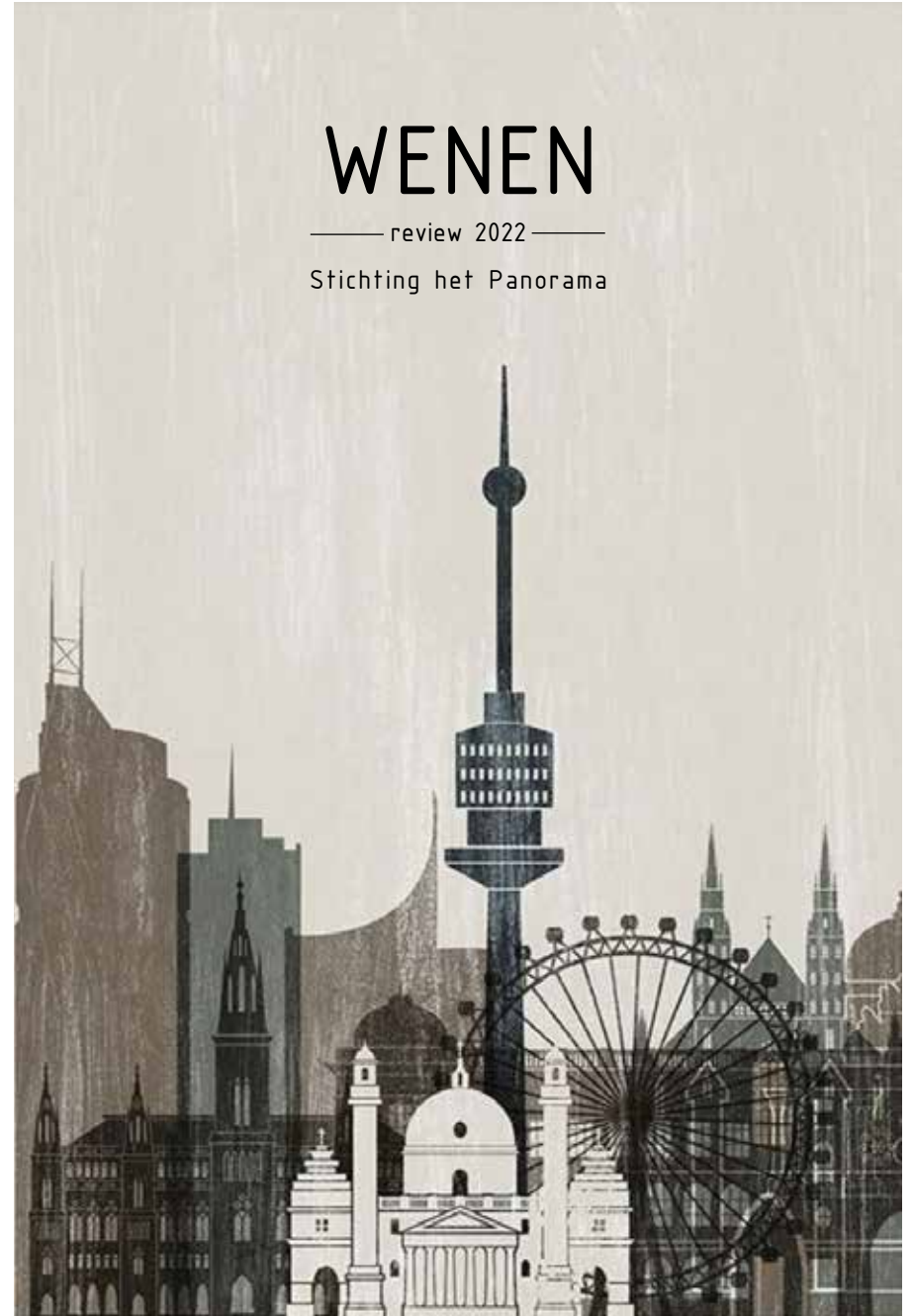


Wenen review 2022 Stichting het Panorama



WENEN

— review 2022 —

Stichting het Panorama

eerste druk november 2022

www.hetpanorama.nl



INHOUD

Ank B en Anneke N	<i>Wenen en de Donau</i>	8
Anneke C		
Annemarie V		
Dominic Z	<i>Wenen - Review</i>	14
Ed J	<i>rood en groen</i>	20
Ellen K		
Geert A	<i>contrasten</i>	32
Gienie S	<i>Historische Weense lijnen</i>	42
Ine E		
Joost R		
Judith P		
Karien B	<i>wohl in raum</i>	44
Karin E	<i>overtuigend smal profiel</i>	48
Kim K		
Marjo Kr		
Martien O	<i>baterijen containers</i>	52
Mercè M	<i>architectuur met groen</i>	56
Nan H		
Mark B		
Patricia D		
Sandra S	<i>Geht doch</i>	58
Roel W		
Titia H	<i>BLA</i>	62
Vibeke S	<i>Parc Monte Laa</i>	68
Wim K		
Wim W		
Xiaoyu X		

Ank B en Anneke N

WENEN EN DE DONAU

Ank Bleeker en Anneke Nauta

We zijn in de loop der jaren met Panorama al in veel steden “aan het water” geweest. Vorig jaar nog in Bordeaux met de geweldige ontwikkelingen aan weerszijden van de Garonne. We hebben in London langs de Theems gelopen, in Lyon langs de Rhone en hebben in Parijs, Hamburg en Kopenhagen langs het water gefietst. In alle steden waren de oevers een focuspunt van nieuwe ontwikkelingen, van woningbouw en van verpozing aan het water.

Bij Wenen “de grote stad aan de Donau” hadden we ons vooraf ook een beeld voorgesteld over de ligging aan de rivier. Maar halverwege de excursie begonnen we toch wel te puzzelen over de relatie van de stad met de rivier. En wat was nou de echte Donau?

