

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/
Masterarbeit ist in der Hauptbibliothek der Tech-
nischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich.

<http://www.ub.tuwien.ac.at>



The approved original version of this diploma or
master thesis is available at the main library of the
Vienna University of Technology.

<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng>

UMGESTALTUNG DER OSTPASSAGE AM WIENER KARLSPLATZ UND DER DAMIT VERBUNDENEN ADAPTIERUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Diplomarbeit

Umgestaltung der Ostpassage am Wiener Karlsplatz und der damit verbundenen Adaptierung des öffentlichen Raumes

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

Ass.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Anton Kottbauer

e253 Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung für Raumgestaltung und nachhaltiges Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Ing. Roland Patocka
0628048

Wien, am 30.06.2017

Die Stadtbevölkerung in Wien wächst - um die gute Lebensqualität auf dem derzeitigen Niveau zu halten werden stetig neue Projekte umgesetzt. Vor allem die Infrastruktur wird von den Bewohnern hoch geschätzt. Das Institut für Raumgestaltung und nachhaltiges Entwerfen widmet sich seit Jahren mit interessanten workshops der Gestaltung des Karlsplatzes. Nach der Renovierung der Hauptpassage stand auch die kleinere, unscheinbarere Ostpassage im Fokus der Planer.

Seit zwei Jahren beschäftige ich mich mit der Problematik der Neugestaltung dieses stark frequentierten, aber in die Jahre gekommenen Bauwerkes. Da ich die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien sehr schätze und oft benütze ist es mir ein großes Anliegen, diesen Teil des Karlsplatzes aufzuwerten.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich während meines Studiums unterstützt haben. Besonderer Dank gilt Herrn Architekt DI Gerhard Mossburger, Architektin Mag. DI Barbara Hufnagl in beratender Funktion und den Wiener Linien für die Bereitstellung von Planunterlagen.

Seit dem Beginn der Bauarbeiten am Wiener Karlsplatz wurde das Wiener U-Bahnnetz immer weiter ausgebaut. Die stetig wachsende Bevölkerungszahl und die damit verbundene Notwendigkeit, immer mehr Menschen zu ihren täglichen Zielen in kürzester Zeit zu befördern ist eine logistische Herausforderung.

Der Karlsplatz zählt hier zu den bedeutendsten Knotenpunkten Wiens für den täglichen Verkehr. Hier treffen drei U-Bahnen, etliche Straßenbahnen und Busse, Radfahrer und Fußgänger mit dem motorisierten Verkehr auf engstem innerstädtischem Raum aufeinander. Das Resultat aus dieser teils aus Notwendigkeit gewachsenen Situation hat den Resselpark und dessen Umgebung von der Innenstadt abgeschnitten, die Verbindungsachse unter die Oberfläche verlegt und den Fußgänger in den Untergrund gezwungen.

Die Hauptpassage dient in diesem Bereich als direkte Verbindung zwischen 1. Und 4. Bezirk und ist ein wichtiger Verteiler zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ein bisher eher unbeachteter zweiter Verbindungsweg ist die Ostpassage, die auf Höhe des Künstlerhauses ein uneingeschränktes Überqueren Richtung Resselpark ermöglicht.

Diese Diplomarbeit befasst sich mit der Aufwertung des Bereiches um den Wiener Resselpark, der mit der Karlskirche, der Technischen Universität, dem Wien Museum und nicht zuletzt der Parklandschaft einen wesentlichen Bestandteil zur Lebensqualität in Wien beiträgt. Es wird eine uneingeschränkte oberirdische Verbindung zwischen den beiden Bezirken geschaffen. Die Ostpassage rückt mit dieser Maßnahme besonders für Nutzer der zukünftigen U5 und der bestehenden U4 ins Rampenlicht.

In einem Entwurf wird gleichermaßen ein möglicher Umgang mit der städtebaulichen Situation und der Integration des derzeit abgeschnittenen Parks mit seinem Kulturgut sowie die Revitalisierung der Ostpassage aufgezeigt.

ABSTRACT

Since the beginning of construction work at the Karlsplatz in Vienna, the Viennese subway network has been continuously expanded. The steadily growing population and the associated need to carry more and more people to their daily destinations within a short time is a logistical challenge.

Karlsplatz is one of the most important junctions for daily traffic. Three subway lines, several trams and buses, cyclists and pedestrians meet here with the motorized traffic in the narrow inner city space. The result of this situation, which has grown partially out of necessity, has cut the Resselpark and its surroundings off from the city center, shifted the connection lines beneath the surface and forced pedestrians underground.

The main passage in this area serves as a direct connection between the 1st and 4th districts and is an important distribution point for public transport. A previously disregarded second route is the East Passage, which at the level of the Künstlerhaus allows an unimpeded crossing into Resselpark.

This thesis deals with the revaluation of the area around the Viennese Resselpark, which contributes to the quality of life in Vienna considering the Karlskirche, the Technical University, the Vienna Museum and last but not least the park's landscape at its center. An unrestricted above ground connection between the two previously referenced districts will be created. With this measure, the East Passage will particularly grow in importance especially for passengers of the future U5 and the existing U4.

In an architectural design, a possible handling of the urban development situation and the integration of the currently cut-off park

1.	EINLEITUNG	
1.1.	Architektonische Entwicklung	13
1.2.	Das Wiener U-Bahnnetz	19
1.3.	U-Bahn Bau	21
1.4.	Otto Wagner - Stadtbaumeister	24
2.	ARCHITEKTUR	
2.1.	Referenzprojekte	25
2.2.	Grundlagen und Richtlinien	33
3.	STANDORTANALYSE	
3.1.	Standort	35
3.2.	Umgebung	39
3.3.	Bauplatz	47
3.4.	Ostpassage - Licht und Material	55
4.	WETTBEWERB Wiener Linien	59
5.	KONZEPT	
5.1.	Bestandspläne	63
5.2.	Entwurfskonzept	71

6.	ENTWURF AUSSENRAUM	
6.1.	Lageplan	75
6.2.	Grundrisse	77
6.3.	Gestaltungskonzept	85
7.	ENTWURF OSTPASSAGE	
7.1.	Grundrisse	87
7.2.	Schnitte und Ansichten	94
7.3.	Beleuchtungskonzept	103
7.4.	Details	105
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	121
	LITERATURVERZEICHNIS	125

Die Gestaltung des Karlsplatzes hat seit der Mitte des 19. Jahrhunderts nicht nur die Wiener Stadtverwaltung und die Architekten und Ingenieure, sondern auch die Wienerinnen und Wiener immer wieder beschäftigt.

Deshalb gibt es auch keinen anderen Bereich in unserer Stadt, für den so viele städtebauliche Vorschläge und Projekte ausgearbeitet sowie Ideenwettbewerbe ausgeschrieben worden sind. Die Funktionen des Karlsplatzes als wichtiger Verkehrsknotenpunkt Wiens, als charakteristischer Teil der Stadtlandschaft und als Standort bedeutender Bauwerke des 18. und 19. Jahrhunderts bewirkten zwangsläufig ein Aufeinanderprallen von oft sehr divergierenden Anforderungen an die Planung und Gestaltung.¹

In diesem Abschnitt werden Entwürfe zur Gestaltung des Wiener Karlsplatzes aufgezeigt. Nicht nur aufgrund der Einwölbung des Wienflusses nach den Vorstellungen des Architekten und Stadtbaumeisters Otto Wagner zur Zeit des Stadtbahnbaues änderte sich die städtebauliche Struktur enorm.

Bis zum fertigen Entwurf wurden etliche Studien unternommen, wie der Raum um den Karlsplatz bestmöglich genutzt und vor allem für den Besucher attraktiv und funktional gestaltet werden kann.

Erst das Konzept der Architekten Sven Ingvar Andersson, Odd Brochmann und Peter Brogard wurde umgesetzt.

Vergleicht man die nun abgeschlossene Gestaltung des Karlsplatzes mit manchen positiv beurteilten Projekten aus früherer Zeit, dann wird sehr deutlich, warum die Wienerinnen und Wiener ebenso wie die zahlreichen Besucher unserer Stadt den Karlsplatz schon vor Beendigung der Umgestaltungsarbeiten „in Besitz“ genommen haben.

Wenn dann die neu gepflanzten Bäume und Sträucher die von Andersson und seinen Mitarbeitern angestrebte räumliche Wirkung erzielen, wenn dann das Bibliotheksgebäude der Technischen Universität an der Wiedner Hauptstraße und der Erweiterungsbau für die Akademie der bildenden Künste im Bereich der Sezession vollendet sein werden, dann wird der Karlsplatz nicht nur der wichtigste Verkehrsknotenpunkt, sondern auch ein bei Bevölkerung und Besuchern gleichermaßen beliebter und eindrucksvoller Erlebnisraum im Herzen Wiens sein. Dieses Resultat rechtfertigt den mehr als ein Jahrhundert dauernden Planungsprozeß; es beweist aber auch die Richtigkeit der politischen Entscheidungen, die zur heutigen Lösung geführt und die Realisierung mancher, aus heutiger Sicht unverständlicher Projekte verhindert haben.¹

Johann Dallinger v. Dalling, Der Wienfluß bei der Karlskirche, um 1825



Abb.1

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 16

EINLEITUNG

ARCHITEKTONISCHE ENTWICKLUNG

Otto Wagner, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893

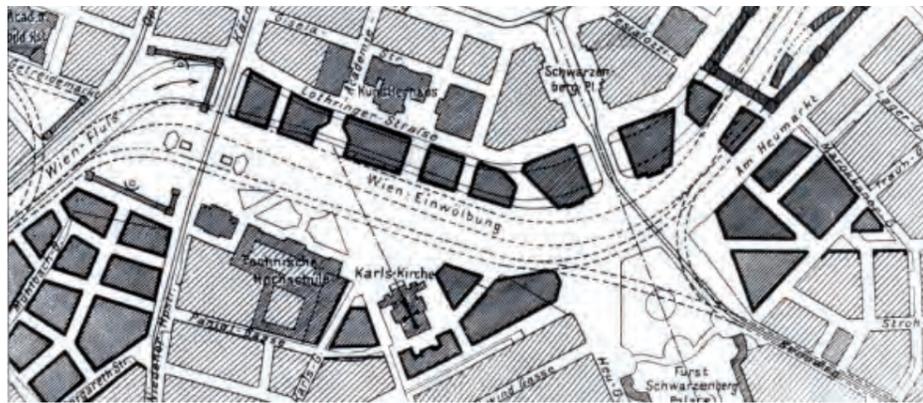


Abb.2

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 27

Genehmigtes Regulierungs-Project für die Umgebung der St. Karls-Kirche, 1897

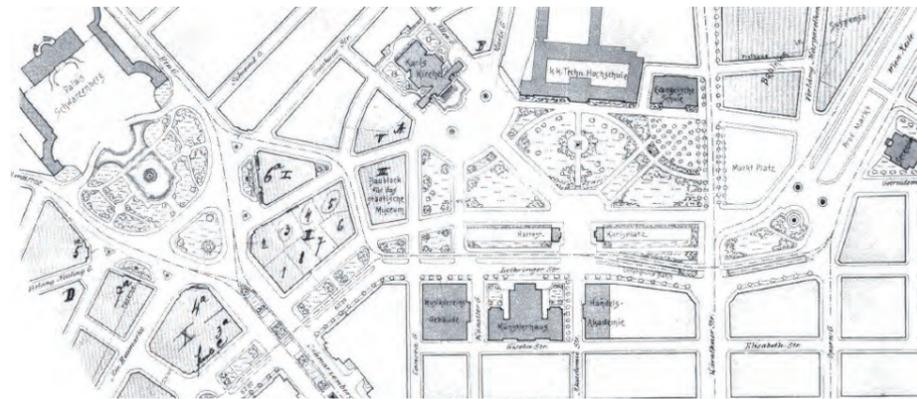


Abb.3

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 37

Otto Wagner, Gestaltungsvorschlag für den Karlsplatz, 1909

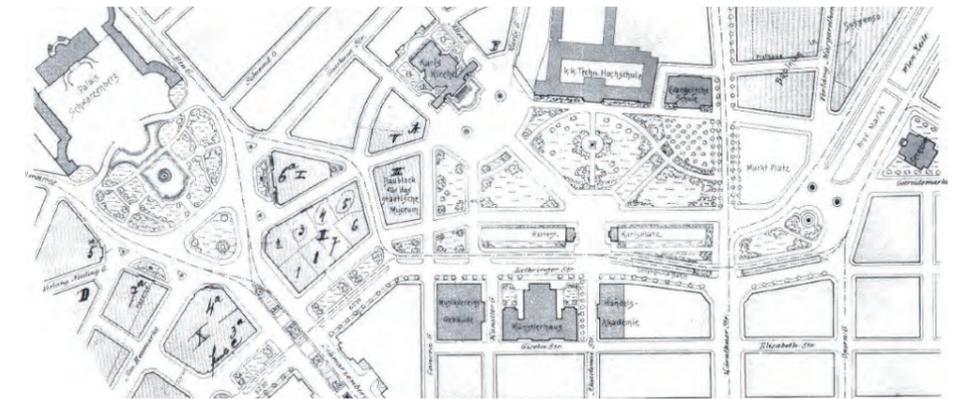


Abb.4

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 57

Otto Wagner, Gestaltungsvorschlag für den Karlsplatz, 1909

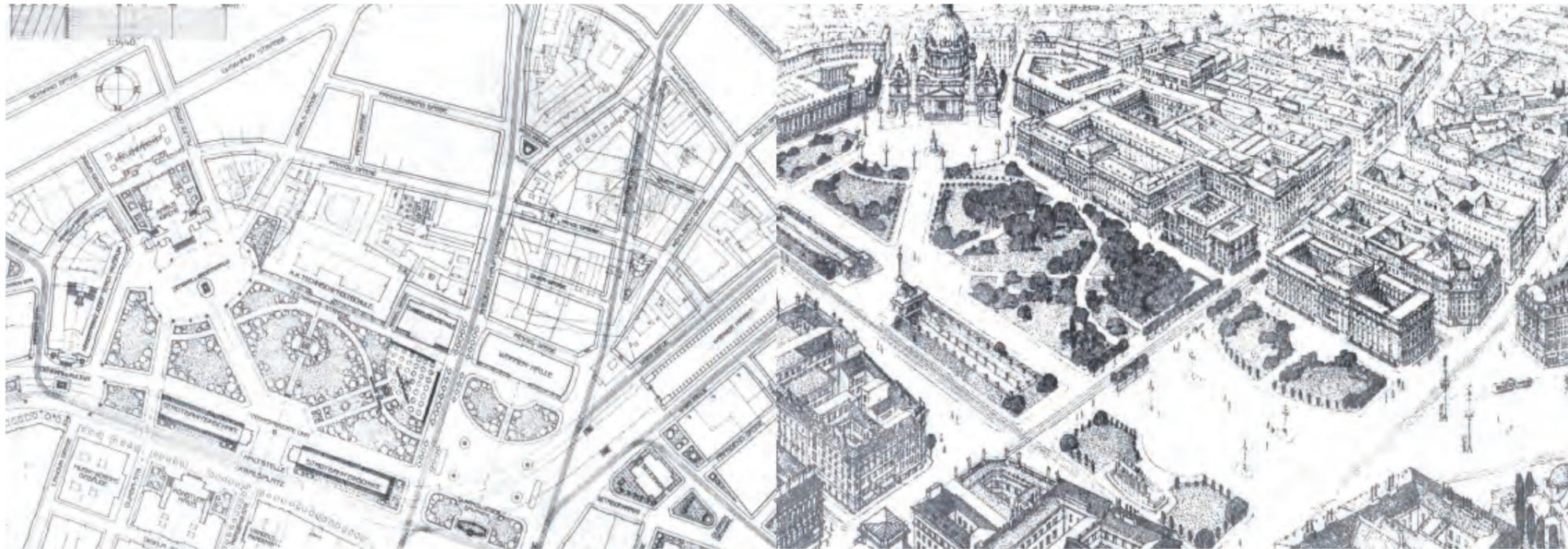


Abb.5

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 57

EINLEITUNG

ARCHITEKTONISCHE ENTWICKLUNG

1.Preis: Adolf Hoch, Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946, Blick auf den Karlsplatz gegen die Innere Stadt

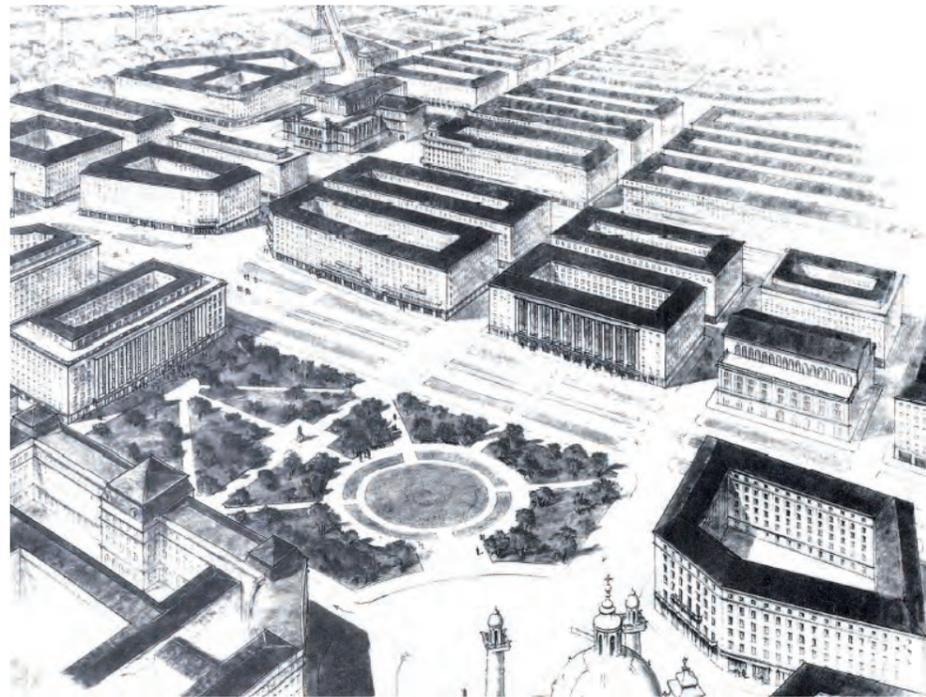


Abb.6

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 78

2.Preis: Florian Omasta, Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946, Blick auf den Karlsplatz gegen Südosten

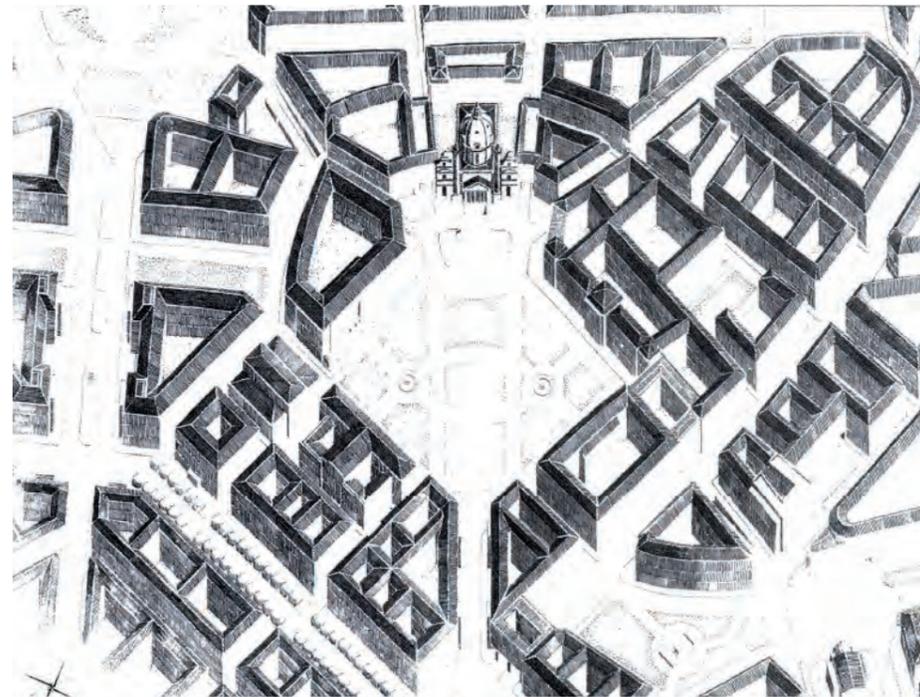


Abb.7

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 79

3.Preis: Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946, Blick auf den Karlsplatz gegen Süden

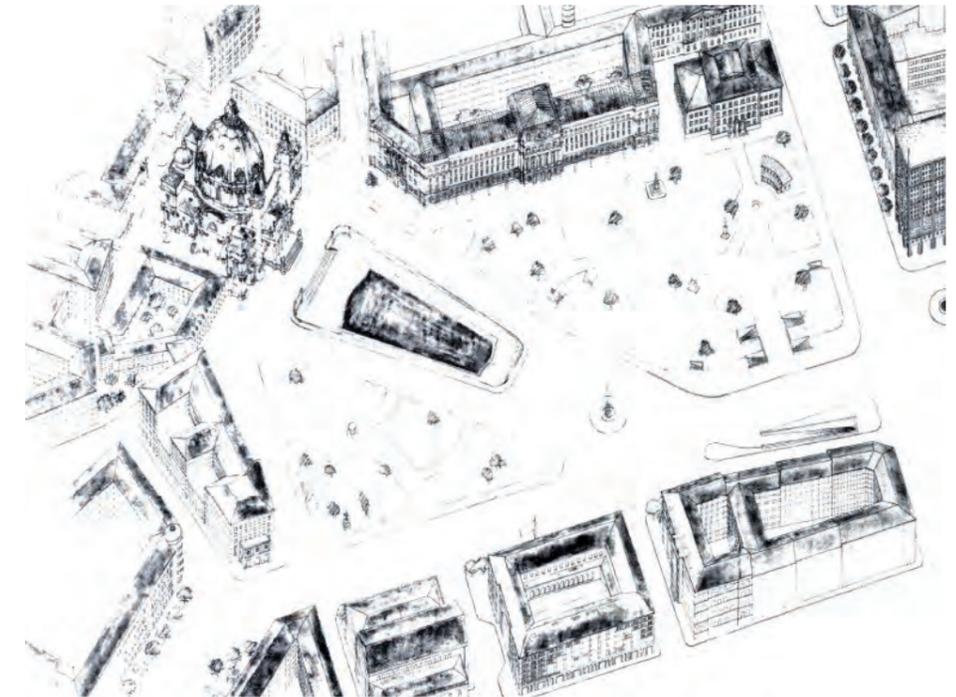


Abb.8

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 80

Karl Brunner, Projekt Karlsplatz, 1949, Blick gegen Osten

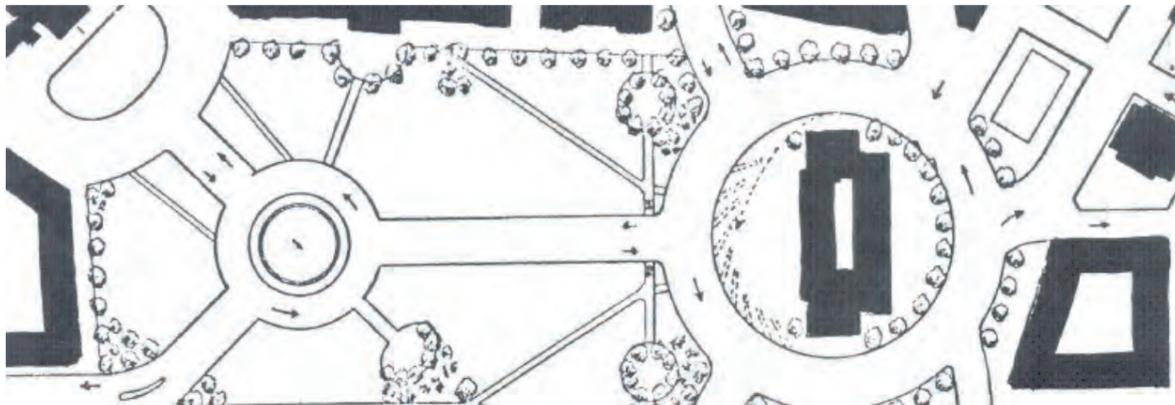


Abb.9



Abb.10

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 88

EINLEITUNG

ARCHITEKTONISCHE ENTWICKLUNG

Sven-Ingvar Andersson, Der Resselpark mit der geplanten Grtinflächengestaltung



Abb.11

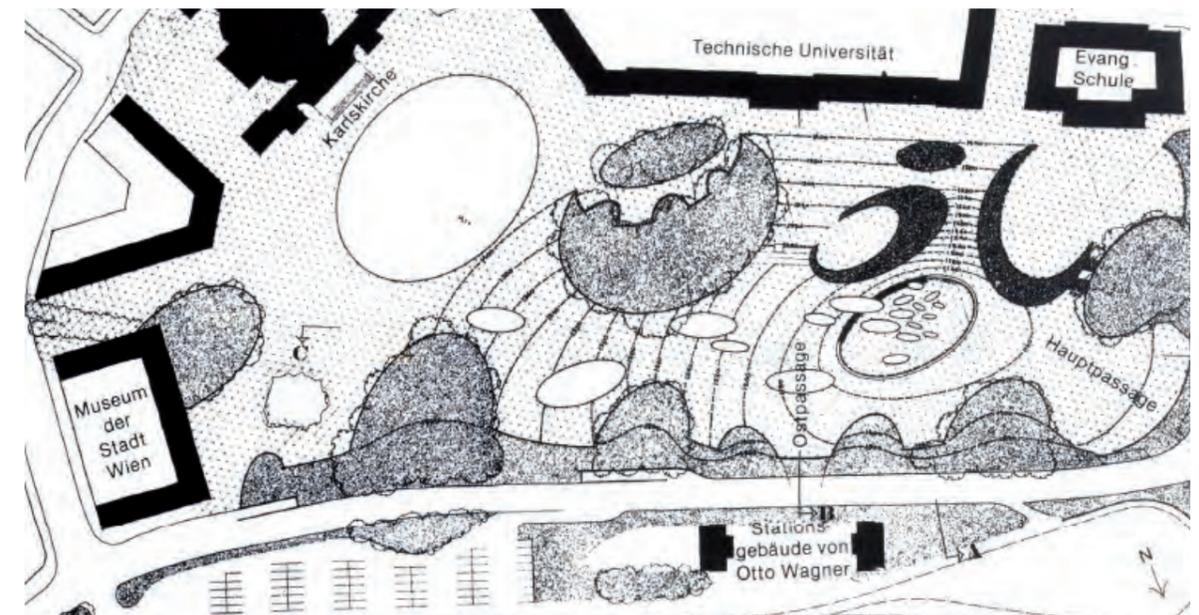


Abb.12

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 129

Der Wiener Karlsplatz ist einer der geschichtsträchtigsten und bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte Wiens. Mit drei U-Bahnlinien, fünf Straßenbahnen, zwei Bussen und der Wiener Lokalbahn kommt es mit dem stetig wachsenden Individualverkehr zunehmend zu Platzproblemen.

Am 3. November 1969 wurde mit dem Bau der „Umrüstung“ der Wiener Ustrab (Untergrundstraßenbahn) begonnen.² Mit dieser Maßnahme, die aus vorwiegend finanziellen Gründen etliche planerische Anläufe erfuhrt sollte vorwiegend verhindert werden, dass es zu Konflikten zwischen dem sich damals verdoppelten Autoverkehr und dem öffentlichen Verkehrsnetz kommt. Zusätzlich explodierte zu dieser Zeit das Bevölkerungswachstum.

Bis heute weitet sich das U-Bahnnetz, ausgehend vom historischen Kern der Wiener Innenstadt bis in die Randbezirke aus, die täglichen Wegzeiten der Einwohner verkürzen sich drastisch, während der Individualverkehr speziell in den Inneren Bezirken wegen des steigenden Verkehrsaufkommens zum Erliegen kommt.

Der STEP 2025 sieht vor, dass die WienerInnen bis zum Jahr 2025 80% ihrer täglichen Wege zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen.³ Um die derzeitige Lebensqualität zu halten

oder sogar zu verbessern liegt der Ausbau des Netzes der öffentlichen Verkehrsmittel im Fokus der zuständigen Stadtplanung.³

Die Ostpassage spielt in dieser Entwicklung eine wichtige Rolle. Nach der Renovierung der Hauptpassage, die als Hauptverteiler für Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel am Karlsplatz dient wurde bereits von den Wiener Linien eine Neugestaltung dieser zweiten Passage angedacht. Die zukünftige U5 wird statt der U2 unter der Ostpassage ihre Endstation haben. Wird der STEP 2025 verwirklicht, gewinnt dieser zusätzliche Ausgang an Bedeutung.

Bei der Umgestaltung sind einige Aspekte zu beachten, da es sich um ein Innstädtisches Projekt handelt, das auf Grund der Baustruktur nicht unbedacht verändert werden kann und darf.

Eröffnung der Ustrab zwischen Landesgericht und Sezession am 8. November 1966 durch Bürgermeister Bruno Marek



Abb.13

Quelle: Wiener Linien: „100 Jahre Wiener Linien“, S. 80

² vgl. Johann Hödl, Das Wiener U-Bahnnetz, 2009, S. 243

³ vgl. Stadtentwicklung Wien, MA18, 2014, S. 16

EINLEITUNG

DAS WIENER U-BAHNNETZ

1. Ausbauphase Grundnetz	2. Ausbauphase U3, U6	3. Ausbauphase Verlängerung U1, U2	4. Ausbauphase	5. Ausbauphase
26.01.1968 Gemeinderatsbeschluss über die Errichtung eines Grundnetzes (U1, U2, U4)	1983/84 Baubeginn	29.10.2001 Baubeginn U1 Kagran - Leopoldau	05.10.2013 Eröffnung U2 Aspernstraße - Seestadt	ab 2018 Verlängerung U2 Schottentor bis Matzleinsdorferplatz
03.11.1969 Baubeginn am Karlsplatz	07.10.1989 Eröffnung U6 Heiligenstadt/ Friedensbrücke - Philadelphiabrücke	12.06.2003 Baubeginn U2 Schottenring - Aspernstraße	geplante Eröffnung 2017 Verlängerung U1 Reumannplatz - Oberlaa	Verlängerung U2 bis Wienerberg
18.08.1973 Absenken des ersten U-Bahnzuges auf die bereits fertig gestellten Gleisanlagen unter dem Karlsplatz	04.03.1991 Einstellung U6 Nußdorferstraße - Friedensbrücke	02.09.2006 Eröffnung U1 Kagran - Leopoldau		Verlängerung U5 bis Elterleinplatz
08.05.1976 Eröffnung U4 Heiligenstadt - Friedensbrücke	06.04.1991 Eröffnung U3 Erdberg - Volkstheater	10.05.2008 Eröffnung U2 Schottenring - Stadion		
25.02.1978 Eröffnung U1 Reumannplatz - Karlsplatz	08.11.1991 Eröffnung der umgelegten U6-Station Westbahnhof samt neuem Tunnel	02.10.2010 Eröffnung U2 Stadion - Aspernstraße		
03.04.1978 Eröffnung U4 Friedensbrücke - Schottenring	04.09.1993 Eröffnung U3 Volkstheater - Westbahnhof			
15.08.1978 Eröffnung U4 Schottenring - Karlsplatz	03.09.1994 Eröffnung U3 Westbahnhof - Johnstraße			
18.11.1978 Eröffnung U1 Karlsplatz - Stephansplatz	15.04.1995 Eröffnung U6 Philadelphiabrücke - Siebenhirten			
24.11.1979 Eröffnung U1 Stephansplatz - Nestroyplatz	07.10.1995 Eröffnung der U4 Station Spittelau			
30.08.1980 Eröffnung U2 Karlsplatz - Schottenring	04.05.1996 Eröffnung U6 Nußdorferstraße - Floridsdorf und Einstellung U6 Nußdorferstraße - Heiligenstadt			
26.10.1980 Eröffnung U4 Karlsplatz - Meidling Hauptstraße	05.12.1998 Eröffnung U3 Johnstraße - Ottakring			
28.02.1981 Eröffnung U1 Nestroyplatz - Praterstern	02.12.2000 Eröffnung U3 Erdberg - Simmering			
31.08.1981 Eröffnung U4 Meidling Hauptstraße - Hietzing				
20.12.1981 Eröffnung U4 Hietzing - Hütteldorf				
03.09.1982 Eröffnung U1 Praterstern - Kagran				

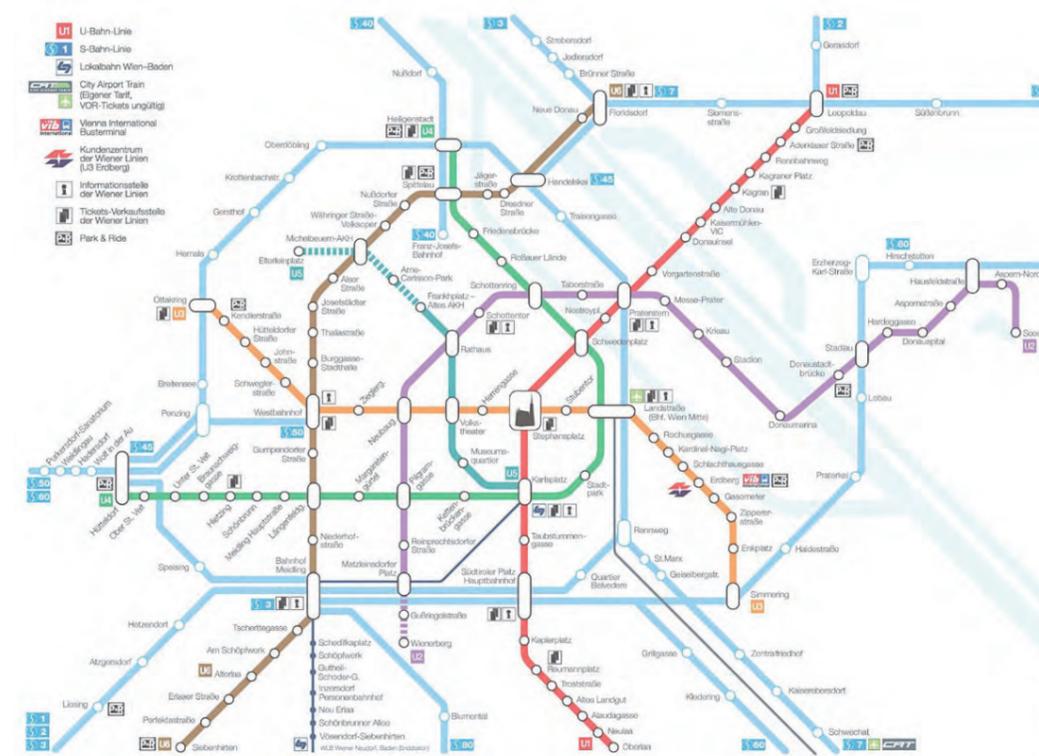


Abb. 14
 Wiener U-Bahn-Netz mit U5 und verlängerter U2
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsergebnis/>

Um einen Eindruck von der Bausubstanz und dem Tragwerk auf dem Bauplatz zu bekommen habe ich mich mit dem U-Bahnbau von damals bis heute beschäftigt. Es kamen zwei unterschiedliche Tunnelbauweisen zum Einsatz. Einerseits wurde der Karlsplatz auf grund der heiklen städtebaulichen Situation in geschlossener Bauweise gebaut, also bergmännisch.

Dafür kam eine 270 Tonnen schwere Schildmaschine, der „Wiener Maulwurf“ zum Einsatz. Die Maschine grub pro Tag einen Röhrentunnel von 5,55m Durchmesser und 18m Länge.

Andererseits wurden als alternative Methode die unterirdischen Bauwerke in offener Bauweise errichtet. Hier wurde nach der Sicherung des umgebenden Bodens der Tunnel mittels Bagger ausgehoben und sofort mit Baustahlgitter und Spritzbeton gesichert. *„Nach dem oberen Drittel, der Kalotte, wird das mittlere Drittel, die Strosse, und zum Schluss das untere Drittel, die Sohle bis zum Ringschluss hergestellt.“¹*

Diese Bauweise wurde in den 1950er Jahren von österreichischen Ingenieuren entwickelt und bekam deshalb den Namen „Neue Österreichische Bauweise“.



