

Umbau des Wiener Gürtels = Transformation de la ceinture de Vienne = Reconstruction of the Vienna Gürtel

Autor(en): **Saiko, Wolfgang**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le
paysage**

Band (Jahr): **26 (1987)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-136248>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Umbau des Wiener Gürtels

Wolfgang Saiko, Dipl.-Ing.,
Landschaftsarchitekt ÖGLA, Wien

Transformation de la ceinture de Vienne

Wolfgang Saiko, ing. dipl.,
architecte-paysagiste ÖGLA, Vienne

Reconstruction of the Vienna Gürtel

Wolfgang Saiko, Dipl.-Ing.,
Landscape architect ÖGLA, Vienna

Die Stadt Wien plant einen gross-angelegten Umbau des Wiener Gürtels, eines Strassenrings, auf dem täglich bis zu 100000 Fahrzeuge verkehren. Sie bedient sich dabei unkonventioneller Vorgehensweisen.

La ville de Vienne planifie une transformation de grande envergure de la ceinture viennoise, soit un boulevard périphérique pour 100000 véhicules par jour. Elle recourt à cet effet à des manières de faire qui n'ont rien de conventionnel.

The City of Vienna is planning a large-scale reconstruction of the Vienna Gürtel, an outer urban ring road used by up to 100000 vehicles daily. Unconventional procedures are being adopted for this.

Ausgangssituation

Die Wiener Stadtentwicklung wurde ganz wesentlich von Landschaftsstrukturen und damit verbundenen früheren Befestigungen mitbestimmt. Der historische Stadtkern liegt auf der Hochterrasse über dem Donautal sicher vor den Hochwässern des damals noch nicht regulierten Stromes. Im Bereich der heutigen Ringstrasse lag die Stadtmauer, die erst Mitte des 19. Jahrhunderts geschleift wurde. Davor entwickelten sich die Vorstädte bis zum sogenannten Linienwall. An seiner Stelle wurde um 1890 die heutige Gürtelstrasse angelegt. Leitgedanke war es, mit dieser Gürtelstrasse den mächtig angewachsenen Stadtkörper zusammenzufassen und ein weiteres Wachstum zu ermöglichen. Der sogenannte Westgürtel wurde um 1906 fertiggestellt, der Südgürtel erst nach dem Ersten Weltkrieg. Am Gürtel sind überwiegend Wohnbauten entstanden; die breite Hauptstrasse mit der guten Erschliessung durch die sogenannte Stadtbahn war eine begehrte Wohnlage.

Heute ist der Wiener Gürtel einer der wichtigsten Verkehrsverteiler im dicht bebauten Gebiet. Bis zu 100000 Fahrzeuge täglich belasten die angebotenen Verkehrsflächen extrem. Die ehemals gesuchte Wohnlage zeigt unübersehbare Tendenzen zur Verslumung. Die Unvereinbarkeit von innerstädtischer Hochleistungsstrasse und urbaner Lebensqualität ist heute bekannt. Die vielschichtige Problemüberlagerung schien bisher im Rahmen der normalen Staatsverwaltung nicht befriedigend lösbar.

Neue Formen der Projektorganisation

Der Wiener Gemeinderat hat daher beschlossen, für die Lösung der Planungsprobleme im Bereich des Wiener Gürtels und der Wiener Süd- und Westeinfahrt – die beiden letzteren stehen ja

Situation initiale

L'évolution de la ville de Vienne fut essentiellement conditionnée par ses structures topographiques et, par conséquent, subordonnée aux contingences des anciennes fortifications. Le cœur historique de la ville se situe sur le plateau élevé dominant la vallée du Danube, à l'abri des crues du fleuve dont le cours n'était pas régularisé à l'époque. Le mur d'enceinte de la ville, qui ne fut rasé qu'au milieu du XIX^e siècle, occupait alors l'emplacement de la route de ceinture actuelle. Les faubourgs s'étaient développés devant ces murs jusqu'au point nommé «Linienwall» (fortifications de la ligne d'enceinte). C'est en 1890 que fut aménagée l'actuelle route de ceinture. L'idée maîtresse était alors que cette route de ceinture devait permettre le regroupement du corps de la cité qui s'était fortement développé pour rendre possible une nouvelle extension. La ceinture que l'on appelle «occidentale» fut achevée en 1906, alors que la ceinture sud ne le fut qu'après la Première Guerre mondiale. Les immeubles, essentiellement à vocation d'habitation, commencèrent à sortir de terre en bordure de ceinture, la large avenue et ses bonnes conditions de raccordement grâce au métro offrant une situation fort convoitée.

