

Mit Plan zum Herausnehmen

# STUDIE ZUR VERKEHRSBERUHIGUNG Gaudenzdorfer Gürtel | Margaretengürtel



# GÜRTEL NEU

# Inhalt

Vorwort: Von der Verkehrshölle zur Grünen Verkehrsader der Stadt   Elisabeth Kittl.....	3
Umwelt und Verkehr sind die großen Herausforderungen   Rüdiger Maresch.....	4
Exkurs: Die monumentalen Sozialwohnbauten entlang des Gürtels. Beispiel Reumannhof   Michael Schmid.....	5
<b>1. Einleitung.....</b>	<b>9</b>
Aufgabenstellung.....	9
2. Historischer Abriss.....	10
Stadtraum.....	10
Bedeutung der Gemeindebauten.....	11
Verkehrsraum.....	12
Stadtbahn.....	12
Autozentrierte Entwicklung.....	12
Vorschläge der Gürtelkommission.....	13
Veränderte Prioritäten in der Verkehrspolitik.....	13
Programm „URBAN-Wien Gürtel Plus“.....	13
Verfahren „Zielgebiet Gürtel“.....	14
<b>3. Bestandserhebung.....</b>	<b>15</b>
Einrichtungen Mittelzone.....	15
Kunst im öffentlichen Raum.....	15
Motorisierter Individualverkehr.....	15

Stellplatzorganisation.....	16
Entwicklung Kfz-Verkehrsaufkommen.....	17
Öffentlicher Verkehr.....	18
Radverkehr und Radabstellanlagen.....	18
Fußverkehr.....	19
EG-Nutzungen.....	20
Grünraum.....	20
Pkw- und Kombibestandsveränderung.....	20
Einwohner:innen und Pkw bzw. Kombi.....	21
Fazit Bestandsanalyse.....	21

## **4. Leitbilder und Ziele..... 22**

## **5. Alternativkonzepte..... 24**

## **6. Potenziale zur Attraktivierung..... 25**

Mittelzone/Grünzone.....	25
Randbereiche.....	25

## **7. Maßnahmenkatalog..... 26**

Szenario 1 – Maßnahmenvorschläge.....	26
Szenario 2 – Maßnahmenvorschläge.....	27

## **8. Schlussfolgerungen und Empfehlungen..... 29**

Referenzen.....	29
Anhang   Fotodokumentation.....	30

### **Impressum**

**Herausgeber** Grüne Bildungswerkstatt Wien www.wien.gbw.at | © 2022 Alle Rechte vorbehalten  
**Redaktion** MMag.<sup>a</sup> Elisabeth Kittl, Mag. Michael Schmid | **Grafik** Grafix & Design – Mag.<sup>a</sup> Brigitte Lang  
Herstellungsort Wien | gedruckt in Österreich  
**Bildnachweis** Umschlagbild + S. 22: Michael Schmid (Foto) | Arch. DI Katharina Puxbaum (Rendering)  
sofern in den jeweiligen Fußnoten nicht anders angegeben:  
Michael Schmid: S. 5–6, ÖNB: S. 7, Technische Universität Wien S. 7–49



◀ Hier geht es zur Online-Version der Studie.



## Von der Verkehrshölle zur Grünen Verkehrsader der Stadt

Diese, unsere Vision des Gürtels liegt zugegeben realpolitisch in weiter Ferne. Mit dem entsprechenden politischen Willen, ist sie aber umsetzbar. Wie, wollen wir mit dieser Studie zeigen, die von Barbara Laa vom Institut für Verkehrswissenschaften auf der TU Wien erstellt wurde.

Der Fokus dieser Studie liegt auf ersten Schritten. Denn, eine moderne, klimagerechte Verkehrspolitik in Wien muss erst gehen lernen. Die autogerechte Stadt scheint immer noch das Ideal zu sein. Obwohl die Zeiten einen radikalen Wandel und die Straßennutzung der Wienerinnen und Wiener einen anderen Weg verlangen würden. 75 Prozent der Wiener Bevölkerung ist mit dem Rad oder den Öfis unterwegs oder geht zu Fuß. Zwei Drittel des Verkehrsraum ist aber immer noch den Autos vorbehalten. Sei es, dass unzählige acht Quadratmeter private Blechschüsseln, kaum bewegt an den Straßenträndern abgestellt werden oder stinkend und lärmend die Straßen verstopfen.

Der öffentliche Raum wurde in den letzten Jahrzehnten immer weniger genutzt. Eltern bangen um die Sicherheit ihrer Kinder, Alte und Junge finden wenig Aufenthaltsqualität und notleidende Menschen werden weggestampert. Und es sind vor allem die Frauen, die zu Fuß gehen: um ein Drittel mehr Kilometer als Männer und sie fahren zugleich um ein Drittel weniger mit dem Auto.

Es geht darum, den Verkehrsraum wieder als Sozialraum zu gestalten und den Stadtbewohner:innen mehr Raum zu geben. Das ist sozial gerecht und klimagerecht in gleicher Weise. Denn, es sind vor allem diejenigen, die wenig verdienen, die sich in ihrer Wohnumgebung aufhalten und ihre Freizeit im öffentlichen Raum verbringen.

Daher ist es an der Zeit, zu begrünen, was nur geht: von Pocket Parks, die an die ehemaligen Besslerparks erinnern – auch wenn wir keine Tauben füttern wollen – bis zu begrüntem Gleisen. Setzen wir

an jeder erdenklichen Stelle einen Baum. Davon kann es nicht genug geben. Stellen wir Bänke und Tische auf, wir wollen wieder Kartenspieler:innen sehen. Bauen wir Spielplätze und begehbare Grünareale, denen die Stadtbewohner:innen selbst ihre Bestimmung geben können. Freiraum ist die Devise.

In der Zwischenkriegszeit hat die Sozialdemokratie Wohnblocks geschaffen, die mit viel Grün, Bänken, Brunnen, Gemeinschaftsräumen, Kindergärten, ja manchmal sogar mit Swimmingpools, Ärztezentren und Waschküchen ausgestattet wurden. Sie boten Raum für Galerien und Ateliers für Künstler:innen. Damit haben sie eine Lebensqualität erzeugt, die derjenigen der begüterten Wiener:innen näher kam.

Am Gürtel stehen die großen, schönen Gemeindebauten. Beispielgebend und detailreich beschreibt Michel Schmid den Reumannhof. Diese sozial durchdachten Wohnbauten säumen den Gürtel. Die Bewohner:innen aber sind geplagt vom Verkehrslärm und dem Schmutz der sechs- bis achtspurigen Verkehrshölle, die sich unter ihren Fenstern den Berg hinauf und hinab bewegt. Dort leben Menschen, die sich keine Wohnung in einem ruhigen grünen Stadtteil leisten können, sondern Miete bezahlen für eine im Grunde genommen gesundheitsschädliche Wohnung.

Mit der aktuellen autozentrierten Verkehrspolitik hat die Stadtregierung ihre Ideale der 1920er Jahre leider vergessen. Hier gilt es umzudenken und zu handeln. Der ehemalige Grüne Gemeinderat und Sprecher für Umwelt und Verkehr, Rüdiger Maresch erläutert dies in einem kleinen Abriss über diese schon seit vielen Jahrzehnten fehlgeleitete Verkehrspolitik in Wien.

Diese Studie zeigt Möglichkeiten auf, wie am Gürtel mit ersten, relativ einfach umsetzbaren Schritten der Weg zu einer lebenswerten,

klimagerechten Wohngegend geöffnet werden kann. Sie erlaubt darüber hinaus den Blick auf eine radikale Verkehrsberuhigung des Gürtels hin zu breiten Fahrradstraßen, Boulevards und Aufenthaltsflächen für Fußgänger:innen und viel Grün.

Viel Vergnügen beim Eintauchen in diese Vision – sie wird Sie nicht mehr loslassen.

