

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

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



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

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

GRÜNGÜRTEL

Versuch der Neuinterpretation eines städtischen Transitraumes



DIPLOMARBEIT

GRÜNGÜRTEL

Versuch der Neuinterpretation eines städtischen Transitraumes

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

O. Univ. Prof. Dipl.-Ing. William Alsop

E 253.4

Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung Hochbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Christoph Köhler
9826172

Burggasse 93/15
1070 Wien
Österreich

Wien, am 02.06.2014

INHALT	4
PROLOG	6
GESCHICHTE	8
Stadtgeschichte	10
Geschichte des Gürtels	22
Geschichte der Grünraumplanung	38
ANALYSE	44
Die Topografie des Gürtels	48
Das Planungsgebiet	54
Zielgebiet Gürtel	84
Strategieplan für Wien 2004 und STEP05	92
STADTVISIONEN	94
Wiener Zukunftspläne	96
Visionen und Projekte in anderen Städten	98
KONZEPT	116
Einleitende Gedanken	118
Funktionales und räumliches Konzept	120
Gestaltungssystem	124
Verkehrskonzept	126
ENTWURF	132
Hauptebene	138
Obere Ebene	150
Untere Ebene	158
Ausschnitt 1 - Marktplatz mit Club	167
Ausschnitt 2 - Kletterbereich und Ruhezone	176
EPILOG	188
Danksagung	190
QUELLENANGABEN	192
Literaturverzeichnis	194
Internetquellen	196
Zitate	197
Abbildungsverzeichnis	198

PROLOG

„Postmoderne Lebensentwürfe verlangen vom Freiraum nicht nur Erholung, Entspannung und sicheres Geleit, sie suchen auch den Reiz, die Aufforderung und die kontrollierte Verunsicherung. Eine darauf ausgerichtete Landschaftsarchitektur dient weniger der Regeneration der Arbeitskraft, sondern vielmehr der Produktion von Stadtkultur.“ (Frank Lohrberg)

Laut dem „Quality of Living Ranking“ des Personalunternehmens Mercer aus dem Jahr 2014 liegt Wien zum vierten Mal in Folge in Führung, darf sich somit also als die Stadt mit der aktuell höchsten Lebensqualität weltweit bezeichnen. Diese und andere Studien wie etwa der UNO „State of the World cities“ Report, der die Faktoren Produktivität, Infrastruktur, Lebensqualität, Umwelt und soziale Gerechtigkeit berücksichtigt, stellen Wien gegenwärtig also ein gutes Zeugnis aus.

Wien steht aber auch, gerade durch seine Attraktivität bedingt, vor großen Herausforderungen, wie unter anderem dem für die Zukunft prognostizierten starken Bevölkerungswachstum und allen damit einhergehenden logistischen, infrastrukturellen und sozialen Problemen.

Aktuelle Studien von Statistik Austria besagen dass Wien etwa im Jahr 2035 zum ersten Mal seit 1910 wieder die Grenze von 2 Millionen Einwohnern überschreiten wird. Im gesamten Agglomerationsgebiet mit den umliegenden Teilen Niederösterreichs und des Nordburgenlandes werden laut diesen Prognosemodellen dann über 3 Millionen Menschen leben.

Dadurch bedingt kann von einem steigenden Verkehrsaufkommen ausgegangen werden, aber auch der Nutzungsdruck auf die innerstädtischen Freiräume wird zunehmen, vor allem in den ohnehin schon dicht bebauten und besiedelten Gründerzeitvierteln wie etwa entlang des Wiener Gürtels. Diese auch heute schon hochverdichteten Bereiche mit wenig Grünraum werden in der zukünftigen 2 Millionen Stadt weiter unter Druck geraten.

Dies alles erfordert nach intelligenten Steuerungsmaßnahmen wie einem vernünftigen Modal Split und weiteren infrastrukturellen Maßnahmen wie sie die Stadt Wien auch in ihren zukünftigen Stadtentwicklungsplänen wie dem STEP2025 anführt.

Vielleicht erfordert es für ein wachsendes Wien im Jahr 2035 und danach aber auch zusätzlich der Suche nach neuen Formen des öffentlichen Frei- und Grünraumes, der Neuorganisation gerade auch der dicht befahrenen Straßen sowie neuer Lösungen für die gründerzeitliche Blockrandbebauungen entlang solcher Straßenräume.

Diesem Gedanken der Erforschung neuer Formen und Funktionen von öffentlichem und privatem Grün- und Freiraum sowie Wohnraum entlang von Hauptverkehrsachsen, im konkreten Fall am Beispiel des Wiener Westgürtels, hat sich die vorliegende Diplomarbeit verschrieben.

Der Name „**GrünGürtel**“ ist als eine Hommage an den damals wegweisenden und seit 1905 kontinuierlich weiterentwickelten Wald- und Wiesengürtel rund um die Stadt zu sehen. Die Arbeit versucht nicht nur mit dem Wortspiel aus Grün und Gürtel eben dies, den Grüngürtel rund um die Stadt ein Stück weiter in die Stadt zu holen um neue durchgehende und großzügige innerstädtische Grünräume für ein Wien der Zukunft zu schaffen.

2

GESCHICHTE

Stadtgeschichte, Entstehung des Gürtels und Ursprünge der Wiener Grünraumplanung

STADTGESCHICHTE

Aufgrund der geografisch und klimatisch begünstigten Lage an der Donau, zwischen den Ausläufern der Voralpen und der pannonischen Tiefebene gelegen, ist das Wiener Becken ein sehr alter Siedlungsraum. So reicht die Geschichte der strategisch bedeutend weil zentral in Europa gelegenen, heutigen Metropole bis etwa 4000 Jahre in die Jungsteinzeit zurück.

Frühgeschichte

Funde weisen darauf hin, dass das seit der Jungsteinzeit kontinuierlich besiedelte Gebiet schon in der Altsteinzeit erstmals von Menschen begangen wurde. Des Weiteren finden sich im Wiener Stadtgebiet Siedlungsspuren aus der Kupfer- sowie der Bronzezeit und der darauf folgenden älteren eisenzeitlichen Hallstadtkultur, welche in der jüngeren Eisenzeit durch die Kelten abgelöst wurde.

Die Römer – Vindobona

Etwa ab Christi Geburt gelangt Wien in römische Hand. Im 1. Jahrhundert nach Christus adaptieren die Römer die keltische Siedlung Vindobona, nahe der Donau (heutiger Donaukanal) im Bereich des heutigen Stadtzentrums gelegen, zu einem römischen Militärlager zum Schutz der Nordgrenze des römischen Reiches, dem Limes. Noch heute kann man in den Baustrukturen des 1. Bezirkes den ehemaligen Mauerverlauf des Lagers und dessen Straßen erkennen.

Im 2. und 3. Jahrhundert entstand im Bereich des heutigen 3. Bezirkes eine dem Lager angeschlossene Zivilstadt, sodass zu der Zeit in und um Vindobona bis zu 30.000 Menschen lebten. Allerdings kam weder dem Lager noch der Lager-

vorstadt eine bedeutende Stellung innerhalb der damaligen Struktur der Region zu, das Verwaltungszentrum der Provinz Pannonien lag weiter östlich in Carnuntum.

Etwa zu Beginn des 5. Jahrhunderts begann, ausgelöst durch den Niedergang des römischen Reiches, und weiters bedingt durch eine Brandkatastrophe der langsame Niedergang der Siedlung.

Der Beginn des Mittelalters

Aus der Zeit nach dem 5. Jahrhundert bis zum 9. Jahrhundert sind keine schriftlichen Aufzeichnungen vorhanden, es wird nach den aktuellen archäologischen Erkenntnissen von einer Siedlungsunterbrechung ausgegangen.

Ab etwa 800 nach Christus kommt es dann zu ersten Kirchengründungen wie St. Ruprecht, St. Peter und Maria am Gestade, 881 wird die damals noch unbedeutende Siedlung erstmals urkundlich unter Ihrem heutigen Namen Wenia (Wien) erwähnt.

Grundrissplan der Stadt Wien
Plan aus dem Jahr 1547





Grundrissplan der Stadt Wien
Plan aus dem Jahr 1683

Die Babenberger und Ernennung zur Stadt

976 wird durch die Babenberger die Marktgrafschaft Ostarrichi (Österreich) eingerichtet, in deren Herrschaftsgebiet auch das heutige Wien lag. 1155 verlegen die Marktgrafen ihre Residenz nach Wien, 1156 wird Ostarrichi zum Herzogtum erhoben und Wien Sitz des Herzogs. Zwischen 1190 und 1240 wird die Stadtmauer errichtet, äußeres Merkmal jeder mittelalterlichen Stadt, 1221 bekommt Wien das Stadtrechtsprivileg mitsamt Stapelrecht verliehen.

Die Herrschaft der Habsburger beginnt

Ab 1276 beginnt die Herrschaft der Habsburger. 1365 wird die Wiener Universität gegründet, nach der Universität Prag somit eine der ältesten Universitäten im Bereich des damaligen Heiligen Römischen Reiches. 1438 wird die Stadt dann zur Residenzstadt des römisch-deutschen Reichs, 1469 auch Bischofssitz. Im späten Mittelalter erlebt Wien eine erste städtebauliche Blütezeit, ab etwa 1200 gewinnen die Vorstadtzonen ausgehend von den Ausfallstraßen stark an Kontur, die Stadt ist hochauftragend und dicht bebaut. Ab dem 14. Jahrhundert setzt eine gotische Umgestaltung ein, deren Erscheinung das Stadtbild noch bis zum Anfang des 17. Jahrhunderts prägt.

Erste Türkenbelagerung und Ausbau der Befestigungsanlagen

1529 kommt es zur ersten Türkenbelagerung, während dieser gelingt es den Angreifern zahlreiche Breschen in die noch weitgehend aus dem 13. Jahrhundert stammende Stadtmauer zu schlagen. Trotzdem wird die Belagerung wegen Nachschubproblemen und ungünstiger Witterung abgebrochen.

Als Folge werden die Wiener Befestigungsanlagen nach den Prinzipien der modernen italienischen Festungsbaukunst ausgebaut, was städtebaulich das Erscheinungsbild der Stadt

im Weiteren maßgeblich prägt. Die innere Stadt wird mit Bastionen und einem Graben umgeben, die davor liegende Freifläche, das sogenannte Glacis, bleibt unbebaut. Durch diese räumliche Einschränkung kommt es innerhalb der Befestigung zu einer städtebaulichen Verdichtung mit vielgeschossigen Bauten, die Verbindung zu den Vorstädten ist durch die räumlich und zahlenmäßig kleinen Stadttore eingeschränkt.

Nach der Teilung des habsburgischen Reiches 1556 wird Wien 1558 Hauptstadt des Heiligen Römischen Reiches und bleibt mit Unterbrechungen bis 1806 in dieser Funktion.

Dreißigjähriger Krieg und zweite Türkenbelagerung

Nach dem Dreißigjährigen Krieg von 1618 bis 1648 kommt es 1683 abermals zu einer osmanischen Belagerung. Mit dem Ende der zweiten Belagerung, in Folge des Sieges über die Türken vor Wien, setzt eine Wende im habsburgisch-osmanischen Kräfteverhältnis ein. Die Gefahr einer erneuten Belagerung durch die Osmanen ist nunmehr gebannt, Wien ist in dieser Zeit die prosperierende Hauptstadt einer europäischen Großmacht, damit einhergehend setzt eine rege Bautätigkeit ein. Im Zuge des Neu- und Wieder-



aufbaus wird Wien weitgehend barockisiert. Mit Bernhard Fischer von Erlach und Johann Lukas von Hildebrandt gestalten zwei große europäische Architekten den Ausbau der Stadt mit, es entstehen zahlreiche Kirchen und Paläste, die Vorstädte werden dichter verbaut.

Der Linienwall

Ungeachtet des Sieges über die Osmanen benötigt Wien wegen Unruhen innerhalb des habsburgischen Reiches allerdings weiterhin militärischen Schutz. 1704 wird daher der Bau des sogenannten Linienwalls beschlossen, der im Weiteren die





wachsenden Vorstädte miteinbeziehen soll und entlang des heutigen Gürtels verlief. Er diente zugleich als Schutzwall wie auch als Mautgrenze.

Die Zeit des Vormärz

Trotz gewisser Unterbrechungen in den Kriegspetoden findet im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert ein großer Zuzug statt, Wien stellt weiterhin das wichtigste Zentrum der Monarchie dar.

Die Zeit des Vormärz, der Zeitspanne zwischen dem Wiener Kongress und der Märzrevolution von 1848, war geprägt von unterschiedlichen Entwicklungen. Wien erlebte einerseits eine wirtschaftliche und kulturelle Blüte, zugleich aber hatte die Stadt mit großen sozialen Problemen zu kämpfen, die in der Revolution von 1848 kulminieren sollten.

Nach 1800 wächst die Bevölkerungszahl rasant von 250.000 Einwohnern innerhalb weniger Jahrzehnte auf eine halbe Million an. Zunehmend ist Wien nun nicht mehr nur die Stadt reinen Konsums, sondern auch eine Gewerbe- und Industriestadt. Dadurch erlangt vor allem die Vorstadtzone stadträumlich stärkere Bedeutung, durch die Erschließung vorher noch unbebauter Vorstadtgründe im späten 18. Jahrhundert verlagert sich der Wachstumsschwerpunkt dann noch mehr in diesen Bereich Wiens.

Außerhalb des Linienwalls gelegene und damit steuerlich begünstigte Wohnstätten fanden in der Bevölkerung großen Anklang, die Bewohner pendelten über die Linie zu ihren Arbeitsstätten. Diese entfernten sich im Zuge der industriellen Revolution, wenn auch immer noch klein- und mittelbetrieblich organisiert, immer mehr von den ursprünglichen Handwerksbetrieben der Neuzeit hin zu modernisierten Gewerben.

Mit diesen Entwicklungen einhergehend kam es zu einer zunehmenden ins Elend abrutschenden Situation in der städtischen Unterschicht, die wie ein Großteil der Bevölkerung trotz des rasanten Wirtschaftswachstums eine Verschlechterung im Lebensstandard erlebte, eine der wichtigsten Ursachen für die Revolution von 1848.

Die Aufhebung der feudalen Grundherrschaft

Mit der Revolution von 1848 wurde die feudale Grundherrschaft in Österreich aufgelöst. Damit gingen die grundherrschaftlichen Rechte in Hinblick auf die Verwaltung und Justiz an staatliche Einrichtungen über.

Diese Grundherrschaft hatte bis dahin dem Grundherren ein uneingeschränktes und exklusives Gestaltungsrecht eingeräumt, inklusive der Möglichkeit zur Parzellierung der Grundstücke, welches nur durch einige baurechtliche Vorgaben für Einzelvorhaben beschränkt war, was eine übergeordnete Gesamt- und Raumplanung von Stadt und Land durch behördliche Obrigkeiten verhinderte.

Ringstraßen-Ära und Stadterweiterung

Im Jahr 1850 wurde dann ein Gemeindegesetz für die Monarchie erlassen, nach dem Vorstädte mit der eigentlichen Stadt eine Einheit zu bilden hatten, wodurch die ehemaligen Vorstadtgemeinden Wiens eingemeindet wurden.

Im Zuge dieser ersten großen Stadterweiterung wurde das Stadtgebiet nunmehr in Bezirke unterteilt. Die bisherige Stadt mit Großteilen des ehemaligen Glacis wurde damit zum 1. Bezirk, die Vorstädte wurden zu den Bezirken 2 bis 9. Der zweite Bezirk befand sich auf Donauinseln, während die Bezirke 3 bis 9 größtenteils innerhalb des ehemaligen Linienwalls lagen, bis auf ein Areal des 4. Bezirkes außerhalb des Linienwalls welches später zum 10. Bezirk erhoben wurde.



Grundrissplan der Stadt Wien
Wien mit Vorstädten und Linienwall 1770



1857 fiel der Entschluss zur Schleifung der ehemaligen städtischen Befestigungen, an ihrer Stelle entstand bis 1865 die Ringstraße als von Monumentalbauten gesäumte Prachtstraße der Monarchie. Der in dieser Zeit entstandene Ringstraßenstil mit seinem Historismus prägt Wiens architektonisches Erscheinungsbild auch heute noch maßgeblich.

Weiters entstanden in dieser Zeit auch die großen als Kopfbahnhöfe ausgeführten und jeweils bis an den Linienwall herangeführten Hauptbahnhöfe der Stadt, der Süd- und Ostbahnhof sowie der Westbahnhof.

Donauregulierung

Eines der die Wiener Stadtlandschaft bis heute sicher am nachhaltigsten prägenden Projekte, die Donauregulierung, wurde in den Jahren 1870 bis 1875 durchgeführt, nachdem es bedingt durch die immer wiederkehrenden Überschwemmungen nicht zuletzt seit dem großen Hochwasser von 1830 Überlegungen diesbezüglich gab. Der Fluss hatte bis dahin im Wiener Raum ein weit verzweigtes Netz verschiedener Wasserläufe gebildet, welches erst seit dem späten Mittelalter durch eine Serie von Brücken überquert werden konnte. Nach den in früheren Epochen immer wieder erfolgten Eingriffen zur Erhaltung der Schiffbarkeit des Donaulaufes wurde nun ein gerader Hauptstrom mit angeschlossenem linksufrigem Überschwemmungsgebiet eingerichtet, auf dem von nun an die Schifffahrt stattfinden sollte. Der bisherige Hauptstrom blieb mit dem Namen Alte Donau als stehendes Gewässer bestehen, viele verästelte Seitenarme wurden dagegen abgedämmt oder zugeschüttet und der zur Innenstadt führende Arm (heutiger Donaukanal) im begradigten Form belassen.

Zweite Stadterweiterung, Gürtelstraße und Stadtbahn

Im Jahr 1874 erfolgte die Abtrennung der südlich des Linienwalls gelegenen Teile des 3., 4. und 5. Bezirks, welche zusammengeschlossen mit weiteren Gebieten den 10. Bezirk formen sollten. Ab 1890 erfolgte dann die zweite Stadterweiterung, in der die damaligen Vorortegemeinden als Bezirke 11 bis 19 eingemeindet wurden. Die ab 1958 angedachte und um 1873 schließlich parallel zum Wall eröffnete Gürtelstraße, zwischen den ehemaligen Vorstädten und Vororten gelegen, wurde im Zuge der Schleifung des Linienwalls 1894 mit dem nun zu Verfügung stehenden Platz wesentlich verbreitert. Im Verlauf des Gürtels sowie im Wiental und entlang des Donaukanals entstand parallel auch die Wiener Stadtbahn. Zusätzlich erfolgte die Regulierung des Wienflusses im gesamten Stadtgebiet mitsamt Einwölbung im Stadtzentrum, sowie der Bau der ersten Wiener Hochquellwasserleitung zur Trinkwasserversorgung.

Dritte Stadterweiterung und Bevölkerungswachstum

Nach der 1900 erfolgten Ausgliederung von Teilen des 2. Bezirks in den 20. Bezirk erfolgte ab 1904 die bis 1938 letzte große Stadterweiterung Wiens über die Donau auf das linke Donauufer hinaus, wodurch der 21. Bezirk entstand. Bedingt durch die zahlreichen Eingemeindungen und die starke Zuwanderung überschritt Wien im Jahr 1910 formell als vierte Stadt der Welt nach New York City, London und Paris die Grenze von 2 Millionen Einwohnern.

Der erste Weltkrieg, die erste Republik und das Rote Wien

Die durch den Ersten Weltkrieg von 1914-1918 zwar nicht direkt bedrohte Stadt wurde, bedingte durch die wirtschaftlichen Blockaden der Entente-Mächte, von einer ersten Versorgungskrise geschüttelt, die zu einer Verknappung im Bereich der Nahrungsmittel und Bekleidung führte.

Mit dem Ende des Weltkrieges kam zugleich das Ende der österreichisch-ungarischen Monarchie, und die Republik Österreich wurde ausgerufen.

1920 wurde Wien aus Niederösterreich ausgegliedert, welches zu diesem Zeitpunkt beinahe die Hälfte aller Einwohner des klein gewordenen Österreich umfasste, und als eigenständiges Bundesland definiert. Die seit dem Ende des Ersten Weltkrieges in Wien dominierende Sozialdemokratie stellte nun die Stadt- sowie Landesregierung. Seitdem spricht man vom „Roten Wien“, welches sich von 1923 bis zur 1928 einsetzenden Weltwirtschaftskrise vor allem im Bereich der Gemeindebauten und sonstiger sozialer Einrichtungen profilierte.

Austrofaschismus

In der Zeit ab 1927 stürzte Österreich und damit auch die Hauptstadt Wien in politische Krisen des sogenannten Austrofaschismus, die den Weg zum autoritären Regime ebneten. Der von Engelbert Dollfuß und Kurt Schuschnigg geschaffenen Vaterländischen Front kam nach dem Verbot der meisten anderen politischen Vereinigungen quasi die Rolle der Einheitspartei zu. Im sogenannten Ständestaat wurde die Rolle Wiens als Bundesland beseitigt und zur „bundesunmittelbaren Stadt“ erklärt.

Das „Dritte Reich“ und der Zweite Weltkrieg

Nach dem Anschluss an das Deutsche Reich im März 1938 erfolgte ab Herbst des Jahres eine weitere große Stadterweiterung im Zuge welcher 91 Umlandgemeinden in die Stadt integriert und die Wiener Bezirke 22 bis 26 geschaffen wurden, um der von den Bewohnern gefühlten „Degradierung“ Wiens von der Hauptstadt zum einfachen Reichsgau gegenzusteuern. Damit wurde der sogenannte Reichsgau Groß-Wien zur flächenmäßig größten Stadt des Deutschen Reiches erweitert.

Die Stadt wurde baulich während des von 1938 bis 1945 währenden Krieges verhältnismäßig stark von Zerstörung verschont. Erhebungen des Stadtbauamtes zufolge wurden etwa 41% des Hausbestandes beschädigt, darunter rund ein Achtel des gesamten Wohnungsbestandes, zahlreiche Industriebetriebe, sämtliche Donaubrücken, alle Bahnhöfe sowie einiges der sonstigen Infrastruktur, sowie im Weiteren auch historisch und kulturell wichtige Gebäude.

Zweite Republik, das Aufkommen des Individualverkehrs

Durch die ab etwa 1955 auch in Wien einsetzende Massenmotorisierung mit stark ansteigendem Individualverkehr kam es zu immer stärkeren Verkehrsproblemen auf den größtenteils engen Durchzugsstraßen, die zudem noch von Straßenbahnen befahren wurden. Um diesem Problem entgegenzusteuern, setzte die Stadt auf den Ausbau von Stadtautobahnen und in den 1960er Jahren auf die Errichtung eines Systems von Unterpflasterstraßenbahnen. 1968 wurde schließlich der Beschluss für den Bau eines U-Bahn-Netzes gefällt, der erste Teilabschnitt des bis heute kontinuierlich erweiterten Netzes wurde 1976 eröffnet.

Luftbild Gürtel

Mariahilfer Gürtel um 1930 mit Blick Richtung 15. Bezirk





GESCHICHTE DES GÜRTELS

Wiens prägende Stadtstrukturen

Wien war aufgrund seiner zentralen Lage immer zugleich Bindeglied und andererseits trennendes Bollwerk sowie Grenzposten. Dies prägte maßgeblich die Strukturen von Besiedlung, Verkehr und Wirtschaft der Stadt.

Die von den fünf Haupttoren der Stadt ausgehenden mittelalterlichen Ausfallstraßen, welche der Stadt als Fernverbindung dienten, gingen teilweise aus römischen Verbindungswegen hervor.

Allerdings war Wien aufgrund seiner Funktion als Schnittstelle von Handel und Fernverkehrsverbindungen immer auch wegen eben diesen Verbindungen und der Bedeutung der Stadt einer gewissen Bedrohung ausgesetzt. Während in Paris die Befestigungsanlagen bereits unter Ludwig XIV. im 17. Jahrhundert zu großzügigen Boulevards umgestaltet wurden, bestimmte in Wien noch länger die Notwendigkeit zu Aufrechterhaltung und Ausbau der Befestigungsanlagen die Stadtgestaltung.

Dieser Zwiespalt als auf den Außenhandel ausgerichtete Hauptstadt, die zugleich aufgrund ihrer Lage auch des Schutzes vor äußeren und inneren Bedrohungen bedurfte, bestimmte die städtebauliche Entwicklung der Stadt bis ins 19. Jahrhundert, und ist somit wesentlich für das Verständnis der Stadt und der Entstehung ihrer gesellschaftlichen und städtebaulichen Strukturen wie die der aus und parallel zu dem ehemaligen Linienwall hervorgegangenen Gürtelstraße.

Perspektive Linienwall

Perspektivische Darstellung des Linienwalles von 1773





Reservoir Lerchenfelder Gürtel
Aufnahme vor dem 1892 erfolgten Abbruch

Der Linienwall

Der ab 1704 aufgrund innerer Bedrohungen im habsburgischen Reich errichtete Linienwall, der nun die Vorstädte miteinschloss, diente neben seiner militärischen Funktion als Schutzwall zugleich auch als Mautgrenze.

Sein zackenförmiger Verlauf entsprach in etwa dem heutigen Verlauf des Gürtels, aufgrund von andauernder Geldknappheit konnte er aber erst nach Jahren fertig gestellt werden - zu einer Zeit, als er keine Verteidigungsfunktion mehr erfüllte. Die etwa 13,5 km lange Befestigung, welche sich halbkreisförmig um den südwestlichen Teil der Stadt erstreckte und bei Spittelau und St. Marx durch die Donau begrenzt war, hatte einen vorgelegerten Graben, dessen Aushubmaterial für die Aufschüttung des dahintergelegenen Walls diente. Ursprünglich beinhaltete der Wall neun über die Länge verteilte Tore, Linienämter genannt, welche später auf fünfzehn und mehr erweitert wurden. Diese ursprünglichen Linientore waren an den wichtigen Ausfallstraßen gelegen, der St. Marxer-, Favoritner-, Matzleinsdorfer-, Schönbrunner-, Mariahilfer-, Lerchenfelder-, Hernalser-, Währinger- und Nußdorferstraße, wodurch die heutige Straßen- und Bezirksstruktur stark geprägt wurde.

In seiner weiteren, für die Stadtentwicklung sehr bestimmenden, Funktion als Maut- und Zollgrenze wurden ab Bestehen des Linienwalls für die Einfuhr bestimmter Artikel Mauten und Zölle fällig, welche über 100 Jahre später durch ein einheitliches System ersetzt wurde, das die gesamte Monarchie erfasste. Diese fiskalische Funktion sicherte das Fortbestehen der Anlage bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Die Auswirkungen dieser Trennung waren gewichtig, es entstand eine fiskalische Trennlinie zwischen den Vorstädten innerhalb der Befestigung und den Vororten außerhalb, welche nun

mit insgesamt erheblich niedrigeren Lebenshaltungskosten aufwarten konnten. Damit verbunden kam es zu einer Art Klassegeographie - innerhalb des Linienwalls befanden sich nunmehr hauptsächlich die Wohngebiete der eher wohlhabenden Bevölkerung, während außerhalb Ansiedlungen von ArbeiterInnen und rohstoffintensive Produktionsstätten ihren Ort fanden.

Viele städtebauliche Strukturen der Stadt wurden somit durch diese fiskalische Grenze bestimmt. So wurde etwa eine Aufwertung der zentrumsnahen Vorstädte innerhalb des Walls zu vornehmen Wohngebieten bewirkt, welche sich wiederum in einer sehr hohen Bebauungsdichte in diesem Bereich widerspiegelte.

Weiters bremste die Grenze eine Ansiedelung von Industriebetrieben innerhalb und band zugleich Gewerbebetriebe sowie deren Arbeitskräfte an sich, die von der hohen Kaufkraft im Zentrum lebten. Da es noch keine leistungsfähigen Massenverkehrsmittel gab siedelten sich diese Betriebe entlang des Walls an um die Wege zur inneren Stadt kurz zu halten. Somit wurde eine vollkommene Zersiedelung des Wiener Umlandes mit einhergehender Zerstörung des Wienerwaldes verhindert.

Ab etwa 1860 mehrte sich von verschiedener Seite der Widerstand gegen die willkürliche Steuergrenze und der damit einhergehenden weitaus dynamischeren Entwicklung der Vororte. Das Wiener Magistrat dagegen trachtete nach einer Ausweitung der Steuergrenze auf die Vororte, welche schließlich trotz starken Widerstandes der Vororte auch erreicht wurde. Diese blieb in der Form bis in die Zwischenkriegszeit bestehen, bis sie 1922 endgültig abgeschafft wurde.



Der Wiener Gürtel entsteht

1858 wurde der Linienwall schließlich durch Kaiser Franz Joseph aus der ursprünglichen Militärverwaltung an die Finanzverwaltung übergeben und im Zuge dessen auch die Bauverbotszone innerhalb und außerhalb der Befestigung aufgehoben.

So war nun der Weg für die Planung einer sogenannten Zirkumvallationsstraße entlang der Trasse des Walls frei. Kurz darauf wandte sich das Innenministerium diesbezüglich an die Niederösterreichische Statthalterei, welche die Voraussetzungen zum Bau einer Gürtelstraße prüfen sollte. Diese berief eine Kommission ein, die Planungsvorschläge unter anderem bezüglich einer Trassenregulierung des ehemals zackig verlaufenden Linienwalls erarbeiten sollte, da der unregelmäßige Verlauf der Befestigung nicht die Grundlage der neuen Boulevardstraße werden sollte.

Noch im Sommer 1858 legte die Kommission ein Gutachten vor, in dem sie die Schaffung einer 76 Meter breiten Prachtstraße vorschlug, 1861 genehmigte schließlich auch der Kaiser das Projekt der Anlage einer Gürtelstraße samt Bahntrasse. Es sollten allerdings noch mehrere Jahrzehnte vergehen, bevor diese Pläne schließlich gegen Ende des 19. Jahrhunderts langsam konkretisiert und später in vollem Umfang in die Tat umgesetzt wurden. Ab 1862 wurde in der ehemaligen Bauverbotszone außerhalb des Walls dann parallel zu diesem eine Straße geplant und errichtet - die 1873 in ersten Teilabschnitten fertiggestellte sogenannte Gürtelstraße.

1883 wurden schließlich die mehrmals abgeänderten Pläne für die Abtragung der Befestigung und die Errichtung der neuen großen Prachtstraße von allen nötigen Seiten genehmigt. Durch diese Einigung zwischen Innenministerium, der Stadt Wien und der Statthalterei Niederösterreich,

sowie auch den betroffenen Vorortegemeinden stand dem Bau nun nur mehr der dazu nötige Abriss des Linienwalls entgegen.

