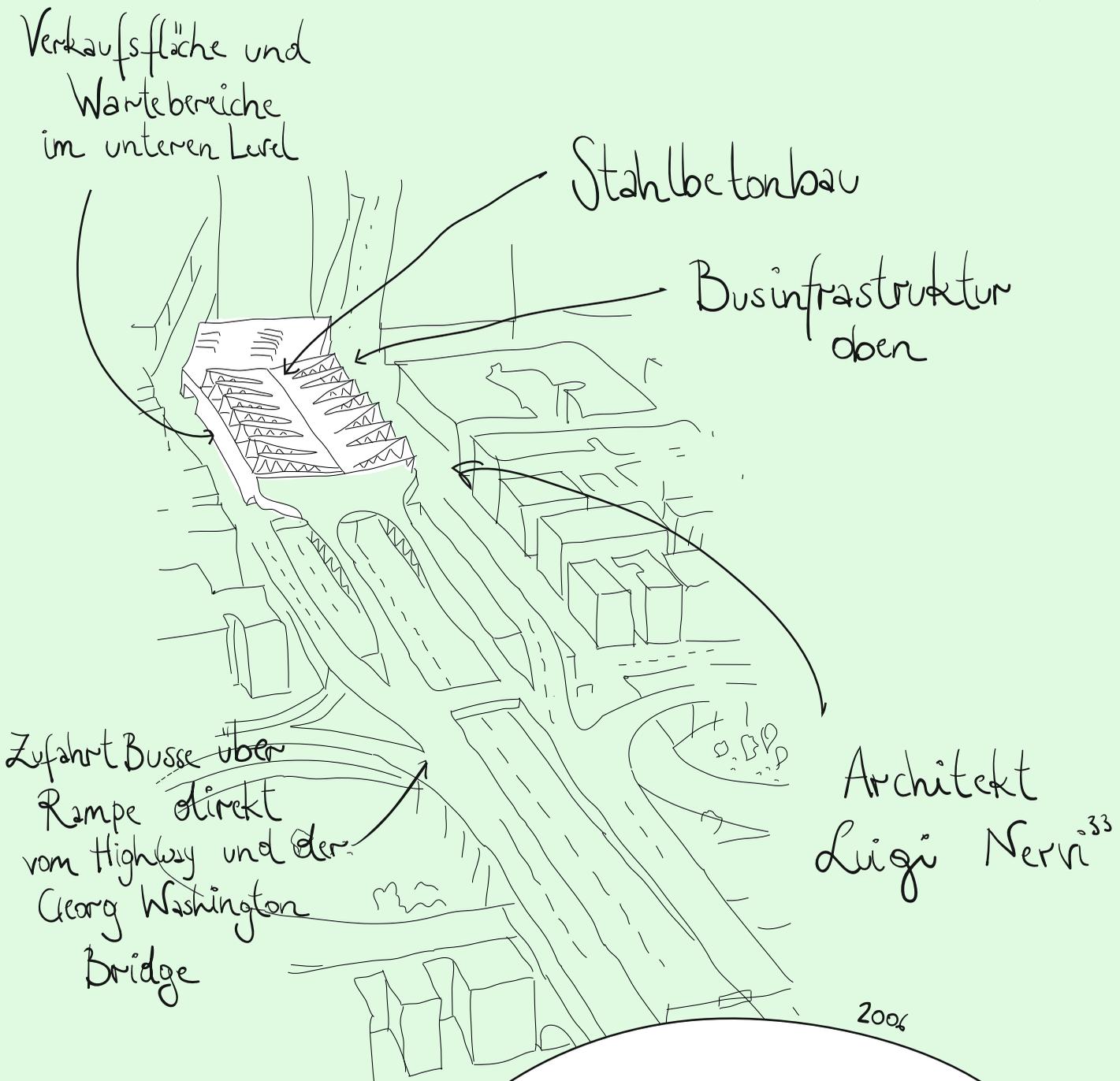
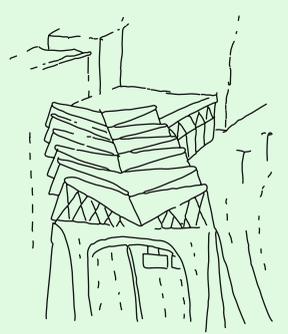
Die 1963 eröffnete George Washington Bridge Bus Station ist ein großer Busbahnhof am East End in New York, welche an die George Washington Bridge, dessen Straße von der Brücke und unter der Bus Station hindurch weiterführt, angrenzt.

So, wie der Port Authority Bus Terminal, wird auch die G.W. Bridge Station von der Hafenbehörde Port Authority for New York and New Jersey betrieben. Neben der Betreuung der Busbahnhöfe, bestehen die Aufgaben dieser

Behörde vor allem in der Betreuung des Hafens, verschiedener Tunnels und Brücken, sowie der drei Flughäfen um New York.<sup>43</sup>

Die G.W. Bridge Station wird an einem Wochenende von ca. 17.000 Passagieren und 950 Bussen besucht. Die Station beherbergt Einkaufsfläche, welche in den aktuellen Renovierungen noch erweitert wird.<sup>44</sup>

- 43 Wikipedia: „Port Authority of New York and New Jersey“, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Authority\\_of\\_New\\_York\\_and\\_New\\_Jersey](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Authority_of_New_York_and_New_Jersey) (Stand Dezember 2015)
- 44 Wikipedia: „Georg Washington Bridge Bus Station“, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/George\\_Washington\\_Bridge\\_Bus\\_Station](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Washington_Bridge_Bus_Station) (Stand Dezember 2015)
- 45 New York Times: „George Washington Bridge Bus Station to get Renovation“ <http://www.nytimes.com/2011/07/27/realestate/commercial/george-washington-bridge-bus-station-to-get-renovation.html> (Stand Dezember 2015)



27.313m<sup>2</sup>  
22 Bussteige  
4.500.000  
Passagiere/Jahr<sup>45</sup>

Wir sind über Nacht von Toronto nach New York City zurückgefahren. Nachdem wir schon fast eine Stunde an der Grenze gewartet hatten, mussten wir um halb zwei Uhr morgens aus dem Bus aussteigen. Alle Passagiere aus unserem vollbesetzten Bus mussten sich mit ihrem Gepäck ins Zollhaus begeben. Dort wurde unser gesamtes Gepäck durchsucht - aber nichts gefunden. Was genau kontrolliert wurde, wissen wir bis heute nicht. Um halb vier Uhr konnten wir dann endlich unsere Reise fortsetzen und kamen mit Verspätung am Mittag in New York City an.

Evelyn & Felix

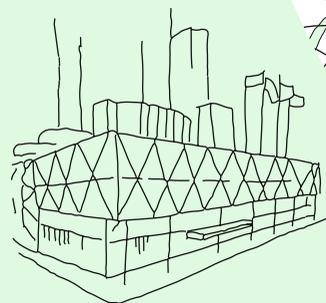
# Port Authority Bus Terminal<sup>47</sup>

Wegen des steigenden Bedarfs an Mobilität zwischen den Staaten und eines wachsenden Streckennetzes der Highways, wurde auf einem gesamten Stadtblock der Port Authority Bus Terminal erreicht.

Den Höhepunkt in seiner Auslastung, erlebte der Terminal um 1970. In Folge wurden die Busspuren in der Stadt ausgebaut. Weiters wurden die Busstationen um 50 Prozent erweitert (52 neue Plattformen und 70 Shops).<sup>46</sup>

Im Erdgeschoss und im ersten Stockwerk befinden sich Infrastruktur für die Fahrgäste sowie Geschäfte. Im Untergeschoss gibt es auch einen Zugang zur U-Bahn.

Sowie die G.W. Bridge Station, wird auch der Port Authority Bus Terminal von der Hafenbehörde *Port Authority for New York and New Jersey* betrieben. Mit täglich 200.000 Fahrgästen und 7.200 Bussen, ist der Port Authority Bus Terminal der größte der Welt. Es werden sowohl regionale, als auch Fernstrecken in die USA, Kanada und Mexiko betrieben.

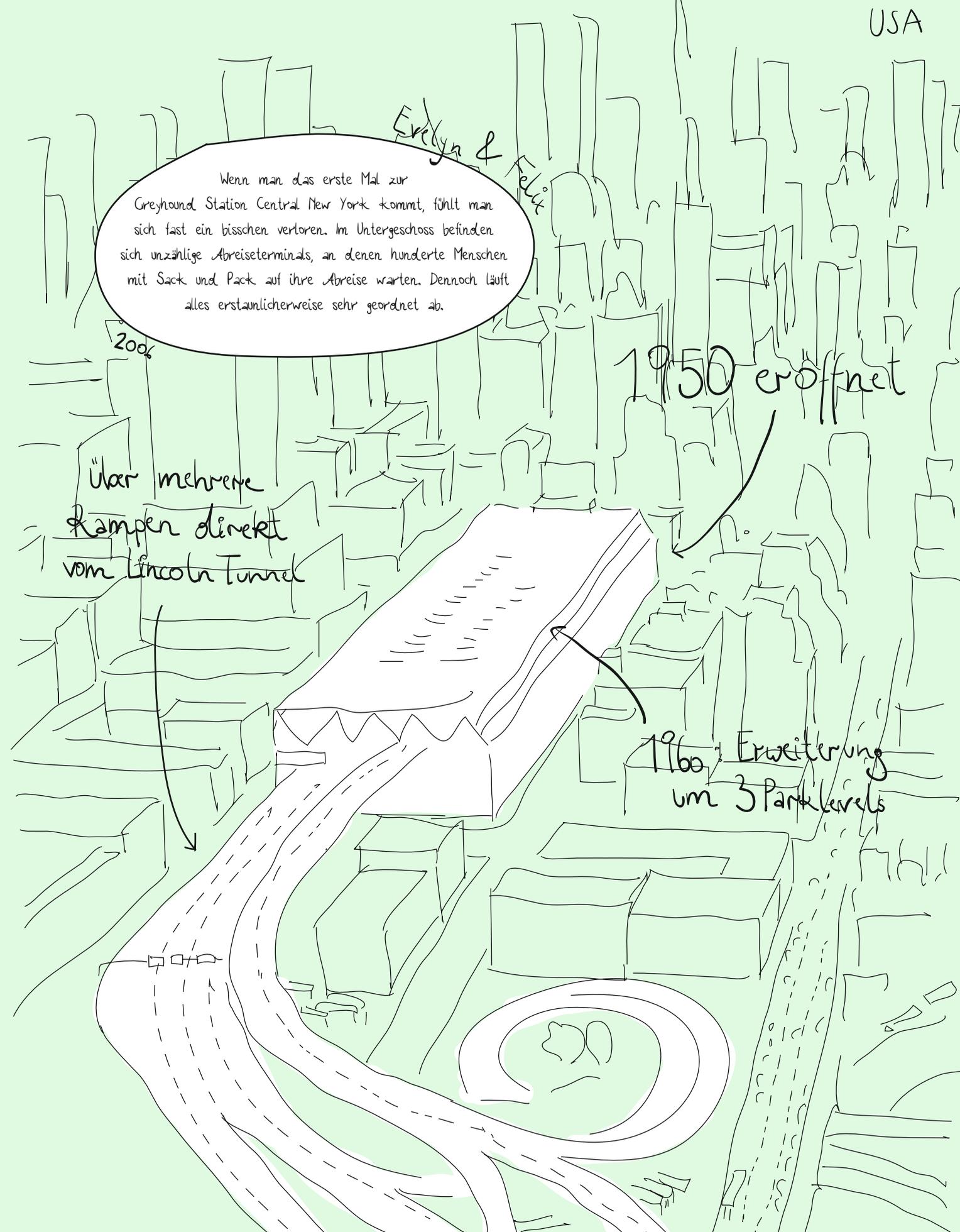


223 Bussteige  
66.000.000 Passagiere / Jahr<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Port Authority Busterminal: „History of the Port Authority Bus Terminal“, URL: <https://www.panynj.gov/bus-terminals/pabt-history.html> (Stand August 2015)

<sup>47</sup> Wikipedia: „Port Authority of New York and New Jersey“, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Authority\\_of\\_New\\_York\\_and\\_New\\_Jersey](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Authority_of_New_York_and_New_Jersey) (Stand Dezember 2015)

<sup>48</sup> Port Authority Busterminal: „About the Terminal“, URL: <http://www.panynj.gov/bus-terminals/pabt-about-terminal.html> (Stand Dezember 2015)



# Preston Busstation

Die im Nord-Osten des Stadtzentrums von Preston gelegene Busstation liegt im Zentrum einer ca. 22.500 m<sup>2</sup> Fläche. Gut gelegen zwischen zwei Autobahnen, befinden sich auch einige Hotel, Büro- und Geschäftsgebäude in der Umgebung. Die Preston Bus Station wurde 1969 eröffnet. Damals war sie die größte Bus Station in Europa. Derzeit läuft ein Wettbewerbsverfahren für eine Umstrukturierung und Sanierung der Station.<sup>49</sup>

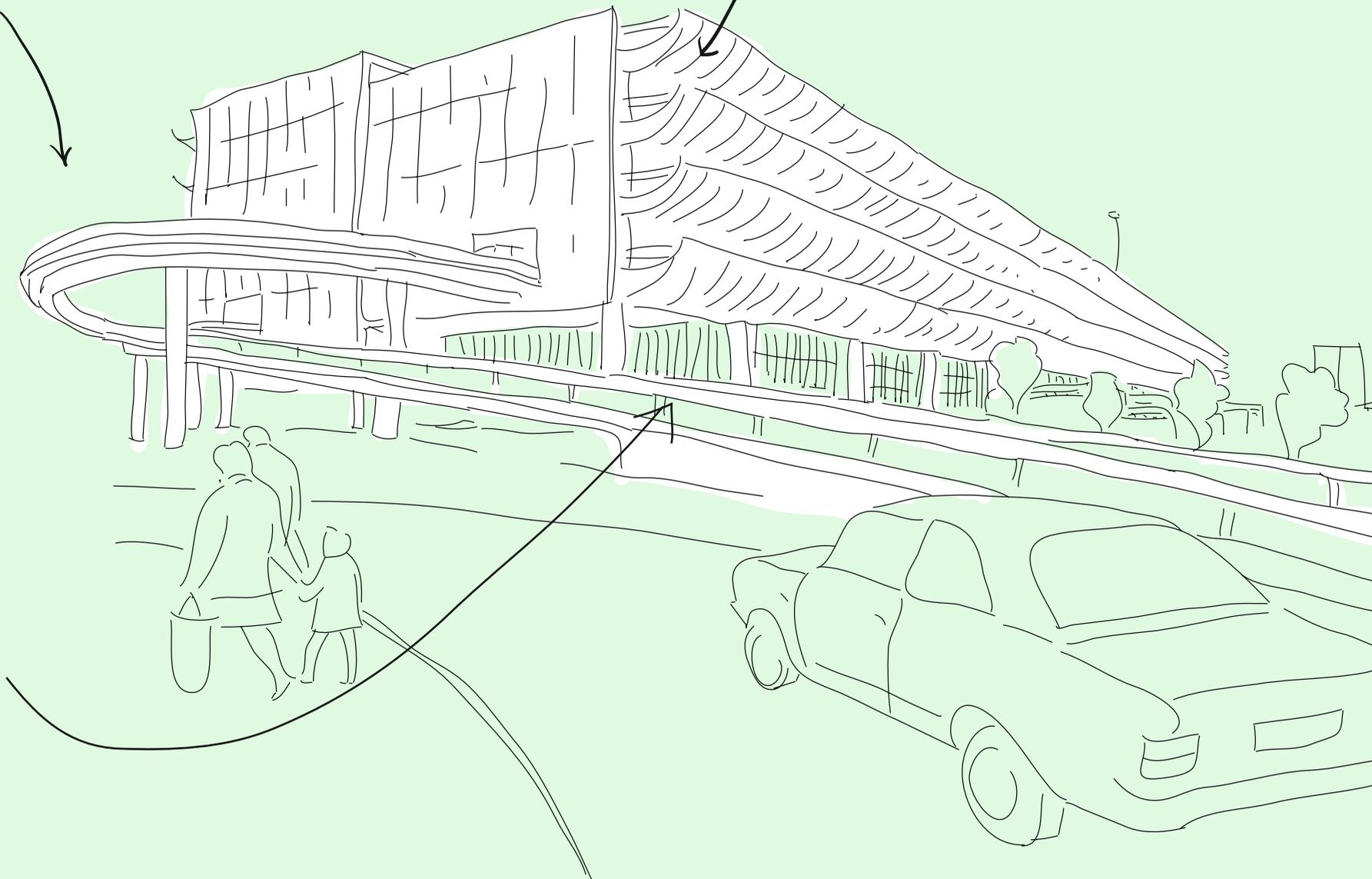
Rampe für Autos  
zu den  
Parkdecks

PKW Parkdeck  
mit ca. 1150 Parkplätzen  
80 Bussteige

Pia

Busfahren hat für mich auf Reisen  
insofern einen großen Mehrwert, da ich nicht nur  
Land und Leute auf eine unverfälschte Art mitbekomme,  
sondern vor allem auch, weil ich mich nicht in eine  
isolierte Position des Begebe, wie ich sie beispielsweise  
bei einer Taxifahrt hätte.

Halle für den Busbahnhof



49 RIBA Competitions: „Preston Bus Station“,  
URL: <http://www.ribacompetitions.com/preston/> (Juli 2015)

# Busbahnhof Esenler, Istanbul<sup>50</sup>

Denizhan

Der Onkel meiner Mutter in der Türkei reiste alleine mit dem Bus, 12-Stundenfahrt. Er schlief tief und machte die Augen erst in der Garage, wo der Bus gewaschen wurde, wieder auf. Der Helfer vom Fahrer sagte ihm: Onkel, wirst du im Bus übernachten? Du kannst sonst auch mit uns nach Hause kommen. (sehr nett, und auch wie es irgendwie selbstverständlich war, dass jemand im Bus übernachtet, wenn sie in der Zielstadt ankommen.)

Einkaufen

Anschluss an U-Bahn, mehrere regionale Buslinien

Busunternehmen mit zugeh. Bussteig

Denizhan

mein Bruder hat ein soziologisches Phänomen ins Spiel gebracht: wenn du in der Türkei für eine Busreise ein Ticket kaufst, wirst du gefragt, für welches Geschlecht das Ticket gedacht ist. „Nebenrausitzplatz“ bekommen dann nur weibliche Gäste. Also Männer sitzen neben Männern und Frauen neben Frauen, so lange sie nicht zusammengehören.

~2000

168 Bussteige  
 100 Parkplätze Busse  
 500 Parkplätze PKW

Werkstätten im UG

1994: Eröffnung mit 290.000m<sup>2</sup> Nutzfläche

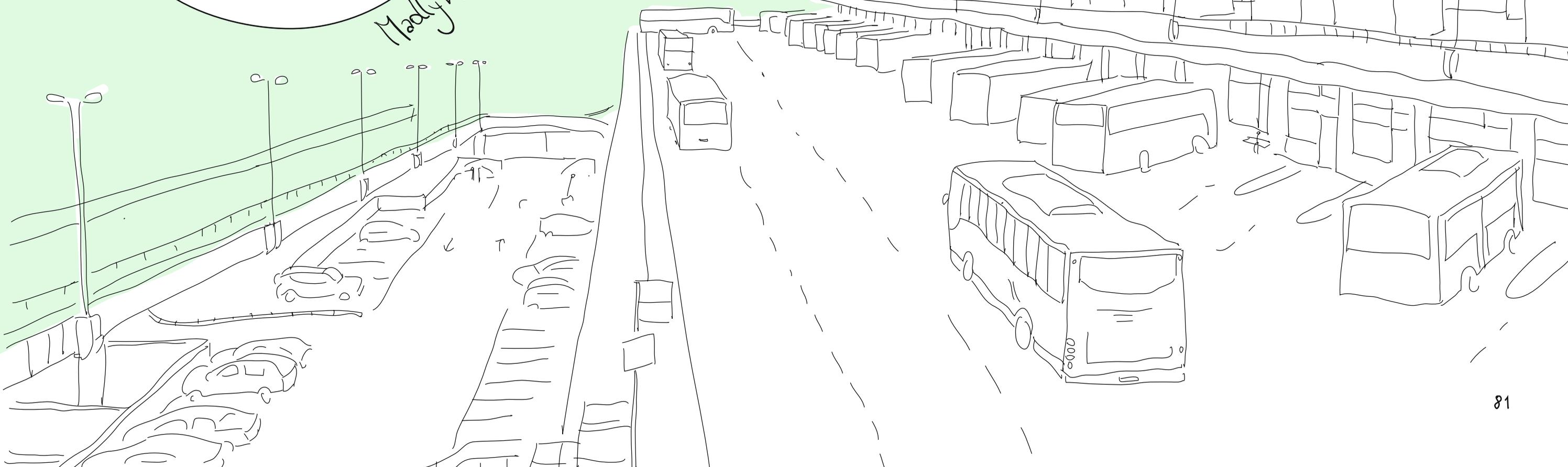
<sup>50</sup> Wikipedia: „Bahnhof Esenler“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Busbahnhof\\_Esenler](https://de.wikipedia.org/wiki/Busbahnhof_Esenler) (Stand August 2015)

# Central Busstation Tel Aviv

Israel ist ein sehr kleines Land. Mit ca 22.000km<sup>2</sup> ist es nicht viel größer als Niederösterreich. Die drei wichtigsten Zentren Jerusalem, Tel-Aviv und Haifa sind in maximal eineinhalb Busstunden zu erreichen. Auch die Regionen dazwischen sind dicht besiedelt, was eine hohe Mobilität in diesem Land erzeugt. Ein dichtes Netz von Buslinien ermöglicht eine flexible und einfache Fortbewegung innerhalb und zwischen den Metropolregionen. Ergänzt wird es durch das Monit Sherut System. Monit Sherut sind Sammeltaxis, die die Lücken im Busnetz füllen, ergänzen und zum Teil sogar ersetzen. Sie fahren auch Nachts und am Shabbat. Da am Wochenende in den meisten Israelischen Städten keine Busse fahren, ist das Sammeltaxi besonders wichtig. Diese halten sich im Großen und Ganzen an spezielle Routen und auch an reguläre Haltestellen.

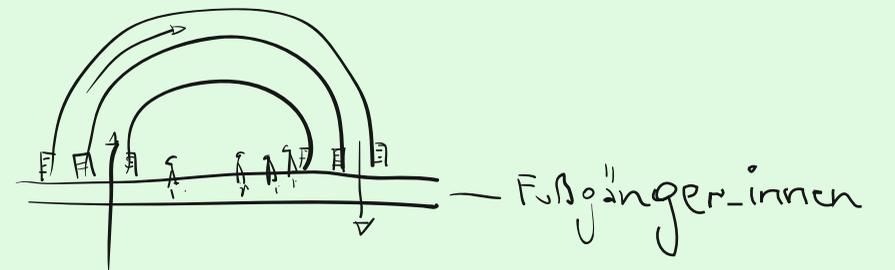
2015  
Der Busbahnhof in Tel Aviv befand sich etwas außerhalb der Stadt, in einer wie mir gesagt wurde, sehr schlechten Gegend. Durch ein Gewusel im Shoppingcenter hindurch, über mehrere Etagen hinauf, erreichte man in den oberen Stockwerken die Busebenen, Businfrastruktur, Wartebereiche, über welche man direkt aus einer Tür nach draußen zum Bus gelangt.

Madlyn

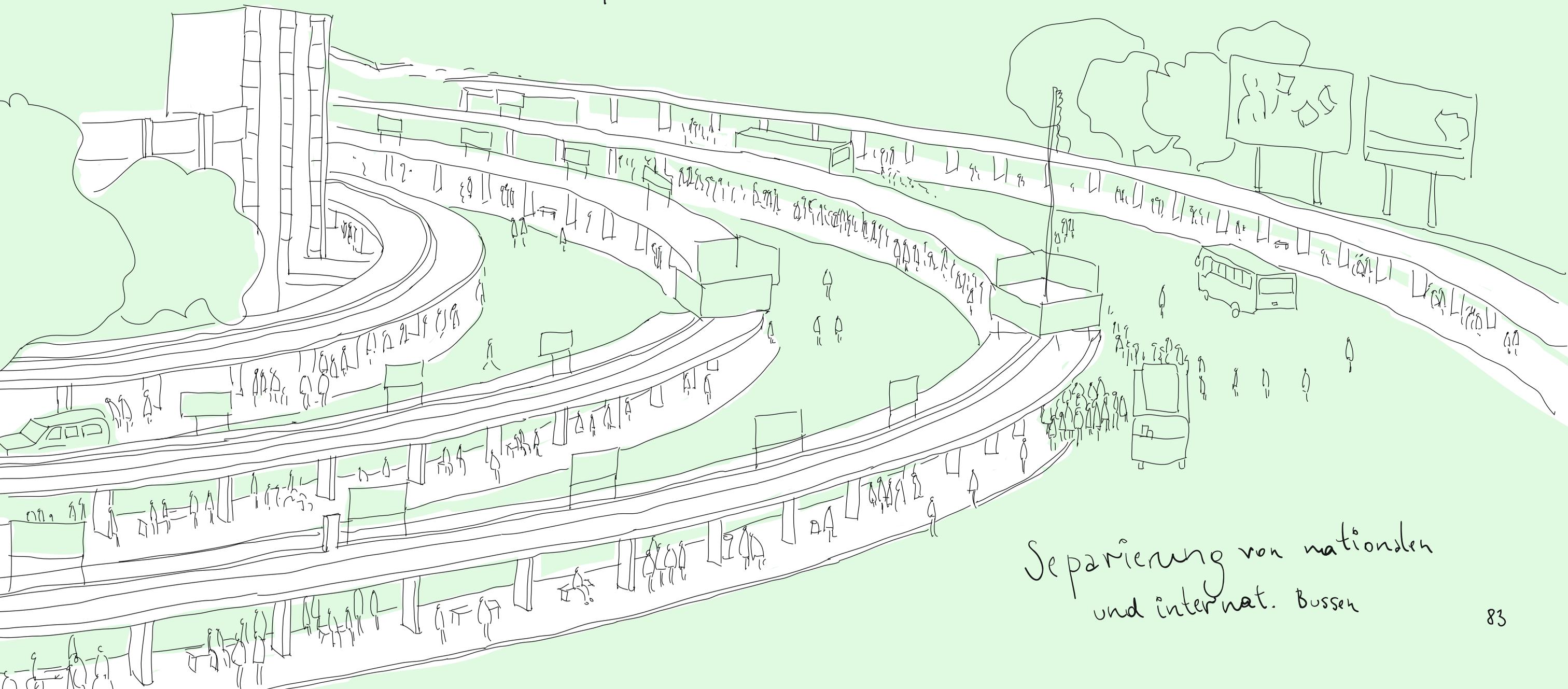


# Kempgowda Bus Station, Bangalore

am Stadtrand,  
direkt beim Bahnhof



Anordnung der  
Busse entlang  
von Halbkreisen



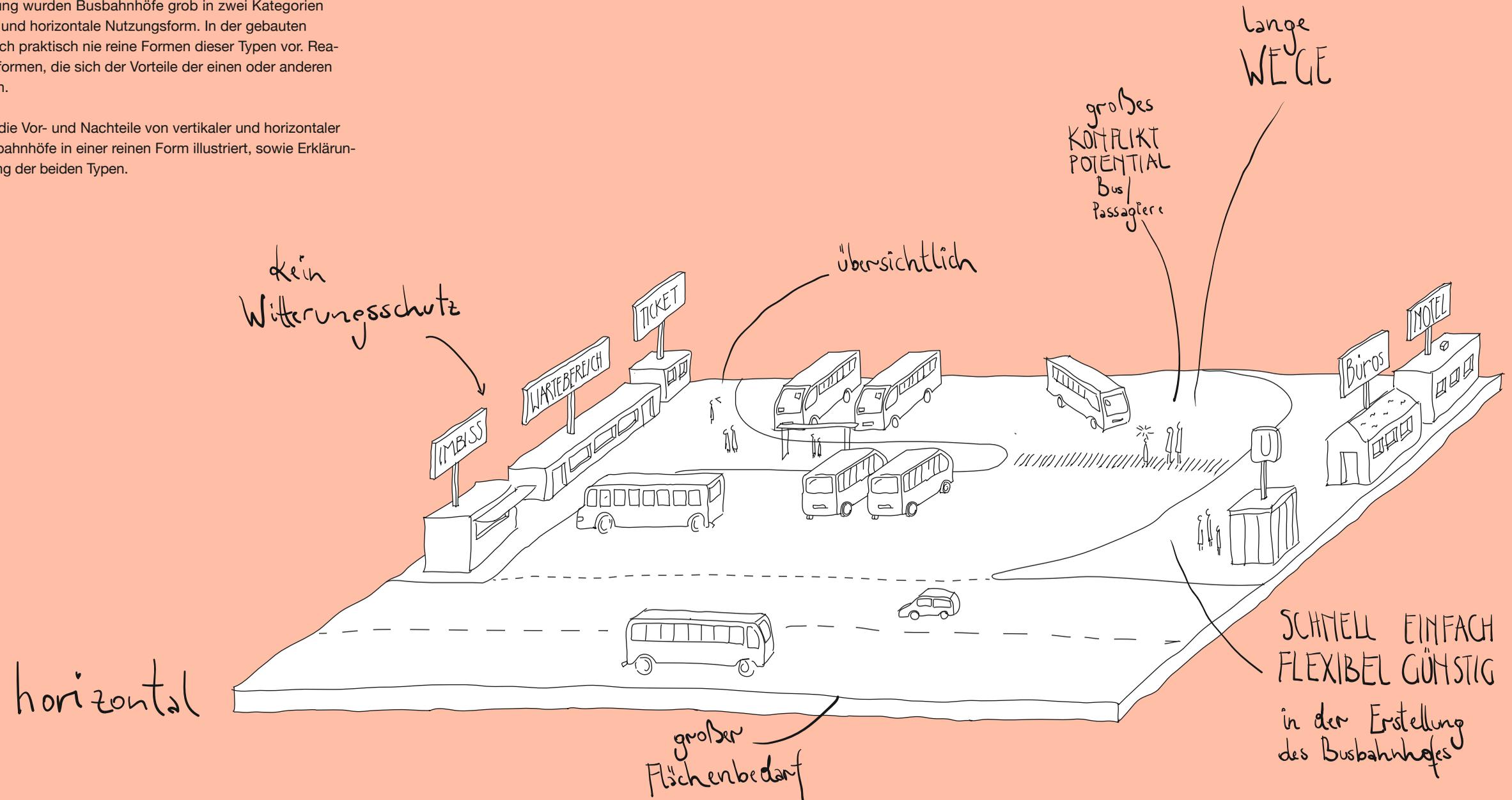
Separierung von nationalen  
und internat. Bussen

