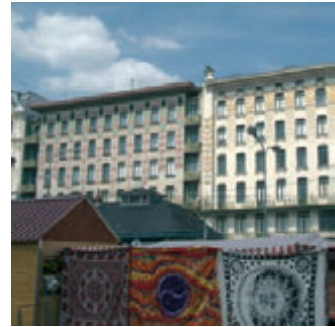


Nr. 117

EXPERTINNENFORUM ZIELGEBIET WIENTAL



ExpertInnenforum Zielgebiet Wiental

Eigentümerin und Herausgeberin:

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung>

Für den Inhalt verantwortlich:

Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, DI Gernot Riedel
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung>

AutorInnen:

Mag. Maria Vassilakou, DI Gernot Riedel, MMag. Carina Chitta, Mag. Ilja Steffelbauer, DI Andrea Breitfuss, DI Peter Höger, DI Dieter Häusler, Mag. arch. Alfons Oberhofer, Mag. arch. Franz Janz, Mag. arch. Alexander Hagner, DI Wolfgang H. Salcher, Univ.-Prof. DI Lilli Lička, DI Dr. techn. Roland Tusch, Univ.-Prof. Arch. DI András Pálffy, Mag. Dr. Franz Sattlecker, DI Michael Diem, Mag. János Kárász, DI Ortfried Friedreich, Prof. Dr. Arch. August Sarnitz, DI Thomas Proksch, Arch. DI Alfred Willinger, DI Volkmar Pamer, Tillner & Willinger und Auböck + Kárász

Gestaltung:

derWerbetraeger/Bettina Berger-Zimmermann

Technische Koordination:

Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Ing. Rudolf Polan

Bildrechte:

Magistrat der Stadt Wien, MMag. Carina Chitta, Mag. Ilja Steffelbauer, DI Andrea Breitfuss, DI Peter Höger, DI Dieter Häusler, Mag. arch. Alfons Oberhofer, Mag. arch. Franz Janz, Mag. arch. Alexander Hagner, DI Wolfgang H. Salcher, Univ.-Prof. DI Lilli Lička, DI Dr. techn. Roland Tusch, Univ.-Prof. Arch. DI András Pálffy, Mag. Dr. Franz Sattlecker, DI Michael Diem, Mag. János Kárász, DI Ortfried Friedreich, Prof. Dr. Arch. August Sarnitz, DI Thomas Proksch, Arch. DI Alfred Willinger, DI Volkmar Pamer, C. L. Schedl, Tillner & Willinger und Auböck + Kárász, Lukas Beck

Produktion:

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 21A – Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West, Repro

Copyright:

Stadtentwicklung Wien – 2011, alle Rechte vorbehalten

ISBN

978 – 390257651 – 4

INHALT

Titel, Impressum	1
Vorwort	3
Einleitung	4
Zielgebiete der Stadtentwicklung	5
Zielgebiet Wiental	6
Prozess	8
Expertisen	
Carina Chitta / Ilja Steffelbauer: Zielgebiet Wiental – Historische Aspekte	12
Andrea Breidfuss: Das Wiental heute – Ansprüche und Qualitäten	26
Peter Höger: Das Zielgebiet Wiental als Wirtschaftsraum	35
Dieter Häusler: Die Bedeutung des Verkehrs im Wiental	42
Alfons Oberhofer: Das Wiental und sein Fluss	46
Franz Janz: Expertise Zielgebiet Wiental	55
Alexander Hagner: Beitrag zum ExpertInnenforum	60
Wolfgang Salcher: Potenzial Wiental	70
Lilli Lička / Roland Tusch: Wiental aus Sicht der Landschaftsarchitektur	83
András Pálffy: Wiental – Stadtraum und Architektur	91
Statements	103
Visuell-architektonische stadträumliche Studie für das Wiental (Auszug) Tillner & Willinger und Auböck + Kárász	107
Konklusion	135
Anhang: 100 Denkmale im Wiental (BDA)	137

VORWORT



Liebe Leserinnen und Leser,

vor Ihnen liegt der Werkstattbericht zum Zielgebiet Wiental – einem vielfältigen Entwicklungsareal, das sich in Wien über mehr als 14 km erstreckt. Im städtischen Raum zeigt sich das Wiental von vielen unterschiedlichen Seiten: Es ist das westliche Tor zur Stadt, bietet eine qualitätsvolle Wohn-umgebung und ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort.

Genauso facettenreich, wie sich das Wiental zeigt, sind auch die Nutzungsbedürfnisse für angrenzende BewohnerInnen, durchquerende PassantInnen und Gewerbetreibende vor Ort. Um für eine hohe Lebensqualität aller Beteiligten zu sorgen, ist es mir ein großes Anliegen, auf diese unterschiedlichen Bedürfnisse einzugehen.

Damit für dieses vielfältige Zielgebiet die optimalen Entwicklungsprojekte gefunden werden, braucht es das fachliche Know-how von Expertinnen und Experten aus ganz unterschiedlichen Bereichen.

Diese Fachmeinungen wurden im vorliegenden Werkstattbericht zusammengefasst. Sie sind eine wichtige Grundlage für die weitere Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums entlang des Wienflusses. Es freut mich, dass viele Expertinnen und Experten mit großem Engagement und Interesse an möglichen Innovationen im Wiental gearbeitet haben – dafür möchte ich mich bei den Beteiligten herzlich bedanken. Allen Leserinnen und Lesern wünsche ich spannende Einblicke in ein Zielgebiet, das in den kommenden Jahren weiter an Attraktivität gewinnen wird.

Mag^a. Maria Vassilakou

Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr,
Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung

EINLEITUNG

DI Gernot Riedel
Projektkoordinator Zielgebiet Wiental



Das Wiental bietet von der westlichen Wiener Stadtgrenze bis zur Mündung des Wienflusses in den Donaukanal auf rund 14 km Länge einen Querschnitt durch die wesentlichen Gebietstypen Wiens.

Im Zuge der geschichtlichen Entwicklung wurde das Wiental von einer natürlichen Flusslandschaft zu einer der wesentlichen städtischen Achsen ausgebaut. Die vom Fluss ausgehenden Gefahren wurden durch Regulierung gebannt, mit Ausbau von Straßen und Schiene hochrangige Verkehrswege geschaffen und der Bedeutung als Wirtschafts- und Wohnstandort auch durch bauliche Verdichtung entsprochen.

Heute stellt sich das Wiental als Abfolge vom Grüngürtel des Wienerwaldes über stadtrandnahe Einfamilien- und Kleingartengebiete, Gewerbegebiete, alte Ortskerne, gründerzeitliche Villenviertel, große Gemeindebauten, die imperialen Anlagen von Schönbrunn, dichter gründerzeitlicher Bebauung bis zum Ringstraßenbereich und dem historischen Stadtzentrum dar.

Mit der Definition des Wientals als Zielgebiet im Stadtentwicklungsplan 2005 wurde signalisiert, dass Stadtentwicklung auch innerhalb bestehender städtischer Strukturen stattfindet.

Die besondere planerische Herausforderung bei der Befassung mit einem derart vielschichtigen Raum wie dem Wiental liegt darin, verschiedenste Einflussfaktoren zu erkennen und zu berücksichtigen und ein möglichst breites Gesamtverständnis zu erlangen, aber auch Offenheit für neue Sichtweisen zu bewahren.

Zu diesem Zweck wurde ein ExpertInnenforum eingerichtet, in dessen Rahmen aufbauend auf umfassenden Grundlagenhebungen, fachlichen Inputs sowie einer gemeinsamen Befahrung des Gebietes Expertisen mit verschiedenen fachlichen Schwerpunkten erarbeitet, präsentiert und diskutiert werden sollten.

Die verschiedenen Fachmeinungen, die natürlich auch durchaus gegensätzliche Ansätze aufzeigen können und sich keineswegs mit Aussagen von Politik und Verwaltung zu einzelnen Thematiken decken müssen, wurden im Rahmen von Fachforen diskutiert. Einen wesentlichen Aspekt bildete der strukturierte inhaltliche Austausch sowohl bei gemeinsamen Befahrungen des Untersuchungsgebietes als auch beim fachlichen Diskurs anhand der präsentierten Expertisen.

Die Expertisen, wie auch die wesentlichen Ergebnisse dieses fachlichen Diskurses bzw. einer gemeinsam erarbeiteten Konklusion sollen in diesem Werkstattbericht vorgelegt werden.

13 Zielgebiete

Wien ist eine wachsende, prosperierende Stadt, die durch die Erweiterung der Europäischen Union verstärkt ins Zentrum Europas gerückt ist und sich über ein deutliches Bevölkerungswachstum freuen kann. Diese Entwicklung bringt für Wien enorme Möglichkeiten, die es bestmöglich zu nutzen gilt. Herausforderungen, wie u. a. steigende Nachfrage nach Wohnraum und Arbeitsplätzen, begreift die Stadtentwicklung als Chance, Wien nicht nur als Wirtschaftsstandort noch besser zu positionieren, sondern im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ein attraktives Lebensumfeld für alle Menschen zu schaffen.

Mit dem Stadtentwicklungsplan STEP 05, der 2005 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurde, wird diesen Ansprüchen Rechnung getragen. Der Stadtentwicklungsplan stellt eine Leitlinie für jene dar, die in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind.

Ziel des STEP 05 ist es, die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten, die hohe Lebensqualität zu sichern und auszubauen und

dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können. Nicht zuletzt wurde im STEP durch die Beschreibung von Grenzen der Besiedlung ein weiterer wichtiger Schritt zur Erhaltung der wertvollen Naturräume in und um Wien gesetzt. Im Stadtentwicklungsplan wurden 13 Zielgebiete ausgewiesen (siehe Abbildung 1), die als „Hotspots“ zeigen, wo besondere Entwicklungspotenziale genutzt werden können und welche Schwerpunkte die Stadtentwicklung in den kommenden Jahren setzen wird. Planung und Entwicklung enden dabei nicht an administrativen Bezirksgrenzen, sondern erfolgen in übergreifenden Stadtregionen, die in einem inhaltlichen Zusammenhang zueinander stehen und über ähnliche Strukturen und Charakteristika verfügen. Für jedes dieser Zielgebiete wurde ein/e ProjektkoordinatorIn bestellt und wird ein eigenes Programm für Strategien, Entwicklung und Umsetzung der Projekte erarbeitet. Als übergeordnete Stabsstelle sorgt die Magistratsdirektion-Baudirektion, Gruppe Planung, der Stadt Wien für die Koordination und das Zusammenspiel aller AkteureInnen innerhalb und außerhalb der Wiener Stadtverwaltung.

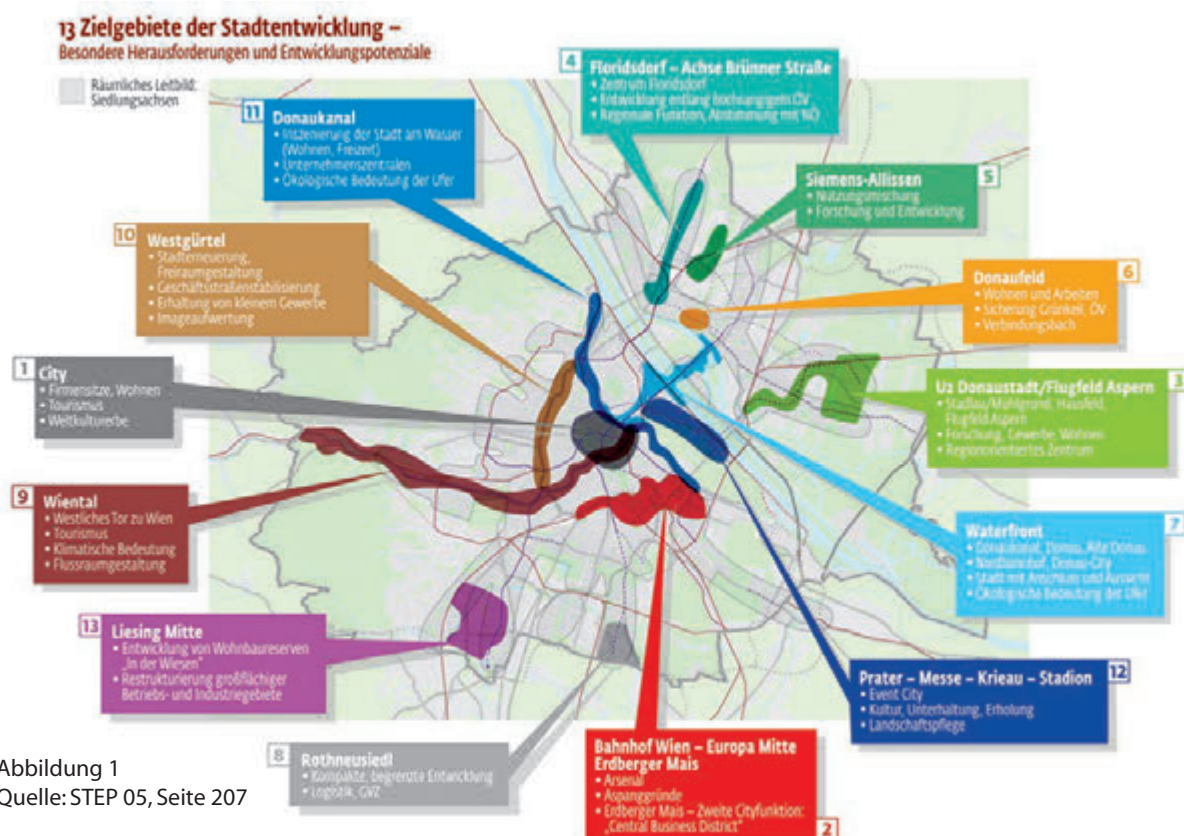


Abbildung 1
Quelle: STEP 05, Seite 207

Zielgebiet Wiental

Im Stadtentwicklungsplan 2005 wird das Wiental wie folgt beschrieben¹

Allgemeine Beschreibung

Das Wiental ist nicht nur das „grüne Tor“ der Stadteinfahrt aus dem Westen, sondern zählt neben Donaukanal, Donau und Gürtel zu den wichtigsten Strukturelementen Wiens. Darüber hinaus hat das Wiental auch als Frischluftschneise große Bedeutung für das Stadtklima.

Auf dem 14,6 km langen Wiener Abschnitt – rund die Hälfte des gesamten Flusslaufes – durchfließt die Wien fast alle die Stadt prägenden Stadtstrukturtypen und -milieus: Vom historischen Stadtzentrum, dem Ringstraßenbereich ausgehend, reihen sich die Vorstädte des Biedermeiers und des Großbürgertums der Jahrhundertwende, die Arbeiterquartiere und Gewerbegebiete der Gründerzeit, die imperiale Kulisse Schönbrunn und die gewachsenen Ortskerne von Penzing und Hietzing, die gründerzeitlichen Villenviertel Unter St. Veits und Ober Baumgartens, Büroagglomerationen und Fachmarktzentren, Lager- und Gewerbeflächen entlang der Westbahn, große Gemeindebauten an der Linzer Straße, Gartenstadtanlagen, Wohnhausanlagen der 1970er bis 1990er-Jahre in Hacking, die alten Ortskerne von Ober St. Veit, Hütteldorf und Weidlingau, Einfamilienhaus- und Kleingartengebiete, das Gewerbegebiet Auhof und der Grüngürtel des Wienerwaldes aneinander.

Weiters findet sich ein großer Teil der bedeutenden Kulturdenkmäler und -institutionen der Stadt entlang des Wienflusses: Urania, Hochschule für angewandte Kunst/MAK, Stadtpark, Konzerthaus, Schwarzenbergplatz/Palais Schwarzenberg und Schlosspark Belvedere, Musikverein, Karlskirche,

Technische Universität, Sezession, Akademie der bildenden Künste, Naschmarkt, Theater an der Wien, Otto-Wagner-Miethäuser Linke Wienzeile 38 und 40 (Majolikahaus), Wientalbrücke der Stadtbahn, Schönbrunn, Technisches Museum, Kloster Mariabrunn, Lainzer Tiergarten ...

Die Strukturlinie des Wientals wird durch die einheitliche und qualitätsvolle Formensprache Otto Wagners gestalterisch betont, funktionell durch die U4 und die Verkehrs- und Stadtknotenpunkte Wien-Mitte, Schwarzenbergplatz, Karlsplatz, Gaudenzdorfer Knoten, Kennedybrücke und Bahnhof Hütteldorf noch verstärkt. Auch die Bewegungslinien der stark frequentierten Wientalbegleitstraßen machen die Raumabfolgen des Wientals zu einem der wesentlichsten Elemente des Wiener Stadtbilds. Entlang der Achse Wienerwald–Donauraum verbindet das Wiental auch die großen innerstädtischen Grünbereiche Stadtpark, Belvedere, Schönbrunn/Auer-Welsbach-Park mit den Landschaftsräumen der Region und ist somit ein wichtiger Bestandteil des Wiener Grün- und Freiraumnetzes.

Herausforderungen

Die topografischen Besonderheiten (Talenge zwischen Lainzer Tiergarten und Westbahn) und die damit verbundenen verkehrlichen Ausbaumöglichkeiten schränken eine weitere bauliche Entwicklung des Gebietes Auhof (im Sinne einer „Tor-Wirkung“) ein. Diese kann daher nur innerhalb der derzeit festgelegten Widmungsbegrenzungen bzw. deren Volumen erfolgen. Aufgrund der fehlenden Erschließung und Aufenthaltsqualität sowie der Dominanz des Verkehrs kann das Potenzial des innerstädtischen Wientals als Erholungs- und Erlebnisraum derzeit allerdings nicht genutzt werden.



¹ STEP 05, Seite 229 f.

Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

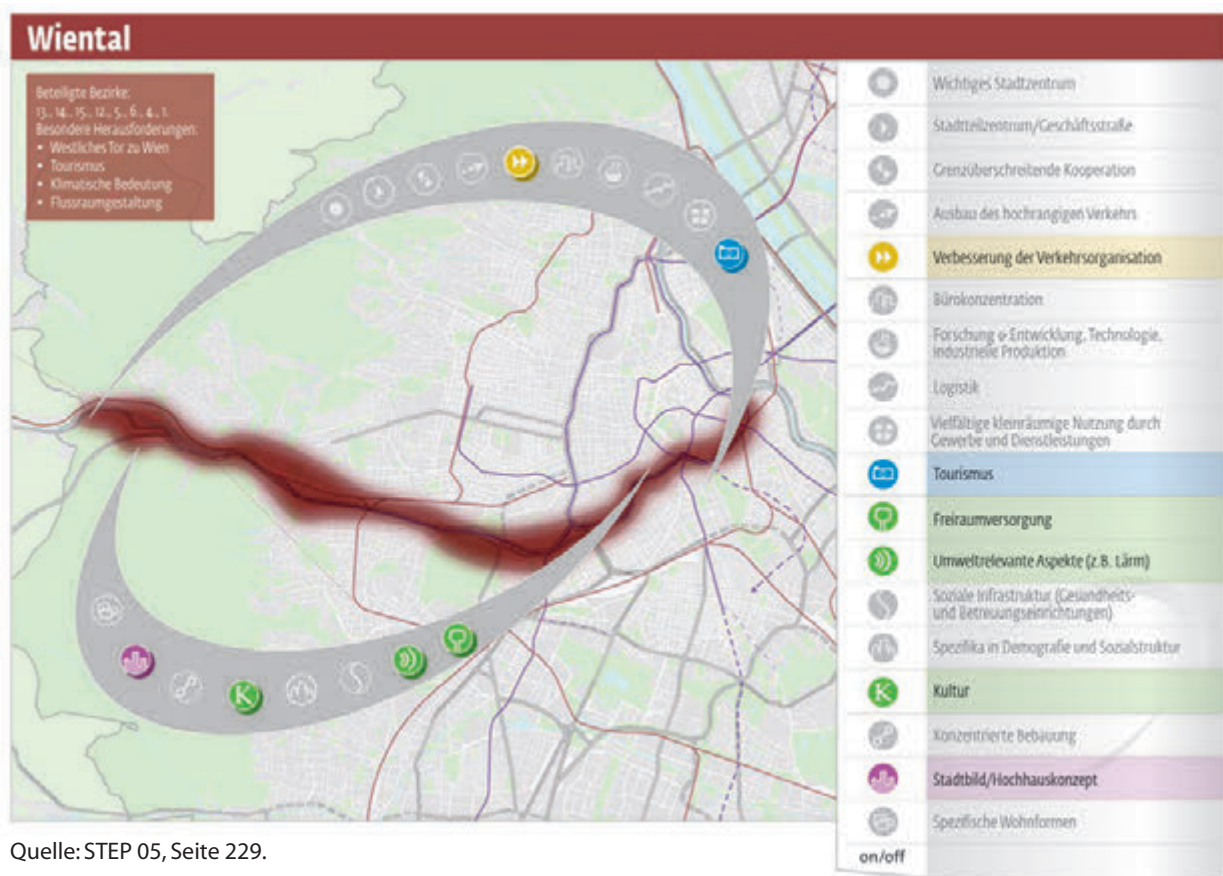
- Erhaltung des Talcharakters, keine weiteren Eindeckungen und Einengungen des Flussprofils und Talraumes an ausgewählten Stellen Erlebarkeit der Flusslandschaft auch in bebautem Gebiet.
- Gestaltung des Vorlandes von Schönbrunn zu einem attraktiven Rahmen für das Schloss entsprechend den Wettbewerbsergebnissen.
- weitere Konzentration der Nutzungen Büro, DL und Fachmarktzentrum (ohne zentrenaffines Angebot) im Abschnitt Ober Baumgarten/Ober St. Veit unter Einhaltung der Gestaltungsvorgaben (geschlossene Bebauung, dem Flusslauf folgende Baulinie, einheitliche Gebäudehöhe Bauklasse III–IV, „Schauseite“ zum Wiental gerichtet).

- großzügige landschaftsräumliche Verknüpfung der Grünverbindung Wiental mit dem Grüngürtel Wienerwald im Bereich Hütteldorf–Weidlingau; barrierefreie Anbindung an das Wegenetz des Wienerwaldes, besonders entlang der Zuflüsse.

der Wienerwaldbäche (Rosenbach, Halterbach, Mauerbach, Rotwasser, Grünauerbach, Kolbertgraben ...), Fuß- und Radwege entlang der Hochleistungsstrecke zwischen Wolf in der Au und Wurzbachtal.

- Attraktivierung des äußeren Wientals als Erholungsraum und Ausgangspunkt in den Wienerwald u. a. durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Rückhaltebecken.

Abbildung 2: Zielgebiet Wiental im STEP 05



Quelle: STEP 05, Seite 229.

Prozess

Für die Erstellung eines Leitbilds für das Zielgebiet Wiental ist die Einbindung von ExpertInnen aus verschiedenen Fachdisziplinen ein wesentlicher Beitrag zur Qualitätssicherung. Zum ExpertInnenforum wurden Fachleute aus den Themengebieten Architektur, Raumplanung, Landschaftsarchitektur, Soziologie, Wirtschaft, Verkehr, Denkmalschutz und Historie hinzugezogen. Dies bedeutet ein breites Spektrum an Ideen und Sichtweisen, stellt aber auch ein kritisches Korrektiv dar.

Den beteiligten ExpertInnen wurden im Vorfeld bereits erarbeitete Daten zur Verfügung gestellt, bei einer gemeinsamen Befahrung des Zielgebiets erfolgte eine unmittelbare Auseinandersetzung mit dem Zielgebiet Wiental.

Die Kerngruppenmitglieder waren mit dem Verfassen von Expertisen beauftragt, welche in zwei Workshops mit weiteren ExpertInnen in einem offenen Forum unter fachkundiger Moderation erörtert und diskutiert wurden.

Ergebnisse wurden in einer Konklusion zusammengefasst und stellen eine gemeinsame Empfehlung der ExpertInnengruppe für die Entwicklung des Wientals dar. Die einzelnen Beiträge der ExpertInnen („Expertisen“) stehen weiter für sich und sind deren persönliches Statement zum Wiental.

Die Workshops zum ExpertInnenforum Wiental waren von einer konstruktiven Arbeitsatmosphäre, hoher Motivation und einem großen Engagement aller Beteiligten geprägt.



Projektorganisation ExpertInnenforum Wiental:

Zielgebietskoordination

Magistratsabteilung 21A, Gernot Riedel, Rudolf Polan

Organisation

Emrich Consulting ZT GmbH

Moderation

Hermine Steinbach-Buchinger

Kerngruppenmitglieder

Andrea Breitfuss
kon-text – Ingenieurbüro für Raumplanung

Carina Chitta, Amaltheia – Verein für
Geistes- und Humanwissenschaften

Alexander Hagner
Architekturbüro gaupenraub +/-

Dieter Häusler
Magistratsabteilung 18

Peter Höger
Wirtschaftskammer Wien

Franz Janz
Hoffmann-Janz ZT GmbH

Lilli Lička
Institut für Landschaftsarchitektur
BOKU Wien

Alfons Oberhofer
Oberhofer Architekt und Landschaftsplaner

Andás Pálffy
Jabornegg & Pálffy Architekten

Wolfgang Salcher
Bundesdenkmalamt

Ilja Steffebauer, Amaltheia – Verein
für Geistes- und Humanwissenschaft

Roland Tusch
Institut für Landschaftsarchitektur
BOKU Wien

Fachliche Inputs

Emrich Consulting

Architekten
Tillner & Willinger / Auböck + Kárász

Magistratsabteilung 18

Magistratsabteilung 21

Magistratsabteilung 45

DiskussionsteilnehmerInnen

Maria Auböck
Atelier Auböck + Kárász

Michael Diem, Magistratsabteilung 19

Hans Emrich
Emrich Consulting ZT GmbH

Ortfried Friedreich
AXIS Ingenieurleistungen

János Kárász
Atelier Auböck + Kárász

Volkmar Pamer
Magistratsabteilung 19

Thomas Proksch, Büro Land in Sicht
August Sarnitz, Atelier Prof. Sarnitz

Franz Sattlecker
Schloß Schönbrunn Kultur- und
BetriebsgesmbH

Silja Tillner
Architekten Tillner & Willinger ZT GmbH

Alfred Willinger
Architekten Tillner & Willinger ZT GmbH

Journalistische Begleitung

Judith Grohmann

EXPERTISEN

ZIELGEBIET WIENTAL – HISTORISCHE ASPEKTE

MMag. Carina Chitta

Mag. Ilja Steffelbauer, Historiker



Vorbemerkung

Was kann die Geschichtswissenschaft als historische Human-, Sozial- und Kulturwissenschaft zur Stadtplanung beitragen? Wir denken, dass sie vor allem in der Lage ist, die „Gemachtheit“ der gegenwärtigen Umstände zu verdeutlichen und damit die Machbarkeit der Zukunft zu bekräftigen. Sie ist andererseits auch geeignet, das „Werden“, also die vom bewussten Willen unabhängigen Entwicklungen, sichtbar zu machen und dadurch zu einer realistischen Einschätzung der Reichweite planerischer Interventionen zu ermahnen. Es ist ihre Aufgabe, wie die jeder Wissenschaft, tradierte „Wahrheiten“ zu dekonstruieren, zu hinterfragen und auf ihre bewusste oder unbewusste Konstruktion unter bestimmten Zeitumständen hinzuweisen, damit sie nicht unreflektiert weitergetragen werden und so heutige Denkprozesse von vergangenen Interessen und Irrtümern bestimmt werden. Zuletzt ist sie der Anwalt der nicht realisierten Alternativen, der Ideen, Experimente und Lebensäußerungen, die nicht bestehen konnten oder aktiv unterdrückt wurden.

Abgrenzungen

Zeitlich erschien es angesichts des begrenzten Raums am sinnvollsten, den Fokus auf das verlängerte Jahrhundert zwischen 1780 und 1920 zu legen. Frühere Entwicklungen, soweit sie relevant erscheinen, wurden dabei ohnehin miteinbezogen, spätere kann man sich vom heutigen Standpunkt leichter erschließen als jene, die in einer Zeit stattfanden, die sich qualitativ doch

sehr von unserem Erfahrungshorizont unterschied: Wien, zentral gelegene Hauptstadt einer Großmacht, nicht randständige eines Kleinstaa-tes; Ständegesellschaft statt Massendemokratie; Industrialisierung statt Deindustrialisierung; kein motorisierter (Individual-)Verkehr, keine elektronischen Medien, keine künstliche Kühlung, keine Antibiotika usw. Den Kontext anschaulich zu machen, in dem damals maßgebliche Entscheidungen für die langfristig wirksame Strukturierung des Zielgebietes gefällt wurden, erscheint uns als der nützlichste Beitrag, den Historiker zu diesem Projekt liefern können.

Was das Untersuchungsobjekt betrifft, macht die Analyse deutlich, dass eine räumliche und funktionale Scheidung des Gebietes in mehrere Abschnitte dauerhaften Bestand hatte: Das „Obere Wiental“ (von der Quelle zu der Enge zwischen Lainzer Tiergarten und Baumgartner Wald) war eine wild-romantische Gebirgslandschaft, geprägt von Forstwirtschaft und später einer kurzen Phase des Sommerfrischetourismus. Das „Untere Wiental“ (von Hütteldorf zur Mündung) war eine vorstädtische Kulturlandschaft, die zuerst agrarisch, ab dem späten 18. Jahrhundert zunehmend industriell geprägt war und mit der Wende zum 20. Jahrhundert vollständig in den Stadtraum Wien aufging. Eine Feindifferenzierung des Unteren Wientals in drei Unterabschnitte lässt sich ebenso begründen: 1. Der „Glacis-Abschnitt“ von der Mündung bis ca. zum Naschmarkt war immer auf das Engste mit der historischen Stadt Wien in den Grenzen des 1. Bezirks, ihren Befestigungen und Torsiedlungen verbunden.

2. Der „Innere Vorstädtische Abschnitt“ bis zum Linienwall/Gürtel zeichnete sich schon früh durch eine intensive Nutzung des Wienflusses als Kraftquelle für den Mühlenbetrieb und eine Ausrichtung auf die Nahversorgung der Stadt aus.
3. Der „Äußere Vorstädtische Abschnitt“ vom Linienwall bis Hütteldorf blieb lange ländlich, erlebte in der frühen Phase der Industrialisierung aber eine rasante Verdichtung und strukturelle Differenzierung.

Im Gegensatz zu diesen oben entworfenen strukturellen Grenzziehungen erwiesen sich administrative durchwegs als peripher. Allein im Zeitraum eines guten Jahrhunderts – etwa von 1845 bis 1955 – reicht der Wandel von der Grundherrschaft über Gemeinden, Eingemeindungen zu Wiener Stadtbezirken, Grenzverschiebungen innerhalb der Bezirke, Planungen für ein k.u.k. Großwien, Errichtung eines Bundeslandes Wien in einem geschrumpften Restösterreich, Erweiterung desselben zu einem NS-Großwien, Zerteilung in eine Sektorenstadt, Auflösung Großwiens zu erneuten Gebietskorrekturen der Bezirke. Keine der in unserem Untersuchungszeitraum wahrnehmbaren wirtschaftlichen, demografischen oder verkehrstechnischen Entwicklungen nahm auf administrative Zuständigkeiten Rücksicht. Grenzziehungen (wie die Zollgrenze am Linienwall) oder Zonierungen (wie die Deindustrialisierung Hietzings) konnten bestenfalls Entwicklungen hemmen, sie konnten niemals von sich aus welche herbeiführen. Selbst in ihrer verzögernden und bewahrenden Funktion wurden sie, sobald sie manifesten Interessen entgegenstanden, unterlaufen, umgangen und schlussendlich umgestürzt.

Besiedelung

Den Wienfluss als Achse oder Leitmotiv der Stadtentwicklungsregion zu wählen, ist aus siedlungshistorischer Perspektive fragwürdig. Ein Blick auf die Lage und Gestalt der anliegenden Siedlungen vor dem Vordringen städtischer Verbauung zeigt, dass die Kerne der älteren (vor 1100 gegründeten) Ortschaften und Vorstädte im Unteren Wiental abseits des breiten Flussbettes lagen und nicht auf dieses hin orientiert waren. Im Fall von flussnahen Ortskernen wie Hütteldorf ist er-

kennbar, dass möglicherweise bewusst der Prallhang des Gewässers vermieden wurde (zumindest im Fall einer frühen Siedlung – Godtinesfeld – wird eine Aufgabe wegen Hochwassers vermutet). Die Lage der Ortskerne ist ein Ergebnis ihrer Funktion – es sind Agrar- und später vor allem Weinbausiedlungen – für deren Entstehung der Fluss keine Rolle spielte. Vielmehr orientieren sie sich im Norden an den deutlich oberhalb des Gewässers verlaufenden Straßen oder im Süden an den Gräben, den dem Wienfluss zuströmenden kleineren Gewässern. Der Saum des Flusses



wurde demnach vorerst auch baulich gemieden, mit Ausnahme von Punkten, an denen die Flussquerung durch Furten möglich war. Dort entstanden bereits früh Brückenkopfsiedlungen (z. B. Hacking, dessen Gebiet historisch immer über den Fluss reichte, deswegen noch heute die Bahnstation Hütteldorf-Hacking), die die Funktion hatten, die Überfahren zu kontrollieren und dabei von der dortigen Verkehrsverdichtung wirtschaftlich profitierten.

Erst mit der hochmittelalterlichen Expansion des Mühlenwesens (ab ca. 1100) wurde der Ufer- saum intensiver genutzt und durch den Bau von

Mühlbächen in den Flusslauf eingegriffen. Die Mühlen entstanden aufgrund des Bedarfes der Stadt Wien zuerst im untersten Flussabschnitt nahe der Stadt und dehnen sich dann in größerer Dichte flussaufwärts bis zum späteren Linienwall, jenseits davon nur mehr punktuell für den lokalen Bedarf, aus. Ihre große Zahl war durch den geringen individuellen Output bedingt. Die Betriebe erzeugten durch die Anlage von Wehren und Stegen (= Brücken) neue Flussquerungen, zogen außerdem Sekundärgewerbe (Wirtshäuser, Brauereien, Holz- und metallverarbeitende Betriebe) an, sodass in ihrem Umfeld neue, nun flussnahe Siedlungskerne (z. B. das spätere Unter St. Veit, ursprünglich bezeichnend: „Neudörfel“ an der sogenannten Feldmühle) entstanden. Somit war die Besiedelung in den Einzugsbereich des Flusses vorgerückt und die Menschen begannen sich mit dem Fluss auseinanderzusetzen.

H. Gibbs: *Hietzing. Zwischen gestern und morgen*, Wien 1996.

Ch. Klusacek/K. Stimmer: *Meidling. Vom Wienfluss zum Wienerberg*, Wien 1992.

H. Kretschmer: *Mariahilf*, Wien 1992.

K. Lohrmann: *Untersuchungen zur Besitzgeschichte des Wie-*

ner Raumes im 12. Jahrhundert, Wien 1977.

H. Wohlrab: *Penzing. 2. Wien* 1991.

W. Cerny u. a.: *DEHIO-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien X. bis XIX. und XXI. bis XXIII. Bezirk*, Wien 1996.

W. Cerny u. a.: *DEHIO-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Wien II. bis IX. und XX. Bezirk*, Wien 1993.

L. Anguissola/J. J. Marinoni u. a.: *Grundrissplan von Wien mit seinen Vorstädten und dem Linienwall*, 1704/6.

Josephinische Landesaufnahme (1764 ff.)

Franziseische Landesaufnahme (1807 ff.)

Risiken

Diese Auseinandersetzung war in der Vormoderne (in unserem Fall wohl zumindest bis ca. 1780) von einer historischen Risikokultur geprägt. Unter Risikokultur versteht man eine in der Bevölkerung durch informelle Traditionsmedien (mündliche Überlieferung, Sitten und Bräuche, legendenhafte Erzählungen – sogenannte cautionary tales; siehe das „Wassermännlein im Wienfluss“) wach gehaltene Vertrautheit mit alltäglichen sowie periodisch auftretenden Naturgefahren. Dies führt zu einem dosierten Umgang, der eine echte Katastrophe – ein Extremereignis, das Menschen nachteilig betrifft – nur mehr selten



zulässt bzw. deren Auswirkungen durch sinnvolle Reaktionen mildert. Kennzeichnend für alle vormodernen Risikokulturen ist ein bewusstes Inkaufnehmen der Risiken und auch der Schäden von Extremereignissen im Unterschied zur modernen Konzeption der möglichst gänzlichen Risikovermeidung und Beherrschung der Naturgewalt. Man setzt in so einer Zugangsweise eher auf geringe Anfangsinvestitionen in der Erwartung auf kontinuierliche Reparaturen und baldige Erneuerungen, da Arbeitskraft billig, hochwertiges Material aber teuer ist. Nur so konnte, unter den Voraussetzungen der eingeschränkten Möglichkeiten der Einflussnahme des Menschen, die Ressourcennutzung an potenziell gefährlichen Orten überhaupt versucht werden. In der Beurteilung dieser vergangenen Mentalität ist vor Romantisierung zu warnen: Die menschliche Zurückhaltung und fatalistische Akzeptanz regelmäßiger Naturereignisse hat nichts mit einem größeren „Respekt“ oder gar einer (proto-umweltschützerischen) „Achtung“ vor der Natur zu tun. Vielmehr ist sie Ausdruck einer realistischen Einschätzung der eigenen Grenzen gegenüber einer durchwegs rein utilitaristisch oder bedrohlich angesehenen Natur. Die Möglichkeiten einer tatsächlichen Beherrschung der in unserem Fall vom Wienfluss ausgehenden Bedrohungen wurde erst mit den technischen Fortschritten des 19. Jahrhunderts möglich – und auch erst aufgrund der industriellen und Siedlungsentwicklung dieser Epoche nötig.

C. Rohr: *Extreme Naturereignisse im Ostalpenraum*. Köln 2007.

Wirtschaft

Der Gegenwart wird oft eine Ökonomisierung aller Dinge zum Vorwurf gemacht. Tatsächlich aber sehen wir Natur weitaus weniger utilitaristisch als unsere Vorfahren, sondern meist verklärt-romantisch oder „umweltschützerisch“. Für die Menschen des Mittelalters und der frühen Neuzeit waren Land, Fluss und Wald – wie sie im Einzugsbereich des Wienflusses angetroffen wurden – vor allem Ressource: Acker, Weingarten oder Weide, Wasser- und Kraftquelle, Entsorgungskanal, Schotter-, Lehm- oder Sandgrube, Bau- und Brennmaterial. Erst der von der Romantik berührte biedermeierliche Stadtmensch (1815–

1848), vom explosiven Wachstum der industriell-urbanen Siedlungsweise, die ihn selbst erst hervorgebracht hatte, und ihren sozialen Folgen zunehmend beunruhigt, begann „das Land“ und „die Natur“ als besuchens- und bewahrenswert zu begreifen; in einem anderen aber ebenso utilitaristischen Sinn: als Erholungsgebiet.

Die wirtschaftliche Nutzung des Unteren Wientals begann, wie bereits angesprochen, agrarisch. Schon ab dem 14. Jahrhundert herrschte jedoch der Weinbau vor, der seinen Höhepunkt im 16. Jahrhundert erreichte, ehe er aufgrund von Klimaverschlechterung und einer Übersättigung des Marktes sukzessive zurückging. Noch im Vormärz waren aber die Gemeinden am nördlichen Ufer (z. B. Baumgarten, Breitensee ...) Heurigenorte. Näher an der Stadt – in etwa bis zum Linienvall – mischte sich schon zu diesem Zeitpunkt punktuell gewerbliche Nutzung unter, die nun durchwegs direkt an den Fluss und seine Ressourcen gebunden war, so in Gestalt der schon genannten Mühlenbetriebe oder von anderen Betrieben, die die durch den Fluss gebotenen Ressourcen nutzen (z. B. in der Vorstadt Laimgrube = Lehmgrube im heutigen Bezirk Mariahilf durch Ziegeleien). Dem Oberen Wiental bleibt während dieser gesamten Zeit allein die Forstwirtschaft als dominanter Erwerbszweig, von der Nutzung als Jagdgebiet abgesehen. Noch nach den Verheerungen durch die letzte Türkenbelagerung (1683) hatte man Waldarbeiter (die nach ihren Behausungen benannten „Duckhüttler“) aus dem westlichen Österreich und Bayern dort angesiedelt.

Um die Wende zum 19. Jahrhundert (F. A. de Paula Gaheis beschreibt die Region 1798 noch weitgehend als ländliche Idylle, schien dabei die nachweislich bereits vorhandenen Betriebe geflissentlich „übersehen“ zu haben) beginnt die schrittweise gewerbliche Erschließung des Unteren Wientals. Es handelt sich dabei in der ersten Phase noch nicht um eine industrielle Produktionsform durch Fabriken, sondern um verkettete Manufakturen und Verlagssysteme mit Heimarbeit („assembly line dispersed through the street“), eine „face-to-face industry“ kleiner bis mittlerer Gewerbebetriebe, die sich aufgrund ihrer großen Flexibilität noch relativ

lange gegen die Fabriksindustrie behaupten können. Wie überhaupt in der Frühphase (nicht nur der österreichischen) Industrie dominiert die Textil- und Lederverarbeitung mit ihren Zubringer- (Farben- und Laugenherstellungen) und Veredelungsgewerben (Färbereien, Textildruckereien, Tapetenherstellung) sowie andere „Leichtindustrien“ (Majolika, Hüte). Sie alle nutzten den Wienfluss primär als Brauchwasser – für die verschiedenen Arbeitsgänge der Produktion – und zur Ableitung der Abwässer. Bemerkenswert aus heutiger Sicht erscheint, dass die Verunreinigung durch die Industrie (so Atzinger/Grave S. 50) als nicht nennenswert eingestuft wird, was aber mit dem vorherrschenden hygienischen Paradigma zusammenhängt (vgl. Miasma S. 6).

Während die spätere Industrielandschaft am Nordufer (Mariahilf bis Hütteldorf) erhalten bleibt und ab 1820 massiv zu expandieren beginnt, weist auch Hietzing in dieser Frühphase eine hohe Betriebsdichte auf, wird dann aber systematisch als Nobelvorort entindustrialisiert – nicht zuletzt weil die Regierung durch die Absiedelung der nahe bei den Fabriken lebenden Arbeiterschaft das 1848 unangenehm bemerkte, sozialrevolutionäre Potenzial aus dem Umfeld der Residenz in Schönbrunn entfernt sehen möchte. Entlang des Nordufers wirkt ab 1858 auch der Bau der Westbahn (mit der gleichzeitigen Einführung der Gewerbefreiheit) positiv verstärkend und löst einen regelrechten Industrie Gründungsboom, nun auf der durch die Eisenbahn ermöglichten Basis Kohle-Dampfmaschine-Fabrik, aus.

M. Cerman: *Proto-industrielle Entwicklung in Österreich, in: Protoindustrialisierung in Europa* (M. Cerman/C. O. Scheilagh, HSK 5, Wien 1994), S. 161 ff.

G. Klötzl: *Die Fabriken des Wientales (13. und 14. Bezirk), Wien 2004.*

G. Klötzl: *Das äußere Wiental als vormärzliche Industrielandschaft und als Ort revolutionären Geschehens im März 1848, JbVGStW 61, Wien 2005.*

K. Lohrmann: *Die alten Mühlen an der Wien, Wien 1980.*

R. Sandgruber: *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart, Wien 1995.*

R. Banik-Schweitzer/G. Meißl: *Industriestadt Wien. Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz, Wien 1983.*

F. A. de Paula Gaheis: *Wanderungen und Spazierfahrten in der Gegend um Wien, Wien 1798.*

Verkehr

An dieser Stelle verdeutlicht eine kurze Rückschau den fundamentalen Wandel, den der Bahnbau mit sich gebracht hatte. Vorher war die Poststraße Wien–Linz–Regensburg (vgl. Linzer Straße bzw. B 1) von Baumgarten über Hütteldorf, Maria-brunn, Weidlingau nach Purkersdorf (1. Poststation) und von dort über den Riederberg (nur mit Vorspann zu bewältigen) und Sieghartskirchen nach St. Pölten der wichtigste Verkehrsweg in der Region. Die Strecke der späteren Westbahn und Autobahn (via Pressbaum) existierte bereits als Ausweichroute.

Der Wienfluss diente hingegen niemals als nennenswerter Verkehrsträger. Selbst die Holztrift, die die geringsten Anforderungen an Wasserstand und -tiefe stellte, wurde auf dem Fluss, trotz kontinuierlich steigenden Bedarfs in der Stadt, bereits 1793 (vielleicht sogar schon 1755) eingestellt. Holztransporte aus dem Wiental erfolgten kostenintensiv mit Wagen, weswegen der Wienerwald als forstliche Ressource (abgesehen von der Versorgung des Hofes) scheiterte. Selbst investitionsintensive Projekte wie der Holztransport auf dem Wiener Neustädter Kanal oder dem schwarzenbergischen Schwemmkanal waren unschlagbar günstiger. Dieses Manko trug indes auf lange Sicht zur Erhaltung des Wienerwaldes als Naturraum bei.

Die einschneidendste Veränderung der Verkehrssituation kam mit dem Westbahnbau ab den 1850ern. Die endlich zustande gekommene, bis heute gültige Konfiguration ist dabei das Ergebnis negativer Selektion. Niemand hat sich für das Wiental und die endgültige Lage des Westbahnhofes entschieden (auch wenn lokale Interessenvertreter in Purkersdorf dies für sich in Anspruch nahmen), sondern gegen andere Alternativen. Für die Streckenführung waren, wie für den Bau der Bahn an sich, militärstrategische Überlegungen ausschlaggebend. Die Westbahn war aus ökonomischer Perspektive gegenüber den Nord-Süd-Verbindungen (böhmische Industriegebiete–Adriahäfen) eine Sekundärstrecke, da die Ost-West-Verbindung für den Gütertransport ohnehin durch die Donau sichergestellt war. Die strategische Situation im Deutschen Bund

(Österreich und Bayern als wahrscheinlicher Gegner Preußens) machte nun aber eine direkte Eisenbahnverbindung Wien–München wünschenswert. Dabei wurden die wegen des geringen Gefälles und der günstigeren Anbindung wichtiger Städte Niederösterreichs eigentlich bevorzugten Streckenführungsvarianten entlang des Donauufers (nördlich über Stockerau oder südlich über Klosterneuburg) verworfen, da sie im Falle einer erwarteten preußischen Invasion von Norden zu leicht unterbrochen werden konnten. Die Strecke durch den Wienerwald befand sich außer Reichweite des Feindes und garantierte so eine sichere Verbindung der Reichshauptstadt mit dem Hinterland. Bei der Standortentscheidung für den Westbahnhof mussten die Militärs, die einen Kopfbahnhof zwischen Matzleinsdorfer Platz und Belvedere in kurzer Marschentfernung zum Südbahnhof bevorzugt hätten, im Gegenzug den Wirtschaftsinteressen nachgeben. Für den heutigen Standort an der Peripherie (jenseits des Linienwalls) sprachen niedrigere Grundstückspreise (1/5 gegenüber der Alternative), geringere Lohnkosten und steuerliche Erwägungen (Zollgrenze).

Diese beiden Entscheidungen prägten nun die zukünftige Entwicklung der Region massiv mit. Der Westbahnhof zog, dem Trend in anderen europäischen Städten entsprechend, an seiner Verbindung zur Innenstadt die Bildung einer neuen, bürgerlichen Schauseite Wiens an der Mariahilfer Straße nach sich und stärkte dort den bereits bestehenden Trend zu einer bunten Gewerbelandschaft mit ihren Verkaufsfronten an der neuen Achsenstraße. Die Bahn selbst führte in den westlichen Vorstädten mit Gumpendorf und Schottenfeld als Zentrum zur Bildung eines bisher in diesem Ausmaß in Wien nicht vorhandenen Clusters von bahnbezogenen und kohleabhängigen Industriebetrieben an ihrem Verlauf und gab der bereits existierenden proto-industriellen Gewerbelandschaft (vor allem an der nördlichen Seite des parallel verlaufenden Wienflusses) einen zusätzlichen Wachstumsimpuls. Die weitere Existenz des Linienwalls als Zollgrenze drängte Industrieansiedlungen konsequent stadtauswärts. Mit sich brachte der industrielle Aufschwung einen Nachzug der dort beschäf-

tigten Arbeiterschaft, was die innere, soziale Entmischung der Gesamtstadt vorantrieb. Die alten Ortskerne oberhalb von Bahn und Fluss (wie z. B. Ober St. Veit) entwickelten sich dabei parallel zu den bürgerlichen Wohnvierteln der Fabrikanten und ihrer „Fabriksbeamten“. Arbeiter aus den südlich der Wien gelegenen, verkehrsmäßig weniger begünstigten Vorstädten (z. B. Meidling) begannen sogar über den Fluss zu pendeln.



Die Anbindung über Purkersdorf führte zum Aufblühen dieser Region als Sommerfrischgebiet (vgl. S. 8). Nun verkehrstechnisch benachteiligte Orte, etwa das für den Postverkehr noch wichtige Sieghartskirchen, gerieten dafür ins Abseits, versuchten aber noch bis zum Ende der alten Monarchie durch Infrastrukturprojekte – wie der Errichtung einer Wienerwaldbahn auf der Strecke Michelbeuern-Neustift am Walde–Sophienalpe–Hainbuch – den neuen Gegebenheiten entgegenzuwirken. Ein anderes – von den Anliegern der Westbahn im Oberen Wiental heftig bekämpftes – Verkehrsprojekt, das vor allem den Interessen der südlich des Flusses siedelnden bürgerlichen Schichten dienen sollte, wurde indes umgesetzt: Die Anlage der Stadtbahn bis

nach Hütteldorf, wohl auch, weil sie die gleichzeitige Regulierung des Flusses und die Beseitigung zweier mit ihm verbundener Missstände in Aussicht stellte: Hochwasser und Miasmen.

K. Brunner/P. Schneider (Hrsg.), *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien*, Wien 2005.

R. E. v. Jenny, *Handbuch für Reisende in dem österreichischen Kaiserstaate*, Wien 1822.

W. Kos/G. Dinobl: *Großer Bahnhof. Wien und die weite Welt*, Wien 2006.

B. Köster, *Militär und Eisenbahn in der Habsburgermonarchie 1825–1859*, *Militärgeschichtliche Studien* 37, München 1999.

Wiental Zeitung 2, 1912, S. 1 f.

A. Zeitler: *Neue Perspektiven der Wienerwaldgemeinden von Purkersdorf bis Neulengbach durch den Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn*, Diplomarbeit, Wien 2000.

G. Chaloupek/P. Eigner/M. Wagner: *Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740–1938. 1 Industrie*, Wien 1991.

Hochwasser

Eine Folge der bereits erwähnten Gewerbe- und Siedlungstätigkeit am unteren Wienflusslauf ist unzweifelhaft die fortschreitende Verschmutzung des Gewässers. Gleichzeitig häuften sich Klagen über Hochwasserereignisse. Es könnte tatsächlich mit der Wende zum 19. Jahrhundert zu einer quantitativen und qualitativen Zunahme derselben gekommen sein. Einerseits bedingt durch die generelle Klimaentwicklung (für die Zeit von 1812 bis 1830 wurde für ganz Europa ein Rückfall in „quasieiszeitliche Klimabedingungen“ mit großer Kälte und extremen Niederschlägen festgestellt), andererseits durch die menschengemachten Veränderungen im Einzugsbereich des Flusses (Kanalisation und Überdeckung der Zubringerbäche, Versiegelung des Bodens durch Pflasterung und Bebauung). In der Bestandsaufnahme früherer Hochwasser bemerken Atzinger/Grave (S. 21 ff.) vor 1741 nur drei belegte Fälle (was aber ein Überlieferungsproblem sein dürfte, bis heute sind zumindest 7 belegt). 1741 war das Hochwasser durch den Bruch von Klausen am oberen Wienfluss besonders dramatisch. Ab diesem Zeitpunkt sind Hochwasser 1741, 1768, 1770, 1771, 1774, 1777, 1779, 1783, 1784 und 1785 belegt. Das extreme Hochwasser von 1785, bei dem es auch zu Deichbrüchen bei Mauerbach kam, blieb die Referenzgröße, bis jenes von 1816 noch höher stieg.

Selbst die ältesten Anwohner konnten sich keines derartigen Ereignisses erinnern. Zwischen 1799 und 1802 war der Wasserstand der Wien durchwegs gering. Erst 1805 gab es erneut ein Hochwasser, dann 1815 usw. Im Jahre 1816 wurde ein neuer Höchststand erreicht.



In den meisten Darstellungen der Geschichte des Wienflusses – so zum Teil wortgleich in den meisten „Bezirksgeschichten“ der Anliegerbezirke – wird der Eindruck erweckt, dass die schlussendliche Verbauung des Gewässers in der vorliegenden Form die logische und einzig mögliche Konsequenz der genannten Probleme durch Hochwasser war, ja sogar zu einer Lösung führte. Dies ist bei genauerer Betrachtung nicht der Fall.