*Elisabeth Kittl  
Obfrau der Grünen  
Bildungswerkstatt Wien*

## Umwelt und Verkehr sind die großen Herausforderungen

Der Gürtel zwischen Gaudenzdorf und Margareten und zwischen Eichenstrasse und Wienzeile ist als breiter Boulevard geplant worden mit einer breiten durchaus attraktiven Mittelzone. Heute ist aus der Prachtstrasse der Arbeiterklasse eine Verkehrshölle geworden mit allen Nachteilen ähnlicher Straßen.

Lärm, Abgase und Feinstaub dominieren. Die Lebensqualität für die Bewohner:innen der einstigen Vorzeigestraße ist schlecht. Der Grünraum kann zwar genutzt werden, ist aber durch die angeführten Belästigungen nur eingeschränkt nutzbar. Flanieren auf der einstigen Prachtstraße führt bei empfindlichem Gehör auf die Dauer zu gesundheitlichen Schädigungen.

Den Gürtel nutzen täglich zehntausende Autos. Diese Straße hat sich echt Besseres als Lärm und Gestank verdient. Das muss nicht so bleiben. Die Zahl der Kfz in Wien nimmt ab. Die Einführung des wienweiten Parkpickerls und die 365 Euro Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr haben geholfen den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Der Modal Split der Wiener:innen beträgt jetzt 27 % für den Autoverkehr.

Die Klimakrise schlägt auch in Österreich voll durch. Viel mehr Hitzetage sind gang und gäbe geworden. Ältere oder kranke Mitbürger:innen kommen da in lebensbedrohliche Situationen. Hitzeinseln sind kein Schlagwort mehr sondern Realität. Die Klimakrise fordert internationale Anstrengungen. Das auch von der Republik Österreich unterzeichnete Pariser Abkommen zur Reduktion des CO<sub>2</sub> Ausstoßes, um die weltweite Temperaturerhöhung in engen Grenzen zu halten, zwingt die Republik, aber auch vor allem die Stadt Wien, zu handeln und bisher Übliches und speziell den Autoverkehr neu zu denken.

Die beschlossene Reduktion des MIV Anteils am Modal Split von jetzt 27 % zu 15 % bis 2020 ist eine Mammutaufgabe und erfordert rasches Handeln. Ohne substantielle Maßnahmen wird sich nichts ändern sondern die Klimakrise wird noch bedrohlicher.

Andere europäische Metropolen zeigen Lösungen. Kopenhagen, eine der Umwelthauptstädte, mit seinen Radfahrer:innen, aber auch Zürich und Berlin sind Vorbilder für ein besseres Leben in der Stadt. Die wichtigsten Veränderungen gibt es in Paris. Viel mehr Radfahrer:innen als noch wenige Jahre zuvor, eine Stadtautobahn an der Seine, die abgebrochen wurde und vor allem eine Bürgermeisterin, die mit der Parole, ein Drittel der Parkplätze in einer Legislaturperiode aufzulassen, Wahlen gewinnt. Das ist umweltgerechte Verkehrspolitik und ein Vorbild für Wien.

Der Margaretengürtel ist ein Hotspot und da braucht es massive Veränderung, um unsere Umwelt und unsere Lebensqualität zu halten oder gar zu verbessern. Der Boulevard der Arbeiterklasse muss wieder ein Stück lebenswertes Wien werden und der durch die Reduktion des MIVs gewonnene Platz braucht eine bürger:innennahe attraktive Gestaltung.

*Mag. Rüdiger Maresch  
Verkehrs- und Umweltexperte der  
Grünen Bildungswerkstatt Wien*

## Die monumentalen Sozialwohnbauten entlang des Gürtels. Beispiel Reumannhof

Das soziale Wohnbauprogramm des Roten Wiens verfolgte mehrere Ziele. Natürlich galt es erschwinglichen Wohnraum mit gutem Standard für die einkommensschwächere Bevölkerungsschicht zu schaffen. Darüber hinaus wurden vermittels der in diesen Anlagen untergebrachten Infrastruktur-Einrichtungen neue Möglichkeiten des sozialen Austausches und Zusammenhalts der Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen. Nicht zuletzt verkörperten die neuen Gemeindebauten aber auch das politische Manifest der Sozialdemokratie jener Zeit. Der selbstbewusste Gestaltungsanspruch, den die Stadtregierung erhob, sollte für alle weithin sichtbar sein. Als eine der ikonischen Anlagen aus jener Epoche gilt der Reumannhof. Sein Architekt der Otto-Wagner-Schüler Hubert Gessner achtete zum einen auf bis ins Kleinste durchgestaltete Details sowie zum anderen auf klare Sichtachsen und ein monumentales Erscheinungsbild des Gesamtkomplexes.

Als „schloßartige Anlage“ bezeichnete Friedrich Achleitner den Reumannhof. Hier sei, Achleitner zufolge, der Begriff „Ringstraße des Proletariats“ entstanden. Die sozialdemokratische Wochenzeitung „Die Unzufriedene“ brachte am 30. August 1930 einen so titulierten Artikel auf der ersten Seite, der mit einer stilisierten Zeichnung des Reumannhofes versehen war. 450 Wohnungen finden in diesem Monumentalbau des Roten Wien Platz.

Ein von zwei Blockbebauungen flankierter zentraler Ehrenhof wird von einem neugeschoßigen breiten Wohnturm mit rhythmisch gegliederter Schauseite dominiert. Der Ehrenhof ist ganz bewusst als repräsentative Aufenthaltszone angelegt, mit Pergolawandelgängen, großzügiger dem Mittelbau vorgelagerter Loggia zum Verweilen, Eingangspavillons und einem Wasserbecken mit Springbrunnen. Ergänzt wird dies durch mosaikartige Pflasterung, detailliert durchgestaltete



▲ Titelblatt der sozialdemokratischen Frauenzeitschrift „Die Unzufriedene“ Nr. 35/1930 mit Artikel über „Die Ringstraße des Proletariats“ – Die Illustration zeigt den heute denkmalgeschützten Reumannhof (© ÖNB<sup>1</sup>)



▲ Hubert Gessner legte den Mittelteil des Reumannhofes als Ehrenhof an. Der dem zentralen Baukörper vorgestellte Portikus und die flankierenden Loggien unterstreichen den repräsentativen Anspruch des Baus (u.). Erker, Balkone und Arkadierung rhythmisieren die Obergeschoßzone (o.).

Lichtsäulen, sowie eine den Namensgeber Jakob Reumann darstellende Büste von Franz Seifert und Kleinplastiken (spielende Kinder) von Max Kreyca. Die Westausrichtung der rund 180 Meter langen Schauseite des Komplexes folgt zum einen wohl dem politischen Anspruch, die architektonische Neudefinition des Massenwohnbaues mit großem Selbstbewusstsein darzustellen.

Zum anderen – so schreiben es die Verantwortlichen in ihrer Dokumentation anlässlich der Fertigstellung des Baues – ging es um „eine städtebaulich erwünschte Begrenzung des platzartig entwickelten Margaretengürtels“. Die dynamische Fassadengestaltung mit Erkerachsen, Loggien und versetzten Baukörpern sollte erst beim näheren Hinsehen deutlich werden. Erwünscht war ein monumentales Erscheinungsbild. „Die Fassade des Straßenhofs und der drei Straßenfronten sind vom Sockel bis zum Hauptgesimse ausschließlich in hellgelbem Edelputz gehalten. Der ganze Bau wirkt damit wie ein Monolith.“ Neben den Wohnungen waren 11 Ateliers, 19 Geschäftslokale an der Margaretengürtelfront und etliche Werkstätten in den Seitengassen im Reumannhof untergebracht. Dazu kamen die obligaten Sozialeinrichtungen wie Waschküche, Kindergarten, Versammlungsräume und als besondere Attraktion eine Dachterrasse auf dem Mittelturn.