1892 wurde ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben, der, basierend auf den Grundlagen einer im selben Jahr gegründeten Kommission für Verkehrsanlagen, eine Sammlung von Entwürfen für einen Generalregulierungsplan der gesamten Stadt liefern sollte. Dieser wurde im Jahre 1894 unter den eingereichten 15 Projekten entschieden, als Sieger gingen ex aequo die Projekte von Otto Wagner und Josef Stübben hervor.

Für den Gürtel blieben allerdings auch nach erfolgtem Wettbewerb hauptsächlich die in den Jahren von 1858 bis 1883 erarbeiteten Konzeptionen bestimmend. Einzig im Bereich der Miteinbeziehung der Stadtbahn wurden, basierend auf Ideen von Otto Wagners Siegerprojekt, Abänderungen in der Planung vorgenommen. Es blieb also im Wesentlichen beim Konzept der etwa 76 Meter breiten Straße mit Mittelstreifen, in dem sich nunmehr, größtenteils in Hochlage geführt, die neue Stadtbahnlinie befinden sollte. Dies schränkte den zu Verfügung stehenden Raum für Fußgänger und Autoverkehr deutlich ein und veränderte somit auch den Charakter der ursprünglich in Anlehnung an den Wiener Ring und die Pariser Boulevards geplanten Straße.

Im Anschluss an den Wettbewerb wurde bereits im selben Jahr mit der Schleifung des Walls begonnen und die Arbeiten an der großen Gürtelstraße aufgenommen, welche in Teilabschnitten im Folgenden bis etwa 1906 fertiggestellt wurde.





Bild Gürtel
Gürtel 1951 auf Höhe Grundsteingasse Richtung Koppstraße

Bild Errichtung Westbahnhof
Die Errichtung des neuen Westbahnhofs 1951



Bild Stadtbahn
Die Stadtbahn auf Höhe der Gumpendorferstraße 1932



Entstehung der Stadtbahn

Parallel zu den Maßnahmen im Straßenbereich erfolgte die Errichtung der Stadtbahn im ganzen Stadtgebiet, unter anderem im Wiental und entlang der Gürteltrasse. Die in der Gürtelmitte größtenteils in Hochlage auf gemauerten Bögen verlaufende Teillinie mit ihren von Otto Wagner geplanten Stationsgebäuden nahm ab 1898 ihren Betrieb auf. 1925 wurde die in der Bevölkerung nie sehr gut angenommene Stadtbahn dann elektrifiziert, um 1989 schließlich zur U-Bahnlinie U6 umgewandelt zu werden.

Politische Einflüsse 1860 bis 1918

Am Wiener Gürtel lassen sich neben den äußeren Einflüssen der Zeitgeschichte auch die prägenden Einflüsse der wechselnden politischen Machtverhältnisse beobachten. Während von 1861 bis 1895, in der Zeit der privatkapitalistisch orientierten liberalen Partei, der Linienwall entgegen der Widerstände geschliffen und die Vororte eingemeindet wurden, womit der wesentliche Grundstein für die Entstehung des Gürtels gelegt wurde, konzentrierte sich die in der Zeit von 1895 bis 1918 stadtbestimmende christlich-soziale Partei auf kommunale Investitionen und Projekte im Verkehrs- und Versorgungsbereich. Die als

Stadtverwaltung ab 1918 nachfolgende sozialdemokratische Partei legte ihren Schwerpunkt dann wiederum auf den Wohnbau für sozial Schwache sowie weitere soziale Fragen.

Gürtel von 1900 bis 1950

In der Zeit zwischen der Fertigstellung des Gürtels zu Beginn des 20. Jahrhunderts über die Zwischenkriegszeit bis in die Nachkriegszeit Mitte des 20. Jahrhunderts blieb der Gürtel aufgrund der weiten Blicke und teilweiser Begrünung eine beliebte Wohngegend, entlang des Südgürtels entstanden durch das Rote Wien viele Gemeinbauten.

Massenmotorisierung und Gürtelverödung

Ab etwa Mitte der 50er Jahre des 20. Jahrhunderts kam es durch die aufkommende Massenmotorisierung zu einem rapiden Anstieg des Individualverkehrs, dies hatte nachhaltige Folgen für

den Gürtel. So entstanden etwa die ersten betonierten Fahrspuren im gesamten Stadtgebiet auf dem Gürtel, im nun kommenden Zeitalter war das neue Leitbild der Stadtplanung die autogerechte Stadt. Es wurde alles getan um Behinderungen des motorisierten Verkehrs zu vermeiden, so wurden Unterführungen und Fußgängerpassagen angelegt und der Gürtel in den 1960er Jahren in eine innerstädtische Schnellstraße mit Einbahnregelung und getrennten Richtungsfahrbahnen umgestaltet. Der Gürtel war durch seine Erklärung zur Bundesstraße 1971 nun Teil eines übergeordneten Straßensystems erster Ordnung welches zusammen mit der Südosttangente und der Donauuferautobahn einen Verteilerring bildete.

In den Jahren von 1960 bis 1980 stieg die Frequenz der auf dem Gürtel täglich verkehrenden Kraftfahrzeuge von etwa 35.000 auf rund 73.000, er war damit die meistbefahrene Straße



Bild Westbahnhof
Westbahnhof mit Pferdefuhrwerken um 1900

Österreichs. Erst Mitte der 1990er Jahre machte die Südosttangente dann dem Gürtel diese fragwürdige Ehre streitig. 1995 stieg die Zahl der auf der Tangente fahrenden Fahrzeuge auf etwa 184.000 pro Tag an, parallel stieg aber auch die tägliche Frequenz am Gürtel auf nahezu 100.000 Fahrzeuge.

Diese massive Zunahme des Verkehrsaufkommens auf dem nun mit jeweils drei Spuren pro Fahrrichtung ausgeführten Straßenzug ließ die Wohnqualität in jenen Jahren drastisch sinken. Mit dem gestiegenen Verkehr setzte eine Verödung ein mit welcher Geschäfte und Kaffeehäuser nach und nach schlossen und immer mehr Sexshops sowie Nachtclubs wichen. Der Gürtel wurde zum größten Rotlichtviertel Wiens, durch den damit verbundenen Niedergang der erzielbaren Mieten wurden viele der Wohnhäuser zu Objekten für Mietspekulanten. Diese versuchten nun verstärkt mittels Einquartierung und Überbelegung der nunmehr vernachlässigten und schlecht ausgestatteten Wohnungen mit sozial benachteiligten MieterInnen und MigrantInnen die niedrigen Erträge in einen Mietwucher umzukehren, was die Spirale der Verödung noch weiter beschleunigte.

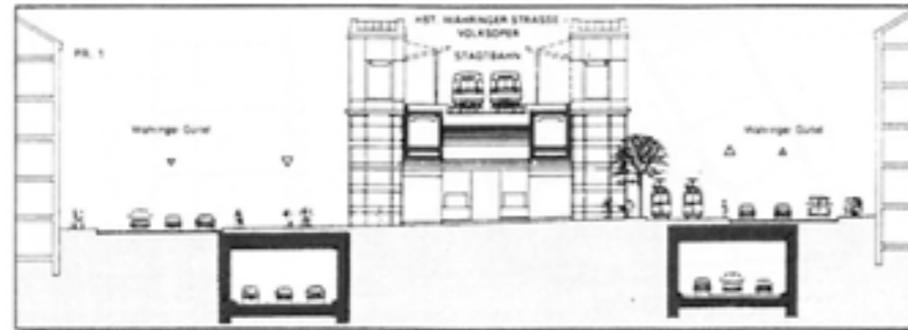


Bild Gürtel
Gürtel 1962 Blick Richtung Hütteldorferstraße



Bild Westbahnhof
Blick auf den Westbahnhof, 1954

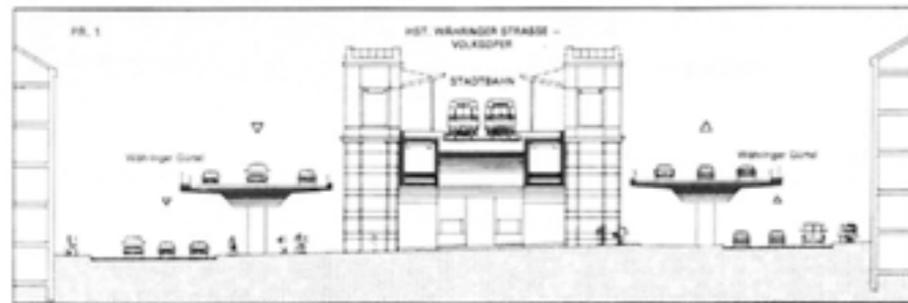
Abbildung 4: Varianten der Straßenführung gemäß Gürtelkommission



Variante
Unterführung

Quelle: Schmid F., 1989, S. 22

Abbildung 5: Varianten der Straßenführung gemäß Gürtelkommission



Variante
Straße in Hochlage

Quelle: Schmid F., 1989, S. 23

Gürtelvisionen von 1970 bis 1990

Auf der Höhe der Phase der autogerechten Stadtplanung war zwischenzeitlich in den 1960er Jahren sogar die Planung für den Umbau des Gürtels in eine Stadtautobahn aufgenommen worden, von der Umsetzung dieser Idee wurde erst nach starken Protesten von Bürgerinitiativen und Medien sowie der Abkehr des damaligen Bürgermeisters vom Projekt Abstand genommen.

Ab 1980 kam es zu einem Umdenken in der Stadtplanung, erstmals stand nun nicht mehr das Motto der autogerechten Stadt im Vordergrund, sondern die Lebensqualität der Anwohner. Zu diesem Zwecke wurde 1984 wieder eine Gürtelkommission berufen, die versuchte auch in planerischer Hinsicht neue Wege zu beschreiten. So wurde nun neben den üblichen Fachexpertisen ein Bürgerbeteiligungsverfahren an der Ideenfindung mittels Fragebögen und Diskussionsrunden für die etwa 80.000 betroffenen Haushalte sowie die Gewerbetreibenden im Gürtelumfeld angestrebt, und weiters ein offener Ideenwettbewerb für Planer initiiert, an dem sich eine Vielzahl an Architektinnen und Planungsfachleuten in etwa 60 Teams beteiligten.

Die primären Wünsche der Bevölkerung lagen dabei vor allem im Bereich von Umweltschutzmaßnahmen, der Grünraumgestaltung und von Verbesserungen beim öffentlichen Verkehr. Die aus dem Planungswettbewerb siegreich hervorgegangenen 7 Preisträgerprojekte wurden im Jahr 1988 schließlich der Öffentlichkeit präsentiert,

darauf aufbauend arbeitete die Gürtelkommission ein Entwicklungsprogramm mit Leitprojekten für Süd- und Westeinfahrt in die Stadt sowie die Bereiche des Süd- und Westgürtels aus.

Diese Projekte sahen unter anderem eine Tunnellösung für den Bereich Margaretegürtel, Gaudenzdorfergürtel und Mariahilfergürtel vor, an der neuralgischen Schnittstelle zwischen Wiental und Süd- sowie Westgürtel. Bereits 1989 hätte mit diesen Umbaumaßnahmen begonnen werden sollen, im Weiteren sollten auch Tunnelösungen für andere Bereiche sowie Fahrbahnverlegungen weg von den Häusern zur Gürtelmitte hin vorgenommen werden, aber auch begleitende Maßnahmen unter anderem im Bereich der Blocksanierung und Grünraumplanung.

In den Folgejahren kam es aber nicht zur Umsetzung der Tunnellösung, unter anderem aufgrund von Streitigkeiten der beteiligten Bezirke und der Stadt bezüglich der Prioritäten bei den Baumaßnahmen aber auch aufgrund von vermehrt skeptischen Stimmen, die unter anderem auf die überwiegend lokale Verteilerfunktion des Gürtels und die Problematik der damit erforderlichen zahlreichen Aus- und Einfahrten sowie die Projektkosten hinwiesen.



URBAN Programm mit URBION

Ende 1995 wurde der Stadt Wien von Seiten der EU die Zusage für die Förderung des Projekts Wien Gürtel Plus erteilt, welches im Rahmen des URBAN Förderprogrammes für regionale Entwicklung umgesetzt werden sollte.

Im Rahmen dieser Förderung wurde neben Schwerpunkten im Bereich des Sozialen sowie von Sanierungen und Arbeitsplatzschaffung der Themenschwerpunkt *URBION – Urbane Intervention Gürtel West* ins Leben gerufen, mit dem die Architektin Silja Tillner beauftragt wurde.

Den Kern des URBION Schwerpunktes bildeten

der Umbau und die Wiederbelebung der bis dahin eher verkommenen Stadtbahnbögen und die Neugestaltung des zentralen Urban-Loritz-Platzes, welche als städtebauliches Leitprojekt für Wien Gürtel Plus diente.

Weitere Projekte am Westgürtel

Im Jahr 2003 wurde die neue an den Urban-Loritz-Platz anschließende Hauptbibliothek eröffnet, welche in Gürtelmitte über der in diesem Bereich offen in Tieflage geführten denkmalgeschützten Stadtbahntrasse mit der U6 Station Burggasse-Stadthalle thront.

Einige Jahre später folgte die Modernisierung und Erweiterung des Westbahnhofs zur Bahnhofscity Wien West mit angeschlossener Shoppingmall, sowie einem Hotel und einem Bürokomplex, welche die historische denkmalgeschützte Bahnhofshalle gewissermaßen von beiden Seiten umrahmen.

2014 wurde schließlich das diese beiden Bereiche sozusagen verbindende Projekt der Parkneugestaltung in der Gürtelmittelzone zwischen Westbahnhof und Urban-Loritz-Platz umgesetzt.



Historische Aufnahme des Westbahnhofes
Der alte Westbahnhof um 1875

GESCHICHTE DER GRÜNRAUMPLANUNG

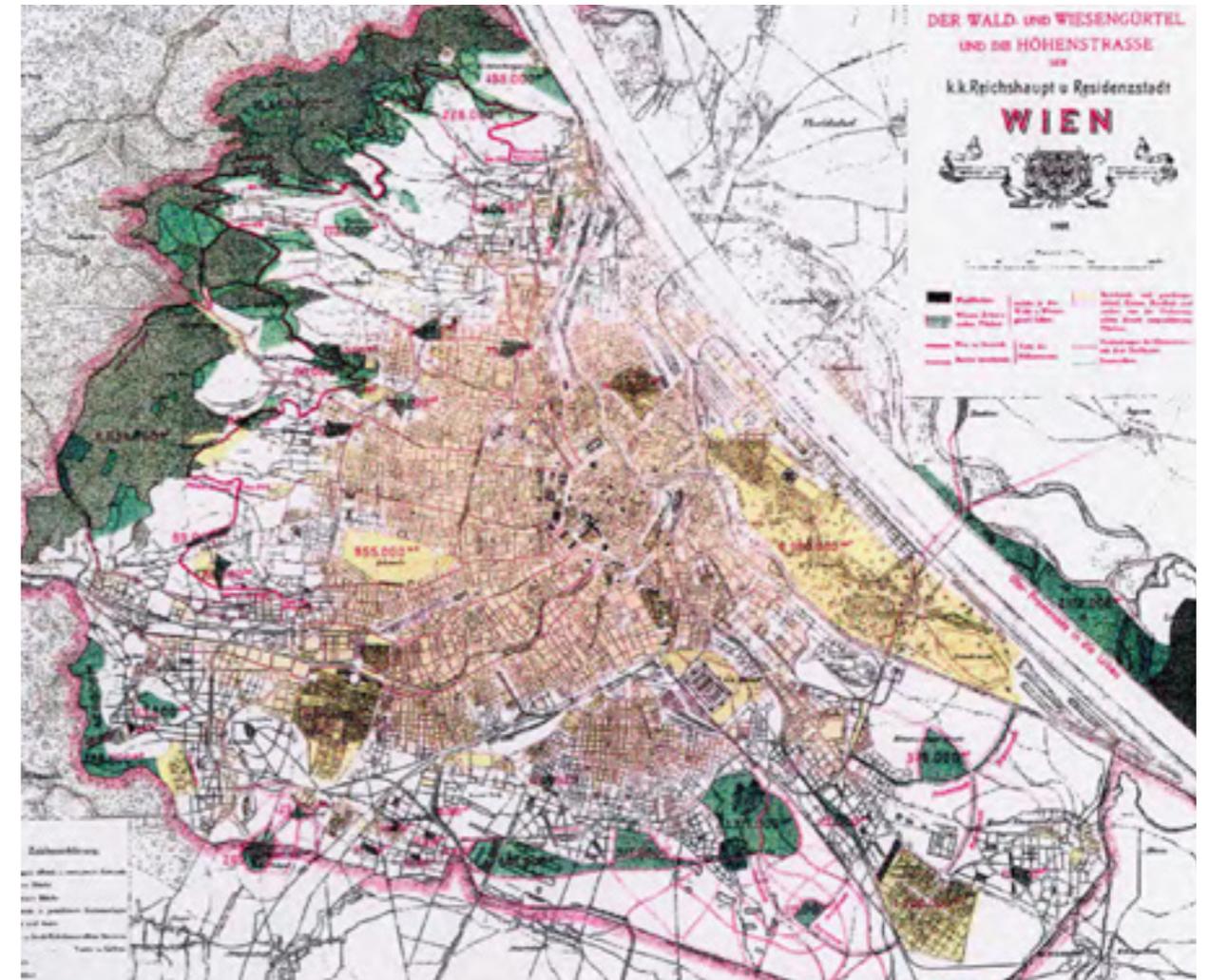
Die Stadt Wien liegt naturräumlich in einer sehr begünstigten Lage, gerade für eine Großstadt, eingebettet in eine Umgebung von Flüssen, Hügeln, Wäldern, Wiesen, Feldern und Weingärten.

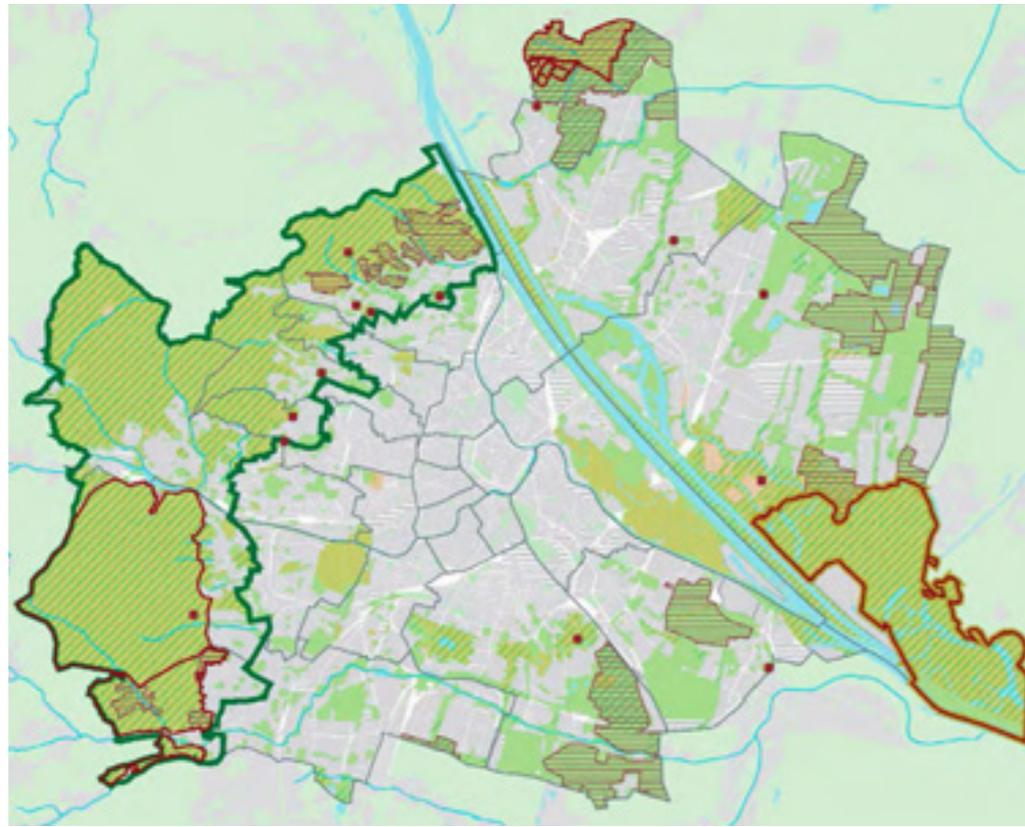
Durch das rasche Wachstum der Stadt über die Epochen war dieser wertvolle Naturraum immer wieder in Gefahr, es wurden jedoch glücklicherweise schon ab dem 19. Jahrhundert Maßnahmen zum Schutz und Erhalt dieser die Stadt umgebenden Grünräume angestrengt.

Durch die immer dichtere Blockrandbebauung und Parzellierung der großen Grünanlagen in der Zeit der Industrialisierung entwickelte sich ein rasch steigendes Bedürfnis nach Naherholungs- und öffentlichen Freiräumen. Erste Reaktionen der Stadt waren daraufhin die Errichtung von Parkanlagen wie dem Stadtpark im Zuge der Anlegung der Ringstraße.

Wald und Wiesengürtel

Bedingt durch diese enorme städtebauliche Verdichtung im 19. Jahrhundert entstanden ab 1870 auch erste Ideen zur Schaffung von Schutz-zonen am Stadtrand, welche von weiterer Bebauung freigehalten werden sollten um als Naherholungsraum zu dienen. 1905 wurde schließlich der sogenannte Wald- und Wiesengürtel vom Gemeinderat beschlossen und umgesetzt. In diesem rund 6.000 ha großen geschützten Naturraum erfolgten nun die Einrichtung von Naherholungs- gebieten sowie der Bau der Wiener Höhenstraße. Die Schutzkategorie „Wald- und Wiesengürtel“ ist bis heute Bestandteil der Wiener Bauordnung und wird nach wie vor zur Sicherung von Flächen für übergeordnete Grün- und Freiräume verwendet.





Naturräumliche Schutzgebiete

-  **Sww- und SwwL-Gebiete**
gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Wiener Bauordnung)
-  **Schutzgebiete**
gemäß Wiener Naturschutzgesetz
-  **Grüngürtel Wien 1995**
gemäß Gemeinderatsbeschluss
-  **Grüngürtel Wien 1995 und Schutzgebiete (Naturschutzgesetz)**
-  **Nationalpark**
gemäß Vereinbarung zw. Bund und Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung des Nationalparks Donau-Auen – Anteil auf Wiener Stadtgebiet
-  **Biosphärenpark Wienerwald**
Anteil auf Wiener Stadtgebiet
-  **eingereichte NATURA-2000-Gebiete**
gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie

Agrarstruktureller Entwicklungsplan

-  großflächige, zusammenhängende überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen
-  kleinräumige, agrarisch genutzte Flächen von besonderer örtlicher Bedeutung
-  sonstige Grün- und Freiräume

Karte 35:
Grün- und Freiräume – Grundlagen

Quelle: MA 18, MA 21, MA 22
Grundkarte: NÖ Regionales Raumordnungsprogramm, MA 14, MA 41, MA 45
Bearbeitung: MA 18, Jedelsky B., Fellner B.
Stand: April 2005



Der 1.000-Hektar-Plan von 1994

Im Zuge des Stadtentwicklungsplans von 1994 (STEP94) wurde das „Grün- und Freiflächenkonzept für den Nordosten Wiens“ definiert, welches den Grüngürtel von 1905 um Landschaftsräume im Norden der Stadt erweiterte, mit dem Ziel den Wald- und Wiesengürtel rund um die Stadt zu schließen. Aufgrund des Flächenausmaßes wurde dieses Konzept 1.000-Hektar-Plan genannt.

Grüngürtel 1995

1995 erfolgte abermals ein wichtiger Beschluss für die Sicherung und Erweiterung des Grüngürtels rund um die Stadt. So wurden nun zusätzlich zu weiteren Flächen im Nordosten der Stadt auch die Teile des Wienerwaldes miteinbezogen, die bei der Gründung des Wald- und Wiesengürtels 90 Jahre zuvor noch außerhalb des Stadtgebietes gelegen waren.

Der Grüngürtel im STEP05

Auch im Stadtentwicklungsplan von 2005 (STEP05) wurden Prinzipien zu Erhalt und Stärkung des Wiener Grüngürtels festgelegt. Durch weitere Zonierung und Nachverdichtung mit Festlegung von prinzipiell bebaubaren und unbebaubaren Gebieten soll die Kompaktheit der Stadt beibehalten und sogar noch gesteigert werden. Nicht zuletzt auch um die Wege im Sinne der Erschließung mittels öffentlicher Verkehrsmittel kurz zu halten sowie um Beiträge zu einem aktiven Klimaschutz und einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu leisten. Zusätzlich zu den übergeordneten Grün- und Freiräumen wurde auch gezielt die Bedeutung der innerstädtischen Grünräume hervorgehoben, welche der Naherholung dienen und vor allem in den dicht besiedelten Stadtgebieten unter einem dementsprechend starken Nutzungsdruck stehen.

Der Wiener Grüngürtel heute

Heute umschließt der Wiener Grüngürtel das gesamte Stadtgebiet und besitzt eine Gesamtfläche von etwa 20.000 ha. Davon stehen rund 15.000 ha unter der Widmungskategorie „Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel“, welche die rechtlich höchste Schutzkategorie für Grünflächen in Wien darstellt. 2005 erfolgte weiters die Anerkennung des im Südwesten an den Grüngürtel anschließenden „Biosphärenpark Wienerwald“ durch die UNESCO.



3

ANALYSE

Analyse der bestehenden räumlichen, sozialen und funktionalen Strukturen am Gürtel und im Planungsgebiet



DIE TOPOGRAFIE DES GÜRTELS

Der „Wiener Gürtel“ wie er sich heute darstellt ist eine der wesentlichen Verkehrsachsen Wiens. Er verläuft auf etwa 13,5 km Länge, dem Verlauf des ehemaligen Linienwalls folgend, in Nord-Südrichtung und erschließt dabei 14 Bezirke und somit nahezu das gesamte westliche und südliche Stadtgebiet. In seinem Verlauf grenzt er an die innerhalb liegenden Bezirke 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 sowie die außerhalb liegenden Bezirke 10, 12, 15, 16, 17, 18, 19.

Dieser verbindenden Funktion als Erschließungsrückgrat in Längsrichtung steht eine starke Barrierewirkung in Querrichtung gegenüber, bedingt durch die bis zu achtspurige dicht befahrene Gürtelstraße, auf der täglich durchschnittlich etwa 85.000 Fahrzeuge verkehren, sowie die Stadtbahntrasse mit der U-Bahn im Mittelbereich des Westgürtels.

Die formell als Wiener Gürtel Straße (B221) bezeichnete innerstädtische Hauptstraße der Kategorie B gliedert sich primär in die zwei Teilabschnitte, den nordwestlichen Bereich, genannt Westgürtel, sowie den südöstlichen Teilabschnitt, der als Südgürtel bezeichnet wird.

Der etwa in Nord-Süd Richtung verlaufende Westgürtel erstreckt sich von der Gürtelbrücke über den Donaukanal im Norden und den Währinger Gürtel bis zum Gumpendorfer Gürtel an der Kreuzung mit dem Wiental im Süden.

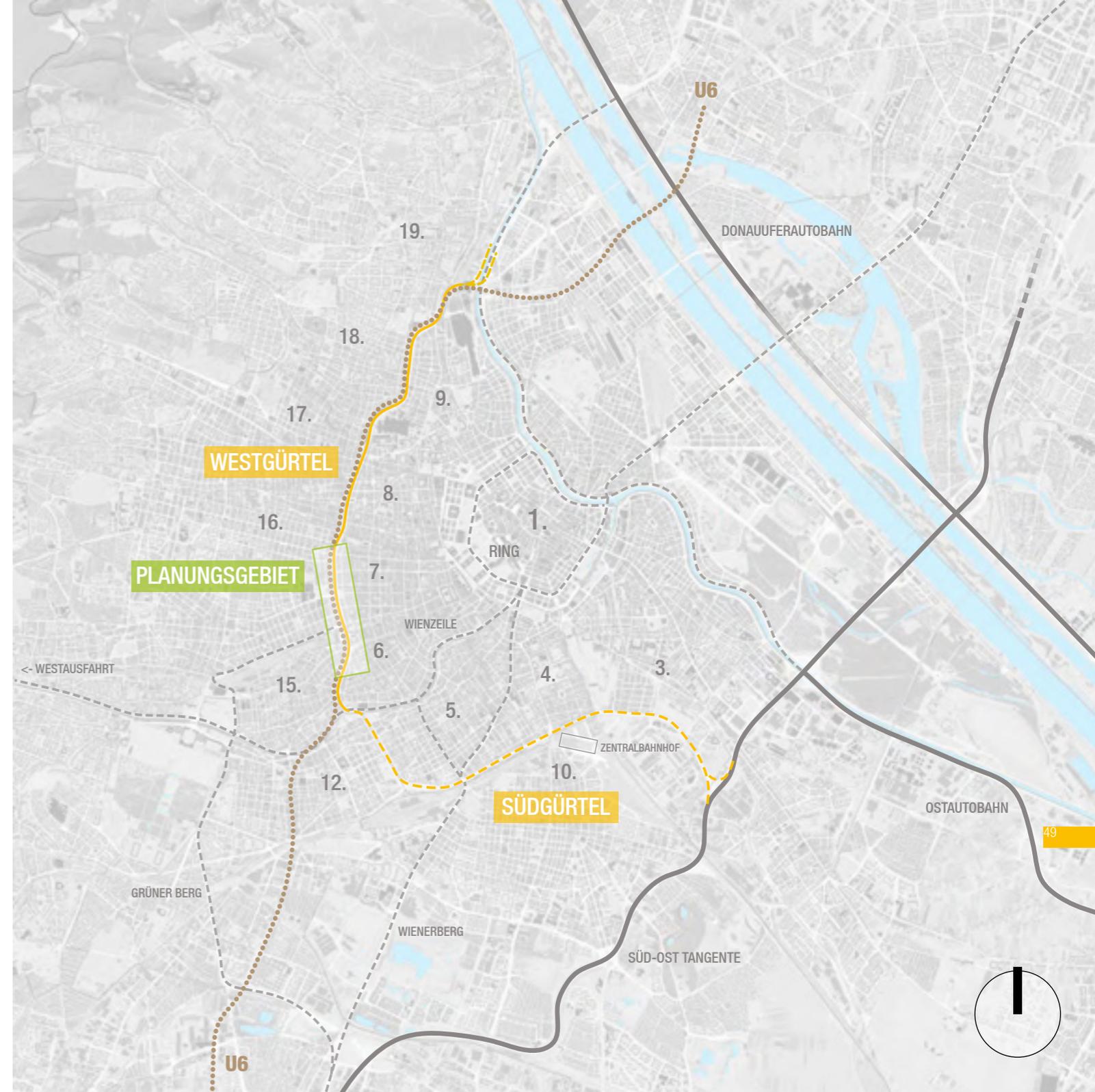
Der von der Kreuzung mit dem Wiental in West-Ost Richtung verlaufende Südgürtel erstreckt sich vom Abschnitt südlich des Wientals, Gaudenzdorfer Gürtel sowie Margaretengürtel genannt, bis zum östlich gelegenen Landstraßer Gürtel, welcher im weiteren Verlauf an seinem östlichen Ende in die Landstraßer Hauptstraße übergeht.