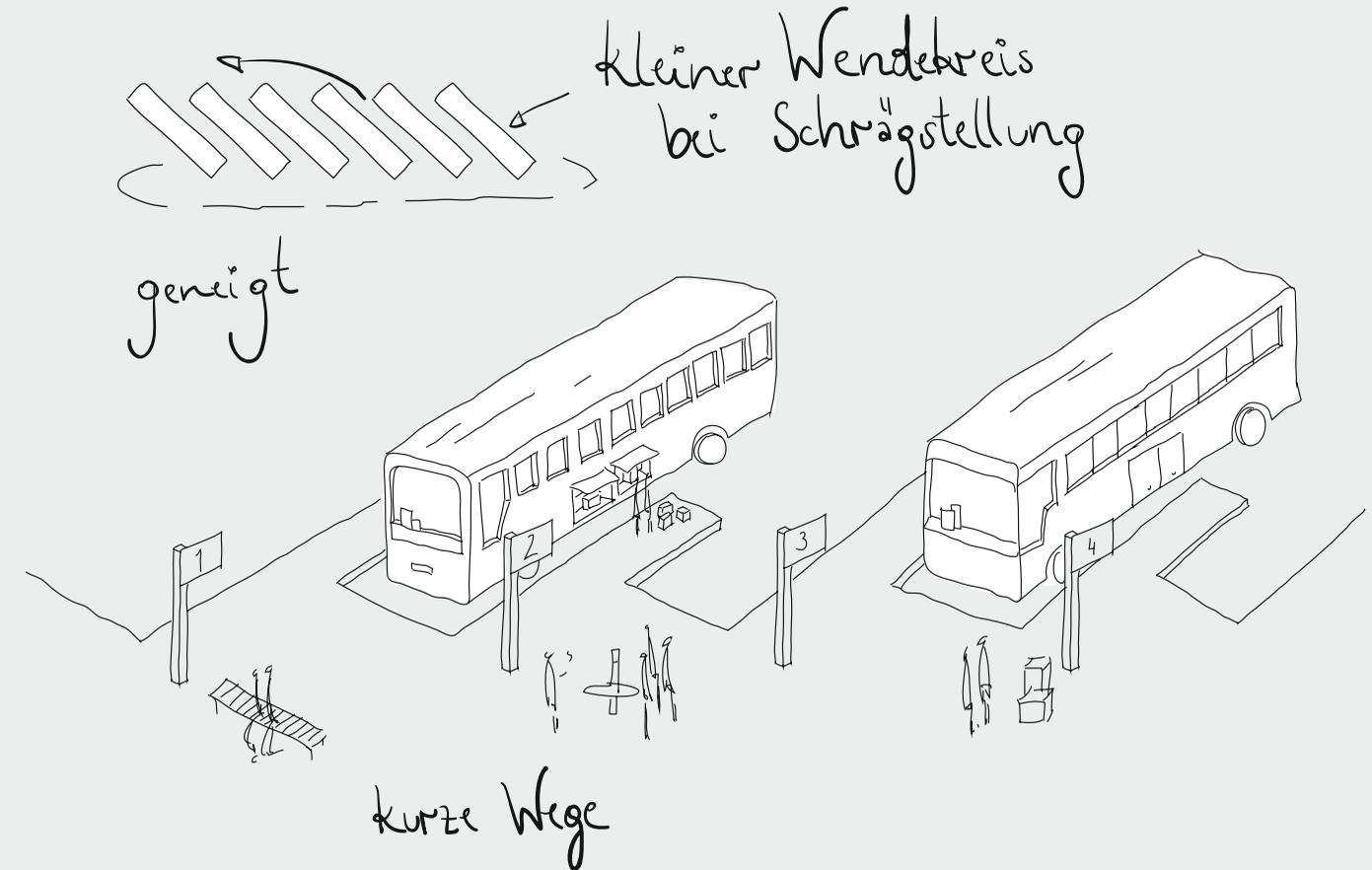
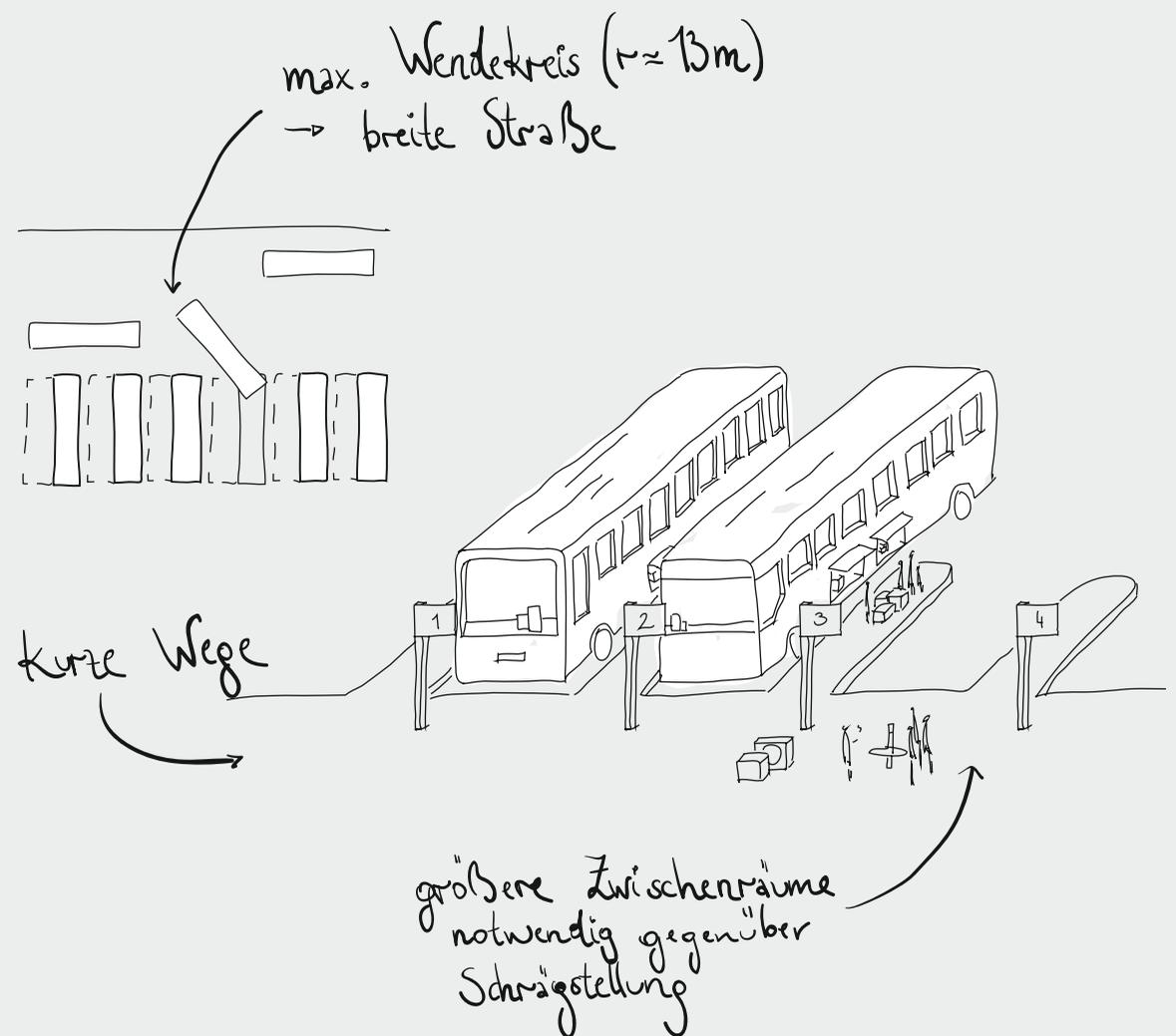
TYPLOGIEN

# Typologien Busbahnhöfe

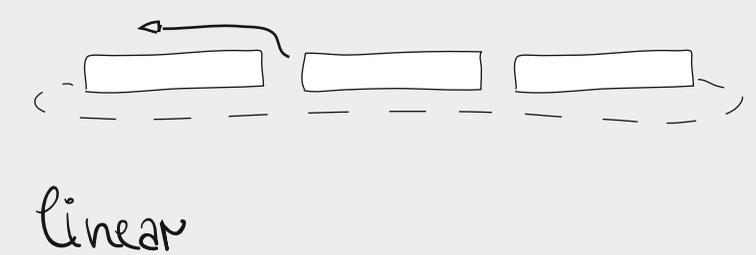
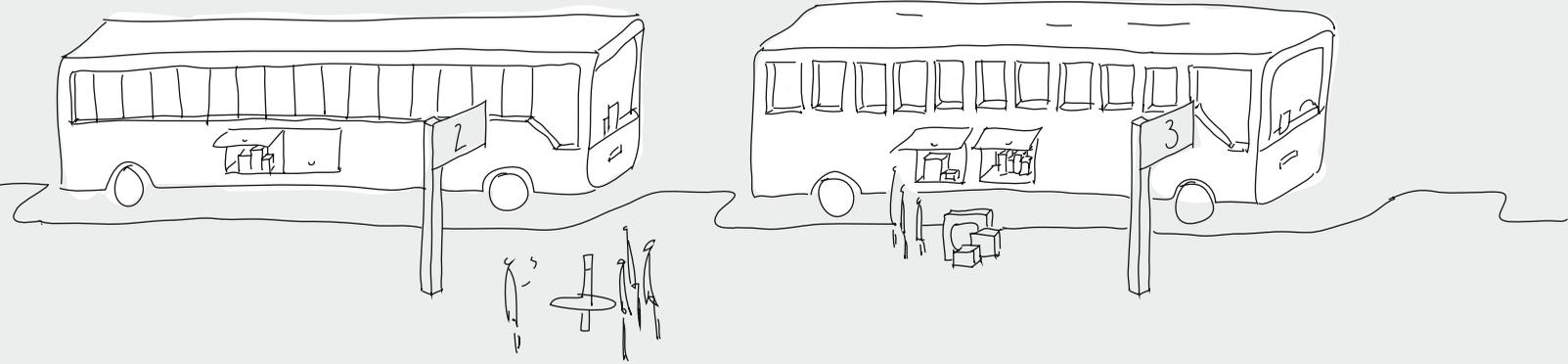
Für diese Typisierung wurden Busbahnhöfe grob in zwei Kategorien unterteilt: vertikale und horizontale Nutzungsform. In der gebauten Welt kommen jedoch praktisch nie reine Formen dieser Typen vor. Realistisch sind Mischformen, die sich der Vorteile der einen oder anderen Kategorie bedienen.

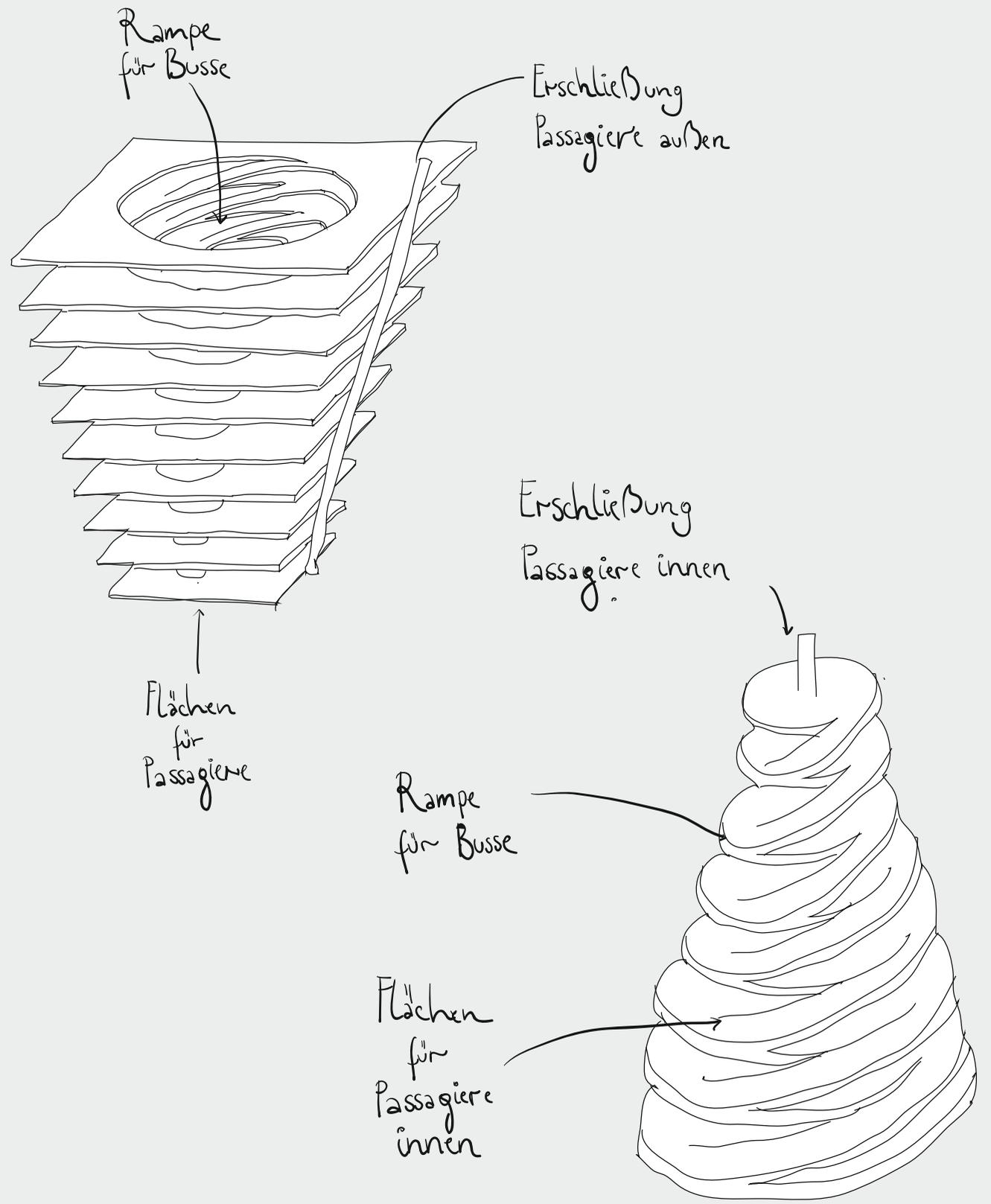
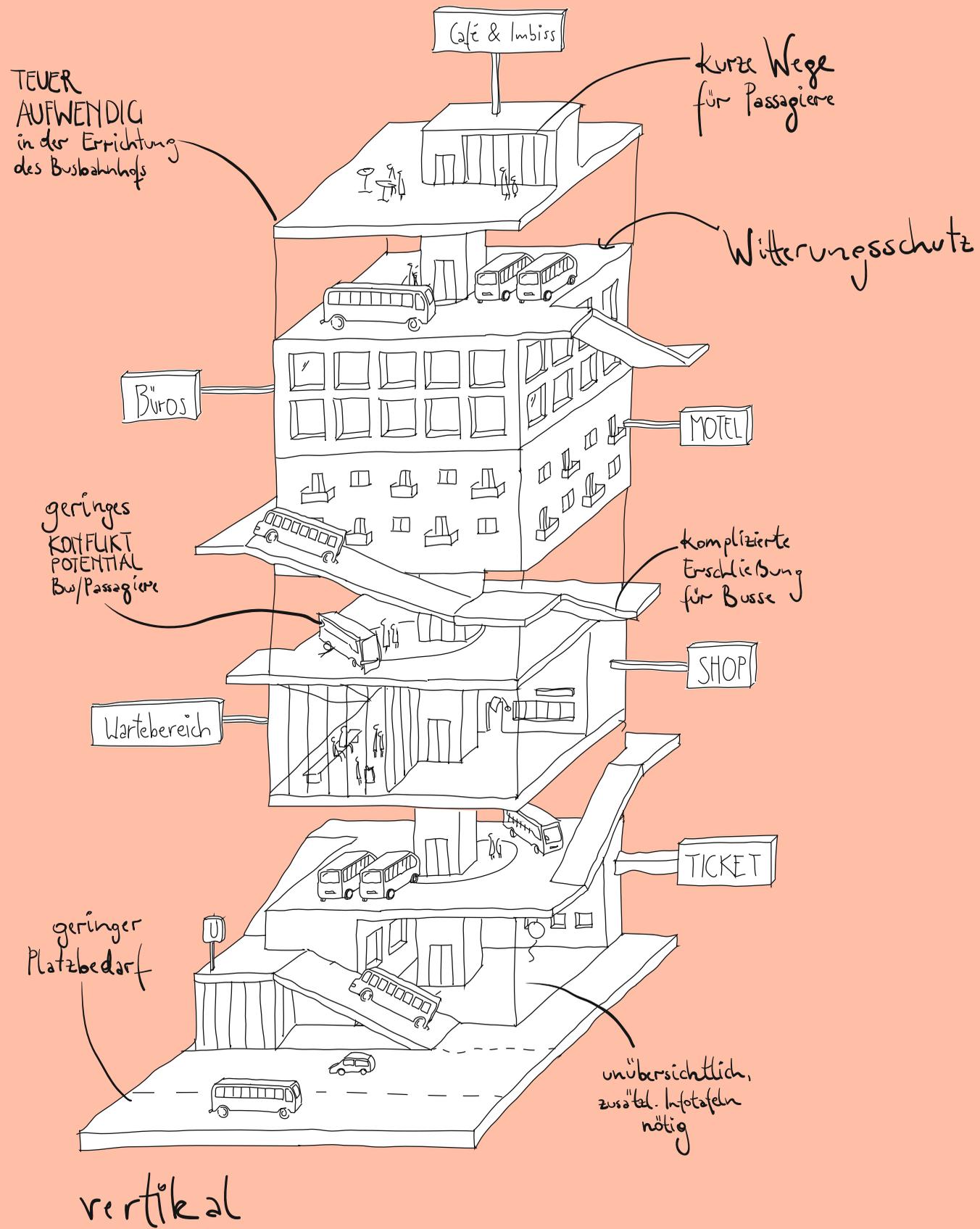
Es werden jeweils die Vor- und Nachteile von vertikaler und horizontaler Bauweise der Busbahnhöfe in einer reinen Form illustriert, sowie Erklärungen zur Erschließung der beiden Typen.





lange Wege für Passagiere  
 aber min. Wendekreis





Ein Busbahnhof  
für Wien

2011

Eine Fahrt mit dem Greyhound Bus von Los Angeles nach San Francisco hört sich erstmals sehr verlockend an. Allerdings muss man wissen, dass sich die verhältnismäßig kleine Busstation in einem eher unruhigen Viertel von L.A. befindet. Hat man es dann dorthin geschafft, muss man noch einen Platz im Bus ergatteren. Auf der Strecke gibt es kaum etwas zu sehen, außer karge Landschaften. Aber es gibt 1 Highlight: In etwa der Hälfte der Strecke bleibt der Bus für eine Fastfood Pause stehen - sogar um 3 Uhr morgens! Danach riecht es im ganzen Bus nach Pommes und Burger. Ziemlich klischeehaft aber wahr! :-)

Evelyn & Felix

STANDORTSUCHE



Eine zentrale Rolle für die Qualität eines Busbahnhofes kommt vor allem der Wahl eines geeigneten Standortes zu. Dabei spielen mehrere Faktoren eine Rolle. Die innerstädtische Lage, sofern es hier überhaupt noch leere Flächen gibt, ist hier nicht zwingend die beste Lösung, da eine etwas periphere Position andere Vorteile mit sich bringt. In größeren Städten zum Beispiel, führen Autobahnen meist nicht durch das Stadtzentrum. Ein direkter Zugang zu diesen, kann jedoch den Verkehr und die umliegende Gegend eines Bahnhofes entlasten.

„Busbahnhöfe können in ihrer baulichen Ausprägung nicht standardisiert werden. Es besteht ein so enger Zusammenhang zwischen der Lage eines Busbahnhofes im städtischen Straßennetz, der Betriebsabwicklung, der Größe und der Form der verfügbaren Fläche, dass jeder Einzelfall örtlich individuell gelöst werden muss. Die Konzeption eines Busbahnhofes wird dabei von der Betriebsweise der zu verknüpfenden Verkehrsmittel, der Verkehrsabwicklung in der Anlage, der Anzahl der Linien mit ihrer Fahrtenfolge sowie der verfügbaren Fläche bestimmt.“<sup>51</sup>

Für Busbahnhöfe mit internationalem Linienverkehr gelten andere Anforderungen, als für Busbahnhöfe regionaler Busse. „Zu nennen sind dabei vor allem eine möglichst direkte Anbindung

an das Autobahnnetz, Berücksichtigung von Reisenden mit großem Gepäck, sowie die Be- und Entladevorgänge an den Bussen. Bei Gelegenheitsverkehren spielt der zu- und abbringende motorisierte Individualverkehr eine größere Rolle. Besonders im großstädtischen Umfeld können die genannten Anforderungen oft im Konflikt mit dem Platz- und Verkehrsverhältnissen stehen.“<sup>52</sup>

In der Publikation „Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln, steht hierzu folgender Satz: „Ein Busbahnhof ist eine Zusammenfassung von Haltestellen mehrerer zu verknüpfender Buslinien auf einer Fläche außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße mit besonderen Einrichtungen für den Fahrgast und den Betrieb. Hat er gleichzeitig eine Umsteigefunktion zu einem anderen Verkehrssystem, ist er Verknüpfungspunkt“<sup>53</sup>. Auf der Suche nach solch einem Verknüpfungspunkt gibt es nur noch wenige Orte, die in Wien in Frage kommen. Aus der Auseinandersetzung mit Referenzbeispielen von Busbahnhöfen, sowie mit Hilfe der Publikation „Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“, haben sich folgende Kriterien für die Lage eines Busbahnhofes herauskristallisiert:

- A** Anbindung an d. allgemeine Straßennetz
- B** Zugang zur Autobahn
- C** Anbindung an S-Bahn
- D** Anbindung an U-Bahn
- E** Anbindung an Regionalbusbahnhof

	A	B	C	D	E
--	---	---	---	---	---

Handelskai	+	-	+	+	-
Frachtenbahnhof Floridsdorf	+	-	+	+	+
Oberes Hausfeld	+	+*	+	+	+
Stadlau	+	+	+	+	+
Erdberg	+	+	-	+	-
Stadioncenter	+	-	-	+	-
Waldmanngründe	+	-	+	+	+

\* in Planung

In der vorhergehenden Karte sind Flächen in Wien aufgezeigt, die mehrere der gewünschten Kriterien aufweisen, sowie die drei derzeit wichtigsten Busabfahrtsstellen.

Die Grafik zeigt, dass sowohl der Standort Stadlau als auch das obere Hausfeld alle festgelegten Kriterien erfüllt. Weiters könnte an beiden Standorten ein urbanes Zentrum mit der Funktion eines Busbahnhofes auch eine Aufwertung der Umgebung mit sich bringen. Aufgrund der zentraleren Lage und eines direkteren Anschlusses an eine Autobahn, fällt die Entscheidung jedoch auf den Standort Stadlau.

51 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: „Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehr“, 2009, S. 23

52 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: „Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehr“, 2009, S. 22

53 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: „Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“, S.6

# Standortanalyse Stadlau

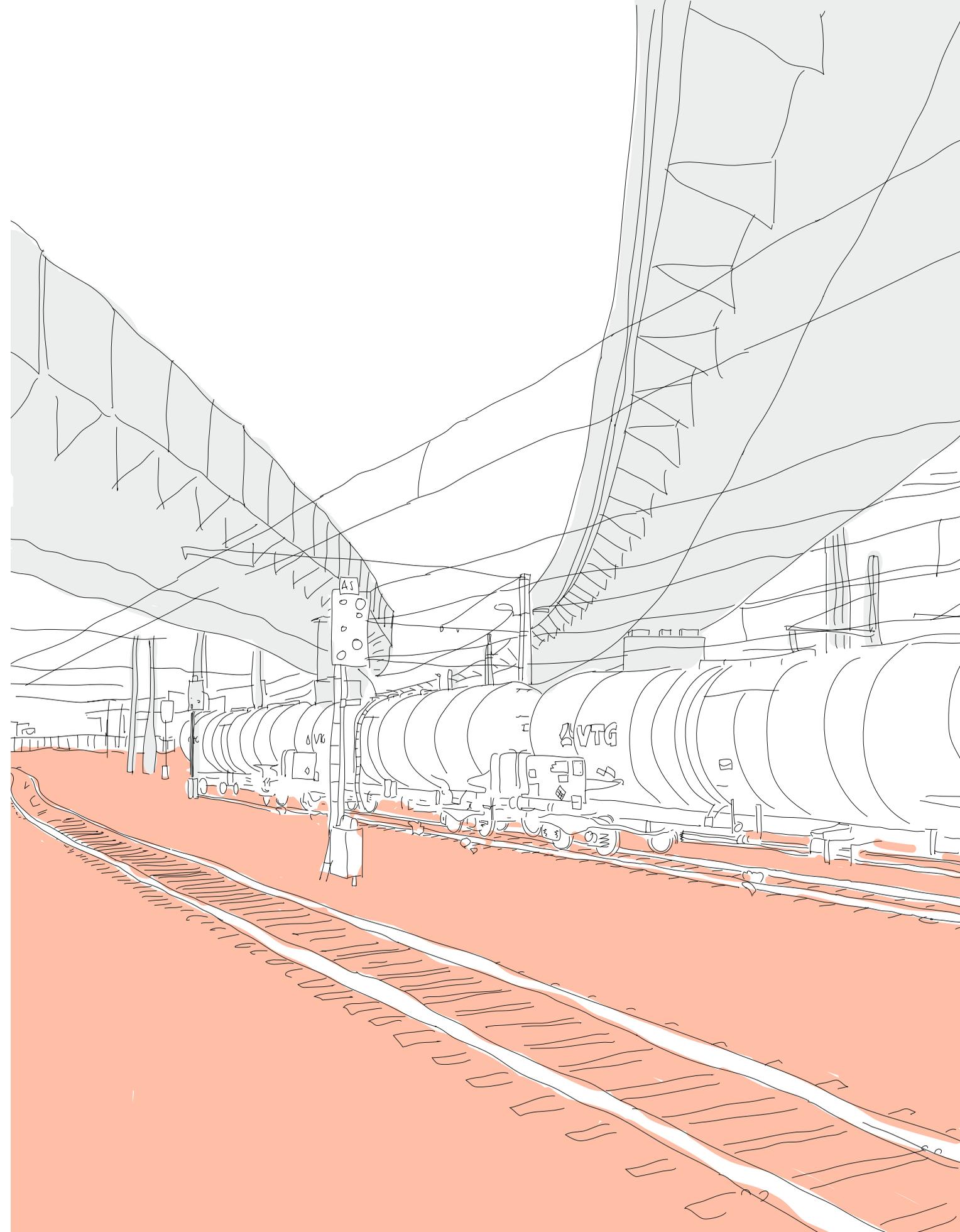
Innerstädtisch gibt es nur mehr wenige Flächen für einen Standort. Der Blick über die Donau führt recht schnell zu Wien Stadlau, weil hier an einem Ort Autobahn, S-Bahn, die neu gebaute U2 Station Stadlau und große unbebaute Flächen zur Verfügung stehen.

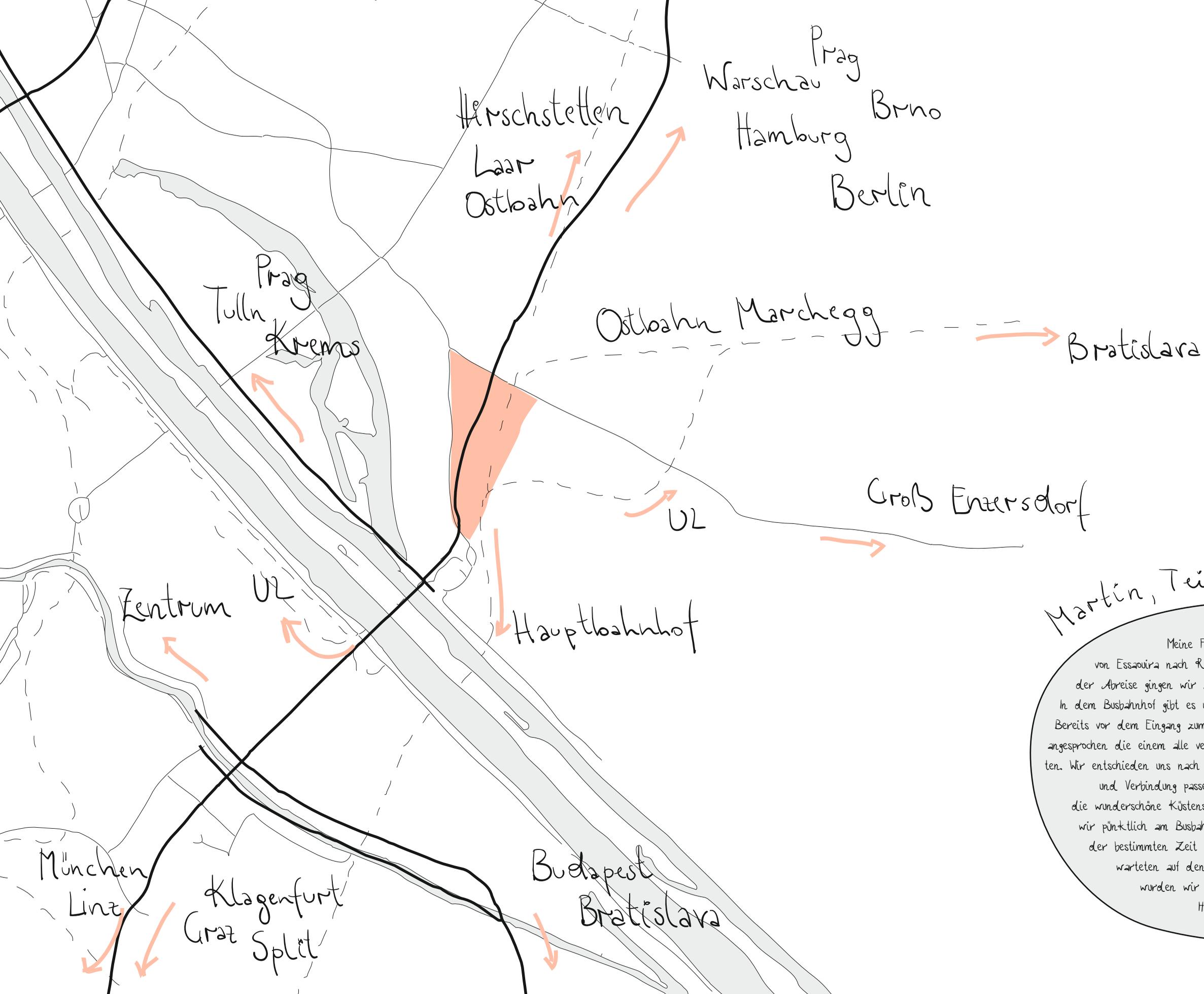
Die ehemals selbstständige Gemeinde wurde 1904 zusammen mit mehreren Orten als 21. Bezirk zu Wien eingemeindet und 1938 gemeinsam mit Kagran, Hirschstätten und Aspern zur Donaustadt, 22. Bezirk.<sup>54</sup> Der 22. Bezirk ist heute der am schnellsten wachsende Bezirk. Da er noch viele unbebaute Flächen besitzt, findet sich hier auch ein großes Potential für weitere Stadterweiterungen (z.B. Seestadt Aspern). Er ist nach Favoriten der Bezirk mit der zahlenmäßig größten Bevölkerung und gleichzeitig jener Bezirk mit der geringsten Bevölkerungsdichte.<sup>55</sup> Die Donaustadt wird im Wienvergleich in den nächsten Jahren am schnellsten an Bevölkerung zunehmen.<sup>56</sup>

<sup>54</sup> Stadt Wien: „Stadlau“, URL: [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Stadlau\\_\(Vorort\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Stadlau_(Vorort)) (Stand Dezember 2015)

<sup>55</sup> Wikipedia: „Donaustadt“, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Donaustadt> (Stand Dezember 2015)

<sup>56</sup> Stadt Wien: „Bezirksportrait“, URL: <http://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraits-1-23.pdf> (Stand Dezember 2015)





Martin, Teil 1

2005

Meine Freundin und ich wollten von Essaouira nach Rabat in Marokko. Bereits am Tag vor der Abreise gingen wir zum Busbahnhof um ein Ticket zu kaufen. In dem Busbahnhof gibt es unzählige Schalter, von jedem Anbieter einen. Bereits vor dem Eingang zum Busbahnhof wird man von Ticket-Verkäufern angesprochen die einem alle versichern die einzig richtige Verbindung anzubieten. Wir entschieden uns nach längerer Überlegung für einen hinsichtlich Uhrzeit und Verbindung passenden Anbieter, der uns wunschgemäß die wunderschöne Küstenstrecke verkaufte. Am nächsten Tag waren wir pünktlich am Busbahnhof. Jedoch wurde unsere Verbindung zu der bestimmten Zeit nicht aufgerufen. Zwei weitere Touristen warteten auf den gleichen Bus. Erst deutlich später wurden wir aufgefordert samt Gepäck zur Haltestelle zu gehen.