Der Namenspatron, Jakob (auch Jacob) Reumann, war gelernter Drechsler gewesen und gemeinsam mit Franz Schuhmeier ein Verfechter einer neuen Wiener Wohnungspolitik, die der Arbeiterschaft günstige und gesunde Wohnungen bieten sollte. Reumann und Schuhmeier waren die ersten sozialdemokratischen Abgeordneten im Wiener Gemeinderat. 1918 wurde Reumann zum ersten sozialdemokratischen Bürgermeister Wiens gewählt. Er konnte noch das Wohnbauprogramm und die großen Schulreformen in die Wege leiten, bevor er 1923 aus gesundheitlichen Gründen das Amt an seinen Nachfolger Karl Seitz übergab. Reumann starb 1925.



**!** *Reumannhof  
(1924–26)  
1050 Wien,  
Margaretengürtel  
100–110  
Architekt: Hubert  
Gessner  
Wohnungen  
aktuell: 450  
Zeitgenössische  
Dokumentation:  
[www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/titleinfo/1941368](http://www.digital.wienbibliothek.at/wbrobv/content/titleinfo/1941368)*

◀ *Die dem Namensgeber des Hofes, Jakob Reumann, gewidmete Büste stammt von Franz Seifert (o.). Der Majolikadekor an den Durchgängen orientiert sich an Vorbildern der späten Wiener Werkstätte (u. li.). Die Schauseite der Seitenflügel akzentuierte Gessner mit Erkertürmen und arkadierten Fensterachsen (u. re).*

## Studie zur Neuordnung des Verkehrs am Gaudenzdorfer Gürtel und Margaretengürtel



## 1. Einleitung

Dem Wiener Gürtel kommt eine Sonderstellung und große Bedeutung in der Stadtplanung zu. Aus dem ehemaligen Linienwall, der Wien von der Vorstadt trennte, sollte die „Ringstraße des Proletariats“ werden, mit prachtvollen Gemeindebauten an deren Rand und großzügigen Aufenthaltsflächen in seiner Mitte. Heute wird der Straßenzug jedoch fast nur noch als Hauptverkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr wahrgenommen.

In dieser Studie wird der Abschnitt des Margareten- bzw. Gaudenzdorfer Gürtels zwischen Julius Popp-Hof und Wiental untersucht. Wir prüfen die technische Machbarkeit der Neuorganisation der Flächen für den motorisierten Individualverkehr, sodass eine breitere autofreie Fläche im Vorfeld der angrenzenden Wohnbebauungen und Geschäfte entsteht, die Zugänglichkeit der Mittelzone verbessert wird sowie die Querverbindungen zwischen den Bezirken Margareten und Meidling gestärkt werden.



▲ *Abb. 1: Wiener Gürtel, markiert in Rot. (© wikimedia/Willtron; OpenStreetMap)*

Der Gürtel ist neben dem Ring und der so genannten Zweierlinie (auch Lastenstraße) die dritte, in einem Ringsegment um den Stadtkern führende, Hauptverkehrsader in Wien. Er ist die am stärksten befahrene Landesstraße in Österreich und eine der meistfrequentierten in Europa. Der Straßenzug beginnt im 3. Bezirk und führt U-förmig entlang der jeweiligen Außengrenzen der Innenstadtbezirke 4 bis 9 weiter.



◀ *Abb. 2: Linienwall um 1805 im Bereich Gumpendorf (© ÖNB)*

Der Wiener Gürtel ging im späten 19. Jahrhundert aus dem Linienwall, einer Befestigungsanlage um die Wiener Vorstädte (siehe Abb. 2), hervor. Ein besonderer Abschnitt der westlichen Gürtelachse ist der Bereich zwischen Eichenstraße und Wiental, der in der Studie behandelt werden soll. Der überbreite Mittelstreifen zwischen Margaretengürtel (rechts) und Gaudenzdorfer Gürtel (links) erinnert an die nicht gebaute Stadtbahnstrecke vom Westgürtel zur Südbahn. Die beiden jeweils vierspurigen Fahrbahnen zu beiden Seiten des Mittelstreifens reduzieren die Qualität der Grünzone wesentlich. Nachdem die Randstreifen tageszeitabhängig auch als Parkspuren dienen, verteilt sich der fließende Verkehr auf jeweils drei bis vier Fahrstreifen.



◀ *Abb. 3: Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/Steinbauer-gasse heute*

## Aufgabenstellung

Im Rahmen der Studie soll untersucht werden, ob und wie im Gürtelabschnitt zwischen Julius Popp-Hof und Wiental, die Flächen für den motorisierten Individualverkehr neu organisiert werden können, sodass eine breitere autofreie Fläche im Vorfeld der angrenzenden Wohnbebauungen und Geschäfte entsteht. Die Studie soll die technische Machbarkeit unter mittelfristigen Rahmenbedingungen evaluieren. Des Weiteren sollte auch die mögliche Einbeziehung des Haydn-Parks in das Gesamtprojekt betrachtet und beurteilt werden. Darüber hinaus wird auf die geschichtliche Entwicklung des Gürtels und seiner Funktion als Verkehrsachse sowie seiner Freiflächen und Erholungsfunktion eingegangen.

## 2. Historischer Abriss

### Stadtraum

Der Wiener Gürtel entstand entlang des ehemaligen Linienwalls, einem Verteidigungswall aus dem 18. Jahrhundert, siehe Abb. 4. Der Linienwall stellte die Grenze zwischen den Vororten (außerhalb) und den Vorstädten sowie der Haupt- und Residenzstadt Wien dar. An den Toren befanden sich Zollstellen (Buri, 2021). Der Linienwall stellte sohin eine Fiskalgrenze dar, innerhalb der Linie war Verzehrsteuer zu entrichten. Dies führte zu einer sozialen Segregation. Die ärmeren Schichten siedelten sich außerhalb der Linie an.

Nach Eingemeindung der dahinterliegenden Vororte sollte der Linienwall abgerissen werden und Platz für einen neuen Stadtboulevard machen. Dies ordnete Kaiser Franz Joseph I an, mit der Bedingung, dass in der Mittelzone des 72 m breiten Boulevards eine Stadtbahn errichtet werden sollte. Die neue Verkehrsachse sollte eine Verbindung zwischen den alten und neuen Stadtteilen darstellen.

Der in dieser Studie betrachtete Abschnitt des Gürtels bzw. Linienwalls ist in Abb. 4 rot gekennzeichnet und in Abb. 5 im Detail dargestellt.



◀ Abb. 5: Detail der Abb. 1 zum Untersuchungsgebiet Gaudenzdorfer Gürtel / Margaretengürtel (© www.wien.gv.at/kulturportal/public/)



▲ Abb. 4: Verschneidung des aktuellen Stadtplans der Stadt Wien (in Farbe) mit einem historischen Plan (schwarz/weiß) aus dem Jahr 1780 (Nagel). Der Linienwall ist als gezackte Linie entlang des heutigen Wiener Gürtels zu erkennen. Das Untersuchungsgebiet ist rot markiert. (© www.wien.gv.at/kulturportal/public/)

stellt. Im Nordwesten lassen sich der noch nicht regulierte Wienfluss sowie benachbarte Bäche erkennen. In dem Bereich befanden sich mehrere Mühlen, eine davon die Mollardmühle, welche noch dem Stadtgebiet Wiens zugerechnet wurde und den Grund für die Verschwenkung des Linienwalls in dem Bereich darstellt.<sup>1</sup> Im Bereich des heutigen Bezirks Margareten, an der Innenseite des Linienwalls, sind bereits die größeren Straßenzüge Schönbrunner Straße und Wiedner Hauptstraße mit ihren dörflichen Bebauungsstrukturen ersichtlich. Das restliche Gebiet wurde weitgehend für Landwirtschaft genutzt.