Met hulp van Lilli Licka proberen we in deze review nog wat meer grip te krijgen over de relatie die Wenen heeft met de Donau. Ze stuurde ons een paar hoofdstukken uit het interessante boek “Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien”. Het boek verduidelijkt veel over de geschiedenis van de verschillende waterlopen die we tijdens de excursie hebben gezien.

Eigenlijk ligt Wenen terzijde van de Donau, of beter terzijde van het 5 kilometer brede stroomgebied van de vlechtende rivier die de Donau ooit was. Een echte hoofdloop valt er namelijk niet te benoemen. De waterloop in de oude stad waarvan we dachten dat dat de oude Donau was die betekenis verloor toen het Donau-kanaal werd aangelegd blijkt een oude relatief ondergeschikte zijtak te zijn. Die zijtak werd gebruikt voor het vervoer over water naar de stad. We lezen dat er steeds strijd was tegen verzanding van deze zijtak. Dat was weer een gevolg van de beken die vanuit de bergen in het westen richting de Donau stroomden.

een mooie topografische kaart

Een prachtige topografische kaart uit ca 1800 uit “Umwelt Stadt” nemen we maar op in deze review. Deze kaart verdient wel een uitvergroting t.o.v. een vergelijkbare kaartje op blz. 10 van de excursiegids. Hoe meer je er naar kijkt hoe meer er dingen opvallen

Het brede stelsel van vlechtende rivierarmen bepaald het beeld. Het stroomgebied van de Donau is bosrijk, ook zijn er lanen te zien. De lange laan uit het stadspark was al aanwezig als onderdeel van een sterrenbos dat over rivierarmen doorloopt. Het moet een bijzondere wereld zijn geweest.