# Bebauungsstruktur

Insbesondere um den Bahnhof Stadlau besitzt der Bezirk eine sehr hohe Diversität. Zu finden ist sowohl die Einfamilienhaus-, Schrebergarten-siedlung als auch die Blockrandbebauung. Um den Bahnhof Stadlau befinden sich große Industrieareale sowie Wald- und Agrarflächen.

# Fahrradnetz- und Fußgängerwege

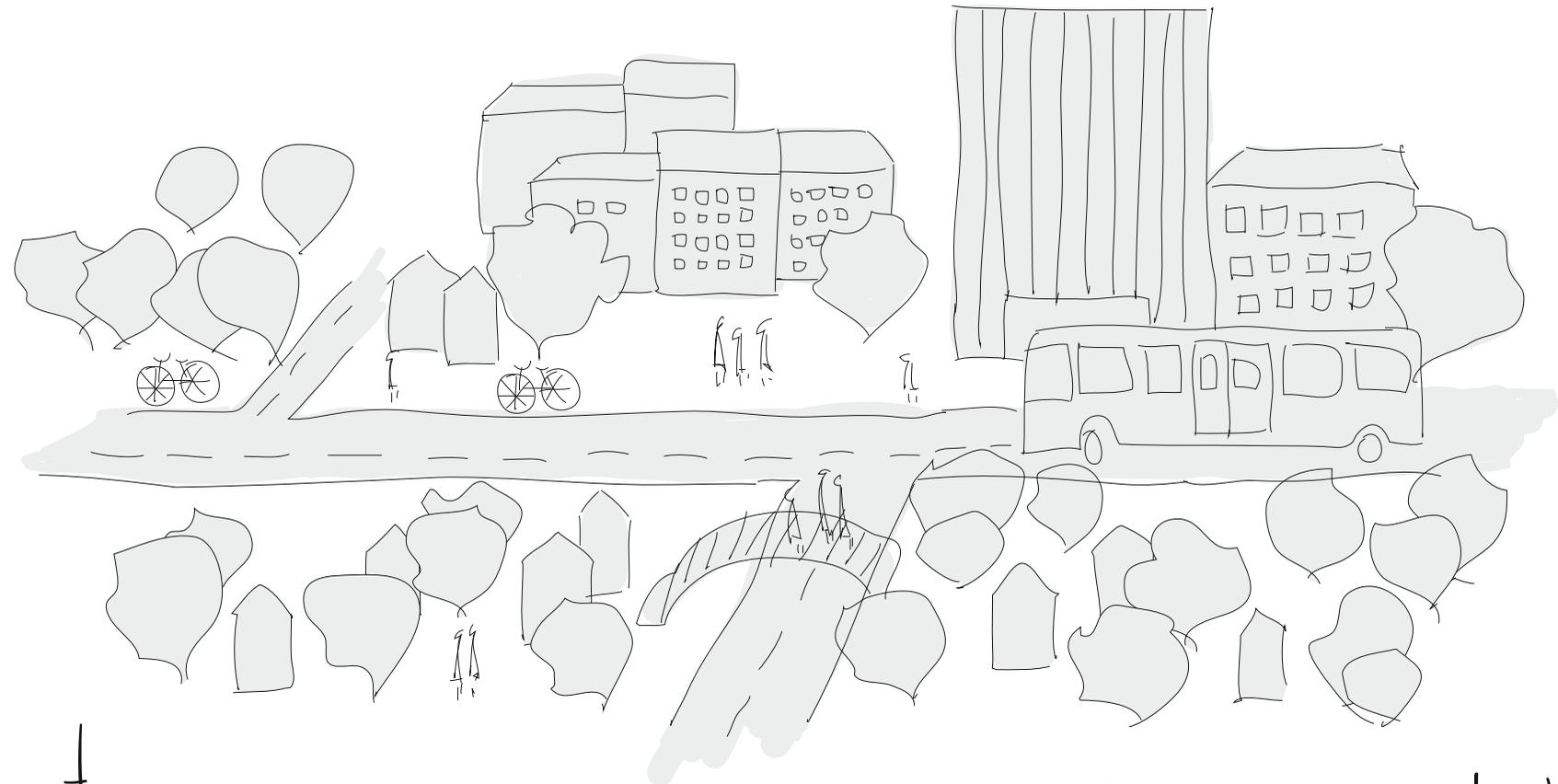
Zwar gibt es Radwege, die um das Gebiet führen, doch enden viele im Nichts. Sie sind unzureichend ausgebaut und die Bahntrasse stellt für den Radverkehr, aber vor allem für Fußgänger\_innen eine große Barriere dar.

# Straßennetz

Wien Stadlau ist über die am stärksten frequen-tierte Autobahn, die A23 bzw. Südosttangente, sehr gut an das Autobahnnetz angeschlossen. Dies führt somit eine direkte Verbindung nach Norden und Süden und über den Knoten Prater auch nach Ost und West.

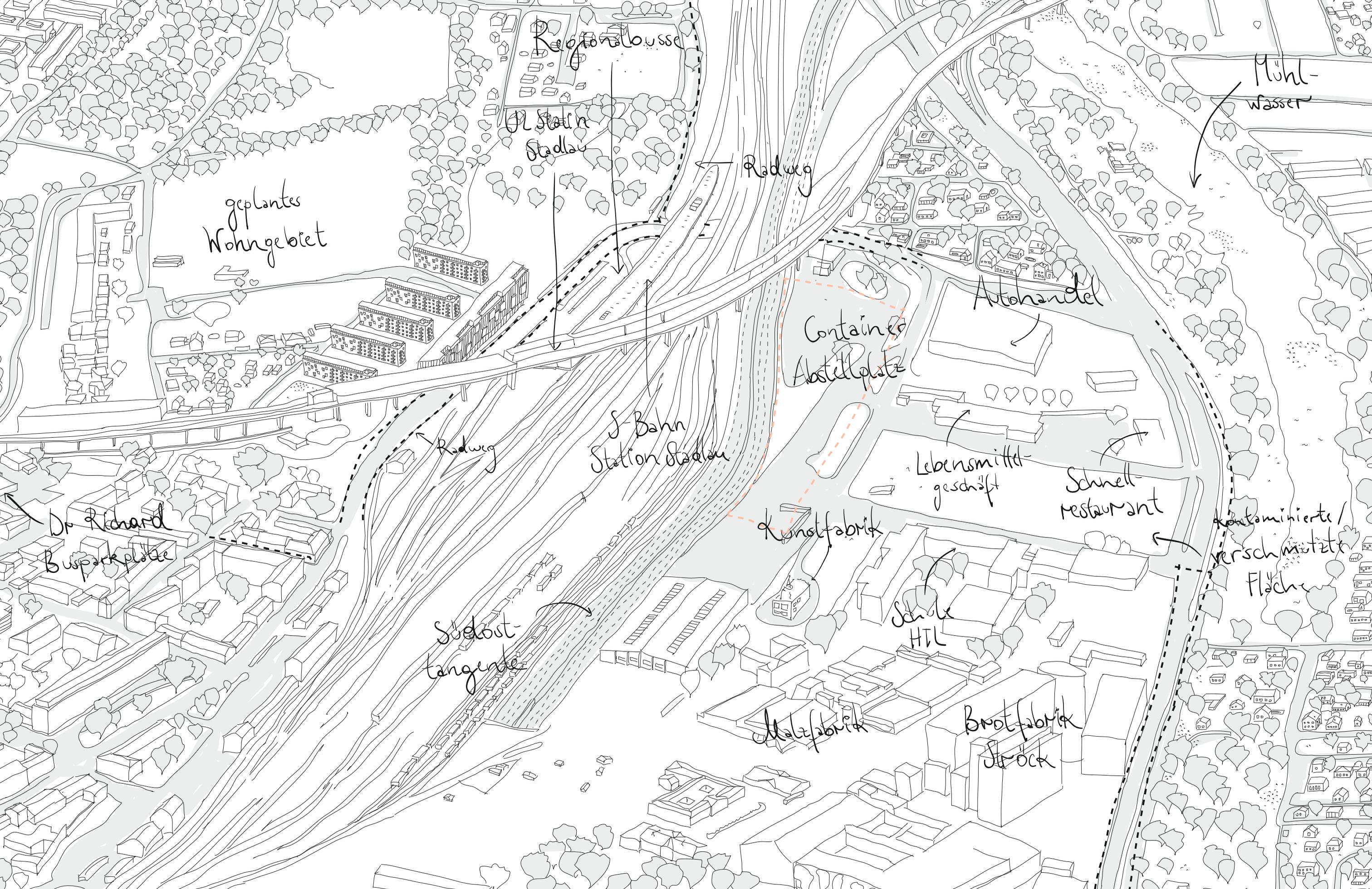
# öffentl. Verkehr

2010 wurde die U-Bahn bis nach Aspern verlängert. Das heißt, neben einer S-Bahn-Station und den 3 Regionalbuslinien, die am Bahnhof Stadlau stehen bleiben, führt nun auch die U2 zu diesem Standort. Da-durch ist der Ort sehr gut erschlossen, was Einfluss Bodenpreise usw. hat und somit Flächen gut ausgenutzt werden müssen.



# Bildung und Kultur

Neben mehreren Volksschulen befindet sich auch eine Höhere technische Lehranstalt (HTL) für In-formatik und Elektrotechnik in der unmittelbaren Umgebung. Jedoch fehlen Museen, Bibliotheken und andere kulturelle Einrichtungen.



Regionalbusse

U. Stein  
Stadlau

geplantes  
Wohngebiet

Radweg

Mühl-  
wasser

Abhandlung

Container  
Abstellplatz

S-Bahn  
Station Stadlau

Lebensmittel-  
geschäft

Schnell-  
restaurant

Radweg

Kunstfabrik

Schule  
HTL

kontaminierte /  
verschmutzte  
Fläche

Dr. Richard  
Busparkplatz

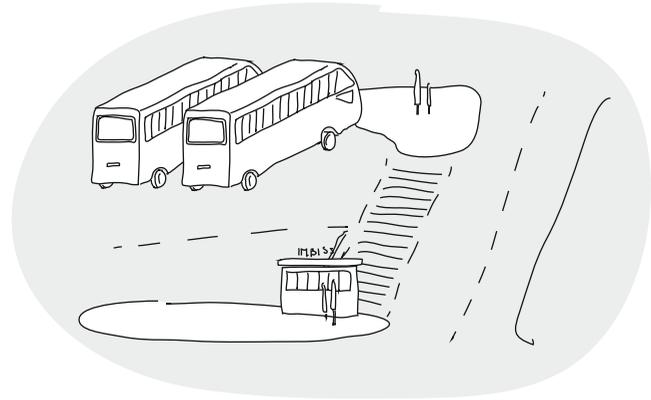
Südost-  
tangente

Mehlfabrik

Brotfabrik  
Stroock

ANFORDERUNGEN

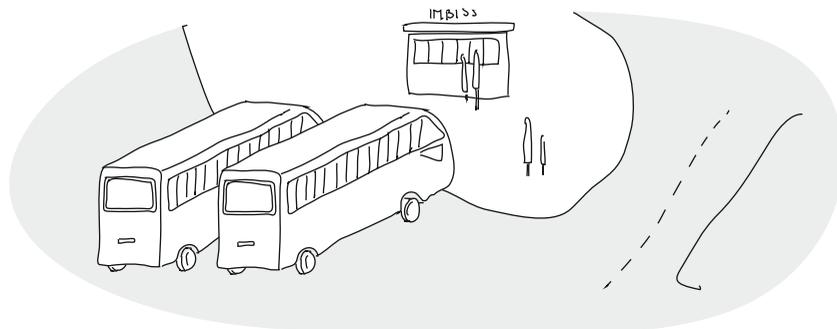
# Anforderungen an einen Busbahnhof<sup>57</sup>



FALSCH

## Kreuzungspunkte

RICHTIG



Martin, Teitel

2005

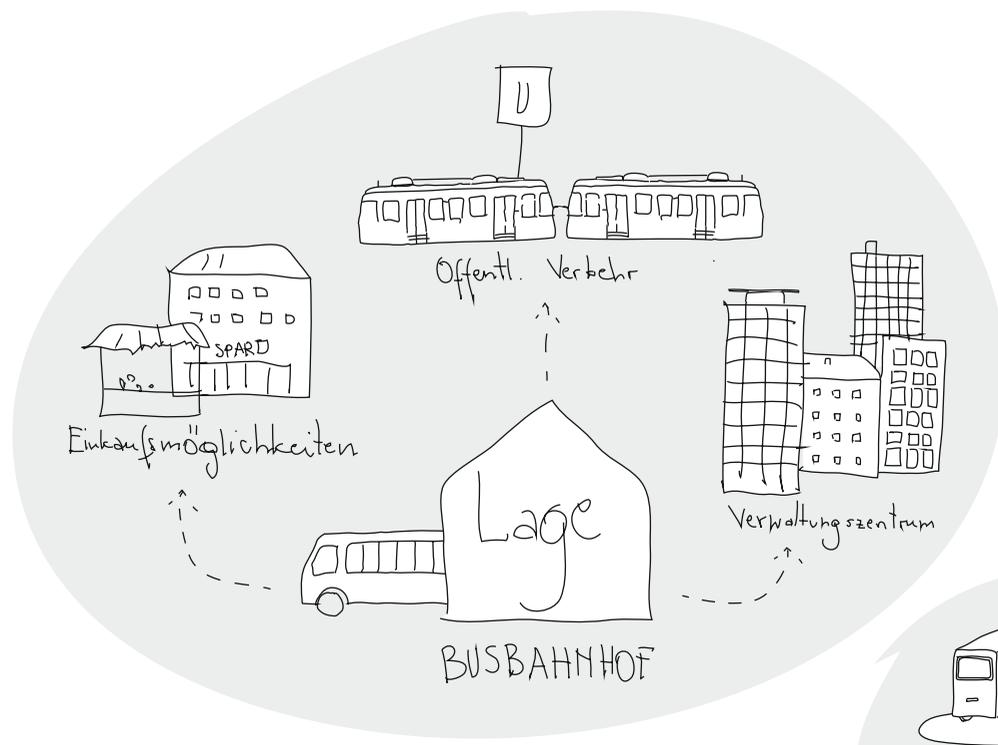
Der Bus fuhr nicht vom Busbahnhof ab sondern war auf der Durchreise und nahm an der Hauptstraße weitere Gäste auf. Als der Bus endlich für uns Halt machte, flogen zur Begrüßung prall gefüllte, transparente Speisetaschen aus den Türen. Alles mögliche Gepäck und einige Passagiere wurden in den überfüllten Bus gesteckt. Die beiden anderen Touristen waren auch dabei. Sie erzählten uns, dass ihr Ticket für Casablanca gelten würde. Bald stellte sich heraus, dass es nicht die Küstenstrecke war. Aber wir hatten es noch gut erwischt, denn die beiden anderen Touristen wurden in der Mitte der Fahrt einfach auf der Hauptstraße an einer Kreuzung Richtung Casablanca abgesetzt. Der Fahrer meinte, sie sollten ab nun mit dem Taxi fahren... Letztendlich kamen wir zumindest richtig in Rabat an und waren um ein Erlebnis reicher!

## Sicherheit

Die Anlage sollte vom allgemeinen Straßenverkehr einerseits getrennt, andererseits jedoch gut und klar an diesen angebunden sein. Wichtig sind Kreuzungspunkte und dass diese gut und sicher gelöst sind. Im besten Fall sollten die verschiedenen Verkehrsteilnehmer\_innen und Funktionsbereiche getrennt sein, sodass ein ungehinderter Ablauf stattfinden kann. Die Kreuzungspunkte/Haltestellen sollten klar abgegrenzt sein und die ganze Anlage muss übersichtlich und transparent gestaltet werden (soziale Kontrolle). Voraussetzungen der Sicherheit müssen gewährleistet sein (gute Ausleuchtung, Fluchtwege, Notrufsäulen, ...)

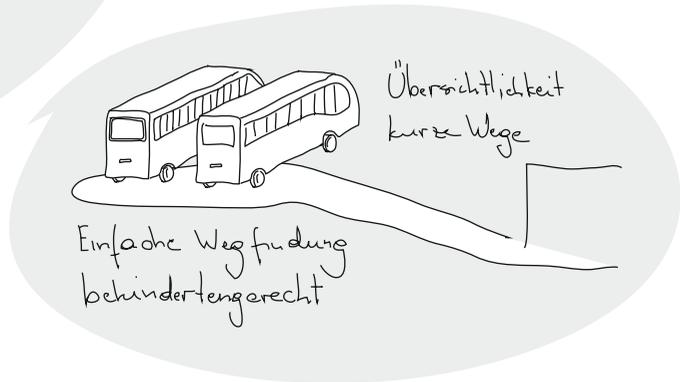
## Leistungsfähigkeit

Grundvoraussetzung für einen reibungslosen Bahnhofsbetrieb ist die ausreichende Dimensionierung der Anlage, sowohl für Busse als auch für die Fahrgäste. Diese Voraussetzung muss vor allem an besonders starken Reisetagen gewährleistet sein. Die Anbindung an das Straßenverkehrsnetz und das öffentliche Verkehrsnetz (U-Bahn, S-Bahn, Regionalbusse) muss reibungslos funktionieren. Technische Standards müssen vorhanden sein (Lichtsignalanlagen, Notausfahrten, ...). Die Trennung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen, Parkmöglichkeiten für Busse und PKWs, Einrichtung einer Leitstelle, Pannendienstleistungen, Winterdienstgeräten und Fahrer\_innenaufenthaltsräume müssen errichtet werden.

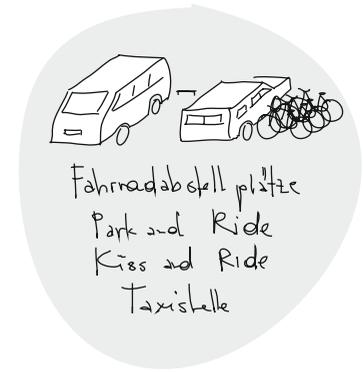
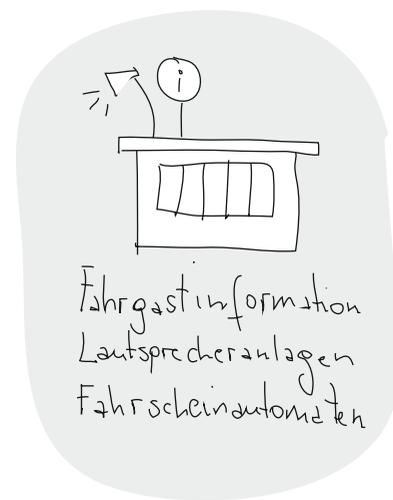


# Wirtschaftlichkeit

Das Gebäude sollte so geplant sein, dass ein optimierter Betriebsablauf möglich ist. Weiters muss darauf geachtet werden, laufende Betriebskosten (Reparaturen, Reinigung, Beleuchtung, Belüftung und Materialauswahl) möglichst gering zu halten. Die Ausstattung sollte möglichst vandalismoresistent gestaltet sein. Die kommerzielle Verwendung von Serviceeinrichtungen kann zur besseren Ausnutzung an weniger intensiven Tagen zur besseren Wirtschaftlichkeit beitragen.



# Fahrgastkomfort



57 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf: „Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“, S. 7

# Funktionen

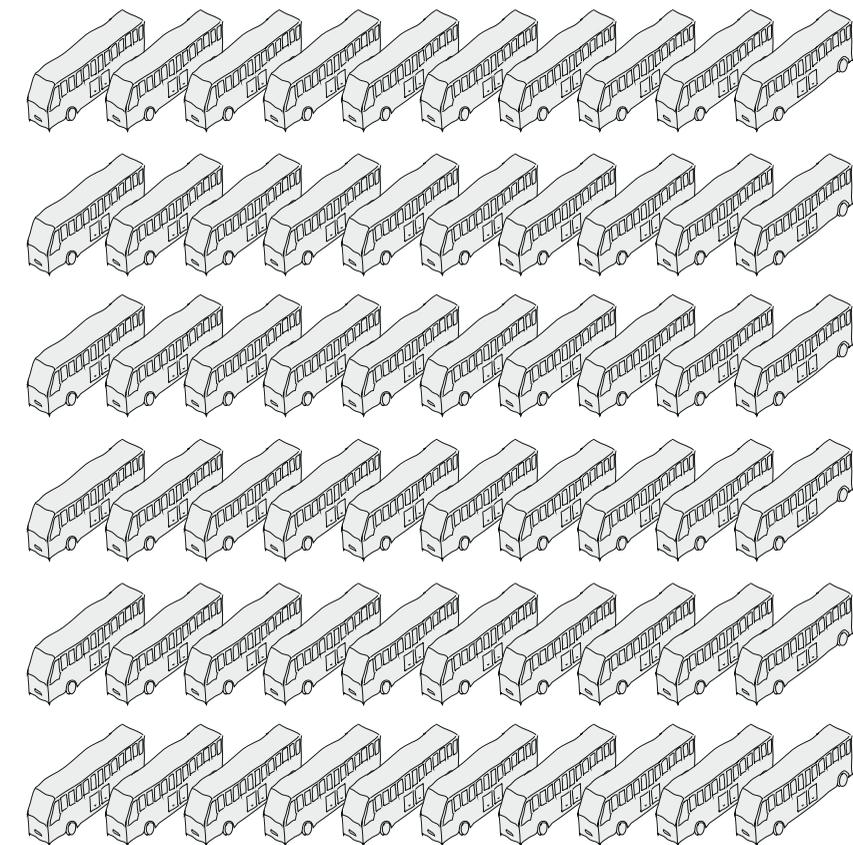
Für die Planung und das Betreiben eines Busbahnhofes, sind mehrere Funktionen erforderlich. Zusätzlich gibt es Funktionen, die einen Mehrwert für die Umgebung und eine Aufwertung dieser zur Folge haben sollten. Zu Beginn des Entwurfs, werden die Funktionen des Busbahnhofes geplant, die im Anschluss mit weiteren Nutzfaktoren kombiniert werden.

Als Hauptaufgabe gilt es, die verschiedenen Nutzergruppen dieses Ortes zu verbinden aber auch zu trennen. Welche Funktionen können von mehreren Gruppen gemeinsam genutzt werden und welche nicht. Wo kommen die verschiedenen Gruppen zusammen und wo nehmen sie sich lediglich wahr. Die Kreuzung zwischen Passagieren, Bus und dem Personal ist sehr streng anzulegen, da die Übersichtlichkeit dieser gewahrt werden muss. Die Wege der Besucher\_innen können wesentlich freier und dekorativer angelegt werden.

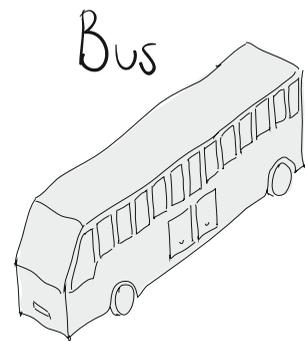
## 1. Haltestellen

Ca. 90% des internationalen Busverkehrs wird über VIB Erdberg (28 Haltestellen) und den Waldmanngründen, Hauptbahnhof (21 Haltestellen) abgewickelt. Die weiteren Haltestellen sind überall auf Wien verteilt, machen aber im Vergleich zu Erdberg und Hauptbahnhof einen sehr geringen Anteil aus. Zusätzlich zu den vorhandenen Haltestellen, wäre der Bedarf an solchen jedoch höher. Es kann von min. 60 neuen Abfahrtstellen in Wien ausgegangen werden.

## 60 Haltestellen

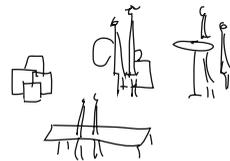


## Personengruppen

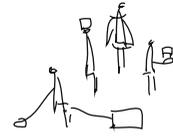


Bus

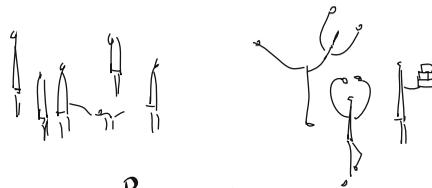
Passagiere



Taxi



Personal



Besucher\_innen



Fahrrad

Auto



## 2. Busparkplätze

Da sich die Busse nicht immer an den Haltestellen befinden und die Lenker\_innen auch Ruhezeiten einhalten müssen, muss es auch genügend Platz für Busparkplätze/Standzeiten geben. Im Gegensatz zum Zugverkehr, finden die Fahrten meistens geballt am Wochenende statt.

## 3. Zufahrt

Die einfache Erreichbarkeit des Busbahnhofs hängt zum einen mit der Lage in der Stadt zusammen, aber auch mit der sinnvollen Planung der Wege verschiedener Nutzer-arten. Wünschenswert ist, dass der Betrieb ohne viel Erklärung wie selbstverständlich funktioniert, d.h. man Schritt für Schritt durch das Gebäude vom Eingang (Taxi, Garage, U-Bahn,...) über den Ticketverkauf, über den Wartebereich zum Bus gelangt und dafür keine unnötigen Umwege auf sich nehmen muss.

Denizhan

Man verteilt Kopfhörer im Bus, damit man halt Musik hören kann. Mein Urgroßvater war damals über 95 und hat die verpackte Kopfhörer zu uns gebracht und gesagt: Schaut Kinder, man hat uns Datteln verteilt. Ich hab es für euch aufbewahrt.

~2000

Denizhan über einen Freund

Als er jünger war, machte er eine Nachtreise in der Türkei, 9 Stunden oder so. Er hielt seinen Fuß auf ein Heizungsrohr und schlief sehr froh und gewärmt ein. In der Früh bemerkt er dass seine Sohlen geschmolzen und musste nur in Socken in die Stadt wandern...

~1990

## 4. Wartebereiche

Dem Wartebereich kommt ebenfalls eine wichtige Rolle zu. Neben dem einfachen Warten bis der Bus wegfährt, soll es auch eine Infrastruktur geben, die längere Aufenthalte erträglicher macht. Hier befinden sich auch die Schalter, Gewerbeflächen, Cafés usw.

## 5. weitere Funktionen

- Haltestellen
- Busgarage
- Reinigung und Wasserentleerung
- Buswerkstatt
- Temporäres Wohnen
- Wartebereiche
- Personalräume
- Schalterhalle
- Gewerbefläche für Proviant
- Zufahrt
- Öffentlicher Verkehr
- Kiss and Ride (Parkplatz)
- Park and Ride
- Taxizufahrt
- Toiletten

# 6. Funktionen für Stadlau

Zusätzlich zur Funktion des Busbahnhofes, soll der Ort auch einen Mehrwert für die Umgebung darstellen. Der derzeitige Bahnhof Stadlau bildet eine große Barriere zwischen den zwei Wohnquartieren der Gegend, die nur über die Unterführung am südlichen Rand des Bahnhofes zu überwinden ist. Somit müssen vor allem verschiedene neue Möglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, die eine gemeinsame Entwicklung des Gebietes möglich machen.

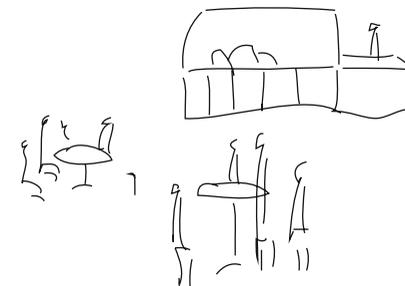
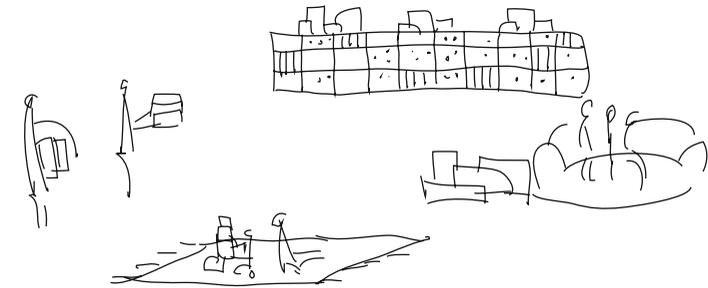
Neben Gewerbefläche, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen, soll aber vor allem das Augenmerk auf den öffentlich zugänglichen Raum gelegt werden. Diese Flächen sollen nicht nur dann zugänglich sein, wenn der Bahnhof gerade in Betrieb ist, sondern zu jeder Tages- und Nachtzeit. Durch die Errichtung dieses Bahnhofes, wird die Umgebung aufgewertet und ein kleines Subzentrum Stadlau entsteht, das den Zugang zu Gewerbe und Kultur auch ohne das Auto möglich macht und kurze Wege für die Bewohner\_innen entstehen lässt.

Angrenzend an den Bahnhof wird derzeit im Osten ein neues Wohngebiet geplant und gebaut. Der Masterplan stammt von Henke Schreiek Architekten. Eine Öffnung hin zu diesem Wohngebiet soll den Bewegungsfluss fördern und den Zugang zur Naherholung „alte Donau“ auch für dieses Quartier möglich machen.

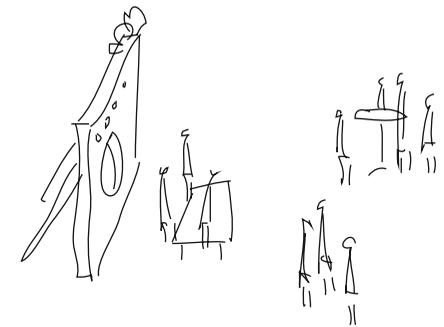
Ausgehend von einer zukünftigen Nachverdichtung der Kleingartensiedlung im Westen, Richtung alte Donau, muss auch auf diesen Zugang eingegangen werden. Etwas geschlossener, den Verkehr der Hauptstraße abgrenzend, soll trotzdem ein einladender Eindruck vermittelt werden.

Östlich der Gleise befindet sich der U-Bahn-Ausgang und das neu entstehende Wohngebiet. Hier ist bereits ein urbaner Charakter entstanden. Im Gegensatz dazu, ist der westliche Teil der Trasse in sehr schlechtem Zustand. Neben einer großen, durch vorhergehende Industrie verschmutzte/kontaminierte, Fläche, befindet sich hauptsächlich Industrie und Kleingewerbe. Die Schaffung einer Verbindung der zwei Seiten der Gleistrasse, kann auch für die westliche Seite eine positive Entwicklung zur Folge haben.