Actuellement, la ceinture de Vienne constitue l'un des plus importants distributeurs de trafic en zone bâtie de forte densité. Jusqu'au 100000 véhicules par jour viennent submerger les espaces ouverts à la circulation. L'emplacement tant prisé autrefois tend inexorablement à ne devenir qu'un bas quartier. On connaît bien aujourd'hui l'incompatibilité des artères urbaines à grand trafic avec la qualité de la vie citadine. Jusqu'ici, il semblait difficile de résoudre de manière satisfaisante la somme accumulée des problèmes dans le cadre ordinaire de l'administration municipale.

Initial situation

Viennese urban development was to a great extent determined by landscape structures and the erstwhile city fortifications linked with them. The historic heart of the city lies on a high terrace, above the valley of the Danube, safe from the periodic flooding to which the then still unregulated river was subject. The city walls stood on the site of the modern Ringstrasse and were not demolished until the mid-nineteenth century. The suburbs developed out beyond this as far as the so-called Linienwall – the outer line of bastions. Work on the construction of the present Gürtel ring road in place of the latter began in 1890. The main idea was to encompass the greatly expanded city centre and to make provision for further expansion. The so-called western Gürtel was completed in 1906, the southern Gürtel not until after the First World War. It was mainly residential buildings which were erected along the Gürtel; with the excellent access provided by the Stadtbahn – a partly elevated, partly underground urban railway running along most of its length – this major thoroughfare was a popular residential area.

Nowadays the Gürtel has become one of Vienna's most important traffic routes in the densely built-up area. Up to 100000 vehicles a day tax the available road space to the limit. The once much favoured residential area is showing obvious signs of degenerating into a slum. The incompatibility of an inner-city high-capacity highway and urban living quality is a well-known fact today. Up to now, the complex interwoven nature of the problems involved did not appear capable of solution in a satisfactory manner within the scope of normal state administration.

New forms of project organisation

Vienna City Council has thus decided to try out new forms of organisation and

Der Linienwall, Vorgänger des heutigen Gürtels, um 1872.

Bild: Historisches Museum der Stadt Wien

La ligne de fortifications, qui occupait l'emplacement de l'actuelle ceinture, en 1872.

Illustration: Musée historique de la ville de Vienne

The Linienwall, the line of bastions on the site of today's Gürtel in about 1872.

Photo: Historical Museum of the City of Vienna



in engstem Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen auf dem Wiener Gürtel – neue Organisationsformen und Vorgehensweisen zu erproben. 1984 wurde für diesen Bereich eine Projektorganisation geschaffen, die aus der sogenannten Projektleitung, dem Büro der Projektleitung, Arbeitsgruppen sowie zeitweise zugezogenen externen Fachleuten besteht. Die Projektleitung, der namhafte Experten angehören, steht unter dem Vorsitz von Prof. Jacob Maurer (ETH Zürich). Sie hat die folgenden Aufgaben:

Erstellung eines Arbeitsprogrammes (längerfristiges auf mindestens 1½ Jahre, detailliertes auf 3 bis 6 Monate), Erarbeitung von inhaltlichen und organisatorischen Vorschlägen, Empfehlung für Beauftragungen, Beurteilung von Vorschlägen Dritter zur Lösung von Planungsaufgaben, Koordinierung wesentlicher, die Planungsaufgaben betreffender Vorgänge, Erstattung von Empfehlungen an den amtsführenden Stadtrat für Stadtentwicklung und Stadterneuerung.

Bei Bedarf kann die Projektleitung Magistratsdienststellen und externe Fachleute für Beratungstätigkeiten heranziehen.