Wie wir gesehen haben, könnten sich in der Zeit, in der diesbezügliche Überlegungen zuerst angestrengt wurden (ab den 1780ern), die Hochwasser aufgrund eines Zusammenwirkens exogener und endogener Faktoren tatsächlich vermehrt haben. Atzinger/Grave (S. 6) führen dies auf den Bau des Linienwalls und die zunehmende Versiegelung des Bodens im Vorstadtbereich zurück, stellt aber gleichzeitig fest, dass der ständige Wasserstand des Flusses abgenommen

habe. Durch Versickerung und Verdunstung im Flussbett, die Ableitung von Brauchwasser für die Gewerbe, die zahlreichen Mühlbäche und die wilde Nutzung des Flussbettes zur Sand- und Schottergewinnung war die Wassersicherheit der Gewerbebetriebe, in deren Interesse Regulierungsmaßnahmen in erster Linie erwogen wurden, bedroht. 1802 etwa konnten die Mühlen an der Wien 8 Monate wegen Wassermangels nicht mahlen. Gleichzeitig hatte die Ausdehnung der Gewerbe und Siedlungslandschaft am Wienfluss zu einem Anstieg der potenziellen Auswirkungen dieser Hochwasser geführt. Wo früher maximal Fischerhütten, Stege und hölzerne Mühlräder betroffen waren (deren regelmäßige Instandsetzung und fallweise Erneuerung Teil der gelebten Risikokultur waren), standen nun Investitionen – die auch noch gegen Schaden und Produktionsausfall versichert waren – und die ohnehin überfüllten Massenquartiere der Arbeiterschaft unter Wasser.

Miasma

Parallel wird aber vor allem die Verunreinigung des Gewässers beklagt. Indizien dafür finden sich sowohl in zeitgenössischen Quellen wie auch im zeitgleichen Verschwinden von Fischen und Flusskrebsen (spätestens 1830), deren Fang und Verkauf in der Stadt zuvor noch ein einträgliches Gewerbe war, aus dem Gewässer; wobei vor allem letztere als sensible Organismen eher die bis zu diesem Zeitpunkt gute Wasserqualität bestätigen. Tatsächlich wird die Entwicklung übler Ausdünstungen aus dem Flussbett vor allem mit dem oben bereits angesprochenen Niedrigwasser in Verbindung gebracht. Es führte dazu, dass die in den Fluss eingebrachten Fäkalien und der Unrat – inklusive ganzer Tierkadaver, illegal abgelagerten Gewerbe- und Hausmülls sowie des aus der Innenstadt täglich herausgebrachten Kotes – nicht weggespült werden konnten; ein Missstand, der im Sommer alsbald im wahrsten Sinne des Wortes „zum Himmel stank“. Aus historischer Perspektive ist es dabei wohl am gewinnbringendsten, die Frage nach der Argumentation zu stellen, die von diesen Fakten (Verschmutzung und Hochwasserhäufung) zur Entscheidung für die schlussendliche Form der Verbauung des Gewässers führte.

Die nicht zur vollständigen Ausführung gekommene Gesamtplanung an der Wende zum 20. Jahrhundert sah eine Einfassung des Flusses in ein hartes Bett (geschehen) sowie seine weitgehend Überwölbung ab Stadtpark (potenziell) bis Schönbrunn (nur teilweise geschehen) vor. Ziel der Maßnahme war die Erhöhung der Fließgeschwindigkeit des Gewässers zum Zweck der raschen Abfuhr des (Ab-)Wassers und ein möglichst vollständiger Verschluss des Gewässers gegenüber der Oberfläche. Auch die Anlage der Cholera-Kanäle (bis 1839) hatte schon diesem Zweck gedient, ebenso wie die Überwölbung der kleineren Wiener Bäche, unter ihnen aller Zuflüsse zur Wien, bis ca. 1848. Der Erfolg der finalen Baumaßnahme wurde vor allem in einem Rückgang der Geruchsbelästigung gesehen, besonders im bewusst offen gebliebenen Bereich vom Stadtpark bis zur Mündung. Dafür waren aber vor allem die parallel zum Fluss angelegten Sammelkanäle und die Einleitung der Haus- und Straßenkanäle in dieselben verantwortlich. Als besonders lobenswert wurde aber die Anlage eines steinernen Flussbettes, was in ähnlicher Weise beim Donaukanal durch Kaimauern – und vergleichbar in Paris mit der Seine oder der Spree in Berlin – erfolgte, empfunden, weil es die Durchlüftung des städtischen Raumes förderte.

Motivation für den gewählten Weg waren aber nicht heutige gültige hygienische Erkenntnisse, sondern eine später widerlegte Theorie über die Entstehung von Seuchen, die Miasmen- oder Bodentheorie (von Max von Pettenkofer ca. 1865 formuliert, aber schon länger verbreitet), die den Ausbruch von Epidemien, namentlich der für diese Baumaßnahmen ausschlaggebenden Cholera, die 1830 in Wien 2.000 Opfer forderte, auf giftige Dämpfe zurückführte, die aus Erdreich aufsteigen, das mit Abwässern (besonders Fäkalien) in Berührung kommt. Deswegen waren die Versiegelung des Bodens gegen die Abwässer, die rasche Ableitung des Wassers aus dem Stadtbereich und der (möglichst luftdichte) Verschluss der Gerinne gegen die Oberfläche primäre Ziele der Baumaßnahmen. Folglich setzten sich zeitgleich in einem erbittert geführten Streit der Asphalt gegen die Steinpflasterung (er versiegelt die Straßenoberfläche völlig) und die

Schwemmkanalisation gegenüber Fäkalentsorgungssystemen auf Tonnenbasis (die den Vorteil gehabt hätten, den menschlichen Kot und Urin als Rohstoffe zu erhalten und auch erfolgreich in anderen Großstädten zur Anwendung kamen) durch.

So schlecht kann die Wasserqualität des Wienflusses – selbst wenn man eine niedrigere Hemmschwelle der Zeitgenossen zugrunde legt – im Übrigen nicht gewesen sein: Im Jahr 1874 bezogen nämlich noch die Laudonsche Badeanstalt, das Hütteldorfer Bad, das Hackinger Bad und die Badeanstalt in der Penzinger Au ihr Wasser aus dem Fluss, und der Verlust der Möglichkeit, im Fluss zu baden und zu schwimmen, wird noch bei der Fertigstellung der Bauarbeiten 1906 beklagt. Die Miasmentheorie hatte ihren anhaltenden Erfolg, entgegen alternativer, und wie wir heute wissen korrekter Ansätze, die eine Ansteckung durch Mikroorganismen vertraten (für Wien sei an Ignaz Semmelweis erinnert), ihrer hervorragenden Vereinbarkeit mit den gesellschaftlich vorherrschenden bürgerlichen Wertmaßstäben zu verdanken. Die bourgeoise Nase war im Laufe des frühen 19. Jahrhunderts zum sozialen Dis-

tinktionsorgan geworden. Schmutz und Gestank aus der Stadt – der gewählten Lebensumwelt des Bürgers – zu vertreiben, galt als Ausweis von Modernität, als Anzeichen wirtschaftlichen und kulturellen Fortschritts. Dieses plötzliche Interesse am „Mief“ wird einerseits als Ausdruck des Kultes um die Affektkontrolle und Domestizierung der Körperfunktionen gedeutet, andererseits setzte sich der geruchslose Bürger so gleichermaßen von stinkenden Bauern und Proletariern wie von den parfümierten Aristokraten des Ancien Régime ab. Es lenkte gleichzeitig das Interesse des Bürgers auf die städtische Umgebung und führte so zu einem gesteigerten Bemühen um die Beseitigung übler Gerüche aus der bürgerlichen Lebenswelt. Die Verbauung und geplante Überwölbung des Wienflusses sollte somit primär als politische – nicht als wasserbauliche, stadtplanerische oder gar hygienische – Maßnahme gesehen werden. Dieses gestaltungsmächtige Streben nach „frischer Luft“ nahm neben besprochenen baulichen Maßnahmen auch in Landpartien und Sommerfrischen Gestalt an, die nun ihrerseits von der Stadt ausgehend das Obere Wiental strukturell umgestalten sollten.



P. Peyer: *Der Gestank von Wien*, Wien 1997.

F. Atzinger/H. Grave: *Geschichte und Verhältnisse des Wien-Flusses sowie Anträge für dessen Regulierung und Nutzbarmachung*, Wien 1874.

E. Strömmer: *Klima-Geschichte. Methoden der Rekonstruktion und historischen Perspektive. Ostösterreich 1700–1830*, Wien 2003.

O. Schneider: *Das Wiental in Meidling*, in: *Meidling. Blätter des Heimatmuseums Heft 2*, Wien 1968.

E. Schlöss: *Die Wiener Stadtbahn. Wiental- und Donaukanallinie*, Wien 1987.

O. Birkner: *Die bedrohte Stadt. Cholera in Wien*, Wien 2002.

K.-H. Roschitz/P. Dressler/F. Zadrazil: *Das Wiental*. Wien/München 1983.

O. A.: *Von der alten zur neuen Wien*, *Deutsche Zeitung*, Nr. 12473, Freitag, 21. September 1906, Feuilleton.

O. A.: *Der Wienfluß. Katalog zur 65. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien*. Wien o. J.

„b. Flussbett. Es sind zwey fließende Gewässer, der Wienfluß und der Alserbach, welche in jenen Vorstädten, die sie durchströmen, ungemein viel zum Verderbnisse der Luft beytragen.“

N. T. Mühlbach: *Wien von seiner übelsten Seite aus betrachtet*, Wien 1815.

„Vor zwanzig Jahren, schluckte man das Wasser einfach herunter, ohne besonders darauf zu achten ... (jetzt) sieht man überall bedrohliche Gase und die Geruchsnerven zeugen plötzlich von einer überraschenden Sensibilität ...“
L. S. Mercier

„Was deine Nachbarn nicht im Hause dulden – das bringen sie dir schmähtlich auf, Du wirst oft lästig, ohne dein Verschulden, Und olivenfärbig ist dein Lauf.“

Komische Gedichte über die Vorstädte Wiens, Heft 3, Wien 1812, S. 3 ff.

Sommerfrische

Wohlan denn, auf zum anmutigen Wienthale!

Mit diesem blumigen Aufruf wirbt der Wienthal-Verein 1903 in seinem eindringlichen, modern anmutenden „Promotion“-Büchlein „Das Wienthal und seine Sommerfrische“ um Kundschaft. Der Ruhm des liebliche(n) Wald- und Villentals mit mehreren Wald- und Wiesentälern als Nebentälern sollte auch außerhalb des Kaiserreiches Verbreitung finden: Im Rahmen der internationalen Jagdausstellung 1910 wurden 400 Exemplare des Heftchens zur kostenlosen Verteilung bereitgestellt. Dem Aufruf zur Sommerfrische im Wient(h)al liegt eine lange Geschichte zugrunde. Bereits 1348 soll Albrecht II vor der Pest gen Purkersdorf geflohen sein. Er blieb verschont, und von da an galt der Ort als sicherer Hort vor Seuchen. Einer unterhaltsamen Anekdote fol-

gend, sollen die Purkersdorfer als Beweisführung ihres seuchenfreien Klimas einen Kalbsschlögel zum Kirchturm hinausgehängt haben, da er eben hier dank der guten Waldluft länger als anderswo geruchlos bleibe und nicht verderbe. Die Behauptung konnte nicht verifiziert werden, da das Fleischstück am nächsten Tage verschwunden war. Boshafte Zungen behaupteten, es hätte dem Mesner wohl gemundet. Jedenfalls wurden die Einwohner noch lange wegen ihrer scharfen Luft, die auch kälberne Schlögel frisst, gehänselt.

Wenn wir vom Wient(h)al sprechen, sind damit im 12. Jahrhundert die drei ersten urkundlichen Erwähnungen, Purchartsdorf, Hadersdorf-Weidlingau und Gablitz im Wiener Waldd, zwischen dem heutigen Wien und dem Riederberg zu verstehen. Tullnerpach ist erst im 16. Jahrhundert, Preßpaumb im 17. Jahrhundert belegt.

Freizeit, Einkommen, Verkehr. Das sind die bestimmenden Faktoren, die der Frage nach der Durchführbarkeit von Vergnügungs- und Erholungsreisen im 19. Jahrhundert zugrunde liegen. Mangelnde Freizeit (um 1870 beträgt die Arbeitszeit 71, an Wochentagen elf und am Sonntag fünf Stunden) und schlechte Bezahlung bilden soziale Barrieren. Während der Fernverkehr in der Monarchie gut ausgebaut ist, herrscht die Ansicht, der Nahverkehr sei nicht von der öffentlichen Hand, sondern individuell zu lösen, was die nötigen finanziellen Ressourcen für Wagen und Pferd voraussetzt. Außerhalb des Linienwalls verkehren Zeiselwagen, teure Fiaker oder Landkutschen. Die Wiener Gemüt(h)lichkeit leidet auf dem Weg ins Grüne durch die ungepflasterten Straßen, die die Reisenden mit dem allgegenwärtigen Staub bedecken, und die teils offenen Abflusskanäle, die sie mit Geruch belästigen. Trotzdem muss man sich früh anstellen, um noch einen Platz zu ergattern, nur um später gegen den Staub das Gesicht mit Tuch zu verstopfen, wird 1786 geklagt. Der Ausgang und Rückweg beschert so viele Unbequemlichkeiten und erhitzt so sehr, dass er das kurze Vergnügen überwiegt und uns despotisch in die Stadt einschließt. [...] wie viel bleibt für den Genuss der ländlichen Natur, wenn man nicht einen Wagen oder einen halben Tag aufzuopfern hat? Letztendlich dürfte es doch nicht ganz so schlimm gewesen sein und der besser

situierte Wiener beginnt sich an einen typischen Sonntagsablauf zu gewöhnen: Nach Mittag: ah! das ist der erwartete Punkt. [...] andere, die den Tag recht ländlich und ferne vom Gewühl [...] genießen wollen, traben schon morgens um sieben Uhr nach [...] Purkersdorf [...] und fahren in der Abenddämmerung wieder zurück. Dass es sich hier um die Zerstreuungen der Begüterten handelt (unselbstständige Arbeiter kämpften noch um den freien Sonntag), zeigt die nicht unübliche Frage an denwerbenden Bräutigam am Ende des 18. Jahrhunderts: „Können Sie Kutschen und Pferde halten und Ihre Frau den Sommer über auf das Land geben?“ Zu Beginn des 19. Jahrhunderts werden die ersten „Reiseführer“ mit Tourenvorschlägen aufgelegt. Es entstehen Landhäuser aller Art, und Sommerwohnungen sind stark nachgefragt. Die Sommerfrische wird bald auch von einkommensschwächeren Schichten genutzt, da nach Einführung der Verzehrssteuer (1829) außerhalb des Linienwalls das Leben billiger ist als in der Stadt; allerdings muss man sich mit primitiven Unterkünften zufriedengeben. Durch Wohnverbauung und Industrialisierung „wächst“ die Stadt immer mehr zu, und so wird die Sommerfrische immer weiter ins Wiental hinausgedrängt. Besonders beliebt bleibt Hietzing, das Tusculum der galanten Wiener. Während die Familie in den Sommermonaten auf dem Lande weilt, pendelt das Familienoberhaupt, das sich um Geschäft oder Gewerbe zu kümmern hat, bereits mit dem wesentlich bequemeren Gesellschaftswagen in die Sommerfrische. Baden, dem schon seit den 1840er-Jahren die Sommerfrischler per Bahn geliefert werden, ist mit seinen Heilquellen ein scharfer Konkurrent zum Wient(h)al.

1858, durch den Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn nicht länger benachteiligt, beginnt die Region zu florieren. Der Wiental-Verein ist bemüht, sowohl in eigenen Werbeschriften als auch in den zeitgenössischen Printmedien die Vorzüge des Wient(h)ales nimmermüde hervorstreichend: So soll der Großstädter, dessen Nerven ermüdet seien, zur Erholung, Neukräftigung und Stärkung der Gesundheit ins Wient(h)al kommen. Alle Ortschaften seien in 30 bis 50 Minuten bequem zu erreichen, die Eisenbahnstationen und Haltestel-

len befinden sich dicht bei den Orten. Schon das Panorama bei der Anreise sei gefälliger als das an irgend einer anderen Eisenbahn. Alle Bedarfsartikel seien gut und billig zu erhalten. Besonders hervorgehoben wird die staublose Waldherrlichkeit, der Wienerwald-Bote wirbt sogar mit staubfreiem Getreide. Das Frischluftparadies scheint gefährdet, als die Westbahnfrequenz zugunsten der Stadtbahn zurückgeschraubt wird. Einer Phalanx gleich formiert sich der Widerstand und in einer Eingabe der Wientalgemeinden gemeinsam mit dem Wient(h)al-Verein wird gegen die Stadtbahn heftigst opponiert. Niemand wolle mit der rauchigen, russigen, verhassten Fahrgelegenheit, die noch dazu kein Gepäck erlaubt, unterwegs sein. Nach beharrlicher Intervention wird ein Kompromiss geschlossen, und man wendet sich wieder der Stärkung des positiven Image des Wient(h)ales zu: Die in südlichen Gefilden belächelte Feuchtigkeit der Region wird als Positivum hervorgestrichen, gleichzeitig als (All-)Heilmittel für pneumologische Erkrankungen (Sanatorium Purkersdorf) präsentiert, ein besonders hohes Alter bei voller Rüstigkeit lockt in die frische, ozonhaltige Luft, die Müdegewordene neu belebt und arbeitsfreudig macht. Abgerundet wird das idyllische Bild mit Prosa und Lyrik, denn auch Dichter nutzen die köstliche Landschaft als Inspiration, und so vermählen sich im Wienerwald innige Liebe mit Wiener Todessehnsucht.

Presse

An unsere Leser!

Die „Wientalzeitung“, welche ein nichtpolitisches Blatt ist, wird als Monatsschrift erscheinen und hat den Zweck, alle für die Bevölkerung des Wientales wichtigen Vorkommnisse seinen Lesern zur Kenntnis zu bringen. [...] Mit diesen Worten läutet ein neues Monatsblatt seine Ära beginnend mit Juli 1909 als Organ des Beamten-Vereines Hadersdorf-Weidlingau ein. Der Gewerbestand soll über Vergabe von Ausschreibungen informiert und dem Handelsstand soll Platz für billige Annoncierung zur Lenkung der Aufmerksamkeit des P.T. Publikums auf die einzelnen Firmen geboten werden. Die Beamtenschaft hingegen ist nun in die Lage versetzt, zur Kenntnis von guten und realen Bezugsquellen zu gelangen und unter sich

fortwährend in Fühlung zu sein. Die Bevölkerung schließlich wird zu Einsendungen angeregt, um ihre berechtigten Wünsche an die Redaktion zu übermitteln.

Die Zeitung lässt uns teilhaben am Leben der „Wientaler“ um die Jahrhundertwende. Historie, dem modernen Betrachter fremd geworden, bringt Unmittelbarkeit, Vergangenes rückt näher. Titelbezogenes bringt uns die intensive Kommentierung der Wienfluss-Regulierung mit Kompetenz- und Finanzierungsstreitigkeiten nebst dem Kampf um die Bevorzugung einzelner Verbauungsgebiete. Hier tut sich der Wiental-Verein hervor, der zur tatkräftigen Unterstützung lobenswerter Bestrebungen auffordert.

Verlautbarungen informieren, dass der Bau des Elektrizitätswerkes und seiner Anlagen so weit vorgeschritten ist, dass voraussichtlich im Laufe des Frühjahres die Lieferung elektrischen Stromes beginnen kann. (Der Verbrauch war gering, die Abrechnung erfolgte in Hektowattstunden.) Kuriosa (gefälschte Milch, Saccharinschmuggel, Verbilligung der Eheschließung) gemahnen an heutige Lokalblätter. Die Bewahrung der als Standortressource verstandenen Natur nimmt immer wieder breiten Raum ein: So die Abschaffung der ärgsten Ortsplage, des Staubes, durch Anschaffung eines neuartigen Spritzen- und Bessprengungsautomobils [...] durch Abführung entsprechender Schärfflein, Fahrpreiserhöhung auf den k. k. Staatsbahnen. Einschaltungen (Werbung, Inserate, Aufruf zu den Wahlen, Liste der Sommerparteien) werfen ein deutliches Licht auf die schon damals enge Verknüpfung mit dem Westen Wiens – insbesondere dem oft inserierenden Kaufhäusern (Herzmansky) – an der Mariahilfer Straße. Die Zeitung wirbt ihrerseits mit der Annonce „Die Bewohner des Wientals sind mit ihren Einkäufen zum großen Teile auf die Großstadt angewiesen und sie kaufen in Mariahilf, da sie ihre Pakete nicht weit tragen wollen. Wollen Sie diese Leute als Kundschaft? Sie machen jedermann auf ihr Geschäft durch ein wirksames Inserat in unserer „Wiental-Zeitung“ aufmerksam.“ um Inserenten. Schon damals ist also der Rand der Stadt der Anziehungspunkt für die Einkäufer aus dem westlichen Einzugsgebiet. Protektionistische Maßnahmen, die etwa das

Kleingewerbe in der Inneren Stadt gegen Shoppingcenter großer, internationaler Handelsketten an der Peripherie schützen sollen, erweisen sich am Ende als wirkungslos.



Bis ins Jahr 1913 erscheint das Blatt monatlich, auf dem Titelblatt der letzten Ausgabe (Exemplar UB Wien) ist handschriftlich vermerkt „mit Nr. 5 eingegangen“. 1912 erfolgte die Übergabe der Eigentumsrechte des Vereins an ein durch Herrn Friedrich Holzer repräsentiertes Konsortium, der Untertitel wird auf Unabhängiges Organ verkürzt. Das Blatt wird vorläufig wie bisher erscheinen und die Redaktion wird sich bemühen, die Wiental-Zeitung zum wirtschaftspolitischen Zentralorgan für das ganze Wiental auszugestalten. (1. Jan. 1912). 1932 ist die Wiental-Zeitung erneut belegt, diesmal als Wochenblatt für den Bezirk Hietzing-Umgebung, sie erscheint nun als Organ des Niederösterreichischen Heimatschutzverbandes. 1933 wird aus der Wiental-Zeitung das Wochenblatt für den Gerichtsbezirk Purkersdorf, die Purkersdorfer Bezirksnachrichten, als Organ des Niederösterreichischen Heimatschutzverbandes, zuletzt im Sinne der Vaterländischen Front. Nach dem Anschluss 1938 scheint das Blatt erloschen zu sein.

Dem allgemeinen Höhenflug der österreichischen Presselandschaft zwischen 1900 und 1930 entsprechend, erscheinen noch zahlreiche andere Organe, die das Wiental oder den Wienerwald im Titel führen.

Von 1928 bis 1930 nachgewiesen sind die Wiental-Nachrichten, ein wöchentlich erscheinendes Blatt, das der österreichischen Arbeiterbewegung nahegestanden haben dürfte. Als Verlagsort ist Purkersdorf genannt. Weitere Aufmerksamkeit erregt der Wienerwald-Bote, das Mitteilungsblatt des westlichen Wienerwaldes, das bis 1943 existiert. Geschmeidig in seiner Berichterstattung, erlaubt sie dem Leser die Änderung der politischen Landschaft zu markanten Daten zu lesen. Von 1900 bis 1905 erscheint das Blatt noch unter dem Namen Neulengbacher Zeitung, unabhängiges Wochenblatt für Politik, Land- und Forstwirtschaft, Gewerbe, Kunst und Literatur. Neben Allgemeinem (Inserate, Lottozahlen, Rätsel, Parten, Witze, Eisenbahn-Fahrpläne) liegt Gewicht auf landwirtschaftlicher Information. Körner-, Frucht- und Mehlpreise stehen neben landwirtschaftlichen Empfehlungen (wie man

Hühner und Bienen überwintert, Äcker ordentlich bestellt, Reben schneidet etc.). Als Beilage findet sich 1910 und 1911 die Monatsschrift zur Pflege schöngeistiger und künstlerischer Bestrebungen, Wir leben. Der Wienerwald-Bote ist nicht zu verwechseln mit Der Bote aus dem Wienerwald, ein deutschvolkliches (Wochen-)Blatt für das Viertel unter dem Wienerwald, das von 1892 bis 1901 Bestand hat. Die Wiental-Stimmen, das illustrierten Wochenblatt für das christliche Volk des Bezirkes Purkersdorf und Umgebung scheinen ein Monat nach dem Anschluss verstummt zu sein. Dem Wechsel der Macht noch folgend und den Geburtstag des Führers feiernd, verschwinden sie aus der Medienlandschaft. Den in der letzten fassbaren Ausgabe angekündigten Teil des Fortsetzungsromans blieb das Blatt dem Leser schuldig. Auch der Aufruf, Abonnenten zu werben, wartet auf kein Echo mehr.

Die zusammenfassende Betrachtung der Publikationslandschaft vor und nach dem Ersten Weltkrieg zeigt, dass die Interessen des oberen Wientals vornehmlich von Organen vertreten wurden, die in den eigenständigen Gemeinden



dort beheimatet waren. „Wiental“ und „Wienerwald“ sind Schlagwörter der Identifikation vor allem christlich-bürgerlicher und nationaler Kreise auf dem Land, die sich teils heftig gegen die Interessen der Stadt Wien zur Wehr setzen, gleichzeitig aber ihre Abhängigkeit dokumentieren (z. B.

Werbungen, Intervention gegen Verkehrsprojekte etc.). Diese Zweckgemeinschaft prägte zu jeder Zeit die Beziehung des Oberen Wientals zur Stadt, weshalb auch die Interessen und das Schicksal der Wientalgemeinden in planerische Überlegungen der Stadt Wien einbezogen werden sollten.

Der Zeiselwagen diente seit dem 18. Jahrhundert dem Personennahverkehr außerhalb Wiens. Er war ein primitiver Bauernleiterwagen mit über die Seiten gelegten Sitzbrettern und mit einer aufgespannten Plache. Ein Zeiselwagen bot 10 bis 20 Personen Platz. Die Wagen hatten ihre Standorte an den „Linientoren“; die Fahrgäste mussten im Besitz eines obrigkeitlichen Passes sein. Die Zeiselwagen boten ganzen Familien die Möglichkeit, billig aufs Land zu fahren. Bis Penzing, Hietzing oder Schönbrunn 3 bis 4 Kreuzer. Die erste Nennung findet sich 1744, als Landkutscher gegen die Konkurrenz der Zeiselwagen protestierten. In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde er von Gesellschaftswagen und vom Stellwagen verdrängt.

Die Eisenbahn trug den Bedürfnissen der Sommerfrischler nicht wirklich Rechnung. Geringe Frequenzen, wenig Stationen und hohe Fahrpreise kennzeichnen die Frühzeit des Eisenbahntourismus. Erst zahlreiche Interventionen von organisierten Interessengruppen machte die Bahn „brauch- und nutzbar“.

Einen unterhaltsamen Vergleich bringt Adalbert Stifter: „Schwimmer“, Menschen, die aus gar keinem (besonderen) Grunde ausfliegen [...] in die schöne Natur [...], wo sie sich harmlos ergehen neben dem Bürger oder Arbeitsmann, der mit einem Pack Kinder angekeucht kommt, um auch sein Stück Natur wegzugenießen.

(Aus dem alten Wien, Wien 1926, S. 219)

Mit der Stadtbahn wollen nun einmal die Leute nicht fahren. Die Abneigung und der Hass gegen die Stadtbahn wohnen aber nicht etwa nur den Bewohnern des Wientales inne, derselbe wird ebenso intensiv von der ganzen Wiener Bevölkerung empfunden! Wer nicht mit der Stadtbahn fahren muss, fährt nicht mit derselben. [...] liegt für das Wiental die drohende Gefahr, dass [...] geradezu eine Verödung des Wientales eintreten wird [...] indem man die [...] einzig wichtige Verkehrsader und den Lebensnerv desselben zuschnürt. (Wiental-Zeitung)

Das Wiental und seine Nebentäler sind geradezu berufen, um dem Ruhebedürftigen Erholung und dem Kranken Genesung zu geben.

(Wiental-Zeitung)

Und wenn ich einmal sterben muss
Und Gott mir Gnade gönnt zum Schluss,
so will ich eins von ihm erleben:
Lass mich im Wiener Wald umgehen,
So lang die schöne Welt besteht
Und Sonn' und Mond am Himmel geht!
Ich will als Schutzgeist Tag und Nacht

Den Wald durchziehn voll Lust und Pracht,
Ich will ihn hüten, wie ich kann,

Als treuer Forst- und Gärtnersmann;
Doch jeden schreck ich mit Gewalt
Der stören will den Wiener Wald.

(Wiental-Zeitung)

Literatur

- *Das Wiental und seine Sommerfrischen*. Hrsg. v. Zentral-Ausschuss des Wiental-Vereines. – Wien 1903.

- *Sommerfrischen, Kurorte und Höhenstationen*. Hrsg. v. Landesverbände für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich. Mit 4 Kunstdruck-, 150 Textbildern und einer Eisenbahnkarte. 6. Auflage. – Wien 1914.

- *Purkersdorf – Stadterhebung*. Hrsg. v. Stadtgemeinde Purkersdorf. – Purkersdorf 1967.

- Schlintner, Kurt: *Kleine Ortsgeschichte Purkersdorf (Chronik und Überblick). Band I. Von den allerersten Anfängen bis zum allgemeinen Wiederbeginn am 1. September 1954*. – Purkersdorf 1996.

- *850 Jahre Purkersdorf 1130–1980*. Eine Heimatkunde zum 850jährigen Gedenken der ersten Nennung des Ortsnamens der Wienerwaldstadt Purkersdorf. Hrsg. v. Friedrich Winna. – Purkersdorf 1980.

- Matzka, Christian: *Tourismus im Wienerwald (1850–1914)*. Die Entstehung einer Freizeitregion vor den Toren der Großstadt, vom Bau der Eisenbahnen bis zum Ersten Weltkrieg. (= Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde. Hrsg. v. Willibald Rosner und Gertrude Langer-Ostrawsky). – St. Pölten 2007.

- Czeike, Felix: *Landpartien und Sommeraufenthalte*. Die Entwicklung vom ausgehenden 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. – In: Wiener Geschichtsblätter 43(1988). S. 41–64.

- Rigele, Brigitte: *Mit der Stadt aufs Land. Die Anfänge der Sommerfrische in den Wiener Vororten*. (= Veröffentlichungen des Wiener Stadt- und Landesarchivs. Reihe B: Ausstellungskataloge. Heft 42.). – Wien 1994.

- *Försters Touristenführer in Wiens Umgebungen*. Wegweiser bei Ausflügen im Wiener Walde, im österreichisch-steirischen Alpenlande und in der Wachau. 9. Aufl. Hrsg. v. Karl Ronninger. Mit 15 Wegmarkierungskarten und Farbdruck und großer Übersichtskarte. – Wien 1895.

- *Sommerfrische. Aspekt eines Phänomens*. Die Vorträge des 13. Symposiums des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde Reichenau an der Rax, 5. bis 8. Juli 1993. (= Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde. Band 20.) Hrsg. v. Silvia Petrin und Willibald Rosner. – Wien 1994.

DAS WIENTAL HEUTE – ANSPRÜCHE UND QUALITÄTEN

DI Andrea Breitfuss
Stadt- und Regionalplanerin



Das Wiental ist einer der bedeutendsten Wiener Stadträume. Es durchzieht die Stadt radial und erlaubt damit das Erleben vieler unterschiedlicher „Gesichter“ Wiens. Das Wiental verbindet das „Außen“ mit dem „Innen“ der Stadt, die City mit den gründerzeitlichen und vorgründerzeitlichen Bereichen, der Vorstadt. Es endet – vielmehr (die) Wien beginnt – im grünen Lebensraum Wiens: dem Wienerwald. Folgen wir dem Lauf der Wien, so führt sie uns aus der Stadt hinaus und in die Stadt hinein. Sie verbindet **unterschiedliche soziale Welten** und weist verschiedene Qualitäten auf.



Die Wien und ihr Tal **verbinden und trennen**, sie sind Naturraum und gestalteter Stadtraum. So wirkt die gesamte Anlage von Stadtbahn / U-Bahn und Wienflussverbauung als städtebaulich verbindendes Element in seiner Längsausdehnung, weist aber einen deutlich trennenden Charakter in seiner Querausrichtung auf. Dort, wo der Fluss eingehaust ist, finden wir spezifische stadträumli-

che Qualitäten, nicht umsonst hatte Otto Wagner die Überplattung in seinem ursprünglichen Konzept für den „Kaiserboulevard“ vorgesehen. Überall dort, wo der Wienfluss nicht zu sehen ist, sind verbindende Nutzungen stärker möglich. Dort, wo er sichtbar ist, stellt er meist auch eine Barriere dar. Andererseits beinhaltet auch das Erleben des Elements Wasser in der Stadt eine spezifische hohe Qualität. Diese beiden Qualitäten müssen im konkreten Fall gegeneinander aufgewogen werden.

So wie der Wienfluss selbst zu verschiedenen Zeiten **unterschiedliche Geschwindigkeiten** aufweist, können wir das Wiental in unterschiedlichen Geschwindigkeiten und mit verschiedenen Fortbewegungsmitteln bereisen, zu Fuß, mit der ehemaligen Stadtbahn, mit dem Auto und streckenweise auch mit dem Fahrrad. Es ergeben sich immer wieder unterschiedliche Ein- und Ausblicke und verschiedene Wahrnehmungen der Stadt, die den Namen dieses Flusses trägt – oder ist es umgekehrt?



Die City

Die City, die Welt des Tourismus, die Welt von Kunst und Kultur, für die Wien auf der ganzen Welt bekannt ist, reicht von der Mündung des Wienflusses in den Donaukanal bis zum Karlsplatz. Die City ist ein Ort klassischer Urbanität, geprägt von Kunst und Kultur, hochrangigen Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen und Konsumtempeln. Hier finden wir die Urania, die Hochschule für angewandte Kunst, das Museum für Angewandte Kunst, das Konzerthaus, das Künstlerhaus, den Musikvereinssaal. Damit bestimmen Geschäftsleute und Verwaltungsangestellte, Einkaufende und WientouristInnen das Stadtbild. Es wird zwar durchaus noch gewohnt in der Wiener Innenstadt, der öffentliche Raum



wird aber nicht primär von BewohnerInnen und deren Alltagsbedürfnissen geprägt, sondern von Konsum, Tourismus und Repräsentation. Statistisch bildet sich dies auch im Verhältnis von BewohnerInnen zu Erwerbstätigen ab: 2001 kam im 1. Bezirk entlang der Wien auf acht Beschäftigte ein/e Bewohner/in. Die zentralen Bereiche im 3. Bezirk, am anderen Wienflusssufer, sind jedoch stärker von Wohnen geprägt: hier fanden wir drei Erwerbstätige auf eine/n Bewohner/in.

Im 1. Bezirk ist die zentrale Citynutzung entlang der Wien seit Jahren stabil. Der angrenzende 3. Bezirk hingegen ist derzeit im Wandel. Zwischen 1991 und 2001 ging die Anzahl der Beschäftigten in diesem Bereich deutlich zurück. Große Leerstände wie die ehemalige BA-Zentrale, der Umbau des Bahnhofs Wien Mitte sind Zeugen dieser (vermutlich vorübergehenden)

Entwicklung. Jenseits dieser Entwicklung ist jedoch zu beobachten, dass sich die City mit ihrer charakteristischen Struktur hier stärker in die Landstraßer Wohnviertel hineinzieht und das Wohnen zurückdrängt.

In der City können wir die Wien als Fluss erleben. Zwischen der Mündung der Wien in den Donaukanal und dem Stadtpark ist das Ufer der Wien ein ruhiger Erholungsraum, an dem BesucherInnen und Erwerbstätige Geschwindigkeit reduzieren und das Element Wasser und die repräsentative Baugeschichte Wiens erleben können. Anschließend können wir die gestalteten Wienflusssufer im Stadtpark genießen und den Eingang zur unterirdischen Wien wahrnehmen, die im „Dritten Mann“ eine wesentliche Schlüsselszene bildet. Dann verschwindet die Wien „unter der Erde“.

Die Funktionen, die der Wienfluss in der City einnimmt, entsprechen seinem Umfeld: erleben von Geschichte, Repräsentation, Natur und Kultur in der Stadt, Spiel- und Sportnutzung im Stadtpark für die BewohnerInnen des angrenzenden 3. Bezirks und BesucherInnen der Innenstadt. Zwischen Wienflussmündung und Stadtpark gibt es keine Angebote für den Aufenthalt, aber gerade dadurch kann man dem Strom der umliegenden Geschwindigkeiten zu Fuß entkommen. Werden hier Angebote für den Aufenthalt geschaffen, sollte man vorsichtig sein, um diesen Ruhepol nicht zu zerstören. Vor dem Eislaufverein und dem Konzerthaus hingegen ist die Wien nicht sichtbar. Hier sollte die Chance genutzt werden, die Parkplätze zu entfernen oder zu reduzieren und den durch die Überplattung entstandenen großzügigen Freiraum einer repräsentativen Nutzung zuzuführen.

Die Schnittstelle Karlsplatz

Der Karlsplatz bildet den Übergang zu einem anderen Wien. Am Karlsplatz, der mit dem Resselpark auch den Vorplatz der Technischen Universität bildet, treffen Ströme von TouristInnen, die die Karlskirche besuchen, auf Studierende und Lehrende, die sich den Karlsplatz, den Naschmarkt und die dazwischen liegenden Viertel angeeignet haben. Durch die SchülerInnen der evangelischen Schule und die auf deren Initiative eingerichteten Spiel- und Sportflächen be-

kommt dieser zentrale Ort auch eine stadtteilbezogene Funktion: Das „normale Leben“ trifft auf die Hochkultur und den Tourismus. Noch eine andere Gruppe schätzt und nutzt diesen Ort: die DrogenkonsumentInnen. Eine in den letzten Jahren wachsende Gruppe, die, vorwiegend auf sich bezogen, den Schutz der Karlsplatzpassage, die zentrale Lage und die guten öffentlichen Verkehrsverbindungen nutzt, um sich zu treffen und den Großteil ihres Tages hier verbringt und manchen ein „Stein des Anstoßes“ ist – aber auch ein Bestandteil heutiger Urbanität.

Auch im Bereich des Karlsplatzes gibt es keine Hinweise auf den Fluss. Hier wäre eine Öffnung der Wien denkbar, bei der die trennende Wirkung des Wassers in Grenzen gehalten werden könnte.

Das hippe Viertel und der Naschmarkt

In den an den Karlsplatz angrenzenden Bereichen pulsiert ein anderes, bunteres und schrilleres Leben als in der City. Zwischen Karlsplatz und Naschmarkt finden wir das Freihausviertel und das Schleifmühlviertel mit aktuellen Galerien, hippen Friseuren, jungen und modernen Geschäften und Lokalen. Die alten vorgründerzeitlichen und gründerzeitlichen Gebäude wurden in diesem Teil des 5. Bezirks in den letzten Jahrzehnten zu neuem Leben erweckt. Während in der City die Wohnbevölkerung keine große Rolle im öffentlichen Raum spielt, können wir hier auch BewohnerInnen wahrnehmen: Studieren-



de, junge gut verdienende Paare, Jungfamilien mit kleinen Kindern und oftmals akademischen

Hintergrund schätzen dieses innerstädtische Viertel, das in den letzten 20 Jahren deutliche Gentrificationprozesse¹ mitmachte.

Besonders deutlich können wir diese innerstädtischen Aufwertungsprozesse anhand der Veränderung des Naschmarkts erkennen. Dieser bekannteste und bedeutendste Markt Wiens war vor 30 Jahren vor allem der Ort, an dem man (neben Meisl am Graben) alle nur erdenklichen lokalen und exotischen Lebensmittel kaufen konnte. Die Stände waren vorwiegend in österreichischer Hand. Bunter, jünger und anders – heute wissen wir: es waren Vorboten einer neuen Zeit – war der samstägliche Flohmarkt, der seit dem Ende der 1970er-Jahre am stadtauswärtigen Teil des Naschmarkts abgehalten wird. Der Naschmarkt ist heute noch immer eine Fundgrube für einheimische und fremde Genüsse und Gerüche, er ist aber um ein Vielfaches multikultureller geworden: ZuwanderInnen reichern die Sprachmelodien an, die wir dort zu hören bekommen, und in den letzten Jahren hat sich am Naschmarkt eine junge Lokalszene etabliert, die die jungen Viertel im 5. Bezirk über die Wienzeile hinaus mit dem 6. Bezirk verbindet. Hier mischen sich WientouristInnen aus aller Welt mit Studierenden, BOBOs², DINKs³ und jungen, gut ausgebildeten StadtbewohnerInnen – und während der Woche mit vielen, die in den umliegenden Bereichen studieren und arbeiten.

Rechts und links vom Naschmarkt finden wir nicht mehr die klassische City, das Verhältnis Beschäftigte zu BewohnerInnen ist hier auf der Seite des 4. Bezirks fast ausgeglichen, auf der gegenüberliegenden Seite gibt es mit 1,5 BewohnerInnen je Beschäftigter/m nun einen

¹ Gentrification kommt aus dem Englischen und bezieht sich auf den Landadel „gentry“. Der Begriff bezeichnet sozialräumliche Aufwertungsprozesse, die mit einem Wechsel der Bevölkerung verbunden sind und die üblicherweise in verschiedenen Phasen ablaufen.

² Bourgeois Bohemians (BOBOs) bezeichnet eine junge, in der Regel gut ausgebildete und mit ausreichend finanziellen Mitteln ausgestattete Bevölkerungsgruppe, die sowohl ein Leben des Genusses als auch der Selbstverwirklichung anstrebt.

³ DINKs (double income, no kids) bezeichnet Paare, die beide erwerbstätig sind, meist ein gutes Einkommen haben, aber keine Kinder.

Überhang an BewohnerInnen. Doch auch diese Viertel sind umkämpftes Gebiet für verschiedene hochwertige Nutzungen. Die City und mit ihr Arbeitsplätze dehnen sich weiter in diesen Bereich hinein aus. Es ist zu befürchten, dass sich dieses Verhältnis in Zukunft zugunsten der Beschäftigten verändern wird und dass darunter der Reiz dieses heute sehr gemischten Viertels leiden wird.

Am Naschmarkt ist die Wien nicht zu erkennen, vielmehr können wir Otto Wagners Idee des Kaiserboulevards wahrnehmen, der den Karlsplatz mit Schönbrunn verbinden sollte. Die kanalisierte und überbaute Wien schafft Raum für die nur ansatzweise realisierte Prachtstraße. Hier ist das Tal der Wien kein trennendes Element, es ermöglicht vielmehr einen verbindenden städti-



schen Raum. Trennend wirkt auf der Seite zum 6. Bezirk hin nur der Autoverkehr. Auf der gegenüberliegenden Seite jedoch zeigen die Stände des Naschmarkts dem 4. Bezirk ihre Rückseite, und auch die vorhandenen Niveauunterschiede zwischen Naschmarkt und Umgebung bilden hier eine deutliche städtebauliche Barriere.

Ein hohes Entwicklungspotenzial weist das Gelände des samstäglichen Flohmarkts auf, das während der Woche derzeit ausschließlich dem kostenlosen Abstellen privater PKWs dient. Dieser Raum hat das Potenzial zu ergänzenden Freiraumnutzungen abseits kommerzieller gastronomischer Angebote für TouristInnen und die BewohnerInnen der angrenzenden Gebiete, in denen sich – abseits des Karlsplatzes – kaum größere Freiflächen finden. Sinnvoll wäre hier

eine städtische Gestaltung des Platzes, die eine höhere Aufenthaltsqualität schafft, auch den Flohmarkt weiter zulässt und – wenn unbedingt nötig – eine reduzierte Anzahl von Stellplätzen verträglicher integriert.

Innerstädtische Wohnviertel

Weiter stadtauswärts ändert sich der Charakter der Wienzeile und der angrenzenden Viertel deutlich: Kunst und Kultur treten zunehmend in den Hintergrund, die Geschwindigkeit, die Fortbewegung und das innerstädtische Alltagsleben charakterisieren den Stadtraum. Beiderseits des Fließraums finden wir weitgehend gründerzeitlich dominierte Wohnviertel. Reisen wir mit dem Auto, ist eine Dominanz des linken Wienufers spürbar, nicht zuletzt, weil die Rechte Wienzeile nicht durchgängig befahren werden kann und die Fahrspur auf der Schönbrunner Straße keinen Kontakt zum Fluss hat. Die Häuser wenden der Wien quasi ihre „Hinterfront“ zu. Oder ist es ihre zweite Vorderfront? Eine städtebauliche Situation mit Potenzial, die durch die Schaffung des Fuß- und Radweges in den letzten Jahren besser nutzbar und erlebbar gemacht wurde.

Die Wohnbevölkerung nimmt nun in ihrer Anzahl und damit in ihrer Bedeutung zu. Dabei ist die Rechte Wienzeile, also die Seite des 5. Bezirks der am stärksten von Wohnen geprägte Bereich entlang der Wien. Auf der gegenüberliegenden Seite im 6. Bezirk finden sich wesentlich mehr Beschäftigte im Verhältnis zur BewohnerInnenzahl. In diesem Gebiet mit viel sanierungsbedürftiger Bausubstanz finden wir noch viele handwerkliche und kleinindustrielle Strukturen, die sukzessive durch Wohnen und Dienstleistungen sowie Kreative auf der Schnittstelle von Produktion und Dienstleistung ersetzt werden – ein Aufwertungsgebiet anderen Charakters als die Viertel um den Naschmarkt. Ein gutes Beispiel dafür ist der gründerzeitliche Gewerbehof in der Mollardgasse, der in den letzten Jahren für junge Kreative interessant geworden ist. Hier finden wir in einer robusten, charismatischen Baustruktur eine Reihe junger innovativer DienstleisterInnen und Gewerbebetriebe neben alteingesessenen handwerklichen und kleinindustriellen ProduzentInnen.

Die Wienzeile wird in diesem Bereich vor allem als trennendes Element erlebt, bis auf den Bruno-Kreisky-Park gibt es auf beiden Seiten wenig öffentliche Freiräume. Entlang der Rechten Wienzeile im 5. Bezirk wurde in den vergangenen Jahren die Alltagsnutzung gestärkt: kleine Freiflächen wie der Ernst-Arnold-Park, der Platz an der Reinprechtsbrücke, die Grünfläche vor dem AMS und vor allem wienbegleitende Fuß- und Radweg machen nun vorhandene Potenziale für die BewohnerInnen zugänglich. An der Linken Wienzeile sind die Freiraumpotenziale noch dünner gesät, deshalb sind hier ausreichende, gut zugängliche und attraktive Übergänge besonders wichtig. Durch das Sperren der einen oder anderen Brücke – wie der Wackeroder Brücke – für den Autoverkehr oder den Bau neuer Fuß- und Radverkehrsübergänge könnte die Situation deutlich verbessert werden. Auch eine durchgängige attraktive Fußwegeverbindung entlang der Linken Wienzeile, sei es auf Straßenniveau oder im kanalisierten Wiental selbst, wäre eine sinnvolle Ergänzung.

Die Vorstadt

Dann plötzlich eine völlig neue Qualität: Das Wiental trifft auf einen weiteren bestimmenden Stadtraum Wiens: den Gürtel. Angelegt auf der Fläche des ehemaligen Linienwalls und ebenfalls von Otto Wagner geplant, kreuzt er den Fluss und stellt diesem eine ebenbürtige Stadtlandschaft gegenüber. Diese Situation beschert uns einen besonderen Ort: den Gaudenzdorfer Knoten. Hier ist eine Ahnung dessen möglich, was uns erst außerhalb Wiens wieder begegnet: das Erleben von Weite. Diese derzeitige Stadtbrache bildet den Rahmen für den Blick auf eine Ikone der frühen Wiener Moderne: das Brückenbauwerk für die ehemalige Stadtbahn (heute U6) von Otto Wagner.

Dieser Ort, der neben industrieller Nutzung durch ein Gaswerk auch in der Vergangenheit schon Freizeitnutzungen wie Kinderfreibad, Eislaufplatz und Sportplatz beherbergt hatte, ist eine kostbare Fläche, die vorsichtig behandelt werden sollte. Ziel sollte es sein, die Weite nicht zu zerstören, aber sanfte Nutzungen durch die Wohnbevölkerung zuzulassen.

Nach dem Gaudenzdorfer Knoten ändert sich alles: Wir beginnen zu ahnen, dass wir uns aus der Stadt heraus bewegen. Die Vorstadt holt uns ein, nicht in ihrer dörflichen Form, der Vororte, das kommt erst später, aber eine vorstädtische Mischung zwischen Wohnen und großen Bürobauten wird zunächst auf der linken Wienzeile im 15. Bezirk, dann auch auf der rechten Seite in Meidling deutlich. Auch über dem Bett der Wien taucht nun ein Gebäude auf: Das U4 Center in Meidling, das selbst nach seinem Umbau einen eher industriellen „Charme“ versprüht, und die Komet-Gründe mit ihrem umstrittenen Hochhausprojekt. Das Wohnen und die umgebenden Bezirke treten mit zunehmendem Fahren stadtauswärts immer weiter nach außen. Nicht immer physisch, aber wir bekommen den Eindruck, dass sich vor allem der 15. Bezirk von der Wien abwendet und sich auf sich selbst hin konzentriert, er zeigt dem Wiental „den Rücken“. Die Barrierewirkung von Fluss, Straße und U-Bahn nimmt zu. Das Verbindende des Wientals nimmt weiter ab.



Ein Blick auf die Statistik bestätigt unseren Eindruck: Wie im 3. Bezirk sind auch in den Gebieten entlang der Wien im 15. und 12. Bezirk deutliche Umstrukturierungen im Gange. Zwischen 1991 und 2001 nahm auf beiden Seiten sowohl die Anzahl der Beschäftigten als auch die Anzahl der BewohnerInnen ab. Das Verhältnis BewohnerInnen/Beschäftigte lag 1991 auf beiden Seiten bei 2,3 BewohnerInnen zu 1 Beschäftigte/n.

Eine wichtige Aufgabe für diesen Bereich ist die Verbindung der beiden rechts und links der Wien liegenden Bezirke 12 und 15. Es sollten attraktive

Eingänge und Verbindungen in den 15. Bezirk und zur Sechshauser Straße hin geschaffen werden. Künftige Bürogebäude sollten eine höhere gestalterische Attraktivität aufweisen. Besonders bedeutsam ist das Umfeld der U4-Station Meidlinger Hauptstraße. Durch die hier vorhandene Infrastrukturkonzentration (öffentliche Verkehrsmittel, Bezirksamt 12, Eingangssituation zur Geschäftsstraße Meidlinger Hauptstraße) ist dieser Ort von zentraler Bedeutung für beide Bezirke. Er sollte daher seiner Bedeutung entsprechend gestaltet und funktional optimal verbunden werden.

Die Vororte

Schließlich die Kreuzung mit der Grünbergstraße. Nun beginnen die Vororte, mit ihren Hinweisen auf die Sommerfrische und das historische „Landleben“ in seiner imperialen und großbürgerlichen Form. Die beiden Wienzeilen sind zu-



nächst durch Grünflächen getrennt, die Wien ist nicht zu sehen. Es gibt dennoch nur an wenigen Punkten Sichtbeziehungen zwischen den beiden Fahrtrichtungen.

Dann das kaiserliche Wien: Schönbrunn, ein kurzer Blick auf dem Weg nach draußen. Eine der letzten Chancen, der Ausfahrt aus der Stadt zu entkommen und sich dem imperialen Grün und den kaiserlichen Jagdgründen im Lainzer Tiergarten zu nähern, wäre das Überqueren der Kennedybrücke, die uns einen zwar verstellten Blick auf das Wien der 60er-Jahre erlaubt, um uns dann durch adlige Villenviertel in den gutbürgerlichen Bezirk Hietzing zu entführen. Auch im benachbarten Penzing sind großbürgerliche Vil-

len der Jahrhundertwende zu finden. Fahren wir mit dem Auto in die stadteinwärtige Richtung, so bekommt die Geschwindigkeit noch eine Steigerung: der vierspurig ausgebaute Tunnel vor Schönbrunn verstärkt das Gefühl des „Vorbeira-sens“.

Im Bereich um Schönbrunn ist es wichtig, ein der Bedeutung des Standortes gemäßes Umfeld fertigzustellen. Dazu könnten die Sportplätze durchaus bleiben, aber sie müssten sich optisch besser präsentieren. Auch der Busparkplatz sollte offener und attraktiver gestaltet werden. Ein besonderes Highlight wäre die offensivere Nutzung des Kaiserpavillons in Verbindung mit einer dementsprechenden Querungsmöglichkeit der Straße. Auch die Kennedybrücke sollte in die Gestaltung des Umfeldes von Schönbrunn einbezogen werden. Sie ist, ähnlich wie bei der U4 Meidlinger Hauptstraße, ein wichtiges funktionelles Scharnier zwischen den beiden an die Wien angrenzenden Bereichen und sollte sowohl gestalterisch als auch funktional überarbeitet werden.

