



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Startpunkt

Promenade am ehemaligen Wiener Neustädter Kanal

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

unter der Leitung von

o.Univ.Prof. DI Cuno Brullmann

Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung für Wohnbau und Entwerfen, 253.2

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Gregor Hrynasz

0001032

Wien, am 08.01.2015

Kurzbeschreibung:

Die Umgestaltung und Wiederbelebung der rechten und linken Bahngasse mit der dazwischenliegenden Bahntrasse.

Nach einer historischen Aufarbeitung geht die Arbeit der Frage nach wie das Zielgebiet aufgewertet werden kann. Das Raum zwischen der rechten und linken Bahngasse wird Richtung Wien Mitte durch einen niedrigen Baukörper geschützt. Die Verbindung Richtung Stadtpark erfolgt über eine Brücke und unter der Großen Ungarbrücke führt eine Verbindung zur Schnellbahn und U-Bahn sowie dem Einkaufszentrum Wien Mitte -The Mall.

Ein Hostel bietet den Startpunkt um von hier aus Richtung Rennweg die Promenade mit den dazugehörigen Kontakträumen zu entdecken. Im Sockelbereich treffen sich die Stränge von Fußgängern, Menschen aus der Schnellbahn und Flaneuren. Hier befinden sich die Rezeption und das Cafe/Restaurant.

Die Erschließung der Punktbebauung ist eine gedachte Verlängerung der historischen Schneise bis zum Dach hin und dient als Identifikation zum Stadtraum und Treffpunkt im Hotel.

Die oberen Geschoße werden genutzt um den Blick über den Stadtpark und seine angrenzenden Bezirke für Besucher und Gäste zu ermöglichen.

Abstract:

The reorganization and revitalization of the right and left Bahngasse with the intermediate rail line.

The historic part of the thesis explores possibilities to upgrade the targeted area.

A lower structure protects the area between the right and left Bahngasse. There is a connection to the Stadtpark via a bridge and stairs leading under the Große Ungarbrücke to the railway and subway.

A budget hotel provides the starting point to discover the promenade with the corresponding contact areas.

In the base area, the strands of pedestrians, people from the railway and strollers meet. Here are reception, cafe / restaurant and meeting place housed.

The staircase is an imaginary extension of the historical path of the canal up towards the roof and serves as identification for urban space and meeting point at the hotel.

The upper floors are used as a lookout over the Stadtpark and the city for visitors and guests.

Dank

Ich möchte mich an dieser Stelle bei Herrn Univ.Prof. DI Cuno Brullmann für seine Betreuung bedanken.

Weiters danke ich den Kolleginnen und Kollegen der Architekturzeichensäle für den intensiven Austausch und die konstruktiven Diskussionen .

An dieser Stelle möchte ich mich auch bei meinen Freunden aus der Apostelgasse, Lukas und Thomas, und meinen Freunden Alexander, Markus und Wolfgang bedanken ohne die diese Arbeit nicht möglich gewesen wäre.

Mein ganz besondere Dank aber, gilt meiner Freundin Claudia.

Startpunkt

Promenade am ehemaligen Wiener Neustädter Kanal

Inhalt:

Einleitung	8
Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal	14
Wien um 1800 - einige historische Daten	15
Kanalbau in England	16
Planung und Bau	19
Nutzung	21
Güterbeförderung	24
Kanal als Energielieferant und Wasserversorger	24
Der Kanal als Erholungsgebiet	25
Die Eisenbahn und der Rückbau des Kanals	26
Der Kanal heute	27
Quellenverzeichnis	27
Schwarzpläne	30
Analyse Planungsgebiet	
Planungsgebiet im Überblick	35
Garagen	58
Hostels in Wien	64
Entwurf	
Konzept Freiraum	67
Konzept Hostel	74
Grundrisse	82
Ansichten/Schnitte	92
Freiraum Überblick	98
Schaubilder	104
Arbeitsmodelle	110
Abbildungsverzeichnis	116
Quellenverzeichnis	119

Einleitung

Einleitung

Durch die Umgestaltung der Schnellbahntrasse zwischen Rechter und Linker Bahngasse wird bei diesem Entwurf neuer Raum in einer sonst immer dichter werdenden Stadt geschaffen.

Ausgehend von einem Hostel mit Aussichtsplattform bei Wien Mitte, im 3. Wiener Gemeindebezirk, wird das neu gestaltete Gebiet entlang einer Promenade für Fußgängerinnen und Radfahrer erschlossen.

Das Hostel mit seiner bewusst dichten Schlafsituation steht an einem prominenten Ort der von Luxushotels dominiert wird. Die Konzentration im Hotel soll dazu anregen den umliegenden Stadtraum zu erkunden und zu nutzen.

Die angrenzenden Plätze entlang der Schnellbahntrasse sind in das Konzept einbezogen worden und binden den Entwurf in das bestehende soziale Netz ein.

Zunächst wird in einem historischen Teil die Geschichte der bestehenden Schnellbahntrasse betrachtet. Danach folgt eine Analyse der momentanen Situation.

Der dritte Teil fängt mit der Konzeptdarstellung an und betrachtet mit Plangrafiken, Schaubildern und Fotografien einiger Arbeitsmodelle den ausgeführten Entwurf.

Mit dieser Arbeit möchte ich das Potential dieser Schnellbahntrasse darstellen und Möglichkeiten für einen Neubeginn aufzeigen.

Durch das wöchentliche, manchmal auch tägliche, Begehen und Befahren mit Fahrrad, Auto und Autobus, des Gebietes habe ich versucht einen ganzheitlichen Bezug zum gewählten Thema zu bekommen und das Planungsgebiet über die Jahreszeiten kennenzulernen. Diese Erfahrungen sind dann über Gesprächen und Diskussionen in den Entwurf und die Analyse eingeflossen.

Formulierungen welche Personen betreffen beziehen sich gleichermaßen auf Frauen und Männer.

Abb. 1: Ausschnitt einer Plandarstellung von Joseph Daniel von Huber, Entstanden in den Jahren 1769-1773, Militärperspektive, Befestigungsanlagen nicht wirklichkeitsgetreu dargestellt. Kupferstich auf 24 Blättern: Ausrichtung nach Westsüdwest





Abb. 2: Ausschnitt einer detaillierten Darstellung des Polizeibezirks Landstrasse, bestehend aus den Vorstädten Landstrasse, Erdberg und Weissgaerber, kolorierte Lithographie, Ausrichtung nach Ostnordost



*Kais. Königl.
Polizey Bezirk*

LANDSTRASSE

bestehend aus den Vorstädten

LANDSTRASSE, ERDBERG UND WEISSGÄRBER

*nebst 14 Ansichten der vorzüglichsten Gebäude desselben,
von*

Carl Graf Vasquez.



Erklärung
der Farben

Landstrasse

Erdberg

Weissgarbergr.

Belvedere Linie

Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal

Wien um 1800 - einige historische Daten

Kanalbau in England

Planung und Bau

Nutzung

Güterbeförderung

Kanal als Energielieferant und Wasserversorger

Die Eisenbahn

Der Kanal heute

Quellenverzeichnis

Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal - Wiener Canal

Mit den sichtbaren Spuren des Wiener Neustädter Kanals oder auch Wiener Canals wie er innerhalb des Linienwalls genannt wurde ist heute noch in groben Zügen ein Relikt aus der Industrialisierung sichtbar. Einige Hinweise deuten auf den ehemaligen Verlauf in der Residenzstadt Wien hin, zum Beispiel die Hafengasse und die Straße Am Kanal im 3. Wiener Bezirk sowie die Schnellbahnschneise zwischen der Station Rennweg und Wien Mitte die auf der ehemaligen Kanalstrecke geführt wird.

Wien um 1800 - Ein historischer Überblick

Nach der zweiten Wiener Türkenbelagerung 1683 setzte eine rege Bautätigkeit in Wien ein. Zum Schutz der Stadt mit ihren Vorstädten ordnete Kaiser Leopold I. 1704 den Bau des Linienwalls an. Außerhalb der Stadtmauern wurden etliche Palais und Gartenanlagen der Aristokratie gebaut, davor waren die Bauprojekte durch die engen Grenzen der Stadtmauer eingeschränkt. (Zöllner, 1974, S. 299f) Der Linienwall trennte damals die Vorstädte (heute 3.- 9. Bezirk) von den Vororten (heute 10.-19. Bezirk) und bildete mit dem Donaukanal im Norden einen Schutzring um Wien. Struktur und Lage des Walls sind noch heute gut in der Stadt erkennbar.

Abb. 4 zeigt den Wiener Canal beim durchstoßen der Marxer Linie.



Abb. 3, 4: Der Kanal beim durchstoßen der St.Marxer Linie, Kanalmaut

1829 wurde eine allgemeine Verzehrsteuer, auf alle in die Stadt gebrachten Lebensmittel, eingeführt (Bier-, Wein- und Fleischsteuer) (wienwiki) Dadurch wurden innerhalb des Linienwalls die Waren teurer, was viele Arbeiterinnen und Arme in die billigeren Vororte zwang.

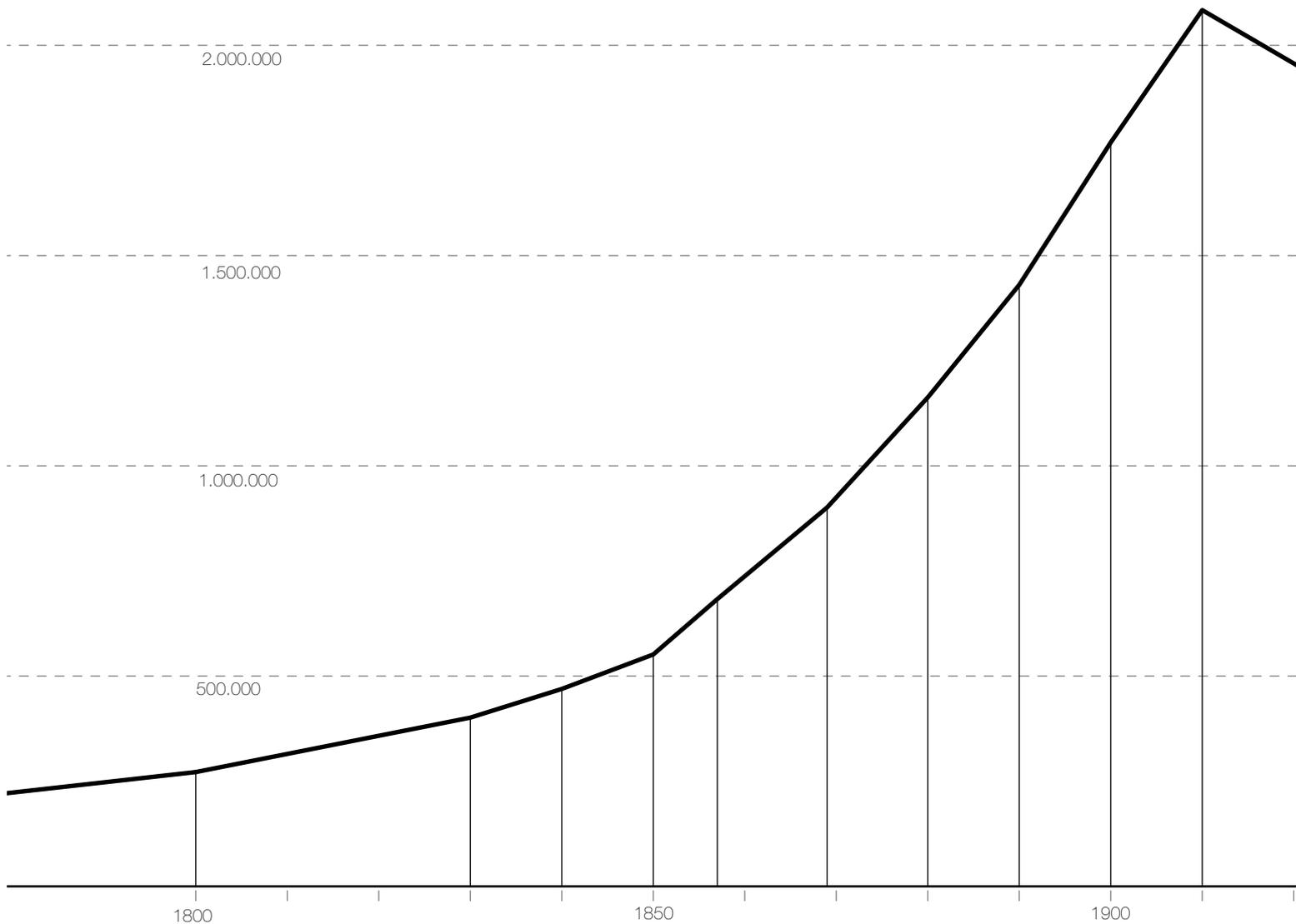
1850 wurden die Vorstädte eingemeindet. Die bisherige Stadt mit ihrer Verteidigungsanlage wurde zum ersten Bezirk und die größtenteils innerhalb des Linienwall liegenden Vorstädte zu den Bezirken 2-9. Innerhalb weniger Jahre wuchs Wien auf zwei Millionen Einwohner an. (Abb.6)

Die Verteidigungsanlagen um den ersten Bezirk, Stadtmauer und Ravelins, wurde 1858 geschliffen. Auf den frei gewordenen Flächen entstanden unter anderem der Stadtpark und die Wiener Ringstraße mit ihren Prachtbauten.



Abb. 5: Stoßverkehr auf der Reichsstraße

Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung Wiens 1800 - 2014 mit Prognosen bis 2040



Mit dem Beginn der industriellen Revolution kam es zu großen Veränderungen in Wien. Von 1800 bis 1900 wuchs die Bevölkerung von ca. 250.000 bis knapp unter 2 Millionen Einwohnern an (Abb.6). Mit diesem rasanten Wachstum kam es zu Hygieneproblemen und einer enormen Wohnungsnot. Die Nachfrage nach kostengünstigem Heizmaterial in Wien wurde größer, genauso wie der Bedarf an Nahrung und Baumaterial. Holz wurde durch den gestiegenen Verbrauch teurer und musste aus immer größerer Entfernung hergeschafft werden. Die bisherigen Verkehrswege, zum Beispiel die Reichstraße über den Semmering (Riebe, 1936, S. 8), gerieten an ihre Grenzen.

Kanalbau in England

1761 wurde das erste Mal ein sogenannter "moderner Kanal" gebaut um eine Kohlemine mit der ca. 47km entfernten Stadt Manchester zu verbinden. Bis dahin wurden Kanäle meist in schon bestehenden Wasserläufen geplant und hauptsächlich zur Bewässerung eingesetzt,

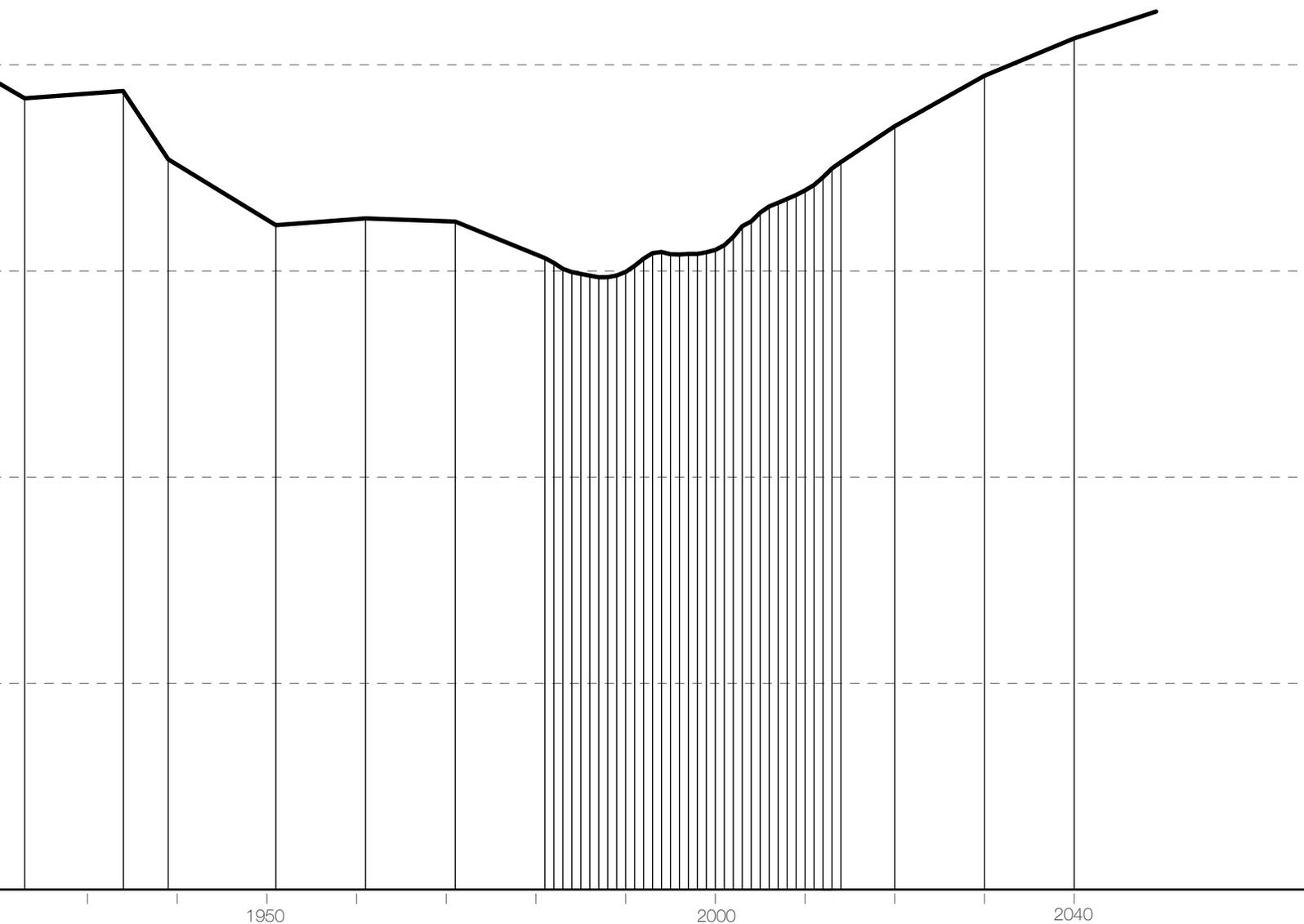


Abb. 7: Der Kanal beim durchstoßen der St.Marxer Linie, Kanalmaut

der neue Kanal war vor allem zum Transport bestimmt und verlief in einem künstlich geschaffenen Bett.
 Durch die Kanalverbindung konnte die Liefermenge so stark gesteigert werden, dass im Zielgebiet innerhalb nur eines Jahres der Preis für Kohle um ca. 3/4 sank. (The Bridgewater Canal)
 Für England typisch waren die schmalen, in Abschnitten nicht mehr als 2,17m, breiten, Kanäle mit ihren schmalen Schiffen, "narrow boats", die speziell für die Kanäle ausgelegt waren. Durch den geringen Querschnitt wurde die benötigte Wassermenge reduziert und so die Anbindung an einen geeigneten Zulauf erleichtert.
 Typische Maße der Schiffe waren 2,10m Breite bei einer Länge von bis zu 24m. Berichten zufolge war es mit den Schiffen möglich eine Last von ca. 30 Tonnen mit einem Pferd zu ziehen, im Gegensatz zu ca. zwei Tonnen mit zwei Pferden auf der Straße. (Slezak, 1981, S. 12 Abs.2)



Abb. 8: Dieser Plan von etwa 1845 stellt die gesamte realisierte Kanalstrecke vom Stubentor bis zur damaligen ungarischen Grenze bei Pötsching dar. Auch die ersten Eisenbahnen waren schon im Süden bis Gloggnitz und Bruck an der Leitha und im Norden bis Leipnik vorgedrungen. (Lange, 2003, S.10)

Planung und Bau

Durch den Bau eines schiffbaren Kanals nach Wien erhoffte man sich einen weiteren Fortschrittsschub für die Residenzstadt und konnte mit diesem Argument vor allem den Kaiser überzeugen. Ende des 18. Jahrhunderts war es immer wieder zu Energiekrisen in Wien gekommen. Durch neu entstandene Gewerbebetriebe, Manufakturbetriebe und die steigende Einwohnerzahl wurden immer größere Mengen an Heizmaterial verbraucht. Versuche Kohle als Energieträger zu etablieren schlugen unter anderem wegen dem zu hohen Preis fehl. Der Holztransport konnte über Schwemmkanäle und Trifftanlagen erfolgen, Kohle aus den Gruben bei Wiener Neustadt und Ödenburg musste jedoch mit Pferdefuhrwerken über die Triester Straße nach Wien gebracht werden. (Slezak, 1981, S. 7 Abs.2)

Stau auf der Triester Straße Abb.5

Es verwundert daher nicht, dass immer wieder Vorschläge von Kanalverbindungen an den Kaiser herangetragen wurden.

Der Ingenieur F. T. Maire schlug 1786 vor, Wien durch ein Kanalnetz mit allen Meeren Europas zu verbinden.

“Die große Hauptstadt würde die Schätze des Kommerzes in ihren Schoß aufnehmen und Sammelpunkt der Handelsleute von Europa werden. Handelsleute die unter großen Gefahren die Weltteile umsegeln, würden den kürzeren und sicheren Weg vorziehen, ohne Gefahr von Seeräubern.”

F.T.Maire zitiert nach Riebe, 1936, S. S.7

Diese Pläne sind zwar nie umgesetzt worden aber während der Planung des Wiener Neustädter Kanals ist immer wieder die Möglichkeit der Verbindung nach Triest geprüft worden und wurde wohl erst mit dem Aufkommen der Südbahn vollkommen aufgegeben.

1794 konnten die Eigentümer der “Wienerisch Neustädter Steinkohlegerwerkschaft”, Bernhard von Tschoffen, Graf Apponyi und Joseph Reiter, den Kaiser für den Bau eines Kanals von Schottwien und Ödenburg nach Wien begeistern. (Lange, 2003, S. 7 Abs.3) Trotz des Mangels an Genieoffizieren, damalige Ingenieure, wegen des laufenden Krieges gegen Frankreich (Zöllner, 1974, S. 329) entsandte Kaiser Franz II. auf Ansuchen der “Wienerisch Neustädter Steinkohlegewerkschaft” Oberstleutnant Ing. Sebastian von Maillard als “Direktor der hydraulischen Unternehmungen” an die Gesellschaft. (Riebe, 1936, S. 11 Abs.2).

Maillard nahm das vorgeschlagene Projekt von Ingenieur F.T. Maire, eine Verbindung von Wien mit der Adria, als Grundlage und begann 1795 mit der Planung und Nivellierung der Trasse.

Ing. Sebastian v. Maillard stellte die Machbarkeit fest und schlug eine Trasse über St. Marx nach Wien hinein vor. (Riebe, 1936, S. 11 Abs.2)

Nach einer Studienreise in England, im Zuge derer Maillard die schmalen Kanäle und Maße der dortigen “narrow boats” genommen hatte (Abb. 9), begann die Planung für einen schmalen “ökonomischen” Kanal (Lange, 2003, S. 7 Abs.3). Später wurde der Kanal ein wenig verbreitert um größere Schiffe und noch mehr Ladung aufnehmen zu können. Schwierigkeiten bei der Wasserversorgung des Kanals und die damit verbundene Wasserknappheit, verhinderten aber den weiteren Ausbau.

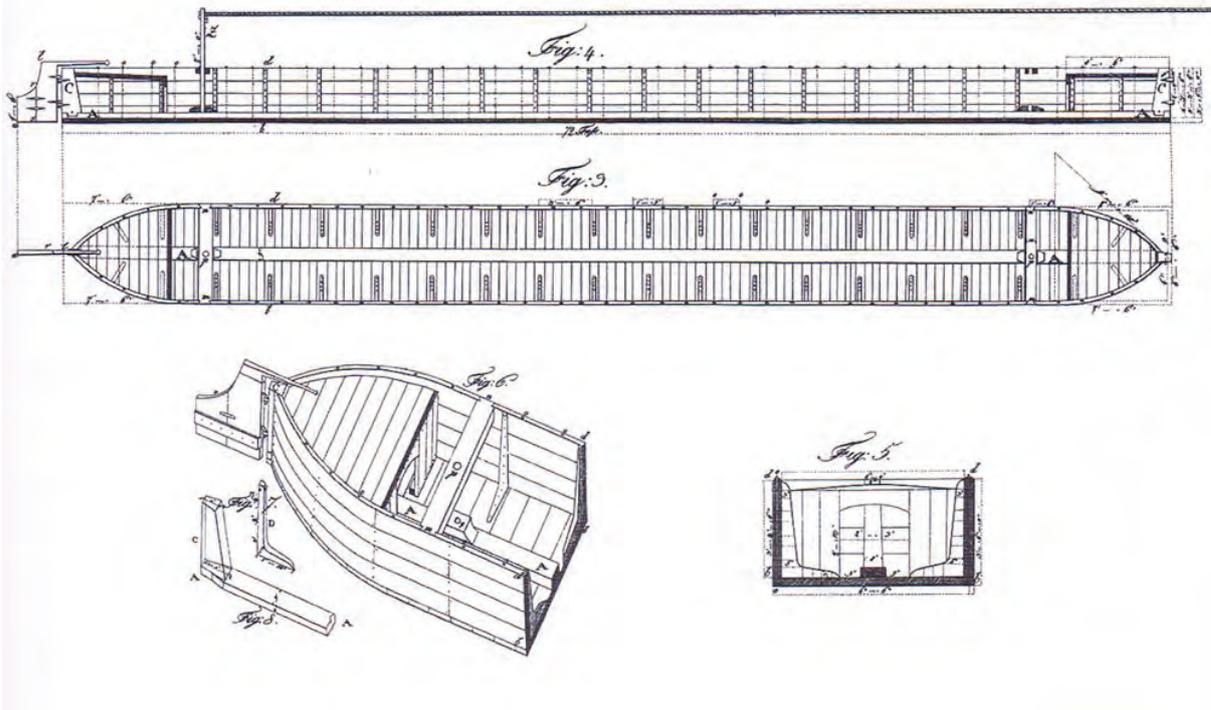


Abb. 9: Kanalschiff nach den Maßen der "narrow boats" in England

1797 begann die k.k. privilegierte Kanal und Bergbaukompanie mit den Bauarbeiten bei Guntramsdorf. Unter Einsatz von kroatischen Arbeitern, Kettensträflingen und zur Zwangsarbeit verurteilten Soldaten wurde das Hauptstück des Kanals mit seinen 56km bis 1803 fertiggestellt. (Slezak, 1981, S. 9 Abs. 2 f)

"In den ersten Junitagen begab sich Amstetter wieder um Ziegelerbeiter nach Kroatien, doch folgten ihm nur 48 Mann. Mit ihnen wanderte er zu Fuß über Oedenburg nach Guntramsdorf, wo sie am 19. Juni eintrafen. Da die Gewerkschaft noch keine Vorbereitungen zur Beschäftigung der Ziegelschläger getroffen hatte, so gebrauchte sie die Leute noch am selben Tage zu den ersten Erdaushebungen des Kanals. Als die Kroaten jedoch in vier Schuh Tiefe [ca. 1,3m, ein "Wiener Schuh" beträgt ca. 0,32m] noch keinen Lehm fanden, warfen sie zornig das Werkzeug weg und widersetzten sich, die gar nicht bedungene Schanzarbeit zu leisten. Reitter befürchtete, daß sich die Gesellschaft mit der so konfus eingeleiteten Ziegelschlägerei vor aller Welt blamierte. Daher beschwichtigte er die wütende Horde, unterhandelte mit ihren Meistern und es gelang ihm schließlich, die Kroaten bei den Ziegelöfen zu Guntramsdorf und Baden beschäftigen zu können." (Riebe, 1936, S. 16)

Auseinandersetzungen zwischen Maillard und der Gewerkschaft führten dazu, dass ab 1799 Joseph Schemerl die Leitung beim Bau übernahm und Maillard ausschied.

Von Beginn an war der Kaiser maßgeblich bei der Umsetzung des Vorhabens beteiligt, zuerst nur als Geldgeber aber schon bald auch als Mitglied der Gewerkschaft. 1802 kaufte der Kaiser die restlichen Teile der Kanalbaugesellschaft von den vorhandenen Eigentümern. Ab diesem Zeitpunkt war der Kanal in staatlicher Hand. (Riebe, 1936, S. 23 Abs.2)

Bis 1810 wurde der vorhandene Kanal noch bis zu zur ungarischen

Grenze an der Pötschinger Höhe, der heutigen Grenze zum Burgenland, verlängert. Der geplante Zielort, Ödenburg, wurde wegen Schwierigkeiten bei den Verhandlungen mit den Grundstückseignern in Ungarn aber nie erreicht. An der Grenze zu Ungarn kam das Projekt schlussendlich zum Stillstand. Damit wurde Wiener Neustadt zum Endpunkt des Kanals.

Über die Jahre bürgerte sich daher der Begriff Wiener Neustädter Kanal ein, frühere Bezeichnungen waren, "Schiffbarer Wiener Canal", "K.k. Wiener Kanal", "K.k. Franzens-Canal" oder "K.k.n.ö. Schiffahrtskanal" gewesen. (Lange, 2003, S. 8 Abs.5)

Weitere Pläne des Kaisers den Kanal 1818 bis zur Adria zu verlängerten, führten zwar zu Erhebungen wurden aber nie umgesetzt. (Riebe, 1936, S. 40)

Nutzung



Abb. 10: Kanalschiff vor dem ehemals gräfil. Harrach'schen Gebäude Nähe Ungargasse

Der Kanal führte über 51 Schleusen von Wien zum Hafen in Wiener Neustadt.

Die Liste der Schleusen: Landstraßer-Schleuse, Rabengasse-Schleuse (Beatrixbad) doppeltes Gefälle, Grasmgasse-Schleuse (Neulinggasse) doppeltes Gefälle, Weber-Schleuse, Rennweg-Schleuse doppeltes Gefälle, Kirchhof-Schleuse, Krottenbach-Schleuse, Teich-Schleuse doppeltes Gefälle, Dreifache-Schleuse bei Guntramsdorf und Schleuse-Eins bei Gumpoldskirchen, alle weitere Schleusen haben fortlaufende Nummern bis 36, in Soltenau, in Summe entstanden 51 Schleusen bis zum Hafen in Wiener Neustadt, mit einem Gefälle von ca. 103 Metern. (Riebe, 1936, S. 12 Abs.3)

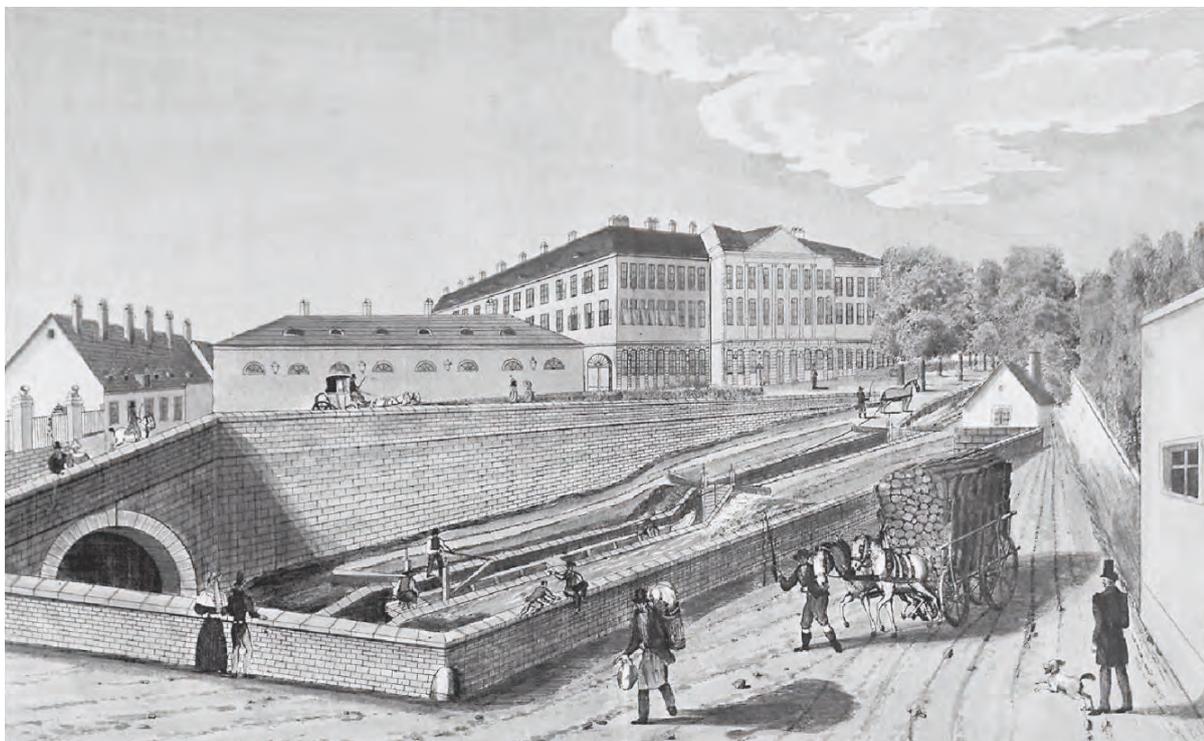


Abb. 11: Blick über die Doppelte Rabengassen (Beatrixgasse) Schleuse Richtung heutiger Musikuni. Hier sind die auffallenden Proportionen der Kanalkonstruktion gut zu erkennen.