In Abb. 6 ist eine Aufnahme des Gürtels auf diesem Abschnitt aus dem Jahr 1912, mit Blick von der Stadtbahnstation (heutige Station Margaretengürtel der U-Bahn-Linie U4) in Richtung Süden zu sehen. Es zeigt die großzügige, als Grünzone gestaltete, Mittelzone sowie die Linienführung der Straßenbahn auf der innenliegenden Seite.

Mit dem Einzug des Automobils in der Stadt, vor allem ab den 1950er Jahren, wurde der Wiener Gürtel jedoch zu einer der (Kfz-)



▲ Abb. 6: Straßenbild im Jahr 1912, Blick Richtung Süden auf Margaretengürtel (© ÖNB)

▲ Abb. 7: Stadtbild Gaudenzdorfer Gürtel 35 im Jahr 1952 (© ÖNB)

verkehrsreichsten Straßen in der Stadt. Die Priorität bei der Gestaltung des öffentlichen Raums verschob sich klar zugunsten des Autoverkehrs (siehe Abb. 7 und 8).



▲ Abb. 8: Fußgängerübergang auf dem Margaretengürtel (1957)<sup>2</sup>

STEP 84 formuliert und beinhalteten unter anderem „Reduktion des Kfz-Anteils, Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, Park & Ride, Fußgängerverkehr, restriktive Parkraumpolitik und Rückgewinnung von Straßenraum.“<sup>3</sup> Im Endeffekt entstanden jedoch nur Inselprojekte zur Aufwertung, ohne Gesamtkonzept. Dazu gehören beispielsweise die Öffnung der Gürtelbögen für Lokale und die Umgestaltung des Urban-Loritz-Platzes mit Errichtung der neuen Hauptbücherei.

Im untersuchten Gebiet weist der Gürtel im Gegensatz zum Westgürtel die Besonderheit der freien Mittelzone auf. Am Westgürtel wurde in der Mittelzone die Stadtbahn errichtet. Deren Weiterführung war auch in den Süden angedacht (siehe Abschnitt Verkehrsraum), wurde jedoch aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten nicht durchgeführt. Daraus ergab sich die Mittelzone, die somit frei für andere Nutzungen wurde.

Damit einher gingen negative Wirkungen wie Lärm und lokale Luftverschmutzung sowie verminderte Aufenthaltsqualität. Dies führte zu einer Abwanderung der Wohnbevölkerung, genereller Abwertung der Gegend und Bildung eines „Red-Light-Districts“. Diesen Entwicklungen versuchte die Stadt ab den 1980er Jahren entgegenzuwirken. Die Ziele dazu wurden im



▲ Abb. 9: Heutige Gemeindebauten (in Grün markiert) im Untersuchungsgebiet (© www.wien.gv.at/kulturportal/public/)

### Bedeutung der Gemeindebauten

Der Abriss des Linienwalls führte zu großen freierwerdenden Flächen im Stadtgebiet. Im Bereich des Gaudenzdorfer und Margaretengürtels wurde dieser besonders stark dafür genutzt, Gemeindebauten (Gebäude des kommunalen sozialen Wohnbaus) zu errichten. Mit dem Metzleinstaler Hof an der Adresse Margaretengürtel 90-98 entstand zwischen 1916 und 1923 in mehreren Etappen der erste Gemeindebau Wiens. Abb. 9 zeigt die zahlreichen, heute bestehenden Gemeindebauten im Untersuchungsgebiet. Der Fotodokumentation in Anhang A sind Eindrücke der Gemeindebauten entlang dieses Abschnitts zu finden.

Aufgrund des großen Angebots an sozialem Wohnbau, lebten an diesem Abschnitt des Gürtels viele Arbeiter:innen. Dies führte dazu,

dass der Gürtel auch stolz als „Ringstraße des Proletariats“ bezeichnet wurde (Abb. siehe S. 8). Damit wurde auf die prachtvolle Ringstraße in der Wiener Innenstadt Bezug genommen, die nach Abriss der Stadtmauer durch die Bebauung des Glacis Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden war. Während auf der Ringstraße Prunkbauten der Bourgeoisie errichtet wurden, fanden sich am Gürtel die Gemeindebauten, als „Paläste“ des Proletariats.

Die in Wien regierende sozialdemokratische Partei zeigt sich auch heute noch stolz auf die Errungenschaften des „Roten Wien“ im sozialen Wohnbau. Im Untersuchungsgebiet wurde beispielsweise im Zeichen dessen ein „Urbaner Gemeindebau-Wanderweg“ eingerichtet, an dessen Verlauf Informationstafeln zu den Gemeindebauten zu finden sind.<sup>4</sup> Auch die Kunstinstallation „Wohnen seit 1919“ gegenüber dem Metzleinstaler Hof weist auf den sozialen Wohnbau hin (siehe Abschnitt „Kunst im öffentlichen Raum“).

1 www.geschichtewiki.wien.gv.at/Mollardmühle

2 WStLA, Fotos des Presse- und Informationsdienstes, FC1: 5710/6

3 www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008280a.pdf

4 www.wien.gv.at/umwelt/wald/freizeit/wandern/wege/wanderweg11.html

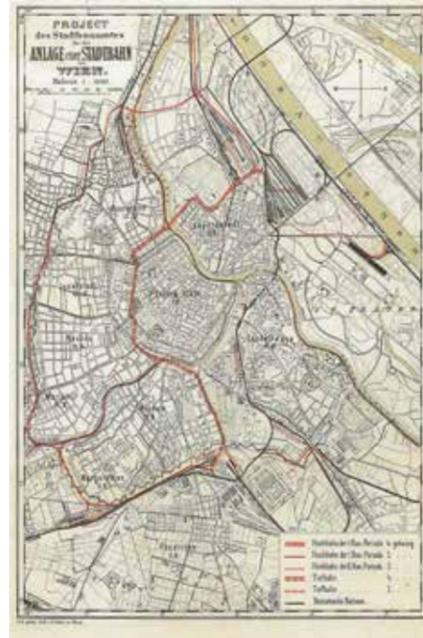
## Verkehrsraum

### Stadtbahn

Kaiser Franz Joseph I genehmigte 1861 die 76m breite Trasse unter der Bedingung, dass in der Mittelzone eine Stadtbahn gebaut werde (Veigl und Frankfurter, 1999). Diese entstand tatsächlich als Gürtellinie am Westgürtel zwischen dem Bahnhof Heiligenstadt und Gumpendorf, und wurde 1898 eröffnet (Buri, 2021).

In dem Bereich wurden Straßenprofile mit Gehsteigen, Grünstreifen mit Baumreihen, das Stadtbahn-Viadukt, Straßenbahnlinien, Fahrbahnen für Fuhrwerke und später für Autos (Lode, 2016) angelegt. Der geplante Anschluss der Stadtbahn vom Gürtel bei Gumpendorf zum Frachtenbahnhof Matzleinsdorf und zum Südbahnhof entlang des Gürtels (siehe Abb. 11) wurde jedoch aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten nie ausgeführt. So ergab sich in diesem Bereich eine verhältnismäßig große, freie Mittelzone. Auf den freien Flächen wurden Parkanlagen, Sportanlagen und Kinderspielflächen errichtet. Die Mittelzone diente so als Frei- und Erholungsraum der Bewohner:innen der angrenzenden, neuen Gemeindebauten.

Noch heute fährt die U-Bahn-Linie U6 am Westgürtel in Hochlage auf dem damals errichteten Viadukt („Stadtbahnbögen“), während die parallel verlaufenden Straßenbahnlinien zugunsten von Fahrspuren für den motorisierten Individualverkehr aufgelassen wurden. Am Gaudenzdorfer und Margaretengürtel verkehren auch heute noch die Straßenbahnlinien 6 und 18. Im Jahr 1969 wurde die Straßenbahn im Bereich des Südgürtels in einen neu errichteten Tunnel verlegt.