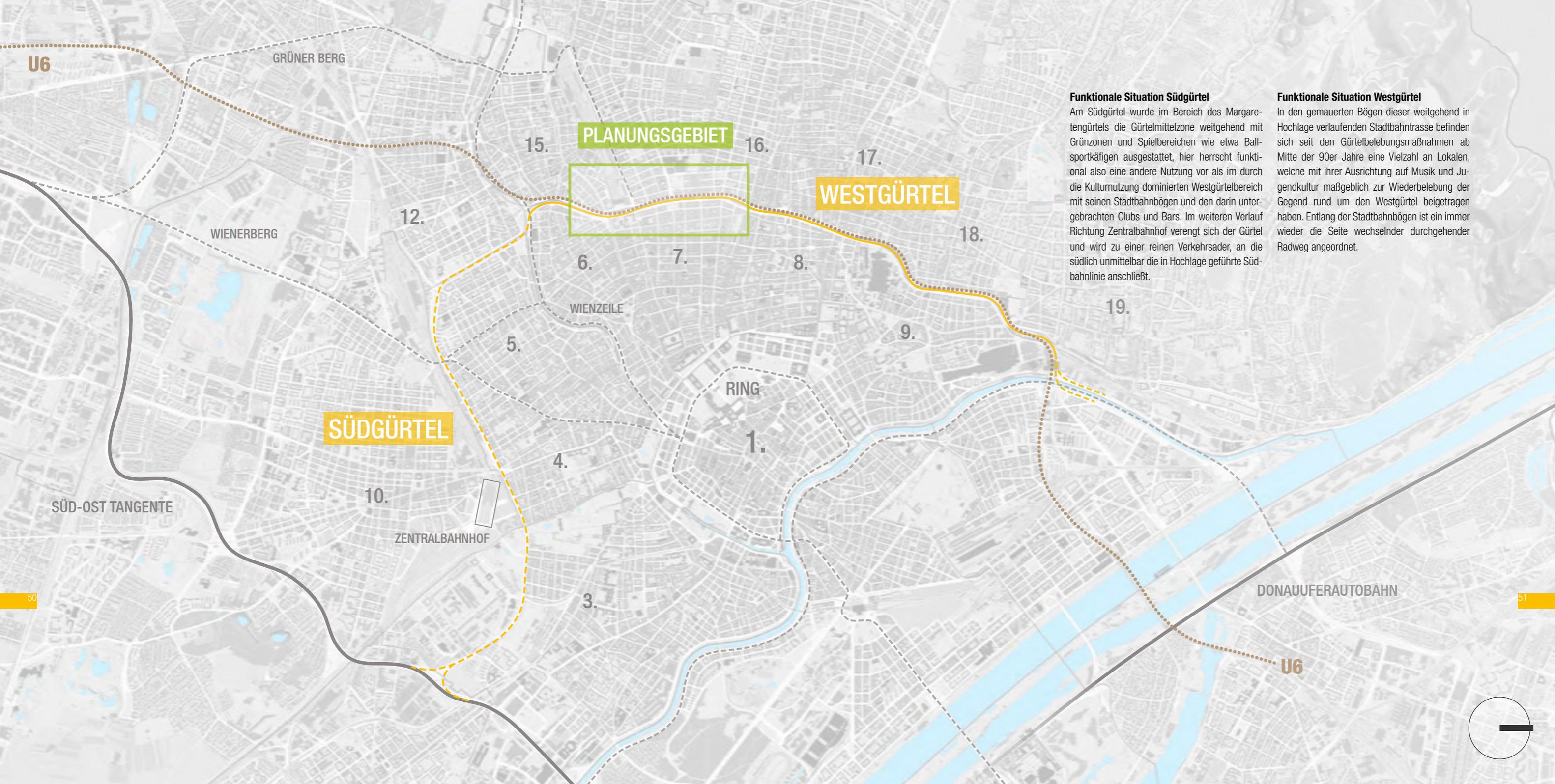
Die einzelnen Gürtelabschnitte tragen offiziell den Namen der jeweiligen angrenzenden Bezirke und Siedlungskerne und enden dann auf „Gürtel“.

Räumliche Situation

Räumlich gliedert sich der etwa 76 Meter breite Straßenraum in zwei getrennte Richtungsfahrbahnen mit im Schnitt drei Fahrspuren sowie einer Standspur und angeschlossenen Gehsteigen vor den Häusern.

In der Gürtelmittelzone sind des Weiteren Radspuren, Fußwege, Grünbereiche, Spielbereiche und Straßenbahnschienen angeordnet. Im Bereich des Westgürtels befindet sich in der Mittelzone zusätzlich durchgehend auch die Trasse der ehemaligen Stadtbahn, auf der heute die U-Bahnlinie U6 verkehrt.





U6

GRÜNER BERG

WIENERBERG

PLANUNGSGEBIET

WESTGÜRTEL

SÜDGÜRTEL

SÜD-OST TANGENTE

ZENTRALBAHNHOF

RING

DONAUUFERAUTOBAHN

U6

15.

16.

17.

12.

18.

19.

6.

7.

8.

5.

9.

1.

10.

4.

3.

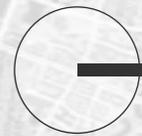
WIENZEILE

Funktionale Situation Südgürtel

Am Südgürtel wurde im Bereich des Margaretenürtels die Gürtelmittelzone weitgehend mit Grünzonen und Spielbereichen wie etwa Ball-sportkäfigen ausgestattet, hier herrscht funk-tional also eine andere Nutzung vor als im durch die Kulturnutzung dominierten Westgürtelbereich mit seinen Stadtbahnbögen und den darin unter-gebrachten Clubs und Bars. Im weiteren Verlauf Richtung Zentralbahnhof verengt sich der Gürtel und wird zu einer reinen Verkehrsader, an die südlich unmittelbar die in Hochlage geführte Süd-bahnlinie anschließt.

Funktionale Situation Westgürtel

In den gemauerten Bögen dieser weitgehend in Hochlage verlaufenden Stadtbahntrasse befinden sich seit den Gürtelbelebungsmaßnahmen ab Mitte der 90er Jahre eine Vielzahl an Lokalen, welche mit ihrer Ausrichtung auf Musik und Ju-gendkultur maßgeblich zur Wiederbelebung der Gegend rund um den Westgürtel beigetragen haben. Entlang der Stadtbahnbögen ist ein immer wieder die Seite wechselnder durchgehender Radweg angeordnet.





DAS PLANUNGSGEBIET

Dieser Bereich ist der einzige am Westgürtel, an dem die Stadtbahn keine trennende Barriere in der Gürtelmitte darstellt und sich der Straßenraum wie am Südgürtel auf die volle Breite öffnet. Beginnend nach der Station Gumpendorferstraße in Richtung der Kirche Maria vom Siege, bis etwa zur Neustiftgasse kurz vor der Station Lerchenfelderstraße/Thaliastraße verläuft die Stadtbahntrasse offen in Tieflage, im Bereich vom Europaplatz bis zur Stadtbibliothek am Urban-Loritz-Platz sogar überdeckt.

Dieses Abtauchen der U-Bahn erfolgt gegenläufig zu der Hangneigung im beschriebenen Abschnitt. Das hügelige Gelände des Westgürtels steigt hier von Tiefpunkten an der Schnittstelle mit dem Wiental und bei der Lerchenfelderstraße von beiden Seiten bis zu dem am Hochpunkt liegenden Urban-Loritz-Platz um bis zu 20 Meter an.

Das Gebiet wird mit dem Bereich Europaplatz und Westbahnhof sowie dem Urban-Loritz-Platz, aber auch seiner Nähe zur Stadthalle und dem Shopping Center Lugner City wesentlich durch seine Funktion als Verkehrsknotenpunkt des öffentlichen Verkehrs bestimmt.

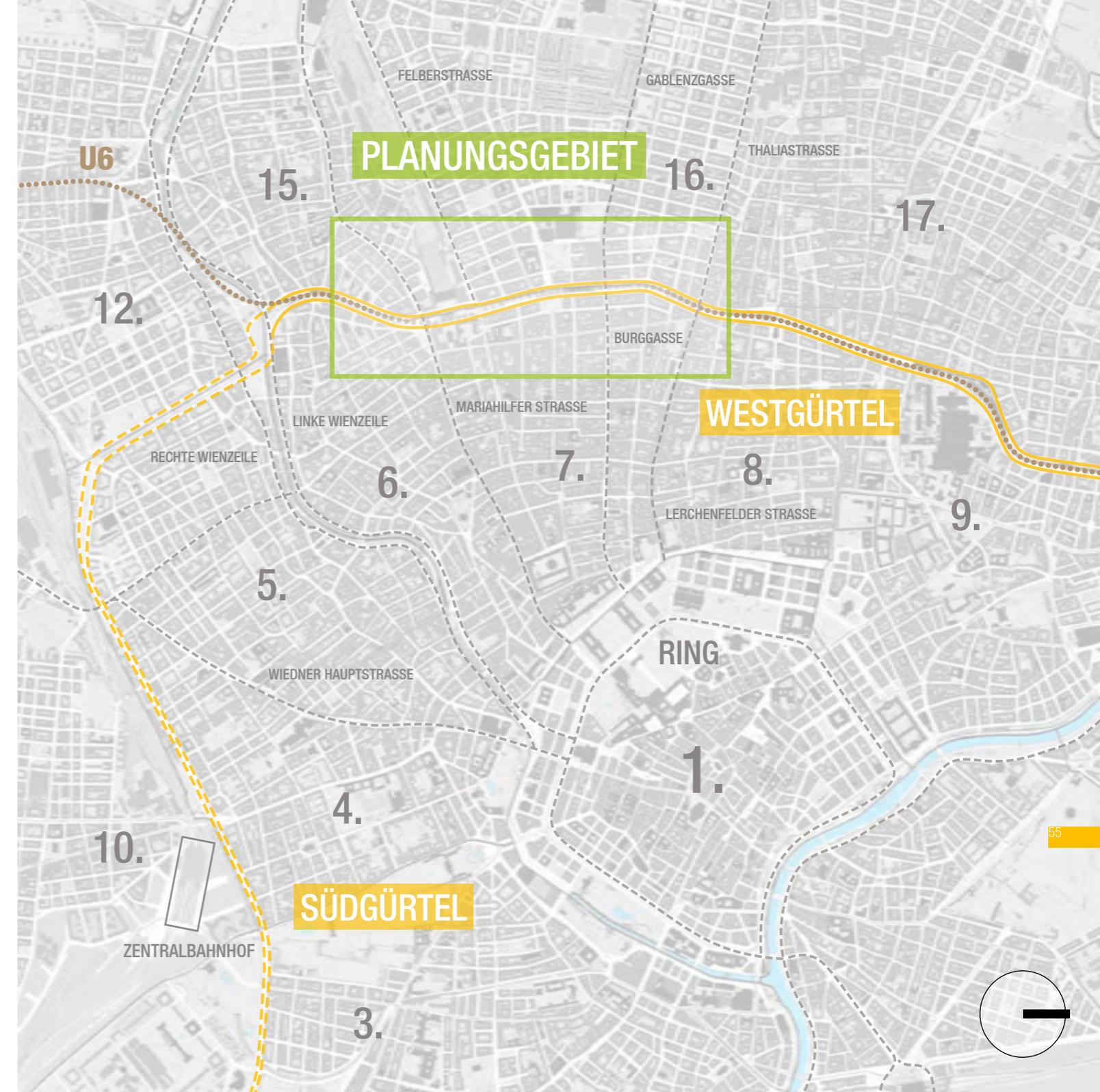
Ein Transitraum für das ein- und umsteigen zwischen Bus, Straßenbahn, U-Bahn, Fernzug, Auto und Taxi sowie den gelegentlichen flüchtigen Aufenthalt an einem Imbissstand.

Weiters bestimmt die an den membranüberdachten Urban-Loritz-Platz anschließende Stadtbibliothek das architektonische Bild des Bereiches und prägt diesen mit ihrer im inneren stattfindenden kulturellen Nutzung sowie vor allem mit ihrer an den überdachten Freibereich des Platzes anschließenden Freitreppe.

Der Bereich vom Westbahnhof zur Mariahilferstraße wird schließlich dominiert durch die zum Flanieren einladenden kommerziellen Funktionen der Shoppingmall im Bahnhof sowie durch die Mariahilferstraße selbst, einer der wichtigsten Einkaufsstraßen Wiens, mittlerweile teilweise zur Fußgängerzone beziehungsweise Begegnungszone umgestaltet.

Durch diese bestimmenden Faktoren und die in diesem Bereich „fehlenden“ Stadtbahnbögen entsteht so gewissermaßen eine Nutzungs- und Bespielungslücke zwischen den eher auf Erholung und Sport ausgerichteten Bereichen am Margaretengürtel und der Kulturmeile im nördlicheren Verlauf des Westgürtels ab der Lerchenfelderstraße.

So bleibt eine reine Nutzung als Transitraum übrig, die den Bewohnern momentan bis auf die vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten und die Stadtbibliothek wenig zu bieten hat. Dieser Raum bietet aber andererseits auch, bedingt durch seine spezielle Lage und Topografie, viel Potential für initiale Verbesserungsmaßnahmen im Bereich des Westgürtels.

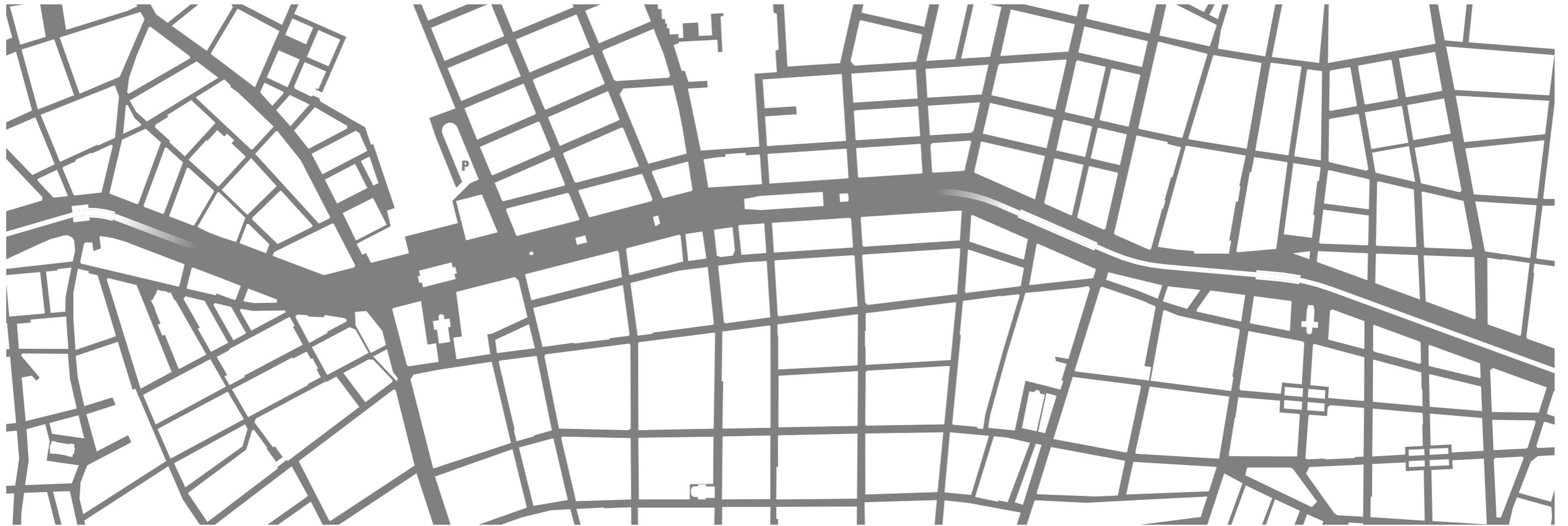




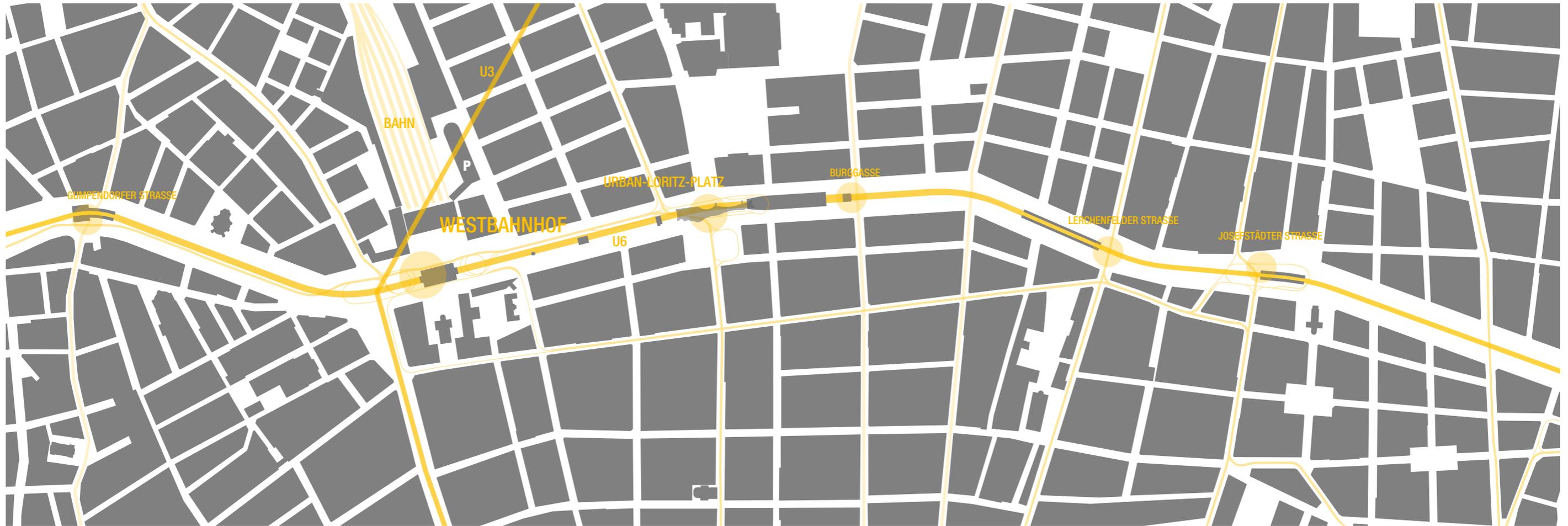
SCHWARZPLAN BILDSTANDORTE

Die Blickpunkte der Fotodokumentation der bestehenden Situation























MAPPING WEITERE FUNKTIONEN

Die im Planungsgebiet und Umfeld vorhandenen weiteren Funktionen



Aktuelle Versuche der Programmierung

Die zwischen den oben genannten Verkehrsknoten und Attraktionen liegenden Bereiche waren dagegen bisher weniger entwickelt.

Ein Teil dieses Bereiches, die zwischen der Straßenbahnstation am Europaplatz und der überdachten Platzsituation am Urban-Loritz-Platz gelegene bis dahin eher vernachlässigte Parkfläche, wurde in den Jahren 2012-2014 umgestaltet und ausgebaut, womit versucht wurde, dieser programmatischen Lücke neue Funktionen und Bepflanzungen entgegenzusetzen.

So entstanden in diesem Abschnitt ein Skateplatz, eine Kleinkinderspielfläche sowie begrünte Erholungsflächen, die zum Verweilen abseits des reinen „Wartens“ einladen und neue Nutzergruppen anziehen sollen.

Dies ändert allerdings, wie auch die anderen bisher im URBIION Konzept getroffenen Maßnahmen, wenig an einer der grundsätzlichen Problemsituationen, der hohen Verkehrsdichte des Individualverkehrs. Die damit einhergehende Lärmbelastung, die eingeschränkte Luftqualität, sowie die Barrierewirkung in Querrichtung zwischen den inneren und äußeren Bezirken mindern die Lebensqualität in den angrenzenden Wohnblöcken nach wie vor erheblich.



ZIELGEBIET GÜRTEL

Aufgrund der im geschichtlichen Kapitel beschriebenen Probleme der Verödung im Bereich des Gürtels und aufbauend auf die ersten Ergebnisse des URBAN Programmes wurde der gesamte Gürtel samt angrenzender Gebiete im Jahr 2001 zu einem der Zielgebiete der Stadtplanung erklärt.

Aus Zählungen und Erhebungen der Stadt geht hervor, dass sich dieser gürtelnahe Bereich folgendermaßen charakterisieren lässt:

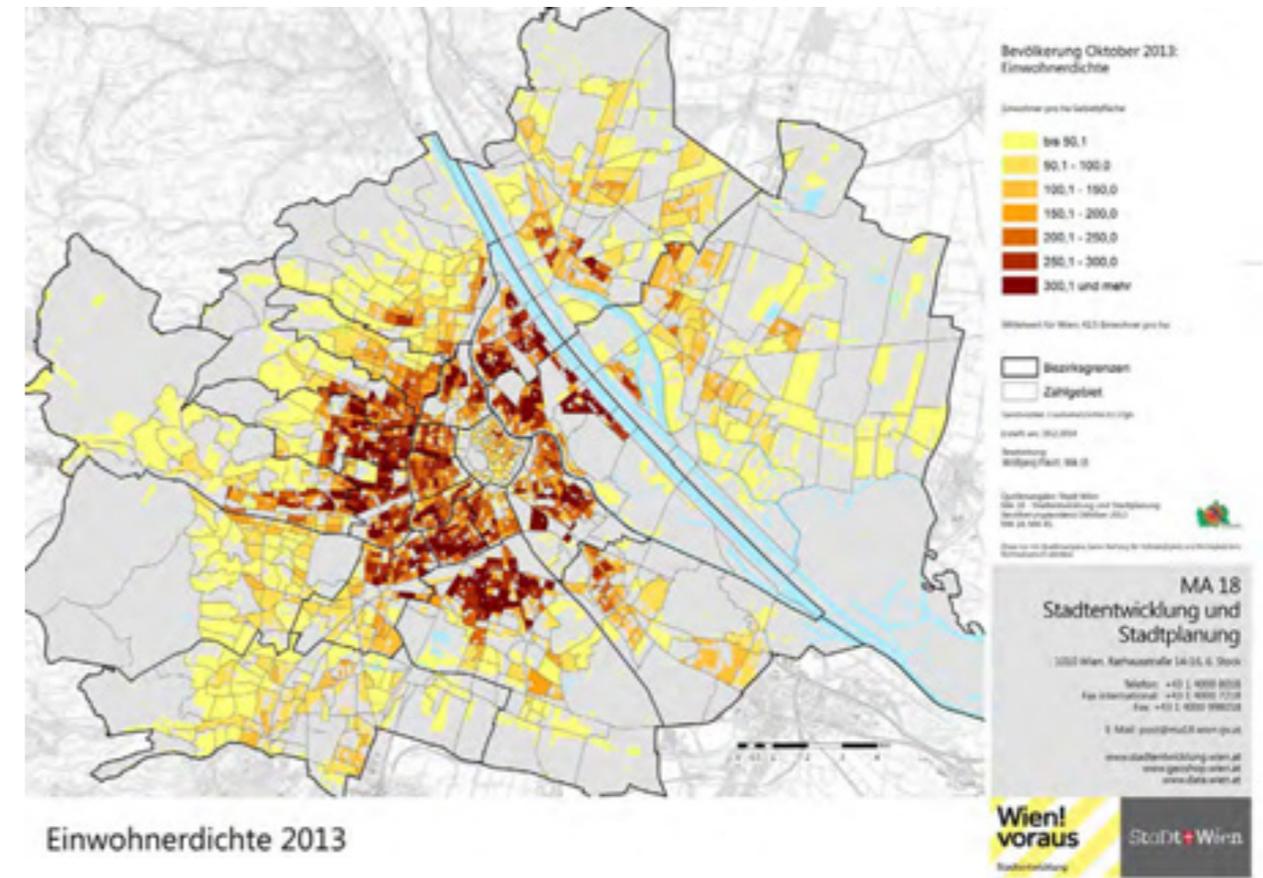
- Auf rund 750 ha und damit weniger als 2% der Fläche Wiens leben hier rund 6% der Bevölkerung

- Die Einwohnerdichte beträgt teilweise deutlich über 200 EW/ha und ist somit besonders hoch im Vergleich zum Wiener Durchschnitt

- Die Baustruktur der angrenzenden Wohngebiete stammt größtenteils aus der Gründerzeit und beinhaltet einen vergleichsweise hohen Anteil an Kategorie C und D Wohnungen

- Der Anteil der Bevölkerung mit universitärer Ausbildung ist relativ niedrig im Vergleich zum Wiener Durchschnitt

- Der Anteil nicht-österreichischer StaatsbürgerInnen ist mit bis zu 34% in gewissen Bereichen wie dem 15. und 16. Bezirk relativ hoch im Vergleich zum Wiener Durchschnitt von rund 21,5%

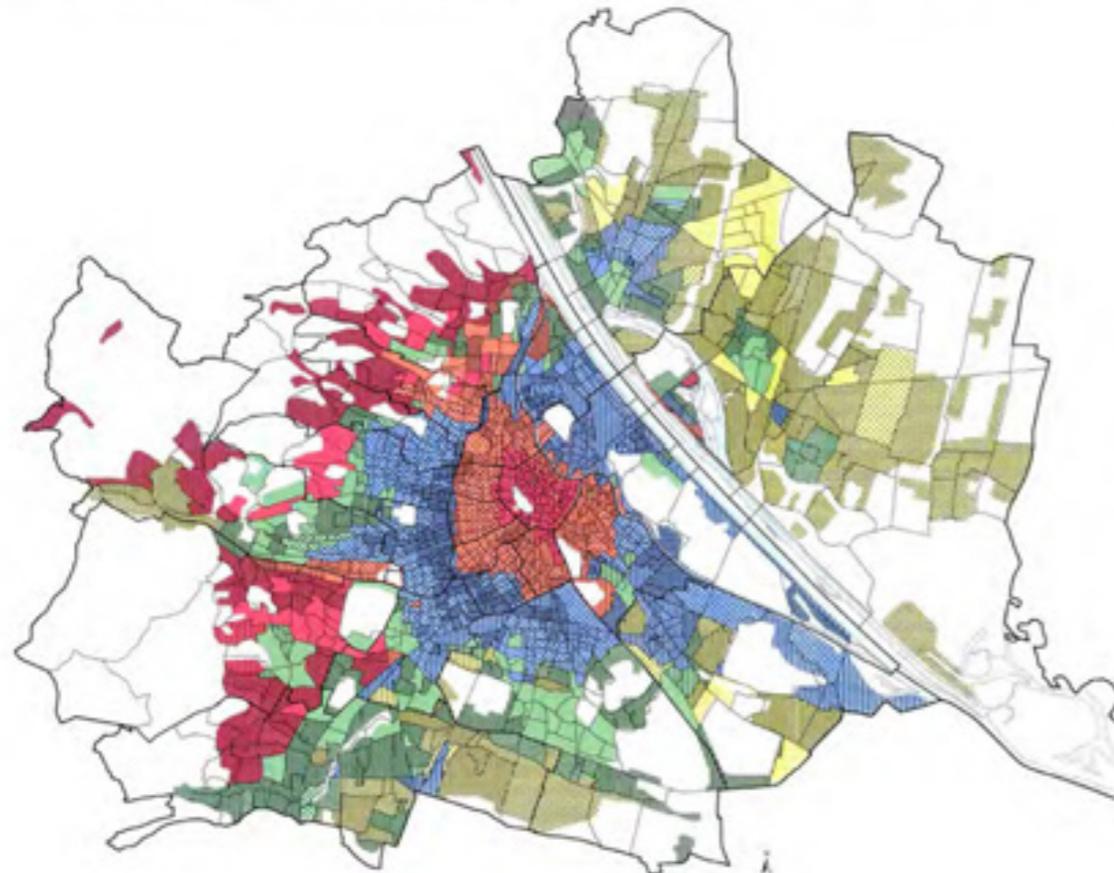


Einwohnerdichte 2013

Statistische Daten
Einwohnerdichte (2013)

Karte 7: Generalisiertes Modell der sozialräumlichen Gliederung (2001) und des sozialräumlichen Wandels (1971-2001)

Dargestellt sind zusammengefasste Typen der Wiener Zählgebiete nach ihren sozioökonomischen, demographischen und ethnischen Strukturmerkmalen sowie zusammengefasste Typen nach den Veränderungen dieser Strukturmerkmale von 1971 bis 2001. Die zugehörige legendäre Daten (Mittelwerte über die Ausprägung einer Variablen für ein betrachtetes Zählgebiet und seinen jeweiligen "nächsten Nachbarn") wurden mit Hilfe von Trendflächenmodellen errechnet.