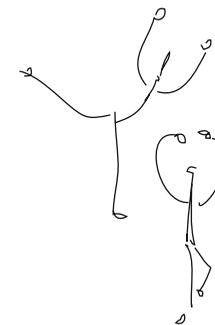
## Mediathek / Bibliothek



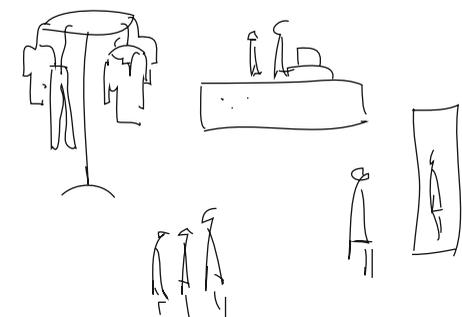
## Gastronomie



## Auditorium / Theater



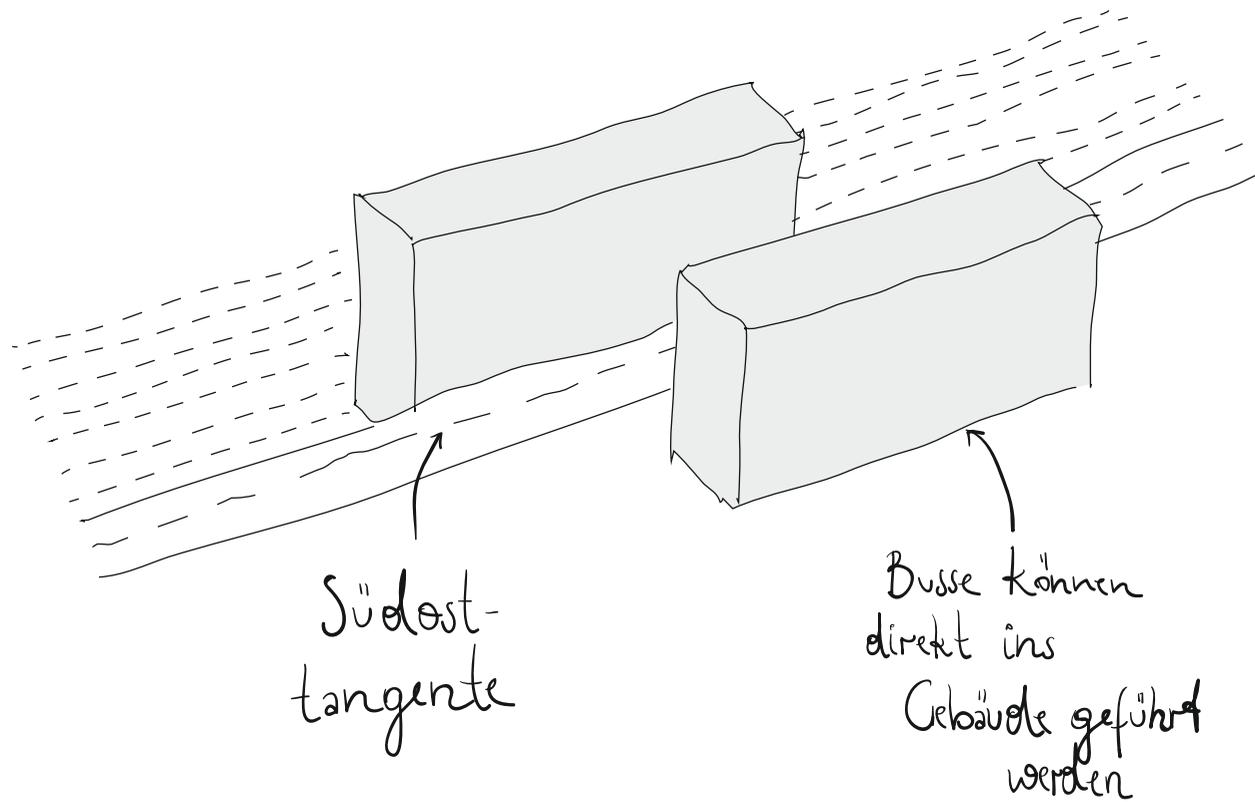
## Sport- und Proberäume



## Gewerbe

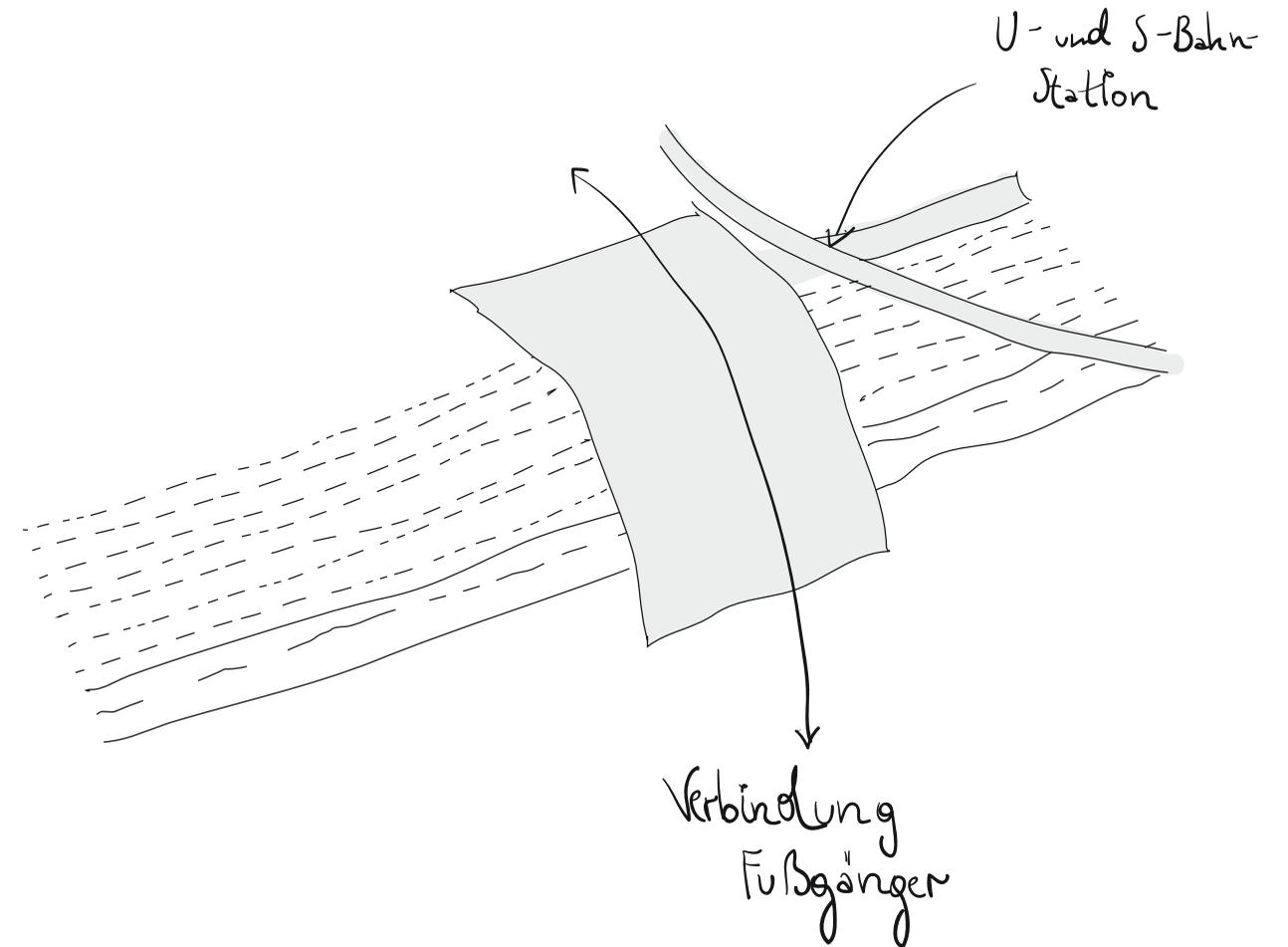
"  
STÄDTEBAULICHES  
Konzept

# 1. Lineare Bebauung



Parallel zur Südesttangente verläuft auch die S-Bahn und der Güterbahnhof. Um die Autos von der Autobahn direkt in das Gebäude zu führen, werden zwei Längskörper entlang der Autobahn platziert. Somit bewegen sich die Busse mit dem Bewegungsfluss der umliegenden Verkehrsmittel und bilden keine weitere Barriere.

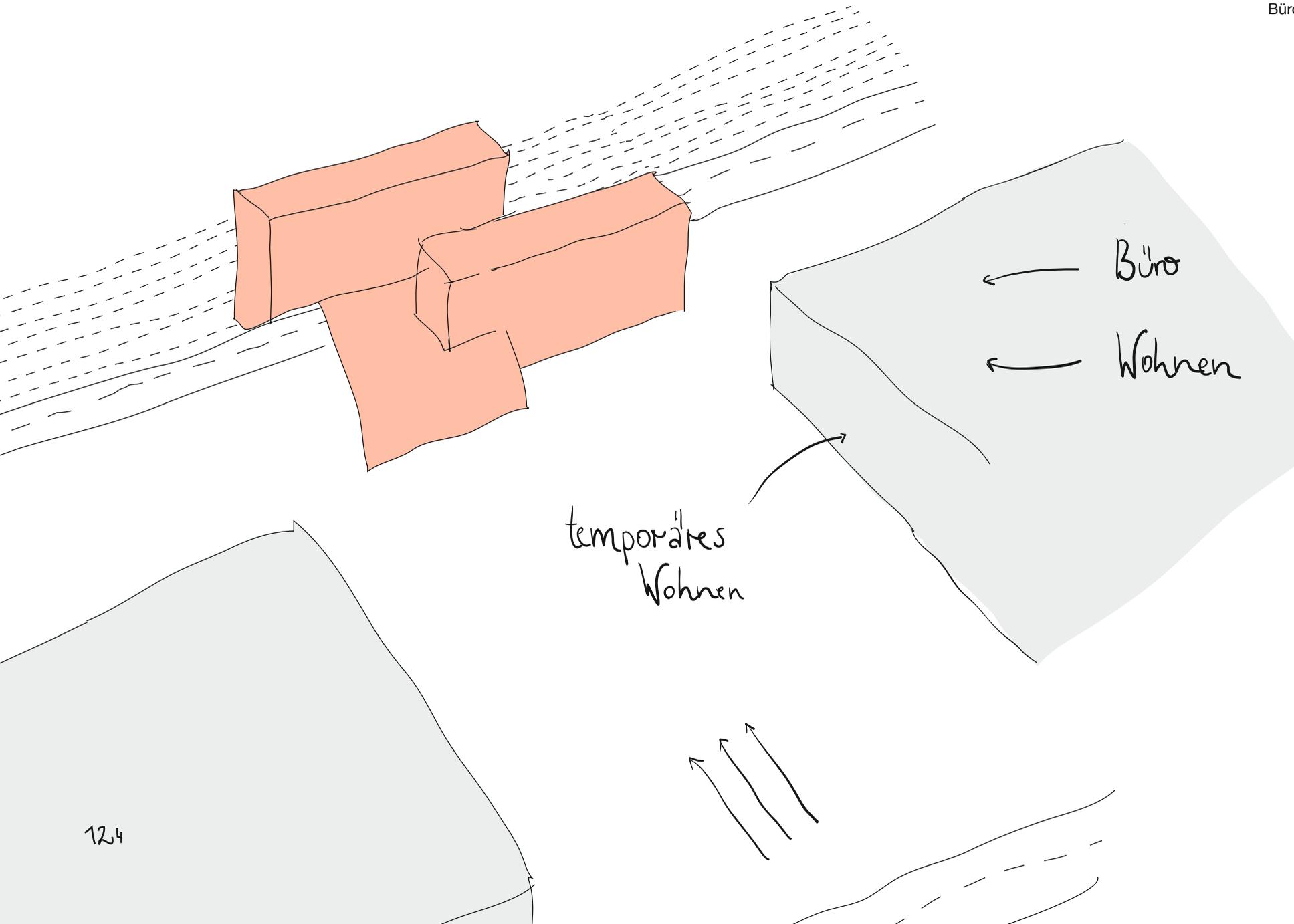
# 2. Querung



Als zweiter Layer wird eine Art Brücke über die Autobahn und die Gleise geführt, damit die Barriere Bahn und Bahnhofsgebäude einfach und direkt überwunden werden kann. Die Bewegung der Passagiere im Gebäude erfolgt in dieser Querbewegung, aber vor allem auch die der Passant\_innen, die das Areal lediglich durchqueren wollen. Diese Wegführung soll möglich sein, ohne die Gebäude zu betreten.

### 3. Öffnung

Um die Fläche vor dem Busbahnhof und neben der Schule frei zu halten und eine großzügige Eingangssituation zu schaffen, soll das angrenzende Gebiet, auf welchem sich derzeit ein Lebensmittelgeschäft, Schnellrestaurant und ein Autohaus befindet, dichter bebaut werden. Weiters kommt dazu, dass diese unbebaute Fläche derzeit stark verschmutzt ist und eine Bebauung eine kostenintensive Dekontaminierung des Bodens für eine Bebauung benötigen würde. Das angrenzende Areal soll für Wohnen, als Bürofläche, sowie für ein Hotel genutzt werden.



Evelyn & Felix 2006

Das Schöne an einer Busreise an der Ostküste der USA ist, dass man neben den Großstädten vor allem die vielen kleineren, unbekannteren Orte durchfährt. Von Washington DC zu den Niagara Fällen, fährt man quer durch die Bundesstaaten Pennsylvania und New York. Wir sind um ca. 6 Uhr Früh in Niagara NY angekommen. Es war ein sehr beeindruckendes Erlebnis aus dem Bus zu steigen, die Grenze zu Kanada zu Fuss zu passieren, die atemberaubenden Niagara Fälle so früh morgens bestaunen zu dürfen, um dann auf der kanadischen Seite in einen neuen Bus einzusteigen und nach Toronto zu fahren.



Pia

Wir sind mit dem Linienbus spät  
abends in Vietnam unterwegs zu unserer nächsten Unterkunft. Neben  
mir sitzt ein Mädchen, das ihr Englisch verbessern möchte, wir unterhalten  
uns. Als sie mich fragt, wo wir genau hin möchten, erklärt sie uns, dass  
der Bus leider einige Kilometer vor unserem Ziel Endstation hat.  
Das Mädchen ist unheimlich hilfsbereit und fragt den Chauffeur, ob er uns  
gegen einen Aufpreis zu unserer Adresse führen würde. Dieser willigt ein  
und die übriggebliebenen Passagiere nehmen die Umwegsschleife ohne sich zu  
beschweren in Kauf. Es war vermutlich auch für den Türsteher  
unseres eher noblen Hotels ein besonderes Erlebnis als wir mit dem  
alten Linienbus die Hoteleinfahrt aufgefahren kamen und nach  
dem Öffnen der Bustüren standesgemäß  
abgestiegen sind.

2013

# ENTWURFS Konzept

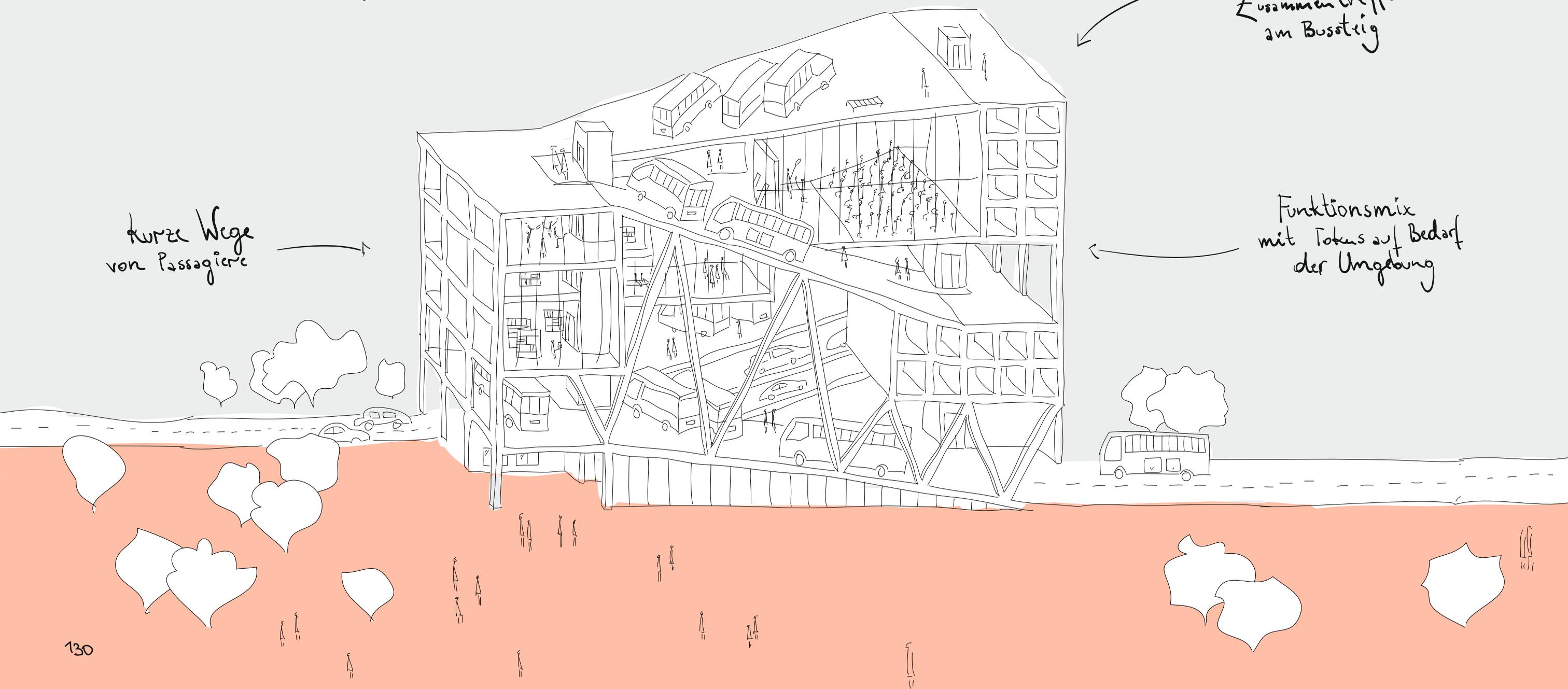
# Konzept vertikaler Busbahnhof

wenig Grundfläche  
bezogen auf Nutzfläche

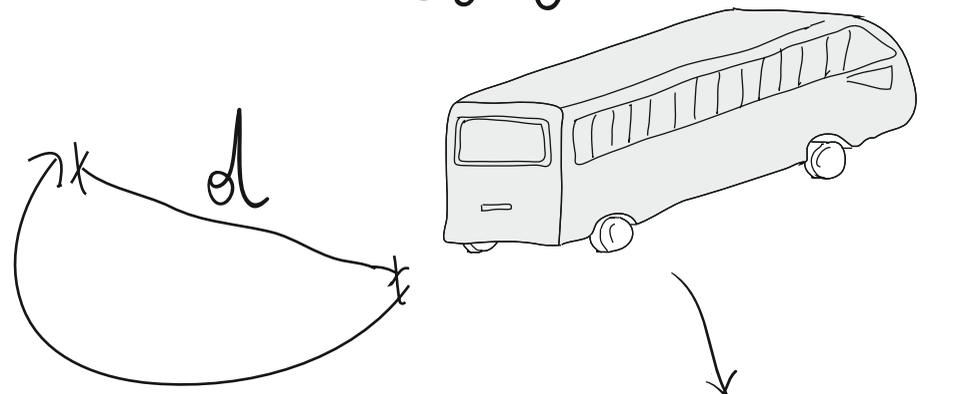
Separierung  
Busse / Passagiere  
einfach  
Zusammentreffen  
am Bussteig

kurze Wege  
von Passagiere

Funktionsmix  
mit Fokus auf Bedarf  
der Umgebung

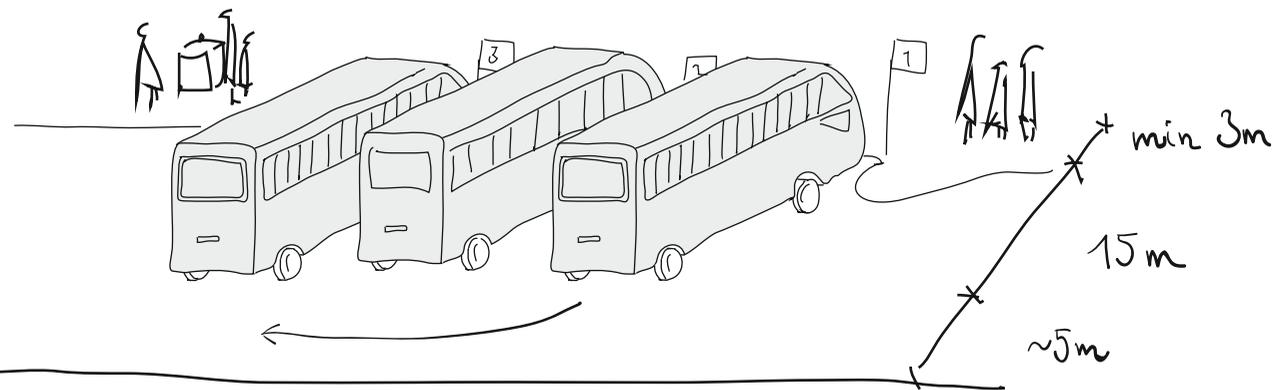


min. Wendekreis  
 $d = 25\text{m}$

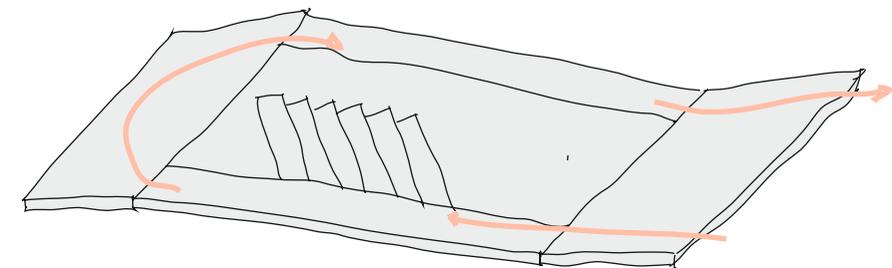
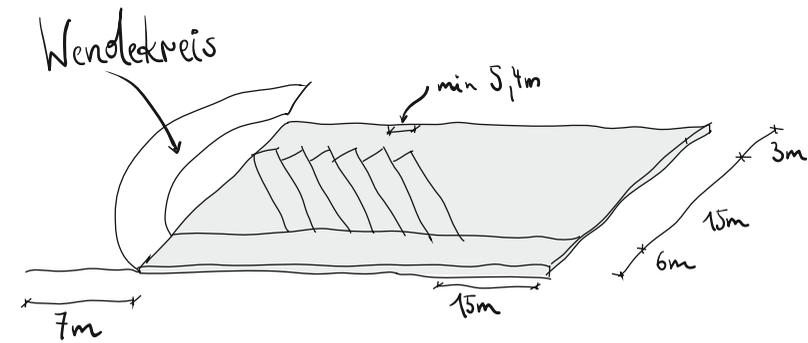
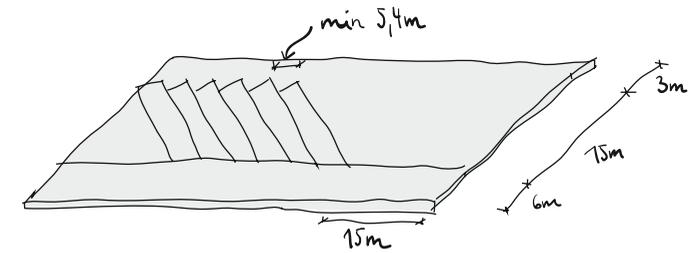


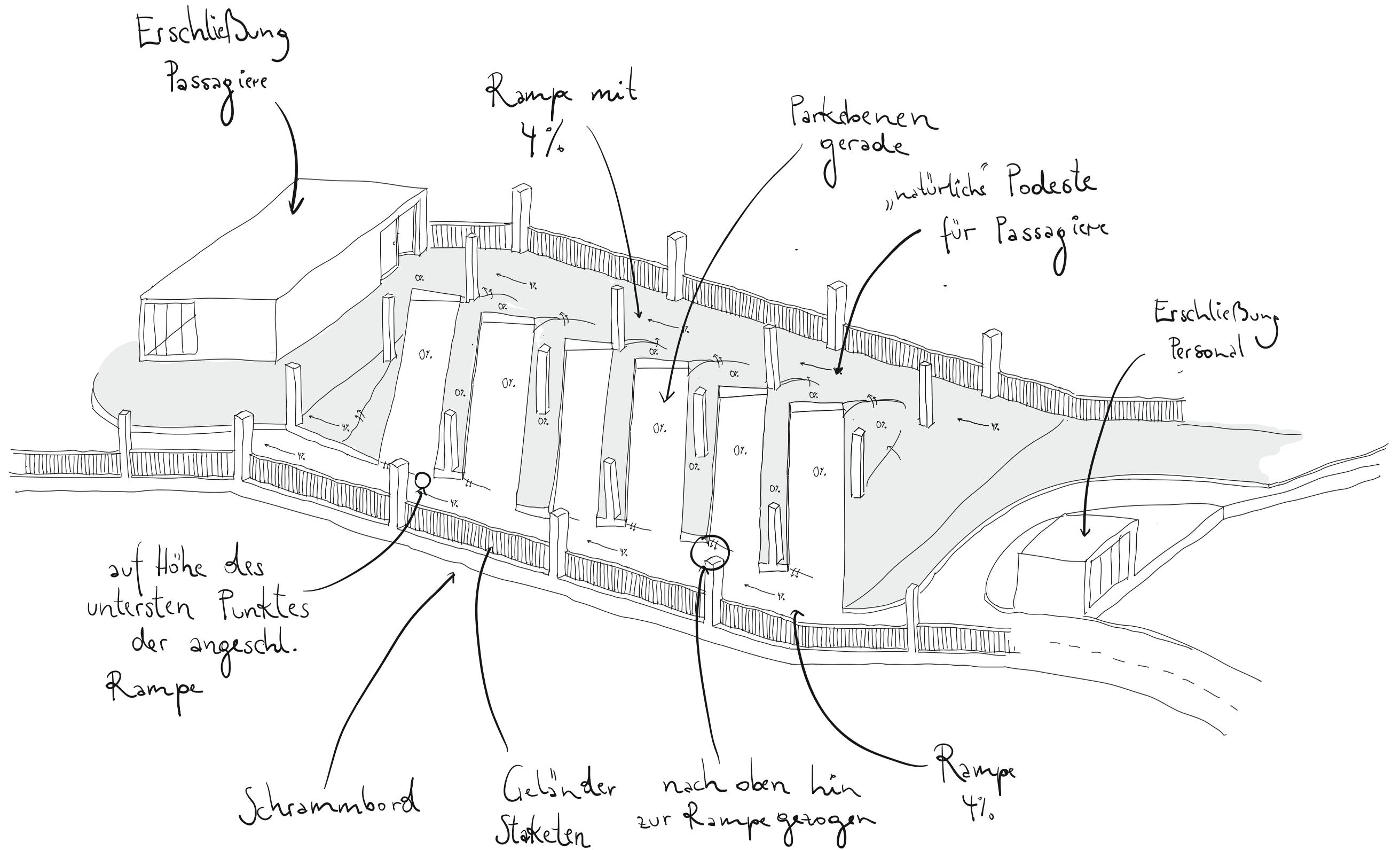
28m wird verwendet

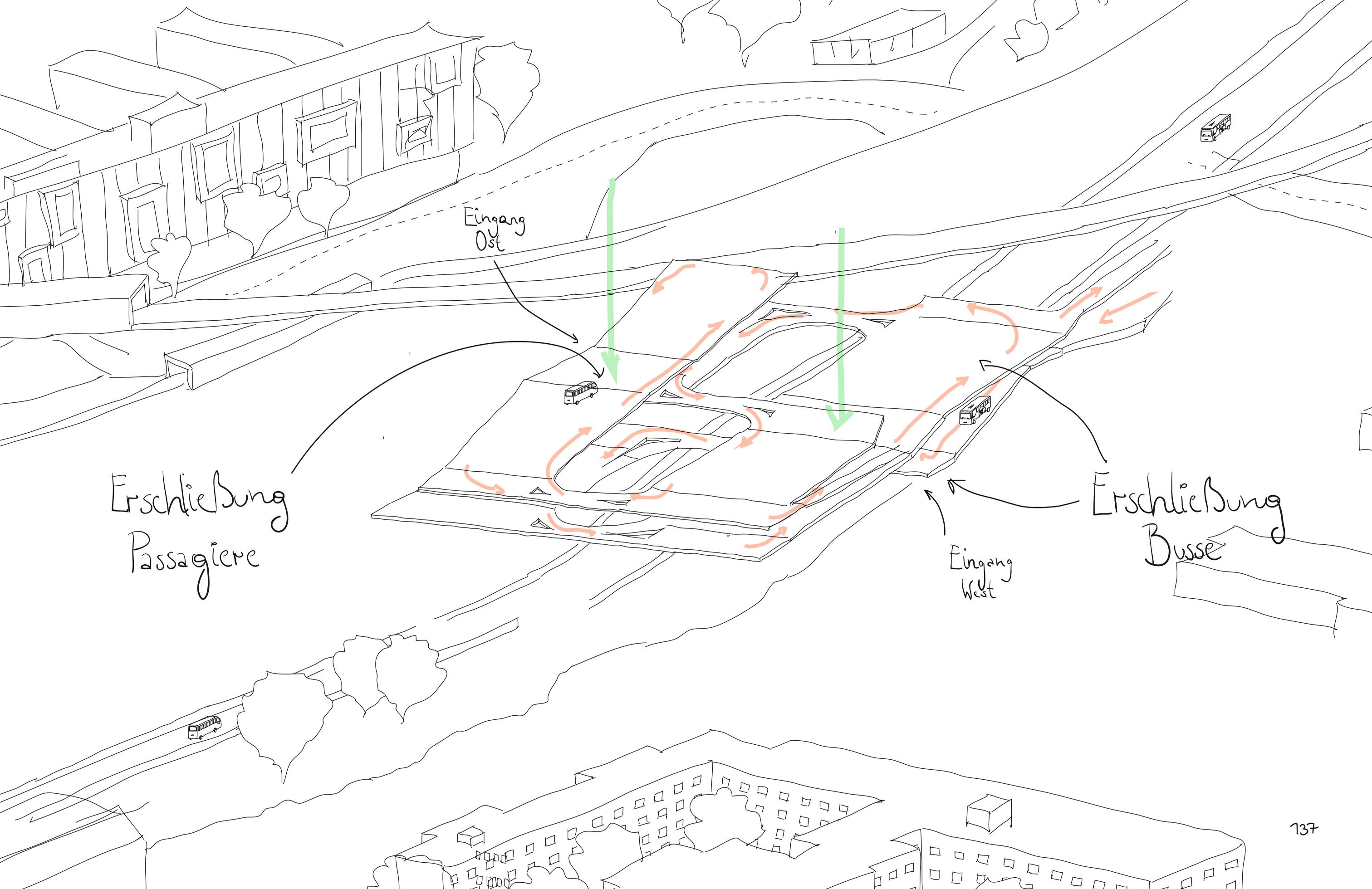
bei 45° Schrägstellung der Busse...