▲ Abb. 13: *Protest-Plakat gegen die Gürtelautobahn* (© unbekannt)

◀ Abb. 11: *Historischer Plan für die Anlage einer Stadtbahn in Wien 1883*<sup>6</sup>

▼ Abb. 12: *Autobahnplanung in Wien gemäß Bundesstraßengesetz 1971* (© Stadt Wien)



### Autozentrierte Entwicklung

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs wurde nach dem Leitbild der autogerechten Stadt geplant. Am Südgürtel standen dem Autoverkehr daher mehrere Fahrspuren sowie Unterführungen im Bereich des Matzleinsdorfer Platzes und des heutigen Hauptbahnhofs zur Verfügung. Der Gürtel verwandelte sich in eine Art Schnellstraße, die bei der Spittelau mit den hochrangigen Straßen am Donaukanal verbunden wurde. (Lode, 2016)

Der Gürtel sollte Teil eines dichten Schnellstraßen- und Autobahnnetzes in Wien werden, siehe Abb. 12. In den 1950er Jahren gab es Pläne für eine zweistöckige, aufgestellte Stadtautobahn mit integrierter Alwegbahn über den Gürtelbögen. Prof. Josef Dorfwrith plante eine Stadtautobahn in Hochlage entlang des Gürtels, am Gaudenzdorfer Gürtel war ein großer Autobahnknoten zur Anbindung an die Wientalau-

tobahn vorgesehen. Erste Teile dieser Autobahnpläne wurden in den 1960er Jahren mit Errichtung der Gürtelbrücke umgesetzt. Gegen den Weiterbau wurde jedoch von Bürger:innen und in den Medien stark protestiert. Abb. 13 zeigt eine Illustration der Projektgegner:innen aus der damaligen Zeit. Im September 1972 beendete eine Entscheidung des Bürgermeisters Felix Slavik die weitere Autobahnplanung.<sup>7</sup>

### Vorschläge der Gürtelkommission

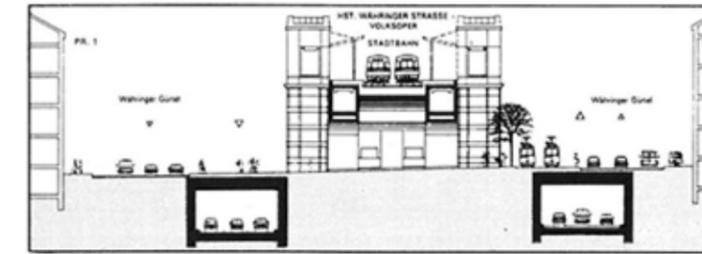
Der Kfz-Verkehr stieg stark an und sorgte zunehmend für Probleme entlang des Gürtels. Daher wurde im Jahr 1984 eine „Gürtelkommission“ eingesetzt, um Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation und Steigerung der Lebensqualität am Gürtel zu erarbeiten (Käfer und Gstir, 2012).

Die Vorschläge der Kommission sahen Varianten mit Straßenführung in Tunneln unter den bestehenden Fahrbahnen sowie in Hochlage vor, siehe Abb. 15 und Abb. 16. Für den Fall der Untertunnelungen wurden auch Visionen zur veränderten Oberflächengestaltung gezeigt (S. 14, Abb. 17). Zum Schutz der Bewohner:innen vor Lärm wurden etwa Lärmschutzwände an Häuserfassaden vorgeschlagen.

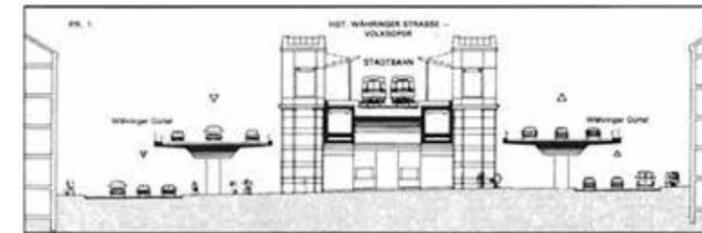
Die Umsetzung erfolgte aus finanziellen Gründen nicht, aber auch weil die Straßenführung als Tunnel aufgrund des geringen Anteils an Durchzugsverkehr nicht zielführend gewesen wäre. Damalige Untersuchungen zeigten, dass nur 20 % des Kfz-Verkehrs am Gürtel Durchzugsverkehr waren. Trotzdem wurden bis in die 1990er Jahre die Vorschläge immer wieder aufgegriffen und von Teilen der Politik gefordert (Käfer und Gstir, 2012; Lode, 2016).



◀ Abb. 14: *Straßenverkehr am Gürtel in den 80er/90er Jahren* (© wien.orf.at)



▲ Abb. 15: *Vorschlag Gürtelkommission: Variante Untertunnelung* (Käfer und Gstir, 2012)



▲ Abb. 16: *Vorschlag Gürtelkommission: Variante Straße in Hochlage* (Käfer und Gstir, 2012)

### Veränderte Prioritäten in der Verkehrspolitik

Mit dem STEP 1994 wurden neue verkehrspolitische Grundsätze gefasst, die vorsahen, den Verkehr umweltschonender, sozial verträglicher und sicherer zu machen. Dazu gehörte, zukünftig Fußgänger:innen und Radfahrenden mehr Platz im Straßenraum einzuräumen. Für die Stadtentwicklung sollte in Hinkunft auch die Öffentlichkeit mit partizipativen Formaten in den Planungsprozess involviert werden. Zwischen 1995 und 1997 wurde die Parkraumbewirtschaftung in den Bezirken innerhalb des Gürtels eingeführt (Lode, 2016).

### Programm „URBAN-Wien Gürtel Plus“

Von 1995 bis 2001 lief das Programm „URBAN-Wien Gürtel Plus“, bei dem die Architektin Silja Tillner eine Leitidee zur Verbesserung des Gürtel-Images entwickelte. Im Zuge

<sup>6</sup> Johann Hödl: Das Wiener U-Bahn-Netz, 200 Jahre Planungs- und Verkehrsgeschichte  
<sup>7</sup> Wien Geschichte Wiki. Wiener Gürtel Autobahn (A 20) www.geschichtewiki.wien.gv.at/  
 Wiener\_Gürtel\_Autobahn\_(A\_20)



◀ Abb. 17: Vision der Oberflächengestaltung im Bereich Nußdorfer Straße bei der Variante mit Untertunnelung (Käfer und Gstir, 2012)

dessen wurden mehrere kleine Maßnahmen umgesetzt, wie beispielsweise Sanierung von Wohnblocks, die Ansiedlung von Lokalen in den Gürtelbögen oder der neu gestaltete Urban-Loritz-Platz mit dem Bau der neuen Hauptbücherei. Die Projekte änderten jedoch nichts an der verkehrsorganisatorischen Funktion des Gürtels und somit an seinem Charakter als innerstädtische Schnellstraße mit einer Belastung von bis zu 100.000 Kfz pro Tag (Käfer und Gstir, 2012; Lode, 2016).

### Verfahren „Zielgebiet Gürtel“

Im Strategieplan für Wien (2004) wurden Ziele zur Aufwertung des Gürtelbereichs definiert, unter anderem:

- „Durch geeignete und umfassende Maßnahmen soll im Stadtraum Gürtel (Randbebauung und öffentlicher Raum) eine Verbesserung des Erscheinungsbildes, der Attraktivität und der „Nutzungsfähigkeit“ erreicht werden“
- „Die Weiterentwicklung und die Sicherstellung der Belebungsmaßnahmen für die Mittelzone (Stadtbahnbögen), die weitere Verbesserung der Benützungsmöglichkeit in Längs- und Querrichtung für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen“
- „... längerfristige Strategien zur Reduzierung des Autoverkehrs am Gürtel“

Bereits 2001 wurde von der Stadtregierung ein strategisches Handlungskonzept für den Gürtel beschlossen, auf dessen Basis das Verfahren „Zielgebiet Gürtel“ gestartet wurde, um den Aufwertungsprozess des Gürtels fortzuführen. Das betrachtete Gebiet umfasste nicht nur den unmittelbaren Straßenbereich des Gürtels, sondern auch weite Teile der angrenzenden Bezirke. Das Gebiet ist in Abb. 18 gezeigt (Käfer und Gstir, 2012).