Nouvelles formes d'organisation du projet

Par conséquent, le Conseil communal de Vienne a décidé de mettre à l'essai de nouvelles formes d'organisation et manières de procéder, pour résoudre les problèmes de planification en ce qui touche la ceinture et les accès Vienne sud et Vienne ouest, ces deux derniers points étant étroitement liés au bon déroulement du trafic sur ladite ceinture. On a créé en 1984 toute une organisation pour ce projet; elle se compose de ce que l'on appelle la direction du projet, de son bureau, de groupes de travail, ainsi que de spécialistes de l'extérieur appelés à titre temporaire. La direction du projet à laquelle appartiennent des experts réputés, est placée sous la présidence du professeur Jacob Maurer (EPF Zurich). Ses tâches sont les suivantes: établissement d'un programme de travail (à long terme sur 1½ années au minimum, de détail, portant sur 3 à 6 mois), élaboration de propositions de fond et d'organisations, recommandations pour les personnes chargées de mandats, évaluation des propositions de tiers pour résoudre les tâches relevant de la

modes of procedure to solve the planning problems encountered in the area of the Gürtel and the access roads to the southern and western motorways – the latter two being of course closely linked with the volume of traffic on the Gürtel. In 1984 a project organisation was set up for this area consisting of the project management team, the project management office, working parties, as well as the external specialists called in from time to time. The project management team, including noted experts, is chaired by Professor Jacob Maurer (Federal Technical University Zurich). It has the following tasks:

preparation of a working programme (longer term for at least 18 months, detailed for 3 to 6 months); working out of proposals on details of the project and organisational matters; recommendation for commissions; evaluation of proposals submitted by outside bodies for solving planning tasks; coordination of essential procedures concerning the planning tasks; submission of recommendations to the city councillor responsible for urban development and urban renewal. If necessary, the project management team can consult municipal depart-

Der Wiener Gürtel, nach der Schleifung des Linienwalls um die Jahrhundertwende.

Bild: Historisches Museum der Stadt Wien

La ceinture viennoise après que l'on ait rasé la ligne de fortifications au début de ce siècle.

Illustration: Musée historique de la ville de Vienne

The Vienna Gürtel after the razing of the Linienwall around the turn of the century.

Photo: Historical Museum of the City of Vienna





Lösungsansätze

Heute – nach mehr als zweijähriger Planungstätigkeit – kristallisieren sich für den Bereich des Wiener Gürtels die folgenden Lösungsansätze heraus:

Der Gürtel wird nur in Teilbereichen, die sich aufgrund der topographischen Situation und der lokalen Notwendigkeit dafür eignen, untertunnelt. Eine Gesamtuntertunnelung würde aufgrund der Verteilerfunktion des Gürtels, der beschränkten Ausfahrtsmöglichkeiten und des damit verbleibenden Oberflächenverkehrs nur unzureichende Umweltverbesserungen bringen.

Die notwendigen Fahrbahnen werden möglichst weit zur Mitte des Gürtels hin verlegt. So entstehen vor den angrenzenden Gebäuden breite Freiräume für verschiedenste Nutzungen.

Überhaupt werden grundsätzlich im dichtverbauten Gebiet kaum Notwendigkeiten für neue Hauptverkehrsstraßen gesehen. Daher wurden auch die sogenannten «Bypass»-Lösungen verworfen.

Kurz- und mittelfristig soll der Individualverkehr überhaupt eingeschränkt werden. Längerfristig soll er reduziert werden.

Für die Realisierung der Massnahmen ist eine schrittweise und flexible Vorgangsweise vorgesehen. Die Massnahmen sollen möglichst rasch greifen, aber für die Zukunft keine Entwicklungschance verbauen. Damit diese Vorgangsweise nicht zum Flickwerk wird, muss sie übergeordneten Leitbildern folgen.

Ausbaumassnahmen, wie z.B. die des Tunnels in Teilbereichen, erfolgen in erster Linie, um die Umweltbedingungen zu verbessern. Keinesfalls sollen sie die Attraktivität des Individualverkehrs steigern.

Diese Lösungsansätze beeinflussen ganz wesentlich die künftige Grüngestaltung des Gürtels. Die heute vorhandenen Baumreihen bestehen im wesentlichen aus nicht stadtauglichen Bäumen mit geringer Lebenserwartung. Sie müssen durch neue, geeignetere Exemplare ersetzt werden.

Bisher wurden die Vorschläge zum Umbau des Wiener Gürtels in mehreren Ausstellungen der Öffentlichkeit präsentiert.

Im Herbst des heurigen Jahres sollen die Empfehlungen der Projektleitung in Form eines «Entwicklungsprogrammes» vorliegen. Es wird die Grundlage für weitere Detailbearbeitungen sein.

planification, coordination des points essentiels concernant les tâches de planification, remise de recommandations au conseiller municipal chargé du développement et de la rénovation de la ville. En cas de besoin, la direction du projet peut requérir les conseils des services municipaux et de spécialistes de l'extérieur.