D. Tragan

Wien

Simring

Wien
St. Pölten

See Schlatten

Neubau

De kaart toont nog veel meer interessante dingen zoals het vrije schootveld van 800 m rond de vesting dat heel lang heeft bestaan. Rond 1800 groeit de stad al buiten het schootveld maar deze ring blijft vrij van bebouwing. Verder is het paleis van Schönbrunn met de tuinen opvallend even buiten Wenen gelegen met een rug van heuvels op de achtergrond.

Terug naar de geschiedenis van de Donau. Vanaf de 15e eeuw zijn er bruggen over de Donau-armen, ze werden vaak verwoest door overstromingen en moesten steeds worden verplaatst vanwege de constante wijzigingen van de rivierbeddingen. Er is al vanaf de middeleeuwen aan de Donau gesleuteld door de aanleg van dammen en dijken probeerde men overstromingen te beteugelen. De rivier was niet alleen een bedreiging, Donau-vis was sinds de middeleeuwen een belangrijke voedselbron voor de Weense bevolking. In "Umwelt Stadt" lezen we dat 1955 nog 560.000 kilo zoetwatervis werd verhandeld op de Weense vismarkt. Wild was er uiteraard ook maar de jacht was voorbehouden aan de elite.

De regulering van de Donau

In het midden van de 19e eeuw kregen de plannen voor het intomen van de Donau serieus vorm. De steeds terugkerende overstromingen, het militair belang en het zoeken naar ruimte om de stad uit te breiden waren sterke drijfveren voor dit plan

Met de kennis van nu zou je waarschijnlijk veel meer uitgaan van de oorspronkelijke rivierlopen. Dat zou een aantrekkelijke stad hebben opgeleverd! En het zou een veel klimaat-robuster riviersysteem zijn geworden. Maar in de 19e eeuw kozen de ingenieurs voor de aanleg van een kanaal. We lezen: "De 13 km lange doorbraak was binnen vijf jaar voltooid. De doorsnede van de nieuwe rivierbedding is opgedeeld in twee delen: de middelste waterbodem met een breedte van 285 m en het inundatiegebied met een breedte van 475 m. De nieuwe rivierbedding was dus in zijn gehele omvang bijna een kilometer breed."

Er ontstonden al gauw problemen....De kanaalzone blijkt een ontzettend scheidend element in de stad. Ook ontstaan er ondiepten en diepe geulen in het "kanaal" omdat de lijn met de grootste stroomsnelheid tussen beide oevers heen en weer schommelde. Tot overmaat van ramp blijkt de capaciteit van het stelsel niet groot genoeg. Na overstromingen en veel plannenmakerij is daarom in 1969 besloten om een extra kanaal van 21 km lengte te graven. Daardoor is het Donau-Insel ontstaan.

Op dit moment denkt men verder na over het systeem want de klimaatverandering zou er wel eens voor kunnen zorgen dat er vaker grote piekafvoeren

zijn dan eerder berekend. Dat levert ook een kans op om het systeem weer natuurlijker te maken. Je begint te denken aan "Ruimte voor de rivier" zoals dat in Nederland vorm heeft gekregen.

Reflectie

We weten niet wat de gemeente Wenen verder van plan is met de Donau, maar wat we hebben gezien geeft ons het gevoel dat er nog veel te verbeteren valt aan de relatie van stad met de rivier. Dat geldt niet alleen voor de ontwikkeling van de oevers van de oude zijtak die aan het stadshart raakt. Ook de west-oevers van het Donau-kanaal lijken nog erg op een "achterkant" terwijl de oost-oever wel heel erg ver weg is. Het terugdringen van de dominantie van auto's langs de oever zal een belangrijke opgave zijn.

Veel werk aan de winkel voor onze vakgenoten in Oostenrijk, daarbij kan een blik op de kaart uit 1800 nog inspiratie opleveren!



Bronnen:

- Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wien, Böhlau, 2005 red. Karl Brunner en Petra Schneider).
- Google streetview

Dominic Z

Wenen – Review

Verwachting – Van mijn eerste keer Wenen verwacht ik een klassieke stad aan te treffen met een doordachte openbare ruimte die past bij een goed ontwikkelde hoofdstad. In het bijzonder kijk ik uit naar de klassieke parken met bijbehorende beplanting, maar ben ook benieuwd naar de nieuwe innovaties.