Nach Schönbrunn ist Hietzing entlang der Wien ein attraktiver Standort für Dienstleistungsnutzung. Diese nimmt in den letzten Jahren deutlich zu: zwischen 1991 und 2001 finden wir hier die höchste prozentuelle Zunahme an Beschäftigten entlang der Wien mit plus 24%! Diese Veränderungen drücken sich auch im Verhältnis zwischen BewohnerInnen und Beschäftigten aus: von zwei BewohnerInnen, die 1991 noch auf eine/n Beschäftigten kommen, geht in den folgenden zehn Jahren „ein halber“ verloren. Die Wohnnutzung ist hier also auf dem Rückzug.

Im gegenüber liegenden 14. Bezirk zeigt sich zunächst zwischen 1991 und 2001 ein ähnliches Bild, auch hier verändert sich das Verhältnis BewohnerInnen zu Beschäftigte zugunsten der Beschäftigten von 2,6 1991 auf 2,2 2001. Auf der Seite des 14. Bezirks nehmen jedoch vor allem große Handelsflächen zu.

Bevor wir die Stadt verlassen, noch ein letztes Aufbäumen der Stadt: Enger werdende Straßenschluchten, industrielle Einfahrten, Großmärkte, bis wir „endlich“ (?) die Stadt verlassen und – auf der Autobahn landen. Wir verlassen die Wien ebenso wie Wien. Der Fluss entschwindet



uns rechter Hand, man kann die Auffangbecken leicht übersehen, wie der Fluss weitergeht, bzw. wo er herkommt, bleibt für den Vorbeifahrenden im Dunkel.

Die Aus- bzw. Einfahrt nach Wien ist bisher vor allem vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Es sollte ein Ziel sein, auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen attraktive Wege aus der bzw. in die Stadt zu schaffen. Der hier angelegte Wienflussradweg ist dafür ein wichtiger Baustein. Eine weitere zukunftsweisende Einrichtung ist die Park-and-ride-Anlage in Hütteldorf, die den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel ermöglicht.

DAS WIENTAL HEUTE - POTENZIALE UND DEFIZITE

Potenziale

Wie im Rahmen unserer Reise durch das Wiental gezeigt werden konnte, weist das Wiental eine Reihe von Potenzialen auf. Es besitzt **Erlebnispotenzial**: Folgt man der Wien, kann man sowohl die heutige Stadt in ihrer Vielfältigkeit als auch die historische Stadt und Stadtentwicklung gut erleben. Um dieses Potenzial zu erschließen, sind jedoch dementsprechendes Wissen und Information notwendig. Das Wiental hat auch umfassende **Erholungs- und Freizeitpotenziale**. Es eignet sich gut für robuste Freizeitnutzungen, die nicht lärmempfindlich sind und/oder die selber Lärm erzeugen wie die Skateranlage in der Nähe des Gaudenzdorfer Knotens. Darüber hinaus liegen entlang des Wientals eine Reihe von Freiräumen und Parkflächen, die für

dicht verbaute Gebiete besonders wichtig sind. Auch das Wiental selbst kann als langgestreckter Freiraum gesehen werden, der bei Schaffung eines durchgängigen Rad- und Fußweges hohe Erholungs- und Freiraumpotenziale aufweist. Um diese Potenziale auszubauen bzw. zu erhalten, ist es notwendig, der Erholungs- und Freiraumfunktion im gesamten Wiental eine hohe Bedeutung zu geben und diesen Raum nicht primär dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen. Durch seine langgestreckte Form hat das Wiental auch ein hohes **Verbindungspotenzial**.



An wichtigen Knoten wie Meidling und der Kennedybrücke sollten die funktionellen Verflechtungen überprüft und optimiert werden, die Gestaltung sollte der Bedeutung dieser Orte gerecht werden. **Wirtschaftliche Potenziale**: In den Gebieten entlang der Wien finden wir neben dem Wohnen auch Gewerbe und vor allem Dienstleistungen als wichtige Nutzung.



Die wirtschaftlichen Nutzungen sind dabei in vielen Bereichen im Vormarsch. Dies liegt an den Standortqualitäten des Wientals: gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV und für den motorisierten Individualverkehr. Auch für den Tourismus ist das Wiental – was hochrangige Sehenswürdigkeiten und Hotels betrifft ein – wichtiger Wiener Raum.

Gefahren und Defizite

Die Bedeutungen des **Wienflusses**, des **Wientals**, der **Wienzeile** sind vielfältig und symbolisch, aber auch historisch und aktuell funktional mit der Stadt Wien untrennbar verbunden, und doch wird es nicht entsprechend seiner eigentlichen historischen, stadtgestalterischen und funktionalen Bedeutung wahrgenommen und geschätzt. **Das Wiental wird nicht als zusammenhängender Raum erlebt.**



Es ist bisher nur mit dem Auto und der U-Bahn durchgängig befahrbar. Durch seine Länge und Vielfältigkeit wirkt es zerstückelt und unterschiedlich. Verbindung und Zusammenhang sind verloren gegangen, damit ging auch seine Gesamtbedeutung verloren. Dies führt dazu, dass seine Potenziale nicht ausreichend gesehen und ausgebaut werden.

Das Wissen um die Geschichte, Bedeutung und Potenziale des Wientals ist nicht weit genug verbreitet. Dies gilt für die Bevölkerung und TouristInnen ebenso wie für Politik und Verwaltung. Dadurch besteht die Gefahr, dass einzelne, historisch und stadträumlich bedeutende Orte zerstört oder zumindest beeinträchtigt werden, weil ihre Bedeutung nicht erkannt wird. Beispiele

dafür sind die Verhüttelung vor der Stadtbahnstation Pilgramgasse, das Depot am Gaudenzdorfer Knoten und die Kioske auf der Kennedybrücke.

Die **politisch-administrative Gliederung** Wiens bewirkt, dass wichtige Entscheidungsträger (Bezirke) nur kleine Teile des Wientals „sehen“ oder für diese zuständig sind. Dies betrifft die Bezirksgrenzen ebenso wie Grenzen, die durch die sektorale Zuordnung der Verwaltungszuständigkeiten entstehen. Dadurch ist es schwierig, das verbindende Potenzial zu stärken und planerische und gestalterische Entscheidungen umzusetzen, die der Bedeutung des Stadtraums Wiental gerecht werden.

Handlungsansätze

Ziel sollte die neue **Betonung des Gesamten und Gemeinsamen** sein. Dies wird schließlich auch zu einer Stärkung der einzelnen Teile führen und den achtlosen Umgang mit den Qualitäten des Wientals eindämmen. Wenn man sich ausdrücklich mit dem Raum befasst, werden seine Bedeutung und seine Potenziale deutlich. Ziel ist es, Identität und Stolz auf das Wiental zu erzeugen. Der Wienfluss eignet sich wie kein anderer Ort in Wien dazu. Allein schon sein Name macht es einfach und naheliegend, ihm Bedeutung zu geben.

Dazu sollten die **verbindenden Elemente betont** werden:

- Die Stadtbahnstationen als verbindendes Element
- Die durchgängige Benutzbarkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- Die Benutzbarkeit in unterschiedlichen Geschwindigkeiten möglich und sichtbar machen

Darüber hinaus sollte gezielt am **Image des Wientals** gearbeitet werden, und zwar in Hinblick auf verschiedene Zielgruppen: Politik, Verwaltung (zentral und Bezirk), BewohnerInnen der angrenzenden Bezirke, Wien-BesucherInnen, alle WienerInnen. Prozesshaft und mittels Projekten sollte das Wiental temporär und/oder dauerhaft bespielt und seine Potenziale thematisiert werden.

Dies könnte durch ein „**Wiental-Management**“ geschehen, das, mit Unterstützung von KünstlerInnen und ExpertInnen aus der Geschichts-

wissenschaft, Freiraumplanung, Denkmalpflege, Stadtplanung, Architektur und lokalen ExpertInnen wie Gebietsbetreuungen zusammenarbeitet.

Das Wiental in 25 Jahren ...

ist eine der zentralen Sehenswürdigkeiten Wiens. Hier treffen TouristInnen auf „echte WienerInnen“, hier kann man den Puls der Stadt spüren, sich bilden, sich erholen, leben.

Aufgaben des „Wiental-Managements“

Aktionen starten Wanderausstellung: Lebensraum Wien(tal) Wir Wien(er) Ideen für unser(e) Wien Wien verbindet Wir an der Wien Ganz Wien (Die) Wien lädt ein Interviews: Nutzungen und NutzerInnen Fotowettbewerb: Unbekannte(s) Wien Kooperationen herstellen Schulen Gebietsbetreuungen Bezirke Magistratsabteilungen Wissenschaft Kunst	Verbündete suchen Bezirke vereinen Kongress zum Wienfluss Wien-Tourismus Wien Reisen Theateraktionen Wien(er) Festwochen	In Prozessen denken Aufmerksam machen Verankern Bespielen Leben Wien erlebbar machen Hochwasser schauen Lebensader, Vorfluter, Wildbach Baudenkmal Prachtstraße
--	---	---

DAS ZIELGEBIET WIENTAL ALS WIRTSCHAFTSRAUM

DI Peter Höger

Wirtschaftskammer Wien, Referat Planung



Die wirtschaftliche Entwicklung des Wientales war zu Beginn im Mittelalter sehr stark vom Wienfluss geprägt, vor allem durch die Ansiedlung vieler kleiner Mühlenbetriebe und holzverarbeitender Betriebe entlang des Wienflusses.

Ab dem Ende des 18. Jahrhunderts begann die Industrialisierung des Wientales mit Färbereien und Gerbereien sowie lederverarbeitenden Betrieben. Wichtiger Standortfaktor war auch in diesen Fällen der Wienfluss, da man einerseits Wasser zur Produktion und andererseits den Fluss zur Beseitigung des Abwassers benötigte.

Tabelle 1: Das Zielgebiet Wiental in Zahlen

Fläche	19,3 km ²	4,7 %	Wiens
Einwohner	156.000	9,4 %	Wiens
Wohnungen	75.700	9,8 %	Wiens
Beschäftigte	124.000	14,6 %	Wiens
Büroflächen	1,45 Mio. m ²	16,2 %	Wiens
Büroobjekte	400	18,2 %	Wiens
Hotels	64	23,0 %	Wiens

Anmerkung: Objekte mit über 500 m² Büroflächen ohne öffentliche Verwaltung

Mit dem Entstehen der Großindustrie Mitte des 19. Jahrhunderts verlagerte sich der industrielle Schwerpunkt weiter an den Stadtrand im Süden und Osten Wiens. Größere Industriebetriebe entstanden an den oberen Hängen des Wientals, in

Meidling oder Penzing. Heute ist die Industrieschicht des engeren Wientals bestenfalls noch als bauliches Relikt vorhanden und als „Entwicklungspotenzial“ wohl gänzlich kurz vor dem Verschwinden.

Das „Zielgebiet Wiental“ hat nicht nur eine Bedeutung als Verkehrsachse, sondern auch – und wohl auch deswegen – als Wirtschaftsstandort. So finden sich hier auf 4,7 % der Fläche Wiens immerhin 14,6 % der Beschäftigten Wiens, 16,2 % der größeren Büroflächen und 18,2 % der Büroobjekte Wiens. Allerdings wird dies auch durch die hohe Beschäftigungsdichte im östlichen Teil des Zielgebiets beeinflusst (Mariahilfer Straße, Ringstraße).

Im Folgenden sollen einige wichtige wirtschaftliche Nutzungen betrachtet werden:

Wiental als Bürostandort

Im Zielgebiet Wiental liegen in rund 400 Objekten mit jeweils über 500 m² Büroflächen 1,45 Mio. m² BGF mit Büronutzung, das sind 16,2 % der vergleichbaren Werte für Wien.

Das „Zielgebiet Wiental“ ist hinsichtlich des Angebots an Büroflächen in mehrere Teile gegliedert, wobei es sinnvoll ist, zwischen dem Flächenangebot in größeren, moderneren Bürohäusern¹ und dem Gesamtangebot² an (nicht öffentlichen) Büroflächen zu unterscheiden:

¹ siehe etwa EHL ImmobilienGmbH, Büromarktbericht Herbst 2009

² Bulwien Gesa AG in Kooperation mit Baasner Stadtplaner GmbH, Büromarktstudie Wien, erstellt für Wiener Wirtschaftsförderungsfonds WWFF, Immorent AG und KG Allgemeine Leasing GmbH, Mai 2009

1. Bereich Donaukanal – Stadtpark, geprägt durch Büroflächen der öffentlichen Verwaltung und den Bereich Wien-Mitte. Im Umfeld des Bahnhofs Wien Mitte wird in den nächsten Jahren noch ein großes Flächenangebot entstehen (Projekt Wien-Mitte, Umbau ehemalige Zentralsparkasse Vordere Zollamtsstraße 13).

2. Bereich Schwarzenbergplatz – Karlsplatz, der bereits in stärkerem Maße durch private Flächen geprägt ist.

3. Bereich Naschmarkt bis Gürtel, wo bislang noch relativ wenig moderne Bürohäuser entstanden sind, was durch die noch sehr homogene und geschlossene hochgründerzeitliche Bebauung erklärbar ist. Kleinere Häufungen an Büroflächen, auch in Altbauten, lassen sich rund um den Naschmarkt und die U-Bahnstationen Kettenbrückengasse und Pilgramgasse erkennen.



4. Bereich Gaudenzdorfer Knoten bis Schönbrunn, wo auf größeren untergenutzten Flächen in den letzten Jahrzehnten moderne Bürobauten entstanden sind.

5. Bereich Hietzing bis Ober St. Veit, wo ebenfalls auf untergenutzten Flächen in jüngerer Zeit moderne Bürobauten entstanden sind.

Die beiden ersten Bereiche sind aufgrund der Standortgegebenheiten vorwiegend dem Bürobereich „Innenstadt“ zuzuordnen, während die weiteren Bürostandortbereiche sich vermutlich stark aus den verkehrlichen Vorteilen des Wientals heraus entwickelt haben. Außerhalb des

Gürtels wird daher vielfach ein Bürostandort „West-Achse“ definiert. Allerdings ist er wesentlich weniger ausgeprägt als andere Bürostandorte. So sind die Schwerpunkte der Büroflächenentwicklung der nächsten Jahre eindeutig im 3. Bezirk (neben Wien-Mitte vor allem in St. Marx) und im 2. Bezirk (Achse U2) zu sehen.

Wiental als Gewerbestandort

In der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts entstand mit dem Betriebsgebiet Auhof das mit 23 ha einzige größere moderne Betriebsgebiet des Wientals. Das zweite größere zusammenhängende Betriebsgebiet im Bereich zwischen St. Veiterbrücke und Verbindungsbahnbrücke (überwiegend auf der Nordseite des Wienflusses und rund 10 ha groß) ist bereits überwiegend vom großflächigen Einzelhandel geprägt.

In räumlicher Nähe liegt ein weiteres, über 3 ha großes Betriebsgebiet in der Linzer Straße, ebenfalls stark mit Handel durchsetzt.

Die bestehenden Betriebsgebiete sind als Standorte von Produktion, Großhandel oder Logistik bereits stark gefährdet. Die typischen Ursachen sind

- Überformung mit Anlagen des großflächigen Einzelhandels
- Steigende Grundpreiserwartungen, steigende Grundpreise
- teilweise Umnutzungsdruck in Richtung Wohnbau (Auhof)
- Sinkende Nachfrage der Nutzer, für die das Betriebsgebiet (mit Einsatz öffentlicher Mittel) entwickelt worden war

Will man die Reste der ursprünglichen Nutzung der Betriebsgebiete erhalten, wären baurechtliche Bremsen bei der weiteren Ansiedlung großflächigen Einzelhandels und reiner Bürobauten erforderlich. Ob dies angesichts der bereits eingetretenen Überformungen und gestiegener Grundpreiserwartungen jetzt noch erfolgreich wäre, wird vielfach angezweifelt. In der Betriebszonenanalyse 2008³ sind beide Betriebsgebiete daher nicht mehr als Betriebszone, sondern als Mischzone ausgewiesen.

³ Wiener Betriebszonenanalyse 2008, Regional Consulting ZT GmbH u. a., i. A. MA 18, publ. Werkstattberichte Nr. 97

Wiental als Einzelhandelsstandort

So wie das Zielgebiet als Hauptverkehrsachse erst relativ spät mit der Wienflussregulierung (Stadtbahnbau) und erst in der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts mit dem (teilweisen) Ausbau der Wientalbegleitstraßen Bedeutung erlangte, so wenig Bedeutung konnte es lange Zeit als Einzelhandelsstandort gewinnen.



Abgesehen von der am nördlichen Rande liegenden Mariahilfer Straße gibt es keine bedeutende Hauptgeschäftsstraße, die sich vollständig im Zielgebiet in Ost-West-Richtung erstreckt.

Das Zentrum Hietzing ist mit einer Verkaufsfläche (nur Einzelhandel) von 8.600 m² und einem Einzelhandelsumsatz von bis zu 50 Mio. Euro eine zwar kleine, aber qualitativ hochwertige Ausnahme. Die Meidlinger Hauptstraße (mit Nebenstraßen 31.900 m² Einzelhandelsverkaufsfläche und 160 bis 170 Mio. Euro Einzelhandelsumsatz) ist die bedeutendste Geschäftsstraße im Wiental, sie beginnt bzw. endet im Zielgebiet, ebenso wie die wesentlich kleinere Reinprechtsdorfer Straße.⁴

Die heute gegebene Verkehrsgunst gemeinsam mit dem im äußeren Bereich des Zielgebiets vorhandenen hohen Kaufkraftpotenzial und dem geringen Angebot von Mitbewerbern machen es aber heute zu einem attraktiven Ansiedlungsziel für Einkaufszentren und Fachmärkte. Der Mangel größerer, auch verkehrlich geeigneter Flächen bremst die Ansiedlung aber.

Vor allem drei Einzelhandelsstandorte sind in den letzten Jahren entstanden :

1. Das Auhofcenter im Betriebsgebiet Auhof mit einer Verkaufsfläche von 25.000 m², einem Umsatz von unter 100 Mio. Euro und etwa 700 Beschäftigten, wobei sich in der unmittelbaren Umgebung noch einige weitere Lebensmittelmärkte angesiedelt haben,
2. eine kleinere Fachmarkttagglomeration im Bereich Bergmillergasse mit etwa 12.000 m² Verkaufsfläche und
3. eine größere Fachmarkttagglomeration im Betriebsgebiet Baumgarten und Umgebung mit über 37.000 m² Verkaufsfläche und einem Umsatzpotenzial von 100 Mio. Euro.

Die Einzelhandelsentwicklung im Wiental zeigt ganz deutlich die aktuellen Schwächen des baurechtlichen und raumordnungsrechtlichen Instrumentariums auf:

- relativ hoher Grenzwert für eine Einkaufszentrenwidmung von 2.500 m² Verkaufsfläche
- keine ausgeprägte Berücksichtigung funktioneller und organisatorischer Einheiten
- zu wenig Möglichkeiten, die Nutzungen in der Widmung „Betriebsbaugelände“ zu regeln
- noch immer überwiegende Einzelfallbeurteilung

Somit konnten die Fachmarkttagglomerationen im Wiental relativ unbemerkt wachsen, bis sich die negativen Folgewirkungen, vor allem im Verkehr, bemerkbar machten.

Diese 3 Einzelhandelsagglomerationen bereiten in den Spitzenzeiten bereits erhebliche Verkehrsprobleme. In Auhof erfordert dies die Errichtung einer weiteren Zufahrtsstraße ins Betriebsgebiet. Verkehrsprobleme gibt es weiters in der Bergmillergasse, in der Guldengasse und vor allem auf der Guldengasse, auf der der Stauraum für den Linksabbiegeverkehr in den Hietzinger Kai nicht mehr reicht. Und in der Hadikgasse gibt es Rückstau ab der Einfahrt zum Baumarkt. Die Dynamik der Ansiedlungen ist angesichts dieser Probleme bereits stark gebremst.

⁴ Quelle: Der Wiener Handel 2009, Standort+Markt, KMU Forschung Austria, i.A. Wirtschaftskammer Wien, 2010

Insbesondere für den Bereich rund um das Fachmarktgebiet Baumgarten wäre eine Entwicklungsplanung nötig, wie es sie zum Beispiel für den ähnlich dynamischen Bereich Breitenfurter Straße zwischen Altmannsdorf und Atzgersdorf bereits gibt. Entweder es werden größere Investitionen in die Straßeninfrastruktur getätigt oder die Einzelhandelsinvestitionen werden soweit möglich in bestehende, öffentlich gut erschlossene Einzelhandelsstandorte (Geschäftsstraßen) im Zielgebiet umgelenkt.

Wiental als Tourismuszone

Aus der Sicht des Tourismus ist zu bedenken, dass für sehr viele Touristen (Busse) die Stadteinfahrt und Stadtausfahrt durch das Wiental führt.

Tabelle 2: Besucherzahlen der wichtigsten Wiener Sehenswürdigkeiten 2008

Platz	Sehenswürdigkeit	2008
1.	Schloss Schönbrunn	2.581.000
2.	Tiergarten Schönbrunn	2.579.000
3.	Albertina	997.739
4.	Belvedere	807.283
5.	Riesenrad	660.000
6.	Kaiserappartments, Hofburg	632.000
7.	Kunsthistorisches Museum	546.134
8.	Stephansdom (Turm, Katakomben)	500.000
9.	Donauturm	419.635
10.	Naturhistorisches Museum	372.778
11.	Haus des Meeres	336.162
12.	Technisches Museum	296.180
13.	Kunsthau Wien	294.672
14.	Leopold Museum, MQ	291.000
15.	Spanische Hofreitschule	279.000
16.	Schatzkammer, Hofburg	276.871
17.	Minopolis	247.275
18.	Museum Moderner Kunst	234.960
19.	Kaisergruft	234.531
20.	BA-CA Kunstforum	223.879
21.	Haus der Musik	203.000
22.	Karlskirche Deckenfresken	180.000
23.	Museum für Angewandte Kunst	176.848
24.	Palmenhaus Schönbrunn	171.164
25.	Österreichische Nationalbibliothek	169.427
26.	Staatsopernmuseum	166.000
27.	Mozarthaus Vienna	133.263
28.	Heeresgeschichtliches Museum	126.000
29.	Parlament	123.440
30.	Schmetterlings- und Palmenhaus	120.367
31.	Wagenburg	110.624
32.	Kunsthalle Wien, MQ	109.459
33.	Zoom Kindermuseum	106.602
34.	Secession	100.250

Es ist für viele Touristen das Entrée und der erste Eindruck von Wien. Vom Westen kommend erlebt man nicht nur die attraktive grüne Umgebung der Stadt, hochwertige Wohngebiete, beeindruckende imperiale Denkmäler und Stadtviertel, sondern auch stark migrantisch geprägte Wohnviertel und hässliche Brachflächen.

Auch eine Fahrt von der Innenstadt zum wichtigsten Touristenziel (Schönbrunn) führt durch das Wiental.

Das Wiental ist auch als ausgeprägte Kulturachse von touristischer Bedeutung und viel besucht.

Von den Top-34-Besuchermagneten im Tourismus lagen 2008 alleine 10 im Zielgebiet Wiental, die zusammen 45 % der Besucherzahlen aufweisen.⁵

Nicht zuletzt nehmen auch viele Touristen im Wiental Quartier. Von den rund 280 Hotelbetrieben in Wien⁶ können immerhin 64 bzw. 23 % im abgegrenzten Zielgebiet Wiental lokalisiert werden. Schwerpunkte liegen dabei im Nahbereich von Schönbrunn, im Bereich Gürtel – Westbahnhof – Mariahilfer Straße, sowie im Bereich Ringstraße – Karlsplatz.

Dem Zustand des Wientals müsste daher auch aus Sicht des Fremdenverkehrs besonderes Augenmerk geschenkt werden. In vielen Bereichen könnten dabei schon durch kleinere Interventionen zumindest optisch wesentliche Verbesserungen erreicht werden.



Anmerkung: Die Sehenswürdigkeiten im Zielgebiet Wiental sind fett dargestellt

⁵ Quelle: WienTourismus

⁶ Quelle: Herold – Daten 2009

ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN TEILBEREICHEN

Kennedybrücke

Angesichts der zahlreichen Aufgaben und Funktionen, die dieser Bereich erfüllt, ist es erstaunlich, dass dies, wenn auch nicht immer befriedigend, so doch noch einigermaßen gelingt.



- Für die zahlreichen Touristen und Besucher des Tiergartens bzw. Schlossparks ist der Zugang unübersichtlich und unattraktiv, was sich auch durch den zu schmalen Gehsteig entlang der Hietzinger Hauptstraße ergibt. Die Ablenkung der Touristen- und Besucherströme zu einem neuen Eingang wäre daher ernsthaft zu überlegen. Es gäbe mehrere Möglichkeiten:

- Aktivierung des Kaiserpavillons als Zugang für Touristen in den Schlosspark und in den Tiergarten (in die sogenannte Kastanienallee, führt zum Palmenhaus und Tiergarten, Problem der Fahrbahnüberquerung nach der Unterführung).
- Wiederöffnung des bestehenden Eingangs auf der Schönbrunner Schlossstraße.
- Neuer Zugang in den Park durch Mauerdurchbruch Ecke Hietzinger Hauptstraße/Schönbrunner Schlossstraße.
- die Situation der Bushaltestellen ist weiterhin unbefriedigend, sie verstellen die Sicht, die Bussteige sind teilweise zu schmal, es gibt gefährliche Konflikte zwischen querenden Fußgängern, Radfahrern, mit dem Autoverkehr und querenden Straßenbahnen.

- Die Fußgänger Verbindung Nisselgasse – Kennedybrücke U4 Hietzinger Hauptstraße (auch als Verbindung zwischen den Bezirken, Zugang zum Geschäftszentrum Hietzinger Hauptstraße) ist durch Engstellen und überlastete Fußgängerübergänge problematisch, daher

- Verbreiterung der Brücke nach Westen – breiterer Gehsteig, mehr Platz bei Bushaltestelle?

- Ist die (bereits diskutierte) Unterführung der Hadikgasse möglich?

- Die Neuordnung und optische Sanierung der Kennedybrücke (Anpassung und Neuordnung der Verkaufskioske, Gestaltung der Grünfläche an der Nordseite des Rondeaus) wäre sicher wünschenswert, brächte aber ohne Beseitigung der (auch optischen) Barrieren der Bushaltestellen auf der Brücke nur einen Teilerfolg.

Vorplatz Schönbrunn bis Grünbergstraße

Das Gesamtareal Schönbrunn mit Schloss, Schlosspark und allen anderen dort befindlichen Sehenswürdigkeiten wurde 2008 von knapp 6 Millionen Besuchern frequentiert. Ein bedeutender Teil davon betritt und/oder verlässt das Areal über den Bereich U4 Schönbrunn/Ehrenhof. Dass trotzdem noch nicht die Realisierung des Gesamtkonzepts für diesen Bereich begonnen wurde, ist eigentlich unverständlich. Jedenfalls darf es bei Teilmaßnahmen nicht aus dem Auge verloren werden.

- Das Projekt für den Vorplatz mit der geplanten Busgarage und attraktivem Empfangsbereich für Touristen sollte langfristig weiterhin angestrebt werden.

- Auch bei vorläufiger Nichtrealisierung des Projekts sollten im Interesse des Weltkulturerbes die Verlegung des Sportplatzes und eine attraktivere Ausgestaltung erfolgen.

- Es ist zu prüfen, ob die Garage (Busse und Pkw) nicht auch unabhängig der restlichen Vorplatzgestaltung und mit Einbindung von Privatkapital als 1. Ausbauphase realisiert werden kann.

- Insbesondere ist die hässliche Lärmschutzwand im Zuge der Schönbrunner Schlossstraße zu entfernen.

- Der Gehsteig entlang des Parkplatzes im Zuge der Schönbrunner Schlossstraße ist ein Sicherheitsrisiko und sollte verbreitert werden.
- Der Gehsteig entlang des Parkplatzes im Zuge der Grünbergstraße sollte verbreitert werden.
- Mit der Versetzung könnte auch eine dem benachbarten Weltkulturerbe angemessenere Umzäunung aufgestellt werden.
- Eine Verbauung des „Sechshauser Spitzes“ (Sechshauser Straße – Iheringgasse – Linke Wienzeile) wäre anzustreben.

Bereich U-Bahn Meidling Hauptstraße

Dieser Bereich ist nicht nur ein bedeutender Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, sondern auch der Zugangsbereich zur Meidlinger Haupt-



straße, einer der wichtigsten Geschäftsstraßen Wiens. Der Umbau des Parkshops Meidling entspricht leider kaum der Bedeutung als Eingangstor zur Geschäftsstraße und zum Bezirkszentrum. Die teilweise nach Jahren noch immer leerstehenden und mit Baumaterial angeräumten Geschäftsflächen sind ein ebensolcher Schandfleck wie das seit Jahren leerstehende Kometareal. Mit der bevorstehenden Umgestaltung der Fußgängerzone wäre es an der Zeit, diese Missstände zu beseitigen.

- Wünschenswert wäre ein attraktiveres „Portal“ für die Meidlinger Hauptstraße, was etwa den teilweise unbefriedigenden Zustand des Parkshops Meidling betrifft.
- Die baldige Einbeziehung der Schönbrunner Straße auch zwischen Kometgründe und There-

sienbadgasse in die Neugestaltung der Meidlinger Hauptstraße wäre anzustreben.

- Die Verbauung der Kometgründe mit einer gemischten Nutzung wäre wünschenswert, bei Errichtung eines Einkaufszentrums müsste dieses hinsichtlich der Größe und des Branchenmixes mit der Meidlinger Hauptstraße abgestimmt, fehlende Branchen und Betriebstypen angesiedelt werden.

- Die Verbesserung der Fußgängerquerung vom 15. Bezirk Richtung Meidlinger Hauptstraße im Bereich Kometgründe ist notwendig.

Bereich U6 Längenfeldgasse

- Eine geordnete Entwicklung aufgrund eines Gesamtkonzepts der gemischt genutzten Baublocke südlich des Bruno-Pittermann-Platzes ist anzustreben. Angesichts der hervorragenden Verkehrserschließung durch U-Bahn-Knoten gibt es ein sehr hohes Nutzungspotenzial. In der Arndtstraße entsteht etwa ein 4-Sterne-Hotel, im Baublock nördlich davon ist eine bauliche Verdichtung bereits eingeleitet (ebenfalls ein Hotel).

Bereich Gaudenzdorfer Knoten

Eine zentrale Bedeutung hat der Schnittpunkt mit dem Gürtel, der bei weitem längsten, gründerzeitlich geplanten und fast vollendeten Straßen- und Verkehrsplanung in Wien, dem auch heute noch aus Sicht des Verkehrs wichtigsten konzentrischen Straßenraum Wiens.



Diese Bedeutung wird durch die Wientalbrücke von Otto Wagner in eindrucksvoller Weise betont. Aber auch die Größe dieses unbebauten

Bereichs unterstreicht die Bedeutung als einen der wichtigsten Verkehrsknoten Wiens. Um diese Wirkung zu erhalten, sollte von einer größeren Bebauung der Innenzone abgesehen werden.

Die Randbereiche, vor allem im Südwesten, sind baulich noch nicht geschlossen, wenig attraktiv und besitzen einiges Entwicklungspotenzial.

Interessanterweise besitzt dieser Platz noch immer keinen Namen und stellt sich als ungestaltete Grünbrache dar.

Bereich Naschmarkt

- Eine permanente Sperre der Querung Kettenbrückengasse, vor allem auch in Kombination mit der geplanten permanenten Sperre der Querung Schleifmühlgasse, widerspräche dem Grundsatz der Reduktion der Barrierewirkung durch den Wienfluss (was schließlich auch für den Individual- und Lieferverkehr gelten muss) und würde auch die Erreichbarkeit und Belieferung des Naschmarkts nicht unwesentlich

erschweren. Unzweifelhaft würde dies verbesserte Gestaltungsmöglichkeiten und eine bessere Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer bringen, aber ebenso sicher die Probleme in den Bereich Pilgrambrücke verlagern.

- Die unbefriedigende Situation auf dem Naschmarktplatz ist grundlegend nur im Falle einer Verlegung des Flohmarkts zu verbessern. Ob eine Teilbepflanzung mit Pflanztrögen und Rasenbeeten eine wirkliche Verbesserung bringt, insbesondere bei der intensiven Belastung durch den Flohmarkt, ist genauer zu prüfen.

- Möglichkeiten für eine Ausgestaltung böte der Platz südlich der Station Kettenbrückengasse. Nach der Ablehnung eines Hochbaus wäre eine Öffnung und Bepflanzung eine Alternative. Ideal, wenn auch wohl unrealistisch, wäre die Freistellung der schönen Gründerzeitfassade des Hauses Hamburgerstraße 2 durch Abbruch des unansehnlichen Altbaus ONr. 2a.



DIE BEDEUTUNG DES VERKEHRS IM WIENTAL

DI Dieter Häusler, Stadtplanung und Stadtentwicklung
MA 18, Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien



Historisches

Das Wiental hatte aufgrund seiner topografischen Ausformung immer schon eine wichtige Verkehrs- und Orientierungsfunktion im Stadtgebiet von Wien zu erfüllen. Am Beginn der Planungseuphorie in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts fassten die beiden Ingenieure Franz Atzinger und Heinrich Grave 1874 alle bis dahin vorhandenen Projekte, Pläne und Berechnungen zur Wienflussgestaltung zusammen:

1. Vollständige Ableitung des Wienflusses entweder Richtung Hetzendorf in den Liesingbach oder Richtung Simmering in den Donaukanal inklusive Verschüttung des alten Wienflussbettes und Benützung des gewonnenen Raums für Straßen und Bahnlinien.
2. Einwölbung oder Überdeckung des Wienflusses und Benützung des gewonnenen Raums für Straßen und Bahnlinien.

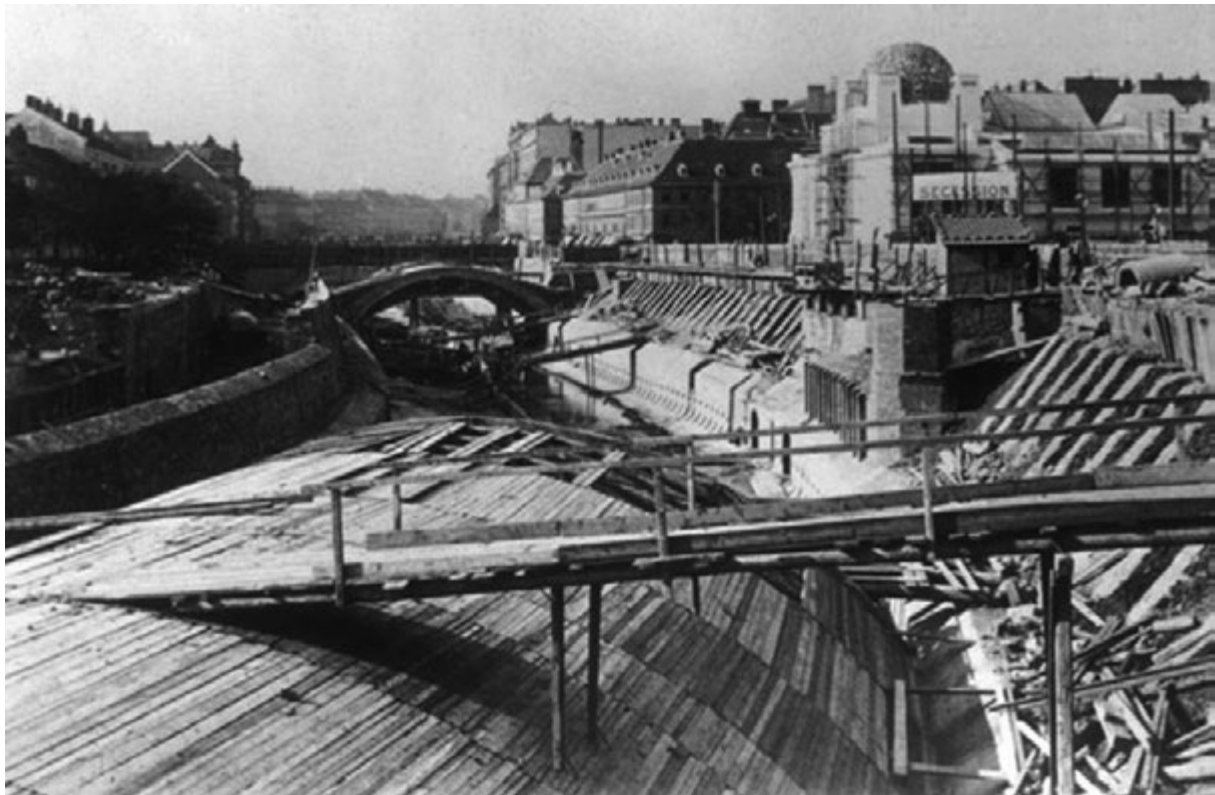


Abbildung 1: Überdeckung des Wienflusses bei der Secession

3. Errichtung einer Wientalbahn entlang des Uferbereichs inklusive der Befestigung des Wienflussbettes.

4. Anlage von Schifffahrtskanälen

5. Nutzung des Wassers für ein eigenes Nutzwasserleitungssystem.¹

Erst 1892 konstituierte sich die „Commission für Verkehrsanlagen“, 1894 wurde Otto Wagner als künstlerischer Beirat mit aufgenommen.

Das von der Kommission ausgearbeitete Konzept sah – neben der Errichtung der Wientallinie der Stadtbahn – die Schaffung eines monumentalen Kaiserboulevards zwischen der Hofburg und dem Schloss Schönbrunn vor. Geldmangel ließ dieses Projekt scheitern, übrig blieb lediglich die Befestigung und Begradigung des Wienflusses im Sinne eines Hochwasserschutzes, was mit einer Sohlabtiefung von 4–5 m und der Errichtung von senkrechten Einfassungsmauern samt Gewölbe vom Karlsplatz bis zum heutigen Flohmarkt einherging, und der Stadtbahnanlagen, die anfangs vor allem militärische Bedeutung hatten.

Dadurch entstanden mit Ausnahme des Bereiches um den Naschmarkt auch keine hochwertigen Wohnbebauungen entlang des eigentlich sehr hochrangigen innerstädtischen öffentlichen Verkehrsmittels. Dies führte schließlich auch dazu, dass später der motorisierte Verkehr im Wiental viel Platz zugesprochen bekam und dadurch stark zunahm.

Die Entwicklung nach dem 2. Weltkrieg



Abbildung 2: U4-Station Hütteldorf

Während des Zweiten Weltkrieges wurden große Teile der Wientallinie zerstört, dennoch konnten kurz nach Kriegsende wieder erste Züge verkehren. Bei der Planung der U-Bahn-Linie U4, die bis 1981 Bestandteil des Grundnetzes der Wiener U-Bahn wurde, konnte eine weitgehende Wiederherstellung des ursprünglichen Gestaltungsstils erzielt werden.

Die schon erwähnte starke Zunahme des Kfz-Verkehrs hat in den letzten Jahrzehnten zu einer hohen Verkehrsbelastung im Wiental geführt, wodurch eine Kompensierung dieser negativen Auswirkungen notwendig wurde.

Bereits im Jahre 1969 gab es Pläne zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Wiental, die eine Verlegung der B1 – Wiener Straße in Tieflage als Autobahn über den Wienfluss bis zum Gaudenzdorfer Knoten (Autobahnknoten mit der Gürtelautobahn) vorsahen², diese scheiterten jedoch an folgenden Nachteilen:

- lange Tunnelstrecken werden der Verteilerfunktion nicht gerecht
- daher bleibt an der Oberfläche noch immer zu viel Verkehr
- hoher Aufwand finanzieller Mittel
- ungleich höheres Sicherheitsrisiko für die Benutzer
- noch stärkere Belastung der Anrainer in den (Tunnel-)Rampenbereichen und bei den Anschlussstellen
- problematisches Verhalten der Wien bei starken Hochwässern
- große Teile der Wienfluss- und U-Bahn-Anlagen stehen unter Denkmalschutz.

Aufgrund der durchgehenden Befahrbarkeit der A 21 – Wiener Außenring-Autobahn ab 1982 konnte ein Teil des Verkehrsaufkommens aus dem Wiental verlagert werden, wodurch neue grundsätzliche Empfehlungen für die Ausgestaltung entlang der Wien ermöglicht wurden.

¹ Quelle: Gürtel, Süd- und Westeinfahrt; Abschlussbericht der Projektleitung „Leitprojekt Wiental“; Wien 1989

² B1 – Wiener Straße im Abschnitt Auhof bis Gaudenzdorf; Generelles Projekt MA 18 / Neukirchen; Wien 1969

In den „Grundsätzlichen Empfehlungen für das gesamte Wiental“³ der sogenannten „Gürtelkommission“ wurde nach einem langen Planungsprozess schließlich von der Verlegung der Fahrbahnen der B 1 in das Wienflussbett abgeraten. Allerdings sollten zur Verbesserung der Umweltverhältnisse – den örtlichen Gegebenheiten entsprechend und ähnlich wie im Gürtelbereich – besondere Maßnahmen wie Kurztunnel, Abrückungen und Ähnliches vorgesehen werden. Dies erwies sich in den folgenden Jahren seitens des Bundes als nicht finanzierbar, die weiteren Planungen mussten daher seitens der damaligen Österreichischen Schnellstraßen- und Autobahnen AG (ÖSAG) eingestellt werden.

Aktuelle Entwicklungen

Im Jahre 2002 wurde die B 1 im Rahmen der sogenannten „Verlängerung der Bundesstraßen B“ an das Land Wien übertragen und in der Folge als Hauptstraße B (HB) verordnet.

Ein Projekt, das aus den „Grundsätzlichen Empfehlungen für das gesamte Wiental“ stammt und noch immer zur Diskussion gestellt wird, ist die Niveaufreimachung der Kreuzung der stadtauswärtig gerichteten HB 1 mit der Kennedybrücke. Dieses Vorhaben würde aber dem im Masterplan Verkehr Wien vorgegebenen Ziel „keine weitere Steigerung des Kfz-Verkehrs an Zählquerschnitten der Hauptstraßen A + B (im Durchschnitt)“ zuwiderlaufen. Darüber hinaus müsste durch dieses Vorhaben der gesamte Hadikpark für die Rampen- und Tunnelanlagen geopfert werden. Die Leistungsfähigkeit der HB 1 in Fahrtrichtung stadtauswärts wird im Übrigen primär durch die westlich folgenden Verkehrslichtsignalanlagen bestimmt, wodurch dieses Projekt in Summe keinerlei Nutzen vorweisen kann. Daher ist im vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Masterplan Verkehr Wien 2003 mit seiner Evaluierung und Fortschreibung im Jahre 2008 kein Vorhaben zur Tieferlegung bzw. Verlegung der HB 1 zum Wienfluss mehr vorgesehen.⁴

So stellt das Wiental den letzten noch nicht zur Gänze zugebauten Flussraum im Westen der Stadt dar, den es zu erhalten gilt und der zu einem hochwassersicheren und damit zugänglichen Erlebnisraum umgestaltet werden soll.

Ziel des schon längere Zeit laufenden Projekts der MA 45 ist es, die Entwicklung eines alle Sachbereiche umfassenden Maßnahmenbündels, um das Wiental als wichtigen Erlebnisraum im Westen Wiens neu zu konzipieren, ohne dabei die wichtige Verkehrsfunktion zu vernachlässigen.

Zur Eindämmung des ständig wachsenden Kfz-Verkehrs sollen unter anderem durch vorrangigen und großzügigen Ausbaues des Park-and-ride-Angebots bei der U-Bahn und entlang der Westbahn Teile des Berufspendelverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel verlagert werden. Die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel wurde auch durch Errichtung zweiter Zugänge zu den U-Bahn-Stationen mit Aufzügen und durch bessere Verknüpfung mit den Zubringerlinien erhöht.

Auch eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 bis Auhof wurde in den letzten Jahren mehrmals gefordert. Intensive Untersuchungen ergaben jedoch, dass diese Verlängerung sehr unwirtschaftlich wäre, und daher wurde dieses Projekt nicht in den Masterplan Verkehr 2003 bzw. die 4. U-Bahn-Ausbauphase aufgenommen.

Neben dem öffentlichen Verkehr steht aber auch das Radfahren immer mehr im Vordergrund. So besteht bereits heute die Möglichkeit, von Purkersdorf bis ins Zentrum von Wien auf Radfahranlagen entlang des Wientals zu fahren (Wientalradweg). Ein wichtiger Lückenschluss gelang 2006 auf Höhe Rüdigerhof mittels eines Steges über den Wienfluss, die letzte direkte Verbindung ins Zentrum entlang des Naschmarkts ist noch offen.

Ein wichtiges Projekt zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Wiental ist der sogenannte „Wienfluss-Radweg“ (früher in den Medien auch bezeichnet als „Wiental Highway“), eine qualitativ hochwertige Radfahranlage entlang der Wien.

Die Magistratsabteilung 45 – Wiener Gewässer errichtete im Jahr 2005/06 im Bereich der Wehranlage Auhof bis Hackinger Steg den ersten Ab-

³ Gürtel, Süd- und Westeinfahrt; Abschlussbericht der Projektleitung „Leitprojekt Wiental“; Wien 1989

⁴ Werkstattbericht Nr. 95: Masterplan Verkehr 2003, Evaluierung und Fortschreibung 2008; Wien 2008



Abbildung 3: Visualisierung „Wienfluss-Radweg“

schnitt des „Wienfluss-Radweges“. Bis Ende 2010 wurde nun der Bedienweg im Wienflussbett bis zur Kennedybrücke verlängert und steht damit für Erholungszwecke zur Verfügung. Auf der knapp 3,5 km langen Distanz befindet sich ein gemischter Geh- und Radweg, wobei damit vor allem für Radfahrer eine attraktive Route von Auhof in Richtung Stadtzentrum geschaffen wurde. Der 4 m breite Weg führt auf der linken Seite des Wienflussbettes entlang.

Der „Wienfluss-Radweg“ wird mit den wichtigen Brücken bzw. Radrouten verknüpft, wobei diese Anbindungen auch als Teil eines Fluchtwege-

konzepts im Falle von Hochwasser behindertengerecht ausgeführt werden. Für einen möglichst direkten Zugang zum „Wienfluss-Radweg“ dienen folgende Rampen- bzw. Stiegenanlagen:

- Rampe St. Veiter-Brücke inkl. Verknüpfung mit dem 13. und 14. Bezirk
- bestehender Stiegenaufgang bei U4 – Ober St. Veit
- Rampe Astgasse inklusive Steg Astgasse.

Die Anschlussrampen sind so gebaut, dass sie auch bei einem 10-jährlichen Hochwasser noch immer einen entsprechenden Schutz gewährleisten.

Die Anbindung an die Kennedybrücke erweist sich als technische Herausforderung: der Rad- und Fußweg wird nach Unterquerung der Brückenkonstruktion, des der bis dahin im Flussbett befindlichen Betriebsweges, auf ein Niveau knapp unterhalb der Brücke geführt. Technisch wird dies durch eine an der linken Wienflussmauer montierte Rampe ermöglicht, die schließlich in den Hadikpark einmündet.

DAS WIENTAL UND SEIN FLUSS

Mag.arch. Alfons Oberhofer
Architekt und Landschaftsplaner



Der Fluss

Das Wiental ist mit dem Donaukanal und dem Gürtel der wichtigste städtebauliche Strukturraum im dicht bebauten Teil von Wien. Das Kernstück bzw. das verbindende Element dieses Tals ist der Wienfluss.

Dieser formte dieses Tal durch die fluviale Wir-

kung des Wassers in Form von Erosion und Akkumulation von Feststoffen über die Jahrtausende hinweg.

Die Wien war bis Ende des 19. Jahrhunderts ein bis mehrere hundert Meter breiter Fluss mit zahlreichen Seitenbächen, Schotterbänken und Inseln sowie flussbegleitenden Auwäldern.

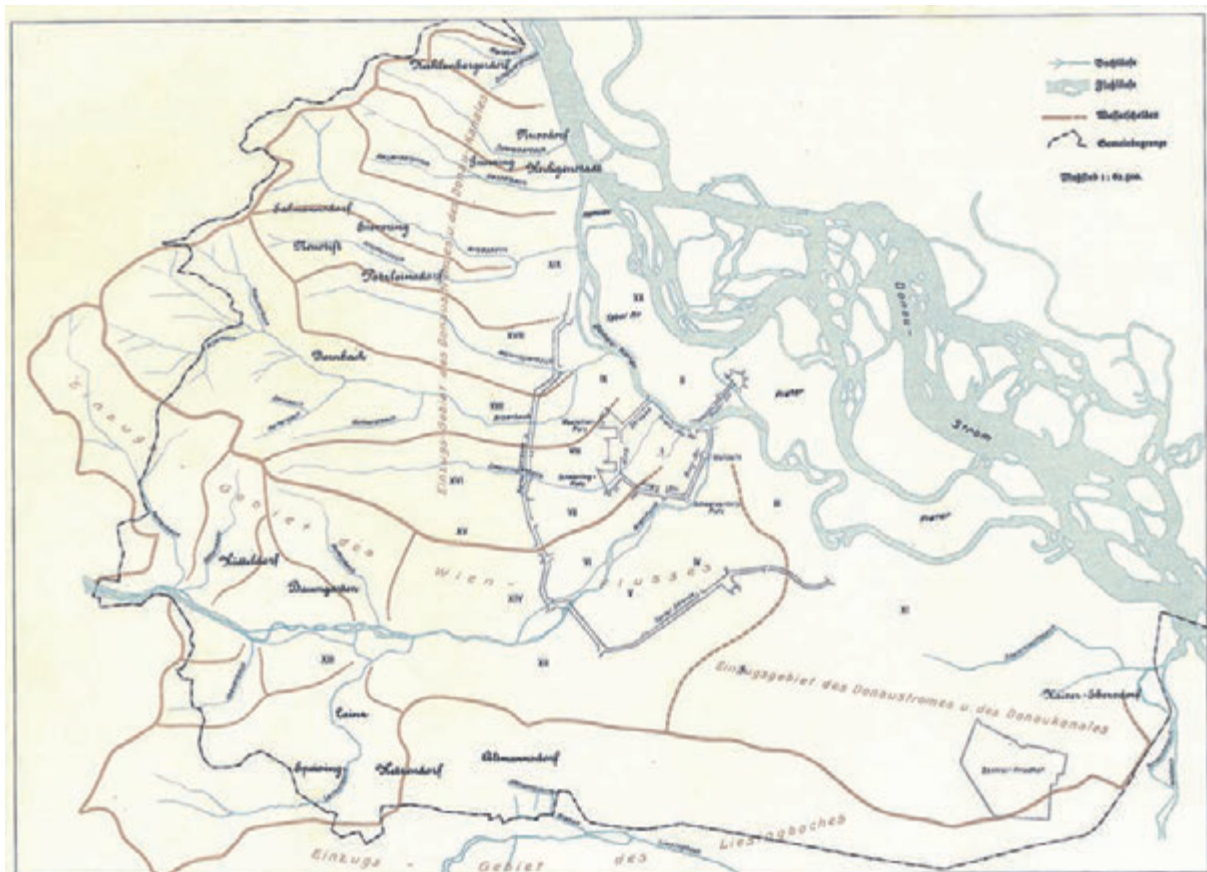


Abbildung 1: Das ursprüngliche Bach- und Flussnetz von Wien

Mit dem Auftauchen des Menschen und seinen wachsenden Bedürfnissen nach Siedlungsraum entstand eine Gegenwirkung auf das bis dahin ausschließlich durch den Fluss bestimmte Gefüge dieses Flussraums. Mit der wachsenden Stadtentwicklung wurde der Fluss schließlich als bestimmender Faktor durch die baulichen Aktivitäten des Menschen abgelöst.

Schon die Römer errichteten an der Wien Stau-becken und Wehranlagen, und zu Beginn des 19. Jahrhunderts fanden die ersten einschneidenden Regulierungen zwischen Schönbrunn und der Einmündung in den Donaukanal statt. Das Flussbett wurde eingetieft und die Böschungen gepflastert. Das Ziel war die Schaffung von Siedlungsraum und die dafür notwendigen Infrastruktureinrichtungen.

an der Peripherie der Stadt. Verstärkt wird das heute durch die an beiden Ufern angeordneten Hochleistungsstraßen samt U-Bahn-Trasse am rechten Ufer der Wien. Damit reduziert sich der Flussraum zu einem tiefer gelegten Mittelstreifen zwischen Verkehrsbändern in Form eines offenen Kanals.

Mittelfristig wird es im „kanalisierten“ Abschnitt des Wienflusses in Hinblick auf Gewässerökologie zu Verbesserung kommen müssen. Anlass und Vorgabe dafür ist die im Jahr 2000 in Kraft getretene Wasserrahmenrichtlinie der EU (WRRL). Allgemeines Ziel dieser Richtlinie ist es, den guten ökologischen und chemischen Zustand der europäischen Gewässer zu erhalten bzw. wieder herzustellen.