◀ Abb. 18: Zielgebiet Gürtel (Käfer und Gstir, 2012)

In einem großen Bürgerbeteiligungsverfahren (Adressat:innenkreis von ca. 100.000 Einwohner:innen) sind mehrere Projekte entstanden und umgesetzt worden. Dazu zählen auch Umgestaltungen im öffentlichen Raum wie beispielsweise Radwege, Fußgeher:innen-Übergänge, Neugestaltung Mariahilfer Platzl, etc. (Käfer und Gstir, 2012).

Jedoch wurde auch durch dieses Verfahren nichts grundlegend an der Kfz-Verkehrsorganisation verändert. Dadurch dominiert auch heute noch der Autoverkehr den öffentlichen Raum und die primäre Funktion des Gürtels dient der Abführung großer Mengen an Kfz in Längsrichtung.

**! Alle bisherigen Aktivitäten und Bürgerbeteiligungsverfahren zur Neugestaltung des Gürtels haben nur punktuelle Verbesserungen gebracht. Es dominiert weiter der Kfz-Verkehr. Der Gürtel ist Durchzugsstraße geblieben.**

## 3. Bestands-erhebung

### Einrichtungen Mittelzone

In der Mittelzone finden sich neben Grünflächen zahlreiche Freizeiteinrichtungen. Dazu gehören:

- Ballsportkäfige
- Skateplatz
- Hundezone
- Stadtwanderweg 11

### Kunst im öffentlichen Raum

Im Stefan-Weber-Park in der Mittelzone des Gürtels wurde im Juli 2021 die Skulptur TANKE24/7 der Künstlerin Toni Schmale eröffnet, die einer

8 [www.koer.or.at/projekte/tanke-24-7](http://www.koer.or.at/projekte/tanke-24-7)

9 Presseaussendung Stadt Wien 6. Juli 2021 [www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20210704\\_OTS0021/tanke-247-von-toni-schmale-eine-tankstellen-skulptur-fuer-den-stefan-weber-park](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210704_OTS0021/tanke-247-von-toni-schmale-eine-tankstellen-skulptur-fuer-den-stefan-weber-park)

10 [www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/100jahre/wohnenseit1919.html](http://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/100jahre/wohnenseit1919.html)

11 Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS



▲ Abb. 19: Straßenhierarchie – Hauptstraßen B in Orange, Hauptstraße A in Hellgelb, Nebenstraßen in Grau. Bezirksgrenzen sind in Violett dargestellt.<sup>11</sup>



◀ Abb. 20: Verkehrsberuhigung in angrenzenden Gebieten (© Stadt Wien, Stadtplan wien.gv.at)

Tankstelle nachempfunden wurde und als Ort der Begegnung und des Verweilens dienen soll<sup>8</sup> (siehe Abb. 16 in der Fotodokumentation).

Die Skulptur steht „an einem Ort, den man sonst mit Verkehr und Autolärm verbindet und der durch Gegensätzlichkeiten geprägt ist. [...] Ist die Tankstelle noch nicht fertiggestellt oder hat die altbekannte Form schon seit Jahrzehnten ausgedient und ist nur noch ein Zeichen von etwas Vergangenen? TANKE 24/7 ist Rohbau und Ruine einer Tankstelle. Die verwaiste Tanke. Die Lauben- und Arkadengänge in den herrschaftlichen Gemeindefrühen des Roten Wiens. Für Arbeiter:innen gebaute Triumphbögen.“<sup>9</sup>

Die Kunstinstallation „Wohnen seit 1919“ von Marko Lulić wurde 2019 eröffnet. Sie befindet sich in der Mittelzone gegenüber des Metzleinstaler Hofes und soll dem ersten Gemeindebau sowie dem sozialen Wohnbau in Wien generell ein künstlerisches Zeichen setzen.<sup>10</sup>

### Motorisierter Individualverkehr

Neben der Wiener Ringstraße und der parallel verlaufenden „Zweierlinie“ bildet der Gürtel die dritte Ringstraße in Wien. Als hochrangige Straße der Kategorie Hauptstraße B hat er eine große Relevanz für die Erschließung der gesamten Stadt sowie für den Einpendel- und Güterverkehr. Alle verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in dem Bereich müssen also in Hinblick auf den Gürtel als gesamten Straßenzug sowie seine Verknüpfungen mit dem umliegenden Verkehrsaufkommen bewertet werden. Eine solche Analyse ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie, weshalb in diesem Abschnitt lediglich näher auf die Situation im unmittelbar untersuchten Gebiet eingegangen wird.

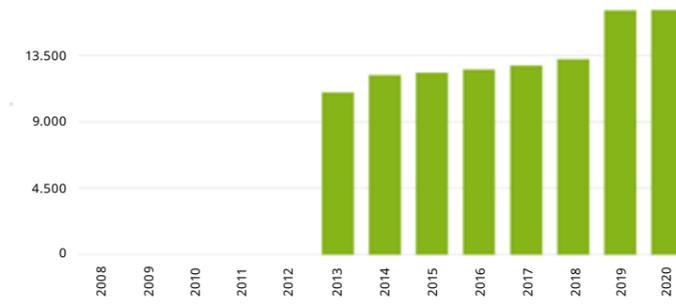
In den angrenzenden Gebieten des 5., 10. und 12. Bezirks finden sich bereits zahlreiche Verkehrsberuhigte Bereiche, in denen ein Tempolimit von 30 km/h gilt (rosa markierte Gebiete in Abb. 20) bzw. wo es Wohnstraßen (blau) oder Fußgeher:innenzonen (orange) gibt.

### Stellplatz-organisation

In den Bereichen innerhalb des Gürtels gilt seit den 1990er Jahren die Parkraum-bewirtschaftung. In Meidling seit 2013 und flächendeckend in ganz Wien seit März 2022. Das Abstellen von Pkw im öffentlichen Raum ist damit kostenpflichtig und teilweise zeitlich beschränkt. Nur Bewohner:innen mit gültigem „Parkpickerl“ dürfen ihren Pkw im eigenen Bezirk unbegrenzt parken. Besucher:innen benötigen einen Parkschein oder Handyparken für die Bezahlung (1,10 EUR pro 30 min.) und dürfen maximal 2 Stunden im Straßenraum parken. Die Anzahl der Parkpickerl in Margareten und Meidling ist in Abb. 21 und Abb. 22 dargestellt.



▲ Abb. 21: Anzahl gültiger Parkpickerl in Margareten seit 2008



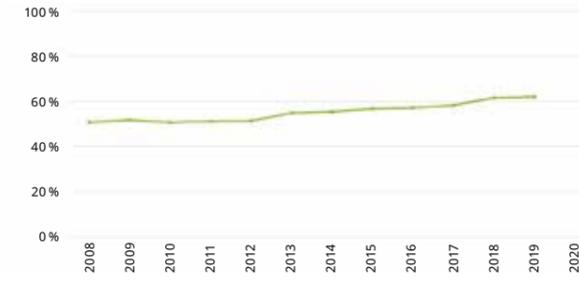
▲ Abb. 22: Anzahl gültiger Parkpickerl in Meidling seit 2008<sup>12</sup>

Die Quote an Parkpickerl im Vergleich zu den im Bezirk zugelassenen Pkw ist in Abb. 23 und Abb. 24 abgebildet.