# Grundebene





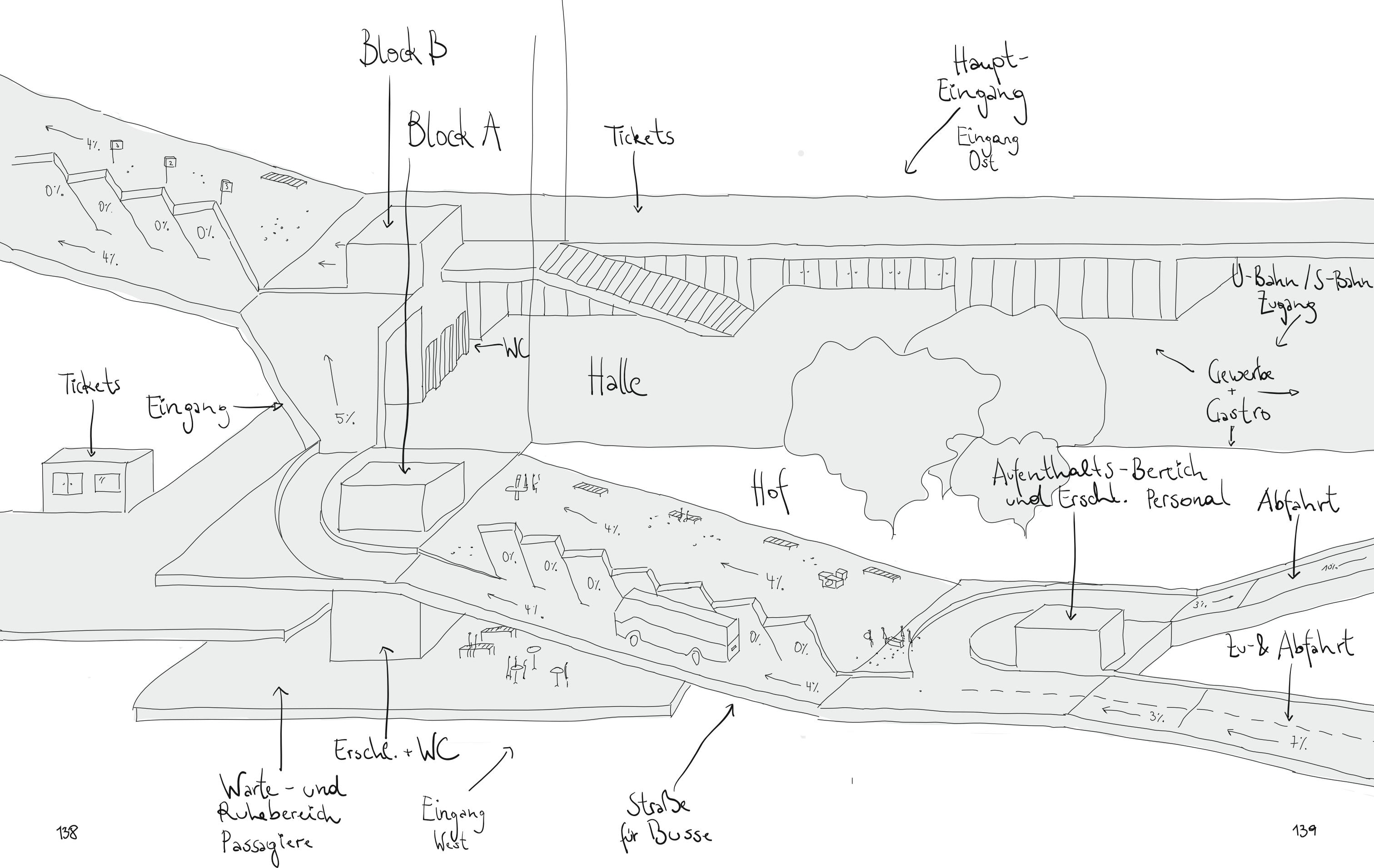


Eingang Ost

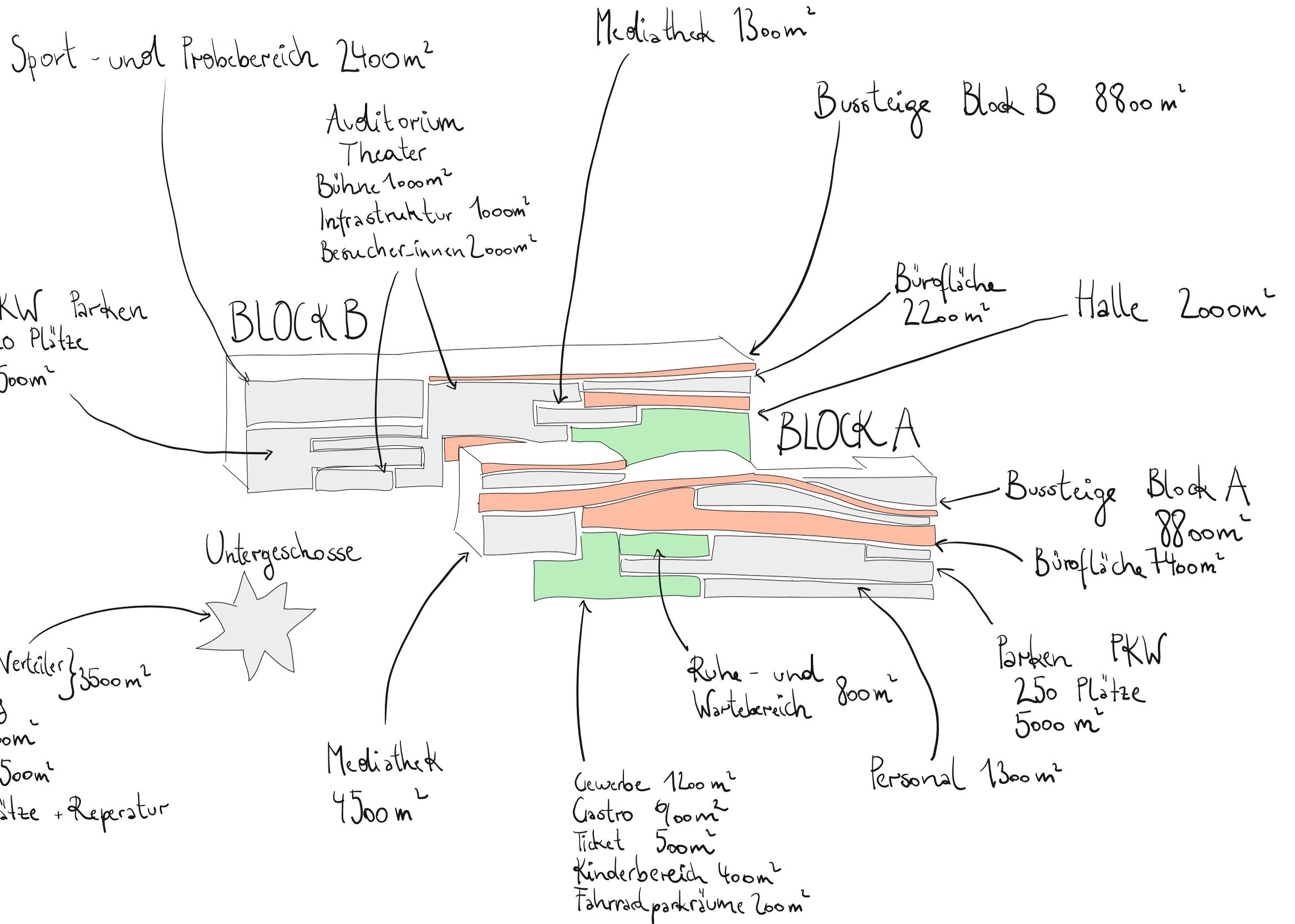
Erschließung Passagiere

Eingang West

Erschließung Busse







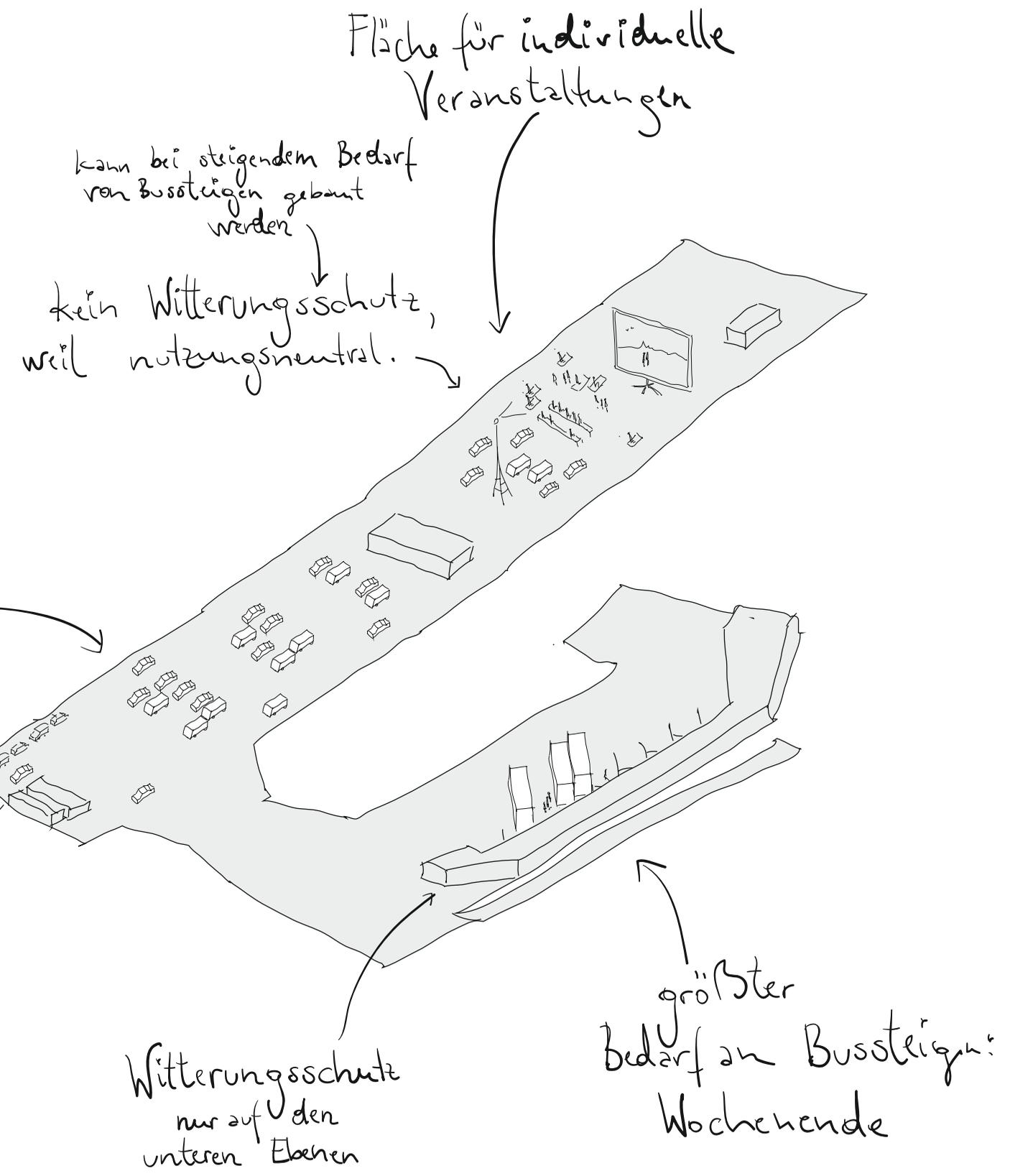
# Dachflächen

Der Bedarf an Bussteigen ist nicht jeden Tag gleich. Der größte Bedarf besteht am Wochenende, vor allem Freitag Abend. Da die restliche Zeit die Fläche leer stehen würde, gibt es über das nördliche Parkhaus einen Zugang für PKWs zum Dach. Dadurch kann die Fläche unter der Woche je nach Bedarf für Park and Ride verwendet werden und zu den Stoßzeiten als Fläche für Bussteige. Weiters besteht auch die Möglichkeit, die Fläche für Veranstaltungen (Märkte, Freiluftkino, Autokino, usw.) zu verwenden.

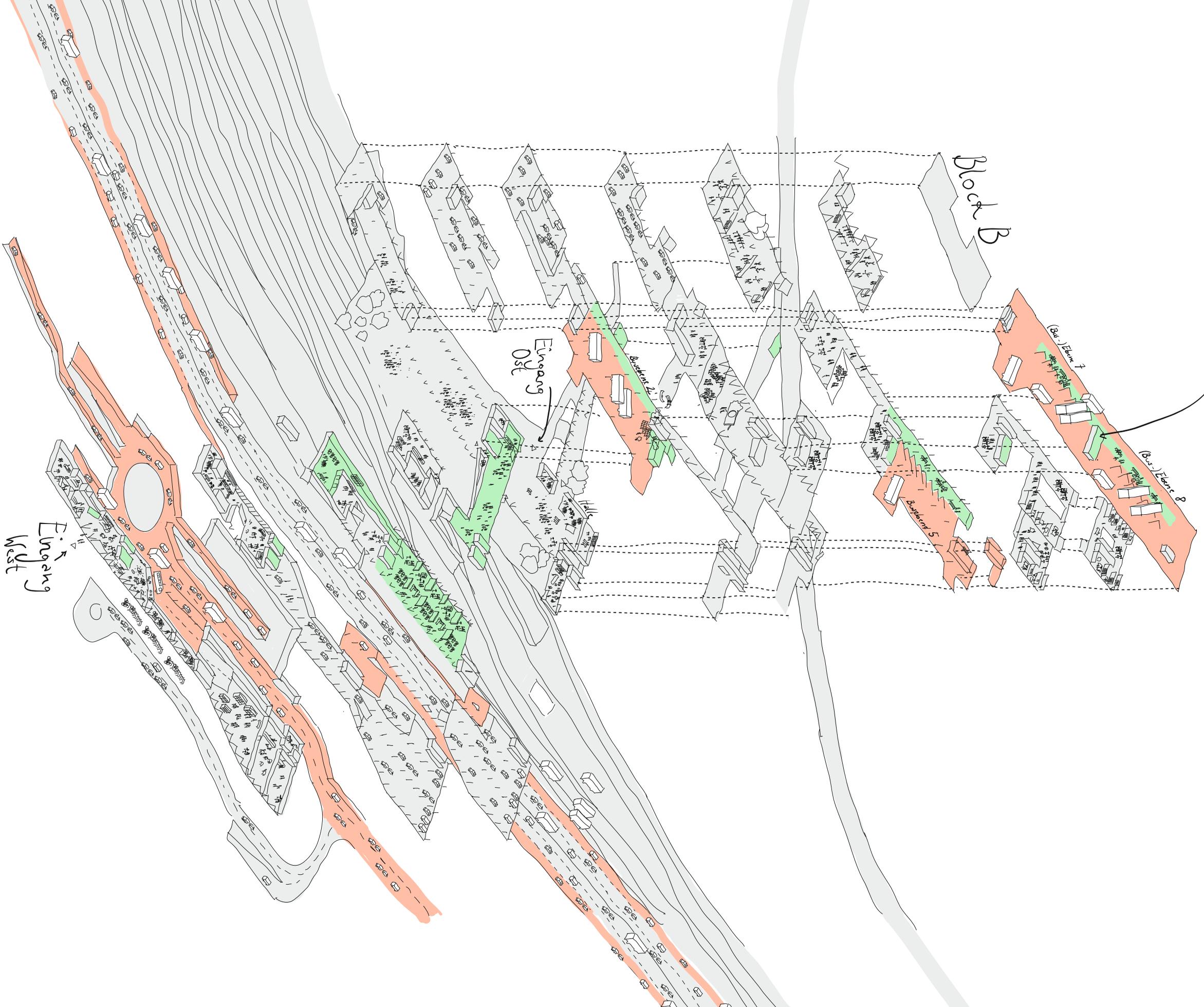
Der Bedarf an Bussteigen ist derzeit noch nicht so hoch, wie in diesem Entwurf angenommen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass in Zukunft weitere Bussteige benötigt werden. Deswegen ist keine Überdachung auf den obersten Geschossen geplant. Die Dachflächen sollen nutzungsneutral bleiben und bei steigendem Bedarf mit einer Überdachung für Passagiere versehen werden.

kann, wenn Bedarf an Bussteigen geringer oder temporär (Mo-Fr. Mittag) als Parkfläche für PKWs dienen

Zusätzl. Auffahrt für PKWs



um 90° drehen!

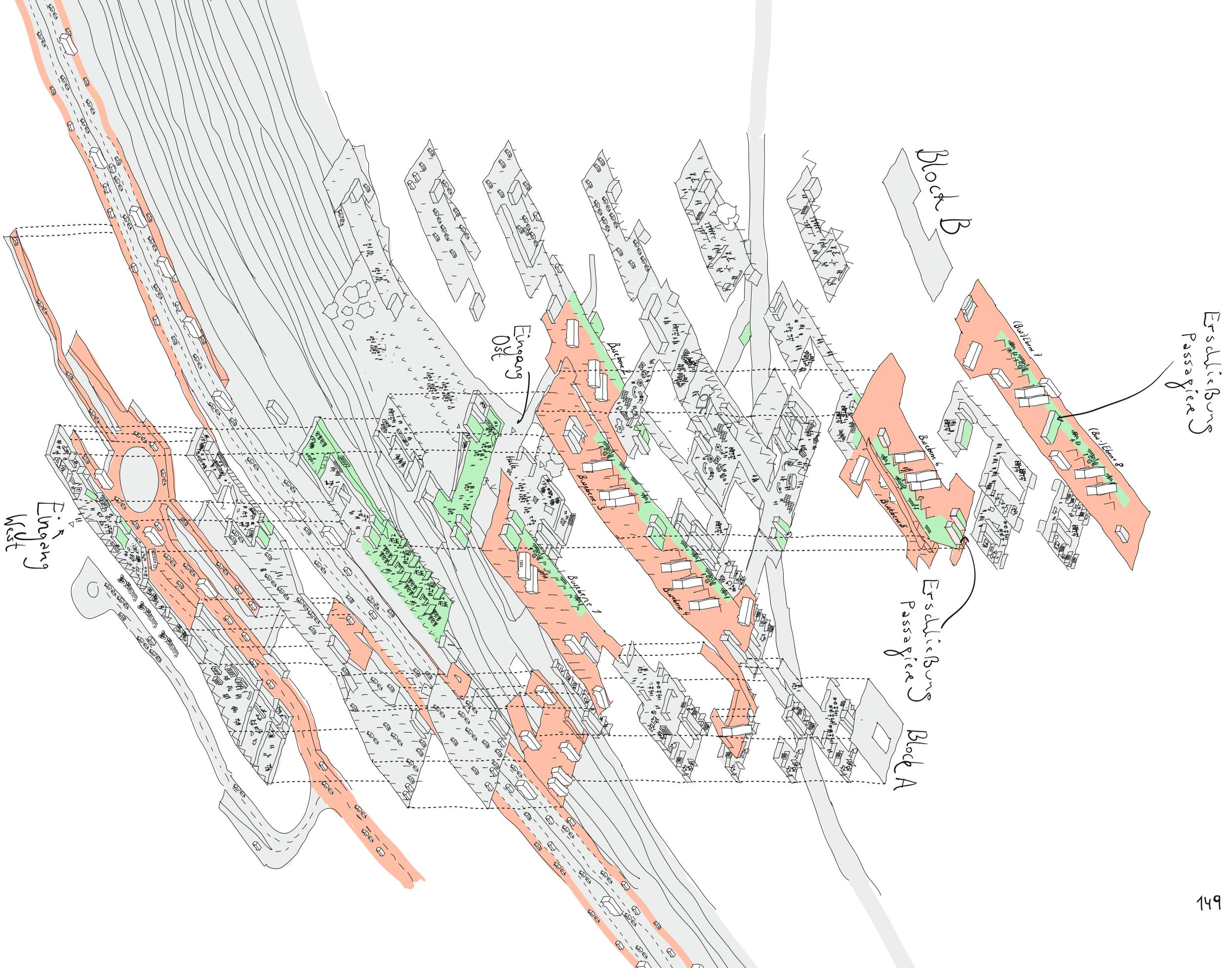


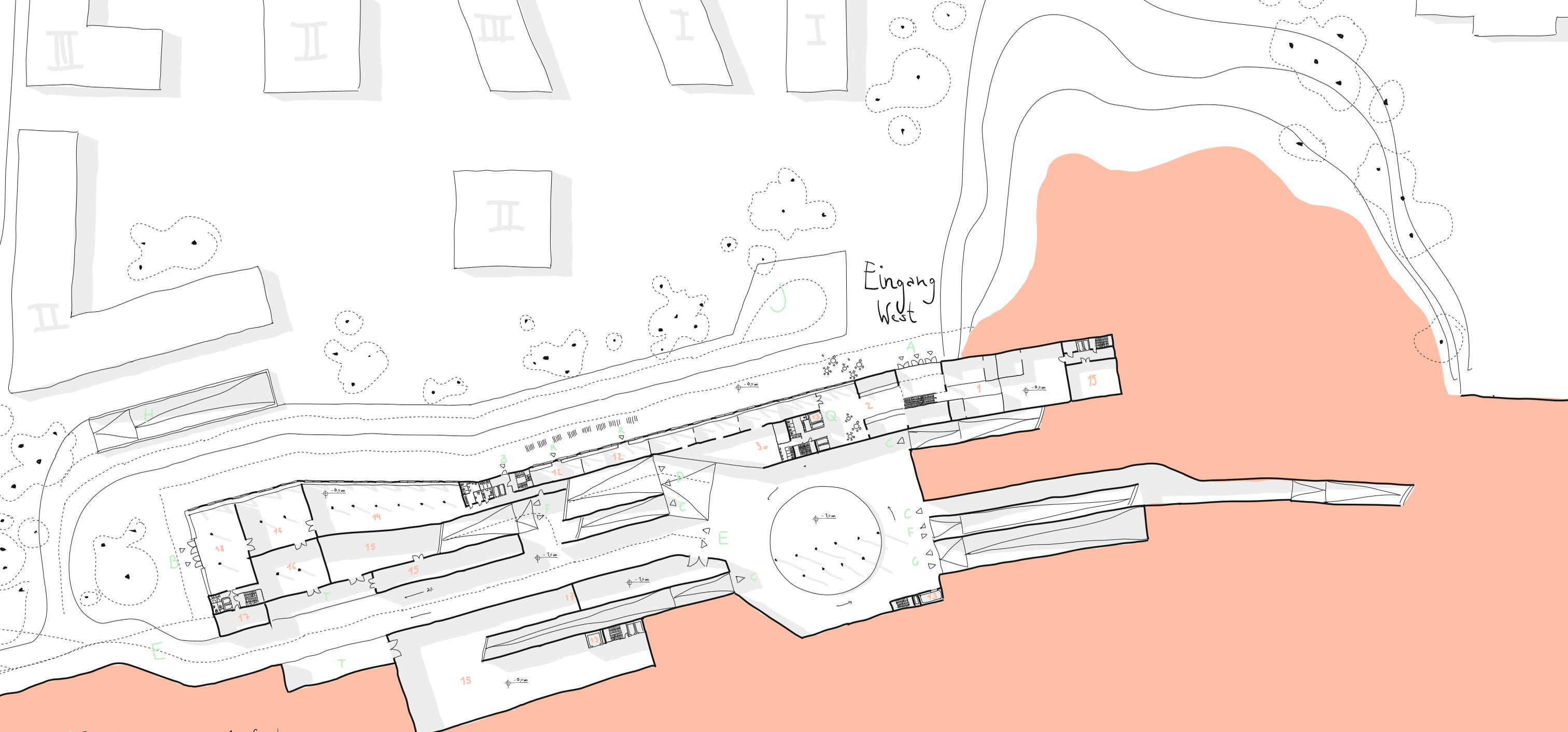
Erschließung Passagiere

- Passagiere
- Busse
- Sonstiges

um 90° drehen!

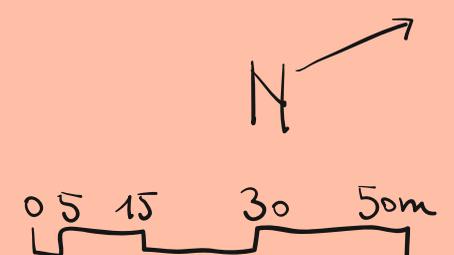
- Passagiere
- Busse
- Sonstiges



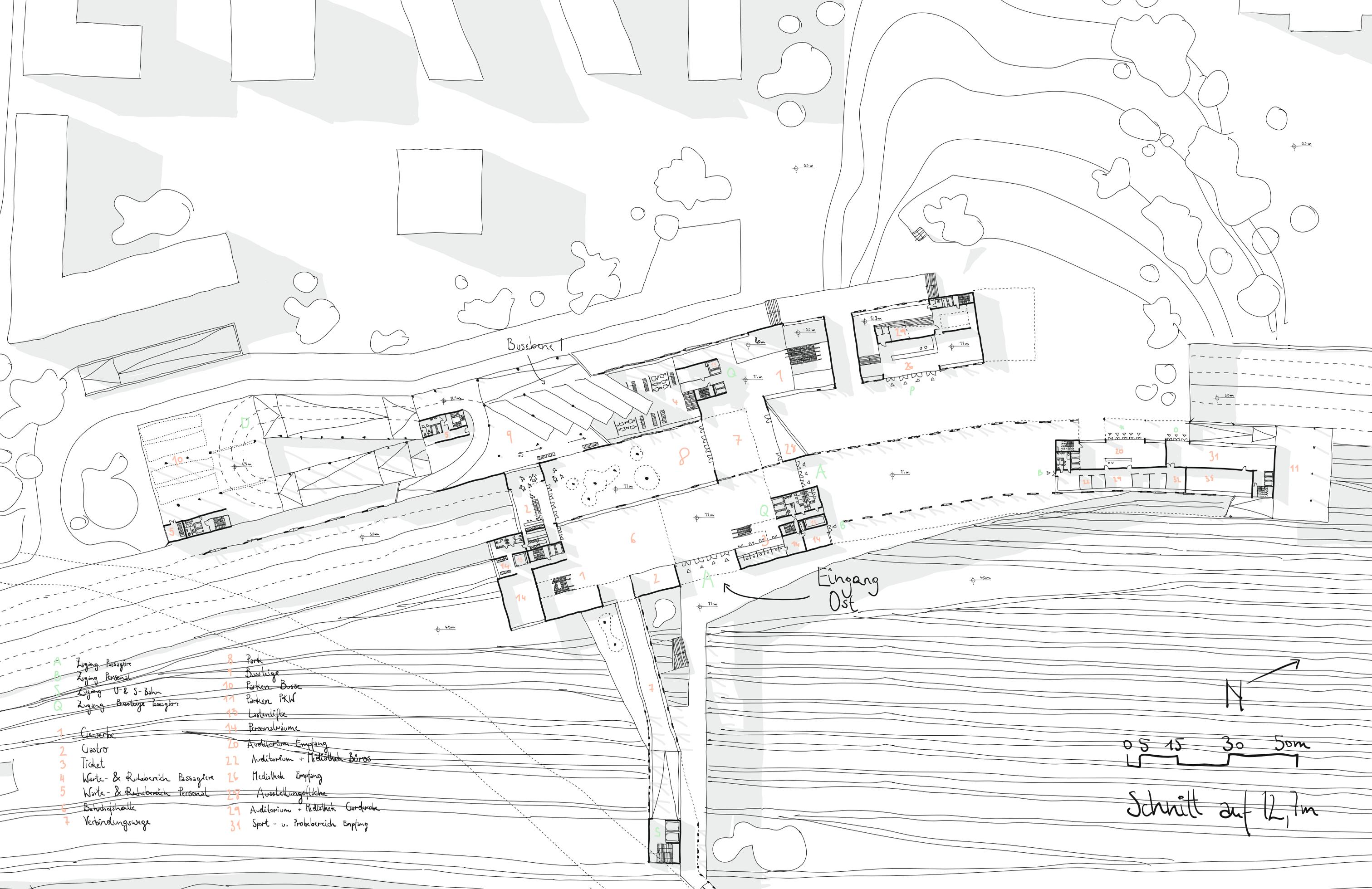


- A Zugang Passagiere
- B Zugang Personal
- C Abfahren Auf- und Abfahren
- D Zufahrt zum Bus-Bahnhof
- E Zufahrt allgemein
- F Parkhäuser
- G Busparkplätze + Reparatur
- H Tiefgaragen
- J Taxi
- Q Zugang Bussteige Passagiere
- R Zufahrt Fahrräder
- T Anlieferung

- 1 Gewerbe
- 2 Gastro
- 10 Parken Busse / Reparatur
- 11 Parken PKW
- 12 Parken Fahrräder
- 13 Lastenlifte
- 14 Personalräume
- 15 Lager
- 16 Kantine + Küche
- 17 Technik
- 18 Büros Empfang
- 30 Gepäckräume
- I Temporäres Wohnen
- II Büros
- III Wohnen



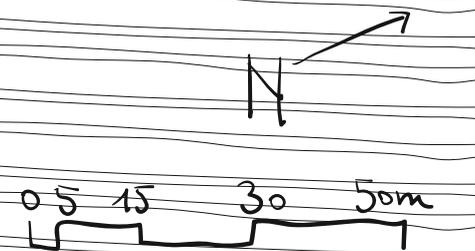
Schnitt auf 2,2m



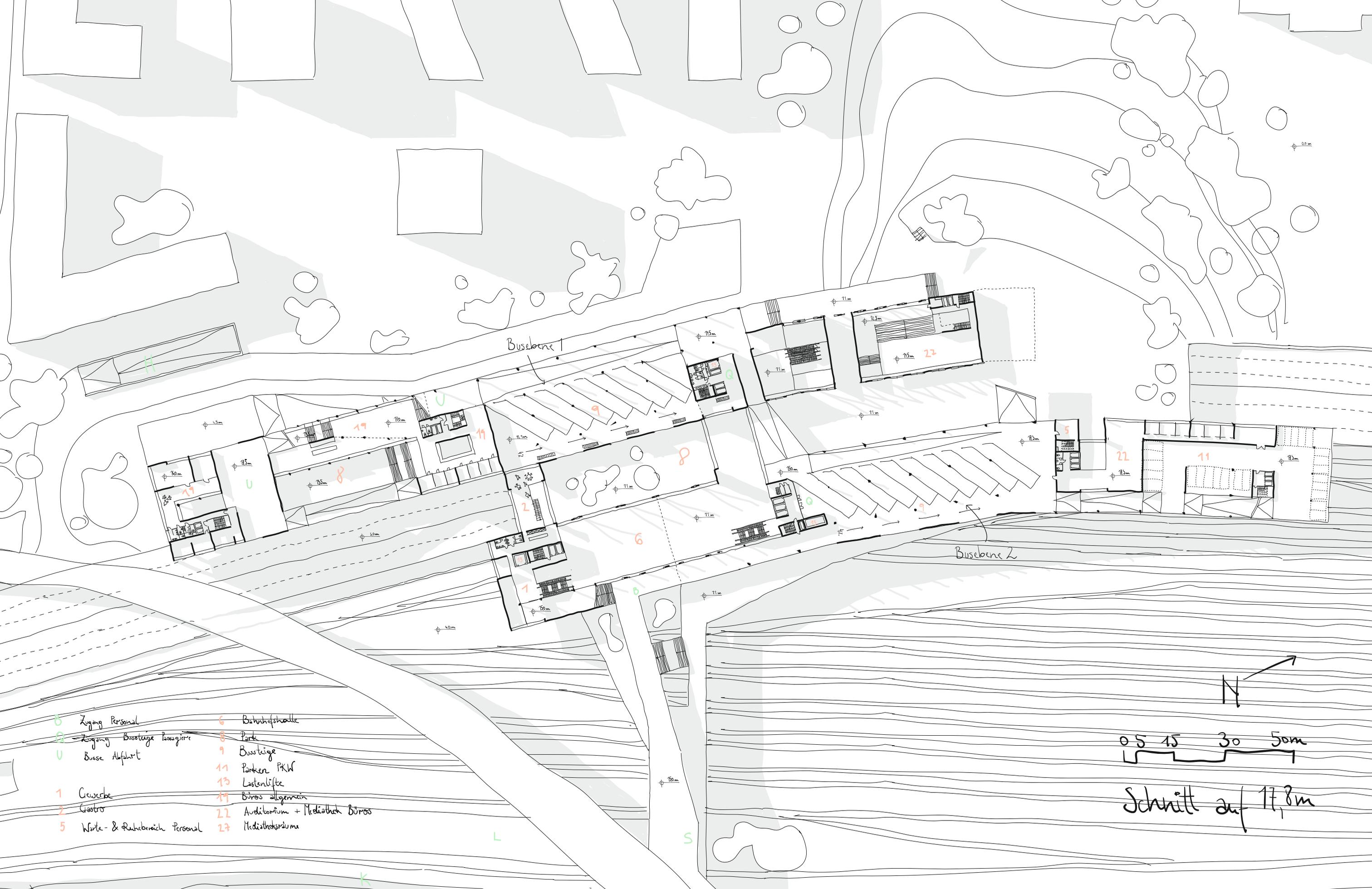
- A Zugang Passagiere
- B Zugang Personal
- S Zugang U- & S-Bahn
- Q Zugang Bussteige Passagiere