Propositions de solution

Aujourd'hui, après plus de deux ans de travail de planification, on a vu prendre corps les propositions suivantes de solution au problème de la ceinture viennoise:

La ceinture ne sera mise en tunnel que dans les secteurs qui s'y prêtent en raison de la topographie des lieux et des contingences locales. Une mise en tunnel complète n'aurait apporté que des améliorations insuffisantes pour l'environnement compte tenu de la fonction de distribution du trafic de la ceinture, des possibilités réduites de sortie et du solde du trafic de surface.

Les voies indispensables seront déplacées le plus possible vers le milieu de la ceinture. On pourra donner ainsi naissance, devant les bâtiments avoisinants, à de larges espaces libres aux affectations les plus diverses.

En principe, on ne doit pas envisager la nécessité de créer de nouvelles principales voies d'accès dans la région à forte densité de construction. Par conséquent, il faut également mettre en projet des solutions dites by-pass.

A court et moyen terme, il y aura lieu surtout de contenir le trafic individuel qu'il faudra réduire à long terme.

Il y a lieu de prévoir pour la réalisation des mesures une marche à suivre souple et par étapes. Elles doivent agir le plus rapidement possible sans compromettre pour autant les autres chances de développement pour l'avenir. Pour ne pas tomber dans un assemblage disparate en appliquant une telle marche à suivre, celle-ci devra être assujettie à un modèle directeur.

Les mesures prévoyant des constructions, comme par exemple celle de tunnels dans certains secteurs, seront prises en premier lieu pour améliorer les conditions de l'environnement. Elles ne doivent en aucun cas augmenter l'attractivité du trafic individuel.

Ces propositions de solution influencent de manière essentielle le futur aménagement vert de la ceinture. Les rangées d'arbres existantes aujourd'hui se composent surtout d'essences peu compatibles avec la ville et avec faibles espérances de vie. Il faudra les remplacer par de nouvelles espèces mieux appropriées.

Les propositions de transformation de la ceinture viennoise ont fait, jusqu'à maintenant, l'objet de nombreuses expositions ouverte au public.

En automne de cette année, les recommandations de la direction du projet seront présentées sous forme de «programme de développement» qui servira de base à d'autres études de détail.

ments and external specialists on specific questions.

Solution approaches

Today, after over two years of planning activity, the following solution approaches for the Gürtel area are crystallising out:

The Gürtel ring road will only be put underground in those sections which are suitable for this on account of the topographical situation and the local requirements. Putting the ring road completely into tunnels would only bring about inadequate improvements for the environment on account of the Gürtel's distributor function, the restricted possibilities for exits and the thus remaining surface traffic.

The necessary carriageways will be laid as close to the centre of the Gürtel as possible. This will create wide open spaces for the most varied uses in front of the adjoining buildings.

Basically speaking, it is considered to be hardly necessary to provide any further major thoroughfares in the densely built-up area. Therefore, the so-called "by-pass" solutions were also rejected.

In the short and medium term it is intended to restrict passenger car traffic. In the longer term, the intention is to reduce this type of traffic.

A gradual and flexible approach is proposed for the realisation of the measures. It is intended that the measures should have an effect as quickly as possible, but that they should not block any chance of development for the future. In order to ensure that this approach does not turn into a patched-up job, it must adhere to the guiding principles.

Structural measures, such as those involving sections with tunnels, are being carried out primarily to improve environmental conditions. On no account should they increase the attractiveness of passenger car transport.

These solution approaches are having a quite considerable influence on the future verdure desing of the Gürtel. The rows of trees to be found there at present contain for the most part trees unsuitable for urban conditions with just a short life expectation. They must be replaced by new, more suitable species.

The proposals for the reconstruction of the Gürtel have been submitted to the Viennese public in several exhibitions up to now.

In autumn of this year, it is planned that the project management team's recommendations will be presented in the form of a "development programme". This will be the basis for further detailed preparations in future.