Thema – Tot verrassing van niemand heb ik gekozen de toepassing van beplanting uit te lichten in deze review. Dit omdat we vaak als ontwerpers te horen krijgen dat dingen niet kunnen, mogen of niet te onderhouden zijn. Hierbij mijn beste beelden om te laten zien dat er meer mogelijk is dan men denkt, zodat we weer een stap vooruit kunnen.

Groep – Als onervaren Panoramist heb ik erg genoten van de leuke groep waar we mee op excursie waren. De gezamenlijke interesse helpt enorm, maar ook tijdens de minder serieuze momenten zoals het eten en borrelen is het snel gezellig. Hierdoor heb je binnen 5 dagen het idee dat je de meeste mensen al jaren kent.

Blik achteraf – Wenen is een mooie klassieke stad, maar loopt qua inrichting van de openbare ruimte achter bij Nederland. Er is veel focus op de auto en op de parken na weinig groen. De nieuwe ontwikkelingen gaan de goede kant op maar voelen aan als losse ideeën waar veel wordt geleund op de techniek. Niet als een integrale oplossing die efficiënt alle problemen tegelijk aanpakt.





Woensdag, Seestadt Aspern

Grootschalige uitbreiding op de locatie van een oud vliegveld. Zeker voor binnentuinen maken we gebruik van beelden van verschillende locaties hier. Echter voelde het gehele plan erg stellig aan met een sterke focus op de auto. Waterberging werd ondergronds technisch opgelost en niet gecombineerd met beplanting. Een aantal pareltjes sprongen er wel uit, zoals de binnentuin en de vaste plantvakken met bomen.



Donderdag, Altstadt

Wandeling door de oude stad, het Prater stadspark en een aantal nieuwe ontwikkelingen zoals de campus en de wijken rond de renbaan (Viertel Zwei). Ik was erg te spreken over de kwaliteit van de beplanting die we gezien hebben. Qua vaste plantenborders vergelijkbaar zoals we die ook in Nederland toepassen, echter vond ik de boomkeuze erg beperkt in sortiment. Gleditsia en Cercis waren erg overheersend zeker in de stad.





Vrijdag, van oost naar west

Fietstocht door verschillende wijken van Wenen en eindigend bij het klassieke Schloss Schönbrunn. Het viel mij vandaag op de Wenen een stad is die ingericht is op de auto. In de gemiddelde straat is er (met geluk) net ruimte voor bomen, maar alles meer als dat is een uitzondering. Ik denk dat ze dat zelf ook doorhebben, want langs de hele route kwamen we kleine nieuwe parkjes tegen waar groen en recreatie sterker vertegenwoordigd waren.



Zaterdag, langs de Donau

Onze tweede levensgevaarlijke fietstocht door Wenen heen, dit keer langs de rivier en wat meer grootschalig opgezette projecten. Opvallend was de oriëntatie van de stad weg van het water, alsof het een noodzakelijk kwaad was in plaats van een kans om te ontwikkelen. Hoogtepunt vind ik toch wel het Donaupark (zonder de Oostenrijkse Zuidas) en de fijne rondleiding van onze gids.



Ed J



panorama

rot für die Augen



wenen wien vienna











panorama

grün für die Augen



WE CARE  Stadt Wien



Geert Ankersmit



Shabby



Ruig



Chique



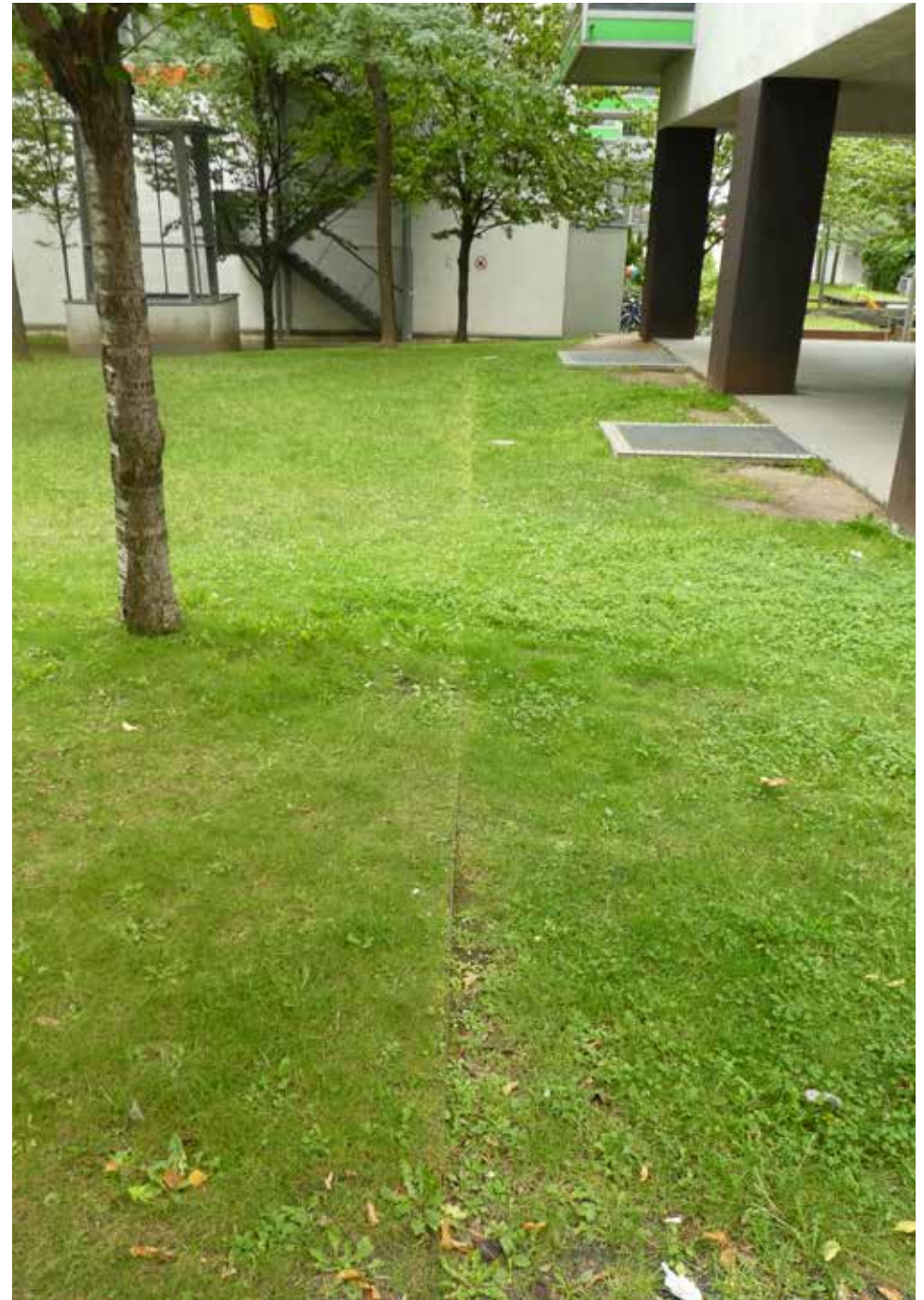
Glad



Ongeordend



Geordend



(Vrijwel) onzichtbare grens



Zichtbare grens



Georganiseerde willekeur



Georganiseerde willekeur



Onbeheerd



Beheerd

Gienie S

Historische Weense lijnen

Wenen, een stad met prachtige historische gebouwen met bijbehorende klassieke patronen en zichtlijnen. Bij een aantal nieuwe maaiveld inrichtingen zijn lijnen uit verschillende tijdslagen zichtbaar gemaakt; het een wat subtieler dan het ander...