Abb.15

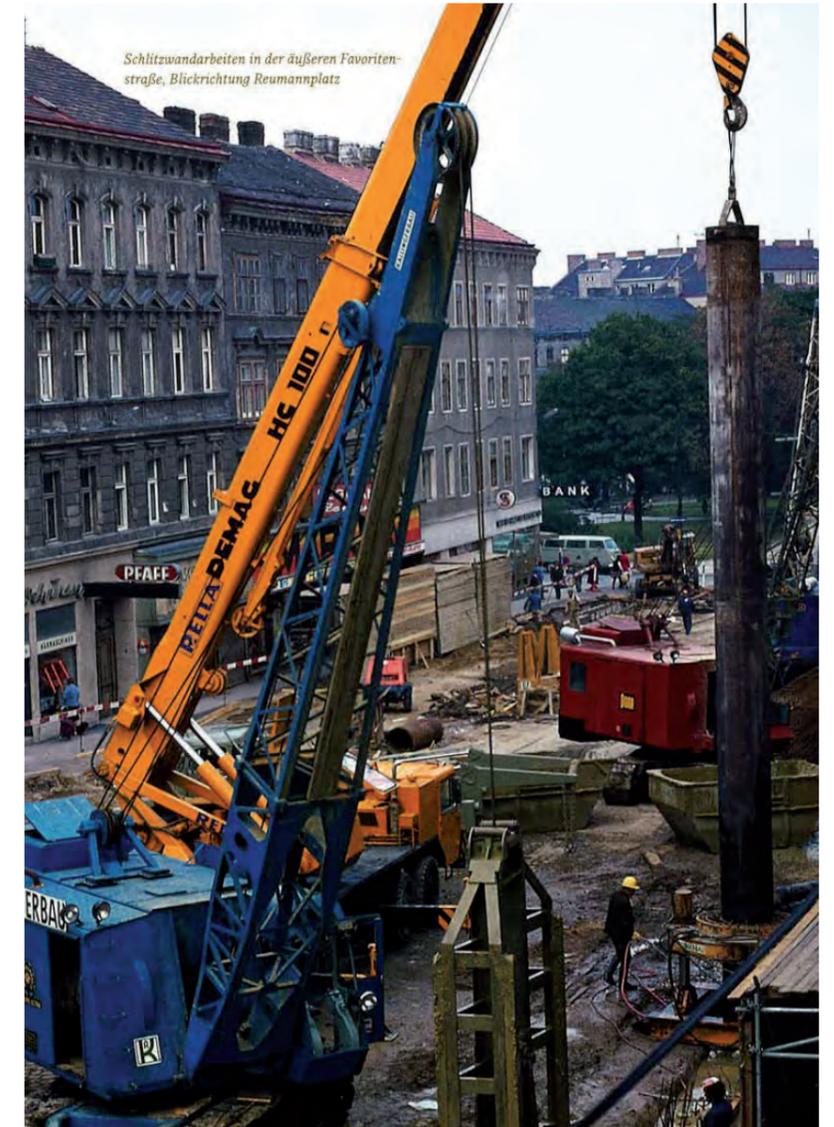


Abb.16

1 Zitat: Wiener Linien, „Das Wiener U-Bahn-Netz – 200 Jahre Planungs- und Verkehrsgeschichte“, 2009, S. 264

Die Ostpassage ist, wie der Großteil der zu dieser Zeit entstandenen U-Bahnstationen mit Stahlbetonrippen überspannt. Beim Bau des Verbindungsganges zur U2 Linie musste die Einwölbung des Wienflusses unterbrochen werden. Die Decke musste höher als der bemessene Hochwasserspiegel sein. So ist dieser Bereich verhältnismäßig niedrig (2,70m) und hat eine ebenso geringe Überdeckung bis zum Straßenniveau.

Etlliche U-Bahnstationen und Trassen wurden im Schlitzwandverfahren gebaut. Diese Methode ermöglicht im Gegensatz zu der Bohrpfehlwand eine nahezu erschütterungsfreie Errichtung der Stützwände. (Da sich der Großteil des U-Bahnverlaufes im Bereich von Straßen befindet, musste darauf geachtet werden, dass der Verkehr nur kurzfristig behindert wird - aus diesem Grund wurden die Schlitzwände ausbetoniert, die dazwischen liegende Erde verdichtet und bis auf die Unterkante der späteren Decke der Station aufgeschüttet. Nach erneutem Verdichten wurde die Bewehrung eingelegt und die Decke ausbetoniert. Nach Aushärtung des Betons wurde mittels Bagger der Hohlraum unter der Decke ausgegraben und der Autoverkehr konnte wieder fließen.



Abb.17

Dieser Ausschnitt der U2 Station am Karlsplatz (hinterer Bereich) zeigt den Aushubplan für die Schlitzwandteilstücke. In diesem Bereich kam nur diese Methode In Frage, da es bei Spund- oder Pfahlwänden zu großen Erschütterungen gekommen wäre, die die nahestehenden Gebäude in Mitleidenschaft gezogen hätten.

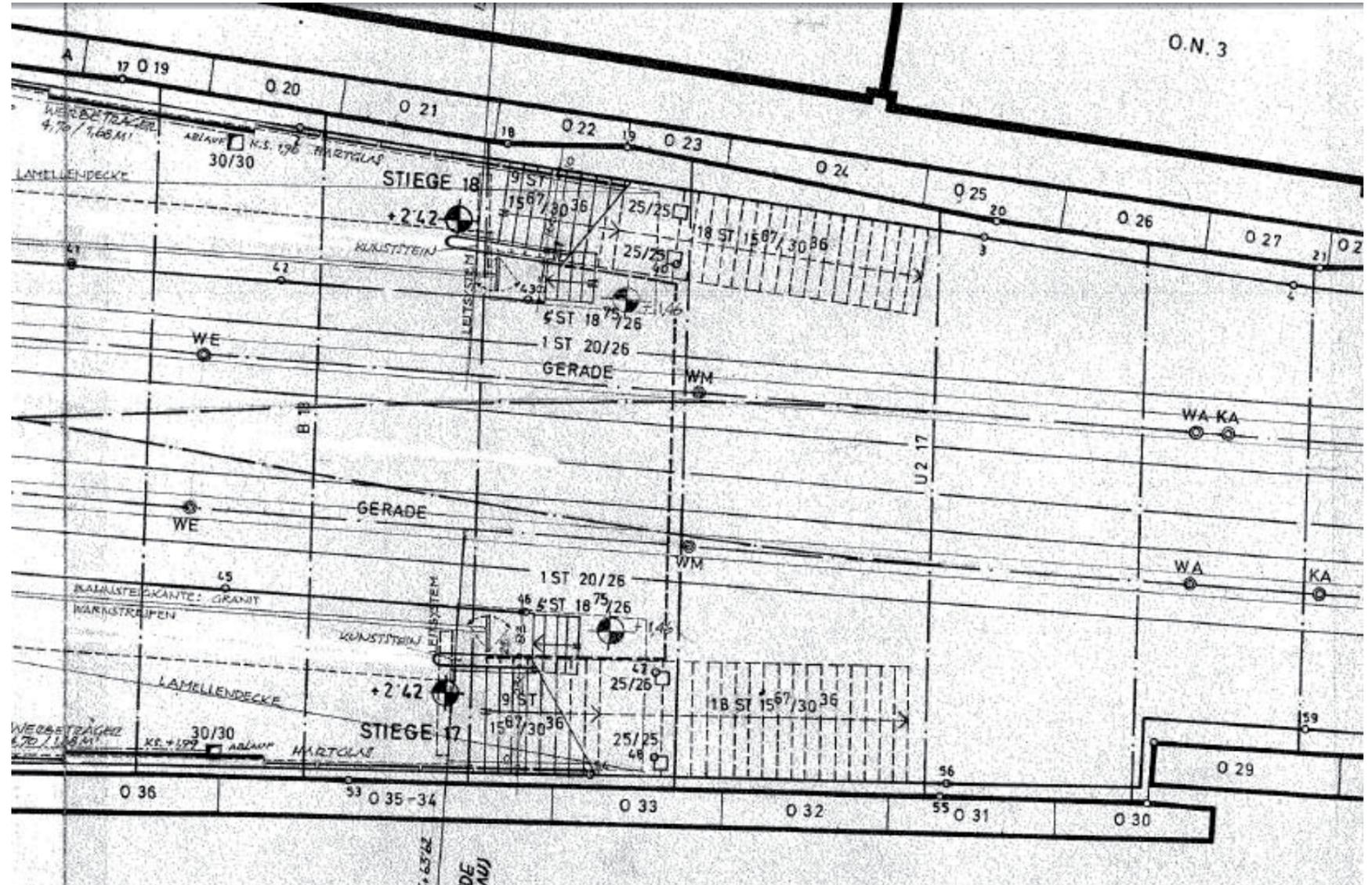
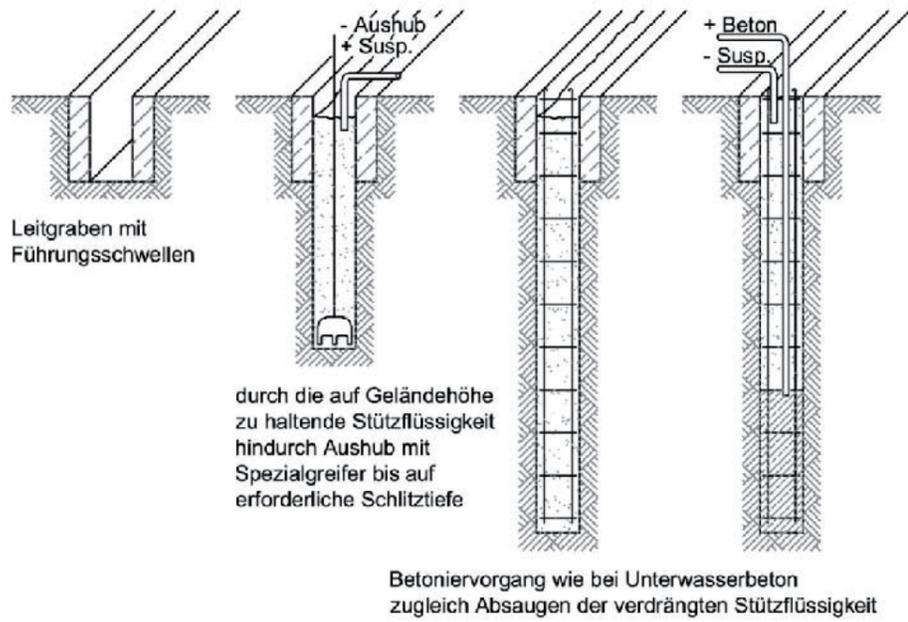


Abb.18

Abb.19

EINLEITUNG

OTTO WAGNER - STADTBAUMEISTER

Die am 9. Mai 1898 eröffnete Stadtbahnstrecke ist geprägt von der charakteristischen Architektur Otto Wagners. Nicht nur seine Stationen zeigen deutlich, worauf es dem sehr kritischen Architekten und Visionär im Bauwesen ankam.

Nicht nur Wagners Formensprache, die Materialwahl und die strenge Trennung der unterschiedlichen Bauteile sind Merkmale seiner Architektur. Wagner hatte ebenso ein spezielles Talent, den Besucher oder Passanten als eigenständig denkendes Individuum durch die Stadt zu navigieren. Zum Beispiel erlangte seine „Kunst im öffentlichen Raum“ sehr viel Zuspruch. Dieses Konzept hat sich bis heute stark durchgesetzt und hat einen sehr hohen Stellenwert sowohl bei der Wiener Bevölkerung, als auch bei den Touristen.

Otto Koloman Wagner genoss nach seinem eher ungewollten Jurastudium und dem Besuch der königlichen Bauakademie in Berlin eine Ausbildung an der Wiener Akademie der Bildenden Künste. Unter anderem waren Siccardi-Burg und Van der Nüll zwei seiner Mentoren. Er entwickelte mit der Zeit eine eigene Form der Baukunst, in der er die technischen Errungenschaften seiner Zeit so anwandte, dass sie für Jedermann ersichtlich und greifbar wurden.

„Otto Wagner sagte: der Urgedanke jeder Konstruktion ist aber nicht der rechnermäßigen Entwicklung, der statischen Berechnung zu suchen, sondern in einer gewissen natürlichen Findigkeit, er ist etwas Erfundenes...“

⁵

Damit vertrat Wagner seinen sehr gewagten Standpunkt, dass die neu entwickelte Technik sowohl auf der Erfahrung als auch dem Gespür des Umsetzers bei den Detaillösungen basieren sollte und nicht auf den gegebenen mathematischen Annäherungen. Er verurteilte die blinde Aneinanderreihung von Bauteilen, ohne die konstruktiven Gegebenheiten zu hinterfragen.

*„Felix Candela sagt heute im gleichen Sinn: Der Bau einer gotischen Kathedrale, obwohl ohne die Hilfe der Differentialrechnung ausgeführt wurde, setzt eine ausgezeichnete Verfeinerung im Gebrauch eines Materials voraus, das über so offensichtliche Grenzen verfügt, wie eben Stein. Während die moderne Technik zweifellos überwältigt vom enormen Gewicht der mathematischen Wissenschaft, nur bei seltenen Gelegenheiten fähig war, eine derartige Feinheit der Konstruktion zu erreichen, obwohl sie über ein viel vollkommeneres Material verfügt, nämlich den Stahlbeton...“*⁵



Abb.20

BAHNHOF WIEN MITTE NEU, Wien, Österreich

2003 wurde von der Stadt Wien ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, der sich mit der Neugestaltung des Bahnhof Wien Mitte befasste. Unter Einbeziehung der umgebenden städtebaulichen Struktur, des Straßenraumes und der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel sollte ein Konzept entwickelt werden, einen der meist frequentierten

Knotenpunkte der Stadt mit einem neuen Baukomplex aufzuwerten.

Das Siegerprojekt zeichnet sich vor Allem durch seine klare räumliche Struktur aus. Der großzügige Eingangsbereich mit den großen Oberlichtern „öffnet“ das Bahnhofsgebäude zur Stadt. Zusätzlich wurde die Einfügung des U-förmigen

Komplexes in die städtebauliche Struktur positiv beurteilt.⁶

Architekten:

Atelier Henke & Schreieck

A-1070 Wien, Neubaugasse 2/5a



Abb.21



Abb.22

STATION STADTPARK RENOVIERT, Wien, Österreich

2015 wurde im Rahmen des Sanierungsprojektes „NEU4“ das denkmalgeschützte U4 Stationsgebäude und die beiden Bahnsteige generalsaniert. Die charakteristische Otto Wagner Haltestelle ist knapp 120 Jahre alt und ein Teil der damaligen Stadtbahnstrecke.

Bei der Sanierung, die in Zusammenarbeit mit dem Bundes

denkmalamt durchgeführt wurde, sind neben der Erneuerung der Treppe beide Bahnsteige vollständig abgetragen, die historischen Fliesen rekonstruiert und durch ein taktiles Leitsystem ergänzt worden. Zusätzlich wurde ein neues Beleuchtungskonzept umgesetzt, das den gesamten Bahnsteig vor allem bei Nacht in Szene setzt.

Architekten:

Architektengruppe U-Bahn,
W. Holzbauer, H. Marschalek,
G. Ladstätter, B.Gantar,
A-1030 Streichergasse 10

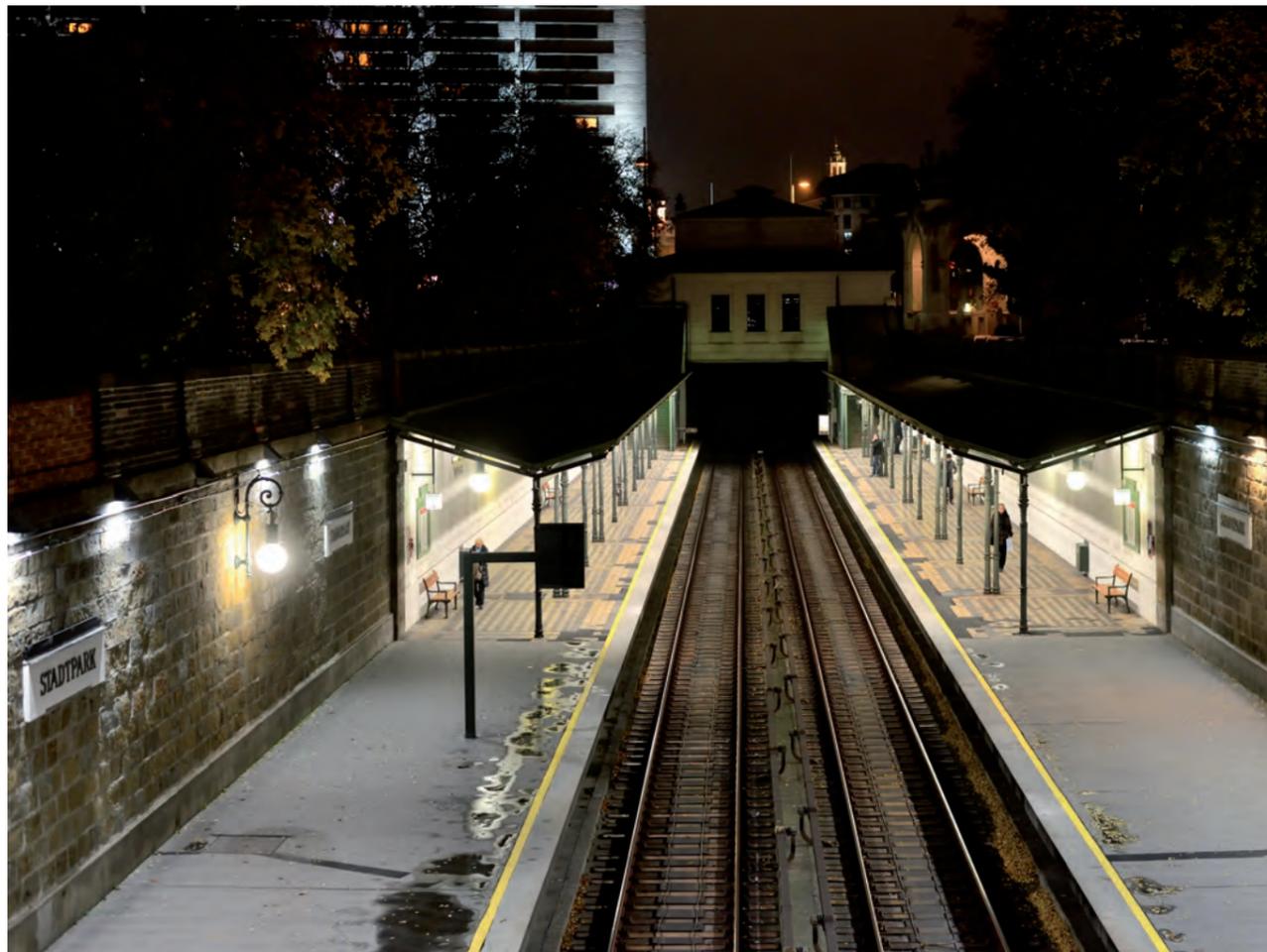
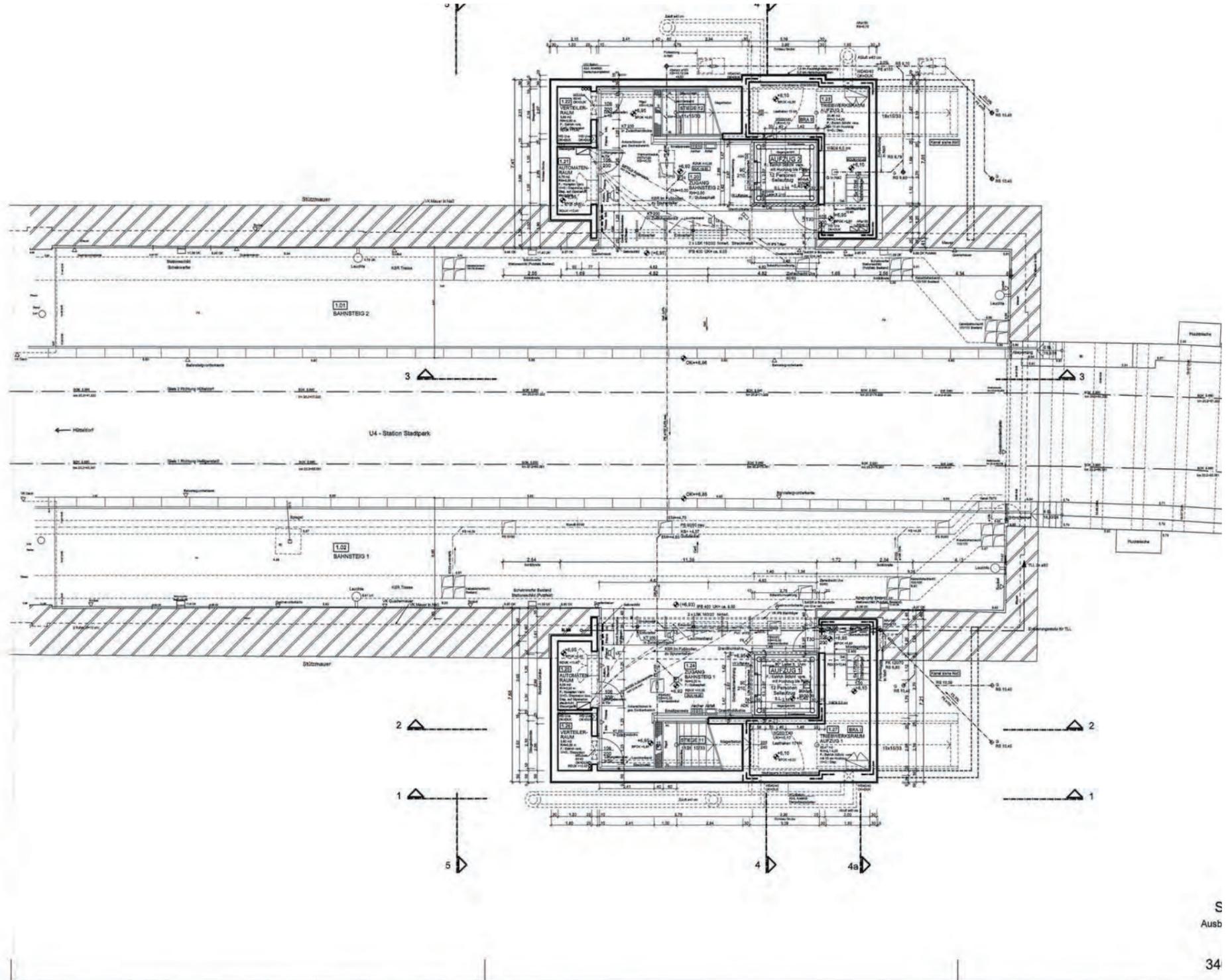


Abb.24



Abb.25

Legende:		
Architektonische Gestaltung und Planverfasser  Architektengruppe U-Bahn W. Hölzbeauer H. Marschik G. Ledolfer B. Gantner A-1030 Wien, Strickgasse 10 Tel.: 712 16 14 Fax: 715 11 61		Konstruktion und Statik  Ingenieurbüro Dipl. Ing. Helmut Aßl Zivilingenieur für Bauwesen 1130 Wien, Glöcknerstraße 16 Tel. u. Fax: 815 82 91
WIENER LINIEN EIN UNTERNEHMEN DER WIENER STADTWERKE U-BAHN-LINIE U4		
Station	Stadtspark	Kilometrierung U4 Gleis 1: km 20.200 + 27.502 U4 Gleis 2: km 20.200 + 25.438
Planinhalt	Aufgang Ost Bahnsteiggeschoß, N-1	Planbezeichnung Ausbaubestandsplan
Maßstab	1:100	Datum
Format	0,84x0,45=0,38 m ²	Plannummer
Referent		Abteilungsleiter
		U 422 3 002



S
Ausb
34

Abb.26

KARLSPLATZ PASSAGE, Wien, Österreich

2008 wurde von den Wiener Linien und der Stadt Wien der Wettbewerb zur Neugestaltung der Karlsplatz-Passage ausgeschrieben.

Das Siegerprojekt von Ritter + Ritter Architekten sah einen respektvollen Umgang mit dem Bestand vor. Unter anderem sollten die Steinoptik und die runde Form der Säulen sowie das Schachbrettmuster am Boden erhalten bleiben. Der

gesamte Verbindungsgang ist an den Wänden mit Glas- bzw. Spiegelflächen versehen, wodurch die Enge des Raumes aufgelöst wird. Die helle und schlichte Materialität sorgt neben dem markanten linienförmigen Beleuchtungskonzept für eine gute Orientierung in der gesamten Passage.

Architekten:

DI Alfred Ritter, A-1060 Wien, Gumpendorfer Straße 63/3/7

DI Martin Ritter,

A-1040 Wien, Kettenbrückengasse 8/25
Architekten Gerner und Partner Zt. GmbH
A-1060, Mariahilfer Straße 101/3/51



Abb.27



Abb.28

ARCHITEKTUR
REFERENZPROJEKTE



Abb.29

Architekten: BDP architects



Abb.30

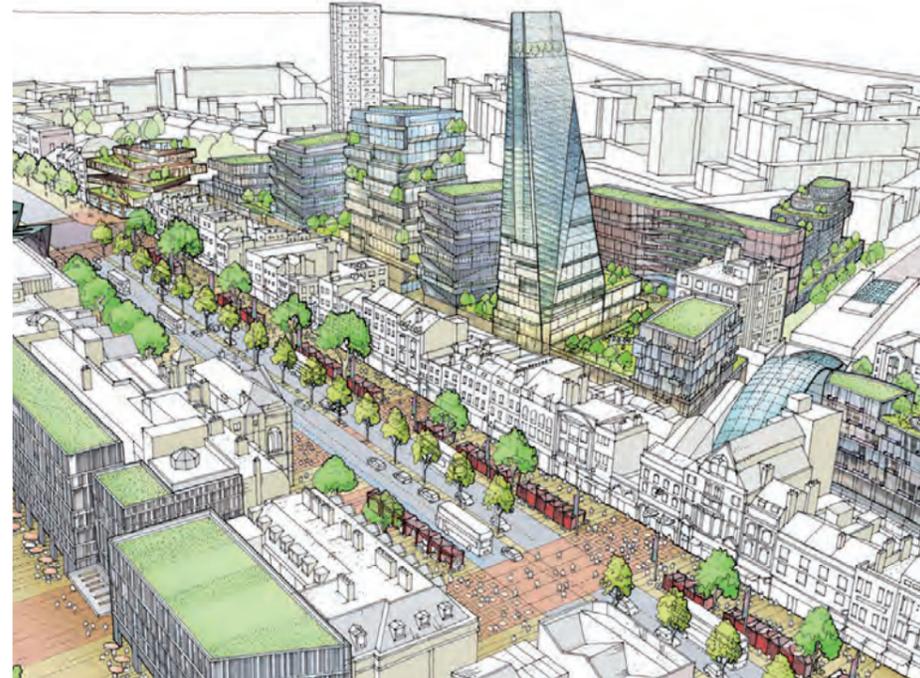


Abb.31

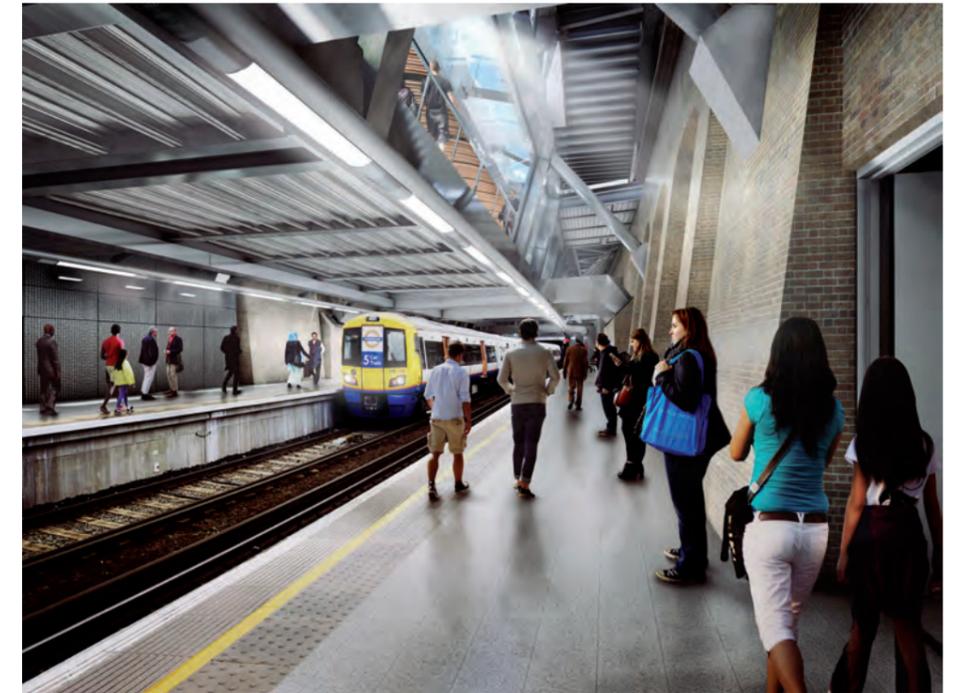


Abb.32

WHITECHAPEL STATION, London, England

Im Rahmen des „Crossrail-Projekts“, bei dem eine zusätzliche unterirdische S-Bahnstation generiert wird, soll 2018 das Projekt des Bahnhofes in London fertiggestellt werden. Den Entwurf zeichnet besonders der bewusste Umgang mit dem Bestand aus. Die Ziegelstruktur der ehemaligen Station wird in Szene gesetzt und durch ein

durchgehendes Lichtband hat der Besucher einen direkten Bezug nach außen. Die ursprüngliche Haltestelle wurde 1876 eröffnet und 1884 durch einen darüber liegenden Bahnhof erweitert.

Eine Mischung aus modernen Stahlkonstruktionen und der historischen Baustruktur geben dem neu gestalteten Whitechapel Bahnhof zeitlosen Charakter.⁷

7

vgl. Lisa Baker, Level-1, Contemporary Underground Stations of the World, S.106ff

Architekten:
Pahl + Weber-Pahl,
D-44787, Bochum, Willy-Brandt-Platz

ARCHITEKTUR REFERENZPROJEKTE

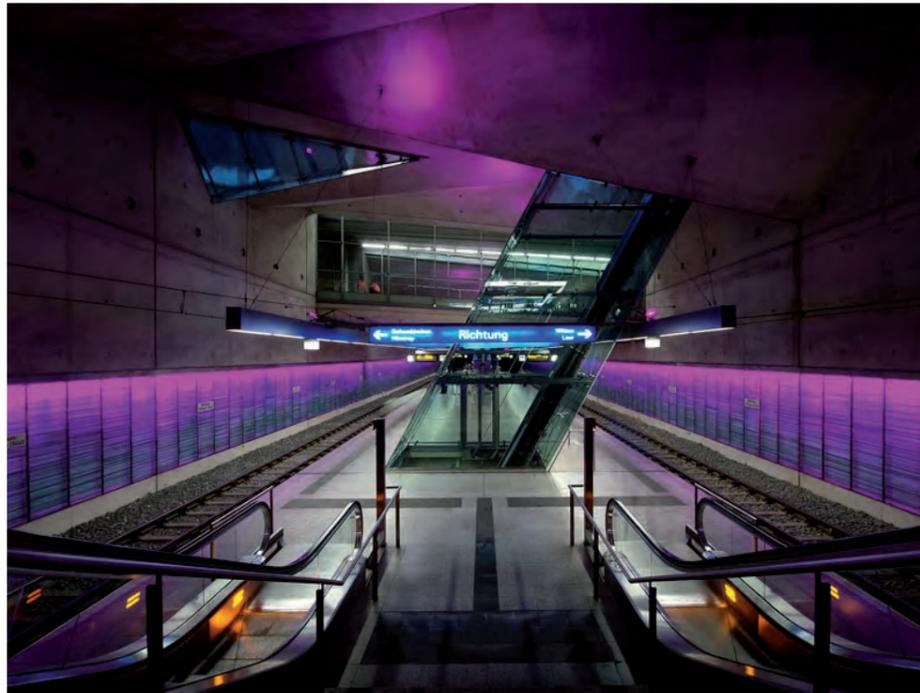


Abb.33



Abb.34

Blickfang



Abb.35

RATHAUS-SÜD STATION, Bochum, Deutschland

Der Bahnhof Rathaus-Süd ist ebenso ein architektonisches Kunstobjekt wie ein Bahnsteig. Die mit einer Faltenwerk-Betondecke überspannte breite Wartehalle „vermittelt ein Gefühl der Sicherheit und Transparenz“. In die besondere Deckenkonstruktion sind Tageslichtöffnungen integriert, die einen Bezug nach Außen gewähren. Ein besonderer

Blickfang ist die Wandgestaltung. Hier wurden gebrochene Glassplitter hinter einer Vollverglasung übereinandergestapelt, die in unterschiedlichen Farben hinterleuchtet werden. Ein 70° schräger Aufzug befördert die Passanten an die Oberfläche.⁸

8 vgl. Lisa Baker, Level-1, Contemporary Underground Stations of the World, S.140ff
vgl. <https://www.bochum.de/C125708500379A31/wContentByKey/W2725HF3373BOLDDE>

Orientierung

Die Orientierung stellt in Stationen des öffentlichen Verkehrs eine der essentiellsten Anforderungen dar. Damit sich der Passant leichter zurecht findet, ist sowohl das räumliche Konzept, als auch der Charakter des Raumes, also die Materialität und das Licht ausschlaggebend.

Material:

Die Wahl des geeigneten Materials wird zuerst durch die gesetzlich vorgeschriebenen Eigenschaften eingeschränkt (OIB-Richtlinien - bsp. Rutschfestigkeit). Das Raumbuch der Wiener Linien gibt zusätzlich vor, was bei der Wahl des Materials beachtet werden muss. Hier spielen zum Beispiel die leichte Reinigung oder die reduzierte Wartung eine Rolle.

Licht:

Jeder Bereich der Station muss ausreichend ausgeleuchtet sein. Hier schreibt das Raumbuch der Wiener Linien vor, welche Beleuchtungsstärke in den unterschiedlichen Bereichen erreicht werden muss. Grundsätzlich sollte aus architektonischer Sicht eine natürliche Beleuchtung angestrebt werden. Die Natürliche Beleuchtung erspart

dem Betreiber einerseits Wartungsarbeiten, zusätzlich wird ein Bezug nach Außen geschaffen.

Pictogramme:

Zum leichteren Verständnis werden vorbereitete Pictogramme verwendet, die auch anderssprachigen Besuchern die Möglichkeit der Orientierung ermöglichen.

ÖNorm B1600:

Die ÖNorm B1600 - Barrierefreies Bauen - *legt Standards für die barrierefreie Gestaltung der gebauten Umwelt fest und gibt Planungshinweise für die Umsetzung. Es liegt im Verantwortungsbereich des Anwenders (zB Bauherr, Auftraggeber) bzw. des Gesetzgebers festzulegen, wann und in welchem Umfang diese ÖNORM anzuwenden ist*

Hier ist zum Beispiel darauf zu achten, dass ein taktiles Leitsystem eingeplant wird, die Orientierung nach dem 2-Sinneprinzip gewährleistet ist oder Ganzglasflächen mit einer Markierung versehen werden.

Anrampungen und Treppenanlagen müssen nach bestimmten Kriterien geplant und ausgeführt werden.

Raumkonzept:

Grundsätzlich ist eine ungehinderte und übersichtliche Raumgestaltung zu erzielen. Das wird, wenn es möglich ist, durch offene, gut einsehbare Räume erzielt. Bei bestehenden Bauwerken sind die Möglichkeiten einer freien Raumkonzeption oft durch konstruktive Gegebenheiten, wie tragende Bauteile, eingeschränkt. In diesen Fällen ist zu erörtern, welche Maßnahmen unternommen werden können, um unter der Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit eine funktionierende und attraktive Planung umzusetzen.