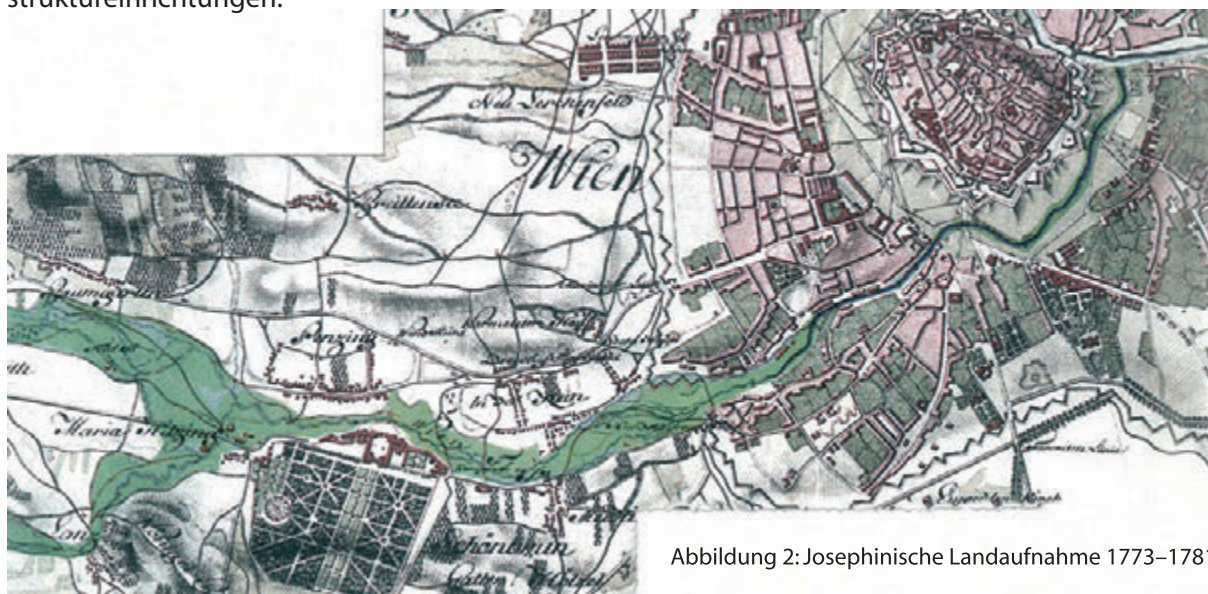


Abbildung 2: Josephinische Landaufnahme 1773–1781

Mit der Errichtung der Stadtbahn und den Wientalstraßen ging die heutige Regulierung mit teilweiser Einwölbung der Wien einher und durch die Einleitung von Abwässern verschlechterte sich auch die Wasserqualität der Wien zusehends, sodass die Wien heute ein ökologisch degradiertes Gewässersystem mit stark reduzierten Lebensgemeinschaften ist.

Die heutige Flussgestalt wird bestimmt durch eine bis zu 6 m tiefer gelegte gepflasterte oder betonierte Sohle mit massiven Stützmauern an beiden Ufern im innerstädtischen Verlauf und einseitiger Mauer und gepflasterter Böschung

Der Bezugsrahmen dazu ist der anthropogen weitgehend unbeeinflusste gewässerspezifische Referenzzustand.

Dazu gibt es jedoch Ausnahmen bei sogenannten „erheblich veränderten Gewässern“ (heavily modified water bodies). Damit wird auf die Tatsache reagiert, dass zahlreiche Oberflächengewässer in Europa durch die menschlichen Nutzungen (Energiegewinnung, Siedlungstätigkeit etc.) nachhaltig so stark verändert wurden, dass diese auch langfristig nicht mehr in den guten ökologischen Zustand zurückgeführt werden können. Hier gilt als Bezugsrahmen nicht der gute öko-

logische Zustand, sondern das gute (maximale) ökologische Potenzial.

Der Wienfluss wurde entsprechend den Durchführungsbestimmungen der WRRL als „erheblich verändertes Gewässer“ eingestuft, und somit stellt sich in Hinkunft die Frage nach dem guten ökologischen Potenzial bzw. welche Maßnahmen sind notwendig, um dieses zu erreichen?

In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2002 im Zuge einer ökologischen Bewertung der bis dahin durchgeführten Revitalisierungsarbeiten am Wienfluss und am Mauerbach im Abschnitt Auhof von den Autoren Reinhard Wimmer, Andreas Chovanec und Robert Konecny u.a. folgende Maßnahmen als notwendig erachtet:

- Die Gewährleistung des Fließkontinuums über den gesamten Wienflussverlauf, Auflösung von Sohlabschürfen und Umbau in für Fische und Makrozoobenthos passierbare Sohlrampen.
- Einbringen von gewässerspezifischen Substraten in den gesamten Verlauf des Wienflusses

(durch Überschüttung bzw. Öffnung der Sohle). In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu achten, dass Geschiebe aus den Nebenbächen in den Hauptbach transportiert werden kann.

- Durchführung von Strukturierungsmaßnahmen im derzeit hart verbauten Wienflussgerinne, um eine höhere Heterogenität in den Strömungs- und Substratverhältnissen herbeizuführen ...
- Vermeidung von Einleitung ungeklärter Abwässer in den Wienfluss
- usw.

Im Jahre 2003 wurden in einer 100 m langen Versuchsstrecke unterhalb des Hackinger Steges diese Grundsätze zum Teil baulich umgesetzt. Zuvor wurden die geplanten Maßnahmen in umfangreichen Modellversuchen im wasserbautechnischen Labor der TU Wien auf die hydraulische Funktionstüchtigkeit im Fall von Extremhochwasserereignissen überprüft.

Abbildung 3 und 4: Versuchsstrecke am Hackinger Steg während der Bauphase und kurz nach Baufertigstellung.





Abbildung 5 und 6: Rückhalteanlagen Auhof

Das Tal

Das historische Wien wurde auf der Nordseite von der Donau bzw. vom Donaukanal (Wiener Arm) und auf der Südseite vom Wiental bzw. vom Wienfluss begrenzt.

Wien lag historisch auch am Wiental und entwickelte sich entlang dieses Tals nach Westen.

Zu einem wesentlichen Teil „bezeichnet“ das Wiental mit seinem Fluss die Stadt, wie sie sich bis Ende des 19. Jahrhunderts nach Westen hin entwickelte, und ist damit ein Stück gebaute Stadtgeschichte.

Das Wiental ist für die Identifikation der Stadt und ihrer Teile unerlässlich und ist einerseits damit auch ein wichtiges Darstellungselement z. B. als stadtgeografische örtliche Zuweisung (Rechte und Linke Wienzeile, Name der Stadt etc.) und andererseits ist es ein signifikantes visuelles Element des Stadtbildes.

D. h. das Wiental ist damit gleichzeitig ein die Stadtstruktur bestimmendes Element und darüber hinaus ein wichtiges Vorstellungsbild der Stadt.

Das Wiental durchschneidet die Stadt in einem Längsschnitt vom Westen kommend Richtung Osten bis zum historischen Stadtkern und schwenkt anschließend in einem Bogen in süd-östlicher Richtung um diesen Stadtkern und dann Richtung Nordosten bis zur Einmündung in den Donaukanal.

Es ist offensichtlich, dass es bei diesen Baumaßnahmen nicht um Renaturierung bzw. um einen Rückbau in ein dem natürlichen Zustand entsprechendes Fließgewässer geht, sondern um die Schaffung eines neuen Fließgewässers mit gutem (maximalem) ökologischen Potenzial entsprechend den Vorgaben der WRRL. Es wird mit diesen Baumaßnahmen sozusagen der Rahmen geschaffen, damit sich in der Folge entsprechende Gewässerbiozönosen entwickeln können.

Im Gegensatz dazu ging es bei den in den Jahren 1990–2000 durchgeführten Baumaßnahmen im Bereich der Rückhalteanlagen in Auhof und Mauerbach um Renaturierungsmaßnahmen. Der Wienfluss fließt heute wieder weitgehend ungehindert in seinem ursprünglichen, sehr breiten Flussbett durch die Rückhaltebecken. Erst ab einem zweijährlichen Hochwasserereignis wird der Wienfluss in das Umflutergerinne kurzfristig umgeleitet, um für den Retentionsfall (Extremhochwasserereignis) ausreichend Speichervolumen in den Retentionsbecken zur Verfügung zu haben.



Abbildung 7: Plan von Wien und Umgebung 1706 von Leander Anguissola und Jacob Marinoni

An vielen Stellen lässt sich auch heute noch die Topografie dieses Tals im Stadtkörper ablesen. Vor allem die relativ steilen Straßen vom 6. Bezirk in Richtung heutiger Naschmarkt erinnern an die ehemaligen steilen Talränder am linken Ufer.

Durch diesen Längsschnitt des Wientals durch die Stadt werden verschiedene stadtypologische Gestaltungsformen und stadtypologische Elemente veranschaulicht.

Man betritt die Stadt von den Hügeln des Wienerwaldes von Westen kommend in das Tal

bei Auhof, wo die ursprüngliche Weite und der topografische Rahmen weitgehend erhalten und erlebbar geblieben sind. Darauf folgend verengt sich das Tal durch die rasch dichter werdende Verbauung zumindest auf der rechten Talseite und wirkt als geschlossener Abschnitt. Danach folgt der Gegensatz durch die Offenheit der Schloss- und Parkanlagen von Schönbrunn.

In der Folge verengt sich das Tal wieder und wird verstärkt durch eine beidseitig geschlossene Verbauung. Im Bereich des Naschmarktes verbreitert sich das Wiental wieder leicht und weitet sich am Karlsplatz auf und beschreibt gleichzeitig den schon oben angemerkten Bogen in süd-

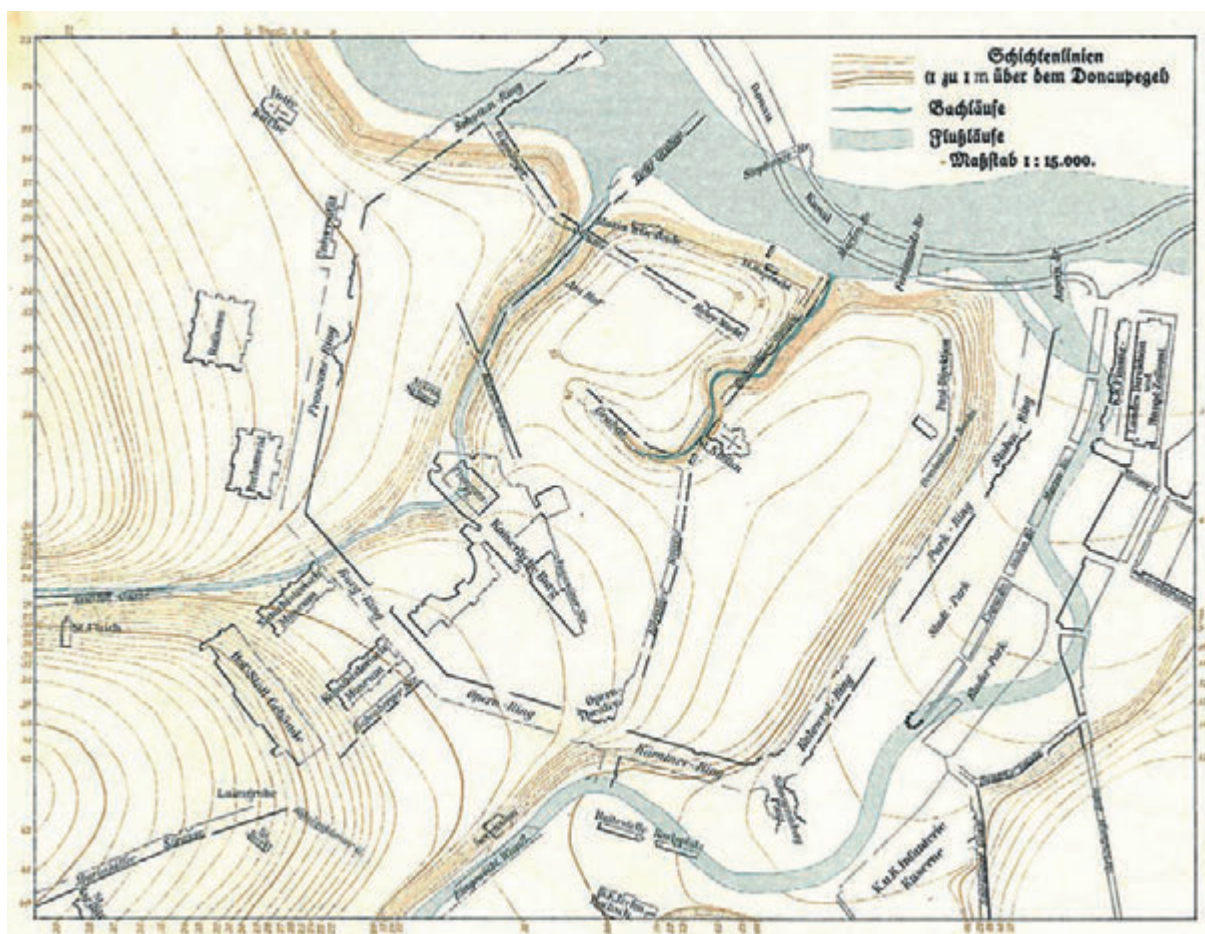


Abbildung 8: Der ursprüngliche Boden der Altstadt von Wien vor der Bebauung

östlicher Richtung um die Altstadt. Der Talraum folgt im Wesentlichen den durch den Wienfluss geformten topografischen Verhältnissen (siehe Abbildung 8 oben).

Hinsichtlich Verbauungsformen finden sich entlang dieses Tals alle wichtigen Elemente der verschiedenen Baupochen wieder.

So finden sich in der Längsansicht an beiden Seiten:

- vorgründerzeitlicher Baubestand der Altstadt mit Objekten der ehemaligen Vorstadt,
- früh-, hoch-, sowie spätgründerzeitliche Strukturen,
- Anlagen der Zwischenkriegszeit,
- Baubestand aus den verschiedenen Phasen des Wiederaufbaus nach 1945 und schließlich

- historische Bauwerke von Weltrang, die nicht nur gesamtstädtisch von Bedeutung sind, sondern weit über die Grenzen der Stadt Wien und Österreich hinaus wichtig sind.

Ein Charakteristikum dieses Talraums ist, dass er nicht homogen aufgebaut ist, sondern in seiner Abfolge den durch die Topografie und Bebauung bestimmten umgebenden Stadtraum widerspiegelt.

Nach einer vorläufigen groben Typologie könnte demzufolge das Wiental in folgende Abschnitte differenziert werden:

- Der Abschnitt Auhof mit den renaturierten Rückhalteinrichtungen sowie den flankierenden beidseitigen hügeligen Grünräumen.
- Der Abschnitt Auhof bis zum Hackinger Steg mit einem breiten Flussbett und beidseitigen gepflasterten Böschungen mit teilweise aufgeständerten Hauptverkehrseinrichtungen mit dahinter gelegener lockerer Verbauung.

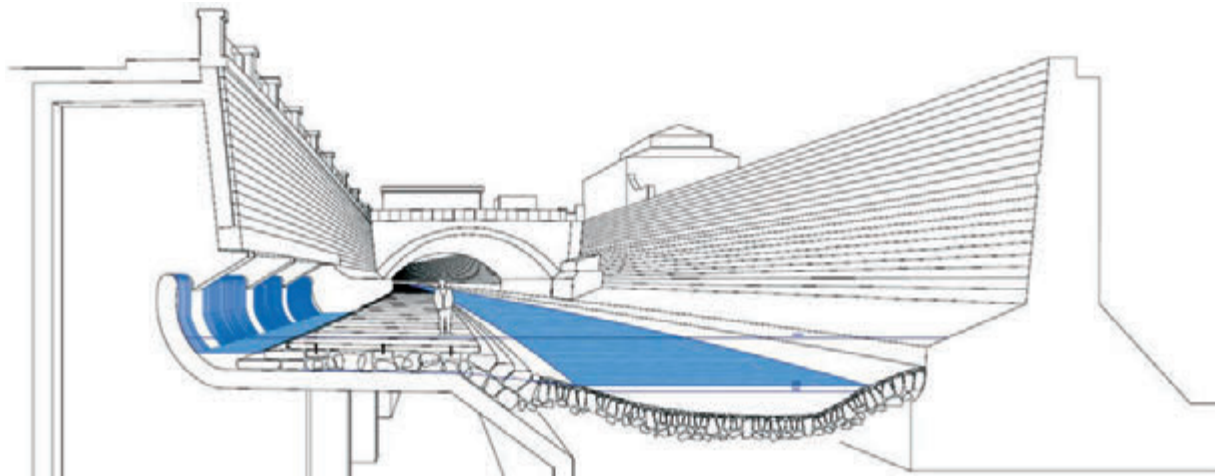


Abbildung 9, 10, 11: „Weg“ des Wassers und der Stadtbe-
wohner im engeren Flussraum des Wientals im Bereich
Pilgrambrücke, große Einwölbung, Stadtpark
Wettbewerbsbeitrag Atelier Oberhofer 2004, 1. Preis.

- Der Abschnitt Hackinger Steg bis Kennedybrücke mit ebenfalls relativ breitem Flussbett und Ufermauer am rechten Ufer und gepflasterte Böschung am linken Ufer mit einer zum Großteil geschlossenen Verbauung mit gemischter Nutzung.
- Der Abschnitt Kennedybrücke bis U4-Station Schönbrunn mit engem kanalisierten Flussraum und beidseitigen Ufermauern. Gesäumt wird dieser Abschnitt von Grünräumen im Vorfeld des Schloss Schönbrunn, die jedoch vom Flussraum abgetrennt sind. Hier besteht Handlungsbedarf nach einem Zusammenführen dieser Grünzonen mit dem Flussraum.
- Der Abschnitt U4-Station Schönbrunn bis zum Beginn der großen Einwölbung mit tief gelegtem kanalisierten Flussraum mit beidseitigen

Ufermauern und teilweise längeren Einwölbungen. Dichte geschlossene Verbauungsformen an beiden Talseiten. Die Ausnahme dazu der Kreuzungsbereich Wiental – Gaudenzdorfer Gürtel, primär als Verkehrsknoten mit zahlreichen Restflächen als nur schwer nutzbare Restgrünflächen. Bei der Formulierung eines Leitbildes wäre darauf zu reagieren.

- Der Abschnitt große Einwölbung unter dem Naschmarkt bzw. offener Parkplatz westlich der U4-Station Kettenbrückengasse
- Und schließlich der Abschnitt Ohmann-Portal, Stadtpark bis zur Einmündung in den Donaukanal als städtische Parkanlage und der charakteristischen Engstelle Ohmannsteg – U4-Brücke Radetzkybrücke – Urania.

Nach dem Bestimmungsraster der Stadtbildanalyse (vgl. z. B. K. Lynch, das Bild der Stadt 1968) könnte das Wiental zusammenfassend wie folgt charakterisiert werden:

- Der engere Tal- und Fluss-(kanal)raum ist ein Weg durch die Stadt mit gewohnheitsmäßigen Eindrücken und der räumlich getrennt auf verschiedenen Ebenen dieses Tal durchläuft. Dies trifft vor allem auf den „Weg des Wassers“ zu, der Wienfluss als städtischer Fluss, der sich abschnittsweise in seiner Gestalt verändert, jedoch ein durchgängiger aquatischer Lebensraum sein soll. Als solcher sollte er auch für die Stadtbewohner durchgängig erleb-, begeh- und befahrbar (Radfahrer) sein.

In diesem Zusammenhang ist die Frage der gefahrlosen Zugänglichkeit von besonderer Bedeutung.

- Aus der Sicht der angrenzenden Stadtteile ist das Wiental und sein Fluss gleichzeitig Grenze und Nahtstelle zugleich.

Über das Wiental erfolgt sozusagen der „Uferwechsel“ von den angrenzenden Bezirken zu den auf der anderen Talseite gelegenen. Das Wiental ist somit „Brücke“ der Stadt.

Wesentlich dabei ist, dass im Wiental als freigehaltene „Kerbe“ im Stadtkörper die Sequenzen der „Übergänge“ ablesbar, offen und sichtbar bleiben.

Es sind dies auch jene Nahtstellen, wo auch der „Etagenwechsel“ innerhalb des Talraums zu erfolgen hat. D. h. die Zugänglichkeit (Befahrbarkeit) zum tiefer liegenden Flussraum samt Promenade hat an diesen Stellen vorzugsweise zu erfolgen.

Dies schließt eine Verbauung, die das Längs- und Querprofil des Wientals beeinträchtigt, aus.

- Das Wiental ist Brennpunkt wichtiger stadträumlicher Beziehungen. Wo immer möglich, sollte dem auch baulich entsprochen werden. Das Wiental als Fokus sowohl in der Längs- als auch in der Querrichtung. Von dort laufen die wichtigen Straßenzüge in die angrenzenden Bezirke, und diese sind vom Wiental aus auch lesbar und erlebbar.

Ein Beispiel für eine großartige städtebauliche Inszenierung einer solchen Bezugsachse stellt die in den letzten Jahren durchgeführte Neugestaltung des Beginns der Taborstraße am Wiener Donaukanal dar.



Abbildung 12: Städtebauliche Inszenierung des Beginns der Taborstraße. Der Donaukanal als Brennpunkt wichtiger stadträumlicher Beziehungen, Arch. Hollein und Nouvel.

- Durch das Wiental werden Stadtteile in Bereiche gegliedert. Darüber hinaus ist es aber auch selbst ein Bereich und ist somit Referenz von außen und Gliederungselement von innen.

Vom Wiental aus sind wichtige Merk- und Wahrzeichen Wiens erkenn- und erlebbar (Schönbrunn, Naschmarkt, Stephansdom, Altstadt etc.).

Hinsichtlich allgemeiner Ansprüche an die Gestaltung soll das Wiental als vielfältig nutzbarer Freiraum erhalten und gestaltet werden unter Beibehaltung seiner abschnittswisen Differenzierung. Entscheidend dabei ist eine die Ganzheit des Raums formulierende Gestaltung. Eine solche hat dementsprechend „durchgehende Elemente“ (der Fluss, die Promenade etc.) mit abschnittswisen differenzierten Zusammenhängen aufzuweisen.

Eine besondere Herausforderung dabei ist die Interpretation des engeren Flussraums mit den Freiräumen an der Oberfläche bis zur Bebauung.

Literaturverzeichnis:

- Gerinnemorphologische Ausbaumöglichkeiten Wienfluss 1991, Studie im Auftrag der Stadt Wien 1991, Marianne Katzmann, Alfons Oberhofer, 1991, Wien.
- Der Aufbau, Heft 1/2/2002, Neues Leben am Wienfluss, 2002, Wien.
- Der Aufbau, Heft 6/7/1993, Zur Rückgewinnung der Wiener Bäche, 1993, Wien.
- Der Neue Wienfluss, Natur und Technik im Ein-

klung, Magistrat der Stadt Wien, Werner Lazowski, Christian Zuckerstätter, 1997, Wien.

- Flussmorphologie, ein Leitfaden für Naturwissenschaftler und Ingenieure, Joachim Mangelsdorf, Karl Scheuermann, Verlag Oldenburg, 1980, München – Wien.
- Städtebauliche Studie Donaukanal, Magistrat der Stadt Wien, MA 21, Viktor Hufnagl, Traude u. Wolfgang Windbrechtinger (Städtebauteam), 1974, Wien.
- Problemerkatalog Donaukanal, Magistrat der Stadt Wien, MA 18, Leopold Redl, Alfons Oberhofer, Peter Wohlfahrtstätter, 1986, Wien.

Abbildungs- und Fotonachweis:

Abb. 1: Das ursprüngliche Bach- und Flussnetz von Wien, aus: Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes, Eisler Max – Herausg., Verlag der Deutsch-Österreichischen Staatsdruckerei, 1919, Wien.

Abb. 2: Josephinische Landesaufnahme 1773–1781, aus: Österreichisches Staatsarchiv.

Abb. 3 und 4: Versuchsstrecke am Wienfluss, Hackinger Steg, MA 45 – Wiener Gewässer, 2003, Planung: Atelier Oberhofer, Ing. Büro Neukirchen. Fotos: Atelier Oberhofer.

Abb. 5 und 6: Rückhalteanlagen Auhof, MA 45 – Wiener Gewässer 1990–2000. Planung: Atelier Oberhofer, Ing. Büro Neukirchen. Fotos: MA 45 (Luftbild), Atelier Oberhofer.

Abb. 7: Plan von Wien und Umgebung 1706 von Leander Anguissola und Jacob Marinoni, aus: Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes, Eisler Max – Herausg., Verlag der Deutsch-Österreichischen Staatsdruckerei, 1919, Wien.

Abb. 8: Der ursprüngliche Boden der Altstadt von Wien vor der Bebauung, aus: Historischer Atlas des Wiener Stadtbildes, Eisler Max – Herausg., Verlag der Deutsch-Österreichischen Staatsdruckerei, 1919, Wien.

Abb. 9, 10, 11: Der neue Wienfluss, Planungen Bereich Pilgrambrücke bis Stadtpark, MA 45 – Wiener Gewässer 2004, Planung: Atelier Oberhofer, Wettbewerbsbeitrag, 1. Preis.

Abb. 12: Foto, Atelier Oberhofer.

EXPERTISE ZIELGEBIET WIENTAL

Mag. arch. Franz Janz
Hoffmann-Janz Architekten



1. Einleitung

Das sich auf rund 14 km Länge erstreckende Wiental beginnt bei der Westeinfahrt mit einer räumlichen Aufweitung, die sich Richtung Stadt auf einer Teilstrecke von ca. 1,6 km Länge (beginnend auf Höhe Rüdigerstraße bis Stadtpark unter dem Naschmarkt und Karlsplatz, visuell nicht wahrnehmbar) immer mehr verjüngt und dann leicht aufweitend in den Donaukanal mündet. Die Grundrissfiguration des linear bis geschwungenen Wientals in die Stadt wird beidseitig von

Haupteerschließungsstraßen begleitet, die von öffentlichen Plätzen unterbrochen sind, jedoch eine nördliche und südliche Stadtteiltrennung nach sich ziehen. Trotz Querverbindungen ist Richtung Westen des Wientals eine Barrierewirkung für die fußläufige Anbindung an den Wienfluss vorhanden. Die derzeitigen Bebauungsstrukturen von der eher dichten Bebauung im innerstädtischen Bereich enden im Westen aus einer Mischung von Wohn- und Gewerbenutzung in unterschiedlicher Höhenentwicklung und Dichte mit großflächigen, naturbelassenen Grünanlagen des Wienerwaldes. Das Wiental als Leitlinie in die Stadt wird als städtebauliches Motiv herangezogen, zu der die folgenden Qualitätsverbesserungen vorgeschlagen werden.

2. Tor zur Stadt

Für die derzeit nicht wahrnehmbare Grenze zwischen Wien und Niederösterreich wird die Setzung eines städtebaulichen Akzentes vorgeschlagen, der gleichzeitig den Beginn des Wientals definiert.

3. Wiental

Das derzeitige Wiental mit seinen unterschiedlichen Topografien und Querschnittsprofilen weist linear angeordnete, parallel geführte Zonierungen und Funktionen in Ost-West-Richtung auf. Zur Verstärkung der Identität werden unter Zugrundelegung eines durchgängigen Gestaltungsbildes die folgenden übergeordneten Maßnahmen formuliert:



3.1 Das blaue Band

Ein wesentlicher Bestandteil für die Qualitätsverbesserung wäre eine permanente Wasserfüh-

rung, die im Speziellen während der Sommermonate eine klimatische Verbesserung sowie die Aufenthalts- und Erholungsqualität erhöhen würde. Eine Empfehlung dazu wäre, mit einer Öffnung im Bereich Naschmarkt den Wienfluss wieder erkennbar zu machen.

3.2 Das grüne Band

Als Leitlinie in die Stadt führend, sollten – wo baulich möglich – beidseitig entlang des Wienflusses Baumalleen bis Ende des Naschmarkts als Bestandsergänzung geführt werden, was in diesem Bereich den historischen Boulevardeffekt verstärken würde. Im Bereich U4 Center Meidling/Längenfeldgasse sollte die U-Bahn-Trasse geschlossen und begrünt werden. Für den Bereich Schönbrunn liegt bereits ein Wettbewerbsprojekt für die Umgestaltungsmaßnahmen vor.



3.3 Das leuchtende Band

Ein möglichst einheitliches, straßenbegleitendes Beleuchtungskonzept in Kombination mit einer vom Flussraum kommenden Effektbeleuchtung wird als Leitmotiv vorgeschlagen. Die Brücken, die öffentlichen Freiräume sowie die architektonischen Highlights sollten durch besondere Lichtakzente hervorgehoben werden.

3.4 Das helle Band

Unter dem Begriff des hellen Bandes sind die Fuß- und Radwegverbindungen in Längsrichtung des Wientals als Kontrast zu den Verkehrsflächen zu verstehen. Sie dienen als Leitmotiv zu den jeweiligen Kreuzungsbereichen, Querverbindungen sowie den öffentlich genutzten Freiflächen und Grünanlagen. Als grundsätzlicher Lösungsansatz wird empfohlen, dem Flussraum eine begleiten-



de Rad- und Fußwegzone zuzuordnen, um den Flussraum erlebbar zu machen. In Abhängigkeit der unterschiedlich breiten Bebauungsränder können in Längsrichtung abwechslungsreich gestaltete Zonen entstehen.

3.5 Das schwarze Band

Das bestehende hochrangige Straßennetz mit Bahntrassen und Brücken in unterschiedlichen Höhenentwicklungen beeinträchtigt speziell im westlichen Teil die Zugänglichkeit zum Wienfluss und zu den Grünräumen. Im Hinblick auf die zukünftige Stadtentwicklung wäre es wichtig, die damit verbundene Erhöhung des Verkehrsaufkommens einzudämmen und eine Attraktivierung zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sowie die damit verbundene Schaffung von Parkraum, wie bereits in Hütteldorf und Schönbrunn geplant, umzusetzen. Weitere Adaptierungsvorschläge sind das Entfernen bzw. Verlegen von PKW-Stellplätzen, die sich in unmittelbarer Nähe des Wienflusses befinden, wie z. B. Hadikgasse stadtauswärts ab Kennedybrücke und auf den Wienflussbrücken ab dem Margaretengürtel stadteinwärts. In Zusammenhang mit der Oberflächengestaltung Flohmarkt und Naschmarkt ist die Parkplatzthematik ebenfalls zu klären.

3.6 Das historische Band

Das abwechslungs- und umfangreiche Angebot der historischen Kulturbauten, das sich mit den geschützten Landschaftsteilen entlang der Wientalachse befindet, gilt als eine der Besonderheiten in Wien. Eine ausreichende Dokumentation darüber wurde bereits in der stadträum-

lichen Studie erarbeitet. Mit qualitativen Verbesserungsmaßnahmen des denkmalgeschützten Wienflusses, wie etwa die Verstärkung der Erlebbarkeit, das punktuelle räumliche Freispielen der historischen Abgänge und Brücken, sowie die begleitenden Maßnahmen für den städtischen und öffentlichen Raum kann dieser als kultureller Leitfaden herangezogen werden.

4. Städtebau

Die aktuellen Projekte und Entwicklungen bilden wesentliche Bausteine, die zur Standortattraktivierung des Wientals beitragen. Dazu zählen auch die stadträumlich sehr beeinflussenden Verkehrsbauten, beginnend von der westlichen Stadtgrenze bis Hütteldorf, wo Handlungsbedarf hinsichtlich einer ästhetischen Aufwertung besteht. Zusammen mit der vorgeschlagenen städtebaulichen Akzentsetzung als Toreinfahrt nach Wien wird das Gesamtensemble der erste Eindruck für die nach Wien ankommenden Besucher sein. Die dem Wienfluss zugeordneten städtischen und öffentlichen Räume sollten eine ästhetische Qualität unter Einbeziehung der sozialen Aspekte aufweisen, die bunt, lebendig und themenspezifisch gestaltet sind. Die Vielfalt der Grün- und Freiräume sollen für die Bewohner



und Besucher der Stadt als Teil der urbanen Qualität erlebbar werden. Die Dimensionierungen sind entsprechend dem Stadtentwicklungsplan 2005 auszulegen.

5. Zukunft

Über das Tor im Westen werden die Besucher von Grün, Wasser und Licht begleitend durch ein umfangreiches Angebot von neuen und historischen Kulturbauten in das Zentrum von Wien geführt. Mit der Qualität und Vielfältigkeit der städtischen und öffentlichen Räume wird das

Wiental für die Bewohner als Freizeit- und Erholungsraum, den Touristen als eine der Besonderheiten von Wien in Erinnerung bleiben.

Ein wesentliches Kriterium wird jedoch die Kooperationsbereitschaft der politischen Entscheidungsträger unter Einbeziehung der angrenzenden Bezirke sein, die unter Voraussetzung der verfügbaren Budgetmittel den gemeinsamen Willen bekunden, das ausgewählte Konzept als zukünftige Visitenkarte der Stadt Wien umzusetzen.

1 Westeinfahrt



2 Hütteldorf



3 Hietzing



4 Schönbrunn



5 Meidling



6 Gürtel



7 Flohmarkt



8 Naschmarkt/Karlsplatz



9 Stadtpark



10 Urania



BEITRAG ZUM EXPERTINNENFORUM

Mag.arch. Alexander Hagner
Architekt





Luftbild von Wien aus Richtung Westen um ca. 1990 – leicht nachbearbeitet



Gegenüberstellung der beiden Luftbilder – links das nachbearbeitete und rechts das Original

Der Vergleich macht uns sicher:

Ohne Wiental fehlt eine der wesentlichsten natürlichen Strukturlinien von Wien. Die Identität der gesamten Stadt wäre eine andere. Für diesen Teil Wiens wäre es der Verlust seiner speziellen Struktur und damit seiner Besonderheit.

Was ursprünglich von der Topografie definiert wurde, haben die Bewohner über die Jahrhunderte in ihrer Eigenart weiter verfolgt: eine Schneise, die Lebensader war und die nach wie

vor sämtliches Potential dazu hat, auch in Zukunft lineares Zentrum vieler Aktivitäten der Bevölkerung und ihrer Besucher zu sein. Um dieses möglichst systemkohärent zu erschließen gilt es, möglichst viele geschichtliche wie auch aktuelle Aspekte zu untersuchen.

Allerdings haben wir es auch der Untätigkeit der letzten Generationen zu verdanken, dass wir noch immer von den äußerst visionären Baumaßnahmen vom Ende des 19. Jahrhunderts weitestgehend unverändert profitieren können.

Der Wienfluss spielt heute in der Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit keine Rolle. Die letzten beiden „Schilder“ dazu verdeutlichen den Status quo: sehr schön, sehr alt, aber auch sehr repräsentativ hinsichtlich der Gesamtsituation.



Einerseits hat der 100-jährige Dornröschenschlaf zwar keine enorme Entwicklung hervorgebracht, andererseits jedoch auch keine weitreichende Zerstörung der alten Struktur bewirkt:

Die Wienflussregulierung zwischen den Retentionsbecken und der Mündung in den Donaukanal versieht seit dieser Zeit weitgehend unverändert ihren Dienst. Die U4 (vormals Stadtbahn) fährt weiterhin bis Hütteldorf, und selbst die Hauptkanäle, die in ihren Anfängen sogar bis 1831 zurückgehen, fördern noch täglich das meiste der Abwässer aus dem städtischen Bereich des Wientals zum Hauptsammler.

Wer heute die Prinzessin wachküst, sollte jedenfalls nicht nur in der Lage sein, alle Dornhecken zu überwinden, sondern sollte ihr auch eine rosige Zukunft bieten können.

Da aber – entgegen dem Verlauf im Märchen – hier die Zeit nirgends sonst stehen blieb, ist de facto Handlungsbedarf in vielerlei Hinsicht gegeben.

Zwei wesentliche Problemfelder seien nachfolgend kurz hervorgehoben: die Kanalisation und der Verkehr.

Die Kanalisation

Zwar verhindert der zwischen 1997 und 2006 errichtete Wiental Kanal zwischen der Urania und der Pilgrambrücke die Verunreinigung des Wienflusses vor der Einmündung in den Donaukanal über eine 3,5 km lange Strecke. Jedoch gelangt bei starkem Niederschlag das sogenannte Misch-

wasser (mit Regenwasser verdünntes Abwasser) auf der Strecke davor weiterhin ungeklärt über Stichkanäle direkt in den Wienfluss.

Der Zuwachs an versiegelten Flächen und der enorme Anstieg der Abwassermenge steigert die Gefahr des Überlaufens bei starkem Regen. Zusätzlich sind die Sammelkanäle, welche teilweise aus dem vorvorherigen Jahrhundert stammen, mittlerweile unterdimensioniert und sind für die Erfordernisse des 21. Jahrhunderts zu adaptieren. So kommt es nicht selten vor, dass Abwasser direkt in den Wienfluss fließt und damit auch über den eigentlich abwasserbereinigten 3500 m langen letzten Flussabschnitt hinweg in den Donaukanal, weiter in die Donau usw.

Während zudem die spezielle Hochwassersituation mit ihrer enormen Performance hinsichtlich Menge und zeitlichem Eintreffen immer wieder als Verhinderungsgrund für eine individuelle unmittelbare Nutzung des Flussbettes angeführt wird, liegt in der längst überfälligen Adaptierung der jahrhundertealten Abwasserkanäle zugleich die Chance, diese extreme Performance wesentlich zu reduzieren.

Hier treffen wir eindeutig auf das größte Potenzial für die Belebung der zentralen Hauptschlagader des Wientals.

Der Verkehr

Einige Varianten wurden alternativ zum derzeitigen Verlauf der Westein- und Westausfahrt untersucht – im Wesentlichen ist aber keine davon

wirklich vielversprechender als die jetzige Anordnung der Fahrbahnen.

Das Wiental wird Hauptverkehrsader bleiben. Da aber nicht nur der motorisierte Verkehr enorm zugenommen hat, sondern zunehmend mehr Radfahrer unterwegs sind, wird es auch in diesem Bereich unumgänglich sein, entsprechend zu reagieren. Darüber hinaus eignen sich Verbesserungen gerade hier als nicht zu unterschätzender Anreiz, das Auto öfter stehen zu lassen.

Ein weiterer zumindest wünschenswerter Gedanke für die „Umwelthauptstadt Wien“!

Während Hütteldorf 1900 als visionäre Endstation der Stadtbahnlinie angesehen werden konnte, sehe ich für die Entscheidung, etwa ein Jahrhundert später hier auch eine Park-and-ride-Anlage zu errichten, einigen Erklärungsbedarf. Die Bereiche Auhof und Hütteldorf sind zusammengewachsen. Auhof hat mittlerweile einen stark frequentierten Gewerbebereich mit Einkaufszentren, Kinos etc. und ist zudem wirklich am Ende der Westautobahn gelegen.

Es wäre sicher sinnvoll, an dieser Stelle den Individualverkehr auf die Schiene umzulenken. Man kann täglich jeden Morgen die Staumeldungen im Bereich Umspannwerk/ Stampfergasse im Radio verfolgen.

Daraus muss man den Schluss ziehen, dass die Positionierung des Park-and-ride am jetzigen Standort ein Fehler war und besser in Auhof an der zu verlängernden U4-Strecke platziert gewesen wäre. Doch dafür ist es noch nicht zu spät.

Allgemein

Neben den genannten Chancen auf eine erweiterte Anbindung des Westens an die U4, auf eine Rad- und Fußwegverbindung fernab vom motorisierten Verkehr und auf eine zeitgemäße Abwasserführung, treffen im Wiental aber noch weitere Aufgaben und Interessen zusammen:

- allem voran die Gewährleistung des Hochwasserschutzes
- der Schutz des Status quo aus denkmalpflegerischer Sicht

- verschiedenste „Renaturierungsüberlegungen“ bis hin zu allgemeinen hydro-ökologischen Chancen

- die Gewährleistung des Tals als Frischluftschneise und die Schaffung zusätzlicher öffentlich nutzbarer Freiräume

- die Intensivierung des Wientals als Wirtschaftsstandort und schließlich kommt noch der bereits häufig erwähnte unterschiedliche politische Zugang aufgrund der 9 angrenzenden Bezirke hinzu.



Fischreiher bei der Zufferbrücke

Idealerweise bleiben aber all die Prinzen in der Dornenhecke stecken, die lediglich auf den kleinsten gemeinsamen Nenner aus sind – zumindest war das in der Vergangenheit so – und das ist auch gut so. Wie aber soll Dornröschen geweckt werden?

Konzeptionelle Überlegung

Genereller Basisvorschlag: Alle Entscheidungsfindungen sollen über die Untersuchung hinsichtlich ihrer exponentiellen Tendenz getroffen werden!

Noch einmal zur Struktur bzw. zu den Eigenarten und Vorzügen des Wientals. Diese wären: linear,



tiefgelegen, unverbaut, identitätsstiftend, urban, öffentlich ...

Tendenziell schlagen wir ganz klar die Intensivierung dieser Merkmale vor! (vgl. auch Seite 61)

Daraus lassen sich direkt Antworten auf die verschiedensten Fragen und schließlich sogar Regeln für die Flächenwidmung ableiten, wie z. B.:

- die Widmungen = öffentliche Nutzungen unterstützen
- die Höhe der Bebauung = niedrig und zur Mitte hin abnehmend
- die Baulinie/Baufenster = die Mittelzone frei halten
- die Gestaltung = einheitliche Sprache* anstreben

sowie Anleitungen zu Einzelmaßnahmen

- weitere Überplattungen/Einwölbungen vermeiden

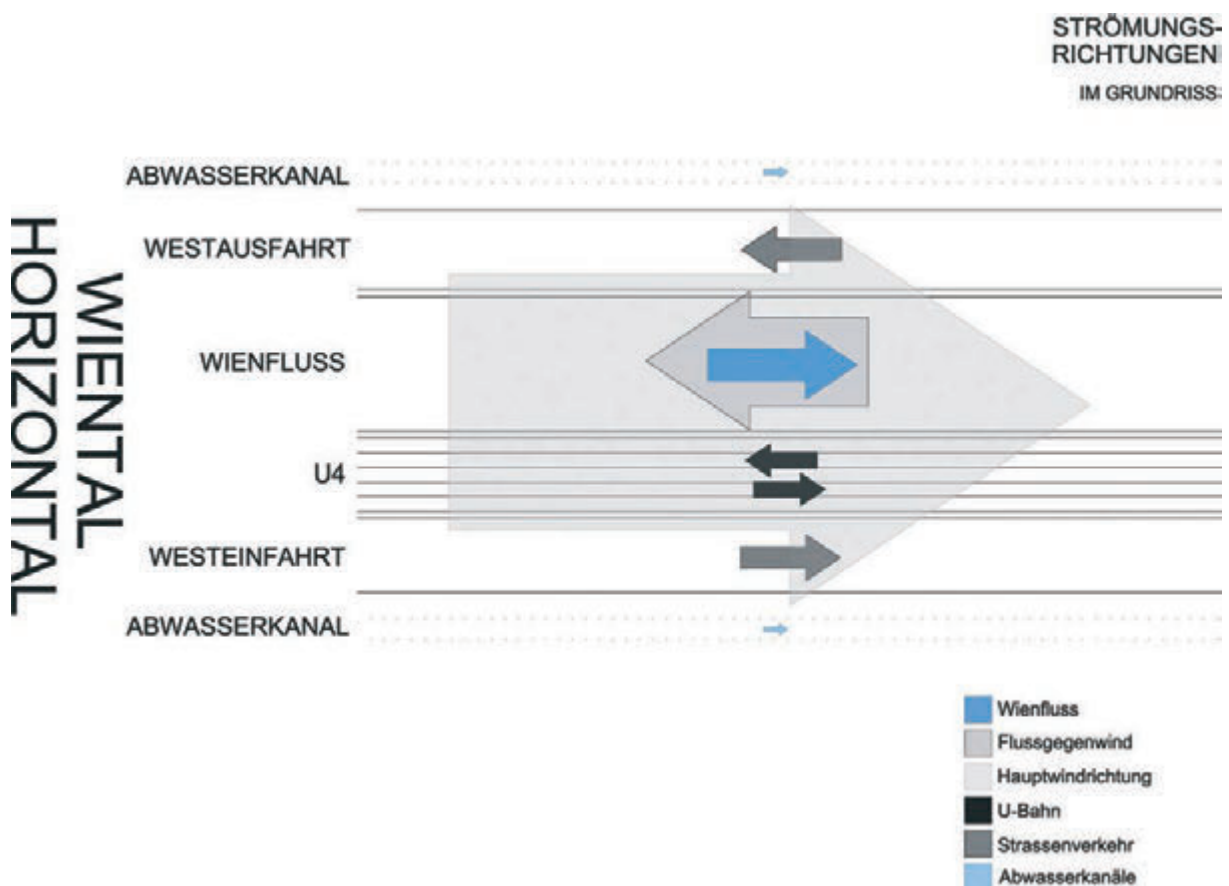
- eingewölbte Bereiche partiell wieder öffnen
- verstellte Freiflächen freiräumen
- Sichtbeziehungen herstellen

Allerdings erscheinen auch gegenteilige Maßnahmen in diesem Konzept fallweise möglich, sofern sie – wenn schon nicht über ihre verstärkende Wirkung – über ihre eindeutig kontrastierende Eigenschaft letztlich wieder eine Intensivierung der Struktur des Wientals bewirken.

Wie das z. B. bei Brücken der Fall ist, die mit ihrer räumlichen Segmentierung der Schneise gleichzeitig auch einen Hinweis auf den linearen Charakter liefern und ihn somit wieder unterstreichen.

* zurück zur „Gestaltungs-Sprache“ innerhalb der konzeptionellen Überlegungen:

Die Bewegung des Fließgewässers Wienfluss hat das Wiental geformt, und auch heute noch spielen die linearen dynamisch gerichteten Vorgänge hier die Hauptrolle.

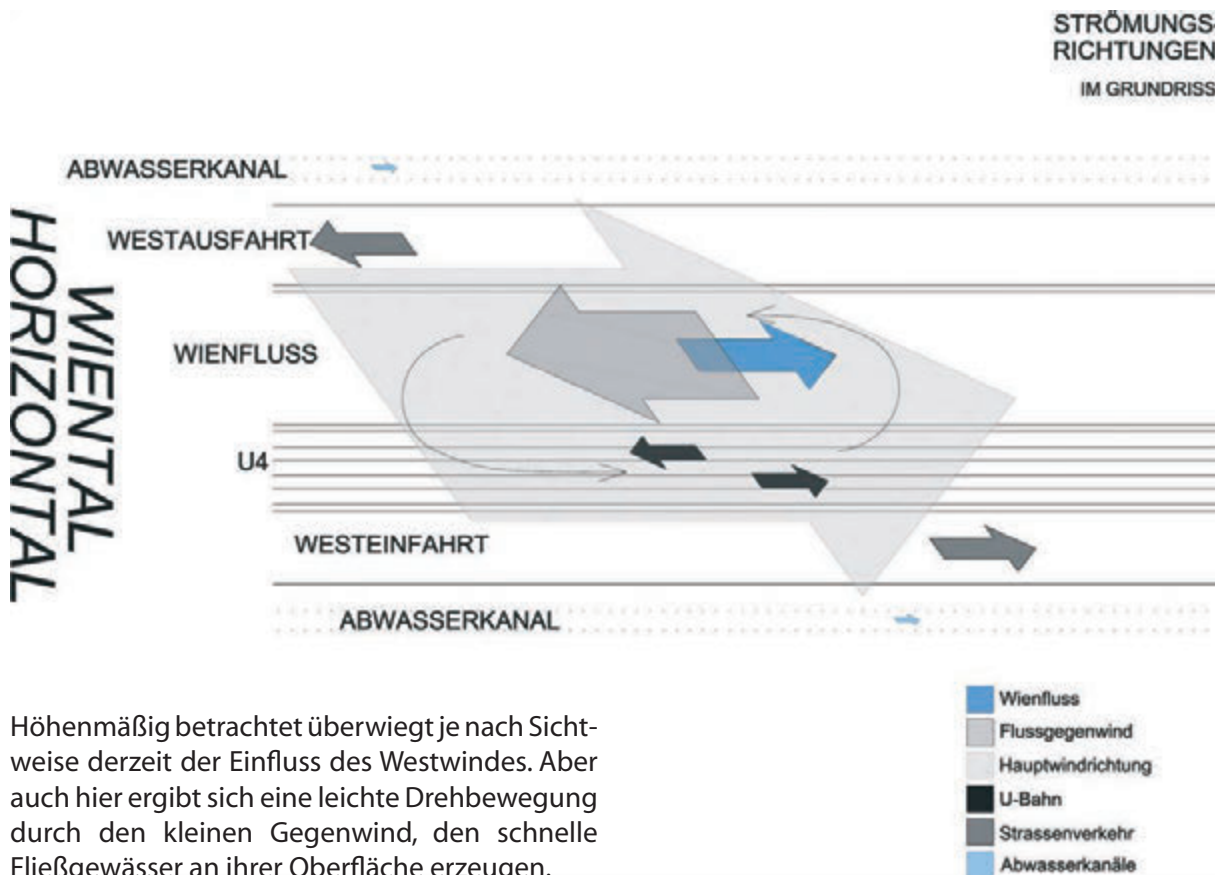


Greifen wir den Gedanken der Intensivierung wieder auf, sind wir direkt bei der Auseinandersetzung mit dem Thema „Strömung“ angelangt:

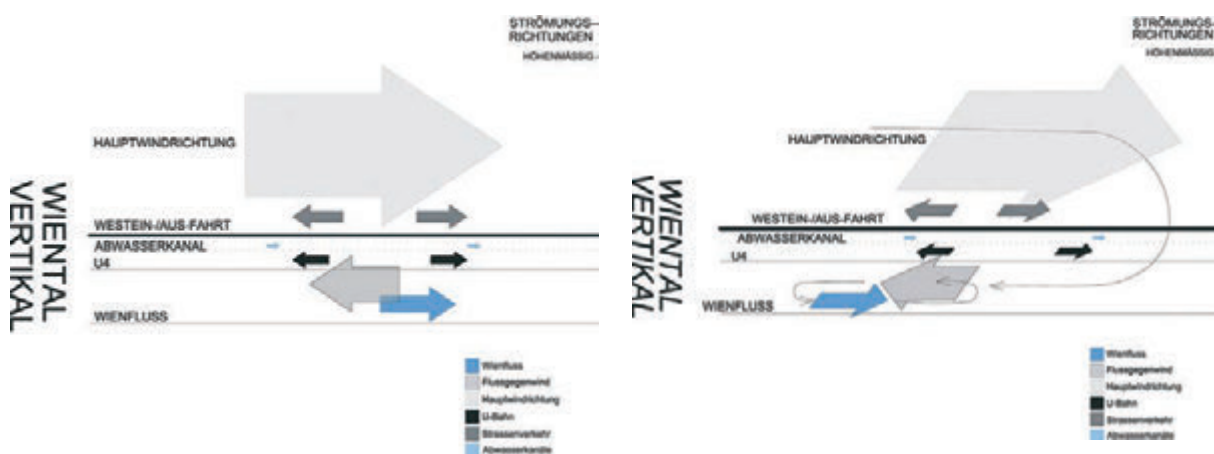
Die strömungsspezifische Richtungsbezogenheit wirkt nicht nur bei Flüssen auf die Form ihrer Berührflächen; auch z. B. Autoverkehr aus einer Richtung wirkt anders als mit Gegenfahrbahn.

Nimmt man die wesentlichen der hier vorhandenen Strömungen zusammen, überwiegt im Wiental grundrisslich betrachtet die Stadteinwärts-Richtung, und das rechtslastig.

Daraus ergibt sich eine prinzipielle Motivation zum Linksdrall.



Höhenmäßig betrachtet überwiegt je nach Sichtweise derzeit der Einfluss des Westwindes. Aber auch hier ergibt sich eine leichte Drehbewegung durch den kleinen Gegenwind, den schnelle Fließgewässer an ihrer Oberfläche erzeugen.



Die gegebenen Strömungsverhältnisse kann man lesen, und so wie sie vor hundert Jahren hier die Landschaft geformt haben, können wir sie heute als Tools verwenden und unsere kommenden Maßnahmen danach ausrichten.

Je nach anströmendem Medium bzw. anströmender Emission können z. B. Baukörper weggedreht werden und so auf der Lee-Seite emissionsfreie Schatten erzeugen.

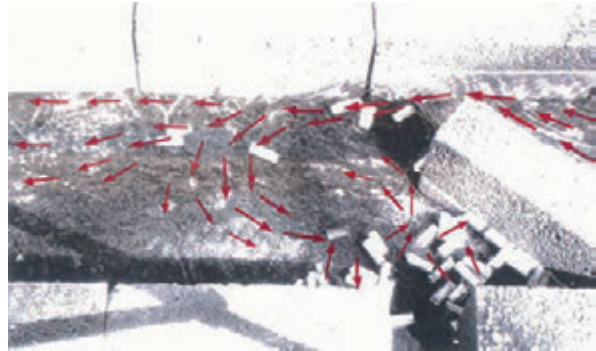
Wiederum über bewusst gesetzte Engstellen kann man im Stadtraum Kehrwasser, sogenannte Eddys, erzeugen, die zum Verweilen einladen – eine Möglichkeit, an einer stark dynamischen Linie trotzdem einen Ruhebereich zu erzeugen.