- 1 Gewerke
- 2 Gastro
- 3 Ticket
- 4 Warte- & Ruhbereich Passagiere
- 5 Warte- & Ruhbereich Personal
- 6 Bahnhofshalle
- 7 Verbindungswege

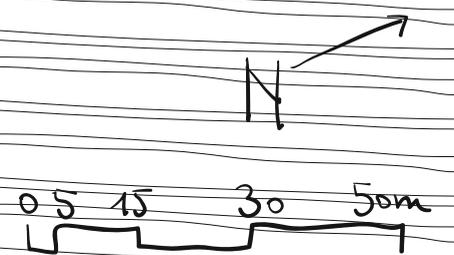
- 8 Park
- 9 Bussteige
- 10 Parken Busse
- 11 Parken PKW
- 12 Lastenlifte
- 13 Personalräume
- 14 Auditorium Empfang
- 15 Auditorium + Mediathek Büros
- 16 Mediathek Empfang
- 17 Ausstellungenstische
- 18 Auditorium + Mediathek Garderobe
- 19 Sport- u. Proberbereich Empfang



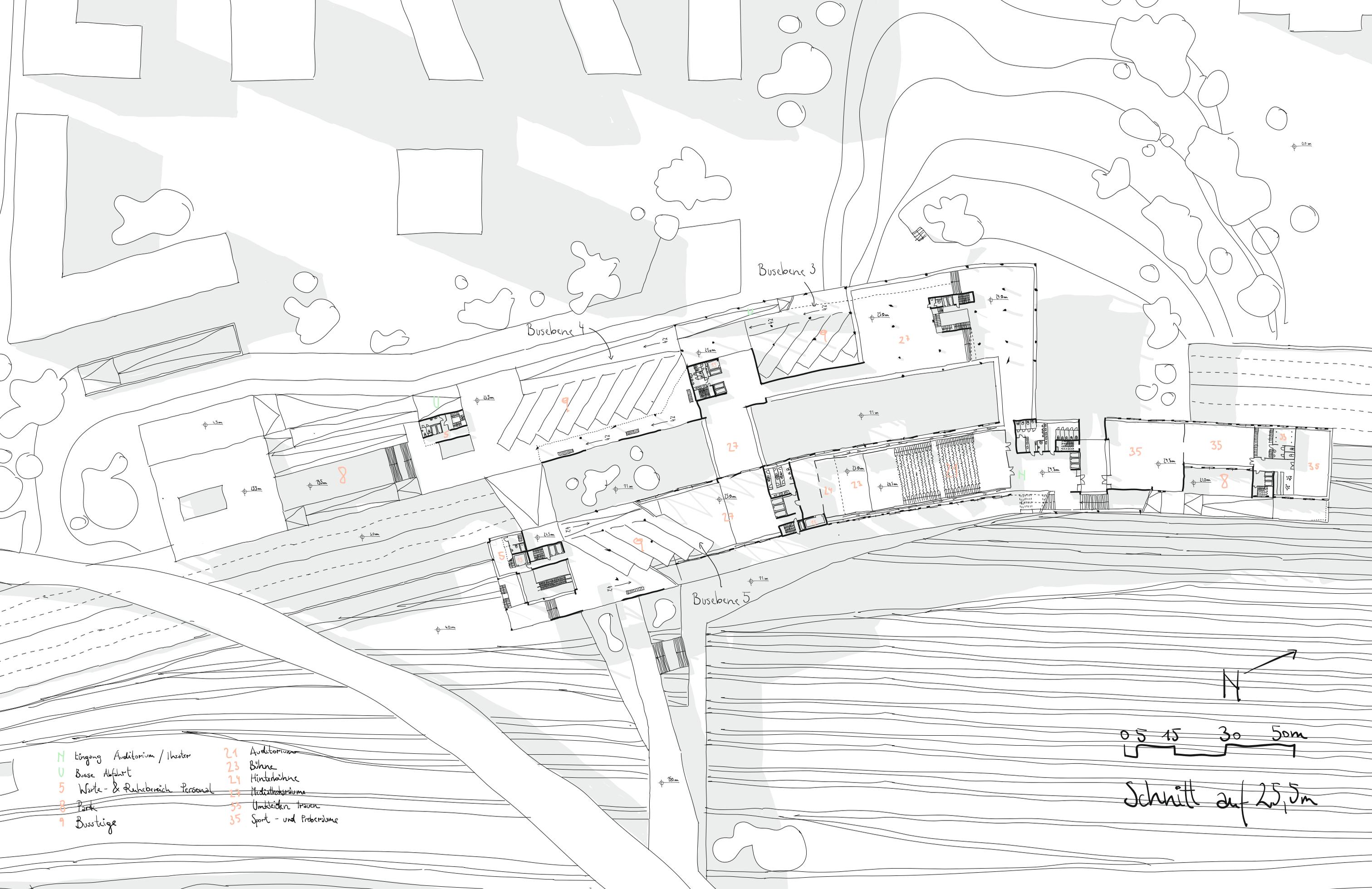
Schnitt auf 12,7m



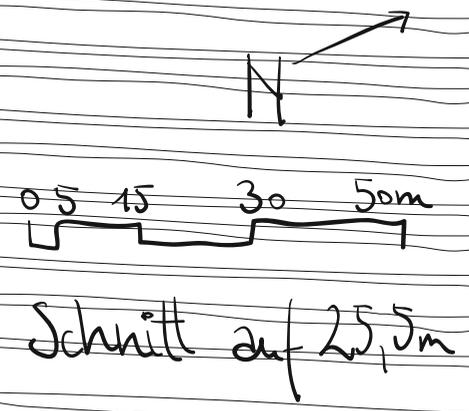
- |   |                               |    |                              |
|---|-------------------------------|----|------------------------------|
| U | Zugang Personal               | 6  | Bahnhofshalle                |
| G | Zugang Bussteige Passagiere   | 8  | Park                         |
| U | Busse Abfahrt                 | 9  | Bussteige                    |
| 1 | Gewerbe                       | 11 | Parkieren PKW                |
| 2 | Gastro                        | 13 | Lastenlifte                  |
| 5 | Warte- & Ruhebereich Personal | 14 | Büros allgemein              |
|   |                               | 22 | Auditorium + Mediathek Büros |
|   |                               | 27 | Mediathekräume               |

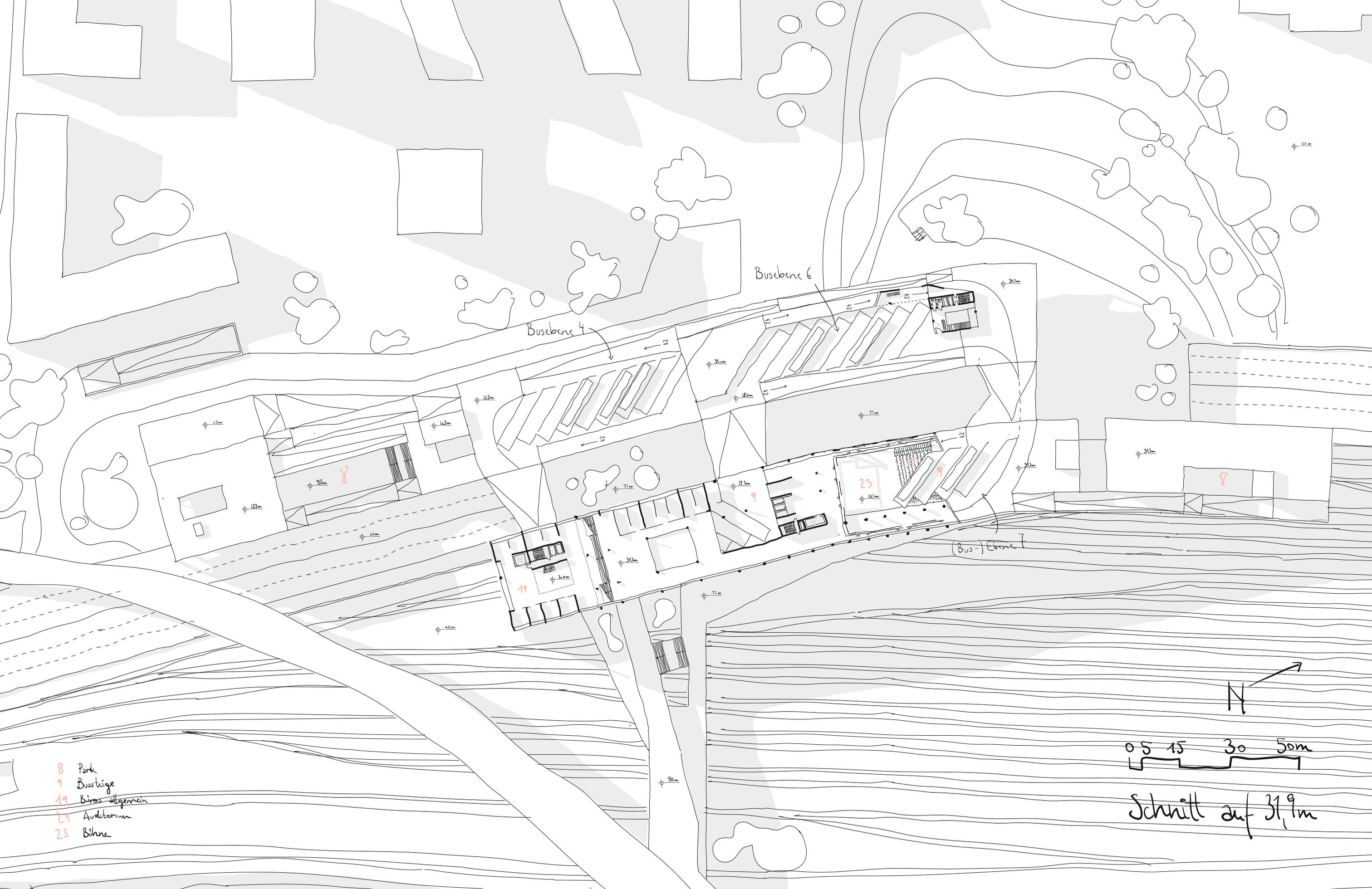


Schnitt auf 17,8m

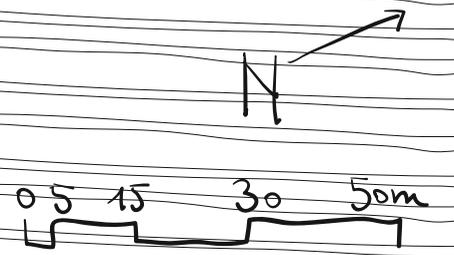


- |   |                              |    |                       |
|---|------------------------------|----|-----------------------|
| N | Eingang Auditorium / Insalor | 21 | Auditorium            |
| U | Busse Abfahrt                | 23 | Bühne                 |
| 5 | Warte- & Ruhbereich Personal | 24 | Hinterbühne           |
| 8 | Park                         | 27 | Medizinräume          |
| 9 | Bussteige                    | 35 | Umkleiden Frauen      |
|   |                              | 35 | Sport- und Proberäume |

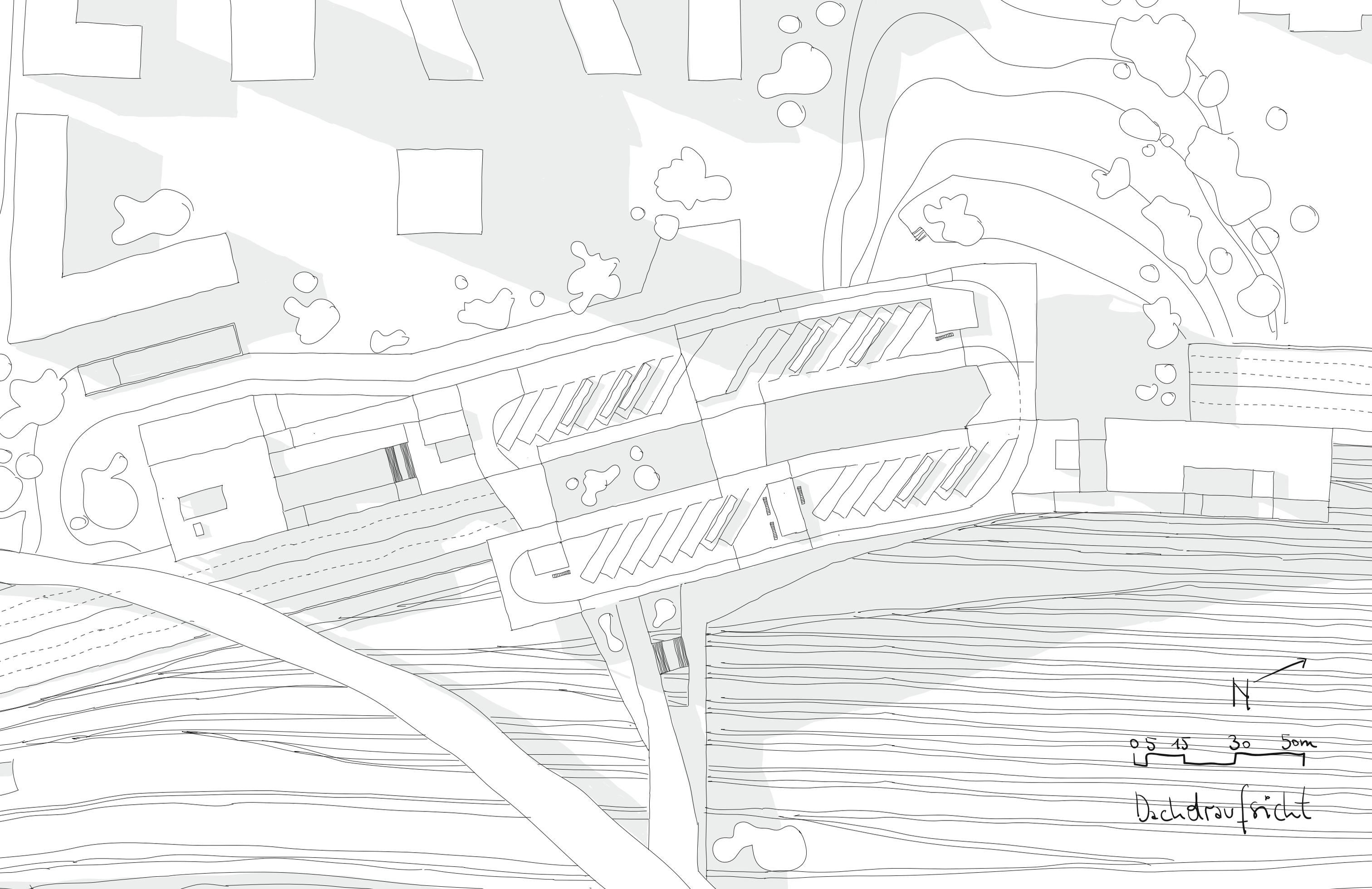




- 8 Park
- 9 Bussteige
- 19 Büros allgemein
- 21 Auditorium
- 23 Bühne

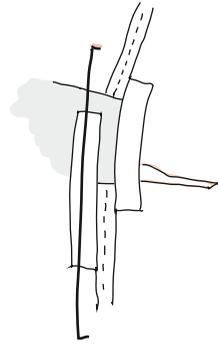


Schnitt auf 31,9m

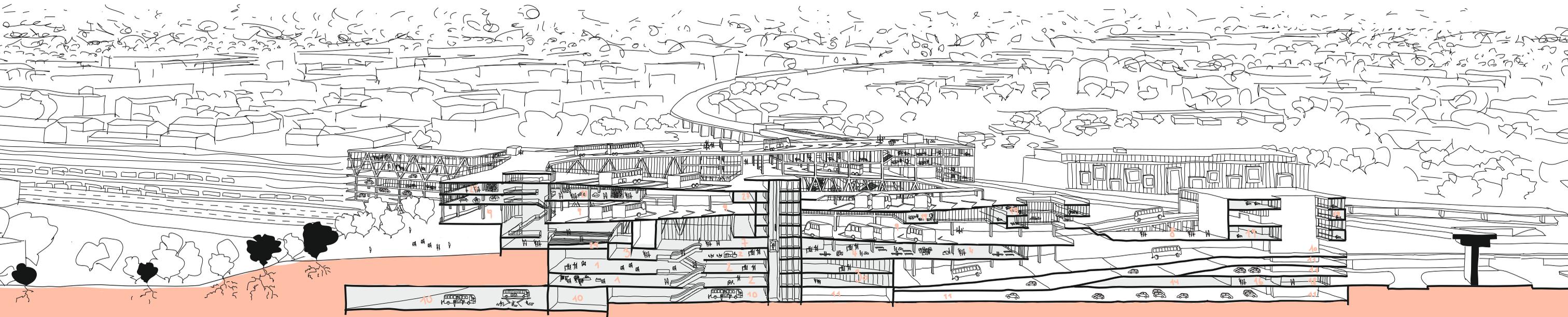


0 5 15 30 50m

Dachdraufriicht

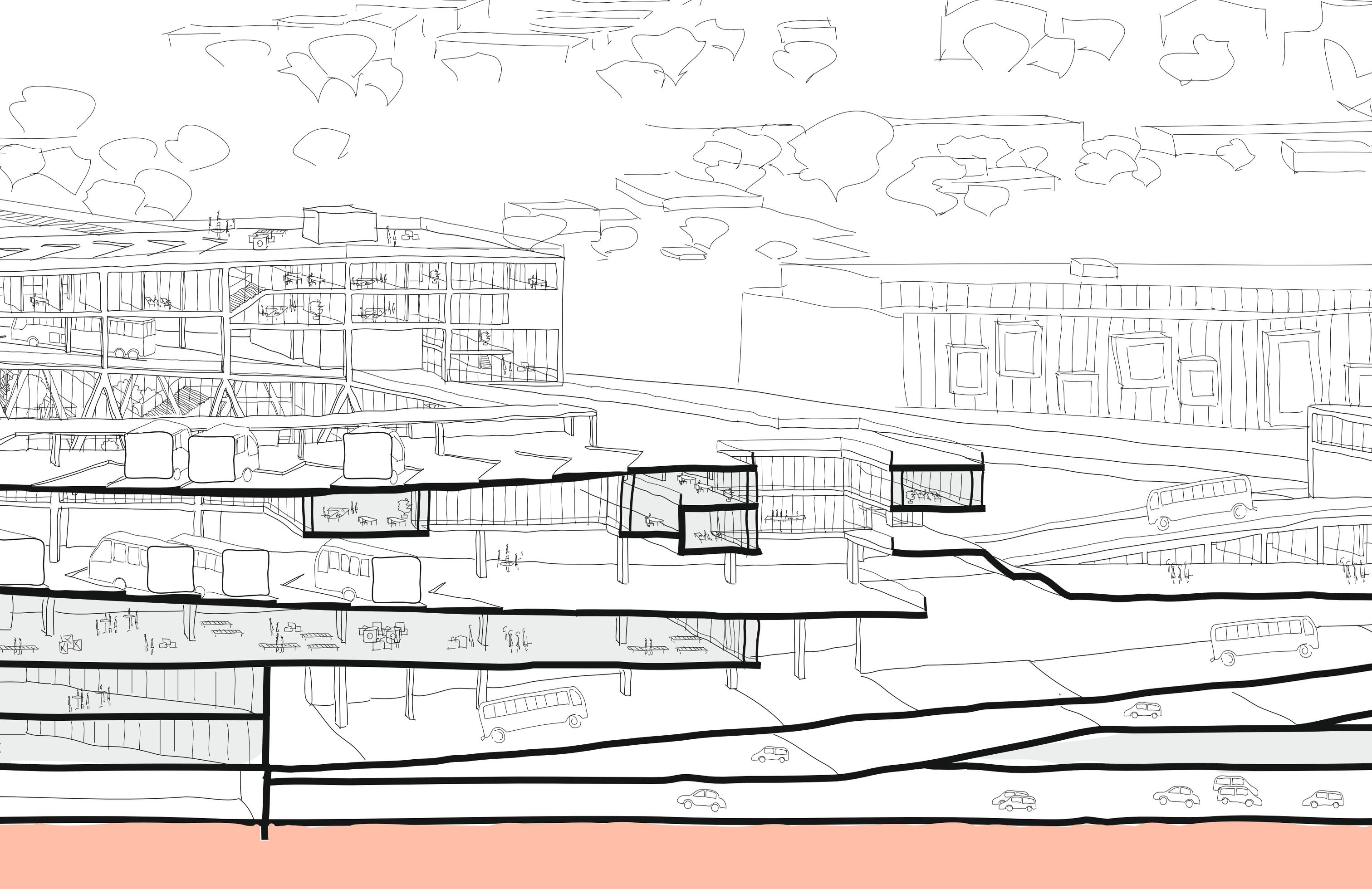


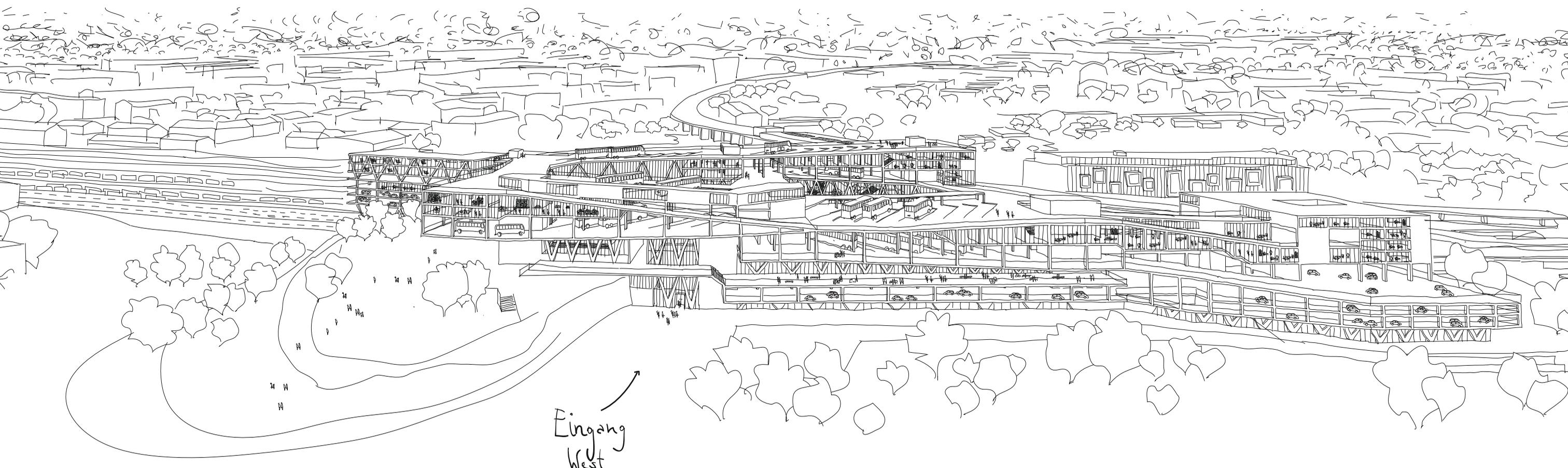
# Schnitt 1



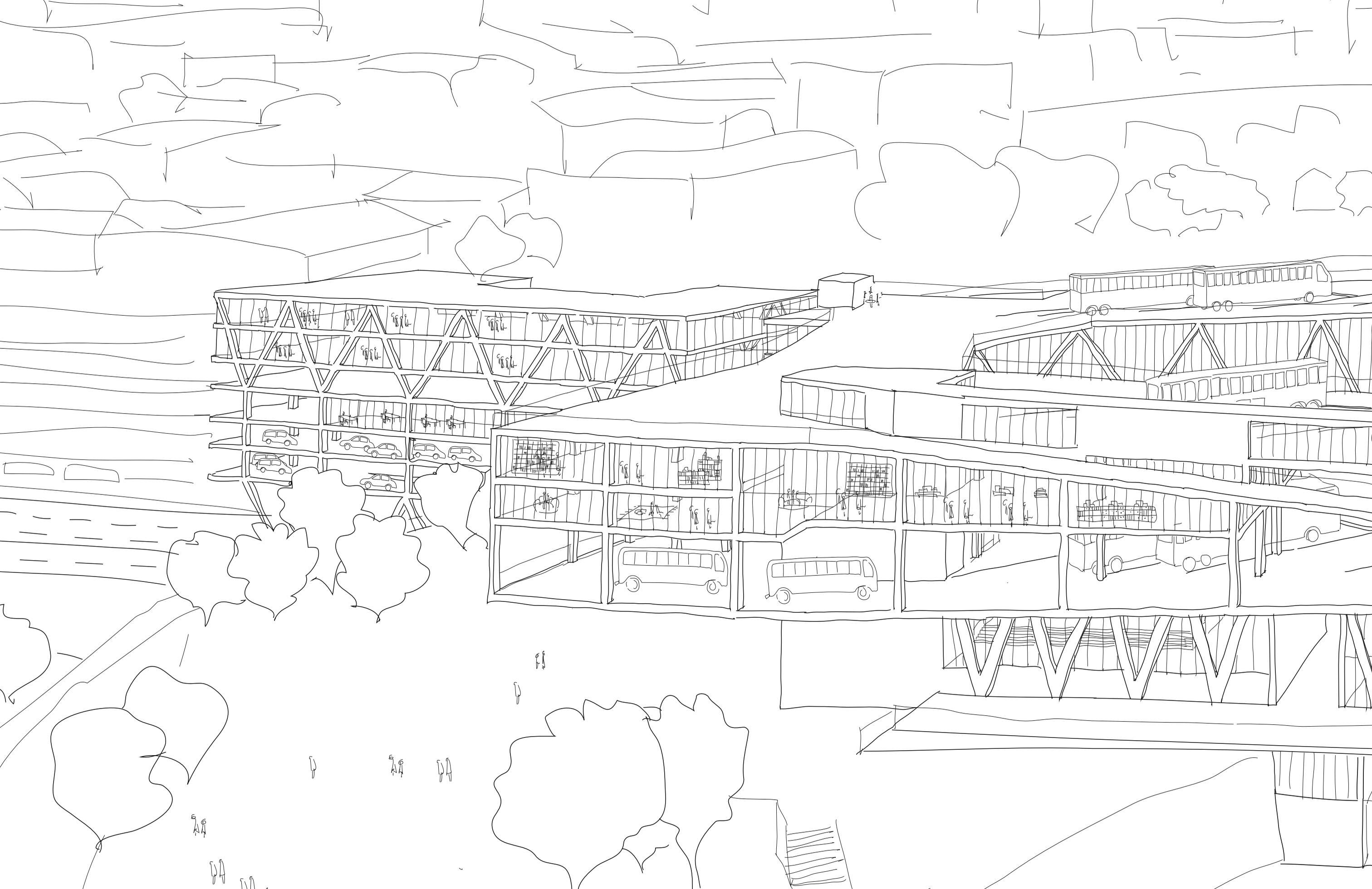
- 1 Gewerbe
- 2 Gastro
- 3 Ticket
- 4 Warte- & Ruhebereich Passagiere
- 7 Verbindungswege
- 8 Park
- 9 Bussteige
- 10 Parken Busse / Reparatur
- 11 Parken PKW
- 14 Personalräume
- 16 Kantine + Küche
- 18 Büro Empfang
- 19 Büro allgemein
- 27 Medizinstützräume
- 30 Gepäckräume