Der Wiener Gürtel wie er heute erfahren wird.
Bild: Wiener Bundesstrassen AG, Wien

La ceinture viennoise telle qu'elle se présente aujourd'hui.
Photo: Wiener Bundesstrassen AG, Vienne

The Vienna Gürtel as it appears today.
Photo: Wiener Bundesstrassen AG, Vienna

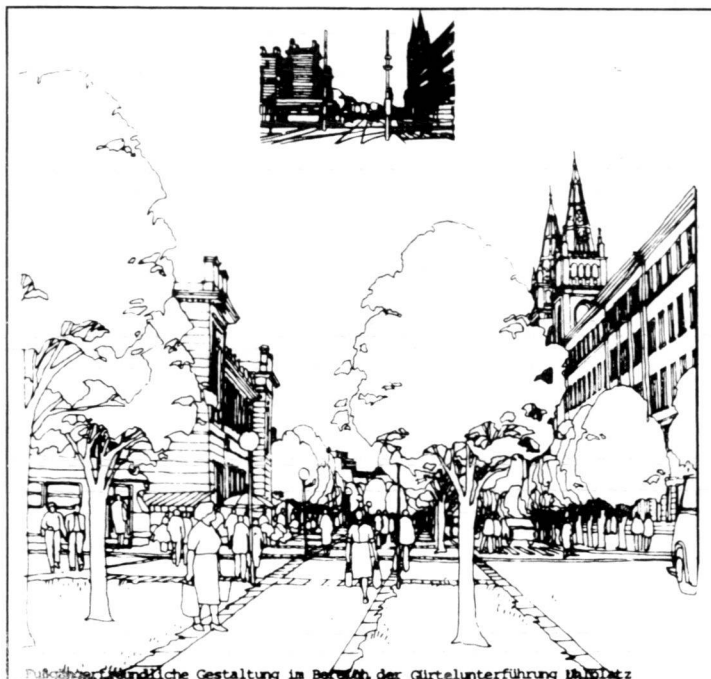
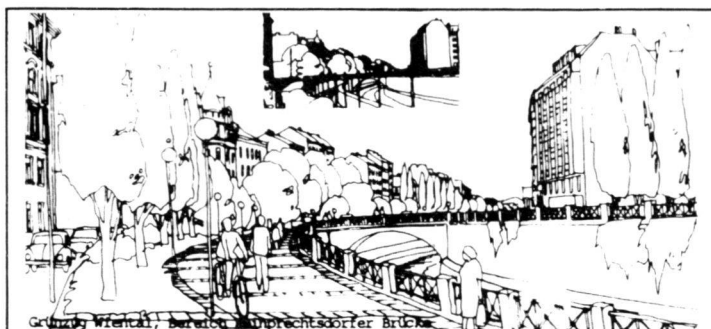
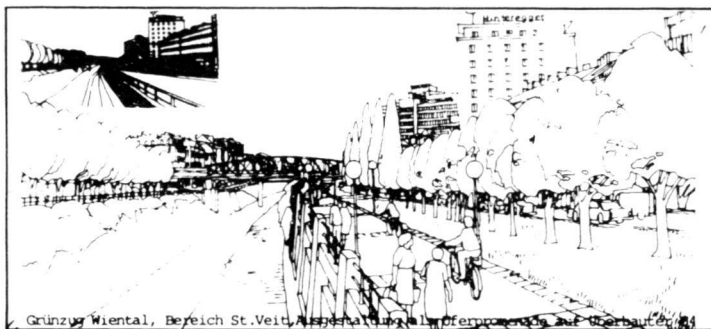
Walter Hoffelner, Kurt Puchinger, Werner Rosinak,
Bernd Stanzel

Mitarbeiter:

Fa. Gesig, Erich Kramer, Wolfgang Saiko

Die Leitidee des Wettbewerbsbeitrages liegt in einer Senkung der Umweltbelastungen durch eine belastungsabhängige Verkehrssteuerung, in einer verstärkten Begrünung einzelner Gürtelbereiche (Kurtunnel) und in einer von Hütteldorf bis zum Donaukanal durchgehenden, entsprechend gestalteten Fuß- und Radwegeverbindung.

Die Vorschläge zur Verbesserung des Straßenverkehrsablaufes mit Hilfe von Steuerungsmaßnahmen werden als ein wichtiger Lösungsbeitrag erkannt. Die Westtangente erscheint hinsichtlich



ihrer verkehrlichen Auswirkungen auf den Gürtel fraglich und nicht konsequent verfolgt. Neben den Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung und zur neuen Querschnittsgestaltung am Gürtel (z. B. Volksoper, Uhlplatz) besteht die Idee einer Grünachse im Wiental, die als Rad- und Fußweg ausgebildet ist. Das Projekt wird bei konsequenter Durcharbeitung einen interessanten Lösungsvorschlag im Sinne des Wettbewerbes darstellen.