Vorschlag am Punkt

Strömungsorientierte Architektur / (aus-)gerichtete Architektur.

Beispielsweise kann dies am Geländer einer Wienflussquerung im Sohlbereich angewendet werden, um ständigen Reparaturen vorzubeugen oder an Fensterlaibungen eines Bürogebäudes, um die Schall-Emission von den Öffnungen wegzureflektieren (siehe Strömungsbild Eddy).

Neues Bürogebäude an der Westeinfahrt (Hietzinger Kai)



Beispiel Strömungsbild Eddy

Die Verwendung einer solchen Methode könnte schließlich bis zur Anordnung von Baumassen reichen, um z. B. trotz hohem Verkehrsaufkommen Plätze mit Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Darüber hinaus zielt der Vorschlag in Summe natürlich auf die Intensivierung der Identität des Wientals als Flussraum, als Verkehrshauptschlagader, als Frischluftschneise und letztlich auf die Intensivierung des vorhandenen dynamischen Charakters dieses Stadtteils ab.

Übertragen auf den Wienfluss und sein Flussbett führt die Beschäftigung mit den Wassereigenschaften zu Stichworten wie schnelles fließen,





Bemerkenswerte Bauten um 1900

langsames fließen, rinnen, stehen, fallen, sprudeln, spritzen etc. die als Anweisungen für einen urbanen Umgang mit den verschiedensten Streckenabschnitten gelesen werden können.

Übertragen auf die Gestaltungssprache könnte man den Begriff aqua- oder zumindest strömungsdynamisch als Vorgabe für kommende Maßnahmen definieren.

BEISPIEL

Exemplarisch greifen wir den Bereich vom Naschmarkt/Kettenbrücke bis zum vorzeitigen Ende der Einwölbung heraus:

Unter der Vision Otto Wagners einer linearen Prachtstraße von Schönbrunn als Tangente an die zirkuläre Ringstraße gelegt, entstanden speziell hier einige der hervorragendsten Häuser Wiens aus dieser Zeit – geradezu prädestiniert als Platzränder für einen städtischen öffentlichen Aufenthaltsraum.

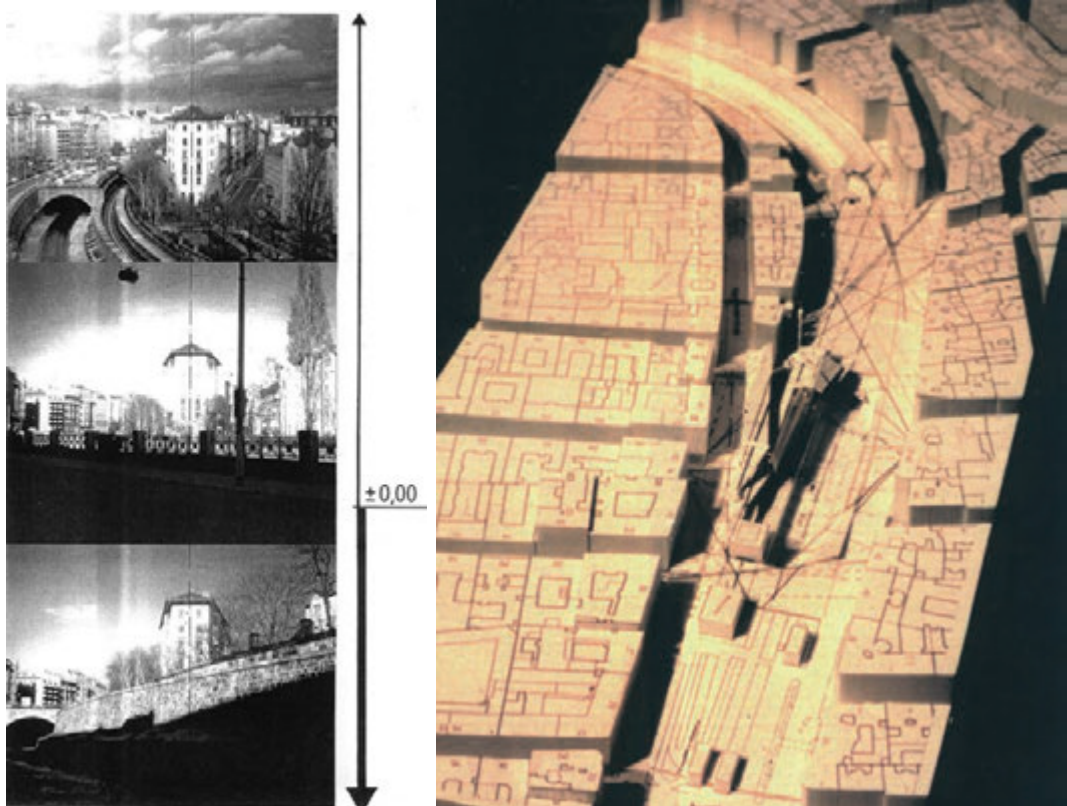
Gleichzeitig besteht ein enormes Bedürfnis bei der angrenzenden Bezirke an nutzbaren Freiflächen. Nachfolgend ein Vorschlag, wie man sich 100 Jahre später dem anderen Einwölbungs-ende annähern könnte, nachdem die Architekten Olbrich und Hackhofer im Stadtpark aus derselben Situation damals ein Baujuwel geschaffen haben.



Innerstädtische Brachfläche



Strömungsmotivierter Bebauungsvorschlag 1995



SPotential Stadt³ - 3-Dimensionale Sichtbeziehungen

Neben der vorhandenen, enorm großen und vielschichtigen Öffentlichkeit und der Qualität der Platzränder existiert hier eine zusätzliche großstadtspezifische Besonderheit durch die dreidimensionale Komplexität, die dank der existierenden Höhendifferenzen nur mehr erschlossen werden muss: bei Einbeziehung der Flusssohle in den öffentlich zugänglichen Raum kann hier die Stadt besonders erlebbar gemacht werden.

Das Projekt geht von einer Führung des Rad- und Fußweges über die Kennedybrücke hinaus bis zum großen Einwölbungsabschnitt aus. Um dann das Flussbett hier innerstädtisch betreten bzw. verlassen zu können, wäre zwischen Rüdigerhof und Kettenbrückengasse der richtige Bereich für eine solche Eingangssituation. Dafür sieht der Vorschlag eine punktuelle Öffnung der Einwölbung parallel zur U4-Station Kettenbrückengasse vor, die zum einen den neuen Platz in Ost-West-Richtung definiert, dabei den Fluss erlebbar macht, und zugleich Chancen für weitere Interventionen (ähnlich den Aktivitäten am Rathausplatz) bis hin zu Dritter-Mann-Szenarien bieten könnte.

Eine Neubebauung der Grundstücke Rechte Wienzeile 2a und 2b gehört ebenfalls zum Vorschlag, allerdings nicht in Form des „Naschmarkthochhaus“ in vorwiegend vertikaler Ausdehnung, sondern sie erstreckt sich innerhalb der umgebenden Höhen in Längsrichtung und über den Luftraum der U4-Station als zusätzlicher Generator für den neuen Platz – auch in finanzieller Hinsicht ...

(mehr dazu aber in meiner Studie „Mediengebäude & Platz“ – Diplomarbeit 1995)

FAZIT

Schon immer zieht es den Menschen ans Wasser – sogar in Wien und sogar an den Wienfluss. Er ist das zentrale Element und damit der Ausgangspunkt einer weiteren Entwicklung im Wiental.

Das Wienflussbett als Frei- und Erholungsraum erlebbar zu erschließen, heißt ein positives Bewusstsein für das gesamte Wiental zu generieren.

Wenn dabei tendenziell die Intensivierung der vielen speziellen Vorzüge und Eigenarten im Vordergrund steht, können bestehende und künftige Anrainer und schließlich die gesamte Stadt samt ihren Besuchern in hohem Maß von seiner Existenz profitieren.

Nur, wenn wir heute nach einem Jahrhundert das Wiental aus seinem Dornröschenschlaf wecken, muss diese Sehnsucht eine tragende Rolle spielen, und dabei ist auch im Sinne der Zukunft der größte gemeinsame Nenner zu suchen. Bevor dieser nicht gefunden oder nicht bezahlbar ist, schlagen wir vor, die Prinzessin lieber noch ein wenig schlafen zu lassen.

Quellennachweis Fotos

Cap, Diplomarbeit A.H. 1995, Nachbearbeitung gaupenraub +/-, Alexander Hagner

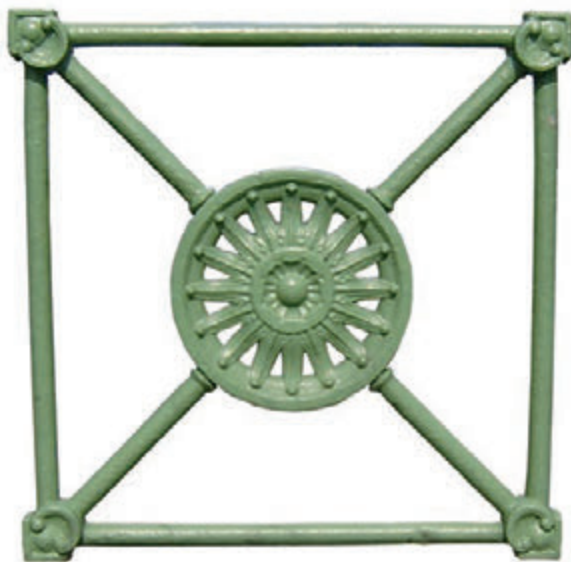
POTENZIAL WIENTAL

DI Wolfgang H. Salcher
Bundesdenkmalamt, Landeskonservatorium für Wien



„Man muss Ideen eine Chance geben,
sich zu verwirklichen.“

Thomas Alva Edison



Einmalig und bedeutend

Die gesamte Wiental-Verbauung, vom Auhof bis zur Urania, steht aufgrund seiner geschichtlichen, künstlerischen und kulturellen Bedeutung unter Denkmalschutz. Der Bau Ende des 19. Jahrhunderts stellt einen maßgeblichen Einschnitt in der Stadtentwicklung Wiens dar. Mit der Wientallinie der Stadtbahn gilt die Verbauung auch als ein Denkmal der österreichischen Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. Taktische, militärische Gesichtspunkte, z. B. für eine schnellere Truppenverschiebung, flossen in die Planung mit ein.

Die herausragende Bedeutung des Wientals wird darüber hinaus auch durch die Tatsache unterstrichen, dass es weltweit das einzige Bauwerk darstellt, welches Teil zweier Weltkulturerbe-Stätten der UNESCO ist. Einerseits steht die Wienfluss-Verbauung vom Karlsplatz bis zur Urania als Teil des gesamten historischen Stadtzentrums seit 2001 auf der Weltkulturerbe-Liste der UNESCO, andererseits reicht die bereits 1996 in den Stand eines Weltkulturerbes erhobene Schloss- und Parkanlage von Schönbrunn mit dem Vorplatz zur Schlossallee über das Wiental hinaus. Die Wiental-Verbauung gehört, neben dem ebenso denkmalgeschützten Donaukanal, zu den größten vom Bundesdenkmalamt betreuten Bauwerken in Wien. Das höchste Wiener Denkmal ist derzeit übrigens der Donauturm.

Jugendstil & mehr

Dieses weltweit einzigartige Architektursensemble im Wiental verdankt seine Bedeutung vor allem der Baukunst Otto Wagners, des bedeutendsten Architekten Wiens zur Jahrhundertwende. Wagner lieferte die Entwürfe für die Architektur und Ausstattung dieses hochkarätigen kulturellen Erbes sowie der Wiener Stadtbahnbauten, der Stationen, Brücken, Viadukte und Geländer. Die Verbindung zwischen Technik und Architektur konnte hier in einzigartiger Weise hergestellt werden. Es entstand eine Art von Corporate Design, die den Stadtbahnbauten einen hohen Wiedererkennungswert sicherte und das Transportsystem sehr deutlich in die Verbauung der Großstadt einschrieb. Die Planung

und der Bau der Stadtbahn, der Wienfluss-Regulierung und weiterer zeitgleicher technischer Infrastrukturbauten stellen somit eine der größten verkehrstechnischen und architektonischen Leistungen in der Geschichte Wiens dar.

Otto Wagners Verkehrsbauwerke sind keine museal konservierten oder umgenützten Denkmäler unter einem Glassturz, sondern in ihrer ursprünglichen Verwendung leistungsfähiger Bestandteil des modernen Wiener U-Bahn-Netzes. Das durch Wagner in die Stadt implementierte Design ist von seinem Stellenwert mit den bekannten Métro-Stationen im Art-Nouveau-Stil von Hector Guimard in Paris vergleichbar.



Die durchgehenden Otto-Wagner-Gestaltungen sind, wie die 86 in Paris noch erhaltenen Guimard-Stationen, die fast zeitgleich mit jenen in Wien entstanden, ein bekanntes Symbol der jeweiligen Stadt.

1:100 - Ein Wiental : Hundert historische Meisterwerke

Die Auswertung des Bundesdenkmalamtes ergab für das Wiental bemerkenswerte 100 denkmalgeschützte Einzelobjekte im unmittelbaren Einzugsgebiet des Wientals. In diese Zahl sind



die einzelnen Kleindenkmäler im Stadtpark, wie jene für Johann Strauß, Anton Bruckner, Franz Lehár, Hans Makart, Franz Schubert, Robert Stolz, oder das Technische Museum noch gar nicht eingerechnet.



100 kleine und große Sehenswürdigkeiten an der Wien, darunter die wichtigsten und meistbesuchten Bauten der Bundeshauptstadt, stellen eine gute Ausgangsbasis für eine Belebung und Fokussierung auf das Wiental als Gesamtes dar.

Marke „Wiental/Vienna Valley“

Durch die Schaffung bzw. Stärkung einer kulturellen Identität der Marke „Wiental“ können die vielen bereits bestehenden Sehenswürdigkeiten und Kultureinrichtungen an der Wien dazu beitragen, dem Wiental als Gesamtheit zu einer generell verbesserten Wahrnehmung und damit einer Imagesteigerung zu verhelfen. Der Naschmarkt z. B. ist bereits heute trendiger Treffpunkt und ein Aushängeschild Wiens.

Jugend & Stil

Vor dem Hintergrund eines weltweiten Wettbewerbs im Tourismus sind die Konzentration und Profilierung mit den spezifischen Eigenheiten



und Qualitäten des Wientals, kombiniert mit einer dynamischen, modernen, jungen und freien Art und Weise in der Kommunikation und Vermittlung, eine der Möglichkeiten für eine verbesserte Wahrnehmung. Dafür ist es womöglich nur notwendig, die bereits vorhandene „Perlenkette an Baujuwelen“ im Wiental besser zu präsentieren und ins rechte Licht zu rücken.

Boulevard der Sehenswürdigkeiten

Mit einer professionellen, kreativen und intelligenten Kommunikationsstrategie, flankiert von Begleitmaßnahmen zur Belebung der Zwischenbereiche, könnte so eine Art Kulturachse, eine „Denkmal-Meile“, ein „Denkmal-Highway“ oder ein „Kulturkanal“ als Marke des Wientals etabliert werden.



KulturKanal Wienfluss?

Für die Europäische Kulturhauptstadt RUHR.2010 haben sich Anrainerstädte wie Duisburg, Oberhausen, Essen, Gelsenkirchen etc. zusammengeschlossen, um entlang des Rhein-Herne-Kanals das Projekt „KulturKanal.2010“ umzusetzen. Da-

für wurde entlang der Wasserstraße ein nachhaltiges Netzwerk aus Kunst und Kultur geknüpft. Die dabei eingebetteten Projekte nennen sich zum Beispiel „KanalGlühen“ mit Lichtprojektionen, „KanalKunst“ mit Freiluftausstellungen, „KanalKlang“ mit futuristischen Klangobjekten, „KanalKino“ mit Open-Air-Kinos an besonderen Orten oder „KanalRast“ mit genussvollem Verweilen auf speziellen Picknickarealen.

Bei Workshops und Camps entlang des Kanals können Kinder aus Stadtteilen, durch die der „KulturKanal“ fließt, im Zuge des Projekts „Kinder am Kanal“ ihren Lebensraum neu erfahren und ihre städtische Umgebung auf spielerische und künstlerische Art und Weise neu entdecken. Eine eigene Website hat dieser „KulturKanal“ natürlich auch.

Das Projekt „KulturKanal“ versucht, das vorhandene Potenzial gezielt zu gestalten und zu fördern. Den Kanal als kulturellen Spielort zu nutzen ist dabei eines der Mittel, ihn als öffentlichen Raum ins Bewusstsein zu rücken und aufzuwerten. Der Kanal wird zu einem vernetzenden und verbindenden Element. Das Motto der Kulturhauptstadt Europas – „Wandel durch Kultur – Kultur durch Wandel“ – passt dazu bestens.

Multimediale Performances und einen eigenen Radkulturführer gibt es auch. Ein mögliches Projekt „Kulturkanal Wien/CulturalChannel Vienna“ könnte sich durchaus davon inspirieren lassen.

Sisis Kaiserinnenweg zwischen Hofburg und Sommerschloss Schönbrunn?

Ein gutes Projekt braucht dazu einen guten und griffigen Titel, ähnlich wie für die „Seestadt Aspern“ gefunden. Für einen solchen Wiental-Sightseeing-Parcours, einer mit kulturellen „Hindernissen“ bestückten Strecke, wäre ein guter Titel noch zu suchen.

Gesamtkunstwerk

Jedes Detail seiner Bauten wurde von Otto Wagner und seinen 70 Mitarbeitern entworfen. Diese einheitliche architektonische und künstlerische Gestaltung entsprach auf hohem Niveau dem Stil der Zeit und machte aus dem riesigen Bauvorhaben in Wien ein Gesamtkunstwerk ersten Ranges. Diese gesamtkünstlerische Gestaltung



ist Teil des Programms des Jugendstils und findet sich bei vielen bedeutenden Jugendstilbauten, wie z. B. dem 2009 zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärten Palais Stoclet des österreichischen Architekten Josef Hoffmann in Brüssel, wieder. Das Bauwerk und die dekorative Ausstattung wurden im einheitlichen Sinne durchgestaltet. Noch heute lässt sich dies auch entlang des Wienflusses nachvollziehen.

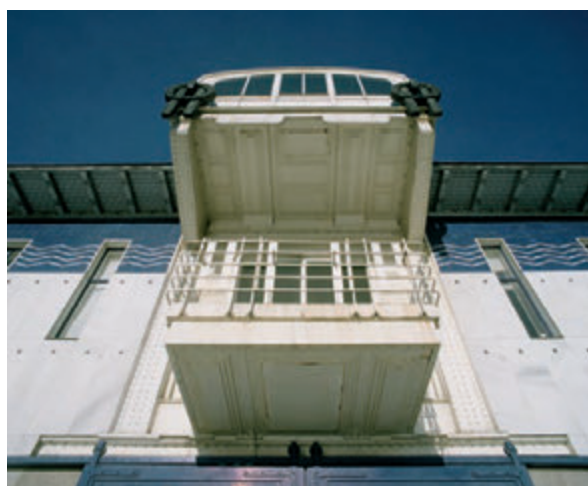
Dass es die Otto-Wagner-Geländer des Wientals und des Donaukanals sogar in Miniaturform in Messing für Modelleisenbahnfreunde zu kaufen gibt, unterstreicht die Zeitlosigkeit der damaligen Entwürfe.

Gesamtzusammenhang

Die um die Jahrhundertwende (19./20.) entstandene Wiental-Verbauung war Teil jener gigantischen Infrastrukturmaßnahmen, die Wien als damals fünftgrößte Stadt der Welt fit für eine nicht nur aus damaliger Sicht riesige 2-Millionen-Metropole machen sollten. Die Errichtung der Stadtbahn im Wiental konnte nur gemeinsam mit der Wienfluss-Regulierung und dem Bau von Sammelkanälen längs der Wien erfolgen. Otto Wagners Stadtbahnarchitektur bestimmt bis heute das Erscheinungsbild dieser wichtigen Verkehrsader. Die Planungen von Otto Wagner umfassten jedoch nicht nur das Wiental.

Die Zusammenhänge, Bedeutungsstrukturen und Parallelen sind über das Wiental hinaus gemeinsam mit den anderen zum überwiegenden Teil noch erhaltenen Großprojekten jener Zeit, ausgehend von der 1858 begonnenen Umwand-

lung der nutzlos gewordenen Stadtmauern zur Ringstraße, die Verbauung des Donaukanals, die Vorortelinie, die Gürtellinie (heute U6-Trasse) etc., zu betrachten und bewerten.



Dazu gehören auch die stillgelegten Bahntrassen in Spittelau, nun als Fuß- und Radweg genutzt, und der nicht mehr in Betrieb befindliche Teil der Gürtellinie von der Station Nussdorfer Straße Richtung Heiligenstadt. Für all diese Bereiche ist eine Gesamtschau notwendig. Die gelungenen Transformationen der Gürtel-Bögen-Fassaden sind ein positives Beispiel eines in ein übergeordnetes Gesamtkonzept eingebetteten, einheitlichen Gestaltungsleitfadens. Das Instrumentarium des Gestaltungsleitfadens wird vom Bundesdenkmalamt gemeinsam mit der Magistratsabteilung 19 auch in anderen Teilbereichen eingesetzt. Die für den Naschmarkt geltenden Regelungen bewähren sich bereits seit 1993, jene für die U4- und U6-Stationsbauten garan-

tieren, in enger Zusammenarbeit mit den Wiener Linien, die Erhaltung dieser einmaligen Kulturschätze Wiens.

Die damals über das Wiental hinausgehende, übergeordnete Gestaltung Otto Wagners sollte deshalb bei allen Planungen berücksichtigt werden, um diese besondere Leistung nicht zu konkurrenzieren.



Otto Wagner ist einer der Säulenheiligen des kanonisierten Abschnitts „Wien um 1900“ der Kunstgeschichte. Von dieser heutigen Wertschätzung konnte jedoch bis in die späten 1960er-Jahre keine Rede sein. Bis dahin galt die Kunst um 1900 selbst in Fachkreisen wenig, die Abteilung Jugendstil nur als besserer Kitsch. Diese Einstellung hinterließ auch Spuren im Wiental. Der Abbruch der Stationen Hietzing, Meidling



Hauptstraße, Hauptzollamt (heute Wien Mitte) fiel in die Jahre 1955 bis 1968. Erst ab Ende der 1960er-Jahre bildete sich langsam ein Bewusstsein vom ästhetischen und städtebaulichen Wert der Bauten Otto Wagners.

USP Otto Wagner

Die mittlerweile große internationale Wertschätzung und Aufmerksamkeit für das umfangreiche Werk Otto Wagners können im Bereich des Wientals sinnvoll für Konzepte zur Aufwertung und Attraktivierung eingesetzt werden.

Das im Marketing so wichtige Alleinstellungsmerkmal, abgekürzt als USP für das englische „Unique Selling Point“ bekannt, zeichnet Wien im Zusammenhang mit Otto Wagner bereits aus. Das Wiental hat jedoch in seiner Einzigartigkeit mit seiner Dichte und Anzahl an bedeutendsten Werken Wagners durchaus noch Potenzial in der Vermittlung dieses vorhandenen Gesamtkunstwerks. Dazu zählen die nahe am Wienfluss gelegene eindrucksvolle Postsparkasse, die noch vollständig erhaltene Stadtpark-Station, die zwei berühmten Jugendstil-Pavillons am Karlsplatz, das Majolikahaus mit dem wunderbaren Blumenornament, das daran angrenzende, bekannte Eckhaus in der Linken Wienzeile 38 mit goldenen Ornamenten von Koloman Moser, Wagners etwas schlichteres Wohnhaus Köstlergasse 3, die Otto-Wagner-Brücke über die Wienzeile (Sechshauser Gürtel/Gaudenzdorfer Gürtel), die U4-Station Schönbrunn, die Ausnahmestation des ehemaligen kaiserlichen Wartesalons des Hofpavillons Hietzing sowie die Stationsgebäude Hütteldorf, Ober St. Veit, Margaretengürtel, Pilgramgasse, Kettenbrückengasse und die ans Wiental angrenzende U6-Station Gumpendorfer Straße. Ein „Otto-Wagner-Freilichtmuseum“ mit 15 seiner Bauten besteht also bereits.

Eine „Werbestrategie“ für das Wiental wäre durch den „USP Otto Wagner“ sehr wirkungsvoll, da sich die Botschaft auf wenige und einfache Punkte beschränken ließe.

Rafting- u. Wildwasserkajak-Eldorado in Wien?

Eine Besonderheit des Wienflusses liegt auch darin, dass er als Wildwasser gilt, da seine Wassermenge bei starken Regenfällen sehr schnell und



erheblich anschwillt. Auf dem Weg durch das Stadtgebiet nimmt er auch zahlreiche andere Bäche auf. Diese spezielle Tatsache hat auch wesentliche Auswirkungen auf die Erhaltung und im Umgang mit dem Denkmal und ist deshalb bei allen Veränderungs- oder Instandsetzungs-



maßnahmen zu berücksichtigen. Die Trennmauer zwischen reguliertem Wienfluss und parallel in Tieflage dazu verlaufender U-Bahn-Trasse wurde z. B. in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt hochwasserfest instandgesetzt, um einen Wassereinbruch und damit verbundenen riesigen Schadenskosten im U-Bahn-Netz zu verhindern.

Wiental: Hinterhof oder Visitenkarte Wiens?

Das schon bei der Eröffnung gelobte „bequeme, billige und schnelle Mittel zur Bewältigung des großstädtischen Personenverkehrs“ ist auch heute noch so zutreffend. Seit dieser Eröffnung mit einer Rundfahrt des Kaisers in einem speziellen Salonwagen mit Aussichtsplattform hat sich im Wiental jedoch einiges getan.

Prof. Christian Kühn, Architekturkritiker, Autor und Studiendekan an der TU Wien, hat einen Teil der Entwicklungen in einem Beitrag zum im Oktober 2009 stattgefundenen Wiental-Symposium „Urbane Flusslandschaften – Stadt trifft Fluss“ sehr treffend zusammengefasst: „[...] nach 1918 scheint hier kein Bauherr von besonderen architektonischen Ambitionen geplagt worden zu sein. Jede Epoche seither hat beiderseits des kanalisierten Wienflusses [...] Bauten von kaum überbietbarer Gleichgültigkeit hinterlassen. Auch am Gürtel, einer anderen Hauptschlagader der Stadt, gibt es hässliche Hotels und gedankenlosen Wohnbau, aber zu jedem negativen Beispiel dort lässt sich im Wiental ein anderes finden, das noch peinlicher ist.“

Aus diesem Grund sollten jene Rahmenbedingungen weiter verbessert werden, die architektonisch anspruchsvollen Bauten und passenden Stadtplanungskonzepten auch im Wiental zum Durchbruch verhelfen. Die architektonische Kompaktheit, die wir bei den Bauten und Abschnitten des Wientals, die bis 1918 entstanden, finden, könnte so eine qualitative, zeitgenössische Fortsetzung finden.

Alt und Neu

Die Aufgabe des Denkmalschutzes liegt dabei darin, die Erhaltung und Bewahrung der bereits vorhandenen, herausragenden Baulichkeiten in ihrer Gesamtheit sicherzustellen. Projekte, sofern

sie die Gesamtanlage sinnvoll ergänzen oder verbessern, sind dabei durchaus möglich.

Als Beispiel sei der unter den Auflagen des Bundesdenkmalamts geplante Fuß- und Radweg im Wiental, der nun eine Erweiterung bis zur Kennedybrücke erfährt, genannt. Diese „Radautobahn“ im Wiental ist nicht nur für RadfahrerInnen eine attraktive, kreuzungsfreie West-Ost-Route, sondern erschließt auch ein Stück außergewöhnliches, urbanes Naherholungsgebiet am Fluss.

Der Fuß- und Radwegsteg Astgasse/Fleschgasse ist ebenfalls eine sinnvolle Ergänzung zu den bestehenden 42 Brücken über den Wienfluss. Mit dieser neuen Verbindung zwischen dem 13. und 14. Bezirk werden auch Verbesserungen der angrenzenden Wohnbereiche, Straßen und Gassen durch Verkehrsberuhigung, Radwege, Baumpflanzungen, neue Ampelanlagen, Schutzwege, Fahrradstände etc. durchgeführt.

Die bereits umgesetzte Verbindung zwischen Linker Wienzeile und Hamburgerstraße, der Margareitensteig beim Rüdigerhof, ist ein weiteres Beispiel.



Der im Jahr 1900 fertiggestellte Zollamtssteg nahe der Urania wies auf beiden Seiten Stiegenanlagen auf. Mit einer sensiblen und mit dem Bundesdenkmalamt abgestimmten Planung konnte der Zollamtssteg vor kurzem barrierefrei gemacht werden. Mit der in schrägem Winkel darunter verlaufenden Stadtbahnbrücke (heute U4) ist der Bereich des Zollamtsstegs eine besonders interessante und pittoreske Kanalsituation des Wientals. Auf zwei verschiedenen Niveaus kreuzen sich die Eisenkonstruktionen der Architekten Otto Wagner (unten) und Friedrich Ohmann/Josef Hackhofer (oben).



Auch die umfangreiche Generalsanierung der Naschmarktinfrastuktur in den kommenden Jahren ist eine wichtige Maßnahme. Darüber hinaus finden die üblichen Instandsetzungsmaßnahmen an vielen prominenten Denkmälern entlang des Wientals statt. Die zwei beeindruckenden Mosaikschalen der Secession wurden gerade in den Restaurierwerkstätten des Bundesdenkmalamtes akribisch instandgesetzt.

Die Otto-Wagner-Brücke über das Wiental mit den großen Lorbeerkränzen wurde zuletzt unter großem Einsatz der Wiener Linien restauriert.



Ein Beispiel von Alt und Neu stellen auch die auf den Steinpostamenten der Stubenbrücke zwischen MAK und Hotel Hilton aufgestellten, zirka drei Meter hohen, weißen Plastiken „Vier Lemuren“ vom international renommierten Künstler Franz West dar.

Die geplante, schlichte und zurückhaltende Klappbrücke zwischen Herrmannpark und der Urania an der Wienflussmündung stellt eine funktionelle Verbesserung in diesem Bereich dar.

Interventionen und Maßnahmen, die im Umfeld, Zugang und in der Vermittlung des bereits attraktiven Vorhandenen Akzente setzen, sind daher zu begrüßen und könnten ausgebaut werden. Verbesserungen in angrenzenden Parks, z. B. dem Bruno-Kreisky-Park, fanden bereits statt.

Es ist jedoch nicht jede geplante Veränderung genehmigungsfähig. Eine beabsichtigte sichtbare Leitungsführung von großem Ausmaß durch das Wiental konnte von der Magistratsabteilung 19 und vom Bundesdenkmalamt aufgrund der

sich dadurch ergebenden zu großen Eingriffe im geschützten Ensemble nicht positiv beurteilt werden. Und schon früher wurde um den Erhalt intensiv gekämpft.

Otto-Wagner-Brücke über die Zeile

Die Wientalbrücke der ehemaligen Stadtbahn (heute U6) ist die bedeutendste der von Otto Wagner konzipierten Stadtbahnbrücken. Mit ihren Granitpylonen ist sie ein wichtiges Beispiel der von ästhetischem Empfinden getragenen Nutzarchitektur Otto Wagners. Nach seinen Zielvorstellungen sollten die Brücken sowohl eine konstruktive als auch eine ästhetische Komponente erfüllen. Aufgrund technischer Probleme sollte die Brücke im Zuge der Umstellung der Stadtbahn auf den U6-Betrieb in den 1980er-Jahren abgetragen werden. Dies stieß jedoch auf vehemente Ablehnung auch seitens der Bevölkerung und der Medien.

Ein Aufruf der ÖGFA (Österreichische Gesellschaft für Architektur) zum Erhalt statt einer zweifel-



haften Rekonstruktion der Otto-Wagner-Brücke über das Wiental für die U6 wurde im Jahr 1988 unter anderem von Friedrich Achleitner, Georg Gsteu, Otto Kapfinger, Adolf Krischanitz, Dietmar Steiner, Gunther Wawrik und Anton Schweighofer unterstützt. Auch die Secession sprach sich für die Erhaltung aus. Die Brücke wurde schlussendlich erhalten und den technischen Anforderungen angepasst. Sie ist heute nach wie vor als Teil der U6-Trasse im Einsatz.

Lineare Identitäten

Ähnlich der Idee der Idealstadtvorstellung einer Bandstadt liegt das Wiental entlang einer Verkehrsachse und kann dadurch ressourcenschonend erschlossen werden. Die Parallele zur deutschen Talstadt Wuppertal als gewachsene Linearstadt liegt in einer ähnlichen Erschließung entlang eines Flusses. Die 1901, also zur selben Zeit wie die Wiener Stadtbahn, eröffnete, weltbekannte Schwebebahn wurde rasch zum Wahrzeichen Wuppertals und blieb es bis heute. Auf Stützen dem Flussbett folgend ist die Hängbahn auch nach über 100 Jahren Betriebszeit ein schnelles Nahverkehrssystem, wie die U4 durch das Wiental. Diese außergewöhnliche Bahn im Wuppertal wird touristisch beworben, hat eine eigene Multimedia-Website mit Panoramafotos, Videos und downloadbaren Infobroschüren zur Geschichte und zu den einzelnen Schwebebahn-Stationen. Sonderfahrten mit einem speziellen Kaiserwagen werden angeboten. Das Gesamt-denkmal Schwebebahn umfasst neben den Stationen, Fahrgerüsten, Wagenhalle und -depot auch alle im Zuge des Schwebebahnbaues gestalteten Wupperuferbereiche samt Fundamentierungen, Stütz- und Ufermauern.



Touristenattraktion im Land der Queen

Eine Aufwertung ergab sich in den letzten Jahren für den um 1820 entstandenen Regent's Canal in London. Aufgrund erhöhten Umweltbewusstseins und der Bombenanschläge in London stieg der Fahrradverkehr auf dem 13 km langen Weg direkt am Wasser stark an. „Wasserbusse“, also Ausflugsboote, verbinden Camden Town, Little



Venice und den Londoner Zoo. Der „Regent's Canal Walk“ ist mittlerweile eine bekannte Touristenattraktion. Ohne dauernd von Ampeln aufgehalten zu werden, eröffnet die Route, London einmal von einer ganz anderen, nicht so hektischen Seite kennenzulernen. Zwischen Kanalsituationen, die an Amsterdam erinnern, tauchen immer wieder neue, moderne Wohnbauten oder ein schwimmendes Restaurant auf.

Obwohl das Wiental nicht schiffbar ist, lassen sich doch Vergleiche mit wunderbaren Beispielen aus anderen Städten ziehen. Die eine oder andere Anregung kann man dabei immer wieder gewinnen und mitnehmen.

Picknick in Paris

Der Canal Saint-Martin führt von der Seine in den Nordosten von Paris. In den letzten Jahren wurden unter dem Pariser Bürgermeister Bertrand Delanoë die Uferbereiche besser zugänglich gemacht und attraktiviert sowie Radwege angelegt. Eine in den 1960er-Jahren geplante Autobahn an Stelle des Canals wurde aufgrund von Protesten wieder fallen gelassen. Mit den malerischen Brückensituationen, den interessanten Schleusenanlagen, den Tunnelbereichen, den Bassins etc. zählt der Canal heute zu den gemütlichsten Orten in Paris. Er ist nicht nur für die PariserInnen eine wunderbare Möglichkeit, aus dem Großstadtturbel auszusteigen, entlang der Uferbereiche spazieren zu gehen, eine Picknickpause einzulegen oder an einer der dortigen Bars und Cafés den Ausblick auf das Treiben im und am Kanal zu genießen. Und natürlich wer-



den alle diese wunderbaren Qualitäten des Canal Saint-Martin auch im Tourismus eingesetzt und beworben.

Erhebende Aussichten

Nicht weit vom Canal Saint-Martin beginnt auch ein anderes spannendes Projekt in Paris, der Daumesnil-Viadukt. Der aus dem Jahr 1859 stammende und bis 1969 als Trasse für eine Stadtbahn genutzte Backsteinviadukt wurde 1986 von der Stadt Paris angekauft und saniert. François Mitterrand verpasste Paris mit seinen Grands Projets (Louvre, Grande Arche, Bastille-Oper, Nationalbibliothek, Institute du Monde Arabe etc.) während seiner Amtszeit als franzö-

sischer Staatspräsident (1981–1995) einen gewaltigen Transformationsschub. Im Zuge dieser Projekte war bereits 1983 die hinter der Bastille-Oper beginnende und stadtauswärts Richtung Osten verlaufende alte Bahnstrecke als eines der Hauptprojekte zur Aufwertung des Pariser Ostteils ausgewiesen. Die Transformation fand auf zwei Ebenen statt, einem linearen Park oben und Läden für Kunsthandwerk unter den Bögen. Die Grünpromenade für die Fußgänger auf dem Viadukt nennt sich „Promenade Plantée“, die Geschäfte in den neu genutzten Gewölben firmieren unter „Le Viaduc des Arts“.

Architekt Patrick Berger gelang es, die Wiedernutzbarmachung und passende Adaptierung des Viadukts in vorbildlicher Zurückhaltung sowie Respekt vor und Rücksicht auf das originale Bauwerk umzusetzen und dieses in einen wunderbaren Naherholungspark zu verwandeln.

Das Potenzial zur positiven Entwicklung bewirkte auch eine Belebung auf der ebenerdigen Normalebene und in den angrenzenden Vierteln. Im Zuge der Renovierung der Viaduktbögen wurde das städtische Umfeld mit neuen Wohn- und Bürohausprojekten, Gärten und Parks, Geschäften und Infrastruktur verbessert. Gemeinsam mit dem Fußgänger-Hochweg wurde ebenerdig neben dem Viadukt ein Radweg geschaffen. Die Cafés in den neuen Parks entwickelten sich zu beliebten Treffpunkten der Umgebung.

Heute wird die bepflanzte Promenade, die einen ganz anderen Blick auf Paris erleben lässt, sowohl von den PariserInnen als auch von Touristen als hochgelegte Flaniermeile sehr geschätzt. Abgehoben von der lärmenden Geschäftigkeit der Stadt darunter bieten die gestalteten Flächen im engen Raum des Stadtgefüges immer wieder überraschende Ausblicke, Perspektiven durch Baumreihen und Einblicke in die „Anatomie“ der Stadt.

Der begrünte Spazierweg zwischen Place de la Bastille und dem Bois de Vincennes ist ein schönes Beispiel, wie Zielvorstellungen von Denkmalschutz und modernem Urban-Design in Übereinstimmung gebracht werden können. Auch hier sieht man, dass Paris eine Stadt mit Geschichte ist, die hier ablesbar wird, eine Stadt, die wächst

und sich verändert und das Alte und das Neue mit Vitalität und Schwung in jene Viertel und Nachbarschaften der Stadt bringt, die etwas abseits der Touristenwege liegen.

Längere Zeit war dieser Park der einzige dieser Art weltweit. Weil Nachahmung, wie schon Oskar Wilde generell feststellte, die höchste Form der Anerkennung für ein solch schönes Projekt ist, gibt es mittlerweile weitere tolle, ähnliche Projekte.

Wien, New York, Philadelphia, Chicago

Parallelen zu diesem Pariser Projekt weisen in Wien z. B. die Gürtelbögen und die Fuß- und Radweg-Adaptierung des stillgelegten Spittelauer Abschnitts des Verbindungsbogens Donaukanallinie – Gürtellinie mit den spitzwinkligen Zaha-Hadid-Bauten auf. Auch hier zog in die Bögen wieder neues Leben ein, und auf der alten Stadtbahntrasse radelt es sich heute unter spektakulärer Architektur.

Das New Yorker Projekt „The High Line“ ist ein Stadtpark auf einer seit 1980 stillgelegten Hoch-

bahntrasse und wurde 2009 eröffnet. Dieses Projekt in der Manhattan's West Side weist zahlreiche Gemeinsamkeiten zur „Promenade Plantée“ in Paris auf. Obwohl es stilistische Unterschiede gibt, verfolgen doch beide Projekte dieselben Ziele: Revitalisierung der angrenzenden Stadtteile durch Sanierung, Neugestaltung und Belebung der stillgelegten Hochbahn und Schaffung eines grünen Korridors, um Startinitiativen in der Nachbarschaft zu unterstützen.

Der „Reading Viaduct“, eine stillgelegte Hochbahntrasse in Philadelphia, ist ein ähnliches Projekt. Im Zuge einer Bewertungsstudie der Stadt Philadelphia kam man zum Ergebnis, dass die Abrisskosten der Anlage zehnmal höher wären, als die Strecke in einen linearen Park zu verwandeln.

Refugium Wiental

Das Projekt des „Bloomingdale Trail“ in Chicago ist eine ebenso stillgelegte Hochbahntrasse. Diese wird zu einem gemischt genutzten Linearpark zum Spazieren, Joggen, Radeln, mit einem Grünbereich zur Erholung und Entspannung, für





Ausblicke und für Freizeitaktivitäten adaptiert. Dabei entstehen ein Refugium, ein Zufluchtsort und eine Insel abseits des stressigen Stadtlebens und gleichzeitig eine neue, praktische Pendler-Verbindungsroute.

Reiten und Langlaufen im Wiental?

Der Trend „rails-to-trails“, der die Umwandlung von ungenutzten Schienentrassen in Fuß- und Radwege beschreibt, könnte abgewandelt auch auf das Wiental Anwendung finden.

In den USA gibt es dazu eine eigene Rails-to-Trails-Bewegung mit 150.000 Mitgliedern, die bereits 19.000 Meilen mit über 1.400 solcher sogenannter „rail-trails“, also öffentliche Mehrzweck-Wege auf ehemaligen Bahnstrecken, betreuen. Damit profitieren Naturschutz und der Schutz historischer Wegverläufe. Diese Initiativen beleben die lokale Wirtschaft durch steigenden Tourismus und mehr Umsatz, bieten sichere und gut erreichbare Verbindungsrouen zur Arbeit oder für die Freizeit und fördern einen aktiven Lebensstil für alle Altersgruppen. Die Nutzungsmöglichkeiten reichen auf den ehemaligen Bahnstrecken von Erholungsbereichen mit Fahrradwegen bis hin zu Reit- und Langlaufstrecken.

Gesündere Plätze für gesündere Menschen

Alle diese amerikanischen Projekte gehen mit dem Anspruch an den Start, „gesündere Plätze für gesündere Menschen“ zu schaffen. Das klingt zwar sehr pathetisch, wäre aber auch ein Ziel für eine mögliche Aufwertung des Wientals: Life-style-Projekt Wiental – sportlich-vital, grün, kulturell, nachhaltig. Das Wiental bietet mit seinem umweltfreundlichen Verkehrsangebot – abgesehen von den Autos – mit Radwegen und U4 eine Mobilität mit Lebensqualität.

Dornröschen und der Schatz im Wiental

Das Wiental besitzt mit seinen vielen Sehenswürdigkeiten, Kulturinstitutionen und -denkmälern einen großen Schatz, der noch gehoben werden kann. Auch wenn das Wiental den Eindruck vermittelt, noch etwas im Dornröschenschlaf zu liegen, sind die Schönheiten eindeutig vorhanden und warten darauf, wachgeküsst zu werden.

„Nur was wir kennen, können wir auch wirklich schätzen und lieben.“ Deshalb ist es wichtig, die



kulturelle Dimension zu fokussieren, die bereits bestehenden Qualitäten hervorzuheben, in ein neues Licht zu rücken und entsprechend zu präsentieren. Eine Wiental-Identität kann mittels einer Kulturachse und einem Naherholungsgebiet in und entlang des Wientals unterstützt werden. Alle diesbezüglichen Maßnahmen helfen, das Wiental als Ganzes und Einheit wahrzunehmen. Dass das Wiental jedoch aufgrund der historischen Zusammenhänge auch gestalterisch Teil einer größeren Einheit ist, darf dabei nicht außer Betracht gelassen werden.



Wie gelingt es uns, nicht nur die bereits wichtigen Institutionen und Hauptanziehungspunkte wie Musikverein, Karlskirche oder Schönbrunn zu sehen, sondern die Gesamtheit mit den derzeit noch weniger bekannten, jedoch nicht weniger beeindruckenden Sehenswürdigkeiten zu vermitteln?

Wie können wir mit den Wiental-Highlights (Secession, Otto-Wagner-Bauten etc.) auch die Zwischenbereiche mitziehen und aufwerten?

Wie schaffen wir es, nicht nur den kulturell orientierten Lebensstilen ein spannendes Angebot zu bieten, den Erholungsfaktor des Wientals auszubauen und die für Alt und Jung wünschenswerten Freiräume und sozialen Infrastrukturen zu schaffen?

Diese Herausforderungen sind spannend und bewältigbar. Das Wiental hat nämlich Potenzial.

Da das Wiental schon immer offen für Innovationen war, hat auch der berühmte US-amerikanische Erfinder Thomas Alva Edison (1847–1931) seine Spuren im Wiental hinterlassen. Aber wie Edison dabei Licht ins Wiental brachte und um welche spannende Denkmal-Sensation es sich dabei handelt, soll ein andermal erzählt werden.

WIENTAL AUS DER SICHT DER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Univ.-Prof. DI Lilli Lička,
DI Dr. techn. Roland Tusch
BOKU Wien,
Institut für Landschaftsarchitektur



1. Landschaft strukturiert Stadt

„Die Stadt über die Landschaft zu denken“ fordert 2001 Ariella Masbouni im *Projet Urbain/Paysage* in Paris. Der Forderung liegt das Bestreben zugrunde, bislang separierte Elemente und Gebiete miteinander zu verbinden und mit der Gesamtstadt als Einheit zu sehen. Vormalig ländliche Gebiete oder Industriestandorte gehören dazu ebenso wie Linien, die sich von außen in die Stadt hineinziehen.

Das Wiental ist hervorragend geeignet, die Stadt über die Landschaft zu erkennen und zu verstehen. Das Landschaftselement des Wienflusses, also des Tals, hat die Struktur der heutigen Stadt geprägt. Die Morphologie der Stadtlandschaft baut auf die Topografie auf, sie ist durch den Wienfluss entstanden. Der Fluss wirkt formgebend für das Verkehrsband sowie die Stadtstruktur. Gleichzeitig bildet er am historischen Linienwall von 1704 (hier befindet sich daher die barocke Linien-Kapelle St. Johann), dem heutigen Gürtel, eine Eintrittsstelle in die Stadt. Nach Osten hin verdichtet sich das Band, am Naschmarkt, im Bereich der großen Wienflusseinwölbung deuten nur mehr die Bebauungskanten den ehemaligen Flusslauf an. Die Sichtschneisen bleiben oberirdisch erhalten. In der „Gegend“ Karlsplatz verliert man leicht die Orientierung wie auch die Linie des Wienflusses und findet sie dort wieder, wo Friedrich Ohmann und Josef Hackhofer 1903 der Landschaftslinie mittels prominenten Portals sichtbare Bedeutung verleihen. Im weiteren Verlauf ordnet der Fluss die Zone der ersten Stadt-

erweiterung zwischen der Stadtmauer und den Vororten fein säuberlich, geradlinig, urban, um schließlich eher lapidar in den Donaukanal zu münden.

Die Eingemeindung der Vororte 1890 bringt für die auf mehreren Ebenen expandierende Stadt die Notwendigkeit des Ausbaus von Infrastruktur mit sich. Der Linienwall sowie die Ufer des Donaukanals und des Wienflusses waren als Freiflächen in der Stadt erhalten geblieben und boten sich für den Bau von Bahnlinien und Kanälen an. Die Eingemeindung fördert auch die Schließung baulicher Lücken bis hin zum Bach, eine Differenzierung der Stadträume bleibt erhalten. Der Bachverlauf trifft auf verschiedene bauliche Strukturen, versetzte unregelmäßige Ortskerne der ehemaligen Vororte (etwa in Gumpendorf) oder auf den Gründerzeitraster der Blockrandbebauung. Das erzeugt Brüche und dadurch Spannung und Abwechslung. Vor allem aber vermittelt diese Tatsache das Empfinden einer „gewachsenen“ Stadt.

Wenn wir uns auf diese Lesart einlassen und uns dem Landschaftselement folgend in die Stadt hereinbegeben, wird vieles augenscheinlich und manches verständlich, was in der klassischen urbanistischen Lesart weniger prominent zutage tritt. Die Hänge, die beidseits nach Süden und nach Norden ansteigen, erklären sich aus dem Rinnal. Die Richtungen des leicht geschwungenen linearen Verlaufes und die Sichtverbindungen, die durch die freigehaltene Schneise entstehen, machen es erkennbar.

Die Linearität wird durch begleitende Verkehrsbänder unterstrichen, deren Lage eine direkte Folge der Verbindung durch den Wienfluss ist. Durch das Wiental führen die U-Bahn-Linie U4 (auf der Trasse der früheren Stadtbahn) und die Westautobahn (A 1), die bei Auhof in die Wientalstraße (B 1) einmündet, und in sicherer Distanz zum Wienfluss die Westbahn (seit 1858). Der Linienstrang verknotet sich an verschiedenen Stellen mit dem urbanen Gewebe und mit anderen, quer verlaufenden Verbindungen.

Das Landschaftselement des Flusses verbindet der Länge nach die Stadtteile, trennt sie jedoch quer zur Flussrichtung. Deshalb sind Bauwerke errichtet worden, Brücken und Überwölbungen, welche Querungen ermöglichen. Angrenzende Stadtteile sind der Linie entweder zu- oder abgewandt. Das Band von Linie und Bebauung verändert sich sehr stark in seiner Orientierung, es ist entweder intro- oder extrovertiert.

2. Das Wiental ist Freiraum

Freiraum ist umbauter, nicht überdachter Raum. Freiräume kompensieren die bauliche Dichte der Stadt. Sie erfüllen neben klimatischen und ökologischen Funktionen das Bedürfnis nach größeren, freien, überschaubaren Räumen, nach Plätzen, nach Grünräumen, nach Luft, nach Beobachtung und Begegnung. Sie erzeugen eine Abfolge von Enge und Weite.

Der Fluss an der Talsohle fordert einen Raum ein, der den Blick entlang weiter Achsen durch die Stadt ermöglicht. Ursprünglich als 47 m breiter Boulevard geplant, besteht das Potenzial des Wientals heute in einem großzügigen linearen Freiraum. Das Wiental im engeren Sinn des befestigten Flussraums, wie auch im weiteren Sinn des Straßenraums und der angrenzenden Freiräume bildet eine Abfolge offener Räume, die als solche offen und frei von Bebauung zu halten sind. An unterschiedlichen Stellen erweitern sich die Freiräume links und rechts des Flusses, entlang einer Abfolge von Expansionen und Kompressionen im Stadtraum. Manche dieser Expansionsräume des Flusses wurden als Freiräume genutzt, sie kennzeichnen die rhythmische Folge von Dichte und Weite und stellen keinesfalls das Potenzial für zukünftige Bebauung dar (vgl. Gaudenz-

dorfer Knoten). Klare Grenzen sind zwischen den einzelnen Teilbereichen, die der Fluss durchläuft, nicht festzustellen. Die städtische Raumfolge ist von Übergängen gekennzeichnet, die von einem Bereich zum nächsten verlaufen. Dieser lebendig pulsierende Freiraum ist als solcher frei zu halten.

Das lineare Element in der Stadt wird auch bei der Querung des Flusses als Orientierungslinie wirksam. Man dringt aus dieser Annäherung in den quer liegenden Flussraum ein, um ihn bereits kurz darauf wieder zu verlassen. Aus der Trennung zweier Ufer durch einen Fluss entsteht das Bedürfnis einer Überwindung dieser Grenze und damit einer Verbindung. Entlang des Wientals gibt es viele Möglichkeiten der Vernetzung mit den angrenzenden urbanen Systemen. Die bestehende starke lineare Struktur hat das Potenzial, quer zur Flussachse mit den angrenzenden Bezirken vernetzt zu werden. In den Bezirken, die an den sanften Hängen südlich und nördlich des Flusses liegen, könnte durch eine Vernetzung der Freiräume der Begriff des Wientals räumlich weiter gefasst werden und nicht ausschließlich auf den Raum unmittelbar entlang des Flusses reduziert sein.

Ein wesentliches Potenzial des Wientals sind die vielfältigen Möglichkeiten, den Stadt- und Landschaftsraum aus unterschiedlichen Perspektiven erleben zu können. Die beiden Hauptrichtungen: – in der Flussachse und quer zur Flussachse – werden von punktuellen Blickmöglichkeiten ergänzt. Schon der Blick aus der U-Bahn auf die angrenzenden Häuser, z. B. entlang der Linken Wienzeile, lässt den Straßenverkehr teilweise verschwinden, und letztlich blendet der Blick aus dem Flussbett den Verkehr vollständig aus. Die Perspektive von einer der zahlreichen Brücken in die Achse des Flussbettes ist beeindruckend und stellt einen besonderen Moment während der Flussquerung dar, der nur beim gezielten Hinschauen erlebt wird. Die alltägliche Wahrnehmung beschränkt sich auf die Blicke entlang des Flussraums und auf die Blicke während der kurzen Zeit der Querung des Flusses. Diese alltäglichen Perspektiven sind ein wichtiger Teil der Stadtwahrnehmung und stellen ein Potenzial für die Erlebbarkeit der Stadt dar. Ihre Bedeutung



Naturraum



dysfunktionaler Raum



gestalteter Park



wegbegleitender Freiraum zum Aufenthalt



linearer Freiraum



Waterfront

steht klar über möglichen neu zu errichtenden Aussichtspunkten bzw. Zugängen.