WOHL IN RAUM:

als je ziet dat mensen zich de ruimte eigen maken weet je dat de plek klopt.....



of niet.





ASP residential complex d12 Aspern

architect: querkraft architects, landschapsarchitect: idealice

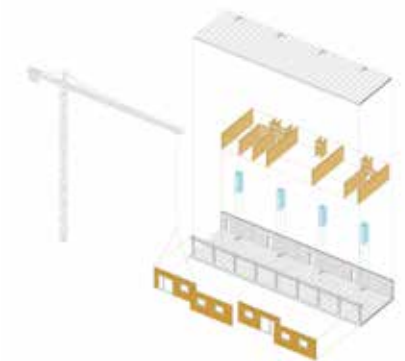
In Seestadt Aspern wordt het Sponge City principe toegepast. Onder verharding van straten, parkeerplaatsen en trottoirs zijn systemen aangelegd met grof grind. Hierin worden grote regenbuien opgevangen. Het water is daarmee beschikbaar voor beplanting in droge periodes. Maar wat ontzettend jammer dat dit niet zichtbaar is, laat staan een fijne woonkwaliteit opleeft. Gebouwen zijn koud, hard en missen de menselijke maat. Wat een schril contrast met de rijkelijk en prachtig gedetailleerde gebouwen uit andere tijdslagen. Verharding loopt van gevel tot gevel met hier een daar een klein plantgat voor een boom. Er valt hier op dit vlak nog veel te winnen. Gelukkig zijn er ook pareltjes te vinden, zoals het woningbouwproject d12.

sociale woningbouw met meerwaarde

Het wooncomplex d12 is iets bijzonders in Aspern met zijn gevarieerde opzet en ecologische materiaalkeuze. Ze zijn hier voor hout gegaan! Hout is circulair, bio-based en het enige hernieuwbare bouw materiaal. Daarnaast heeft het ook haptische eigenschappen. In tegenstelling tot volledig thermisch isolerende gevels is hout een materiaal dat bewust verouderd, vergrijsd en ook in de stedelijke context identiteit creëert.

ontwikkeling

Op bouwterrein d12 in het zuidoostelijke deel van Aspern bevindt zich dit wooncomplex met in totaal 213 appartementen en 8 winkels. De componenten zijn verbonden door drie rijen noord-zuid arcades. Beginnend aan de rand van de stad bieden de drie ontwikkellijnen een gevarieerde ruimtelijke beleving, die ontstaat door de opeenvolging van lichtovergoten trappenhuizen, binnengangen en open arcades met gemeenschappelijke terrassen.



landschap en ruimte

De zogenaamde canyon, een gebied met verschillende niveaoverschillen en zittrappen in het hart van het complex, biedt alle bewoners de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten en gemeenschap te ervaren. Het dient als ontmoetingsruimte en speelruimte voor jongeren. Op sommige plaatsen groeit de houten bekleding langs de wanden van de oprit uit de muur en vormt het hellende oppervlakken om tegen te leunen of op te klauteren. Grote horizontale vlakken zijn verbonden met de muur en vormen plekken om op te liggen of op verschillende manieren te gebruiken.

overtuigend smal profiel

Het allermooiste in dit plan vind ik wel de zeer smalle, lommerijke hofjes. Hun vleugelvormige terrassen steken bewust uit in het midden van het hof en de weideheuvels vormen een organisch landschap. Heuvels, bomen en smalle opgaande heesters zorgen voor privacy op de privéterrassen. Een pad door het heuvelachtige landschap is bewust discreet gehouden om de ontwikkeling van corridorachtige routes te voorkomen. Het is een goed bewaard geheim waar het heerlijk struinen is. Goed gedaan!



Martien 0



Batterijen containers

Blijkbaar is er niet altijd gelegenheid, ambitie en/of budget om dit inpandig op te lossen.

Het zijn er veel, dus is bedacht om ze in ieder geval fijn bij elkaar te zetten. Netjes geordend, duidelijk voor de gebruikers en makkelijk voor de ophalers. De gedachte lijkt dat de impact op het ruimtelijk beeld op deze manier minder erg is dan dat ze los rondslingeren. Tja, er is nog veel winst te behalen.

En waar zijn de groene oplossingen?





deze is best sympatiek



als laatste plaatje toch een hele lieve ordening!

Mercé M



Architectuur met beeldende kunst ... nu, met groen



Sandra S

Geht doch

In Wenen pleit **Geht doch** voor aantrekkelijker openbare ruimte. Fietsenstallingen, afvalcontainers, terrassen, in de meeste Nederlandse steden zijn het obstakels op de stoep. In Wenen moeten parkeerplaatsen eraan geloven.

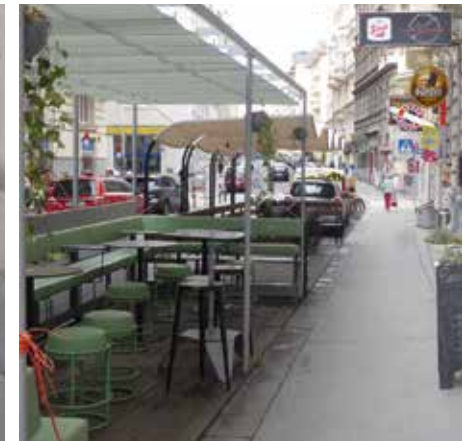
Je ziet in Wenen ook veel meer mensen lopen dan in Nederland. Ik zoek het op en het blijkt te kloppen, 28% vs 19% in Amsterdam. Het heeft er vast mee te maken dat ook het openbaar vervoer er populairder is en er in Nederland meer gefietst wordt, respectievelijk 39% vs 23% en 7% vs 26% vergeleken met onze hoofdstad. Nu is Amsterdam één van de Nederlandse steden die de auto al flink minder plek gegeven heeft en is het aantal autoritten flink gedaald, van 35% in 2008 naar 27% in 2017.

Juist omdat we hier zoveel in de fiets geïnvesteerd hebben, is lopen voor ons een blinde vlek. We hebben geen idee wat belangrijke routes zijn in onze steden, we tellen niet, bouwen geen kennis op en weten niet waar voetgangers tegen aan lopen. Zebra's eruit, die zorgen maar voor schijnveiligheid.

Dus kunnen we leren van steden die het voor voetgangers beter geregeld hebben. In Wenen zijn ze strikter in het vrijhouden van loopruimte. Fietsen van de stoep af, op een eigen plek. Terrassen idem. Er is een veilige schoolroute voor kinderen en er zijn openbare toiletten. **Geht doch** bepleit meer zitplekken en bomen in plaats van parkeerplaatsen. Bomen had ik graag meer gezien in Wenen, veel straten waren behoorlijk stenig, en de struikelstepjes mogen in de ban.

Wel zagen we bomen in de Mariahilferstrasse, zij het dat er behoorlijke gaten waren geslagen in de continuïteit. Langzame zones langs de gevel, obstakelzones met terrassen en entrees tot de U-bahn waar je ook je fiets even kon stallen, en in het midden ruimte voor doorlopers en fietsers.

Ook ruimte voor lopen in Seestadt Aspern. Ja, ook hier waren we het erover eens dat het wel wat groener kon. Maar wat een verrassing dat de openbare ruimte al zo snel na aanleg in bezit genomen was door de bewoners. Alsof het er al jaren was.



Titia A



Op de laatste zondag waren Sandra en ik (Titia) bij Lilli Licka. Ze vertelde ons over BLA, Büro für lustige Angelegenheiten,

BLA is opgericht in 2012 en bestaat uit een kernteam en een flexibele groep mensen met als achtergrond landschapsarchitectuur, architectuur, fotografie, film, kunst en technologie.

BLA houdt zich op dit moment concreet bezig met het Westbahnhof, de invulling van de langgerekte ruimte die vrij komt omdat een aantal rails verdwijnt aan de noordkant van het spoortracé.

BLA pleit voor meer moed en vrijheid in de openbare ruimte.

Ze gebruiken zogenaamde Mitmachperformances en bijzondere tours door de stad om hun ideeën te laten zien en gangbare praktijken (met veel humor) ter discussie te stellen.

Ter illustratie drie Mitmachperformances.

Meer BLA BLA zie:





Take a walk on the west side (2020)

BLA nodigt uit om te lopen door een iconisch stuk stedelijk landschap, een zeven hectare groot hypermodern maar duurzaam en robuust lineair park. Dit toekomstige park biedt bestaande en opkomende populaties recreatie ruimte, verkoelende vegetatie en groene paden. Het wordt onderdeel van de groene verbinding vanuit Wenen centrum met het Weense Woud.

Het 15e district van Wenen is de dichtstbevolkte rand van Wenen met 20.474 inwoners per km². Hier leven mensen met het laagste gemiddelde inkomen. Hier is meer groen en open lucht nodig.

Tijdens de verschillende Mitmachperformances trokken BLA met de mensen in optocht door het toekomstige park. In Witte BLA pakken en snorkels op is een duik genomen in de toekomst en is gelopen langs het toekomstige zwembad van 1 km lang, het bos en de nieuwe natuur.





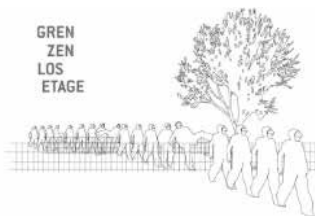
Grenzeloze Tage

BLA wil grenzeloos zijn. Grenzen zijn niet alleen hekken, hagen en (geluidswerende) muren. Het zijn opdrachten en regels. Het zijn uitsluitingen en inclusions. Grenzen lossen geen conflicten op, ze verschuiven ze. BLA verruimt beperkte beveiliging voor een open blik op de wereld. Als onderdeel van de “grenzeloze dagen” laat BLA zien hoe je grenzen kunt overwinnen tijdens een Mitmachperformance.

Luft holen

BLA zet zich in voor meer frisse lucht in de stad.
In oktober 2022 is de lucht in het toekomstige Westbahnhof ververst. Met grote luchtzakken is een groep mensen afgereisd tot buiten Wenen naar het Weense Woud, waar de luchtzakken zijn gevuld met frisse berglucht. Deze frisse berglucht is tot in het centrum meegenomen en uitgedeeld.
Het kan simpeler, een langgerekt nieuw Westbahnhof als frisse lucht corridor..

In 2015 is een grenzeloze performance gehouden: met steun van partners uit Zwitserland zijn groepen mensen dwars door de stad gegaan, geklommen, gesprongen, geslopen, over de grenzen en door de grenzen. Een tour door Wenen zonder grenzen, met een fanfare voorop.



Park Monte Laa:

geen snelwegtunnel eronderdoor maar wel een groene heuvel eroverheen!

Bij het ontwikkelen van het nieuwe stadsdeel Monte Laa is de barriere van een verdiept liggende snelweg vermeden.

Er is door het Amerikaanse bureau van Martha Schwartz Partners ism 3:0 Landschapsarchitectuur (uit Wenen), in 2007 gekozen om een attractieve heuvel over de snelweg aan te leggen.

In plaats van een snelweg-barriere door een nieuwe wijk is er een attractief heuvellandschap van ca 12 hectare met heel veel spelen en verblijfsaanleidingen in een momenteel buitengewoon groene omgeving ontstaan.

Vibeke





—— einde ——

stichting

het panorama