IDEEN... KÖNNEN ZIELE NICHT ERSETZEN

ZIELE

FÖRDERUNG DES
ÖFFENTLICHEN
VERKEHRS

MASSNAHMEN

IM BEREICH GÜRTEL,
SÜD- UND WESTEINFART

- 1 Verlängerung der U6 nach Floridsdorf
- 2 Park+Ride: Hütteldorf, Schönbrunn, Heiligenstadt, Strebendorf,
- 3 Beschleunigung der radialen Straßenbahnlinien: 40, 41, 43, 46

FÖRDERUNG DES
FUSSGÄNGER- UND
RADVERKEHRS

- 4 Verbesserte Zugänglichkeit zu den Ö.V.-Stationen am Gürtel
- 5 Verringerung der Trennwirkung von Hochleistungsstraßen durch "kleine" Maßnahmen wie:
 - + Parkspurbeldeckungen
 - + Fußgängerampeln

STÄRKUNG DER
GÜRTELRAND-
GEBIETE
"VON INNEN"

- 6 Das Wiental als "Grünachse" und Rad- und Fußwegverbindung
- 7 Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch bauliche Umgestaltung des Straßenraumes (Arbeitsplätze!) Qualitätssprung im Wohnumfeld
- 8 Garagenbau in Wohnvierteln als kommunale Aufgabe, letztlich: Bewirtschaftung des Parkraumes und Rückgewinnung der Straße als Kommunikations- u. Aufenthaltsraum

ZIELE

VERRINGERUNG
DER UMWELT-
BELASTUNG AN
HAUPTVERKEHRS-
STRASSEN

MASSNAHMEN

IM BEREICH GÜRTEL,
SÜD- UND WESTEINFART

- 9 Rechtliche Maßnahmen:
Neudefiniierung eines Belastungsgebietes im ISG zur Finanzierung umfassender Schutzmaßnahmen (Vorschlag: 1. Hauszone)
- 10 Organisatorische Maßnahmen:
"Gürtelfonds" als Lenkungs- u. Instrument für Organisations- u. bauliche und strukturelle Maßnahmen
z.B.: Garagenbau, Hofentkernung
- 11 Verkehrslenkende Maßnahmen:
VERKEHRSLEITUNGSSYSTEM- UND ÜBERWACHUNGSSYSTEM: Tempo 50
- 12 "Kleine" bauliche Maßnahmen:
+ Kurtunnel Uhlplatz
+ Fahrbahnverlegung Südgürtel
- 13 "Große" bauliche Maßnahmen:
+ Westtangente Wien
+ Knoten Schönbrunn

VERKEHRS-
BÜNDELUNG

LEGENDE:

- kurzfristig
- mittelfristig
- langfristig

- ...mit Rahmenbedingungen:
 - Umweltverbesserungen
 - funktionelle Netzgliederung
 - Flächengewinn für nicht-motorisierten Verkehr
 - keine Kapazitätserweiterung
 - keine Qualitätsverbesserung im Individualverkehr

PHILOSOPHIE

Es gibt für den Gürtel usw. KEIN PATENTREZEPT, aber ein Bündel von rechtlichen bzw. örtlich differenzierten organisatorischen und baulichen Maßnahmen

Vieles ist ORGANISATORISCH besser zu lösen als durch Baumaßnahmen:

- Ausschöpfung organisatorischer und rechtlicher Maßnahmen wie:
 - + Beschleunigung der Straßenbahn
 - + Stadtgeschwindigkeit für Autos
 - + Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Befreiung von finanztechnischen, sektoralen Investitionszwängen, statt dessen: INTEGRIERTE GESAMTVERKEHRSINVESTITIONEN

DOPPELT HILFT, WER DASCH HILFT
Bekanntnis zu kurzfristig wirksamen Maßnahmen, Skepsis gegenüber längerfristigen "großen Lösungen"

Umweltschutz braucht Aktivitäten AUSSERHALB DER STADTPLANUNG

- Vorrang für aktiven Umweltschutz durch:
 - + Motorkapselung für Lkw's
 - + Katalysatoren
 - + Verkehrsbeschränkungen

...UND DARAUS FOLGT:

