Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Der Wiener Gürtel

Transformation einer städtischen Verkehrsachse

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wir sind querende Mobilitäten.
Am nervenzerfetzenden Gürtel.
Die urbane, im Morgen- und Abendlicht
spiegelnde Querlinie durch Wien ist ein
Fluß mit Stauzonen und Helikoptergeräuschen.
Besonders in den warmen Jahreszeiten ist
Hochsaison der Organspender,
Transportziel Allgemeines Krankenhaus.
So ist es: der Gürtel hat Höhen und Tiefen und
wird damit zu einem menschlichen Gleichnis.

Fluß mit Stauzonen
(Bernhard Frankfurter in Veigl & Frankfurter, 1999, S. 19)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Diplomarbeit

Der Wiener Gürtel.

Transformation einer städtischen Verkehrsachse.

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

Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil. Angelika Psenner

E260-01 Institut für Städtebau,
Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Forschungsbereich Städtebau

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Alice Buri

Matrikelnummer

01025628

Wien, am

eigenhändige Unterschrift

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Der Wiener Gürtel

Transformation einer städtischen Verkehrsachse

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 11

Abstract 12

Motivation 15

Fragestellungen 17

Methodik 18

Vergangenheit 21

Der Linienwall 23

Politische Vorzeichen 23

Schanzarbeit und -steuer 25

Der Verlauf des Linienwalls 26

Der Bau des Linienwalls 28

Verzehrungssteuer 31

Linienämter 32

Wien wird zur Großstadt 36

Vom Barock zur Gründerzeit 36

Stadterweiterungen 38

Generalregulierungsplan und Bau der Gürtelstraße 39

Die Stadtbahn 44

Die Ringstraße des Proletariats 45

Stadtstruktur und Verkehr 46

Erste Verkehrsplanungen 46

Verkehrsentwicklung im 20. Jahrhundert 48

Gegenwart 55

Der Gürtel heute 56

Bauliche Veränderungen der jüngeren Zeit 56

Analyse 61

Gürteltypen bzw. Abschnitte 61

Querschnitte 66

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Eindrücke vom Gürtel ... 70
Bedeutung des Gürtels für die heutige Stadt ... 72
Problemzone Gürtel ... 75

Erkenntnisse ... 78

...aus der Genese des Wiener Gürtels ... 78

Zukunft ... 81

Ein neuer grüner Stadt-Boulevard ... 83

Zielsetzungen ... 83
Internationale Beispiele ... 84

Gestaltungsansätze ... 88

Reduktion des MIV ... 88
Mobilitätsstationen ... 89
Straße als Lebensraum ... 90
Ausbau der Radwege ... 91
Grüne Infrastruktur ... 92
Freiraum Mittelzone ... 93

Conclusio ... 97

Conclusio ... 98

Danksagung ... 101

Anhang ... 103

Abbildungsverzeichnis ... 104
Literaturverzeichnis ... 108

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Einleitung

Abstract

Der Wiener Gürtel ist ein etwa 13 Kilometer langes und durchschnittlich 70 Meter breites Verkehrsband, das sich in einem unregelmäßigen Halbkreis um die historischen Vorstädte Wiens schlingt. Ein insgesamt mehr als 90 ha umfassender öffentlicher Raum, der seit dem Siegeszug des Automobils Anfang des 20. Jahrhunderts fast ausschließlich dem motorisierten Verkehr dient. Sein Verlauf im Stadtgebiet wurde durch die Anlage eines Verteidigungswalls im 18. Jahrhundert determiniert, der zur Zeit seiner Errichtung noch weit vor den Toren der Stadt lag. Doch die Stadt wuchs und der Linienwall wurde immer mehr zur Trennlinie für die Entwicklung der zukünftigen Großstadt. Der Wall überdauerte sogar die Eingemeindung der außerhalb seiner Grenzen liegenden Vororte, da sich die Zuständigkeiten für seinen Abbruch nur mühsam aufklären ließen. Während der Linienwall noch stand, wurde bereits an seinem Nachfolger, dem Wiener Gürtel, gebaut. Dieser sollte eine Verbindung der alten und neuen Stadtteile schaffen. In seinem Verlauf war die Anlage einer Stadtbahn, als modernen Massenverkehrsmittel, bereits eingeplant.

Dieser neue Stadtboulevard sollte ein stolzes Zeichen für die Bevölkerung Wiens darstellen, am Aufbruch in ein neues Jahrhundert. Dieses neue Jahrhundert brachte den Aufschwung des Automobils und damit eine völlige Neuordnung des städtischen Straßenraums. Waren bis dahin FußgängerInnen und Fuhrwerke Maßstab der Planungen, galten diese langsamen Verkehrsarten nun bald als Hindernis für den Wirtschaftsfaktor „Kraftfahrzeug“. Diese Verschiebung der Prioritäten im öffentlichen Raum wurde durch neue Gesetzgebungen festgeschrieben und beeinflusst bis heute, wie Menschen diesen Raum nutzen dürfen.

Die vorliegende Arbeit untersucht die Transformationsprozesse am Wiener Gürtel und setzt sie in Relation zur allgemeinen Stadtentwicklung von Wien um die Wechselwirkungen, die durch diese Veränderungsdynamiken ausgelöst wurden im stadträumlichen Kontext einzuordnen. Dabei wird deutlich, dass schon die Anlage des Linenwalls, spätere Entwicklungen der Stadt beeinflusst hat. So bewirkte zum Beispiel seine Funktion als Steuergrenze sozialräumliche Effekte in den angrenzenden Stadtgebieten, die bis heute im Stadtgefüge ablesbar sind. In weiterer Folge legt die Arbeit einen Schwerpunkt auf die Bedeutung des Gürtels als öffentlicher Raum und beleuchtet den Wandel des einstigen Stadtboulevards zur Hochleistungsverkehrsachse. Dabei hat die autogerechte Stadtplanungspraxis der vergangenen Jahrzehnte den Gürtel von einem attraktiven, vielfältig genutzten Außenraum zu einer „lärmenden“ und „stinkenden“ Verkerhshölle gemacht. Für eine

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

mögliche Entwicklung des Gürtels in Zukunft zu einem attraktiven, öffentlichen Freiraum für alle BewohnerInnen der Stadt, werden im letzten Teil der Arbeit Entwicklungsansätze für eine nutzungsoffene, klimagerechte und transformationsfähige Gestaltung am Wiener Gürtel aufgezeigt.

The 'Wiener Gürtel', approximately 13 kilometers long and 70 meters wide, is an urban corridor that surrounds the historic suburbs of Vienna in an irregular curve. A public space of more than 90 hectares, that is mostly reserved for cars since the understanding of motorcars as an economic factor in the early 20th century. Its course in the urban area was determined by the construction of a rampart in the 18th century, which was, at the time of its erection, still far from the city gates. But the city grew and the 'Linienwall' became more and more a segregating border for the development of the city.

The wall even survived the incorporation of the outer suburbs, as the responsibilities for its demolition could only be clarified with great difficulties. While the 'Linienwall' was still there, its successor, the 'Wiener Gürtel', was already being built. This new corridor was meant to create an affiliation between the old and new neighborhoods of the city. A new city railway in its course should have served as a new public transport for the majority of the people.

The new urban boulevard was built represent the pride of the people of Vienna, on the dawn of a new century. This new century brought the rise of the automobile and with it a complete reorganization of the urban street space. Until then, pedestrians and horse-drawn carts were the benchmark for urban planning, but these slow means of transport were soon to be seen as an obstacle to the economic factor of the motorcar. This shift in priorities regarding public space was stipulated by new legislation and still influences how people are allowed to use public space today.

This study examines the transformation processes of the 'Wiener Gürtel' and relates them to the general urban development of Vienna in order to classify the interactions triggered by the dynamics of change in the urban context. It becomes clear that the construction of the 'Linenwall' already influenced later developments of the city. For example, its function as a tax border had socio-spatial effects on the urban areas nearby. Those effect can still be seen in the urban structure of today. The study then focuses on the significance of the 'Wiener Gürtel' as a public space and examines the

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

transformation of the former city boulevard into a high-performance traffic corridor. The car-oriented urban planning practice of the past decades has turned the ‘Gürtel’ from an attractive, diversely used outdoor space into a “noisy” and “smelly” traffic hell. For a possible future development of the ‘Gürtel’ into an attractive, public open space for all residents of the city, the last part of the work shows possible development approaches for a open-use, climate-friendly and transformative design on the ‘Wiener Gürtel’.

01.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Motivation

Der Gürtel als Hauptverkehrsweg in der Stadt war mir seit meiner Kindheit ein Begriff, lag er doch auf der Route zwischen dem Haus meiner Mutter im Wiener Umland und der Wohnung meines Vaters im 7. Bezirk. Die Fahrt über den Gürtel markierte für uns Kinder den Wechsel zwischen den beiden Elternhäusern. Die Eindrücke, die ich während der Autofahrten durch die Fensterscheiben aufnahm, prägten mein erstes Bild der Stadt. Der Gürtel war eindeutig anders als die inneren Bezirke, die ich von den Besuchen beim Vater kannte. Am Gürtel waren kaum Menschen zu Fuß unterwegs, obwohl es hier streckenweise mehr Grünflächen gab als in den anderen mir bekannten Stadtteilen. Wenn wir bei Dunkelheit den Gürtel entlangfuhren, änderte sich das Bild. Wurden doch plötzlich die blinden Auslagen der Straßenlokale mit rot glitzernden Leuchtzeichen erhellt und Frauen in hochhackigen Schuhen und finster dreinblickende Muskelmänner unterhielten sich im Schein der bunten Beleuchtung.

Später dann als Jugendliche, bot sich mir ein anderer Anblick. Eine EU-Initiative hatte den Westgürtel im Bereich der Stadtbahnbögen Ende der 90er Jahre einer Revitalisierung unterzogen. Die Gürtelbögen-Lokale galten als hipper Treffpunkt für junge Nachtschwärmer und Musikbegeisterte. Gemeinsam mit meinen FreundInnen zog ich von einem Lokal zum anderen, die Würstelstände bei den U-Bahn-Stationen wurden für uns zum Start- und Endpunkt unserer Abendgestaltung. Der jährliche Gürtel-Nightwalk (eine Kulturveranstaltung bei der vorwiegend heimische KünstlerInnen in den verschiedenen Gürtellokalen auftraten) wurde für uns zum Fixprogramm, um neue unbekannte Musik zu entdecken.

Den Gürtel als Autofahrerin kenne ich ebenfalls gut, da ich aus beruflichen Gründen unzählige Male das Nadelöhr des Matzleinsdorfer Platzes zu überwinden hatte. Täglich zwei Mal zwängte ich mich wie tausende andere AutofahrerInnen durch die Unterführung der Südbahnlinie. Während ich also täglich am Gürtel im Stau stand konnte ich den Gürtel abermals vom Autofenster auf mich wirken lassen und mein Bild von ihm überdenken. Heute ist mir bewusst, dass ich selber zu den Problemen, die den Gürtel als öffentlichen Raum prägen, beigetragen habe. Mit dieser Arbeit möchte mich diesen Problemen stellen und versuchen einen Beitrag zu einer Weiterentwicklung des Gürtels zu einem wertvollen Lebensraum für alle Menschen zu leisten.

01. Chelsea, Gürtel. 2019, Oczeret (APA/Kurier)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Fragestellungen

Welche Wechselwirkungen hat es zwischen den Transformationsprozessen des Wiener Gürtels und der Entwicklung der Stadtgebiete entlang seines Verlaufs gegeben und wie haben sich diese in der gebauten Stadt eingeschrieben?

Welche sozialräumlichen Effekte lassen sich auf die unterschiedlichen Funktionen der baulich-räumlichen Struktur des Wiener Gürtels bzw. des Linienwalls zurückführen und sind noch heute in der Stadt ablesbar?

Welche Entwicklungsansätze sind zukünftig am Wiener Gürtel, unter Berücksichtigung seines transformatorischen Charakters, denkbar und mit welchen stadtgestalterischen Maßnahmen kann ein Wandel des heutigen Verkehrsbandes zum qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum unterstützt werden?

02. 9., 17., 18. Gürtel. 2019, Fürthner (Stadt Wien)

02.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Methodik

Der Wiener Gürtel wie wir ihn heute kennen ist das Ergebnis verschiedenster vorherrschender Paradigmen im Städtebau der letzten 300 Jahre. Seine Lage in der späteren Stadt wurde durch die Anlage des Linienwalls determiniert. Und obwohl dieser zur Zeit seiner Entstehung noch weit vor den Toren Wiens lag, war er doch maßgebend an der Entwicklung der Stadt beteiligt. An der Genese des Wiener Gürtels lassen sich auch die Veränderungen der politischen und städtebaulichen Grundprinzipien unserer Gesellschaft von der Barockzeit bis heute ablesen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich deshalb mit der baulich-räumlichen Struktur des Wiener Gürtels in Korrelation mit der Entwicklung der Stadt. Um ein vertieftes Verständnis dafür zu erlangen wurde der Gürtel in seiner räumlichen und historischen Gesamtheit einer „*erweiterten morphologischen Betrachtungsweise*“ (Raith, 2000, S. 7) unterzogen. Verschiedenste städtebauliche Zielsetzungen der Vergangenheit haben dem Wiener Gürtel (bzw. davor dem Linienwall) sein heutiges räumliches, aber auch ideelles Erscheinungsbild gegeben. Jede politische Kraft, die in den letzten 300 Jahren in Wien an der Macht war, hat am Gürtel ihre Spuren hinterlassen. Er war Instrument, Schauplatz und Ausdruck gesellschaftlicher Umwälzungen.

Die für die Stadtplanung verantwortlichen Personen und Institutionen haben seit dem Beginn der Massenproduktion des Automobils dieses zunehmend als wirtschaftsfördernden Faktor ausgemacht. Um der Stadt nach den beiden Weltkriegen zum Aufschwung zu verhelfen ordneten sie daher die Bedürfnisse an eine menschgerechte Stadtplanung dem ungehinderten Verkehrsfluss unter. Heute spüren wir die Auswirkungen dieser funktionalistischen, hierarchischen Stadtplanung an dem zunehmenden Nutzungskonflikt im öffentlichen Raum wo sich die Fronten zwischen Autofahrenden und Nicht-Autofahrenden zu verhärten drohen.

Dies lässt den Schluss zu, dass die damals etablierte Planungspraxis nur schlecht in der Lage war auf die vielschichtigen Anforderungen einer zukunftsgerechten Stadtplanung einzugehen. Heute sind wir mehr denn je mit den Herausforderungen einer rasanten städtischen Entwicklung konfrontiert und die Stadtplanung muss einen Beitrag zur Bewältigung der damit in Zusammenhang stehenden sozialen, ökologischen und letztlich auch zivilisatorischen Probleme leisten. (vgl. Raith, 2000, S. 6)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Zu diesem Zweck wird in dieser Arbeit die Methode der Stadtmorphologie als analytische und konzeptionelle Herangehensweise an die konkrete Aufgabenstellung angewandt. Die *„Auseinandersetzung mit den prozesshaften Entwicklungen baulicher Strukturen im Lauf der Zeit“* (Raith, 2000, S. 13) soll zu einem vertieften Verständnis für die spezifischen Anforderungen an einen städtebaulichen Entwurf führen. Für die Interpretation der konkreten Situation und der Identifikation der dort relevanten Themen ist der Ortsbezug für die morphologische Betrachtungsweise von zentraler Bedeutung. (vgl. ebd., S. 13, 32) Diesem Ansatz folgend versteht sich die vorliegende Arbeit als sogenannte „*Ortsmonographie*“ und versucht damit die notwendige Basis für eine zukunftsträchtige, an den Bedürfnissen aller Nutzer und Nutzerinnen ausgerichtete Entwicklungsstrategie für den Wiener Gürtel von morgen zu schaffen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Vergangenheit

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Der Linienwall

Politische Vorzeichen

In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts formierte sich in Ungarn unter den protestantischen Adeligen breiter Widerstand gegen das österreichische Kaiserhaus. Eine sogenannte „Magnaten-Verschwörung“ hatte die Annäherung Ungarns an die Franzosen und die Türken zum Ziel, doch wurde sie rasch niedergeschlagen. Der Kaiser ergriff daraufhin harte Maßnahmen und setzte eine absolute Regierung in Ungarn ein. Dies hatte jedoch nicht den gewünschten Erfolg, sondern befeuerte neuerliche Aufstände und bald zogen *„Horden von Rebellen“* plündernd durchs Land. Diese Truppen der antihabsburgischen Aufstandsbewegung, die Kuruzzen* genannt wurden, verbündeten sich schließlich während der Zweiten Wiener Türkenbelagerung im Jahr 1683 mit dem osmanischen Heer. (vgl. Buchmann, 1974, S. 1ff)

Die Kuruzzen blieben auch nach Beendigung der Türkenbelagerung eine ständige Bedrohung für die Haupt- und Residenzstadt Wien. Im Jahr 1703 hatten sie große Teile Oberungarns erobert und brachen Ende des Jahres bereits in Niederösterreich ein. Die spanischen Erbfolgekriege und andere kriegerische Auseinandersetzungen im Ausland hatten jedoch nicht genügend militärische Kräfte in Wien zurückgelassen, um die Stadt vor den Angreifern zu schützen. Kaiser Leopold I. beauftragte daher per Dekret am 17. Dezember 1703 eine Kommission mit der Ausarbeitung eines Plans zur Sicherung der Stadt und ihrer Vororte.

Damit die Bewohner außerhalb der Stadt auch *„(...) bei Feindesgefahr ungestört in ihren Häusern verbleiben dürften [sic], und nicht panikartig in die Stadt flüchten müßten.“* (Buchmann, 1974, S. 9), beschloss die Kommission *„(...) die Vorstädte wie in früheren Zeiten mit Palisaden, Wall und Graben zu umgürten. Dies würde als erstes Hindernis für den Feind den Bewohnern genügend Zeit zur Bewaffnung und Formierung gewähren, außerdem stellte es einen Schutz vor dem „Einschleichen verdächtigen Gesindels“ und vor dem Einschleppen von Krankheiten dar.“* (ebd. , S. 9)

* Der bekannte Wiener Ausspruch *„Kruzitürken“* entstand durch eine Zusammenziehung der Wörter *„Kuruzzen“* und *„Türken“* und ist in Anlehnung an das Bündnis dieser beiden Kriegsparteien entstanden. (vgl. Czeike, 1994, S. 649 Band 3)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

03.

Schanzarbeit und -steuer

03. Grundrissplan von Wien. 1704. Anguissola, Maronini. (WStLA, P1: 202732D) Ausschnitt; Eigene Hervorhebung des Linienwalls (inkl. Nordpfeil)

Im März 1704 waren die von Hofmathematiker Johann Jakob Marinoni erstellten Pläne für den Linienwall soweit fertig, dass der Kaiser die geplante Trasse abreiten und noch Berichtigungen anordnen konnte. (vgl. ebd. , S. 23) Per kaiserlichem Erlass sollte dann am 26. März mit der Schanzarbeit* angefangen werden.

Zu diesem Zweck sollten *„(...) alle inner der designirten Linie wohnenden, von achtzehn bis sechzig Jahr alte Leute ohne Ausnahme, Adel und Unadel, Geist- und Weltliche, Herr und Knecht, Frau und Dirn, Hiesige und Fremde, Kopf für Kopf zu dieser Arbeit (...)“* (Hof-Commissions-Decret zit. nach Buchmann, 1974, S. 24) herangezogen werden. Das dazu benötigte Werkzeug wie Schaufel und Krampen musste ebenfalls selbst gestellt werden. Wohlhabende Personen konnten allerdings anstatt ihrer eigenen Person auch einen Taglöhner zu einer fixen *„Taxe“* entsenden. (ebd. , S. 24)

Da die Staatskassen aufgrund der andauernden Kriegszüge leer waren, wurde bereits im August 1703 eine allgemeine Kriegssteuer ausgeschrieben. Dafür wurde von jedem Haushalt in Wien und den Vorstädten, sowie von jeder in diesem Gebiet wohnhaften Person, die Hälfte des ungemünzten Silbers in deren Besitz verlangt. Diese fast unzumutbare Forderung war allerdings erst der Anfang einer Reihe weiterer außerordentlicher Steuerforderungen. Als die Kuruzzen 1704 bereits Richtung Wien vordrangen, standen nämlich für die Befestigung Wiens und der Vorstädte kaum Geldmittel zur Verfügung. So erließ Kaiser Leopold I. am 16. Jänner 1704 das Patent für die erste Schanzsteuer.

Grundbesitzer		Mieter	
Freihäuser	1,5 ‰ der Vermögenssteuer	„Inleute“ in der Stadt	3,3 % des Mietzinses
Bürgerliches Haus in der Stadt	10 % der Vermögenssteuer	„Inleute“ in den Vorstädten	1,6 % des Mietzinses
Bürgerliches Haus in den Vorstädten	5 % der Vermögenssteuer	Hofquartiersleute in der Stadt	10 % des Mietzinses
		Hofquartiersleute in den Vorstädten	5 % des Mietzinses

Tabelle 1: Steuersätze der allgemeinen Schanzsteuer (Patent vom 16. Jänner 1704) (vgl. Buchmann, 1974, S. 9ff)

Damit konnten fürs Erste die notwendigsten Materialien für die Errichtung des Linienwalls angeschafft werden, um mit dem Bau zu beginnen. Doch schon am 4. Juni 1704 mussten die BewohnerInnen Wiens für die Vollendung des Werkes ein weiteres Mal Schanzsteuer zahlen. Da der Krieg in dieser Zeit auch an anderen Schauplätzen in Europa viel Geld verschlang und die ärarischen** Mittel nicht ausreichten, kamen zu den Schanzsteuern auch noch weitere Vermögenssteuern hinzu. Da allerdings eine echte Kontrolle des privaten Vermögens nicht möglich war, kann davon ausgegangen werden, dass kaum jemand den gesamten vorgeschriebenen Betrag entrichtete. (vgl. Buchmann, 1974, S. 9ff)

* Schanze, die: (*Militär, Früher*) als Verteidigungsanlage aufgeworfener Erdwall für einen militärischen Stützpunkt [im Feld] „Schanzen errichten“ (Def. von Oxford Languages)

** Ärar, das: (*österreichische Amtssprache, veraltend*) Fiskus bzw. Finanzbehörde. Herkunft: *lateinisch aerarium* Staatskasse, Schatzkammer, zu: *aes* Kupfer (*das älteste römische Geld bestand aus Kupfer*). (Def. von duden.de)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Der Verlauf des Linienwalls

Die Zweite Türkenbelagerung 1683 hatte Wien und seine Umgebung stark in Mitleidenschaft gezogen. Vor allem die Entscheidung des Grafen Starhemberg, die vor den Stadtmauern liegenden Ortschaften niederbrennen zu lassen, um den Belagerern die Möglichkeit zur Deckung zu nehmen, hat das Stadtbild radikal beeinflusst. (vgl. Czeike, 1997, S. 317 Band 5) Nach dem Abzug der feindlichen Truppen nutzten jedoch viele Adelige die günstige Gelegenheit zum Grunderwerb und bauten sich in unmittelbarer Nähe zum kaiserlichen Hof prachtvolle Palais und Sommerresidenzen. Auch Handwerksbetriebe und Gewerbetreibende ließen sich aufgrund des Platzmangels in der Innenstadt und den damit verbundenen hohen Grundkosten in den Siedlungen außerhalb der Stadt nieder. Vor allem entlang der wichtigsten Landstraßen entwickelten sich diese Siedlungen immer mehr zu einem dichten Stadtgefüge.

Da die BewohnerInnen der befestigten Stadt auf die Betriebe und die umliegenden Anbauflächen zur Versorgung mit Lebensmitteln angewiesen waren, wurde der Verlauf des Linienwalls diesen Siedlungen angepasst. Der so entstandene unregelmäßige Halbkreis verlief in einem Abstand von ca. 2 Kilometer zur damaligen Stadtgrenze und schloss die Siedlungen Liechtenthal, Alsergrund, Gumpendorf, Matzleinsdorf und St. Marx mit ein. Die dadurch ebenfalls umwallten Freiflächen brachten mehrere Vorteile: Einerseits konnten hinter dem Wall Truppenbewegung und -sammlung auf freiem Feld gut durchgeführt werden, andererseits ermöglichte es den Vorstädten aber auch ein gewisses Wachstum innerhalb der schutzgebenden Linien. (vgl. Buchmann, 1974, S. 35ff)

Die Lage Wiens am tiefsten Punkt des umgebenden Geländes hatte allerdings einen Nachteil für die fortifikatorische Anlage. Der Linienwall verlief am Rand der Schotterterrassen*, was aus einem „morphologisch-strategischen Standpunkt“ nicht sehr vorteilhaft war. Angreifer hätten den Vorteil gehabt, kräfteschonend bergab kämpfen zu können, wobei die Verteidiger ihnen bergauf entgegenkommen hätten müssen. Nur im Bereich der Wienerwaldbäche war die Trasse des Linienwalls so gelegt, dass sie die Hänge rechtwinklig schnitt. In diesen Bereich wären die Gegner auf beiden Seiten des Walls zumindest auf gleicher Höhe gegenübergestanden. (vgl. ebd.)

Der Linienwall nahm seinen Anfang bei der Vorstadt Lichtental und der, durch den Verlauf eines Donauarms entstandenen, Insel Spittelau (heute 9. Bez.). Die auf der anderen Seite des Donaukanals (Anm. d. Autorin: damals noch Wiener Canal) gelegene Leopoldstadt wurde aufgrund ihrer strategischen Bedeutung mit einer besseren Befestigungsanlage ausgestattet, welche über doppelseitige Basteianlagen, ähnlich der Glacis-Anlage, verfügte. Im Gegensatz dazu war der Linienwall nur in einem einfachen groben Zickzack angelegt. Diese Form der Befestigungsanlage erlaubte jedoch einen guten Überblick auch bei einer geringen Anzahl an Wachleuten. (vgl. ebd.)

04. 1704 – Historische Landschaftsentwicklung. Wien Kulturgut (ViennaGIS)

05. 1780 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS)

06. 1825 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS)

07. 1875 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS)

* Schotterterrasse: aus den Ablagerungen des Pannonischen Meers im Pleistozän entstandene Geländestufe. (vgl. Thenius, 1952)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Im Bereich des Wienflusses musste für den Trassenverlauf des Walls eine gut zu überbrückende Stelle gefunden werden. Da die etwas weiter außerhalb liegende Mollard-Mühle ebenfalls vom Wall eingeschlossen werden sollte, entstand an dieser Stelle der noch heute gut ablesbare „Knick“ im Bereich des Gaudenzdorfer Gürtels. Im südlichen Bereich verlief die Trasse des Linienwalls dann parallel an der Kante der Arsenalterrasse. Im Bereich des Bürgerspitals St. Marx machte der Linienwall wieder einen „Knick“ Richtung Nordosten und mündete dann in die damals in diesem Bereich noch vorhandenen Donauauen.

04.

05.

06.

06.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

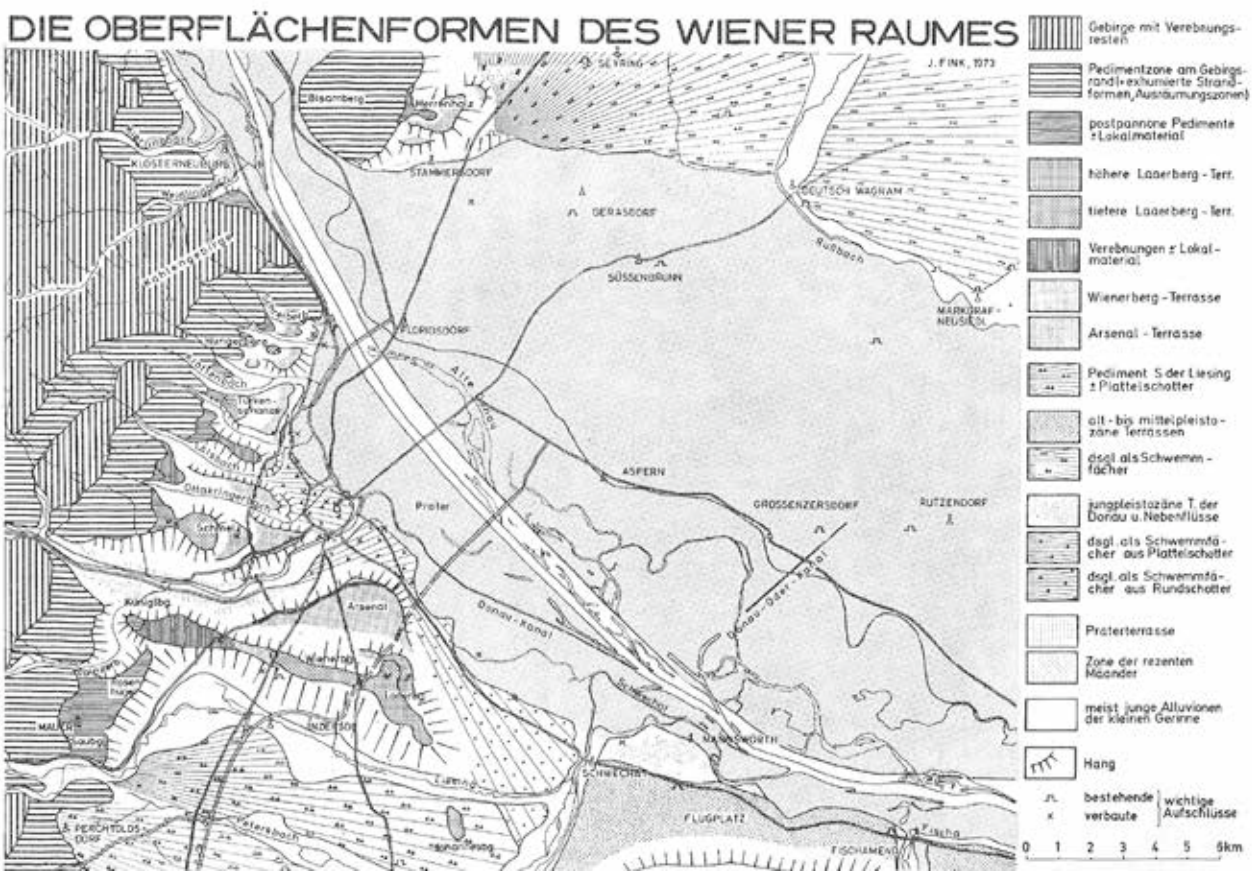
Der Bau des Linienwalls

Aufgrund der akut drohenden Gefahr eines Angriffs der Kuruzzen musste der Bau des Linienwalls sehr schnell gehen. Laut dem Erlass des Kaisers vom 26. März 1704 sollten täglich 6.000 Personen zur Schanzarbeit eingeteilt werden. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass nie mehr als 1.000 ArbeiterInnen gleichzeitig am Wall beschäftigt waren. Während der Bauarbeiten kam es in der Umgebung von Wien immer wieder zu Überfällen durch die Aufständischen und am 11. Juni 1704 waren sie mit 4.000 Mann sogar schon bis zu den Vorstädten vorgedrungen. Doch obwohl der Linienwall noch nicht fertig war, leistete er den Verteidigern gute Dienste. Die Bürgerschaft besetzte innerhalb kürzester Zeit die Linien und der „*Stadt-Commendant*“ und andere berittene Offiziere zeigten Präsenz am Verteidigungswall. Die Kuruzzen flohen daraufhin Richtung Schwechat. (vgl. Buchmann, 1974, S. 27ff)

Manche zeitgenössischen Quellen zweifelten zwar den Nutzen des Linienwalls zur Verteidigung der Stadt an – war er doch nicht viel mehr als ein schnell aufgeschütteter Erdwall – doch er entsprach dem damaligen Stand der Festungstechnik. Der Grundriss des Linienwalls bestand aus verschieden

08. Morphologische Karte von Wien, 1973 (Julius Fink) Ausschnitt

* Eskarpe, die: (von franz. *escarpe* – Böschung) innere Grabenböschung bei Befestigungen. (Def. aus duden.de)



08.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

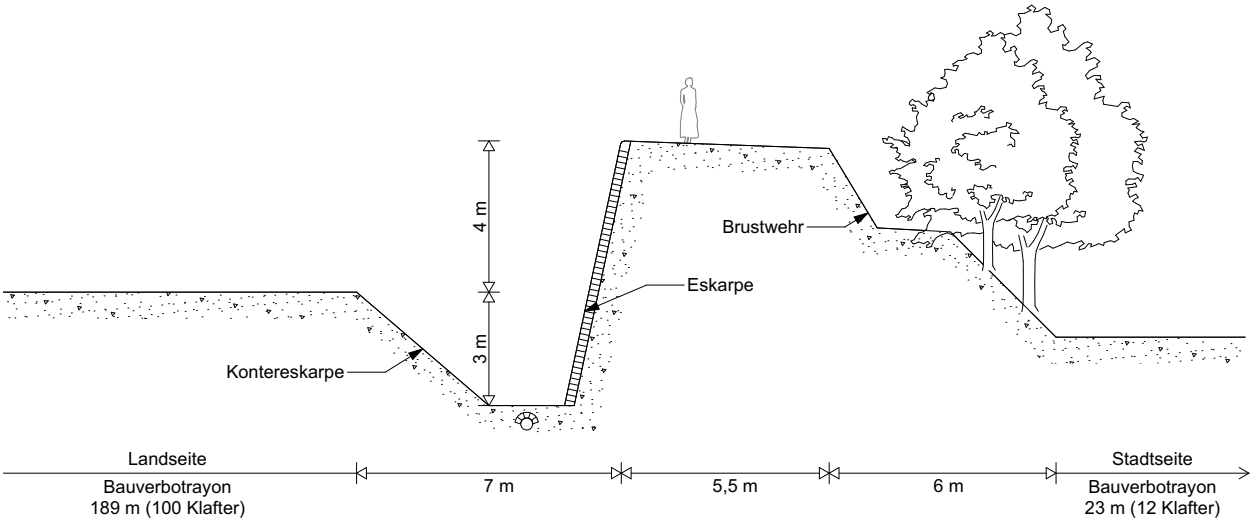
großen Winkeln mit unterschiedlichen Schenkellängen. Nach mehreren stumpfen Winkeln folgte immer ein spitzer Winkel, der einen etwas größeren Vorsprung bewirkte. Durch diese Bauweise war der Wall von oben gut überschaubar und schon eine relativ kleine Besatzungsmannschaft konnte ihn ausreichend verteidigen, was bei den eingeschränkten finanziellen Mitteln und der Länge des Walls sicherlich ein gutes Argument für die gewählte Bauweise gewesen ist. (vgl. ebd., S. 44ff)

Im Juli 1704 wurden dem Hofkriegsrat nach nur 11 Wochen Bauzeit die Arbeiten am Linienwall als fertiggestellt gemeldet. Außer der Aufschüttung des Walls waren jedoch noch keine weiteren Befestigungsmaßnahmen erfolgt. Aufgrund der fehlenden finanziellen Mittel konnte in weiterer Folge nicht weitergearbeitet werden. Die aus niederösterreichischen Wäldern über die Donau geflößten Eichenholzpfähle für die Palisaden wurden nie eingebaut. Sie blieben auf der Erde liegen und „verdarben“ ungenutzt. (vgl. ebd., S. 48)

In den nächsten Monaten herrschte keine unmittelbare Gefahr mehr für Wien und im Februar 1705 gelang es General Graf Heister die Kuruzzen endgültig aus der Umgebung Wiens zu vertreiben. Aufgrund der fehlenden Befestigung war der Wall den Witterungen ausgesetzt und wurde bald durch Regen und Erdrutsch beschädigt. Erst im Jahr 1738 wurde die Eskarpe* des Linienwalls komplett aufgemauert um die Instandhaltungsarbeiten zu reduzieren. (vgl. Buchmann, 1974, S. 34 u. 48)

Der Linienwall sollte nach den Angriffen während seiner Bauzeit nie wieder seinem ursprünglichen Nutzen – der Abwehr von Feinden aus dem Ausland – dienen. Während seines fast 200-jährigen Bestehens waren die einzigen Kampfhandlungen, die direkt an den Linien stattfanden, die Kämpfe während der Oktoberrevolution 1848. Vier Tage lang verbarrikadierten die Revolutionäre den Wall gegen die kaiserlichen Truppen, denen es aber schlussendlich am 28. Oktober doch gelang in die Stadt einzudringen und die Aufstände niederzuschlagen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



09.

Der durchschnittliche Querschnitt des Erdwalls bestand aus der Eskarpe und der Kontereskarpe (Böschung und Gegenböschung), dazwischen war ein etwa 3 m tiefer Graben. Bei den Toren konnte dieser ursprünglich über hölzerne Brücken überquert werden. Aufgrund des zunehmenden Verkehrs wurde der Graben später aber im Bereich der Linientore zugeschüttet und mit einer festen Straße überbaut. Die Eskarpe wurde mit Ziegeln aus den Wiener Ziegeleien befestigt. An der Oberkante des Walls verlief ein Wehrgang, der später vielen Wienerinnen und Wienern als Spazierweg diente. Auf der flacheren stadtseitigen Böschung wurden später, trotz eines entsprechenden Verbots, auch Obstbäume gepflanzt.

Die Aufmauerung der Eskarpe wurde im Blockverband ausgeführt. Den oberen Abschluss bildeten hochkant gestellte Ziegel, die an einer Seite abgerundet waren. Bei Bodenarbeiten im Bereich des Gürtels tauchen auch heute noch immer wieder Reste des Mauerwerks auf, die von der Stadtarchäologie gesichtet und dokumentiert werden. (vgl. Mader et al., 2012, S. 48ff)

09. Querschnitt Linienwall. Eigene Darstellung. (nach Buchmann 1974)

10. Wildgansplatz. Grabenseitiger Wallabschnitt. 2010, Stadtarchäologie Wien. (Mader et al., 2017)

11. Weyringergasse. Wallabschnitt. 2010, Mader. (Mader et al., 2017)

10.

11.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Verzehrungssteuer

Seinen Fortbestand verdankte der Linienwall jedoch seiner Funktion als Steuer- bzw. Zollgrenze. Schon vor der Errichtung des Linienwalls hob die Stadt bei der Einfuhr von Waren Steuern ein. Die Gütereinfuhr musste dabei über bestimmte Straßen erfolgen, an denen Aufschlagsämter standen. Diesen Vorgang kontrollierten die sogenannten „Überreiter", die berechtigt waren, Wagen, Pferde und Waren zu beschlagnahmen, wenn die Fuhrleute eine andere als die vorgeschriebene Route verwendeten. Das System wurde aber mit der Zeit immer unübersichtlicher, da mehr und mehr Produkte besteuert wurden. Außerdem waren die berittenen „Finanzwächter" bestechlich und „übersahen" gegen entsprechendes Schweigegeld so manchen Schmuggelwagen. (vgl. Buchmann, 1974, S. 125f)

Eine befestigte Steuergrenze wie der Linienwall war für die Finanzbehörde natürlich von großem Vorteil, da die Fuhrwerke den Wall nur an den leicht zu kontrollierenden Linientoren passieren konnten und Schmuggelei und Korruption auf diese Weise in Grenzen gehalten wurden. Dementsprechend verlegte man nur ein Jahr nach dessen Fertigstellung die Aufschlagsämter an den Linienwall. Im Jahr 1829 wurde dann mit der Verzehrungssteuer ein einheitliches Steuersystem für die Einfuhr von Lebens- und Genussmitteln geschaffen. (vgl. ebd. , S. 137ff)

Die Verzehrungssteuer wurde zu dieser Zeit in den meisten Gebieten des Kaisertums eingeführt. Je nach Siedlungsgröße gab es aber zwei verschiedene Tarife: einen niedrigen für das „flache Land" sowie kleinere Städte und einen höheren für die „geschlossenen Städte" wie Wien. Die Steuer wurde hauptsächlich auf „zum Verzehr bestimmte Güter" eingehoben, je nach Gebiet waren dabei unterschiedliche Waren steuerpflichtig. Auf dem Land betraf das hauptsächlich alkoholische Getränke, wohingegen in Wien – der am stärksten besteuerten Stadt – an die 250 Artikel zu verzollen waren. Diese Liste beinhaltete neben Lebensmitteln auch Tierfutter, Bau- und Brennstoffe sowie Beleuchtungsstoffe. (vgl. Hauer, 2010, S. 6) Die ungleiche Besteuerung zwischen Wien und dem Umland hatte zur Folge, dass das Leben in den Vororten durchschnittlich um 10% billiger war, als innerhalb der Linien. (Buchmann, 1974, S. 79) [Anm. lt. Mayer, 1974, S.264: „2/3 billiger" – siehe Hagen, 2015, S.45]

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Linienämter

Der Volksmund bezeichnete mit „Linien“ nicht nur den Wall (bzw. die Wallabschnitte), sondern auch die Linientore und deren bauliche Anlagen. Obwohl die innerhalb des Linienwalls liegenden Vorstädte noch nicht offiziell zu Wien gehörten, repräsentierten die Tore dennoch den Eingang zur Stadt und waren dementsprechend prachtvoll ausgeführt. Die Durchlässe wurden von großen gemauerten Pfeilern flankiert, die mit Kugeln verzierte Dächer als Abschluss trugen. Der Außenbereich vor den Toren war mit Palisaden abgegrenzt und bildete einen Wartebereich für die ankommenden Fuhrwerke. Anfangs verfügte der Linienwall über 9 Tore, die an den wichtigsten Landstraßen angeordnet waren. Später wurden immer mehr Durchbrüche hinzugefügt, um den steigenden Verkehr bewältigen zu können. (vgl. Buchmann, 1974, S. 56ff)

12. Ansicht der Mariahilfer Linie. 1840. Clarot, Gerstmayer (ONB Bildarchiv)

13. Die Verteidigung der St. Marxer Linie am 28. Oktober 1848. um 1898. Rossdorfer (Sammlung Wien Museum)

14. Linientore nach Eröffnungsjahr. Eigene Darstellung.

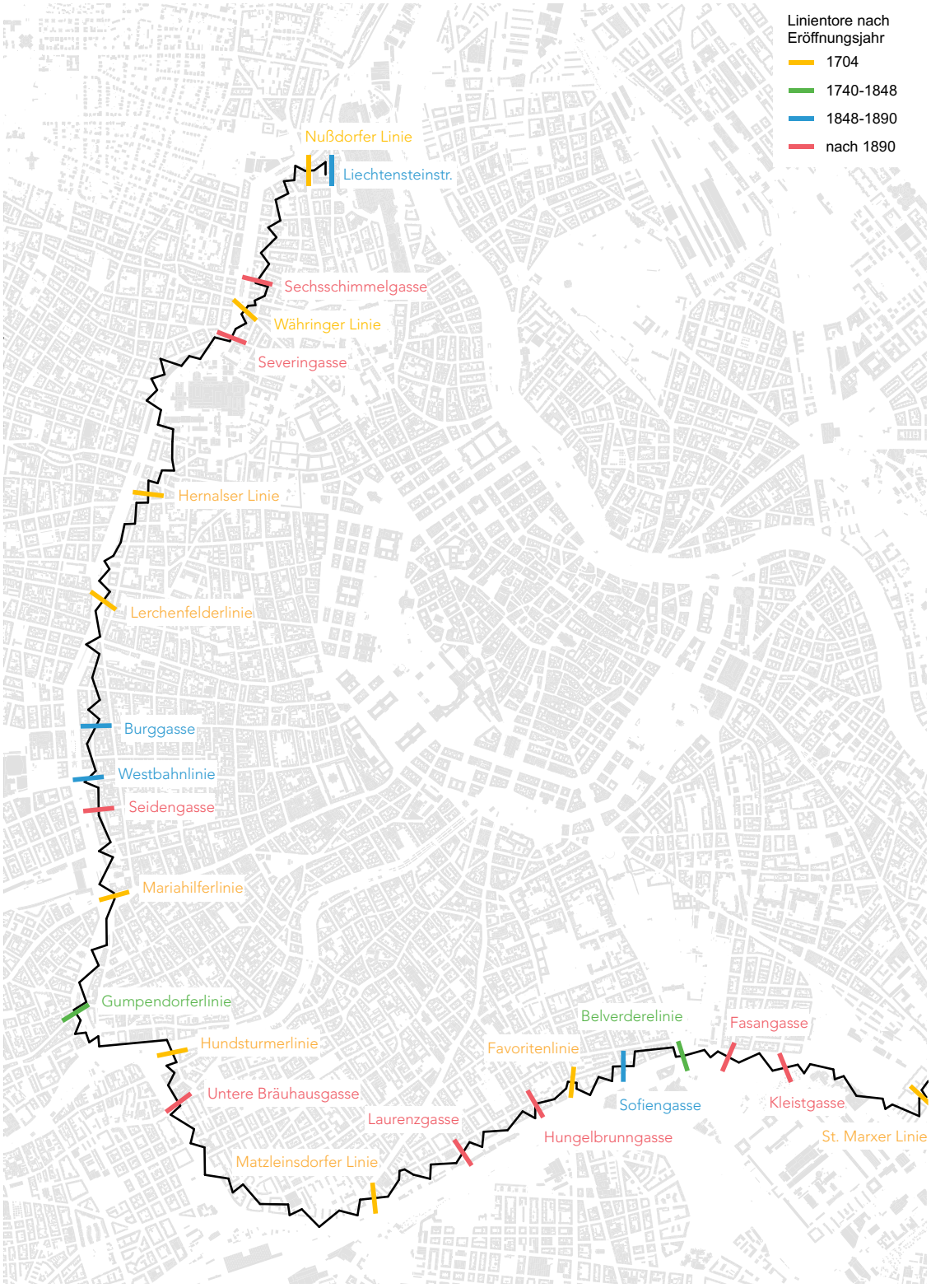
12.

13.

Ursprünglich führte über den Liniengraben eine Holzbrücke, die bei Gefahr hochgezogen werden konnte. Da sie aber den immer stärker werdenden Verkehr behinderte, wurde sie bald entfernt und der Graben zugeschüttet. Damit das Wasser, das sich bei Regen im Graben sammelte, abfließen konnte, baute man an der Basis der Aufschüttung einen gemauerten Wasserdurchlass ein. Um die Fahrbahn absperren zu können wurde in der Straßenmitte eine Spindel eingelassen und ein Drehgitter aus Holz angebracht. (vgl. ebd.)

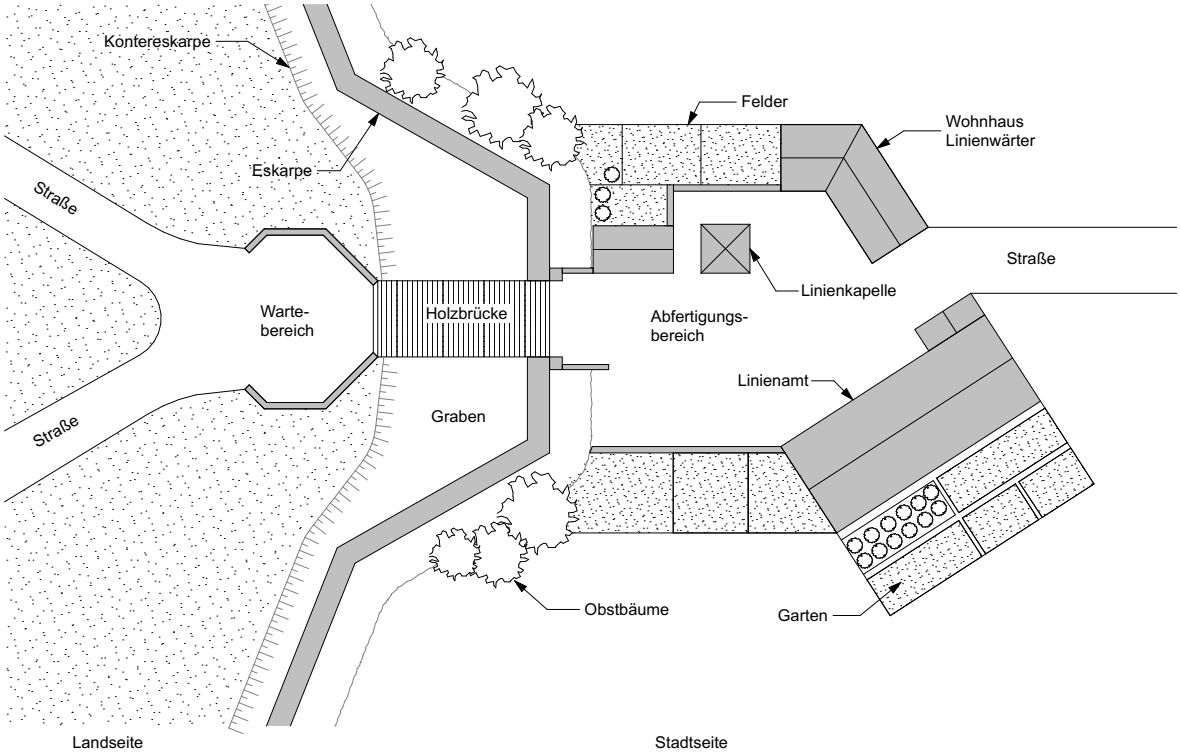
Nach der Einfahrt befand sich der Abfertigungsbereich der Linienämter. Hier wurden die Angaben der Fuhrleute zu ihren Warenladungen überprüft. Dieser Bereich wurde von den Wohn- und Amtshäusern der Steuerbeamten sowie einer kleinen Kapelle eingeschlossen. Den Linienwärtern war es erlaubt Obst- und Gemüsefelder für den Eigenbedarf anzulegen. Die von ihnen häufig am Hang des Linienwalls gepflanzten Obstbäume mussten jedoch auf Geheiß der Stadthauptmannschaft wieder gefällt werden. (vgl. ebd.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub



14.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



15.

16.

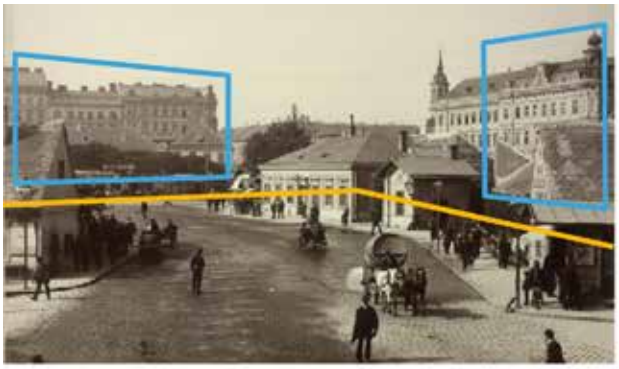
15. Beispiel Grundriss einer Linientor-Anlage. Eigene Darstellung (nach Huber, 1769)

16. Ansicht Lerchenfelder Linie. 1840. o.A. (ONB Bildarchiv)

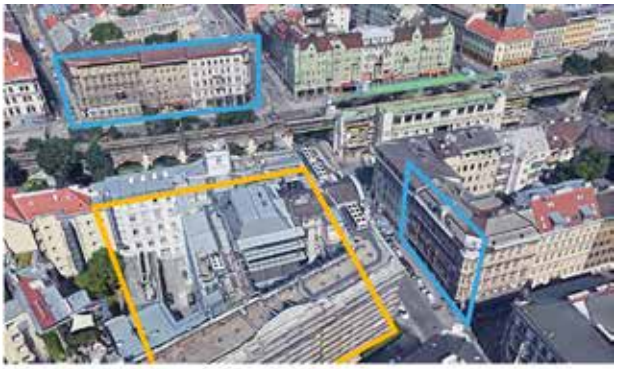
17. Verortung der ehemaligen
18. Linien mit Gebäudebestand einst/jetzt. Hernalser Gürtel 1893/2021 o.A. (ONB Bildarchiv; Google Earth) Eigene Hervorhebung.

19. Verortung der ehemaligen
20. Linien mit Gebäudebestand einst/jetzt. Währinger Gürtel 1890/2021 o.A. (ONB Bildarchiv; Google Earth) Eigene Hervorhebung.

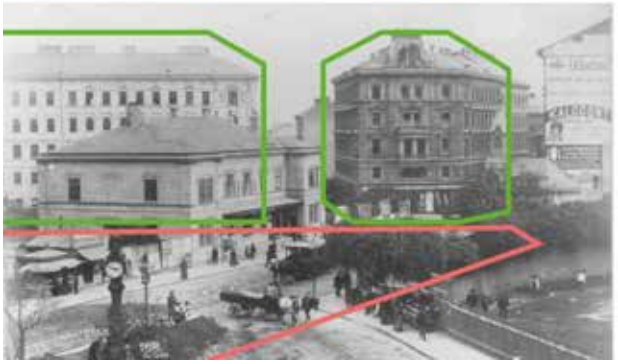
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



17.



18.



19.

20.

Mitte des 19. Jahrhunderts hatte das Wachstum der Stadt schließlich die Grenzen des Linienwalls erreicht. Große Zinshäuser rückten dicht an die niedrigen Linienamtsgebäude heran. Der zunehmende Verkehr machte eine Verbreiterung der Fahrspuren notwendig. Die Pfeiler und Gitter an den Toren mussten abgebrochen werden. Amtsgebäude, die dem ungehinderten Verkehrsfluss im Weg standen, wurden abgebrochen oder verkleinert, die restlichen wurden aufgestockt oder vorerst umgenutzt. Letzten Endes wurden jedoch mit der Schleifung des Linienwalls sämtliche Liniengebäude abgebrochen, um dem neuen Boulevard – dem Wiener Gürtel – Platz zu machen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Wien wird zur Großstadt

Vom Barock zur Gründerzeit

Nachdem für Wien Anfang des 18. Jahrhunderts die ständige Bedrohung durch Feinde des Kaiserreichs zu Ende ging, begann eine neue Phase der Machtentfaltung und des wirtschaftlichen Aufschwungs. In dieser hochbarocken Phase (1683 – ca. 1770) kam es zu einer ersten Verdoppelung der EinwohnerInnenzahl von 80.000 auf mehr als 160.000. In der Altstadt wurden reihenweise die schmalen gotischen Giebelhäuser abgebrochen und mit stattlichen barocken Miethäusern ersetzt. Doch der Platz für neuen Wohnraum war begrenzt und so drängten die Menschen aus der Stadt hinaus aufs umliegende Land. Dort fingen daraufhin Adelige und Geistliche an, ihre weiten Grundflächen parzellieren zu lassen, um diese ebenfalls mit mehrgeschossigen Zinshäusern zu bebauen. (vgl. Bobek & Lichtenberger, 1966, S. 24f)

Die Bautypen der Vorstadt spiegeln in ihrer Spannweite die ganze Hierarchie einer feudalen Gesellschaft mit dem kaiserlichen Hof an der Spitze deutlich wider. Neben den weiträumigen, von großen Parks umgebenen Sommerpalästen des Adels, denen in bescheidener Form auch manche bürgerliche Landsitze nacheiferten, drangen bereits die ersten mehrgeschossigen Mietobjekte in das sonst hauptsächlich von den Eigenhäusern der Handwerker und Gewerbetreibenden bestimmte Baugefüge ein. (ebd., S. 25)

Im „Manufakturzeitalter“ (1770 – 1840) wuchs die Bevölkerung Wiens bis auf 440.000 EinwohnerInnen an. Das sogenannte „großbürgerliche Wien“ wurde zunehmend von wohlhabenden Unternehmern, Bankiers und Großhändlern repräsentiert, wohingegen viele adelige Familien ihr Vermögen verbraucht hatten und ihre Landsitze verkleinern oder veräußern mussten. Architektonisch war diese Zeit von Klassizismus und Biedermeierstil geprägt. Im Gegensatz zu den opulenten Barockbauwerken mit ihren individuellen Grundrissen begannen zunehmend *„nüchterne staatliche Zweckbauten und bürgerliche Wohn- und Miethäuser“* mit ihren schematischen Grundrisstypen das Stadtbild zu bestimmen. (vgl. ebd. , S. 25)

Die darauffolgende Gründerzeit markierte den Aufstieg Wiens zur Weltstadt. Wichtige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Stadt wurden zu dieser Zeit geschaffen und prägen unser Stadtbild bis heute.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

1842	Wien-Gloggnitzer Bahn (Südbahn)
1856	Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Westbahn)
1857–1859	Abbruch der Stadtbefestigung und des Glacis
1860–1865	Bau der Ringstraße
1861	1. Stadterweiterung (Vorstädte)
1870	Franz-Josefs-Bahn
1873	Erste Hochquellenwasserleitung
1875	Erste Donauregulierung
1890	2. Stadterweiterung (Vororte)

Tabelle 2: ausgewählte städtebauliche Maßnahmen während der Gründerzeit (vgl. Czeike, 1997 Band 1-5)

Der Bau der Eisenbahnen in der Donaumonarchie machte Wien als Ausgangs- und Endpunkt dieser wichtigen Transportwege zu einem rasant wachsenden Wirtschaftszentrum. Die fortschreitende Industrialisierung ließ zahlreiche Fabriken außerhalb des Linienwalls entstehen, da dort die Produktionsbedingungen günstiger waren und mehr Platz für bauliche Maßnahmen vorhanden war. Während dieser Zeit explodierten die Bevölkerungszahlen regelrecht. Die knapper werdenden Flächen in der Stadt und vor allem die innerhalb des Linienwalls eingehobene, höhere Verzehrungssteuer hatten zur Folge, dass die Siedlungen außerhalb des Walls immer dichter wurden. Um Wohnraum für die zugezogenen Arbeiterfamilien zu schaffen, wurden diese Bereiche in einem beispiellosen Wachstumsboom mit Mietskasernen im orthogonalen Rasterschema bebaut.

„In dieser Zeit der liberalen Wirtschaftsauffassung wurde der Wohnhausbau, der schon bisher gelegentlich größeren Grundbesitzern als Einkommensquelle gedient hatte, vollends zum Spekulationsobjekt.“ (Bobek & Lichtenberger, 1966, S. 27)

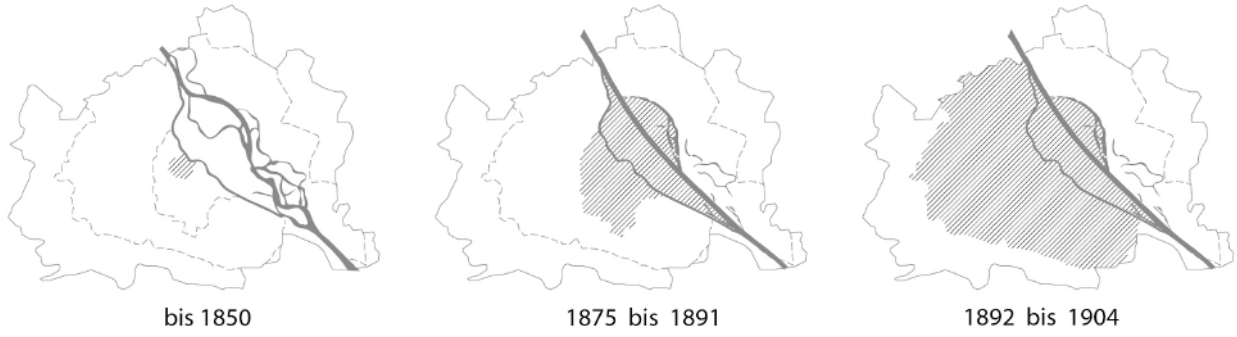
Baugesellschaften übernahmen von da an den Großteil der Bautätigkeiten und reizten die von der Bauordnung vorgegebenen Bebauungsvorschriften oft bis zum Letzten aus. Die vorwiegend von der Arbeiterschaft bewohnten Häuser verfügten hauptsächlich über Kleinstwohnungen, die oftmals stark überbelegt waren. Um diese hygienisch bedenkliche Entwicklung der Baustruktur in den Griff zu bekommen, war ein regulierendes Einschreiten der Stadtverwaltung dringend notwendig. Bereits 1877 forderte der Ingenieur- und Architekten-Verein die Festlegung von gestaffelten Gebäudehöhen und den Eingang von Sonderzonen für offene Verbauung und Industriezonen in der Wiener Bauordnung. (vgl. Hagen, 2015, S. 45) Bis jedoch ein umfassender Generalregulierungsplan für Wien und sein Umland beschlossen werden konnte, sollten noch knapp 20 Jahre vergehen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Stadterweiterungen

Trotz der regen Bautätigkeit in und um die Stadt, blieb Wien als politische Gemeinde bis Mitte des 19. Jahrhunderts in etwa auf das Gebiet innerhalb der Festungsmauer beschränkt. Doch die stark angestiegenen Bevölkerungszahlen und die immer dichter und höher werdende Bebauung machten eine Vereinheitlichung der Gesamtverwaltung immer dringlicher. Erst die politischen Entwicklungen in Folge des Revolutionsjahres 1848 bereiteten den Boden für eine gemeinsame Verwaltung des Stadtgebiets vor. Nach zähen Verhandlungen zwischen dem provisorischen Gemeinderat, den verbliebenen Grundherrschaften und den Vorstadtgemeinden konnte 1850 endlich eine neue Gemeindeordnung erlassen werden. Mit dieser Gemeindeordnung wurde die Stadt Wien mit den Vorstädten innerhalb des Linienwalls und den Gemeinden Brigittenau, Zwischenbrücken und Kaisermühlen vereinigt. 1875 kam der Bezirk Favoriten zum Wiener Stadtgebiet dazu.

Schon bei den Verhandlungen zur Eingemeindung der Vorstädte 1850 war die Erweiterung des Stadtgebiets auf die außerhalb des Linienwalls gelegenen Vororte Thema gewesen. Doch befürchteten die überwiegend bürgerlichen Bewohner der inneren Bezirke negative Auswirkungen bei einer Eingemeindung der hauptsächlich vom Proletariat bewohnten Außenbezirke. So dauerte es weitere 40 Jahre bis das gewachsene Stadtgebiet auch politisch zu einer Einheit wurde. (vgl. Mayer, 1972, S. 84, 89, 95)



21.

„Die Bevölkerung wuchs innerhalb der alten Linienwälle auf das Doppelte an, der Verkehr stieg, der Mangel an entsprechenden Verkehrswegen und –mitteln wurde allmälig unerträglich, und rings um die Linienwälle wuchsen die Vororte zu ganzen Städten empor, aber in planloser Weise und ohne organischen Anschluss an die Hauptstadt, von der sie eigentlich schon längst ein Theil geworden waren.“ (Mayreder, 1896, S. 389)

21. Schematische Darstellung der historischen Gebietsstände Wiens im Vergleich zum heutigen Gemeindegebiet. 2015, Anna Hagen (Hagen, 2015)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

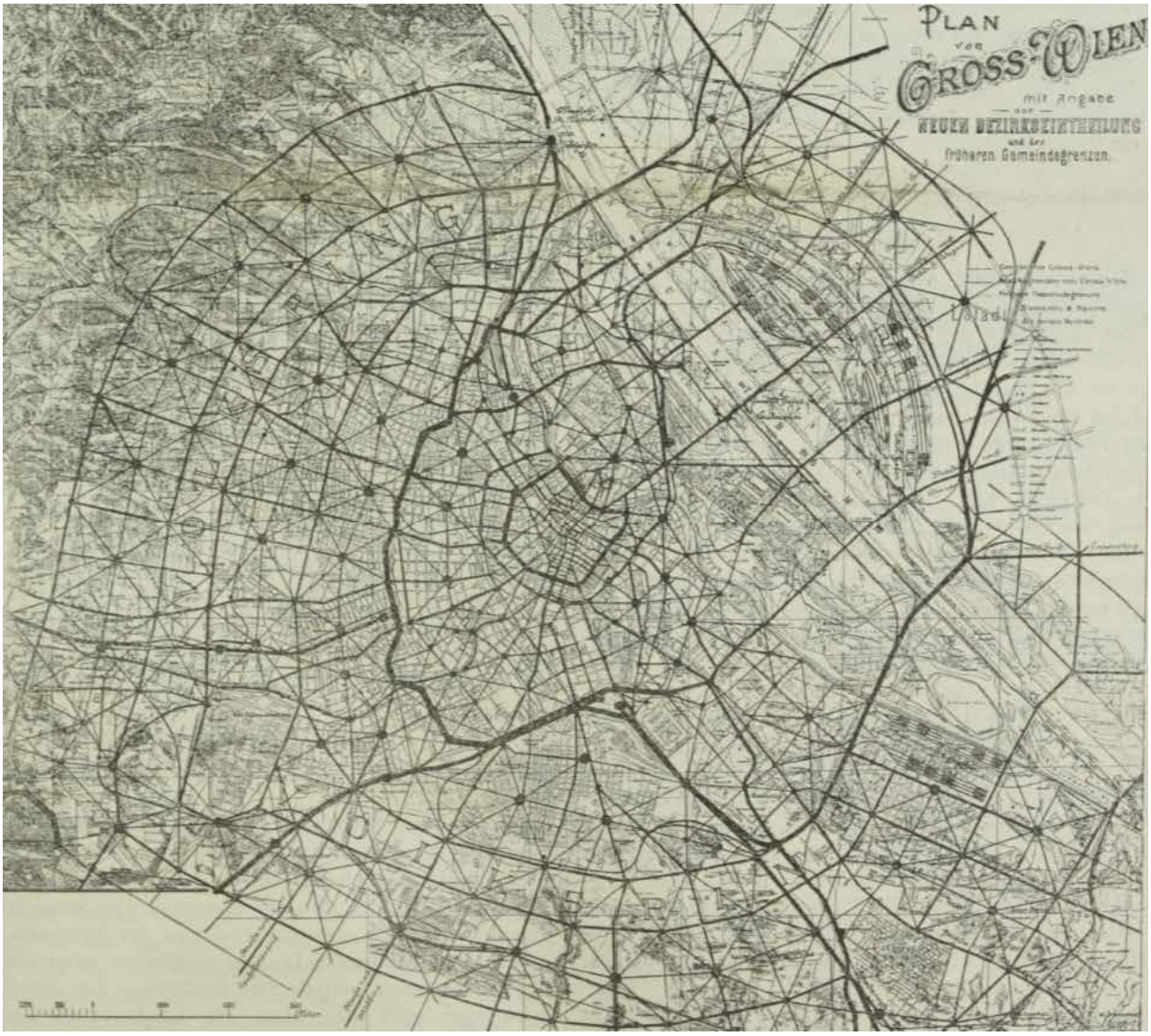
Generalregulierungsplan und Bau der Gürtelstraße

Durch die 1890 endlich erfolgte Eingemeindung der Vororte wuchs die Wiener Stadtbevölkerung mit einem Schlag von etwa 817.000 auf 1,364.000 EinwohnerInnen an. Ein neues Gemeindestatut sah dabei die Schaffung eines Stadtrates sowie der magistratischen Bezirksämter vor. Nun erst war es möglich wichtige Bauvorhaben umzusetzen, die davor an den unterschiedlichen Kompetenzzuständigkeiten gescheitert waren. Diese verkehrstechnisch, wirtschaftlich und hygienisch wichtigen Bauvorhaben prägen das Stadtbild von Wien bis heute. Dazu gehörte der Bau eines innerstädtischen Bahnnetzes, die Regulierung des Wienflusses, die Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen sowie die Errichtung von Sammelkanälen. Zum Zweck der Durchführung dieser infrastrukturellen Maßnahmen wurde 1892 die „Commission für Verkehrsanlagen in Wien“ gegründet. (vgl. Mayer, 1972, S. 15)

Um die Grundzüge für die zukünftige Stadtentwicklung festzulegen, sollte ein Generalregulierungsplan für das gesamte Stadtgebiet erstellt werden. Deshalb schrieb der Wiener Gemeinderat im Oktober 1892 einen internationalen städtebaulichen Wettbewerb zur Sammlung von Entwürfen aus. Die Zielvorstellungen waren eine funktionelle Grobgliederung des Stadtgebiets, die Ausgestaltung des Verkehrsnetzes nach den Vorgaben der Commission für Verkehrsanlagen sowie die Berücksichtigung ästhetischer Gesichtspunkte bei allen städtebaulichen Fragen. (vgl. Petrovic et al., 2009, S. 42f)

Die Gewinner des Wettbewerbs waren ex aequo Josef Stübben und Otto Wagner auf dem ersten Platz sowie Eugen Fassbender auf dem zweiten. Wagner und Stübben vertraten in ihren Projekten zwar ganz entgegengesetzte städtebauliche Theorien – Wagner verfolgte, in Anlehnung an die Pariser Stadterweiterung, ein Konzept der „geraden“ Straßen, wohingegen Stübben den Ideen Camillo Sittes folgte und „krumme“ Straßen propagierte – beide Entwürfe setzten sich aber über die historisch gewachsene Bausubstanz hinweg. (vgl. ebd.) Fassbender beschäftigte sich hingegen eingehend mit dem Bestand und schlug ein dichtes Netz an Plätzen vor, die mit Radialen, Diagonalen und Ringlinien verbunden waren. Ein 70 m breiter „Luftgürtel“ zwischen zwei dieser Ringlinien sollte dabei unverbaut bleiben und als begrünter „Volksring“ zur Befriedigung gesundheitlicher Bedürfnisse der Großstadt dienen. (vgl. Berger, 1894, S. 353) Keiner der Pläne war zur direkten Umsetzung als Generalregulierungsplan geeignet, die vorgeschlagenen Ideen flossen aber in die darauffolgenden Planungen des von der Stadt eingesetzten Regulierungsbüros ein.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



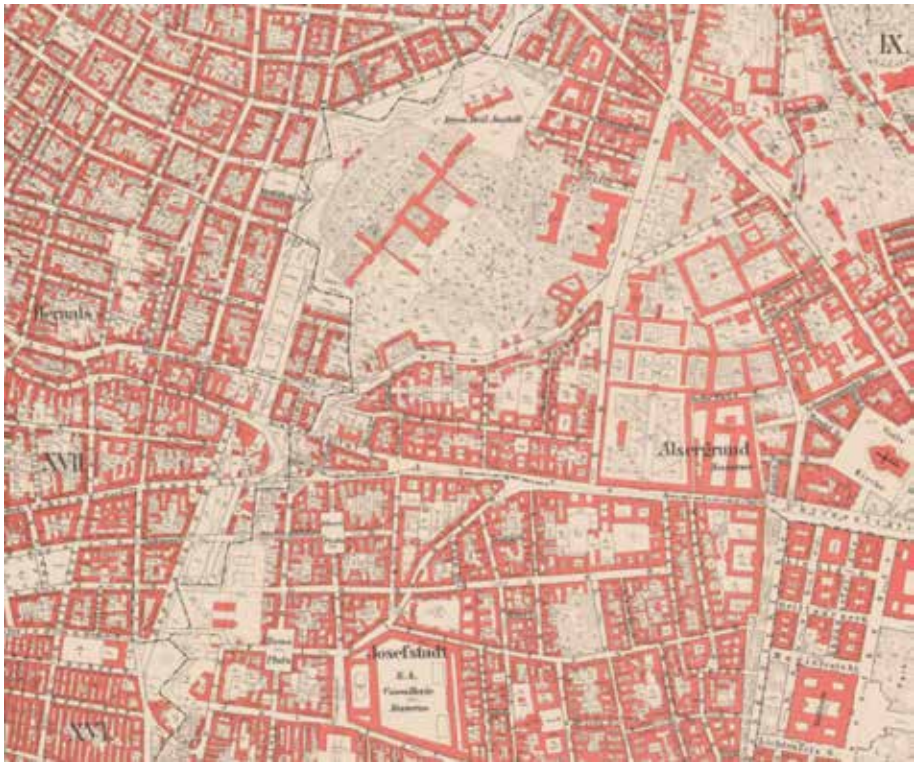
22.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

22. Ein Volksring für Wien. 1893, Eugen Fassbender (Der Bautechniker, 1894)

23. Catastral-Plan. 1893, Prohaska Eduard (Prohaska& Frankl, 1893) Ausschnitt

24. Luftaufnahme. 2020, (ViennaGIS) Ausschnitt



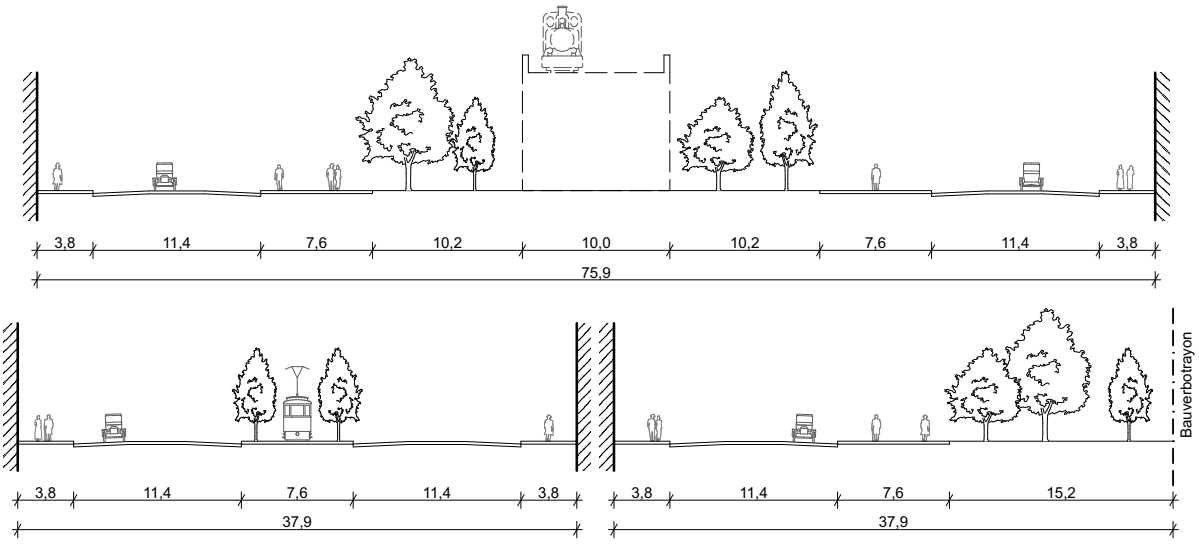
23.

24.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die Anlage eines städtischen Boulevards an Stelle des Linienwalls war bereits 1862, im Zuge der Planungen der ersten Stadterweiterung, genehmigt worden und sollte in den Generalregulierungsplan von 1893 übernommen werden. In diesen ersten Plänen waren bereits Flächen für eine zukünftige Stadtbahn reserviert. Die Straßenführung sowie die Baulinien entlang der Gürtelstraße waren ebenfalls zu dieser Zeit festgesetzt worden, eine Mauer in der Fahrbahnmitte sollte als Abgrenzung der unterschiedlichen Steuerbezirke dienen. Man verwarf die Mauer jedoch bald wieder, da die Eingemeindung der Vororte schon absehbar war. 1874 beschloss die Niederösterreichische Statthalterei die Ausgestaltung des Gürtelstraßenprofils. Die Trottoirs sollten jeweils 2 Klafter* breit sein, die Fahrstraßen jeweils 6 Klafter. Man plante auch bereits Flächen für zusätzliche Gehwege und Grünanlagen sowie für öffentliche Verkehrsmittel (Tramway, Stadtbahn, etc.). (vgl. Buchmann, 1974, S. 182ff)

* Klafter, der: Längenmaß („Wiener Klafter"). Die Länge betrug 189,6484 cm und entspricht 6 Wr. Fuß (Werkschuh; 31,6081 cm) (vgl. Czeike, 1994, S. 520f)



25.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Nach der Eingemeindung der außerhalb des Linienwalls gelegenen Vororte und damit der Aufhebung des Verzehrungssteuerrayons, konnte der mittlerweile schon an vielen Stellen „durchlöcherte“ Linienwall endlich beseitigt werden. Mit den Abbrucharbeiten begann man jedoch erst, nachdem die Stadt Wien die Gründe des Linienwalls dem Finanzärar abgekauft hatte. Da der Wall ursprünglich wahrscheinlich ohne Entschädigungsleistungen für etwaige Eigentümer auf freiem Feld errichtet worden war, ging in weiterer Folge das Eigentum der Grundflächen auf das Militär über. Mit der Festsetzung der Verzehrungssteuergrenze am Linienwall, ging das Eigentum an die damalige Finanzbehörde über. (vgl. Buchmann, 1974) Der Bau der Gürtelstraße konnte entlang der Abschnitte, die außerhalb des eigentlichen Linienwalls lagen, bereits 1873 beginnen. Der Abbruch des Walls und die Fertigstellung der Straße erfolgten danach in mehreren Etappen bis 1898.

25. Querprofil der historischen Gürtelstraße mit der Stadtbahn. (nach Goldemund, 1902) Eigene Darstellung

26. Kinder spielen am Wall. 1900. Österreichische Lichtbildstelle (ONB Bildarchiv)

27. Leben und Treiben auf den Linienwällen. 1894, Staudenheim (Sammlung Wien Museum)

26.

27.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Stadtbahn

Im Jahr 1872 entschied sich der Wiener Gemeinderat in einer Grundsatzerklärung zur Errichtung einer Stadtbahn, die aus mehreren Linien bestehen sollte. Etliche darauffolgende Planungen wurden jedoch wieder verworfen. Erst 20 Jahre später erfolgte der Spatenstich für die Bahnlinie am Gürtel. Die Stadtbahn war ursprünglich als Verbindung zwischen den großen Bahnhöfen der Monarchie geplant und sollte vorwiegend zum Transport von Gütern und militärischen Gerätschaften dienen. Den geplanten Ringschluss zur Südbahnlinie gab man aber nach einem längeren Planungsaufschub wieder auf und die Stadtbahn wurde zu einer reinen Personenbahn. Die Gürtellinie konnte trotz mehrerer Umplanungen nach nur 5 Jahren Bauzeit im Juni 1898 eröffnet werden. (vgl. Buchmann, 1974, S. 187)

Der mit der Ausführung der Stadtbahn beauftragte Architekt Otto Wagner hatte am Gürtel mit der Schwierigkeit der „*bewegten Topografie*“ umzugehen. Die Bahntrasse konnte deshalb nur in einer *„gedämpften Amplitude“ angelegt werden.* Er konnte dieses Problem mit seinem Vorschlag für ein durchgehendes Aquädukt lösen, ohne die Großzügigkeit des räumlichen Querschnitts zu sehr zu beeinträchtigen. (vgl. Tillner et al., 2000, S. 15) Die Vermietung einzelner Viaduktbögen war bereits von Anfang an geplant, zu diesem Zweck entwarf Otto Wagner fast zur Gänze in Glas aufgelöste Bogenfassaden. Dadurch sollten die Bögen ein Maximum an Transparenz behalten. (vgl. ebd., S. 73f)

28. Partie von der Gürtellinie. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder)

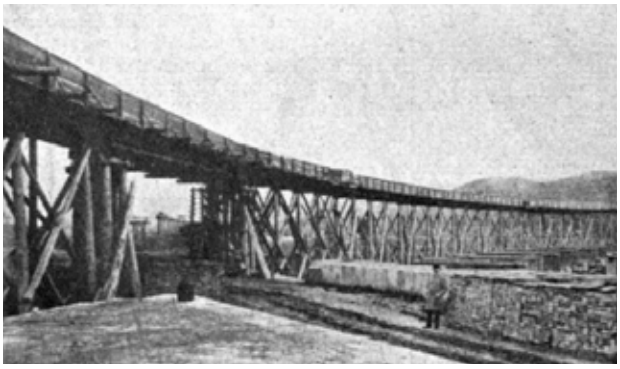
29. Viadukt und Durchlass an der ehemaligen Währinger Linie. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder)

30. Abzweigung von der Donaukanallinie nach Döbling. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder)

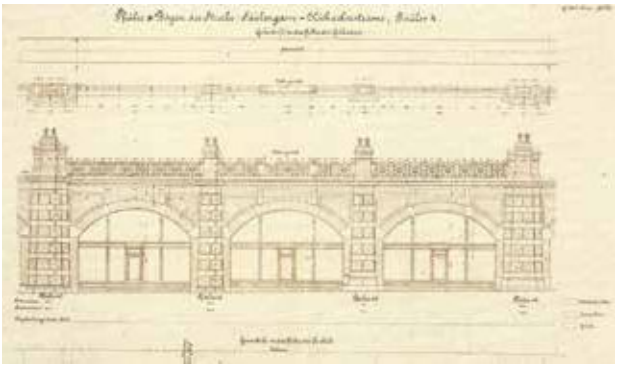
31. Entwurf Otto Wagners für in Glas aufgelöste Bogenfassaden. 1894, Otto Wagner (aus Tillner et. al., 2000)

28.

29.



30.



31.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die Ringstraße des Proletariats

Bei den Plänen zur Anlage der Wiener Ringstraße stand der Repräsentationscharakter der neuen Prachtstraße von Beginn an im Vordergrund. Kaiser Franz Joseph I. hielt in einem kaiserlichen Handschreiben vom 20. Dezember 1857 seinen Willen fest, dass bei der *„Erweiterung der inneren Stadt Wien mit Rücksicht auf eine entsprechende Verbindung derselben mit den Vorstädten (...) auch auf die Regulierung und Verschönerung M[S]einer Residenz- und Reichshauptstadt Bedacht genommen werden“*(Eggert, 1971, S. 23) (zit. nach Süssenbek & Gerstenmayer, 2007, S. 24) sollte. Für die Anlage der Gürtelstraße findet sich kein solches Schreiben, da der Gürtel aus strategischer Sicht im Hinblick auf den Generalregulierungsplan geplant wurde und ästhetische Überlegungen dabei eher im Hintergrund standen.

Doch das Wohnen am Gürtel war beliebt und so stiegen die Grundstückspreise um ein Vielfaches an. Die Stadtbahn machte die Menschen mobiler, die Wohnungen waren heller und die Gebäude an Wasserleitung und Kanal angeschlossen. Die Wohnhäuser am Gürtel waren jedoch in erster Linie Renditeobjekte und boten nicht immer ideale Wohnverhältnisse. (vgl. ebd. , S. 28) Als dann nach dem Ersten Weltkrieg hohe Arbeitslosigkeit und große Wohnungsnot in Wien herrschten, setzte sich die neugewählte sozialdemokratische Regierung zum Ziel, kommunale Wohnhäuser mit leistbaren Kleinwohnungen mit guter sanitärer Ausstattung zu errichten. Diese Gemeindebauten boten nicht nur preisgünstige Unterkünfte für eine breite Bevölkerungsschicht, sondern waren auch ein deutliches Symbol für die Werte des „Roten Wiens“. So wurde auch eine neue Form des sozialen Zusammenlebens geschaffen, indem man zahlreiche Gemeinschaftseinrichtung wie Waschküchen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen in den Wohngebäuden unterbrachte. (vgl. ebd. , S. 36ff)

Am Margaretengürtel konnte die Stadt Wien in den 1920er Jahren besonders viele Gemeindebauten errichten, da hier noch viele freie Grundflächen verfügbar waren. Zwischen Eichenstraße und Schönbrunner Straße reihen sich seither zu beiden Seiten der *„Ringstraße des Proletariats“*(Die Unzufriedene, 1930) die, von renommierten Architekten der damaligen Zeit erbauten, städtischen Großwohnanlagen. Entlang des Westgürtels konnten trotz der neuen Bauordnung aus dem Jahr 1883, welche erstmals ein eingeschränktes Enteignungsrecht vorsah, nur vereinzelt Grundstücke für den kommunalen Wohnbau gesichert werden. Größere Anlagen findet man erst am nördlichen Ende des Döblinger Gürtels wieder.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Stadtstruktur und Verkehr

Erste Verkehrsplanungen

Wiens Straßennetz blieb bis Mitte des 19. Jahrhunderts im Wesentlichen auf die schon im Mittelalter angelegten Radialstraßen beschränkt. Diese verbanden einerseits die Stadt mit den Siedlungen im Umland und dienten andererseits dem Handels- und Personenverkehr in die verschiedenen Teile des Kaiserreichs. (vgl. Seliger & Ucakar, 1985, S. 193) Zwischen diesen Straßen entstanden im Laufe des Stadtwachstums zahlreiche kleinräumige Verbindungswege, die jedoch noch keiner übergeordneten Verkehrsplanung folgten.

Die zunehmende Verbauung und die verstärkte Ansiedlung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben außerhalb der Stadt führten zunehmend zu einer Trennung von Wohn- und Arbeitsplätzen und dadurch zu verstärktem Pendlerverkehr zwischen der Stadt und den Vororten. Um die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, ließ die Stadt gegen Ende des 18. Jahrhunderts erstmals verkehrsbehindernde Gebäude abbrechen. (vgl. Pirhofer & Stimmer, 2007, S. 10)

Im Zuge der ersten Stadterweiterung Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Fortifikationsanlagen der Stadt aufgelassen. Um die drängende Wohnungsnot zu lindern, aber auch um die Staatskassen zu füllen, sollten die Glacis-Gründe parzelliert und bebaut werden. Im Bereich des Linienwalls, der aufgrund seiner Funktion als Verzehrungssteuergrenze nicht abgebrochen werden konnte, hob man den Bauverbots-Rayon innerhalb der Linien gänzlich und außerhalb der Linien zum Teil auf. Für die Erstellung eines Bebauungsplans auf den ehemaligen Festungsgründen wurde ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, auf dessen Grundlage der endgültige Plan erstellt werden sollte. Der 1859 genehmigte Plan sah die Anlage der Ringstraße mit der Quaistraße als Hauptstraßenzug um die innere Stadt vor. Die parallel zur Ringstraße verlaufende Lastenstraße sollte *„den Verkehr von jedem Punkte der Stadt zum anderen und von der Stadt in die Vorstädte“* (Seliger & Ucakar, 1985, S. 333) aufnehmen.

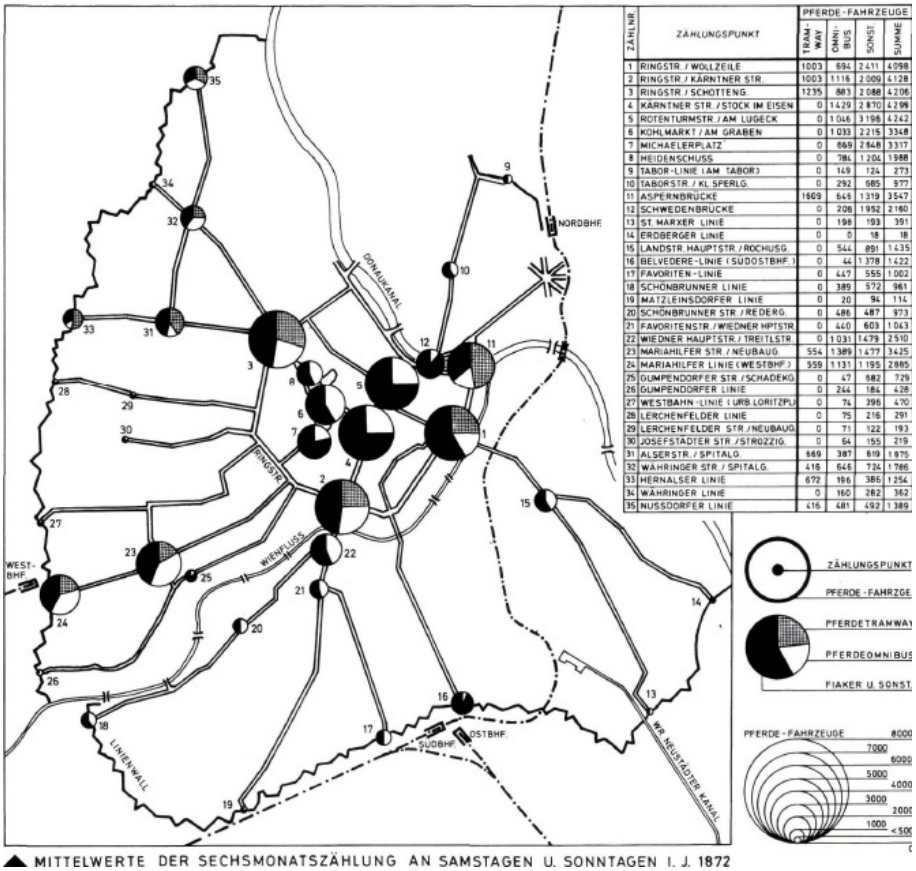
Die Gürtelstraße plante man schon damals als dritten wichtigen Straßenzug in der Stadt mit ein. Er sollte eine bessere Verbindung zwischen den Vorstädten und den Vororten, die durch den Linienwall voneinander getrennt waren, herstellen. (vgl. ebd.) Der Gürtel sollte ein breiter und imposanter Boulevard für die zukünftige Großstadt werden. Die Prognosen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

der Stadtplanung gingen um die Jahrhundertwende noch von einem Bevölkerungswachstum auf bis zu 4 Mio. EinwohnerInnen aus. Wohn- und Geschäftshäuser sollten entlang des neuen Prachtboulevards im Wechsel mit Kulturstätten, Sakralbauten sowie kommunalen Einrichtungen entstehen. Doch anders als bei der Neugestaltung der Ringstraßenzone beschränkte sich die Stadt beim Wiener Gürtel auf die Errichtung der Straßenanalage sowie der Stadtbahn. Den überwiegenden Teil der neuen Gebäude am Gürtel bauten hingegen private Investoren. (vgl. Petrovic et al., 2009, S. 63)

32. Rekonstruierte Punktbelastungspläne der ersten Wiener Straßenverkehrszählungen 1872. o.A. (Kurz, 1981)



ZÄHLNR.	ZÄHLUNGSPUNKT	PFERDE-FAHRZEUGE TRAM-WAY	OMNI-BUS	SONST	SUMME
1	RINGSTR. / WOLLZEILE	1003	694	2411	4098
2	RINGSTR. / KÄRNTNER STR.	1003	1116	2009	4128
3	RINGSTR. / SCHOTTENG.	1235	883	2088	4206
4	KÄRNTNER STR. / STOCK IM EISEN	0	1429	2870	4299
5	ROTENTURMSTR. / AM LUGECK	0	1046	3196	4242
6	KOHLMARKT / AM GRABEN	0	1033	2215	3348
7	MICHAELERPLATZ	0	669	2648	3317
8	HEIDENSCHUSS	0	784	1204	1988
9	TABOR-LINIE (AM TABOR)	0	149	124	273
10	TABORSTR. / KL. SPERLG.	0	292	685	977
11	ASPERNBRÜCKE	1609	644	1319	3547
12	SCHWEDENBRÜCKE	0	208	1952	2160
13	ST. MARXER LINIE	0	198	193	391
14	ERDBERGER LINIE	0	0	18	18
15	LANDSTR. HAUPTSTR. / ROCHUSG.	0	544	891	1435
16	BELVEDERE-LINIE (SÜDOSTBHF.)	0	44	1378	1422
17	FAVORITEN-LINIE	0	447	555	1002
18	SCHÖNBRUNNER LINIE	0	389	572	961
19	MATZLEINSDORFER LINIE	0	20	94	114
20	SCHÖNBRUNNER STR. / REDERG.	0	486	487	973
21	FAVORITENSTR. / WIEDNER HPTSTR.	0	440	603	1043
22	WIEDNER HAUPTSTR. / TREITLSTR.	0	1031	1479	2510
23	MARIAHILFER STR. / NEUBAUG.	554	1389	1477	3425
24	MARIAHILFER LINIE (WESTBHF.)	559	1131	1195	2885
25	GUMPENDORFER STR. / SCHADEKG.	0	47	682	729
26	GUMPENDORFER LINIE	0	244	184	428
27	WESTBAHN-LINIE (URB. LORITZPL.)	0	74	396	470
28	LERCHENFELDER LINIE	0	75	216	291
29	LERCHENFELDER STR. / NEUBAUG.	0	71	122	193
30	JOSEFSTADTER STR. / STROZZIG.	0	64	155	219
31	ALSERSTR. / SPITALG.	669	387	819	1875
32	WÄHRINGER STR. / SPITALG.	416	646	724	1786
33	HERNALSER LINIE	672	196	386	1254
34	WÄHRINGER LINIE	0	160	282	362
35	NUSSDORFER LINIE	416	681	492	1389

▲ MITTELWERTE DER SECHSMONATSZÄHLUNG AN SAMSTAGEN U. SONNTAGEN I. J. 1872
32.

Verkehrsentwicklung im 20. Jahrhundert

Der Anfang des 20. Jahrhunderts einsetzende Aufschwung des Automobils wurde zwar durch den Ersten Weltkrieg kurzzeitig gebremst, in den Zwischenkriegsjahren wuchs jedoch der Bestand der zugelassenen Autos in Wien um ein Vielfaches. Waren in Wien im Jahr 1919 erst ungefähr 3.500 Personen-Kraftfahrzeuge zugelassen, waren es 1937 bereits über 42.000. (vgl. Süssenbek & Gerstenmayer, 2007, S. 103) Und auch am Wiener Gürtel wurde der Verkehr immer stärker. Der ursprünglich als Boulevard mit ausladenden Grünflächen und Spazierwegen angelegte öffentliche Raum wurde den Ansprüchen des ungehindert „fließenden" Autoverkehrs untergeordnet. Die ursprünglich an den zu Fuß Gehenden orientierte Verkehrsplanung nahm von da an immer mehr Rücksicht auf Kraftfahrzeuge. Dementsprechend wurde 1930 in Lehmanns Adressverzeichnis eine „Gehverordnung" publiziert, die für FußgeherInnen geltende Verhaltensregeln beinhaltete (vgl. ebd., S. 104):

- Die Fahrbahn den Fuhrwerken, die Gehwege den Fußgängern. Benütze die linke Seite des Gehweges in Gehrichtung, weiche links aus, geh nicht am Randstein.
- Überschreite die Fahrbahn mit Vorsicht in der Fortsetzung des Gehweges. Vorher nach beiden Richtungen Ausschau halten.
- Beachte die Handzeichen und Lichtsignale der Wachebeamten, laufe nicht über die Straße, lese nicht auf der Straße.
- Überquere nicht unmittelbar hinter einem Wagen oder Straßenbahn die Fahrbahn.
- Auf- und Abspringen während der Fahrt bei Straßenbahnen und Autobussen ist lebensgefährlich.

In den wirtschaftlich herausfordernden Jahren der Zwischenkriegszeit galt *„moderner, schneller, leistungsstarker Güter- und Personenverkehr als Triebfeder für den dringend gesuchten wirtschaftlichen (Wieder-) Aufstieg."* (Psenner, 2013, S. 143) Die Nationalsozialisten nahmen dann mit der Straßenverkehrsordnung 1938 endgültig eine Neugewichtung im Verkehrswesen vor. Damit schufen sie den rechtlichen Unterbau für die heute immer noch vorherrschende Bevorzugung des Autos im öffentlichen Raum. Mit diesem Schritt sollte dem technischen Fortschritt der Weg geebnet werden und eine stärkere Verbreitung des Kraftfahrzeugs als „*Volksfahrzeug*" erreicht werden. Die Interessen (und auch der Schutz) der FußgängerInnen wurden daher den Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs untergeordnet. So erwähnte z.B. der Dresdner Rechtsanwalt Hermann Gülde, der im Ausschuss für Fahrzeugrecht mitwirkte, in seiner Erläuterung zum §8 der StVO (Benützung der Fahrbahn) explizit, dass *„der Langsame auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen"* hat. (zit. nach Psenner, 2013, S. 146)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Auch der Umstand, dass heute der öffentliche Straßenraum zu einem Großteil dem Abstellen von Privat-Pkws dient, geht auf die StVO von 1938 zurück. Bis dahin durften Automobile und sonstige Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen nicht auf der Fahrbahn abgestellt werden. Ein Zuwiderhandeln konnte sogar mit Arrest bestraft werden. (vgl. ebd, S. 142) Da das Ziel der Nationalsozialisten die „Volksmotorisierung" war, wurde das Parken im öffentlichen Raum mit der neuen Straßenverkehrsordnung jedoch generell erlaubt. (vgl. ebd, S. 147)

Ab den 1950er Jahren war das Automobil aus dem Alltag der Menschen dann nicht mehr wegzudenken. Die Massenproduktion machte es für immer mehr Menschen erschwinglich und es wurde zu einem Symbol für Wohlstand und Lebensqualität. Die vermehrte Funktionstrennung der damaligen Stadtplanung und der Trend zur Suburbanisierung trugen ihr Übriges dazu bei. Zwischen den Jahren 1950 und 1960 wuchs der Bestand der in Wien zugelassenen PKW von etwa 18.000 auf über 130.000 Fahrzeuge an. (vgl. Süssenbek & Gerstenmayer, 2007, S. 103)

In der Zeit des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in Wien auch stark in den Straßenbau investiert. Vor allem der Gürtel stand dabei im Mittelpunkt der Planungen. Es galt das Leitbild der „autogerechten Stadt", Behinderungen des Kraftfahrzeug-Verkehrs sollten möglichst vermindert werden. Unterführungen ermöglichten dem Fahrzeugverkehr am Gürtel ein möglichst ungehindertes Vorankommen. Passagen für Fußgängerinnen und der öffentliche Verkehr wurden vielerorts in den Untergrund verlegt. Die 1. Wiener Straßenverkehrsenquete 1955 empfahl, *„die ganze Gürtelstraße als zweite Ringstraße mit Trennung der beiden Fahrtrichtungen für den schienenfreien Verkehr auszubilden"* sowie den Gürtel als *„innerstädtische Entlastungs- und Verteilstraße im Sinne einer Tangente"* auszubilden. (vgl. Petrovic et al., 2009, S. 90)

In den 1960er und 70er Jahren stieg der Verkehr am Gürtel kontinuierlich an. Die, ursprünglich als Schutz gegen die Emissionen der Stadtbahn, entlang der Hochtrasse gepflanzten Bäume standen nun leider auf der falschen Seite, um die AnwohnerInnen des Gürtels vor dem Lärm der Autos zu schützen. Als der Gemeinderat 1971 dann beschloss eine auf Stelzen geführte Gürtelautobahn errichten zu lassen, regte sich erster Widerstand in der Bevölkerung. Die Gürtelautobahn wurde aufgrund der Proteste nie realisiert, nur die Gürtelbrücke bei Spittelau (in Verlängerung der Adalbert-Stifter-Straße) sowie die Autobahnanschlussstelle Gürtel/Landstraße wurden damals als Anschlussstellen zur projektierten Stadtautobahn errichtet.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Die zunehmenden AnrainerInnenproteste bewirkten in den 1980er Jahren erstmals ein Umdenken in der Verkehrsplanung. Die Lärmbelastung und die dadurch fehlende Aufenthaltsqualität wurde zu einem der Hauptthemen der 1984 eingesetzten Gürtelkommission. Im Zuge der Arbeit dieser Kommission wurde auch erstmals eine Bürgerinnenbeteiligung am Gürtel initiiert, um einen möglichst breiten Konsens mit der Bevölkerung zu gewährleisten. Verschiedene Lösungsvorschläge wurden erarbeitet und nach ihren Auswirkungen auf die Umwelt bewertet.

33.

33. Gürtelbrücke. Luftaufnahme 1968 o.A. (Landesbildstelle, Wien-Burgenland)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Untersuchte Lösungstypen Südgürtel (Projektorganisation Gürtel, 1989a, S. 16):

- Durchgehende niveaufreie Straßenführung
- Partielle straßenbauliche Maßnahmen
- Abrückung der Fahrbahnen im Niveau
- Lärmschutzeinrichtungen über längere Strecken

Untersuchte Lösungstypen Westgürtel (Projektorganisation Gürtel, 1989b, S. 18):

- Änderungen im übergeordneten Straßennetz
- Massive bauliche Maßnahmen
- Einhausungen und Eindeckungen
- Einseitige Bündelung im Niveau
- Lärmschutzwände
- Lärmschutzmaßnahmen an Objekten

Im Nachhinein hat man jedoch sämtliche Vorschläge verworfen, da sie als nicht realisierbar bewertet wurden. Als Hauptgrund wurde die vermeintliche Unfinanzierbarkeit angeführt, die wahren Gründe waren aber vermutlich vielschichtiger. (vgl. Süssenbek & Gerstenmayer, 2007, S. 113):

- Eine Untertunnelung hätte zum Beispiel einerseits die Attraktivität für den Durchzugsverkehr erhöht, andererseits wäre die schwierige Frage der Zu- und Abfahrten mit den jeweiligen Bezirken zu klären gewesen.
- Das Absenken der Fahrbahn hätte zwar eine Verkehrsberuhigung an den bebauten Rändern des Gürtels gebracht, jedoch wäre damit auch eine neuerliche Barriere für FußgängerInnen entstanden.
- Die Idee der Straßenführung in Hochlage wäre mit gravierenden gestalterischen Nachteilen einhergegangen und hätte einen hohen bautechnischen Aufwand bedeutet.

Einzelne, als Ergänzung vorgeschlagene Maßnahmen, wurden zwar weiterverfolgt: So konnte am Margaretengürtel das Vorland verbreitert werden und eine Baumreihe gepflanzt werden und nahe des Matzleinsdorfer Platzes wurde eine Wohnhausanlage mit einer haushohen Schallschutzwand vor dem Verkehrslärm geschützt. Doch eine Verbesserung der allgemeinen Situation am Wiener Gürtel wurde damit nicht erreicht. (vgl. ebd.)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

34.

34. Überführung der Gürtelfahrbahnen am Südtiroler Platz. 1989, Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt (Wr. Bundesstr. AG)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

35.

35. Leichte Einhausung der bestehenden Gürtelfahrbahnen. 1989, Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt (Wr. Bundesstr. AG)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Gegenwart

Der Gürtel heute

Bauliche Veränderungen der jüngeren Zeit

In den vergangenen 20 Jahren änderte sich die bauliche Gestalt des öffentlichen Gürtel-Raums nur an 3 Stellen wesentlich. 2002 entstand die Hauptbücherei am Urban-Loritz-Platz. Das von Architekt Ernst Mayr entworfene Gebäude verfügt über eine zum Platz orientierte monumentale Freitreppe, die im Sonnenschein durchaus zum Verweilen einlädt. Das Dach der Bücherei beherbergt eine Cafeteria mit Rundumblick, im Sommer lädt ein Open-Air-Kino zum abendlichen Filmerlebnis. Dieses architektonisch nicht ganz unumstrittene Gebäude setzte aber in städtebaulicher und sozialer Hinsicht einen deutlich positiven Impuls am Gürtel. Das Gleiche kann man leider von den beiden anderen Großbauvorhaben am Gürtel nicht behaupten.

36. Urban-Loritz-Platz mit Straßenbahn-Haltestelle. 2009, Wikimedia Commons. (User:My Friend, CC BY-SA 3.0) Ausschnitt

37. Die Hauptbücherei Wien am Urban-Loritz-Platz. 2012, Wikimedia Commons. (Haeferl, CC BY-SA 3.0) Ausschnitt

36.

37.

Beim Umbau des Westbahnhofs (2008-2011) hat man leider die Chance verstreichen lassen, den Vorplatz der ikonischen Bahnhofshalle im Sinn einer menschgerechten Planung umzugestalten und so einen attraktiven Bezug zum Umfeld herzustellen. Der von klobigen Neubauten eingerahmte Platz ist weiterhin komplett versiegelt und dient, wie schon davor, einzig und allein der Zu- und Abfahrt von Bussen und Taxis. Die fußläufige Erschließung des Bahnhofs erfolgt, wie auch vor dem Umbau, unterirdisch, wo auch das

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

frequenzbringende Einkaufszentrum versteckt ist. Der Kreuzungsbereich Gürtel/Mariahilfer Straße ist für die meisten PassantInnen somit zum blinden Fleck geworden. Die diagonal gegenüber liegenden Plätze Europaplatz und Christian-Broda-Platz werden heute hauptsächlich von Obdachlosen als Aufenthaltsort genutzt.

Auch der 2014 fertiggestellte neue Hauptbahnhof verweigert den räumlichen Austausch mit dem Gürtel. Der (ebenfalls) komplett versiegelte Vorplatz verfügt zwar über verschiedene Sitzgelegenheiten und sogar einen kleinen Gastgartenbereich, wird jedoch zum Gürtel hin durch die eingehausten Abgänge zu S- und U-Bahn abgeschlossen. Der benachbarte Fernbusterminal und mehr noch die unter der Eisenbahnbrücke liegenden Regionalbusfahrsteige sind rein funktional gestaltet. Sitzmöglichkeiten gibt es hier nur vereinzelt, Grünflächen fehlen zur Gänze und die einzige „menschliche“ Anlaufstelle ist der Würstelstand, der noch aus der Zeit vor dem Bau des Hauptbahnhofs erhalten blieb.

38. Bahnhof City Wien West. 2012, Wikimedia Commons (Sven Gross-Selbeck, CC BY 3.0) Ausschnitt

39. Wien Hauptbahnhof. 2014, Wikimedia Commons (Tokfo, CC BY 3.0 AT) Ausschnitt

38.

39.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die Umgestaltung des gegenüberliegenden Südtiroler Platzes ist jedoch ein positives Beispiel dafür, wie qualitätsvoller öffentlicher Raum auch in unmittelbarer Nähe des vielbefahrenen Gürtels gestaltet werden kann. Die Gestaltung mit Grün- und Freiflächen, sicheren Rad- und Fußwegen sowie Spielmöglichkeiten und Kunst im öffentlichen Raum wurde 2013 mit einem BürgerInnenbeteiligungsprozess von der Stadt Wien gestartet. AnrainerInnen wurden zu ihren Vorstellungen bezüglich des Platzes befragt. Den daraus abgeleiteten Realisierungswettbewerb gewann das Büro zwoPK Landschaftsarchitektur und der Berliner Künstler Michael Sailstorfer. (wien.gv.at, 2021b) Die Umgestaltung des Platzes wurde 2017 fertiggestellt und bildet seither einen gelungenen Anfangspunkt der inneren Favoritenstraße.

40. Südtiroler Platz. o.A. (Stadt Wien Architektur und Stadtgestaltung)

40.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

41. Südtiroler Platz. o.A. (Stadt Wien Architektur und Stadtgestaltung)

41.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

42.

Analyse

Gürteltypen bzw. Abschnitte

Der Gürtel lässt sich anhand mehrerer Merkmale in unterschiedliche Abschnitte einteilen. Eine allgemein gebräuchliche Unterteilung ist die nach seiner räumlichen Lage in Süd- und Westgürtel. Die Bezeichnung „Westgürtel“ wird dabei für den Abschnitt zwischen der Gürtelbrücke beim Bahnhof Spittelau und der Kreuzung Sechshauser- bzw. Gumpendorfer Gürtel mit der Linken Wienzeile verwendet. Von dort bis zum süd-östlichen Ende des Gürtels bei der Autobahnanschlussstelle „Gürtel/Landstraße“ nennt man den Straßenverlauf „Südgürtel“. Die augenscheinlichsten Unterschiede dieser beiden Teilabschnitte sind der Verlauf der ehemaligen Stadtbahntrasse in Hoch- und Tieflage am Westgürtel, sowie das Fehlen eines baulich gleichartigen „Gegenübers“ der Gebäude am Südgürtel.

Eine andere gängige Einteilung erfolgt nach den unterschiedlich benannten Abschnitten des Gürtels. Die Namen der einzelnen Abschnitte sind dabei an die jeweils angrenzenden Stadtteile angelehnt. Bis auf den Gaudenzdorfer und den Sechshauser Gürtel tragen die äußeren Gürtelabschnitte jeweils denselben Namen wie ihre stadtinnenseitigen Konterparts. Die Orientierungsnummern der Häuser beginnen bei jedem Abschnitt wieder bei 1 und steigen gegen den Uhrzeigersinn an. Dabei erfolgt die Nummerierung alternierend zwischen dem inneren und dem äußeren Gürtel mit den geraden Zahlen innen und den ungeraden außen. Der Gaudenzdorfer und der Sechhauser Gürtel verfügen daher nur über Adressen mit ungeraden Orientierungsnummern.

Die lineare Struktur des Gürtels ist für die verschiedenen NutzerInnengruppen am Gürtel unterschiedlich wahrnehmbar. Für AutofahrerInnen stellt der Gürtel ein durchgehend befahrbares Band dar. Der Asphalt der Fahrbahn ist sozusagen das einzig wirklich kontinuierliche Element. RadfahrerInnen und Menschen, die sich zu Fuß am Gürtel bewegen, sind mit den unterschiedlichsten Ausprägungen der für sie vorgesehenen Flächen konfrontiert. Für FußgängerInnen mag die Varianz der Gehweggestaltung noch eine gewisse Attraktivität bringen, für Radfahrende ist der ständige Wechsel von einer Gürtelseite zur anderen, sowie die lückenhafte Wegführung eine Zumutung. Grünflächen sind vor allem am Westgürtel vorhanden, aber in ihrer Funktion als grüne Infrastruktur (siehe weiter unten) stark eingeschränkt. Am Südgürtel fehlen Grünflächen abschnittsweise komplett oder sind als Rest- und Abstandsflächen nur von rudimentärer Funktion.

42. Landstraßer Gürtel, ASt Landstraße/ Gürtel. 2020, Eigenes Foto

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Erschließung des Gürtels mittels öffentlicher Verkehrsmittel kann als relativ gut angesehen werden. Die U-Bahn Linie 6, die auf der Trasse der ehemaligen Stadtbahn verkehrt, verfügt über Knotenpunkte mit 2 weiteren U-Bahn Linien (U3, U4) sowie Umsteigemöglichkeiten zu zahlreichen Straßenbahn- und Bus-Linien. Der im südlichen Bereich des Gürtels lange geplante Ringschluss der Stadtbahnlinien erfolgte aufgrund des Zerfalls der Donaumonarchie nicht mehr. Stattdessen verkehrt die Straßenbahnlinie 18 vom Urban-Loritz-Platz bis zum Hauptbahnhof durchgehend. Einige andere Linien folgen streckenweise derselben Linienführung. Ab dem Margaretengürtel verlaufen die Schienen unterirdisch bis zum Hauptbahnhof, dieser Linien-Abschnitt trägt daher den Namen USTRAB (Unterpflaster-Straßenbahn).

Die unterirdische Führung der Straßenbahngleise ist auf die Priorisierung des Autoverkehrs in den 1950er und 60er Jahren zurückzuführen. Der damals schon starke Autoverkehr sollte durch die Verlegung des öffentlichen Verkehrs in den Untergrund beschleunigt werden. Da der Bau einer vollwertigen U-Bahn in Wien als zu kostspielig galt, entschloss sich die Stadtregierung dazu einzelne Straßenbahnstrecken in den Untergrund zu verlegen. Dazu gehörten neben der Strecke am Gürtel auch die ehemaligen Straßenbahnlinien entlang der Lastenstraße, der sogenannten „Zweierlinie“. Diese unterirdische Streckenführung wurde ab 1980 für die U-Bahn-Linie 2 umgenutzt. (vgl. Wien Geschichte Wiki, 2019)

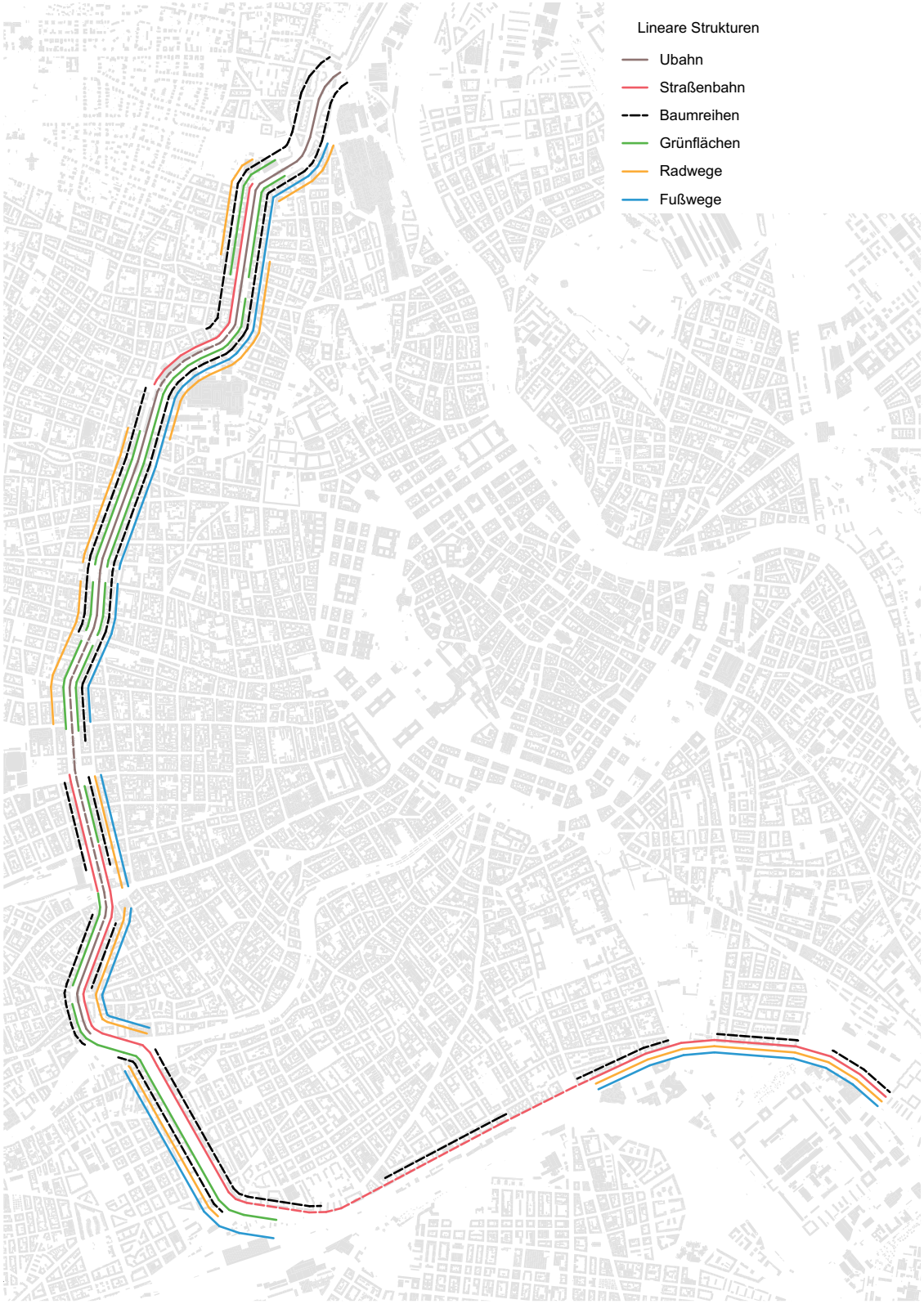
43. Lineare Strukturen am Gürtel.
Eigene Darstellung

nächste Doppelseite:

44. Bewegungsräume.
Eigene Darstellung

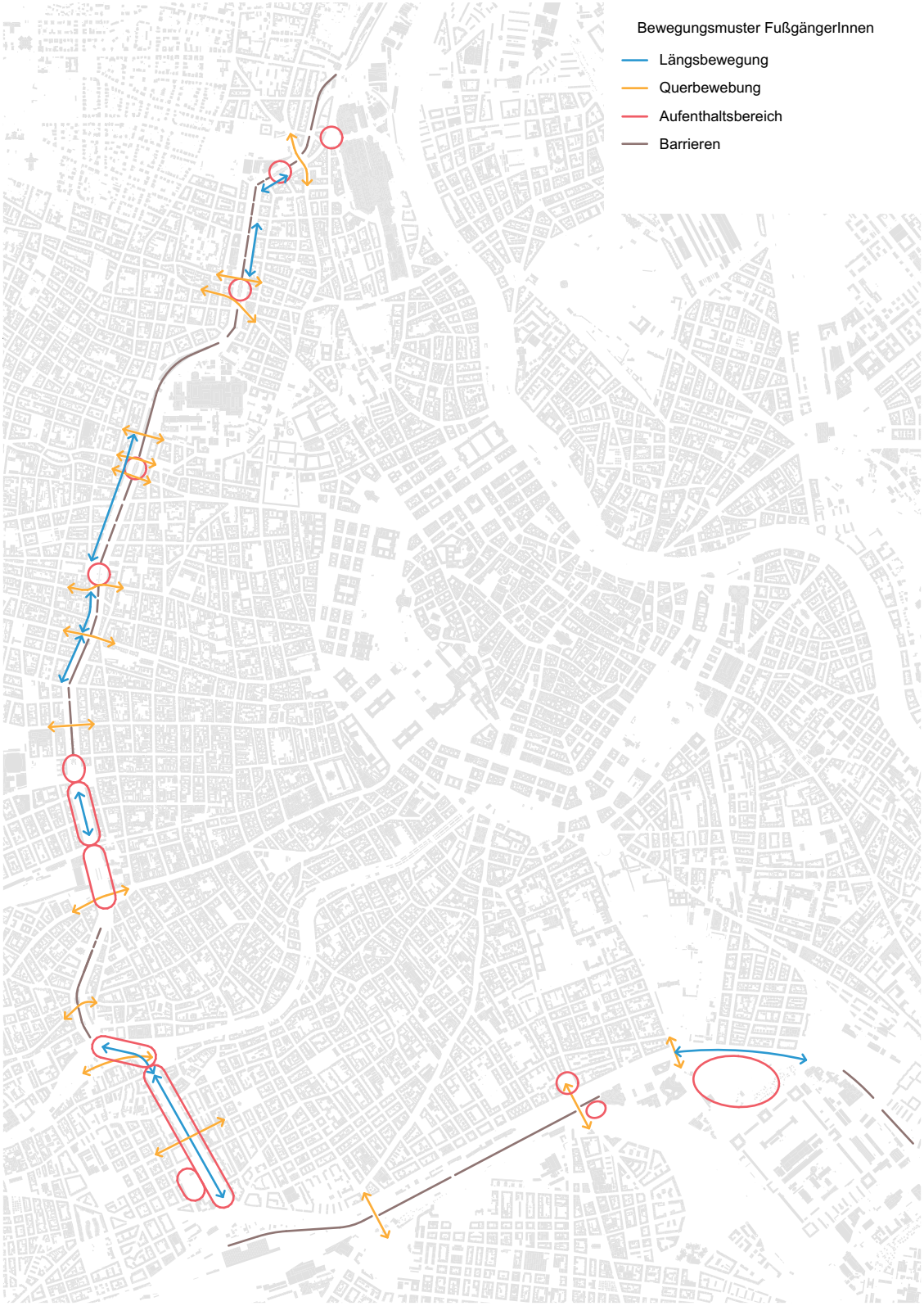
45. EG-Nutzung.
Eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



43.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



44.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

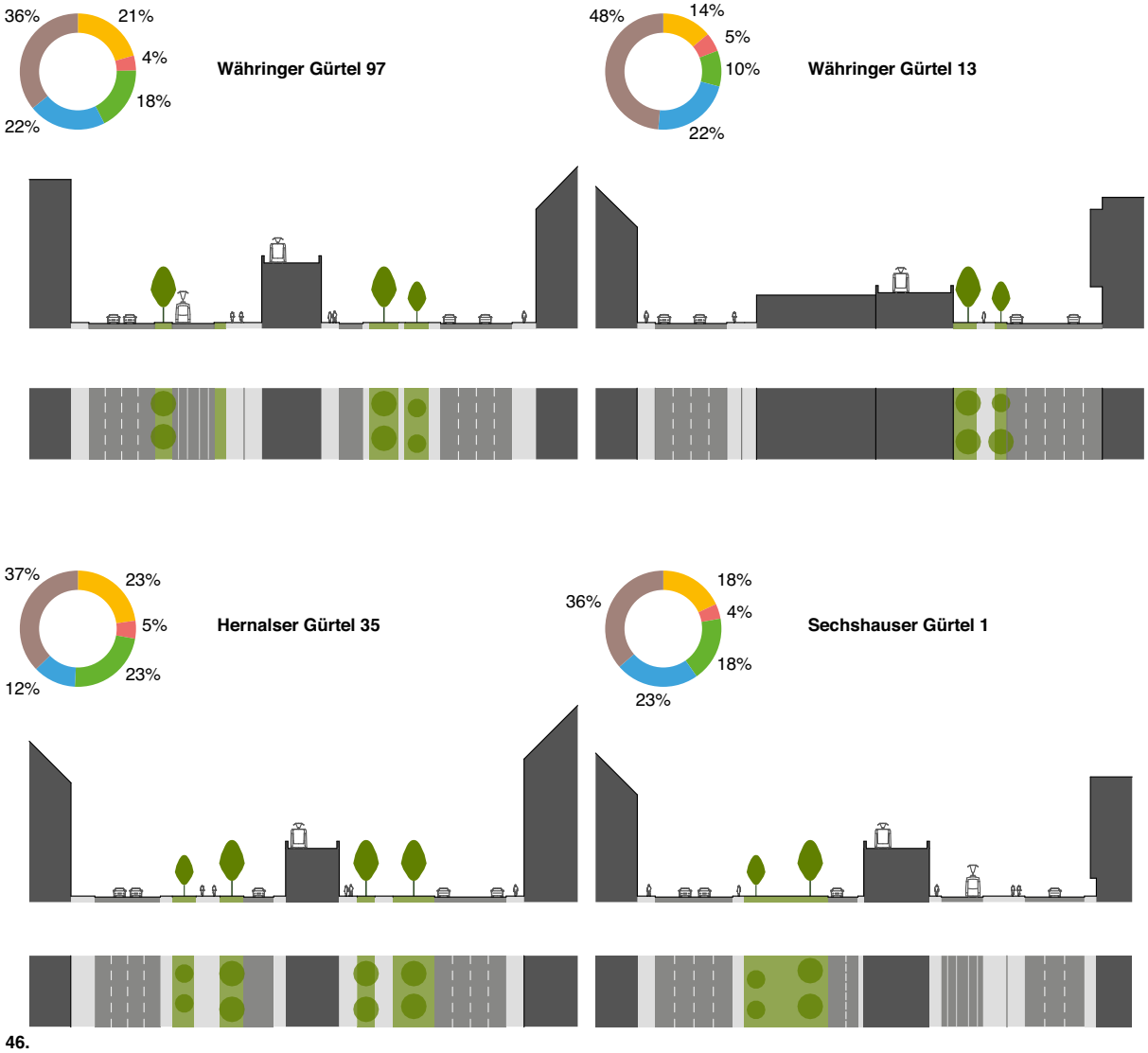
45.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Querschnitte

In weiterer Folge wurden entlang des Gürtels signifikante Straßenquerschnitte untersucht. Diese zeigen deutlich, welches Ungleichgewicht bei der Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen am Gürtel herrscht. Die Flächen für den motorisierten Verkehr nehmen im Durchschnitt 46% ein, mit einem Mindestwert von 28% (Gaudenzdorfer Gürtel, Höhe Bräuhausgasse) und einem Maximalwert von 86% (Margaretengürtel, Höhe Matzleinsdorfer Platz).

46. Gürtel Querschnitte.
Eigene Darstellung

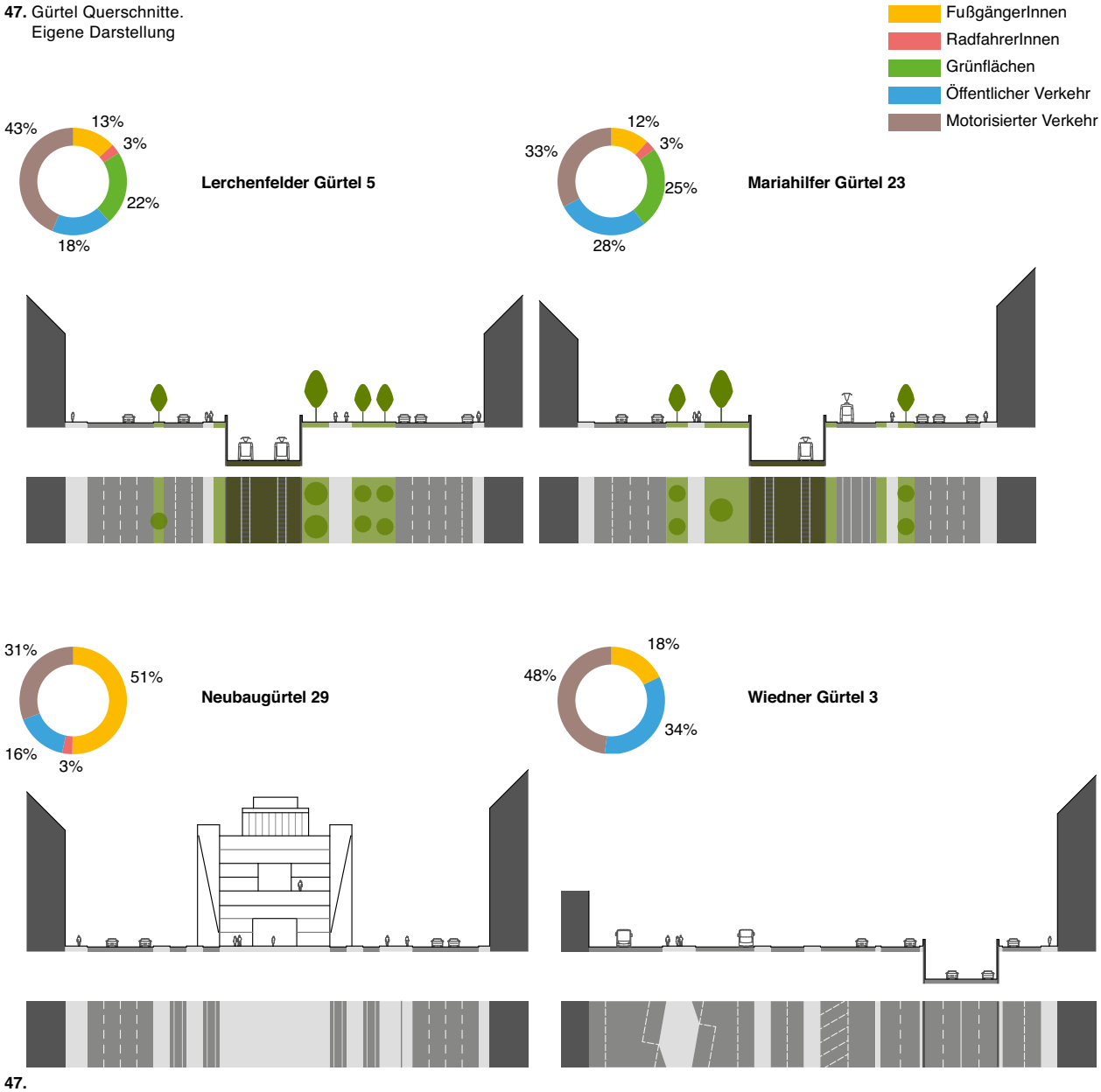


46.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

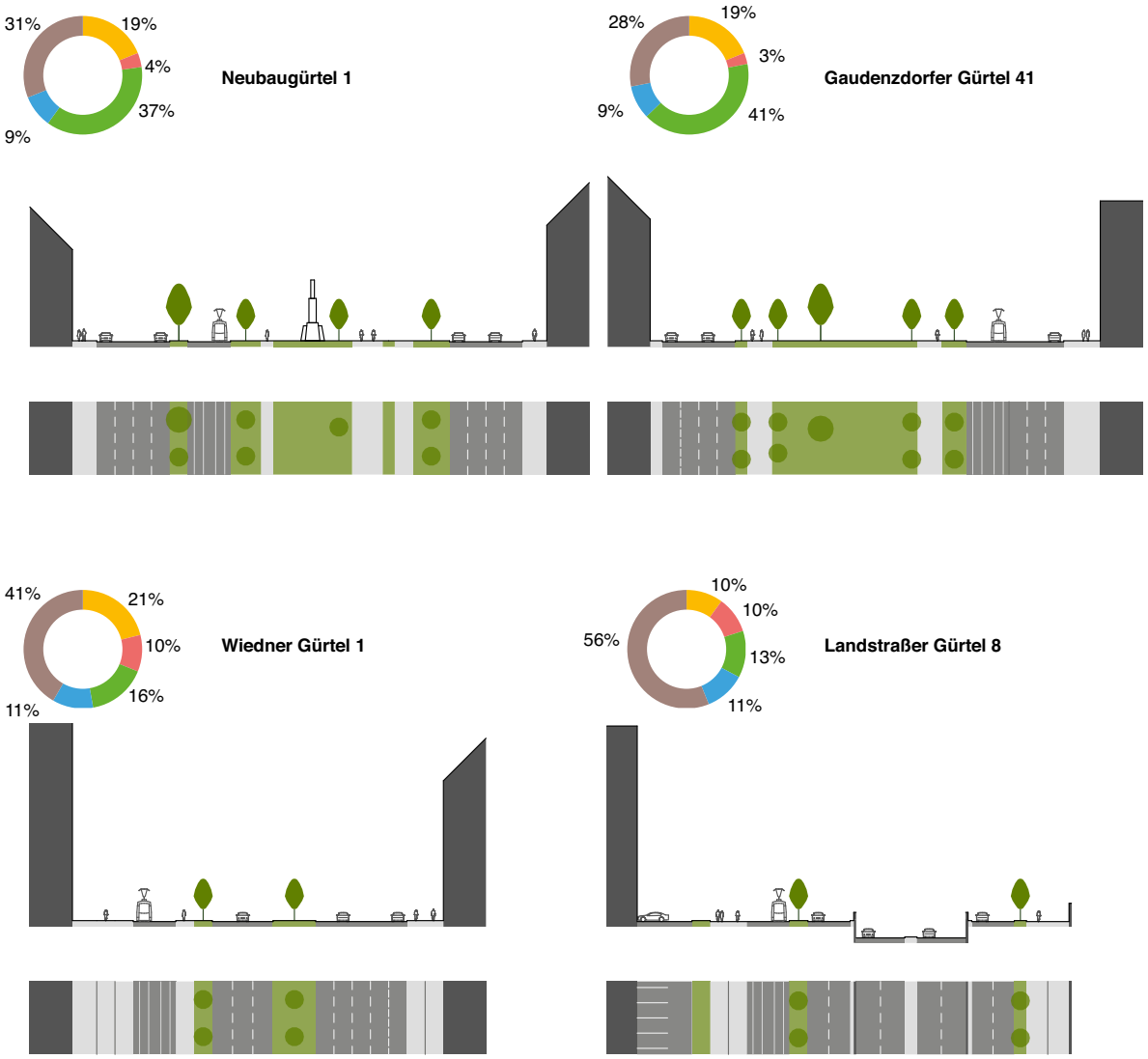
47. Gürtel Querschnitte.
Eigene Darstellung



47.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

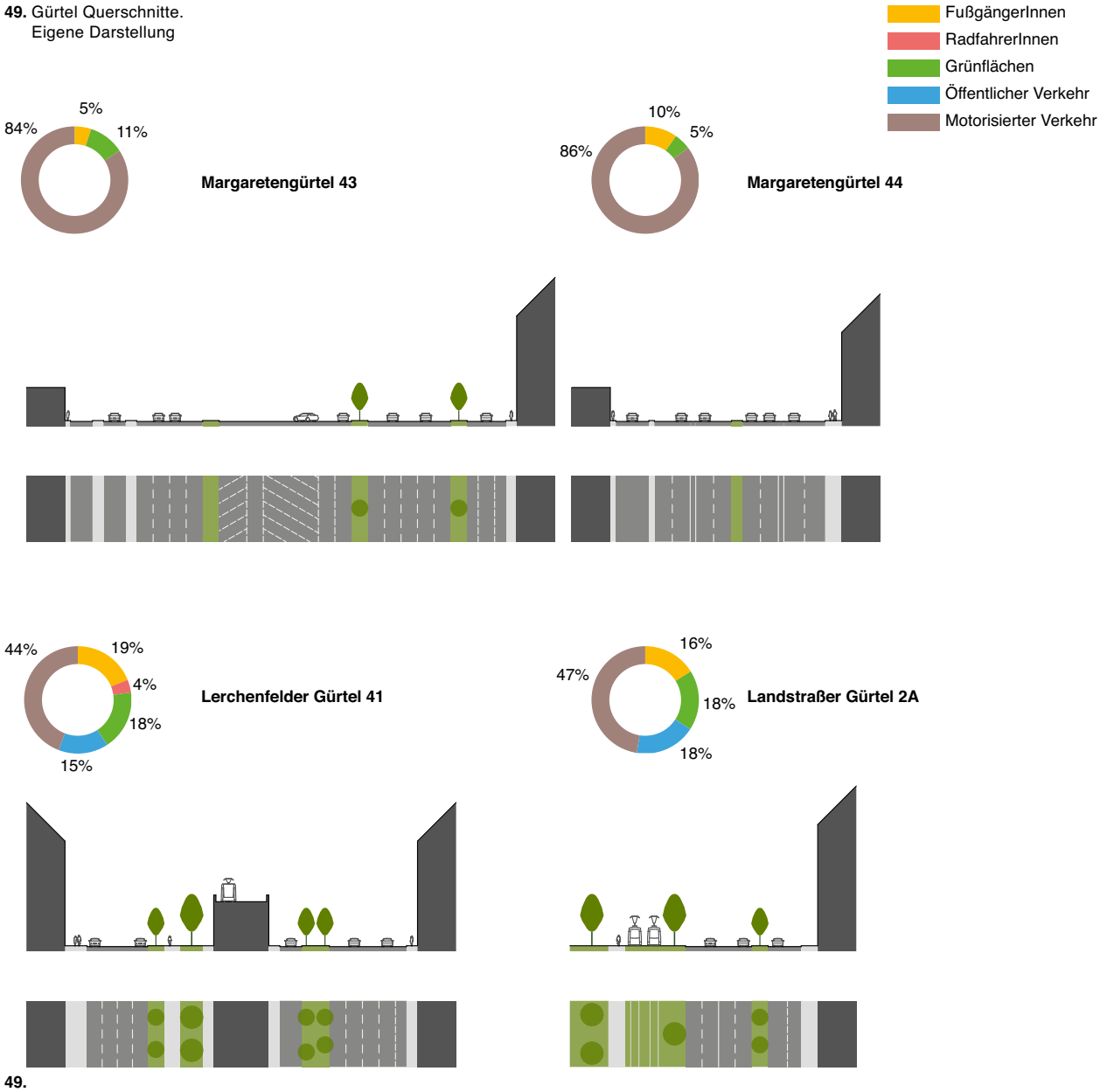
48. Gürtel Querschnitte.
Eigene Darstellung



48.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

49. Gürtel Querschnitte.
Eigene Darstellung



49.

Eindrücke vom Gürtel

50. bis 55. Zu Fuß am Gürtel. Eindrücke. 2021, Eigene Fotos

50.

51.

52.

53.

54.

55.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

56. bis 61. Zu Fuß am Gürtel. Eindrücke.
2021, Eigene Fotos

56.

57.

58.

59.

60.

61.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Bedeutung des Gürtels für die heutige Stadt

Der Wiener Gürtel hat heute weiterhin hauptsächlich die Funktion eines Verkehrsverteilers für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Verteilfunktion für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist hingegen vor allem am Südgürtel nicht sehr stark ausgeprägt und der Radverkehr spielt derzeit am Gürtel, bis auf einzelne Streckenabschnitte entlang des Westgürtels, überhaupt nur eine untergeordnete Rolle. Der Gürtel bildet mit dem Ring und der Lastenstraße ein System von dominanten Tangentialstraßen in den Stadtteilen rechts der Donau. Diese Tangentialen schneiden die historisch gewachsenen radialen Ausfallsstraßen und erschließen damit die dichtgewachsene Stadt. Durch alternierende Einbahnregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen sind die Straßen zwischen diesen höherrangigen Verkehrswegen großteils verkehrsberuhigt, dennoch werden viele dieser Straßen als Schleichwege von den AutofahrerInnen genutzt, vor allem wenn der Gürtel im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr überlastet ist.

Die Bereiche entlang des Gürtels gehören schon seit seiner Entstehungszeit zu den am dichtesten besiedelten Gebieten der Stadt. Vor allem entlang des Westgürtels wohnen bis zu 500 Einwohnerinnen pro ha Baulandfläche. (Abb. 58)

„Während die Kernstadt zwar radialkonzentrisch organisiert ist, findet sich die größte Dichte der Wohnbevölkerung nicht im Zentrum, sondern im Bereich um den Westgürtel. In diesem Sinne müsste dieser eigentlich ein lineares städtisches Zentrum darstellen, welches darüber hinaus noch mit einem Hochleistungsverkehrsmittel, der Stadtbahn, ausgestattet wäre. Genau das Gegenteil ist jedoch der Fall. Der Westgürtel hat bei näherer Betrachtung die Charakteristik einer städtischen Peripherie oder einer Ausfahrtsstraße (...) Damit steht der Westgürtel in der paradoxen Situation einer städtischen Randlage.“ (Tillner et al., 2000, S. 54)

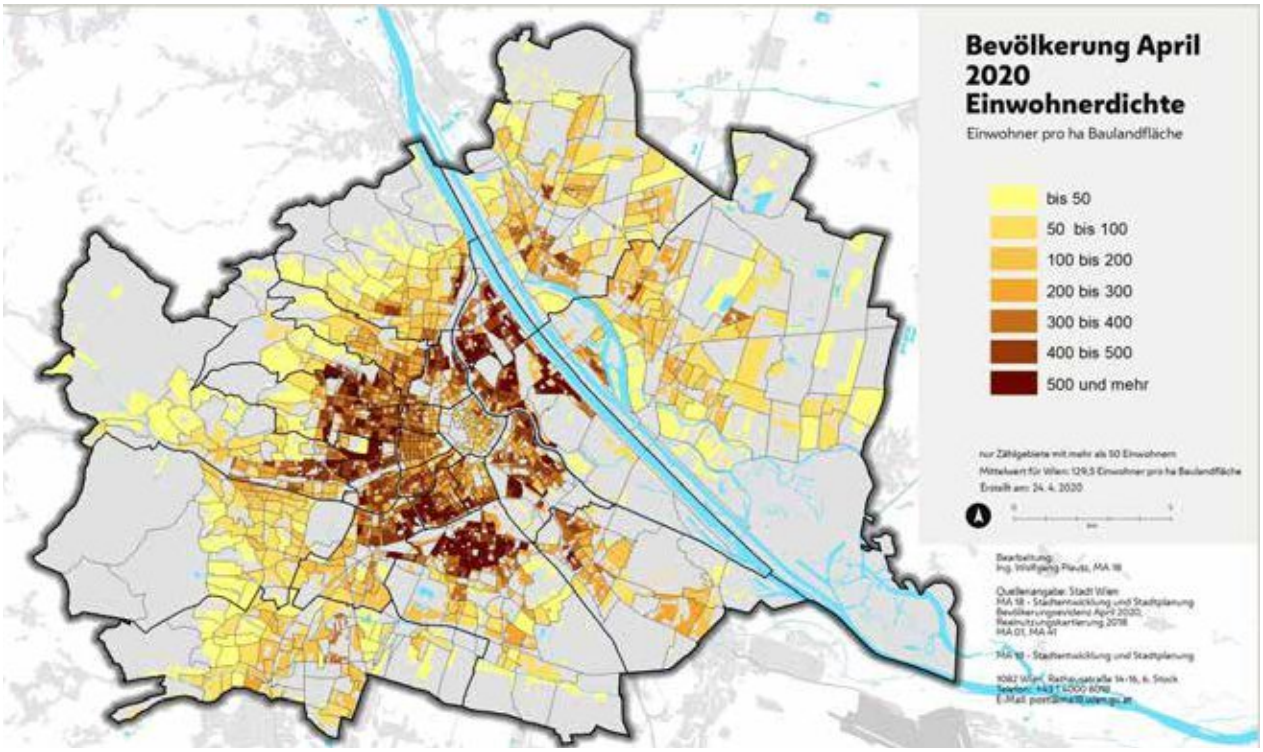
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

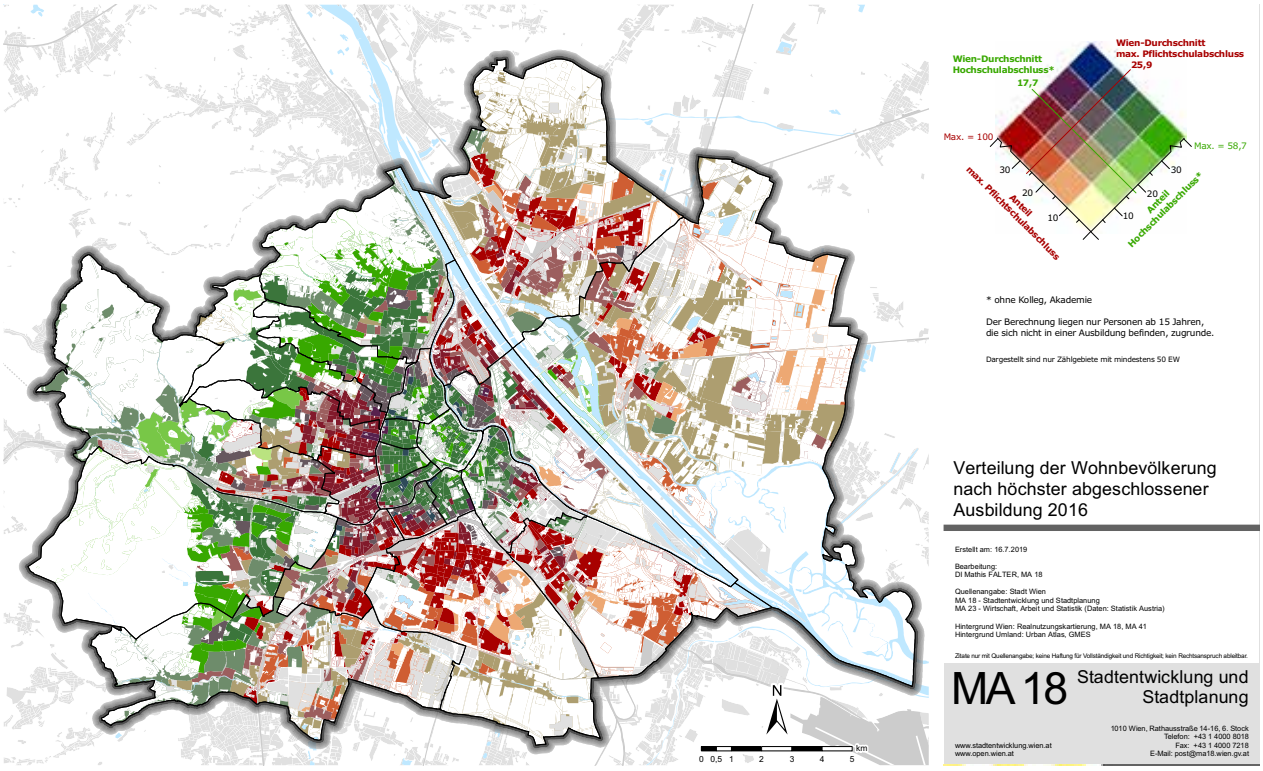
Was Silja Tillner im Zuge der Besprechung des Projekt URBION für den Westgürtel feststellte, gilt heute noch im Großen und Ganzen unverändert und für West- und Südgürtel gleichermaßen. Die lineare Stadtstruktur des Gürtels trennt heute nach wie vor, gleich seinem Vorläufer dem Linienwall, die Stadt in ein „Innen“ und „Außen“. Die Interventionen des ambitionierten „Urban-Wien“ Projekts schufen zwar punktuelle Verbesserungen, eine strukturelle Veränderung bewirkten sie jedoch nicht.

Die noch immer vorherrschende sozialräumliche Trennung tritt vor allem am Westgürtel deutlich in Erscheinung. In der Karte zur *„Verteilung der Wohnbevölkerung nach höchster abgeschlossener Ausbildung 2016“* der MA 18 werden anhand von kontrastierenden Farben die unterschiedlichen formalen Bildungsniveaus zwischen den Bezirken 6 bis 8 und 15 bis 17 sichtbar. Die innerhalb des Gürtels wohnende Bevölkerung verfügt laut dieser Darstellung zum überwiegenden Teil über einen Hochschulabschluss, wobei die Anzahl der Menschen mit maximal Pflichtschulabschluss in den Bezirken außerhalb des Gürtels besonders hoch ist. (Abb. 62, 63)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



62.

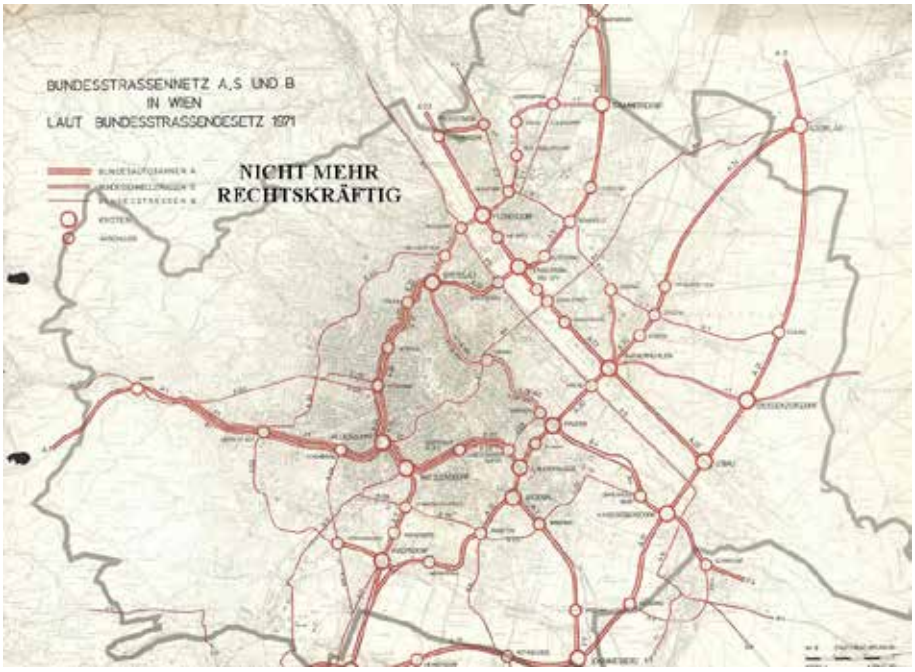


63.

Problemzone Gürtel

Beim Wiener Gürtel denken die meisten Menschen sofort an den starken Verkehr und den damit verbundenen Lärm und Schmutz. Und tatsächlich gehört der Gürtel heute noch immer zu den meistbefahrenen Straßen Wiens bzw. ganz Österreichs. Zwischen 40.000 bis 80.000 Autos rollen täglich über die 6 bis 8-spurige ehemalige Bundesstraße, die im Jahr 2002 (wien.gv.at, 2021a) als Hauptstraße B in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Wien übergegangen ist.

Der Lärmpegel erreicht im 24h-Durchschnitt auf der gesamten Länge des Gürtels jeweils mehr als 75dB (die lauteste Kategorie in den Lärmkarten des Bundeministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie). (Abb. 61) Die Messstellen der Stadt Wien zur kontinuierlichen Erfassung der Feinstaubbelastung liegen nicht direkt am Gürtel. Eine befindet sich am Dach des Allgemeinen Krankenhauses sowie eine weitere in der Dunklergasse, einen Häuserblock vom Gaudenzdorfer Gürtel entfernt. Durch die Lage der Messstellen lassen sich daher auch keine konkreten Werte für den Gürtel ablesen. Eine Messung des Verkehrsclub Österreichs (VCÖ) (Abb. 62) ergab für den Neubaugürtel und den Lerchenfelder Gürtel Werte für Ultra-Feinstaubpartikel (PM0,1) zwischen 40.000 und 60.000 Partikel/cm3. Einzelne Maximalwerte lagen dabei stark über diesem Wert.



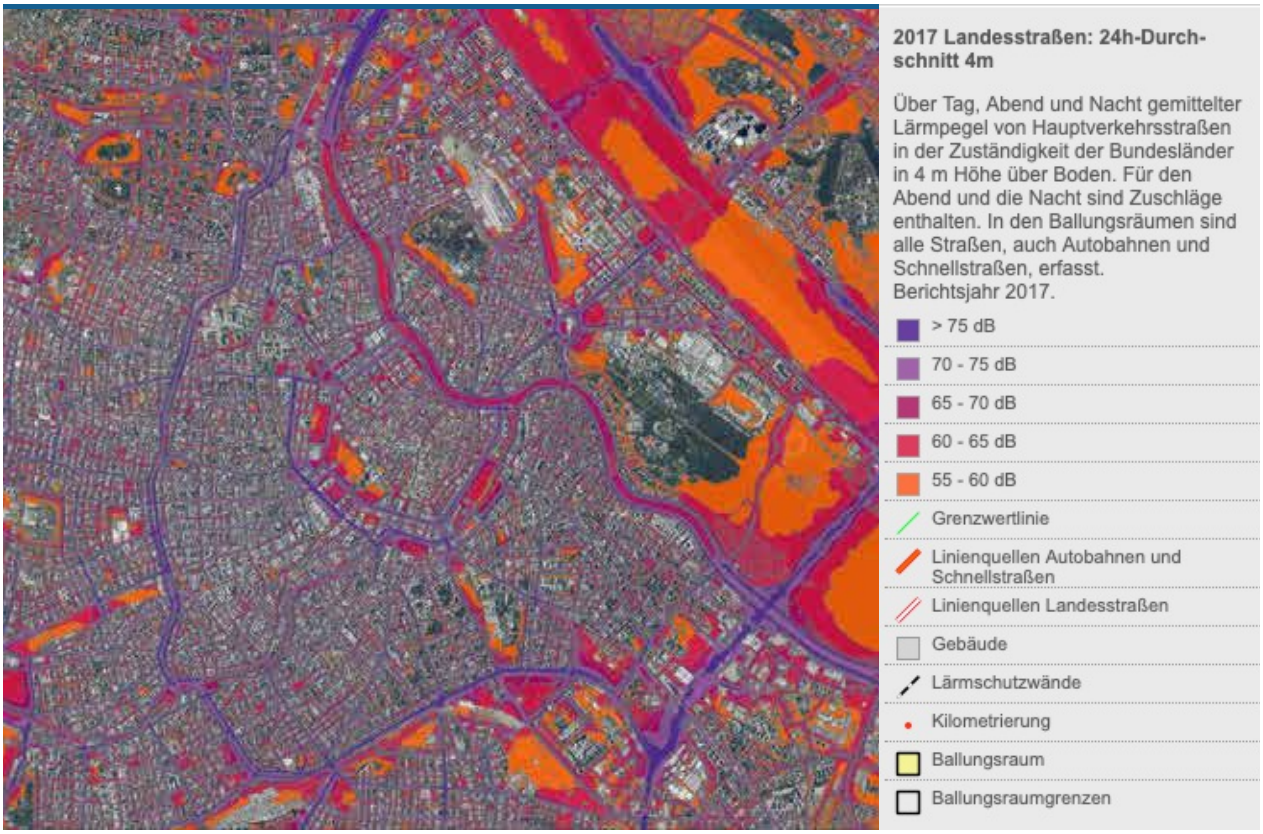
64.

62. Einwohnerdichte 2020. (Stadt Wien MA18)

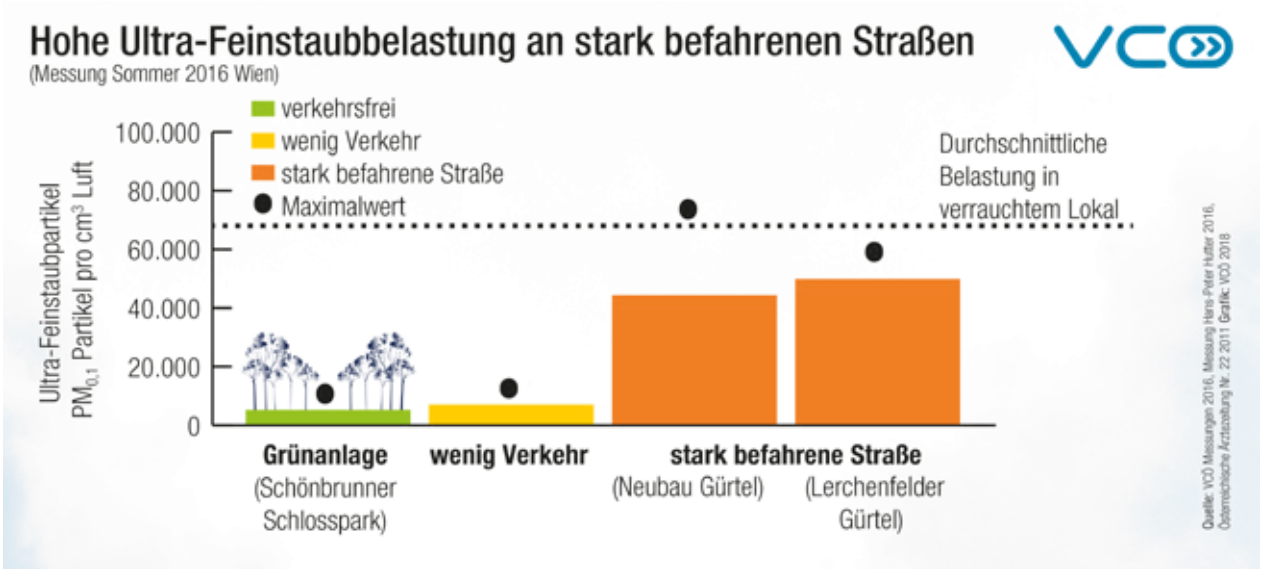
63. Verteilung der Wohnbevölkerung nach Ausbildung 2016 (Stadt Wien MA18)

64. Bundesstraßennetz A, S und B in Wien laut Bundestraßengesetz 1971

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



65.



66.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

65. Lärmkarte Landesstraßen 2017. (laerminfo.at)

66. Feinstaubbelastung 2016. Messung Hans-Peter Hutter; Grafik VCÖ. (Österreichische Ärztezeitung, 2011)

67. Stadtbahnbogen Währinger Gürtel 2020. Eigenes Foto

68. Stadtbahnbogen Währinger Gürtel 2020. Eigenes Foto

Der Gürtel galt lange Zeit aber auch als soziale Problemzone. Die Presse nannte den Gürtel in den 1990er Jahren *„eine tote Zone, ein hässliches Viertel, eine verslumte Wohngegend (...)“* (Die Presse, 1992; zit. nach Tillner et al., 2000, S. 10) Die Gründerzeithäuser waren heruntergekommen, Neubauten wandten sich mit geschlossenen Fassaden vom Gürtel ab. Die Fenster der zum Gürtel ausgerichteten Wohnungen, meist noch ohne ausreichenden Schallschutz, waren blind vor Dreck, verhangen oder verklebt. Das immer stärker werdende Verkehrsaufkommen hatte eine direkte Auswirkung auf die Immobilienpreise und damit auf die Wohnsubstanz. Noch im Jahr 2000 lebten die AnwohnerInnen des Gürtels doppelt so oft in Substandardwohnungen, als die BewohnerInnen des übrigen Wiens. (vgl. Tillner et al., 2000, S. 9) Der Trend zum Einfamilienhaus am Stadtrand zog zusätzlich Kaufkraft aus den Bezirken entlang des Gürtels ab. Die Geschäfte und Lokale am Gürtel, welche schon wegen der schlechten Aufenthaltsqualität an Kundschaft eingebüßt hatten, mussten großteils schließen oder ihren Geschäftszweck den geänderten Umständen anpassen. (vgl. ebd., S. 28f)

Erste Impulse für eine Aufwertung des Gürtels entstanden durch das Projekt URBION (URrbane InterventION Gürtel West) welches zwischen 1995 und 2001 ästhetische und funktionale Verbesserungen am Westgürtel umsetzen konnte. Finanziert wurde das Projekt durch das Förderprogramm URBAN der Europäischen Union. (vgl. Käfer & Gstir, 2012, S. 21) Das von der Architektin Silja Tillner entwickelte Konzept sah eine Kombination von mehreren städtebaulichen und baukünstlerischen Maßnahmen vor. Durch kleinteilige Imageüberlagerungen sollte das negative Bild des Gürtels behoben werden, Kultur und Unterhaltung den Genius Loci (vgl. die außerhalb des Linienwalls entstandenen Vergnügungsetablissements des 18. Jhdt) des Gürtels wiederaufleben lassen. (vgl. Tillner et al., 2000, S. 53ff) Die Hauptinterventionen des Projekts waren neben notwendigen Sanierungsmaßnahmen, die Überdachung am Urban-Loritz-Platz sowie die Neuprogrammierung und Neugestaltung der Stadtbahnbögen.

67.

68.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Erkenntnisse

...aus der Genese des Wiener Gürtels

Der Wiener Gürtel und sein Vorgänger der Linienwall prägten die Entwicklung der Stadt Wien der letzten 300 Jahre mit. Der Linienwall bot den Siedlungen außerhalb der Stadtmauern Schutz und trug damit zu deren Aufblühen bei. Als Zollgrenze blieb er bis ins 20. Jahrhundert bestehen und sorgte für eine scharfe Trennung zwischen bürgerlicher Stadt und ArbeiterInnenvierteln. Diese Trennung hat sich in der baulichen Struktur verfestigt und ist zum Teil heute noch in soziografischen Analysen sichtbar. Die Linientore waren aber nicht nur Orte zur Zollabfertigung. Die Angestellten der Finanzbehörde lebten hier mit ihren Familien und legten Obst- und Gemüsegärten an. Reisende konnten an den Linienkapellen Rast machen und ihre spirituellen Bedürfnisse befriedigen. Auf den Plätzen vor den Toren boten Marktleute Waren an und Zeiselwagen* warteten auf Kundschaft.

Später, als der Linienwall zum Hindernis für die wachsende Großstadt wurde, entledigte man sich seiner und nutzte die freie Fläche für eine moderne Verkehrsanlage. Die Gürtelstraße wurde von Anfang an als Begleitstraße für das neue Massenverkehrsmittel, die Stadtbahn, geplant. Der Lückenschluss der geplanten Ringbahn erfolgte aber nicht mehr – der motorisierte Verkehr übernahm die Vormachtstellung als Verkehrsmittel der Massen. Heute wird der Gürtel nur mehr als reines Verkehrsband wahrgenommen. Bis auf wenige Ausnahmen bietet der Gürtel kaum Aufenthaltsqualität. Neubauten schirmen sich vom Straßenlärm ab oder thronen gleich hoch über dem Gürtel. Ambitionierte Planungen der vergangenen Jahrzehnte haben zwar punktuelle Verbesserungen gebracht, für eine nachhaltige positive Entwicklung am Gürtel hat es aber nicht gereicht.

Die vorliegende Arbeit hat es sich zum Ziel gesetzt den Wiener Gürtel in seiner Gesamtheit zu erfassen, sowohl räumlich als auch zeitlich. Durch die Untersuchung dieser imposanten städtischen Struktur war es möglich, Defizite und Potentiale zu erkennen. Eines der größten Potentiale des Gürtels ist sicherlich seine Lage in der dichtbebauten Stadt. Durch eine menschgerechte Planung kann er zum Ort der Begegnung und des Austauschs werden und seine Vergangenheit als gesellschaftliche Grenze und „lebensfeindliche Verkehrshölle“ hinter sich lassen.

Ein weiteres Potential am Gürtel bilden seine Schnittstellen mit den wichtigsten Ausfallstraßen der Stadt. Diese Orte hatten schon zur Zeit der Er-

* Zeiselwagen: städtisches Verkehrsmittel (primitive Bauernleiterwagen mit über die Seiten gelegten Sitzbrettern, gegebenenfalls mit Rohrdecken gegen Witterungseinflüsse überdacht), das außerhalb des Linienwalls eingesetzt wurde(...) (Czeike, 1997, S. 692)

69. Hauptbahnhof Wien 2021. Eigenes Foto

70. Lugner City, Lugner Brücke. 2014, flickr.com/ Crowfly Vienna (CC BY-SA 2.0)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

richtung des Linienwalls eine besondere Bedeutung, da hier der Übertritt vom Land in die Stadt erfolgte. Auch heute noch sagt man „*treff' ma uns in da Stodt*", wenn man die inneren Bezirke meint. Doch die Gebiete jenseits des Gürtels holen auf was ihre urbanen Qualitäten angeht und die einstigen Landstraßen sind heute pulsierende Geschäftsstraßen. Die derzeit noch hauptsächlich zum Umsteigen genutzten Kreuzungspunkte mit dem Gürtel können in Zukunft attraktive Orte des städtischen Lebens werden und mit einem breitgefächerten Angebot zum wirtschaftlichen Aufschwung am Gürtel beitragen.

69.

70.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Zukunft

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

71. + 72.

Ein neuer grüner Stadt-Boulevard

Zielsetzungen

Der Wiener Gürtel soll in Zukunft Raum für alle Menschen gleichermaßen bieten. Er soll Bewegungs- und Aufenthaltsort werden und das Miteinander im öffentlichen Raum fördern. Seine Lage mitten im dicht besiedelten Stadtgebiet und sein Verlauf entlang von 14 Wiener Gemeindebezirken macht ihn zum idealen Ort für einen neuen attraktiven Stadt-Boulevard.

Dieser Boulevard kann die unterschiedlichsten Mobilitätsformen aufnehmen, so dass diese sicher neben- und miteinander genutzt werden können. Mobilitätsstationen ergänzen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und ermöglichen damit Fortbewegungsmittel je nach den individuellen Anforderungen zu wählen. Die großen Kreuzungspunkte werden zu Orten der Begegnung und des Austauschs. Hier verabredet man sich mit Freunden zum Kaffee oder Wein, macht seine täglichen Besorgungen oder nutzt eines der Angebote des Mobility Service.

Die großzügige Dimensionierung des Gürtels lässt auch genügend Platz für attraktive Aufenthaltsorte. Breite Gehsteige und Freiflächen bieten die Möglichkeit für vielfältiges Stadtmobiliar, Gastgärten oder Verkaufsflächen. Damit wird die PassantInnen-Frequenz am Gürtel gesteigert und die Ansiedlung weiterer Gewerbebetriebe gefördert. Eine grüne Mittelzone dient der aktiven Freizeitgestaltung – ausreichend breite Fußwege laden zum Joggen ein, Motorik-Spielgeräte und Urban Fitness Plätze motivieren quasi im Vorbeigehen zu sportlicher Betätigung.

Der Gürtel kann durch eine ökologische Freiraumgestaltung auch einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima leisten und einen Ausgleich für fehlende Grünräume im Stadtgebiet schaffen. Er liegt vor allem im Westen auf halber Strecke zwischen den großen Parkanlagen der Innenstadt sowie den aufgelockerten durchgrünten Siedlungsbereichen am Stadtrand. Durch seinen breiten Querschnitt bildet er eine Luftschneise in der bebauten Struktur, die mit nachhaltigen Begrünungsmaßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Frischluftversorgung der Großstadt leisten kann.

Als weitere Entwicklungsmöglichkeit des Freiraumgürtels bietet sich auch ein Anschluss seiner beiden Enden an den Donaukanal an. So wie früher der Linienwall an den noch unregulierten Donau-Seitenarm anschloss, könnte in Zukunft das grüne Band des Gürtels bis zu dem attraktiven Erholungsraum weitergeführt werden. Die Stadtentwicklungsgebiete Althangrund und Neu Marx bieten hier sicher noch genügend Gestaltungsfreiraum.

71. Der Gürtel in Zukunft. Eigene
72. Kollage (Cut-Outs von www.skalgubbar.se)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Internationale Beispiele

Viele Städte kämpfen heute mit den Problemen, die ihnen die „Autozentrierte Stadtplanung“ der vergangenen Jahrzehnte bescherte. Unüberwindbare Verkehrsschneisen trennen ganze Stadtteile voneinander. Lärm und Abgase verursachen zahlreiche gesundheitliche Beschwerden. Medizinische Studien haben 2019 herausgefunden, dass die Verschmutzung der Umgebungsluft weltweit für mehr als 8 Mio. vorzeitige Todesfälle verantwortlich ist. (vgl. Münzel et al., 2021, S. 120) Die Gefahr einer drohende Klimakatastrophe lässt immer mehr Verantwortliche in der kommunalen Planung umdenken und neue, klimasensible und auf menschliche Bedürfnisse ausgerichtete Planungsansätze verfolgen.

Die Covid19-Pandemie hat im Frühjahr 2020 gezeigt, wie wichtig qualitativ hochwertiger städtischer Freiraum ist. Die Schließung der Bundesgärten in Wien und die strengen Ausgangsbeschränkungen des ersten Lock-Downs zeigten die Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum auf. Viele Menschen in der dicht bebauten Stadt verfügen über keinen, dem Wohnraum zugeordneten, privaten Freibereich. Für das physische und psychische Wohlbefinden ist aber der Aufenthalt und die Bewegung an der frischen Luft essentiell. Die gesperrten Grünflächen machten den städtischen Freiraum zur Mangelware

73.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

und das Gebot, die öffentlichen Verkehrsmittel nur zu unbedingt notwendigen Fahrten zu benutzen, erschwerten den Zugang zu den verbleibenden Flächen für viele StadtbewohnerInnen.

Die damalige Stadtregierung reagierte, indem sie wenig befahrene Straßen zu temporären Begegnungszonen erklärte. Damit sollte gewährleistet werden, dass sich FußgängerInnen auf den schmalen Gehsteigen der Stadt nicht zu nahe kommen und dadurch den, durch die Covid19-Maßnahmen-Verordnung festgesetzten Mindestabstand, einhalten konnten. Da der Fahrradverkehr im Zuge der Pandemie ebenfalls zugenommen hatte, wurden sogenannte Pop-Up-Radwege geschaffen. Dafür wurden eigens Fahrspuren auf stark befahrenen Autoverkehrsrouten gesperrt und nur für den Radverkehr freigegeben.

Doch nicht erst seit dem Ausbruch der Covid19-Pandemie ist man in den Städten um eine Neuordnung der Gewichtung im öffentlichen Raum bemüht. Die Stadt Kopenhagen hat z.B. schon in den 1960er Jahren auf Anregung des Stadtplaners Jan Gehl die erste Straße in der Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt. Wo anfangs noch Ladenbesitzer um ihren Umsatz fürchteten, florierte durch die FußgängerInnen- und FahradfahrerInnenfreundliche Gestaltung das Geschäft und dutzenden weitere Straßen folgten. (vgl. Willenbrock, 2014)

In jüngerer Zeit hat vor allem die Pariser Bürgermeisterin, Anne Hidalgo, mit ihren Plänen zur Umgestaltung der weltberühmten Champs-Élysées aufhorchen lassen. Die etwa 2 km lange Prachtstraße soll zu einem ausgedehnten Garten werden. Die Flächen für den motorisierten Verkehr werden reduziert, um Platz für FußgängerInnen und Grünflächen zu machen. Mehrfache durchgehende Baumreihen sollen für gesteigerte Luftqualität in der Millionenmetropole sorgen.

Bereits erfolgte Umgestaltungen von ehemals stark befahrenen Verkehrsachsen zeigen ungeahnte Möglichkeiten einer mutigen Stadtplanung auf. Ein interessantes Beispiel ist sicherlich die Transformation des Cheonggye Freeway in Seoul. In den 1970er Jahren wurde es als Symbol des Fortschritts gesehen, als der Cheonggyecheon Fluss, der durch die Stadt floss, mit einer Autobahn auf Stelzen überbaut wurde. Der Fluss war seit den 1950er Jahren ein Symbol für Armut und Verfall und diente der Stadt als Abwasserkanal. Um dieses Problem zu beseitigen und der Stadt zu wirtschaftlichem Aufschwung zu verhelfen, schien es damals naheliegend den Fluss in den Untergrund zu verlegen und eine moderne vielspurige Straße für den Autoverkehr zu errichten.

73. Temporäre Begegnungszonen Wien. 2020, Karo Pernegger. (wienzufuss.at)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

74.

75.

74. Visualisierung Umgestaltung Champs-Élysées.(Baldwin, 2021)

75. Visualisierung Umgestaltung Champs-Élysées. (Baldwin, 2021)

Der Cheonggye Freeway galt zur Zeit seiner Errichtung als Zeichen für Modernität und Industrialisierung. Doch fast 40 Jahre nach dem Bau galt der Bereich entlang seines Verlaufs abermals als Problemzone. Der starke Verkehr machte die Gegend zu einer heruntergekommenen Industriezone, ohne Lebensqualität für ihre AnwohnerInnen. Im Jahr 2001 wurde der Bürgermeister Lee Myung-bak mit dem Versprechen ins Amt gewählt, die Autobahn abbrechen zu lassen und den Fluss zu revitalisieren. Bevor die Abbrucharbeiten im Jahr 2003 starteten, wurde eine Schnell-Bus-Linie entlang der Strecke der Autobahn eingerichtet, um den Menschen, die bis dahin mit dem Auto unterwegs waren, einen geeigneten Ersatz zu bieten. Im Jahr 2005 wurden die Arbeiten zur Revitalisierung des Flusses abgeschlossen und sein Flussbett ist seither ein beliebter Freiraum in der Wolkenkratzermetropole.

76. Reste des Cheonggye Freeway. Mina Oh. o.A.

77. Cheonggye Fluss heute. o.A.

76.

77.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Gestaltungsansätze

Reduktion des MIV

Die Fahrspuren für den motorisierten Verkehr nehmen am Gürtel bis zu 86% des vorhandenen Querschnitts (siehe Querschnitte weiter oben) ein. Abschnittsweise gibt es bis zu 8 Fahrspuren sowie zusätzliche Flächen für den ruhenden Verkehr. FußgängerInnen stehen am Gürtel hingegen durchschnittlich nur 18% des Querschnitts zur Verfügung. Hier sind auch Gehsteige mit einer Breite von nur 1 m inkludiert, obwohl laut den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) die heute vorgeschriebene Mindestbreite für Gehsteige im Straßenraum 2 m beträgt. (VCÖ, 2001, S. 13)

Um eine ausgewogene Verteilung des öffentlichen Raums am Gürtel zu erreichen, muss die Anzahl der Fahrspuren stark verringert werden. Das derzeit anfallende Verkehrsaufkommen lässt diese Maßnahme, an einer der meistbefahrenen Straßen Österreichs, unmöglich wirken. Verkehrswissenschaftliche Analysen der jüngeren Zeit haben jedoch gezeigt, dass eine Mischung aus sogenannte Push & Pull Faktoren, also einem Maßnahmenverbund aus Angebotsverbesserungen für den ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und Fuß- und Radverkehr, sowie Einschränkungen für den KFZ-Verkehr, die größte Wirkung bei der Reduktion des MIV erbringen (vgl. Zukunft Mobilität, 2020).

Da sich die Stadt Wien mit der Smart City Rahmenstrategie das Ziel gesetzt hat bis 2030 einen größtmöglichen Anteil des MIV auf den öffentlichen Verkehr sowie auf nicht-motorisierte Verkehrsarten zu verlagern (vgl. Telepak, 2015, S. 16), soll der Wiener Gürtel als zukunftsweisendes Leuchtturmprojekt dienen und mit einer gerechten Aufteilung des verfügbaren Raums die jahrzehntelange Bevorzugung des Automobils beenden. Der angestrebte Modal Split* im Wiener Personenverkehr von 80:20 (80% der Wege im Umweltverbund**, 20% der Wege mittel MIV) soll als Sinnbild für die Aufteilung der Flächen am Wiener Gürtel dienen und damit ein deutliches Statement für die Verkehrsplanungen der Zukunft setzen.

Die Fahrspuren am Gürtel sollen daher auf maximal 2 pro Fahrtrichtung reduziert werden, Flächen zum Abstellen von Privatfahrzeugen werden zur Gänze aufgelassen. Das System der Einbahnführung links und rechts der Stadtbahntrasse am Westgürtel kann beibehalten werden, um die Abbiegesituation an den Kreuzungen nicht unübersichtlicher zu machen. Für die Sicherheit der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wird die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Kreuzungsbereiche mit den großen Radialstraßen werden auf Gehsteigniveau angehoben und als Begegnungszonen ausgeführt – hier haben FußgängerInnen absoluten Vorrang.

78. Aufteilung der Flächen in Anlehnung an den angepeilten Modal Split. Eigene Darstellung

79. Freie Wahl der Verkehrsmodi. Eigene Darstellung.

* Modal Split (Verkehrsmittelwahl): Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Im Allgemeinen wird der Modal Split auf die Wege bezogen und gibt an, welcher Anteil an der Gesamtzahl der Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird. (Rosenberger, 2014, S. 138)

** Umweltverbund: Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der – in Hinblick auf Schadstoffausstoß, Flächenverbrauch und Lärmbelastung – umweltverträglichen Verkehrsarten und ihre aktive Vernetzung: FußgängerInnenverkehr, Radverkehr (inkl. öffentlicher Fahrradangebote wie City-Bikes), öffentlicher Verkehr (S-, U-, Straßenbahn, Bus) sowie – im weiteren Sinn – Taxis, Car-Sharing- und Mitfahrangebote. (Rosenberger, 2014, S. 140)

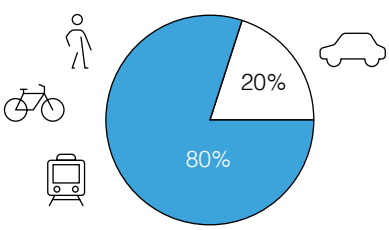
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Mobilitätsstationen

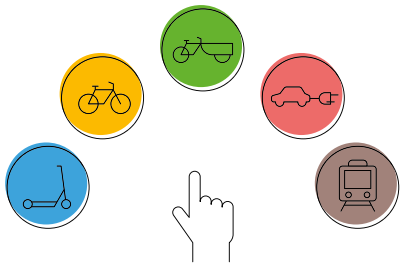
Um den Autoverkehr am Gürtel zu reduzieren, braucht es wie erwähnt eine Kombination von Maßnahmen. Dazu gehört auch das Angebot an alternativen, nachhaltigen Verkehrslösungen auszubauen – Mobilitätsstationen an stark frequentierten Orten sind dazu ein ideales Mittel. *„An Mobilitätsstationen werden unterschiedliche Mobilitätsangebote und Services räumlich gebündelt und miteinander verknüpft.“* (Zientek et al., 2018, S. 10) Hier stehen unterschiedliche Verkehrsmittel zur Verfügung, die mittels Smartphone gefunden, reserviert und entlehnt werden können.

Das Angebot der Mobilitätsstationen am Gürtel kann je nach Standort variieren, die Grundausstattung besteht aus Fahrzeugen mit Elektroantrieb in unterschiedlichen Ausführungen (E-Auto, E-Fahrrad, E-Scooter) und kann durch Fahrzeuge für speziellere Anforderungen ergänzt werden (e-Kleintransporter, e-Lastenfahrrad). Diese Spezialfahrzeuge sind je nach Platzangebot an den einzelnen Standorten stationiert, können jedoch mit einer gewissen Vorlaufzeit auch zu einem bestimmten Standort bestellt werden. In Ergänzung mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs können somit nahezu alle Anforderungen an eine nachhaltige urbane Mobilität erfüllt werden.

Am Wiener Gürtel bieten sich Flächen im Umfeld einiger U6-Stationen als ideale Standorte für diese Mobilitätsstationen an. Die gute Erreichbarkeit durch den öffentlichen Verkehr und die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz von Wien sorgt für eine ideale Voraussetzung, um das Angebot möglichst vielen Menschen zugänglich zu machen. Die selbstständig von den Kundinnen und Kunden zu bedienenden Entlehnstationen können mancherorts auch durch einen betreuten Servicepoint ergänzt werden. Hier können sich Menschen zu Mobilitätsthemen beraten lassen und weitere Angebote in Anspruch nehmen. Diese Servicestationen lassen sich gut mit anderen gewerblichen oder öffentlichen Einrichtungen am Gürtel, wie beispielsweise Geschäften, Lokalen, Vereinen oder Bahnhöfen verbinden.



78.

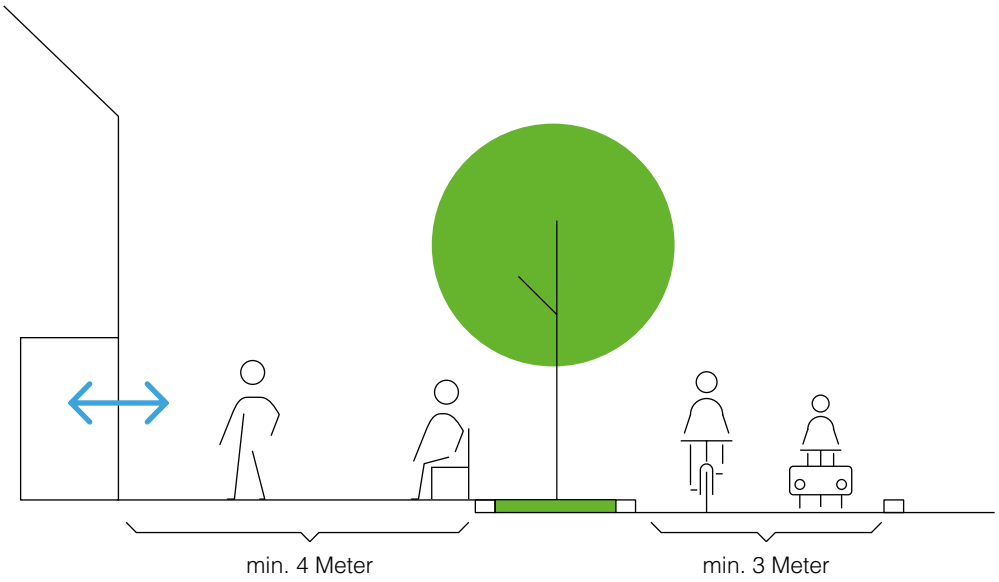


79.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Straße als Lebensraum

Durch die Reduktion der Fahrspuren am Gürtel besteht die Möglichkeit, die Straße wieder zum wertvollen Lebensraum zu machen. Breite Gehsteige und weniger Lärm und Abgase laden die Menschen zum Flanieren ein. Die gewerblichen Betriebe in der Erdgeschoß-Zone profitieren von mehr Laufkundschaft und können die Flächen vor ihren Geschäften als zusätzliche Verkaufsräume nutzen. Das Erdgeschoß wird wieder zum „*urbanen Schwellenraum*“ und die „*Funktionen des Hauses können sich wieder auf die Straße ausdehnen*“ (Psenner, 2014a, S. 106), wie es zur Zeit der Errichtung der Gürtelstraße noch üblich war.



80.

81.

80. Lebendige EG-Zonen. Eigene Darstellung

81. Hasnerstraße. 2020, o.A. (wien.gruene.at) Beispiel eines lebenswerten städtischen Freiraums

82. Bestandskarte der baulich getrennten Radweg am Gürtel. (Leth, 2020)

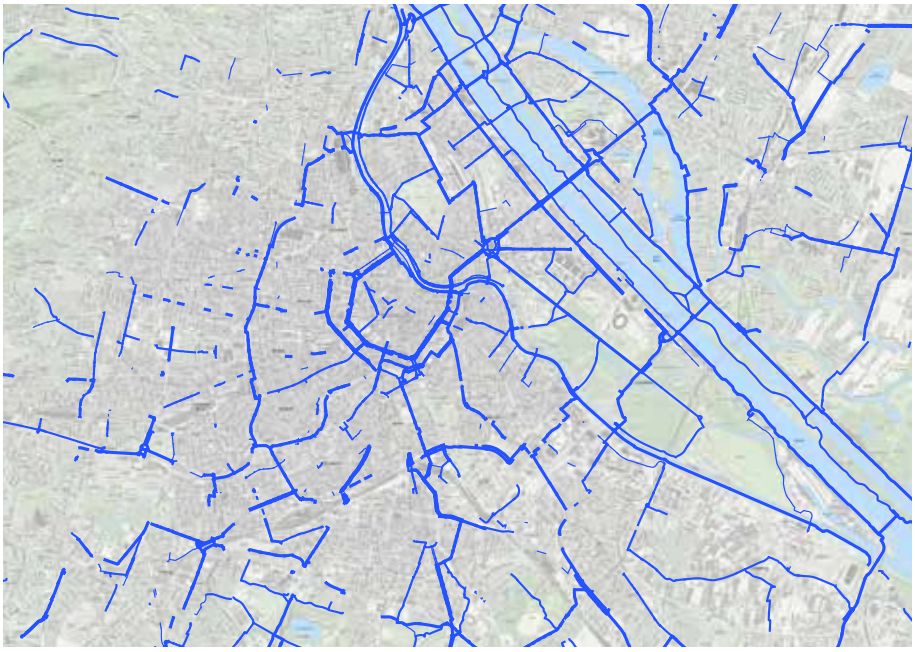
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Ausbau der Radwege

Immer mehr Menschen in Wien benutzen das Fahrrad nicht nur in ihrer Freizeit, sondern auch auf ihren Alltagswegen. Dieser Trend wurde im Jahr 2020 durch die Covid 19-Pandemie noch verstärkt – so wurden an den Zählstellen in Wien im Vergleich zu 2019 ein Anstieg von 12 % bei den Fahrradfahrten gemessen (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020). Auch in den Wintermonaten waren deutlich mehr Radfahrerinnen und Radfahrer auf Wiens Straßen unterwegs.

Das Fahrrad ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, welches den Wunsch nach individueller Mobilität zu einem günstigen Preis erfüllen kann. Doch obwohl Wien in den letzten Jahren viel in den Ausbau der Fahrradinfrastruktur investiert hat, fühlen sich dennoch viele Menschen mit dem Fahrrad auf den Straßen unsicher. Eine Befragung unter Radfahrenden im Zuge einer Studie der TU Wien hat ergeben, dass sich 82% der Befragten auf [Anm. d. Autorin: baulich getrennten] Radwegen sicher fühlen, aber lediglich 4% auf [Anm. d. Autorin: baulich nicht getrennten] Radfahrstreifen. (vgl. Leth, 2020, S. 6)

Der Gürtel verfügt streckenweise über gut ausgebaute Radwege, doch seine Funktion als städtischer Verteiler erfüllt er für Radfahrende noch nicht zur Gänze. Vor allem am Südgürtel gibt es Abschnitte die mit dem Rad nicht sicher befahren werden können. Im Bereich des Matzleinsdorferplatzes gibt es z.B. nicht einmal Nebenfahrbahnen die als Alternativroute verwendet werden könnten. Um eine gleichberechtigte Nutzung für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu ermöglichen wird für den Gürtel eine, über seine gesamte Länge durchgehende, baulich getrennte Radwegeverbindung vorgesehen.



82.

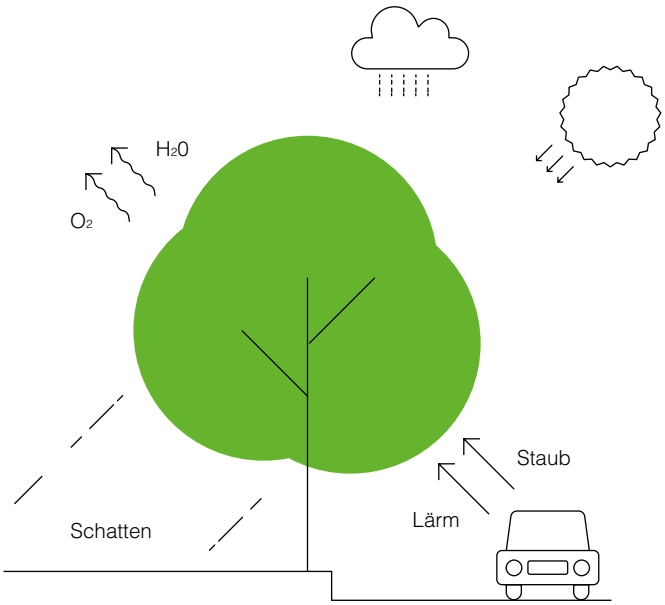
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Grüne Infrastruktur

Ein wichtiger Punkt bei sämtlichen Planungen im öffentlichen Raum sollte, im Hinblick auf die Auswirkungen des Klimawandels und der notwendigen baulichen Nachverdichtung der Stadt, der urbanen grünen Infrastruktur beigemessen werden. Dabei handelt es sich um ein *„Netzwerk aus naturnahen und gestalteten Flächen und Elementen in Städten, die so geplant und unterhalten werden, dass sie gemeinsam eine hohe Qualität in Hinblick auf Nutzbarkeit, biologische Vielfalt und Ästhetik aufweisen und ein breites Spektrum an Ökosystemleistungen erbringen.“* (Hansen et al., 2017, S. 3)

Der Wiener Gürtel verfügt bereits in Ansätzen über diese grüne Infrastruktur. Vor allem am Westgürtel und in Teilabschnitten des Südgürtels gibt es große zusammenhängende Grünflächen sowie stattliche Baumreihen. Auch die von den Wiener Stadtgärten nur extensiv gepflegte „Gaudenzdorfer Stadtwildnis“ trägt durch die großen versickerungsoffenen Grünflächen und ihren Artenreichtum zu einem ökologischen Ausgleich im Stadtgebiet bei.

Dennoch bleibt für eine zukunftsweisende Ausstattung des Gürtelraums mit grüner Infrastruktur noch viel Luft nach oben. Die Erbauer der Gürtelstraße setzten Anfang des 19. Jahrhunderts bereits Baumreihen als Schutz vor ungewünschten Emissionen ein. Da jedoch zu dieser Zeit Automobile noch eine Seltenheit waren und dementsprechend nicht als starke Lärm- und Abgasquellen wahrgenommen worden, sah man die Baumpflanzungen nur an den Flanken der Stadtbahn vor, die anfangs noch mit Dampf betrieben wurde und dadurch starke Emissionen verursachte.



83.

83. Wirkung von Stadtbäumen. Eigene Darstellung

84. Funktionen einer „freien“ Mittelzone. Eigene Darstellung

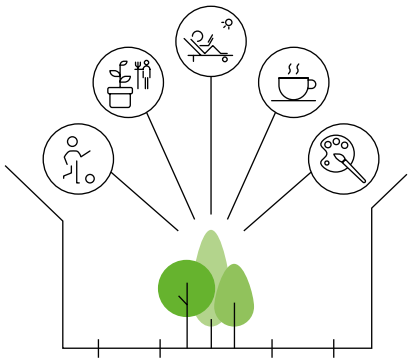
Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

In Zukunft sollen am Gürtel durchgehende Baumreihen entlang der äußeren Gehsteige für eine visuelle Abgrenzung zwischen Gehenden und Fahrenden sorgen. Der Raum zwischen den Baumscheiben ist dem Gehsteig zuzuschreiben und kann vielfältig genutzt werden (Gastgärten, Kunst im öffentlichen Raum, Stadtmobiliar, etc.). Die Gehsteige selbst sind mit versickerungsoffenen Belägen versehen. Die Bäume spenden Schatten und sorgen so auch im Hochsommer für angenehme Temperaturen, zusätzlich können sie den Lärm reduzieren und machen somit auch die Wohnungen mit Fenstern direkt zum Gürtel wieder lebenswerter. Die Aufenthaltsqualität im Vorland der Gebäude wird angehoben und wirkt damit als zusätzlicher Attraktor für potentielle Kunden und Kundinnen der Wirtschafts- und Gastronomiebetriebe.

Freiraum Mittelzone

Der Gürtel verläuft durch das am dichtesten bebaute Gebiet Wiens, die Gründerzeitbaublöcke verfügen Großteils über Nettogeschoßflächenzahlen zischen 2 und 4 (vgl. Stadt Wien MA18, 2014). Dies bedeutet, dass die Blockinnenbereiche meist zur Gänze verbaut sind und viele Gebäude überhaupt nur über kleine Lichthöfe verfügen. Private Freiflächen sind in diesen Gebieten Mangelware und werden dementsprechend teuer verwertet. Aber auch öffentliche Freiräume gibt es nur in einem unzureichenden Ausmaß. Grünflächen sind nur vereinzelt in Form von sogenannten „Beserlparks“ vorhanden, Plätze und Straßen werden von Flächen für den ruhenden und fahrenden motorisierten Verkehr eingenommen.

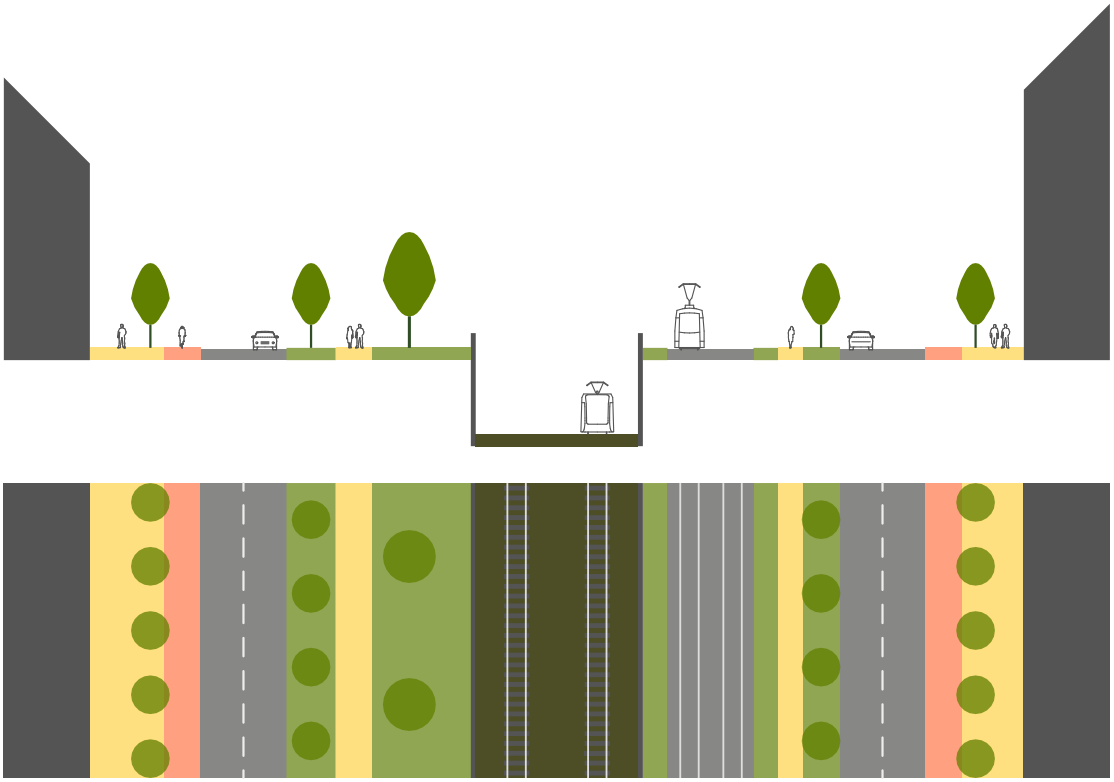
Dieses Defizit soll mit einer durchgehenden qualitativen Freiraumgestaltung am Gürtel gelindert werden. Der grüne Boulevard wird durch die Umgestaltung ein öffentlicher Freiraum für alle BewohnerInnen der Stadt. Die Randzonen des Gürtels wird hauptsächlich durch Gewerbe und Gastronomieangebote geprägt sein, die Mittelzone bietet hingegen Platz für naturnahe Erholung und sportliche Freizeitgestaltung. Durchgehende Begrünung, ansprechendes Stadtmobiliar und großzügige Bewegungsflächen machen die grüne Mittelzone zu einem städtischen „Naherholungsgebiet“.



84.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



85.

85. Vorschlag für die Gestaltung des Mariahilfer Gürtels. Eigene Darstellung.

86. Vorschlag für die Gestaltung des Lerchenfelder Gürtels. Eigene Darstellung.

87. Vorschlag für die Gestaltung des Margaretengürtels. Eigene Darstellung.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

86.

87.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Conclusio

Conclusio

Die Recherche zu dieser Arbeit wurde mit der Intention begonnen den Wiener Gürtel in seiner Gesamtheit als städtische Struktur zu begreifen. Unzählige Menschen kreuzen den Gürtel tagtäglich auf ihren Wegen durch die Stadt, doch kaum jemand sieht in ihm etwas anderes als ein städtisches Verkehrsband, eine „ungeliebte“ aber „notwendige“ Verbindungsachse im Straßenverkehr. Ob mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß: wer am Gürtel unterwegs ist, will ihn normalerweise so schnell wie möglich hinter sich lassen. Der Blick ist angestrengt auf den Verkehr gerichtet, um sicher ans Ziel zu kommen. Doch gerade, wenn man den Blick am Gürtel etwas schweifen lässt, kann man an jeder Ecke Hinweise auf seine bewegte Geschichte entdecken.

Zu Beginn dieser Arbeit war es mir daher ein Anliegen, die Transformationsprozesse am Wiener Gürtel nachzuvollziehen und die Wechselwirkungen, die sich zwischen diesen Prozessen und den übrigen städtischen Entwicklungstendenzen ergeben haben, zu beleuchten. Dazu war es wichtig bei der Entstehung des Linienwalls anzusetzen, da der Verteidigungswall aus dem 18. Jahrhundert maßgebliche Entwicklungen am späteren Gürtel vorgegeben hat. Sein topografisch bewegter Verlauf quer zu den Hängen der Wienerwaldberge beeinflusste zum Beispiel fast 200 Jahre später die Gestaltung des Stadtbahn-Viadukts durch Otto Wagner. Auch die Lage der großen Bahnhöfe in Wien wurde unmittelbar durch den Linienwall vorgegeben, da die Bahnlinien aus dem ganzen Kaiserreich an seinen Pforten endeten. Und schlussendlich die Gürtelstraße, die großteils am äußeren Rand der gezackten Linie des Erdwalls angelegt wurde und dem gründerzeitlichen Blockraster als gerade Führungslinie diente.

Mit Anfang des 20. Jahrhunderts war die Struktur des Wiener Gürtels dann im Großen und Ganzen festgelegt und in die Stadt eingeschrieben, doch die Transformation der Raumfigur hörte hier noch lange nicht auf. Der Gürtel, der als Begleitstraße für das neue Massentransportmittel, die Stadtbahn, geplant wurde, sollte die Verbindung zwischen den verschiedenen Bereichen der Stadt herstellen und vor allem dem zügigen Güterverkehr dienen. Trotz dieser starken funktionellen Ausrichtung der Straße, wurde sie dennoch als großzügiger Boulevard mit gestalteten Grünflächen und Spazierwegen für

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

die BewohnerInnen der Stadt angelegt. Dadurch wurde der Wiener Gürtel, 40 Jahre nach dem Bau des Rings, zum Prachtboulevard der „kleinen Leute“, zur „Ringstraße des Proletariats“.

Doch auch politische Entscheidungen der vergangenen Jahrhunderte hinterließen ihre Spuren im Stadtgefüge. Am Wiener Gürtel zeigt sich in den städtebaulichen Grundlagen-Karten bis heute eine scharfe Grenze zwischen den verschiedenen, jeweils betrachteten Kategorien. Vor allem sozialräumliche Karten zeigen bestehende sozioökonomische Unterschiede zwischen der Bevölkerung in den Gebieten innerhalb und außerhalb des Gürtels., die sich durch einen höheren Anteil der Personen mit niedriger formaler Bildung oder mit geringem Haushaltseinkommen als in den Bezirken innerhalb des Gürtels zeigen.

Die Hintergründe zum Entstehen dieser scharfen Trennung im sozialen Gefüge der Stadt standen daher ebenfalls bei dieser Arbeit im Vordergrund. Es hat sich gezeigt, dass der Linienwall auch hier einen weitreichenden Einfluss gehabt hat. Seine Funktion als Steuer- und später auch Stadtgrenze hat zur sozialen Segregation beigetragen und diese nachhaltig in der Stadt verankert. Die Ressentiments zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen innerhalb und außerhalb des Walls waren dann auch für die schwierigen Verhandlungen zur Eingemeindung der Vororte sowie zum Abbruch des Linienwalls verantwortlich. Mit dem Bau des Gürtelboulevards wollte man daher einen attraktiven Stadtraum schaffen und damit eine Annäherung der BewohnerInnen der „alten“ und „neuen“ Stadtteile ermöglichen.

Dieser „attraktive“ Stadtraum wandelte sich jedoch in den darauffolgenden Jahrzehnten immer mehr zu einer „lärmenden“ und „stinkenden“ Verkehrshölle. Die autogerechte Stadtplanung der Nachkriegszeit hatte nur das möglichst ungehinderte Vorankommen der Kraftfahrzeuge im Blick, FußgängerInnen und langsamere Verkehrsteilnehmer wurden als lästiges Hindernis wahrgenommen und, wo möglich, aus dem Straßenraum verdrängt. Und obwohl der Gürtel kein physisches Hindernis darstellt, so wie es einst der Linienwall tat, bildet er dennoch bis heute eine Grenze in der Stadt. Die Vernachlässigung des öffentlichen Raums, die untergenutzten Erdge-

schosszonen und die übermäßige Verkehrsbelastung machen den Gürtel zu einem blinden Fleck in der Wahrnehmung der Menschen und sind für die ideelle Barrierewirkung verantwortlich, die der Gürtel für viele Menschen unbewusst darstellt.

Daher wurde im dritten Teil der Arbeit versucht Entwicklungsansätze für den Gürtel der Zukunft zu entwickeln, um ihn wieder zu einem attraktiven Boulevard für alle BewohnerInnen der Stadt zu machen. Dabei war es wichtig seinen transformativen Charakter zu berücksichtigen und zu erhalten, damit er für zukünftigen Anforderungen an die Stadtentwicklung gewappnet ist und seine strukturelle Permanenz auch in vielen hundert Jahren noch in der Stadt ablesbar sein wird.

Die ersten beiden Aspekte meiner Arbeit waren für das Verständnis und die Einordnung der Transformationen am Wiener Gürtel essentiell, daher habe ich hier meinen Schwerpunkt gesetzt. Dadurch konnte ich sehr viel über die Entwicklung der Stadt Wien lernen und Zusammenhänge in der gesamtstädtischen Entwicklung nachvollziehen. Dass der dritte Teil meiner Arbeit nur einen groben Überblick über mögliche Entwicklungsszenarien des Wiener Gürtels bietet und nicht weiter in die Tiefe geht, ist den zeitlichen Rahmenbedingungen bei der Erstellung dieser Arbeit geschuldet. Ich hoffe dennoch für den städtebaulichen Diskurs, in Bezug auf die Entwicklungspotentiale des Wiener Gürtel, einen Beitrag geleistet zu haben und beabsichtige in Zukunft dieses Thema im Rahmen meiner Arbeitstätigkeit wieder aufgreifen zu können.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek WIEN Your knowledge hub

88. Sechs Elefanten vom Zirkus Williams marschieren über die Straße. 1953, United States Information Service (ONB Bildarchiv)

88.

Danksagung

Mein besonderer Dank gilt:

Meiner Betreuerin Assoc.Prof Dipl.-Ing. Dr.habil. **Angelika Psenner** und den KomilitonInnen aus dem Diplomseminar für den fachlichen Input und die Unterstützung bei der Erstellung dieser Arbeit.

Meiner **Mama** für ihre Hilfe und ihr Verständnis in dieser schwierigen Zeit.

Sunny, Robert und Marion, ohne die diese Arbeit nicht fertig geworden wäre.

Susanne Tobisch für die unzähligen Spaziergänge durch, anregende Gespräche über und die geteilte Liebe für diese Stadt.

Eric, Harald, Karin, Stefan und **Susi a.k.a. Atelier bnullfuenf** für die besten Studienjahre die ich mir wünschen konnte.

Roland, dafür dass er immer an mich geglaubt hat.

Meinem Freund **Robert** für seine Zuversicht, seine Aufmunterungen und seine Kochkünste.

und **Filou**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

01. Chelsea, Gürtel. 2019, Oczeret (APA/Kurier) 14

02. 9., 17., 18. Gürtel. 2019, Fürthner (Stadt Wien) 17

03. Grundrissplan von Wien. 1704. Anguissola, Maronini. (WStLA, P1: 202732D)
Ausschnitt; Eigene Hervorhebung des Linienwalls (inkl. Nordpfeil) 24

04. 1704 – Historische Landschaftsentwicklung. Wien Kulturgut (ViennaGIS) 27

05. 1780 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS) 27

06. 1825 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS) 27

07. 1875 – Historische Landschaftsentwicklung Wien Kulturgut (ViennaGIS) 27

08. Morphologische Karte von Wien, 1973 (Julius Fink) Ausschnitt 28

09. Querschnitt Linienwall. Eigene Darstellung. (nach Buchmann 1974) 30

10. Wildgansplatz. Grabenseitiger Wallabschnitt. 2010, Stadtarchäologie Wien. (Mader et al., 2017) 30

11. Weyringergasse. Wallabschnitt. 2010, Mader. (Mader et al., 2017) 30

12. Ansicht der Mariahilfer Linie. 1840. Clarot, Gerstmayer (ONB Bildarchiv) 32

13. Die Verteidigung der St. Marxer Linie am 28. Oktober 1848. um 1898. Rossdorfer (Sammlung Wien Museum) 32

14. Linientore nach Eröffnungsjahr. Eigene Darstellung. 33

15. Beispiel Grundriss einer Linientor-Anlage. Eigene Darstellung (nach Huber, 1769) 34

16. Ansicht Lerchenfelder Linie. 1840. o.A. (ONB Bildarchiv) 34

17. & 18. Verortung der ehemaligen Linien mit Gebäudebestand einst/jetzt. Hernalser Gürtel 1893/2021 o.A.
(ONB Bildarchiv; Google Earth) Eigene Hervorhebung. 35

19. & 20. Verortung der ehemaligen Linien mit Gebäudebestand einst/jetzt. Währinger Gürtel 1890/2021 o.A.
(ONB Bildarchiv; Google Earth) Eigene Hervorhebung. 35

21. Schematische Darstellung der historischen Gebietsstände Wiens im Vergleich zum heutigen Gemeindegebiet. 2015,
Anna Hagen (Hagen, 2015) 38

22. Ein Volksring für Wien. 1893, Eugen Fassbender (Der Bautechniker, 1894) 40

23. Catastral-Plan. 1893, Prohaska Eduard (Prohaska& Frankl, 1893) Ausschnitt 41

24. Luftaufnahme. 2020, (ViennaGIS) Ausschnitt 41

25. Querprofil der historischen Gürtelstraße mit der Stadtbahn. (nach Goldemund, 1902) Eigene Darstellung 42

26. Kinder spielen am Wall. 1900. Österreichische Lichtbildstelle (ONB Bildarchiv) 43

27. Leben und Treiben auf den Linienwällen. 1894, Staudenheim (Sammlung Wien Museum) 43

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

28. Partie von der Gürtellinie. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder) 44

29. Viadukt und Durchlass an der ehemaligen Währinger Linie. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder) 44

30. Abzweigung von der Donaukanallinie nach Döbling. 1896, Chiavacci (Wiener Bilder) 44

31. Entwurf Otto Wagners für in Glas aufgelöste Bogenfassaden. 1894, Otto Wagner (aus Tillner et. al., 2000) 44

32. Rekonstruierte Punktbelastungspläne der ersten Wiener Straßenverkehrszählungen 1872. o.A. (Kurz, 1981) 47

33. Gürtelbrücke. Luftaufnahme 1968 o.A. (Landesbildstelle, Wien-Burgenland) 50

34. Überführung der Gürtelfahrbahnen am Südtiroler Platz. 1989, Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt (Wr. Bundesstr. AG) 52

35. Leichte Einhausung der bestehenden Gürtelfahrbahnen. 1989, Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt (Wr. Bundesstr. AG) 53

36. Urban-Loritz-Platz mit Straßenbahn-Haltestelle. 2009, Wikimedia Commons. (User:My Friend, CC BY-SA 3.0) Ausschnitt 56

37. Die Hauptbücherei Wien am Urban-Loritz-Platz. 2012, Wikimedia Commons. (Haeferl, CC BY-SA 3.0) Ausschnitt 56

38. Bahnhof City Wien West. 2012, Wikimedia Commons (Sven Gross-Selbeck, CC BY 3.0) Ausschnitt 57

39. Wien Hauptbahnhof. 2014, Wikimedia Commons (Tokfo, CC BY 3.0 AT) Ausschnitt 57

40. Südtiroler Platz. o.A. (Stadt Wien Architektur und Stadtgestaltung) 58

41. Südtiroler Platz. o.A. (Stadt Wien Architektur und Stadtgestaltung) 59

42. Landstraßer Gürtel, ASt Landstraße/ Gürtel. 2020, Eigenes Foto 60

43. Lineare Strukturen am Gürtel. Eigene Darstellung 63

44. Bewegungsräume. Eigene Darstellung 64

45. EG-Nutzung. Eigene Darstellung 65

46. Gürtel Querschnitte. Eigene Darstellung 66

47. Gürtel Querschnitte. Eigene Darstellung 67

48. Gürtel Querschnitte. Eigene Darstellung 68

49. Gürtel Querschnitte. Eigene Darstellung 69

50. - 55. Zu Fuß am Gürtel. Eindrücke. 2021, Eigene Fotos 70

56. - 61. Zu Fuß am Gürtel. Eindrücke. 2021, Eigene Fotos 71

62. Einwohnerdichte 2020. (Stadt Wien MA18) 74

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

63. Verteilung der Wohnbevölkerung nach Ausbildung 2016 (Stadt Wien MA18) 74

64. Bundesstraßennetz A, S und B in Wien laut Bundestraßengesetz 1971 75

65. Lärmkarte Landesstraßen 2017. (laerminfo.at) 76

66. Feinstaubbelastung 2016. Messung Hans-Peter Hutter; Grafik VCÖ. (Österreichische Ärztezeitung, 2011) 76

67. Stadtbahnbogen Währinger Gürtel 2020. Eigenes Foto 77

68. Stadtbahnbogen Währinger Gürtel 2020. Eigenes Foto 77

69. Hauptbahnhof Wien 2021. Eigenes Foto 79

70. Lugner City, Lugner Brücke. 2014, flickr.com/ Crowfly Vienna (CC BY-SA 2.0) 79

71. & 72. Der Gürtel in Zukunft. Eigene Kollage (Cut-Outs von www.skalgubbar.se) 82

73. Temporäre Begegnungszonen Wien. 2020, Karo Pernegger. (wienzufuss.at) 84

74. Visualisierung Umgestaltung Champs-Élysées.(Baldwin, 2021) 86

75. Visualisierung Umgestaltung Champs-Élysées. (Baldwin, 2021) 86

76. Reste des Cheonggye Freeway. Mina Oh. o.A. 87

77. Cheonggye Fluss heute. o.A. 87

78. Aufteilung der Flächen in Anlehnung an den angepeilten Modal Split. Eigene Darstellung 89

79. Freie Wahl der Verkehrsmodi. Eigene Darstellung. 89

80. Lebendige EG-Zonen. Eigene Darstellung 90

81. Hasnerstraße. 2020, o.A. (wien.gruene.at) Beispiel eines flexiblen städtischen Freiraums 90

82. Bestandskarte der baulich getrennten Radweg am Gürtel. (Leth, 2020) 91

83. Wirkung von Stadtbäumen. Eigene Darstellung 92

84. Funktionen einer „freien“ Mittelzone. Eigene Darstellung 93

85. Vorschlag für die Gestaltung des Querschnitts des Mariahilfer Gürtels. Eigene Darstellung 94

86. Vorschlag für die Gestaltung des Querschnitts des Lerchenfelder Gürtels. Eigene Darstellung 95

87. Vorschlag für die Gestaltung des Margaretengürtels. Eigene Darstellung. 95

88. Sechs Elefanten vom Zirkus Williams marschieren über die Straße. 1953, United States Information Service (ONB Bildarchiv) 101

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Literaturverzeichnis

Baldwin, Eric. (2021). Paris to Turn Champs-Élysées into Expansive Urban Garden [Online]. Arch Daily. URL: https://www.archdaily.com/955080/paris-to-turn-champs-elysees-into-expansive-urban-garden?ad_source=search&ad_medium=search_result_all [abgerufen am 21.03.2021].

Berger, Hans. (1894). Die preisgekrönten Entwürfe zu einem General-Regulirungsplan von Wien. Der Bautechniker. Zentralorgan f. d. österr. Bauwesen. Zeitschrift f. Bau- u. Verkehrswesen, Technik u. Gewerbe. Nr. 19; XIV. Jahrgang.

Bobek, Hans & Lichtenberger, Elisabeth. (1966). Wien – Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Graz – Köln, Verlag Hermann Böhlaus Nachf.

Buchmann, Bertrand Michael. (1974). Der Wiener Linienwall. Geschichte und Bedeutung. Dissertation, Universität Wien.

Czeike, Felix (1994). Historisches Lexikon Wien: in 5 Bänden – Band 3 (Ha-La), Wien, Kremayr & Scheriau.

Czeike, Felix (1997). Historisches Lexikon Wien: in 5 Bänden – Band 5 (Ru-Z), Wien, Kremayr & Scheriau.

Die Presse. (1992). Ausgabe vom 13.8.1992.

Die Unzufriedene. (1930). Die Ringstrasse des Proletariats. Die Unzufriedene: Eine unabhängige Wochenschrift für alle Frauen, 30.08.1930.

Eggert, Klaus. (1971). Die Ringstraße, Wien, Zsolnay.

Fink, Julius 1973. Zur Morphogenese des Wiener Raumes, Berlin [u.a.].

Goldemund, Heinrich. (1902). Die bauliche Entwicklung und Stadtregulierung von Wien. Leipzig, Engelmann.

Grosse, Birgit; Rosenkranz, Paul & Stocker, Gunter. (2016). Straßenverkehrszählung Wien 2015. Auswertung Gemeindestraßen A+B. Wien, Snizek + Partner Verkehrsplanungsges.m.b.H

Hagen, Anna. (2015). Wiener Bauordnungen und Planungsinstrumente im 19. Jahrhundert. Wien, Zentrum für Umweltgeschichte.

Hansen, Rieke; Rolf, Werner; Pauleit, Stephan; Born, Dennis; Bartz, Robert; Kowarik, Ingo; Lindschulte, Katharina; Becker, Carlo & Schröder, Alice. (2017). Urbane Grüne Infrastruktur. Grundlage für attraktive und zukunftsfähige Städte. Bonn, Bundesamt für Naturschutz.

Hauer, Friedrich. (2010). Die Verzehrungssteuer 1829-1913 als Grundlage einer umwelthistorischen Untersuchung des Metabolismus der Stadt Wien. IFF - Faculty for Interdisciplinary Studies (Klagenfurt, Graz, Vienna), Alpen-Adria-Universität.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Käfer, Andreas & Gstir, Veronika. (2012). Zielgebiet Gürtel: Wiens größtes Bürgerbeteiligungsverfahren 2002 - 2007. Die Verwirklichung der Projekte 2007 - 2010, Wien, Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Kurz, Ernst. (1981). Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Wien, Stadt Wien, Geschäftsgruppe Stadtplanung

Leth, Ulrich. (2020). Erstellung einer Prioritätenliste baulicher Radverkehrsmaßnahmen für Wien. Endbericht. Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien.

Mader, Ingrid; Gaisbauer, Ingeborg & Chmelar, Werner. 2012. Der Wiener Linienwall: vom Schutzbau zur Steuergrenze. Museen der Stadt Wien - Stadtarchäologie.

Mayer, Wolfgang. (1972). Gebietsänderungen im Raume Wien 1850 - 1910 und die Debatten um das Entstehen eines Generalregulierungsplanes von Wien. Diss., Universität Wien.

Mayreder, Karl. (1896). Mittheilung über den General-Regulirungsplan von Wien. Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines. Nr. 26, S. 389-394.

Mobilitätsagentur Wien. (2020). Zählstellen: Radverkehr nahm im Jahr 2020 um 12 Prozent zu. [Online]. URL: https://www.fahrradwien.at/radfahren-in-zahlen/radzahlen-2020/ [abgerufen am 17.03.2021].

Münzel, Thomas; Hahad, Omar; Daiber, Andreas & Lelieveld, Jos. (2021). Luftverschmutzung und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Herz, Nr. 46, S. 120-128.

Petrovic, Madeleine; Nagl, Dieter & Gansterer, Markus. (2009). Der Wiener Gürtel: Wiederentdeckung einer Prachtstraße, Wien, Brandstätter.

Pirhofer, Gottfried & Stimmer, Kurt. (2007). Pläne für Wien – Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Wien, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18.

Pohanka, Reinhard (1993). Das alte Wien. Freud und Leid in der k.u.k. Haupt- und Residenzstadt Wien auf alten Photographien 1850-1914. Wien, J & V Edition Wien-Dachs Verlagsges.m.b.H.

Prohaska, Eduard. (1893). Catastral-Plan der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Angefertigt im Auftrage von Julius Frankl. Wien, k. u. k. milit.-geogr. Institut, Lechner.

Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. (1989a). Gürtel, Süd- und Westeinfahrt: neue Wege für Wien. Entwicklungsprogramm. Abschlußbericht der Projektleitung. Leitprojekt Südgürtel. Wien, Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt. (1989b). Gürtel, Süd- und Westeinfahrt: neue Wege für Wien. Entwicklungsprogramm. Abschlußbericht der Projektleitung. Leitprojekt Westgürtel. Wien, Wiener Bundestraßen Aktiengesellschaft.

Psenner, Angelika. (2013). Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen. SWS Rundschau, Nr. 2; 53. Jahrgang, S. 131-159, Ill.

Psenner, Angelika. (2014a). Das Wiener Grunderzeit-Parterre - Eine analytische Bestandsaufnahme. Pilotstudie - Abschlussbericht. https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_240533.pdf

Psenner, Angelika. (2014b). Don't Even Think of Parking Here. In I. H. Warnke & B. Busse (Hgg.), Place-Making in urbanen Diskursen. Berlin München Boston, Walter De Gruyter - Max Niemeyer Verlag. S. 121-147.

Raith, Erich. (2000). Stadtmorphologie. Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten, Wien [u.a.], Springer.

Rosenberger, Michael. (2014). STEP 2025: Stadtentwicklungsplan Wien. Wien, Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Sandgruber, Roman. (1987). Das Auto. Das Auto. Beiträge zur historischen Sozialkunde, Nr. 2, 17. Jg.

Seliger, Maren & Ucakar, Karl. (1985). Wien – Politische Geschichte 1740-1934: Entwicklung und Bestimmungskräfte großstädtischer Politik. Teil 1 (1740-1895), Wien München, Jugend & Volk Verlahgsgesellschaft m.b.H. Wien – München.

Süssenbek, Nicole & Gerstenmayer, Tina. (2007). Der Gürtel. Definition einer Veränderung, Wien, Memo - Verein für Geschichtsforschung.

Telepak, Gregory. (2015). Fachkonzept Mobilität: miteinander mobil. Wien, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Thenius, Erich. (1952). Über die Alterseinstufung der Arsenalterrasse von Wien. Mitteilungen der Geologischen Gesellschaft in Wien. Nr. 45, S. 135-146.

Tillner, Silja; Mattl, Siegfried; Öttl, Friedrich; Veigl, Christa; Madreiter, Thomas & Affenzeller, Gerlinde. (2000). Wien Urbion. Urban Intervention Gürtel West. Der Stand der Dinge. Wien, Stadtplanung Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

VCÖ. (2001). Straßenraum neu denken. VCÖ-Magazin für Mobilität mit Zukunft, Nr. 1/2021.

Veigl, Christa & Frankfurter, Bernhard. (1999). Stadtraum Gürtel Wien. Na-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

tur, Kultur, Politik. In Memoriam Bernhard Frankfurter. Wien, Promedia Dr.- u. Verl.-Ges.

Wien Geschichte Wiki. (2019). Unterpflaster-Straßenbahn [Online]. URL: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Unterpflaster-Straßenbahn&oldid=367839 [abgerufen am 26.03.2021].

wien.gv.at. (2021a). Hauptstraßen A und B - Generelle Bundesstraßenplanung [Online]. Stadt Wien Stadtentwicklung. URL: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/hauptstrassen-ab.html [abgerufen am 06.03.2021].

wien.gv.at. (2021b). Südtiroler Platz – Neugestaltung [Online]. Stadt Wien Architektur und Stadtgestaltung. URL: https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/suedtiroler-platz.html [abgerufen am 07.03.2021].

Willenbrock, Harald. 2014. Jan Gehl im Interview „Die Menschen in Bewegung setzen“ [Online]. brand eins Magazin. URL: https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2014/genuss/die-menschen-in-bewegung-setzen [abgerufen am 21.03.2021].

Zientek, Julia; Illek, Günther; Posch, Karl-Heinz & Möller, Anna. (2018). Leitfaden Mobilitätsstationen. Die Umsetzung von Mobilitätsstationen in Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel Zielgebiet Donaufeld. Wien, Stadt Wien MA18, Stadtentwicklung und Stadtplanung

Zukunft Mobilität. (2020). Zum Verhältnis von Push- & Pull-Maßnahmen im Kontext der Flächenfrage [Online]. URL: https://www.zukunft-mobilitaet.net/171460/urbane-mobilitaet/angebotsverbesserungen-ohne-einschraenkungen-push-and-pull-verkehr/ [abgerufen am 16.03.2021].

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.