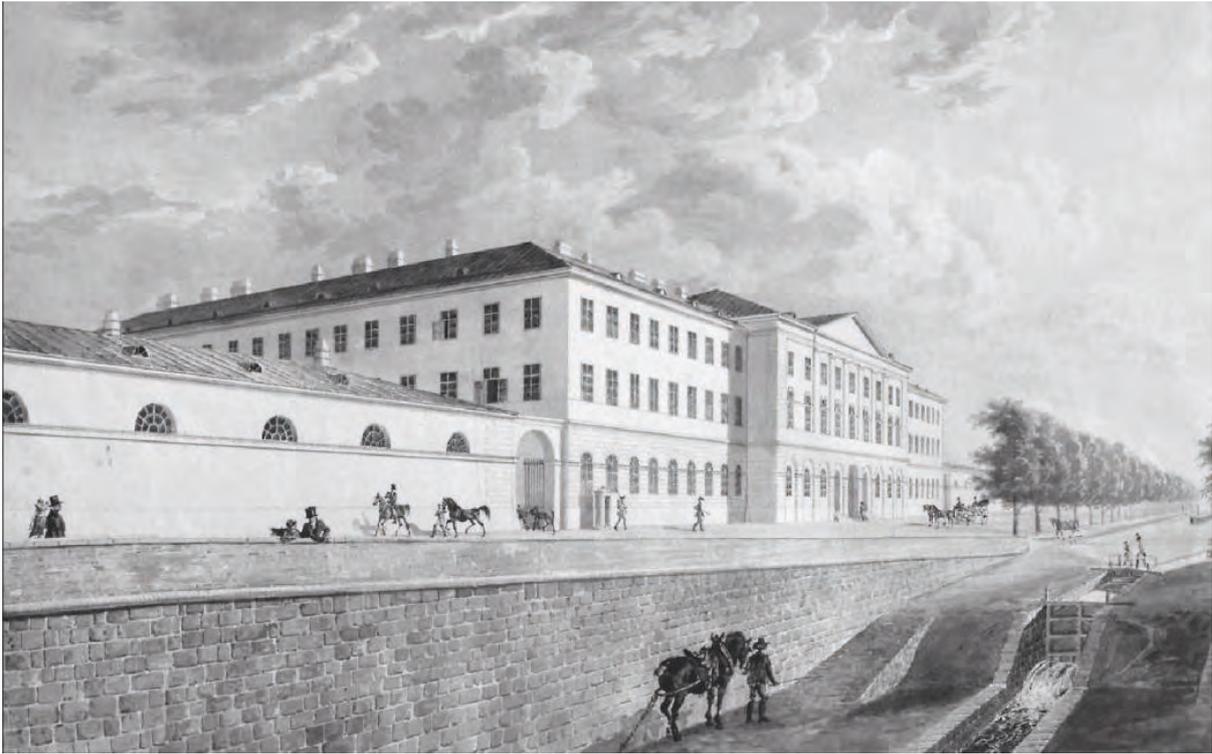


Abb. 12: Blick von der Rabengassenbrücke (heutige Beatrixgassenbrücke) Richtung "Thier-Arzney-Institut", fertiggestellt 1823

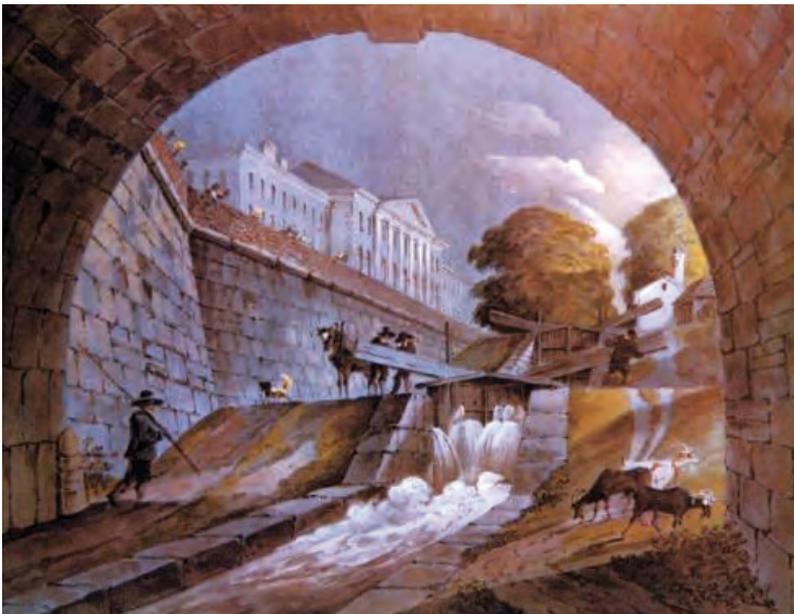


Abb. 13: Nachtszene von Norbert Bittner um 1840 bei der Rabengassen (Beatrixgasse) Doppelschleuse



Abb. 14: Mauthaus am alten Kanalhafen, heute Invalidenstraße um 1820

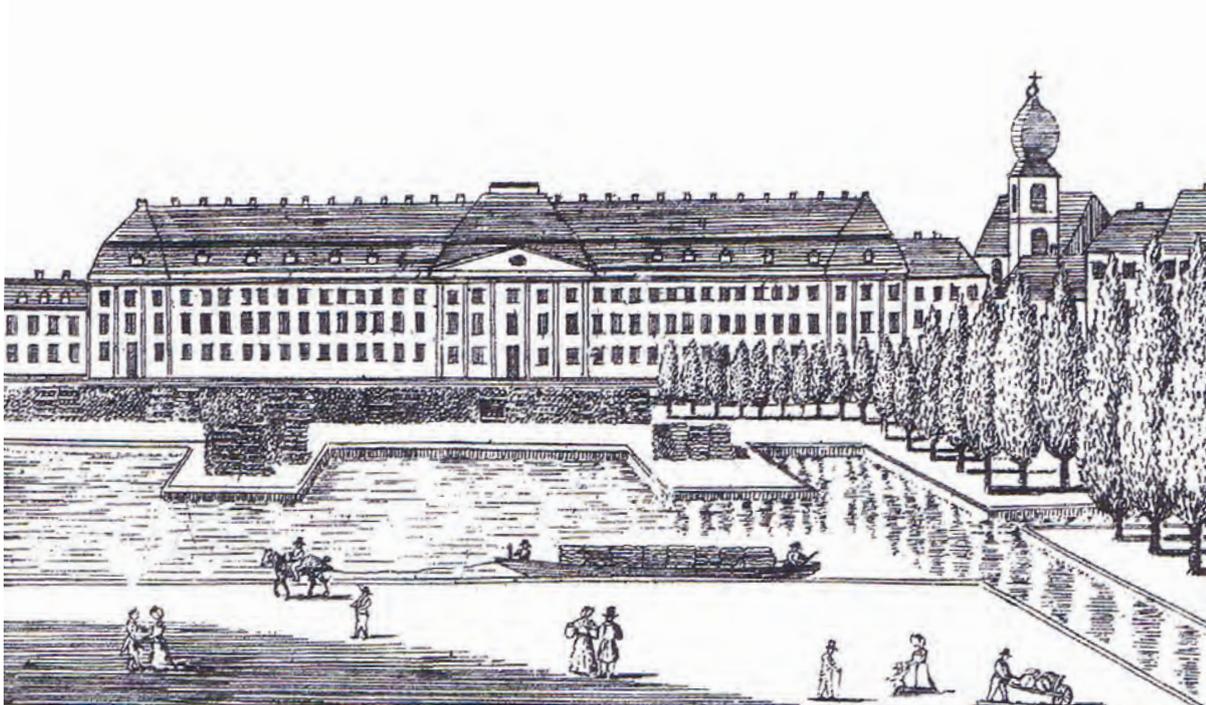


Abb. 15: Hafen mit dem Invalidenhaus im Hintergrund, rechts zwischen den Pappeln begann die Kanalstrecke Richtung Wiener Neustadt. An der rechten unteren Bildkante ist der Abfluss Richtung Wienfluss zu sehen, das Wasser wurde von der Stubentormühle genutzt. Vor dem Invalidenhaus und auf den beiden Zungen lagern große Mengen Brennholz.

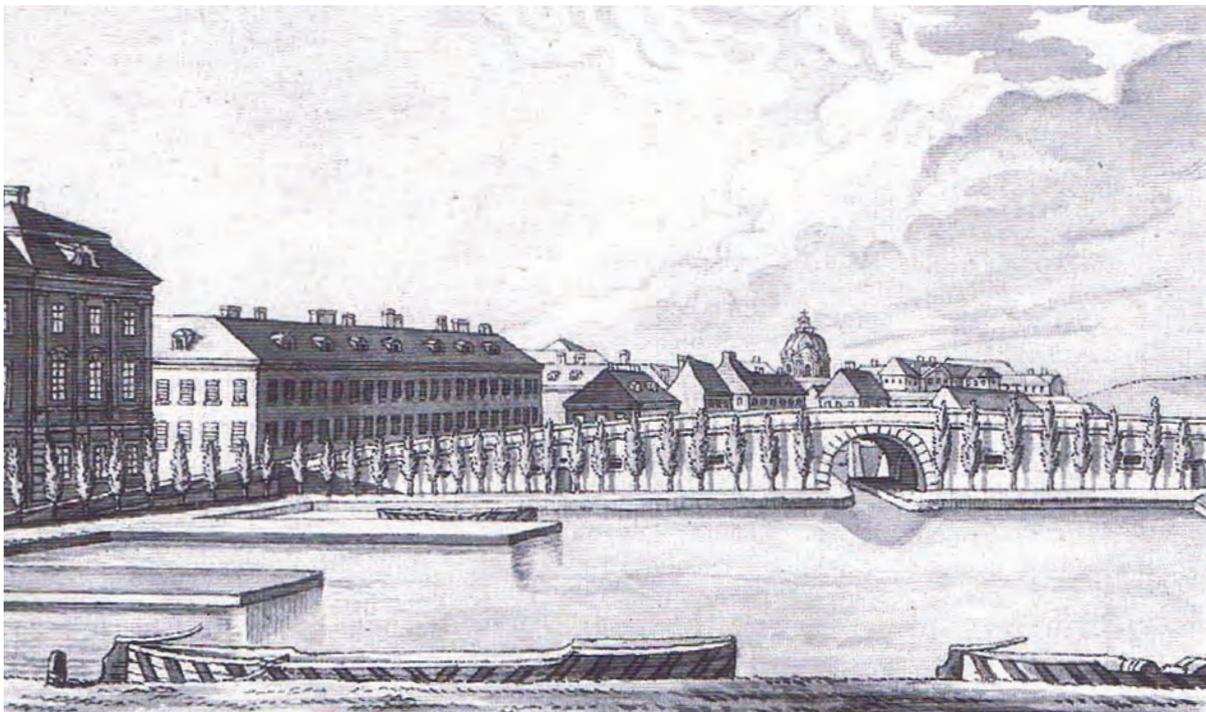


Abb. 16: Im Vordergrund sind die typischen Kanalschiffe zu sehen. Hinter den Pappeln führt die Landstraßer Hauptstraße über die Hafenzufahrt und über den Wienfluss Richtung Stubentor. Hinter der Brücke befindet sich die Lanstraßer Schleuse.

Die ersten Bestandsjahre des Kanals bis 1822 waren durch regelmäßige Störungen des Betriebs geprägt. Immer wieder kam es zu Überflutungen oder Dammb Brüchen die längere Betriebspausen notwendig machten. Als Napoleon 1805 in Wien einmarschierte, wurde die gesamte Kanalmannschaft zum Militär eingezogen.

“Es geschah in solcher Eile, daß(sic) die Schifflente längs des ganzen Kanals aus dem Dienst genommen und die Schiffe an Ort und Stelle belassen wurden.” (Riebe, 1936, S. 31 Abs.4),

der Kanalbetrieb gelangte zum Stillstand, konnte aber nach dem Abzug der Truppen ohne Probleme wieder aufgenommen werden. 1809 erfolgte eine erneute Besetzung Wiens (Zöllner, 1974, S. 339), wieder wurde die Kanalmannschaft eingezogen. Diesmal kam es aber auch zu Plünderungen der Lager und Mühlen auf der Strecke sowie des Ziegellagers in Guntramsdorf. Mehrere Wochen stand der Schifffahrtsbetrieb still, konnte aber am 28. Mai wieder aufgenommen werden und wurde im November erneut durch die Beschlagnahmung von Schiffen durch die französische Armee unterbrochen. (Riebe, 1936, S. 33 Abs.2f)

Ab 1822 bis 1871 wurde der Kanal an verschiedene Pachtnehmer vergeben, mit unterschiedlichem Erfolg. (Lange, 2003, S. 8 Abs.6)

Güterbeförderung

Der normale Schiffsverkehr im Kanal erfolgte von 1. April bis Ende Oktober und wurde hauptsächlich für den Transport von Waren nach Wien und Wiener Neustadt genutzt. Es handelte sich hierbei um Holz aus der Region Rax und Schneeberg, Ziegel aus den Ziegelwerken entlang des Kanals und Kohle aus Wiener Neustadt. (Riebe, 1936, S. 62 ff.)

Bei der Marxer Linie konnte der Kanal mit Eisengittern verschlossen werden um die Kontrolle und die Zahlung der Verzehrungssteuer für die nach Wien eingeführten Waren zu ermöglichen. (Abb. 3,4)

In den Anfangsjahren waren ebenfalls regelmäßig Passagierschiffe, sogenannte Lustschiffe, unterwegs um die die Neugier der Bevölkerung an der neuen Attraktion zu befriedigen.

Die 3-4 Stündige Fahrt nach Laxenburg, teilweise auch “Wasserschneckenfahrt” genannt, wurde aber bereits 1838 eingestellt nachdem die anfängliche Neugier verfliegen war. (Dr. Paul Slezak, 1981, S. 17)

Kanal als Energielieferant und Wasserversorger

An den unterschiedlichen Gefällen des Kanals siedelten sich Betriebe und Mühlen an die den Wasserlauf zur Energiegewinnung brauchten. Nach dem Rückbau im unteren Teil des Kanals wurde sichergestellt, dass die Wassernutzung durch die Betriebe noch immer möglich war, d.h. der Kanal wurde in einem Rohr unterirdisch geführt. An einigen Gefällestufen im bestehenden Kanal wird noch heute elektrische Energie mit Kleinkraftwerken erzeugt.



Abb.17: spielende Kinder im verbliebenen Kanalbett, ca. 1925

Neben der Nutzung als Energielieferant wurden von unterschiedlichen Anrainern Rechte zu Verwendung des Wassers geltend gemacht. (Riebe, 1936, S. 67 ff)

“Trotz der Warnungstafeln diente der Kanal fast auf der ganzen Strecke zum Baden, Waschen der Wäsche, als Viehtränke, Pferdeschwemme und Reservebehälter der Feuerwehr” (Riebe, 1936, S. 70)

Von Anfang an wurde der Kanal aber auch von anderen Wasserbeziehern genutzt. Selbst nachdem eine verschärfte Bewachung angeordnet wurde konnte die unerlaubte Benutzung nicht vollständig verhindert werden.

Im Winter schnitten angrenzende Betriebe aus dem Kanal Eisblöcke, die in den Sommermonaten zur Kühlung verwendet wurden.

Der Kanal als Erholungsgebiet

“Vom Kupferstecher und Professor an der Militärakademie stammt der Bericht, dass Beethoven im September 1822 nach einer ausgiebigen Wanderung längs des Kanals mit ramponierter Kleidung beim Kanalbassin von Wiener Neustadt wegen Vagabundage festgenommen wurde. (Slezak, 1981, S. 17)

Der Kanal wurde von der Bevölkerung mit Neugier und Staunen aufgenommen. Entlang des Kanals waren Pappeln gepflanzt, mit



Abb. 18: Eislaufen am zugefrorenen Kanalhafenbecken vor dem Invalidenhaus 1805. Rechts ist wieder die Landstraße Hauptstraße zu sehen

dem dazu gehörigen Treppelweg und den angrenzenden Wegen und Straßen bot er eine angenehme Verbindung durch die Vorstadt Wiens bis nach Wiener Neustadt, "eine gesunde Promenad" lockte zu Spaziergängen (Dr. Paul Slezak, 1981, S. 17 Abs.2).(Abb.11)

Schon in den ersten Jahren wurde der Schifffahrtskanal mit seinem Hafen zum Eislaufen genutzt. Im Winter froh das Gerinne schnell zu und ermöglichte das sogenannte "schleifen" am Kanal. Sesselschlitzen und ein Eisringelspiel sorgten für Belustigung am Hafen.

"Gaudium auf dem Wiener Kanal zur Winterszeit" Klavierstück 1805 (Riebe, 1936, S. 82)

Selbst der Kanal nach Wiener Neustadt wurde als Eislaufstrecke im Winter genutzt. Mit brennenden Fackeln, bei Nacht, sollen die Eisläufer den Weg von Wien nach Laxenburg in zwei Stunden hin und retour als Rekordleistung gefahren sein. (Riebe, 1936, S. 82 Abs.3) Nach dem Rückbau des Kanals sind für einige Jahre die Eisläuferinnen auf andere Eisflächen im Prater und im Bebevedere ausgewichen bis 1867-1899 der neu gegründete "Wiener Eislaufverein" den Eislaufsport wieder zum Gebiet des ehemaligen Hafens zurückbrachte.

Die Eisenbahn und der Rückbau des Kanals

Mit der Erfindung der Dampflokomotive 1804 begann die Erfolgsgeschichte der Eisenbahn. 1825 wurde die erste öffentliche Eisenbahnstrecke in England eröffnet. Schon 1838 folgte die Eröffnung der ersten Dampfeisenbahnstrecke Österreichs, die K.k. privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. An der Südbahnstrecke dachte man an eine Verbindung zu Mittelmeerhafen Triest, das erste Teilstück dieser Strecke, von Wien nach Gloggnitz, wurde 1842 fertiggestellt.

Eine Verbindungsbahn sollte in Wien vom Nordbahnhof zum Südbahnhof führen. Durch das Auflösen des Hafens und eines Teils des Kanals sollte die notwendige Fläche für einen neuen Bahnhof und die Trasse für die Verbindungsbahn geschaffen werden.

Trotz anfänglichen Beschwerden des aktuellen Kanalpächters wurde das Projekt wegen der erheblichen Vorteile für die Bahn umgesetzt. Die betroffenen Werke behielten ihre Wasserrechte, ein neuer unterirdische Abflussskanal sorgte für die notwendige Anbindung mit Wasser, und durch das Verwenden der Hafensfläche als Bahnhofsareal ersparte man sich eine großflächige Abänderung von Straßenläufen.

Nach dem Ablassen des Wassers im Kanalbett, 1849, begann die Umgestaltung des Kanalbettes zur späteren Bahntrasse die zuerst auf demselben Niveau geführt wurde. vgl. Abb xx

Der neue zweite Wiener Kanalhafen lag oberhalb des Rennwegs am späteren Gelände des Aspangbahnhofs. Damit war die erste Kürzung des Wiener Neustädter Kanals vollzogen. (Riebe, 1936, S. 59 ff.)

Weiteren Kürzungen und der schrittweise Rückbau des Kanals führten bis 1879 zu einer vollständigen Einstellung der Schifffahrt am Wiener Kanalabschnitt.

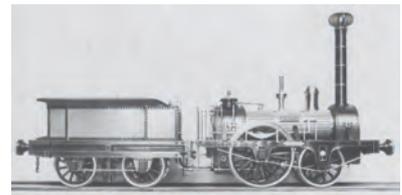


Abb. 19: Die "Austria", die erste Lokomotive in Österreich, 1837

Der Kanal heute

Nach und nach wurden weitere Teile zugunsten anderer Vorhaben, wie zum Beispiel der Aspangbahn, vom restlichen Kanalbett abgetrennt. Heute deuten nur mehr wenige Hinweise auf den ehemaligen schiffbaren Kanal in Wien hin. Im dritten Bezirk ist die Gasse "Am Kanal" und die Hafengasse eine Erinnerung an diesen Wasserweg. Gut zu erkennen ist der Verlauf des Kanals zwischen Rennweg und Wien Mitte. Noch immer fährt die Schnellbahn, heute um einige Meter tiefer gelegt, im ehemaligen Kanalbett zum ehemaligen Hauptzollamt, Heute Zentrum Wien Mitte.

Die noch vorhandenen 36km des Wiener Neustädter Kanals wurden nach dem zweiten Weltkrieg vom Land Niederösterreich aufgekauft, als Baudenkmal unter Denkmalschutz gestellt und erhalten. Über die Jahre hat sich die Funktion als Nutzwasser- und Industriekanal in eine fast ausschließliche Nutzung als Erholungslandschaft gewandelt. Die intensive Bewirtschaftung ist Freizeitaktivitäten wie Fischen, Rudern, Rasfahren und Wandern gewichen. Heute gilt der Rest des Wiener Neustädter Kanals als wichtiger ökologischer Freiraum für Fauna und Flora.

Quellenverzeichnis

Dr. Paul Slezak, D. F. (1981). *Wiener Neustädter Kanal und Aspangbahn*. Wien: Verlag Josef Otto Slezak.

Lange, F. (2003). *Von Wien zur Adria*. Erfurt: Sutton Verlag GmbH.

Riebe, V. E. (1936). *Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal*. Wiener Neustadt: Gutenberg.

The Bridgewater Canal. (kein Datum). Abgerufen am 22. 06 2014 von Connecting people with history: <http://www.bridgewatercanal.co.uk/history>

wienwiki, Abgerufen am 20. 05 2014 von <http://wienwiki.wienerzeitung.at/WIENWIKI/Linienwall>

Zöllner, E. (1974). *Geschichte Österreichs Von den Anfängen bis zur Gegenwart 5.Auflage*. Wien: Verlag für Geschichte und Politik Wien



Abb. 20: Blick über den Wienfluß auf den Ochsenries wo jeden Freitag Vieh verkauft wurde, rechts ist die mittelalterliche Brücke zu sehen die über den Wienfluß führt und in die Landstraßer Hauptstraße mündete, um 1792, gut zu erkennen ist das Ausmaß der Fläche um den Ochsenries/Ochsenmarkt

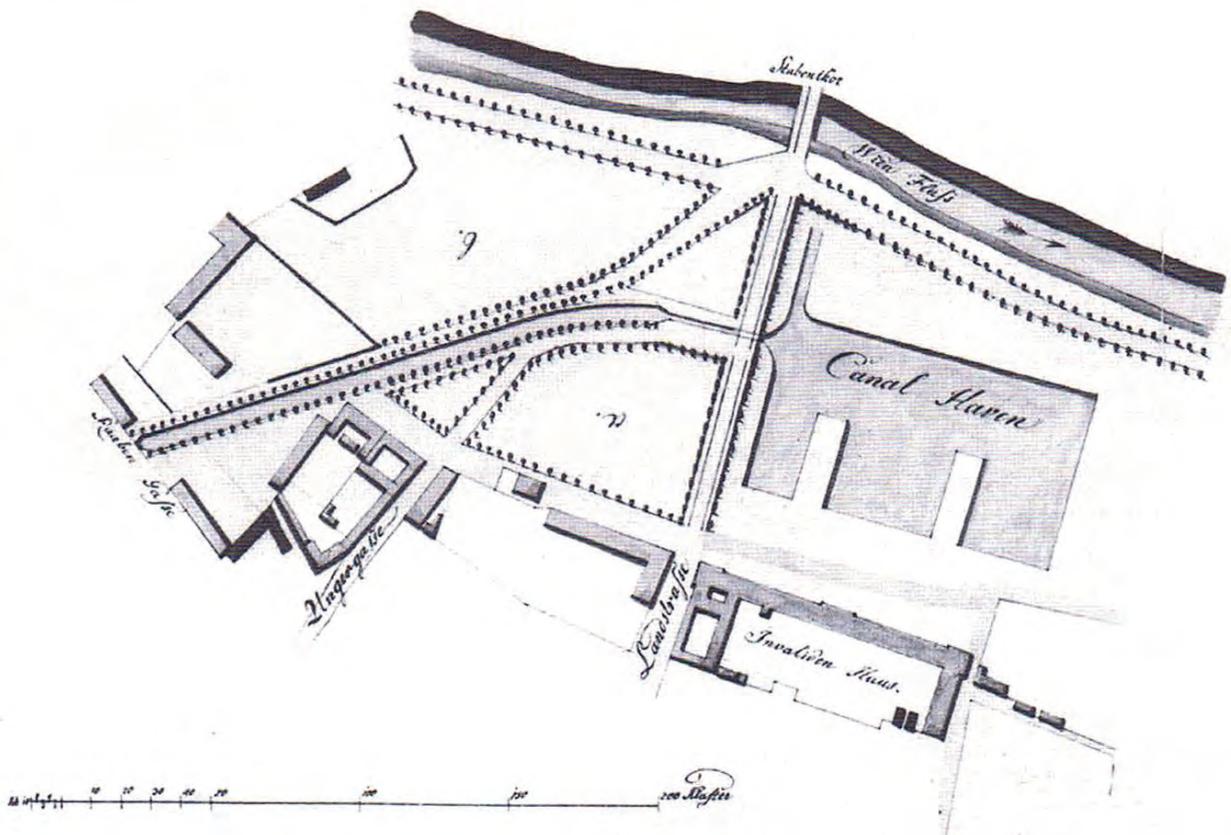


Abb. 21: Die Tuschzeichnung aus dem Hofkammerarchiv von 1803 zeigt bei "a" und "b" die Bauplätze der Magazine und Pferd-eställe. Der Lagerplatz war aber trotzdem immer zu knapp, weshalb 1830 die beiden Zungen im Hafen verbunden wurden um ersatzweise Raum zu schaffen vgl. Abb. 15 (Lange, 2003, S.23)

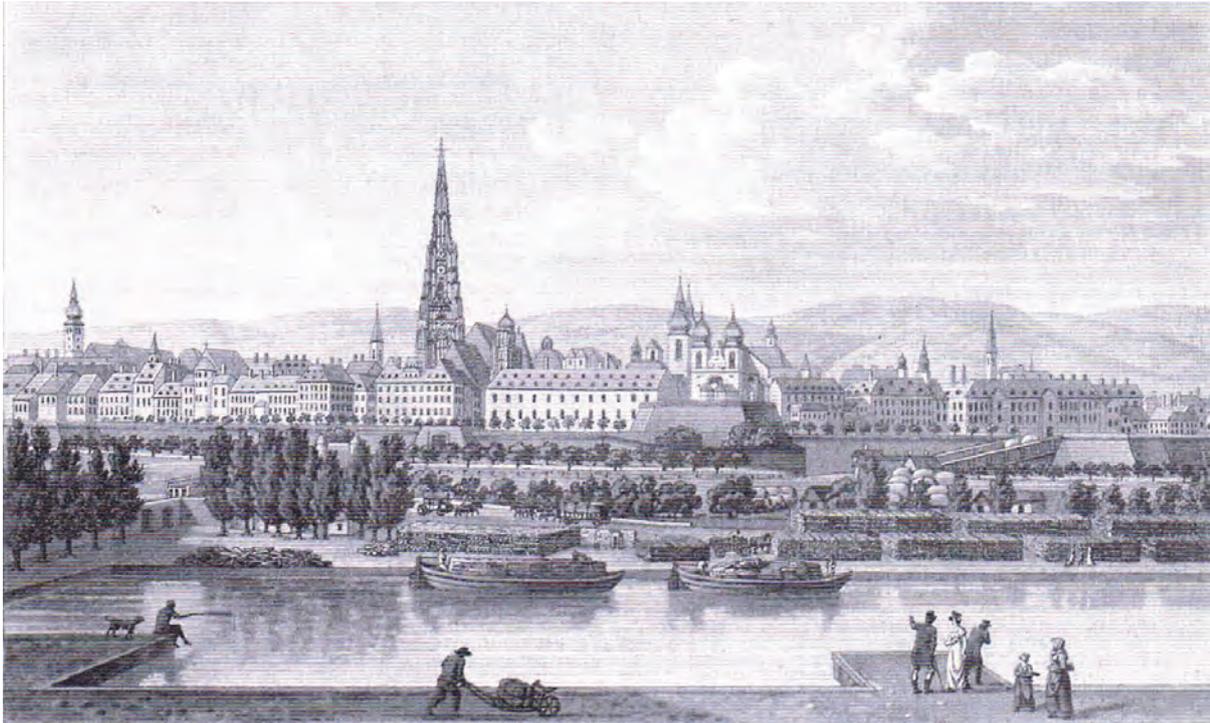


Abb. 22: Blick über den ersten Kanalhafen Richtung Stephansdom. Auf der rechten Seite ist das Tor zum damals noch innerhalb der Stadtmauer gelegenen Hauptzollamt zu sehen. Im Hafen liegen zwei beladene Kanalschiffe und dahinter Holz- und Kohlenlagerplätze. (Lange, 2003, S.21)

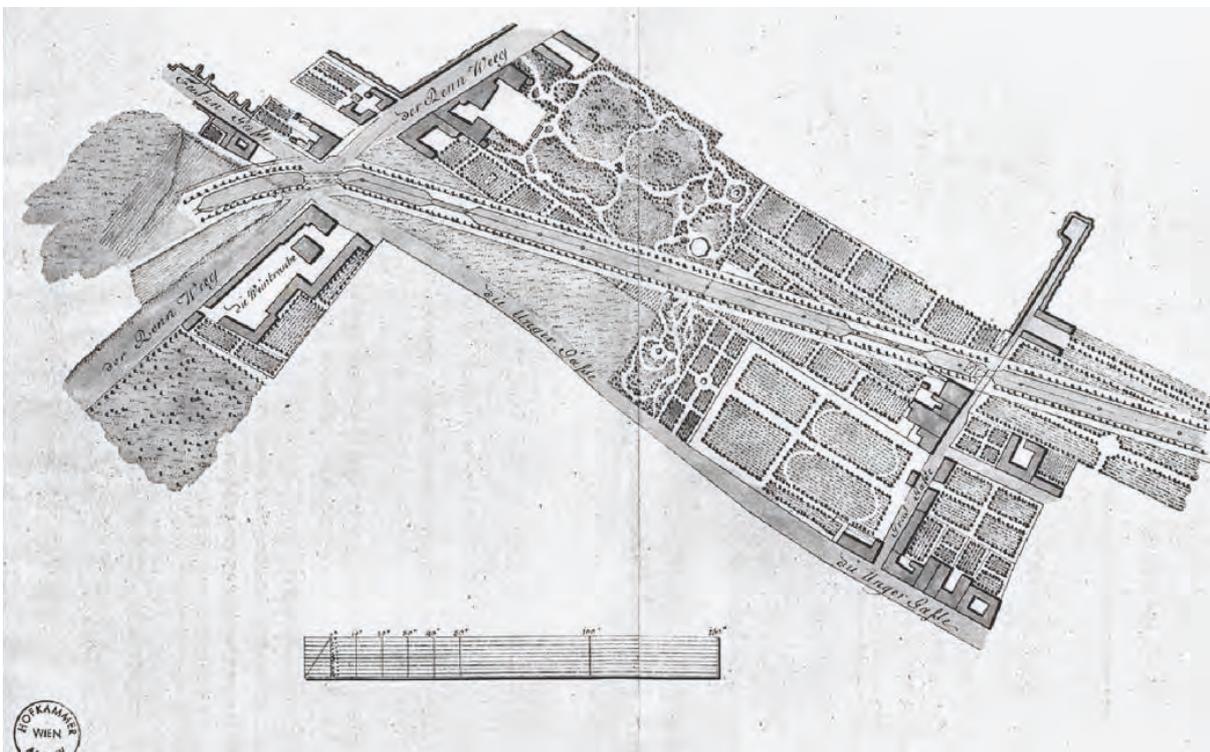


Abb.23: 1802 ein Plan aus dem Hofkammer Wien Archiv. Er zeigt den vorstädtischer Bereich ausgehend vom Rennweg Richtung Neulinggasse geprägt von Gartenanlagen der umliegenden Palais. Der Kanal ist quer durch bestehende Strukturen geschnitten, teilweise mußten Gebäude abgerissen werden. Die Planung erfolgte durch die "K.k. priv. Steinkohle- und Canalbau A.G." bei der sich auch Kaiser Franz II. beteiligte. (vgl. Lange, 2003, S.7) Vorher verbundene Gärten und Wege wurden getrennt.

Schwarzpläne

Auf den folgenden drei Seiten wird die stadträumliche Entwicklung im Bereich der Kanaltrasse anhand von Schwarzplänen dargestellt. Bei dem gezeigten Planausschnitt handelt es sich um die Umgebung der Wiener Landstraße, die schon im ersten Plan deutlich zu erkennen ist. Die zunehmende Verdichtung des Stadtraums wird durch die 3 chronologisch gereiten Pläne deutlich. Um den Rochusmarkt, im ersten Plan ganz östlich gelegen, sind mittelalterliche Stadtstrukturen noch gut erkennbar. Enge, langgestreckte Parzellen, die sich zur Landstraße orientieren deuten auf eine ehemals dörfliche Struktur hin, die sich teilweise noch heute in in den Hinterhöfen zeigt.

Markante Veränderungen spielen sich im Bereich von Wien Mitte ab. 1704 ist der Ort geprägt von den Verteidigungsanlagen der Stadt Wien, der heutigen Inneren Stadt. Nach und nach wurden die Verteidigungsstrukturen abgebrochen und ein Zusammenwachsen der Stadt ermöglicht. Durch den Abbruch entstehende Freiflächen im Zentrum der Stadt begünstigten die Planung und den Bau des Kanalhafens und Kanalbettes.

Trotz der drastischen Verdichtung der Stadt ist das ehemalige Kanalbett bis heute ein Bestandteil des Gebietes. Nach und nach wurde aber damit begonnen die Strukturen der Bahn zu überbauen. Unter anderem wurde das Zentrum Wien Mitte errichtet, das hauptsächlich aus Büroflächen und einem Einkaufszentrum besteht. Auch das Zentrum Rennweg weist ähnliche Nutzungen auf.