Datengrundlagen: Volkszählungen 1971, 1981, 1991, 2001; Häuser- und Wohnungszählungen 1971, 1981, 1991, 2001
 des Österreichischen Statistischen Zentralamtes bzw. der Statistik Austria; Magistratsabteilungen 14, 28, 41 Wien
 Autoren: Josef Seiritsch, Andrea Mitzgen, Alexandra Kaiser; Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt

Sozialräumliche Gliederung (2001)

zusammengefasste Typen des städtischen Sozialraumes	Bezeichnung der zusammengefassten Typen in den Karten 4 bis 6	Ausprägung ¹⁾ der Indikatoren des städtischen Sozialraumes		
		a) sozioökonomische Struktur	b) demographische Struktur	c) ethnische Struktur
1	1	****	---	0--
	2	***	0--	----
3	3	**	---	0--
	4	*	----	---
5	5	*	****	----
	7	0*	****	----
6	6	0--	*	----
	8	0--	---	----
10 ²⁾	10	--	--	0--
	11	--	0*	**
12	12	--	0*	****

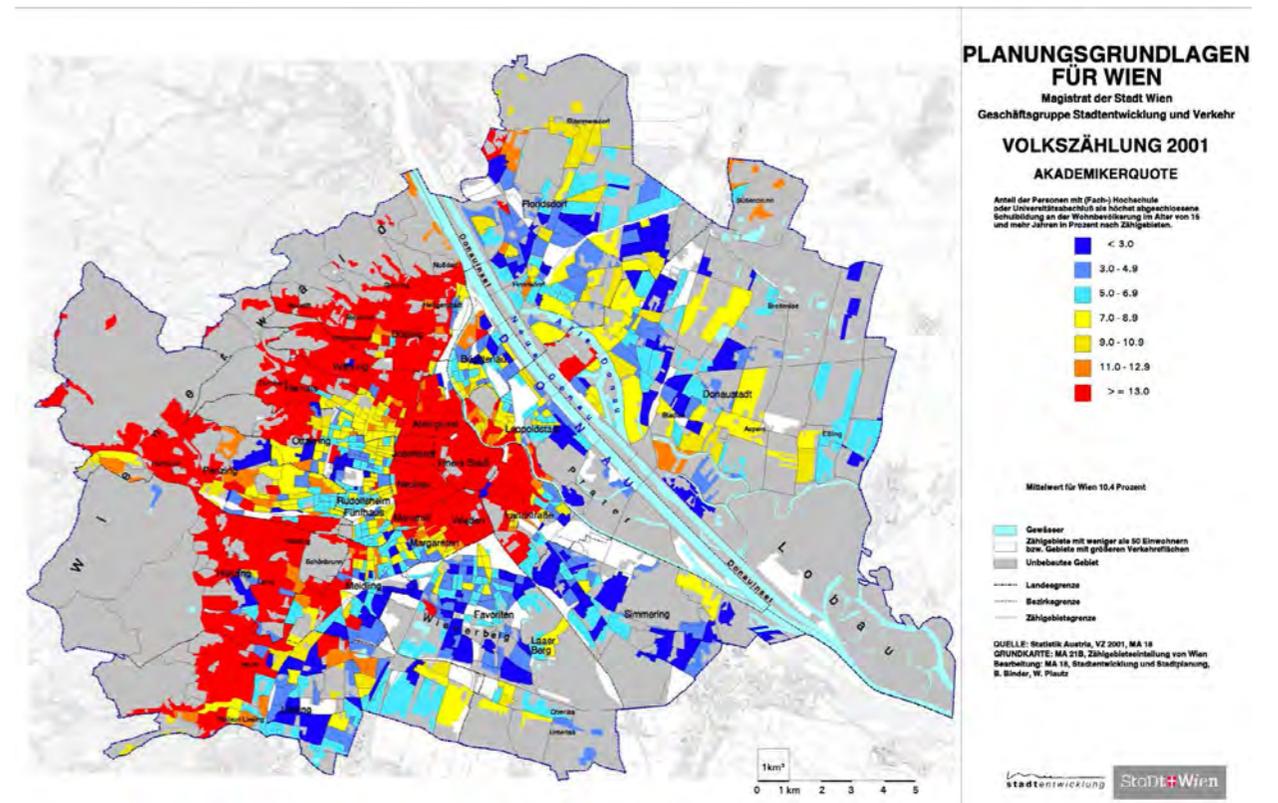
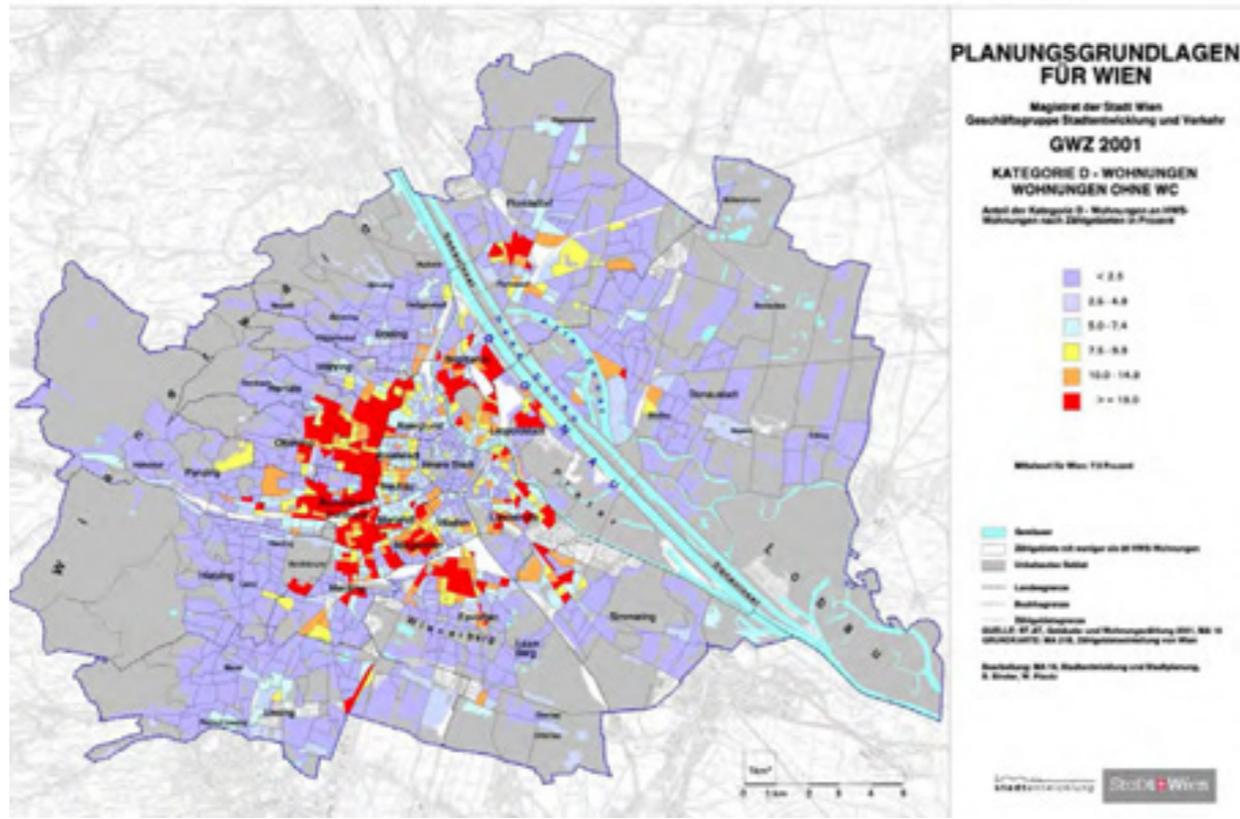
¹⁾ **** = Stufe der überdurchschnittlichen Ausprägung = höherer Anteil von Mittel- und Oberstufen (a) jüngerer Bevölkerung, Mietwohnungsbeständen (b) ausländischen Migrant*innen (c)
 *** = Stufe der durchschnittlichen Ausprägung
 ** = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = höherer Anteil von Grundstücken (a) älterer Bevölkerung, Eigentumswohnungen (b) niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 * = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = höherer Anteil von Grundstücken (a)
 0 = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 0* = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = höherer Anteil von Grundstücken (a)
 0-- = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 -- = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 - = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 0 = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
²⁾ Anmerkliche Mehrheitsausprägungen der zusammengefassten Typen
³⁾ Werte weniger Zählgebiete, die in engen räumlichen Verbund mit den angrenzenden Zählgebieten auftreten, welche durch die Merkmale der angrenzenden Zählgebiete gekennzeichnet sind.

Sozialräumlicher Wandel (1971-2001)

zusammengefasste Typen des sozialräumlichen Wandels	Bezeichnung der zusammengefassten Typen in den Karten 4 bis 6	Veränderung ¹⁾ der Indikatoren des städtischen Sozialraumes (1971-2001)		
		a) sozioökonomische Struktur	b) demographische Struktur	c) ethnische Struktur
A	A	*****	0*	----
	B	****	0--	----
C	C	****	****	**
	D	***	*	0*
E	E	**	*	**
	F	**	---	----
G	G	*	---	----
	H	*	---	----
I	I	0--	0--	0--
	J	---	0*	*
K	K	---	---	**
	L	---	----	----
H	H	0	****	****

¹⁾ ***** = Stufe der überdurchschnittlichen Ausprägung = Zunahme der Anteile von Mittel- und Oberstufen (a) jüngerer Bevölkerung, Mietwohnungsbeständen (b) ausländischen Migrant*innen (c)
 **** = Stufe der durchschnittlichen Ausprägung entsprechend der Veränderungen für die gesamte Stadt
 *** = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = schwächerer sozialer Dynamik der Bevölkerung (a)
 ** = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = schwächerer sozialer Dynamik der Bevölkerung (a)
 * = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = schwächerer sozialer Dynamik der Bevölkerung (a)
 0 = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 0* = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = höherer Anteil von Grundstücken (a)
 0-- = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 -- = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 - = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
 0 = Stufe der unterdurchschnittlichen Ausprägung = niedrigerer Anteil von ausländischen Migrant*innen (c)
²⁾ Anmerkliche Mehrheitsausprägungen der zusammengefassten Typen

— Wiener Stadtgrenze
 — Bezirksgrenzen
 — Grenzen der Zählgebiete
 □ Wasserflächen
 □ unbebaute Fläche
 0 1 2 3 km





So lässt sich schließlich schlussfolgern, dass im Bereich des Gürtels schwächere soziale Schichten leben als in anderen Stadtteilen. Dies ist prinzipiell aber nicht als Problem zu sehen, auch sollten Bemühungen der Aufwertung immer auch unter dem Gesichtspunkt einer dann eventuell stattfindenden Verdrängung der bestehenden Bewohnerschaft, also einer eintretenden Gentrifizierung, gesehen werden.

Der Werkstattbericht Nr. 122 für Stadtentwicklung der Stadt Wien schreibt dazu folgendes:

„Die Problemlage besteht daher weniger aus den Umständen schlecht ausgestatteter Wohnungen, einem höheren Anteil an EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund oder einem niedrigeren Bildungsniveau, sondern vielmehr darin, dass sich hier eine Vielzahl an Nutzungen und Funktionen in einem sehr dicht bebauten Teil Wiens treffen und es daher wenig Freiräume und Gestaltungsspielraum gibt. Auf den nur in geringem Maß vorhandenen Freiraum wird ein überhöhter Nutzungsdruck ausgeübt, und erst dadurch kommt es mitunter zu sozialen Konflikten.“

STRATEGIEPLAN FÜR WIEN 2004 UND STEP05

Zielgebiet Gürtel

In dem von der Stadtregierung im Jahr 2004 verfassten Strategieplan für Wien, der als Grundlage für den Stadtentwicklungsplan von 2005 (STEP05) dienen sollte, wird das Ziel der Aufwertung des Gürtelbereiches folgendermaßen definiert:

- Es soll durch geeignete und umfassende Maßnahmen eine Verbesserung von Erscheinungsbild, Attraktivität und „Nutzungsfähigkeit“ erreicht werden.

- Durch Maßnahmen im Bereich von Blocksanierungen und Neubauten soll ein Impuls zur Verbesserung der Wohnbedingungen gegeben werden.

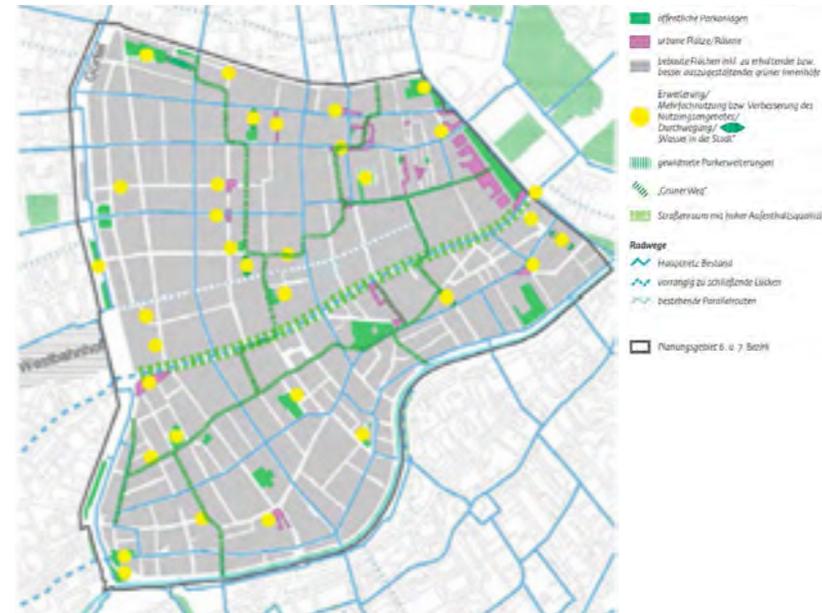
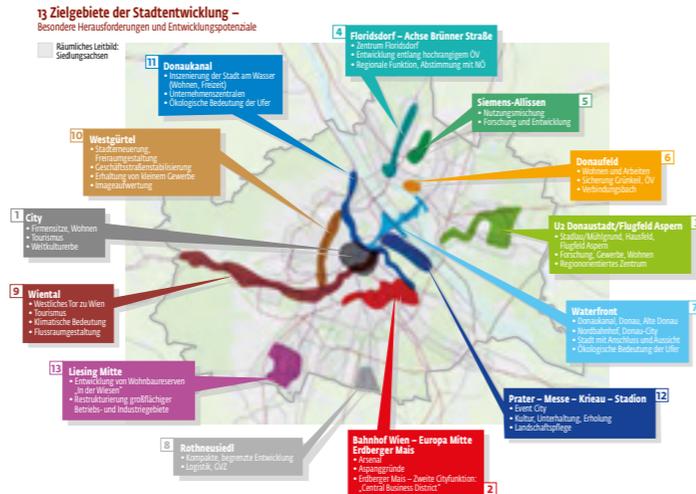
- Die Belebungsmaßnahmen der Mittelzone sollen fortgesetzt werden und weitere Verbesserungen der Benützungsmöglichkeit in Längs- und Querrichtung für Fußgänger und Radfahrer sollen geschaffen werden. Zeichensetzungen im Bereich von Kunst, Kultur und Design sollen diese Dynamisierung unterstützen.

- Die Funktion des Gürtels als wichtiger Verkehrsträger wird auch in Zukunft bestehen bleiben. Der Verkehr soll allerdings weiterhin zumindest stabilisiert werden und weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität sollen getroffen werden.

- Im Weiteren sollen längerfristige Strategien zur Reduzierung des Autoverkehrs am Gürtel sowie in der gesamten Stadt entwickelt werden.

- Prozesse zu einer längerfristig besseren sozialen Durchmischung sowie der Integration benachteiligter Bevölkerungsgruppen sollen eingeleitet werden.

- Der Gürtel soll als Wirtschaftsstandort aufgewertet werden und die Erdgeschoßzonen sollen dahingehend geeignet ausgestaltet und genutzt werden. Damit einhergehend sollen Marketingmaßnahmen zur neuen Imagebildung beitragen.



Ziele für den Grünraum

Wie auch schon im Kapitel zur Geschichte der Grünraumplanung erwähnt beschreibt der Stadtentwicklungsplan 2005 ein Handlungsprogramm zu Schutz und Aufwertung des Wiener Naturraums, wie etwa des Wiener Wald- und Wiesengürtels, sowie des Biosphärenparks Wienerwald.

Zusätzlich wird die Bedeutung der innerstädtischen Grün- und Freiräume als wichtige Naherholungsräume hervorgehoben, welche in der immer weiter wachsenden und nachverdichteten Stadt zunehmend an Bedeutung gewinnen, gleichzeitig aber auch einem immer höheren Nutzungsdruck ausgesetzt sind.

Diese beschriebenen Ziele belegen die Relevanz des Gürtels für die Stadt, bestätigen vor allem aber auch die massiven Probleme, die Hauptverkehrsachsen mit ihrem Individualverkehr für solche Stadträume bergen. Weiters zeugen sie von der Wichtigkeit eines fundierten Grünraumkonzeptes für die Stadt und der Bedeutung, die qualitativ hochwertige und in ausreichendem Maß vorhandene Freiräume für die unmittelbare Qualität von Stadtquartieren haben.

4

STADTVISIONEN

*„From the beginning I have never conceived architecture just as a specialization, but architecture as a wider vision of understanding and questioning the environment that surrounds us, in which every project can enrich itself through diverse views and disciplines.“
(Iván Juárez)*

Zukunftsvisionen der Wiener Stadtentwicklung sowie visionäre Projekte in anderen Städten

Jürgen Mick schreibt in seinem Essay **„Körper und urbane Identität.“** Wenn wir unsere urbane Identität suchen, werden wir unseren Körper finden.“ folgendes über die wichtige Bedeutung die der öffentlichen Räume im Gefüge von Stadt und Gesellschaft inne hat:

„Das Charakteristische der klassischen Stadt ist, dass sie für die gesellschaftliche Differenzierung von Privatheit und Öffentlichkeit ihre bauliche Entsprechung findet. Städtischer, öffentlicher Raum war eigentlich der „Restraum“ zwischen den Bauwerken. Dienten die Bauwerke mehrheitlich der privaten Unterkunft, so überließ man den „Restraum“ der gemeinschaftlichen Nutzung. Keiner war befugt, persönliches Eigentum an ihm geltend zu machen, und Jedermann konnte sich und seine Güter mit gleichem Recht darin bewegen. Der öffentliche Raum ist der „Kitt“ der Städte, und er folgt daher in seiner Gestalt geradezu seismografisch jeder Veränderung des Zusammenlebens. Der urbane öffentliche Raum ist prinzipiell demokratischer Raum, und er dient seinen Bewohnern, nicht zuletzt, zur gesellschaftspolitischen Artikulation.“

Betrachtet man den öffentlichen Raum unter diesem Aspekt der Bewegung, erschließen sich seine Gestalt und Dimension. Man denke z.B. an die Größe der Transportmittel, die Art der Gefährte, deren zunehmende Geschwindigkeit oder auch die Veränderung der Ver- und Entsorgungssysteme für Wasser, Gas und Ähnliches. Jede Variation in der Bewegung von Massen hat unmittelbar Auswirkung auf die Beschaffenheit der öffentlichen Räume. Die körperliche Bewegung schreibt sich unmittelbar in den Stadtgrund ein.

„Betrachtet man den öffentlichen Raum unter dem Aspekt der Kommunikation, erschließt sich seine Bedeutung für die Gesellschaft. Öffentlicher Raum war immer als Kommunikationsraum konstitutiv für die urbane Gesellschaft. Der öffentliche Raum war eben doppelt bestimmt, durch die materielle, als auch durch die kommunikative

Funktion. Die Kunst des „funktionierenden“ öffentlichen Raums kann verstanden werden als Kunst, die Balance zwischen Bewegungsraum und Kommunikationsraum aufrecht zu erhalten. Was wir heute feststellen, ist eine Irritation dieses Verhältnisses. Die Kommunikation nimmt im städtischen Raum zunehmend eine nachrangige Bedeutung ein. Es stellt sich eine Verschiebung der Gewichte zu Gunsten des Bewegungsraums und zum Nachteil des gemeinschaftlichen Aufenthalts- und Kommunikationsraums ein. (Als Beleg dafür kann man die spontanen Gegenreaktionen deuten, z.B.: der Einzug der Eventkultur in unsere Städte, um sie zu „beleben“, ist der Versuch, das Gleichgewicht auszutarieren). Noch nie wurden im öffentlichen Raum so viel Körper und Massen bewegt wie heute, und noch nie waren wir so passiv im öffentlichen Raum präsent.“

WIENER ZUKUNFTSPLÄNE

Im Jahr 2014, fast 10 Jahre nach dem Beschluss des letzten Stadtentwicklungsplans STEP05 von 2005, lässt sich rückblickend feststellen, dass in Bezug auf einige der damals gefassten Leitziele schon Fortschritte gemacht wurden, dass aber gerade in Bezug auf wesentliche Themen wie der Problematik des Individualverkehrs und auch bei der Schaffung von innerstädtischem Grün- und Freiraum noch viel Entwicklungspotential vorhanden ist.

So ist gerade im damaligen Zielgebiet Gründerzeitviertel Westgürtel an einem der primären Probleme, der hohen Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Einschränkung der Lebensqualität, noch kein wesentlicher Schritt gelungen. Aufwertende Maßnahmen der umgebenden gründerzeitlichen Bausubstanz, vor allem in den außerhalb des Gürtels gelegenen Bezirken, Erneuerungen der bestehenden Parkanlagen sowie stärkende Maßnahmen für die einzelnen Grätzl sind sehr positiv zu bewerten und haben einen Aufschwung gebracht, der Gürtel selbst bleibt allerdings weiterhin eine einschneidende Barriere.

Aufbauend auf dem STEP05 und dessen Evaluierung durch den Fortschrittsbericht 2010 zum STEP05 arbeitet die Stadt nun aktuell am nächsten Stadtentwicklungsplan STEP2025, der seit Jänner 2014 als Entwurf vorliegt.

Dieser Entwurf zum STEP2025 definiert als eines der Ziele für Wien:

„Die Erhaltung und Schaffung qualitätsvoller Frei- und Grünräume ist hervorragende Aufgabe der Politik. Sie sind von existenzieller Notwendigkeit für Erholung, Freizeit und ökologische Diversität. Umfassende Begrünungen von Dächern und Fassaden sowie durch Bäume und Alleen können lindern auf die Folgen des Klimawandels wirken.“

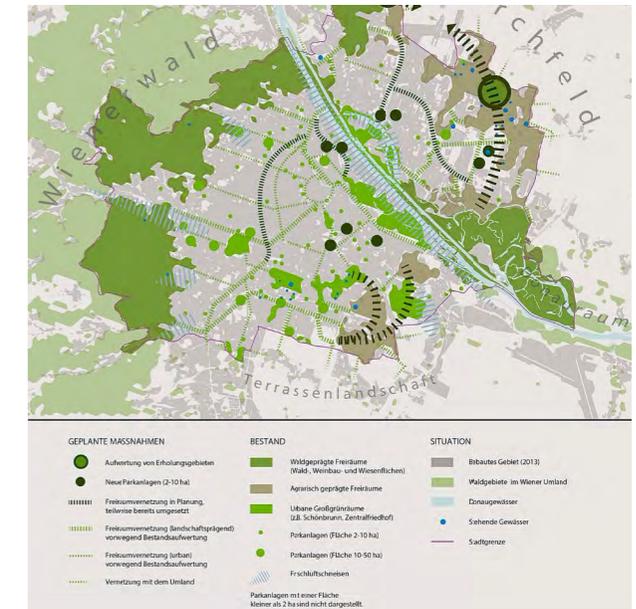
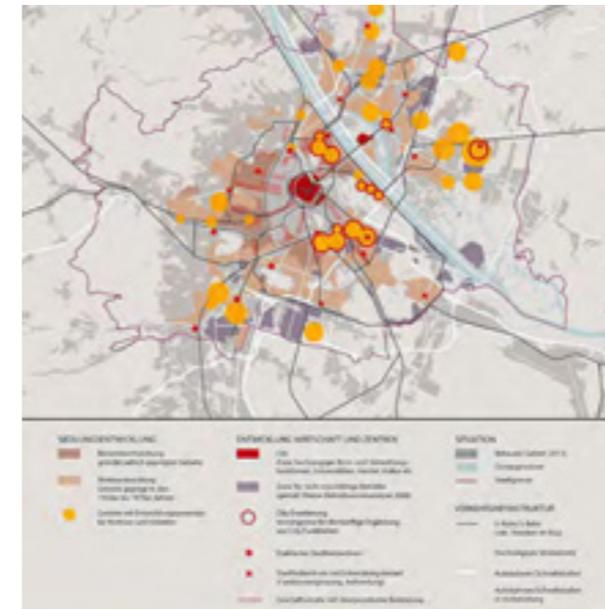
Im Weiteren wird auf die Herausforderungen für die, ab etwa 2030 die Grenze von 2 Millionen Einwohnern überschreitende, Stadt eingegangen:

„Im Bereich der Stadtentwicklung werden sich die Anstrengungen der kommenden Jahre aber nicht darauf reduzieren können, diese Erfolge und Standards zu halten; vielmehr sind Innovationen vorzubereiten, die qualitätsvolles Stadtwachstum bei gleichzeitig knapper werdenden Ressourcen gewährleisten können: Mehr Menschen in der Stadt heißt, dass diese intensiver „genutzt“ wird; mehr Interaktion und Mobilität bedeutet wachsende Nachfrage nach effizienten und smarten Transportangeboten; mehr Kinder und Jugendliche brauchen vielfältige zusätzliche Bildungsangebote, sowie Sport- und Freizeitmöglichkeiten;

die prosperierende wachsende Stadt bringt mehr Produktion und Konsum mit sich und entsprechenden Raumbedarf für Arbeitsplätze, Handel oder Logistik – und eine stärkere Vernetzung mit dem Umland bzw. in der Stadtregion. Zugleich mit dem quantitativen Wachstum nimmt aber auch die Sensibilität der Bevölkerung etwa in Bezug auf Lärm, Luftqualität und Fragen des Zusammenlebens zu, und ihr Anspruch an Freiräume oder öffentliche Dienstleistungen steigt.“

Es wird daher Nachverdichtung aber auch Multifunktionalität und gefordert:

„Stadtraum muss für unterschiedliche Nutzungen offen sein, eine Verschwendung von Flächen durch eindimensionale Nutzung (bspw. als Verkehrsraum) oder inadäquate Bebauungsstrukturen an hochwertigen Standorten sind mit einer nachhaltigen Boden-, Ressourcen und Mobilitätspolitik nicht vereinbar. Multifunktionalität und die Hebung von Urbanisierungspotenzialen wird daher zum Grundprinzip bei der Entwicklung von Stadträumen. Insbesondere wird in den nächsten Jahren an Qualitätsverbesserungen und Nachverdichtungen an Standorten gearbeitet, die zwar mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, bis dato aber geringe Dichten und funktionale Defizite aufweisen. Zweites wichtiges Interventionsfeld sind Haupt- und Ausfallstraßen, die durch gezielte städtebauliche Interventionen aufgewertet werden sollen.“



Es scheint, dass die Problematik der primär dem Individualverkehr dienenden Straßenräume im STEP2025 erkannt wurde und auch in dieser Hinsicht Verbesserungen und neue Ideen von der Stadt angestrebt werden. Solche Veränderungen wären wünschenswert, um dem Menschen wieder den wichtigen sozialen und kulturellen öffentlichen Platz einzuräumen, den er im Straßenraum ursprünglich vorfand.

VISIONEN UND PROJEKTE IN ANDEREN STÄDTEN

Der Umgang mit dem Verkehr in der Stadt einerseits, sowie die Schaffung neuer innerstädtischer Frei- und Grünräume andererseits, sind aktuell vieldiskutierte Themen vor allem in europäischen und amerikanischen Städten, die in einer Zeit und Gesellschaft nach der fordistischen Massenmotorisierung, und der damit einhergehenden Wandlung der Städte und Straßenräume, nach neuen Identitäten suchen.

In Wien erfolgte die Abkehr von Planungsprinzipien ausgerichtet auf eine rein „autogerechte Stadt“ etwa ab Mitte der 1970er Jahre, dies geschah unter anderem durch stärkende und aufwertende Maßnahmen in den von der Massenmotorisierung stark betroffenen Stadtgebieten, weiters wurde auch versucht, durch Parkraumbewirtschaftung zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung zu kommen. Dem unmittelbaren Freiraum und der Rückeroberung des Straßenraums durch den Menschen dienende Projekte entstanden vorerst noch seltener.

Im Folgenden werden einige interessante, auf ihre Art jeweils wegweisende, realisierte Projekte sowie zukünftige Visionen aus den Bereichen der Grün- und Freiraumplanung sowie im Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr in Städten erwähnt.



Promenade Plantée, Paris

Eines der ersten europäischen Projekte, das ein ehemaliges Verkehrsbauwerk auf eine Nutzung als öffentlichen Freiraum zurückführte, die sogenannte Promenade Plantée im 12. Arrondissement, entstand ab 1989 in Paris und wurde 1994 fertiggestellt.

Dieser mehrere Kilometer lange Park entstand auf den viaduktartigen gemauerten Bögen, welche in ihrer Art denen der Wiener Stadtbahn am Westgürtel ähneln, der 1969 stillgelegten Bastille Zuglinie aus dem 19. Jahrhundert. Das Projekt kann somit als der direkte Vorläufer des ab 2006

in New York entstandenen High Line Projektes gesehen werden, bei dem ebenfalls eine ehemalige in Hochlage gelegene Bahnlinie zu einem neuen linearen öffentlichen Grün- und Freiraum umfunktioniert wurde.

Parallel zu der Errichtung des Parks erfolgte die Sanierung und Umbenennung der Bögen, die seither unter dem Namen Viaduc des Arts bekannt sind, und in denen heutzutage, ebenfalls nicht unähnlich der Situation am Westgürtel in Wien, Kulturbetriebe, Künstler und Cafés angesiedelt sind.



Cheonggyecheon Rekonstruktion, Seoul

Ein besonders bemerkenswertes Beispiel, da es zugleich der Schaffung von neuem innerstädtischen Grün- und Freiraum sowie der Renaturalisierung eines ehemaligen Flußlaufes diente, aber andererseits auch dem Abbruch eines Verkehrsbauwerkes für den motorisierten Individualverkehr, ist der 2005 realisierte Cheonggyecheon Park in Seoul.

Der Flußlauf Cheonggyecheon, um den die Stadt Seoul historisch gewachsen war, und an dessen Bänken sich ursprünglich alte Ansiedlungen befanden, wurde ab 1955 überdeckt und ab 1967

zusätzlich mit einer etwa 6 km langen Stadtautobahn in Hochlage überbaut, welche zwischen den schon bestehenden mehrspurigen Straßen beiderseits des Flußlaufes eingeschoben wurde. Dieses Projekt gilt auch als ein lebendes Beispiel für ein Auftreten des Braess Paradoxons, welches besagt, dass sich durch das Hinzufügen einer Route zu einem Netzwerk bei gleichbleibender Frequenz die Transferzeit für alle die Route innerhalb des Netzwerks frei wählenden Benutzer erhöhen kann. Dies wurde dadurch veranschaulicht, da sich trotz Abbruch der Autobahn, auf der

etwa 120.000 Fahrzeuge pro Tag verkehrten, die Fahrzeiten für den gesamten Individualverkehr innerhalb der Stadt verkürzten.

Zusammen mit den zusätzlichen Kompensationsmaßnahmen im Bereich des Individualverkehrs kam es so zu einer Verbesserung der Verkehrssituation und darüber hinaus zu einer Verschiebung im Modal Split hin zugunsten einer Mehrbenutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.





Jardín del Turia, Valencia

Etwa zur selben Zeit entstand in Valencia ab 1985 ein Freiraumprojekt anderer Art, aber mit dafür umso größerer Tragweite für die Stadt, der Jardín del Turia. Bei diesem wurde der die Innenstadt tangierende etwa 8 km lange und 200 Meter breite ehemalige Flusslauf der Turia zu einem 110 ha großen die Stadt durchziehenden linearen Freiraum umgestaltet.