ARCHITEKTUR

GRUNDLAGEN UND RICHTLINIEN

○ STANDORT

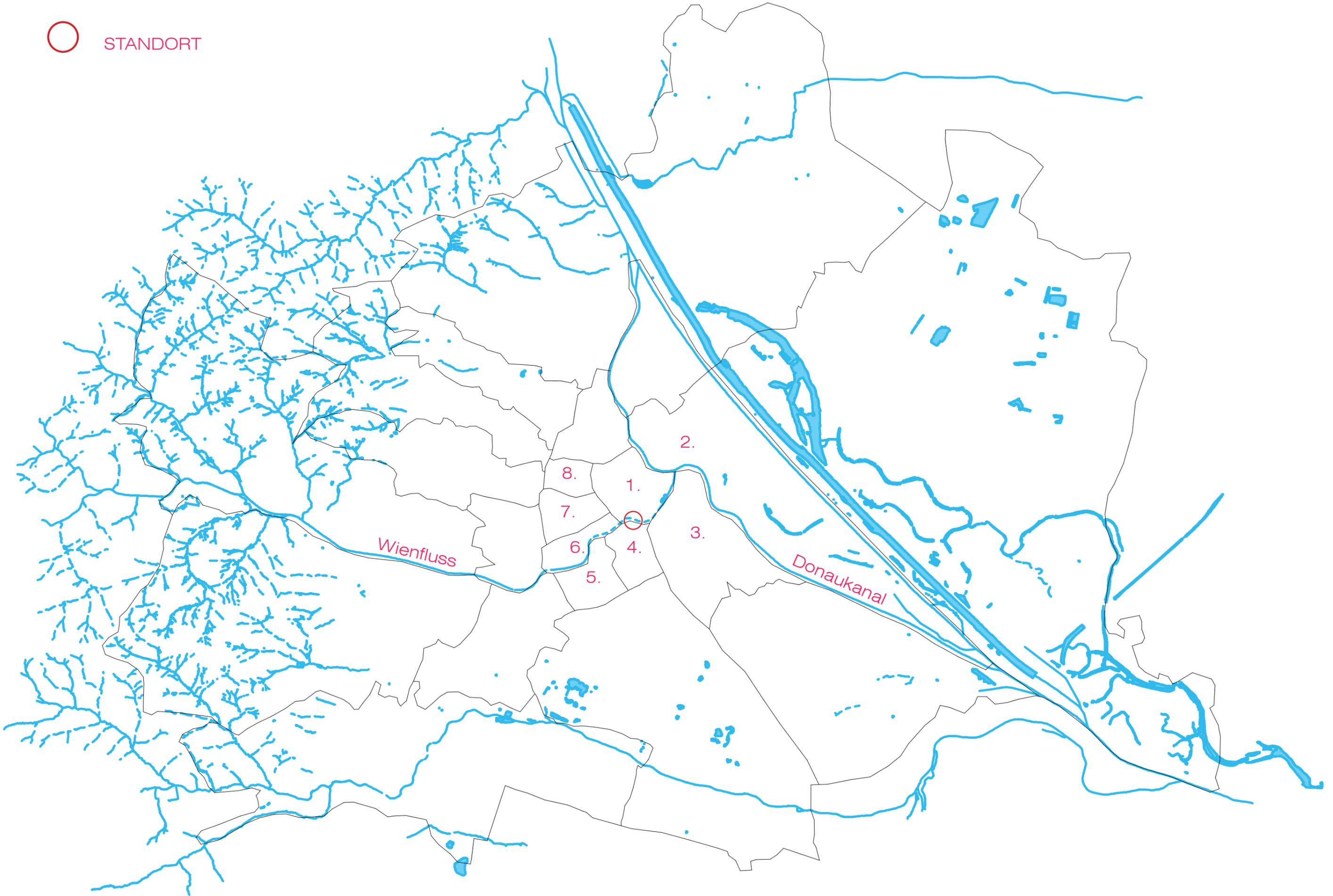


Abb.36

Die Ostpassage des Karlsplatzes befindet sich an der Grenze zwischen dem Bezirk Wieden (Katastralgemeinde 01011) und dem Bezirk Innere Stadt (Katastralgemeinde 01004). Dieses wichtige Verbindungselement zwischen den beiden Bezirken ist 1969 im Zuge der U-Bahnbauten entstanden.

Der Standort ist einer der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt. Hier verschneiden sich sowohl der Autoverkehr, als auch der öffentliche-, Fußgänger-, und Fahrradverkehr.

In nebenstehendem Plan sind die Hauptverkehrsachsen in Bezug auf die städtebauliche Struktur klar ersichtlich. Eine sehr markante Achse bildet die Wienzeile. Sie ist auch der Verlauf des Wienflusses, bzw. der Wienflusseinwölbung.

Der angrenzende Resselpark ist sowohl Bindeglied zwischen den Bezirken, als auch der Übergang zwischen der gewachsenen innerstädtischen Bebauung und dem Wiener Raster.



Abb.37

In diesem Teil der Arbeit wird die nähere Umgebung des Bauplatzes genauer betrachtet. Besonderes Augenmerk wird auf die Verkehrssituation gerichtet, da die Planung ein Ausgestaltung des oberirdischen Raumes über der Ostpassage beinhaltet.

Ein wesentlicher Bestandteil des Entwurfes ist der Bezug der Umgebung zum restlichen Raum. Dies inkludiert unter Anderem die Notwendigkeit des räumlichen Bedarfs im Bereich von Schulen, Kirchen udgl. Unter Miteinbeziehung des Fahrradverkehrs entstehen hier unterschiedliche Problempunkte für den ungehinderten Verkehr im nördlichen und südlichen Umfeld der Passage.

Die Karlskirche, die Technische Universität und das Wien Museum bilden die wesentlichen Blickbeziehungen im Bereich des Ausganges. Einerseits dient diese Blickbeziehung der besseren Orientierung für den Ortsunkundigen und zusätzlich der "zur Schau stellung" der Gebäude, da sie diesen Standort mit Bauwerken unterschiedlichster Stile und Epochen repräsentieren.



Abb.38

Laut aktuellen Statistiken zählt Wien mit 73% Nettogrünfläche⁹ europaweit zu den grünsten Städten.

„Der Grünanteil innerhalb der Bezirke schwankt von zwei bis 15 Prozent in den innerstädtischen Regionen und beträgt bis zu 70 Prozent in den westlichen Bezirken.“¹²

Weisen zwar die äußeren Bezirke mit dem Lainzer Tiergarten, der Donauinsel, dem Wienerwald oder der Lobau einen weitaus größeren Grünanteil auf, hat die Stadt ebenso in den inneren Bezirken auf Freizeitflächen mit einem erhöhten Grünanteil besonders geachtet.

Nahezu jeder „HotSpot“ in der historischen Innenstadt ist von einer Grünfläche umgeben. Auf Grund der durch die Verkehrsregulierung entstandenen Barriere zwischen Resselpark und Innerer Stadt ist der Park von diesem „Grüngürtel“ abgeschnitten. Die derzeitige Verkehrssituation schränkt die unbeschwerliche Überwindung dieser Asphaltgrenze ein.

Die einzigen „barrierefreien“ Möglichkeiten, die Bezirks- grenze zu überwinden bilden die Haupt- und die Ostpassage.



Abb.39

Mit drei U-Bahnlinien, fünf Straßenbahnen, zwei Bussen und der Wiener Lokalbahn gehört der Wiener Karlsplatz zu den wichtigsten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Das ausgebaute unterirdische U-Bahnsystem ist zwar ein wesentliches Entlastungskriterium, die oberirdische Verkehrssituation birgt jedoch auf Grund des Zusammentreffens von PKW's, Lastwägen, Straßenbahnen, Bussen, Fußgängern und Radfahrern die Gefahr der Verkehrsstagnation.

Die öffentlichen Verkehrsmittel haben seit dem erhöhten PKW-Aufkommen für die täglichen Wege der Bewohner an Bedeutung gewonnen. Gleichzeitig sorgt jedoch der wachsende Individualverkehr für immer mehr Probleme. Die derzeitige Situation macht es schwierig räumliche Konzepte zu entwickeln, die nicht einen massiven Eingriff zur Folge hätten.

Durch den Ausbau der U-Bahn wird in den nächsten Jahren die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erhöht. Der Ausbau ist eine Notwendigkeit, da bis 2050 die Hälfte aller Österreicher in Städten ihren Wohnsitz haben werden. Heute sind es knapp 1/3.

Die Prognose bis 2030 zeigt, dass Wiens Bevölkerung um 17,6 % steigen wird.¹³

Um die Lebensqualität in der Stadt zu erhalten sind sofortige Maßnahmen zur Verkehrsregulierung erforderlich.

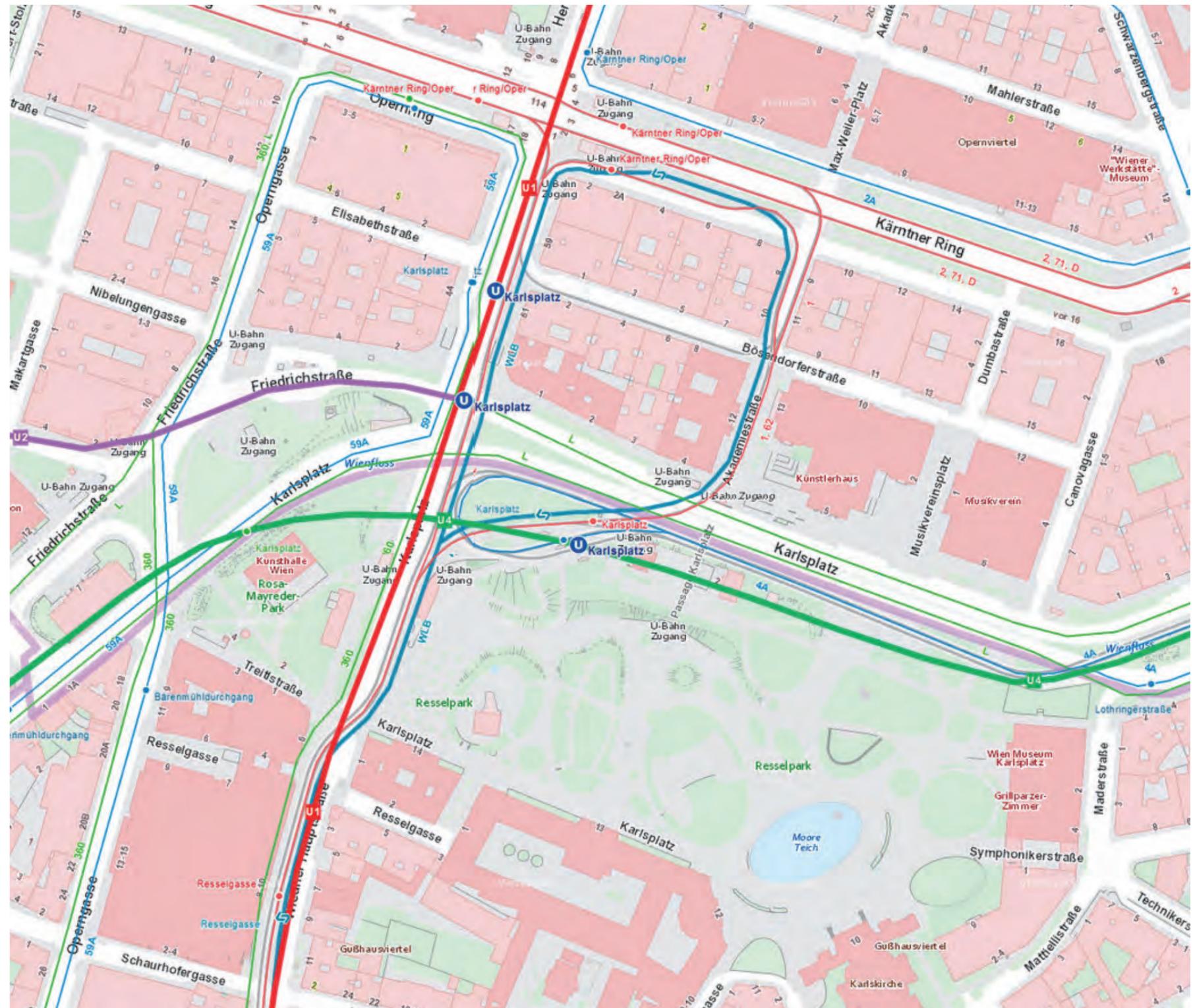


Abb.40

Der Fahrradverkehr in Wien wächst. Laut dem Fahrradreport Wien 2016 beträgt der heutige Radverkehrsanteil 7%

Um einen ungehinderten Radverkehr zu gewährleisten sind in den vergangenen Jahren immer mehr zusätzliche Fahrstreifen für Radfahrer entstanden.

Nebenstehende Karte zeigt die ausgebauten Fahrradwege im Umkreis des Resselparks. Ein vor allem im Sommer sehr stark frequentierter Bereich ist die Allee neben der Ringstraße.

Bei einer Studie der Mobilitätsagentur Wien wurde festgestellt, dass junge Akademiker das grüne Verkehrsmittel am häufigsten nutzen.¹³ Das ist auf Grund der Nähe der Technischen Universität ein wesentlicher Aspekt für das Entwurfsgebiet.

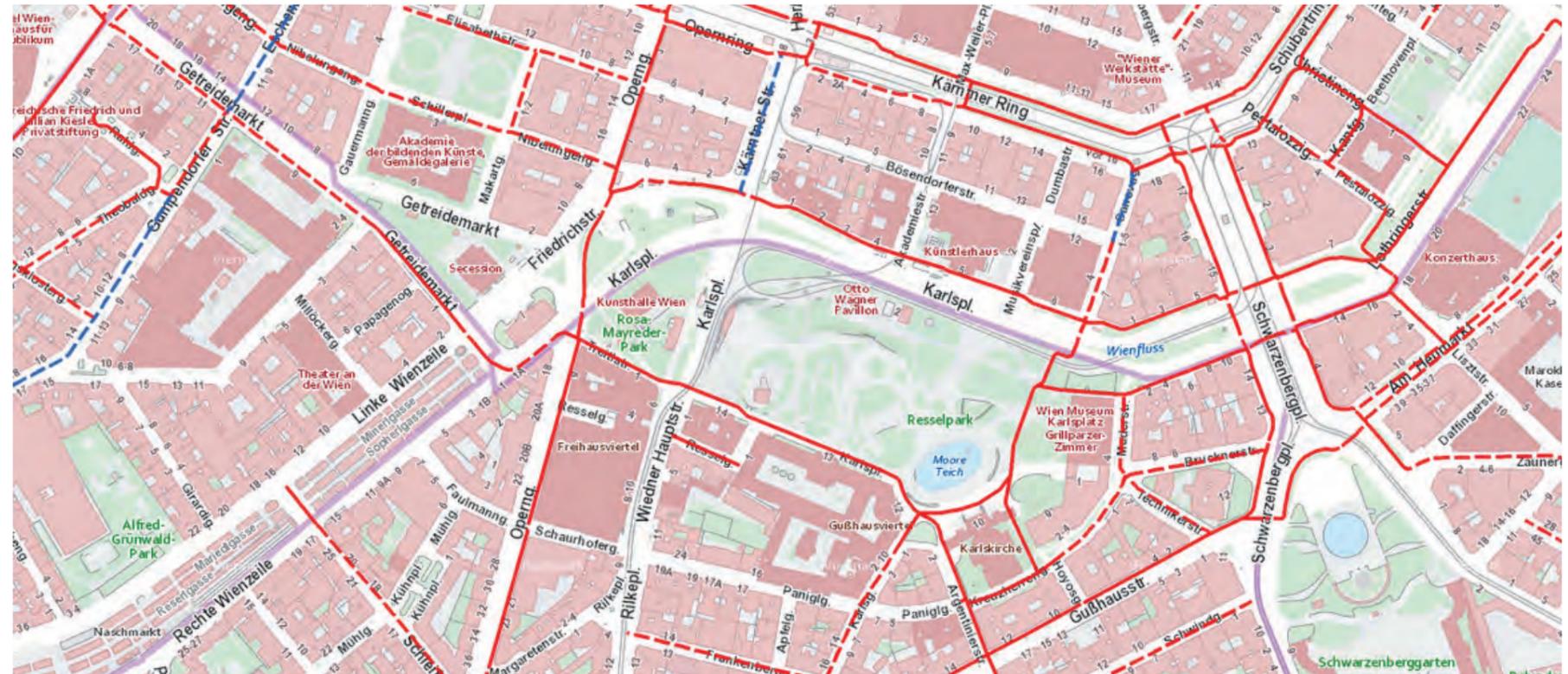


Abb.41

„...dass offenbar eine Sättigung in der Nutzung des Pkws seit ca 2000 festzustellen ist (s. Kap Mobilitätswandel). Genauere Untersuchungen zeigen, dass besonders für jüngere Altersgruppen das Auto seine Statussymbolkraft einbüßt (vgl MID 2008). An diese Entwicklung sollte bei der Gestaltung eines nachhaltigen und gesundheitsfördernden Stadtverkehrs angeknüpft werden.“¹⁴



Abb.42

¹³ vgl. Martin Blum, Radverkehrsbeauftragter Wien, „Fahrrad Report Wien 2016“, 2016, S.10

¹⁴ Zitat: Peter Prenner, AK Wien, „Wien Wächst - Verkehr“, 2015, S. 12



Der Karlsplatz ist neben dem stark ausgeprägten öffentlichen Verkehrsnetz ein wichtiger Verteiler und Durchzugspunkt für den motorisierten Verkehr. Die Grafik zeigt die wesentlichen Hauptverkehrsachsen rund um den Resselpark.

	Stadtzentrum - Landstraße
	Wien West - Wien Mitte
	Stadtzentrum - Wien Nord
	Wien Mitte - Währing/ Döbling/ Hernals
	Stadtzentrum - Simmering
	Ringstraße
	Verteiler Karlsplatz - Margareten
	Verteiler Karlsplatz - Favoriten

Die violette Verkehrsader schneidet den 4. Bezirk von der Innenstadt ab. Um das gesamte Areal bestmöglich freizuspielen, müsste die vierspurige Straße aufgelöst werden. Diesbezüglich wurden unterschiedliche Szenarien untersucht.

Abb.43

STANDORTANALYSE

UMGEBUNG

Die „ITS-Cams“ sind Live-Cams, die von der Magistratsabteilung 46 und ITS Vienna (Intelligent Transport Systems) bereitgestellt werden. Sie machen Momentaufnahmen der Verkehrssituation an unterschiedlichen Standpunkten in Wien. Zwei für dieses Projekt wichtige Punkte wurden ausgewählt, um die tägliche Frequentierung im gesamten Tagesverlauf zu erörtern (*Screenshots im 15-30 Minutentakt*)

Auf Basis der Ergebnisse sollte ein Konzept entwickelt werden, das sowohl der Verkehrsreduktion in diesem Bereich dient, als auch den derzeitigen Verkehr in seinem täglichen Fluss nicht zu sehr beeinträchtigt.

Der erste Standort wurde am Schwarzenbergplatz gewählt, da dort eine, nach einer Verkehrsbeobachtung vermutete schwächere Frequentierung richtung Karlsplatz stattfindet.

Der zweite Standort wurde auf der Ringstraße gewählt. Die Ringstraße dient sowohl der Verteilung in die historische Innenstadt, als auch der Ausweichung des umliegenden Verkehrs.

Da die Kamera am Schwarzenbergplatz nur begrenzten Einblick auf den Verkehr richtung Karlsplatz gewährt, wurde sichergestellt, dass ausschließlich Situationen gewählt wurden, die den fließenden Verkehr ersichtlich machen.



Abb.44



Abb.45



Abb.46



Abb.47

Rund um die Hauptverkehrsachsen sind hauptsächlich enge, einspurige Einbahnstraßen angeordnet. Diese Nebenstraßen sind teilweise stark frequentiert, da sie von den Autofahrern als Ausweichroute genutzt werden.

Wie auf der Grafik ersichtlich, handelt es sich bei den meisten Straßen um verkehrsberuhigte Zonen (hauptsächlich Tempolimit 30km/h)

Einige dieser Straßen wurden im Zuge der Grundlagenermittlung genauer betrachtet, um herauszufinden ob und in welchem Ausmaß ein Eingriff möglich ist.

Zubringer im Bereich der Wienzeile sind, bis auf einzelne Straßen eher schwach frequentiert, wohingegen im Innenstadtbereich die Zahl der PKW's zunimmt. Das ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass sich die Ziele der Fahrer des Berufsverkehrs jenseits der Ringstraße befinden.

Der Vergleich zwischen der Grafik mit den Hauptverkehrsachsen und den Nebenstraßen verdeutlicht die derzeitige Verkehrssituation im Umkreis des Resselparks. Vier unterschiedlich stark frequentierte Straßen dienen als Hauptverteiler. Die städtebauliche Struktur in Wieden verhindert hier das Ausweichen auf eine andere Route.

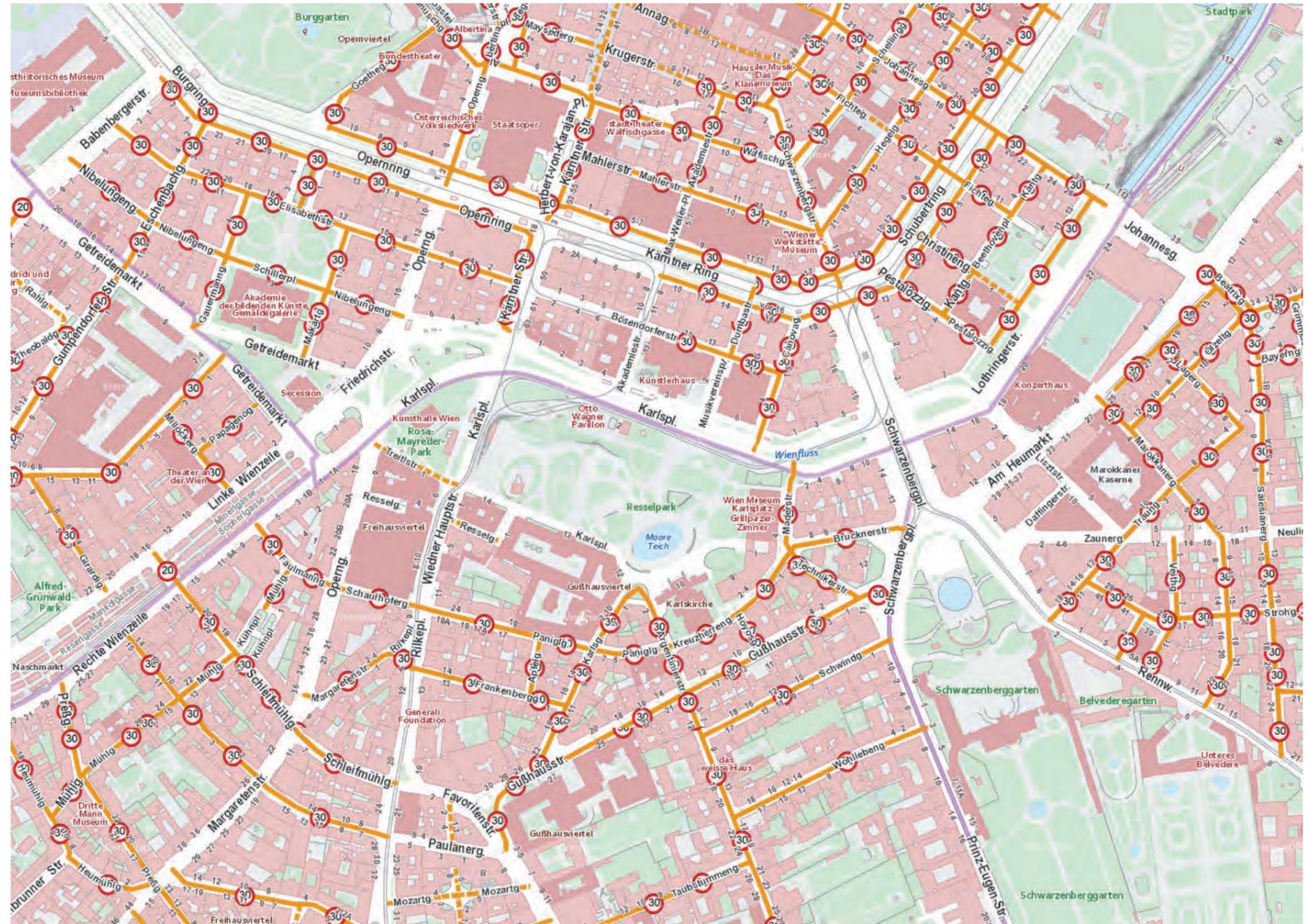


Abb.48

Die Analyse des motorisierten Verkehrs im Umkreis von ca. 700m hat ergeben, dass eine radikale Reduktion massive Auswirkungen auf den täglichen Individualverkehr hätte. Werden jedoch einzelne Hauptverkehrsachsen herangezogen, zeigt sich, dass eine gebietsweise Schwächung durchaus möglich wäre.

Es wurden auf dieser Basis drei Szenarien untersucht, die sowohl den Autoverkehr, als auch das öffentlich Netz, den Fußgänger- und den Fahrradverkehr miteinbeziehen. Zusätzlich wurden öffentliche Plätze und die Gebäudenutzungen berücksichtigt.

- Szenario 1: Generelle Umplanung des Verkehrs
- Szenario 2: Untertunnelung des Resselparks
- Szenario 3: Beruhigung der Hauptverkehrsachse Karlsplatz (Ende Lothringerstraße) bis Linke Wienzeile stadtauswärts)

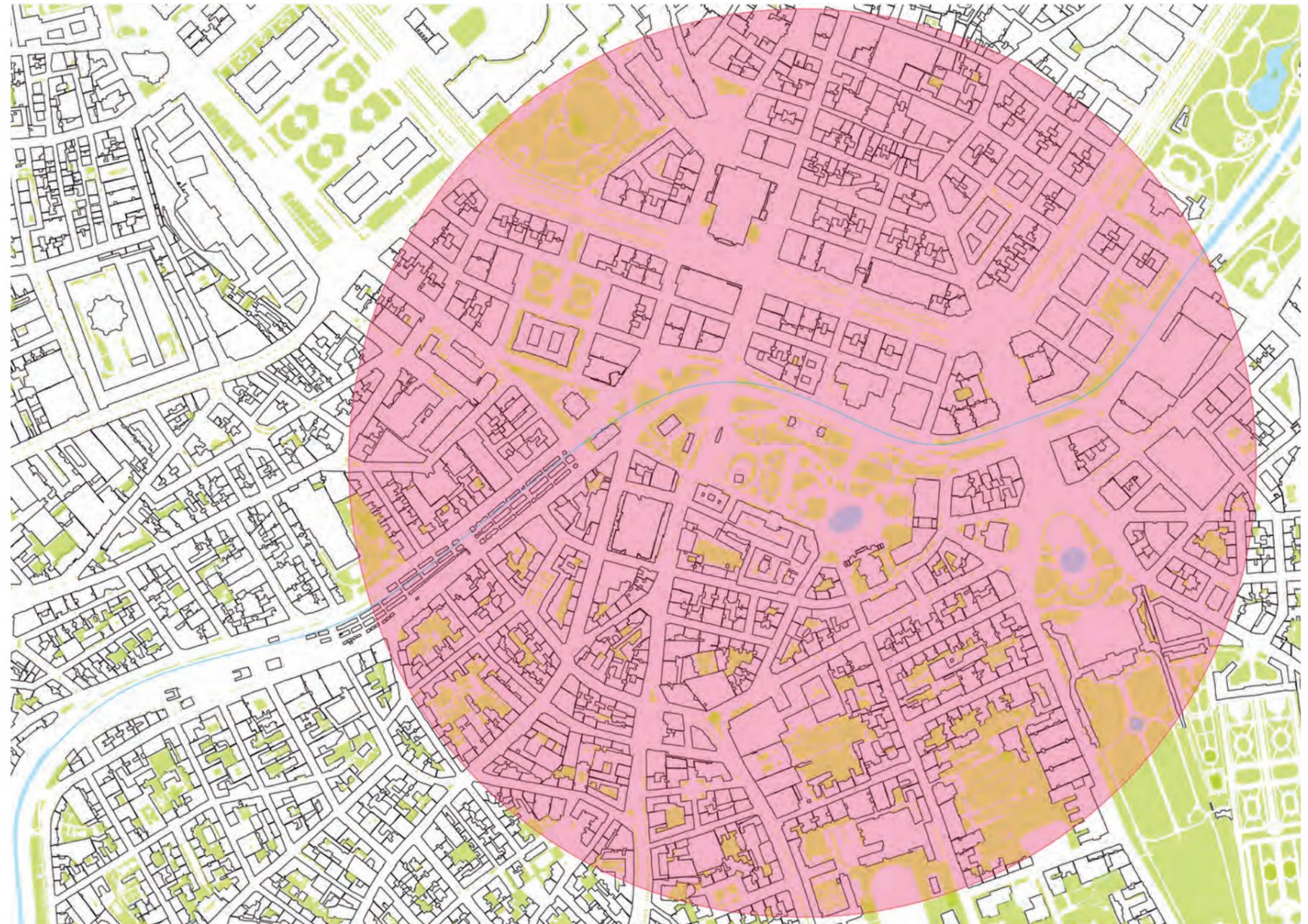


Abb.49

SZENARIO 1

Szenario 1 zeigt die Variante mit dem größten Eingriff in die derzeitige Verkehrssituation. Dieses Konzept sieht eine komplette Öffnung des Resselplatzes vor, alle umliegenden Straßen werden stillgelegt und machen Raum für alternative Nutzungen. Belassen werden die Rechte und Linke Wienzeile, ein Teil der Wiedner Hauptstraße (wird umgelenkt) sowie ein Teil der Operngasse (Verkehr wird über die Faulmannngasse umgeleitet, geht dann in die Operngasse über).

Alle Straßen der Umgebung, einschließlich der um eine Spur verringerten Ringstraße werden 30er Zonen.

So entsteht die Möglichkeit einer Zweirichtungsfahrbahn mit nur einer Spur pro Richtung.



Abb.50

SZENARIO 2

Szenario 2 sieht ein Verkehrsbauwerk vor. Von der Wiedner Hauptstraße aus ist entweder eine Untertunnelung oder eine Überlattung des Resselplatzes bis zum Schwarzenbergplatz angedacht. Dadurch wird der gesamte Bereich geöffnet und ermöglicht neue Nutzungen. Die Möglichkeit der Freilegung des Wienflusses wird auch in diesem Szenario ermöglicht.

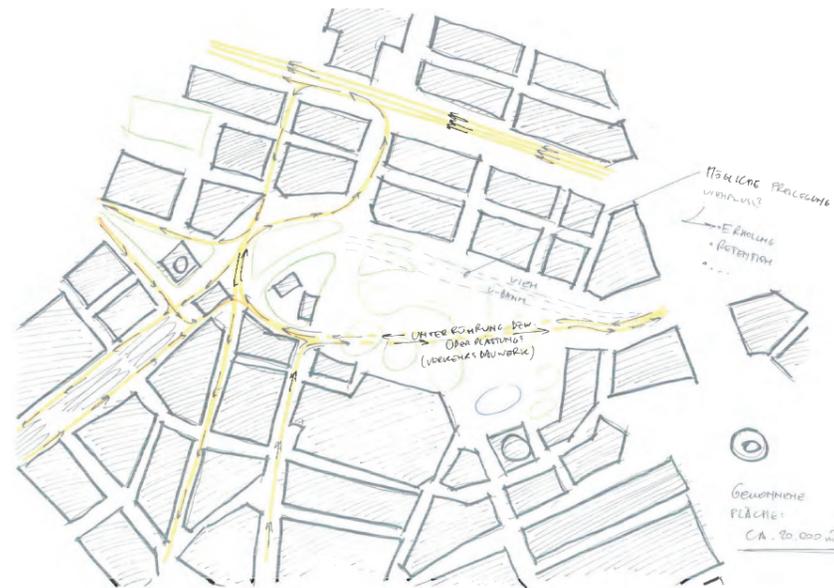


Abb.51

SZENARIO 3

Szenario 3 sieht die Stilllegung einer Fahrbahn des Karlplatzes vor. Die verbleibende Spur wird zu einer 30er Zone umgewidmet und als Zweirichtungsfahrbahn umfunktioniert. Der restliche Verkehr bleibt in seinem derzeitigen Zustand bestehen. Die Verbindungsachse in Ost - West Richtung ist nach wie vor gegeben.

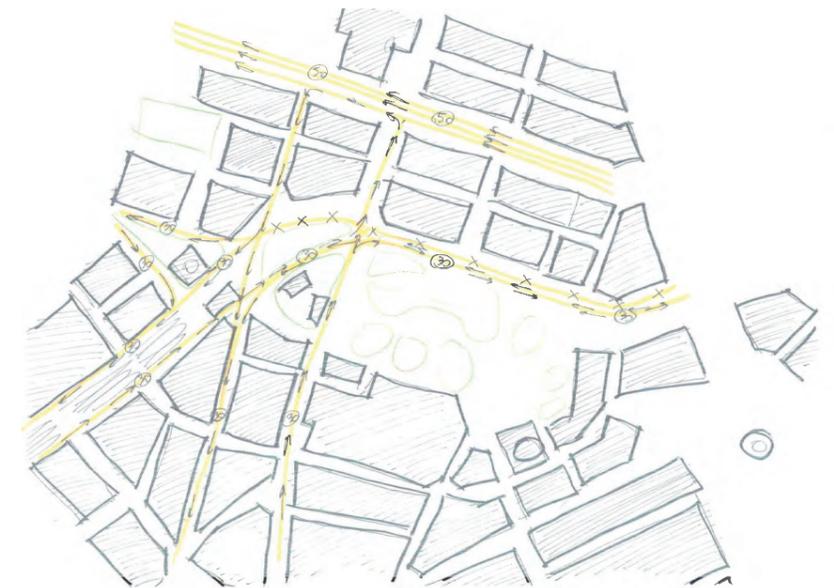


Abb.52

ZUSAMMENFASSEND

Szenario 3 ist auf Grund der geringsten Auswirkungen auf den Fließverkehr das für den Entwurf attraktivste.

Das Konzept wurde auf Basis der bereits erläuterten Verkehrsstudien und Statistiken entwickelt, aus denen hervorgeht, dass sich der Autoverkehr in den nächsten Jahrzehnten verringert und stellt eine Idee dar, die vermutlich kein Potential für eine akute Umsetzung hat. Vielmehr ist dieser Teil des Entwurfes ein attraktives Zukunftsszenario.

Der Verkehr wurde auf eine Fahrbahn mit drei Fahrstreifen reduziert. Dadurch wird eine Fläche von ca. 6500 m² für eine Umnutzung zugänglich gemacht.

Das Hauptaugenmerk des Entwurfes liegt bei der Revitalisierung der Ostpassage. Die Verkehrsanalyse stellt einen wesentlichen Aspekt der Grundlagenermittlung dar, da mit der Beruhigung des stark befahrenen Bereichs Raum geschaffen wird, der die Erreichbarkeit des Durchganges erleichtert.

Außerdem entsteht eine Schnittstelle zwischen dem Resselpark, dem Ringstraßenboulevard und der historischen Innenstadt. Der gewonnene Raum ist ein wichtiger Bestandteil, um die Barriere zwischen „Innen“ und „Außen“ abzuschwächen.

Es wird eine Begegnungszone geschaffen.

Die Ostpassage befindet sich östlich der Hauptpassage und ist ein zusätzliches Bindeglied zwischen dem Kärntner Ring und dem Resselpark. Die bestehende Parkanlage mit den unterschiedlich angeordneten ovalen Grünflächen dient momentan als Erholungsfläche und Durchzugspunkt für Fußgänger.

Das Lagebild verdeutlicht, dass die Bebauung den Resselpark „einkreist“ und eine Art „Kessel“ bildet. Die Otto Wagner Pavillons liegen auf der Achse Karlskirche - Staatsoper und werden durch den oft als Erholungsfläche und Ausstellungsort genutzten Teich unterbrochen.

Die verlängerte Wiedner Hauptstraße kreuzt die verlängerte Lothringenstraße im nordöstlichen Teil des Gebietes.

Der Schwarzenbergplatz im Osten bildet den Abschluss des Entwurfsgebietes.

Die folgenden Seiten zeigen eine Fotodokumentation des gesamten Areals.



Abb.53

STANDORTANALYSE
BAUPLATZ



Abb.54



Abb.55



Abb.56



Abb.57



Abb.58



Abb.59



Abb.57



Abb.61



Abb.62



Abb.63



Abb.64



Abb.65

STANDORTANALYSE

BAUPLATZ



Abb.66



Abb.67



Abb.68

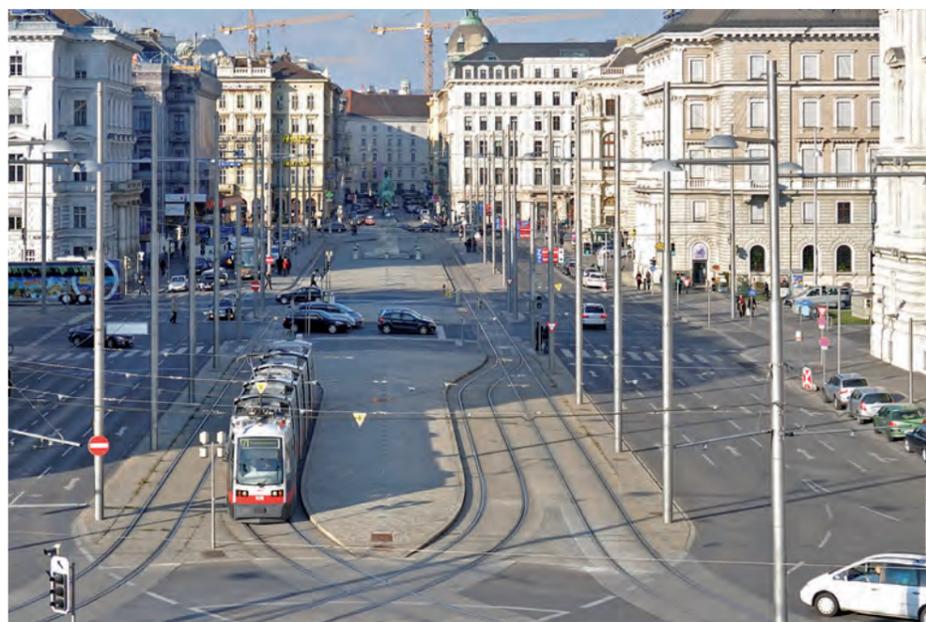


Abb.69



Abb.70



Abb.71



Abb.72

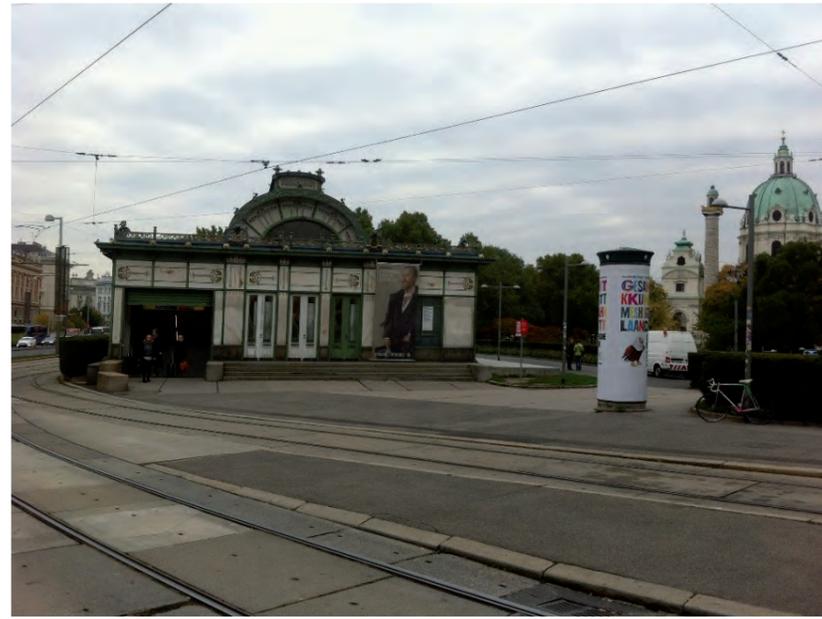


Abb.73



Abb.74



Abb.75



Abb.76



Abb.77

STANDORTANALYSE
BAUPLATZ



Abb.78



Abb.79



Abb.80



Abb.81



Abb.82



Abb.83



Abb.84



Abb.85

STANDORTANALYSE

BAUPLATZ

Im Zuge des „Moduls Raumgestaltung“ unter der Leitung von Herrn DI Anton Kottbauer im Sommersemester 2016 hatten die Studentengruppen unter anderem die Aufgabe, die Lichtverhältnisse vor Ort zu messen. Über den gesamten Bereich beim Abgang zur U4 wurde ein Punkteraster angeordnet, der die einzelnen Lichtmessungspunkte definiert. Die beiden Grundrisse zeigen die Lichtstärke an diesen definierten Punkten.

In diesem Semester wurden einige Konzepte ausgearbeitet, die sich vorwiegend mit der Materialität (Reflexionsverhalten, etc.) und der Belichtung bzw. Beleuchtung innerhalb der Passage befassten. Hier stand die Arbeit am Modell im Vordergrund.

Schlussendlich wurde ein Konzept ausgewählt und von den Gruppen als Modell im Maßstab 1:50 gebaut.

Die Donauuniversität Krems ermöglichte uns, die Lichtverhältnisse am simulierten Tageslichthimmel zu dokumentieren.

Die nachstehenden Fotos zeigen die Unterschiede der Lichtverhältnisse zwischen dem Bestandsmodell und dem ausgearbeiteten Konzept.

Unsere Gruppe setzte sich aus Viktoria Steininger, Mahtab Danae und mir zusammen. Die Überlegungen basierten vor allem auf der Idee mit natürlichem Licht zu arbeiten. So wurden in den Bereichen der U-Bahn Abgänge Oberlichter generiert, deren Oberfläche mit einem stark reflektierendem Material versehen wurde. Angedacht war hier das auch oft als Reflexionsoberfläche in Beleuchtungskörpern verwendete Alanod MIRO mit dem Reflexionsgrad von 0.98.¹⁵

Zusätzlich experimentierten wir im Lichthof mit Reflexionskörpern, die das Licht in den schwach belichteten Raum leiten sollten.

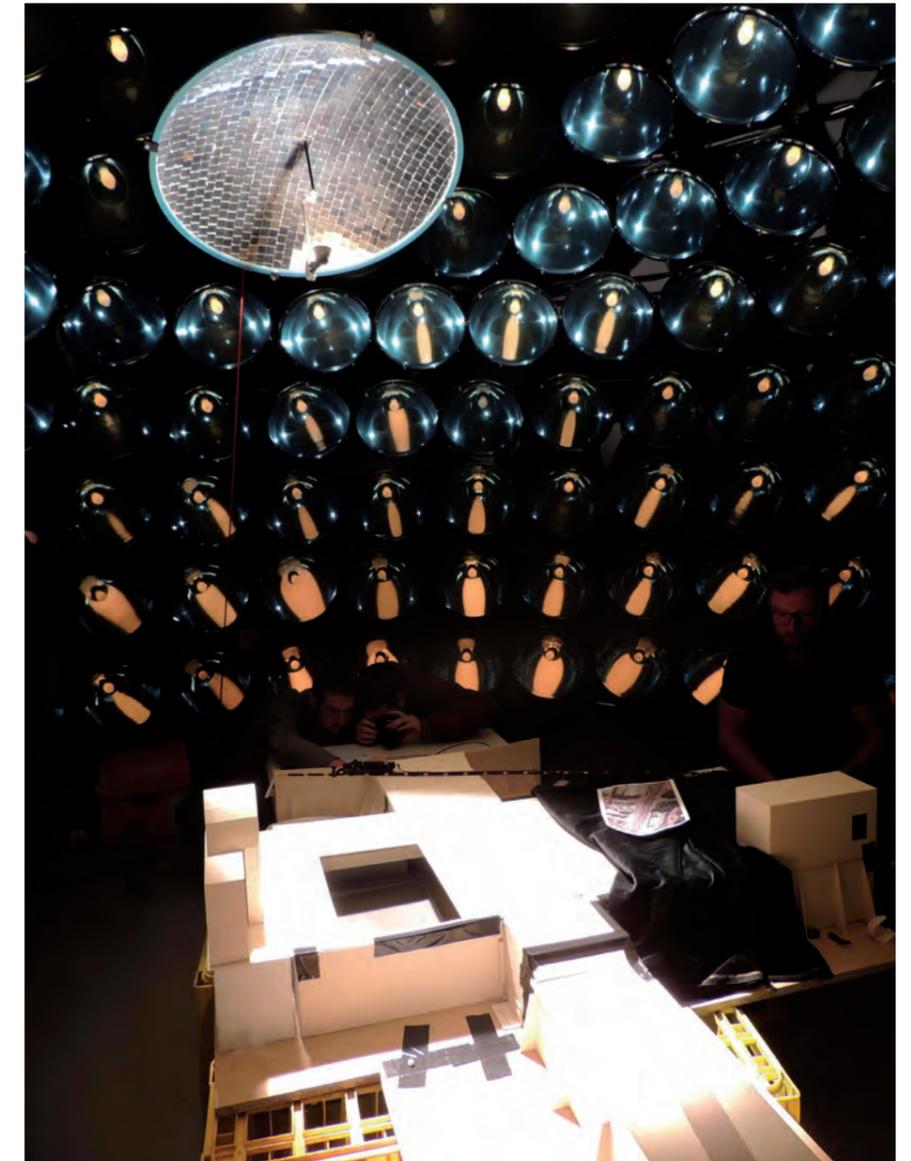


Abb.86

STANDORTANALYSE
OSTPASSAGE - LICHT UND MATERIAL



Abb.87



Abb.88



Abb.89



Abb.90

STANDORTANALYSE

OSTPASSAGE - LICHT UND MATERIAL

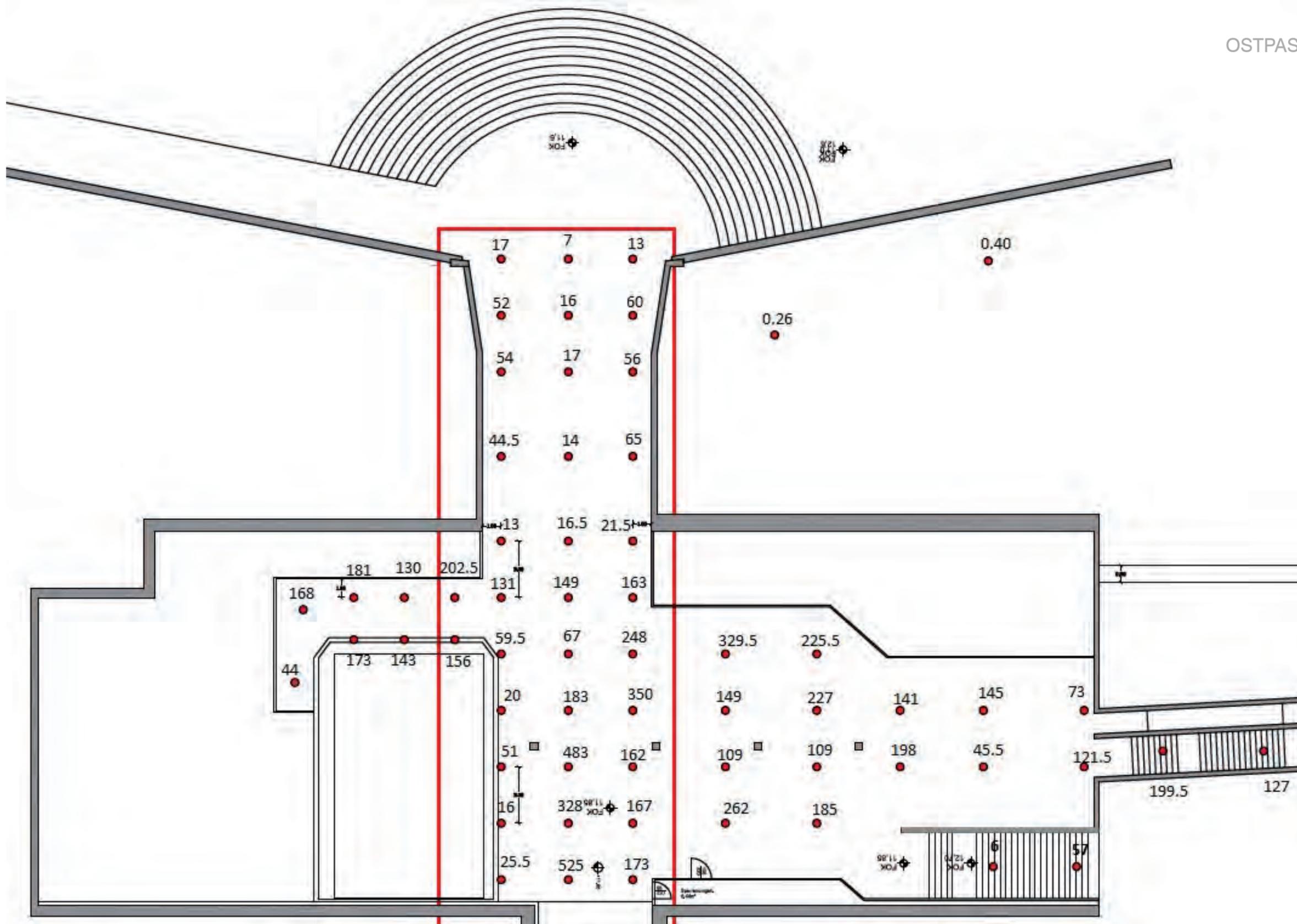


Abb.92

LICHTMESSUNG - 20:00 Uhr
Masstabslos

„Im Rahmen der Ausstellung „am Karlsplatz - Ideen für einen Stadtraum“ werden von 02. bis 11. März Arbeiten von Studierenden der TU Wien gezeigt, die sich in den letzten beiden Jahren intensiv mit dem Karlsplatz, einem der größten Verkehrsknoten im Zentrum der Stadt Wien, beschäftigt haben. Neben den komplexen Anlagen und Zugängen zu den U-Bahnstation und seinem integralen städtebaulichen Umfeld, stand dabei besonders die Ostpassage im Fokus, welche laut Abteilungsleiter der Wiener Linien, Prof. Johann Hödl, nach dem Umbau der Hauptpassage nun ebenso einem architektonischen Relaunch unterzogen werden soll. Zeitgleich mit der intensiven Auseinandersetzung mit dem Stadtgebiet wurde ein öffentlicher Studentenwettbewerb ausgeschrieben, der besondere Arbeiten rund um und am Karlsplatz prämiert.“

Von einem internationalen Team an ProfessorInnen und Experten der Wiener Linien unterstützt, erarbeiteten die Studierenden umsetzbare und praxisorientierte Projekte, die im Rahmen der Ausstellung zum Wettbewerb nun gezeigt werden. Die Auszeichnung der besten und innovativsten Arbeiten und die Eröffnung der Ausstellung findet am 01. März im Kuppelsaal der TU Wien statt.“¹⁶



Abb.93

WETTBEWERB 2016

WIENER LINIEN



Abb.94

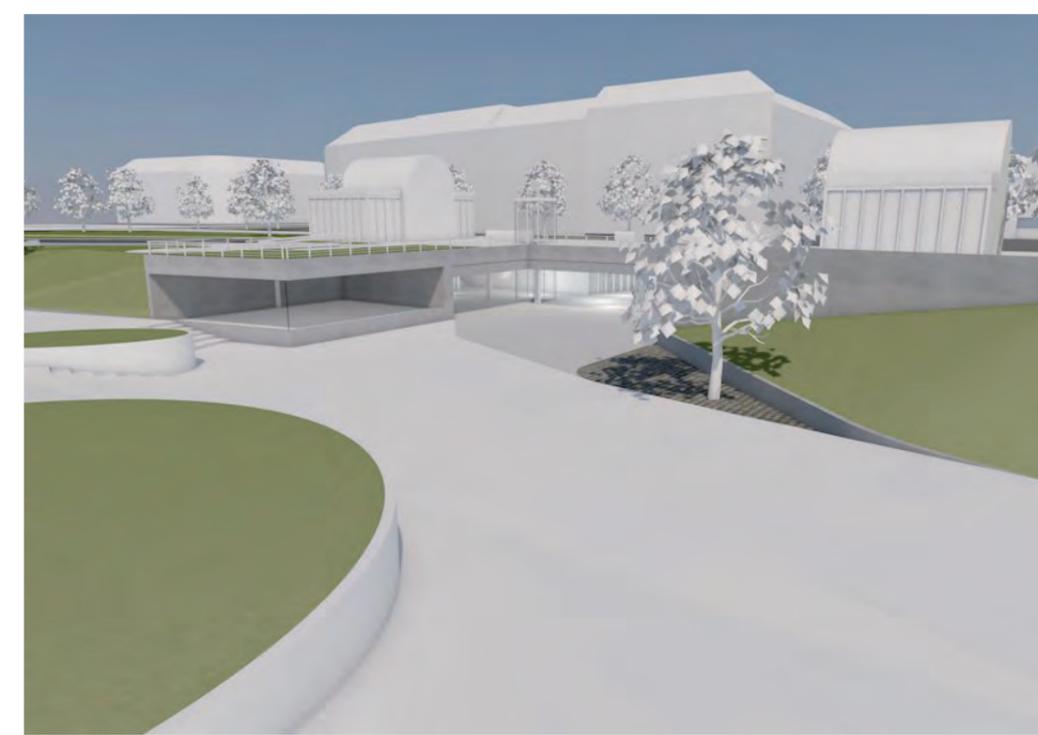


Abb.95



Abb.96

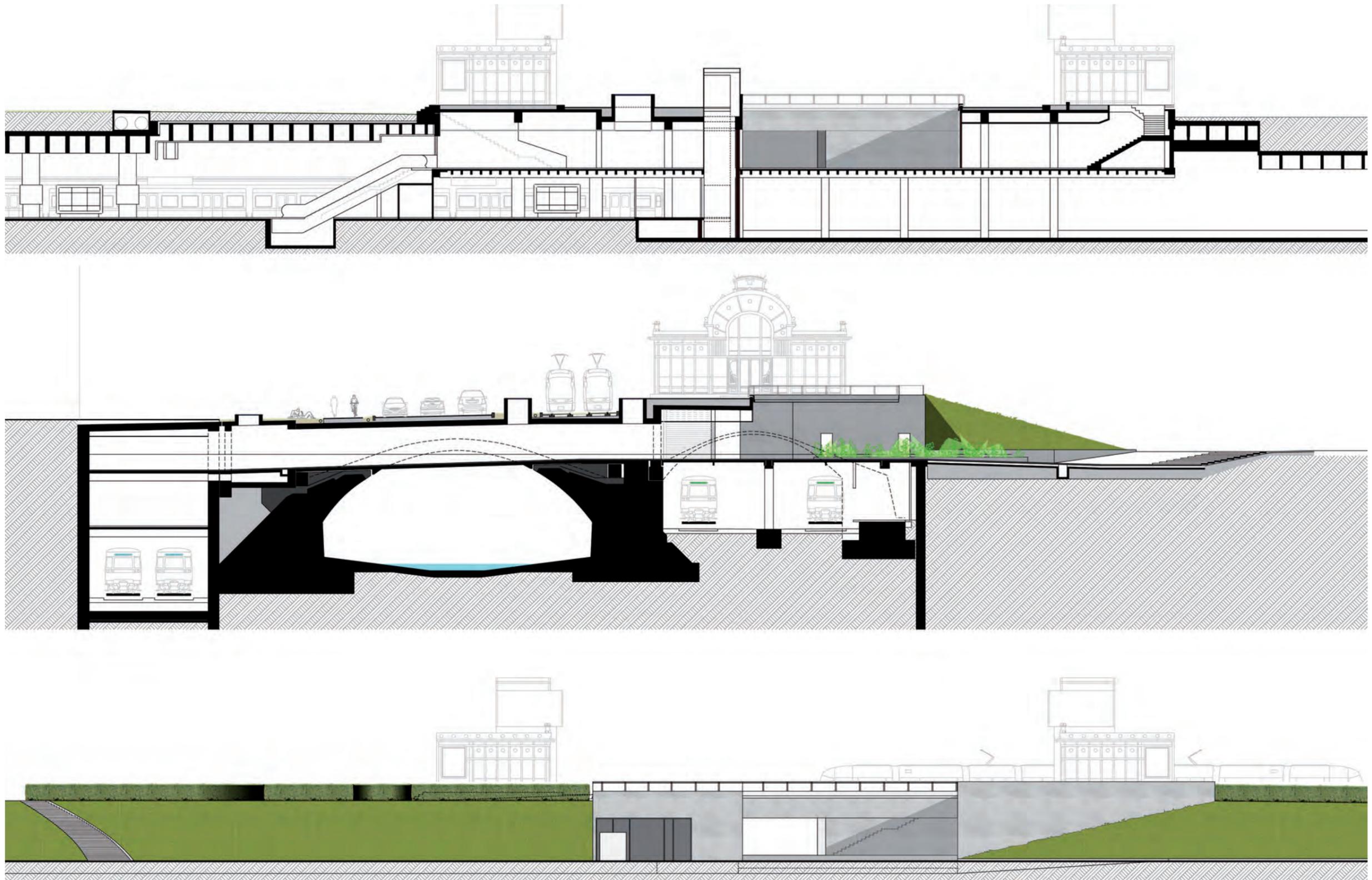
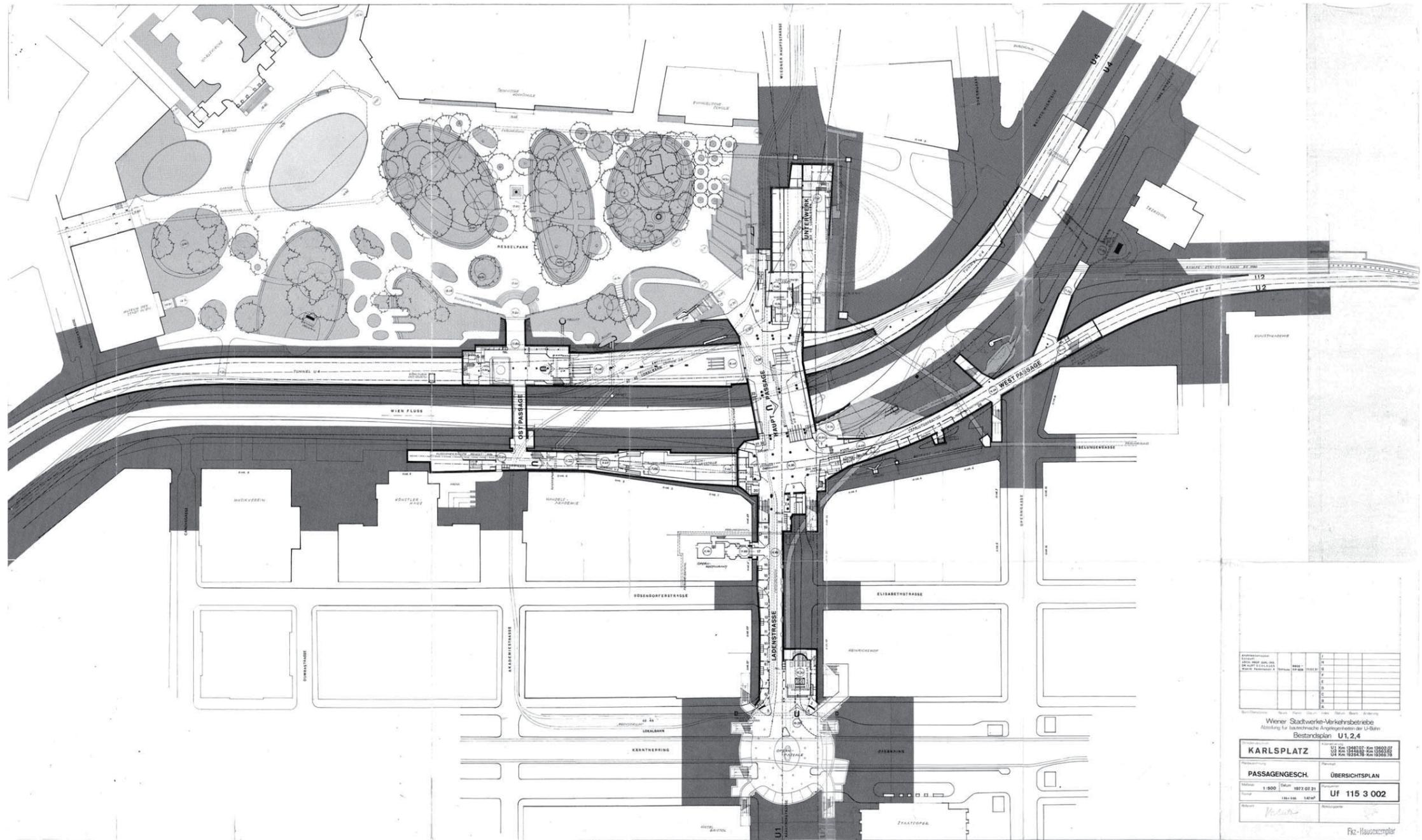


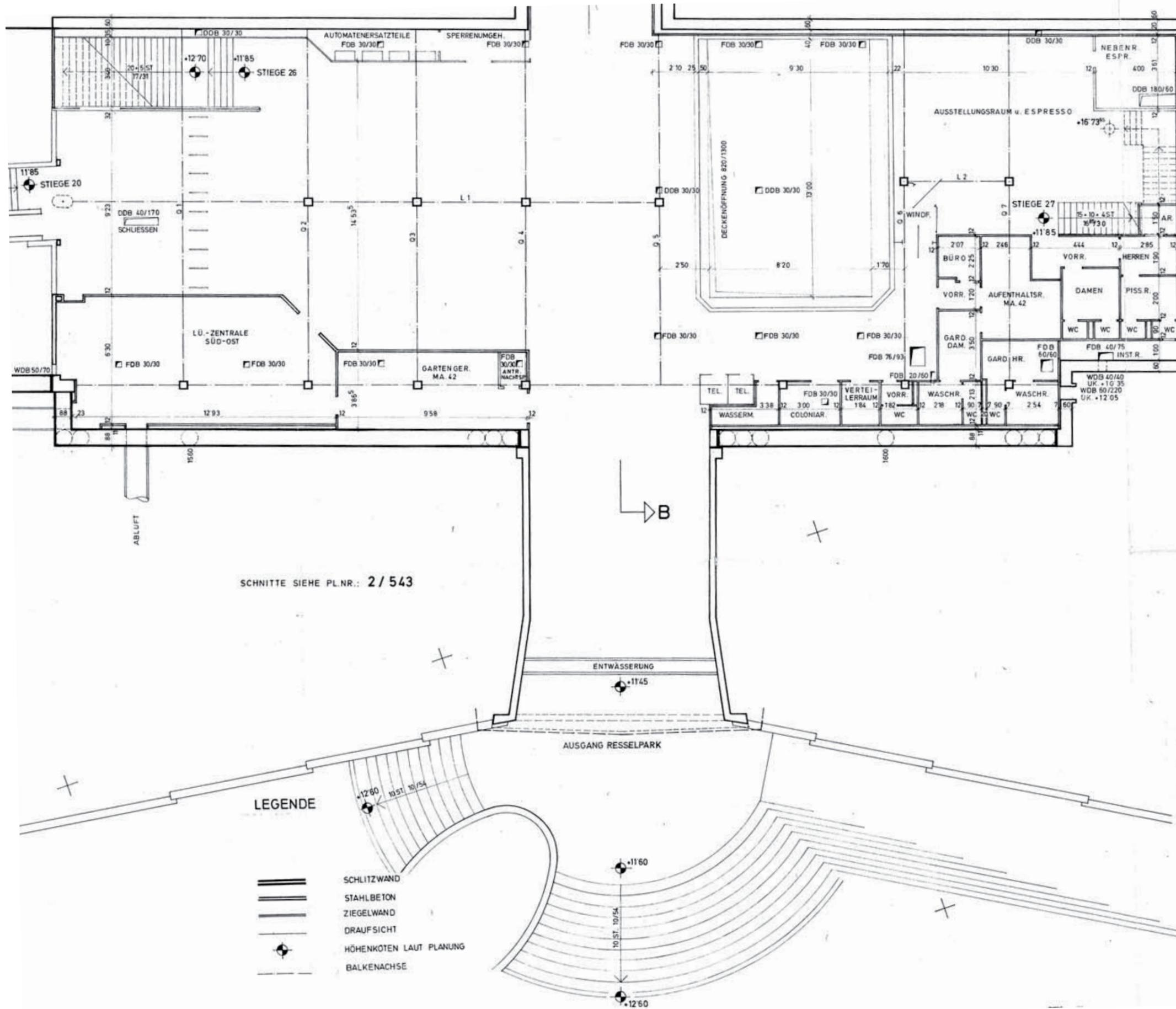
Abb.97



Abb.98

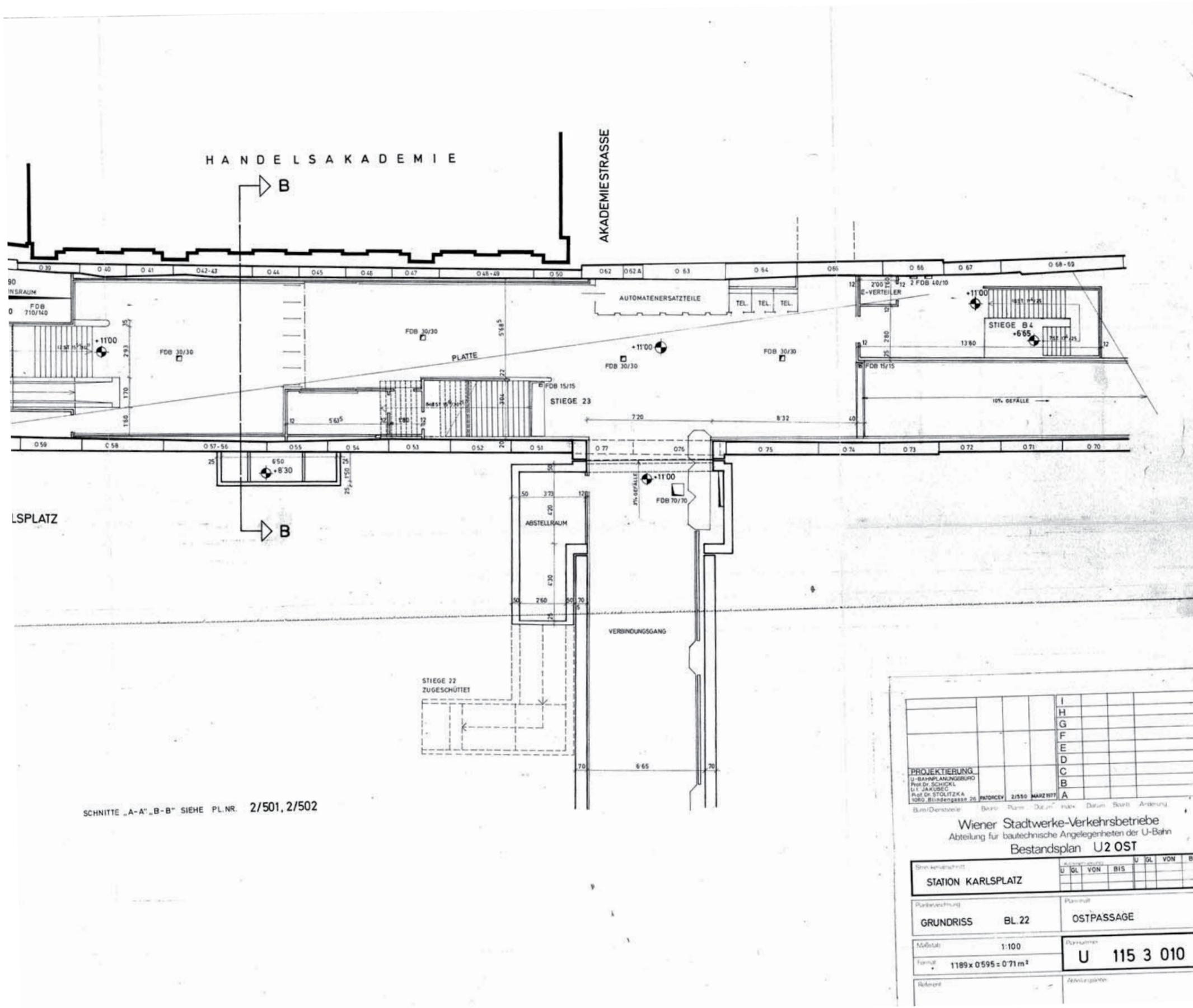


BESTANDSPAN LAGEPLAN EBENE 0
Quelle: Planarchiv Wiener Linien



BESTANDSPPLAN GRUNDRISS EBENE 0
 Quelle: Planarchiv Wiener Linien

ENTWURF
BESTANDSPLÄNE

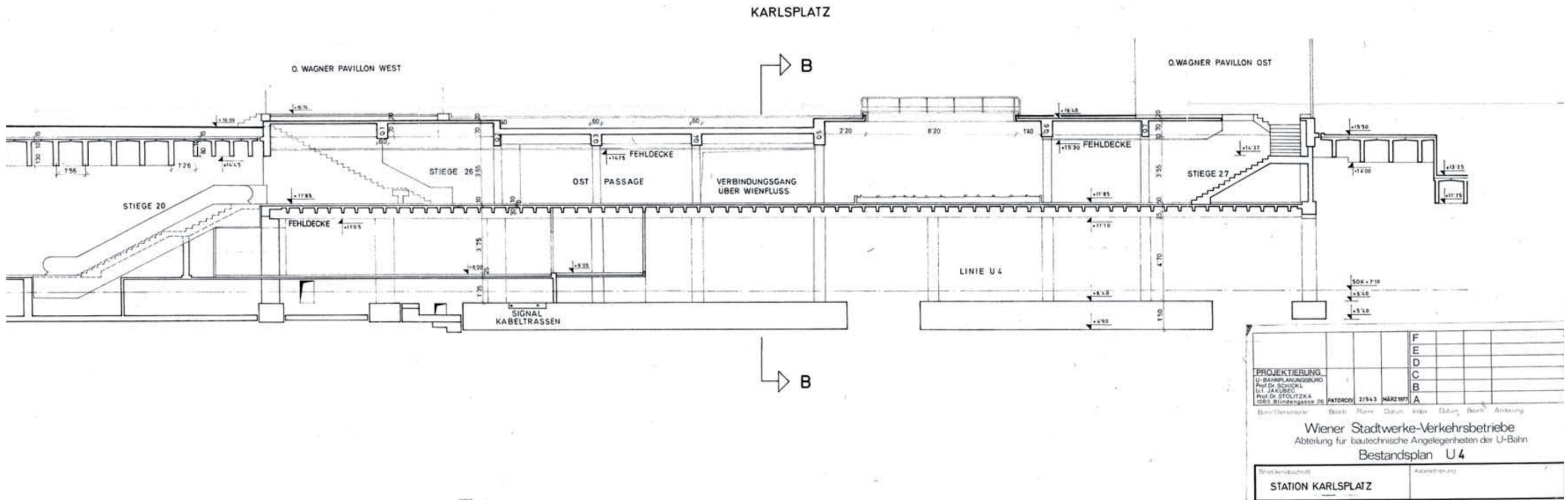


SCHNITTE „A-A“, „B-B“ SIEHE PL.NR. 2/501, 2/502

PROJEKTIERUNG		I	
U-BAHNPLANUNGSGEBIET		H	
Prof. Dr. SCHICKL		G	
Dt. JAKOBS		F	
Ing. Dr. STOLITZKA		E	
1080, Blindengasse 26		D	
PROJEKT 2/550 MÄRZ 1971		C	
		B	
		A	
Baum/Dienststelle	Baujahr	Plan	Datum
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn Bestandsplan U2 OST			
Streckennummer	U 115 3 010	U 115 3 010	BIS
STATION KARLSPLATZ			
Planbezeichnung	GRUNDRISS BL. 22	Planmaß	OSTPASSAGE
Maßstab	1:100	Plannummer	U 115 3 010
Format	1189 x 0595 = 071 m ²		
Referenz			

BESTANDSPAN GRUNDRISS EBENE 0
Quelle: Planarchiv Wiener Linien

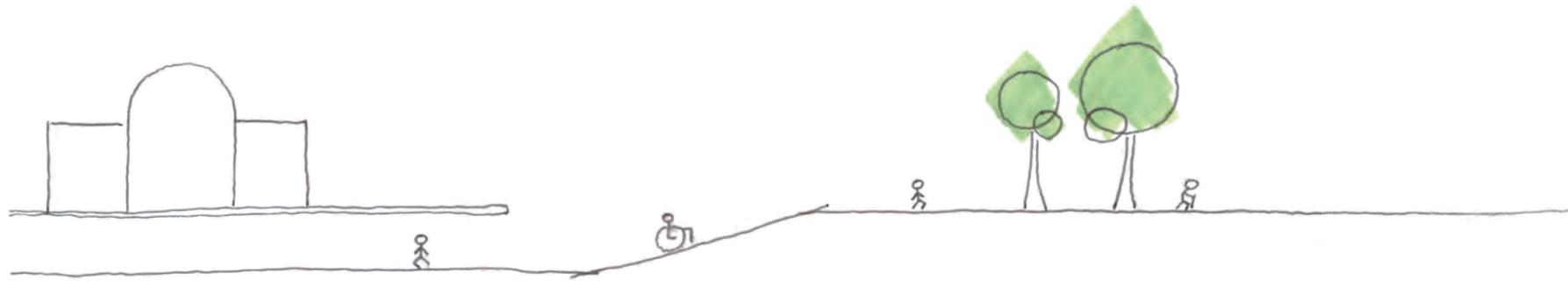
ENTWURF BESTANDSPLÄNE



PROJEKTIERUNG		F		
U-BAHNPLANUNGSBÜRO		E		
Prof. Dr. SCHINDLER		D		
Dr. JAKUBEC		C		
Prof. Dr. STOLITZKA		B		
1080, Blüendengasse 26		A		
Projektorde	2/1943	MÄRZ 1977		
Bau/Objektname	Bauart	Plan	Datum	Verf.
Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe Abteilung für bautechnische Angelegenheiten der U-Bahn Bestandsplan U4				
Schnittrichtung		Abmessen		
STATION KARLSPLATZ				

BESTANDSPLAN SCHNITT - Passage
Quelle: Planarchiv Wiener Linien

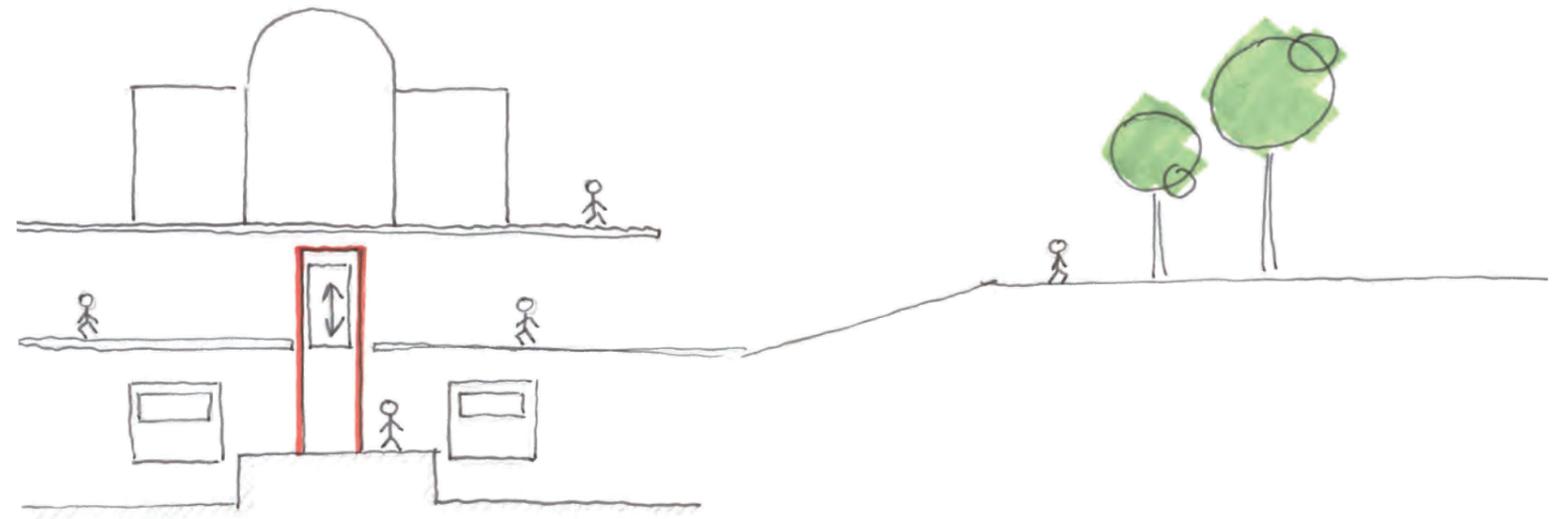
ENTWURF
BESTANDSPLÄNE



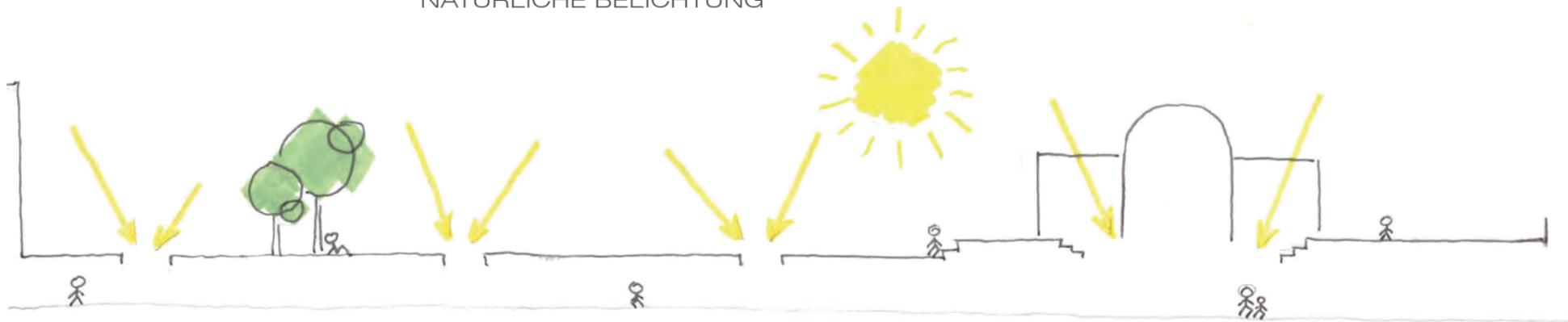
BARRIEREFREIHEIT

BESSERE ORIENTIERUNG DURCH BLICKBEZIEHUNGEN

ERHÖHTES SICHERHEITSGEFÜHL

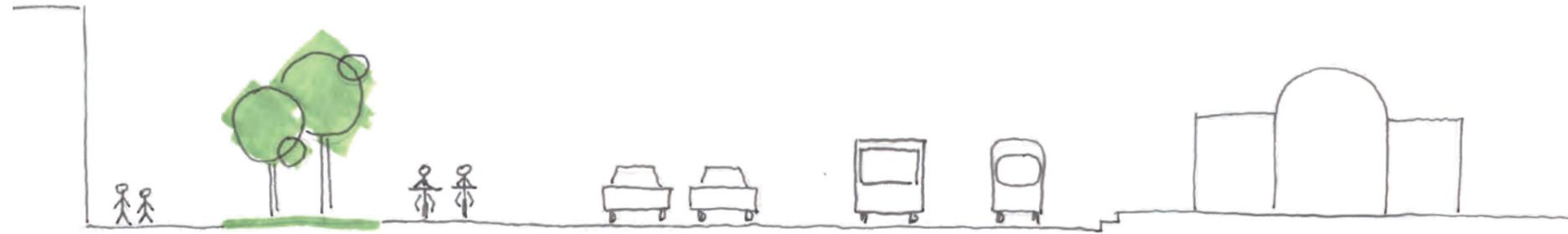


NATÜRLICHE BELICHTUNG



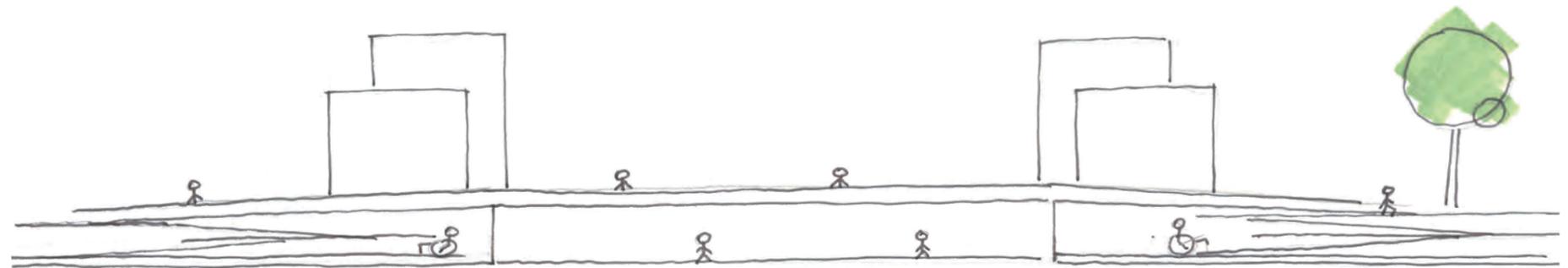
BEZUG NACH AUSSEN

VERKEHRSBERUHIGUNG

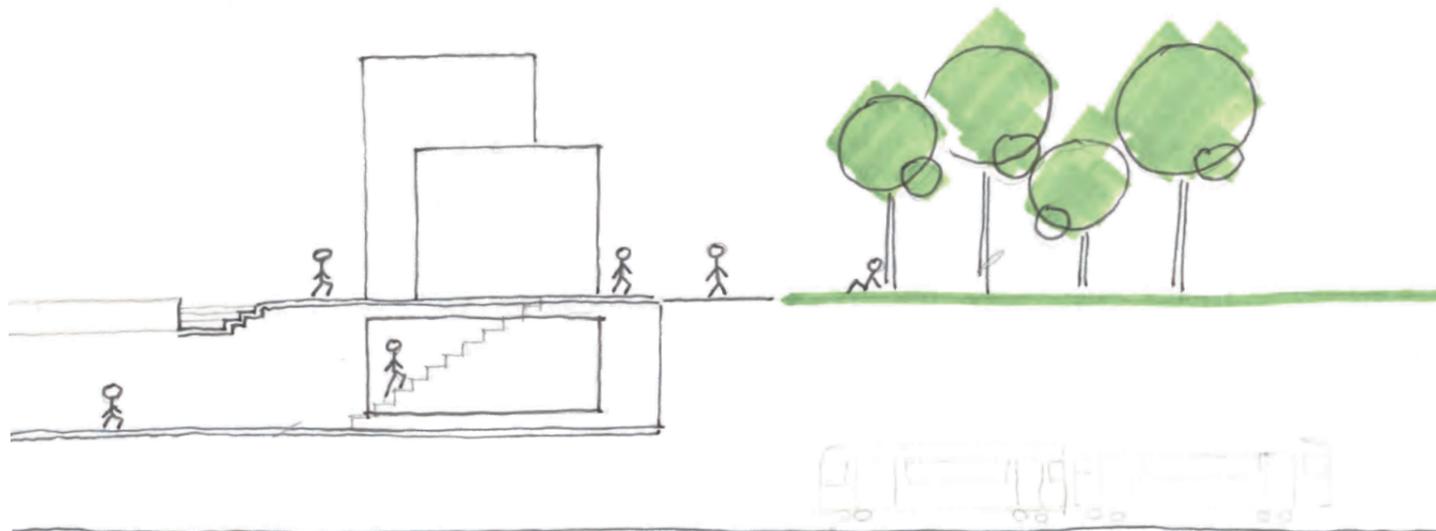


BEGEGNUNGSZONE

AUSSICHTSPUNKT



AUFWERTUNG DES BESTANDES



VERTIKALE VERBINDUNG

ERHALTEN DES BAUMBESTANDES

ENTWURF

Schon während der Grundlagenermittlung war klar, dass eine generelle Umplanung des Haupteingangsportals der Ostpassage ein wesentliches Kriterium des Entwurfes ist, um den dahinter liegenden Raum aufzuwerten.

Die gesamte Passage gliedert sich in zwei Hauptbereiche die von Norden nach Süden durch einen engen und niedrigen Gang verbunden sind. Es ergibt sich eine Hauptachse, die dem Besucherstrom innerhalb des Bauwerkes eine klare Richtung vorgibt.

Das Eingangsportal ist im Bezug auf diese Hauptachse leicht nach Westen versetzt, sodass es mittig zu den Otto Wagner Pavillons angeordnet ist. Die versetzte Position des Portals ergibt vor allem von Außen betrachtet eine zweite Hauptachse.

Die geplante Präsenz des Haupteinganges gibt mit den Pavillons eine deutliche Linie für den Entwurf des Oberflächenbereichs vor.

Neben der Maßnahme der Öffnung des Hauptzuganges und der Konzipierung einer vertikalen Erschließung in Form einer ausgestalteten Treppenanlage ist ein Entfernen der gesamten nicht tragenden Innenwände geplant. Außerdem sollen die Passanten und Besucher einen direkten Bezug zur Oberfläche erhalten. Um mit dem bestehenden Platz zwischen den Otto Wagner Pavillons bewusst umzugehen wurden für diesen Bezug zwei gleich große quadratische Oberlichter geschaffen.

Im Zuge der Entwurfsphase kristallisierte sich immer mehr heraus, dass eine strenge und klare Linienführung für dieses Projekt das nachhaltigste Konzept darstellt, um mit der Umgebung und dem Bestand zu korrespondieren.

Die bestehende Lüftungszentrale im Bereich des U4 Abganges wird aus wirtschaftlichen Gründen belassen. Zusätzlich sollen die Wartungs- und Aufenthaltsräume für die Angestellten der MA42 (Wiener Stadtgärten) bestehen bleiben, da diese Lage optimal für die Instandhaltung des Resselparks darstellt. Die Sanitäranlagen in diesen Räumen werden neu geordnet, die Schächte werden wiederverwendet.

Ein geradliniges, offenes Raumkonzept sorgt für eine gute Orientierung und Sicherheit, da versteckte Ecken vermieden werden. Um die Präsenz der Otto Wagner Pavillons auch vom Untergrund Wahrnehmbar zu machen wurde einerseits ein direkter Treppenaufgang in den östlichen Pavillon generiert, zusätzlich dient eine Ausstellungsfläche als Bereich für Kunst im öffentlichen Raum. Dieser Ausstellungsraum wird in Form eines von Boden und Wänden abgesetzten Glaskörpers mit Lichtdecke angedacht.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Entwurfes ist die Barrierefreiheit in der gesamten Passage. Es wurde bald klar, dass es im gesamten Bauwerk nur eine Möglichkeit gibt, einen Aufzug zu positionieren. Dieser ermöglicht die stufenlose Erreichbarkeit der Oberfläche zwischen U4

Station und Resselpark. Der Abbruch des bestehenden Eingangsbereiches und die Zurücksetzung des künftigen Haupteinganges ermöglicht außerdem auf Grund der ausreichenden Kopfhöhe eine Anrampung richtung Park.

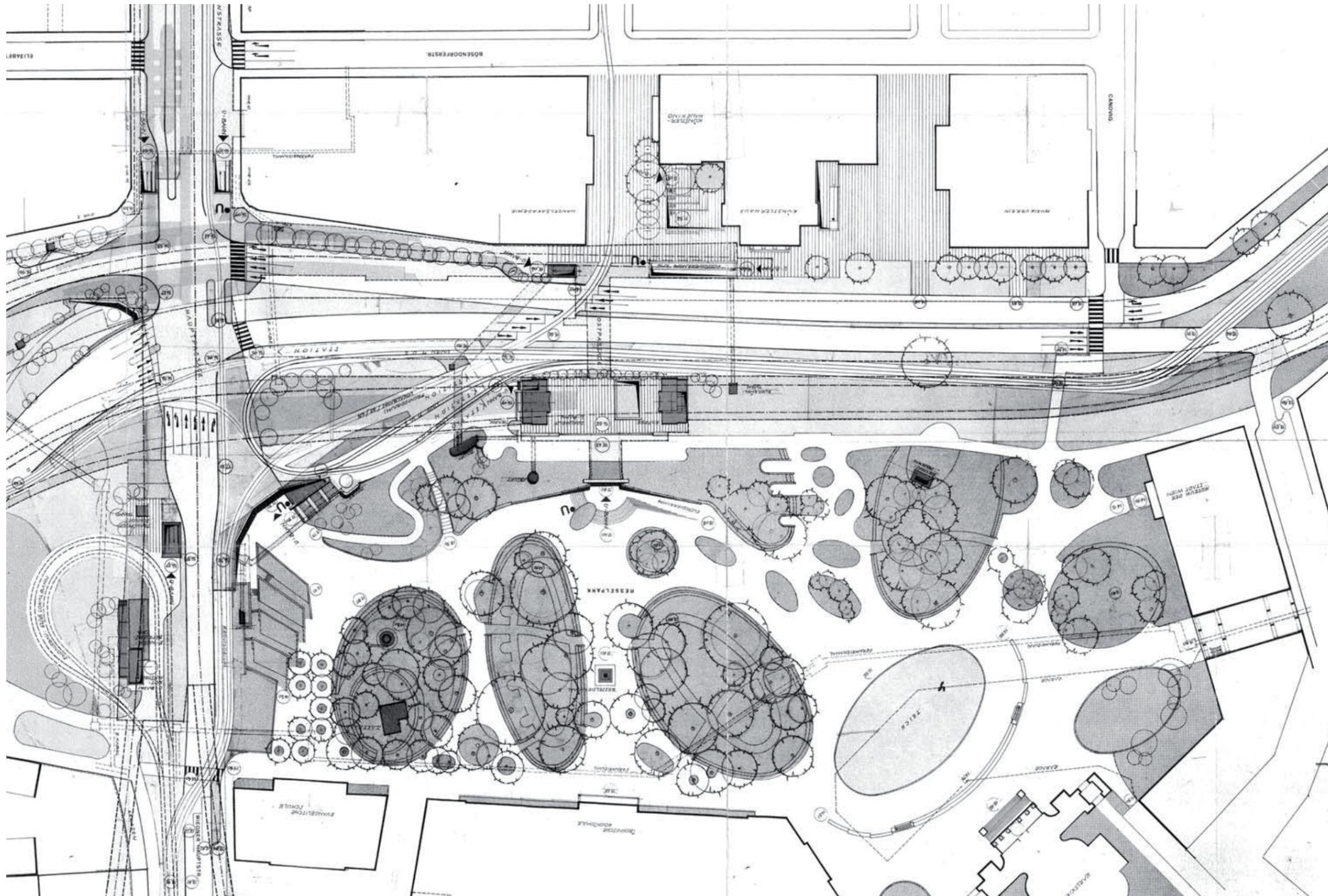
Die Oberfläche wurde auf Basis der zuvor erläuterten Verkehrsberuhigung entwickelt. Die nördliche Fahrbahn wird stillgelegt, eine Promenade und ein Radfahrstreifen sind in Ost - West Richtung angedacht.

Am gesamten Platz (siehe Lageplan - Entwurfsgebiet) werden Bereiche geschaffen, die ein ungehindertes oberirdisches Überschreiten der Bezirksgrenze ermöglichen und Aufenthaltsqualitäten schaffen.

Dieser Entwurf bringt eine deutliche Aufwertung des gesamten Areals, sowie einen attraktiven und sicheren Aufenthalts- und Durchzugsort in der Ostpassage unter Miteinbeziehung der Umgebung.

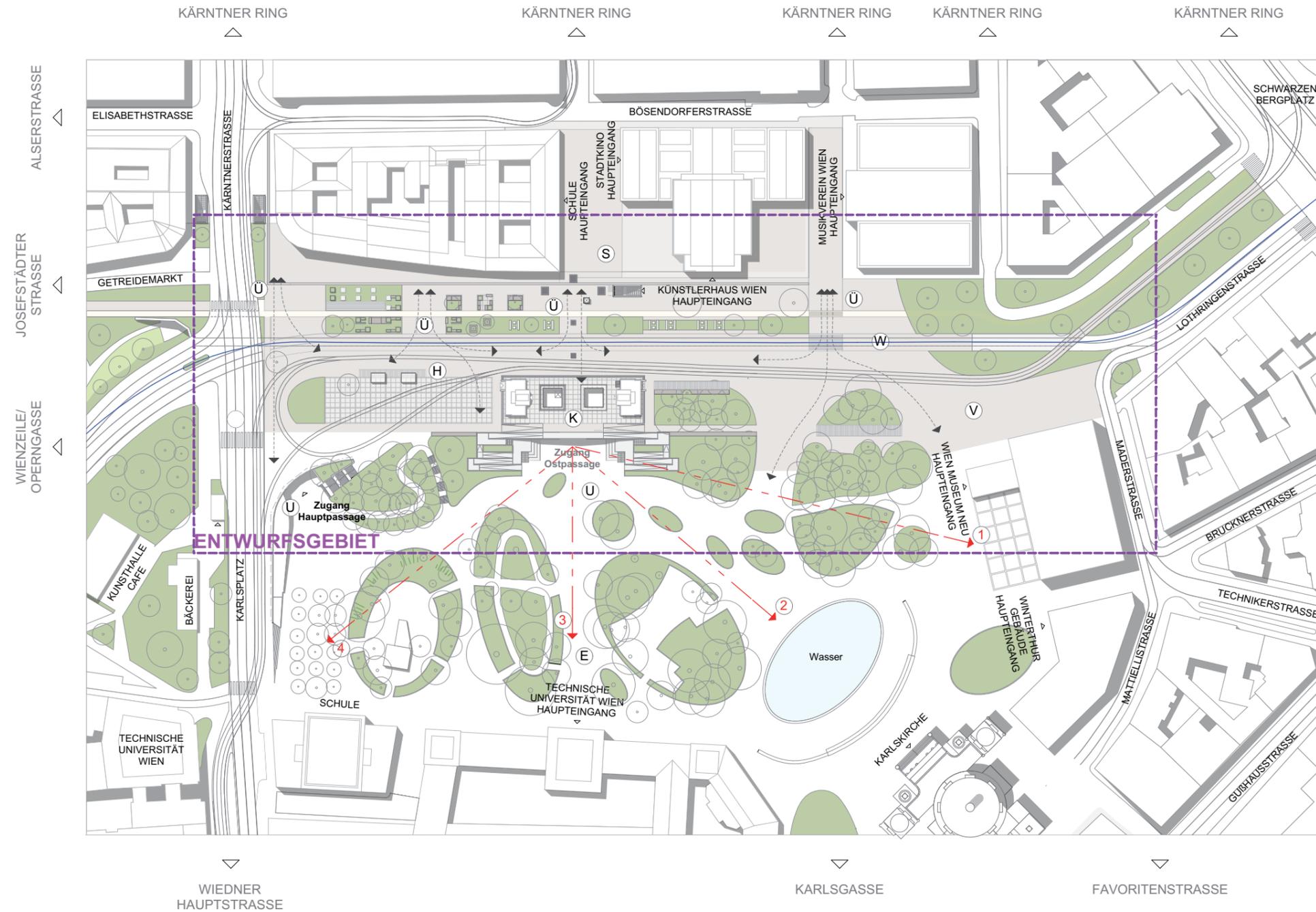
ENTWURF
PROJEKTBECHREIBUNG

Karlsplatz Lageplan 1977



Quelle: Planarchiv der Wiener Linien

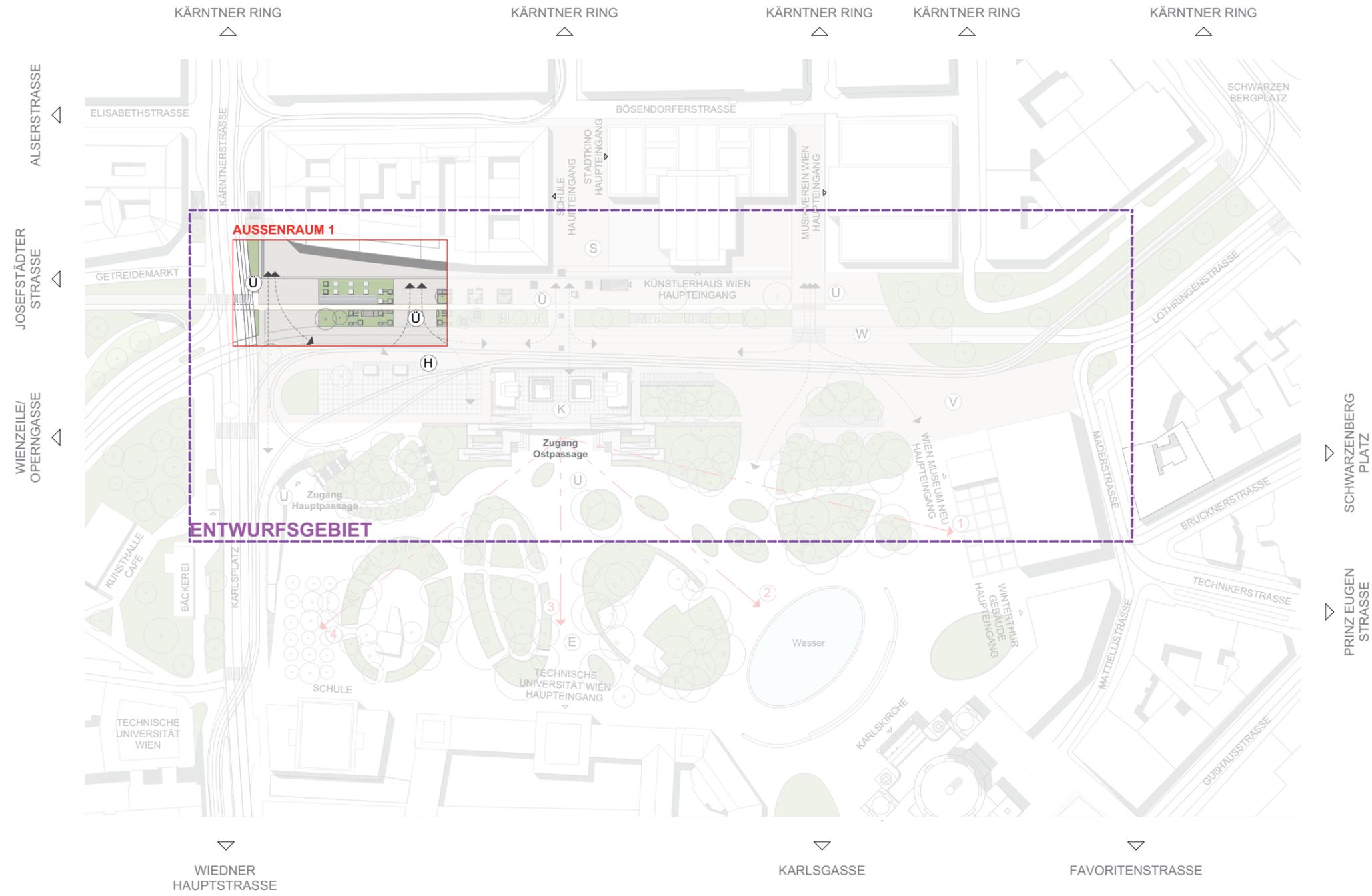
LAGEPLAN



- 1 Blickbeziehung Wien Museum
- 2 Blickbeziehung Karlskirche
- 3 Blickbeziehung TU Wien
- 4 Blickbeziehung Freihaus, Wiedner Hauptstraße
- Ü Übergang
- W Position Wienfluss
- V Veranstaltungsfläche
- H Haltestelle Bus/ Straßenbahn
- U Unterführung
- E Erholungsfläche

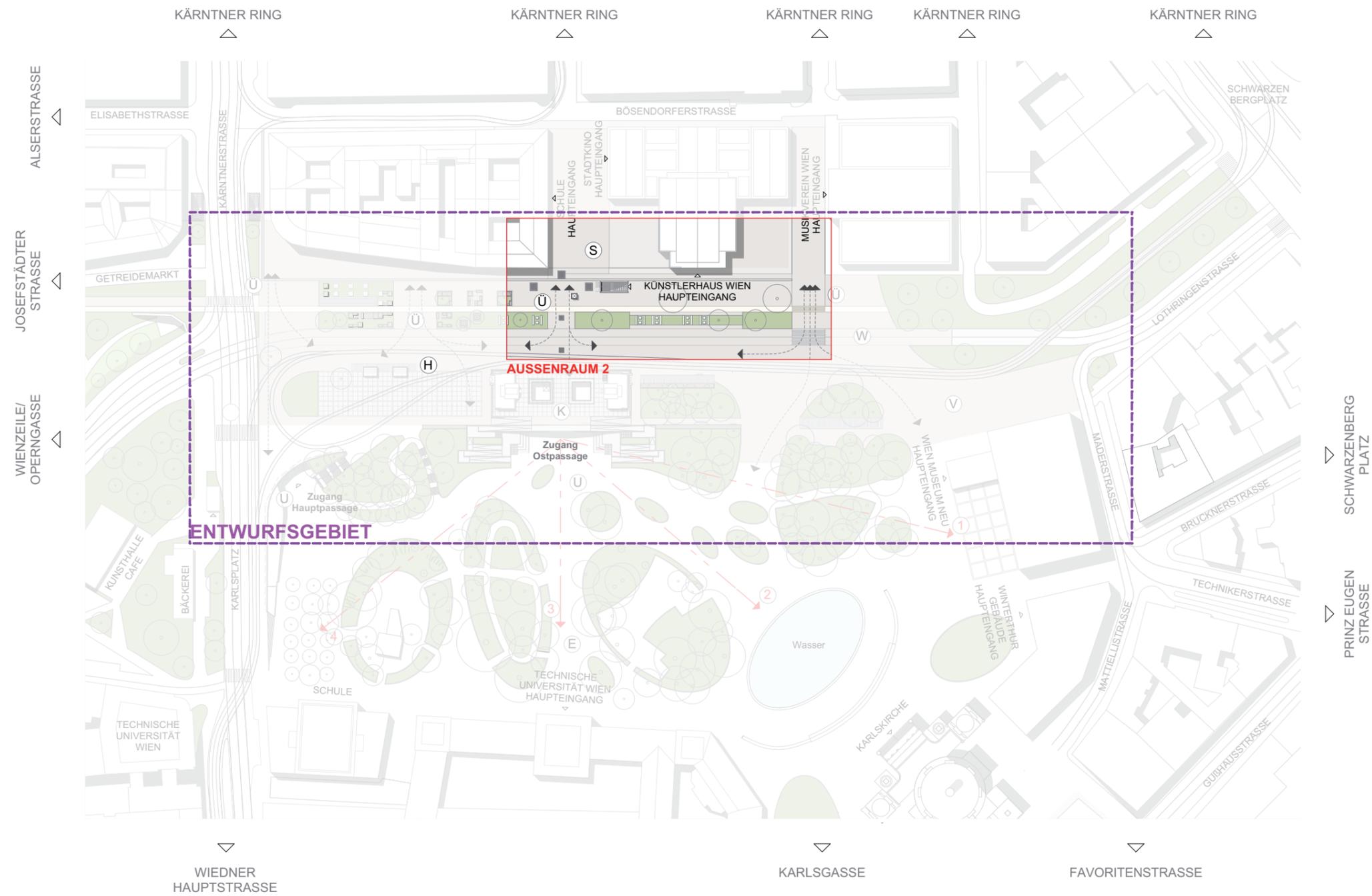
1:2000

LAGEPLAN - Übersicht 1



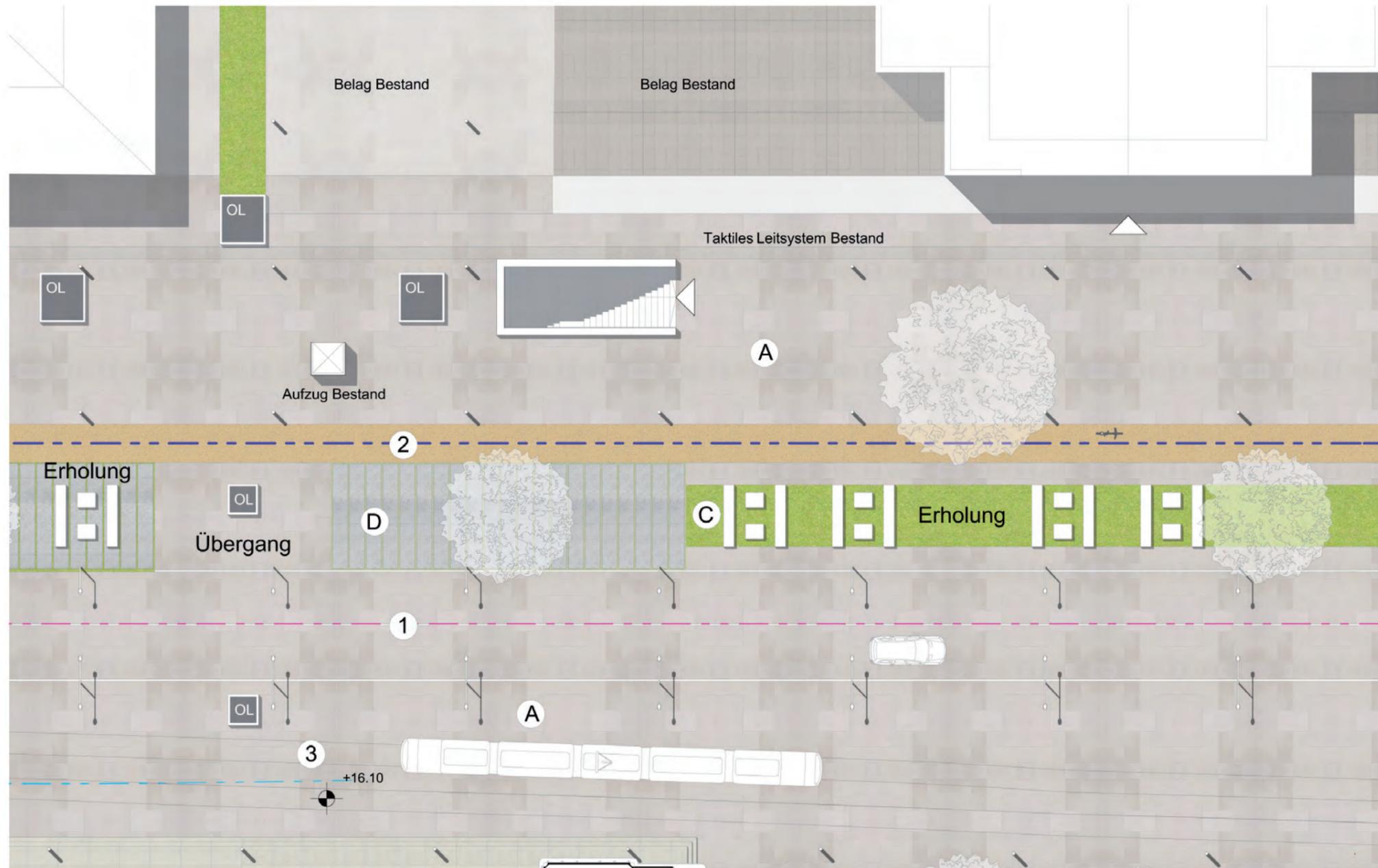
1:2000

LAGEPLAN - Übersicht 2



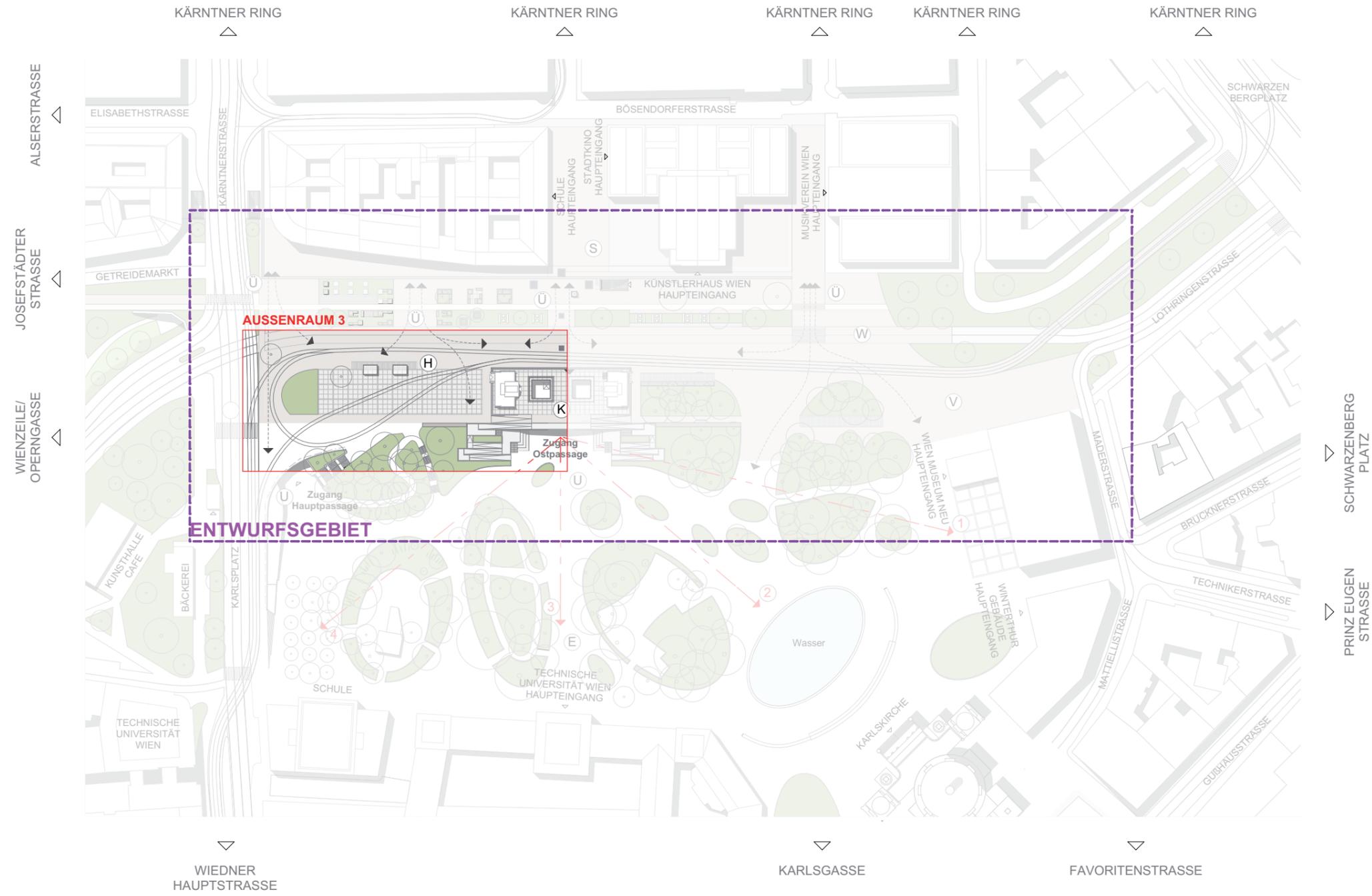
1:2000

LAGEPLAN - Ausschnitt 2



- A Neu gestalteter Bereich vor dem Künstlerhaus
- C Freiraummöbel und Grünfläche, Erholung und Treffpunkt, Möglichkeit für urban gardening, zusätzlich Retentionsfläche
- D Betonstreifen in Rasenfläche offen verlegt, gestalterisches Element
- 1 Zweispurige Straße, verkehrsberuhigt, Begegnungszone
- 2 Radweg
- 3 Straßenbahn und Bus Bestand

LAGEPLAN - Übersicht 3

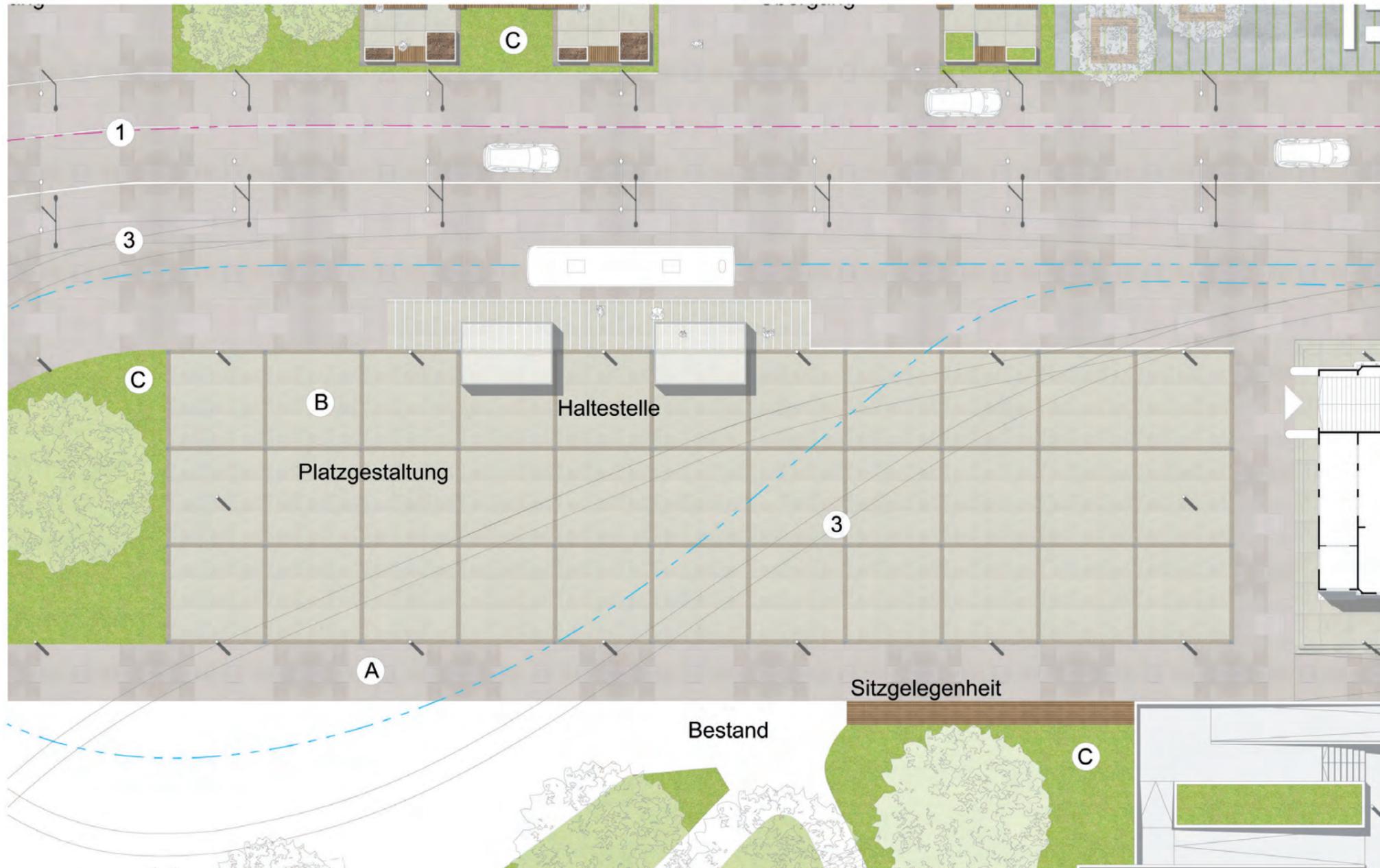


1:2000

ENTWURF

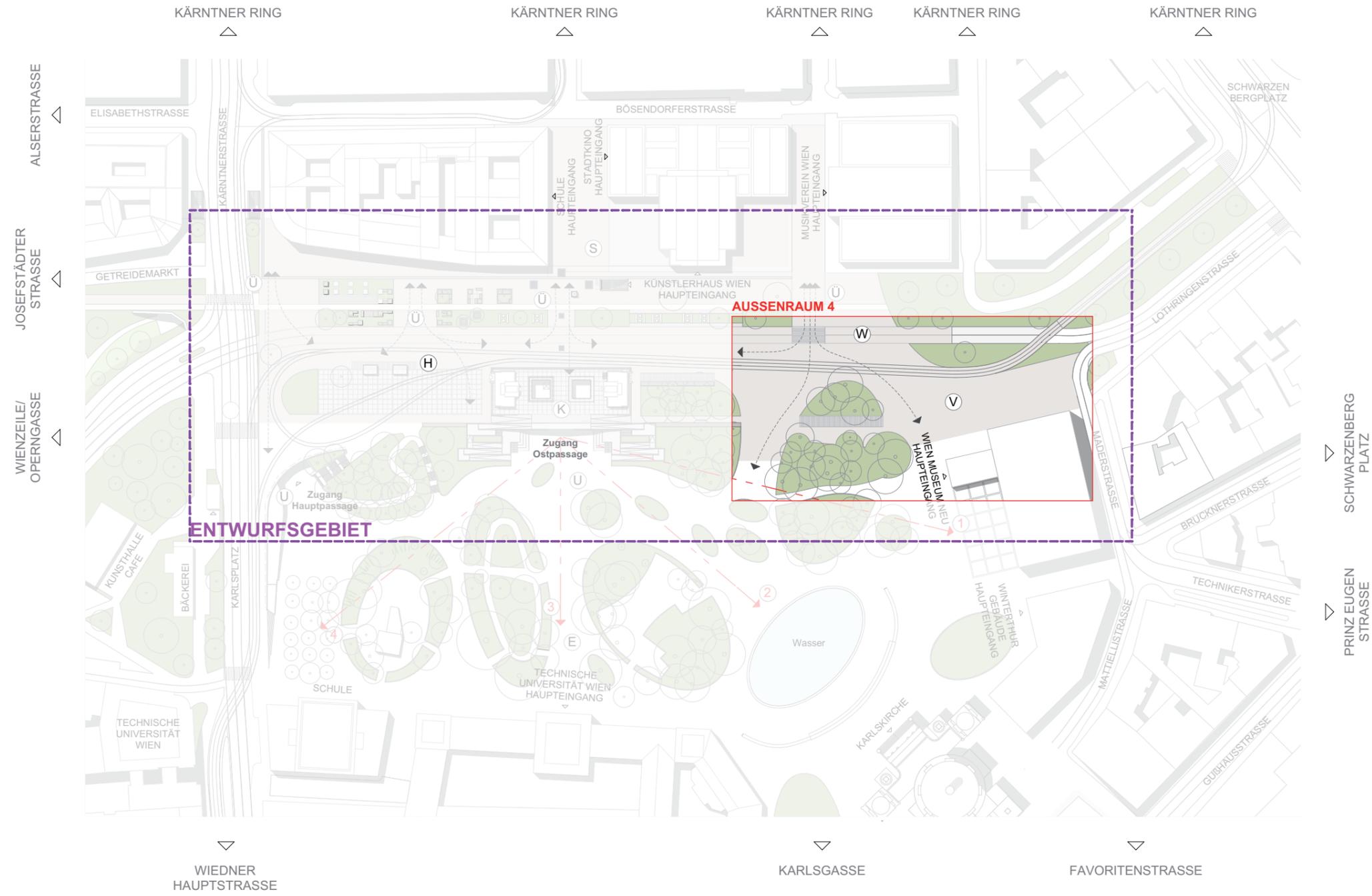
AUSSENRAUM

LAGEPLAN - Ausschnitt 3



- A Neu gestalteter Bereich vor dem Zugang Resselpark und Hauptpassage
- B Hervorgehobener Platz für höhere Aufmerksamkeit. Haltestelle und Wartebereich für Bus und Straßenbahn, deutlich vom Wendeplatz abgetrennt.
- C Freiraummöbel und Grünfläche, Erholung und Treffpunkt, Möglichkeit für urban gardening, zusätzlich Retentionsfläche
- 1 Zweispurige Straße, verkehrsberuhigt, Begegnungszone
- 3 Straßenbahn und Bus Bestand

LAGEPLAN - Übersicht 4

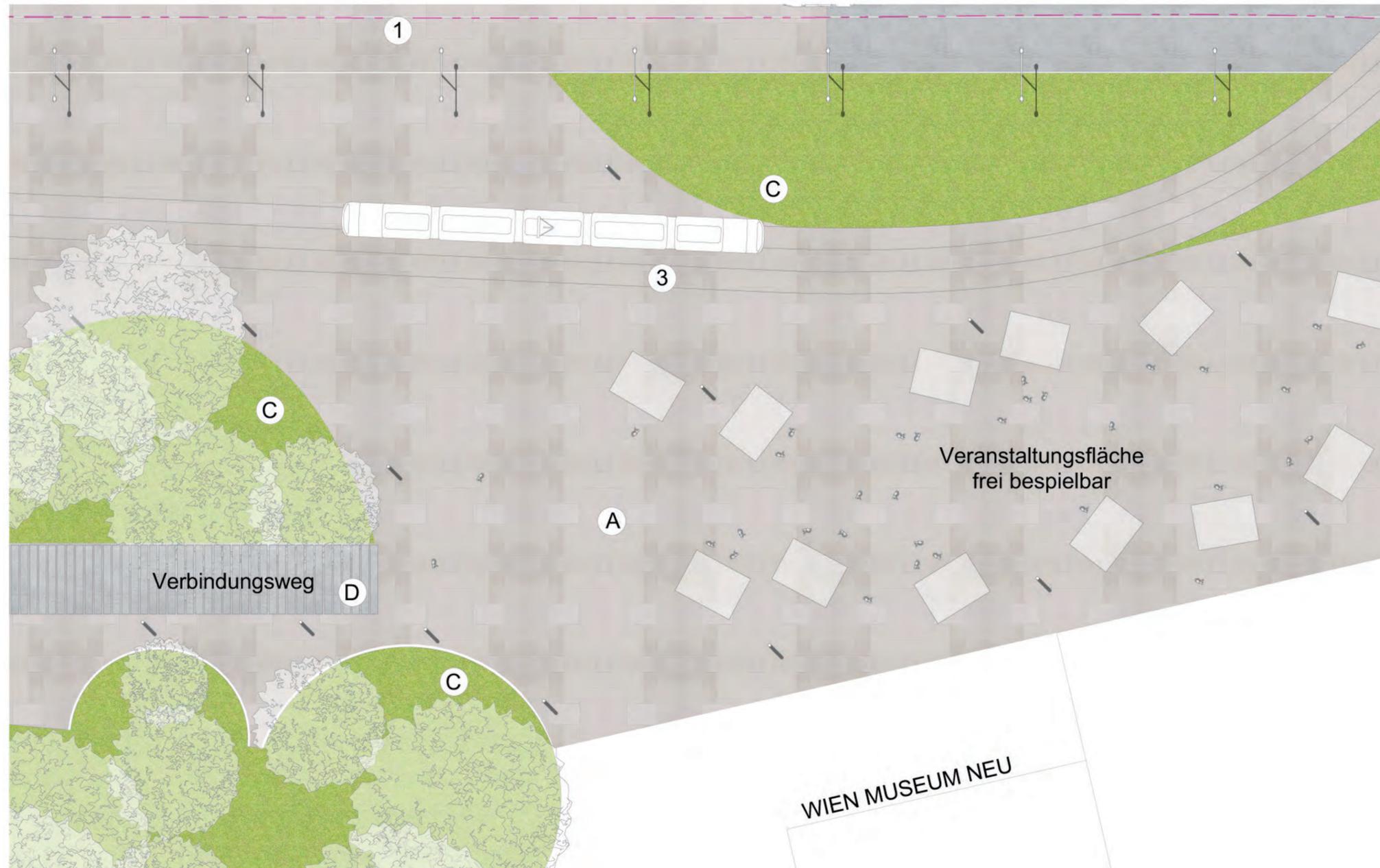


1:2000

ENTWURF

AUSSENRAUM

LAGEPLAN - Ausschnitt 4



- A Neu gestalteter Bereich vor dem Wien Museum, Raum für Veranstaltungen
- B Freiraummöbel und Grünfläche, Erholung und Treffpunkt, Möglichkeit für urban gardening, zusätzlich Retentionsfläche
- C Freiraummöbel und Grünfläche, Erholung und Treffpunkt, Möglichkeit für urban gardening, zusätzlich Retentionsfläche
- D Betonstreifen in Rasenfläche offen verlegt, gestalterisches Element und direkte Verbindung Otto Wagner Pavillon mit Wien Museum
- 1 Zweispurige Straße, verkehrsberuhigt, Begegnungszone
- 3 Straßenbahn und Bus Bestand



Die Gestaltung des neu entstandenen Platzes an der Oberfläche sieht einen Hauptbelag vor, der dem Besucher das gesamte Areal als eine Ebene wahrnehmen lässt. Hier wird ein Natursteinbelag angedacht, der auf Grund der Verlegung im Römischen Verband dem Platz Charakter verleiht.

Da fast alle Bereiche teils von Lastwägen befahren werden, ist dieser dementsprechend befahrbar zu verlegen.

Die großräumige Ebene wird von kleineren Flächen für unterschiedliche Nutzungen unterbrochen. Als

Nutzungen werden unter Anderem Stadtmöbel mit integrierten Sitz- und Liegeflächen, sowie Pflanzentrögen für urban gardening vorgeschlagen.

Zusätzlich sind Verbindungswege vorgesehen, die als Leitsystem dienen.

Da der Untergrund im Bereich der Wienflusseinwölbung eine sehr geringe Aufbauhöhe hat, werden nur im Randbereich Bepflanzungen vorgesehen.

Asphaltbeton



Steinboden



Weißzement Beton



NIRO gebürstet



Steinboden



Natursteinbelag



Betonstreifen lose in Rasen verlegt



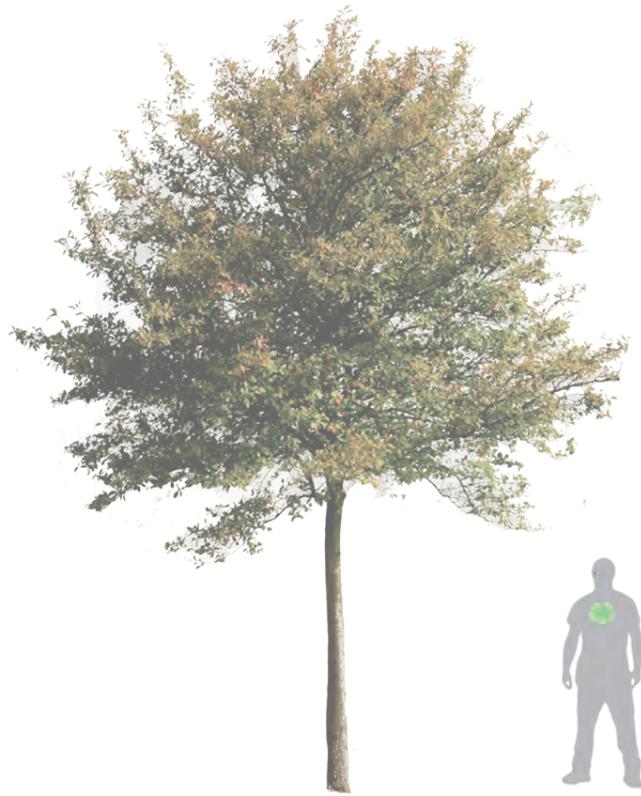
Rasenfläche



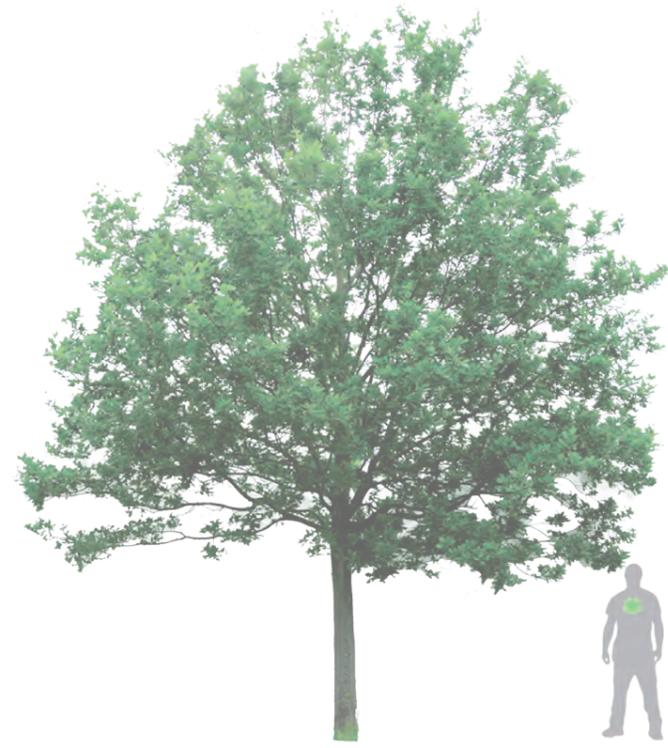
Platzgestaltung Naturstein in römischem Verband



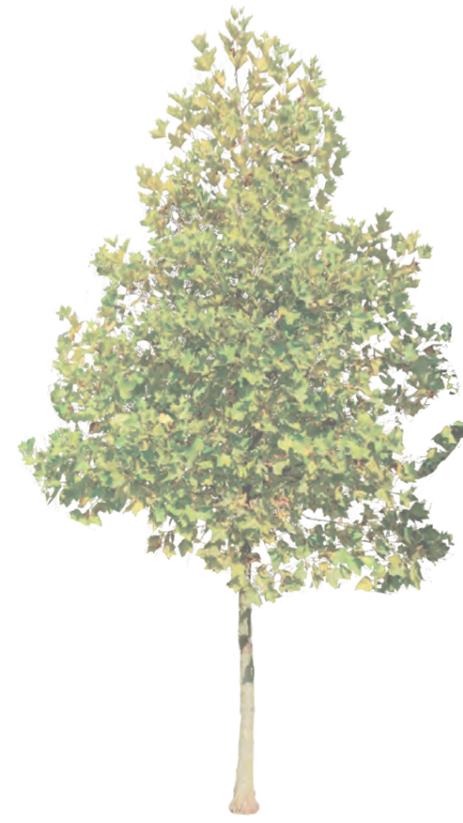
ENTWURF
AUSSENRAUM



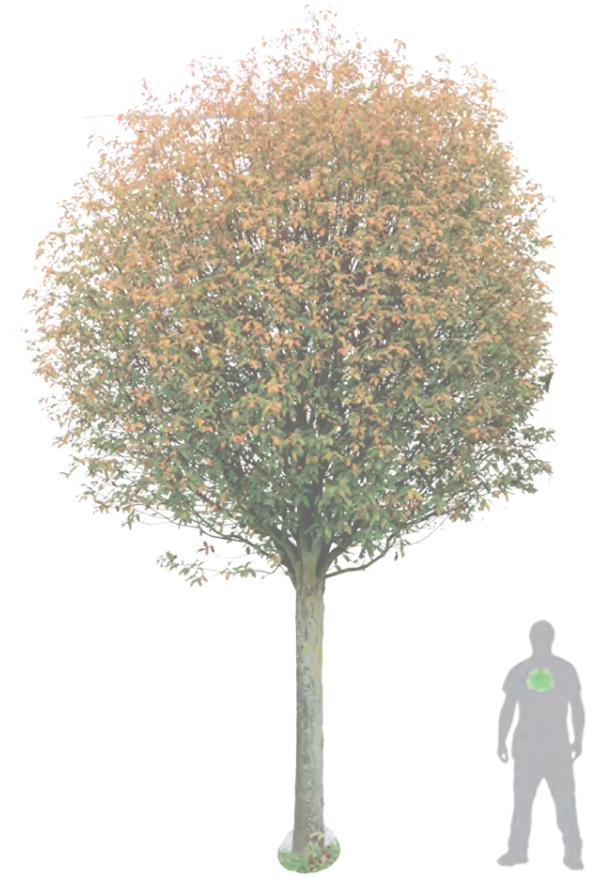
Felsenbirne



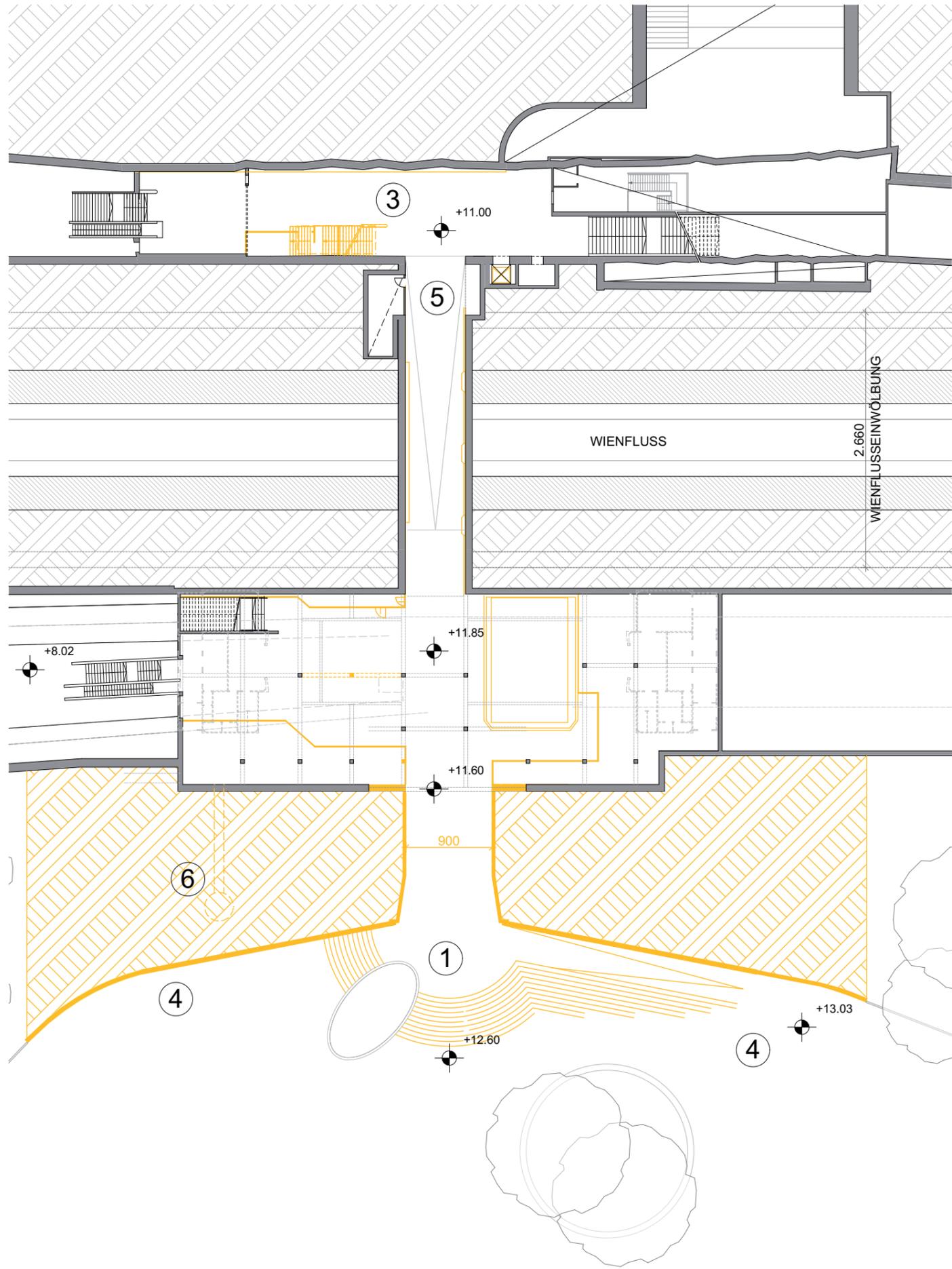
Stieleiche



Platane



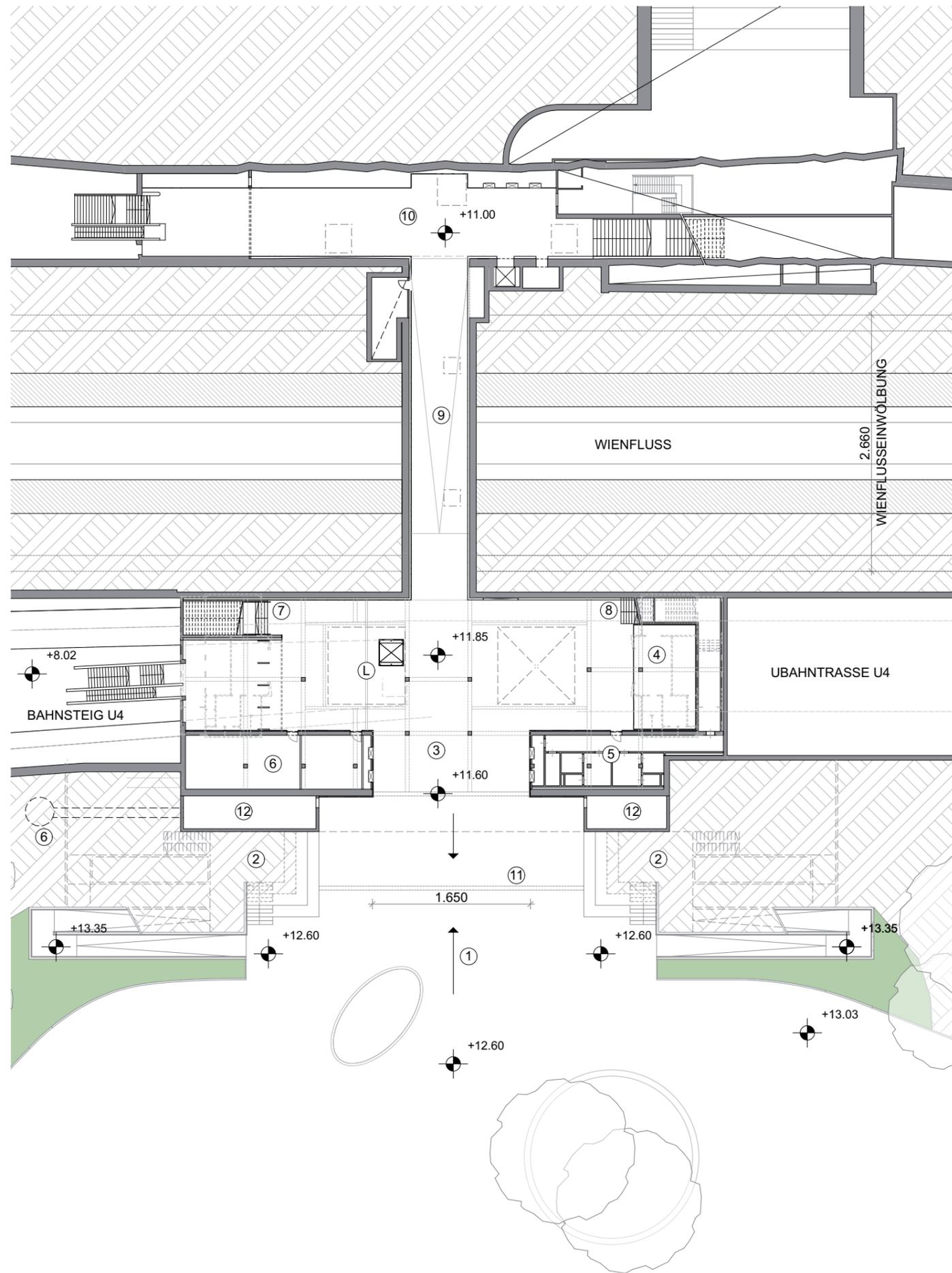
Mehlbeere



GRUNDRISS - Maßnahmen
1:500

BAULICHE MASSNAHMEN

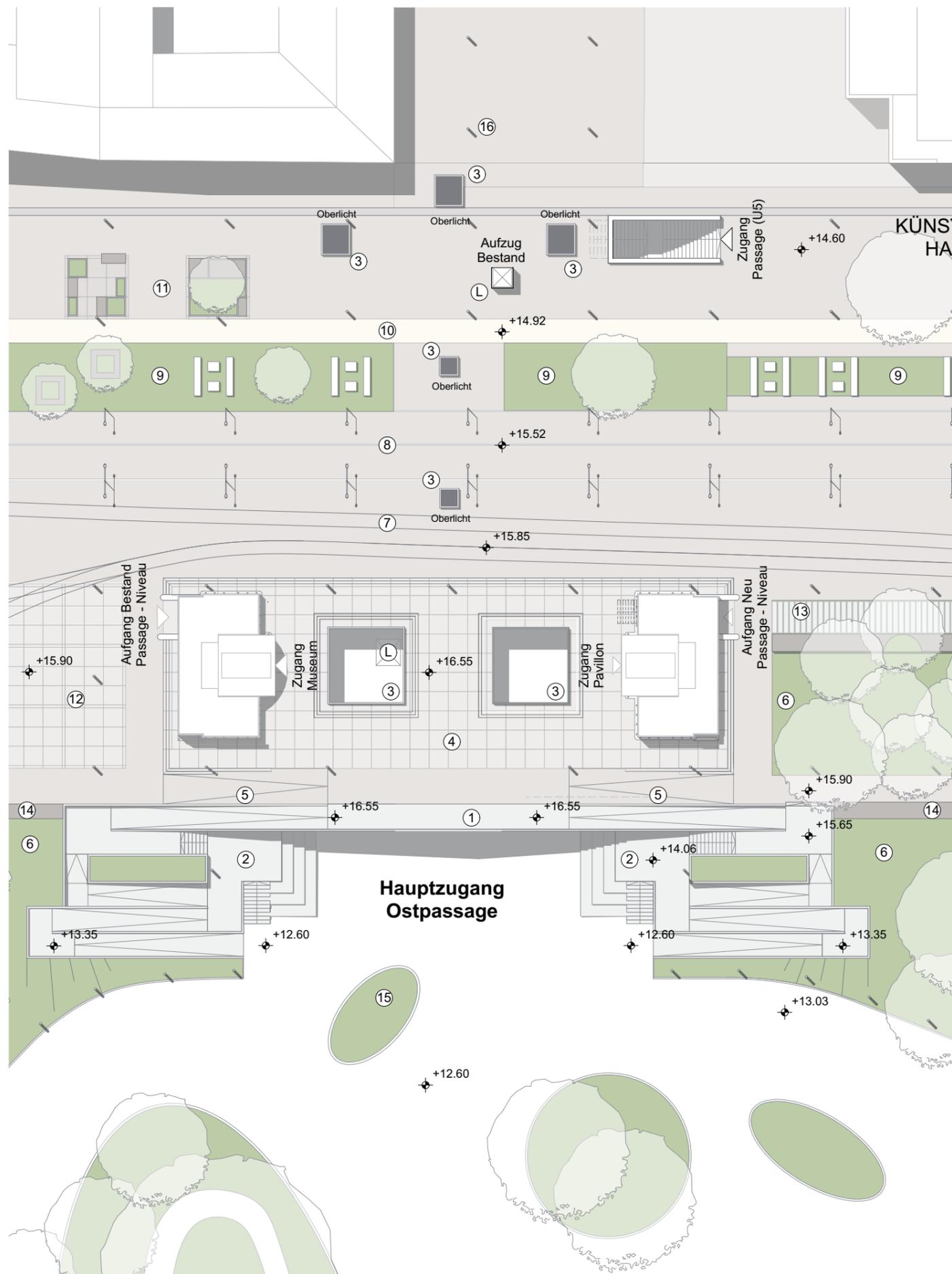
<p>Abbruch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Außentreppe beim Haupteingang - Pflanzenbecken - nicht tragende Innenwände - Bestandsgelände samt Stützmauern im Portalbereich - Auswechslung der Stahlbetonrippe im Bereich des U4-Aufganges, Deckendurchbruch für Oberlicht (eigezogene Stahlträger) - Treppenaufgang U2-Aufgang, um Raum zu öffnen - Wandverkleidungen samt Vitrinen - Deckendurchbruch für neuen Treppenaufgang zum östlichen Otto Wagner Pavillon - Fußbodendurchbruch für neuen Aufzug - Versetzen der Lüftung 	<p>1 Da der bestehende Durchgang im Eingangsbereich entfernt wird, ergibt sich auf Grund der erforderlichen Kopfhöhe die Möglichkeit, statt der Treppe eine barrierefreie Anrampung zu generieren.</p> <p>2 Die Lüftungszentrale bleibt aus wirtschaftlichen Gründen erhalten</p> <p>3 Um den Bereich vor dem U2- und späteren U5-Aufgang zu öffnen und aufzuwerten wird der bestehende Treppenaufgang abgebrochen. Es ergibt sich ein ca. 9m breiter, großzügiger Verbindungsgang, der einen besseren Fußgängerverkehr ermöglicht. Der Durchbruch wird teilweise ein verglastes Oberlicht erhalten.</p> <p>4 Die Stützmauer, sowie die Böschung im Eingangsbereich wird auf beiden Seiten teilweise entfernt, um Platz für ein großzügigeres Portal zu schaffen. Die bestehende, geschwungene Geländekante wird später wieder hergestellt.</p>	<p>5 Alle Wandverkleidungen werden für die neue Wandgestaltung entfernt</p> <p>6 Die derzeitige Position der Abluftanlage steht in Konflikt mit der angedachten Außentreppe, die einen wesentlichen Bestandteil des Entwurfes darstellt. Der Lüftungsauslass bleibt erhalten, die Lüftungsleitung wird versetzt.</p> <p>Es wurde versucht, unter Berücksichtigung der konstruktiven Gegebenheiten keine zu großen bautechnischen Änderungen vorzunehmen. Außerdem soll der Platz zwischen den Otto Wagner Pavillons revitalisiert werden.</p> <p>Die barrierefreie Erschließung stellt ebenfalls eine sehr wichtige Maßnahme für die zukünftige Benützung der Passage dar. Damit wird das Entfernen der Treppenanlage und die Generierung des Liftes argumentiert.</p>
--	---	--



- 1 Anrampung richtung Resselpark für eine barrierefreie Erschließung der Passage
- 2 Generierung einer Treppenanlage als Verbindung zum Vorplatz der Otto Wagner Pavillons, Sitzgelegenheiten bei Veranstaltungen und Raum für Musiker
- 3 Öffnung des Haupteinganges
- 4 Ausstellungsfläche
- 5 Räumlichkeiten MA42, Haustechnik Sanitär Bestand
- 6 Position der bestehenden Lüftungszentrale, bleibt bestehen (Wirtschaftlichkeit)
- 7 Treppenanlage Bestand, Aufgang zu Bus, Straßenbahn und Freiraum
- 8 Treppenanlage, Aufgang in historischen Pavillon - Wiederbelebung des Bestandes
- 9 Rampe Bestand, Wandgestaltung neu
- 10 Vitrine am Kopfpunkt des Verbindungsganges „Eyecatcher“
- 11 Position Kanaleinlauf Bestand, Entwässerungsrinne neu
- 12 Raum für Gartengerät zur Pflege der Gartenanlage
- L Lift neu - U4 bis Oberfläche

ENTWURF

OSTPASSAGE

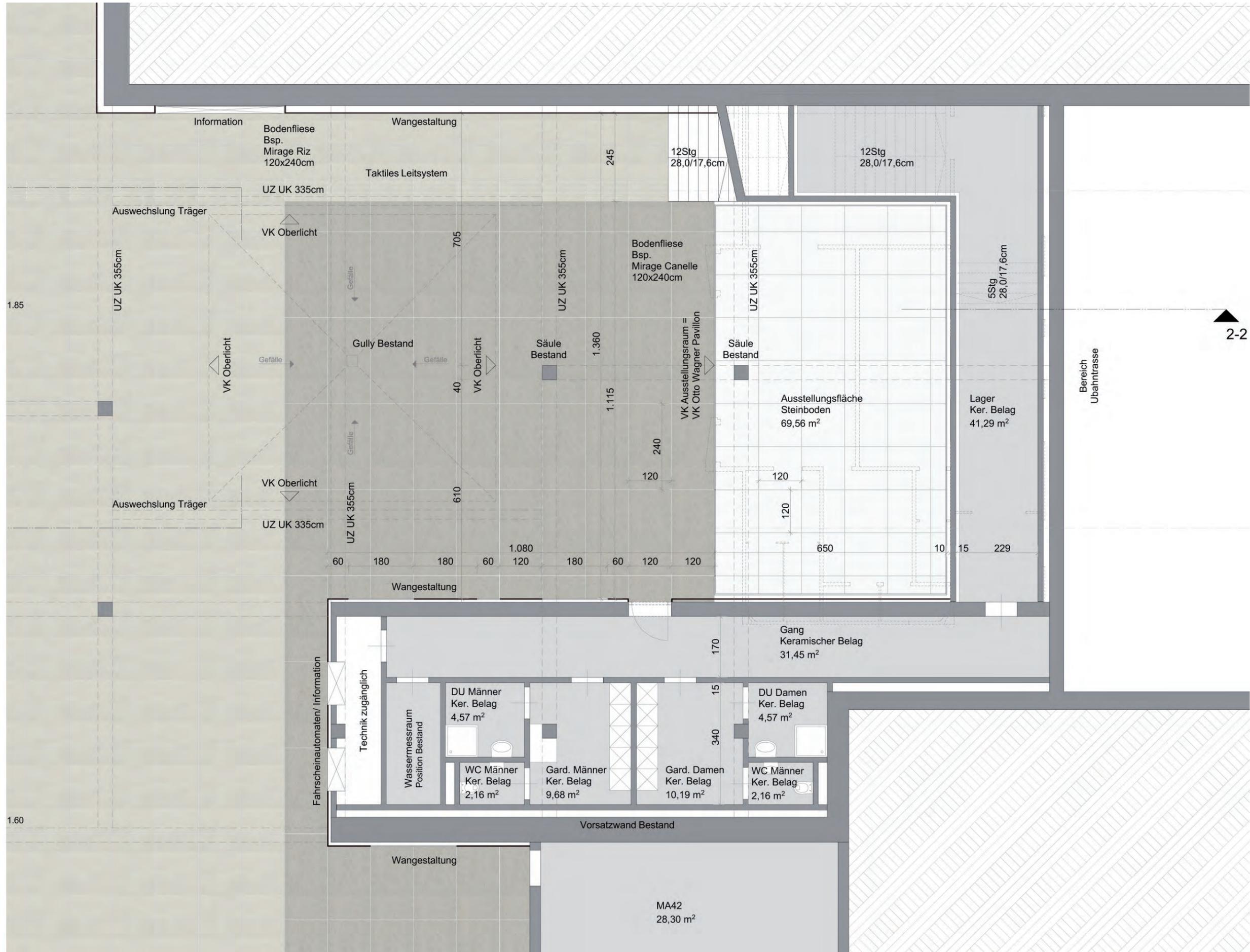


- 1 Vordach und Beginn des Außenraumes, Aussichtspunkt
 - 2 Generierung einer Treppenanlage als Verbindung zum Vorplatz der Otto Wagner Pavillons, Sitzgelegenheiten bei Veranstaltungen und Raum für Musiker und Künstler
 - 3 Oberlicht offen für Bezug nach Außen, zentrale Anordnung zwischen den Pavillons
 - 4 Vorplatz Bestand, Steinbelag wird rekonstruiert
 - 5 Rampe zu Otto Wagner Pavillons - Barrierefreiheit
 - 6 Grünfläche Bestand, Baumbestand größtenteils erhalten
 - 7 Straßenbahngleis, leichte Anhebung richtung Osten
 - 8 Zweispurige Straße, Bestehende Position, Belag neu
 - 9 Rasenfläche für Regenwasserretention und Filter für Verkehrsschmutz
 - 10 Radweg
 - 11 Ruhezone, Treffpunkt, urban gardening (angrenzende Schulen)
 - 12 Hervorgehobener Bereich für erhöhte Aufmerksamkeit, Verkehrsfläche für Bus und Straßenbahn, Bereich der Haltestelle
 - 13 Verlängerung des Ausganges richtung Wien Museum, Betonstreifen in Rasen verlegt
 - 14 Sitzbank, Ruhebereich und räumliche Trennung (Böschung)
 - 15 charakteristisches Bestandselement, ovales Pflanzenbecken
- L Lift neu - U4 bis Oberfläche

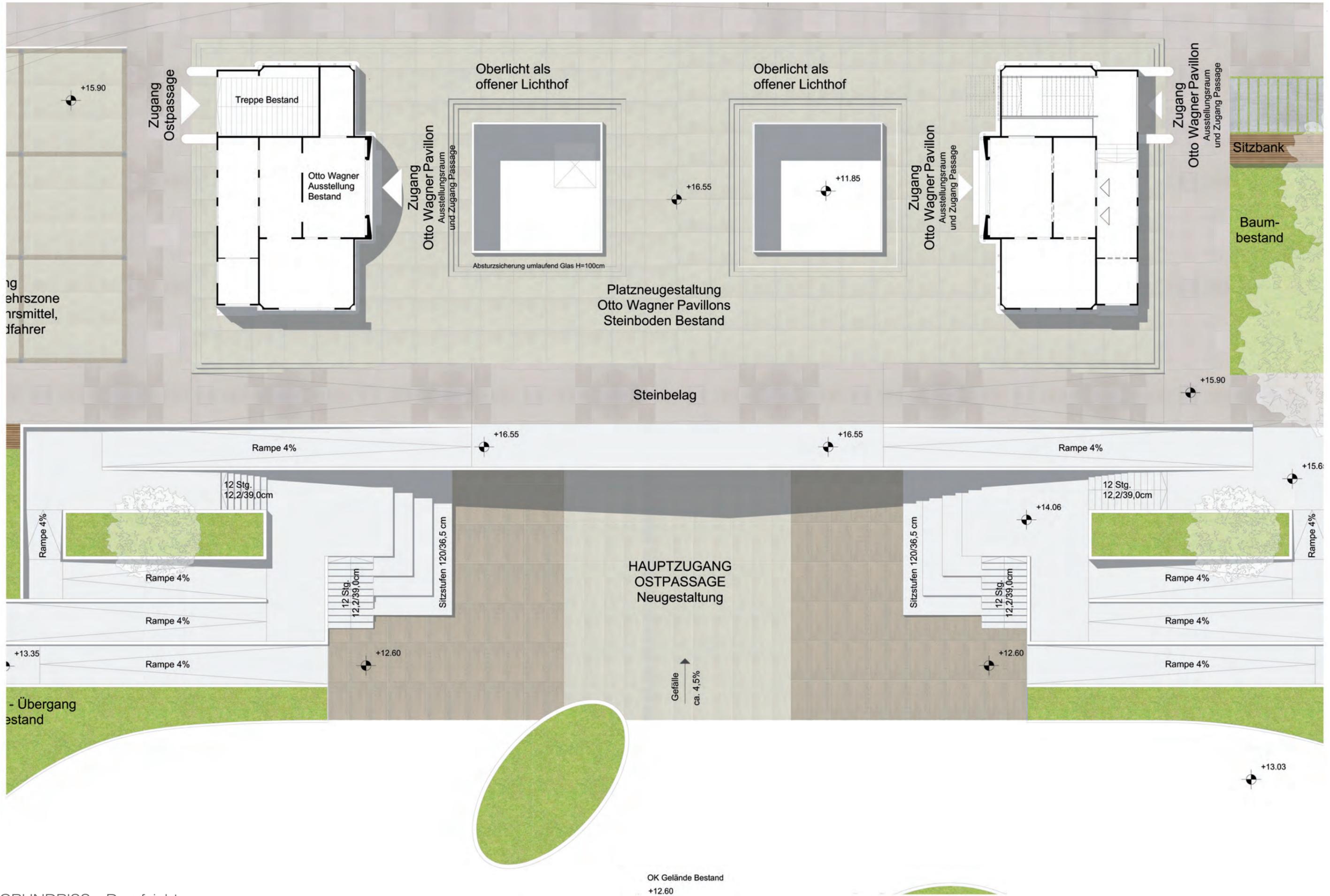


GRUNDRISS - Passage
1:200

ENTWURF
OSTPASSAGE



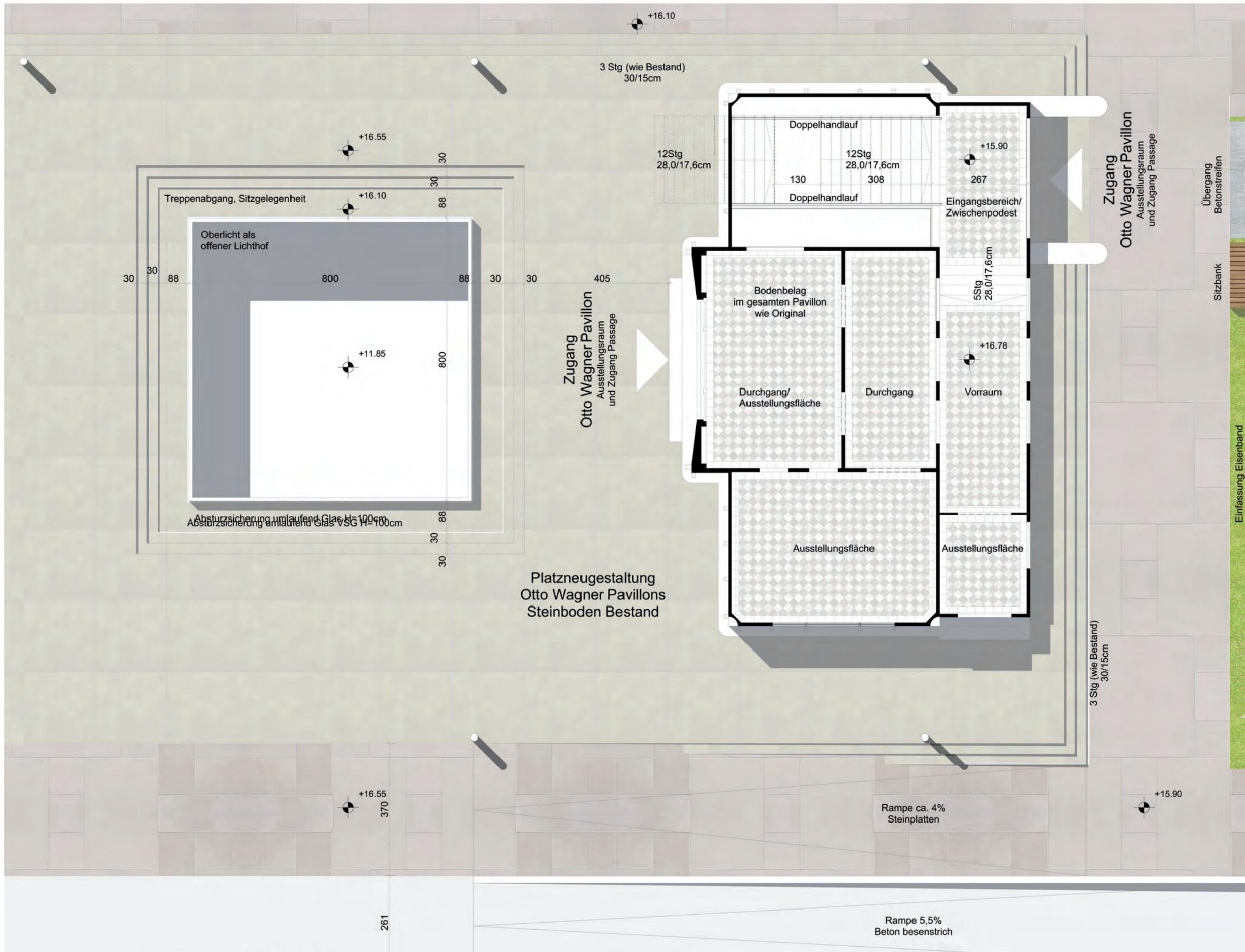
GRUNDRISS - Passage
1:100



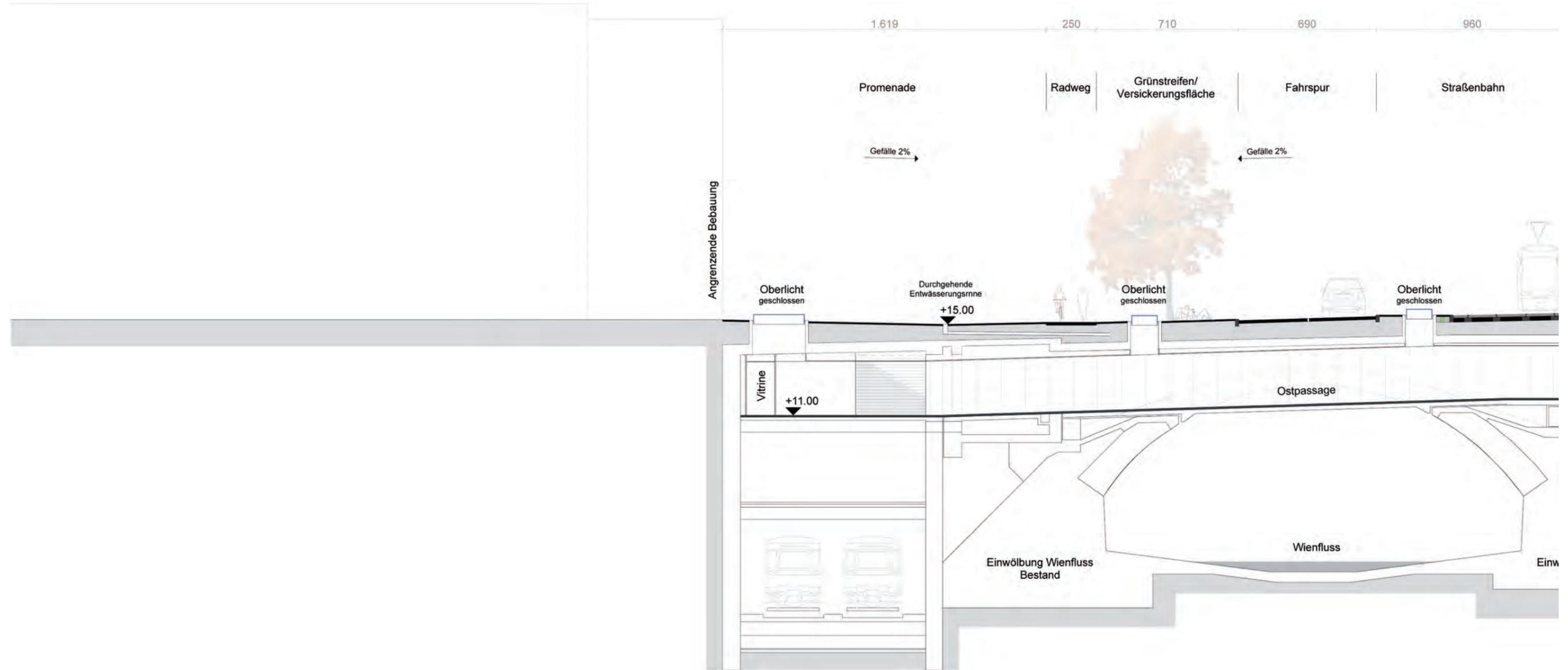
GRUNDRISS - Draufsicht
1:200

OK Gelände Bestand
+12.60

ENTWURF OSTPASSAGE

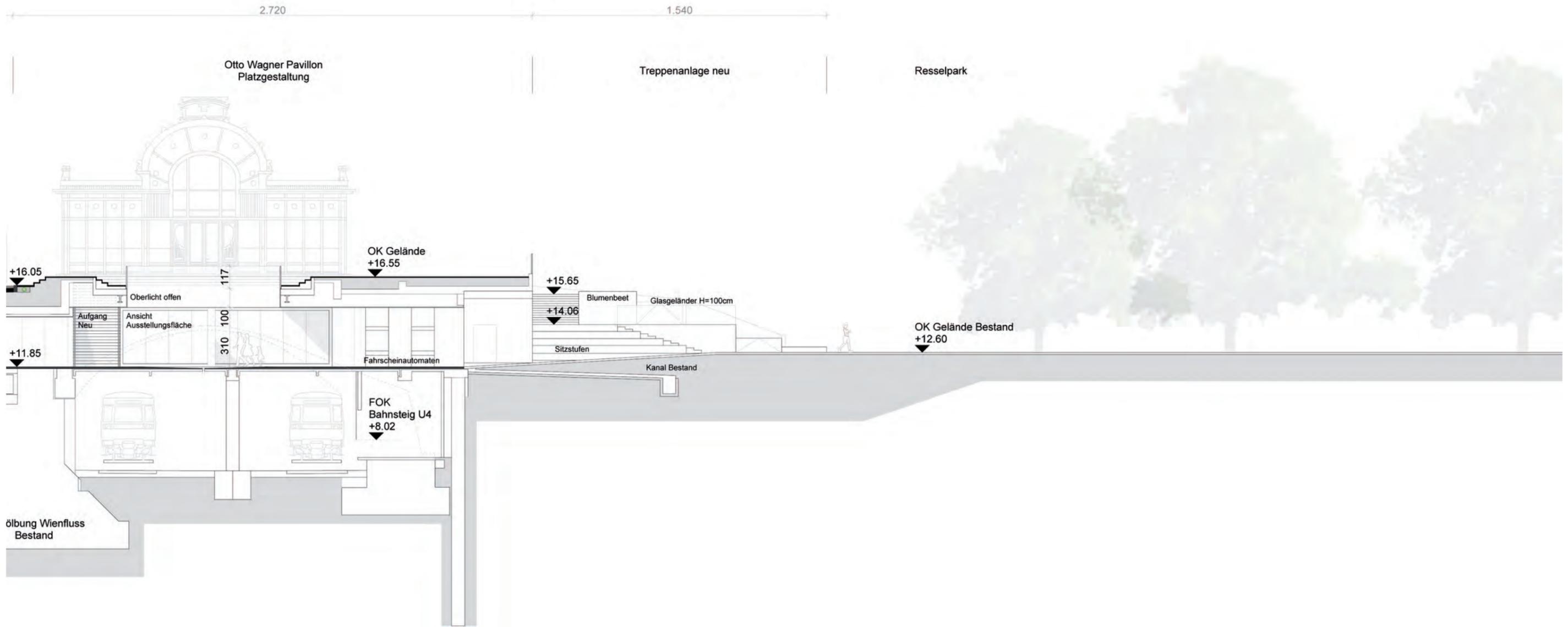


GRUNDRISS - Draufsicht
1:100

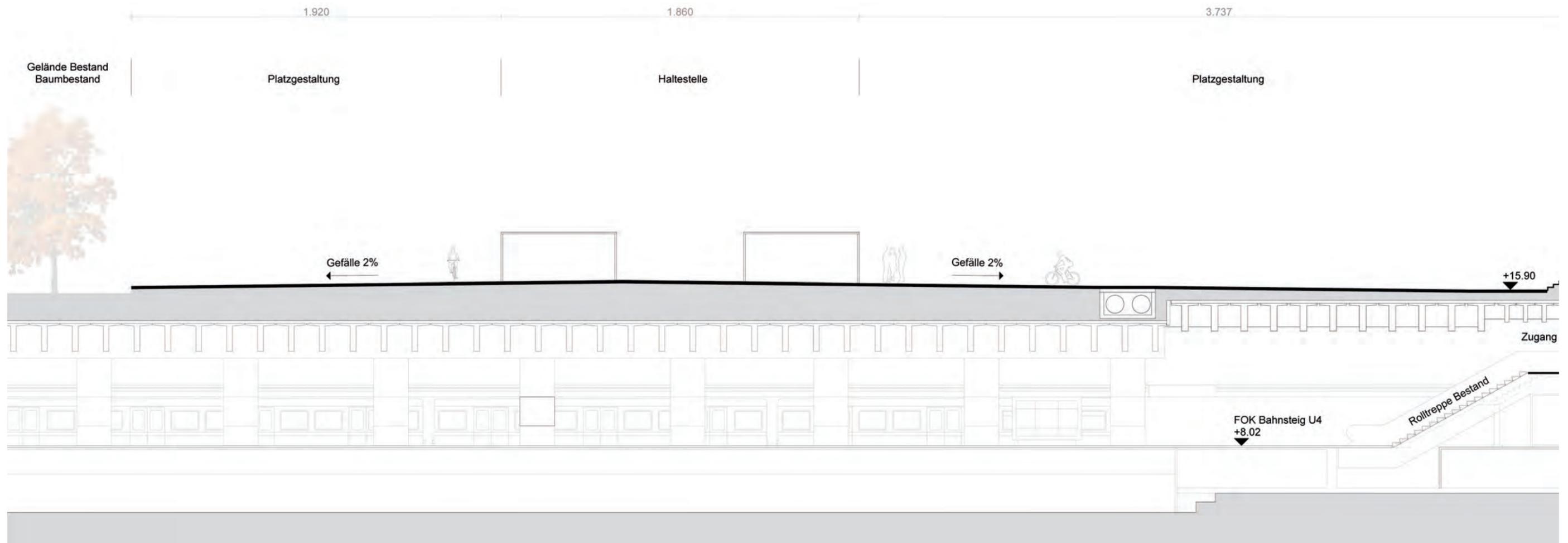


SCHNITT 1-1
1:200

ENTWURF
OSTPASSAGE

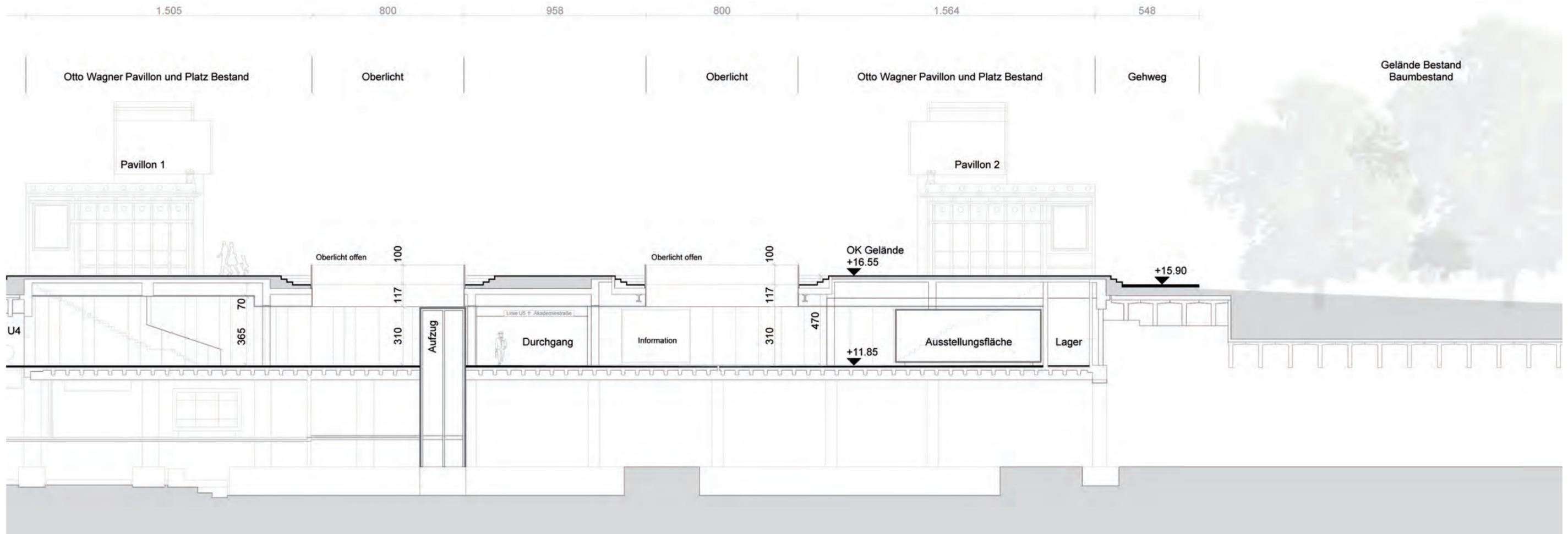


SCHNITT 1-1
1:200

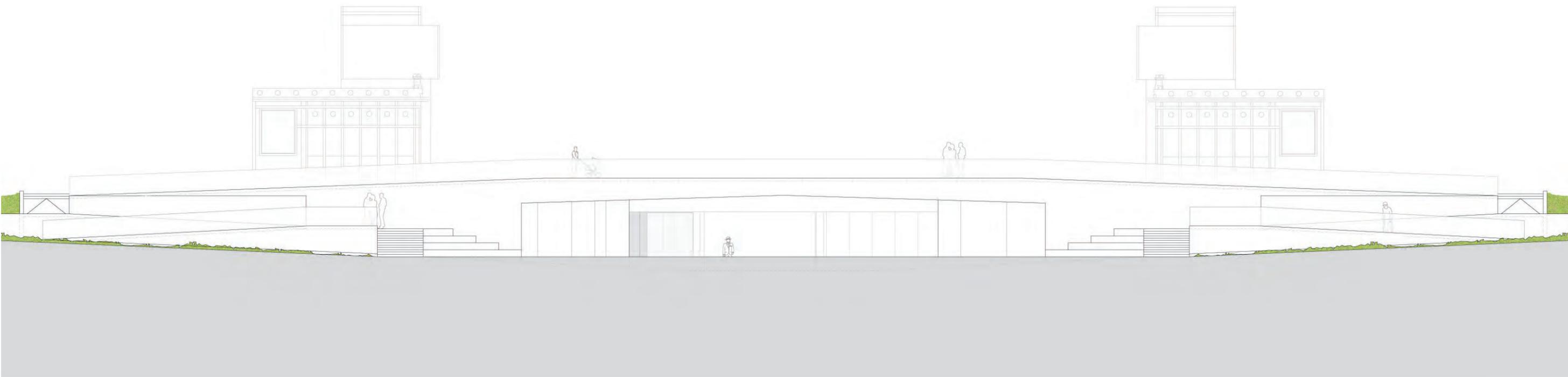


SCHNITT 2-2
1:200

ENTWURF
OSTPASSAGE



SCHNITT 2-2
1:200

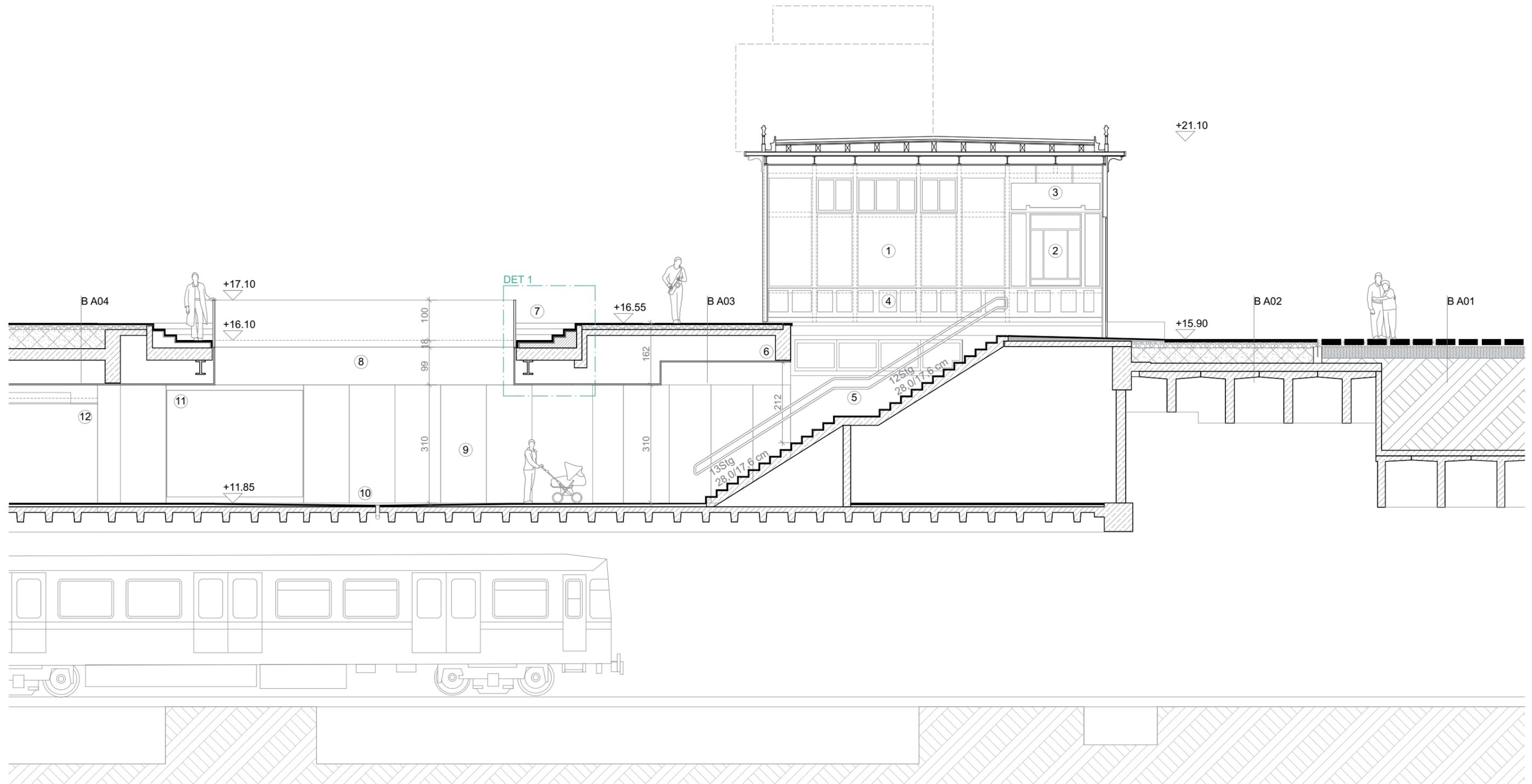


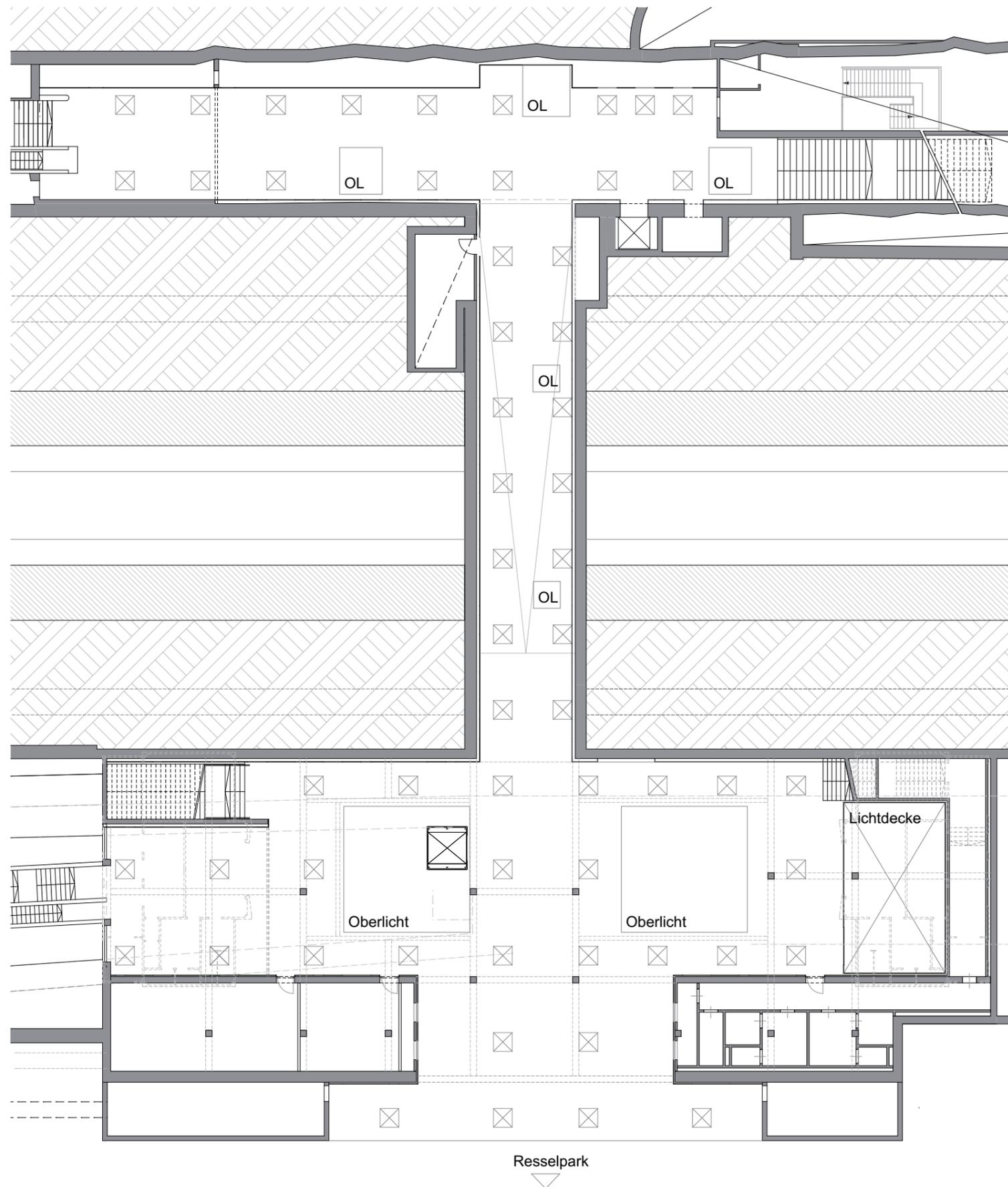
ANSICHT Haupteingang
1:200

ENTWURF
OSTPASSAGE

1	Wandgestaltung Otto Wagner Pavillon Bestand	B A01	
2	historisches Fenster Otto Wagner Bestand	8 cm	Betonpflastersteine länglich
		3 cm	Bettung
3,4	grüne Vertäfelung Otto Wagner Bestand	30 cm	Vegetationsschicht 0/32 Untergrund Erdreich
5	Treppenaufgang neu, direkter Zugang zum Pavillon, Aufwertung der historischen Stadtbahnhaltestelle, Ausstellungsfläche und Museum	B A02	
6	Unterzug Bestand, gibt Lage der Treppe vor - Kopfhöhe	8 cm	Steinplatten im römischen Verband verlegt
		15 cm	Schottertragschicht 0/32
		45 cm	Frostschutzschicht
7	abgesenkter Bereich bei Oberlicht, um Höhe der seitlichen Ansichtsfläche zu verringern		Betondecke Bestand
8	seitliche Ansichtsfläche Oberlicht	B A03	
9	Wandgestaltung - eingespanntes Glaspaneel, ggf. ganzflächig hinterleuchtet	5 cm	Steinplatten Bestand (restauriert)
		8 cm	Splittbett
10	Gully Bestand wird als Entwässerungselement für offenes Oberlicht verwendet - ein Gefälle wird hergestellt, um direkten Abfluss zu gewährleisten	B A04	
		5 cm	Steinplatten Bestand (restauriert)
		8 cm	Splittbett
		40 cm	Frostschutzschicht
11	Wandgestaltung - dunkle Strukturfliesen mit historischem Stadtplan		
12	Verbindungsgang		

ENTWURF
OSTPASSAGE

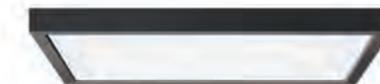




Für die Beleuchtung innerhalb der Passage wurde ein sehr strenges Raster eingehalten, das sich an der linienförmigen Anordnung des gesamten Raumes orientiert.

Durch die Wahl der Position der einzelnen Beleuchtungskörper gewinnen die Oberlichter an Bedeutung.

Gewählt wurde eine in schlichter Form erscheinenden Deckenleuchte der BEGA - Serie.



BEGA Großflächenleuchte für den Innenbereich

Maße: 60/60cm

Aufbauleuchte in Rasteranordnung

ENTWURF
OSTPASSAGE

ENTWURF
OSTPASSAGE





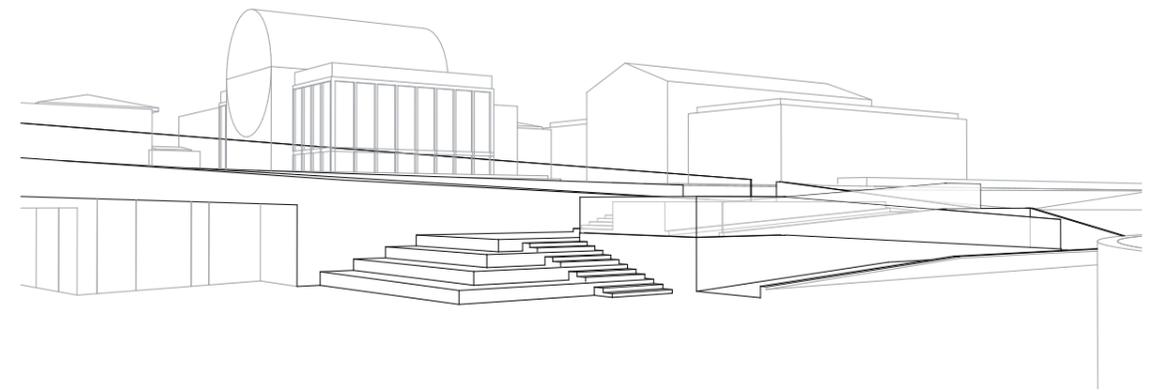
ENTWURF TREPPENANLAGE

Die bedrohliche Wirkung des derzeitigen Eingangsbereiches war, wie bereits beschrieben, eines der Hauptkriterien für die Revitalisierung der Passage und der darüber angeordneten Pavillons.

Nach etlichen Ansätzen, eine attraktive Lösung zu finden wurde schlussendlich die Idee einer aufgelösten Treppenanlage mit großzügigen Zwischenpodesten ausgearbeitet. Eine integrierte Rampenanlage ermöglicht es auch den gehbehinderten Menschen, die direkte Verbindung zu den Pavillons, und somit dem neuen Zentrum des hinteren Karlsplatzes wahrzunehmen.

Die Rampen sind so angeordnet, dass nie ein Gefälle über 4% erreicht wird, wodurch die von der OIB Richtlinie vorgeschriebenen Doppelhandläufe entfallen können.

Als Materialität wurde heller Normalbeton (Weißzement) gewählt. Die gesamte Treppenanlage wird in Ortbeton hergestellt, für die Stiegenanlage werden Blockstufen verwendet. die Handläufe bei den Treppen werden aus gebürstetem NIRO angedacht.



Asphaltbeton



NIRO gebürstet



Steinboden



Steinboden

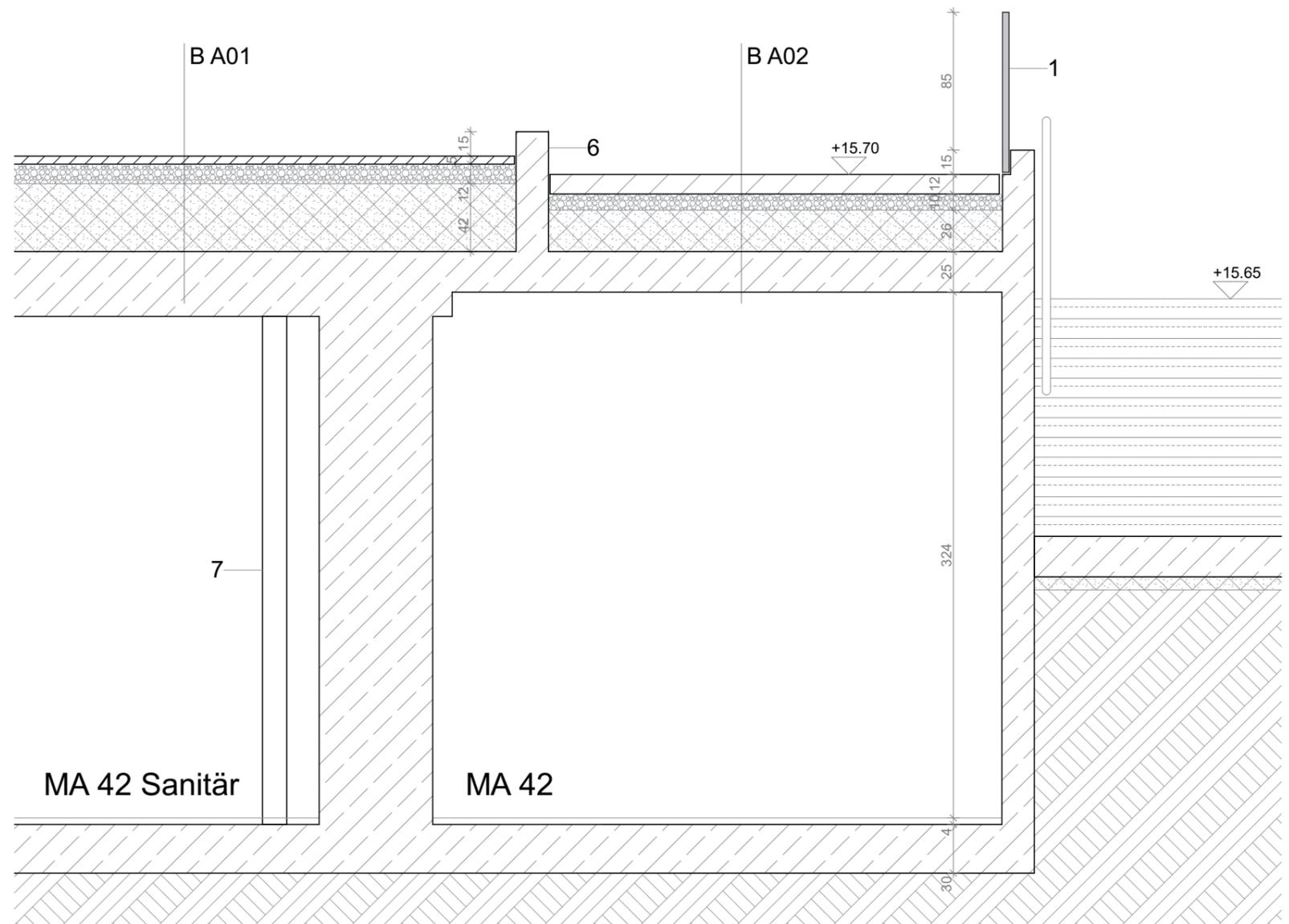


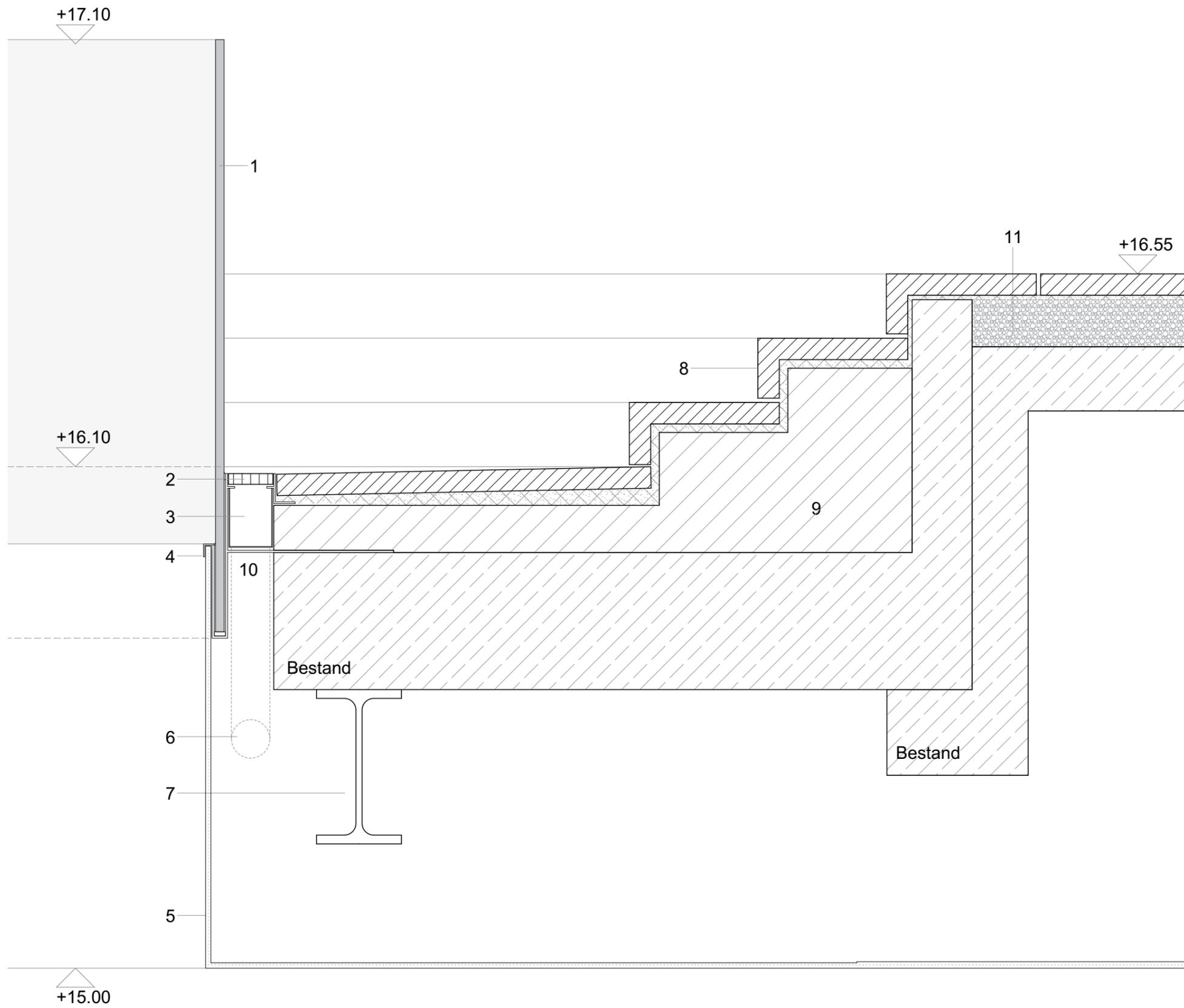
Weißzement Beton



- 1,2 Nurglasgeländer, in Betonwand eingespannt, VSG
- 3 Doppelhandlauf NIRO gebürstet
- 4 Blockstufe im Dünnbett
- 5 Beton - Pflanzenbecken, bodenlos - Platz für Wurzelung
- 6 Betonaufkantung
- 7 Vorsatzwand Bestand, Sanitärinstallationen MA42

B A01	5 cm	Steinbelag, Bestand rekonstr.	B A02	12 cm	Betondecke bewehrt
	12 cm	Splittbett		10 cm	Splittbett
	42 cm	Frostschutzschicht		26 cm	Frostschutzschicht

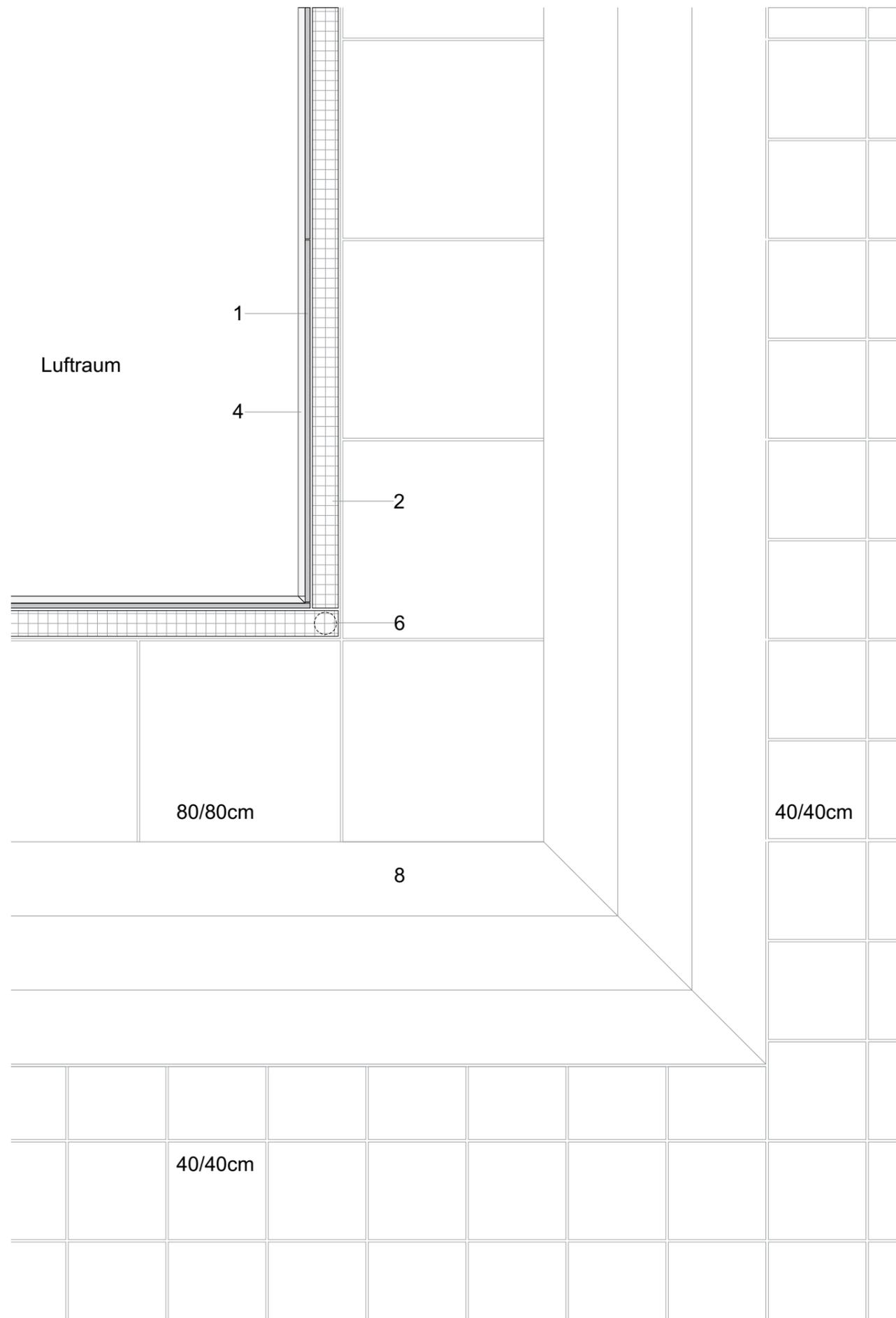




DETAIL - Oberlicht
1:10

ENTWURF

OSTPASSAGE

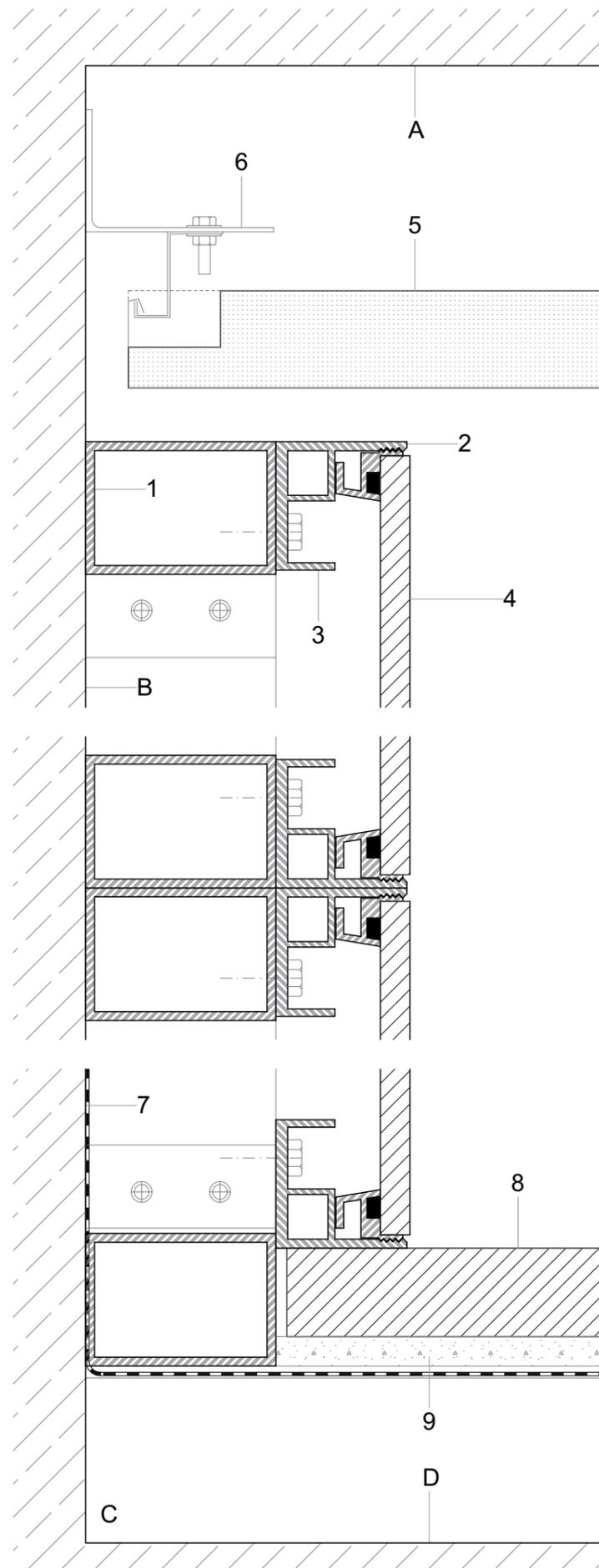


- 1 Ganzglasgeländer, eingespannt, VSG
- 2 Abdeckgitter, Maschung Rechteck 10/30mm
- 3 Entwässerungsrinne
- 4 Stahlwinkel gekantet, feuerverzinkt und pulver beschichtet, dient als Einschub für das Glasgeländer, Rinnenhalter und Montage-möglichkeit für die Aquapanelplatte
- 5 Aquapanel, gemalt, weiß
- 6 Hängekanal DN100, Anschluss an Innenentwässerung Bestand
- 7 IPE 360 als Ersatzkonstruktion für Auswechslungsmaßnahme
- 8 Winkelstufe im Dünnbett
- 9 Beton unbewährt
- 10 Fallrohr DN100
- 11 Splittbett auf bewehrter Schottertragschicht



ENTWURF
OSTPASSAGE

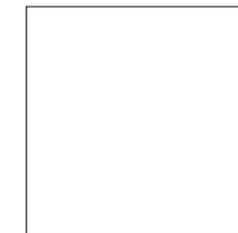




- A Rohdecke STB Bestand
 B VK Wand Bestand
 C Estrich Bestand
 D Bodenplatte STB Bestand

- 1 Formrohr Stahl verzinkt, 65/45/3mm
 2 Klemmprofil
 3 Montageprofil
 4 Steinplatte eingehängt 120/60cm
 5 Metall Akustikpaneel gelocht (120/240cm), eingehängt
 6 Montage abgehängte Decke
 7 Hochzug der Abdichtung mind. 30cm über wasserführender Ebene
 8 Plattenbelag Stein
 9 Dünnbettmörtel

Glaspaneel W



Steinfliesen B



Steinfliesen W+B

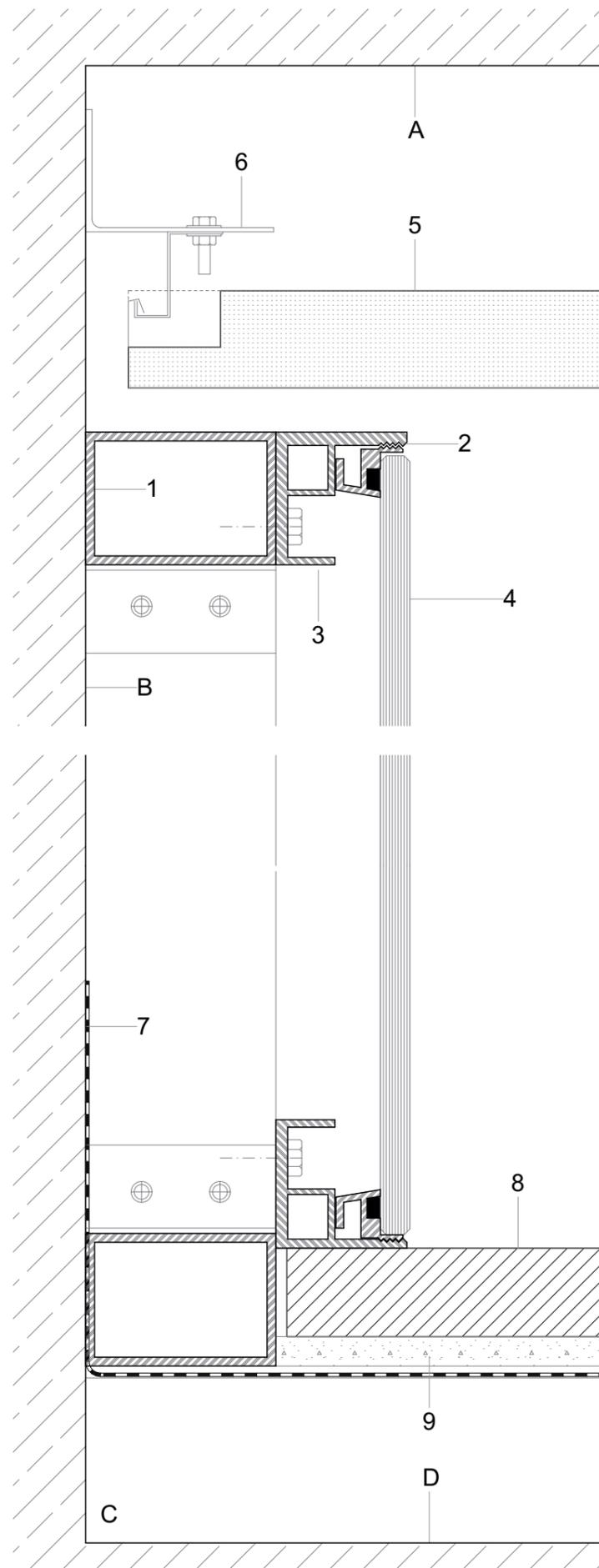


DETAIL - Wandgestaltung

1:2

ENTWURF
OSTPASSAGE

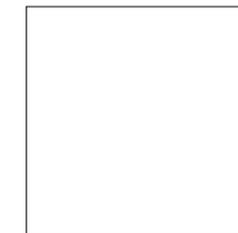




- A Rohdecke STB Bestand
 B VK Wand Bestand
 C Estrich Bestand
 D Bodenplatte STB Bestand

- 1 Formrohr Stahl verzinkt, 65/45/3mm
 2 Klemmprofil
 3 Montageprofil
 4 Glasplatten emailliert, bzw. Aquapanel bemalt
 5 Metall Akustikpaneel gelocht (120/240cm), eingehängt
 6 Montage abgehängte Decke
 7 Hochzug der Abdichtung mind. 30cm über wasserführender Ebene
 8 Plattenbelag Stein
 9 Dünnbettmörtel

Glaspaneel W



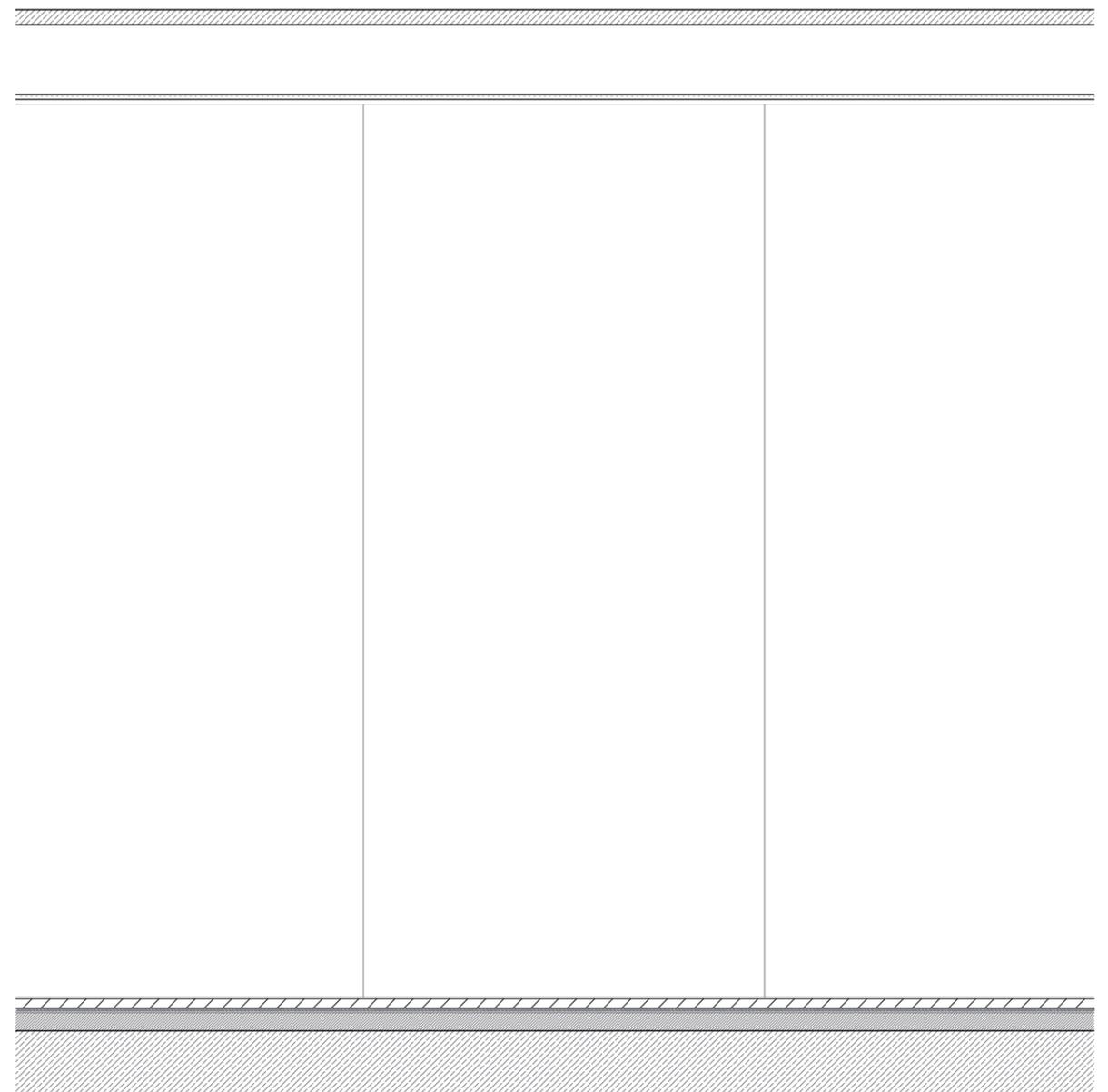
Steinfliesen B



Steinfliesen W+B



ENTWURF
OSTPASSAGE





ENTWURF
OSTPASSAGE



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.:

Johann Dallinger v. Dalling, Der Wienfluß bei der Karlskirche, um 1825

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 16

Abb. 2:

Otto Wagner, Entwurf für den Stadtteil am Wienfluß, 1893

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 27

Abb. 3:

Genehmigtes Regulierungs-Projekt für die Umgebung der St. Karls-
Kirche, 1897

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 37

Abb. 4:

Otto Wagner, Gestaltungsvorschlag für den Karlsplatz, 1909

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 57

Abb. 5:

Otto Wagner, Gestaltungsvorschlag für den Karlsplatz, 1909

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 57

Abb. 6:

1.Preis: Adolf Hoch, Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946, Blick
auf den Karlsplatz gegen die Innere Stadt

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 78

Abb. 7:

2.Preis: Florian Omasta, Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946,
Blick auf den Karlsplatz gegen Südosten

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 79

Abb. 8:

3.Preis: Wettbewerbsprojekt Karlsplatz, 1946, Blick auf den
Karlsplatz gegen Süden

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 80

Abb. 9 und 10:

Karl Brunner, Projekt Karlsplatz, 1949, Blick gegen Osten

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 88

Abb. 11 und 12:

Sven-Ingvar Andersson, Der Resselpark mit der geplanten
Grünflächengestaltung

Quelle „Der Karlsplatz Wien“, Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtforschung und Stadtgestaltung Band 8, S. 129

Abb. 13:

Eröffnung der Ustrab zwischen Landesgericht und Sezession am
8.November 1966 durch Bürgermeister Bruno Marek

Quelle: Wiener Linien: „100 Jahre Wiener Linien“, S. 80

Abb. 14:

Wiener U-Bahn-Netz mit U5 und verlängerter U2

Quelle: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsergebnis/>

Abb. 15:

„Ungewohnter Blick auf den Stephansdom“

Quelle: Wiener Linien, „Das Wiener U-Bahn-Netz – 200 Jahre
Planungs- und Verkehrsgeschichte“, 2009, S. 248

Abb. 16:

„Schlitzwandarbeiten in der äußeren Favoritenstraße, Blickrichtung
Reumannplatz“

Quelle: Wiener Linien, „Das Wiener U-Bahn-Netz – 200 Jahre
Planungs- und Verkehrsgeschichte“, 2009, S. 241

Abb. 17:

„Der Karlsplatz, Europas größte Baustelle im Jahr 1972, Blickrichtung
Kärntnerstraße

Quelle: Wiener Linien, „Das Wiener U-Bahn-Netz – 200 Jahre
Planungs- und Verkehrsgeschichte“, 2009, S. 33 u. 34

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 18:

Schlitzwände,

Quelle: Priebernik, HB1 Vorlesungsfolien, 2012, S. 22

Abb. 19:

Bestandsplan Wiener Linien

Quelle: U-Bahn Planungsbüro, Prof. Dr. Schickl, DI Jakubec, Prof. Dr. Stlitzka, Station Karlsplatz, Bestandsplan U2 Ost, 1977

Abb. 20:

Otto Wagner Pavillon

Quelle: <https://www.wien.info/de/sightseeing/architektur-design/jugendstil>

Abb. 21:

Bahnhof Wien Mitte Vogelperspektive Abb. 22:

Quelle: <http://www.stadt-wien.at/lifestyle/wien-mitte-the-mall.html>

Abb. 22:

Bahnhof Wien Mitte

Quelle: www.pinterest.com/%2Fflarshofen%2Fshapetapered%2F&psig=AFQjCNHnITw7IUsIMvRmI49DUwVHXT2jA&ust=1495600903520126

Abb. 23:

Station Landstraße

Quelle: Planarchiv Wiener Linien, Architekten Wien Mitte, Station Landstraße, Lageplan Erdgeschoß, 2006

Abb. 24:

U4-Station Stadtpark nach der Sanierung, Nachtaufnahme, 2017

Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U-Bahn-Station_Stadtpark_Nacht.JPG

Abb. 25:

U4-Station Stadtpark nach der Sanierung, Nachtaufnahme, 2017

Quelle: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:U-Bahn-Station_Stadtpark_Nacht.JPG

Abb. 26:

Grundriss Station Stadtpark

Quelle: Planarchiv Wiener Linien, Architektengruppe U-Bahn, Ausbaubestandsplan, Ausgang Ost, Bahnsteigeschoß, N-1, 2000

Abb. 27:

Wettbewerbsrendering Karlsplatzpassage

Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/media.php?media_id=1289563270.jpg

Abb. 28:

Wettbewerbsrendering Karlsplatzpassage

Quelle: http://www.architekturwettbewerb.at/media.php?media_id=1289563315.jpg

Abb. 29:

Wettbewerbsrendering Karlsplatzpassage

Quelle: <http://gernergernerplus.com/projects>

Abb. 30:

Whitechapel Bahnhof,

Wuelle: Sunil Prasannan, https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Whitechapel#/media/File:Whitechapel_East_London_line_north.JPG

Abb. 31:

Masterplan whitechapel

Quelle: BDP Architekten, <http://www.bdp.com/en/projects/p-z/whitechapel-masterplan/>,

Abb. 32:

Whitechapel Rendering

Quelle: <http://www.bdp.com/en/latest/events/2010/New-designs-for-Whitechapel/>

Abb. 33:

Rathaus-Süd Station

Quelle: <http://www.artibeau.de/2250.htm>

Abb. 34:

Rathaus-Süd Station

Quelle: <http://www.en.bda-bund.de/award-winning-architecture/preis/u-bahnhof-rathaus-sued-bochum.html>

Abb. 35:

Rathaus-Süd Station

Quelle: <http://view.stern.de/de/rubriken/architektur/bochum-ubahn-ubahnstation-station-rathaus-sued-naechster-original-1811853.html>

Abb. 36:

Grafik Lagebild Wien mit Flussadern

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 37:

Schwarzplan Wien mit Standort

Quelle: <https://sites.google.com/site/schwarzplanbuch/inhaltsbeispiel>

Abb. 38:

Orthofoto, Zusammengestellt aus dem Flächenwidmungs und Bebauungsplan

Quelle: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Abb. 39:

Schwarzplan mit öffentlichen Grünflächen

Quelle: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/>

Abb. 40:

Öffentlicher Verkehr Wien,

Auszug aus dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan,

<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Abb. 41:

Radwegnetz Wien,

Auszug aus dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan,

<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Abb. 42:

Fahrradfahrer Wien

Quelle: https://www.fahrradwien.at/wp-content/uploads/sites/2/2016/06/reallife_1st-choice_IMG_3761-2560x451.jpg

Abb. 43:

Schwarzplan mit Hauptverkehrsachsen

Abb. 44-47:

ITS-Cam Wien, Verkehrssituationen

Quelle: http://service1.its-viennaregion.at/m/ITSVR_AllWebcams.html

Abb. 48:

Verkehrsberuhigte Bereiche

Auszug aus dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Wien

<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Abb. 49:

Gebiet der Standortanalyse

Abb. 50-52:

Szenarien Verkehr

Abb. 53:

Orthofoto, Zusammengestellt aus dem Flächenwidmungs und Bebauungsplan

Quelle: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Abb. 54:

Karlskirche mit Teich

Quelle: <https://www.wien.gv.at/bezirke/wieden/geschichte-kultur/bezirks-geschichte.html>

Abb. 55:

Resselpark

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/wieden/lokales/parkcheck-auf-der-wieden-d1041765.html>

Abb. 56:

Karlskirche

Quelle: <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/anlagen/karlsplatz.html>

Abb. 57:

Karlscafe

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/themen/resselpark.html>

Abb. 58:

Ostpassage Portal

Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:GuentherZ_2013-06-15_0358_Wien04_Resselpark_Passage_Karlsplatz_bei_Otto-Wagner-Pavillon.JPG)

File:GuentherZ_2013-06-15_0358_Wien04_Resselpark_Passage_Karlsplatz_bei_Otto-Wagner-Pavillon.JPG

Abb. 59:

Resselpark

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/wieden/lokales/klettergeruest-mit-rutsche-im-resselpark-spielplatz-m6906510,1041765.html>

Abb. 60:

Resselpark

Quelle: https://www.monumentaltrees.com/de/aut/wien/wieden/6172_resselpark/

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 61:

Resselpark Denkmal

Quelle: http://www.tuwien.ac.at/aktuelles/news_detail/article/8662

Abb. 62:

Resselpark

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/wieden/lokales/parkcheck-auf-der-wieden-d1041765.html>

Abb. 63:

Resselpark Ostpassage Treppenanlage

Quelle: <https://www.meinbezirk.at/liesing/lokales/resselpark-d1756714.html>

Abb. 64:

Freihaus TU Wien

Quelle: <https://www.studium.at/studieren/technische-universitaet-wien>

Abb. 65:

Verlängerte Lothringenstraße, Blickrichtung Karlsplatz

Quelle: [https://de.wikipedia.org/wiki/Karlsplatz_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Karlsplatz_(Wien))

Abb. 66:

Wien Museum Neu

Quelle: <https://www.wien.gv.at/kultur-freizeit/wien-museum.html>

Abb. 67:

Wien Museum Bestand

Quelle: <http://www.radiomuseum.org/museum/a/museum-karlsplatzwien/.html>

Abb. 68:

Winterthurhaus

Quelle: <http://wien.orf.at/news/stories/2814739/>

Abb. 69:

Schwarzenbergplatz

Quelle: <http://www.pittel.at/de/gesch%C3%A4ftsbereiche/stra%C3%9Fenbau>

Abb. 70:

Musikverein

Quelle: http://diepresse.com/home/kultur/klassik/4716789/Musikverein_Julian-Rachlins-Debuet-als-Dirigent

Abb. 71:

Otto Wagner Pavillon

Abb. 72:

Ostpassage Hauptportal

Abb. 73:

Otto Wagner Pavillon, Blickrichtung Karlskirche

Abb 74-85:

Ostpassage

Abb. 86:

Tageslichtmessung an der Donauuniversität Krems

Abb. 87 u. 88:

Tageslichtmessung am Bestandsmodell

Abb. 89 u. 90:

Tageslichtmessung am Entwurfsmodell

Abb. 91:

Lichtmessungen Tag

Abb. 92:

Lichtmessungen Nacht

Abb. 93:

Logo Wettbewerb Ostpassage

<http://www.raumgestaltung.tuwien.ac.at/presse/articles/ausstellung-am-karlsplatz.html>

Abb. 94 – 98:

Roland Patocka, Wettbewerbsbeitrag Wiener Linien, Karlsplatz Ostpassage, 2016

LITERATURVERZEICHNIS

Architekturwettbewerb.at

http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1209556846.pdf

Baker Lisa

Level-1, Contemporary Underground Stations of the World, Braun Publishing AG, 2015

BDP Architekten

<http://www.bdp.com/en/>

Blum Martin

Fahrradreport Wien 2016, Mobilitätsagentur Wien GmbH, 2016

Department of Spatial and Sustainable Design

<http://www.raumgestaltung.tuwien.ac.at/wettbewerb-karlsplatz-passage.html>, 2016

Geiger W. / Dreiseitl H.

Neue Wege für das Regenwasser, Oldenbourg, München, 2001

Geretsegger Heinz/ Peintner Max

Otto Wagner Unbegrenzte Groszstadt - Beginn der modernen Architektur, Residenz Verlag, Salzburg, 1964

Hödl Johann

Das Wiener U-Bahn-Netz- 200 Jahre Planungs- und Verkehrsgeschichte, Wiener Linien GmbH & Co KG, Wien, 2009

Magistratsabteilung Wien

Wettbewerbsbeitrag Bahnhof Wien Mitte

https://www.wien.gv.at/m19prjdb/wettbewerbe/html/show_projekt_js.asp?ID=1557&M21_ID=&A_PROJEKT=&Q_A_TYP=2&Q_A_STANDORT=&Q_A_QUERYSTR=wien+mitte&Q_A_ART=0&Q_A_VERFAHREN=0&Q_A_VON=&Q_A_BIS=&Q_A_LAUFEND=

Niggemann Marc

Angewandter Straßenbau, Springer Vieweg, Wiesbaden, 2012

OIB - Richtlinien

<https://www.oib.or.at/de/oib-richtlinien>, Österreichisches Institut für bautechnik, Wien, 2015

Prenner Peter

Wien wächst - Verkehr, Arbeiterkammer Wien, Wien, 2015

Seipel Holger

Fachkunde für Garten- und Landschaftsbau, Dr.Felix Büchner - Handwerk und Technik GmbH, Hamburg, 2014

Wiener Linien

<https://www.wienerlinien.at>

Wiener Untergrund

<http://wiener-untergrund.at/>

Witting Walter

Licht.Sehen.Gestalten, Lichttechnische und

Wahrnehmungspsychologische Grundlagen für Architekten und Lichtdesigner, Birkhäuser GmbH, Basel, 2014

Zimmermann Astrid

Landschaft Konstruieren - Materialien, Techniken, Bauelemente 2.Auflage, Birkhäuser GmbH, Basel, 2011

Zimmermann Gabriele/ Häberlin Udo

Stadtentwicklung Wien - Raum erfassen, Magistratsabteilung 18, Wien 2014