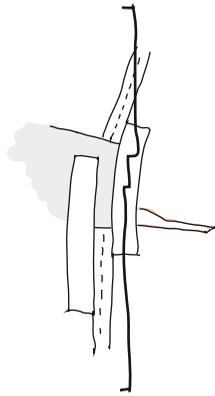
0 5 15 30 50



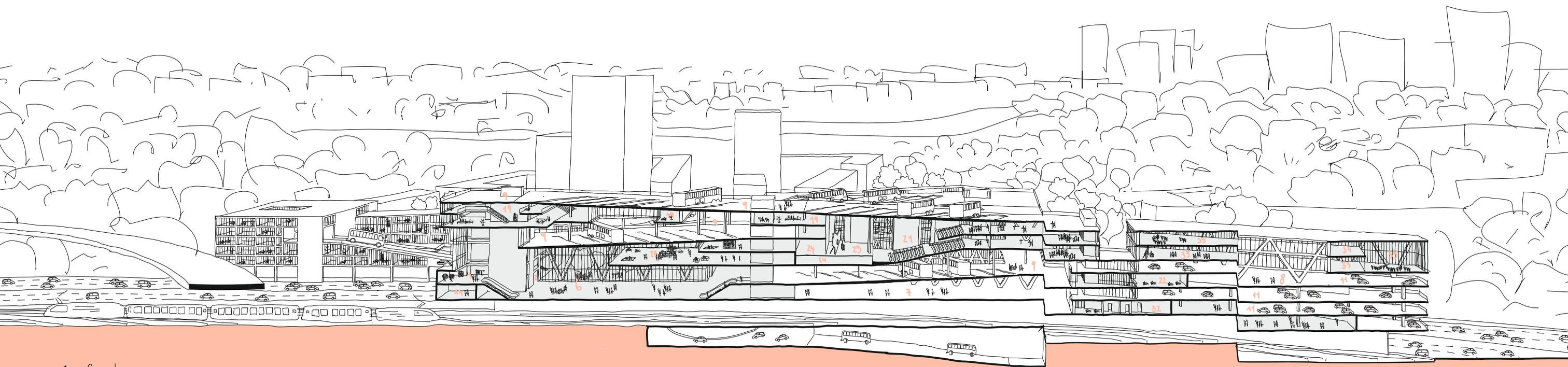


Ansicht West



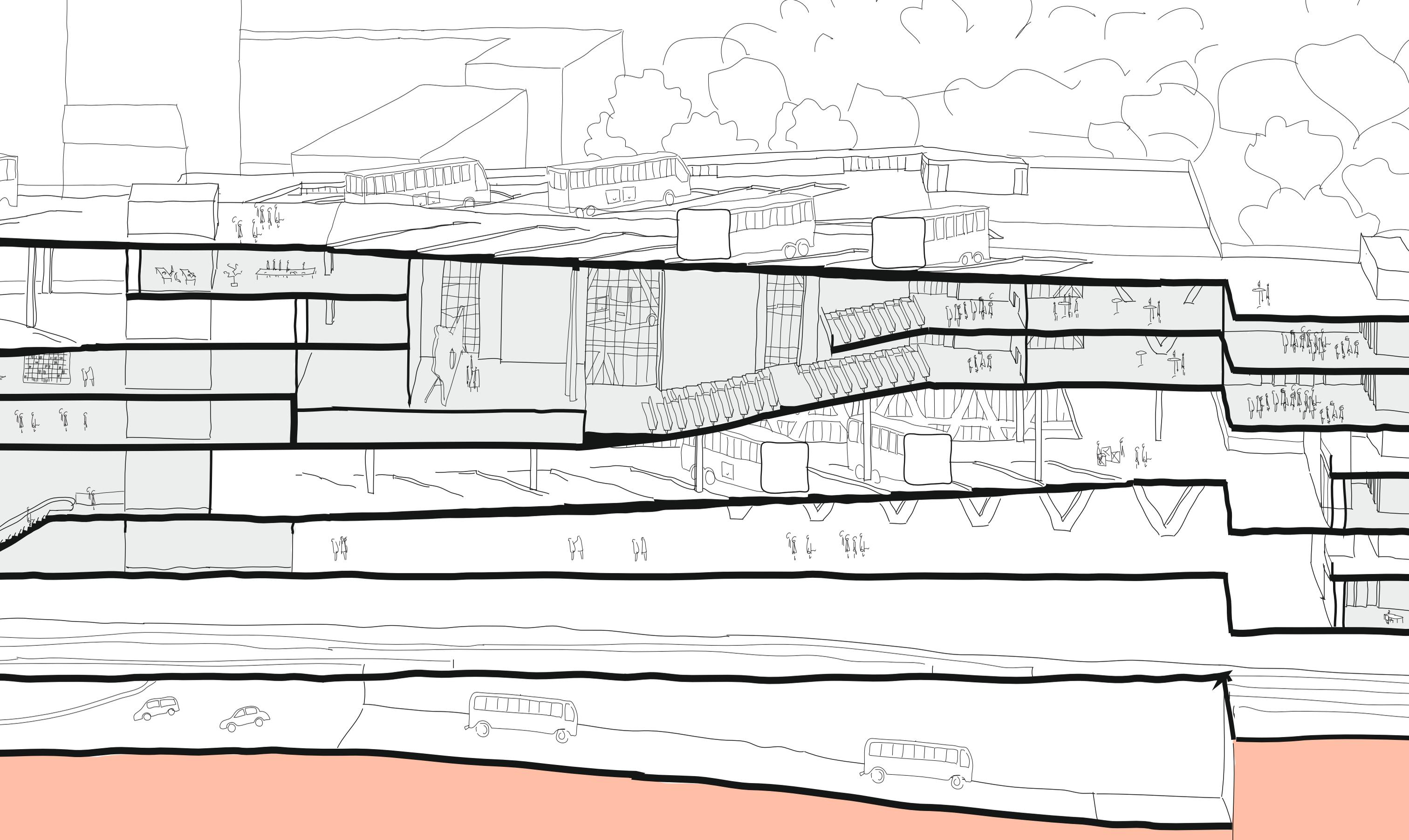


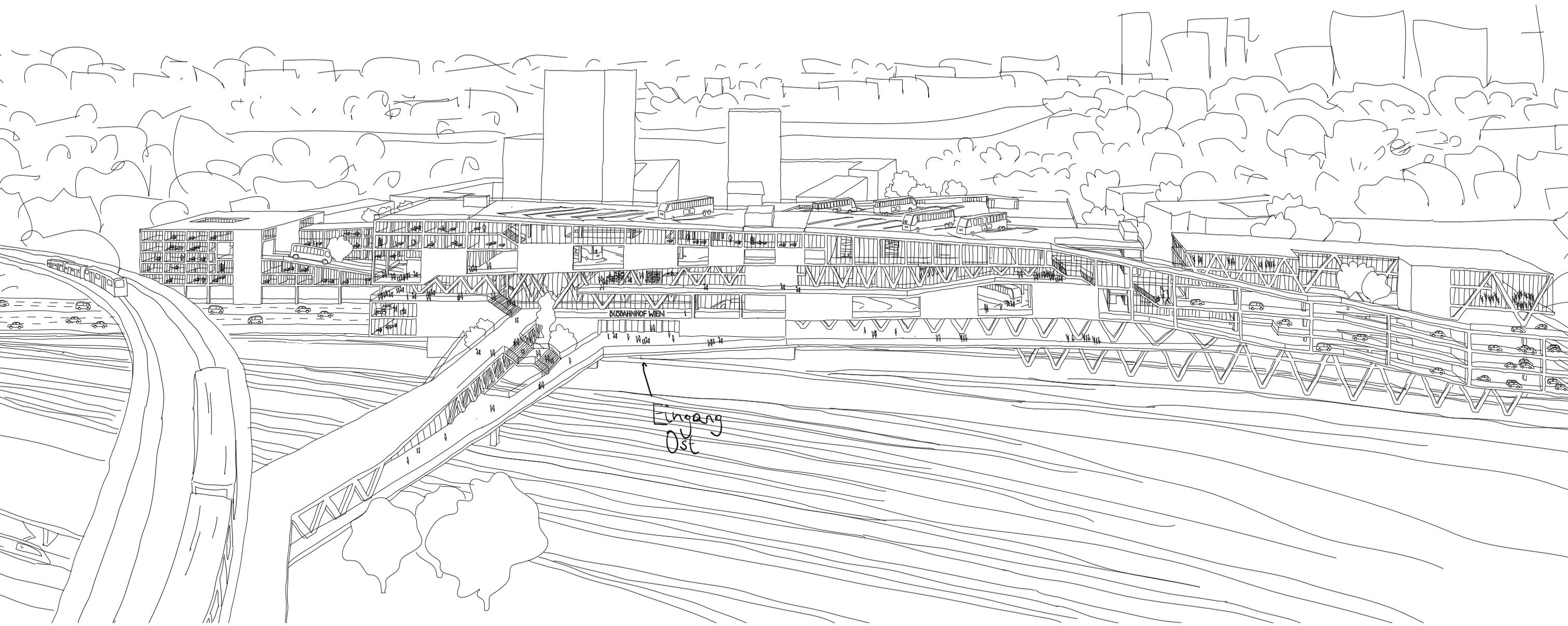
# Schnitt 2



- 1 Gewerbe
- 2 Gastro
- 6 Bahnhofshalle
- 7 Verbindungswege
- 8 Park
- 9 Bussteige
- 11 Parken PKW
- 14 Personalsäume
- 21 Auditorium
- 22 Auditorium + Mediathek Büros
- 23 Bühne
- 24 Hinterbühne
- 25 Werkstätten + Kostüm
- 27 Mediatheksräume
- 31 Sport - u. Proberbereich Empfang
- 32 Sport - u. Proberbereich Büros
- 33 Umkleiden Frauen
- 34 Umkleiden Männer
- 35 Sport - und Proberäume

0 5 15 30 50

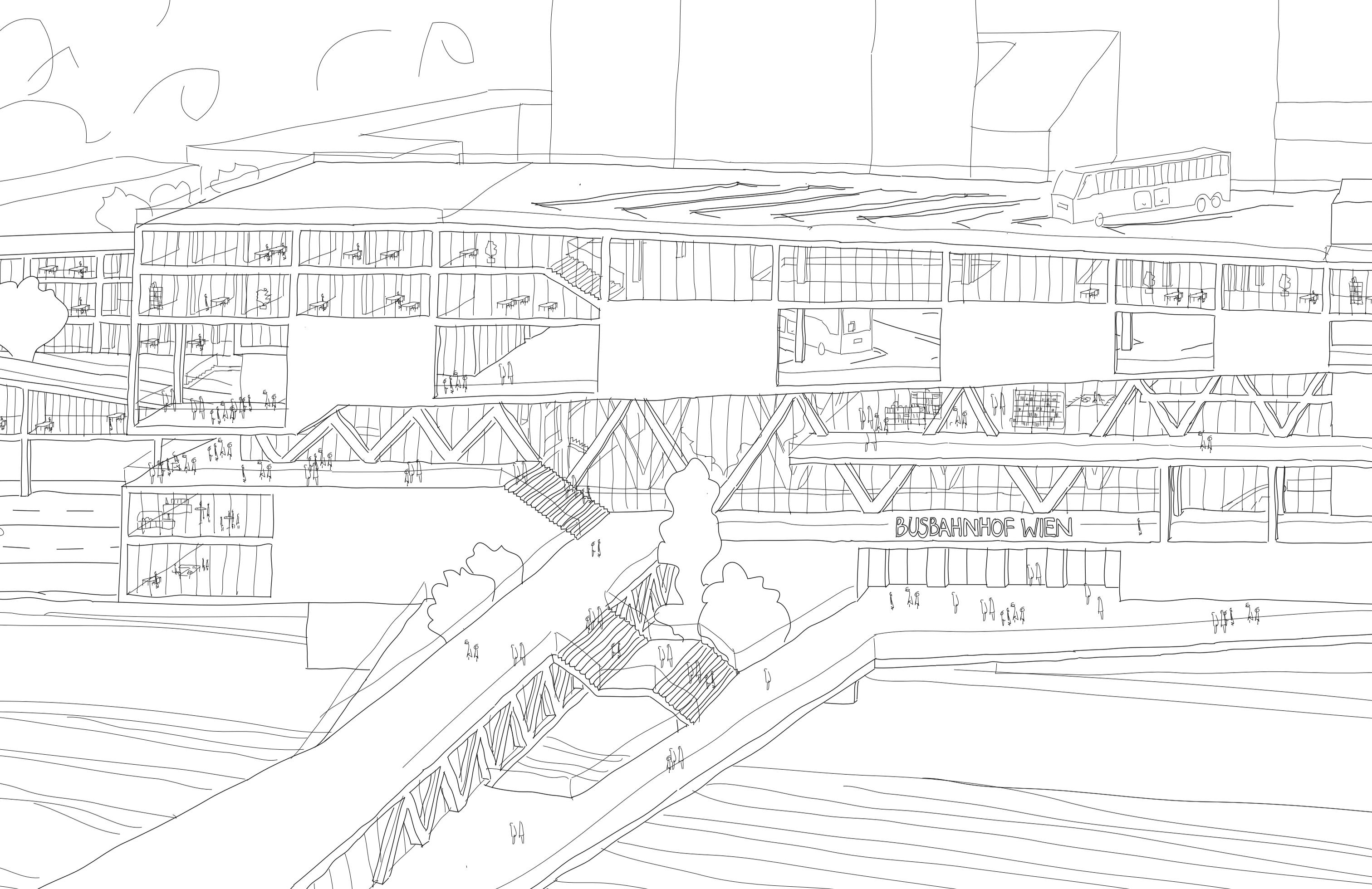




BUSSTATIONHOF WIEN

Eingang  
Ost

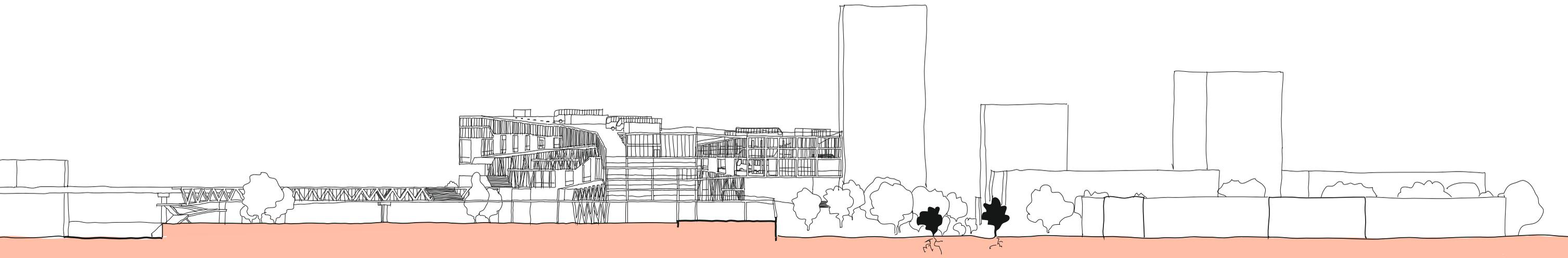
Ansicht Ost



# Epika, Teil 1

1981 habe ich meine erste wirklich große und weite Reise unternommen, nach Nepal in eine völlig andere Welt. Achttausender, Hindus, Dhal-Bhat, mittelalterliche Städte, offene Menschen, einfache jedoch effiziente Lebensformen. Das hat gewiss auch für das Transportwesen gegolten. Mangels Schienen wurden selbst entlegene Orte, sofern Straßen existierten, durch Busse erreichbar. Das Ticket war am Vortag zu lösen und wurde handschriftlich ausgestellt. Jeder Local Bus war immer bis auf den letzten Platz besetzt, Kinder am Schoß, Hühner und Ziegen im Gang, am Dach das Gepäck und alles vorstellbare von Hausrat, Reissäcken bis zu Wellblechen - ich durfte auch einmal oben sitzen.

1981



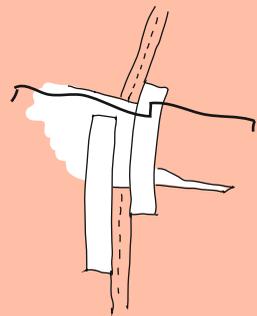
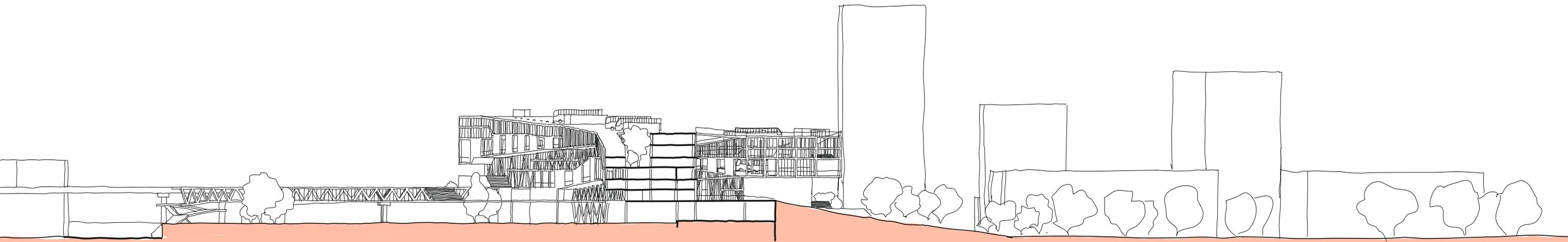
Ansicht Nord

0 5 15 30 50

Erlebe  
Teile

Kein ungefährliches Unterfangen, die doch recht klapprigen Autobusse haben enorme Schlaglöcher, teils weggebrochene Straßenabschnitte und einige Höhenmeter voll beladen zu bezwingen. Mehrere Pausen in Orten mit Chai-Shops zur Labung der Fahrgäste, kochend gewordene Motoren, Pannen aller Art - dennoch kommt jeder Bus früher oder später ans Ziel. Für die 200km Strecke von Kathmandu zum Pokhara-See ist mit 8 Stunden aufwärts zu rechnen - aber die sind ein wahres Erlebnis und einer der direktesten Wege zu den Menschen im Land.

1981



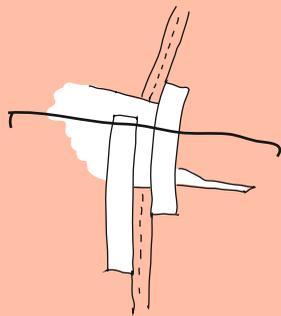
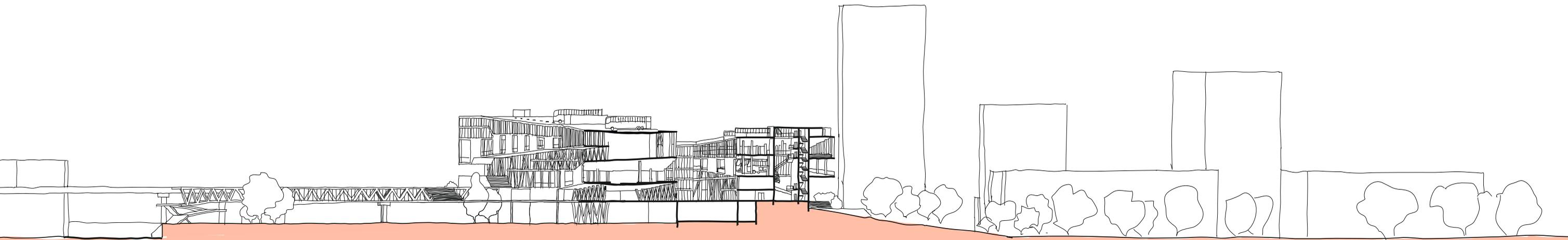
Schnitt 3

0 5 15 30 50

# Epika, Teil 3

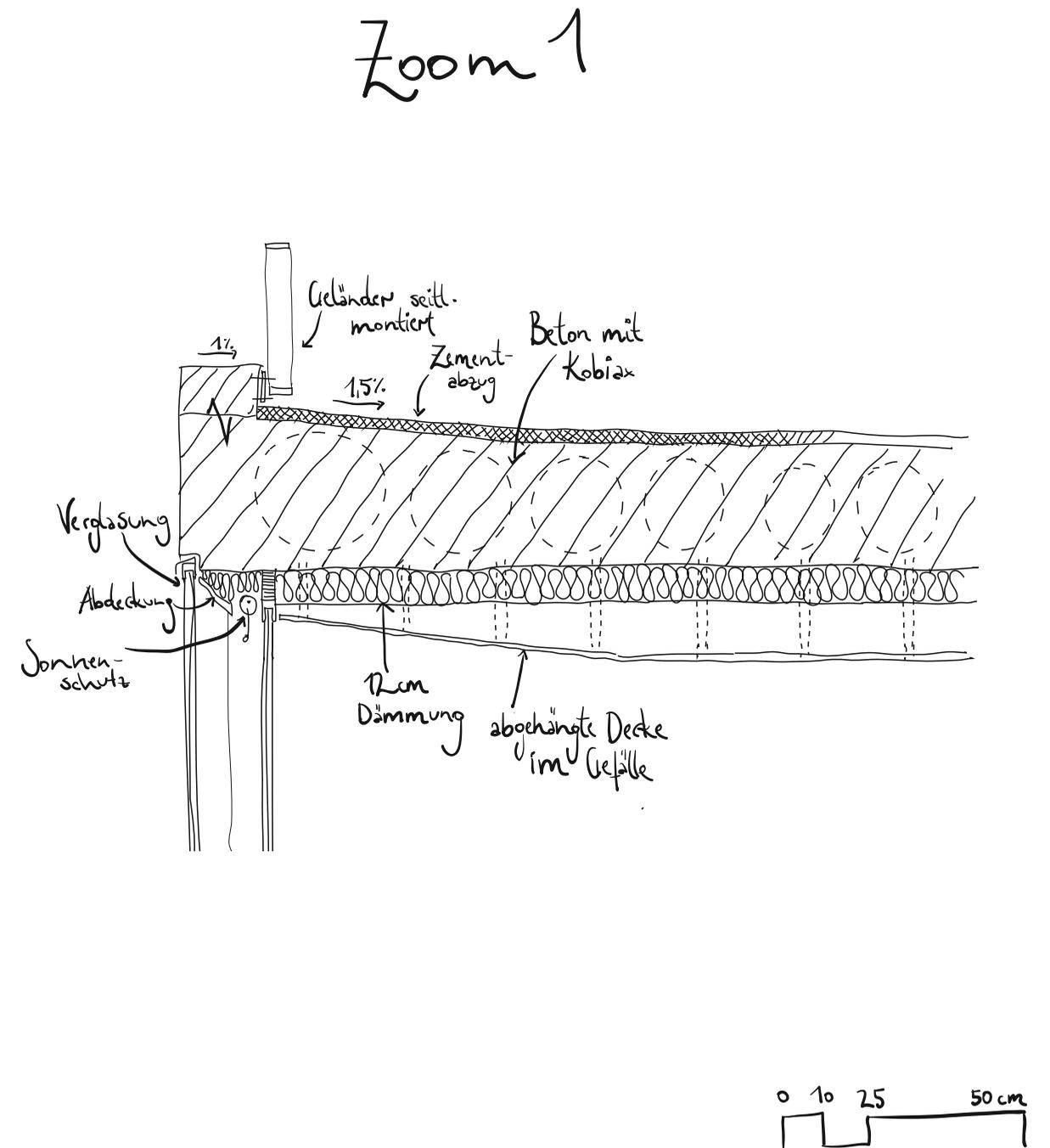
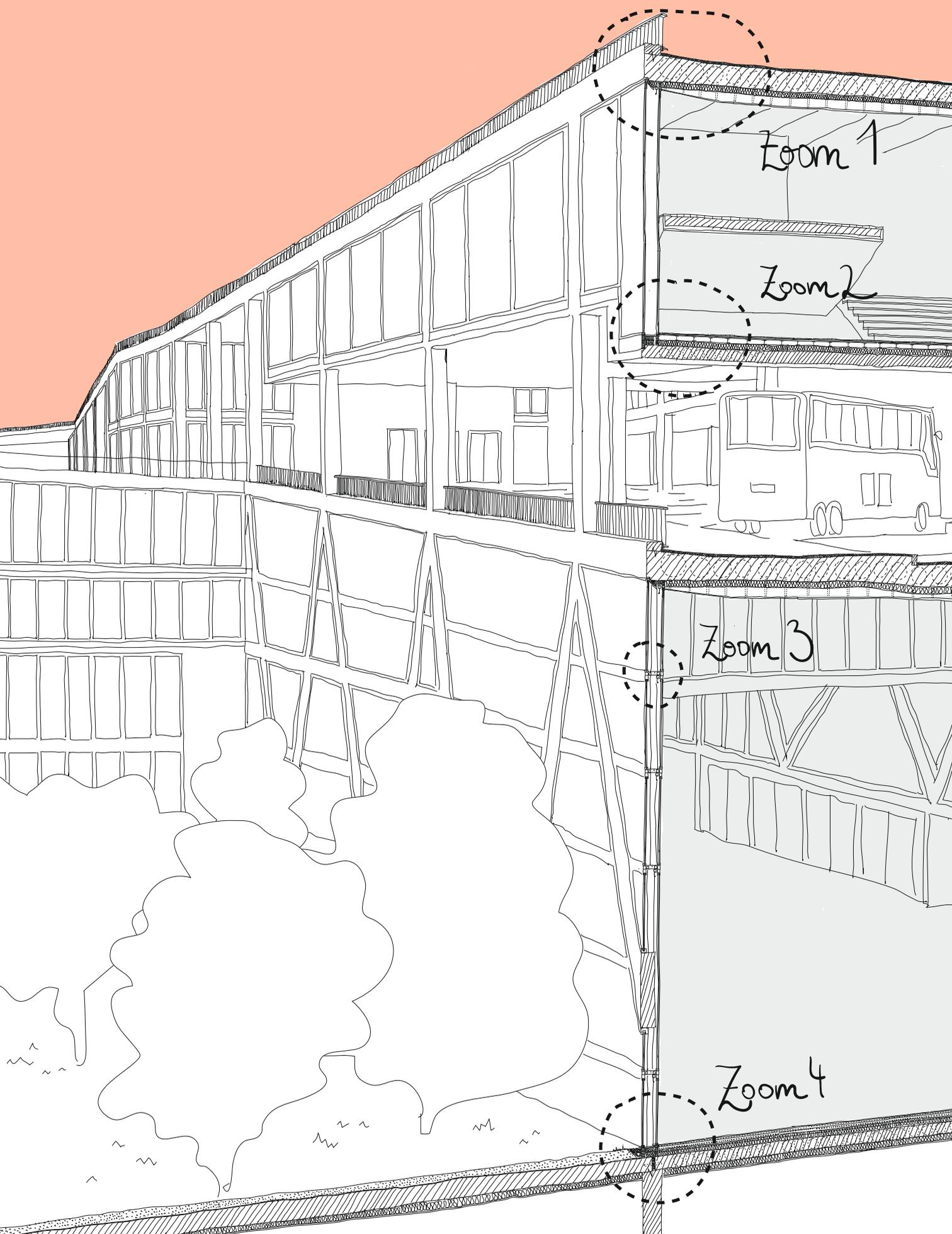
Prinzipiell fahren diese Gefährte auf den einspurigen Pisten aufeinander zu um erst dann, von Angesicht zu Angesicht, zu überlegen wie aneinander vorbeizukommen. Meist führt genau an solchen Punkten links eine Schlucht direkt in den Abgrund und rechts macht eine Bergwand jedes Ausweichmanöver unmöglich. Ein Bild eines solchen Zusammentreffens habe ich zwar nicht fotografiert aber nun schon seit Jahrzehnten im Kopf. War doch glatt ein Flor-Bus das Gegenüber. Ausrangiert in Österreich und wieder erblüht in Nepal, geschmückt mit Hindu-Heiligen, Altar, Girlanden und Blumenketten und dem vertrauten wie selbstverständlichen rot geschwungenen Schriftzug - Flor-Reisen.