Das Wiental ist ein Freiraum: Die mäandrierende Freiluftschnelse stellt das einzigartige Potenzial dieses Stadtraums dar. An das Band sind unterschiedlich große offene Räume angelagert, die sich über den Entstehungsprozess des Stadtgefüges erklären. Von zuvor bestehenden Kernen

ausgehend wurde die Stadt zum Wienfluss hin erweitert, der Zwischenraum wurde aufgefüllt.

FOTOSERIE 1: Freiraumtypen, z.B. Naturraum, dysfunktionaler Raum, gestalteter Park, wegbegleitender Freiraum zum Aufenthalt, linearer Freiraum, Waterfront

Wo die Strukturen auf das Wiental treffen, entstehen Freiräume unterschiedlichen Zuschnitts im Verlauf des Tals. Durch die Verschneidungen und

zeitlich verschobene Entwicklungen sind Freiräume entstanden, wie sie für Wien in Form, Proportion und Art der Umgebung einzigartig sind. Neben gestalteten Park- und Erholungsanlagen, noch zu gestaltenden Restflächen sind wertvolle Stadtbrachen erhalten geblieben. Der Stadtraum ist im Allgemeinen mit Funktionen versehen, über die Ausstattung definiert, mit Gestaltungs-codes belegt, kurz: er ist durchprogrammiert. Freiräume, die eine solche Programmierung entbehren, sind selten, daher wertvoll und in ihrer Dysfunktionalität erhaltenswert.

Die Erlebbarkeit verschiedener Raumfigurationen, anderer als den linearen Straßenräumen, macht die Stadt abwechslungsreich. Das Öffnen des Stadtraums ermöglicht Blickbeziehungen und erzeugt erholbare Freiräume. Abgesehen vom linearen Freiraum sind auch an den Querungen essenzielle freie Räume entstanden, die die direkte Umgebung versorgen. Für die angrenzenden Wohngebiete sind diese essenzielle Erholungsräume. Über die Freiräume sind die angrenzenden gebauten Bereiche ans Wiental angeschlossen.

3. Landschaft wird urban

Der Fluss entspringt einer hügeligen Waldlandschaft – das keltische Wort „Vedunia“, aus dem „Wien“ geworden ist, bedeutet Waldbach. Der forstlich genutzte, mit Siedlung durchsetzte Wald geht über verschiedene teilweise verinselte Bebauungsstrukturen in die Stadt über. Selbige wird vor der Gefahr von Hochwässern durch wasserbauliche Einrichtungen geschützt. Der „Wienerwaldbach“ wird auf Wiener Stadtgebiet

bei der Mündung des Mauerbaches in Hochwasserretentionsbecken auf einem Areal von 37 ha gesteuert.

Hier trifft erstmals großräumig sichtbar die „Natur“ auf die „Stadt“. Beeindruckende Ingenieurbauwerke wie die sechs Auffang- und Absetzbecken für Treibgut und Geschiebe, Wehrmauern mit eingebauten Rohrdurchlässen, Schleusen, Betontraversen und Rechenanlagen, Sperrwerk und Umlaufgraben belegen die bautechnische Bewältigung der Zähmung von Naturgewalt. Das Areal ist gleichzeitig ein wichtiges Biotop geworden, in dem neben Bibern und Bisamratten 120 verschiedene Vogelarten, unter anderem Eisvogel, Schwarzstorch, Schilfrohrsänger, Drosselrohrsänger, einen Lebensraum haben.

Dieses klassische landschaftsurbanistische Ereignis lässt das Verschmelzen von „Landschaft“ und „Stadt“ erleben (bereits lange bevor der Begriff „Landschaftsurbanismus“ von Charles Waldheim geprägt wurde). Die Dualität von „Natur“ und „Stadt“ als Synonym für „Gut“ und „Böse“ oder auch „Architektur“ und „Landschaft“, wie sie von Elisabeth Meyer erklärt wird, wird hier de facto aufgehoben. (Meyer 1997, S. 46 ff.). Meyer führt aus, dass durch diese verkürzte dualistische Sicht Landschaft zu all dem wird, was „nicht Architektur“ ist (a. a. O. S. 47). Sie beschreibt daher Landschaft als zeitlich räumliches Terrain, das aus menschengemachten natürlichen Prozessen und aus natürlichen Prozessen entsteht. In diesem Sinn stellt das Wiental ein Produkt aus Ingenieurleistung, Architektur und Landschaftsarchitektur dar, das als neue Typologie einer urbanen Infrastruktur als ästhetische Einheit gelesen werden





kann. Es handelt sich beim Wiental um urbane Landschaft, die teilweise bebaut, teilweise nicht bebaut ist (vgl. Lička 2006). Durch die Akzeptanz dieser ästhetischen Einheit wird eine positive Sicht auf den Wiental-Raum über die gesamte Länge unterstützt.

FOTOSERIE 2:

Verlauf von naturnahem zu urbanem Flussraum (S. 84–85)

Die Art der Bewältigung des Stromes erzählt im weiteren Verlauf die Geschichte der Kultivierung und Bändigung von Landschaft, von Urbanisierung, von Verdichtung. Teile der neuerdings möglichen Nutzung wurden versuchsweise zugelassen. Die Ufer sind am Anfang gestalterisch verändert und als Erholungswege ausformuliert. Hier zeugen sie vom Bestreben, die wasserbauliche Struktur in eine neue, künstliche Form von Naturnähe zu bringen. Wasser begleitet als Sympathieträger Erholungswege. In dichten, urbanen Zonen stehen die Alltagsnutzung und die Praktikabilität für die angrenzenden Viertel im

Vordergrund. Hier ist die Luftqualität von Bedeutung, die die Freiraumschneise verbessert. Hier sind die Erreichbarkeiten und Querungsmöglichkeiten als Alltagswege wichtig, hier wird die Qualität der Stadtteile durch ein Mehr an offenen Räumen angehoben. Einblicke und Ausblicke von der Brücke ins Wiental und auf die U-Bahn, vom Wiental in den Wienerwald, passieren hier beiläufig. Die großräumige Einbettung der Stadt im Landschaftsraum wird über Blickachsen von den inneren Bezirken durch das Wiental bis zur Hügellandschaft des Wienerwaldes erlebbar. Der Freiraum bleibt gleichzeitig Teil des Grätzels.

Eine herausragende Qualität des Wientals ist dieses Zusammenspiel von bebauter und nicht bebauter Landschaft, welches dazu dient, die Stadt zu dechiffrieren. (vgl. Girot S. 89 ff.).

4. Landschaft als „Große Infrastruktur“

Grün- und Freiraum werden als urbane Infrastruktur bezeichnet, als erforderliche Ausstat-

tung einer Stadt (vgl. Marot 2001). Im Wiental treffen zweierlei „Infrastrukturen“ aufeinander. Einerseits ist es Träger von Verkehrsinfrastruktur, andererseits dient es als Landschaft und Freiraum selbst der Versorgung der Bewohnerinnen, wird demnach an sich zur urbanen Infrastruktur. Das Wiental integriert natürliche Prozesse, städtische Infrastruktur, Freiraum und schöne Szenerie zu einer ästhetischen Einheit.

Bereits in den ersten Vorprojekten für die Wiener Stadtbahn erlangt das Wiental besondere Bedeutung. Das lineare Landschaftselement erscheint geradezu prädestiniert, wichtige Infrastrukturen wie die Cholerakanäle, die Stadtbahn und die Westeinfahrt aufzunehmen. Die vorindustrielle Landschaft, die von Mühlen und punktueller Bewirtschaftung des Landes geprägt war, wurde von der wachsenden Stadt zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert überformt. Im Lauf der Geschichte entstand die für das Wiental charakteristische Stadtlandschaft. Bis heute ist die Linearität, die infolge des Flusses entstanden ist, im Stadtbild lesbar. Das durchgängige unverwechselbare Aussehen wird durch die wiederkehrenden architektonischen Formulierungen Otto Wagners maßgeblich bestimmt.

Aufgrund der Bedeutung als Infrastrukturträger trat das Wiental regelmäßig in den Fokus der Stadtplanung. Die aktuelle Betrachtung gibt uns die Möglichkeit, das Potenzial dieses Freiraums als urbane Infrastruktur zu lesen und ihn dementsprechend auch zukünftig als freien, offenen Raum, der nicht an jeder Stelle zugänglich sein muss, zu erhalten. Der Flussraum wurde zum strukturierenden Element in der Stadt, zur urbanen Infrastruktur. Als solche hat er im Stadtraum einen hohen Wiedererkennungswert. Diese bereits vorhandene lineare Identität darf nicht durch punktuelle Eingriffe gestört werden. Sie bildet sich entlang einer Orientierungslinie, der man von Auhof im Westen Wiens bis zur Mündung in den Wiener Donaukanal folgen kann, ab. Die Erlebbarkeit dieses Schnittes ist ursächlich mit dem Freiraum verknüpft.

Die U-Bahn fährt über weite Strecken in oben offener Tieflage durch das Wiental und bildet auf diese Art ein leistungsfähiges kreuzungsfreies

Verkehrssystem. Die mehrspurige Bundesstraße 1 beidseits des Wienflusses stellt dagegen, mit den angrenzenden Straßen und Gehsteigen niveaugleich, eine massive Barriere im Stadtraum dar, die für jede Vernetzung der beiden Flussufer eine große Herausforderung ist. Neben der massiven Grenzwirkung stellt der Straßenverkehr auch eine störende Lärmbeeinträchtigung dar.

5. Qualität von Eingriffen

Im Wiental sind verschiedenartige Eingriffe erforderlich. Es ist jedoch festzuhalten, dass eine durchgängige Belebung und tages- wie nachzeitliche Benutzung nicht überall sinnvoll ist. Ruhigere, weniger besuchte und auch nicht zugängliche Bereiche sind essenzieller Teil des urbanen Gefüges. Unbedingt erforderlich sind jene Maßnahmen, die die Alltagsräume in den jeweiligen Abschnitten betreffen, also die beidseitig angrenzenden Gebiete miteinbeziehen und das lineare Element räumlich kontextualisieren. Dadurch wird die Situation für die anwohnende Bevölkerung verbessert und das Potenzial des Wientals besser ausgeschöpft. Das sind in erster Linie Aufräum- und Ordnungsarbeiten, die die Stadtstruktur bereinigen und komplettieren, also das Freiräumen von Sichtverbindungen (zum und entlang dem Wiental), das Freistellen von Besonderheiten sowie das Herstellen von klaren, sicheren, fußläufigen Wegeverbindungen. Des Weiteren betrifft dies die Verbesserung der Querungen, um den Talraum beidseits des Flusses einzubeziehen und das Wiental als Einheit zu erleben.

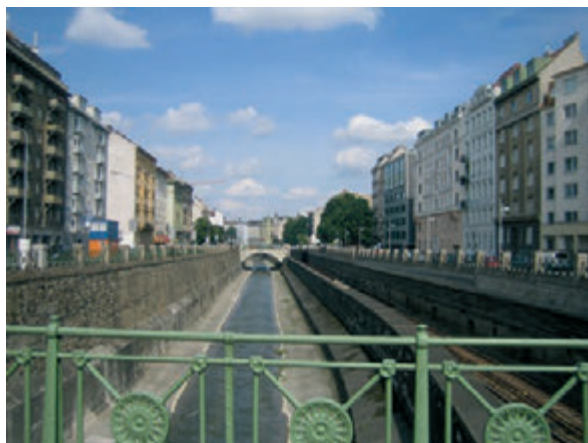
Brücke als Aufenthaltsraum



Eingriffe im Freiraum sollen generell der Qualifizierung von Landschaft dienen. Das soll bedeuten, dass der Landschaft sichtbar Wert beigemessen wird, dass sie offensichtlich den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung steht, dass sie aber ebenso in ihrem charakteristischen Wert belassen wird. Das erfordert ein sensibles Arbeiten mit dem Raum, das Herausarbeiten seiner Eigenheiten und seiner positiven Eigenschaften. So ist etwa die Grünfläche am Gaudenzdorfer Knoten als solche zu erhalten. Ihre dysfunktionale Erscheinung legt wirklich freie Benutzung nahe. Sie deckt einen wesentlichen Bedarf nach unreglementierter Freiraumnutzung ab. Dies ist im gesamten Wiental einzigartig. Hier ist eine sehr zurückhaltende landschaftsarchitektonische Überarbeitung zielführend. Das geplante Brückenbauwerk über den inneren Gürtel für den Radverkehr ist kontraproduktiv.

Das Wiental ist in seinem Längsverlauf auf dem Niveau des Straßen- und Gehraums erlebbar zu machen, indem die Abfolge von Stadträumen lesbar und passierbar gehalten oder gemacht wird (Verengungen, Erweiterungen, Blickpunkte). Dies hat auf dem Niveau des Stadtraums zu erfolgen. Um die Erlebbarkeit des Flusselementes zu verbessern, sind die Blickbeziehungen zwischen den Niveaus zu verstärken, Zu- respektive Abgänge an bestimmten Stellen anzubieten. Der Höhenunterschied zwischen Straßen/Gehniveau und Flussbett macht das Wesen des Baches/Tals/Kanals/Flussraums aus. Die Überwindung dieser Höhe trägt somit zum Erleben bei. Ein Abdecken oder weiteres Einwölben des Wienflusses verfremdet den Raum und ist daher hintanzuhalten. Parks und Freiräume sollten eher an den Fluss gebracht, als auf den Fluss draufgesetzt werden. Decks, die Teile oder das gesamte Profil abdecken, sind zu vermeiden.

Zusätzliche Erkennungszeichen sind über den räumlichen linearen Freiraum und die Darstellung und das Freihalten der Otto Wagnerschen Elemente nicht erforderlich. Die Einfassung des offenen Flussraums stellt eine Einheit dar, deren Lesbarkeit durch das Otto Wagnersche Geländer unterstützt wird. Die Freiraumschneise ist in der Längsrichtung offen zu halten.



Typische Fassung des Flussraums mit Otto-Wagner-Geländer

Dies dient der Lesbarkeit der städtischen Räume wesentlich mehr als punktuelle Wiederholungen von Merkzeichen (vgl. Aquapoint). Das Verstellen von Freiraum behindert die freie Bewegung und dadurch die Benutzbarkeit (siehe oben: „Freiräume“).

Eine durchgängige, im Wiental liegende Wegeverbindung ist als übergeordnete Erholungsroute einzustufen. Derzeit sind Wegstücke benutzbar. Am oberen Flusslauf ist ein Teilstück des Radweges fertiggestellt, ein weiteres ist in Arbeit. An einigen Stellen liegt der Gehweg tiefer, also näher am Wasser, etwa die Promenade im Stadtpark. Auch an der Stelle, an der die U6 das Wiental quert, ist durch den tiefer liegenden Skater/Mountainbike-Park eine besondere Raumsituation gegeben. Das Tieferlegen des Weges bewirkt den Entzug des Verkehrseinflusses. Man hört ihn kaum, nimmt ihn nicht wahr. Darüber hinaus wird aber auch die gebaute Stadt ein Stück weit ausgeblendet.

Die Qualität eines solchen Weges im Flussraum muss sich mit der Qualität des Stadtraums, durch den er führt, ändern. Der Verlauf von größerer Natürlichkeit mit mehr Vegetation zu streng reguliertem Gewässer ohne Vegetation ist ohnehin gegeben. Im Sinne der in Punkt 3 ausgeführten Begegnung von bebauter und nicht bebauter Landschaft ist – ähnlich wie im Stadtgefüge – ein Verlauf von West nach Ost erlebbar zu machen.

6. Wiental 2035

Das Wiental wird als urbanes Landschaftselement verstanden und geschätzt. Die wasserbaulichen Eingriffe, die Infrastrukturachse, der landschaftsgeprägte Stadtraum wecken Interesse und Anerkennung. Sowohl längs als auch quer bietet das Wiental ein angenehmes, selbstverständliches Erlebnis von Stadtraum. Es ist durch die spezifische, landschaftlich-topografische Ausprägung sowie die wiederkehrenden Elemente der Stadtbahn, vor allem auch durch Einblicke und Zugänge zum Fluss selbst, erkennbar. Er bietet Frei-Raum im eigentlichen Wortsinn. Ruhige, zurückhaltende Freiräume wechseln lebendige, gut ausgestattete ab. Sie sind gut erreichbar und mit den angrenzenden Gebieten verknüpft. An den Querungen des Wientals ist die Längsrichtung dieser langen, großen Infrastruktur erlebbar. Blickverbindungen in den Wienerwald bieten sich an, die Freiraumschneise ist erkenn- und erlebbar.

In Längsrichtung ist ein Verlauf vom naturgeprägten zum urbanen Freiraum zu erleben. Ingenieurbauwerk(e) und Retentionsbecken sind aus der Nähe erlebbar. Punktuell sind Zugänge

zum Fluss möglich, werden bauliche Besonderheiten präsentiert, wird temporär interveniert: Eine rote Hängebrücke quert über 2 Monate den Wienfluss abwechselnd an verschiedenen Stellen. An einigen Stellen sind zusätzliche fußläufige Querungen möglich, die einerseits beide Talseiten verbinden, andererseits die Längsrichtung erlebbar machen.

Das Verkehrsband wird durch intensive Park-and-ride-Praxis entlastet. Der modal split verschiebt sich außerdem zugunsten des Radverkehrs. Dadurch kommt es zu einer verträglichen Koexistenz von Freiraumnutzung und Verkehr.

Meyer, Elizabeth K. (1997) The expanded field of landscape architecture, in: Thompson, George F. and Steiner, Frederick R. (Eds.) *Ecological Design And Planning*, New York: John Wiley & sons

Masbounji Ariella (2001) *Penser la ville par le paysage*, Paris: *Projet urbain, éditions de la vilette*

Giro, Christophe (2006) *Vision in Motion: Representing Landscape in Time*, in: Waldheim, Charles (Ed.) (2006) *The Landscape Urbanism Reader*, New York: Princeton Architectural Press, p. 87–103

Marot, Sébastien (1999) *L'art de la mémoire, le territoire et l'architecture* in: *Visiteur: ville, territoire, paysage, architecture*, no. 4, p. [115] –176.

WIENTAL – STADTRAUM UND ARCHITEKTUR

Univ.-Prof. Arch. DI András Pálffy
TU Wien, Institut für Architektur und Entwerfen



Grundlage für die Expertise ist eine Begehung des Stadtraums entlang der beiden Wientalseiten. Weitere Bezugsquellen sind die Plandokumente zum Zielgebiet Wiental der Magistratsabteilung 21A und eine „Visuell-architektonische stadträumliche Studie für das Wiental“, verfasst von den Architekten Tillner & Willinger und Auböck + Kárász.

Zwischen dieser von der Magistratsabteilung 21A in Auftrag gegebenen Studie und dem Inhalt der vorliegenden Expertise bestehen partiell gemeinsame Sichtweisen, die jedoch im Detail nicht so umfassend dargestellt und bewertet wurden wie die Inhalte der genannten Referenz.

Präambel

Wienfluss und Wiental sind Bezeichnungen, die auch nach der Regulierung des Flussbettes der Wien gebräuchlich sind, jedoch den tatsächlichen baulichen Beschaffenheiten dieser neuen räumlichen Konturbildung nicht mehr gerecht werden. Tatsächlich kann von einem Bauwerk gesprochen werden, das nicht nur die Funktion der Wasserregulierung, sondern auch einen Beitrag zur Hygienisierung von Stadträumen erfüllt – eine Sicht, die sich durchaus auf prominente Lagen wie Naschmarkt, Karlsplatz und Stadtpark anwenden lässt.

Das Wiental bildet mit seinen gesamten, ausschließlich funktional geprägten Einbauten eine charakteristische räumliche Zäsur zwischen den einzelnen Bezirken, die auch als Barriere wahrgenommen werden kann. Abstrahiert von seinen

funktionalen Zuordnungen bietet der Raum des Wientals das Bild eines erheblichen baulichen Volumens, das innerhalb der dichten Bebauungsstruktur, die den Wachstumsdruck der Stadt im 19. Jahrhundert widerspiegelt, einen Eindruck der Leere vermittelt.

Dieses Verhältnis von urbaner Dichte im Gegensatz zu einem offenen Stadtraumprofil lässt Fragen jenseits bautechnischer Notwendigkeiten legitim erscheinen, die eine Aufwertung dieser Stadtregion für das unmittelbare städtische Umfeld zum Inhalt haben. Der Anspruch einer Funktion, die nunmehr weitgehend von ihrer historischen Bedeutung isoliert ist, kann in einem größeren Zusammenhang, innerhalb einer städtischen Gemeinschaft, eine neue Bewertung erfahren. Die ausgeprägte Referenz zum Umfeld wird damit zur wesentlichen Grundlage des architektonischen Planens, das sich so in klar definierte räumliche Strukturen einfügt und erst innerhalb dieser Tatsachen, mit all ihren Gegensätzen und Widerständen, seine unmittelbare Bedeutung erfährt. Dabei soll nicht die objekthafte Präsenz einer Architektur in den Vordergrund gerückt werden, sondern vielmehr die Frage nach dem tatsächlichen Potenzial der Eingriffe in ihr Umfeld.

Das Wiental verbindet über eine Distanz von 14 km Stadträume unterschiedlichster Qualität, die ausgehend vom Donaukanal von hochwertigen Innenstadtlagen zu Wohnbezirken mit hoher Dichte sowie gewerblich geprägten Stadtteilen bis hin zu den Naherholungsgebieten der Stadt

führt. Dieser Vielfalt im Umfeld der Wienregulierung mit ihren topografischen, objekthaften Existenzen sind in der Expertise unterschiedliche Maßstäbe der Handlung zuzuordnen, die von einer überregionalen Bedeutung bis hin zur Beschaffenheit eines Einzelobjektes reichen.

1.

Parameter zur Nutzung des Wientalregulierungsbeckens

Nutzungsformen des Wientals, die über die eigentliche Bestimmung des Wasserbauwerks hinausgehen, werden stets kausal mit allfälligen Hochwasser-Ereignissen in Beziehung gestellt. Diese Einschränkung zu kontrollieren und zu vermindern ist wesentliche Grundlage für den Gebrauch des Stadtraums.

Die Hochwasserschutz-Maßnahmen in Niederösterreich ermöglichen einen weitgehend kontrollierten Umgang mit Niederschlagsmengen, die auch bei größeren Lastfällen im Retentionsbecken aufgenommen werden können, ohne den Pegel des regulierten Wienflusses wesentlich zu beeinflussen. Der Wientalsammler-Entlastungskanal wurde im Bereich Pilgramgasse bis Donaukanal, jedoch noch nicht in den übrigen Abschnitten der Flussregulierung errichtet. In diesen letztgenannten Bereichen können ausgeprägte Oberflächenwasseranteile aus den angrenzenden Stadtteilen durchaus zu Hochwasserständen innerhalb des Wientalprofils führen, die nicht nur eine temporäre Nutzung dieser Flächen unterbinden, sondern auch als Sicherheitsrisiko verstanden werden können.

Eine intensive Zusammenarbeit zwischen der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik und der MA 45 kann als effiziente Präventionsmaßnahme gesehen werden, ebenso wie eine entsprechende Erschließung und Möblierung des Stadtraums, die während einer Hochwassersituation nicht als Lastfall wirksam werden können.

2.

Nutzungsanforderungen an das Profil der Wientalregulierung

Soll der Bereich des Wientals einer öffentlichen

Nutzung zugeführt werden, so ist das räumliche Angebot den kollektiven Freiraumansprüchen des angrenzenden urbanen Umfeldes gegenüberzustellen. Der hier bestehende Anspruch wie auch der gemeinschaftliche Mehrwert sind einem konservatorischen Aspekt gegenüberzusetzen, der mögliche Planungen mit den vorhandenen Räumen wesentlich regelt und damit gleichzeitig auch einschränkt. Die Polarisierung widersprüchlicher Existenzen verweist auf die Notwendigkeit, Ansprüche an eine historische mit solchen an eine ästhetische wie auch soziale Wahrheit zu verhandeln.

Eine Tatsache kristallisiert sich in dieser Aufgabenstellung sehr deutlich heraus: eine radikale Freiheit, die nicht nur das Neue anzuordnen, sondern auch das Alte weiterzubauen und im Neuen zu bewahren erlaubt.

3.

Einzelmaßnahmen zur Aufwertung des Profils der Wientalregulierung

3.1 Auf Stadtebene besteht eine deutliche Trennung zwischen den Gehsteigflächen entlang den Brüstungsmauern zum Wiental und der angrenzenden Bebauung durch die Flächen des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere in Richtung stadtauswärts werden diese Gehsteigflächen nicht außerordentlich stark frequentiert. Eine Aufwertung dieser Bereiche scheint notwendig, um sie einer zweckgebundenen Form der Nutzung zuführen zu können.

Die Umwidmung zur Nutzung als Fahrrad- und/oder Gehweg bietet ein Angebot, das durchaus einem Bedarf entspricht. Die Anordnung einer



Vegetation in diesen Bereichen ist auf jeden Fall als attraktive Aufwertung derselben zu sehen. Die Anordnung einer Vegetation im Brüstungsbereich sollte in einer Weise erfolgen, die nicht nur im Straßenraum sichtbar ist, sondern auch als Hängebewuchs entlang der Innenwandflächen des Wientals in Erscheinung tritt.

Die Abgrenzung dieser Bereiche hin zu den Verkehrsflächen kann durch eine entsprechende Pflanzung von Bäumen zusätzlich betont werden. Der Mehrwert dieses Eingriffes ist nicht nur in der Verbesserung des Mikroklimas für die Umgebung zu sehen oder im Angebot der Verschattung, sondern auch in der Aufwertung der Nutzungsqualität der angrenzenden Bauten. In diesem Zusammenhang wäre zu prüfen, in welchem Umfang die Möglichkeit bestünde, den Gehsteigen vor den Häuserzeilen ebenfalls eine Baumbepflanzung zuzuordnen. Die Vorstellung einer Vegetationsanordnung für das Wiental in beschriebener Weise ist grundsätzlich nicht neu und wurde partiell bereits umgesetzt.

Damit ist nicht nur die von Otto Wagner postulierte Idee eines Boulevards von der Innenstadt bis Schönbrunn beschrieben, sondern wird auch ein räumliches Muster in verwandten Situationen wie beispielsweise entlang des Tevere in Rom oder der die Seine begleitende Stadtraum in Paris zitiert. Wie sehr dieser zweckgebundene Anspruch in der Praxis anwendbar ist, wird unter anderem von der Prüfung durch die Verkehrsplanung abhängig sein. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass diese einheitliche Aufwertung des Stadtraums umsetzbar ist.

3.2 Die Stadträume können mit einer entsprechenden Beleuchtung in den Nachtstunden, ohne allzu großen Aufwand, eine zusätzliche Aufwertung erfahren.

Die Ausleuchtung der Brüstungsflächen, des Fahrradweges sowie einzelner Baumgruppen würde zu einer attraktiven Aufhellung des Straßenraums führen und sich sowohl auf die Reduzierung der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs als auch insbesondere auf die Wohnqualität der unmittelbaren Nachbarschaft auswirken.

3.3 Richtung stadteinwärts kann das Wiental in gleicher Weise räumlich behandelt werden, wobei der unmittelbar angrenzende Verkehr ab Schönbrunn das Stadtbild in wesentlich geringerer Form prägt. In diesen Bereichen stellt der offene oder gedeckte Einschnitt der U-Bahn-Lage noch ein zusätzliches Potenzial zur Aufwertung dar.

Mit der partiellen Überplattung dieser Bereiche kann ein Angebot an attraktiven Freiräumen geschaffen werden, die direkt an das Profil der Wientalregulierung und der Bebauung des näheren Umfeldes angrenzen. Die mehrheitliche Nutzung der Umgebung durch Wohnbauten erfährt durch dieses Angebot eine zusätzliche Aufwertung, die zum aktuellen Zeitpunkt nur sehr beschränkt zur Verfügung steht.

3.4 Mit der Anordnung dieser Flächen stellt sich des Weiteren die Frage nach der möglichen Anbindung dieser Bereiche an die Sohle des Wientals.

Folgt man traditionell üblichen Lösungsmustern, so bieten sich zwei Erschließungsformen an: Rampen, die entweder parallel zu der Brüstungsmauer oder je nach topografischer Lage orthogonal zu dem Regulierungsprofil aus den angrenzenden Stadträumen verlaufen. Beide Zugangsformen würden das historische Erscheinungsbild des Regulierungsprofils – in analoger Weise zu den bereits zuvor genannten Beispielen städtischer Flussraumkonturen in Paris und Rom – verändern. Die Hochwassergefahr ist an den zitierten Situationen ebenfalls gegeben, wenn nicht in einem durchaus erheblich höheren Umfang. Die Verbindung zwischen Straßenraum und Flussoberfläche dient nicht nur dem Transport, sondern auch der Erschließung dieses Stadtraums, der sehr wohl auch als Erholungsraum verstanden und genutzt werden soll.

Die Anbindung an den Stadtraum durch die Rampen kann direkt auf die Wientalsole führen, die baulich keine weiteren Veränderungen erfährt und somit in ihrer bestehenden Kontur für eine öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen kann. Eine Aufwertung dieser Flächen kann in mehrfacher Hinsicht erfolgen, wobei eine Form

anzustreben ist, die mehreren Aspekten Rechnung trägt. Die Wientalsole soll nicht nur als Verbindungsfläche für Fahrrad- und Gehwege zwischen den einzelnen Stadtteilen verstanden werden, sondern auch eine Nachfrage an Freizeiteinrichtungen aufnehmen, die in den angrenzenden Bebauungen bis dato nicht angeboten werden. Die Anordnung dieser Flächen wäre in jedem Fall mit dem angrenzenden tatsächlichen



Bedarf abzustimmen. Der temporäre Charakter dieser Maßnahmen ist unter anderem von der Perspektive geprägt, ein abwechslungsreiches, flexibles Programm der Bespielung anbieten zu können. Die erforderlichen Formen der Befestigung für diese Zwecke sollen die bestehende Architektursprache aufnehmen und entsprechend fortschreiben. An der Wientalsole wäre ein entsprechendes Angebot durchaus sinnvoll und auch möglich, um einen zusätzlichen attraktiven Freibereich im Außenraum anbieten zu können.

Mit einer dosierten fließenden Wasserbewirtschaftung an der Sohle könnte innerhalb einer baulich klar gefassten Kontur eine Flussfläche entstehen, die an eine zugeordnete Freifläche angrenzt. Die bauliche Fassung ist hier als eine räumliche Fortschreibung des baulichen Vokabulars der Wientalregulierung und nicht als formaler Kontrapunkt gängiger Vorstellungen einer ökologischen Freizeitkultur zu sehen.

Das Verhältnis von befestigten Flächen und fließendem Wasserlauf kann als Parklandschaft gesehen werden, so wie sie auch in anderen Städten üblich und vertreten ist. Die Kontur dieser Räume ist in einer Materialbeschaffenheit zu verfassen, die nicht nur Analogien zum Bestand, sondern auch eine Robustheit aufweist, die unbeschadet

die Beanspruchung durch ein Hochwasser übersteht. Im Verlauf der Jahreszeiten können die Freizeiteinrichtungen ein Spektrum von Boccia, Eisstockbahn bis hin zu einem Flächenbedarf erheblicheren Umfanges aufnehmen, der von der Eislaufbahn bis zur ausgedehnten Liegefläche reicht.

Mit den in den letzten Punkten dargestellten Maßnahmen am und im Regulierungsprofil des Wientals entsteht ein Katalog, der als Muster grundsätzlich entlang des gesamten Wientals in Ansatz gebracht werden kann. Einzelne Differenzierungen ergeben sich selbstverständlich aus den unterschiedlichen topografischen und architektonischen Gegebenheiten des Bestandes. Oberstes Ziel dieser Eingriffe wird jedoch sein, die lineare Ausdehnung des Wientals mit dessen neuen Qualitäten wieder in das Zentrum der Wahrnehmung zu rücken.

Versteht man dieses Raumprofil als gleichwertige lineare Ausdehnung, so steht diese mit unterschiedlichen Stadträumen in direktem Bezug. Sie erfährt auf diesem Weg wiederum differenzierte Formen der Wertigkeit sowie damit verbundene Bedeutungen. Es ist daher naheliegend, die beschriebene Ausdehnung in einzelne Abschnitte zu unterteilen, um in diesen Bereichen Qualitätsmerkmale identifizieren zu können, die bereits bestehen oder Entwicklungspotenzial beinhalten.

4.

Standortsequenzen entlang des Wientals mit ihren potenziellen Erweiterungsmöglichkeiten

4.1 Urania/Stadtpark



Innerhalb des Abschnittes Urania/Stadtpark ist die Einmündung des Wientals in den Donaukanal von einem großen räumlichen Potenzial, das zur Zeit mit temporären Veranstaltungen punktuell genutzt wird, dessen räumliches Angebot jedoch durchaus verbessert werden könnte.

Offensichtlich ist hier die Führung einer Fernwärmeleitung über Niveau, die mit ihrer Gegenwart die Bedeutung des Mündungsbereiches unvorteilhaft überlagert. Ein Rückbau dieser technischen Ausrüstung kann als Voraussetzung gesehen werden, um die Einbindung des Wientals an dieser Stelle aufzuwerten.



Der Rückstau des Donaukanals in diesem Kreuzungspunkt wäre ebenfalls näher in seiner Notwendigkeit zu prüfen, um für die gesamte lineare Ausdehnung des Wientals, die Voraussetzungen für einen adäquaten Abschluss, aber auch für eine angemessene Anbindung an den Donaukanaluferbereich schaffen zu können. Die Einmündung wie auch die Geschichte des Wiener Neustädter Kanals an dieser Stelle zu klären, scheint ein wesentlicher Aspekt zu sein, zumal die Bedeutung dieser Wasserverbindung für die Historie der Stadt im 19. Jahrhundert zunehmend in Vergessenheit geraten ist. Auf Stadtebene ist der unmittelbar an das Ministerium angrenzende Bereich ein Abschnitt, der nicht nur an sein gegenüberliegendes „Ufer“ angebunden, sondern auch als Außenraum, nach den zuvor dargestellten Kriterien, in seinem Nutzungspotenzial aufgewertet werden kann.

Der Bereich des Stadtparks bietet alle Voraussetzungen zur Verbindung zwischen zwei hochwertigen Erholungsräumen unterschiedlicher Höhenlage.

4.2 Stadtpark/Lothringerstraße

Die Möglichkeit zur Nutzung des Abschnitts Stadtpark/Lothringerstraße für temporäre Veranstaltungen wurde bereits mehrfach durch Theateraufführungen, die in der Einwölbung für ihre Spielstätte von der Witterung unabhängige Bedingungen für den Betrieb vorfanden, eingelöst. Abgesehen von diesen Möglichkeiten wäre in dem eingewölbten Bereich die zuvor beschriebene Verbindung für die Gesamterschließung des Wientales gleichermaßen anzustreben.

Diese Form des Gebrauchs legt sowohl eine räumliche Verbindung zur Stadtebene als auch Öffnungen für einen Tageslichteintrag in dem Überwölbungsbereich nahe.

Sofern die Raumhöhen des Wölbungsbereichs eine Parkraumbewirtschaftung zulassen, wäre diese Lage als vorteilhaft zu bewerten, da die Zu- und Abfahrten in eine Garage in diesem Stadtteil über ein entsprechendes Platzangebot verfügen. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie eine bestehende Garagenanlage im wirtschaftlichen und rechtlichen Sinne ein Erweiterungspotenzial an dieser Stelle sinnvoll erscheinen lässt.

4.3 Karlsplatz/Getreidemarkt



Die Frage nach einer Neukonzeption des gesamten Karlsplatzes ist rund dreißig Jahre nach seiner endgültigen Fertigstellung durchaus angebracht, zumal es sich um einen der größten innerstädtischen Platzräume handelt. Die Nutzung der Flächen ist jedoch nur in Fragmenten möglich, da sie voneinander durch Verkehrsflächen getrennt sind. Schon zu seiner Zeit hat Otto Wagner den Karlsplatz zur „Gegend“ erklärt, eine Einschätzung, die wohl noch heute gilt.

Der Ort lässt sich als Verkehrsbauwerk beschreiben, das den Großteil der Platzfläche beansprucht und die Gesamtheit elementarer Anforderungen an einen Stadtraum dieser Lage dabei weitgehend unberücksichtigt lässt.



Das wesentliche Merkmal der Karlsplatzplanung der 1960er-Jahre ist eine Trennung der Verkehrs- und Fußgängerfläche in unterschiedliche Ebenen. Diese Planung folgt einer Logik, die in der vollkommenen Entflechtung von zwei Nutzungsformen deren Verbesserung sieht. Das Resultat dieser Bemühung ist ein fragmentarisierter Stadtraum, dessen Einzelteile sich rund um die Flächen des fließenden Verkehrs ordnen. Dieser Anachronismus ließe sich ausführlich darstellen, wird aber auch durch folgende ausschnittartige Details ausreichend illustriert:

Aus der Wiedner Hauptstraße endet eine einspurige Fahrbahn mit fünfspurigem Flächenbedarf in der Platzmitte. Da keine Möglichkeit besteht, den Verkehr aus der Rechten Wienzeile auf den Getreidemarkt zu führen, wird dieser ebenfalls in die Platzmitte umgeleitet, um an dieser Stelle wenden zu können.

Auffallend ist auch die Spurführung der Linien 1, 65 und Badener Bahn durch die Fußgängerzone zwischen Handelsakademie und Künstlerhaus – umso mehr, als die ursprüngliche Spurlage in der Bösendorferstraße kaum zu verbessern war.

Die ausschließlich der Linie 4A zugeordnete Fahrbahn zum Wendehammer in der Platzmitte ergänzt dieses Bild. Mit dem neuen Flächenbedarf für die Verkehrsebene entsteht für die Fußgänger ein umfangreiches Angebot zur Durchquerung des Platzes im Untergrund, das die Möglichkeit

einer Überquerung des offenen urbanen Raums obsolet werden lässt.

Ziel einer Umplanung könnte sein, den Verkehr mit den tatsächlich erforderlichen Fahrbahnbreiten von der Platzmitte wieder an den Rand zu verlegen, eine direkte Abbiegespur von der Rechten Wienzeile in den Getreidemarkt zu schaffen sowie die Straßenbahnlinien in die ehemalige Spurführung rückzuführen. Die Umlenkung der einspurigen Wiedner Hauptstraße in die Rechte Wienzeile war während des U-Bahn-Baus eine bewährte provisorische Lösung, die für einen langfristigen Zeitraum zu prüfen wäre, zumal sie die bestehende Trennung von Park und Universitätsflächen aufhebt.

Mit der Neuordnung des Verkehrs würden auf dem Platz wieder zusammenhängende Flächen entstehen, die als Freiräume gut nutzbar wären und ein sinnvolles Netz an Fußgängerverbindungen nicht nur zwischen den vier angrenzenden Bezirken, sondern auch zwischen den acht öffentlichen Institutionen am Platz ermöglichen würden.

Die Vielzahl an Kulturbauten direkt an einem Platz ist so außergewöhnlich wie die unmittelbare Nachbarschaft, in der sich Konzerthaus, Akademietheater, Theater an der Wien, Generali Foundation, Galerienviertel, Oper und Museumsquartier befinden.



Zentral ist der Stadtraum nicht nur aufgrund seines Standortes, sondern auch aufgrund des größten U-Bahn-Knotens der Stadt, der an Wochentagen täglich von rund 50.000 Personen frequentiert wird. Bleibt der Karlsplatz mit seiner Oberfläche bestehen, so würde dies bedeuten,

dass mit der Verlängerung der U-Bahn-Linien U1 und U2 die Anreise von den äußersten Stadträndern zu einer Reise in die tatsächliche Peripherie, in ein urbanes Niemandsland, wird.



Aus diesem Anlass wäre es zum einen erstrebenswert, innerhalb der Neuordnung der Verkehrsflächen eine Platzanlage zu schaffen, die über eine Kapazität verfügt, die den unterschiedlichen Aufkommen der Passanten entspricht. Darüber hinaus gilt es in dem gesamten Stadtgefüge einen Raum zu verankern, der zur Erholung, Überquerung und darüber hinaus zur Verbindung der angrenzenden Kulturinstitutionen wirksam ist. Zum anderen könnte mit einer entsprechenden räumlichen Akzentuierung eine attraktive Verbindung zwischen Kärntner Straße und Wiedner Hauptstraße etabliert werden, wie sie vor dem Platzumbau bereits bestanden hat. Die äußere Kärntner Straße würde auf diese Weise in den Geschäftsbereichen der Erdgeschoßzone wieder eine Aufwertung erfahren, die zur Zeit für das Stadtbild durchaus wünschenswert wäre.

Die Anordnung der Wientalsole-Ebene, der Passagenebene und des Platzniveaus fordert förmlich eine räumliche Verbindung, die eine Zugänglichkeit des Platzraums an mehreren Stellen zulässt.

Die Passage zwischen Akademiehof und der Platzmitte könnte mehrfach mit dem Außenraum verbunden sein, eine Überlegung, die durchaus einer Ökonomie der Erreichbarkeit verpflichtet ist.

Öffnungen über mehrere Niveaus würden für einen Tageslichteintrag sorgen, der für die unteren Stadtebenen als Bereicherung wahrgenommen

werden kann. Mit diesen räumlichen Beziehungen besteht auch die Möglichkeit, die isolierte Lage der einzelnen Handlungsebenen aufzulösen und verstärkt miteinander zu verbinden.

Die Nutzung der Wienflusseinwölbung für eine Kulturwidmung stand bereits mehrfach in der Öffentlichkeit zur Diskussion. Dem Raumbedarf des Wien Museums mit einem Schaulager im Wölbungsprofil entgegenzutreten, würde gleichzeitig eine unmittelbare Verbindung zum Hauptgebäude herstellen und damit den direkten Zutritt zu diesen neuen Flächen ermöglichen.

4.4 Getreidemarkt/Otto-Wagner-Brücke

Der Abschnitt Getreidemarkt/Otto-Wagner-Brücke verfügt wahrscheinlich über die größte Bebauungsdichte entlang des Wientals, die wesentlich von einer Wohnnutzung geprägt ist.

Die positive Entwicklung des Naschmarkts in den letzten beiden Jahrzehnten ist nicht nur in dem erweiterten Angebot und den gastronomischen Einrichtungen zu sehen, sondern auch in der zunehmenden Attraktivität der unmittelbar angrenzenden Bezirke.



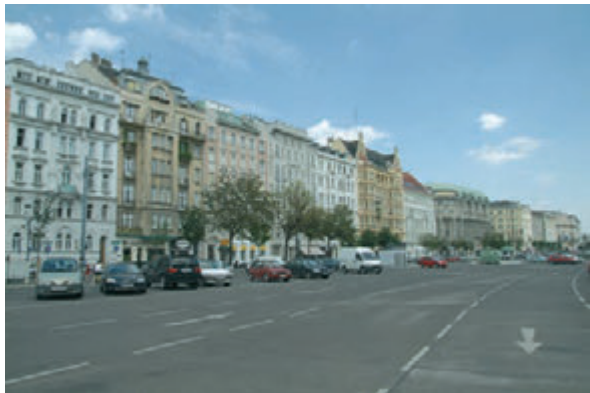
Die Veränderungen am Immobilienmarkt korrespondieren durchaus mit der Nachfrage, die bei einer Verknappung des Angebotes eine drei- bis vierfache Erhöhung der Mietpreisentwicklung zur Folge hat. Diese Tatsache beschränkt sich nicht nur auf den Mietgegenstand Wohnung, sondern hat für den Geschäftsbereich in den Erdgeschoßzonen die gleiche Bedeutung.

Die Entwicklung entlang des Wientals ist als ein Prozess zu sehen, der sich von dem Schleifmühlviertel längst auf den Bereich zwischen Gau-

denzdorfer Gürtel und Pilgramgasse verlagert hat. Auch wenn sich die Nachfrage als Ergebnis im Stadtbild noch nicht so konsequent abbildet, ist bereits eine Tendenz in diese Richtung ablesbar.

Als Gesamtbild hat die Aufwertung der genannten Stadtteile ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zur Folge, das nach einer entsprechenden Parkraumbewirtschaftung verlangt. Die seit Jahren bestehenden Überlegungen, die Einwölbung des Wienflusses mit seinem Raumangebot für diesen Zweck zu nutzen, scheinen in der Gegenwart aktueller denn je zuvor. Das Potenzial des Parkraums ist in diesem Umfeld für sämtliche Formen der langfristigen wie auch temporären Nutzung ausgelastet.

Die Erweiterung des Angebots der Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Wientals wäre nicht nur eine nennenswerte Entlastung für das Verkehrsaufkommen, sondern würde auch eine entsprechende Verbesserung der Wohnqualität innerhalb dieser Straßenzüge erwirken. Die Entlastung dieser Stadträume durch den ruhenden Verkehr würde in diesen Abschnitten Baumpflanzungen ermöglichen und damit zu einer Verbesserung des partiellen Stadtraumklimas führen.



Der Bereich Kettenbrückengasse im Naschmarktgebiet, Standort des ehemaligen Großgrünmarkts, könnte darüber hinaus über den Gebrauch als Pkw-Stellplatzfläche hinausgehend genutzt werden.

Die Entlastung dieser Flächen durch Parkgaragen schafft aber auch die Möglichkeit, den Bedarf an Nahversorgung auf diesen Abschnitt auszudehnen, der in diesem Zusammenhang an dem ge-

nannten Standort auch eine entsprechende Tradition vorzuweisen hat.

Eine Mischform aus Markt und Gastronomieflächen bis zur Höhe der U-Bahn-Station ist als erweitertes Verkaufsangebot aufgrund der sichtbaren Nachfrage gut begründet. Ob der Teil zwischen bestehender Marktstruktur und Kettenbrückengasse ebenfalls in diese Überlegungen mit einbezogen wird oder einer konstanten Nutzung als Bauernmarkt zur Verfügung steht, ist im Detail noch zu klären.



Anschließend an diese Flächen erfolgt in größeren Abständen eine Verklammerung zwischen den beiden Wientalseiten, die jeweils als Verkehrsverbindung ausgebildet sind. Diese Intervalle erscheinen hinsichtlich ihres Rhythmus nicht mehr dem tatsächlichen Bedarf zu entsprechen und sollten entlang von Sichtachsen zwischen den Bezirken über das Wiental hinweg zusätzliche Verbindungen zu den Stadträumen anbieten. Dass von diesen Punkten ebenso eine Verbindung zu der Wientalsole herzustellen ist, liegt durchaus im Verständnis der beschriebenen Maßnahmen zur Aufwertung des Wientalprofils.

Das Wiental wird in der Regel als trennende, befestigte Leere zwischen den angrenzenden Bezirken gesehen, was zu dem bildhaften Verständnis führt, nach dem sich „die Stadtteile den Rücken zukehren“.

Die Verbindungen über den Wienfluss könnten damit nicht nur der Querung dienen, sondern auch Funktionen der gemeinsamen Nahversorgung aufnehmen, die beiden Stadthälften dienlich wäre. Es ist durchaus denkbar, das Flächenangebot so auszudehnen, dass Marktflächen

moderaten Umfanges entstehen könnten. Das Format des Rochusmarkts wäre ein richtungsweisender Umfang für ein allfälliges Raumangebot.



Das Spektrum der Nutzungsmöglichkeiten dieser Verbindungsflächen ist nicht nur auf Verkaufsflächen einzugrenzen, es könnte genauso jeglichen kollektiven Bedarfsanspruch abdecken, der vom Kindergarten bis hin zur medizinischen Nahversorgung reicht. Das Angebot solcher Flächen oberhalb des Wientalprofils bietet darüber hinaus die Kapazität zur Aufnahme eines Raumbedarfs, der Serviceeinrichtungen beherbergen kann, die für den Freiraumbetrieb des Wientals von Nutzen sind.

Der Knoten Gaudenzdorfer Gürtel erfährt zur Zeit mit dem Wettbewerb für ein Brückenbauwerk eine Aufwertung, die das gesamte angrenzende Umfeld miteinbeziehen wird. Die Bedeutung der Freiflächen in diesem Bereich wird von den zukünftigen Entwicklungen an diesem Standort durchaus profitieren.

Die in diesem Kapitel beschriebenen Flächen wären in das zuvor skizzierte Beleuchtungskonzept gleichermaßen einzubinden und würden damit in der linearen Ausrichtung des Wientals einen weiteren Akzent bewirken.

4.5 Otto-Wagner-Brücke/Kennedybrücke

Das gesamte Viertel rund um die Diefenbachgasse lässt in den nächsten Jahren eine grundlegende Veränderung der Bewohnerstruktur erwarten, die sich in ihren Grundzügen bereits abzuzeichnen beginnt. Die ausgezeichnete Lage im Stadtgebiet wie auch eine vorteilhafte Anbindung an

öffentliche Verkehrsmittel lassen eine Entwicklung erwarten, die um das Wiental herum eine neue Nachbarschaft etablieren wird.

Entlang der Linken Wienzeile werden noch einige Baulücken zu schließen sein, womit aufgrund des attraktiven Standorts in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Diesem geschlossenen Prospekt steht entlang der Schönbrunner Straße eine disperse städtebauliche Situation gegenüber, die sich im Bereich Längenfeldgasse/Storchensteg um den Bruno-Pittermann-Platz abzeichnet. Der Bezeichnung Platz wird mit einer historisierenden Oberflächengestaltung im Niemandsland Rechnung getragen, jedoch mit sehr überschaubarem Erfolg, der auch in der Nutzungsfrequenz sehr deutlich ablesbar ist.

Der Bruch im Raumprofil des Wientals sollte an dieser Stelle mit einer mehrgeschoßigen Bebauung geschlossen werden. Damit würde einer Stadtstruktur entsprochen werden, die durch diese Maßnahme wieder näher an das Wiental herangerückt werden könnte. Der Vorschlag zu den übrigen Veränderungen des Wientalprofils ist auch in diesem Abschnitt gültig.

Für den fortlaufenden Bereich des Wientals bis zur U-Bahn-Station Schönbrunn gelten ebenfalls die zuvor dargestellten Adaptierungsmaßnahmen zu beiden Seiten des Wientals, zumal sich die topografischen, baulichen Situationen hier wiederholen und dadurch das Bild einer einheitlichen linearen Ausdehnung fortgesetzt werden kann.

Der Abschnitt zwischen der U-Bahn-Station Schönbrunn und der Kennedybrücke vermittelt zum einen den Eindruck von Weite und Großzü-



gigkeit, zum anderen den Eindruck ausgeprägter Barrieren, vor allem in Bezug auf die unmittelbaren Übergänge zum Schloss. Der Bedeutung des Ortes wird mit der aktuellen Form der Zugangsmöglichkeiten in keiner Weise entsprochen.



Dieses Defizit ist nicht kausal mit einer Lösung für das Wiental in Verbindung zu setzen, sondern orientiert sich vielmehr an bestehenden Eigentumsverhältnissen. Ein Vorschlag zur Lösung dieser Stadtzone wurde mit dem Ergebnis eines Wettbewerbes präsentiert, der eine sinnvolle Neuordnung dieses Bereichs anbietet. Die Kennedybrücke nimmt als Übergang zwischen dem 13t. und 14. Bezirk und deren unterschiedlichen Bebauungsstrukturen eine Sonderstellung ein. Abgesehen von dieser lokalen Präsenz fungiert die Bebauung an der Kennedybrücke als Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr, der an dieser Stelle drei Straßenbahn-, vier Autobuslinien sowie eine U-Bahn-Linie verbindet.

Die Brückenlage bietet grundsätzlich eine einmalige Blickbeziehung in das Wiental, die jedoch durch die aktuelle Verbauung in ihrer Wirksamkeit erheblich eingeschränkt ist. Die großzügige Form des umlaufenden Vordaches erfährt mit kleinteiligen Einbauten eine kontrastierende Wirkung, die in Zukunft durch eine den Standortqualitäten entsprechende Form des Ausbaus ersetzt werden soll.

Der Fahrradweg sowie die Fußgängerübergänge wären in einer Weise neu zu ordnen, die dem tatsächlichen Aufkommen und dem damit verbundenen Flächenbedarf gerecht wird, ebenso wie die zwei öffentlichen Bereiche effizienter an die Brückensituation angebunden werden sollten.

Der Schlosspark ist erst über erhebliche Umwege betretbar, wodurch die Wieder-Öffnung des bereits bestehenden Eingangs an der Schönbrunner Schlossstraße plausibel scheint. Weitere Anbindungen wären ebenfalls in einer Redimensionierung angebracht, wie z. B. der Weg in den Hans-Moser-Park oder in den Hadikpark.

Der gesamte Park im Vorfeld des Amtshauses erweckt den Eindruck von Isoliertheit und ist daher von sehr begrenzter Bedeutung für das Umfeld. Eine gestalterische Aufwertung wäre daher zweckmäßig, um den Wert dieses Stadtraums konsequenter für den aktuellen Gebrauch definieren zu können.

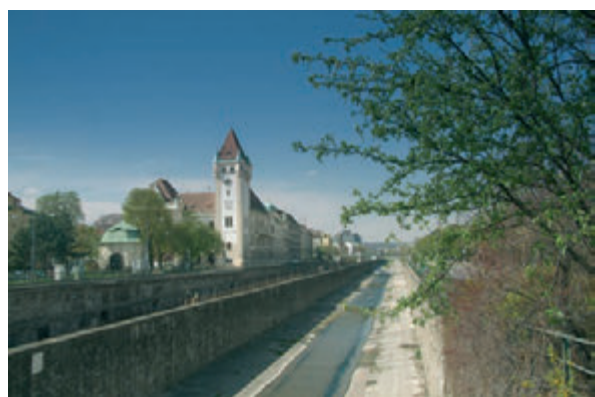
Im Zuge dieser Maßnahmen scheint es ebenfalls angemessen, die Eduard-Klein-Straße in den Parkraum miteinzubeziehen, um auf diese Weise einen geschlossenen Vorbereich für das Amtshaus zu schaffen.

Diese Bereiche wie auch das Bauwerk auf der Kennedybrücke können zusätzlich durch eine Akzentuierung mit Kunstlicht in den Nachtstunden ihrer Position im Stadtraum angemessen erscheinen.

4.6 Kennedybrücke/Bräuhäusbrücke

Der Abschnitt Kennedy-Brücke/Bräuhäus-Brücke ist von einer Bandbreite unterschiedlicher Bauformen geprägt, die von klassischer Wohnbebauung der Jahrhundertwende bis zu Gewerbebauten, Gemeindebauten, Einzelbauten und verwahrlosten Restflächen reicht.

Auch für diesen Bereich gelten sämtliche Vorschläge, die eingangs der Expertise dem Regulierungsprofil des Wientals grundsätzlich





in Ansatz gebracht wurden. Die Voraussetzungen dafür sind innerhalb des Bestandes verfügbar und bieten dadurch auch die Möglichkeit, einen Freiraumbedarf seitens der umliegenden Bauten abzudecken.

4.7 Bräuhäusbrücke/Rückhaltebecken

Im Bereich Bräuhäusbrücke/Rückhaltebecken verändert sich das Bild des Wientals zusehends. Die Höhendifferenz zwischen Stadtraum und Flussebene nimmt ab, wodurch die Zugänglichkeit und die öffentliche Nutzung dieses Abschnitts wesentlich erleichtert wird. Die angrenzenden Stadträume weisen eine gelockerte Form der Bebauungsdichte auf, die mit dem Übergang des Wientals in den Bereich des Rückhaltebeckens mehr und mehr ausgeblendet wird. Zur begleitenden Fassade kommt eine üppige Vegetation von dichtem Baumbewuchs bis zu einem natürlichen Vegetationsraum hinzu, der die Einbauten und Oberflächenbefestigungen des Rückhaltebeckens beinahe zur Gänze überlagert. An dieser Stelle zeichnet eine äußerst heterogene Zusammensetzung aus Lainzer Tiergarten und Autobahnauffahrt die unmittelbare Nachbarschaft aus. Das Gewerbegebiet Auhof

wird zum lapidaren Endpunkt des Wientals.

Das Retentionsbecken ist zwar nicht zugänglich, wird aber von der Öffentlichkeit intensiv genutzt, zumal der Erholungswert dieser Naturlandschaft unbestritten ist. Eine geordnete Erschließung dieses Bereichs könnte zwei vorteilhafte Aspekte mit einschließen: Zum einen birgt die Querung dieses Areals in Höhenlage das Potenzial, über das Rückhaltebecken hinaus unterschiedliche Stadtteile bis zum Lainzer Tiergarten attraktiv miteinander zu verbinden.

Zum anderen könnte diese Verbindung zusätzliche Einrichtungen mit aufnehmen, die das didaktische Ziel verfolgen, sowohl Wissen über den angrenzenden Naturraum zu vermitteln als auch eine Darstellung der regional übergreifenden Wasserwirtschaft zu liefern und damit die Rolle des Wientals innerhalb dieses Kontextes zu verdeutlichen.



In jedem Fall lässt sich feststellen, dass der Abschluss des Wientals mit einer devastierten Hotelanlage und einer Mischung aus Verkehrsbauwerken und Gewerbegebiet Überlegungen zu einer langfristigen urbanen Neuordnung zum Inhalt haben sollte.

STATEMENTS



**Mag. Dr. Franz Sattlecker / Geschäftsführer
Schloß Schönbrunn Kultur- und Betriebsges.m.b.H.**



Im Wiental soll etwas Einzigartiges, ein Highlight geschaffen werden. Das Weltkulturerbe muss jedoch geschützt werden und darf nicht durch Bauwerke gefährdet werden. Das Hochhaus auf den Kometgründen samt Einkaufszentrum würde wohl auch das „Aus“ der Meidlinger Hauptstraße als Einkaufsstraße bedeuten.

Das Vorfeld des Schloss Schönbrunn ist momentan zumindest teilweise unattraktiv. Eine Aufwertung der derzeitigen Parkplatzsituation im Vorfeld des Schlosses wäre wichtig – es gibt Hinweise, dass es doch eine Möglichkeit der Absiedlung des Union-Sportplatzes gibt. Dies würde neue Möglichkeiten eröffnen.

Busse sollten jedoch nicht in einer Parkgarage untergebracht werden – dies ist unattraktiv für die BesucherInnen, und Busgaragen sind technisch schnell veraltet (aufgrund steigender Höhen und Breiten der Busse). Die U-Bahn-Linie könnte überplattet werden und die Busse in diesem Bereich abgestellt werden.

Die Absiedlung der Maria-Theresien-Kaserne sowie die Öffnung des Naturschutzgebiets für FußgängerInnen würde auch im aktuellen Schlossparkbereich eine Entlastung bewirken.

**DI Michael Diem / Magistratsabteilung 19
Architektur und Stadtgestaltung**



Gemeinsam mit dem Donaukanal und dem Gürtel bildet das Wiental die die Stadt definierenden Linien in Wien. Das Wiental hat zweifelsohne eine Identität, für die Politik und Bevölkerung muss eine solche jedoch noch geschaffen werden. Für künftige Bauwerke ist die höchste architektonische Qualität anzustreben (etwa über Wettbewerbe).

Die Bauwerke sollten eher dezent gehalten werden und die Konzeption sowie Gestaltung Otto Wagners berücksichtigen. Die Schaffung von Querverbindungen ist wichtig – jedoch ist die Standortwahl genau zu überlegen.

Mag. János Kárász / Atelier Auböck + Kárász



Als Startprojekt wäre ein Beleuchtungskonzept für das Wiental ideal, um diesen urbanen Landschaftsraum im Bewusstsein der Bevölkerung neu zu positionieren.

Das Wasser ist ein wesentliches Element des Wientals und bildet einen auch wichtigen emotionalen Teil der Anziehungskraft dieser Stadtader. Wenn man Leute in das Wiental bringen will, so ist dazu, neben politischem Willen, vor allem ein effizientes Gefahrenmanagement und die Koordination aller davon betroffener Dienststellen erforderlich. Dafür ist es dringend notwendig, die

Vorgehensweise der einzelnen Bezirke im Bereich des Wientals aufeinander abzustimmen. Zu einer Aufwertung dieses Stadtraums könnte die Nutzung von Restflächen entlang des Wientals als öffentlich zugängliche Freiräume entscheidend beitragen.

Hier gilt es Nutzungsoptionen zu entwickeln, die auch temporäre Bespielungen in Betracht ziehen.

DI Ortfried Friedreich / AXIS Ingenieurleistungen

Das ursprünglich formgebende lineare Element im Wiental ist eigentlich die Stadt- bzw. U-Bahn. Ohne diese gäbe es auch keine Regulierung des Wienflusses. Der Stadtraum und die sonstige Verkehrsinfrastruktur gliedern den Raum aber in verschiedene Abschnitte, welche durch unterschiedlich ausgebildete Sequenzen verdeutlicht werden sollen.

Vor der Realisierung von Projekten soll abgeklärt werden, wer aus dem Projekt einen Nutzen ziehen kann bzw. wer es überhaupt braucht. Zunächst sollten die „Softmaßnahmen“ überlegt werden, danach die Baumaßnahmen. Eine Baumaßnahme ist in der Regel wesentlich teurer, jedoch sinnlos, wenn sich daraus kein Nutzen ergibt.



Prof. Dr. Arch. August Sarnitz / Atelier Prof. Sarnitz

Das Wiental ist eine wesentliche Linie für die Wahrnehmung Wiens. Die Kulturachse als Perlenschnur sollte ins Bewusstsein gerufen werden und das Wasser sollte sichtbar gemacht werden.

Kurzfristige Maßnahmen sollten den Auftakt bilden (z. B. Beleuchtungskonzept, Kulturinformationen zu Otto Wagner; zu interessanten Personen und Gebäuden).

Danach sollen mittelfristige Maßnahmen (z. B. Brücken für den nicht motorisierten Individualverkehr, Konzepte für „Restflächen“) und langfristige Maßnahmen (z. B. die Entschleunigung des nicht motorisierten Individualverkehrs; im Abschnitt Stadtpark-Karlsplatz den Wienfluss wieder sichtbar machen / in Erinnerung rufen) realisiert werden.



DI Thomas Proksch / Büro Land in Sicht

Die Alleinstellungsmerkmale des Wientals sind einerseits der Fluss mit seinen sinnlichen Erlebnisqualitäten und andererseits der aus dem alltäglichen Stadtraum durch Tieferlegung räumlich markant abgesetzte unverwechselbare Freiraum. Räumlich-funktional wie auch optisch-visuell gilt es die nicht bzw. nur bedingt vorhandenen Beziehungen zwischen dem Wiental und den angrenzenden Stadträumen aufzuwerten bzw. neu herzustellen.

Die Erschließung des Wientalbetts als einzigartigen urbanen Freiraum bietet die Chance, nicht nur wichtige fuß- und radläufige Verbindungen herzustellen, sondern auch „parkähnlich“ besondere Aufenthalts- und Spielbereiche am Wasser zu schaffen. Es besteht hier die „Jahr-

hundertchance“, langfristig einen „Wasserpark“ mit einer Fläche von insgesamt etwa 30 ha auszubilden, wobei für den Hochwasserfall ein entsprechendes Sicherheitskonzept zu erstellen ist.

In einem Stufenprogramm gilt es nach einer Definition der zu schaffenden neuen Zugänge (Stiegen- bzw. Rampenanlagen) zum Wientalbett ein gesamthafes Raumprogramm für den „Wasserpark Wiental“ als neuen stadtbezogenen öffentlichen Freiraum zu erstellen und auf dieser Basis erforderliche ersten Gestaltungsmaßnahmen (Startprojekte) zu präzisieren. Die Entwick-



lungspotenziale dieses besonderen Freiraums sind zum Gegenstand eines Stadtdialogs mit BezirksvertreterInnen, AnrainerInnen, Kulturschaffenden, GastronomiebetreiberInnen und sonstigen InteressenvertreterInnen zu machen,

wobei auch über ein geeignetes „Branding“ nachzudenken ist, zumal „Wiental“ mittlerweile von vielen in erster Linie mit einem jahrzehntelangen Diskussionsprozess ohne nennenswerte Resultate assoziiert wird.

Arch. DI Alfred Willinger
Architekten Tillner & Willinger ZT-GmbH

Das Wissen über das Wiental sollte in Form einer geordneten Kommunikationsstruktur kanalisiert werden. Auch über die Landes-, Bezirks- und Abteilungsgrenzen hinaus sollten Netzwerke gebildet werden und Ideen und Informationen ausgetauscht werden. Auch die WienerInnen sollten eingebunden werden. Zum Auftakt sollten kleine, rasch sichtbare Lösungen umgesetzt werden.

Die langfristige Vision ist das Erlebbarmachen des Flussraums mit seinem einzigartigen räumlichen und akustischen Potenzial, losgelöst und doch mitten in der Stadt. Durch den Fortschritt der Technik und die Erkenntnisse vom „Wiental-Highway“ wird wahrscheinlich auch die Hochwassergefahr besser berechenbar werden und ein Zugang zur Sohle möglich.



DI Volkmar Pamer / Magistratsabteilung 21B
Stadtteilplanung und Flächennutzung

Durch die getätigten Aussagen in den Expertisen lässt sich bereits ein Leitfaden erstellen. Wichtig wird es sein, Identifikation zu schaffen und Verbindungen zu knüpfen. Das Prozessdesign wird wichtig, damit Maßnahmen umgesetzt werden: WAS soll für WEN umgesetzt werden und welches ZIEL steht dahinter?

Eine Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs ist zu befürworten.

Auch zur Zeit utopisch erscheinende Lösungen um eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu bewirken, sind zu begrüßen.



VISUELL-ARCHITEKTONISCHE STADTRÄUMLICHE STUDIE FÜR DAS WIENTAL (Auszug)

Architekten Tillner & Willinger und
Landschaftsarchitekten Auböck + Kárász





Autoren Tillner & Willinger und Auböck + Kárász

Einleitung

Wir verfolgen eine Entwurfsstrategie für das Wiental, die auf eine Synthese von Vorschlägen für neue „städtische Räume“ und darauf abgestimmte neue Nutzungen abzielt; dies ist im Sinne der „sanften Stadterneuerung“. Die fünf Ebenen der Intervention werden zu einem neuen und aufgewerteten öffentlichen Raum und einer Kulturmeile entlang des Wienflusses führen. Die Zugangsweise zielt auf die Nutzung urbaner Restflächen ab, die das Potenzial aufweisen, zu urbanen Zentren zu werden, als öffentliche Plätze, Treffpunkte, Freiräume, revitalisierte Gebäude und Aussichtsterrassen. Diese werden durch ein Spektrum landschaftsgestalterischer Aufwertungen, ein Netzwerk von Informationspunkten und ein erweitertes Fuß- und Radwegenetz verbunden.

Inhalt und Basis der Expertise

Nach einer Analyse der gegenwärtigen städtebaulichen Gegebenheiten des Wientals werden Vorschläge für die Gestaltung einer der wesentlichen Fokuspunkte im öffentlichen Raum von Wien unterbreitet.

Die Basis dafür bildet die Studie „Das Wiental als Kulturachse“ aus 12/2009 von den Architekten Tillner & Willinger und den Landschaftsarchitekten Auböck + Kárász im Auftrag der MA 21A.

Licht zum Auftakt

Als Einstiegsprojekt bietet sich eine facettenreiche Ausleuchtung des Wientals an. Es könnte mit vergleichsweise geringen Mitteln im Zusammenwirken mit der MA 33 realisiert werden: So würde dieser markante Stadtraum auch abends und nachts (überwiegend mit Anstrahllicht) eine Präsenz entwickeln, die seiner architektonischen und landschaftlichen Bedeutung gerecht wird.

Es gilt, den sequenziellen Charakter dieses einmaligen Stadtraums und Baukörpers erlebbar zu machen. Bestehende Brücken und Stege sowie die anliegenden Grünflächen könnten zudem mit Mitteln von Effektlucht hervorgehoben werden. Anzustreben ist eine dezente, indes nuanciert instrumentierte Lichtregie mit hohem Aufforderungscharakter, um das Bewusstsein für die Schönheit und das urbane Potenzial dieser Stadtlandschaft zu wecken (siehe Seite 126).

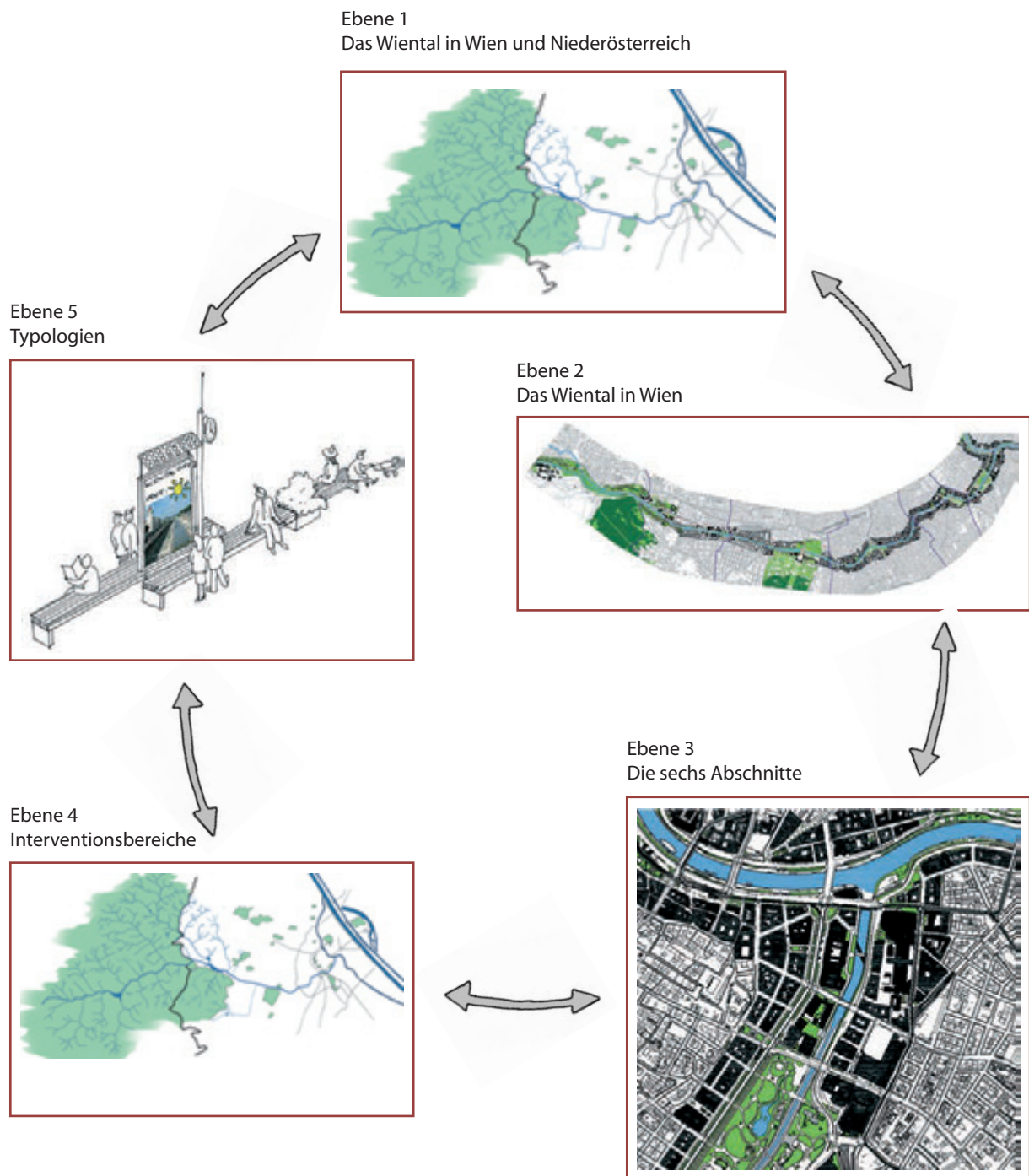
Die fünf Ebenen des Wientals

Durch seine weitläufige lineare räumliche Ausdehnung stellt das Wiental eine besondere planerische Herausforderung dar.

Um dem Maßstab und der Komplexität dieses Planungsgebietes gerecht zu werden, wurden fünf räumliche bzw. inhaltliche Ebenen aufge-

baut, die eine detaillierte, aber dennoch ganzheitliche Betrachtung, Analyse und Gestaltungskonzeption zulassen.

Dank dieser kann man sich schrittweise von großen in den kleinen Maßstab vorarbeiten, ohne den jeweils übergeordneten Kontext aus den Augen zu verlieren.

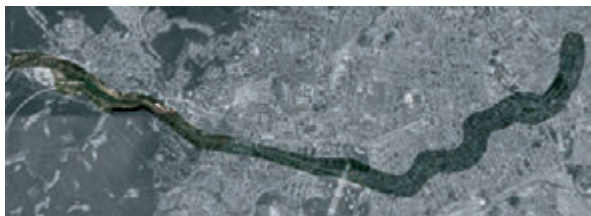


Ebene 1



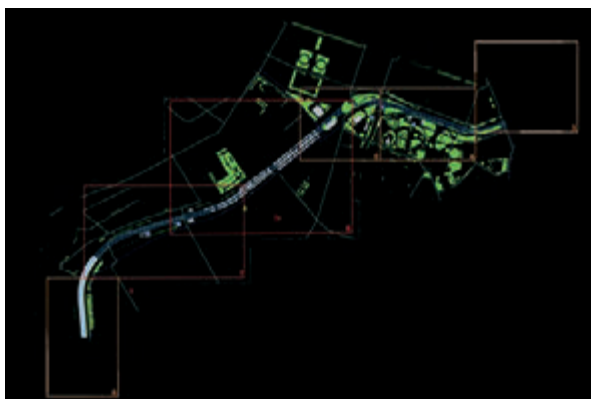
In der 1. Ebene wird der regionale Gesamtkontext des Wientals betrachtet und der geschichtliche, hydrologische und kulturelle Hintergrund des Planungsgebietes erklärt.

Ebene 2



Aufbauend auf den in Ebene 1 geschaffenen Grundlagen ist ein Verständnis der Begebenheiten des Wientals innerhalb der Wiener Stadtgrenzen möglich. Diese 2. Ebene befasst sich mit den wesentlichen Gesamtcharakteristika des Wientals innerhalb Wiens.

Ebene 3



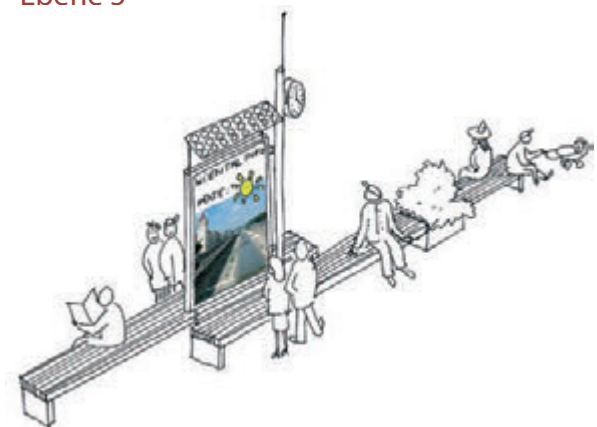
In der Ebene 3 wird das Wiental in sechs Abschnitte unterteilt, die sich durch eine relative Homogenität ihres jeweiligen Stadtbildes auszeichnen und daher den nächstgenaueren Rahmen für eine urbane Analyse darstellen.

Ebene 4



Innerhalb der sechs Abschnitte lassen sich auf der Ebene 4 lokale städtische Bereiche identifizieren, die eine gezielte strategische und detaillierte Planung und Gestaltung ermöglichen. Diese Bereiche werden als „Interventionsbereiche“ empfohlen.

Ebene 5



Abschließend werden auf der Ebene 5 einzelne typologische Maßnahmen für die jeweiligen Interventionsbereiche vorgeschlagen, welche in einem übergeordneten Gesamtkatalog zusammengefasst werden. Durch Anwendung der Typologien über die gesamte Länge des Wientals entsteht insgesamt eine durchgehende lineare gestalterische Sprache. Das Ziel ist, eine „Wiental“-Identität entstehen zu lassen und den Fluss ins Bewusstsein der Menschen zu bringen.

Die soziale Ebene Kommunikationsstruktur

Zukünftige Vorgangsweise

In der nächsten Phase stellt sich die Herausforderung, diese Vision im Dialog mit den Betroffenen, diese sind: unterschiedliche Nutzergruppen, Bezirksverantwortliche, Grundstückseigentümer, Verantwortliche der zahlreichen Dienstleistungsbetriebe, Behörden sowie der generellen Öffentlichkeit, weiterzuentwickeln. Dies sollte großteils auf Wiener, aber auch auf Niederösterreichischer Seite erfolgen. Eine lebendige Kommunikationsstruktur soll dazu entwickelt werden.

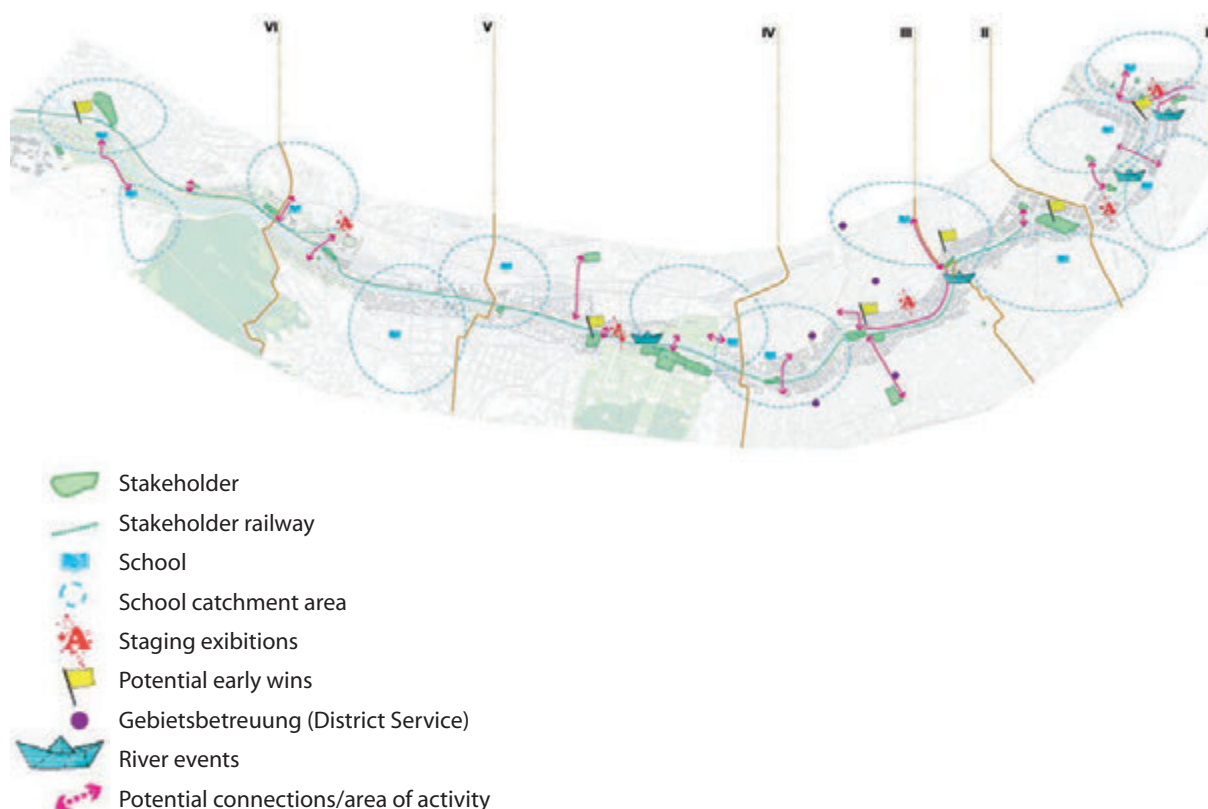
Durch die Diskussion kann der Plan zu einem nachhaltigen umsetzungsfähigen Projekt werden. Teilbereiche können in Partnerschaft mit Beteiligten realisiert, Erhaltungs- und Managementthemen angesprochen, Finanzierungsmöglichkeiten ausgelotet werden.

Die soziale Ebene wird den bisherigen Entwurf um eine neue Perspektive – die der direkt Be-

troffenen – bereichern. Das daraus resultierende Zusammenspiel von Planungskonzepten und sozialen Aktivitäten wird zu einer prozesshaften Vision für das Wiental führen, die von den Bürgern getragen wird.

Wenn diese begeistert sind, hat dies in weiterer Folge positive Auswirkungen auf die Umsetzung, Erhaltung und Nachhaltigkeit.

Eine zeitgemäße Interpretation der historischen Zeitschrift „Wientalstimme“ sollte dazu dienen, eine über die Bezirksgrenzen hinweg wirksame Kommunikationsstruktur aufzubauen. Durch diese sollen alle Betroffenen in den sechs Wientalabschnitten gleichermaßen eingebunden werden. Eine unabhängige Konsultengruppe, die sowohl alle bisherigen Initiativen einbezieht als auch neue Gruppen erschließt, kann neue Wege der Kommunikation eröffnen. Als Beispiel wird die „Engagement Infrastructure“ von Soundings angeführt. Modellhafte und innovative Aktivierung und Beteiligung der Betroffenen erfolgte auch aktuell bei der IBA Stadtumbau 2010.



Das Wiental als Kulturachse

Hier geht es um die kulturelle Identität des Wienflusses. Nicht nur der Fluss selbst ist eine Konstante innerhalb der urbanen Vielschichtigkeit. Wegen der zahlreichen, wie an einer Perlenkette aufgereihten Kulturdenkmäler bilden diese ebenfalls eine Konstante und tragen als Kulturachse zur linearen Identität des Wientals bei. Damit erhält einerseits das gegenwärtige Erlebnis des Wienflusses eine besondere Qualität, andererseits stellen diese Kulturstätten auch für die

künftige Stadtplanung wertvolle Angelpunkte dar, entlang derer lokale Maßnahmen ergriffen werden können, um eben dieses gegenwärtig bestehende Erlebnis des linearen Wienflusses weiter herauszuarbeiten.

Die verbesserte urbane Einbindung wichtiger Kulturstätten wie z. B. der Urania und des Karlsplatzes oder das Erlebbarmachen des Wienflusses in seiner Überwölbung im Bereich des Naschmarkts stellen also für das Wiental wichtige planerische Strategien dar.

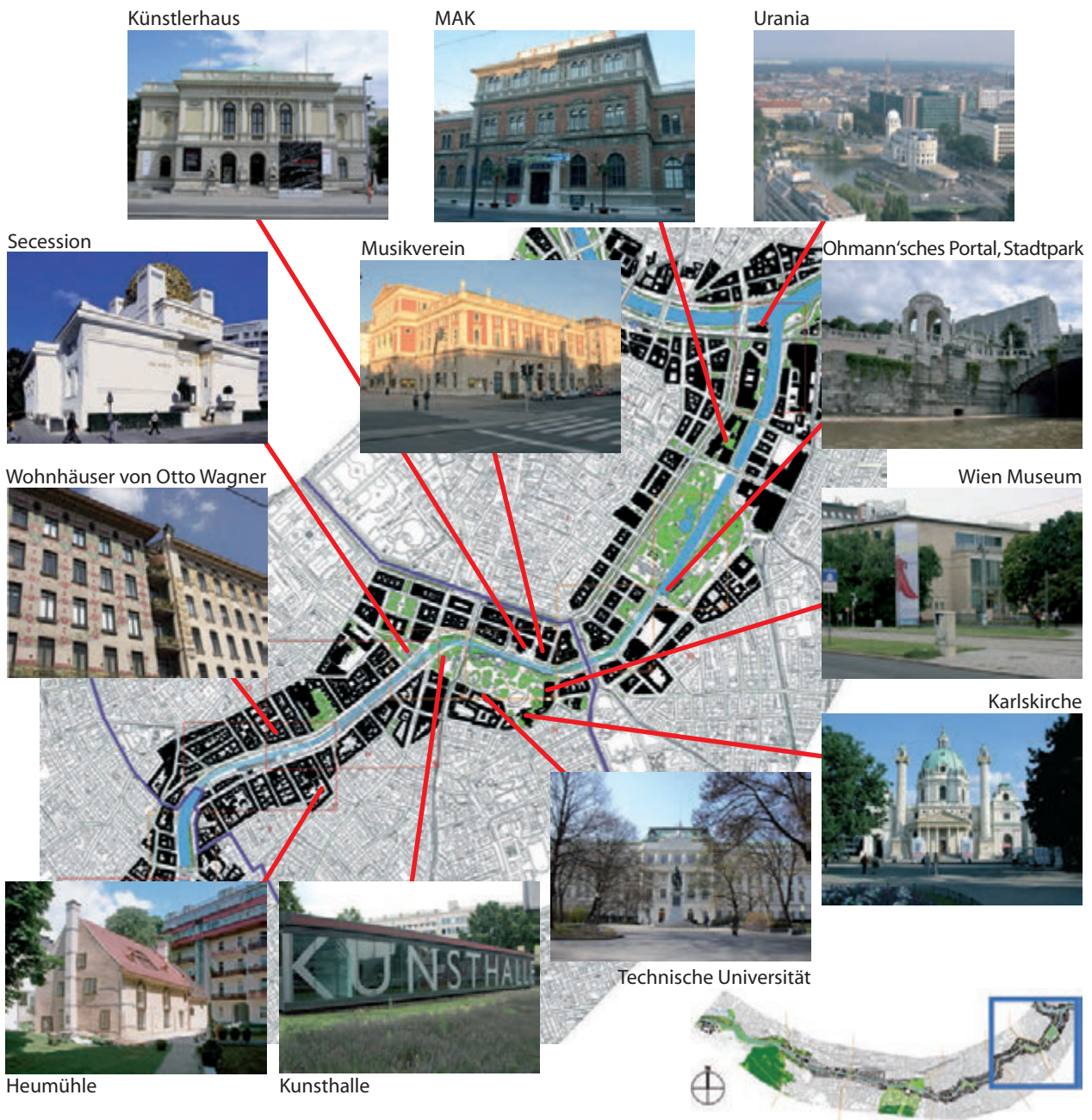


Abb.: Beispielhafte Auswahl der innerstädtischen Abschnitte I&II

Ebene 2: Das Wiental in Wien

Urbane Vielfalt: Stadtbild und Dichte

Wichtigster Bestandteil der Ebene 2 ist zunächst die Herausstellung der wichtigsten urbanen Charakteristika, bestehend aus einer Betrachtung der urbanen Vielfalt und der in Richtung Innenstadt dichter werdenden Bebauung sowie der wichtigsten urbanen Defizite und Potenziale.

Urbane Defizite

Als stadtgestalterische Defizite stellen sich bei der Betrachtung in erster Linie die starke Trennung der nördlichen von den südlichen Stadtteilen durch das Wiental heraus. Hierfür ist vor allem die Nutzung des Wientals als Achse für Straßen- und Schienenverkehr ausschlaggebend. Auch die durch die Verkehrsplanung an vielen Orten entstandenen Restflächen und Brachen und die visuell oft unansehnlichen Übergänge zwischen einzelnen urbanen Komponenten sind maßgeb-

liches stadtgestalterisches Defizit. Engstellen im Fuß- und Radwegenetz im Bereich Karlsplatz und Kennedybrücke.

Städtebauliches Potenzial

Die Überwindung der Barrieren und die zukünftige Vernetzung der getrennten Stadtteile steht im Vordergrund. Brachen sollen neuen Nutzungen zugeführt werden und Freiräume aufgewertet werden. Das zwar gut ausgebaute Rad- und Fußwegenetz ist dennoch verbesserbar, Lücken sollen geschlossen werden. Akzente und lineare städtebauliche Elemente mit hoher urbaner Qualität sollen besser in das vorhandene Gewebe der Stadt integriert werden. Am westlichen Beginn des Wientals soll eine adäquate Willkommenssituation „Das Tor zur Stadt“ geschaffen werden. Der konzeptionelle Rahmen der Interventionen im Wiental soll an der Stadtkante geschlossen werden.



Trennung der Stadtteile durch Infrastruktur überwinden



Primäres Rad- und Fußwegenetz stärken



Brachen nützen und visuelle Barrieren überwinden



Freiräume aufwerten

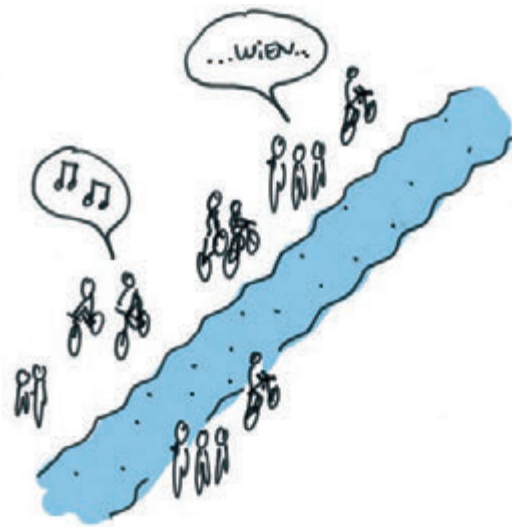
Ziele

Wichtige stadtgestalterische Ziele:

- Bewusstsein für das Wiental stärken
- Das Wiental erlebbarer machen
- Die lineare Identität des Wientals hervorkehren
- Aufenthalts- und Erholungsqualitäten erhöhen
- Lokale Identitäten innerhalb einer Gesamtidentität schaffen
- Kohärenz zwischen angrenzenden Stadteilen schaffen
- Einheitliche Formensprache
- Alltagsgerechte Gestaltung



Bewusstsein für das Wiental stärken



Die lineare Identität des Wientals hervorkehren



Wien erlebbar machen



Aufenthalts- und Erholungsqualitäten erhöhen

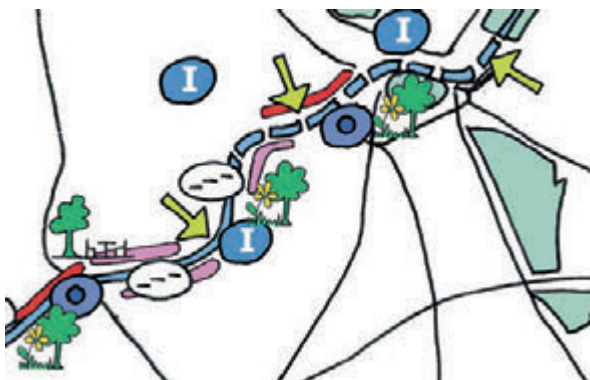
Ziele



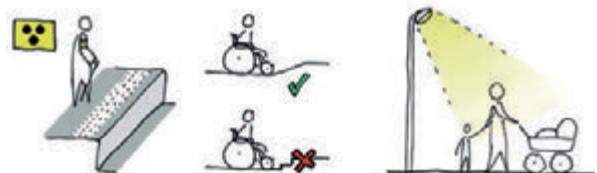
Lokale Identitäten innerhalb einer
Gesamtidentität schaffen



Kohärenz zwischen angrenzenden
Stadtteilen schaffen



Einheitliche Formensprache /
gestalterische Leitlinie

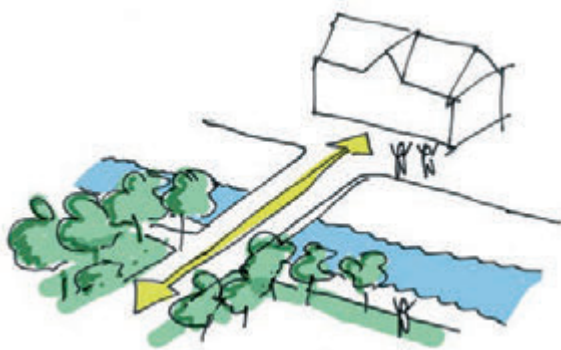


Alltagsgerechte Gestaltung

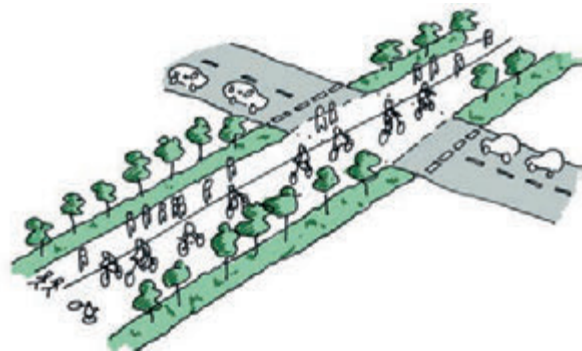
Maßnahmen

Zur Durchsetzung der Ziele wichtige Maßnahmen:

- Verbindungen herstellen
- Fußgänger- und Radfahrverkehr stärken
- Restflächen und Brachen aufwerten und umstrukturieren
- Grünräume schaffen und aufwerten
- Bestehende Attraktoren und urbane Qualitäten herausheben
- Kontext von Alt und Neu hervorarbeiten
- Öffentliche Sicherheit verbessern
- Zu allen Tageszeiten beleben
- Beleuchtungskonzept erstellen



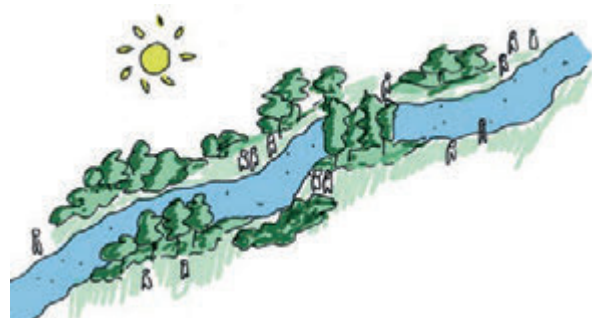
Verbindungen herstellen



Fußgänger- und Radfahrverkehr stärken



Restflächen und Brachen aufwerten und umstrukturieren



Grünräume schaffen und aufwerten

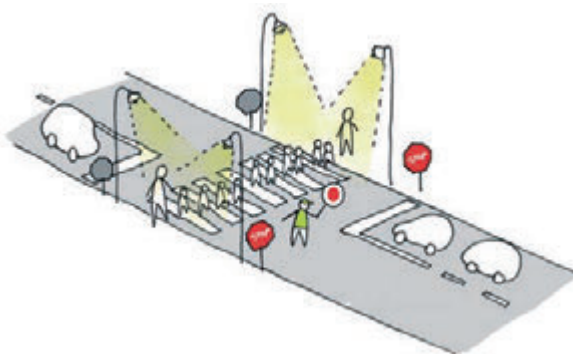
Maßnahmen



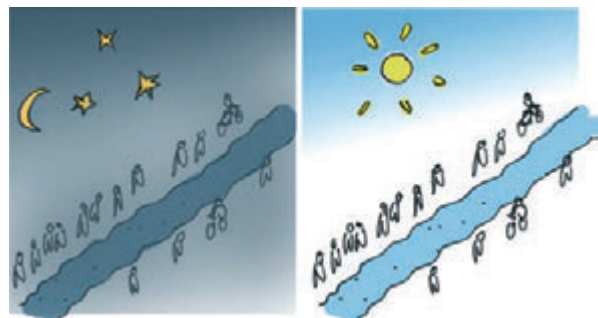
Bestehende Attraktoren und urbane Qualitäten hervorheben



Kontext von Alt und Neu herausarbeiten



Öffentliche Sicherheit verbessern



Zu allen Tageszeiten beleben



Beleuchtungskonzept erstellen

Ebene 3: Das Wiental in sechs Abschnitten

Die Untergliederung des Wientals in sechs Abschnitte erfolgte aufgrund folgender Überlegungen: Jeder Abschnitt stellt eine in sich homogene, städtebauliche und landschaftstypologische Situation dar. Auf diese einzelnen, charakteristischen Eigenschaften kann sowohl in der Infor-

mationsverdichtung und Analysephase als auch in der Bewertungsphase und der Wahl der Maßnahmen für jeden Abschnitt individuell und zielgerichtet eingegangen werden.

Bei der Grenzziehung wurde bewusst keine Rücksicht auf Bezirksgrenzen genommen, um Kooperationen zwischen den Quartieren zu fördern.



Ebene 4: Interventionsbereiche

Es wurden 24 Interventionsbereiche identifiziert, die, ausgehend von der Mündung des Wienflusses in den Donaukanal bis hin zu den Retentionsbecken im Westen der Stadt, über die sechs Abschnitte hinweg verteilt liegen.

Sie wurden ausgewählt, da sich hier die Notwendigkeit einzelner stadtgestalterischer Maßnahmen derart verdichtet, dass diese erforderlichen Maßnahmen wegen ihrer Komplexität, ihrer räumlichen Ausmaße oder wegen ihrer gegenseitigen Überschneidungen nur in einer Gesamtheit geplant werden können.

Im Folgenden werden sechs beispielhafte Interventionsbereiche vorgestellt. Die Zonen wurden folgenden Kriterien entsprechend ausgewählt:

- Hohes Veränderungspotenzial lt. Stärkenanalyse
- Ort mit Präsenz im städtischen Bewusstsein
- Chance zur Erlebarmachung des Wienflusses
- Lage an Wegeschnittstelle nahe Attraktor oder ÖV-Knoten
- Bedarf lt. Schwächenanalyse
- Gestaltungsspielraum
- Umsetzung realistisch

Sie wurden nach einem für alle Interventionsbereiche gleichen System einer analytischen Betrachtung unterzogen. Das Resultat der Analyse bildet die Grundlage für einen Gestaltungsvorschlag, der je nach Interventionsbereich unterschiedliche Maßnahmen vorsieht. Diese sind entweder dem Typologienkatalog der Ebene 5 (Seite 125) entnommen oder aber einzigartiger bzw. ortsspezifischer Natur, um einem speziellen örtlichen Bedürfnis zu entsprechen.



Interventionsbereich 1

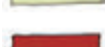
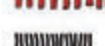
Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

Die öffentliche Nutzbarkeit des Donaukanalufers sollte ermöglicht werden. Als Auftakt sollte auf Niveau der Radetzkybrücke ein Infopoint entstehen, der den Bezug zum tiefer liegenden Fluss herstellt. Die Schallautzergasse sollte zwischen Uraniastraße und Reischachstraße verkehrsberuhigt werden. Die Grünfläche entlang der Schallautzergasse zu beiden Seiten des Zollamtssteges soll aufgewertet werden. Hier können Rasenterrassen interessante Aufenthaltsqualität bieten und Sitzgelegenheiten dem verstärkten Passantenaufkommen Rechnung tragen.

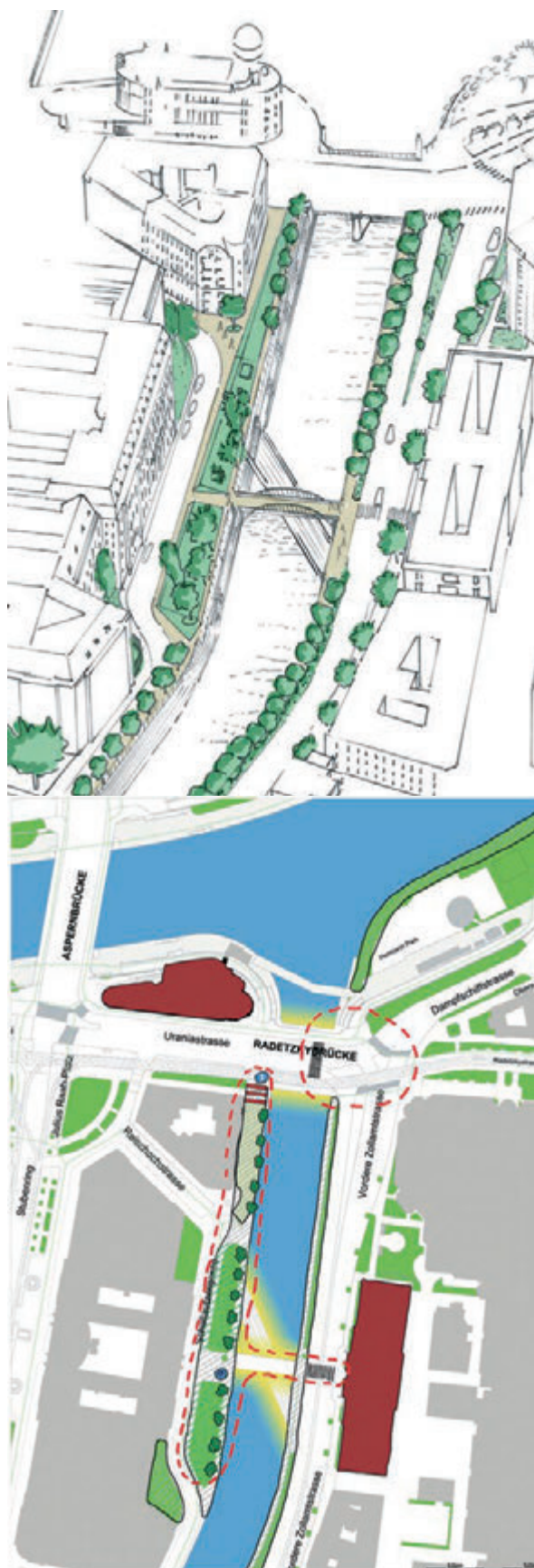
Wasseraffine Bepflanzung und Beleuchtung sollen stimmungsmäßig auf die Flussnähe verweisen. Entlang der Wienflusskante soll eine „Flusspromenade“ entstehen.

Diese Zone wird zukünftig, bedingt durch die neue Nutzung des ehemaligen Ministeriums an der Vorderen Zollamtsstraße durch die Hochschule für Angewandte Kunst, vermehrt ins städtische Bewusstsein rücken.

Der Rad- und Fußverkehr wird in Folge zunehmen. Die Querung der Vorderen Zollamtsstraße sollte kurzfristig durch eine Lichtsignalanlage ermöglicht werden. Rad- und Fußweg sollen im Brückenbereich aufgewertet, die Brücke durch Beleuchtung akzentuiert werden.

-  gestalterischer Fokuspunkt
-  aufzuwertender/ neu zu gestaltender Freiraum
-  Parksituation/ Begrünung
-  Straße Fair Teilen
-  Attraktor
-  Baum
-  Aquapoint
-  Infopoint
-  Brückenbeleuchtung
-  Sperrung für Autoverkehr
-  Schutzweg mit Lichtsignalanlage (neu)
-  Schutzweg (Bestand)

THEMA: RUHEZONE



Interventionsbereich 6

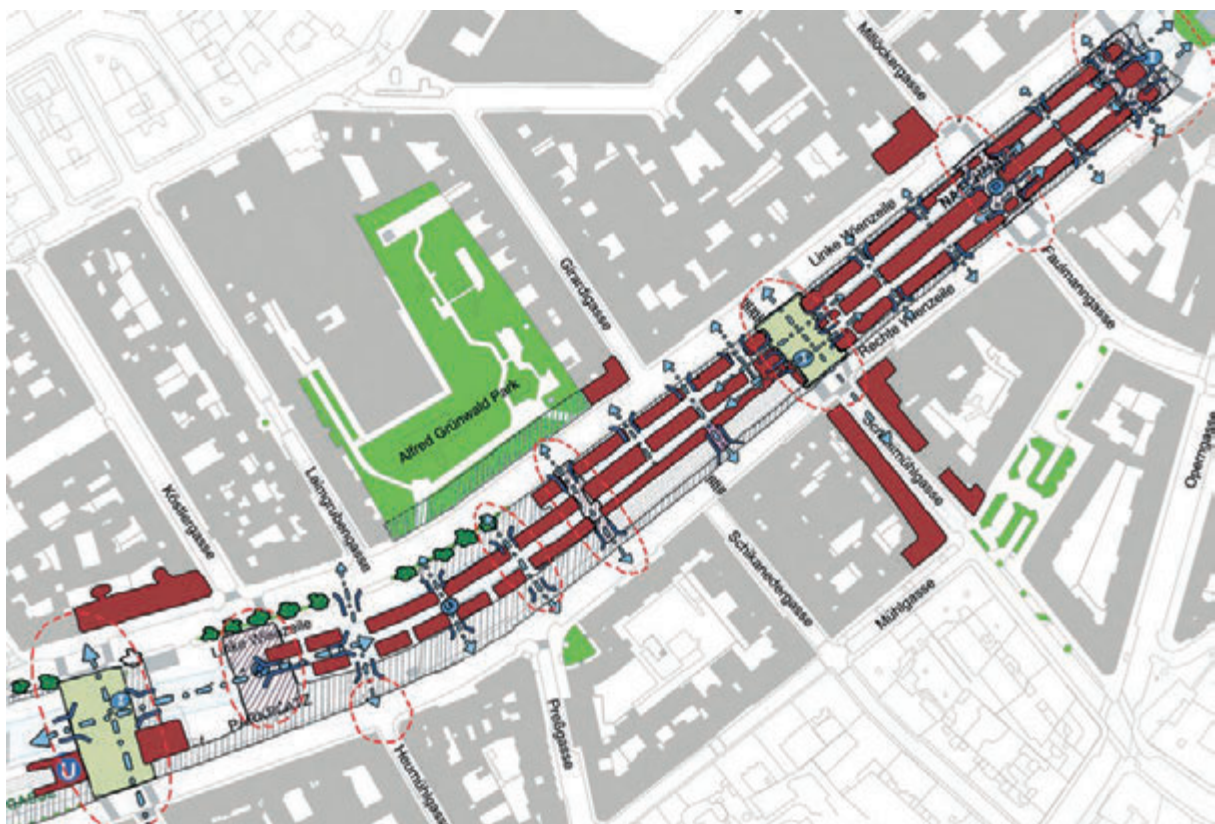
Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

Durch die Sperre der Querung Schleifmühlgasse und die Umgestaltung bei der Kettenbrückengasse können attraktive Plätze geschaffen werden, die die hohe urbane Qualität des Ortes verstärkt zur Geltung bringen. Sichtachsen auf das Marktentree und die Otto-Wagner-Häuser sowie zur Stiegengasse sollen freigehalten werden. Eine Platzsituation soll in der Mittelzone geschaffen werden und der Naschmarkt durch Niveauangleichung, Anhebung des Belages der Nebenfahrbahn auf Marktniveau, besser angebunden werden.

THEMA: GELEBTE URBANITÄT

Durch die großzügige Freihaltung der Querungen beim Getreidemarkt, Schleifmühlgasse und Kettenbrückengasse von Sichtachsenblockaden kann der Markt in seinem außergewöhnlichen städtischen Kontext wahrgenommen werden. Durch die kleinräumige Freihaltung der Querungen bei Heumühlgasse, Köstlergasse, Pressgasse kann die lokale Beziehung zum Umfeld der Erdgeschoßzonen verbessert werden. Aquapoints sollen eine spannende Verbindung zum unterirdischen Wienfluss herstellen.

Bei der Schleifmühlgasse soll eine neue Brücke über die U-Bahn den 4. und 6. Bezirk miteinander verbinden.

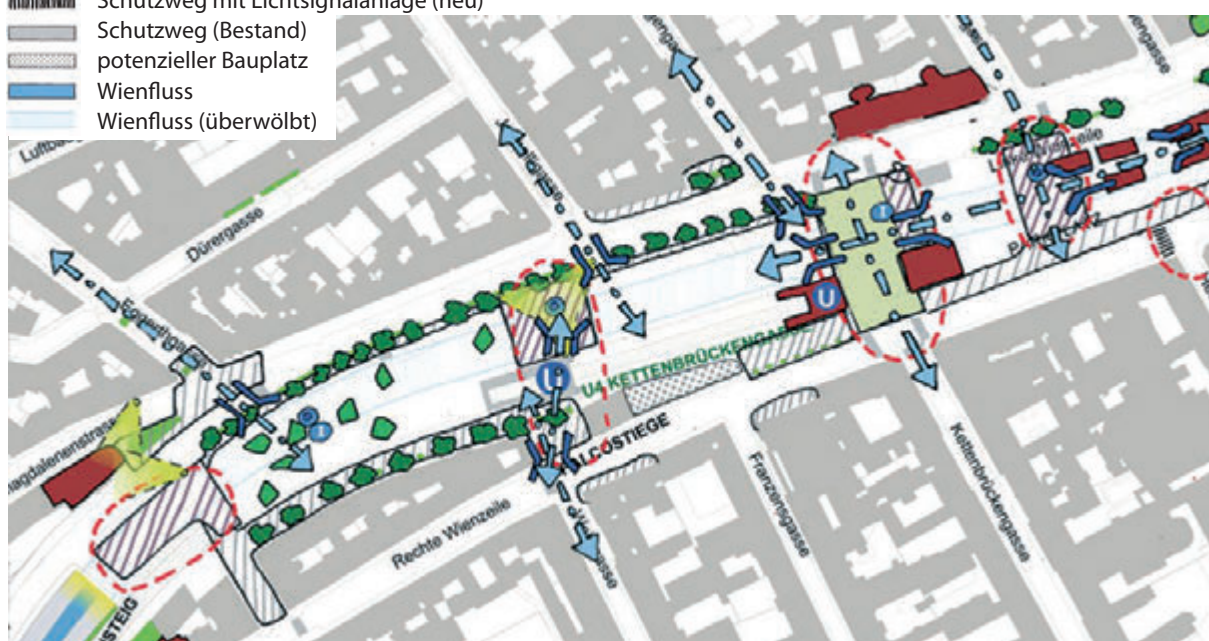


Interventionsbereich 7

Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

Weiter südlich im Flohmarktbereich wird der Flussraum zum Leerraum – es gilt, in kleinräumigen Bereichen den Wienfluss an der Oberfläche spürbar zu machen. Um dieses Ziel zu erreichen, können Aquapoints eine wesentliche Neudefinition dieses Ortes bewirken. Öffentlicher Raum Flohmarkt: Der Leerraum des Parkplatzes soll strukturiert werden. Dies kann durch folgende Maßnahmen gelingen: Aufenthaltsqualitäten sollen durch eine Sequenz von kleinen Plätzen als Ruhezonen im intensiv genutzten öffentlichen Raum, im Konnex zu Sichtachsen, entstehen, um die große Asphaltfläche zu unterbrechen und zu zonieren.

-  gestalterischer Fokuspunkt
-  Blickachse
-  aufzuwertender/ neu zu gestaltender Freiraum
-  Attraktor
-  Parksituation / Begrünung
-  Platzsituation
-  mobile Landschaftsschollen
-  Baum
-  Aquapoint
-  Infopoint
-  Engstelle
-  punktuelle Beleuchtung
-  Brückenbeleuchtung
-  Straße Fair Teilen
-  Schutzweg mit Lichtsignalanlage (neu)
-  Schutzweg (Bestand)
-  potenzieller Bauplatz
-  Wienfluss
-  Wienfluss (überwölbt)



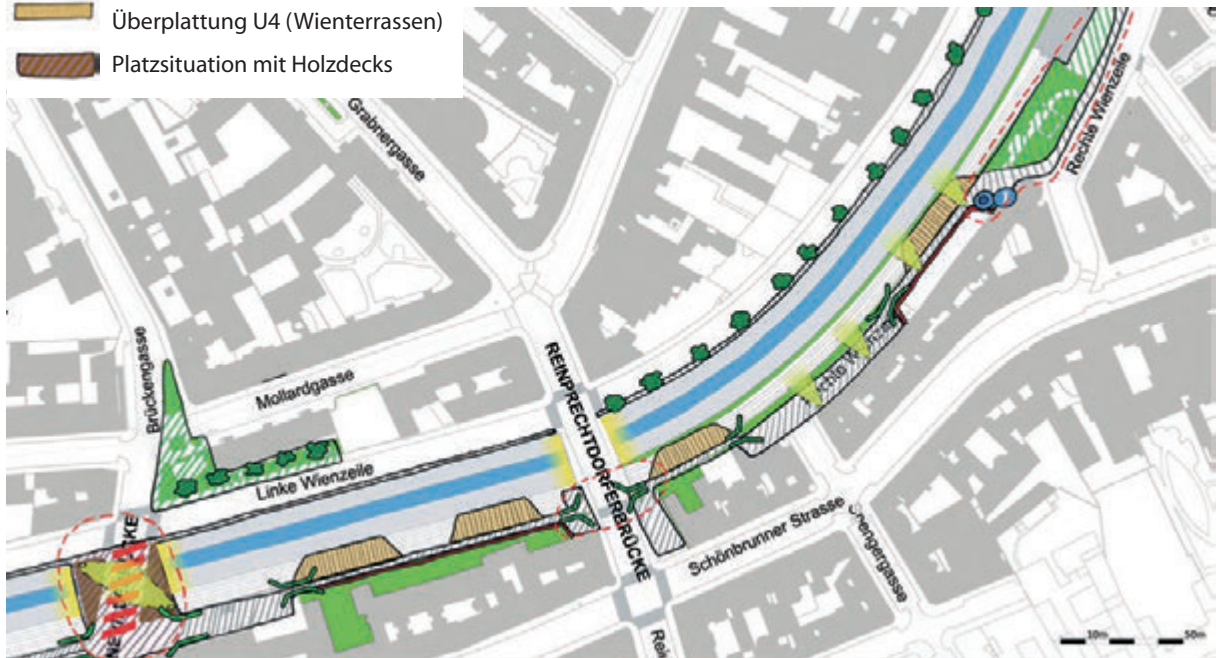
Dazu wird eine Schaffung von zwei Plätzen, einer in Achse Joanelligasse vor dem U4-Ausgang, einer zwischen den städtebaulich markanten Gebäuden bei der Rüdigerasse und Magdalenenstraße empfohlen. Dieser besondere Ort mit Fernblick Richtung Westen hat das Potenzial einer attraktiven Wienflussterrasse mit hoher Aufenthaltsqualität. Leider wird er derzeit durch permanente Baustelleneinrichtungen des 6. Bezirks blockiert. Für den „Brückenplatz“ soll das westliche Ende des Parkplatzes im letzten Stück für KFZ gesperrt werden und mit Holzdecks, Beleuchtung und Mobiliar einladend gestaltet werden. Die Plätze sollen durch Bezirksfeste, Festivals, Info- und Aquapoints belebt werden. So können attraktive Plätze geschaffen werden, die die hohe urbane Qualität des Ortes verstärkt zur Geltung bringen.

Interventionsbereich 9

Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

Folgende Maßnahmen werden zur Schaffung von Identität empfohlen:

- Terrassierte U4-Überplattungen: die Freiräume sollen durch terrassierte Holzterrassen, die auf der U4-Überdeckung liegen, erweitert werden. Durch das tiefer liegende Niveau werden die Sichtbezüge zum Fluss gestärkt. Durch die vorteilhafte solare Ausrichtung nach Westen und die einmaligen Fernblicke haben sie das Potenzial, beliebte Aufenthaltsorte für die Bürger der angrenzenden Bezirke zu werden.



THEMA: RÜCKSEITEN WERDEN ZU VORDERSEITEN



- Der kleine Park beim U4-Ausgang Ramperstorfergasse wird durch die Behebung der Engstelle und die anschließenden Holzterrassen aufgewertet.
- Die Ränder der privaten Vorgärten sollen gestaltet werden z.B. durch attraktivere Abschlüsse mit Rankpflanzen.
- Terrasse über die Wien bei der Nevillebrücke: Durch die Schaffung einer attraktiven Freifläche mit Holzdecks, Pflanzen und einem Infopoint statt isolierter, schwer nutzbarer dreieckiger Freiflächen entsteht ein neuer Treffpunkt.
- 6.-Bezirk-Seite: die schmalen Gehsteige entlang der Wien sollen durch Rankpflanzen und Beleuchtung aufgewertet werden.
- Die Gehsteige vor den Häusern sollen attraktiviert werden.

Interventionsbereich 12

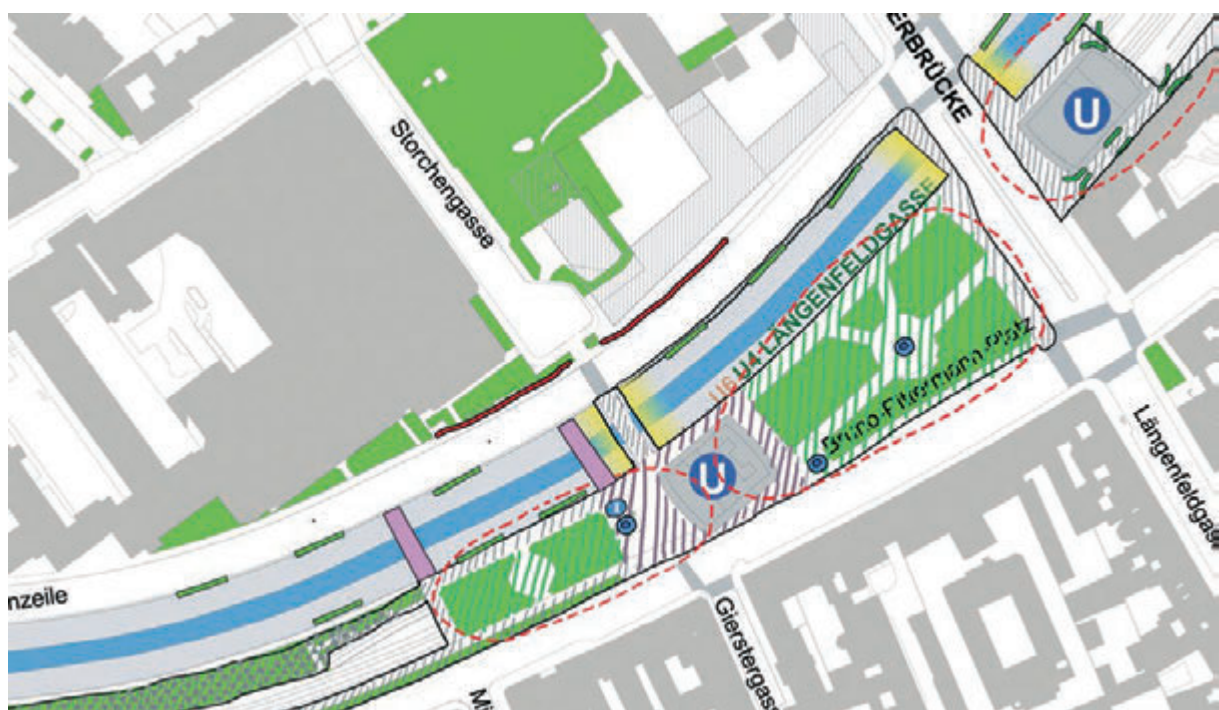
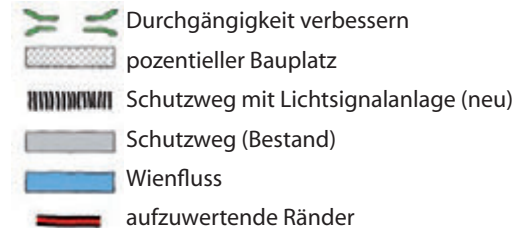
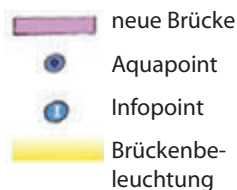
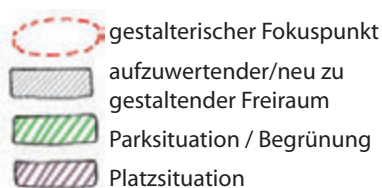
Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

- Die Ränder des Platzes zum 12. Bezirk sollen aufgewertet werden.
- Die Ränder der Linken Wienzeile zum 15. Bezirk sollen aufgewertet werden.
- Der Bruno-Pittermann-Platz soll eine „flussaffine“ Identität erhalten. Eine dahingehende Überformung des Bestandes muss unter Berücksichtigung der beschränkten Belastungsmöglichkeit in Brückenklasse 1 geplant werden.

THEMA: MEIDLING AN DEN WIENFLUSS



- Wasseraffine Gestaltung wie Holzdecks, Gräser, Sitzgelegenheiten, flächige niedere Beleuchtung soll den gewünschten Bezug zum Wienfluss schaffen.
- Terrassierte Holzdecks mit linearen Pflanzstreifen ändern das Erscheinungsbild von Grund auf und sind relativ einfach umsetzbar.



Interventionsbereich 16

Ziel: Urbane Kohäsion, Schaffung von Identität

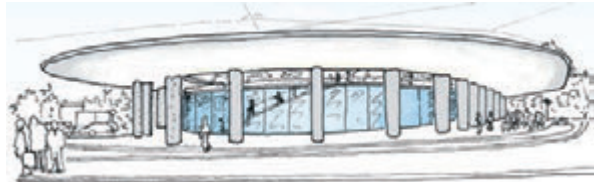
Das Hauptmerkmal ist das ovale Dach, welches die Platzsituation mitsamt dem Ausgang aus der U4 und Verkaufsständen bindet. Dies geschieht allerdings mit einer relativen Unordnung: Blickachsen sind blockiert, eine gestalterische Leitlinie für die Kleingebäude unterhalb des Daches ist nicht vorhanden, Wegführungen und Anbindungen (z. B. an den Hadikpark) sind unübersichtlich.

Die Sichtachse zum Otto-Wagner-Kaiserpavillon soll durch Entfernung von Blockaden aufgewertet werden. Eine tief greifende Renovierung der Kennedybrücke ist dringend erforderlich. Die Kioske sollten rückgebaut und durch eine gläserne Ellipse mit neuer Verglasung ersetzt werden. Das denkmalgeschützte elliptische Dach aus den 1960er-Jahren soll flächig ausgeleuchtet werden (siehe Beleuchtungskonzept Seite 126).

Im Zentrum der Ellipse könnte ein Aufgang auf eine Aussichtsterrasse mit Café entstehen, von der sich einzigartige Blickachsen erschließen. Generell sollten die zahlreichen Kioske, Container und Masten, die das gesamte Stationsumfeld zu einem Hindernislauf machen, entfernt und neu geordnet werden.

-  gestalterischer Fokuspunkt
-  Blickachse
-  Parksituation/ Begrünung
-  aufzuwertender/neu zu gestaltender Freiraum

THEMA: MEETING POINT KENNEDYBRÜCKE



- Beleuchtung: Die Otto-Wagner-Brücke soll flächig ausgeleuchtet werden.
- Die kleine Kapelle in der Freifläche vor dem Amtshaus sollte angestrahlt werden.
- Der Otto-Wagner-Kaiserpavillon sollte angestrahlt werden.

Vor dem Amtshaus Hietzing sollte die Nebenfahrbahn gesperrt werden, um einen attraktiven Platz für Veranstaltungen zu schaffen. Die dreieckige Freifläche sollte aufgewertet und mit einladenden Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Ein Aquapoint und ein Infopoint beleben den Freiraum zusätzlich.

Die zukünftige Bepflanzung der beiden Ränder des Wienflusses auf schmalen Restflächen westlich der Kennedybrücke rundet das neue Erscheinungsbild ab.

- | | |
|--|--|
|  Platzsituation |  Sperrung für Autoverkehr |
|  Attraktor |  Straße Fair Teilen |
|  Aquapoint |  Schutzweg (neu) |
|  Infopoint |  Schutzweg (Bestand) |
|  punktuell Licht |  Wienfluss |
|  Brückenbeleuchtung |  Begrünung |
|  Durchgängigkeit verbessern |  Wienflussmauern |



Ebene 5: Katalog der Typologien

Die anvisierte Gesamtidentität des Wientals ergibt sich neben ortsspezifischen Charakteristika und Bedürfnissen und entsprechenden Individualmaßnahmen durch wiederkehrende Maßnahmen, die in der Ebene 5 als Maßnahmenkatalog gelistet sind und den Fluss mehr ins Bewusstsein der Bürger und Besucher bringen sollen:

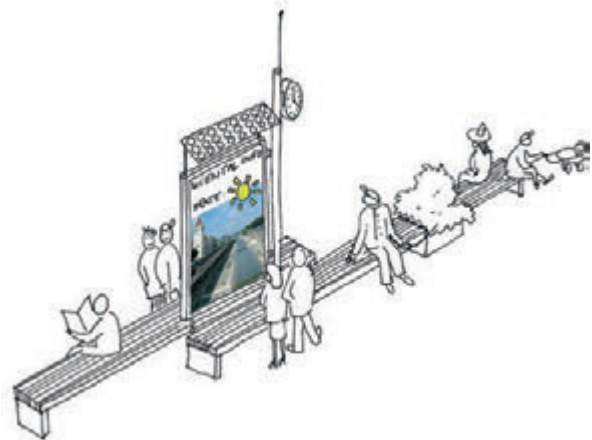
1. Infopoints und Aquapoints

Infopoints

Die Infopoints finden sich an neuralgischen Punkten mit hoher Fußgängerfrequenz wieder. Deren Hauptaufgabe ist es, das Bewusstsein der Menschen für den Wienfluss zu stärken.

Dabei sollen u. a. anschauliche Auskünfte über die hydrologischen Gegebenheiten, die lokale Historie und Sehenswürdigkeiten in der Umgebung sowie aktuelle Infos dargestellt werden. In den Bereichen des Wiental-Highways halten die Infostelen auch Informationen über mögliche hochwasserbedingte Einschränkungen oder Sperrungen bereit. Neben der elektronischen Informationstafel, deren Stromversorgung durch

1. Infopoints und Aquapoints
2. Beleuchtungskonzept
3. Wienterrassen
4. Holzdecks und Moving Shapes
5. Bepflanzungskonzept
6. Stadtmobiliar
7. Wasseraffine Gestaltungselemente
8. Kunst im öffentlichen Raum

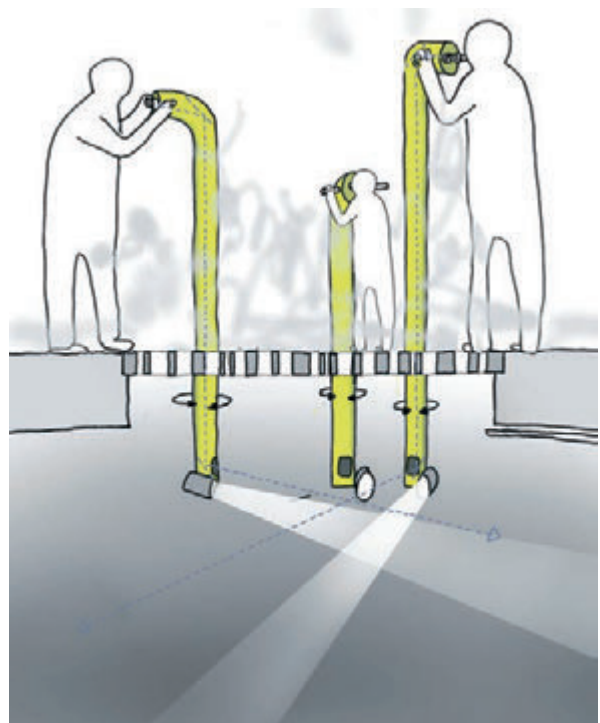


eine Photovoltaikanlage gesichert werden soll, sind Sitzbänke und Pflanzentröge ein fixer zusammenhängender Bestandteil der Infopoints, um die Passanten zum Verweilen einzuladen und so den Bezug zum Wienfluss weiter zu stärken.

Aquapoints

Die Aquapoints sind immer wiederkehrende künstlerische Installationen, die in den überwölbten Bereichen des Wienflusses durch Periskope den Blick in die Tiefe freigeben. Um die Wirkung zu unterstreichen, sorgen Lichtinstallationen und projizierte Bilder für visuelle Akzente.

Die Aquapoints können je nach Platzangebot modular als Teil der Infostelen oder für sich alleine umgesetzt werden. Punktuell sollen überwölbte Bereiche in kleinen Bereichen über den Gewölbekappen geöffnet werden, um Licht in den Wienfluss zu bringen und den Fluss an der Oberfläche spürbar zu machen. Öffnungen im Boden sind bei der Gewölbekappe relativ einfach herstellbar, da die Überdeckung in Flussmitte sehr gering ist. Licht und Nebelinstallationen können aus den Öffnungen aufsteigen. Periskopähnliche Röhren wecken die Neugier von Jung und Alt, denn sie ermöglichen Blicke in den unterirdischen Flussraum. Trinkbrunnen ergänzen das Angebot.



2. Beleuchtungskonzept

Das Beleuchtungskonzept der Wientalstudie besteht aus einer durchgängigen flächigen Beleuchtung mit einer sanften Akzentuierung vergleichbar zum Mondlicht, um starke Kontraste zu vermeiden. Hauptaugenmerk wird dabei auf die Beleuchtung von Brücken, architektonischen Highlights und Angsträumen gelegt.

Brückenbeleuchtung

Ein weiteres Verknüpfungselement des Wientals ist eine flächige Brückenbeleuchtung, vergleichbar zum Plan Lumière, wie sie an der Limmat in Zürich umgesetzt wurde.

Um die zahlreichen architektonischen Highlights ins rechte Licht zu rücken, sind diese durch Lichtakzente hervorzuheben.

Um Angsträume zu entschärfen, soll generell eine gute Grundausleuchtung aller öffentlichen Freiräume geschaffen werden.



Beispiel: Gürtelbrücke Währinger Straße, Beleuchtungskonzept: Silja Tillner in Abstimmung mit MA 33



Beispiel: Bellevueplatz, Zürich; Referenz für Kennedybrücke



Beispiel: Plan Lumière Schaffhauser Strasse, Opfikon, Zürich
Architekten Tillner & Willinger



Beispiel: Pont St. Laurent in Chalon sur Saone

3. Wienterrassen

Direkt am Wienfluss haben Bereiche mit Aufenthaltsqualität Seltenheitscharakter. Teilweise erfüllen Querungen, wie z. B. die Nevillebrücke, diese Funktion, allerdings in unzureichender Form und viel zu spärlich. Dadurch ist der Fluss für die Menschen kaum wahrnehmbar, da selten Gelegenheiten geboten werden, zu verweilen, um den Fluss bzw. die Flussebene auf sich wirken zu lassen. In vielen Abschnitten mangelt es den Bezirken an Freiflächen, und gerade im Bereich des Wienflusses wird man aufgrund dessen mit einer Art Hinterhofsituation konfrontiert – es gibt zu wenig öffentlichen Raum, in dem die Menschen miteinander in Kontakt treten könnten. Die über 100 Jahre alten Pläne, den Fluss wegzusperren, sind aus heutiger städtebaulicher Sicht nicht mehr gewünscht, im Gegenteil, der Fluss soll erlebbarer und spürbarer gemacht werden.

Ein Hindernis stellt aber der knapp bemessene Raum des Wientals dar, der kaum Spielraum offen lässt, um Bereiche mit Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Dies stellte das Planungsteam vor eine Herausforderung. Zum einen soll der Fluss spürbarer und Bereiche mit Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden, und das in einem dichten linearen, städtischen Raum, der kaum noch geeignete Gelegenheiten für Gestaltungsspielraum bereithält. Die Lösung dieses Problems kann durch Neugewinnung von Freiraum erfolgen. Abgetreppte Terrassen über die U-Bahn ermöglichen die Schaffung der benötigten Aufenthaltsbereiche, und durch die abgestufte

Konstruktion bringt man die Menschen auf einer Ebene zwischen Straßen- und Flussniveau der Sohle näher. Die Terrassen können als relativ kurzfristig umsetzbare, wirtschaftliche Intervention angesehen werden, da die jeweilige Länge 30 m nicht überschreitet und so keine zusätzlichen Kosten für U-Bahn-Entlüftung anfallen.



Beispiel: Holzdeck mit Sitzgelegenheiten, Marktplatz Opfikon, Zürich, Architekten Tillner & Willinger



Beispiel: Holzdeck mit Mobiliar



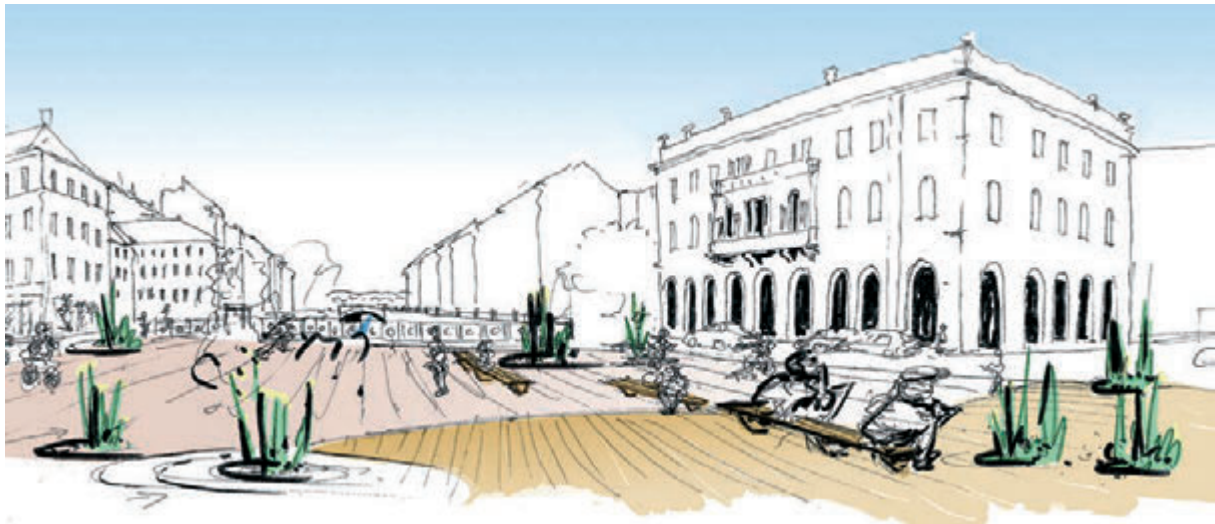
Beispiel: Holzdecks zwischen Reinprechtsdorfer Brücke und Nevillebrücke (Abschnitt III, Interventionsbereich 9)

4. Gestaltungselemente

Holzdecks / Landschaftsterrassen, Neues Grün auf alten Straßen

Viele Bereiche des Wientals mit hoher Bevölkerungsdichte leiden unter Freiflächenmangel. Um neue Freiflächen zu gewinnen, können alte Straßen neu begrünt werden. Dies ist überall dort möglich, wo die Rahmenbedingungen wie z. B. geringes Verkehrsaufkommen gegeben sind und Bedarf an zusätzlichen Freiflächen besteht.

Die Landschaftsterrassen können stets mit anderen typologischen Maßnahmen verknüpft betrachtet werden. Das heißt, Maßnahmen wie Infopoints, Aquapoints, Beleuchtung, Bepflanzung, Holzdecks und Stadtmobiliar finden hier eine Bühne und bilden als Maßnahmenbündel eine weitere typologische Maßnahme, die entlang des Wientals in verschiedensten Ausprägungen anwendbar sind.



Moving Shapes

Nevillebrücke, Gestaltungsvorschlag

Jene Fläche des Naschmarkts, die aktuell an Samstagen den Flohmarkt aufnimmt und unter der Woche als Parkplatz dient, erfährt im Zuge der Aufwertung des Wientals eine gestalterische Bereicherung: Gedacht ist an mobile Landschaften in der Größe von zwei bis drei Autoabstellplätzen. Diese mit kleinen Bäumen und Ziergräsern bepflanzten Elemente auf Rollen können

– unter der Woche und am Wochenende – in verschiedenen Varianten kombiniert werden. So entsteht auf diesen großen versiegelten Flächen eine Landschaftsgestaltung mit unkonventioneller Anmutung, die sich unterschiedlichen Ereignissen und Nutzungen dieses urbanen Ortes flexibel anpasst.



Naschmarkt Parkplatz, Gestaltungsvorschlag

5. Bepflanzungskonzept

Leitmotiv

Das Wiental wird als urbane Landschaft entwickelt, Bezug nehmend auf seine spezielle Charakteristik als wasserbautechnisch bestimmtes Baudenkmal. Bei der angestrebten Umdeutung und Neudefinition dieser bislang als „Rückseite inmitten der Stadt“ wahrgenommenen Ader gilt es, landschaftliche Elemente als bewusst städtisches Inventar zu entfalten.

Leitgehölze / Leitpflanzen

Leitgehölze sollten einen nachhaltigen Aufforderungscharakter vermitteln, sei es durch ihre Farben, sei es durch ihren Habitus. Sie bestimmen die Atmosphäre der kleinräumig definierten Interventionsbereiche und verknüpfen mit Baumreihen, z. B. Wildbirne, Esche, diese Zonen. Ein Gehölzleitplan für das Wiental ist denkbar.

Typologien

Anliegende Grünflächen an den Flusskanten – neu entdecken, anreichern. Baumreihen in Flussnähe – als Gestaltungsmotiv verstärken, weiterentwickeln. Geländer, Fassungen – als Träger für Rankerpflanzungen einbeziehen. Restflächen entlang des Wienflusses – kontextuell begreifen,



Wildbirne

mit Naturelementen aufwerten. Uferbett – punktuell für resistente Pflanzakzente nutzen. Anliegende große versiegelte Freiflächen – mit temporären, mobilen Landschaften bespielen. Flussbett an der Stadtgrenze – in Teilen als naturnahen Erholungsraum thematisieren.



Geschlitzblättrige Erle

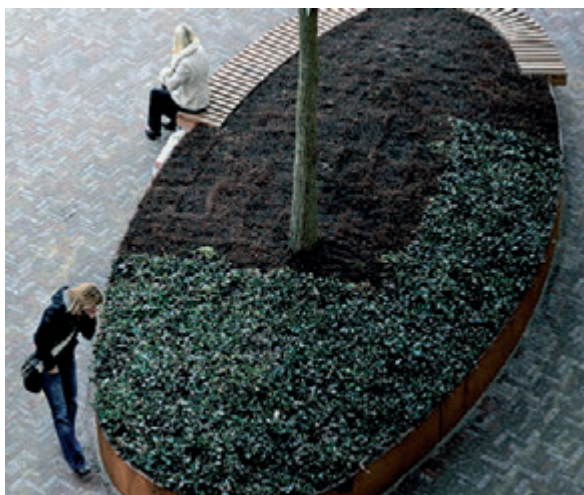


Schmalblättrige Esche

6. Stadtmobiliar

Robuste niedere Holzbänke vermitteln das Gefühl der „Wassernähe“ und differenzieren sich vom üblichen Mobiliar im Straßenraum.

Durch ein einheitliches Erscheinungsbild wird dem Wiental ein weiteres identitätsstiftendes Merkmal hinzugefügt. Besondere Holzarten, Proportionen und gebrauchsfähige Details suggerieren die Wassernähe.



7. Wasseraffine Gestaltungselemente



Beispiel für wasseraffine Gestaltung,
Brunnen von Peter Walker, Harvard University



Beispiel für Brunnen, The Women's Table, Yale University



Beispiel für beleuchteten Wassernebel, Samuel-De Champlain, Quebec, CAN, Quelle: Archiv Tillner & Willinger

8. Kunst im öffentlichen Raum



Intervention_F1: Künstler Reinfried Blaha, Paul Regl, Christoph Treberspurg & Martin Zangerl (© Foto: Lukas Beck)



„KUBUS EXPORT“, Konzertreihe „Gürtel on Ear“ von Oliver Hangl



Kulturhauptstadt Linz09, Höhenrausch: Private Moon

Visionen für die Zukunft

Es gilt die Wiener an den Wienfluss zu bringen. Dazu sind eine Imagekampagne als auch bautechnische Maßnahmen notwendig. Das Verständnis für den Landschaftsraum Wiental durch Werbemaßnahmen zu wecken und die Aufenthaltsqualität in den Interventionsbereichen zu schaffen, ist das Ziel dieses Beitrags.

Die Gestaltung der Ränder auf Straßenniveau ist kurzfristig umsetzbar und bietet die einmalige Chance, einen quer durch die Stadt führenden Freiraum von einer Randzone zu einem Rückgrat aufzuwerten. Diese neue Identität sollte an den Flussufer entstehen. Langfristig sollte der Fluss auf mehreren Ebenen erlebbar werden. Um auch die Flusssohle begehbar zu machen, sind Maßnahmen betreffend Hochwasserschutz erforderlich. Diese könnten aufgrund neuer Technologien und intensiver Kooperation in der Zukunft von der Vision zur Realität werden.

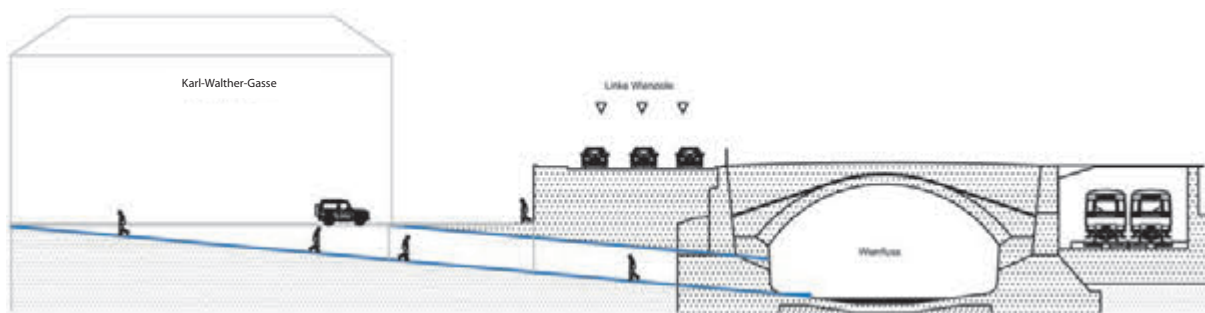
Unterirdische Anbindung an die Wienflusssohle

Ein Aufenthalt auf der Flusssohle ist abgesehen vom Hochwasserschutz nur möglich, wenn ausreichend behindertengerechte Anbindungen in Form von Fluchtwegrampen geschaffen werden. In bisherigen Überlegungen wurden dabei Längsrampen entlang der Wienflussmauern geplant. Diese langen, an den Mauern befestigten

Rampenbauwerke würden den Flussquerschnitt verändern. Sie wurden daher vom BDA abgelehnt. Der Vorschlag in dieser Studie basiert auf Ortsbegehungen sowie Informationen von DI Friedreich, AXIS, und sieht eine unterirdische Queranbindung an den Wienfluss von tiefer liegenden Straßen vor. Diese Queranbindungen sind vergleichsweise einfach herstellbar, da sie kürzere Rampenlängen aufweisen und keine Kragkonstruktionen erfordern. Sie haben den großen Vorteil, dass sie aus denkmalpflegerischer Sicht akzeptabel sind, da im Flussraum nur eine minimale Öffnung in der Seitenwand ersichtlich wird.

Im Bereich der kleinen und großen Einhausung ist eine natürliche Belichtung des Wienflusses empfehlenswert, um keinen Angstrraum entstehen zu lassen. Die erzielbare Wirkung durch das Zenitlicht ist selbst bei kleinen Öffnungen beeindruckend.

Aquapoints: Punktuell sollen überwölbte Bereiche in kleinen Bereichen über den Gewölbekappen geöffnet werden, um Licht in den Wienfluss zu bringen und den Fluss an der Oberfläche spürbar zu machen. Öffnungen im Boden sind bei der Gewölbekappe relativ einfach herstellbar, da die Überdeckung in Flussmitte sehr gering ist. Licht- und Nebelinstallationen können aus den Öffnungen aufsteigen. Periskopähnliche Röhren wecken die Neugier von Jung und Alt, denn sie ermöglichen Blicke in den unterirdischen Flussraum.

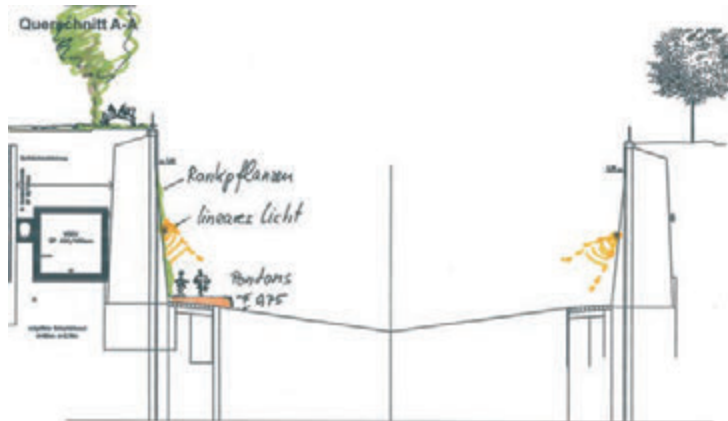


Schnitt entlang der Karl-Walther-Gasse, mit Anbindung an die Wienflusssohle

Pontons für den Wienfluss

Für den Bereich zwischen verlängerter Marxergasse und Donaukanal soll durch aufschwimmende Dalben/Pontons das letzte Verbindungsstück zum Donaukanal geschaffen werden (Beispiel: Schwimmbrücken Donauinsel bei Sonnen City und Walulisobrücke).

Internationale Beispiele wie z. B. in Venedig die Vaporettostationen zeigen, dass aufschwimmende Stege sich den veränderlichen Wasserspiegeln anpassen. Die Schwimmkörper gewährleisten, dass sich die Stege immer oberhalb des Wasserspiegels befinden.



Schnitt zwischen Radetzkybrücke und Zollamtssteg mit Pontons



Referenzbeispiel London: West India Quay

KONKLUSION

Als Produkt des ExpertInnenforums Wiental können folgende gemeinsam erarbeitete Hauptziele bzw. Empfehlungen definiert werden:

- Das Wiental ist gemeinsam mit Donaukanal und Gürtel eine wesentliche Linie für die Wahrnehmung Wiens. Ohne das Wiental wäre die Wahrnehmung der Stadt eine andere. Diese Linie sollte deshalb betont werden.
- Bei Vorhaben im Wiental ist zwischen kleineren, rasch sichtbaren Maßnahmen und längerfristigen Projekten zu unterscheiden. Insbesondere bei Ersteren ist besonderes Augenmerk auf Identitätsstiftung und das Wecken von Interesse am Wiental zu legen. So könnte etwa ein Lichtkonzept, aber auch ein bezirksübergreifendes Leitsystem, auch unter Nutzung neuer Medien, Aufmerksamkeit für das Wiental bringen.
- Neben dem Setzen neuer gestalterischer Maßnahmen im öffentlichen Raum sollte auch eine Entrümpelung des Bestands (z. B. Verkaufspavillons, Verkehrsschilder, Werbeschilder) überlegt werden. Insbesondere in den Bereichen Kettenbrückengasse, Pilgramgasse und Kennedybrücke wird Handlungsbedarf gesehen.
- Punktuelle und temporäre Anziehungspunkte sollen geschaffen werden. Zum Beispiel sind als temporäre Nutzungen bzw. Veranstaltungen Wanderungen, Ausstellungen, Open Airs, Konzerte, Kino, Kunstprojekte, Skulpturen vorstellbar. Es soll jedoch zu keiner Festivalisierung kommen. Es sollen einzelne, identitätsbildende Maßnahmen gesetzt werden.
- Das Wiental soll über Bezirks- und Landesgrenzen unter Einbindung aller Akteure einschließlich der Bevölkerung betrachtet werden.
- Das Wasser ist ein wesentlicher Bestandteil des Wientals und muss sichtbar und erlebbar gemacht werden. Jedoch nicht überall. Das Wasser ist ein Alleinstellungsmerkmal und wesentlich für das Branding des Wientals.
- Denkmalschutz und Hochwasserschutz müssen auf jeden Fall berücksichtigt werden, jedoch schließen die Schutzgüter die Umsetzung von punktuellen Maßnahmen auch nicht aus. Das Weltkulturerbe muss geschützt werden und darf nicht durch Baumaßnahmen gefährdet werden.
- Generell soll die Aufenthaltsqualität nach dem Motto „Wiener an die Wien“ erhöht werden. Die Aufenthaltsqualität muss vor allem auch in manchen der angrenzenden Freiräume verbessert werden.
- Der Zugang zur Wien ist essenziell für das Wiental. Es sollten längerfristig zumindest temporär nutzbare Zugänge zur Wien geschaffen werden.
- Die Erlebbarkeit des Wassers und seine Qualitäten soll in bestimmten Zonen gefördert werden (z. B. Prüfung der Möglichkeit von Rückstauungen).
- Im Abschnitt Stadtpark-Karlsplatz den Wienfluss wieder sichtbar und erlebbar machen / in Erinnerung rufen. Überplattete Bereiche sollen nach diesbezüglichen Möglichkeiten untersucht werden.
- Durchgängige Verbindungen in Längs- und Querrichtung sollen für den Radverkehr, FußgängerInnen und den öffentlichen Verkehr gestärkt bzw. verbessert werden.
- Das Wiental ist die verbindende Freiraumachse von Westen nach Osten. Die Vernetzung des Wientals mit der Freiraumstruktur der angrenzenden Bezirke soll intensiviert werden.
- Die bestehenden differenzierten Freiräume sollen in ihrer unterschiedlichen Qualität und Funktion gestärkt werden. Die Errichtung von Wienterrassen durch abschnittsweise Überplattungen der U4 könnte zusätzliche Freiräume schaffen und ermöglicht Blickbeziehungen zum Wienfluss.
- Die zusätzliche Überplattung des Wienflusses ist abzulehnen, so es sich nicht um übergeordnete Verbindungen handelt (Brücken).
- Im Rahmen der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie ist die Abwasserproblematik zu behandeln. Als eine Option erscheint weiterhin

die Errichtung des Kanals in der Sohle und auf der Decke des Kanals die Führung eines Weges für FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

- Die Kulturachse Wiental als „Perlenschnur“ sollte ins Bewusstsein gerufen werden. Das bestehende Denkmalangebot sollte – etwa in Form eines Denkmalpfades – besser zugänglich gemacht werden. Dabei sollen vor allem die Zwischenbereiche zwischen den Highlights belebt und beworben werden.
- Das Vorfeld des Schloss Schönbrunn ist in Teilbereichen unattraktiv und eine Aufwertung ist anzustreben.
- Aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht sollten verbindende und lineare Elemente im Wiental betont werden, um die Struktur des Wientals hervorzuheben (vgl. Gürtel, Donaukanal).
- Konzepte für ausgewählte „Dispositionsflächen“ (Baulücken, untergenutzte Bereiche) sollten erstellt werden. Diese sind im Gesamtkontext der Stadträume, hier vor allem der Freiraumstruktur und -versorgung im übergeordneten räumlichen Zusammenhang zu sehen. Die Flächen sollen ohne Verwertungszwang behandelt werden.
- Durch eine Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs kann abschnittsweise die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Als Beispiel kann der Naschmarkt dienen: Es ist attraktiv, am Rand der Straße zu verweilen, da der Verkehr wesentlich langsamer ist als im Westen.
- Das Parkplatzangebot soll durch Garagen bzw. eine Anpassung des Parkraumbewirtschaftungsmodells zur Entlastung der Wohngebiete für AnrainerInnen verbessert werden (EiPendlerproblematik).
- Die Qualität der bestehenden Höhenentwicklung im Wiental wird aufgrund des einheitlichen Niveaus und der Charakteristik als positiv erkannt. Hochpunkte sind zu hinterfragen und bedürfen einer besonderen Begründung.
- Eine Aufwertung des Raums könnte durch das Setzen von architektonischen Akzenten erfolgen. Diese Maßnahme ist jedoch nicht als primär zu sehen und darf nicht auf Kosten von Freiräumen geschehen.
- Als einer der verkehrsreichsten Punkte im Wiental soll der Bereich Kennedybrücke verkehrstechnisch und architektonisch überprüft werden.

Bedeutende Baulichkeiten im Wiental

Die Wienflussregulierung und -verbauung von Wien I. bis Wien XIV. samt Brücken, Geländern und sonstigen baulichen Bestandteilen steht unter Denkmalschutz, einige Brücken etc. sind jedoch in der Liste gesondert angeführt. Die Baulichkeiten sind von der Urania beginnend bis an den Stadtrand führend aufgelistet:

Bereich von der Urania bis zum Stadtpark

- Radetzkybrücke und Wienflussmündung
- Wientalverbauung, Uferpromenade zwischen Urania und Stadtpark
- Urania, Uraniastraße 1
- Ehem. Finanzlandesdirektion, Vordere Zollamtsstraße 3
- Zollamtssteg und U-Bahn-Brücke
- Ehem. Kriegsministerium, Stubenring 1
- Amtsgebäude der Finanzlandesdirektion, Vordere Zollamtsstraße 5
- Amtsgebäude, Vordere Zollamtsstraße 7
- Kleine Marxerbrücke, Oskar-Kokoschka-Platz
- Universität für Angewandte Kunst, Stubenring 3
- Kokoschka-Denkmal, bei Stubenring 3
- Museum für angewandte Kunst (MAK), Stubenring 5
- Ehem. Marinesektion des Kriegsministeriums, Vordere Zollamtsstraße 9
- Miethaus, Vordere Zollamtsstraße 11
- Stubenbrücke, Weiskirchnerstraße
- Kleine Ungarbrücke

Bereich Stadtpark

- Stadtpark mit Friedrich-Amerling-Denkmal, Anton Bruckner-Denkmal, Franz-Lehár-Denkmal, Hans-Makart-Denkmal, Emil-Jakob-Schindler-Denkmal, Franz-Schubert-Denkmal, Robert-Stolz-Denkmal, Johann-Strauß-Denkmal, Andreas-Zelinka-Denkmal, Donauweibchen-Brunnen, Brunnendenkmal Befreiung der Quelle, Wetterhäuschen, Vogeltränke, Hans-Canon-Denkmal, Kinderpark, Sebastian-Kneipp-Denkmal, Labetrunk-Brunnen
- Wienflussportal und Promenade im Bereich des Stadtparks (von Friedrich Ohmann)

- Meierei (Milchtrinkhalle) im Stadtpark
- Kursalon im Stadtpark, Johannesgasse 33
- Musikpavillon vor dem Kursalon, bei Johannesgasse 33
- U-Bahn-Station Stadtpark, ehem. Stadtbahnstation
- Stadtgartenamt, Stadtgartendirektion, Am Heumarkt 2b

Unterirdischer Verlauf bis zum Karlsplatz

- Palais Larisch-Mönnich (Irakische Botschaft), Johannesgasse 26
- Beethoven-Denkmal am Beethovenplatz
- Palais Gutmann, Beethovenplatz 3
- Palais, Beethovenplatz 2
- Akademisches Gymnasium, Beethovenplatz 1
- Josef-Labor-Denkmal, bei Lothringerstraße 20
- Wiener Konzerthaus, Lothringerstraße 20
- Musikhochschule und Akademietheater, Lothringerstraße 18
- Haus der Industrie, Schwarzenbergplatz 4
- Schwarzenbergdenkmal, Hochstrahlbrunnen und Russendenkmal am Schwarzenbergplatz
- Georg-Raphael-Donner-Denkmal, gegenüber von Lothringerstraße 10
- Wohnhaus, Lothringerstraße 4–8
- Ehem. Palais Ofenheim, Lothringerstraße 5
- Wohnhaus, Lothringerstraße 3
- Wohnhaus, Canovagasse 7
- Historisches Museum, Karlsplatz 8
- Karlskirche (Pfarrkirche hl. Karl Borromäus)
- Zwei Otto-Wagner-Pavillons und Teilabschnitt der ehem. Stadtbahn am Karlsplatz
- Technische Universität, Karlsplatz 12–13
- Evangelische Schule, Karlsplatz 14
- Musikverein, Bösendorferstraße 12
- Künstlerhaus, Karlsplatz 5
- Ludwig-Zamenhof-Denkmal im Esperantopark
- Alexander-Girardi-Denkmal im Girardipark
- Miethaus, Friedrichstraße 2
- Österreichisches Verkehrsbüro, Friedrichstraße 7

- Marc-Anton-Gruppe bei der Secession
- Secession, Friedrichstraße 12

Vom Naschmarkt bis zum Gürtel

- Naschmarkt mit Pavillons Kapelle und Markthalle
- Theater an der Wien mit Papagenotor, Linke Wienzeile 6
- Wohnhaus „Zum roten Adler“, Rechte Wienzeile 15
- Wohn- und Geschäftshaus, Rechte Wienzeile 29
- Miethaus von Otto Wagner, Linke Wienzeile 38
- Wohnhaus von Otto Wagner, Köstlergasse 3
- Majolikahaus von Otto Wagner, Linke Wienzeile 40
- U-Bahn-Station Kettenbrückengasse
- Miethaus, Kettenbrückengasse 23
- Würstelhütte (Naschmarkt), Linke Wienzeile gegenüber von 48–52
- Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahner, Linke Wienzeile 48–52
- Miethaus von Josef Plecnik, Steggasse 1
- Rüdigerhof, Hamburgerstraße 20
- U-Bahn-Station Pilgramgasse
- Vorwärts-Verlag, Rechte Wienzeile 97
- Jubiläumswerkstättenhof, Mollardgasse 85–85a
- Leuthner-Hof, Mollardgasse 89
- U-Bahnstation Margaretengürtel
- Zentralberufsschule, Linke Wienzeile 180
- Hauptfeuerwache Mariahilf, Gumpendorfer Gürtel 2, 2a

Vom Gürtel bis zur U-Bahn-Station Hütteldorf

- Otto-Wagner-Brücke über die Wienzeile, Sechshauser Gürtel/Gaudenzdorfer Gürtel
- Skaret-Hof, Diefenbachgasse 49–51
- U-Bahn-Station Schönbrunn
- Schlossbrücke Schönbrunn
- Schloss Schönbrunn samt Tiergarten und Gartenanlage
- ehemaliger Hofpavillon Schönbrunn, Kaiserpavillon (ehem. Stadtbahnstation)
- U-Bahn Station Kennedybrücke (Hietzing)
- Wohnhaus Richard Wagners, Hadikgasse 72
- Amtshaus, Hietzinger Kai 1, 1a
- Badhaus-Steg
- Baumgartenbrücke, Hadikgasse
- Steinitz-Hof, Hietzinger Kai 7–9

- U-Bahn-Station Unter-St. Veit
- Preindlsteg über den Wienfluss
- U-Bahn Station Ober-St. Veit
- St. Veiter Brücke
- Zufferbrücke
- Bahnhof Hütteldorf und U-Bahn-Station, Keißlergasse 3–5

Von Hütteldorf bis an die Stadtgrenze

- Stadtbahnbrücke
- Historische WC-Anlage, Lilienberggasse
- Bildstock, Lilienberggasse
- Gutshof Auhof mit Nebengebäuden, Lainzer Tiergarten 14
- Auhof-Brücke über den Wienfluss/Retentionsbecken (Wienfluss-Hochwasser-Sammelbecken)
- Städt. Wienflussaufsicht, Hauptstraße 3
- Pfarr- und Wallfahrtskirche Maria Heimsuchung und ehem. Kloster Mariabrunn, Hauptstraße 7–9
- Ursprungbrunnen, Hauptstraße bei 7
- Pfarrhof, Hauptstraße 9
- Figurenbildstock hl. Johannes, Hauptstraße 96

Quelle: Bundesdenkmalamt