M 1:10000

Abbildung 24: Schwarzplan 1704



M 1:10000

Abbildung 25: Schwarzplan 1817-1829



M 1:10000

Abbildung 26: Schwarzplan 2014

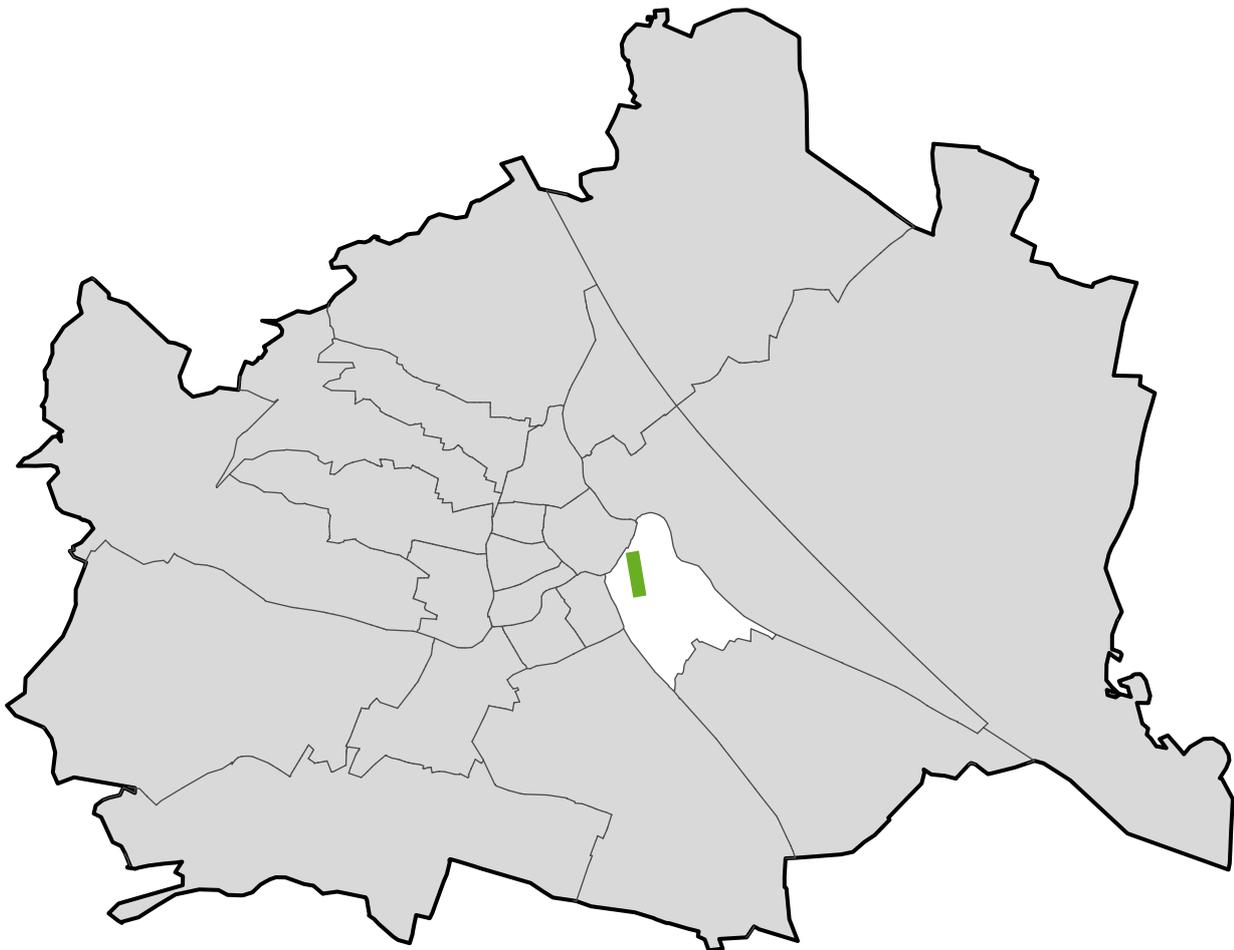
Analyse Planungsgebiet

Planungsgebiet im Überblick

Garagen

Hostels in Wien

Planungsgebiet im Überblick



-  Landesgrenze
-  Bezirksgrenzen
-  Bezirke
-  3.Bezirk, Landstraße
-  Planungsgebiet

Abb. 27: Übersichtsplan Wien

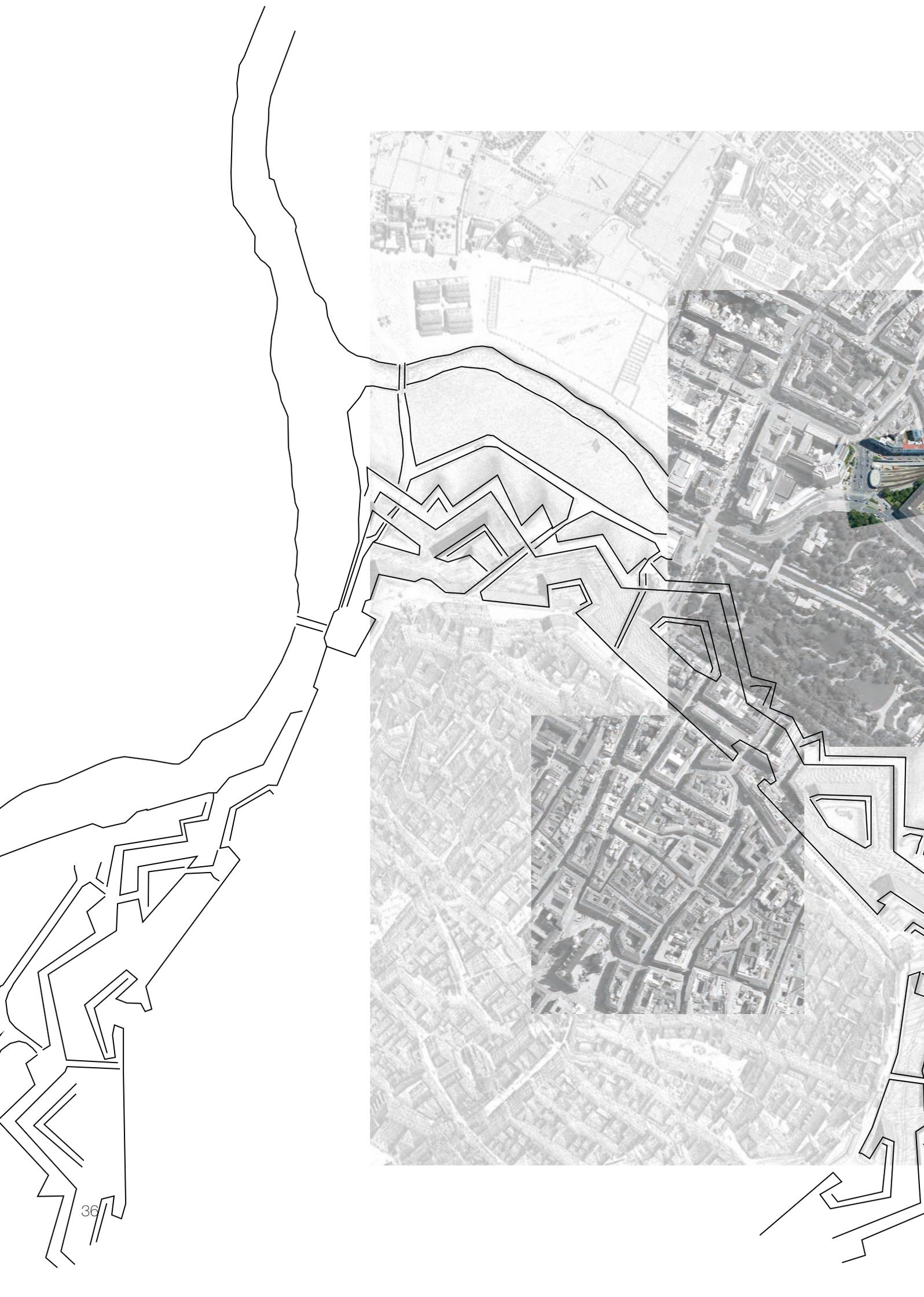




Abb. 28: Das Planungsgebiet , farbig hervorgehoben, in seiner heutigen Situation zusammen mit einer historischen Abbildung von ca. 1770 (vgl. S.8)
In der Zeit um 1770 war die Stadt Wien von den Stadtmauern begrenzt und räumlich eingeschränkt.. Das Gebiet zwischen der Stadtmauer und den Vorstädten ist Niemandsland und muss per Dekret zur Verteidigung freigehalten werden. Der Wienfluss fließt noch unreguliert in seinem Flussbett.

Bhf. Wien Mitte -
Landstraße
Wien Mitte
CAT
CITY AIRPORT TRAIN

U3

Beatrixgasse

U4



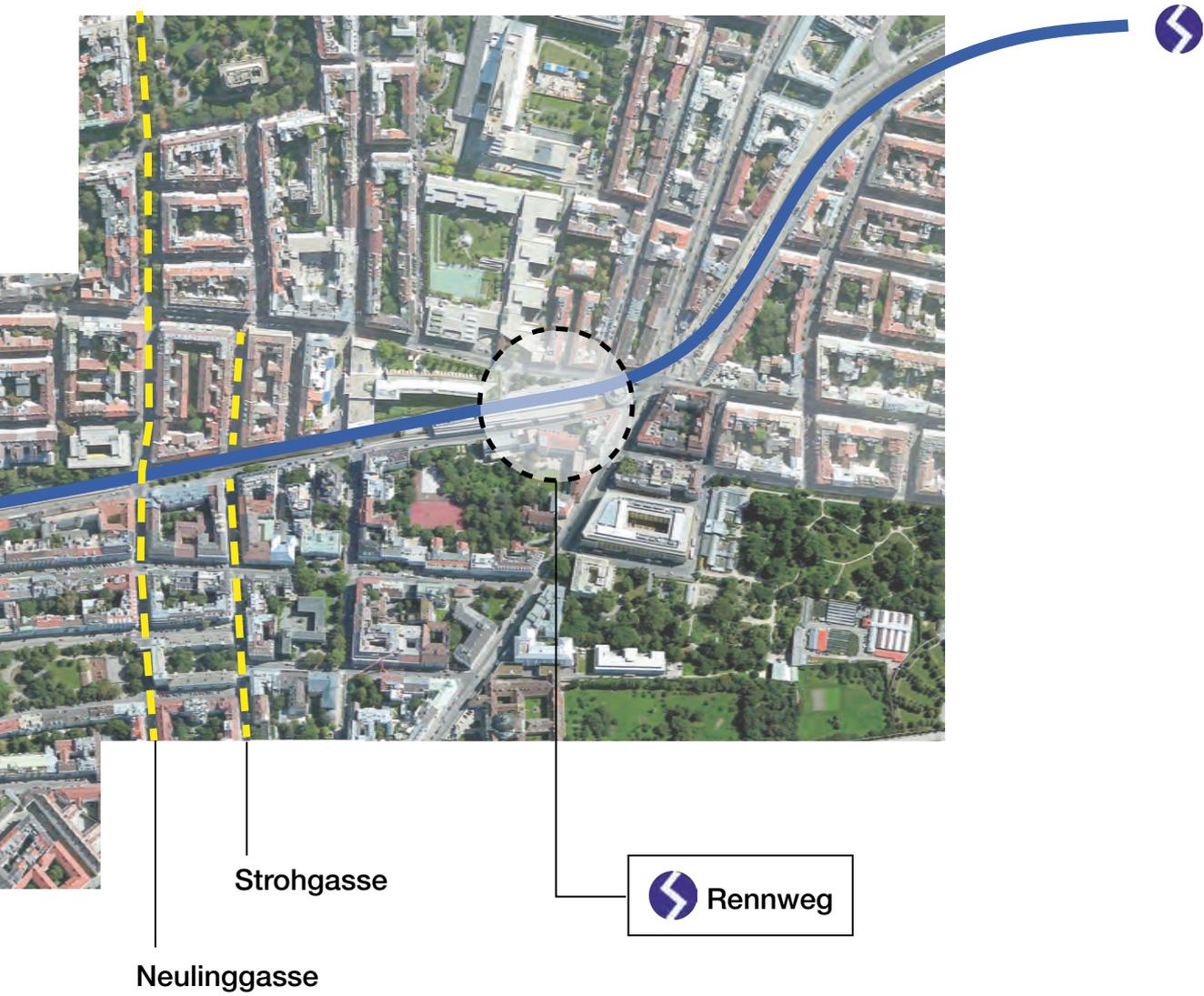
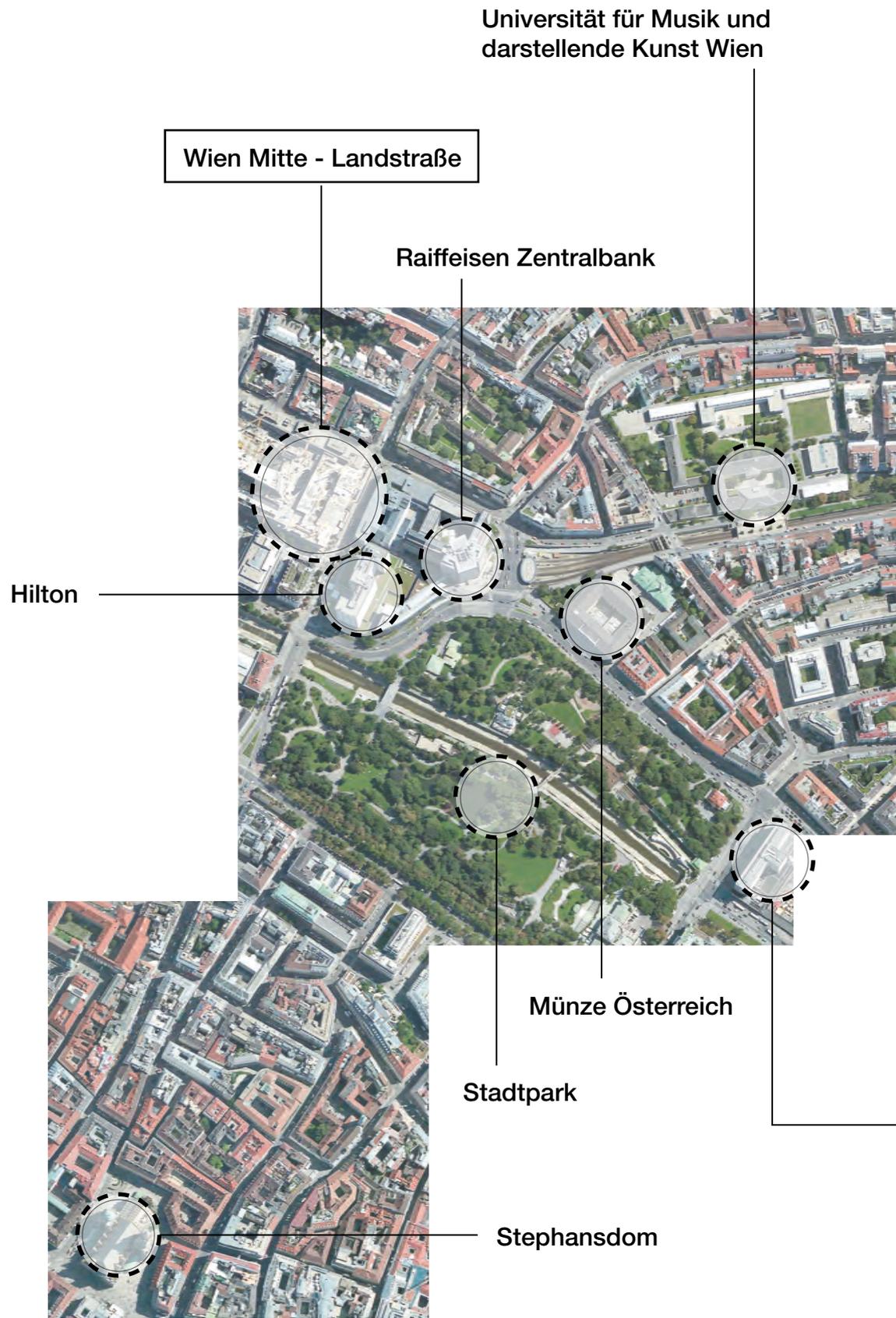


Abb. 29: S-Bahn, U-Bahn und CAT Verbindung an das Planungsgebiet



Universität für Musik und darstellende Kunst Wien

Wien Mitte - Landstraße

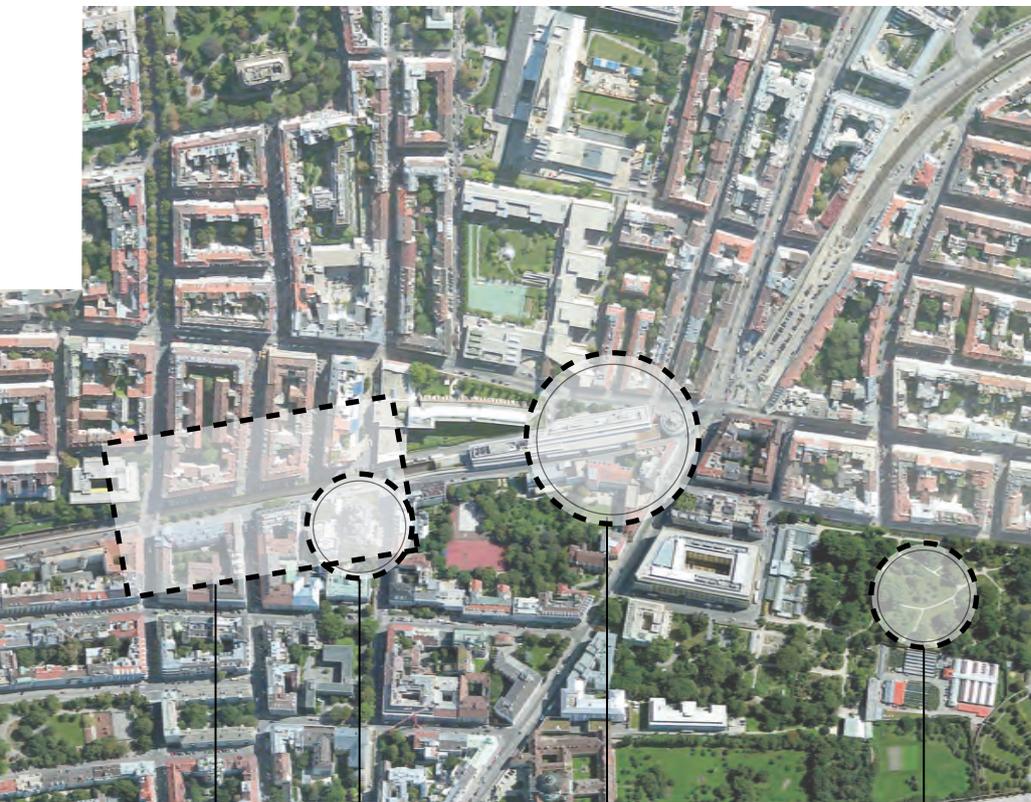
Raiffeisen Zentralbank

Hilton

Münze Österreich

Stadtpark

Stephansdom



Rennweg

Botanischer Garten

Russisch - Orthodoxe Kirche

Ausschnitt 1-1

InterContinental Wien



Abb. 30: einige markante Punkte in der Umgebung



Abb. 31: Übersichtsplan M 1:10000



Abb. 32: öffentlich zugängliche Grünräume M 1:10000



Abb. 33: Blick aus der Raiffeisen Zentralbank

Planungsgebiet im Überblick

Das Planungsgebiet liegt im 3. Wiener Gemeindebezirk Landstraße. Zentral durch den 3. Bezirk verläuft eine der meistbefahrenen Schnellbahntrassen Wiens auf der Strecke des ehemaligen Wiener Neustädter Kanals.

Die heutige Streckenführung ist um 7 Meter tiefer gesetzt als das ursprüngliche Kanalbett. Abb. 33 ist direkt aus den Konferenzräumen im obersten Stockwerk der Raiffeisen Zentralbank aufgenommen und zeigt den geraden Verlauf der Bahnstrecke und den angrenzenden Stadtraum.

Das südliche Ende der Trasse, in Abbildung 33 im hinteren Bildbereich, ist die Überbauung der Schnellbahnstation Rennweg mit ihren Büro- und Einkaufsflächen.

Nördlich wird das Gebiet von der Raiffeisen Zentralbank und dem Zentrum Wien Mitte begrenzt. Im Zentrum Wien Mitte finden sich das Hotel Hilton, das Einkaufszentrum Wien Mitte - The Mall, das "Kino und Erlebniszentrum" W3 sowie das Finanzzentrum Wien Mitte des Bundesministeriums für Finanzen.

In unmittelbarer Umgebung des Planungsgebietes liegt die Universität für Musik und darstellende Kunst Wien, davor ist mit einer Überbauung der Bahntrasse ein Platz mit Sitzgelegenheiten und einer Citybike Station geschaffen worden.

Die Ungargasse, historisch eine belebte Einkaufsstraße und ein beliebter Treffpunkt, ist momentan von Auto- und Straßenbahnverkehr dominiert. Sie ist zwar immer noch eine Einkaufsstraße hat aber kaum mehr Aufenthaltsqualitäten zum längeren Verweilen.

Eine ähnliche aber verschärfte Situation zeigt sich an der Rechten Bahngasse zwischen Beatrixgasse und Neulinggasse (vgl. Abb. 34). Autos dominieren den Straßenraum, auf der einen Seite läuft ein Fahrradweg die Bahntrasse entlang, auf der anderen Seite der verbleibende Gehweg.

In Abbildung 34 sind die Barrieren, die unerreichbaren Orte, für Fußgängerinnen in der Umgebung des Planungsgebietes aufgetragen. Gut zu erkennen ist die Blockrandbebauung aus der Gründerzeit. Der Bereich um die Universität für Musik und darstellende Kunst ist als Barriere ausgeführt da hier nur ein Zutrittsrecht besteht das zeitweise ausgesetzt ist.

Teilweise muss ein Weg von über 400m genommen werden um auf die andere Seite der Schnellbahntrasse zu kommen.

Durch ein Schließen der Trasse ist es möglich hier hochwertigen Stadtraum zu gewinnen. Weiters besteht die Möglichkeit eine qualitative Verbindung von der inneren Stadt bis in den oberen Teil des 3. Bezirks und zu den aktuellen Stadtentwicklungsgebieten bei den Aspanggründen sowie zum Sonnwendviertel beim Wiener Hauptbahnhof zu schaffen.

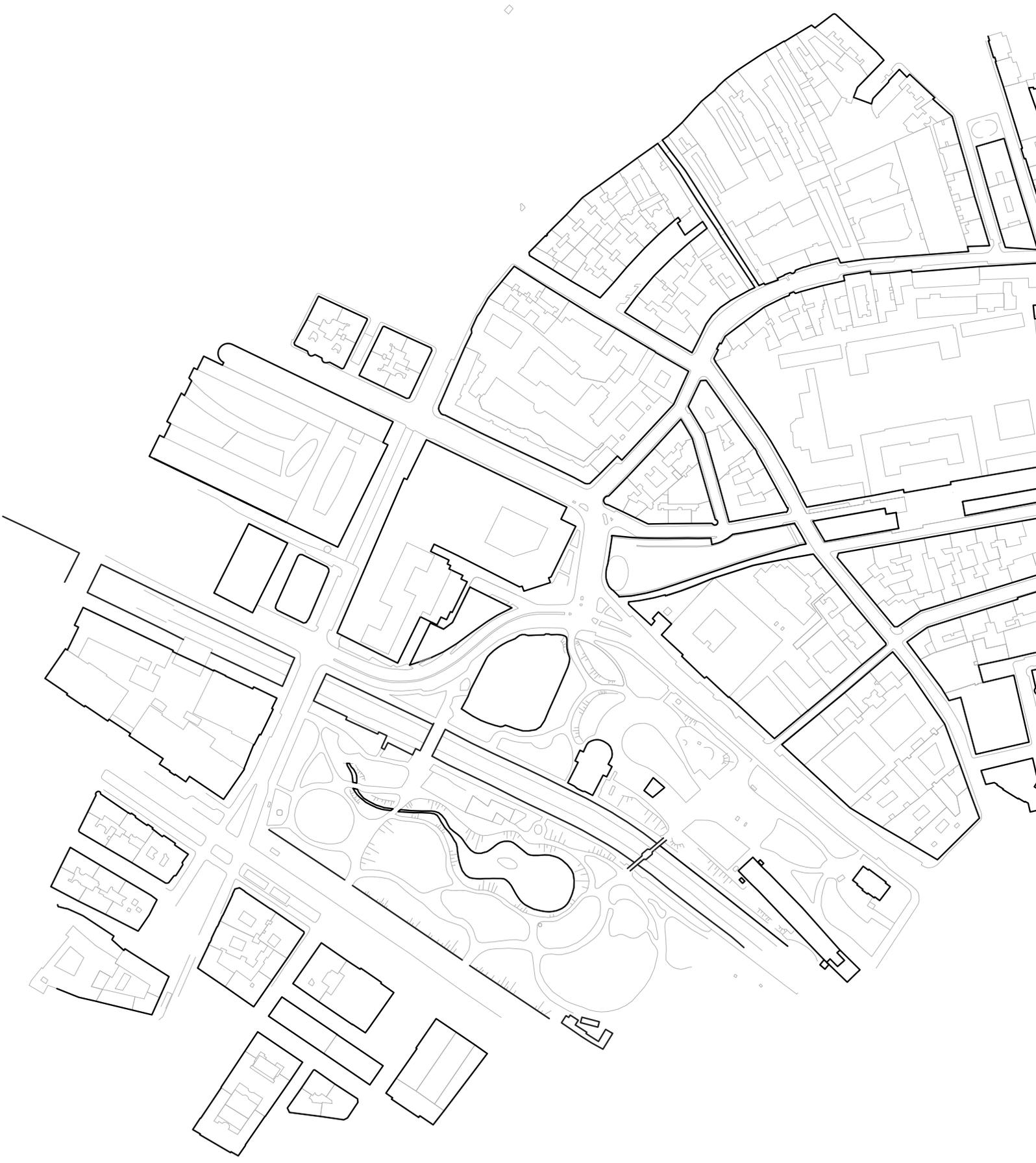
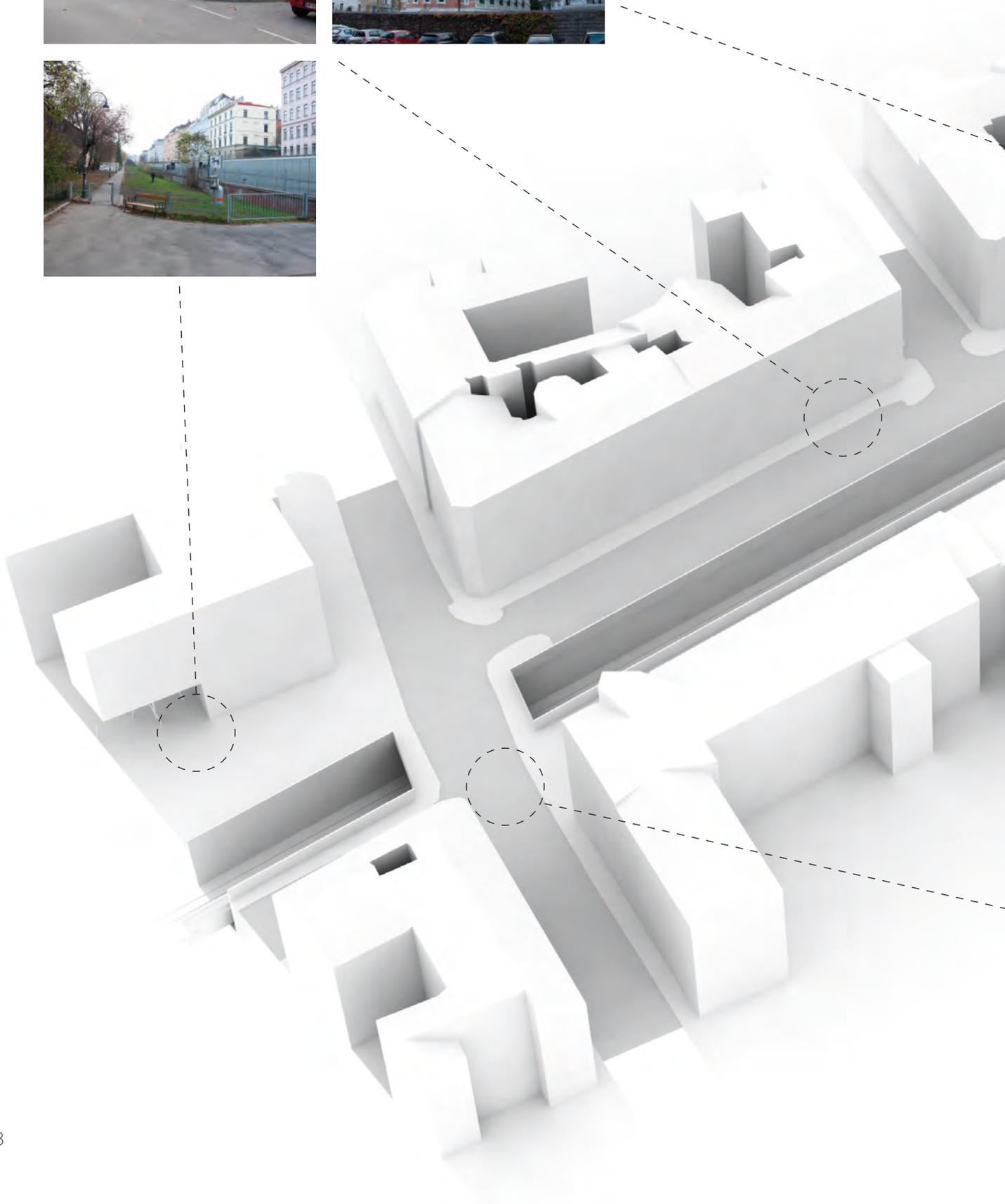
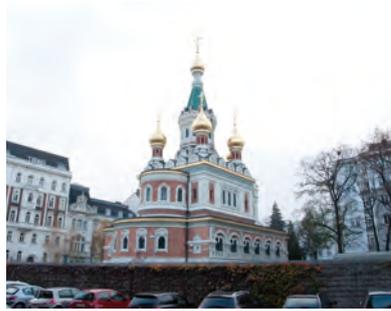




Abb. 34: Barrieren für Fußgängerinnen



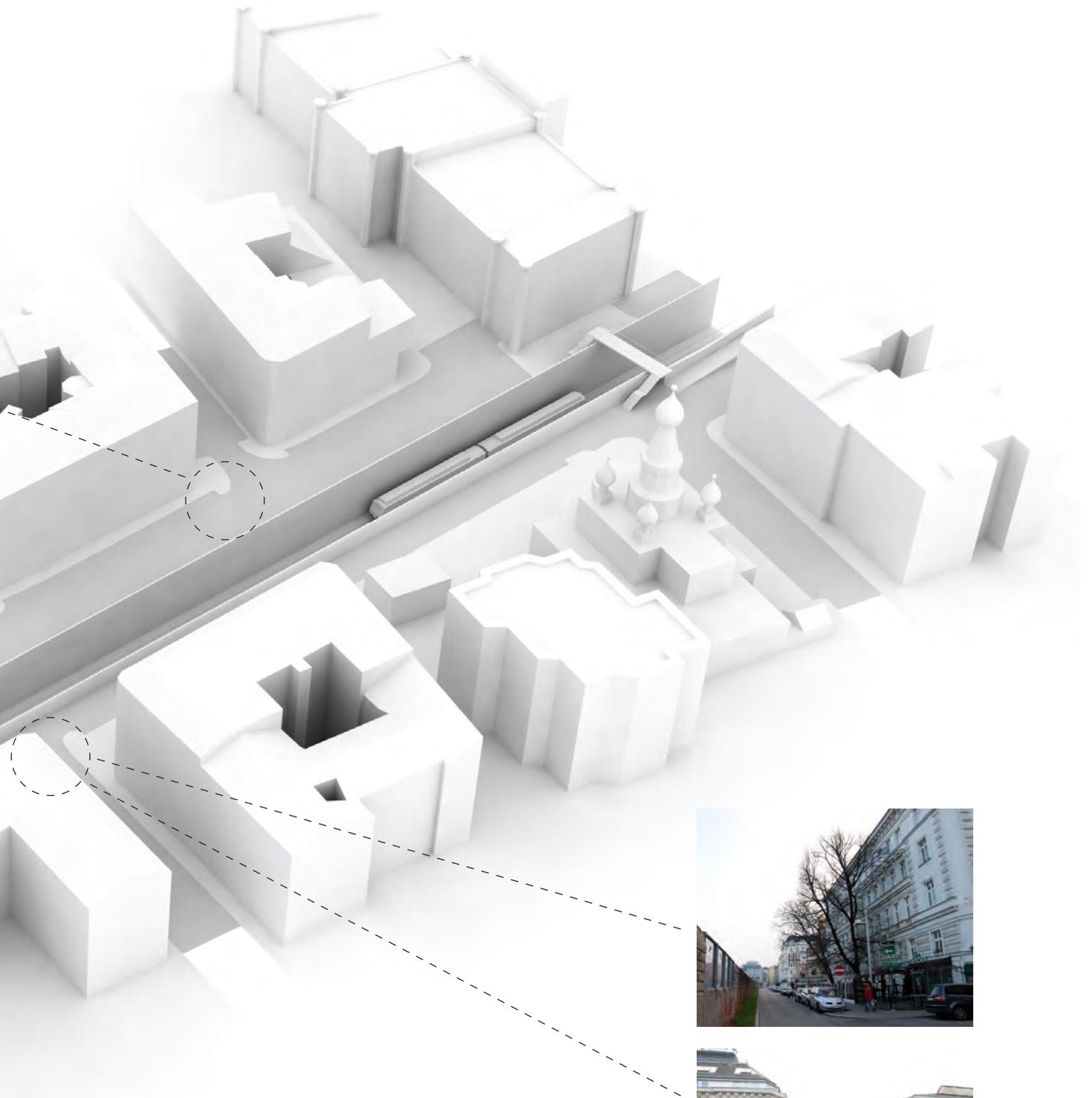


Abb. 35: Ausschnitt 1-1 vgl. Abb. 30



Abb. 36: Blick Richtung russisch orthodoxe Kirche



Abb. 37: Blick vom Fußgängerübergang Richtung Wien Mitte



Abb. 38: Schild beim Fußgängerübergang, der "barrierefreier" Übergang ist mit einem über 400m langen Umweg verbunden und führt über mehrere Gehsteigkanten

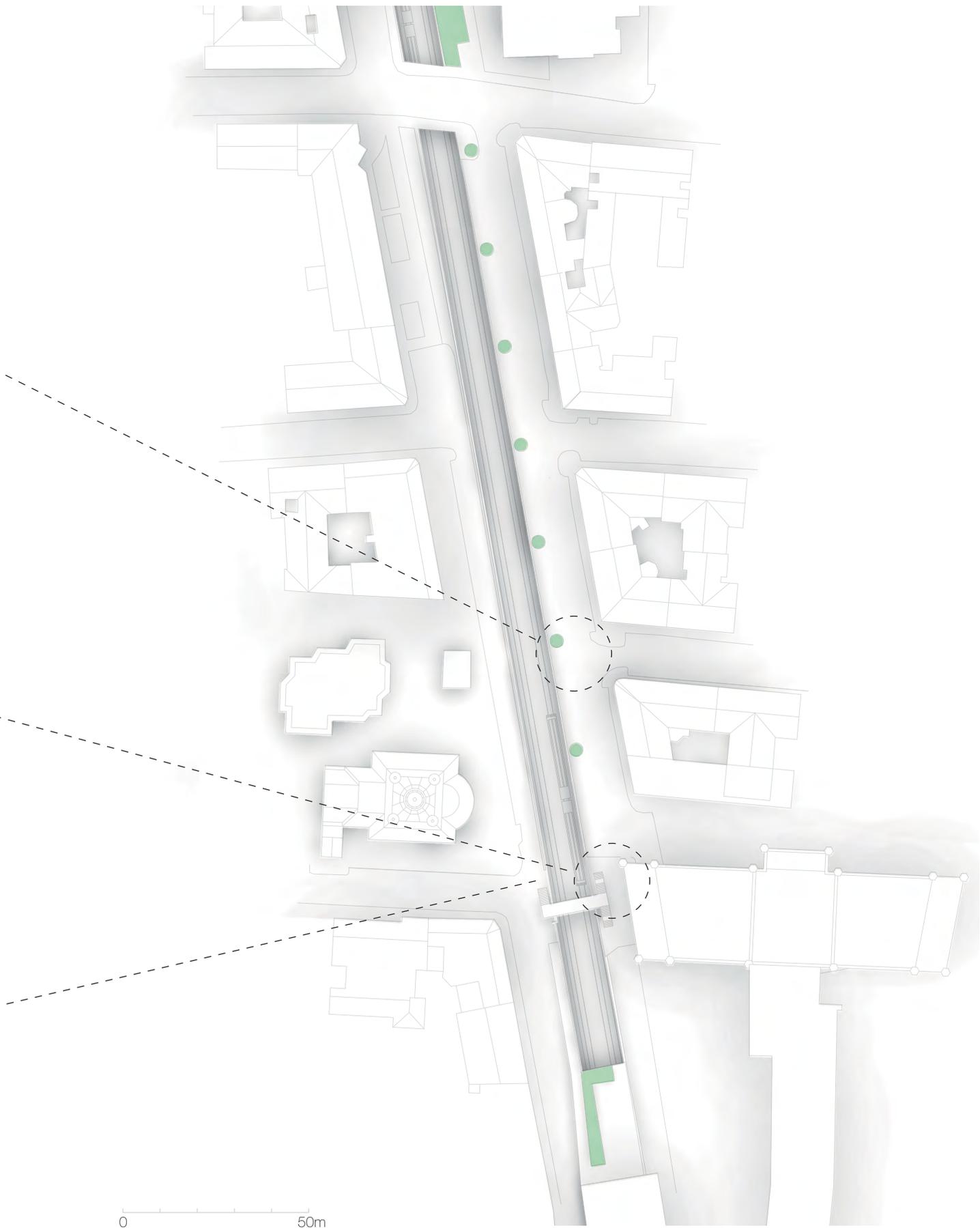
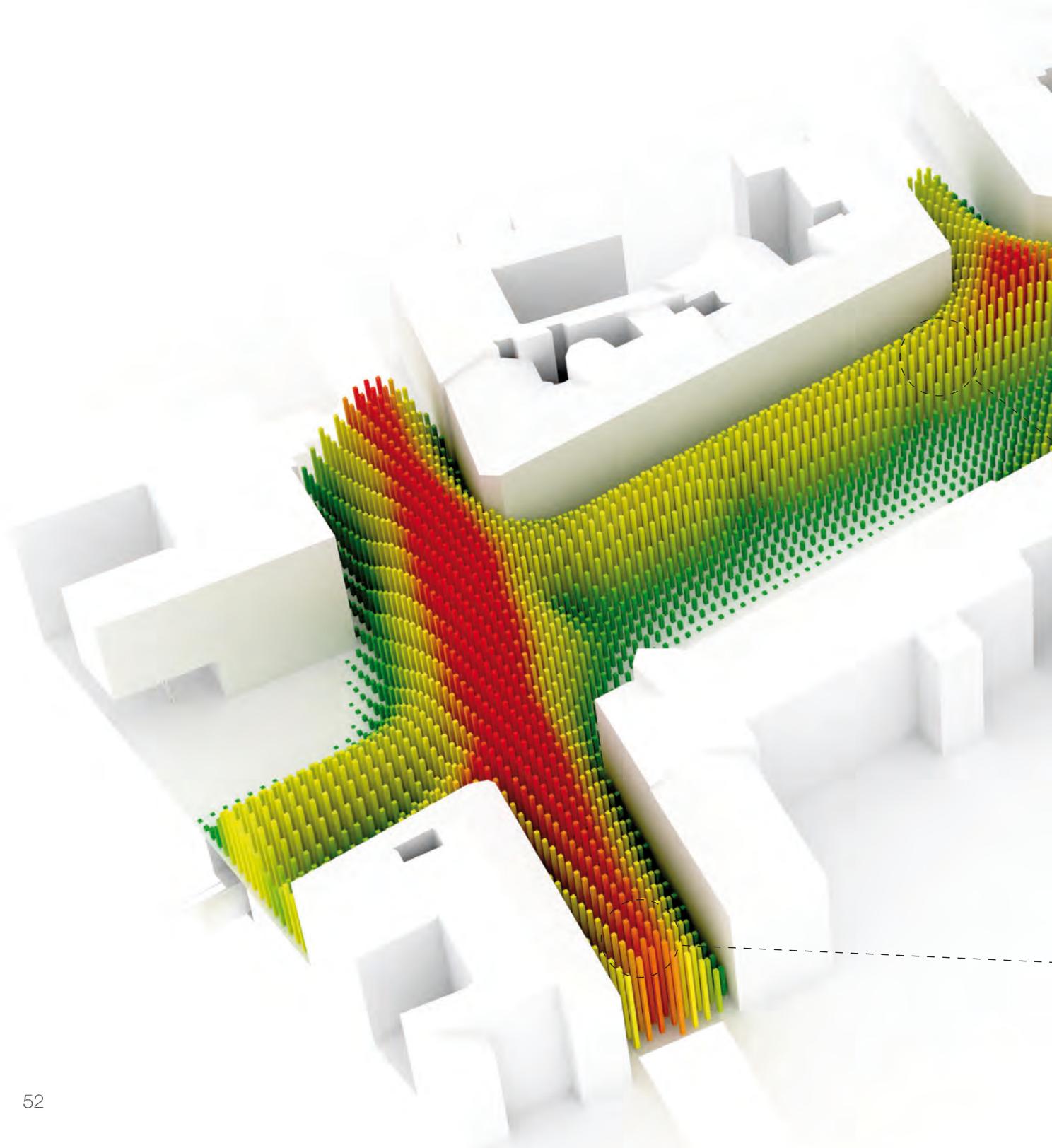
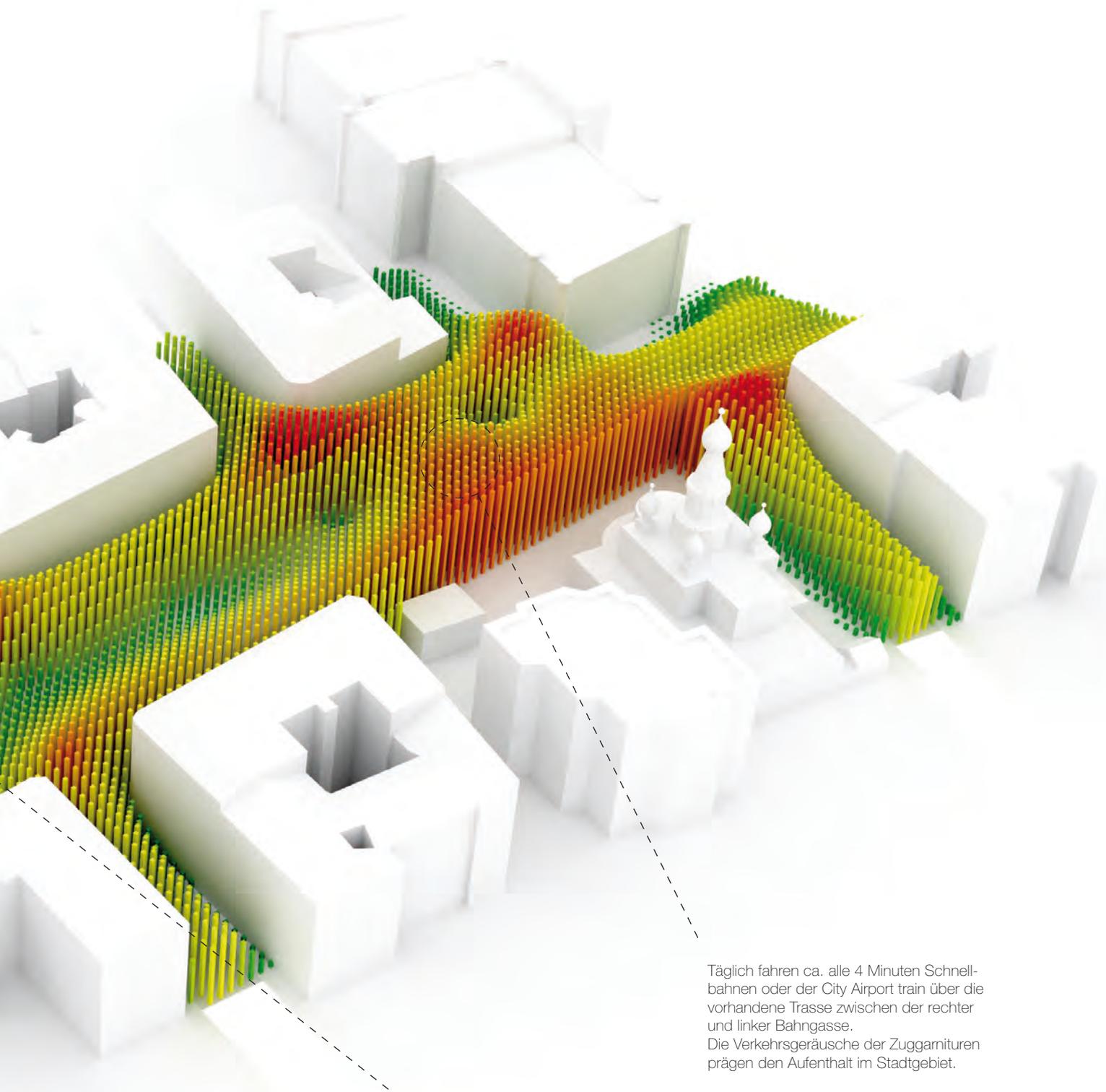


Abb. 39: GR Ausschnitt 1-1

Abb. 40: Ausschnitt 1-1 mit aufgetragener Lautstärke im Stadtraum. Hier ist subjektiv ein Bild der vorhandenen Lärmbelastung aufgetragen. Durch regelmäßiges Begehren des Planungsgebietes, Gesprächen mit Anrainern und Interessierten Menschen hat sich für mich dieses Bild ergeben. Auffallend sind die stark unterschiedlichen Regionen. Ruhige Teile vor dem Hotel und der Hundezone zwischen Neulinggasse und Musikuni und eher laute Bereiche bei der Neulinggasse.





Täglich fahren ca. alle 4 Minuten Schnellbahnen oder der City Airport train über die vorhandene Trasse zwischen der rechter und linker Bahngasse. Die Verkehrsgeräusche der Zuggarnituren prägen den Aufenthalt im Stadtgebiet.

Zufahrten zu bestehenden Garagen und Parkplätzen erhöhen die Benutzung der vorhandenen Straßen durch den MIV. Autofahrer auf der Suche nach Parkplätzen drehen hier ihre Kreise.

An dieser Stelle kommt es zu einem erhöhten Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs(MIV). Autos Richtung Ungargasse versuchen noch die aktuelle Grünphase der Kreuzung Neulinggasse/ Ungargasse zu bekommen oder ordnen sich in den stehenden Verkehr ein. Außerdem wird die Neulinggasse beidseitig von der Buslinie 4A befahren.

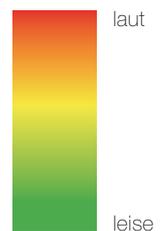
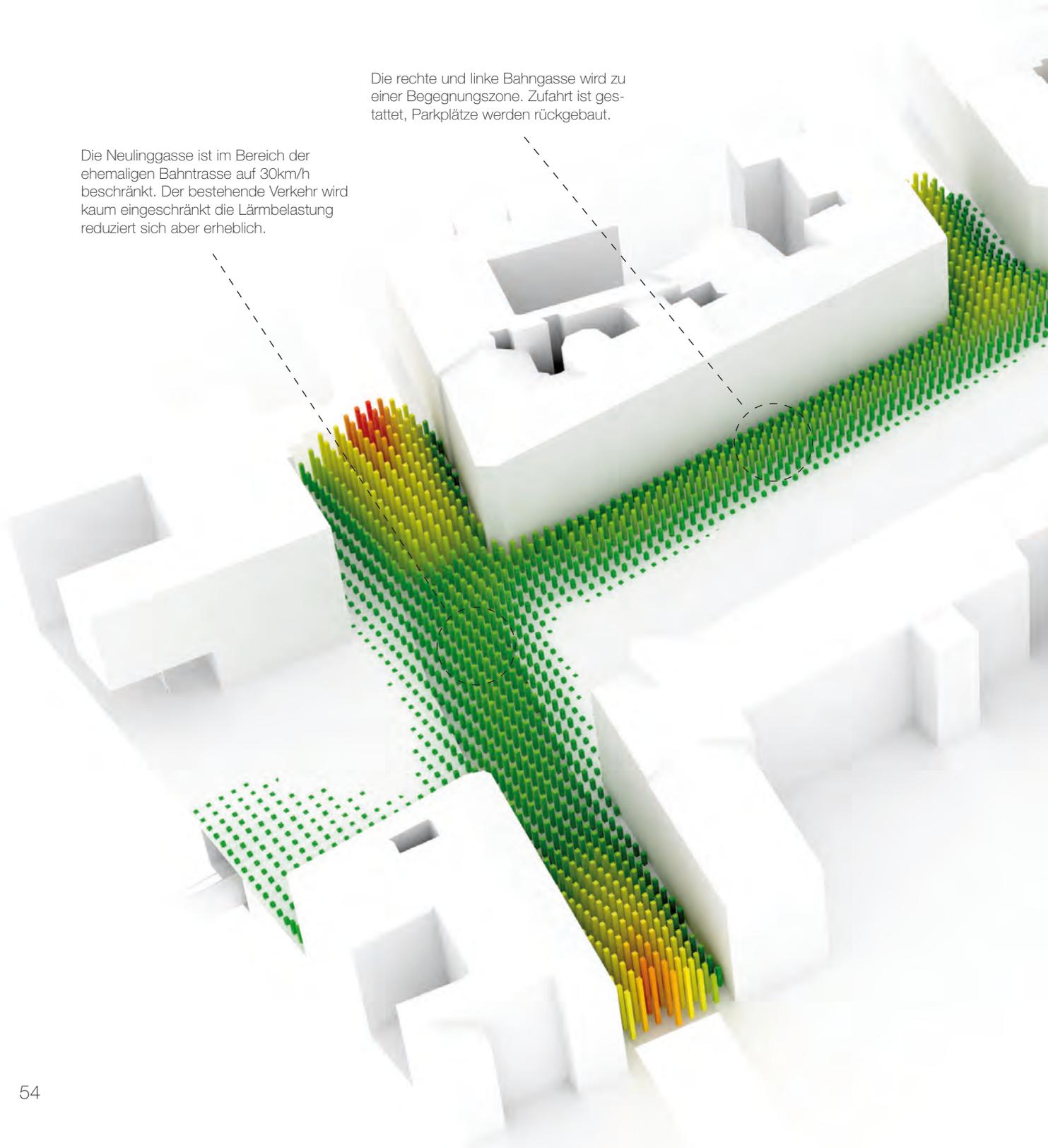
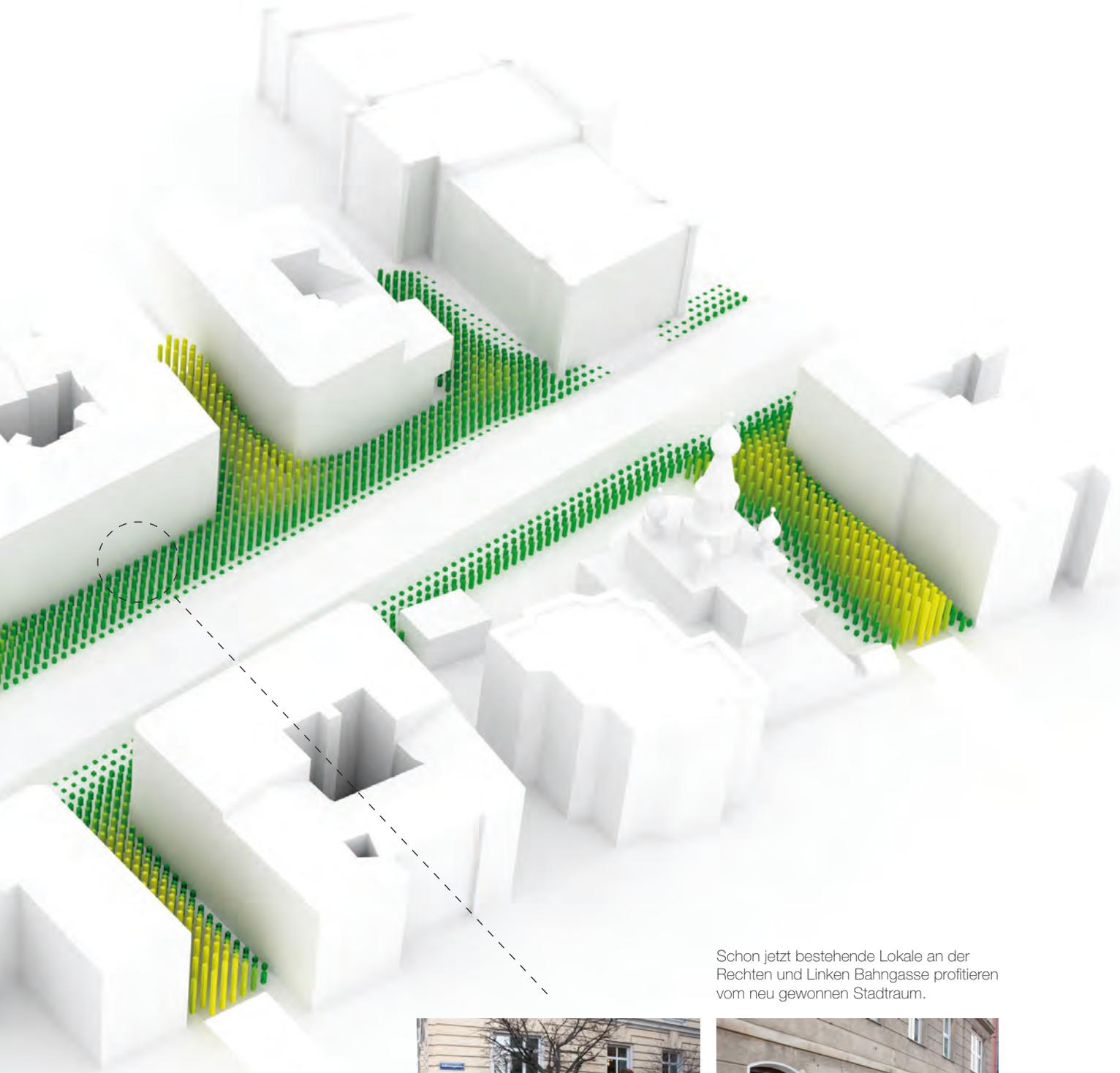


Abb. 41: Ausschnitt 1-1 nach einer Überbauung. Durch die Geschwindigkeitsreduktion des MIV in der Neulinggasse Richtung Ungargasse wird die Sicherheit bei der Querung für Fußgängerinnen und Radfahrer erhöht. Die Lärmbelastung wird reduziert. Ebenso wird durch das Einführen von Begegnungszonen die Zufahrt zu den Häusern und den bestehenden Garagen gewährleistet aber gleichzeitig die Aufenthaltsqualität für andere Verkehrsteilnehmer verbessert.

Die rechte und linke Bahngasse wird zu einer Begegnungszone. Zufahrt ist gestattet, Parkplätze werden rückgebaut.

Die Neulinggasse ist im Bereich der ehemaligen Bahntrasse auf 30km/h beschränkt. Der bestehende Verkehr wird kaum eingeschränkt die Lärmbelastung reduziert sich aber erheblich.





Schon jetzt bestehende Lokale an der Rechten und Linken Bahngasse profitieren vom neu gewonnen Stadtraum.



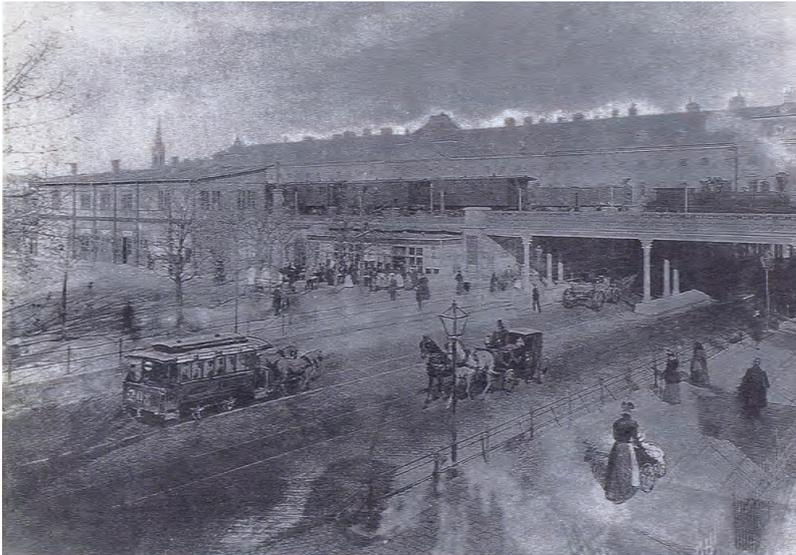


Abb. 42: Verbindungsbahnbrücke über die Landstraßer Hauptstraße mit dem Bahnhof Hauptzollamt, noch in Hochlage ca. 1880 (Slezak, 1990, S.28)



Abb. 43: Blick von der Kreuzung Rennweg Ungargasse auf die Gleise der Verbindungsbahn die bereits im ehemaligen Kanalbett fährt. Rechts ist die neue Reitschule und das Palais Harrach zu sehen. ca. 1850 (Lange, 2003, S.31)



Abb. 44: Die Verbindungsbahn in Hochlage bei der Beatrixgasse vor der zentralen Markthalle, im rechten Bildabschnitt ist ein Schild mit Beatrixbad zu sehen. (Slezak, 1990, S.28)

Abb. 45: Wiener Neustädter Kanal mit dem Kanalhafen bis ca. 1849



Abb. 46: Trasse der Verbindungsbahn mit Bahnhof Hauptzollamt bis ca. 1897

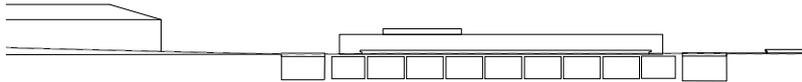


Abb. 47: Neue tiefer gelegte Trasse der Verbindungsbahn nach 1899

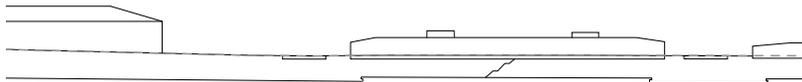


Abb. 48: Schnellbahntrasse, Zentrum Wien Mitte und Wien Mitte - The Mall 2014

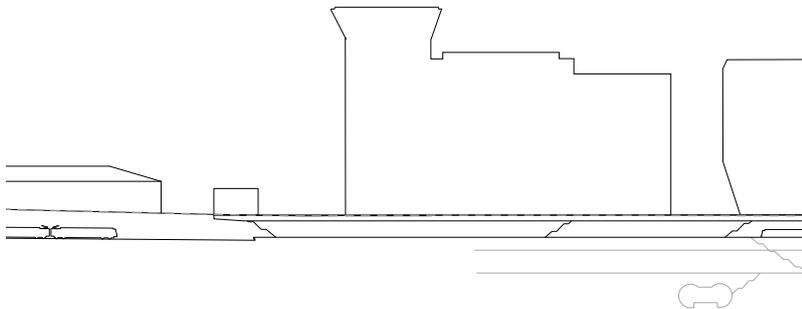
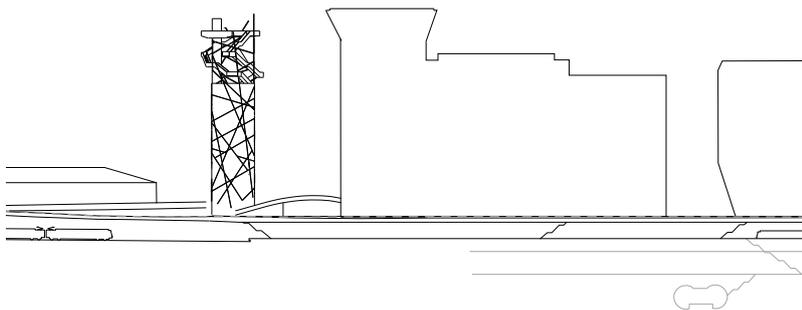


Abb.49: Schnellbahntrasse, Zentrum Wien Mitte und Wien Mitte 2020



Garagen

Garagen

Es gibt 35 Garagen innerhalb von ca. 100m zum Planungsgebiet. Davon sind drei Großgaragen, die Garage beim Hotel Imperial Riding School Vienna mit 240 Stellplätzen, die Garage Zentrum Rennweg mit 184 Stellplätzen und die Garage in der Invalidenstraße mit 272 Stellplätzen.

Momentan existieren ca. 329 Parkplätze auf der Rechten und Linken Bahngasse. Nach der Umgestaltung und Umwandlung in eine Begegnungzone fallen diese Plätze weg könnten jedoch mit dem großen Angebot an Garagenplätzen aufgefangen werden.

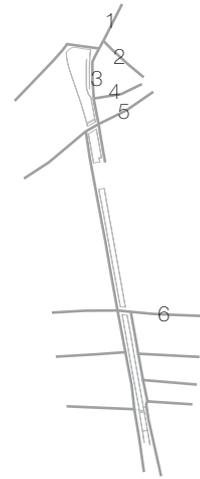
Auf den nächsten vier Seiten ist eine Sammlung der Garagen und ihre Auswirkung auf den Straßenraum dokumentiert.



1 Invalidenstraße



2 Ungargasse



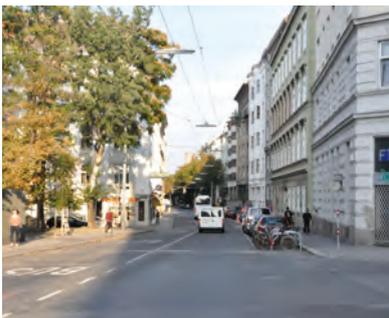
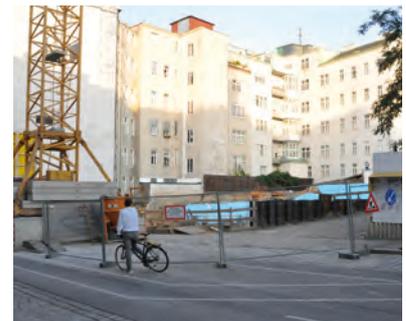
3 Linke Bahngasse



4 Münzgasse



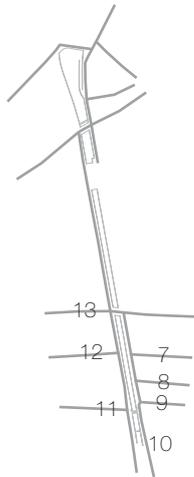
5 Beatrixgasse



6 Neulinggasse



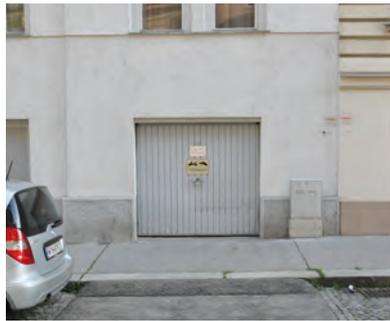
Abb. 50: Garagen in der Umgebung



7 Strohgasse



8 Streichergasse



9 Imperial Riding School Vienna



10 Linke Bahngasse

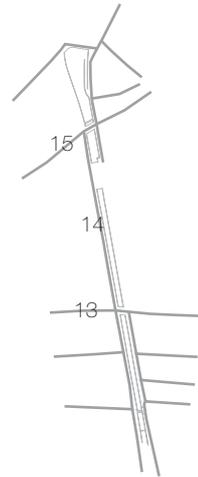


11 Jauresgasse

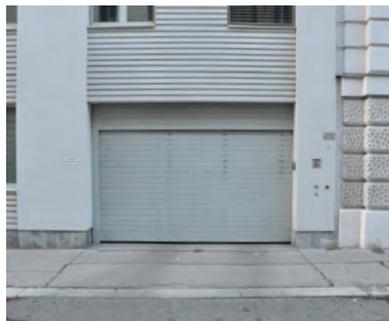
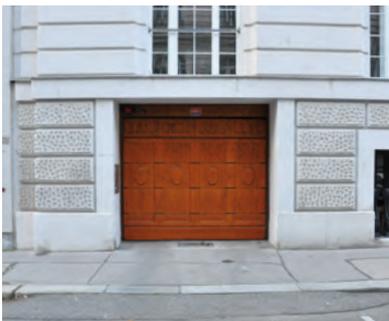


13 Neulinggasse

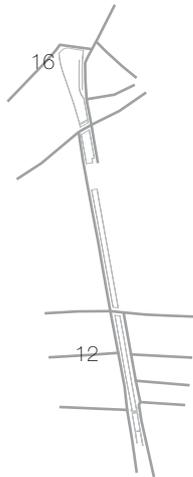
Abb. 51: Garagen in der Umgebung



14 Rechte Bahngasse



15 Beatrixgasse



16 Am Heumarkt



12 Strohgasse

Abb. 53: Garagen in der Umgebung



Abb. 54: Übersicht Hostels in Wien, 1_Wien Brigittenau - Jugendgästehaus, 2_Alibi Hostel Vienna, 3_Augarten Hostel, 4_Wien Myrthengasse - Jugendgästehaus, 5_A&O Wien Stadthalle, 6_Labyrinth Hostel, 7_Hostel Westbahnhof, 8_Hostel & Guesthouse Kaiser 23, 9_wombat's CITY HOSTEL THE BASE, 10_wombat's CITY HOSTEL VIENNA THE LOUNGE, 11_Westend City Hostel, 12_Hostel Ruthensteiner, 13_Happyhostel, 14_Strawberry Hostel Vienna, 15_wombats CITY HOSTEL at „The Naschmarkt“, 16_A&O Wien Hauptbahnhof, 17_Vienna City Hostel, 18_a&t Hostel Wien

Hostels in Wien

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Wien beträgt 2,2 Nächte (Statistik Austria, Tourismusstatistik, 2014) Das entspricht einem typischen Städteurlaub mit Sightseeing in der Stadt. Im Unterschied zu einem Wellness- oder Sporturlaub.

Immer mehr Reisende nehmen Angebote im Budget Bereich war. In dieser Kategorie befinden sich neben den privaten Angeboten wie airbnb, die ich hier nicht näher betrachte, Budgethotels, Jugendherbergen und Hostels.

Wobei gerade der Hostel Bereich in den letzten zehn Jahren stark zugenommen hat (A.Gardini, 2014, S.94 Abs.2).

Budgethotels zeichnen sich durch ihre standardisierte Übernachtungsmöglichkeit mit niedrigen Preisen aus. Weitere Merkmale sind die geringe Zimmergröße, der eingeschränkte Angebots-, Service- und Leistungsumfang, die verkehrsgünstige Lage und die hohe Funktionalität und Technik des Basisangebots.(PKF 2009, S.19, zitiert nach A.Gardini, 2014, S.93 Abs.2)

Jugendherbergen sind Beherbergungsbetriebe in denen hauptsächlich junge Menschen für einen kurzen Aufenthalt aufgenommen werden. Speisen und Getränke werden nur an Hausgäste abgegeben. Mehrbettzimmer und Gemeinschaftssanitäranlagen sind üblich. (A.Gardini, 2014, S.5) In Österreich sind es Betriebe des Österreichischen Jugendherbergverband oder- werks.

Der Begriff Jugendherberge, bzw. Youth Hostel, wird aber gerne auch als Überbegriff für Hotels verwendet die auf eine jugendliche Zielgruppe fokussieren und hier eher als Themenhotel in eine low Budget Kategorie verstanden werden können.

Hostels positionieren sich als eine Mischung von Hotel und Jugendherberge mit einer günstigen Übernachtungsmöglichkeit.

Das Angebot kann von einem Mehrbettzimmer bis zu Einzelzimmer variieren.

Im Unterschied zur Budgethotellerie, in der die Funktionalität und Wahrung der Intimsphäre des Gastes im Vordergrund steht, verfügen Hostels über ein Angebot sozialer Räume und stellen in der Regel umfangreiche Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten für die Gäste zur Verfügung (A.Gardini, 2014, S.94 Abs.2).

“Ein wesentlicher Erfolgsfaktor von Hostels ist denn auch der junge und kommunikative Gemeinschaftscharakter und die damit einhergehende soziale Aufenthaltsqualität” Nadrowski, 2009, S.154 zitiert nach A.Gardini, 2014, S.94 Abs.2

In meinem Entwurf nehme ich die Idee der japanischen Kapselhotels, mit ihren extrem reduzierten Schlafbereich, und setze sie als Hostel in eine zentrale Lage die momentan von Luxushotels, Hotel Imperial und Hotel Hilton, und Bürobauten, die Raiffeisen Zentralbank, dominiert wird. Die Kombination mit einem großzügigen Restaurant im Erdgeschoß und einer Aussichtsplattform am Hotel ermöglicht Gästen einen Überblick über Wien zu bekommen.

Die Reduktion im Gebäude erfordert es Wien und seine Attraktivitäten und Aktivitäten wahrzunehmen. Die zentrale Lage und die angeschlossenen Parkanlagen ermöglichen es.