1981

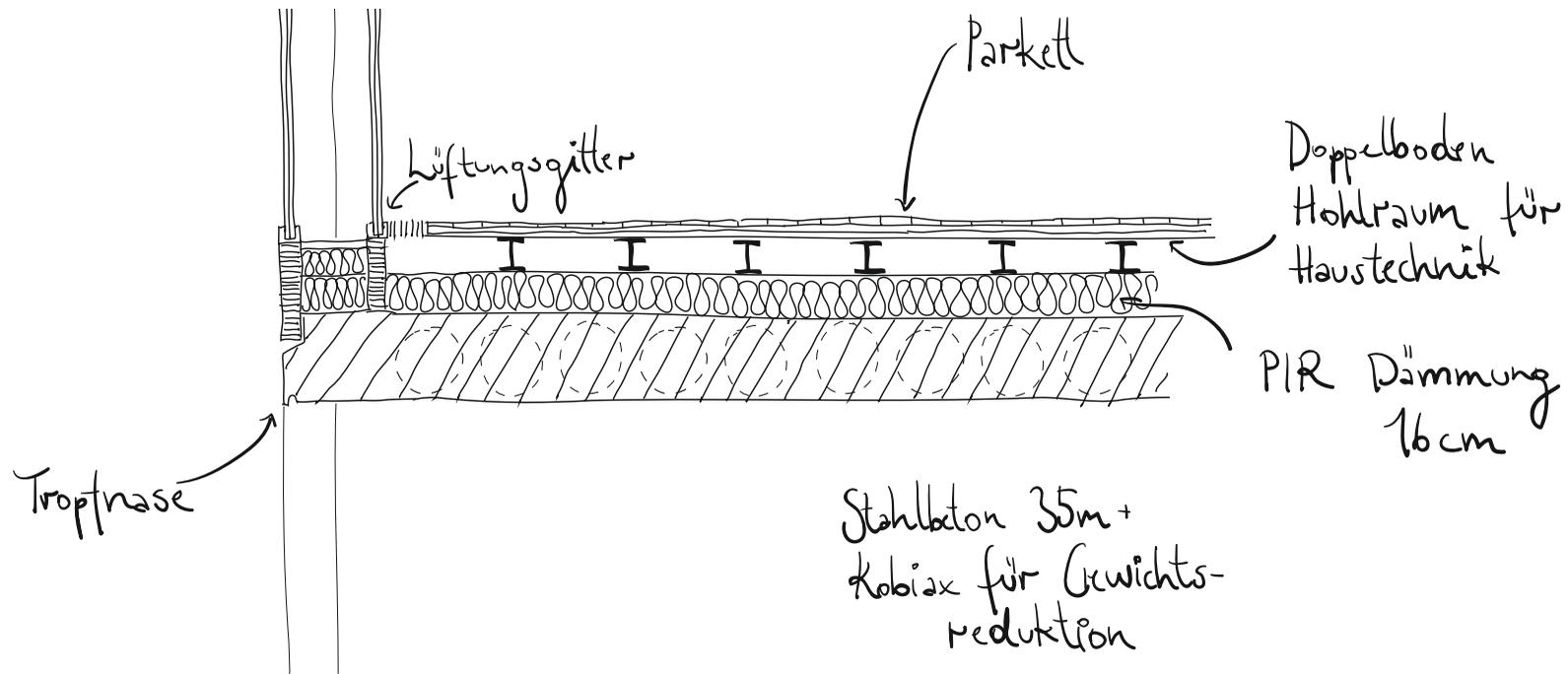


## Schnitt 4

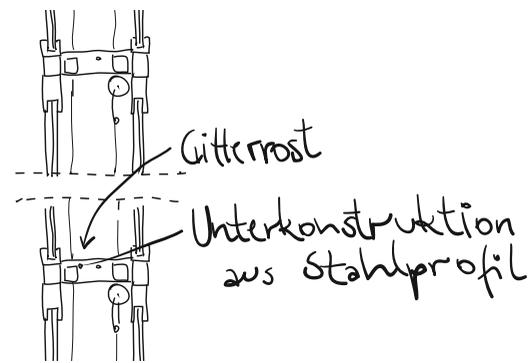
0 5 15 30 50



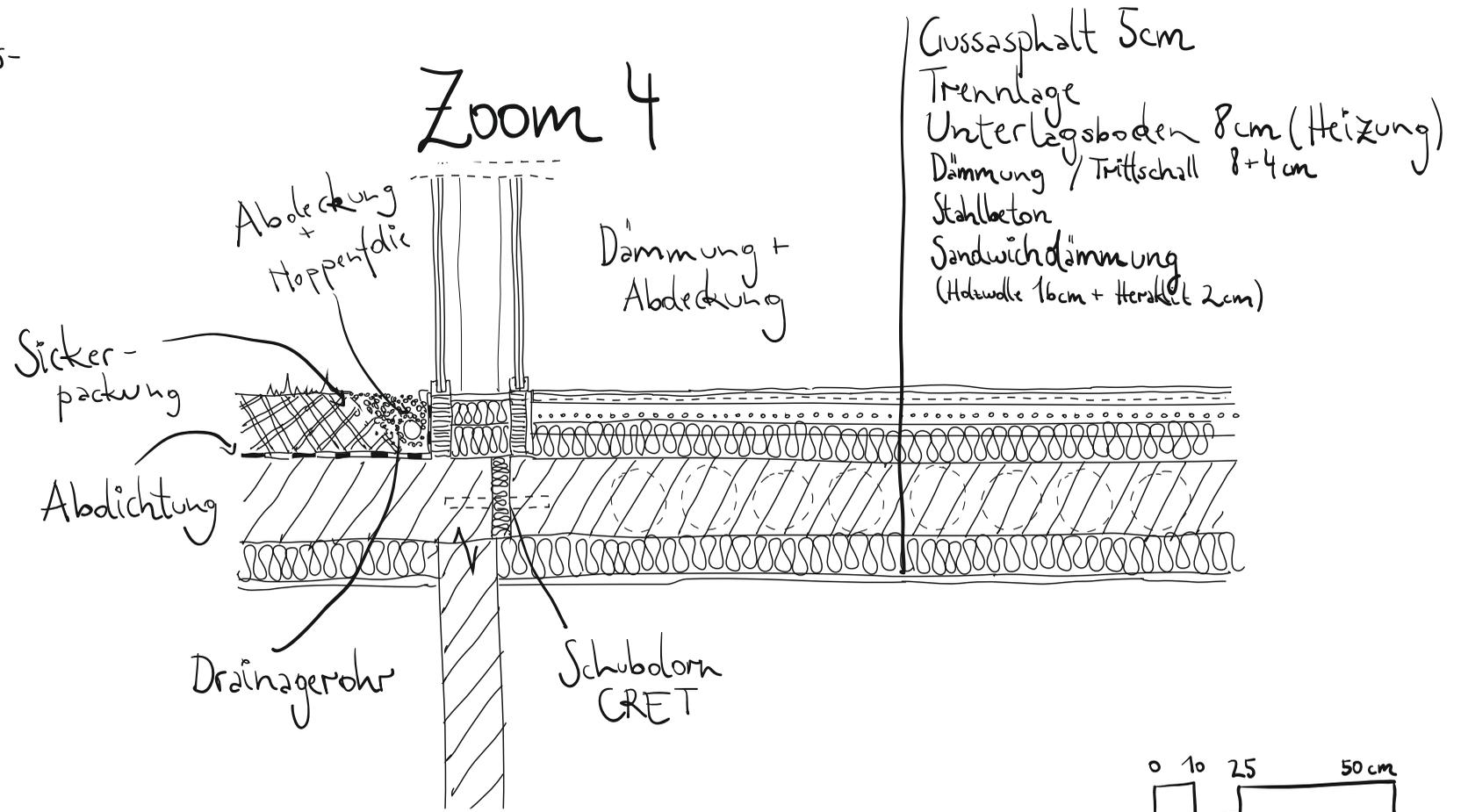
# Zoom 2



# Zoom 3



# Zoom 4



# Statisches Konzept

Stützenraster  
max. Spannweite  
bis 12m

Kerne / Scheiben  
zur Aussteifung

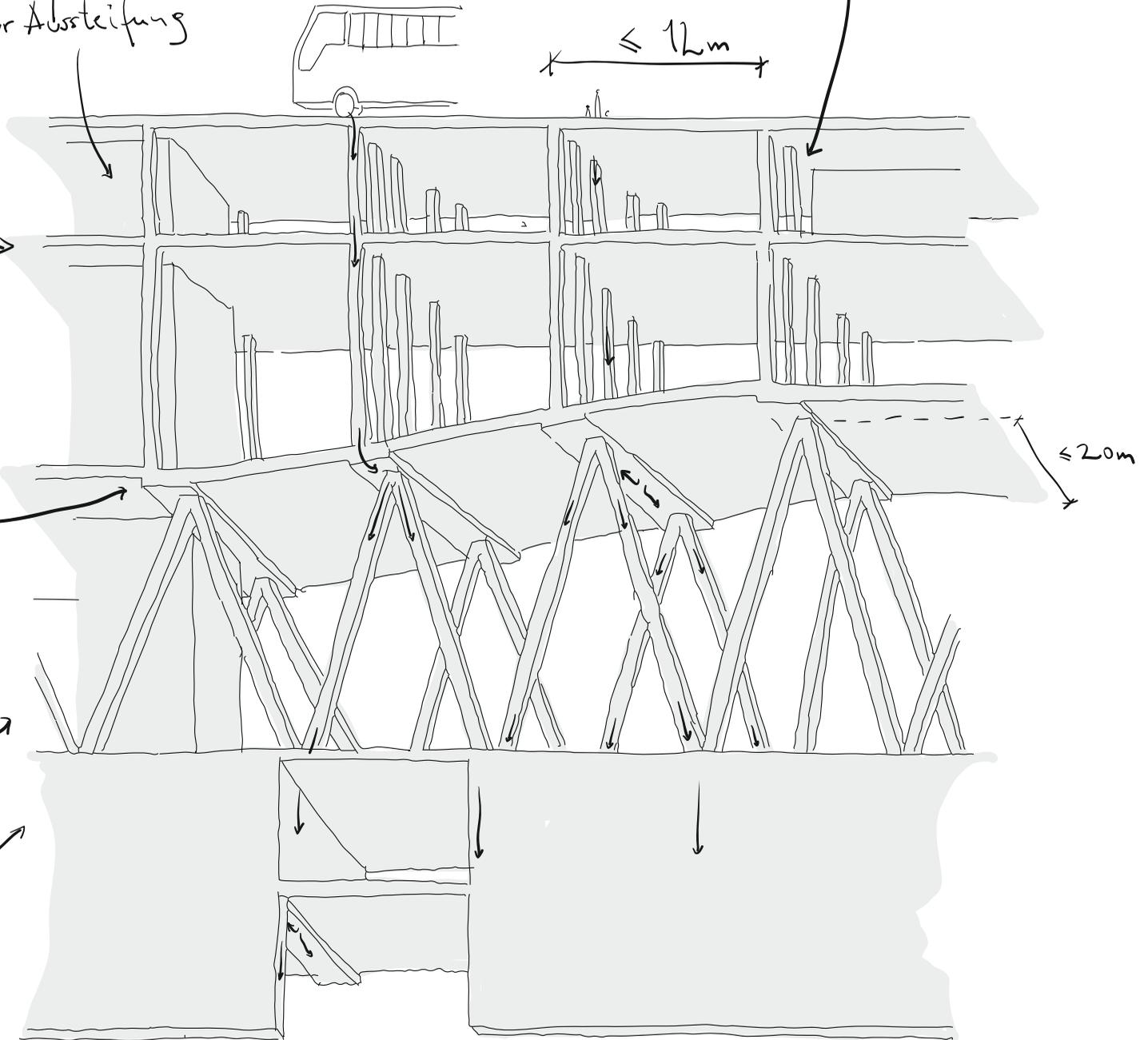
max. Geschosshöhe  
Stützenraster 6m

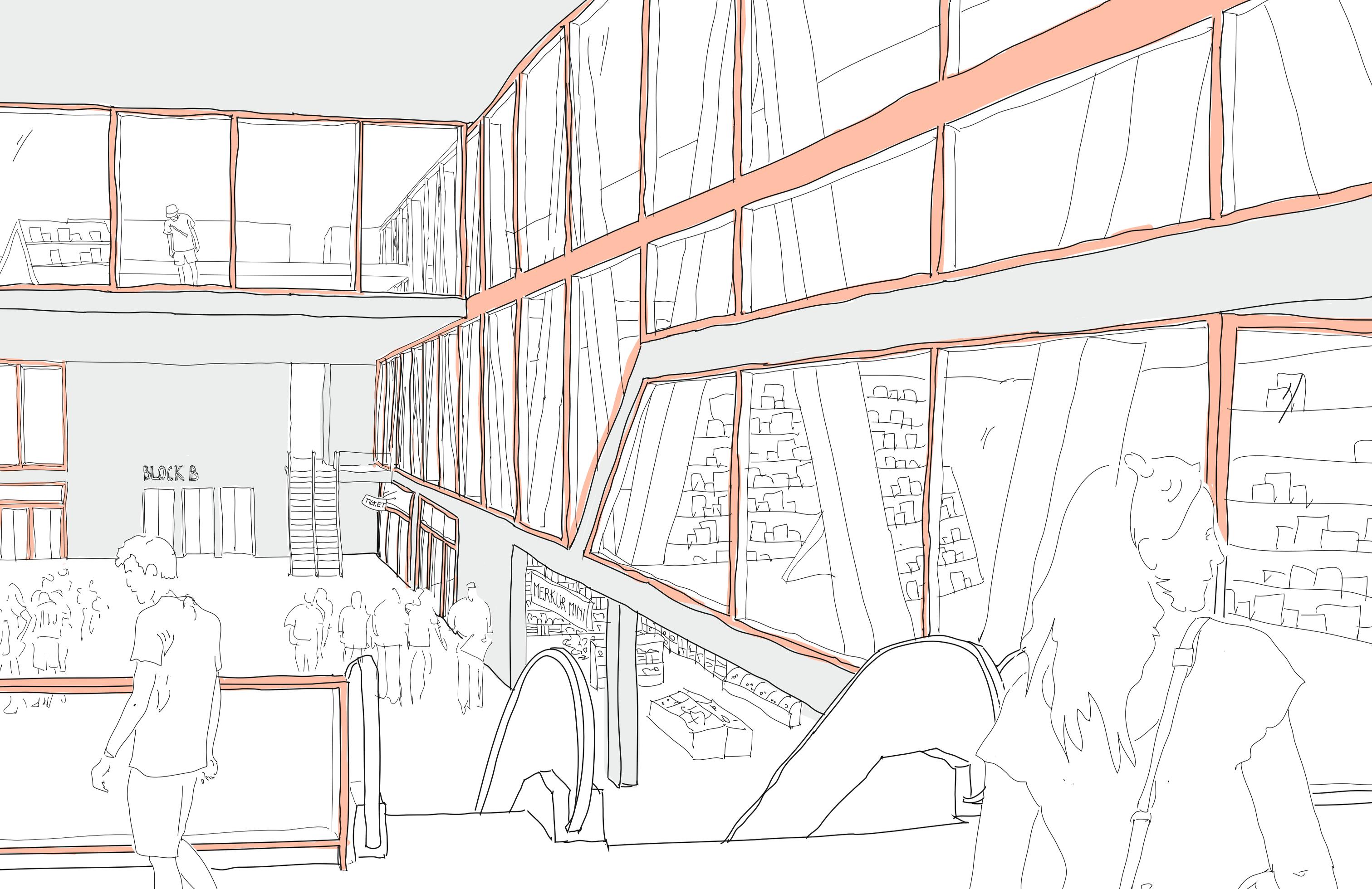
Unterzüge  
breit und flach (1m / 10cm)  
auf Decke „gestrichen“  
verdeckt durch abgehängte  
Decke

max.  
Geschosshöhe  
Fachwerk  
13m

Fachwerk  
für große Spannweiten  
(bis 20m)

Mix zw. Stützenraster,  
Fachwerk & Scheiben

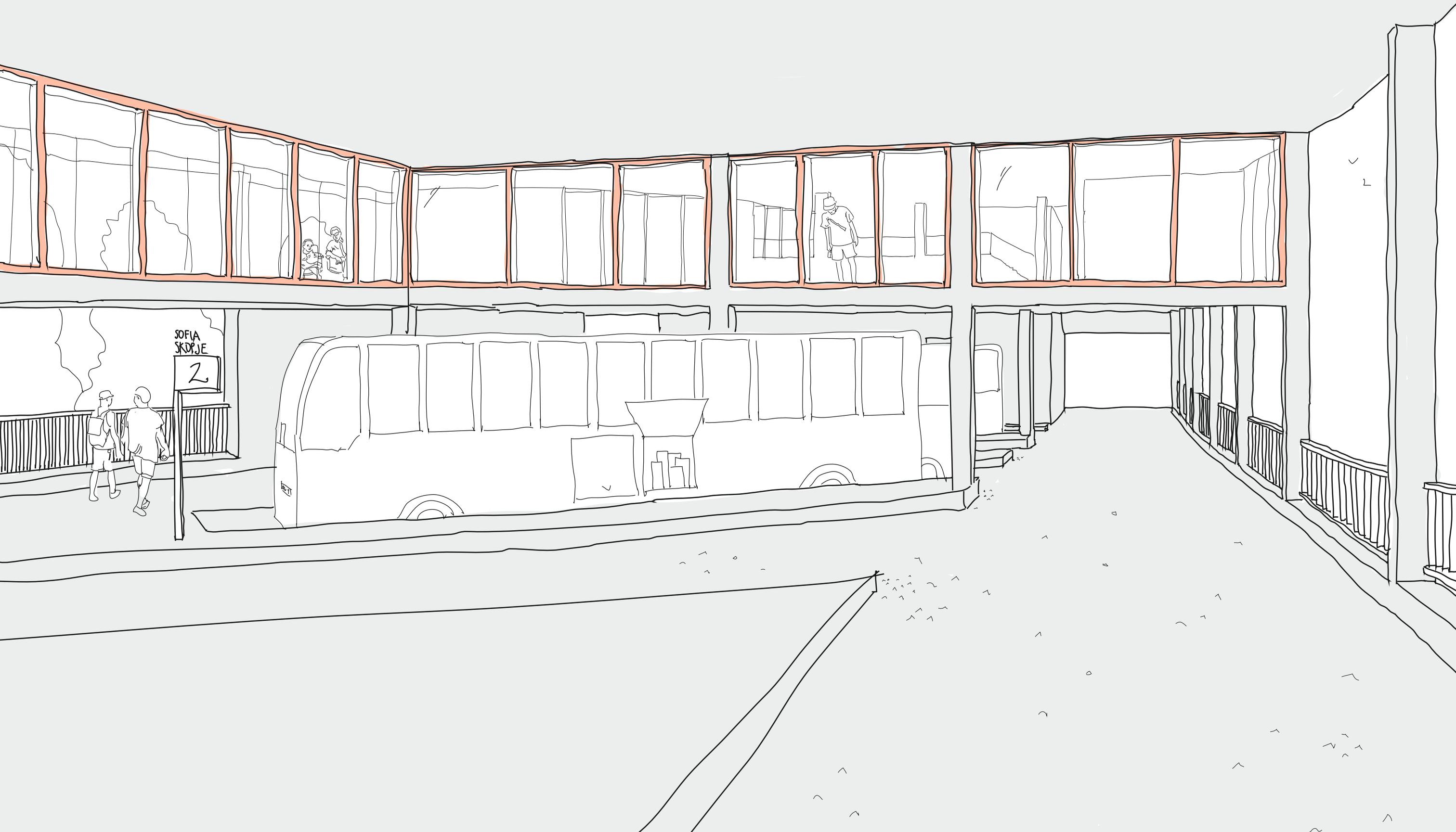




BLOCK B

TICKET

MERKUR MINI



SOFIA  
SKOPJE  
2

# Resümee

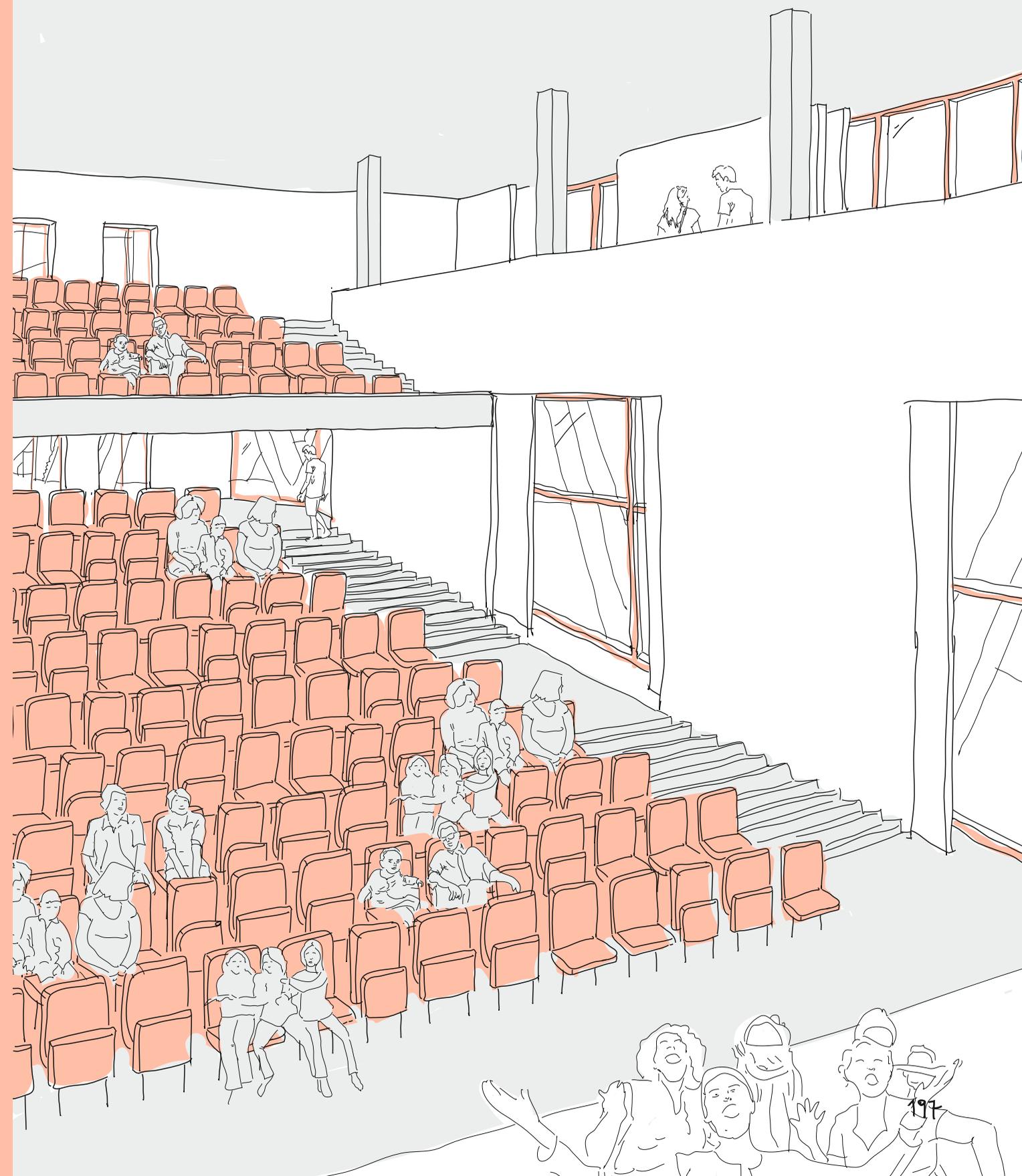
Für die Donaustadt soll die Bebauung eine Aufwertung mit sich bringen. Bisher dient vor allem das Gewerbegebiet Stadlau als Nahversorgung, wobei es nur mit dem Auto erreichbar ist. Ein urbanes Zentrum, ein Knotenpunkt, kann die Umgebung weiter aufwerten und den Ort für die Bevölkerung lebenswerter machen. Eine Bebauung, die sich auf öffentliche Nutzung fokussiert, ist in diesem Gebiet zwingend notwendig. Die Verschränkung mit einem Mobilitätsknotenpunkt bringt auch andere Nutzer\_innen, nicht nur aus der unmittelbaren Umgebung, in das Gebiet und schafft einen urbanen Charakter.

Das Konzept eines vertikalen Busbahnhofs hat viele Vorteile gegenüber einer horizontalen Anordnung. Bezogen auf die Nutzfläche, ist der Platzbedarf wesentlich geringer und die Anordnung der Bussteige viel kompakter. Jedoch ist diese Idee auch sehr kostenintensiv und auch wesentlich komplizierter. Dies gilt sowohl für Passagiere in seiner Übersichtlichkeit als auch vor allem für die Busse, die in diesem Konzept einen komplizierten Weg zurücklegen müssen. Der Fokus des Entwurfs liegt in den kurzen und übersichtlichen Wegen der Passagiere. Fortbewegung zu Fuß und vor allem mit Gepäck ist wesentlich beschwerlicher, als Fahrten für den Bus, der sich den Passagieren anpassen sollte. Die Passagiere müssen deswegen, ausgehend vom Erschließungskern, keinen längeren Weg zum Bus zurück legen als 50m (im Vergleich dazu: Bahnsteige für Züge sind ca. 400m lang). Außerdem sind die Kreuzungspunkte zwischen

Bus und Passagieren so gelöst, dass sich die zwei Teilnehmer erst auf den Bussteigen treffen. Passagiere sind niemals gezwungen, eine Straße zu überqueren und somit können Gefahrensituationen ausgeschlossen werden.

Durch die vertikale Stapelung der Funktionen, sind die Bussteige meist überdacht und können je nach Bedarf in den oberen Geschossen auch für andere Funktionen genutzt werden. Es ist vorgesehen, zuerst die untersten Busgeschosse zu verwenden, welche auch besser an die Businfrastruktur wie Ticket, Wartebereiche, Gastronomie usw. angeschlossen sind. Da der internationale Linienverkehr stetig wächst, könnten alle Dachflächen bei entsprechender Ausnutzung mit einer Überdachung für Passagiere versehen werden.

Der Ausbau und die Ausstattung der Wiener Busbahnhöfe ist vorallem im Bezug auf die steigenden Passagierzahlen nicht angemessen. Bahnhöfe sind Orte, an denen Menschen aus unterschiedlichen Regionen ankommen und abfahren. Bahnhöfe können öffentliche Räume sein, die die Empfangskultur eines Landes symbolisieren. Daher sollten gerade diese Orte die nötige Infrastruktur und hohe Aufenthaltsqualität bieten und zudem in ihr städtisches Umfeld eingebunden sein. Durch die Durchmischung von öffentlicher Nutzung, Büroflächen, (temporärem) Wohnen und den Passagieren, wird das Gebiet zu jeder Zeit belebt und so eine natürliche soziale Kontrolle zwischen den unterschiedlichen Funktionen geschaffen.



# Literaturverzeichnis

Arnheim, Rudolf (200): „Kunst und Sehn“, aus dem Englischen übersetzt von Hans Hermann, Berlin; Walter de Gruyter GmbH & Co. KG, Berlin.

Blaguss Reisen GmbH: „Blaguss errichtet, Vienna International Busterminal“, URL: <http://www.presetext.com/news/20070712035> (Stand November 2015)

Böttlinger, Helmut, 2007: „Die Mobilität des Menschen“, Petersburg (D); Michael Imhof Verlag.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Deutschland: „Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs“, URL: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fernbusse-liberalisierung.html> (Stand: Sept. 2015)

Cresswell, Tim; Merriman, Peter, 2011: „Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects: Practices, Spaces“, London; Ashgate.

FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH: „Busbahnhof Waldmanngründe“, <http://www.fcp.at/de/projekte/busbahnhof-waldmanngruende> (Stand Dezember 2015)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.), 1994: „Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Busbahnhöfen“, Köln (D).

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.), 2009: „Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennverkehrs“, Köln (D).

Füsser, Klaus (1997): „Stadt, Straße & Verkehr, Ein Einstieg in die Verkehrsplanung“, Aachen; Verlag Vieweg.

Gebhard, Josef: „Großer Busbahnhof für Wien geplant“, URL: <http://kurier.at/chronik/wien/grosser-busbahnhof-fuer-wien-geplant/79.260.116> (Stand Dezember 2015)

Giannetti, Claudia: „Kunst, Wissenschaft und Technik“, URL: [http://www.medienkunstnetz.de/themen/aesthetik\\_des\\_digitalen/kunst\\_wissenschaft\\_technik/1/](http://www.medienkunstnetz.de/themen/aesthetik_des_digitalen/kunst_wissenschaft_technik/1/) (Stand Jänner 2015)

JEDER M2 DU Das Plattenportal: „Charta von Athen. Was braucht der Mensch?“, URL: <http://www.jeder-qm-du.de/ueber-die-platte/detail/charta-von-athen/> (Stand Dezember 2015)

Koestler, Arthur (1966): „Der göttliche Funke, der schöpferische Akt“ in: „Kunst und Wissenschaft“, Berlin, München, Wien; Schertzh Verlag.

Lindauer, Arthur; Müller Betina (2015): „Experimentelle Gestaltung“, Berlin; niggli Verlag, Berlin.

Mayer, Sabine, 1992: „Personenfernverkehr mit Autobussen in Ost- und Westmitteleuropa aus österreichischer Sicht: ein Beitrag zu einem europäischen Personenverkehrsmodell“, Wien; Techn. Univ. Wien, Dipl.-Arb.

McCormick, John: „Der Aufstieg und Fall der Motor City Detroit“, URL: <http://www.welt.de/motor/article1593227/Der-Aufstieg-und-Fall-der-Motor-City-Detroit.html> (Stand Dezember 2015)

Merki, Christoph Maria, 2008: „Verkehrsgeschichte und Mobilität“, Stuttgart; Verlag Eugen Ulmer, Stuttgart.

New York Times: „George Washington Bridge Bus Station to get Renovation“ <http://www.nytimes.com/2011/07/27/realestate/commercial/george-washington-bridge-bus-station-to-get-renovation.html> (Stand Dezember 2015)

Österreichischer Rundfunk: „Wien bekommt zentralen Busterminal“, URL: <http://wien.orf.at/news/stories/2717095/> (Stand Dezember 2015)

Österreichischer Rundfunk: „Wiener Busterminals einer ‚Weltstadt unwürdig‘“ <http://wien.orf.at/m/news/stories/2659605> (Stand Dezember 2015)

Port Authority Busterminal: „History of the Port Authority Bus Terminal“, URL: <https://www.panynj.gov/bus-terminals/pabt-history.html> (Stand August 2015)

Port Authority Busterminal: „About the Terminal“, URL: <http://www.panynj.gov/bus-terminals/pabt-about-terminal.html> (Stand Dezember 2015)

RIBA Competitions: „Preston Bus Station“, URL: <http://www.ribacompetitions.com/preston/> (Juli 2015)

Streich, Bernd: „Charta von Athen“, URL: [http://www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta\\_v\\_Athen.pdf](http://www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta_v_Athen.pdf) (Stand Dezember 2015)

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.), 1995: „Busse + Bahnen, Mobilität für Menschen und Güter“, Köln.

Stadt Wien: „Bezirksportrait“, URL: <http://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraits-1-23.pdf> (Stand Dezember 2015)

Stadt Wien: „Stadlau“, URL: [https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Stadlau\\_\(Vorort\)](https://www.wien.gv.at/wiki/index.php/Stadlau_(Vorort)) (Stand Dezember 2015)

ÖBB, Wiener Hauptbahnhof: „Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien – mehr als ein Bahnhof“, URL: <http://wien-hauptbahnhof.oebb.at/de/Projekte/index.jsp> (Stand Dezember 2015)

Wiener Linien: „2014: Neue Rekorde bei Fahrgästen & Jahreskarten“, URL: <http://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/bvContentView.do?contentType=1001&contentId=76982&programId=74577&channelId=-47186> (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Bahnhof Esenler“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Busbahnhof\\_Esenler](https://de.wikipedia.org/wiki/Busbahnhof_Esenler) (Stand August 2015)

Wikipedia: „Donaustadt“, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Donaustadt> (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Fernbusverkehr“, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Fernbusverkehr> (Stand: Juli 2015)

Wikipedia: „Gartenstadt“, URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Gartenstadt> (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Georg Washington Bridge Bus Station“, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/George\\_Washington\\_Bridge\\_Bus\\_Station](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Washington_Bridge_Bus_Station) (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Hauptbahnhof“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Wien\\_Hauptbahnhof](https://de.wikipedia.org/wiki/Wien_Hauptbahnhof) (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Port Authority of New York and New Jersey“, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_Authority\\_of\\_New\\_York\\_and\\_New\\_Jersey](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_Authority_of_New_York_and_New_Jersey) (Stand Dezember 2015)

Wikipedia: „Zentraler Omnibusbahnhof München“, URL: [https://de.wikipedia.org/wiki/Zentraler\\_Omnibusbahnhof\\_München](https://de.wikipedia.org/wiki/Zentraler_Omnibusbahnhof_München) (Stand Dezember 2015)

ZOB München: „Der Busbahnhof München (ZOB)“, URL: <http://www.muenchen-zob.de/startseite/busreisen/> (Stand Dezember 2015)

## WEITERE LITERATUR:

Auge, Marc, 2012: „Nicht-Orte“, 3. Auflage, aus dem Frz. von Michael Bischoff; Beck, München.

NewPhilosopher (Zeitschrift), 2015: „Why do we travel“, USA/Kanada.

zoll+, Österreichische Schriftenreihe für Landschaft und Freiraum (Zeitschrift), 2013: „mobil“, Wien.

# Abbildungsverzeichnis

Alle Grafiken, die hier nicht angeführt werden, wurden zur Gänze von der Autorin erstellt.

Seite 24–25: Eigene Darstellung basierend auf: Klosterplan St. Gallen, URL: <http://scal-htlstp-rel3.blogspot.co.at/2013/12/monchtum-und-kloster.html> (Abgerufen Jänner 2015).

Seite 23–33: Eigene Darstellung basierend auf: Gartenstadt von Ebenezer Howard, URL: [http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/garden\\_cities/content/the\\_social\\_city\\_1898.jpg](http://www.mediaarchitecture.at/architekturtheorie/garden_cities/content/the_social_city_1898.jpg) (Abgerufen Dezember 2015).

Seite 36–37: Eigene Darstellung basierend auf: Charta von Athen, Le Corbusier: Plan Voisin, URL: <http://www.badische-zeitung.de/literatur-rezensionen/staedte-logik-form-und-schoenheit--46464209.html> (Abgerufen Dezember 2015).

Seite 70–71: Eigene Darstellung basierend auf: ZOB München, URL: <https://www.berleburger.com/aktuelles/presseinformationen/details/article/trittschalldaemmung-unter-estrich-im-zob-muenchen/> (Abgerufen Dezember 2015)

Seite 72–73: Eigene Darstellung basierend auf: Georg Washington Bridge Bus Station, URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/George\\_Washington\\_Bridge\\_Bus\\_Station#/media/File:MANHATTAN\\_ENTRANCE\\_TO\\_THE\\_GEORGE\\_WASHINGTON\\_BRIDGE\\_BRIDGE\\_CROSSES\\_HUDSON\\_RIVER\\_TO\\_NEW\\_JERSEY\\_-\\_NARA\\_-\\_548358.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/George_Washington_Bridge_Bus_Station#/media/File:MANHATTAN_ENTRANCE_TO_THE_GEORGE_WASHINGTON_BRIDGE_BRIDGE_CROSSES_HUDSON_RIVER_TO_NEW_JERSEY_-_NARA_-_548358.jpg) (Abgerufen Oktober 2015)

Seite 74–75: Eigene Darstellung basierend auf: Port Authority Bus Terminal, URL: <http://portpacificrailway.blogspot.co.at/2010/12/hwps-slaughterhouse-design-prep.html> (Abgerufen Dezember 2015)

Seite 76–77: Eigene Darstellung basierend auf: Preston Bus Station, URL: [http://architectuul.com/architecture/view\\_image/preston-bus-station/12811](http://architectuul.com/architecture/view_image/preston-bus-station/12811) (Abgerufen Oktober 2015)

Seite 78–79: Eigene Darstellung basierend auf: Busbahnhof Esenler, Istanbul, URL: <https://animmodestaim.wordpress.com/category/istanbul-seyahat/> (Abgerufen Jänner 2015)

Seite 80–81: Eigene Darstellung basierend auf: Central Busstation Tel Aviv, URL: <http://mobile.nytimes.com/slide-show/10000002402566/blogs/wheels/2013/08/30/mediterranean-escher-a-glimpse-inside-tel-aviv-central-bus-station/s/Tel-Aviv-Bus-Station-slide-1KCX.html> (Abgerufen September 2015)

Seite 82–83: Eigene Darstellung basierend auf: Kempgowda Bus Station, Bangalore; URL: <http://www.thehindu.com/news/cities/bangalore/stolen-bmtc-bus-found-abandoned-near-gooty/article6120442.ece> (Abgerufen Dezember 2015)

# Impressum

Konzept und Entwurf

Madlyn Miessgang

Betreuung

Michael Rieper

Markus Tomaselli

Grafik und Illustration

Madlyn Miessgang

Beratung statisches Konzept

Peter Bauer

Christopher Schneeweiß

Beratung Konstruktion

Christian Navarro

Lektorat

Robert Graf

Nicole Kirchberger

Manuela Messmer-Wullen

Anna Miessgang

Übersetzungen

Robert Graf

Manuela Messmer-Wullen

Druck und Bindung

Robert Graf

Madlyn Miessgang

Unterstützung Ausarbeitung

Aiste Ambrazeviciute

Erfahrungsberichte Busreisen

Aiste Ambrazeviciute, Evelyn Braun,

Christoph Bus, Gregor Doblinger,

Martin Fuchs, Pia Fuchs, Robert Graf,

Felix Gruber, Peter Neugschwendtner,

Erika Preisel, Helene Schauer,

Denizhan Sezer und Orit Theuer.

© Madlyn Miessgang, 2016

Faulmannngasse 6/17, 1040 Wien

madlyn.miessgang@gmail.com

Ab unter die Brücke, weil:  
DJs müssen nach Berlin. Gemeint ist die Tangente -  
speziell der Teil, der Richtung Donau über Erdberg aufsteigt.  
Hier versteckt sich ein Portal, ein Portal der Mittellosen in Europa.  
Nord-, Ost-, Süd- und Westrouten starten hier neben dem etwas  
traurig anmutenden Würstelstand. Hinter diesem birgt sich eine stetig  
ändernde Anzahl an Omnibussen, brav in einer strickten Ordnung, um DJs,  
wie meinem Freund, niedrige Reisekosten zu ermöglichen. So, Plätze sind  
besetzt! Synthesizer zwischen den Beinen und das Bier ist  
verstaut - mit denen warten wir noch bis um 12.  
Ab nach Berlin!

Christoph

2015

Gemeint ist der Busbahnhof Vienna International Bus-terminal in Erdberg auf einem Areal der Asfinag. Unter der Südosttangente gelegen, ist er eine der vielen Busabfahrtsstellen in Wien. Busbahnhöfe sind nicht nur Orte des An- und Abfahrens, sie sind eine Sammlung von Geschichten. Geschichten von Menschen, die täglich, wöchentlich oder monatlich eine Fahrt zwischen zu Hause und dem Arbeitsort unternehmen oder einfach nur neue Orte kennen lernen möchten. So wie Christoph haben unzählige Menschen ihre schönen, lustigen oder einfach langweiligen Erfahrungen vom Busfahren. Und trotzdem sind diese Orte in Wien nicht adequat, weshalb in dieser Arbeit nach dem Konzept eines vertikalen Busbahnhofes ein Knotenpunkt des internationalen Busverkehrs entwickelt wird. Es entsteht ein urbanen Ort für Reisende.