Dieser Raum war frei geworden, da der Fluss selbst aufgrund immer wiederkehrender Hochwasser in einen neuen Verlauf südlich der Stadt umgeleitet wurde, und das ehemalige Flussbett nun trockengelegt war. Er sollte ursprünglich zu einer Stadtautobahn umfunktioniert werden, es konnten sich schlussendlich jedoch Bürgerinitiativen durchsetzen, und somit der in der Bevölkerung vorhandene Wunsch nach der Realisierung einer zentralen Parkanlage verwirklicht werden.

Diese etwa 8 Kilometer lange Parkanlage ist in mehrere thematische Teilabschnitte gegliedert, und durch die um einige Meter vom Straßenraum abgesenkte Lage im ehemaligen Flussbett sowie die Breite von etwa 200 Metern ein sehr geschützter Ort, obwohl sie beiderseits von relativ breiten mehrspurigen Straßen umgeben ist. So ergibt sich eine vollständig andere Wahrnehmungssituation als etwa in der Gürtelmittelzone in Wien.

London's Pläne für die Zukunft

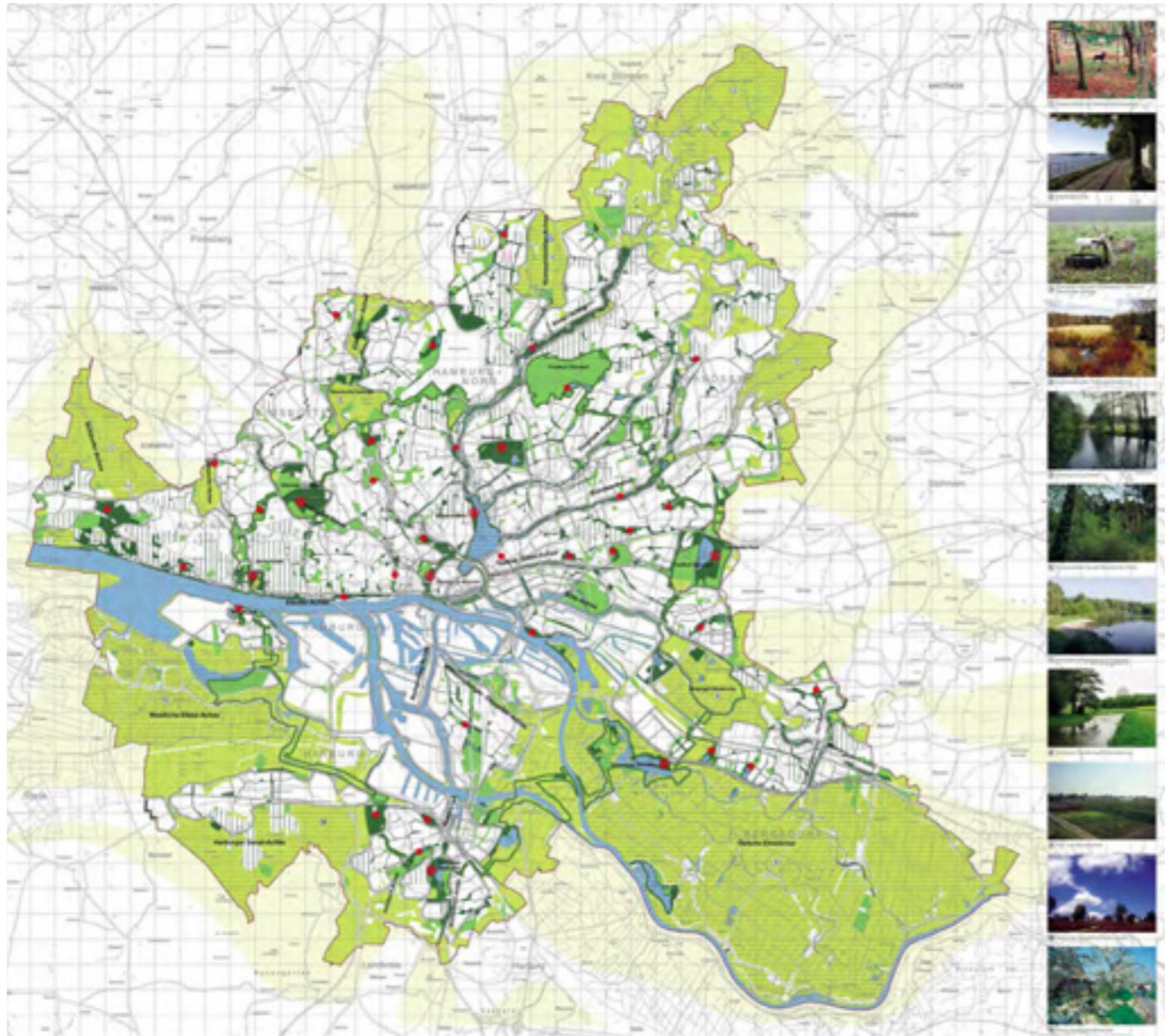
In London sind derzeit einige Projekte und Visionen für die Zukunft in Planung. So soll im Zuge der Umsetzung eines neuen stadtweiten nachhaltigen Verkehrs- und Freiraumkonzeptes auch das privat initiierte Projekt der Garden Bridge realisiert werden, eine die Stadtteile South Bank und Temple District verbindende 367 Meter lange Grünbrücke für Fußgänger. Diese soll nach dem Vorbild der New Yorker High Line ein ohne Konsumzwänge frei begehbare Naturhabitat werden und dabei auch Möglichkeiten zum „Guerilla-Gardening“ bieten. Finanziert werden soll das Projekt über eine zu dem Zweck gegründete Stiftung sowie Sponsoring und Crowdfunding.

Das ebenfalls von einer privaten Initiative entwickelte Projekt SkyCycle denkt in etwas weitläufigeren regionalen Dimensionen. So ist geplant ein insgesamt bis zu 220 km langes radiales Radwe-

genetz mit 10 unterschiedlichen Routen und etwa 200 Auf- und Abfahrten entstehen zu lassen, das in Hochlage über bestehenden Bahntrassen errichtet werden soll. Diese vertikale Staffelung mit schon bestehenden Stadtfunktionen soll laut ersten Studien wesentlich günstiger sein als neue Straßen oder Tunnelbauwerke zu errichten, zusätzlich wären die logistisch meistens sinnvoll gelegenen Trassen schon vorhanden und die Hochlage würde einen unterbrechungsfreien und sicheren Verkehr abseits des motorisierten Individualverkehrs bedeuten.

Als hierbei problematisch könnte sich allerdings, wie Projektkritiker anmerken, die Ausgestaltung der vielen benötigten Auf- und Abfahrtsrampen zusammen mit der stark wind- und wetterexponierten Hochlage erweisen.





Freiraumverbundsystem und Grüne Ringe in Hamburg

Die Stadt Hamburg setzte vorausschauend seit Anfang des 20. Jahrhunderts auf ein Planungssystem mit einem hohen Anteil von systematisch aufgebauten Grün- und Freiräumen. Aufbauend auf den beiden historisch entstandenen Grünringen und den Landschaftsachsen soll dieses System nun weiter zu einem zusammenhängenden Freiraumverbundsystem ausgebaut werden.

Das sogenannte Freiraumverbundsystem beschreibt ein wesentliches Entwicklungsziel für die Stadt-Landschaft Hamburgs, nämlich ein grünes Netz aus Landschaftsachsen, Grünen Ringen sowie verschiedenen Grünzügen, Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingartenanlagen und Friedhöfen zu schaffen, in dem es möglich sein soll sich ungestört vom Straßenverkehr auf Fuß- und Radwegen innerhalb der Stadt und bis in die freie Landschaft am Stadtrand zu bewegen.

Dabei sind die Landschaftsachsen eine wichtige Grundlage, sie sind das landschaftliche Pendant zu Siedlungsachsen, und führen von der freien Landschaft ausgehend als mehr oder weniger große Grünzüge zwischen den Siedlungsräumen vom Umland bis in den Stadtkern.

Der 1. Grüne Ring wiederum verläuft auf dem alten Wallring am Rand der Innenstadt in etwa 1 km Entfernung zum Rathaus, während der 2. Grüne Ring etwa 8-10 km vom Rathaus entfernt zwischen innerer und äußerer Stadt verläuft und eine Länge von ungefähr 90 km aufweist.



High Line Park, New York

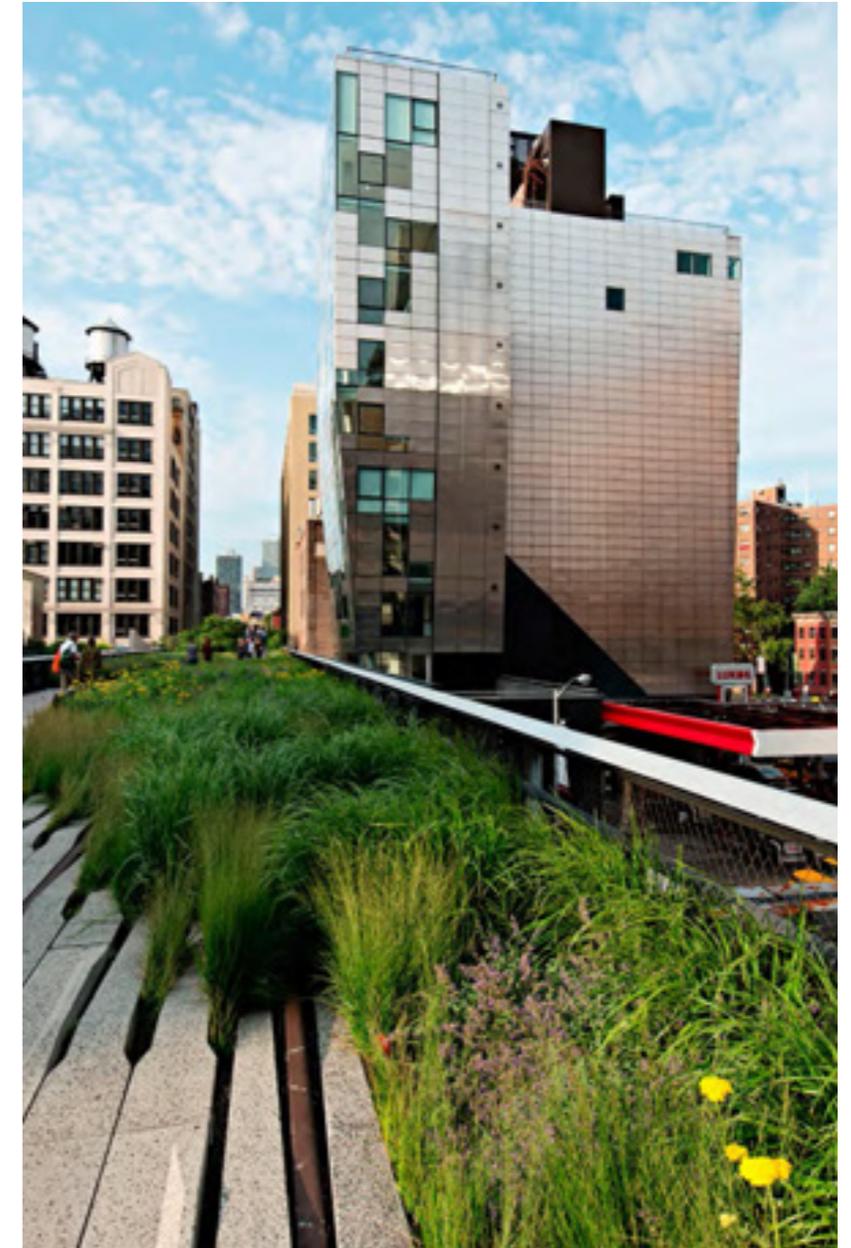
Eine sehr gelungene Adaption eines ehemaligen Verkehrsbauwerkes in einen innerstädtischen Freiraum ist der New Yorker High Line Park. Ähnlich dem Vorbild der Pariser Promenade Plantée eröffnete in 2009 der erste Abschnitt auf der in Hochlage verlaufenden Trasse einer ehemaligen Bahnlinie aus den 1930er Jahren.

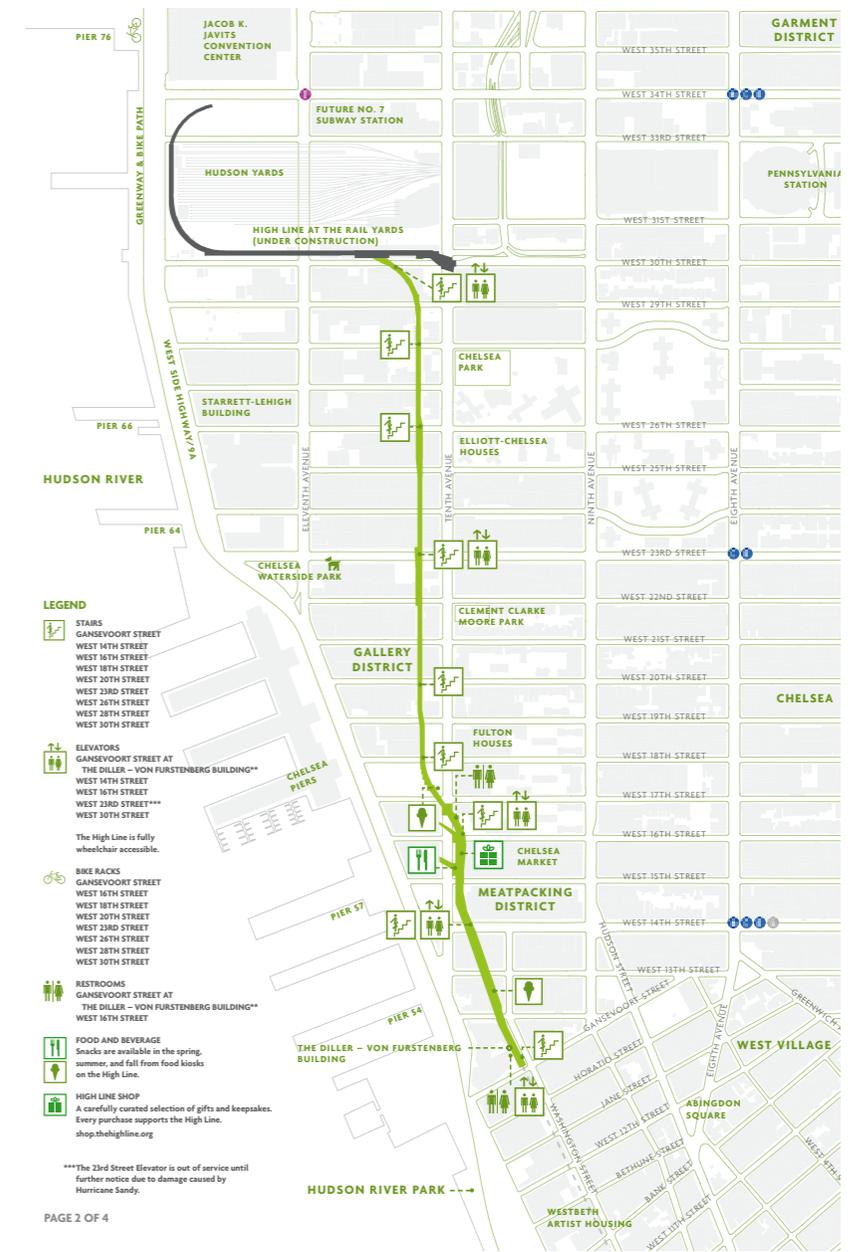
Der lineare und insgesamt nach Vollausbau etwa 2,3 km lange Grün- und Freiraum, dessen dritter und letzter Bauabschnitt 2014 eröffnet werden soll, entstand aufgrund der Bemühungen einer privaten non-profit Interessensgruppe, den „Friends of the High Line“.

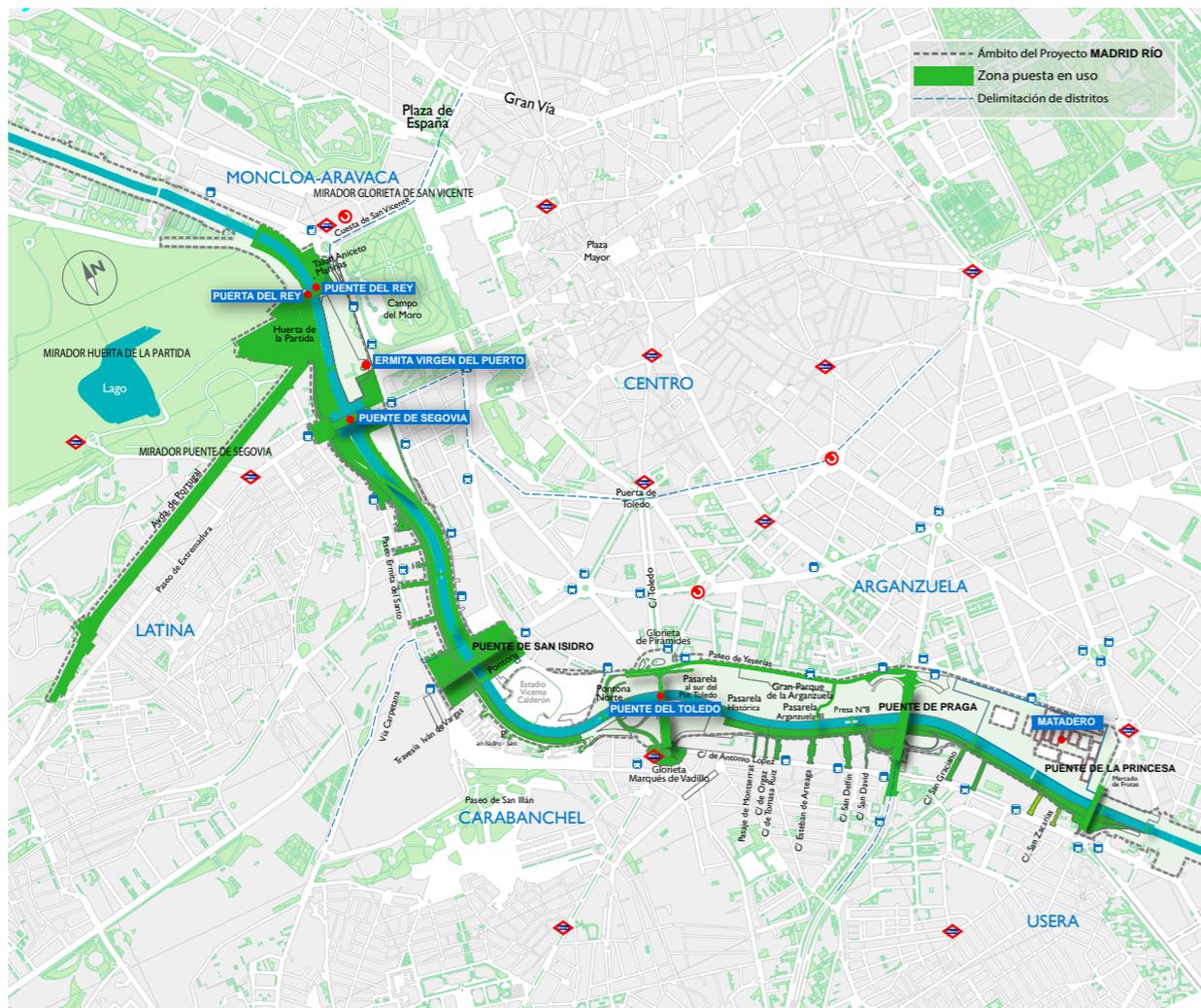
Diese hatten sich seit ihrer Gründung 1999 um die Erhaltung und Umgestaltung der ehemaligen Bahnlinie zu einem Freiraum bemüht und schließlich erfolgreich durchgesetzt, nicht zuletzt auch aufgrund zusätzlicher privater Unterstützer und Spender für das Projekt, welches einen all-

gemeinen Aufschwung im betroffenen West Chelsea Viertel mit sich brachte.

Allerdings führte dies auch zu Gentrifizierungsprozessen im Viertel, da durch die Aufwertung ein Immobilienboom mit einhergehenden Mietpreiserhöhungen angestoßen wurde, der zu der Verdrängung von Teilen der alteingesessenen Anwohner und Geschäfte führte.







M30 und Madrid Río, Madrid

Mitte der 2000er Jahre wurde in Madrid das groß angelegte Projekt der Verlegung der inneren Ringautobahn M30 in Straßentunnel unter der Erde in Angriff genommen, insgesamt über 40 Kilometer Tunnel wurden für diesen Zweck gebaut, davon auch mehrere Kilometer entlang des Rio Manzanares.

Die oberirdisch frei gewordenen Flächen standen nun für die Errichtung neuer Wohnanlagen, aber auch für die Anlage neuer öffentlicher Grün- und Freiräume zu Verfügung. Das Projekt war allerdings auch der Kritik durch Umweltaktivisten ausgesetzt, da der Verkehr nun zwar vielerorts von der Oberfläche verbannt wurde, insgesamt aber durch die Anzahl der Spuren sowie die teilweise weiterhin zusätzlich auch oberirdisch verlaufenden Straßen keine Reduktion des Straßennetzes, sondern eher ein Ausbau erfolgt war.

Im Zuge dieser Maßnahmen entstand ab 2005 das 80 ha umfassende Madrid Río Projekt, welches sich ausgehend von einem internationalen Wettbewerb dem bis dato vernachlässigten Stadtbereich rund um den die Stadt durchschneidenden Rio Manzanares annahm.

Diese etwa in Nord-Süd Richtung verlaufende und in einer natürlichen Senke gelegene Schneise des Flusslaufes trennt das Zentrum und die angrenzenden Bezirke von den westlicher gelegenen Bezirken. Beidseitig entlang des Flusses verlaufende Straßen und die innere Ringautobahn M30 mit einer Frequenz von bis zu 200.000 Fahrzeugen pro Tag verstärkten diese trennende Wirkung zusätzlich noch enorm.

Als Ergebnis des Wettbewerbes wurde 2006 in einem mutigen Schritt das einzige Projekt ausgewählt, welches das Redevelopment mit rein landschaftsarchitektonischen und freiraumplanerischen Mitteln anstrebte, um einen neuen großen zusammenhängenden Naherholungsraum zu schaffen.

So sollte nun die ehemals heruntergekommene Gegend mit der gerade im Bau befindlichen Überplattung in eine besuchenswerte Parklandschaft umgestaltet werden, der teilweise überbaute Fluss wieder erlebbar gemacht werden und eine Vielzahl von neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücken neue Verbindungen geschaffen werden. In insgesamt 3 Abschnitte mit 47 Einzelprojekten wie Parks, Sportflächen, Spielplätzen, Ruhezo-

nen, Strandbereichen und Kulturinstallationen aufgeteilt, wurde der etwa 10 km lange zusammenhängende Grün- und Freiraum nach einigen Jahren Bauzeit schließlich bis 2011 fertig gestellt. Das Bindeglied ist dabei der sogenannte Salón de Pinos, ein mehrere Kilometer langer linearer Grünraum auf dem neu angelegten Straßentunnel, welcher die einzelnen größeren Freiraumareale miteinander verbindet.



Mittlerer Ring, München

Ein Projekt, das sowohl nach Lösungen für den störenden und die Lebensqualität der Anwohner stark beeinträchtigenden Einfluss von großen Verkehrsmengen suchte, gleichzeitig aber auch neue innerstädtische Grün- und Freiräume schaffen sollte, ist die Neugestaltung des Mittleren Rings in München.

Bei diesem Projekt, welches nach langen politischen Verhandlungen und Bürgerentscheiden schließlich 1996 in Angriff genommen wurde, war das Ziel einige Teile der Bundesstraße B2R, welche auch Mittlerer Ring genannt wird und eine der Hauptverkehrsachsen Münchens darstellt, in unterirdische Tunnelbauwerke zu verlegen. Die einzelnen Tunnelabschnitte haben dabei Längen von jeweils etwa 1-2 km, auf der Oberfläche sollten parallel dazu erweiterte Freiraumanlagen und rückgebaute Anrainerstraßen entstehen.

Der erste Bauabschnitt mit dem nördlich gelegenen Petuertunnel sowie der zweite Abschnitt Mittlerer Ring Südost sind bereits fertiggestellt. Nach Messungen im Bereich der im südöstlichen Bauabschnitt gelegenen Richard-Strauss-Straße wird diese oberirdisch aktuell nur mehr von rund 7.000 Fahrzeugen pro Tag befahren, anstatt der

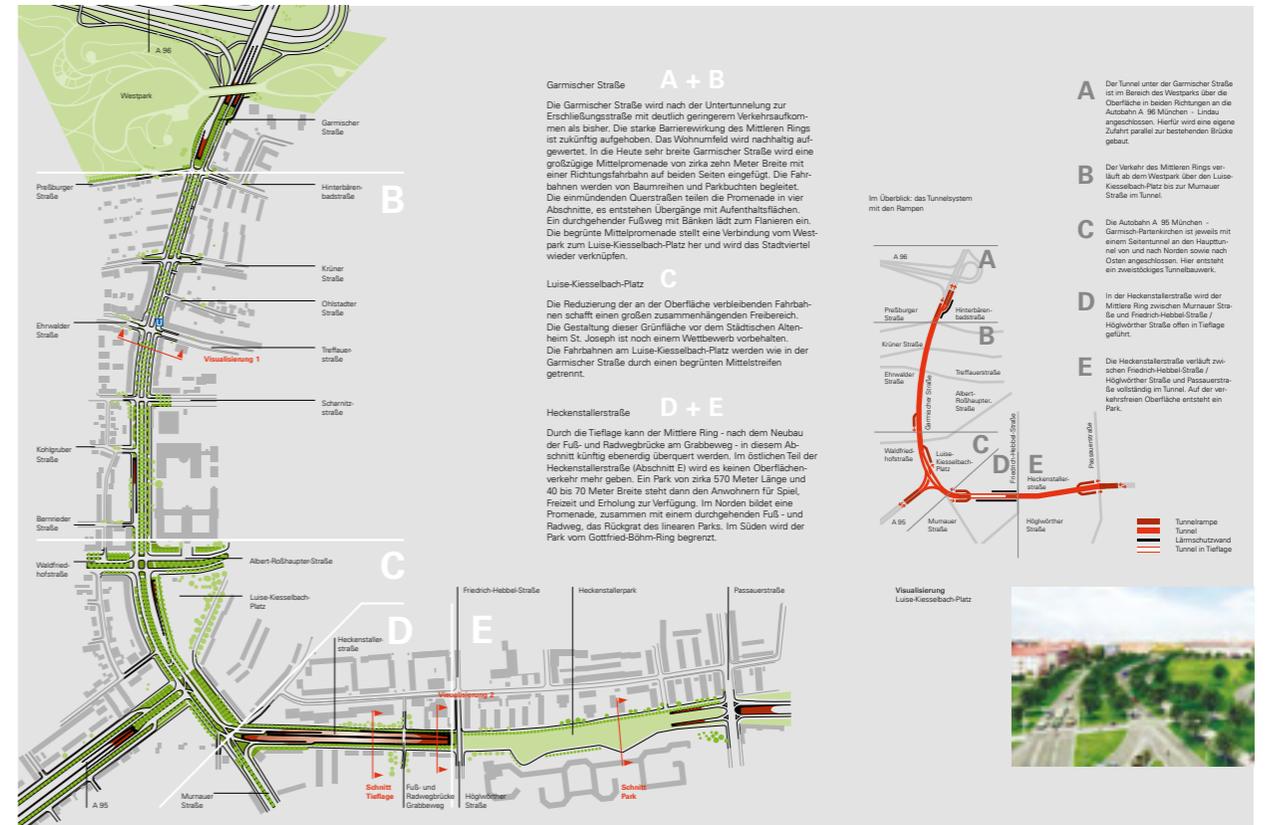
etwa 70.000 Fahrzeuge vor Tunnelbau. Der gerade im Bau befindliche dritte und vorerst letzte geplante Bauabschnitt, der Bereich Garmischer Straße Mittlerer Ring Südwest, soll 2015 für den Verkehr freigegeben und bis 2017 auch auf der Oberfläche fertig gestellt werden.

Dieser stark befahrene dritte Teilabschnitt im Südwesten ist Teil der Verbindung zwischen der vom Süden in die Stadt führenden Autobahn A8 und der nach Westen führenden Autobahn A96, hier verkehren täglich rund 100.000 Fahrzeuge. Es wird nach Prognosen der Stadt mit einem Verkehrsrückgang von bis zu 95% auf 5.000 Autos an der Oberfläche in der Garmischer Straße gerechnet.

Geplant sind zwei Tunnelbauwerke mit 620 und 1530 Meter Länge sowie ein dazwischenliegendes Straßenstück, welches aus Kostengründen offen in Tieflage geführt wird. Im Bereich des kürzeren Tunnels wird die oberirdische Straße komplett entfernt, sodass ein etwa 600 Meter langer und 40-70 Meter breiter neuer Park entsteht. Im Bereich des längeren Tunnels wird die Straße oberirdisch rückgebaut und steht weiterhin für den Anrainerverkehr zur Verfügung.

Festzustellen ist abschließend, dass die Tunnelbauwerke eindeutig zu teilweise drastischen Verkehrsreduktionen auf Straßenniveau geführt haben, weiters die Luftqualität gestiegen ist, und auch die Lärmbelastung drastisch abgenommen hat. Zugenommen haben durch den Rückbau der oberirdischen Straßen die zu Verfügung stehenden Freiflächen sowie die Begrünung, und damit insgesamt die Lebensqualität der Anwohner. Auch wurde die vorher bestehende starke Barrierewirkung der Straße in Querrichtung stark verringert.

Problematisch sind allerdings die Tunnelportale an denen, bedingt durch die dort positionierten Lüftungsauslässe, mit verstärkter Schadstoffbelastung zu rechnen ist. Es ist außerdem davon auszugehen, dass die Gesamtfrequenz des Tagesverkehrs durch die bequemen Tunnelbauwerke, trotz messbarem Rückgang des Verkehrs auf der Oberfläche, insgesamt gleich geblieben ist oder tendenziell sogar eher zugenommen hat. Hierzu liegen allerdings aufgrund der Aktualität und der teilweise noch im Bau befindlichen Tunnel noch keine längerfristigen Messungen vor.



KONZEPT



„To flow and to stay, the polar opposites are made to coexist.“
(Sou Fujimoto)

Funktionales Konzept, Räumliches Konzept, Gestaltungssystem und Verkehrskonzept

Ein Blick auf die Strukturen unterschiedlicher Städte der heutigen Zeit macht deutlich, wie sehr diese in den letzten Jahrhunderten von den sich stets verändernden Lebensbedingungen ihrer Bewohner geformt und verändert wurden.

Die letzten Jahrzehnte waren schnelllebig, in den Städten hat sich in der zweiten Hälfte der 20. Jahrhunderts viel getan. Der Individualverkehr hat unverhältnismäßig schnell zugenommen, das Straßennetz wurde auch innerhalb der Städte massiv ausgebaut, es sind immer mehr Parkplätze notwendig geworden.