Entwurf

Konzept Freiraum
Konzept Hostel
Grundrisse
Schnitte
Überblick Promenade
Schaubilder

Konzept Freiraum

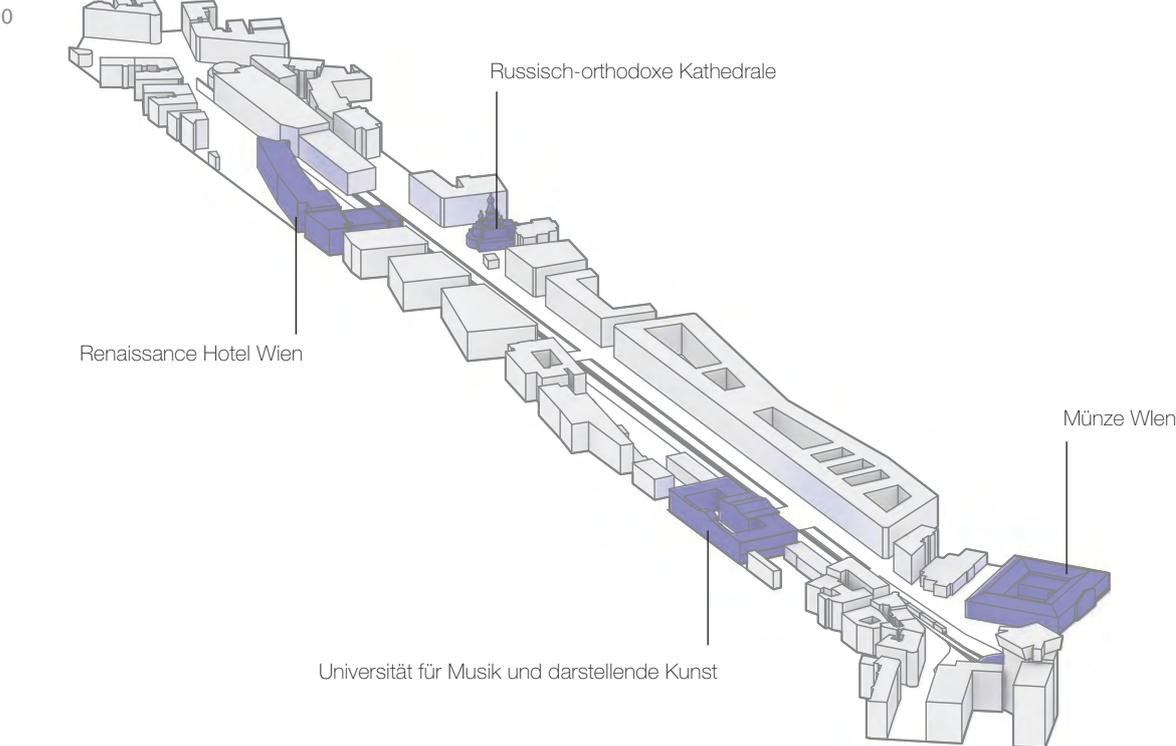


Abb. 55: Planungsgebiet, die Schnellbahntrasse bestimmt den Stadtraum

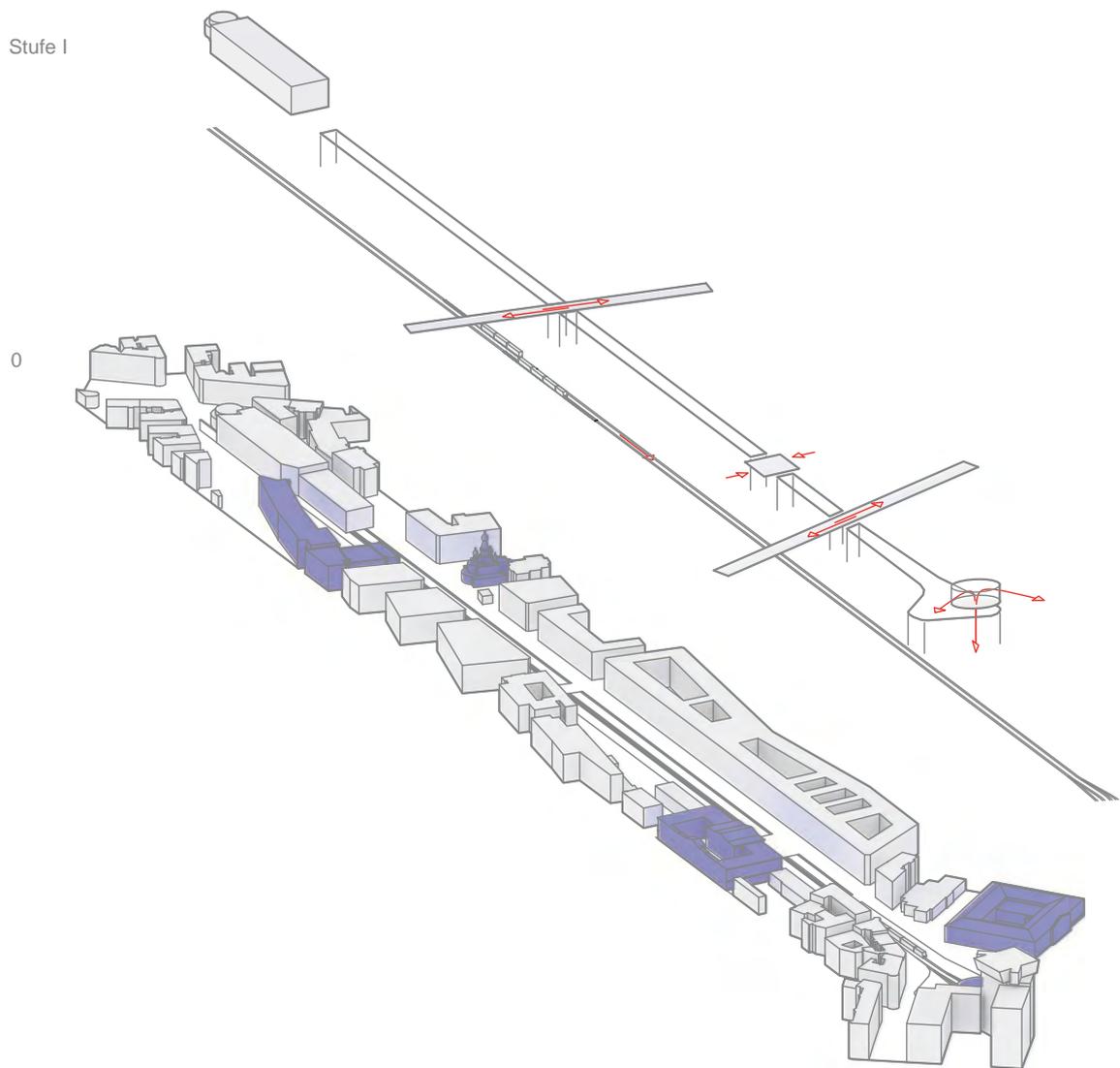


Abb. 56: Verbindungen und Zugänge im Gebiet

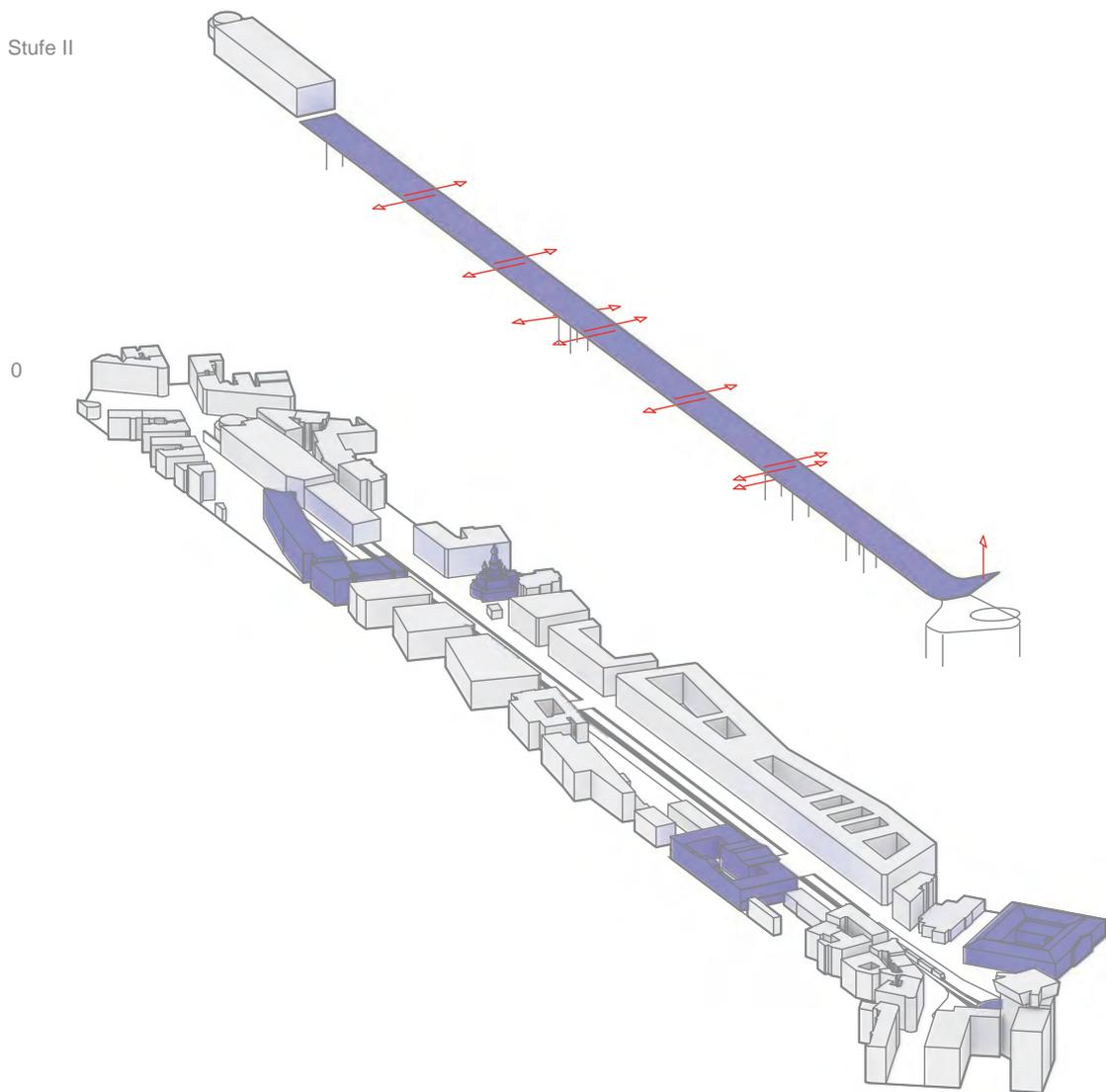


Abb. 57: Die Überbauung der Schnellbahn ermöglicht einen Raumgewinn für die Stadt und ermöglicht die durchgehende Querung für Fußgängerinnen. Richtung Wien Mitte wird das Gelände angehoben um einen Schutz gegenüber der Wiener Straße B1 am Stadtpark zu bieten und den Sprung, über den neu geschaffenen Steg, in den Stadtpark zu erleichtern.

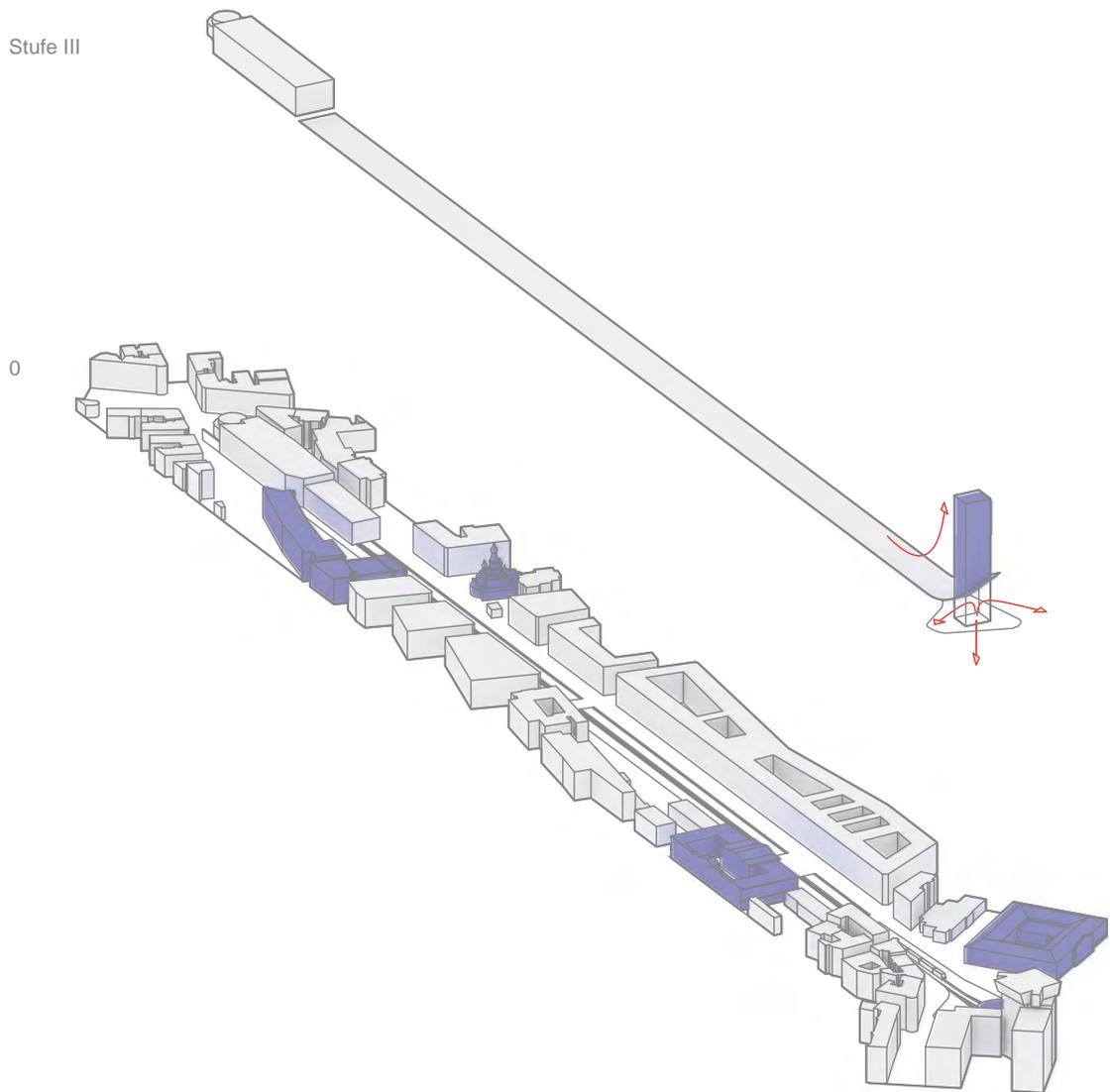


Abb. 58: Der Hostel und Aussichtsturm am Anfang der Promenade, bei Wien Mitte, fasst das Gebiet von Rennweg her zusammen. Die Promenade wird am Turm hochgeführt und bietet am Weg bis zur Aussichtsplattform Blickbeziehungen zur Stadt. Im Sockelbereich liegt der Zugang zum Hostel und zu den bestehenden Schnellbahngleisen.

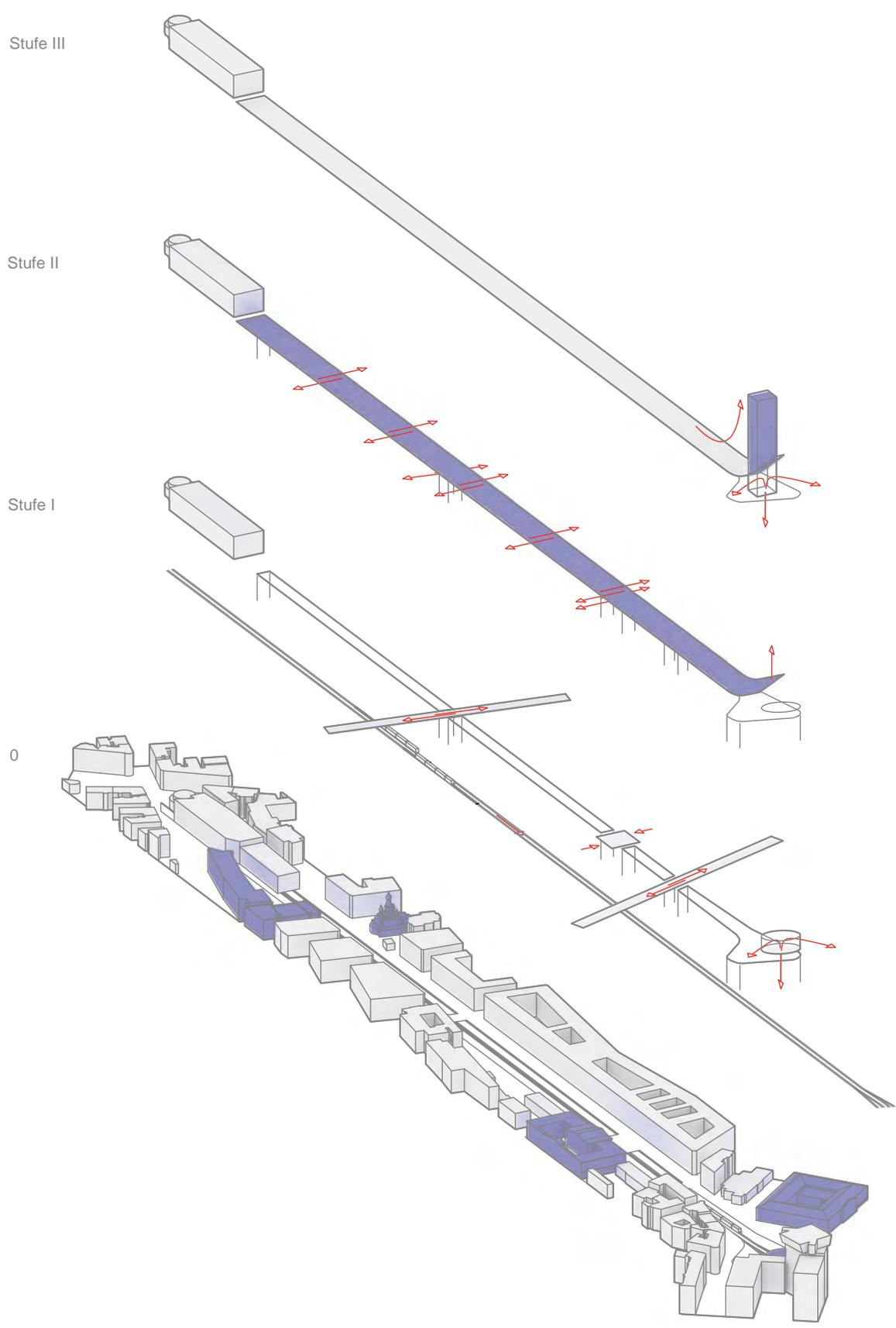


Abb. 59: Zusammenfassung

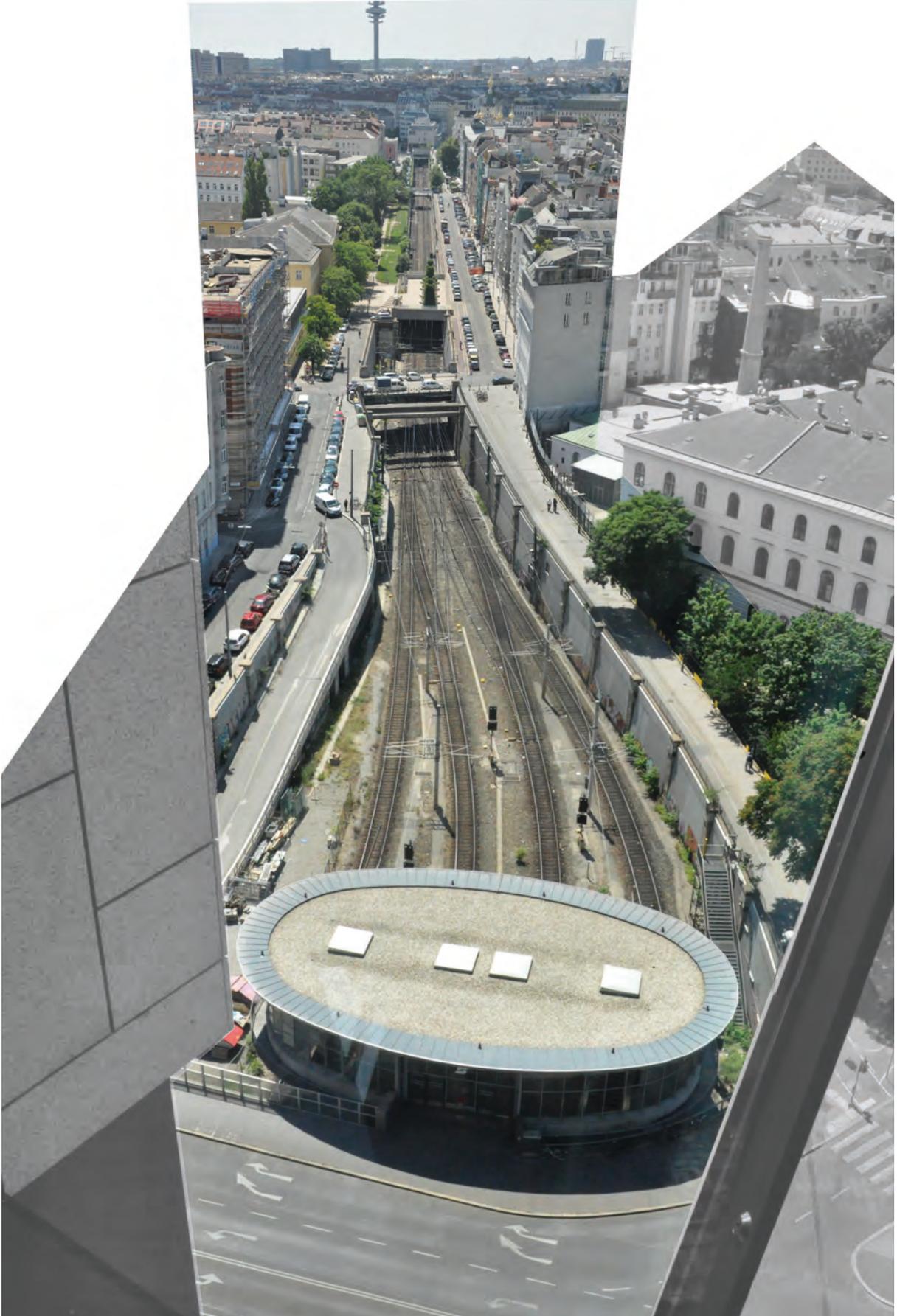


Abb. 60: Blick aus der Raiffeisen Zentralbank

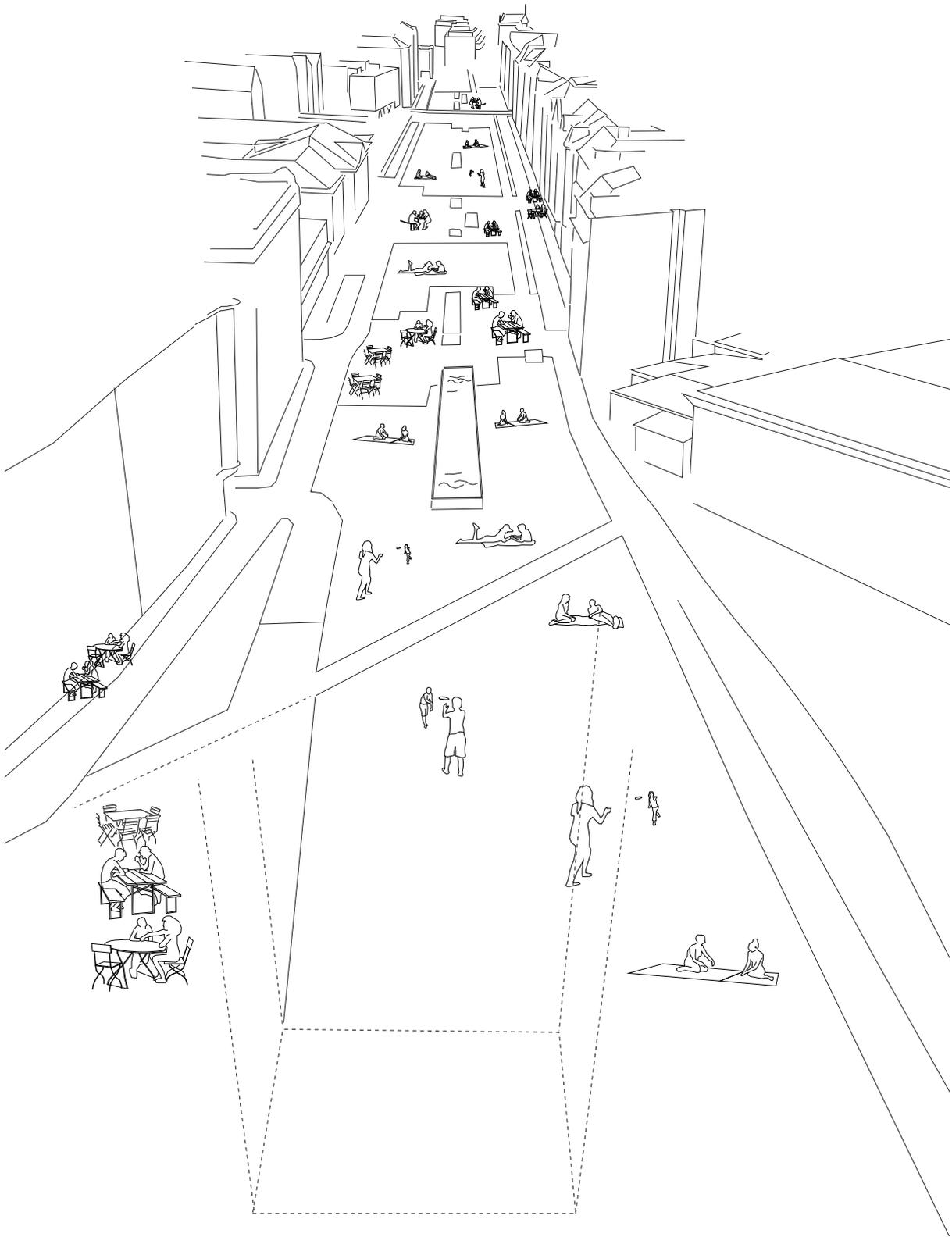


Abb. 61: mögliche Bespielung

Konzept Hostel

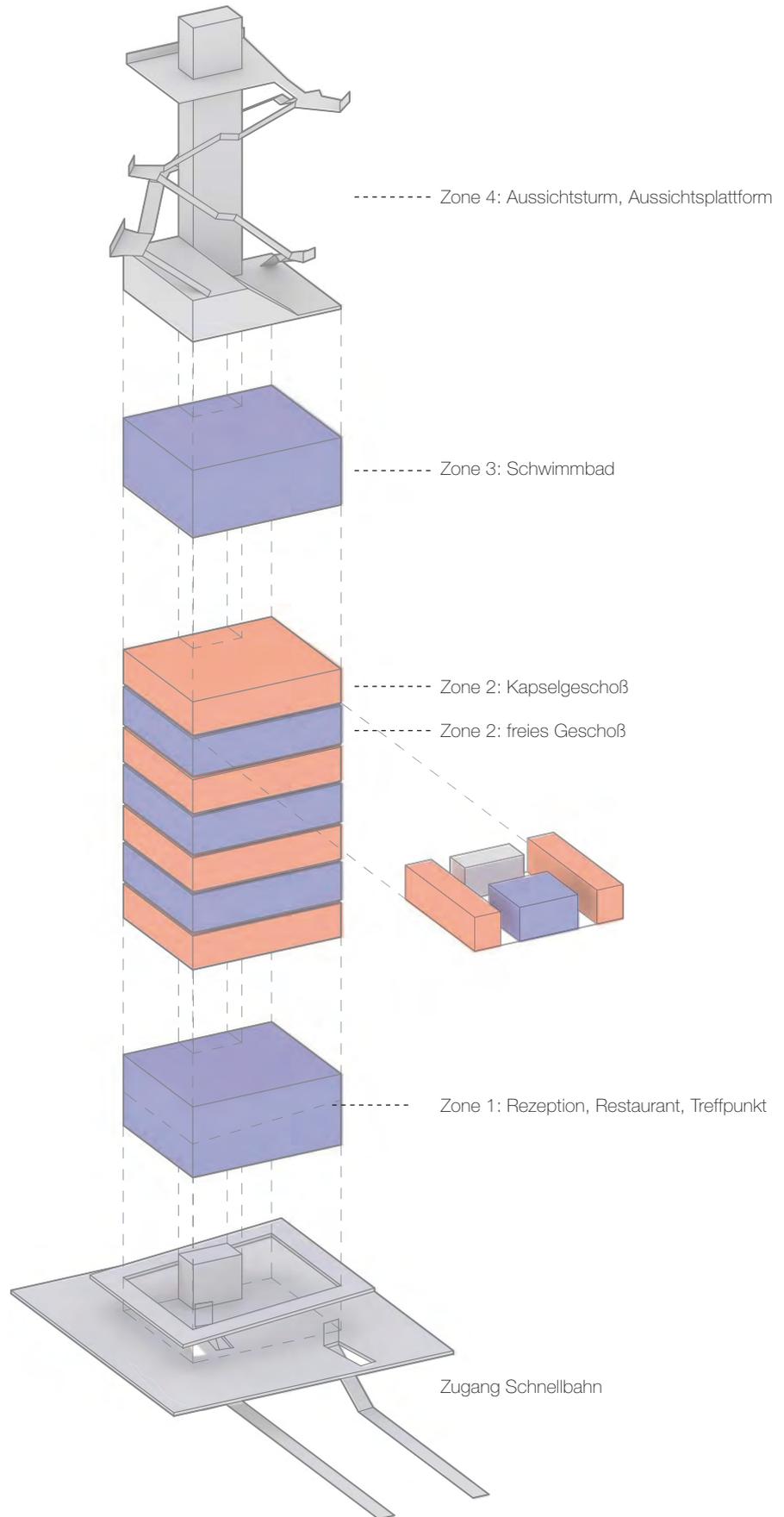
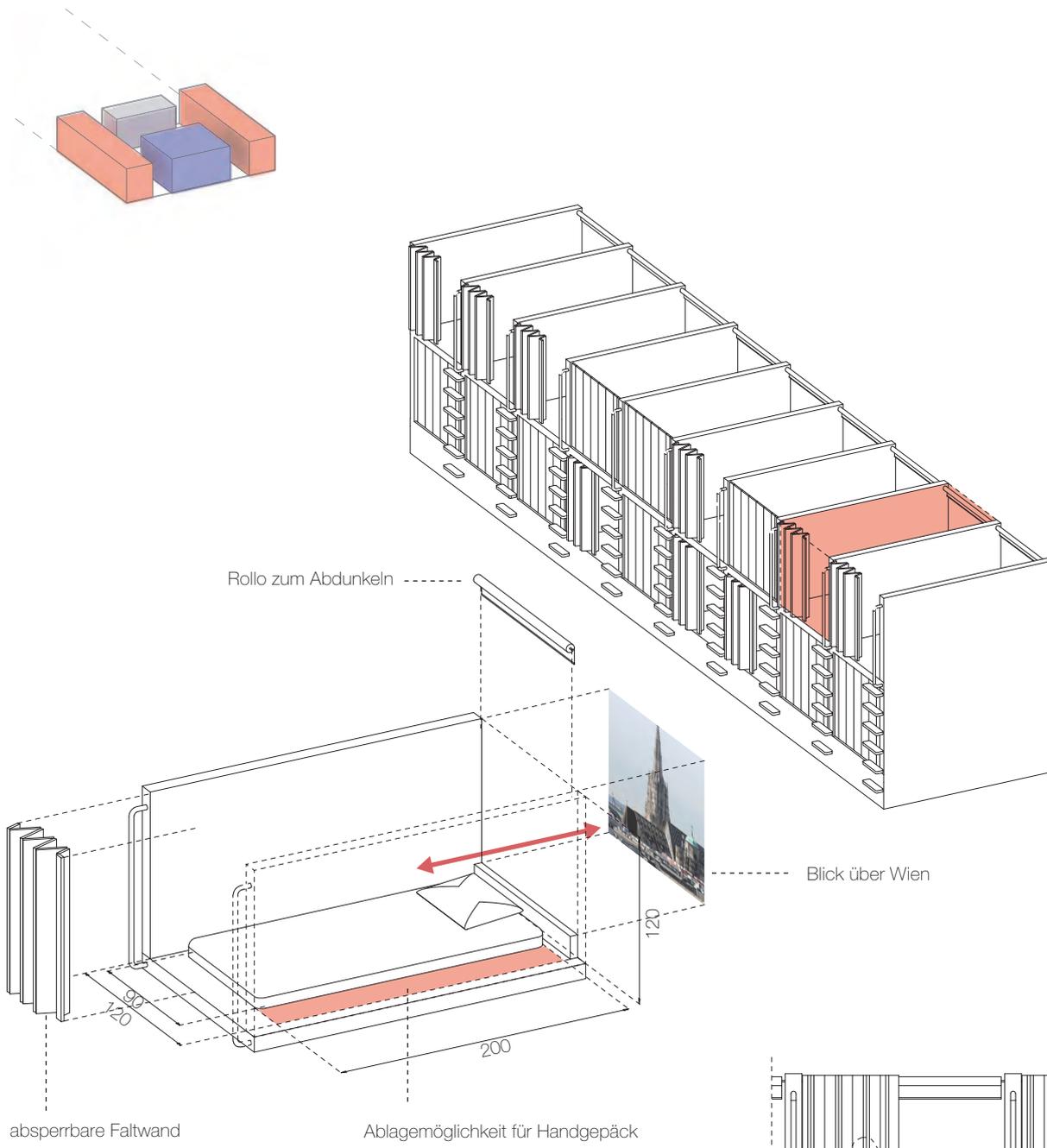


Abb. 62: Schematische Aufbau Hostel



Schlafkapseln

Es befinden sich 144 Schlafkapseln im Hostel. Eine Ablage ermöglicht die Mitnahme von Handgepäck. Die Kapseln dienen als Rückzugsmöglichkeit und sind mit Strom, Licht und Lüftung ausgestattet.

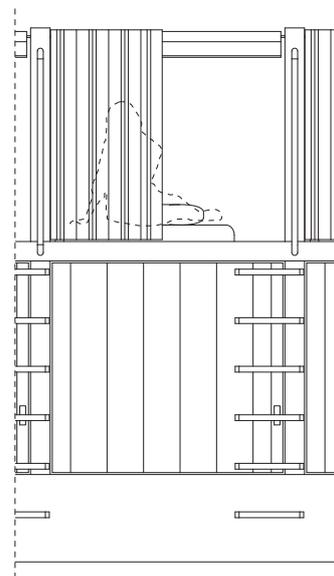
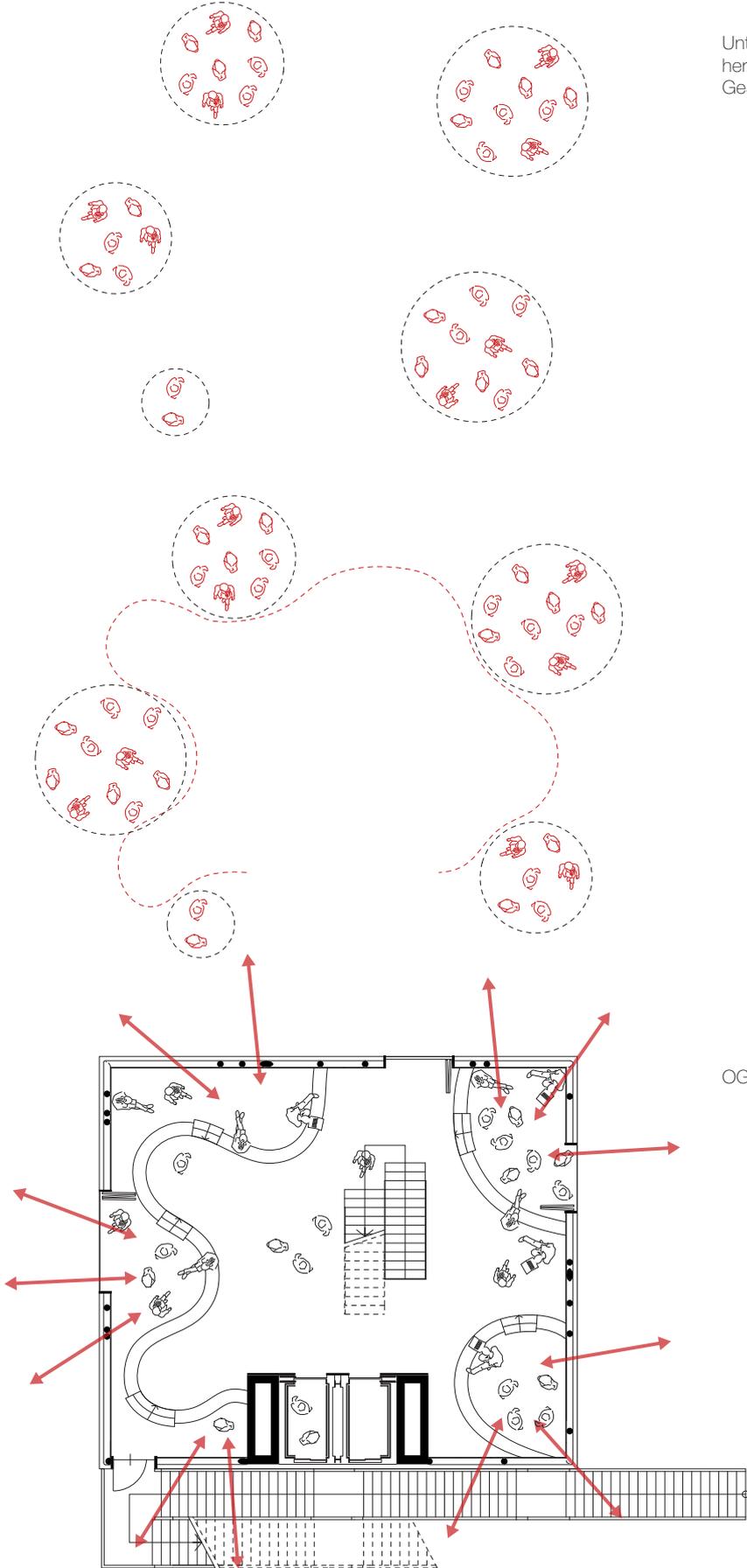


Abb. 63: Axonometrie und Ansicht Schlafkapseln

Unterschiedliche Gruppengrößen werden herangezogen um Bereiche auf den freien Geschoßen zu definieren



OG02 mit einer möglichen Situation.

Abb. 64: Konzept freies Geschoß

Tragwerksüberlegungen



Abb. 65: Betonkern Lift

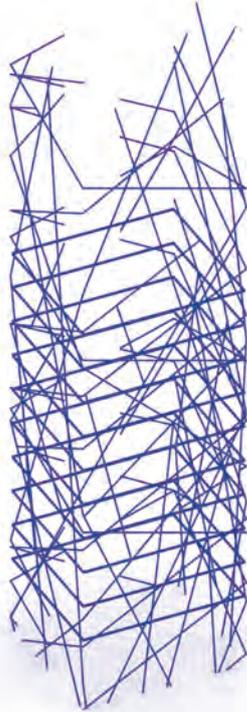


Abb. 66: Stahlkonstruktion

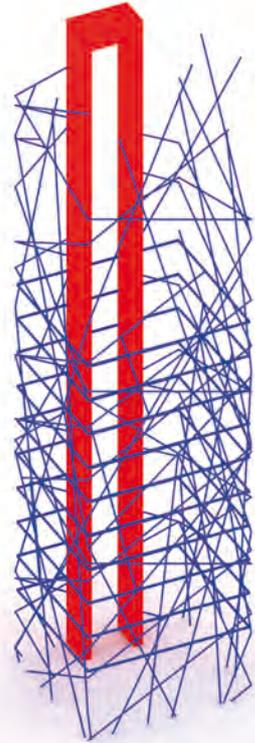


Abb. 67: Diagonal Zero Zero, Barcelona



Abb. 68: Prada Aoyama Epicenter, Tokio

Erschließung

“Stairs and elevators: stages of collective performance” (Avermaete, 2013, S. 67) “Stiegen und Lifte: Bühnen einer gemeinsamen Aufführung”

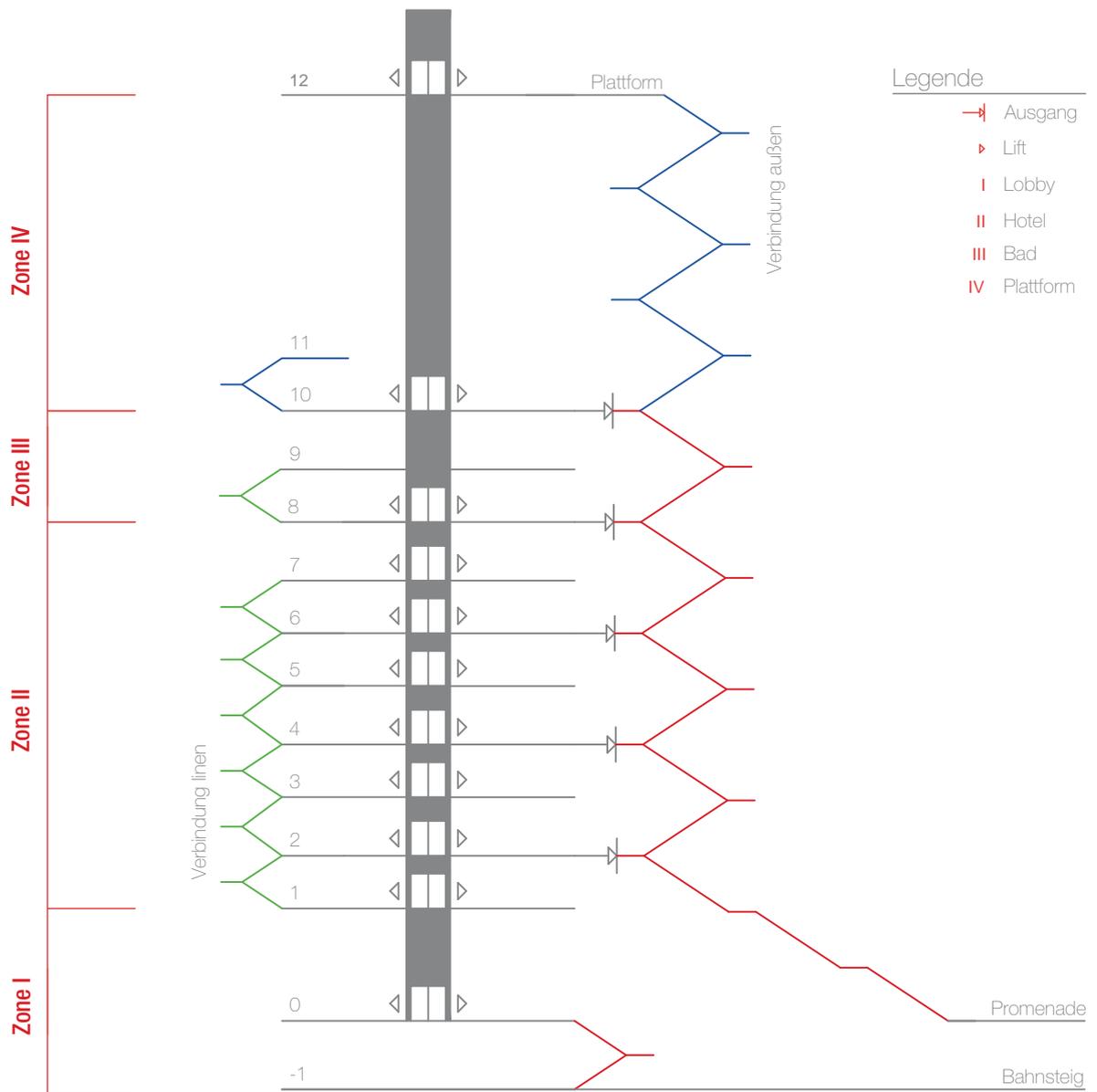


Abb. 69: schematische Darstellung Erschließung, in grau der Lift

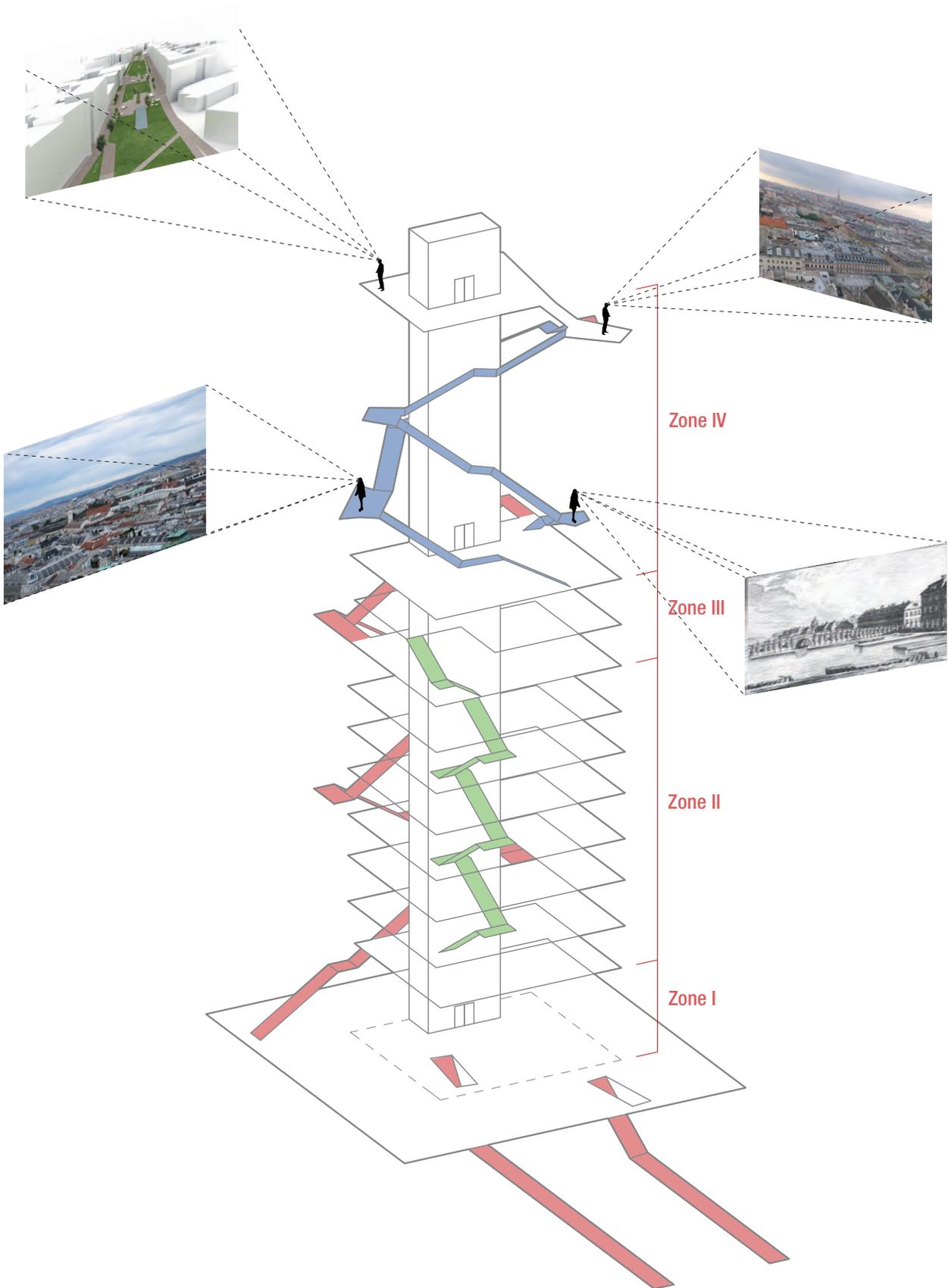


Abb. 70: Axonometrie Erschließung, Ausblicke am Aussichtsturm

Inspirationen



Abb. 71: Trollstigen Mountain Lodge

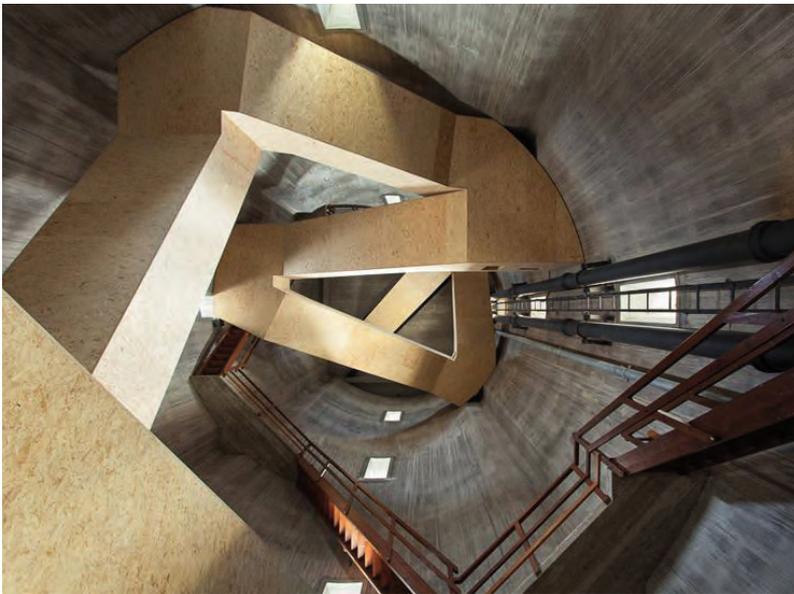


Abb. 72: parkland observation point



Abb. 73: Infobox Hauptbahnhof Wien,
Fotomontage



Abb. 74: Promenade Samuel-De Champlain



Abb. 75: Margaretenurm Wien, Fotomontage



Abb. 76: Nine Hours Hotel, Kyoto

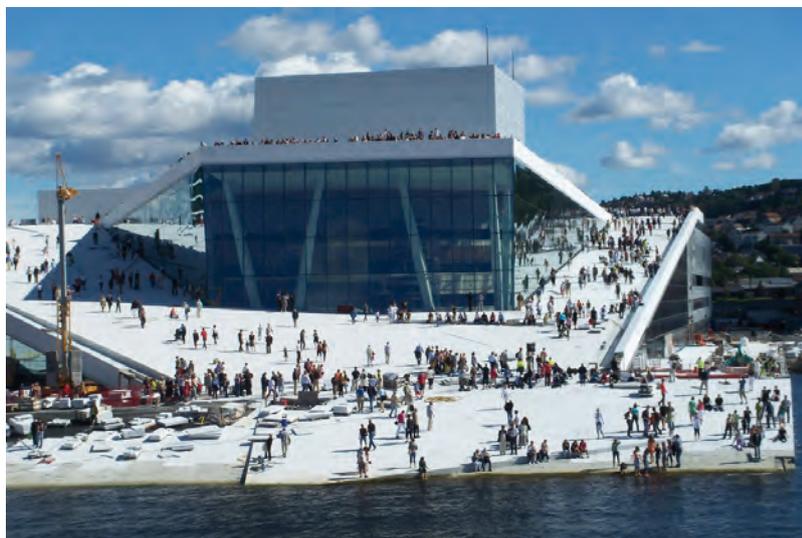
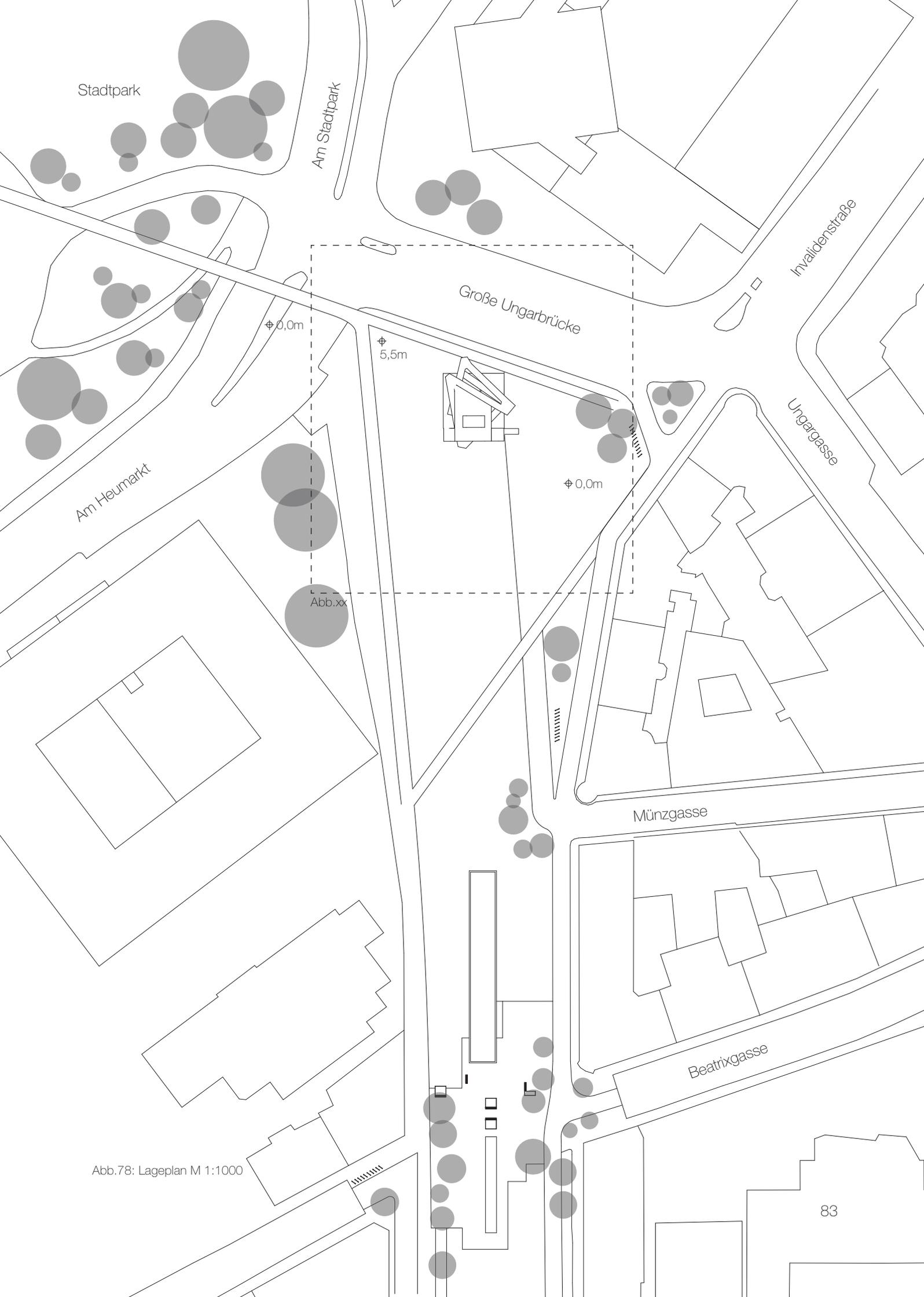


Abb. 77: Oslo Opera House

Grundrisse



Stadtpark

Am Stadtpark

Invalidenstraße

Große Ungarbrücke

$\phi 0,0m$

$\phi 5,5m$

$\phi 0,0m$

Ungargasse

Am Heumarkt

Abb.xx

Münzgasse

Beatrixgasse

Abb.78: Lageplan M 1:1000

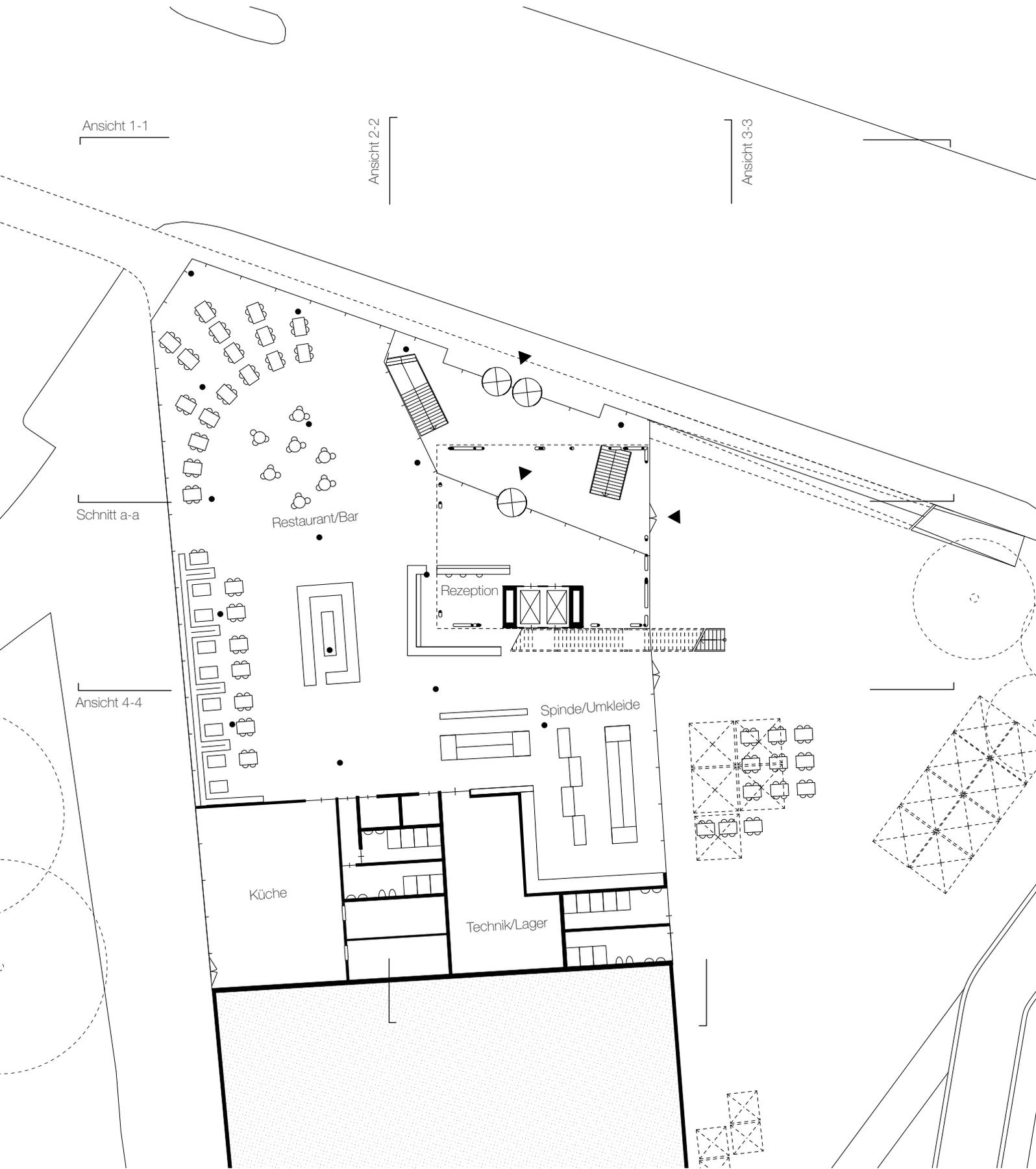
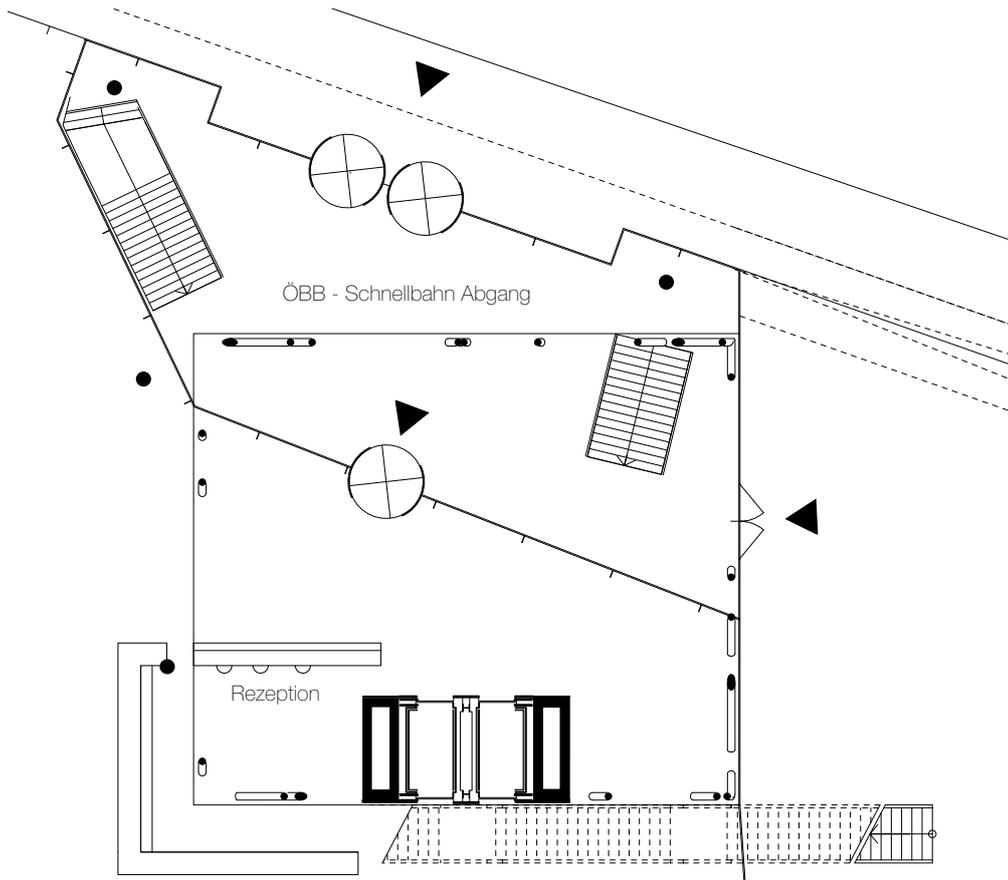
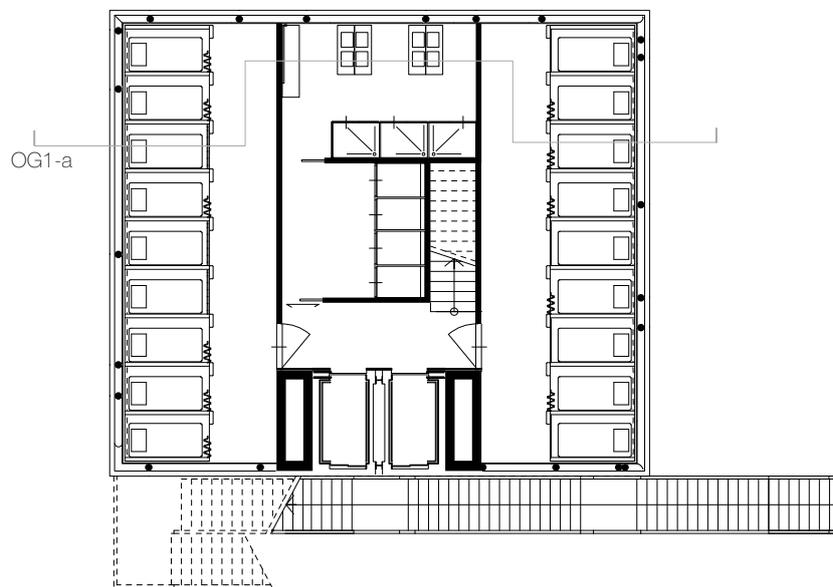


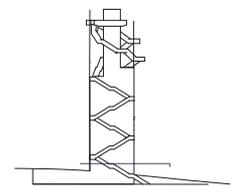
Abb.79: EG M 1:333



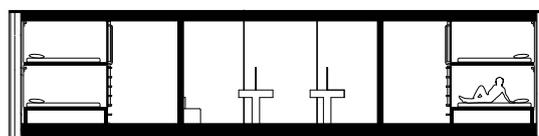
EG



OG1-a

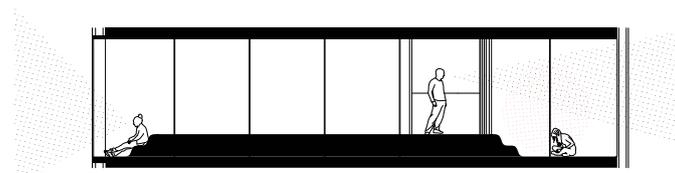
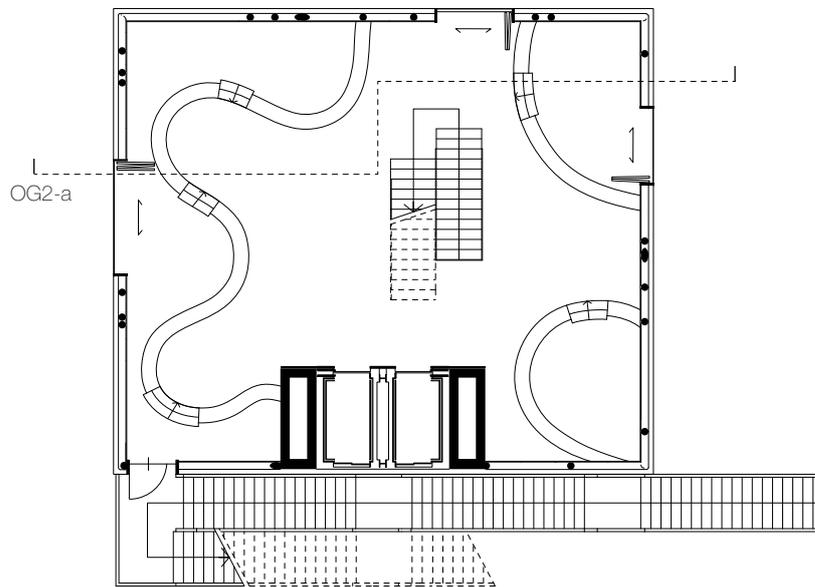


OG1 +6,5m



OG1-a

Abb.80: EG, OG1 M 1:200



OG2-a

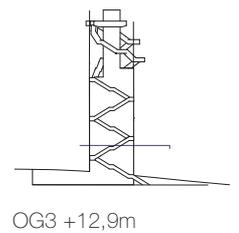
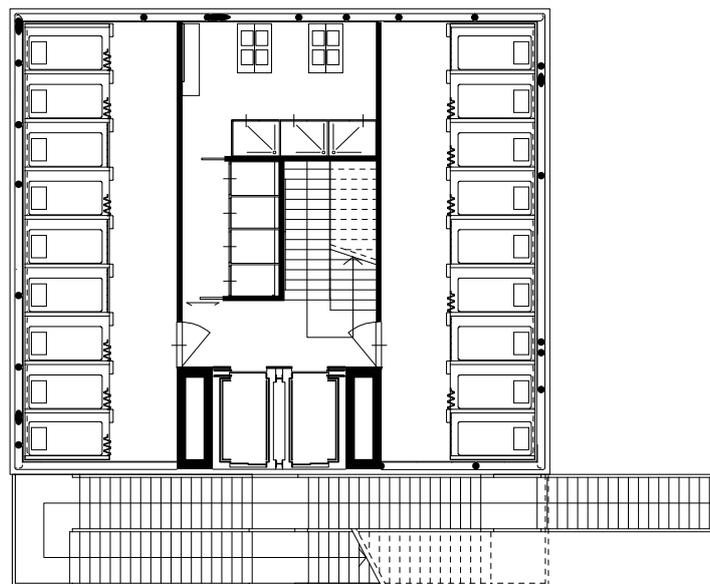
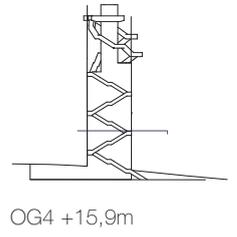
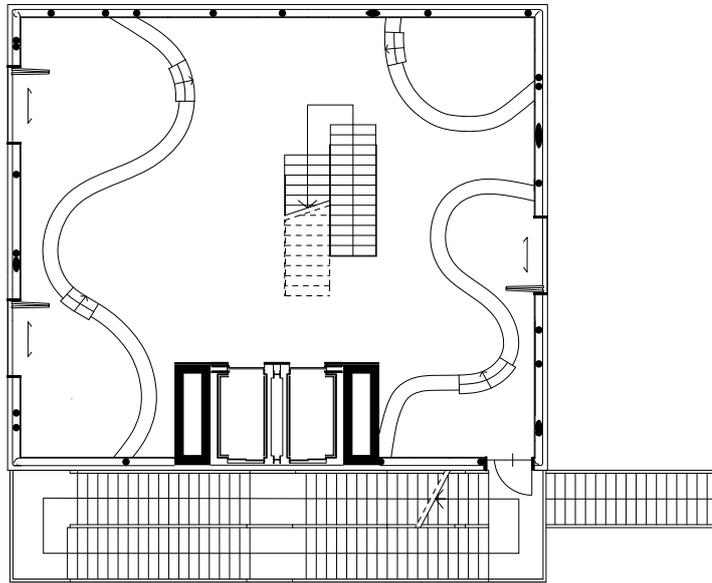
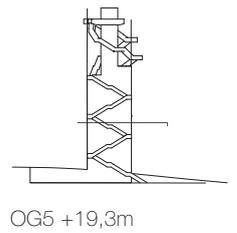
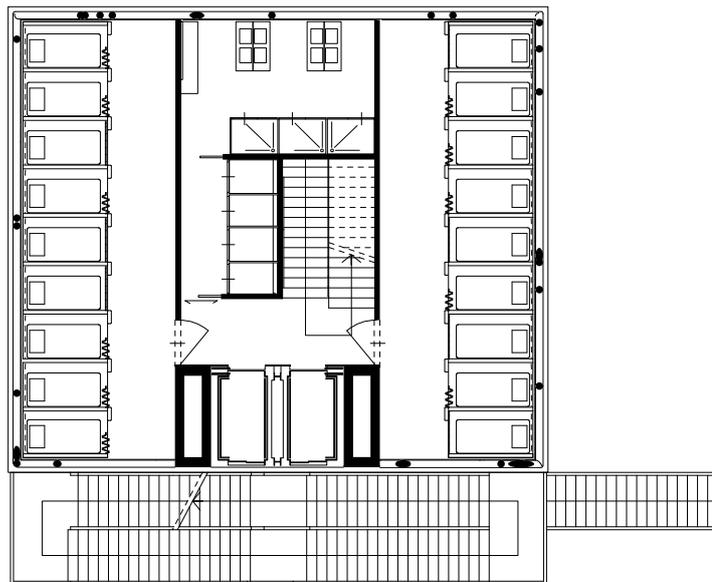


Abb.81: OG2, OG3 M 1:200

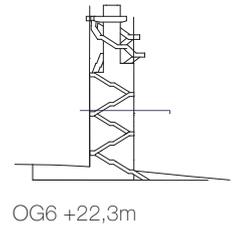
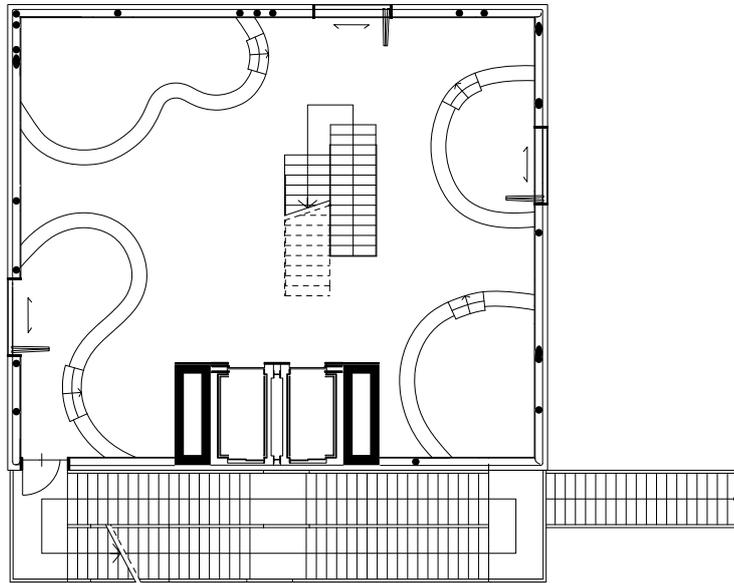


OG4 +15,9m

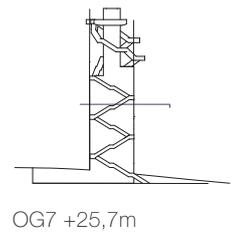
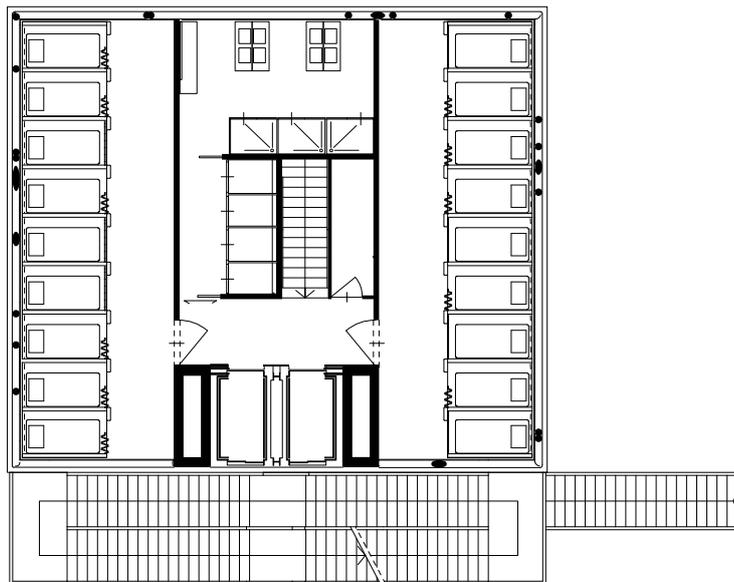


OG5 +19,3m

Abb.82: OG4, OG5 M 1:200

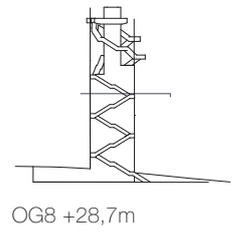
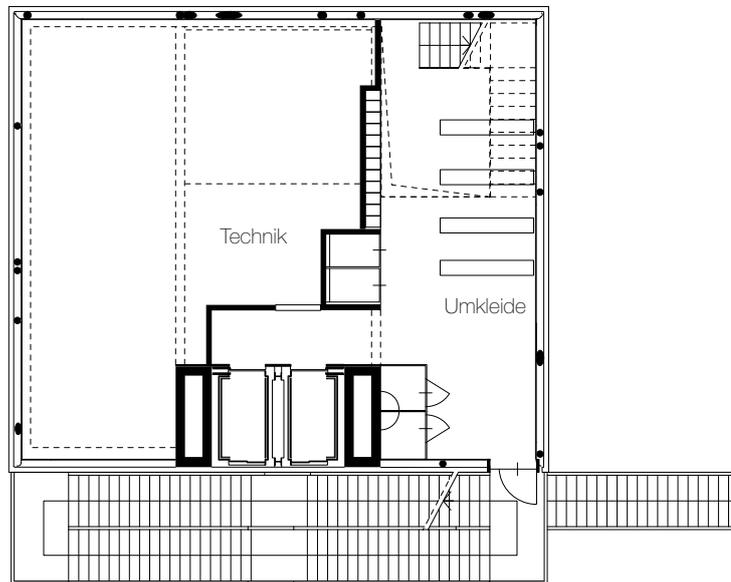


OG6 +22,3m

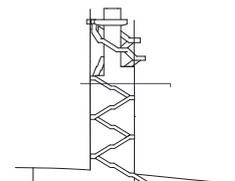
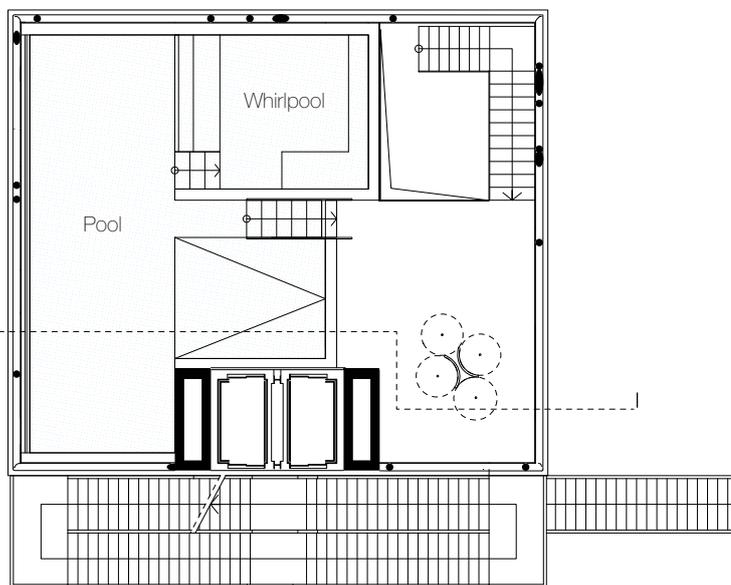


OG7 +25,7m

Abb.83: OG6, OG7 M 1:200



OG8 +28,7m



OG9 +31,7m

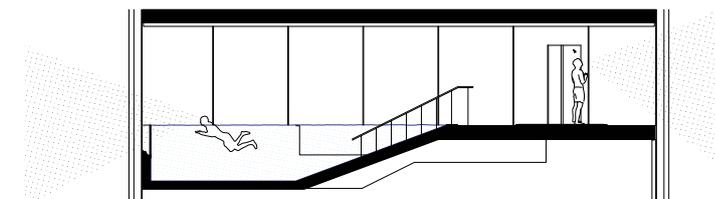
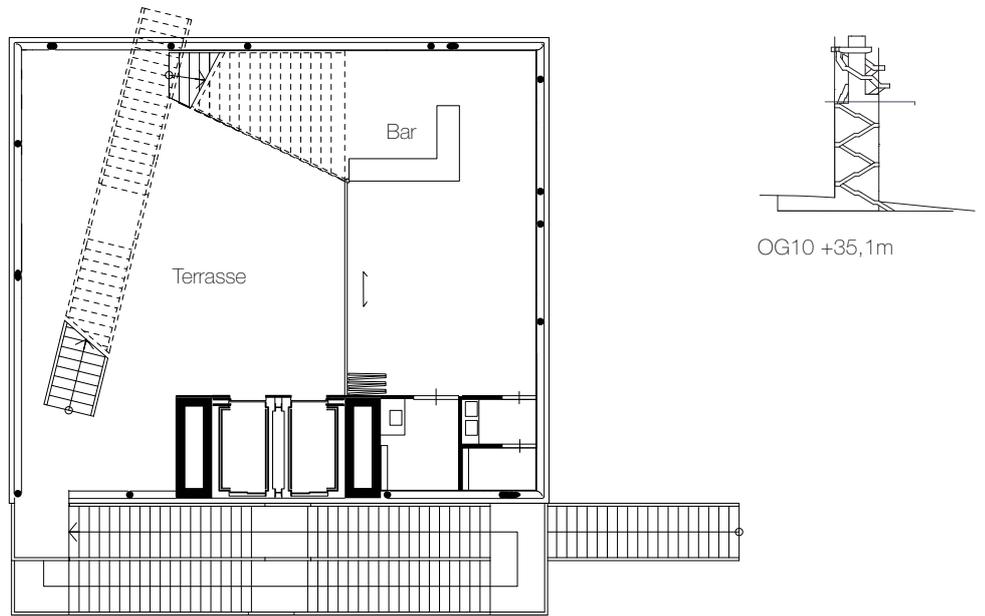
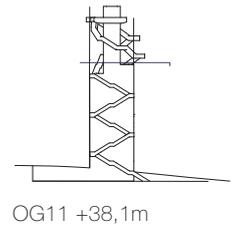
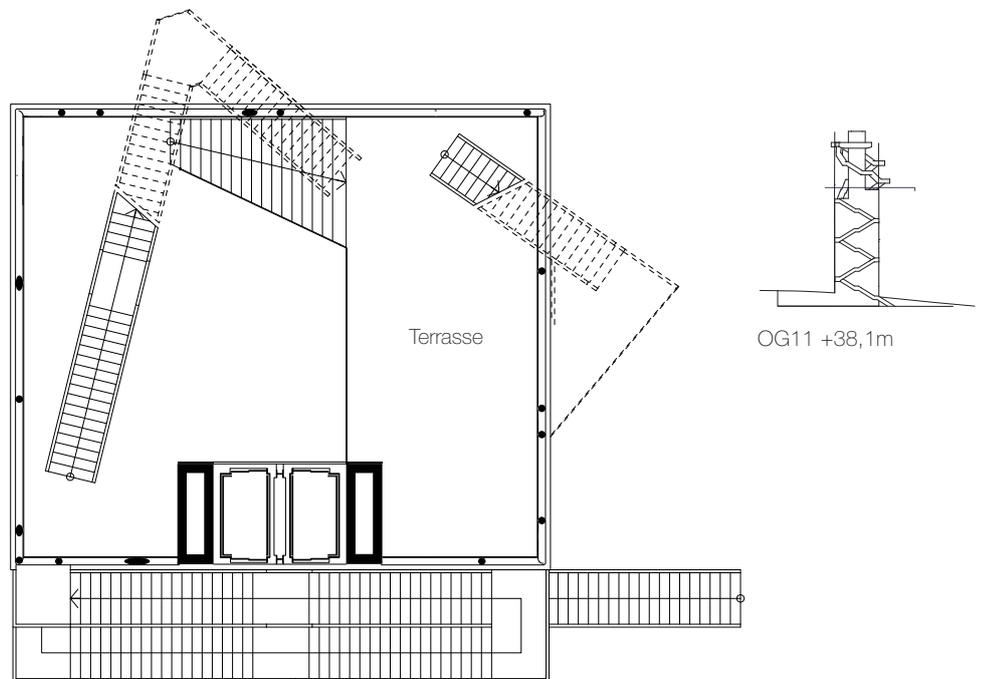


Abb.84: OG8, OG9 M 1:200



OG10 +35,1m



OG11 +38,1m

Abb.85: OG10, OG11 M 1:200

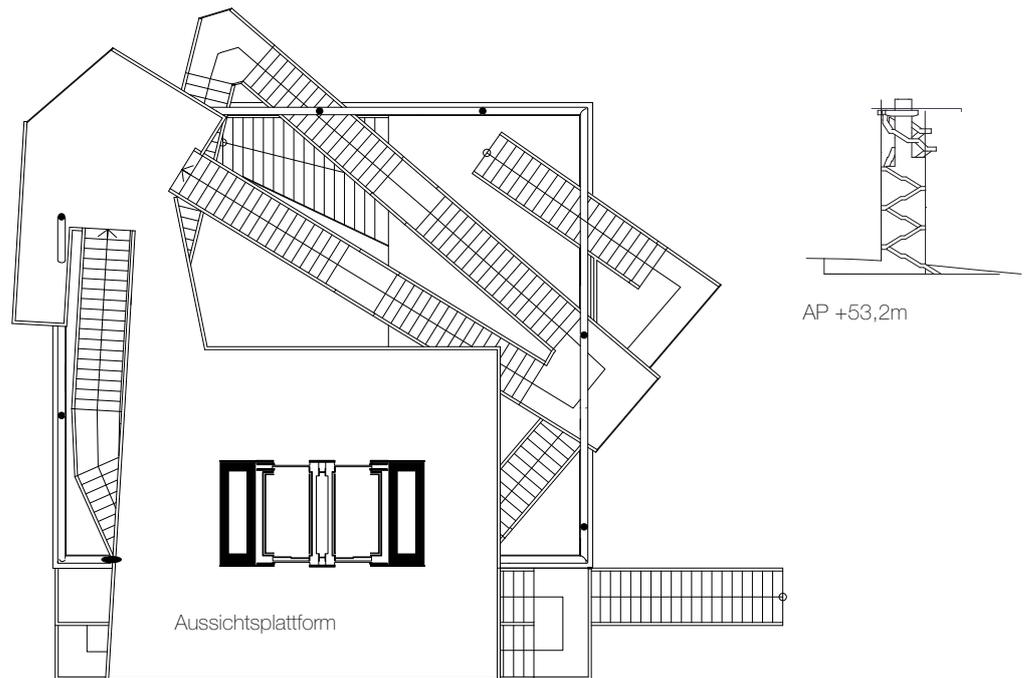


Abb.86: Aussichtsplattform M 1:200

Ansichten/Schnitte

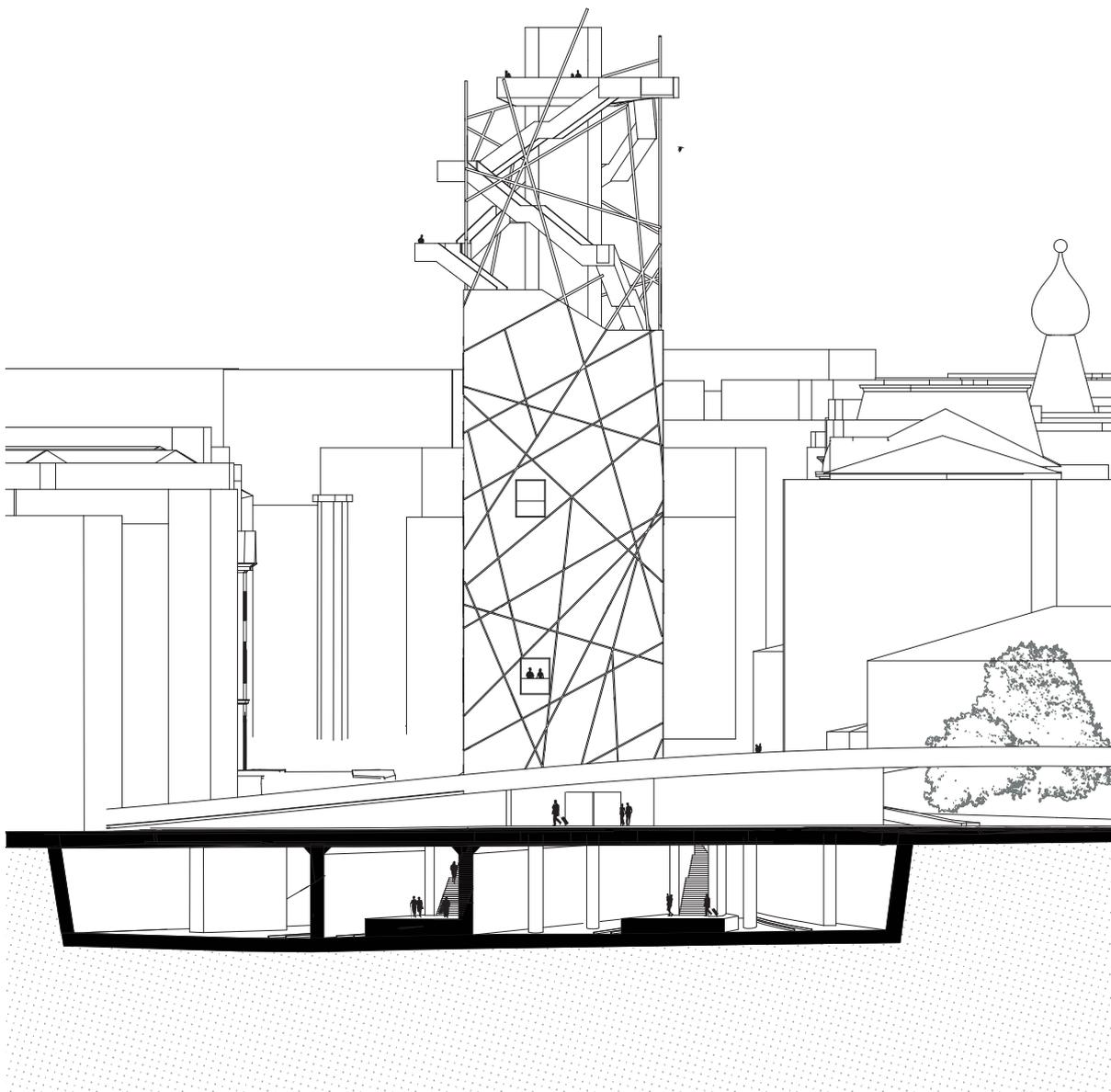


Abb.87: Ansicht 1-1 M 1:500

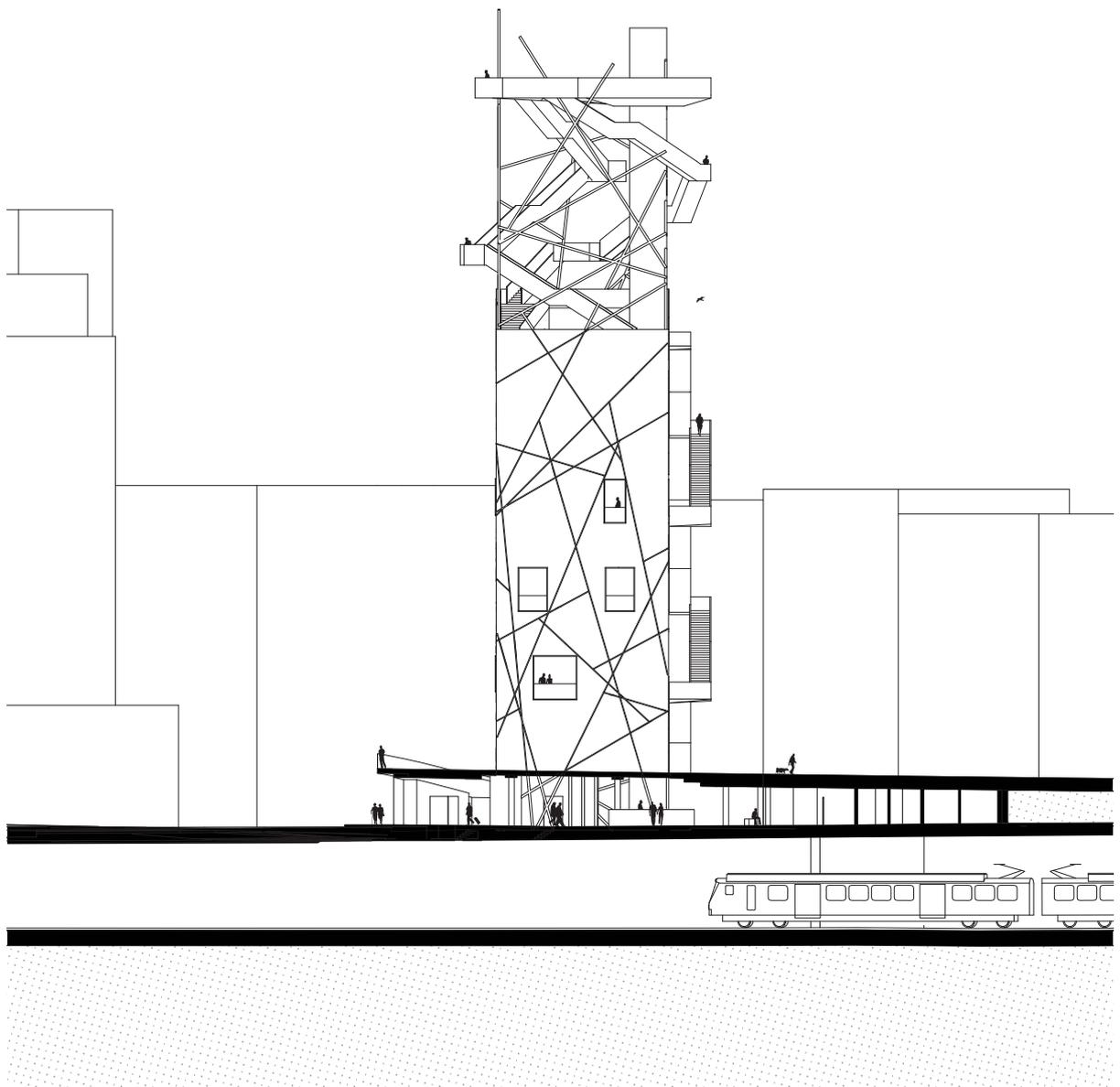


Abb.88: Ansicht 2-2 M 1:500

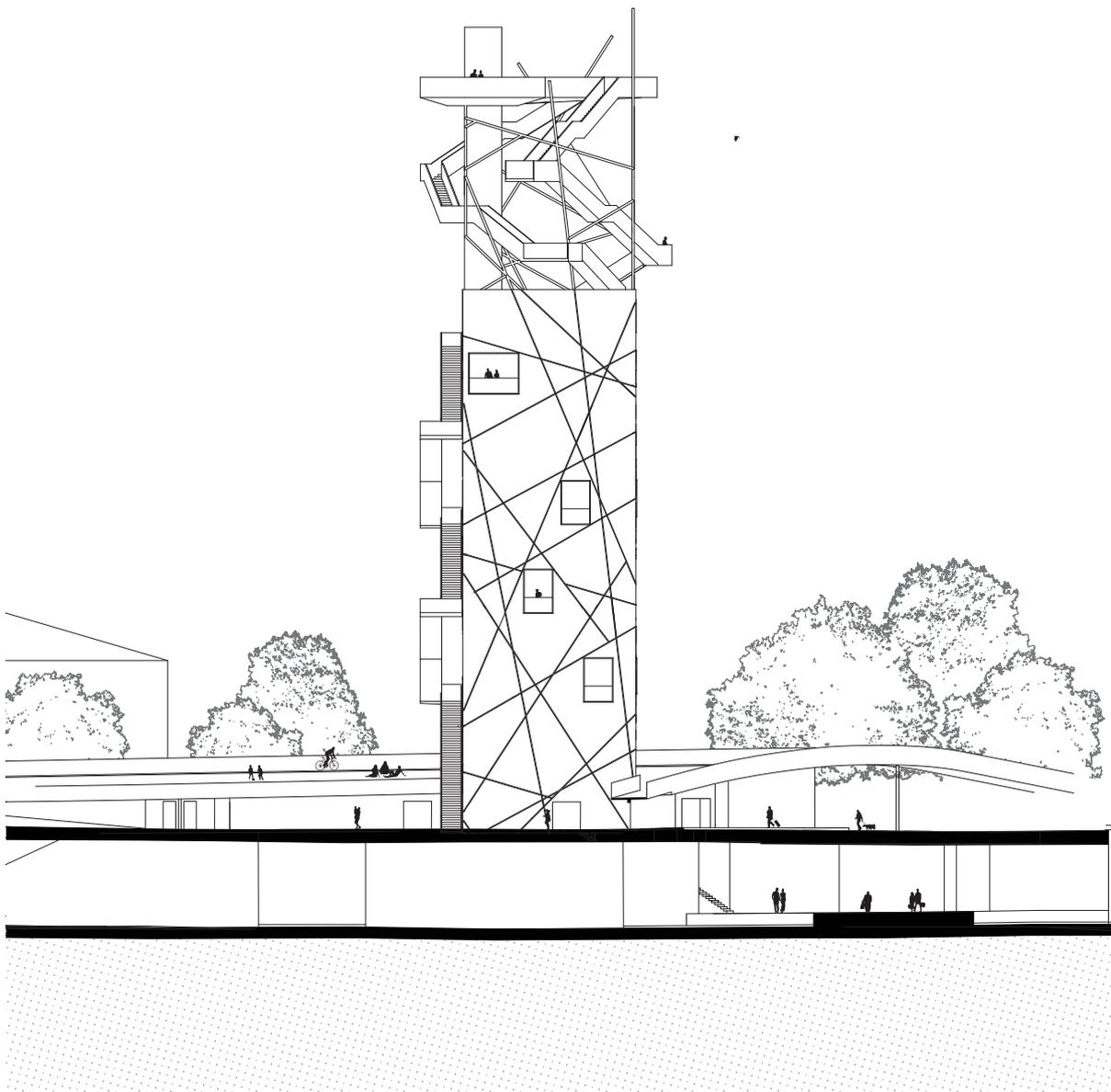


Abb.89: Ansicht 3-3 M 1:500

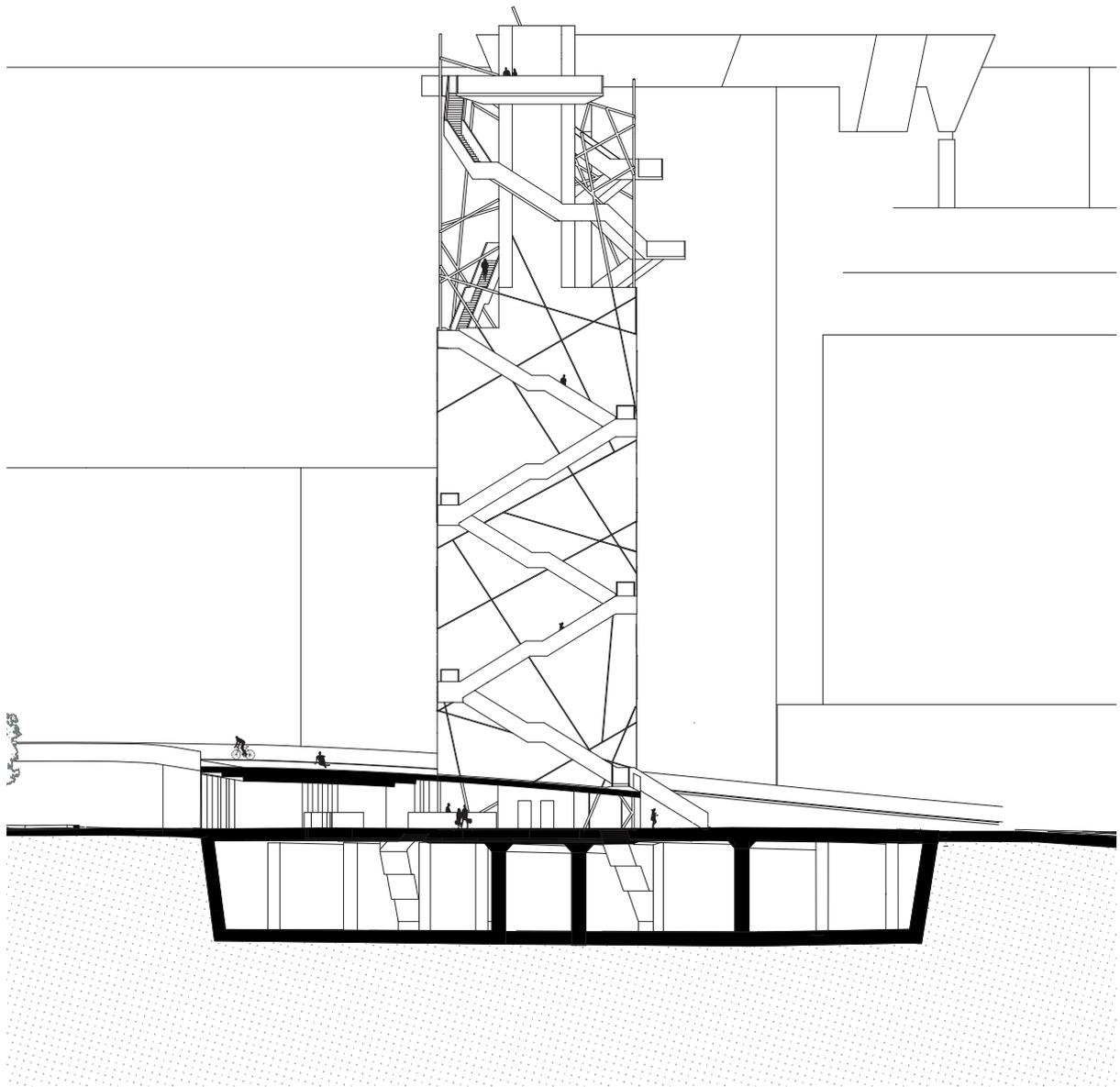


Abb.90: Ansicht 4-4 M 1:500

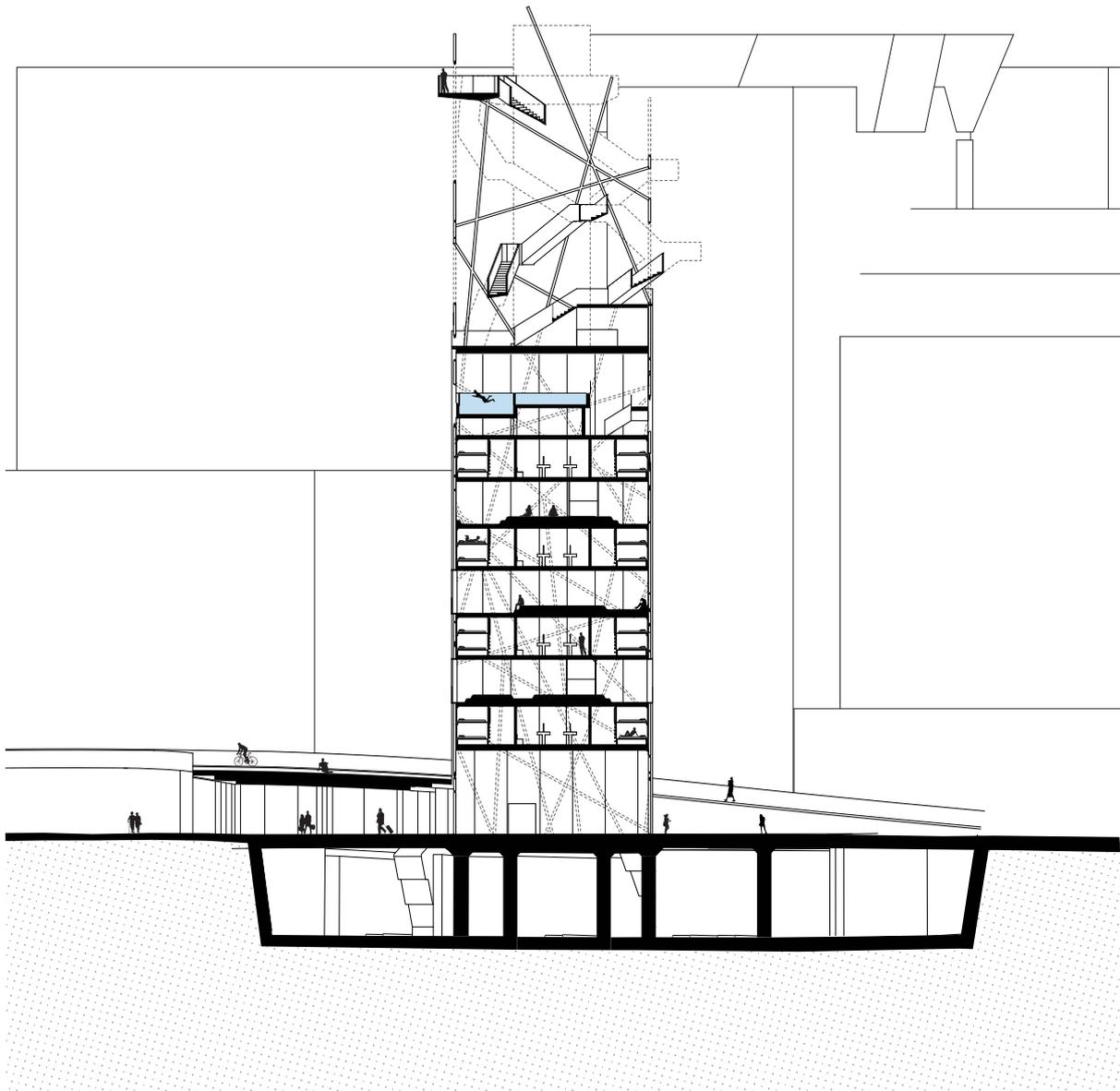


Abb.91: Schnitt a-a M 1:500

Freiraum Überblick 1:1000



Abb.96: Freiraum Überblick M 1:1000

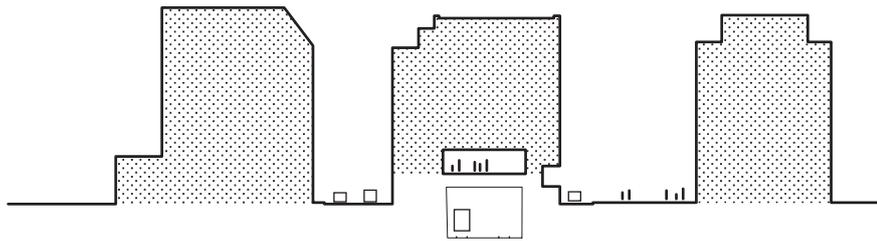
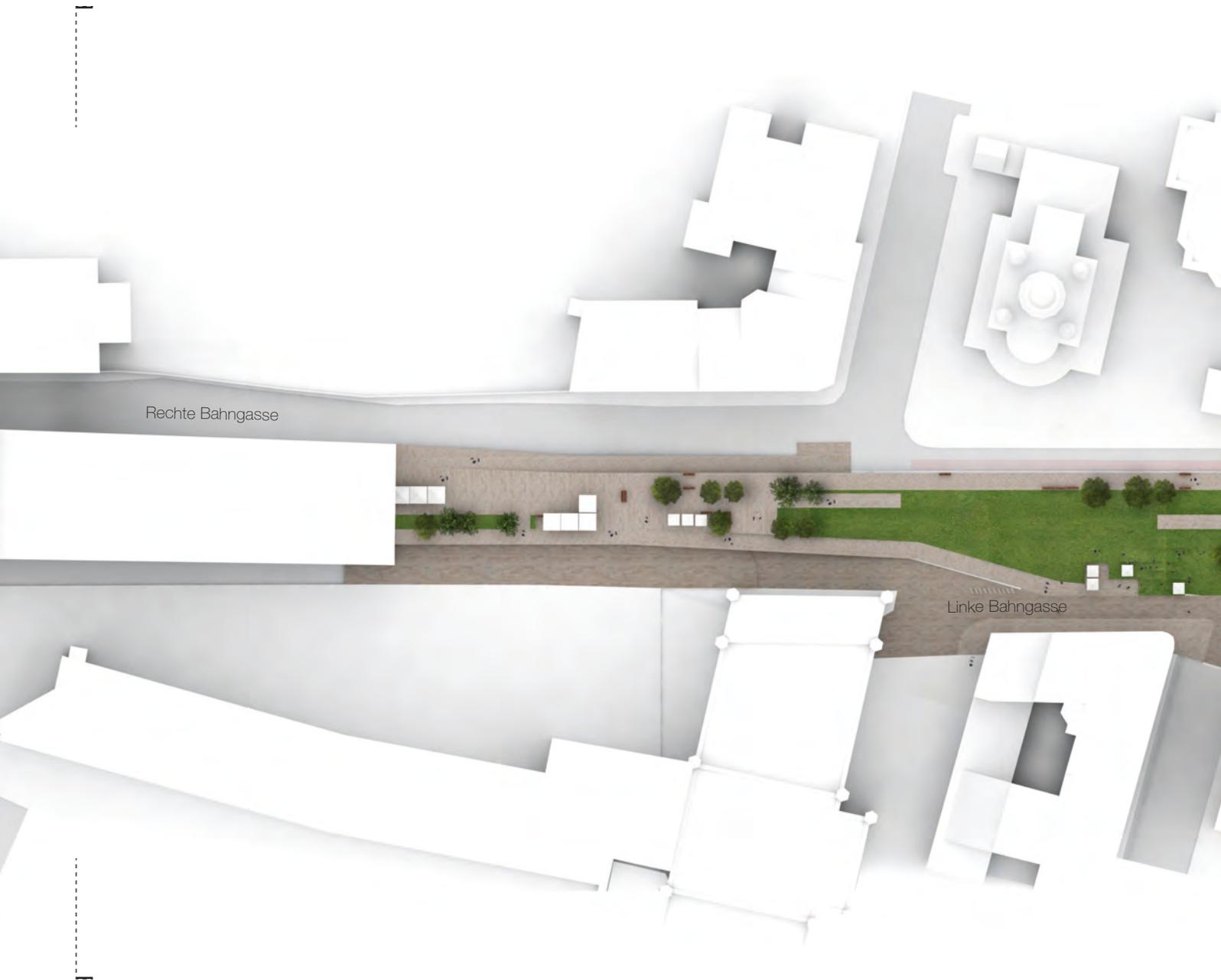


Abb.92: Schnitt 1-1 M 1:1000

Schnitt 1-1



Rechte Bahngasse

Linke Bahngasse

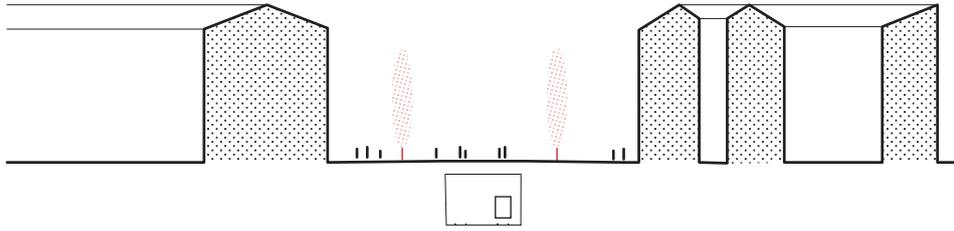


Abb.93: Schnitt 2-2 M 1:1000



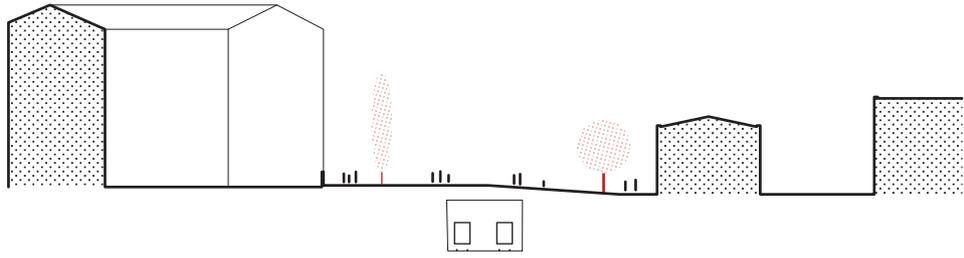


Abb.94: Schnitt 3-3 M 1:1000



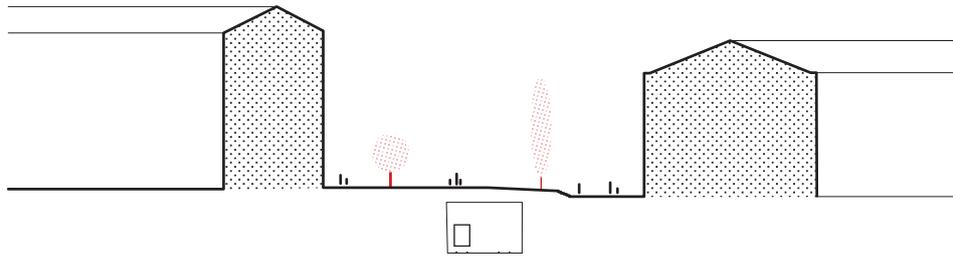
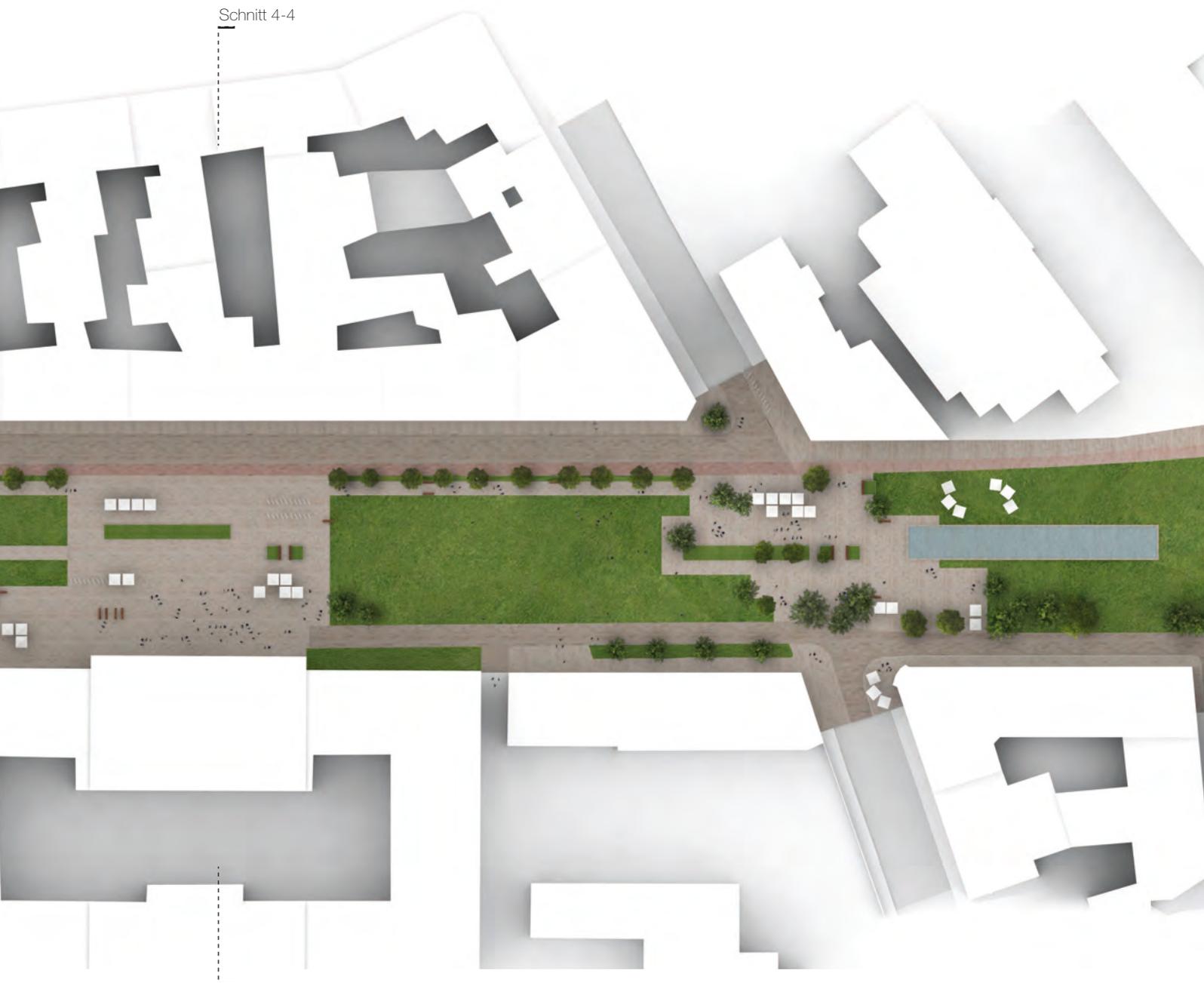
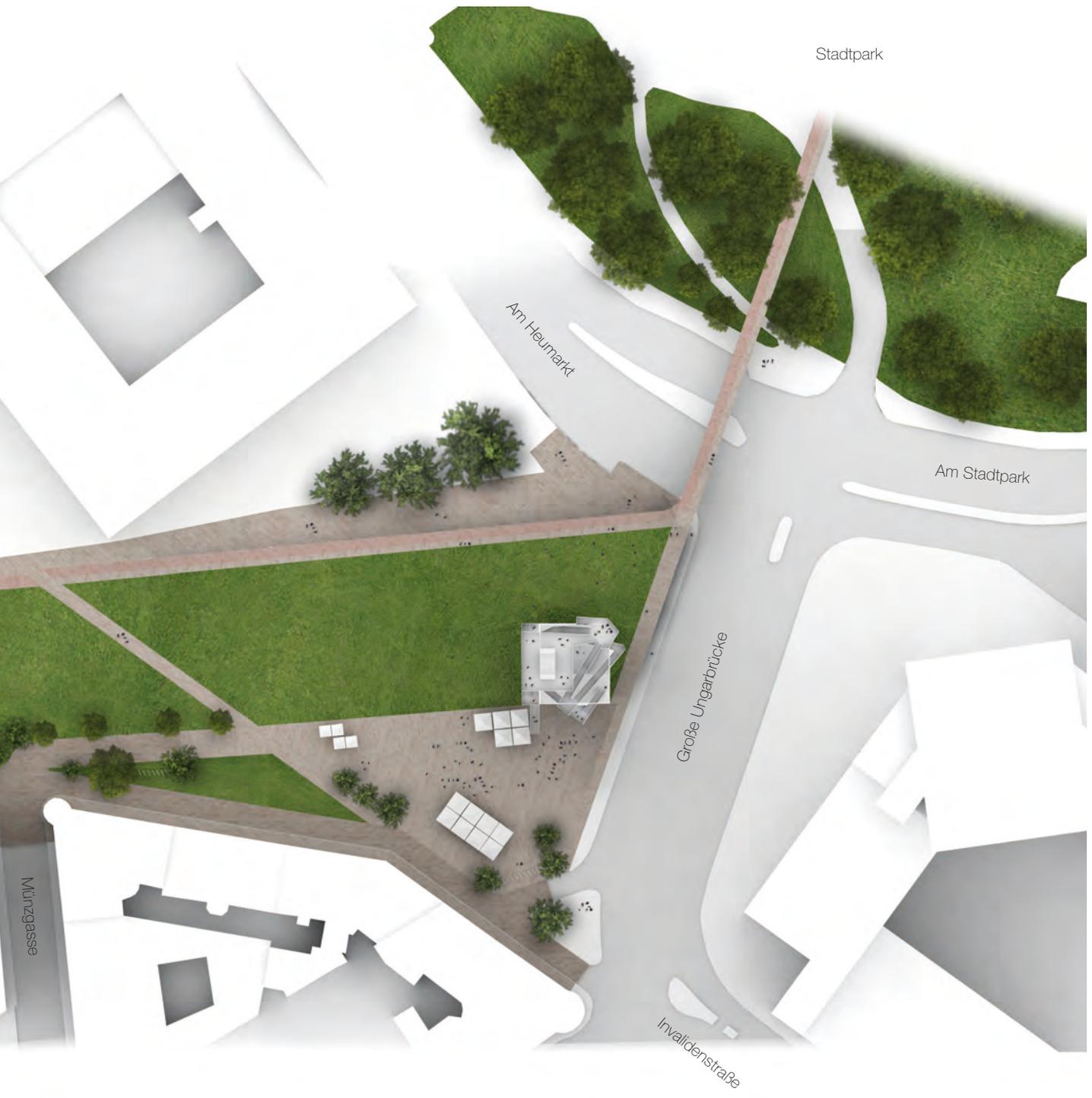


Abb.95: Schnitt 4-4 M 1:1000





Stadtpark

Am Heumarkt

Am Stadtpark

Große Ungarbrücke

Invalidenstraße

Münzgasse

Schaubilder



Abb.97: Blick Richtung Wien Mitte



Abb.98: Blick freies Geschoß

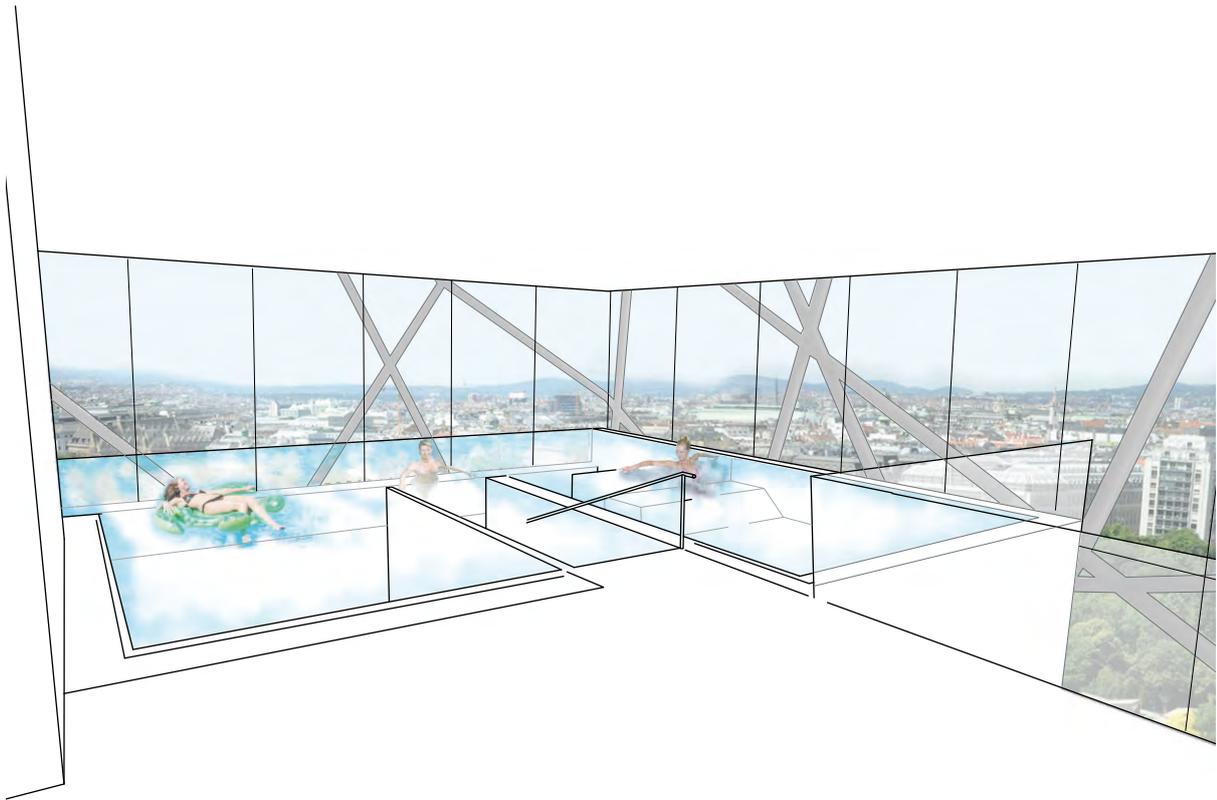


Abb.99: Blick Schwimmbad

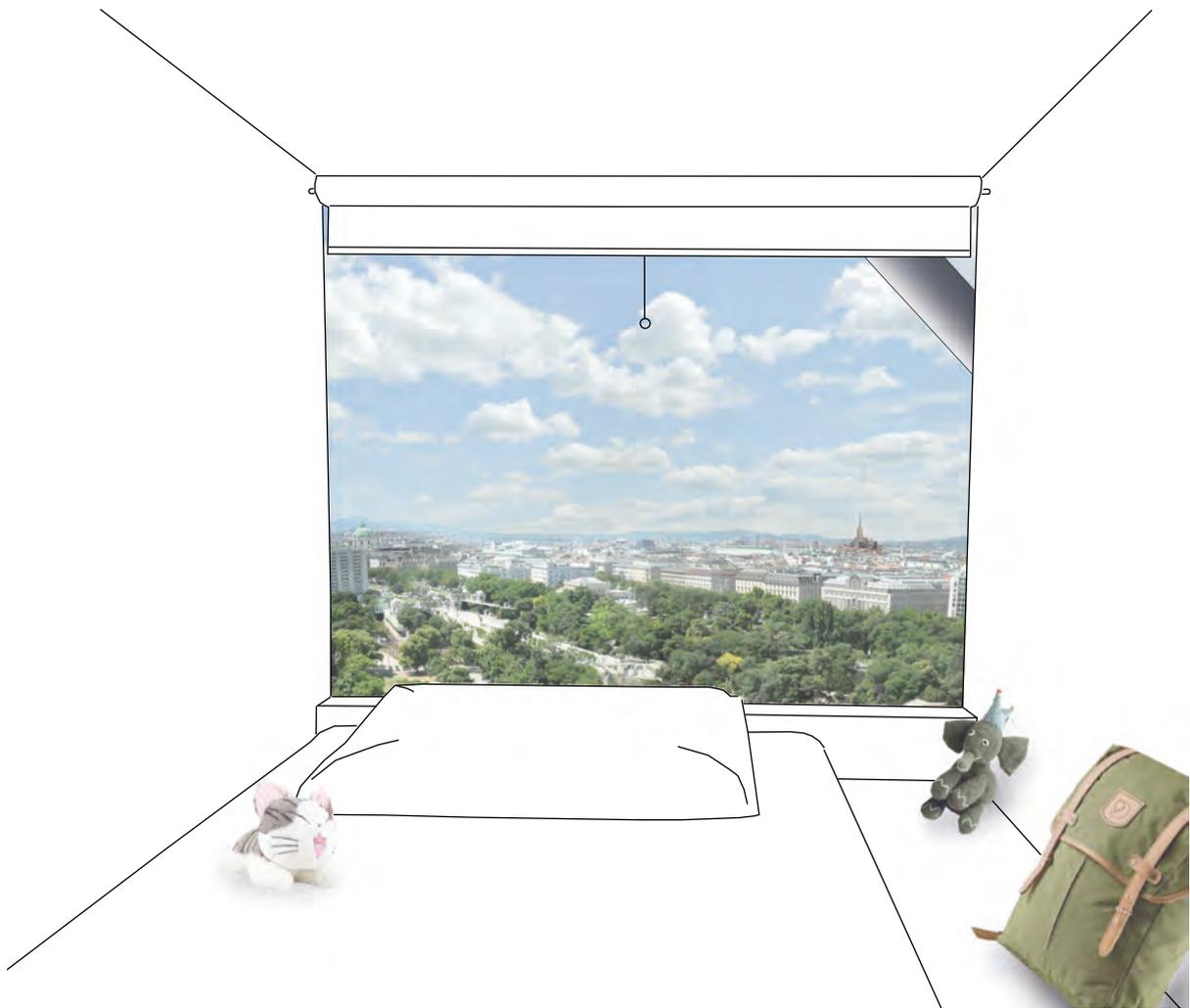


Abb.100: Blick aus einer Schlafkapsel

Arbeitsmodelle

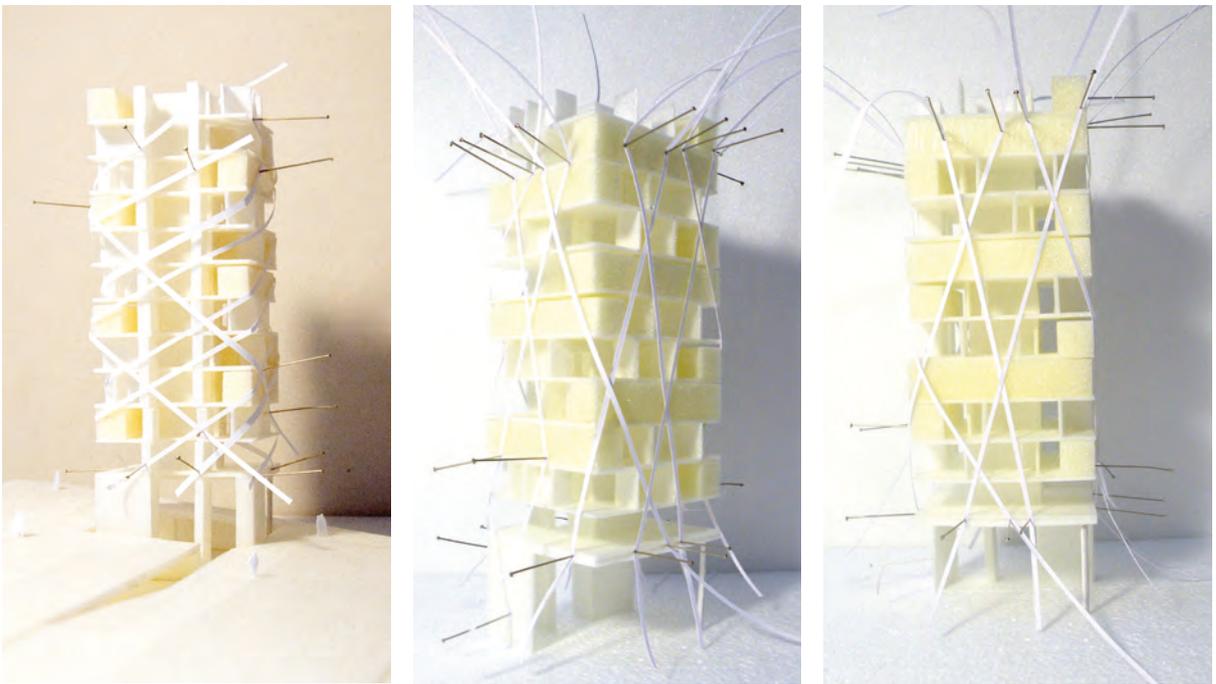


Abb.101: Arbeitsmodelle

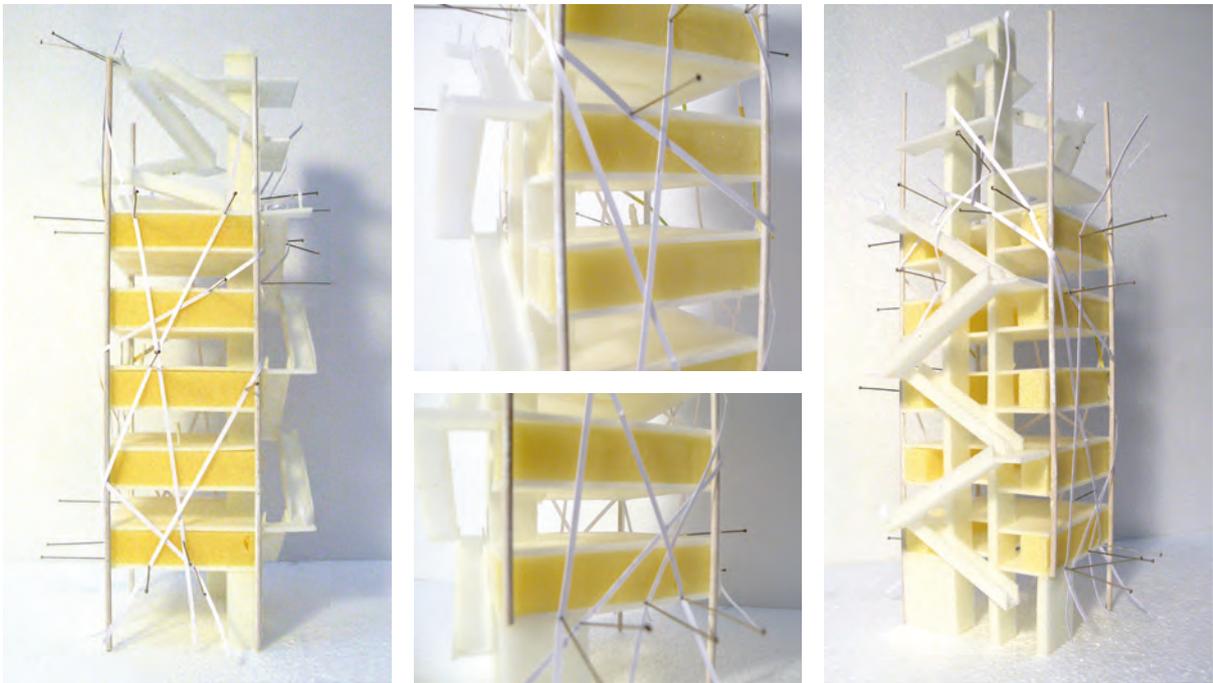


Abb.102: Arbeitsmodelle

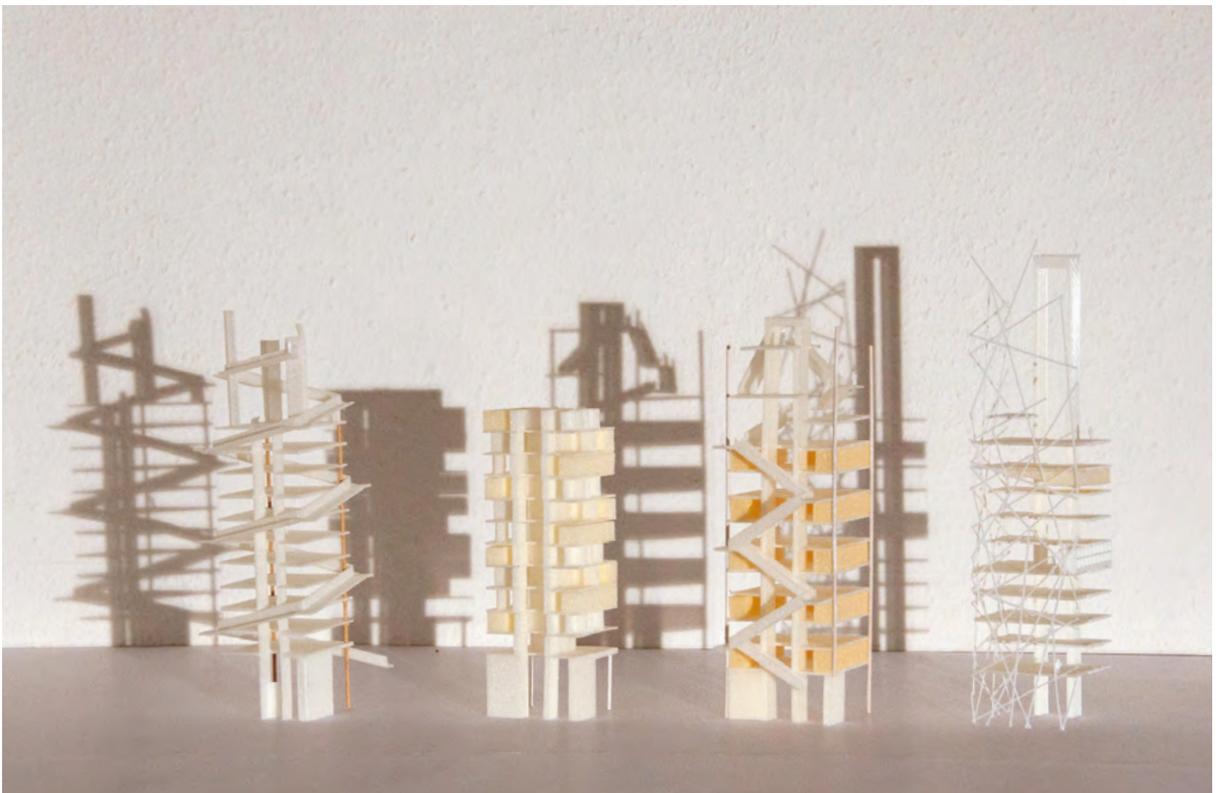


Abb.103: Arbeitsmodelle

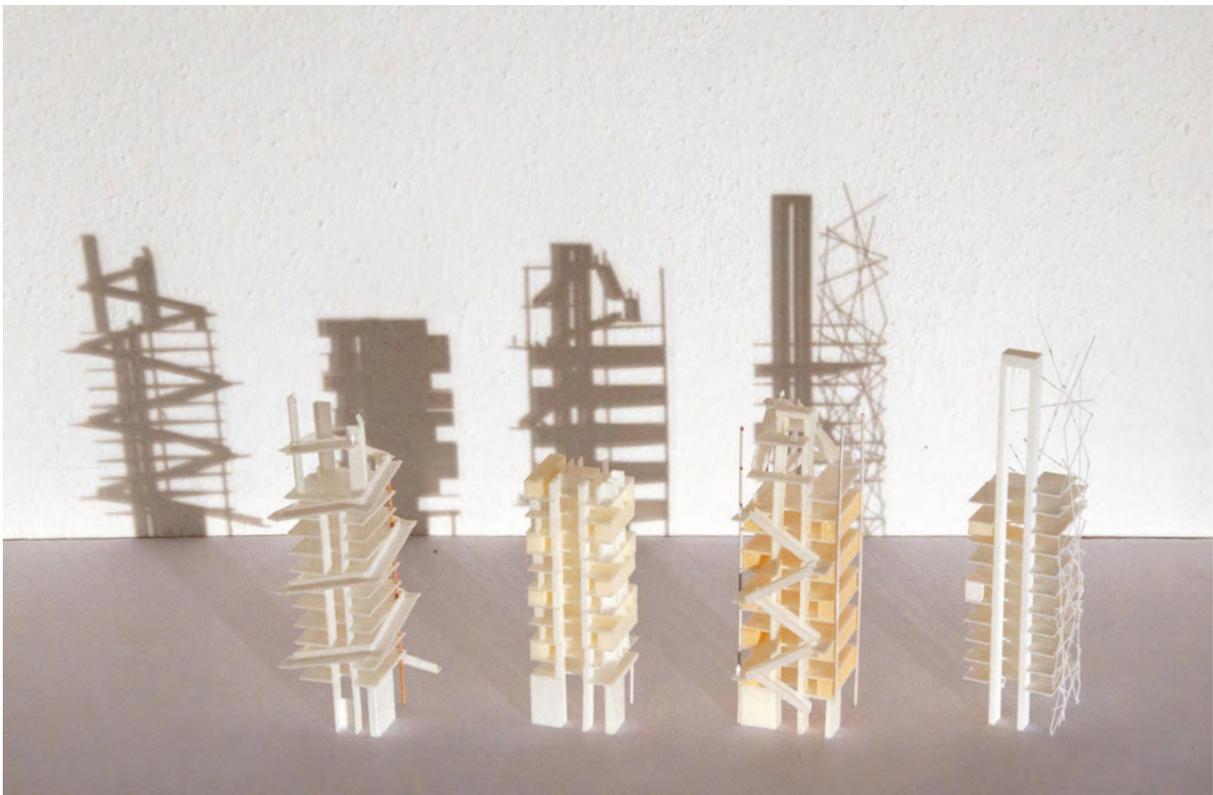


Abb.104: Arbeitsmodelle



Abb.105: Atelier APO



Abbildungsverzeichnis

- 1 Perspektivdarstellung von Wien und den Vorstädten bis zum Linienwall 1769-1773 (1778)
Joseph Daniel von Huber, Wiener Stadt- und Landesarchiv, Kartographische Sammlung 11,
Kupferstich auf 24 Blättern, Ausrichtung nach Westsüdwest
<http://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/huber.html> (18.11.2013)
- 2 Pläne der Stadt Wien bzw. der Polizeibezirke innerhalb des Linienwalls nach 1830
Carl Graf Vasquez, Wien Museum am Karlsplatz, Kolorierte Lithographien
<https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/vasquez.html#landstrasse> (14.12.2013)
- 3 Riebe, V. E. (1936). Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal. Wiener Neustadt: Gutenberg, S.26
- 4 http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kanalmaut_St.Marx.jpg (17.05.2014)
- 5 Rudolf von Alt, Ausschnitt aus dem Aquarell, 1841, "Stoßverkehr Spinnerin" Historisches
Museum der Stadt Wien
- 6 eigene Grafik, Statistik Austria - Statischeches Jahrbuch 2014,
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/
- 7 <http://en.wikipedia.org/wiki/Narrowboat#mediaviewer/File:Finowkanal-treidel.jpg>
- 8 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.10
- 9 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.11
- 10 Riebe, V. E. (1936). Der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal. Wiener Neustadt: Gutenberg, S.68
- 11 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.6
- 12,13 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.29
- 14 <http://denkmaeler.dasmuseen.net/Wienerneustaedterkanal.html>
- 15,16 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.22
- 17 <http://www.meinbezirk.at/wien-11-simmering/kultur/wiener-neustaedter-kanal-1930er-jahre-m1201576,164475.html>
- 18,20 Dr. Paul Slezak, D. F. (1981). Wiener Neustädter Kanal und Aspangbahn. Wien: Verlag Josef Otto
Slezak, S.85
- 19 http://de.wikipedia.org/wiki/Datei:KFNB_Austria.jpg
- 21 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.23
- 22 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.21
- 23 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH, S.20
- 24 Schwarzplan nach Leander Anguissola, Johann Jacob Marinoni u.a., 1704,
<http://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/anguissola-marinoni.html>
(24.04.2014)

- 25 Schwarzplan Franziszeischer Kataster 1817-1829, Ergänzungen bis 1832
<http://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/franziszeisch.html> (24.04.2014)
- 26 Schwarzplan nach Daten aus der Open Street Map, ergänzt mit Eigenbeobachtungen und Luft
 bildern
- 27 eigene Grafik
- 28 eigene Grafik, Kollage mit Ergänzungen
- 29 eigene Grafik, Kollage mit Ergänzungen,
http://blog.wienerlinien.at/wp-content/uploads/2012/06/Schnellverbindungsplan_ENDVERSION5.jpg
- 30 markante Punkte, eigene Grafik
- 31 Plan nach Daten aus der Open Street Map, ergänzt mit Eigenbeobachtungen und Luftbildern
- 32 Plan nach Daten aus der Open Street Map, ergänzt mit Eigenbeobachtungen
- 33 Blick aus der Raiffeisen Zentralbank, eigenes Foto
- 34 Plan nach Daten aus der Open Street Map, ergänzt mit Eigenbeobachtungen
- 35 eigene Grafik mit Schaubildern
- 36, 37, 38 eigene Fotos
- 39 eigene Grafik, ergänzt mit Eigenbeobachtungen
- 40 eigene Grafik
- 41 eigene Grafik, eigene Fotos Oktober 2014
- 42 Dr. Paul Slezak, D. F. (1990). Kanal Nostalgie Aspangbahn. Wien: Verlag Josef Otto Slezak S.28
- 43 Lange, F. (2003). Von Wien zur Adria. Erfurt: Sutton Verlag GmbH
- 44 Dr. Paul Slezak, D. F. (1990). Kanal Nostalgie Aspangbahn. Wien: Verlag Josef Otto Slezak S.28
- 45, 46, 47, 48, 49 eigene Grafik
- 50, 51, 52, 53 Fotos Umgebung Planungsgebiet, August 2014, eigene Grafik
- 54 eigene Grafik, Plan nach Daten aus der Open Street Map, Adressen nach dem jeweiligen
 Internetauftritt der Hostels, August 2014
- 55, 56, 57, 58, 59 eigene Grafik, Konzept
- 60 eigenes Foto
- 61, 62, 63 eigene Grafik
- 64 eigene Grafik
- 65, 66 eigene Grafik

- 67 <http://unconsciousexpressions.wordpress.com/2011/07/14/zero-zero-diagonal-tower-by-embarcelona/>
- 68 <http://archood.com/prada-store-herzog-de-meuron/>
- 71 <http://weandthecolor.com/trollstigen-mountain-lodge-by-reiulf-ramstad-architects/14748>
- 72 <http://www.dezeen.com/2014/05/02/viewpoint-sint-jans klooster-observation-point-staircases-zecc-architecten/>
- 73 Michael Wallraff, http://www.mak.at/jart/prj3/mak/main.jart?rel=en&reserve-mode=reserve&content-id=1344416523125&article_id=975&media_type=image&download_items=yes
- 74 <http://www.contemporist.com/2008/11/26/promenade-samuel-de-champlain-by-daoust-lestage/>
- 75 Michael Wallraff, http://www.mak.at/presse/presse_infos/rueckblick?article_id=975&download_items=yes&media_type=image
- 76 <http://yabbedoo.wordpress.com/2011/06/02/hotel-nine-hours-kyoto-teramachi/>
- 77 <http://www.archdaily.com/440/oslo-opera-house-snohetta/attachment/11/>
- 78-91 eigene Grafiken
- 92-96 eigene Grafiken nach Daten aus der Open Street Map, ergänzt mit Eigenbeobachtungen
- 97 Rendering
- 98, 99, 100 eigene Grafik
- 101-105 eigene Fotos

Quellenverzeichnis

Stan Allen and Marc McQuade, Edited by (2011). *Landform Building:Architecture's new terrain*. Baden Switzerland: Lars Müller Publishers

Tom Avermaete and Anne Massey, Edited by (2013). *Hotel Lobbies and Lounges*. Abingdon: Routledge

A.Gardini, M. (2014). *Grundlage der Hotellerie und des Hotelmanagements 2.Auflage*. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH

Dr. Paul Slezak, D. F. (1990). *Kanal Nostalgie Aspangbahn*. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/tourismus/beherbergung/ankuenfte_naechtigungen/ (22.08.2014)
PDF- Ankünfte, Nächtigungen sowie durchschnittliche Aufenthaltsdauer nach Bundesländern (1995 bis 2013)