In einigen Städten, so auch in Wien, sind Bereiche so stark verdichtet, dass kaum mehr Grünraum vorhanden ist. Die Strukturen der Stadt sind stark auf die Nutzergruppe der Autofahrer angepasst, andere Nutzer wie Fußgänger, Radfahrer, aber auch Menschen, welche ihre Freizeit im öffentlichen Raum der Stadt verbringen möchten, kommen hier oftmals zu kurz.

Stellen Sie sich also vor, Sie spazieren in einer modernen Stadt eine breite Straße entlang; vielleicht den Wiener Gürtel. Den Westgürtel. Sie sehen die Maria-vom-Siege-Kirche, kommen am Westbahnhof vorbei. Es ist laut. Sie bleiben bei einer roten Ampel stehen. Kurz überlegen Sie, ob Sie den Gürtel überqueren sollen. Lieber lassen Sie es, gehen noch ein Stück weiter, kommen zum Urban-Loritz-Platz und bei der Hauptbücherei vorbei. Es stinkt, neben Ihnen stehen die Autos im Stau, eine Hupe holt Sie aus Ihren Gedanken.

Nein, denken Sie sich, lieber setze ich mich ins Auto und fahre hinaus, aufs Land. Doch dann blicken Sie auf die Automassen zurück...

Oder...

Sie spazieren eine breite Straße entlang, den Wiener Gürtel, den Westgürtel. Die Sonne scheint Ihnen ins Gesicht, Sie bemerken die ersten Knospen an den Ästen der zahlreichen Bäume und freuen sich über den Frühling. Direkt bei der Kirche, kommt Ihnen in den Sinn, müsste heute der Markt offen haben. Sie schlendern über die Wiese auf die andere Seite des Gürtels in Richtung Westbahnhof; kommen an den Leihrädern vorbei und gehen doch lieber zu Fuß weiter, erblicken den Urban-Loritz-Platz und die Hauptbücherei.

Sie sehen plaudernde Anrainer aus Ihren Häusern kommen, ausgerüstet mit Gartenwerkzeug. Sie kümmern sich um Ihre Beete, schauen, ob der Salat gedeiht und die Kräuter gewachsen sind. Ein anderer ist gerade dabei, seine leeren Glasflaschen in die Sammelstelle auf der unteren Ebene zu bringen. Auch die überdachten Fahrradstellplätze

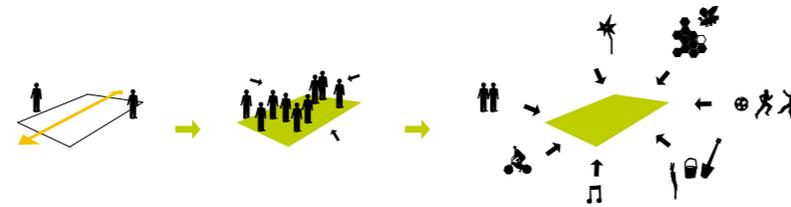
fallen Ihnen auf sowie die Kinder, welche ungestört auf den ausgedehnten und abwechslungsreichen Freiflächen spielen.

Sie blicken hinauf: Über Ihnen Radfahrer, auch einen Läufer können Sie auf der oberen Ebene ausmachen. In wenigen Monaten können Sie auf Ihrem Spaziergang durch die Obstalleen Kirschen naschen...

Hier würden Sie gerne wohnen!

Das könnte die Zukunft sein...

EINLEITENDE GEDANKEN



Die Entwicklung des Westgürtels ist im Aufwind. Nicht zuletzt durch die Wiederbelebung der Stadtbahnbögen und das seit Jahren andauernde URBION Programm mit seinen Entwicklungsschwerpunkten ist einiges geschehen um die ehemals heruntergekommene Gegend aufzuwerten und lebenswerter zu gestalten.

Um einige der im Bereich des Planungsgebietes bestehenden Probleme wie die starke Barrierewirkung in Querrichtung, die mangelnde Aufenthaltsqualität bedingt durch den Überhang an

Fläche für den motorisierten Individualverkehr und die bedingt durch den Verkehr mindere Wohnqualität zu bewältigen wird es wohl nicht reichen alleine mit subtilen Interventionen und programmatischen Schwerpunkten zu arbeiten.

Es wird zusätzlich auch räumlich-architektonischer Ideen benötigen um neue vielschichtige und lebenswerte Stadträume an solchen Stellen zu schaffen. Man könnte versuchen Hauptverkehrsachsen wie den Wiener Gürtel mit seiner enormen Dimension statt als Problemzone als

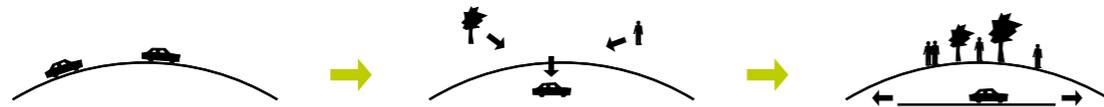
Chance für die Entwicklung von zukünftigen multifunktionalen Stadträumen zu sehen.

Solche Stadträume könnten sich von den monofunktionalen Transiträumen der Gegenwart, die durch den Individualverkehr dominiert werden, zurück zu lebenswerten Natur- und Freiräumen wandeln, in denen der Mensch wieder im Mittelpunkt steht.

Ideen dazu werden im Rahmen dieser Arbeit im Folgenden angedacht...



FUNKTIONALES UND RÄUMLICHES KONZEPT



Der Autoverkehr auf stark befahrenen Straßen bildet eine Barriere quer durch die Stadt und trennt so ganze Stadtteile, welche eigentlich unmittelbar aneinander angrenzen. Zudem bildet das dichte Straßennetz mit den breiten Straßen einen großen monofunktionalen Raum, welcher sich durch die gesamte Stadt zieht und anderen Nutzergruppen kaum zur Verfügung steht.

Eine Möglichkeit dies zu ändern wäre, neue funktionale und räumliche Ebenen zu schaffen.

Der Autoverkehr würde dabei unter das jetzige Straßenniveau verlagert, hier könnte nun eine Transport- und Versorgungsebene entstehen.

Auf dem bisherigen Straßenniveau wäre somit Platz für andere Nutzungen und Gruppen. Neue öffentliche Frei- und Grünräume sowie halböffentlicher und vielleicht sogar privater Raum für die Anwohner könnten geschaffen werden. Eine weitere Ebene darüber ist je nach Situation ebenfalls denkbar.

Die **untere Ebene** würde sich aufgrund der Lage und des nötigen Autoverkehrs vor allem als Transport- und Versorgungsebene eignen, sie könnte

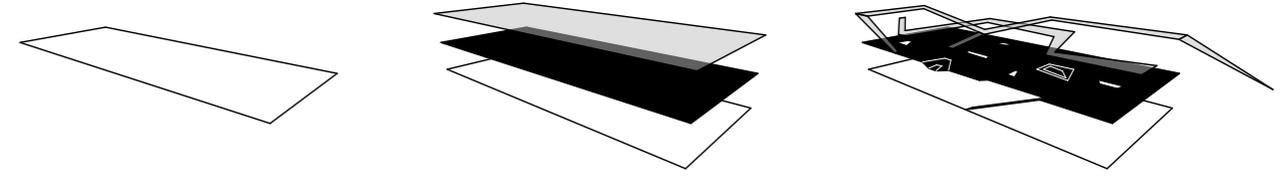
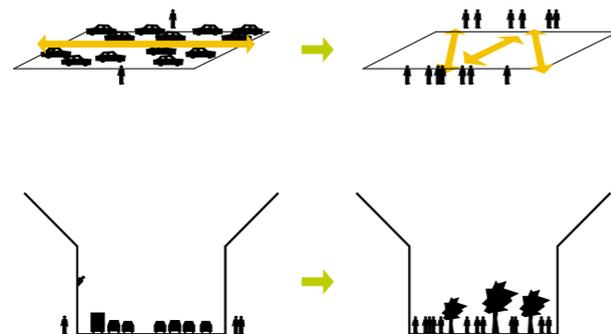
darüber hinaus auch Zusatzfunktionen für die Anwohner bieten die in der bestehenden starren Bebauungsstruktur keinen Platz finden.

Neben der Straße könnten zentrale Parkplätze sowie Carsharing-Punkte entstehen, und somit oberirdisch auch einige der bestehenden Parkplätze im Umfeld entfallen.

Auch neue zentrale Müllsammel- und Trennstellen wären beispielsweise denkbar, welche direkt für die unterirdisch fahrende Müllabfuhr zugänglich wären und eine schnellere und einfachere Entsorgung zur Folge hätten.

Weiters wäre Platz um zusätzliche Kellerabteile, Lagerräume, Hobbyräume, Werkstätten, Bandproberäume und ähnliches für Anrainer und Bewohner der angrenzenden Bezirke zu schaffen. Zudem könnten Clubs und Bars ohne Probleme durch Lärmbelästigung gut integriert werden und würden für eine Nutzung auch am Abend sorgen um den neuen Raum rund um die Uhr zu bespielen.

Die **Hauptebene** auf Straßenniveau bietet nun Raum für öffentliche Grünflächen und Freiräume in Form von unterschiedlichen Zonen. Blumen-,



Bestehende Situation
Die Straße bildet einen monofunktionalen Raum der kaum andere Nutzungen als Autoverkehr zulässt.

Überlagerung der Ebenen
Der Autoverkehr wird nach unten verlagert, auf dem bestehenden Niveau finden neue öffentliche, halböffentliche und private Nutzungen ihren Platz. Eine dritte obere Ebene wird zusätzlich darüber eingeführt.

Räumliche Verbindung und Dichte
Nun werden die Ebenen durch Ausstanzungen, aufgefalten und einklappen miteinander verbunden und ausdefiniert. Ihrer Dichte passt sich der Lage und Umgebungssituation an.

Gemüsegärten sowie Obstalleen würden entstehen, aber auch zusätzlichen Sportbereichen und Kinderspielflächen. Eine Multifunktionale Fläche für Markt und Veranstaltungen würde im Bereich vor der Maria vom Siege Kirche Platz finden und könnte über die untere Ebene versorgt werden. Auch würde es ruhigere Bereiche wie Liegenwiesen und durchwanderbare thematische Inseln mit Wildnis-, Wald- und Graslandschaften geben.

Gerade für die Anrainer könnte diese neue Situation ebenfalls viele Vorteile anhand von ebenfalls neu geschaffenen privaten und halböffentlichen Flächen bringen. So wären beispielsweise eigene Gärten, Beete und Sonnenterrassen denkbar, welche Häuserblocks zugeordnet werden könnten. Darüber hinaus könnten überdachte Fahrradstellplätze und Verleihpunkte für Anrainer und Besucher gleichermaßen entstehen.

Eine weitere, oberhalb der Hauptebene angeordnete, **obere Ebene** würde darüber entstehen. Diese bietet Radfahrern und Sportlern wie Läufern Wege, auf denen sie unterbrechungsfrei schnell und sicher vorankommen, ohne von Autos gestört zu werden. Im Winter könnten diese Wege mit ihren Rampenverbindungen zur Haupt-

ebene Teile von Langlaufparcours werden oder die damit verbundenen, und sich aus der Hauptebene herausfaltenden Gründächer zum Rodeln und Skifahren verwendet werden.

Auch könnten Ruhezonen, Sonnendecks und Aussichtsplattformen, über dem multifunktionalen Raum der Hauptebene gleichsam schwebend, geschaffen werden. Flanierpfade die zum Entdecken der Stadt einladen würden sich ergeben, diese könnten darüber hinaus auch vielfältig bespielt werden und Kunst- und Kulturinhalte anbieten.

Da sowohl öffentliche, halböffentliche als auch private Räume entstehen könnten, bietet sich die Gelegenheit, diese nicht nur nebeneinander existieren zu lassen, sondern stärker miteinander zu verknüpfen als es die bestehende gründerzeitliche Blockrandbebauung bisher zulässt.

So sind beispielsweise Gärten denkbar, welche von Anrainern und anderen Stadtbewohnern gemeinsam bewirtschaftet werden. Auch Kulturräume wie Ateliers, Galerien oder Bandproberäume wären eine Möglichkeit, verschiedenen Nutzergruppen gemeinsam Flächen zur Verfügung zu stellen. Auch nicht bespielte Räume wären denkbar, welche erst durch die Initiative und Beteili-

gung der Stadtbewohner einen Inhalt erhalten.

Die überlagerten Ebenen sollten in starker Beziehung stehen und sich funktionell miteinander verschränken, Funktionen wie der Markt und Clubs können auf mehreren Ebenen stattfinden und würden davon profitieren.

Während oben das Marktgeschehen in netter Umgebung stattfinden kann, befindet sich unten sowohl die Anlieferung, als auch die Abfallentsorgung. Zudem wäre es denkbar, eine Abholmöglichkeit zu schaffen für Autofahrer, welche ihre Einkäufe vorher online bestellt haben und diese nun im Vorbeifahren mitnehmen können.

Auch die angrenzenden Wohnhäuser könnten die neue Situation für sich nutzen und, wo möglich, ihre eigenen Keller erweitern sowie die neuen Parkmöglichkeiten und Lagerräume nutzen.

Nicht nur funktionell sollen sich die Ebenen verschränken, auch räumlich und visuell wäre es wünschenswert, wenn die verschiedenen Niveaus ständig miteinander in Verbindung stehen und ein dichtes Netz von Sicht- und Wegbeziehungen bieten würden welche den Stadtraum bereichern.



Neue Verschränkungen von öffentlichem und privatem Raum

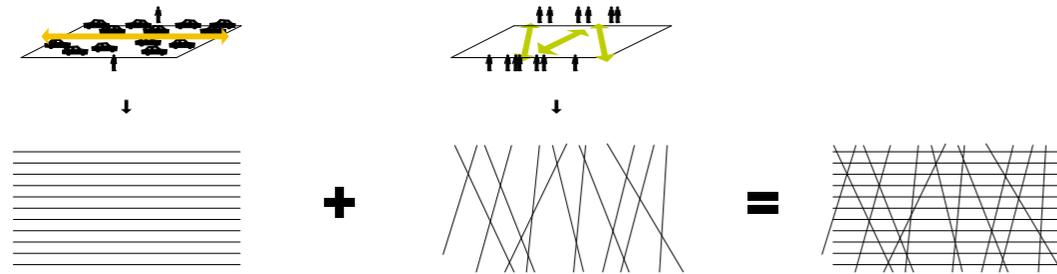
Im stark befahrenen Straßenraum des Planungsgebietes mit seiner dichten gründerzeitlichen Blockrandbauungsstruktur verlaufen die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Raum sehr klar entlang der Häuserfluchten. Wird der Verkehr nun verlegt, kann diese Grenze aufgebrochen werden. Neue Zonen finden Platz, welche den Anrainern zugeordnet werden oder von anderen Stadtbewohnern genutzt werden könnten. Die Nutzungsmöglichkeiten auf der neu gewonnenen Fläche sind vielfältig und können flexibel neben- und übereinandergelagert werden.

Die **Hauptebene** befindet sich auf dem bestehenden Straßenniveau. Hier finden neue öffentliche und private Grün- und Freiräume Platz. Auch Sportplätze, Geschäfte, Lokale und ein Markt können hier untergebracht werden. Die Nutzergruppen können neben- und auch miteinander den Raum in Anspruch nehmen. Die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Raum werden dabei durch Nutzgärten, Kulturräume und ähnliches aufgeweicht.

Die **obere Ebene** bildet nur mehr ein feines Netz, das den Stadtraum darunter teilweise überspannt. Die tragende Struktur ist als Stadtmöbel für das Hauptniveau darunter ausgebildet. Denkbar wäre ein Rad- und Sportweg, auf welchem die Radfahrer und Sportler ungestört und zügig vorankommen. Ein Spazierweg schlängelt sich über den Köpfen hinweg, als Ruheoase mitten in der Stadt, und lädt zum entdecken ein.

Die **untere Ebene** dient als Transport- und Versorgungsebene. Sowohl der Autoverkehr, Parkplätze und Carsharing-Punkte sowie ein neuer unterirdischer Bahnhofsvorplatz befinden sich hier. Auch die Zulieferung von Lokalen, Geschäften und Märkten findet auf dieser Ebene statt, aber auch Müllplätze, Lagerräume und weitere Räumlichkeiten für Anrainer und Bewohner können hier Platz finden.

GESTALTUNGSSYSTEM



Als übergeordnetes Gestaltungssystem dient eine Überlagerung von zwei gedachten Liniensystemen.

Die am Gürtel bestimmende Linearität in Längsrichtung wird hierbei durch ein den etwa 75m breiten Straßenraum in 1,25m breite Stücke teilendes Längsraster aufgenommen. Über dieses werden in einem weiteren Schritt in Querrichtung diagonale Linien überlagert, welche die gewünschte Vernetzung symbolisieren und diagonale Verbindungen schaffen.

Diese Diagonalen werden durch gedachte, auf die Außenkanten des Längsrasters projizierte Punkte aufgespannt, und sind jeweils alle 1,25m angeordnet sowie in den „Knicken“ des dem Gürtelverlauf folgenden Hauptrasters in gewissen Verhältnissen verzerrt. Somit bildet sich ein dichtes Netz von möglichen Linien und Richtungen welches der grundlegenden Zonierung der Bereiche dient.

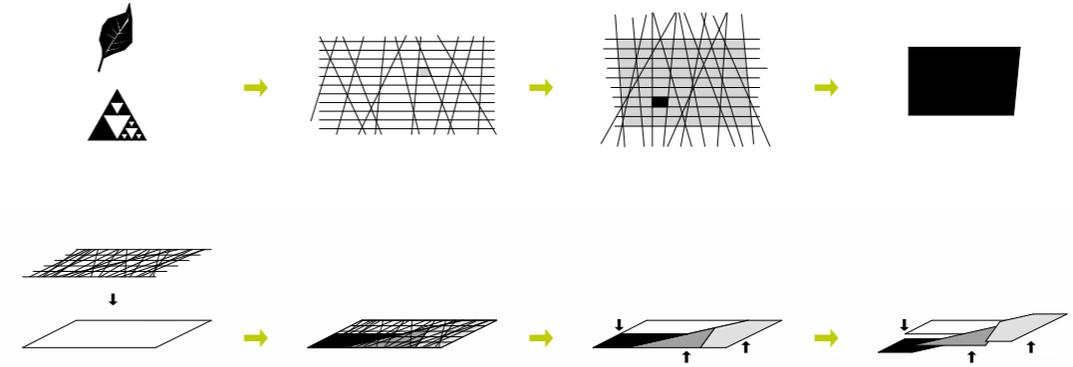
Diese Überlagerung könnte in gewisser Weise als ein Aufgreifen alter historischer Spuren wie jener des gezackten Linienwalles gedeutet werden, steht aber symbolisch auch für die komplexe, vielschichtige und frei nach Deleuze rhizomisch organisierte Gesellschaft der Gegenwart, die somit bildlich dem fordistischen Effizienzraster mit seinen linearen Pfaden der Massenmotorisierung entgegentritt.

Das Gliederungssystem wird im Weiteren in einem kleineren Maßstab in Teilungsfaktoren der entstehenden einzelnen Elemente wiederholt, und ermöglicht so diverse kleinteiligere Raster für die parallel zur Längsrichtung verlaufenden Platten-, Element- und Materialfugen der verwendeten Oberflächen und Beläge.

Quer dazu werden die einzelnen Elemente durch die Diagonalen Linien begrenzt. Diese in immer kleinere Elemente fortführbare Teilung ermöglicht

eine optimale Eingliederung und Verzahnung des umgestalteten Planungsgebietes mit dem Bestand im Umland in Gürtelrichtung sowie den angrenzenden Seitenstraßen.

Dieses System des Verzahnens, Überblenden und gewissermaßen Verwischen des Alten und Neuen ermöglicht eine effiziente Integration bestehender Elemente wie etwa bestehender Platzzonen am Urban-Loritz-Platz wo sich alte und neue Raster überlagern können. An Stellen wo es gewünscht ist könnten bestehende Bereiche und Oberflächen aus gestalterischen Gründen „durchscheinen“ und überbleiben. Etwa um historische Bezüge zum jetzigen Bestand herzustellen in dem zum Beispiel Teile der jetzigen Straßenbeläge bestehen bleiben, um eingegliedert in das neue Gestaltungssystem in Zukunft rekontextualisiert zu werden.



VERKEHRSKONZEPT



Zwei Drittel aller Autofahrten in Österreich sind laut Studien kürzer als 10 Kilometer. In einer wachsenden immer dichter werdenden Stadt stellen genau diese kurzen Fahrten aber ein starkes logistisches Problem dar.

Auch belasten diese durch den wesentlich höheren Verbrauch von PKW auf kurzen Strecken umso stärker die Umwelt. Der motorisierte Individualverkehr ist abgesehen vom Platzproblem, schließlich belegen die Verkehrsflächen in Wien schon jetzt rund 18% des Dauersiedlungsraumes, zudem in seiner Energieeffizienz öffentlichen Verkehrsmitteln wie der Wiener U-Bahn um ein vielfaches unterlegen.

Ein gänzlicher Verzicht auf motorisierten Individualverkehr scheint aber gerade auch in einer

wachsenden Stadt wie Wien aus logistischer Sicht unmöglich und nicht sinnvoll, da sich einige der öffentlichen Verkehrsmittel schon jetzt an der Grenze ihrer maximalen Auslastung bewegen. Durch einen sinnvollen Modal Split mit größeren Anreizen zur Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Car Sharing und der Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad würden viele dieser oftmals unnötigen Fahrten entfallen können. Hierfür müssten allerdings auch attraktive Räume für Radfahrer und Fußgänger stärker forciert werden. Der Gürtel wird wohl also auch in den kommenden Jahrzehnten seine Rolle als Rückgrat und Verkehrsachse in der sich verändernden Stadt nicht verlieren, vielleicht wird es aber möglich sein ihm ein anderes Gesicht zu verleihen.

Das vorgeschlagene Verkehrskonzept für das Planungsgebiet sieht daher folgende Maßnahmen vor:

Es soll eine Untertunnelung des Westgürtels zwischen Mariahilfer Gürtel etwa ab Höhe der Maria vom Siege Kirche bis zum Lerchenfeldergürtel nach der Neustiftgasse geschaffen werden. Diese nützt das natürliche Geländeprofil des Gebietes aus, welches einen Hügel darstellt dessen Gipfelpunkt am Urban-Loritz-Platz liegt, um mit möglichst kurzen Ein- und Ausfahrtsrampen auszukommen und folgt damit etwa parallel dem Höhenprofil der Stadtbahntrasse welche ebenfalls in diesem Bereich unter die Erde taucht. Dieser Tunnel ist mit zwei Fahrspuren sowie einer zusätzlichen multifunktionalen dritten Spur ausgestattet, über die auch die zahlreichen Ein- und Ausfahrten zur Oberfläche und den unterirdischen Funktionszonen abgewickelt werden würden.

In den 1980er Jahren wurden solche Tunnellösungen letztendlich unter anderem mit dem Argument abgeschmettert, dass nur etwa ein Fünftel der Fahrten am Gürtel Durchzugsfahrten wären, der überwiegende Anteil daher also Fahrten über kurze Strecken. Diese nicht unbedingt nötigen Fahrten sind es aber, die durch das Anbieten andere Optionen vielleicht auch aktiv verhindert oder zu mindestens vermindert werden könnten.

Auf der Oberfläche wird der nun freigewordene Platz für eine großzügige Freiraumgestaltung genutzt, ein als shared space ausgeführter Hauptweg der den verbleibenden Anrainer-, Liefer- und Einsatzfahrzeugsverkehr übernimmt führt mäandern durch das Gebiet und bindet alle relevanten Punkte weiterhin durchgängig an. Zusätzlich erhält das Gebiet durch eine höher gelegene dritte Ebene welche der unterbrechungsfreien Fortbewegung für Läufer, Radfahrer sowie

sowie Spaziergänger dient ein weiteres Element, welches zur Vielschichtigkeit und Vernetzung des Gebiets beitragen soll.

Querverbindungen auf dem bisherigen Bestandsniveau bleiben im Bereich der Mariahilfer Straße sowie am anderen Ende des Planungsgebietes bei den wichtigen Verkehrsachsen Burggasse/ Gablenzgasse sowie Neustiftgasse/Koppstraße bestehen und werden ansonsten in die Richtungsfahrspuren der Untertunnelung eingegliedert.

Unterirdische Parkbereiche mit angeschlossenen Funktionsbereichen schaffen darüber hinaus die Möglichkeit in den angrenzenden Gassen einzeln Parkplätze in Grünbereiche umzuwandeln und damit ein Grünes Netz zu schaffen, welches sich vom Planungsgebiet weg in die angrenzenden Bezirke erstreckt.



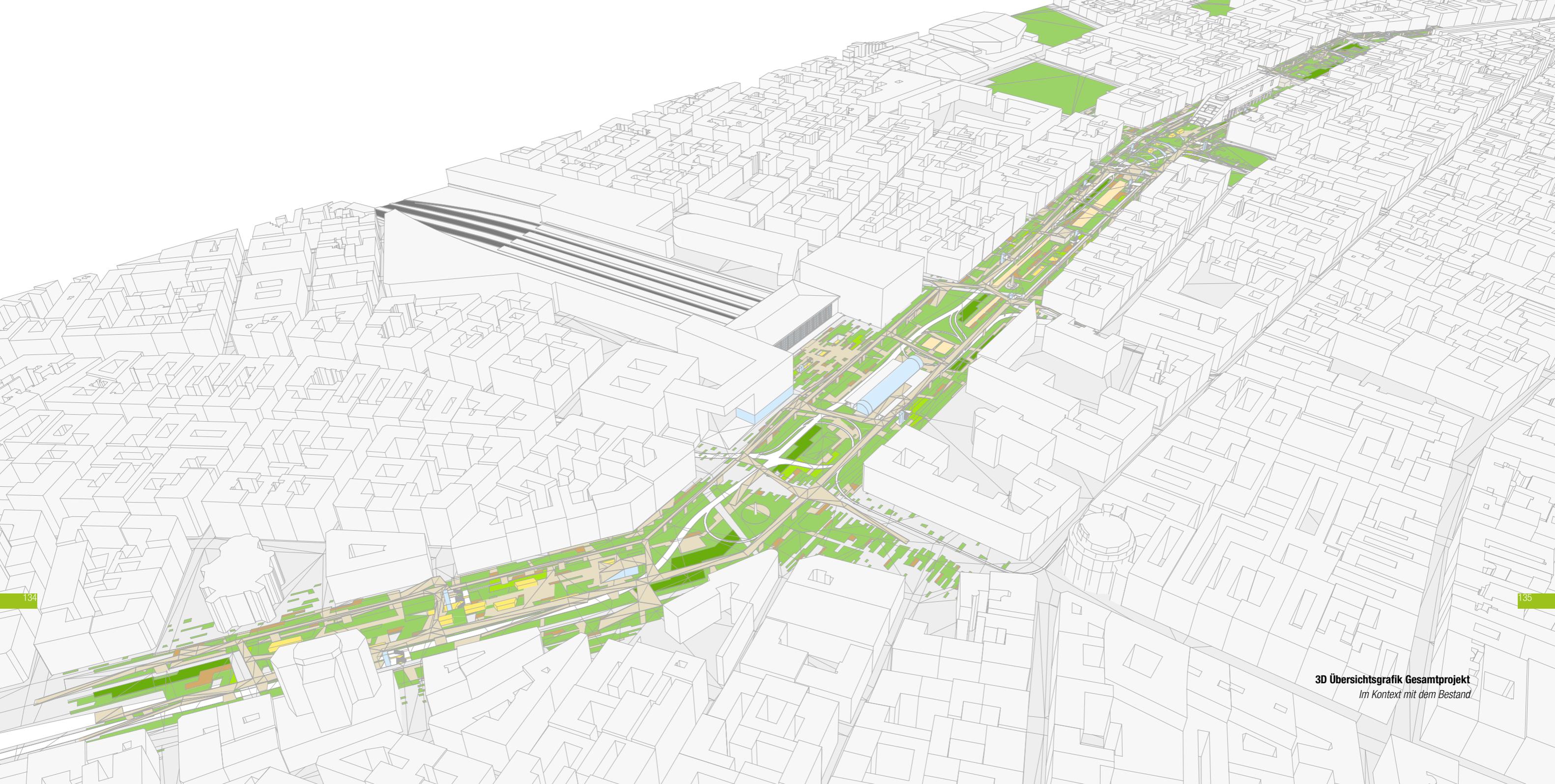


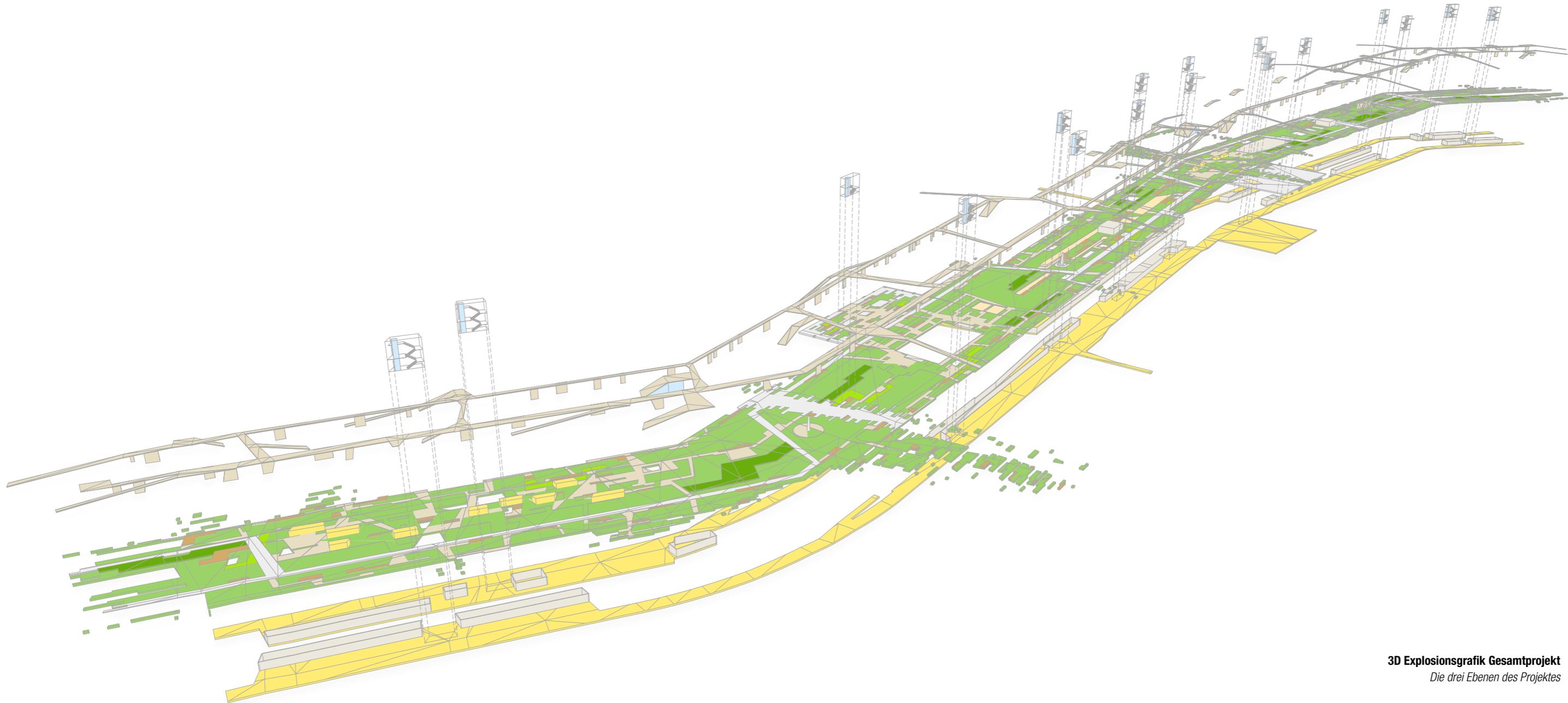
6

ENTWURF

„Die Straße ist der Ursprung: Keimzelle, fruchtbarer Boden und Gebärmutter. Ihre Lebensfähigkeit hängt zu gleichen Teilen von der Art der Architektur als auch von der Verantwortung der Menschen ab.“ (Bernard Rudofsky)

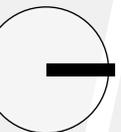


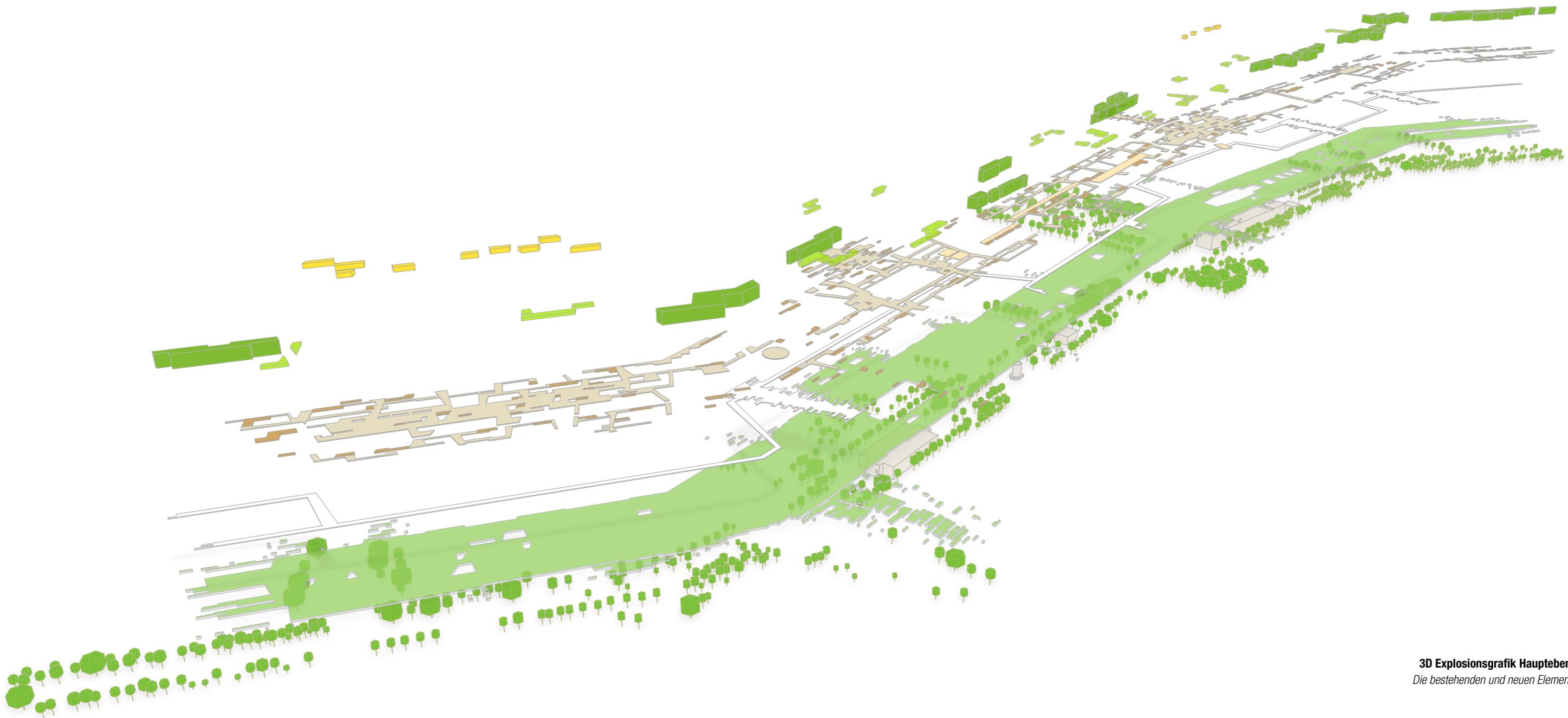


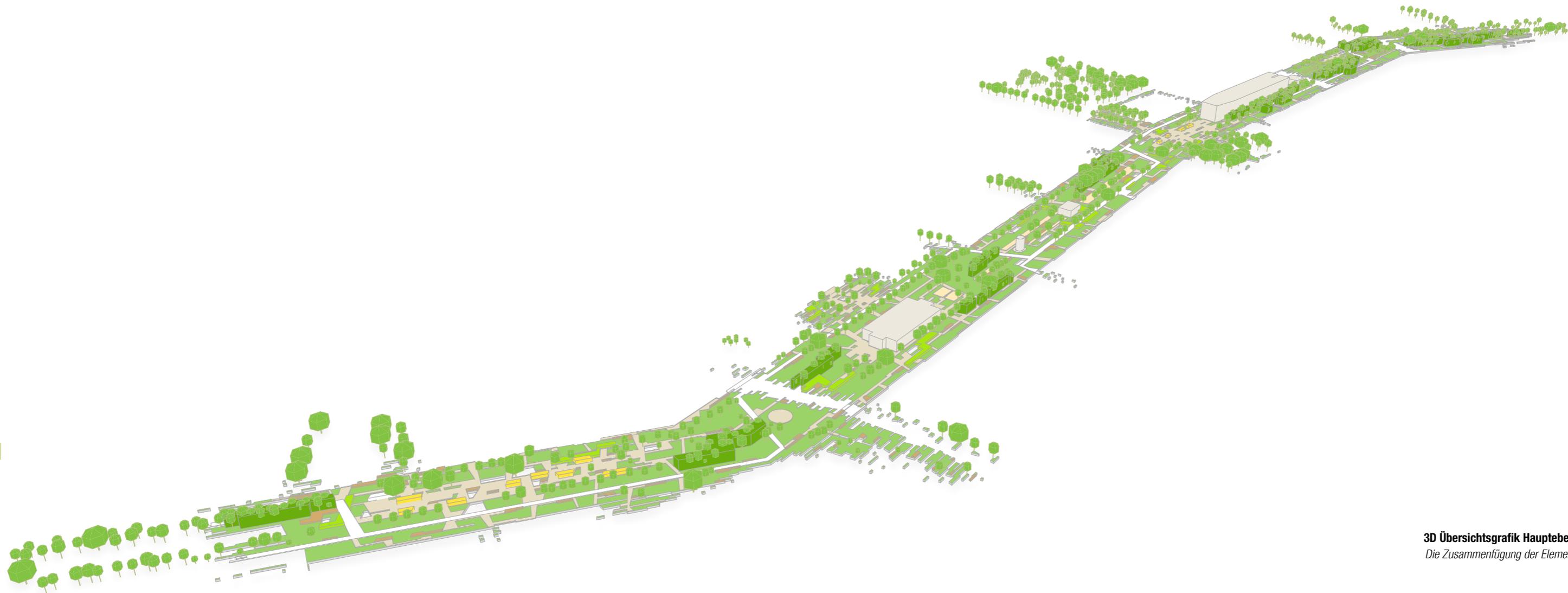


HAUPTEBENE

Die **Hauptebene** wird zum öffentlichen Treffpunkt, sie liegt auf dem bestehenden Straßenniveau. Ein neuer Freiraum mit Aufenthaltsqualität, Naherholung jetzt wirklich direkt vor der Haustür. Sie ist als Begegnungszone ausgeführt, der motorisierte Individualverkehr wird nun größtenteils in die Untere Ebene verlagert. Bis auf Einsatzfahrzeuge, Lieferverkehr und vereinzelt Anrainerverkehr bewegen sich hier hauptsächlich Fußgänger und Radfahrer, welche die neuen Querverbindungen genießen. Neben den Bewegungszonen laden ausgedehnte Sport- und Erholungsflächen sowie der Markt zum Verweilen ein. Als Hauptbewegungsebene bietet sie zahlreiche Anbindungen an die Ebenen darüber und darunter in Form von Rampen und Erschließungskernen.

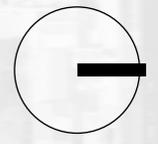








Grundriss Hauptebe 1:2500
Bereich Westbahnhof





STADTHALLE

SHOPPING

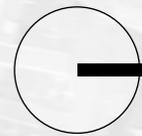
KINO

HOTEL

BIBLIOTHEK

Grundriss Hauptebe 1:2500

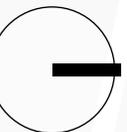
Bereich Urban-Loritz-Platz

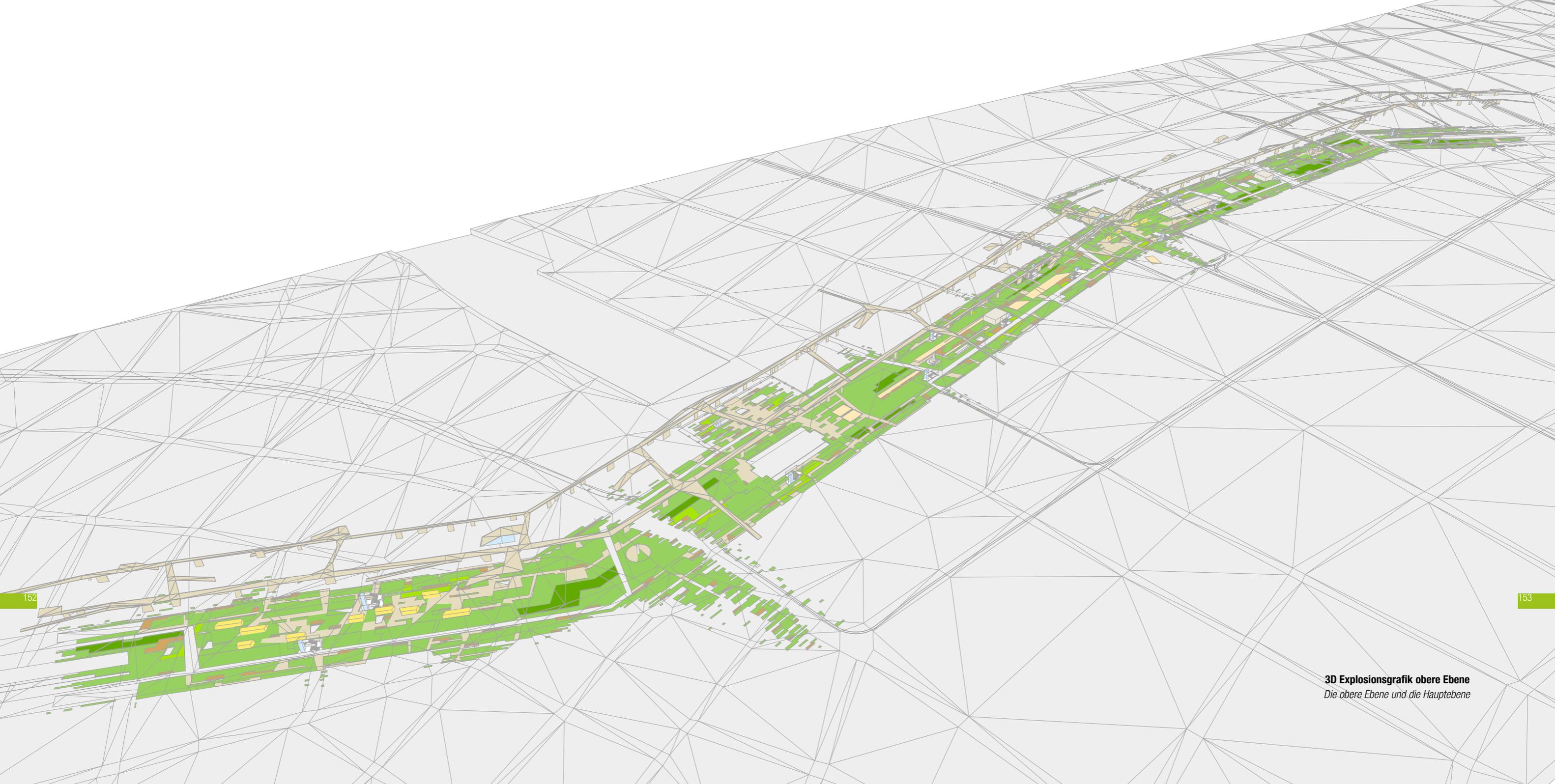




OBERE EBENE

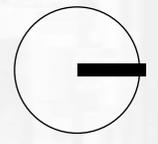
Die **Obere Ebene** ist die Ebene zum flanieren, entdecken und beobachten. Aber auch zum schnellen Vorankommen auf den unterbrechungsfreien Wegen für Radfahrer und Läufer. Im Winter kann auf diesen Langlauf oder Eislauf betrieben werden, die sich aus der Hauptebene herausfaltenden Gründächer und Rampen werden dann zu kleinen Skipisten und Rodelbahnen. Zahlreiche Stiegenhauskerne mit Liftanlagen sowie radfahrerfreundliche flach geneigte Rampen schaffen die Hauptverbindungen in die anderen Ebenen, begehbare Dächer, Sonnendecks, Aussichtsplattformen und Urban Gardening Flächen laden zum entdecken und genießen auf Abwegen ein.







Grundriss obere Ebene 1:2500
Bereich Westbahnhof



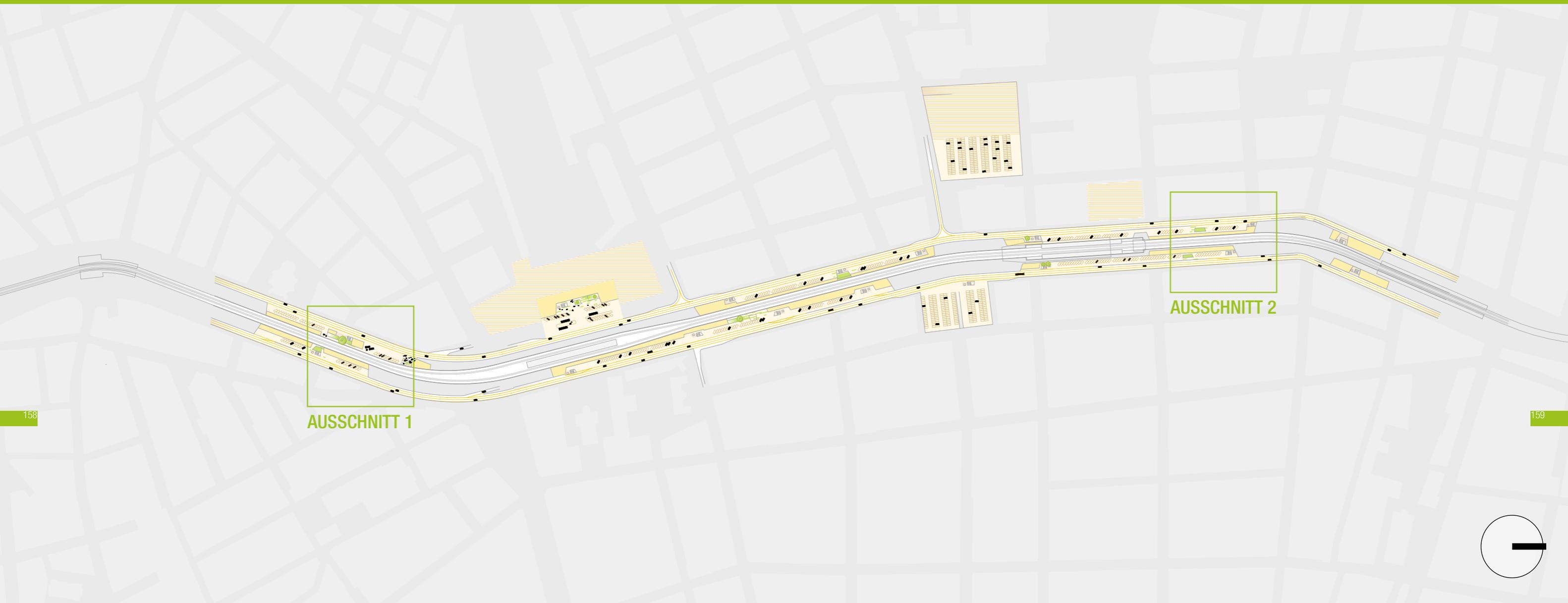


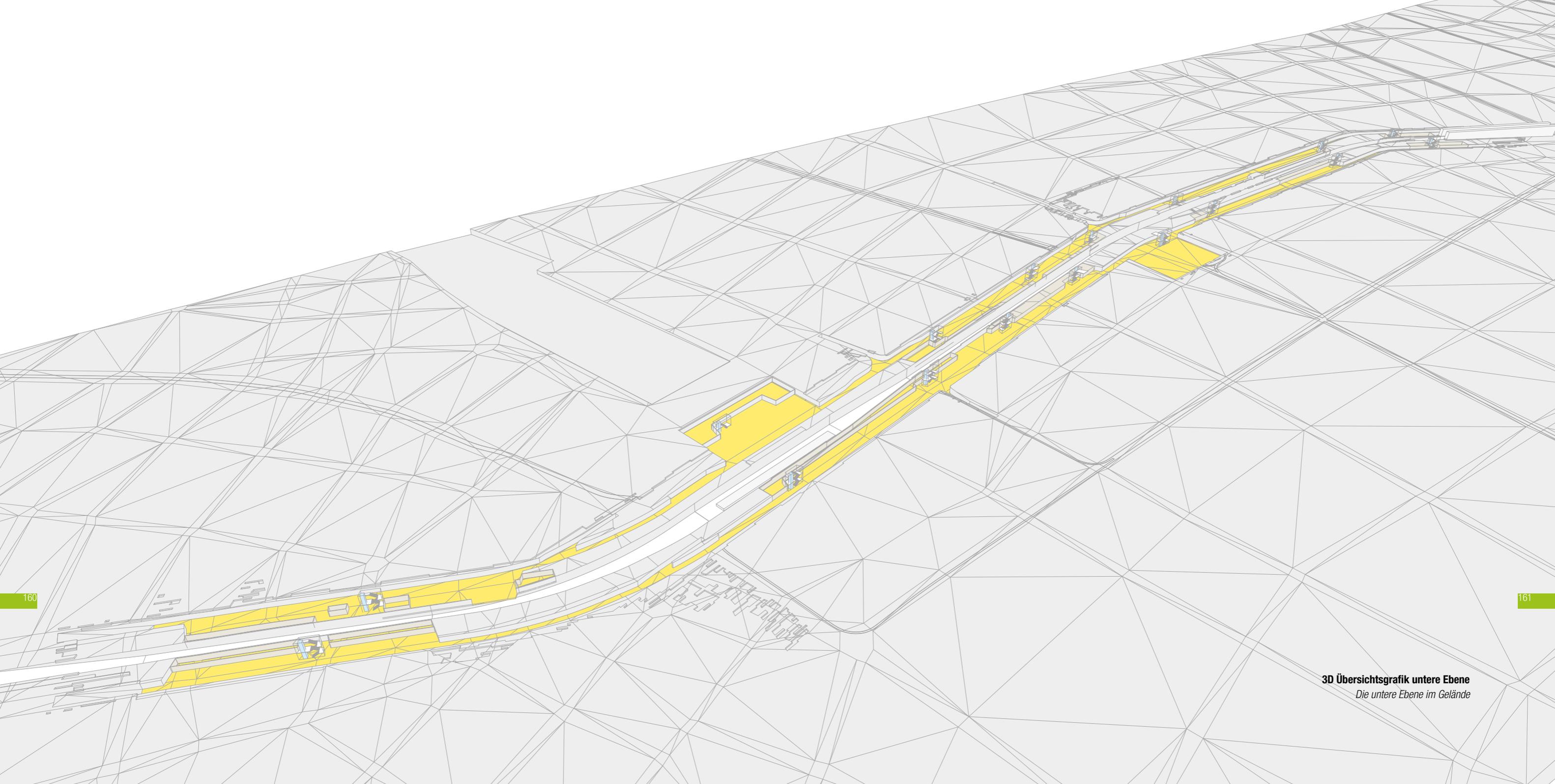
Grundriss obere Ebene 1:2500
Bereich Urban-Loritz-Platz

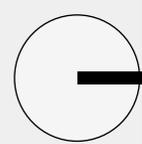
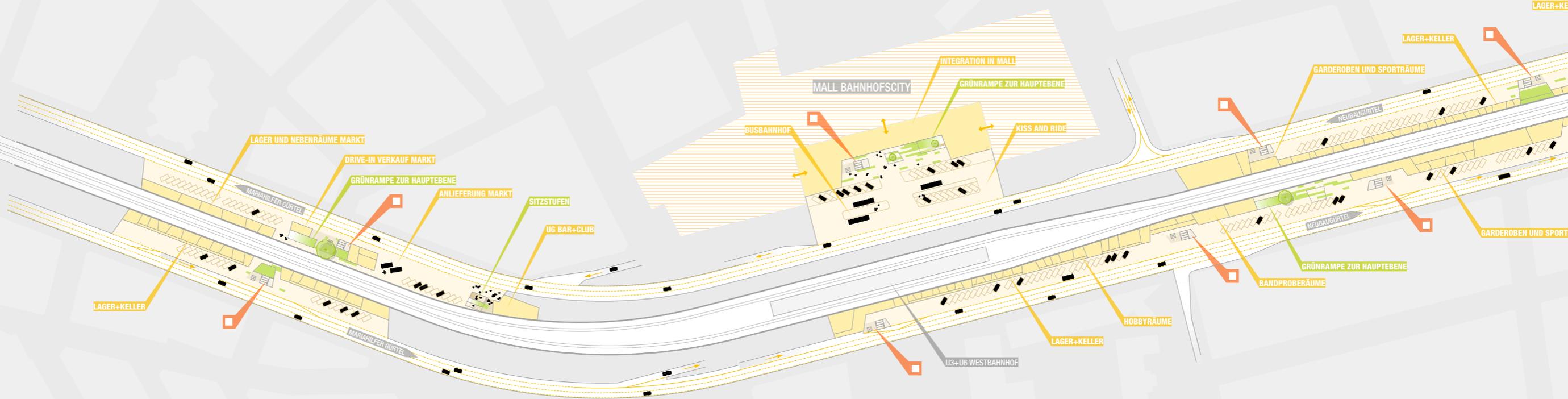


UNTERE EBENE

Die **Untere Ebene** verläuft unterirdisch parallel zur Trasse der U-Bahn, hier findet nun ein Großteil des motorisierten Individualverkehrs statt. Die vormals drei Fahrspuren mit Parkspur werden auf zwei Fahrspuren sowie eine langsame Spur für Ein- und Ausfahrten reduziert. Vertikale Erschließungskerne und Rampen die als Grünbänder ausgebildet sind, sowie Durchbrüche bringen Licht, Luft und Natur in die Tiefebene. Es befinden sich Parkmöglichkeiten und eine Vielzahl an neuen Räumen für die Anwohner in dieser Ebene wie etwa Garderoben für Sportler die am Grüngürtel Sport treiben, Bandproberäume in denen Musiker ungestört Lärm machen können, aber auch mietbare Lagerflächen, Kellerabteile und Hobbyräume.

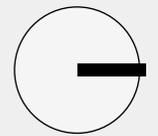




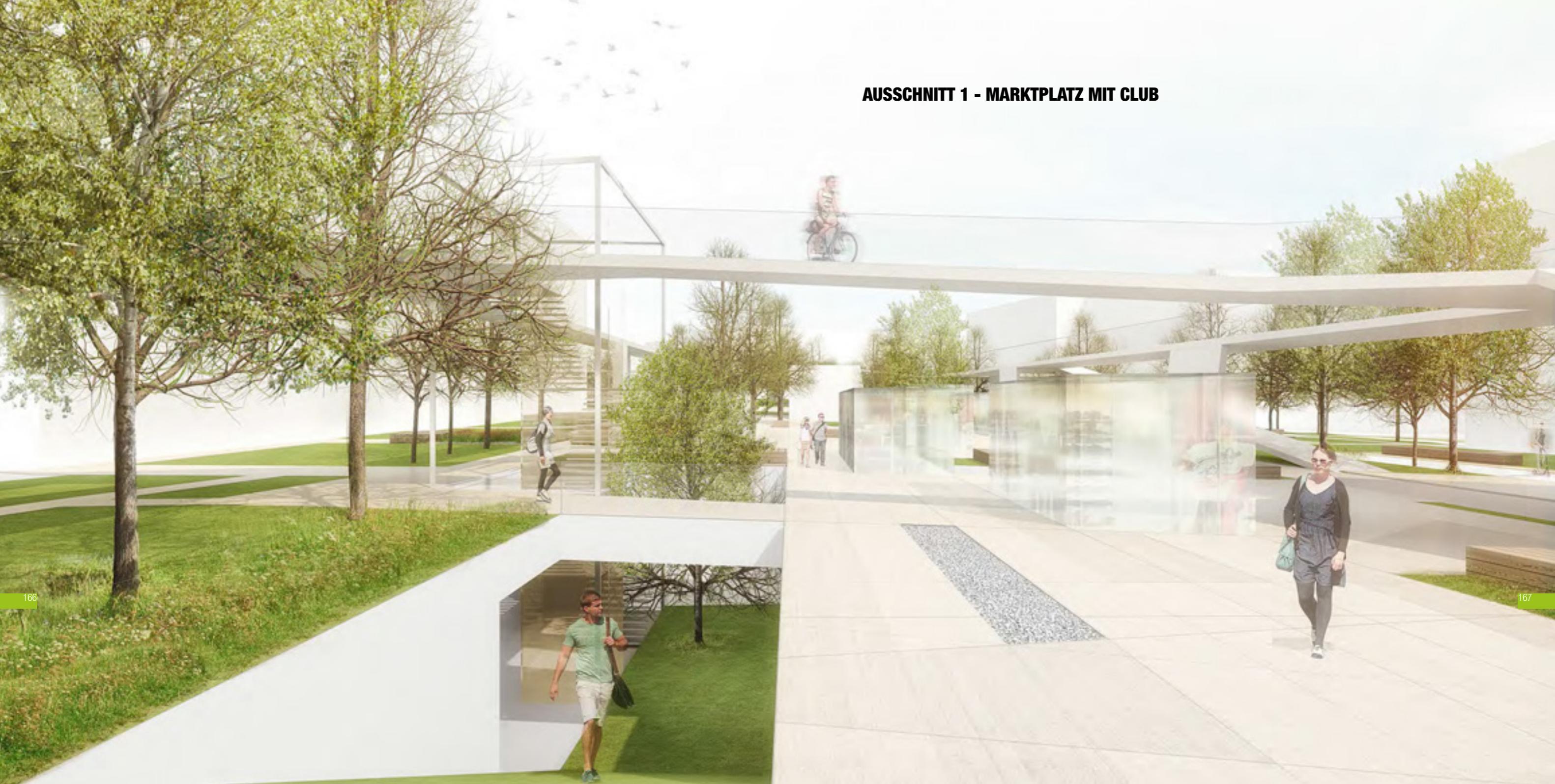




Grundriss untere Ebene 1:2500
 Bereich Urban-Loritz-Platz



AUSSCHNITT 1 - MARKTPLATZ MIT CLUB



- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteerschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzzonen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tiefelage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn

Grundriss Hauptebeene 1:500
Ausschnitt 1



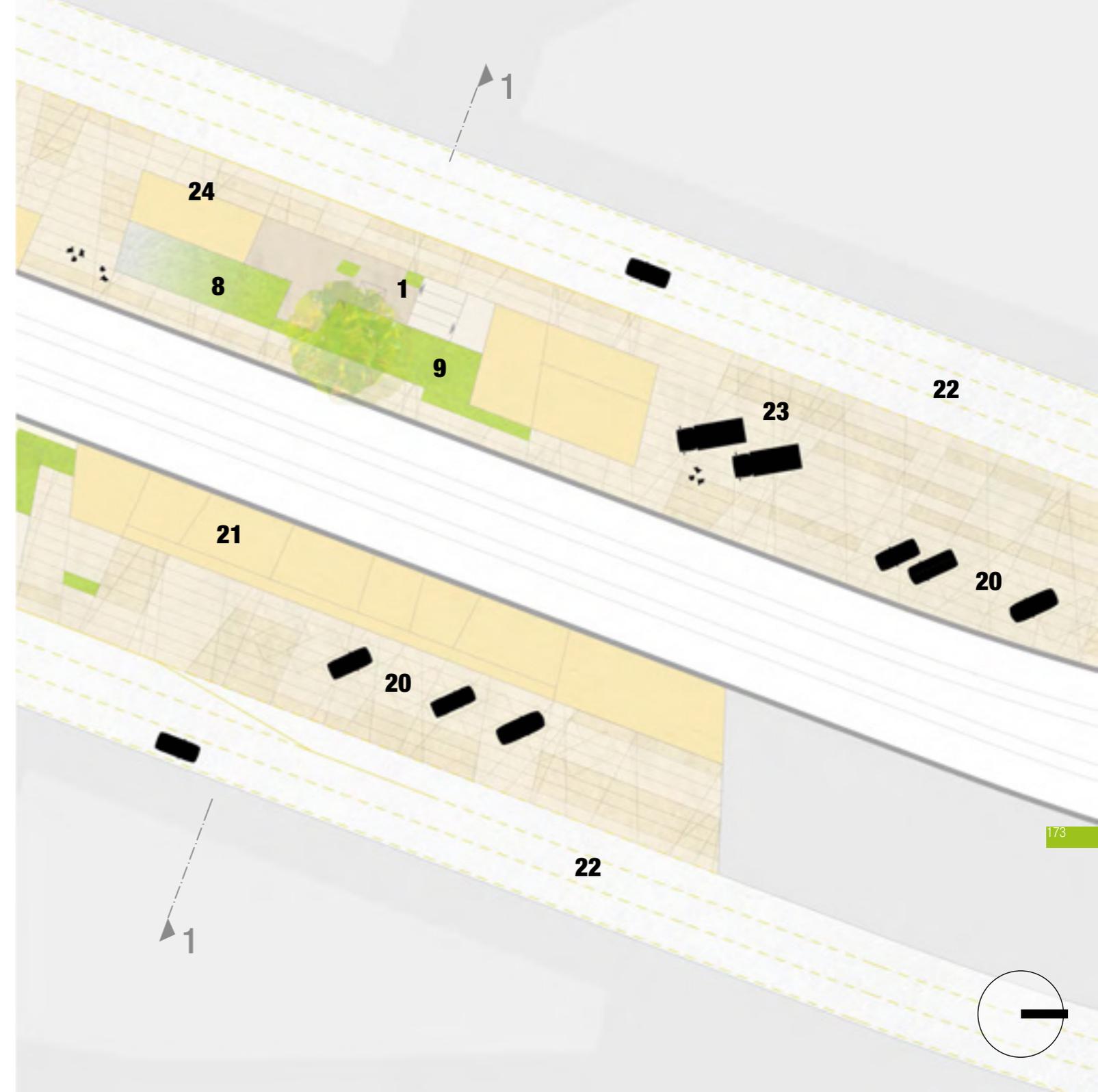
- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteerschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzungen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tieflage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn

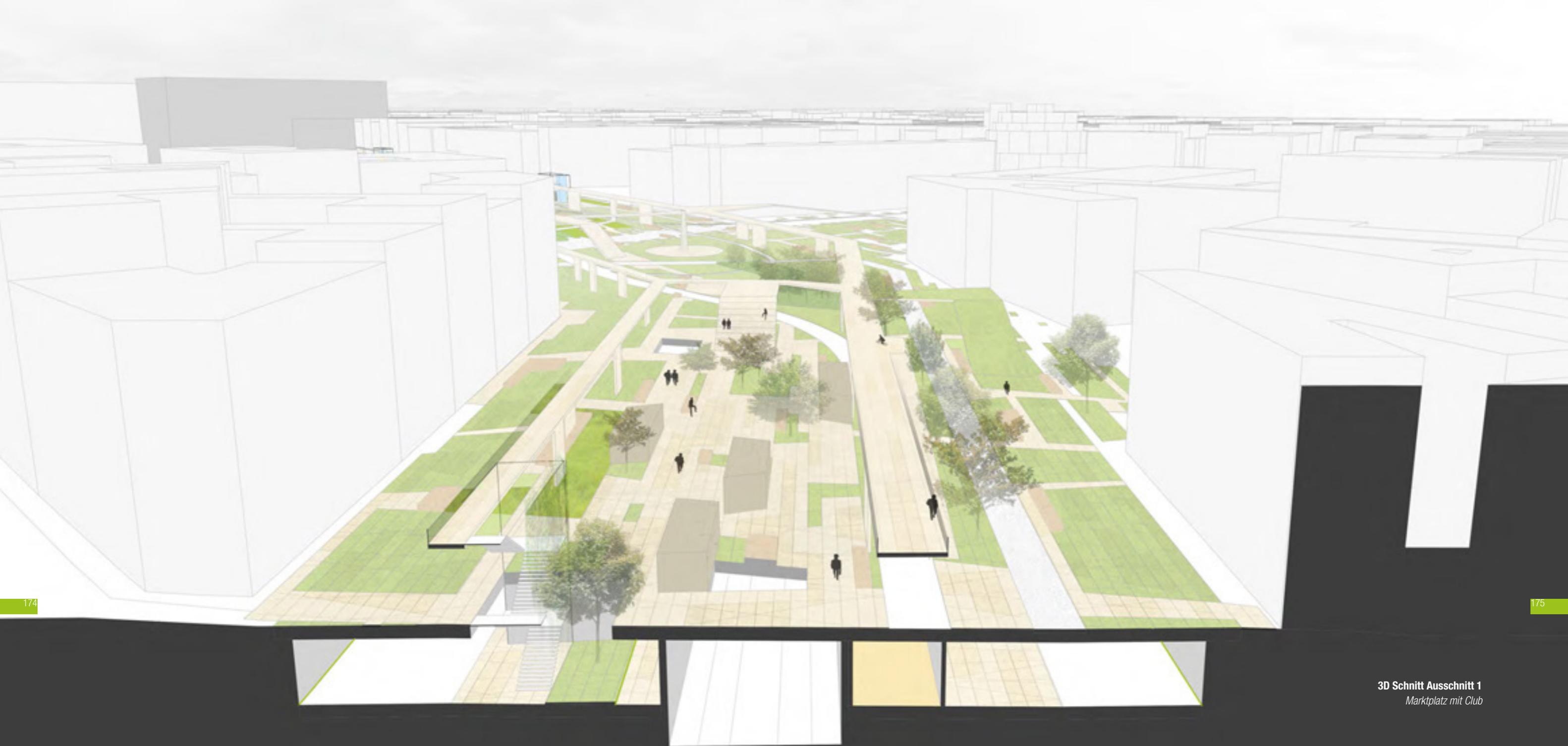


Grundriss obere Ebene 1:500
Ausschnitt 1

- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteerschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzungszonen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tieflage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn

Grundriss untere Ebene 1:500
Ausschnitt 1





AUSSCHNITT 2 - KLETTERBEREICH UND RUHEZONE



- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteinschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzungszonen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tieflage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn



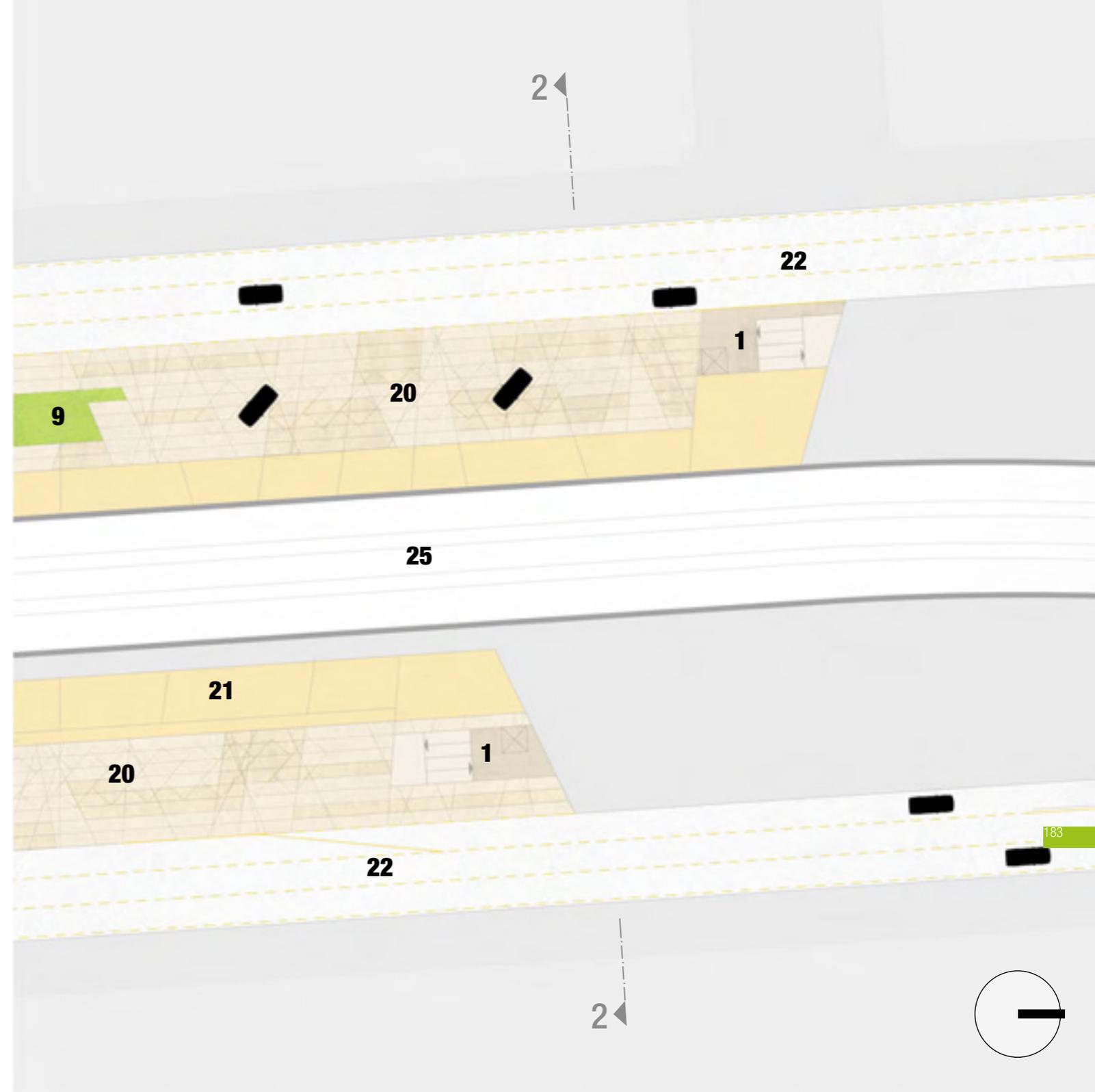
Grundriss Hauptebeene 1:500
Ausschnitt 2

- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteerschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzungszonen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tieflage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn

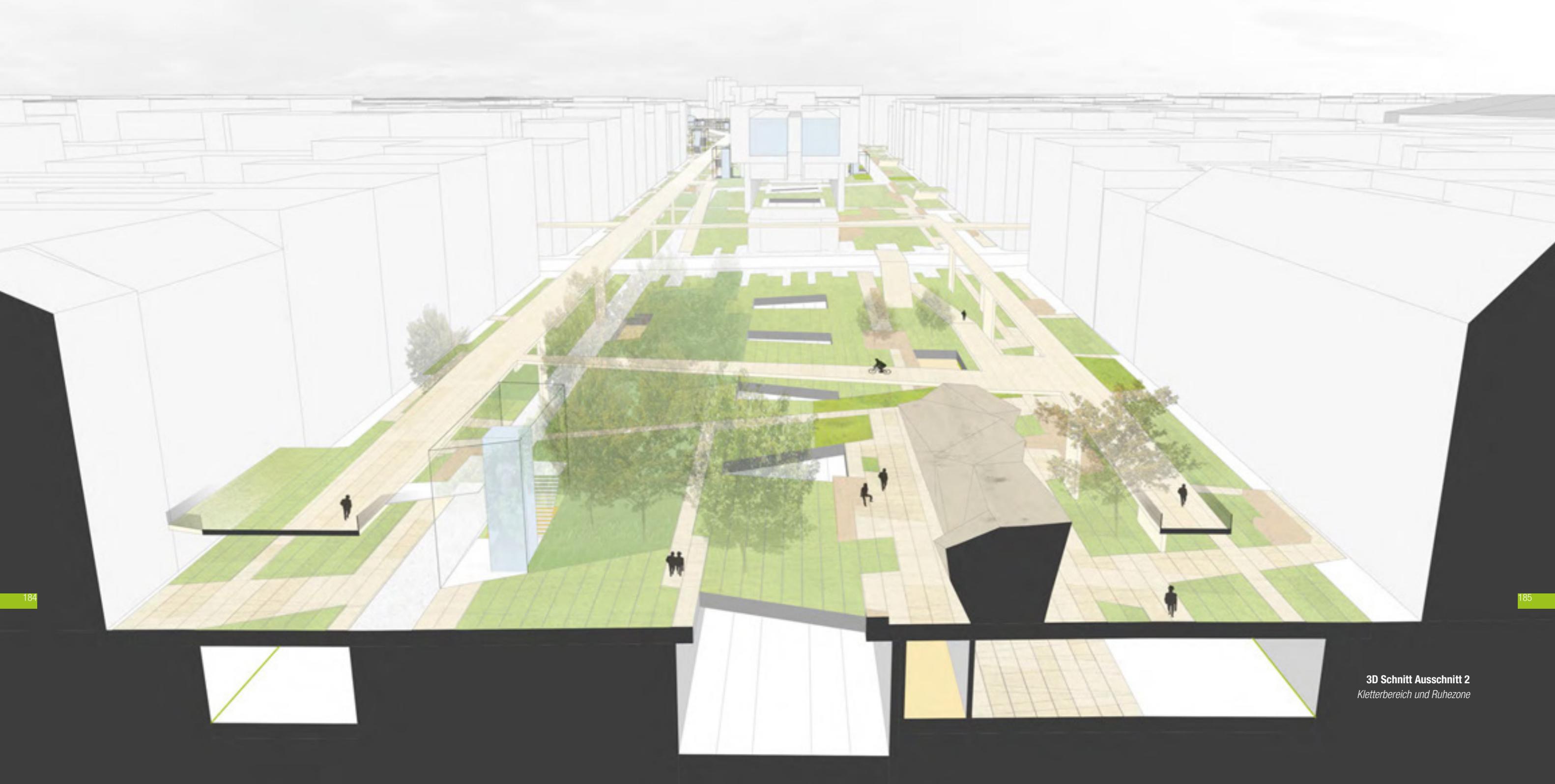


Grundriss obere Ebene 1:500
Ausschnitt 2

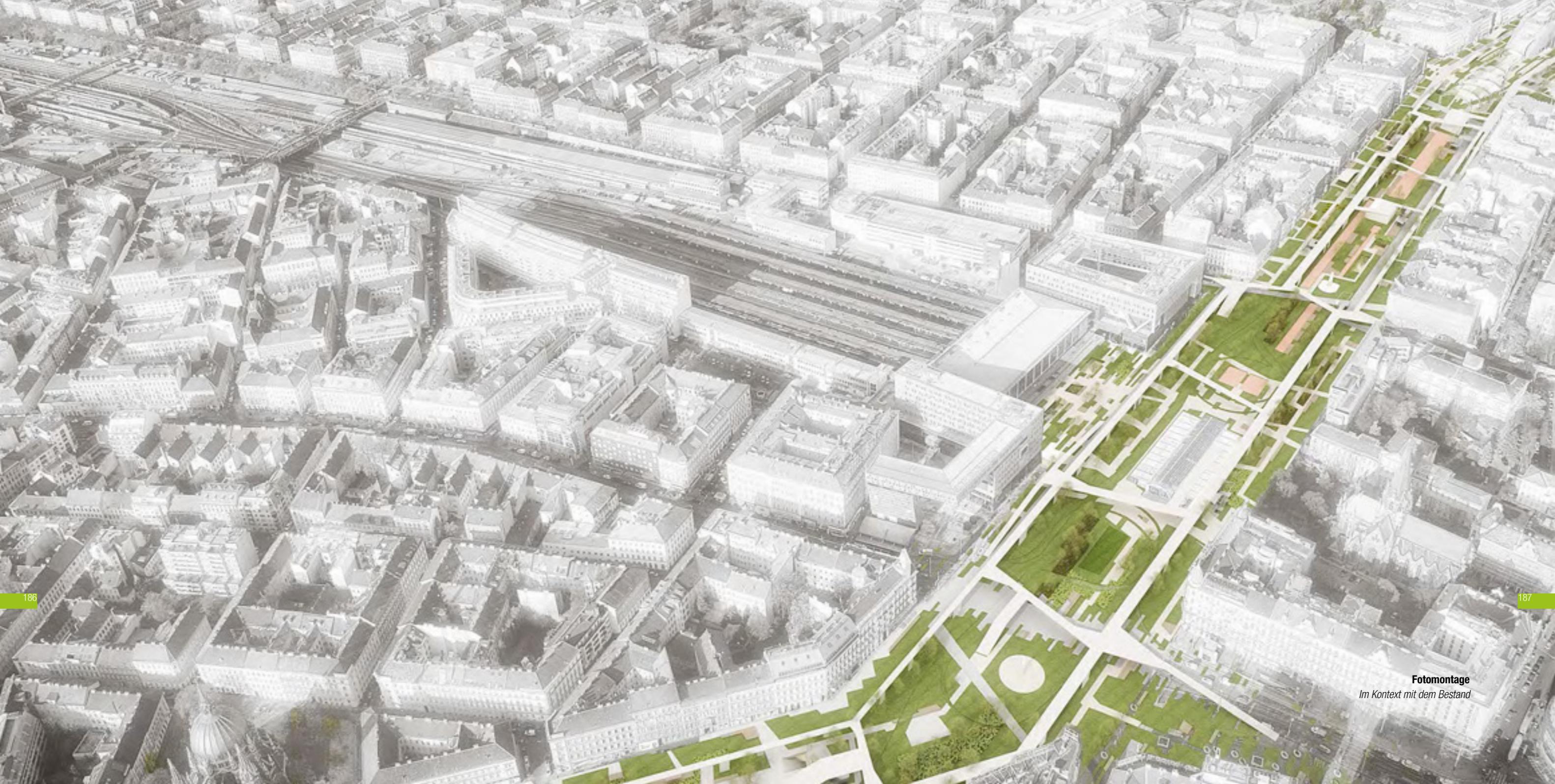
- 1** Vertikaler Erschließungskern
- 2** Haupteerschließung - Shared Space
- 3** Spezielle Pflanzzonen - Wildgras
- 4** Urban Gardening Flächen
- 5** Abgesenkte Liegewiesen
- 6** Wald- und Wildniszonen
- 7** Anbindung an Wohnhäuser
- 8** Grünrampen zum UG und OG
- 9** Sicht- und Grünverbindung zum UG
- 10** Stadtmöbel
- 11** Obstbäume als Teil einer Allee
- 12** Veranstaltungs- und Marktfläche
- 13** Zonen für Marktstände
- 14** Verbindungsrampen zum OG
- 15** Hauptweg obere Ebene
- 16** Ruhiger Nebenarm obere Ebene
- 17** Kletterbereich
- 18** Bienenstöcke
- 19** Grünbeete OG
- 20** Parkplätze - Anrainer und Besucher
- 21** Multifunktionale Kellerzone
- 22** Straße - neuer Gürtelverlauf
- 23** Anlieferung Markt
- 24** Drive-In Verkauf Markt
- 25** Trasse U6 in Tieflage
- 26** Sichtverbindung U-Bahn



Grundriss untere Ebene 1:500
Ausschnitt 2



3D Schnitt Ausschnitt 2
Kletterbereich und Ruhezone



EPILOG

Welche Wege auch immer die wachsende Stadt für die Zukunft einschlagen wird, es bleibt abschließend noch einmal festzustellen, dass die Stadt vor großen Herausforderungen steht um auch weiterhin die gewohnte Lebensqualität zu bieten oder diese sogar weiter zu verbessern wie es das Ziel sein könnte.

Dazu muss auch gehören, ausreichend Grün- und Freiräume zu schaffen um den Menschen ihren, wie Jürgen Mick schreibt, demokratischen Raum in der Stadt zu bieten. Auch über die Zukunft der Mobilität in den immer weiter verdichteten europäischen Großstädten wie Wien wird nachgedacht werden müssen. Im Idealfall könnte dieses Projekt dazu einen kleinen Anstoß liefern, es lohnt sich jedenfalls über Alternativen für die Zukunft nachzudenken.

DANKSAGUNG

Danken möchte ich all jenen Menschen die mich während meines Studiums und im Laufe dieser Arbeit unterstützt haben. Vor allem meinen Eltern Renate und Martin, ganz besonders auch Yvonne für die viele Kraft und Motivation, Marc dafür mit mir das lange Studium bis zum Ende durchzuziehen, sowie Teresa und Berni.

8

QUELLENANGABEN

Literatur- und Abbildungsverzeichnis

LITERATURVERZEICHNIS

Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2000). *Wien Urbion; Urban Intervention Gürtel West; Der Stand der Dinge*. Wien: Stadtplanung Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18 (2001). *Werkstattbericht Nr. 18, Stadtentwicklungsbericht 2000, Beiträge zur Fortschreibung des Wiener Stadtentwicklungsplans*. Wien: Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2002). *Werkstattbericht Nr. 49, Bevölkerungsvorausschätzung 2000 bis 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2005). *Werkstattbericht Nr. 77, Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet II: 1971-1981-1991-2001*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2006). *Werkstattbericht Nr. 80, Grün- und Freiräume der Stadtregion*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2006). *Werkstattbericht Nr. 82, Integration im öffentlichen Raum*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2009). *Werkstattbericht Nr. 98, Freiraum Stadtraum Wien; Vorsorge I Gestaltung I Management; Der Weg zum Leitbild für den öffentlichen Raum*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2012). *Werkstattbericht Nr. 122, Zielgebiet Gürtel. Wiens größtes Bürgerbeteiligungsverfahren 2002-2007, Die Verwirklichung der Projekte 2007-2010*. Wien: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (2004). *Strategieplan Wien*. Wien: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2005). *STEP 05 Stadtentwicklung Wien 2005*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2014). *STEP 2025 Stadtentwicklungsplan 2025 Entwurf*. Wien: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18

Magistrat der Stadt Wien MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2013). *Statistisches Jahrbuch 2013*. Wien: Magistrat der Stadt Wien MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik

Ernst Kurz (1981). *Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr*. Wien: Magistrat der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Stadtplanung

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

Madeleine Petrovic (2009). *Der Wiener Gürtel, Wiederentdeckung einer Prachtstraße*. Wien: Christian Brandstätter Verlag

Prof. Dipl. Ing. Christiane Sörensen (2004). *Leitbild Wallring*. Hamburg: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, BSU, Hamburg

Dr. Britta Kellermann (2013). *Die Entwicklung des Freiraumverbundsystems für Hamburg; Von Schumachers Achsenkonzept zum Grünen Netz Hamburg*. Hamburg: www.hamburg.de

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2013). *Mehr Stadt in der Stadt; Gemeinsam zu mehr Freiraumqualität in Hamburg*. Hamburg: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Landeshauptstadt München, Baureferat Ingenieurbau (2009). *Mittlerer Ring Ost; Sommer 2009 bis Ende 2010*. München: Landeshauptstadt München, Baureferat Ingenieurbau

Landeshauptstadt München, Baureferat (2009). *Tunnelbaumaßnahme Mittlerer Ring Südwest*. München: Landeshauptstadt München, Baureferat

Landeshauptstadt München, Baureferat (2011). *Zwischen Leuchtenbergring und Effnerplatz; Mehr Aufenthaltsqualität nach Tunnelbau*. München: Landeshauptstadt München, Baureferat

Bernard Rudofsky (1995). *Straßen für Menschen*. Salzburg und Wien: Residenz Verlag

Sou Fujumoto (2013). *Futuropective Architecture*. Köln: Verlag der Buchhandlung Walther König

Ying-Yu Hung, Gerdo Aquino, Charles Waldheim, Pierre Bélanger, Julia Czerniak, Adriaan Geuze and Matthew Skjonsberg, Alexander Robinson (2013). *Landscape Infrastructure, Case Studies by SWA, Second and Revised Edition*. Basel: Birkhäuser Verlag GmbH

Joshua David, Robert Hammond (2011). *High Line, The Inside Story of New York City's Park in the Sky*. New York: Farrar, Straus and Giroux

INTERNETQUELLEN

<https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/>
<https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/geschichte/ueberblick/index.html>
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/geschichte.html>
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/ausgangslage.html>
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/guertel2002-2007/bestand-westguertel.html>
<http://derstandard.at/1201216>
<https://wien2025.at/site/>
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/visionen.html>
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/landschaft-freiraum/landschaft/gruenraum/entwicklung/gruenguertel/>
<http://www.nytimes.com/1990/12/25/health/what-if-they-closed-42d-street-and-nobody-noticed.html>
<http://www.thehighline.org/>
<http://www.esmadrid.com/madridrio/html/madrid-rio-home-en.html>
<http://www.hamburg.de/gruenes-netz>
<http://www.gardenbridgetrust.org/index.html>
<http://www.spacesyntax.com/project/skycycle/>
<http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>

ZITATE

- S.6** Frank Lohrberg „Landschaftsarchitektur als Städtebau“ Garten und Landschaft 2002/10, S. 10-12
S.91 Werkstattbericht #122, S.25-26; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.94 Iván Juárez, <http://www.orte-noe.at/event.php?item=8333>
S.95 Jürgen Mick „Körper und urbane Identität.“; <http://www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/Wolke/deu/Themen/021/Mick/Mick.htm>
S.96 Fokus Qualität, Fokus Quantität STEP2025, S.78; Stadt Wien
S.116 Sou Fujimoto „Futuropective Architecture“, S.246
S.132 Bernard Rudofsky „Straßen für Menschen“, S.14

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

S.11 Grundrissplan der Stadt Wien (1547); <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/wolmuert.html>
S.12 Grundrissplan der Stadt Wien (1683); <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/suttinger.html>
S.13 The Siege of Vienna (1529); http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Siege_of_Vienna_1529_by_Pieter_Snayers.jpeg
S.13 Belagerung und Entsatz der Stadt Wien im September 1683; http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Anonym_Entsatz_Wien_1683.jpg
S.14 Grundrisspläne der Stadt Wien nach 1830; <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/vasquez.html>
S.15 Grundrissplan der Stadt Wien 1770; <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/nagel.html>
S.16 Wien, vom Belvedere aus gesehen; http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Canaletto_%281%29_058.jpg
S.19 Wien 6, gürtelseitiger Teil des Bezirks; um 1930; Österreichische Nationalbibliothek
S.20-21 Vogelschau der Stadt Wien; <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/allen.html>
S.23 Perspektivdarstellung von Wien; <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/karten/huber.html>
S.24 Wien 16, Reservoir Lerchenfelder Gürtel; vor 1892; Österreichische Nationalbibliothek
S.26 Wien 15, Mariahilfer Gürtel 27; um 1900; Österreichische Nationalbibliothek
S.27 Wien 6, Mariahilfer Gürtel; 1894; Österreichische Nationalbibliothek
S.28 Wien 16, Lerchenfelder Gürtel; 1951; Österreichische Nationalbibliothek

S.29 Bau des Wiener Westbahnhofes; 1951; Österreichische Nationalbibliothek
S.29 Wien 6, Mariahilfer Gürtel; um 1932; Österreichische Nationalbibliothek
S.30 Wien 15, Neubaugürtel; um 1962; Österreichische Nationalbibliothek
S.30 Wien 15, Westbahnhof; um 1900; Österreichische Nationalbibliothek
S.32 Varianten der Straßenführung gemäß Gürtelkommission; Werkstattbericht #122, S.19, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.34-35 BahnhofCity Wien West; http://www.oebb-immobilien.at/de/Presse/Pressefotos/01_BahnhofCity_Wien_West/index.jsp
S.36-37 Wien 15, Westbahnhof; um 1875; Österreichische Nationalbibliothek / Burger
S.39 Der Wiener Wald- und Wiesengürtel; Werkstattbericht #80, S.140; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.40 Grün- und Freiräume – Grundlagen; STEP05, S.152; Stadt Wien
S.41 Leitbild – Grünräume der Stadtregion; STEP05, S.155; Stadt Wien
S.46-47 Luftbild Europaplatz mit Westbahnhof; http://www.oebb-immobilien.at/de/Presse/Pressefotos/01_BahnhofCity_Wien_West/index.jsp
S.84 Übersicht über das Zielgebiet Gürtel; Werkstattbericht #122, S.24, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.85 Grafik Einwohnerdichte 2013; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.86-87 Generalisiertes Modell der sozialräumlichen Gliederung; Karte 7; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.88 Grafik Kategorie D Wohnungen; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien
S.89 Grafik Akademikerquote; Einwohnerdichte 2013; Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien

S.92 Die 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung; STEP05 Fortschrittsbericht 2010, S.61; Stadt Wien
S.93 Maßnahmen zur Verbesserung des Grün- und Freiraumangebots; STEP05, S.68; Stadt Wien
S.97 Leitbild Siedlungsentwicklung; STEP2025 Entwurf Stand 29.01.2014, S. 103; Stadt Wien
S.97 Leitbild Grünräume; STEP2025 Entwurf Stand 29.01.2014, S. 105; Stadt Wien
S.99 Promenade Plantée, Paris; <http://europeantrips.org/promenade-plantee-the-first-elevated-park-in-the-world.html>
S.100 Cheonggyecheon Restoration; <http://hdka.hr/2012/07/seoul-transforms-a-freeway-into-a-river-and-public-park/>
S.101 Cheonggyecheon Restoration; <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>
S.101 Cheonggyecheon Restoration; <http://www.preservenet.com/freeways/FreewaysCheonggye.html>
S.101 Cheonggyecheon Restoration; <http://hdka.hr/2012/07/seoul-transforms-a-freeway-into-a-river-and-public-park/>
S.102 Jardí del Turia, Valencia; https://www.google.at/search?q=jardin+del+turia&client=firefox-beta&hs=rBb&rls=org.mozilla:de:official&channel=sb&source=Inms&tbs=isch&sa=X&ei=E-zWDU4asG9SM7AankoHACQ&ved=OCAgQ_AUoAQ&biw=1331&bih=950#channel=sb&q=jardin+del+turia+valencia&rls=org.mozilla:de:official&tbs=isch&tbs=isz:lt%2Cisl:2mp
S.104 SkyCycle, London; <http://www.spacesyntax.com/project/skycycle/>; Space Syntax
S.105 The Garden Bridge, London; <http://www.gardenbridgetrust.org/>

index.html
S.106 Karte Freiraumverbundsystem; Freie- und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
S.108 A walk on The High Line Park; <http://blog.davidgiralphoto.com/2012/08/02/exploring-new-york-city-a-walk-on-the-highline-state-park-chelsea/>; David Giral
S.109 A walk on The High Line Park; <http://blog.davidgiralphoto.com/2012/08/02/exploring-new-york-city-a-walk-on-the-highline-state-park-chelsea/>; David Giral
S.110 The High Line New York; http://www.iwan.com/iwan_index.php; Iwan Baan
S.111 High Line Map; <http://www.thehighline.org/about/maps>
S.112 Karte Grünräume Madrid Rio; <http://www.esmadrid.com/madridrio/html/madrid-rio-home-en.html>
S.113 Foto Madrid Rio; <http://www.esmadrid.com/madridrio/html/madrid-rio-home-en.html>
S.113 Foto Madrid Rio; <http://www.esmadrid.com/madridrio/html/madrid-rio-home-en.html>
S.114 Oberfläche Mittlerer Ring Südwest – mehr Freiräume für Sendling-Westpark; Landeshauptstadt München Baureferat
S.115 Oberfläche Mittlerer Ring Südwest – mehr Freiräume für Sendling-Westpark; Landeshauptstadt München Baureferat

Alle weiteren Abbildungen und Illustrationen sind das Werk des Autors.