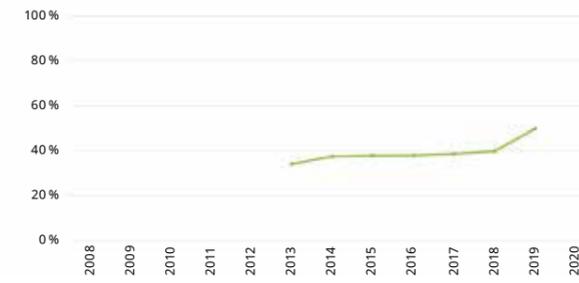
Die Quote beträgt in Margareten mehr als 60 % und in Meidling knapp 50 %. Es ist daher davon auszugehen, dass derzeit ein Großteil der im Bezirk gemeldeten Pkw auf Stellplätzen im Straßenraum abgestellt wird.

Im Untersuchungsgebiet sind auf der Seite des Gaudenzdorfer Gürtels nahezu durchgängige Parkspuren zu finden, außer im Bereich

<sup>12</sup> Basierend auf Statistik Austria (2020)



▲ Abb. 23: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw in Margareten seit 2008



▲ Abb. 24: Anteil Parkpickerl an zugelassenen Pkw in Meidling seit 2008

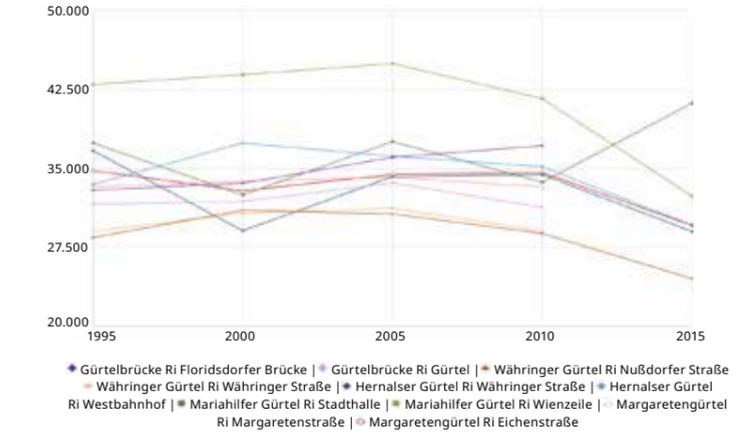
des Haydnparks. Im Bereich des Südgürtels sind teilweise in Nebenfahrbahnen beidseitige Parkspuren mit Parallelparker-Stellplätzen vorhanden. Auf der Höhe des Julius-Popp-Hofs befindet sich in der Mittelzone ein großer Parkplatz mit etwa 100 Stellplätzen. Entlang des Margaretengürtels finden sich teilweise tageszeitabhängige Parkspuren, die zu Randzeiten als Parkspuren und sonst als Fahrspuren fungieren. Zwischen Siebenbrunnengasse und Brandmayergasse sowie zwischen Gießaufgasse und etwa Margaretestraße gilt von 7–19 Uhr Halteverbot (für Zustelldienste 9–16 Uhr). In den restlichen Bereichen gibt es ein dauerhaftes Halteverbot.

### Entwicklung Kfz-Verkehrsaufkommen

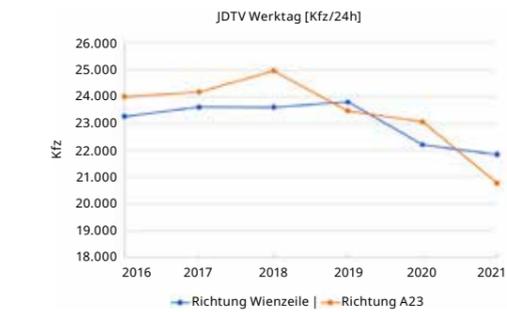
Zählstelle und Fahrtrichtung	1995	2000	2005	2010	2015
<b>Gürtelbrücke über Franz-Josef-Bahn</b>					
Ri Floridsdorfer Brücke	32.967	33.626	36.092	37.196	-
Ri Gürtel	31.634	31.882	33.655	31.320	-
<b>Währinger Gürtel vor. O.Nr. 132 bzw. O.Nr. 115</b>					
Ri Nußdorfer Straße	28.453	31.054	30.699	28.836	24.543
Ri Währinger Straße	29.042	30.764	31.261	29.030	-
<b>Hernalser Gürtel, Höhe Thelemangasse</b>					
Ri Währinger Straße	36.715	29.105	34.249	34.446	29.027
Ri Westbahnhof	33.507	37.448	36.197	35.199	29.626
<b>Mariahilfer Gürtel vor Maria vom Siege (Automat 1078)</b>					
Ri Stadthalle	37.451	32.507	37.583	33.721	41.245
Ri Wienzeile	43.031	43.960	45.015	41.668	32.392
<b>Margaretengürtel bei Arbeitergasse und Steinbauergasse</b>					
Ri Margaretestraße	33.271	33.806	34.187	33.284	-
Ri Eichenstraße	34.824	32.897	34.469	34.629	29.607

▲ Tabelle 1: Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Wiener Gürtel von 1995–2010, in durchschnittlicher Anzahl an Kfz/24h, manuelle Zählungen (JDTV) <sup>13</sup>

<sup>13</sup> Magistrat der Stadt Wien Magistratsabteilung 18: Straßenverkehrszählung Wien 2015. Auswertung Gemeindestraßen A+B. Endbericht. Wien, 5. Dezember 2016, S. 180. URL: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008495.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008495.pdf)  
<sup>14</sup> Stadt Wien OGD Datensatz Verkehrszählstellen Zählwerte Wien. [www.data.gv.at/katalog/dataset/4707e82a-154f-48b2-864c-89fff-c6334e1](http://www.data.gv.at/katalog/dataset/4707e82a-154f-48b2-864c-89fff-c6334e1) – Berechnungsbasis Monatsmittel, Nullwerte und Werte < 5 wurden nicht in die Berechnung der Mittelwerte inkludiert  
<sup>15</sup> Magistrat der Stadt Wien Magistratsabteilung 18: Straßenverkehrszählung Wien 2015. Auswertung Gemeindestraßen A+B. Endbericht. Wien, 5. Dezember 2016, S. 180. URL: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008495.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008495.pdf)

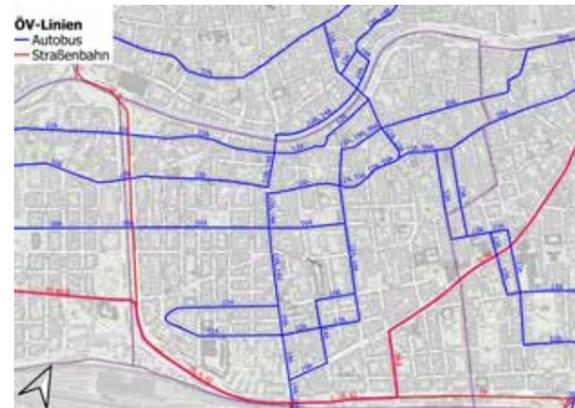


▲ Abb. 25: Entwicklung des Verkehrsaufkommens am Wiener Gürtel von 1995–2010, in durchschnittlicher Anzahl an Kfz/24h (JDTV), manuelle Zählungen<sup>14</sup>

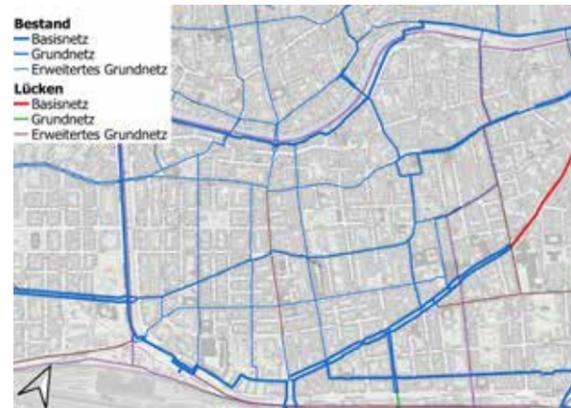


◀ Abb. 26: Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der Dauerzählstelle 1608 Margaretengürtel/ Matzleinsdorfer Platz in den Jahren 2016–2021, in durchschnittlicher Anzahl an Kfz/24h an Werktagen (JDTVMF)<sup>15</sup>

Die statistischen Daten der Entwicklung des Verkehrsaufkommens sind in Tabelle 1 und Abb. 25 sowie Abb. 11 dargestellt. Die Zählstelle Margaretengürtel befindet sich im Projektgebiet. In Richtung Margaretestraße zeigt sich dort ein leichter Anstieg von 1995 bis 2005 und dann 2010 eine Reduktion der Verkehrsstärke, zwischen 2005 und 2010 von 34.187 Kfz/Tag auf 33.284 Kfz/Tag, also etwa –2,6 %. Für das Jahr 2015 sind keine Daten dieser Zählstelle verfügbar. In Richtung Eichenstraße kam es zu einer Reduktion von 1995 auf 2000, danach wieder zu einem Anstieg und zwischen 2010 und 2015 zu einem starken Rückgang des Verkehrsaufkommens von –14,5 % (von 34.629 Kfz/Tag auf 29.607 Kfz/Tag). Ähnlich starke Rückgänge sind auch bei der Zählstelle Hernalser Gürtel und Währinger Gürtel zwischen 2010 und 2015 erkennbar. Bei der Zählstelle Mariahilfer Gürtel zeigen sich gegensätzliche Trends in den beiden Richtun-



▲ Abb. 27: Linien des öffentlichen Verkehrs im untersuchten Gebiet<sup>16</sup>



▲ Abb. 28: Hauptradverkehrsnetz – Bestand (blau), Lücken (rot/grün/braun)<sup>17</sup>



▲ Abb. 29: Radinfrastruktur – geöffnete Einbahnen (türkis), verkehrsberuhigter Bereich (blau)<sup>18</sup>

gen, einmal +22,3% und einmal -22,3%, wobei von 2005 auf 2010 jeweils eine Reduktion von 6–7% ersichtlich ist. An vier Zählstellen sind keine Daten für das Jahr 2015 verfügbar. Von den anderen 6 zeigen jedoch 5 einen klaren Trend zur Reduktion der Verkehrsstärke, inklusive der Zählstelle im Projektgebiet.

An den Dauerzählstellen im Bereich des Matzleinsdorfer Platzes sind Daten seit dem Jahr 2016 verfügbar. Dort zeigen sich ebenfalls in beiden Richtungen Trends in Richtung Verkehrsabnahme.

## Öffentlicher Verkehr

Entlang des Gürtels verkehren die Straßenbahnlinien 6 und 18 im Bereich zwischen Meidling und Margareten. Nördlich der Kirche Maria Empfängnis, in der Flurschützstraße, fahren außerdem die

Straßenbahnlinie 62 sowie die Lokalbahn Wien-Baden, die ab der Kreuzung mit dem Gürtel parallel zu den Linien 6 und 18 Richtung Osten verlaufen. Ab etwa der Höhe des Metzleinstaler Hofes werden die Straßenbahnen im Tunnel als U-Straßenbahnen (Ustrab) geführt. Die Buslinien 12A und 59A kreuzen den Gürtel zwischen Meidling und Margareten und verbinden die beiden Bezirke miteinander. Im südlichen Abschnitt verläuft die Buslinie 14A zwischen Margareten und dem Bezirk Favoriten. Die Kreuzung des Gürtels liegt in der Verlängerung der Reinprechtsdorfer Straße beim Matzleinsdorfer Platz. Entlang des Gürtels verkehrt außerdem eine Buslinie, die VAL 1 der Vienna Airport Lines.

Auf Seite des 10. Wiener Gemeindebezirks (Favoriten) südlich des Abschnitts zwischen Meidling und Margareten befindet sich der Bahnknoten Matzleinsdorf, mit Verschiebebahnhof der ÖBB sowie der S-Bahn und der Fernverkehrshaltestelle Matzleinsdorfer Platz.

## Radverkehr und Radabstellanlagen

Die Verbindungen des Hauptradverkehrsnetzes im Untersuchungsgebiet sind in Abb. 28, die Arten der jeweiligen Infrastruktur in Abb. 29 dargestellt. Entlang des Gürtels, der als Basisnetz definiert wurde, finden sich großteils gemischte Geh- und Radwege, jedoch auch mit Lücken. Querverbindungen über den Gürtel gibt es lediglich an zwei Stellen, auf der Arndtstraße/Margaretenstraße so-



▲ Abb. 30: Distanz zur nächsten Radabstellanlage – unter 45 m (grün), 45–60 m (blau), 60–70 m (braun), über 70 m (orange)<sup>19</sup>

wie im Bereich der Flurschützstraße/Siebenbrunnengasse. Im unterrangigen Straßennetz besteht die Infrastruktur vielfach aus Radfahren gegen die Einbahn und ist ebenfalls lückenhaft.

In Abb. 30 ist die Abdeckung des Gebiets mit Radabstellanlagen auf Basis einer Karte der Radlobby dargestellt. Es zeigt sich, dass entlang des Gürtels ein Großteil der Gebiete orange gefärbt

ist, die nächste Radabstellanlage also mehr als 70 m entfernt ist, in der Kategorisierung als „viel zu weit“ definiert.

## Fußverkehr

Für den Fußverkehr stehen entlang des Gürtels Gehsteige und gemischte Geh- und Radwege zur Verfügung. Im westlichen Bereich entsprechen diese der Mindestbreite von 2,0 m und mehr, im südlichen Bereich sind teilweise schmalere Gehsteige zu finden (siehe Abb. 31). Es finden sich zahlreiche Elemente, die Fußgehende von der Überquerung der Fahrbahnen des Gürtels auf beiden Seiten abhalten sollen. Dazu gehören Betonschutzwände im nördlichen Bereich, Absperrgitter und fehlende Übergänge. Dass jedoch vielfache Querungswün-



▲ Abb. 31: Gehsteigbreitenkarte Margareten<sup>20</sup>

sche der Menschen bestehen, zeigt sich an den „desire lines“ (kleine Trampelpfade) in Grünflächen an Orten ohne Übergänge. Diese sind vor allem an einmündenden Querstraßen entstanden, an denen keine Querung des Kfz-Verkehrs möglich ist und auch keine Fußgeher:innen-Übergänge vorhanden sind sowie an Stellen von Eingängen zu Gemeindebauten. In der Fotodokumentation ist dokumentiert, dass Zufußgehende trotzdem auch an diesen Stellen queren und sich so in gefährliche Situationen begeben.

### EG-Nutzungen

Abb. 32 zeigt die Nutzungen der Erdgeschosszonen entlang des Gürtels im untersuchten Gebiet. Im südlichen Bereich zeigt sich mehr Leerstand sowie weniger Gastronomie und weniger Gewerbe mit öffentlicher Wirkung, als im Bereich zwischen Margareten und Meidling.

Während der Covid-19-Krise kam es jedoch auch zu Veränderungen im nördlichen Abschnitt. Beispielsweise steht ein großer EG-Bereich (ca. 400 m<sup>2</sup>) im Franz-Domes-Hof (Margaretengürtel 126) seit dem Frühjahr 2020 leer.<sup>21</sup>

### Grünraum

Die Gürtel Mittelzone und der Haydn-Park gehören zu den wenigen Grünflächen im untersuchten Gebiet. Speziell im 5. Bezirk findet sich eine sehr hohe Bebauungsdichte mit wenigen Parks und kaum Bäumen im Straßengebiet. Die hier sowie den angrenzen-



▲ Abb. 32: Nutzungen der Erdgeschoßzone (Buri, 2021)



▲ Abb. 33: Bäume und Grünflächen<sup>22</sup>

den Bezirken vorhandenen Grünflächen und Bäume sind in Abb. 33 dargestellt.

<sup>21</sup> Zuvor befand sich an der Adresse die „Surfinsel“, der größte Surfsport Shop Wiens, [www.facebook.com/www.surfinsel.at](https://www.facebook.com/www.surfinsel.at)

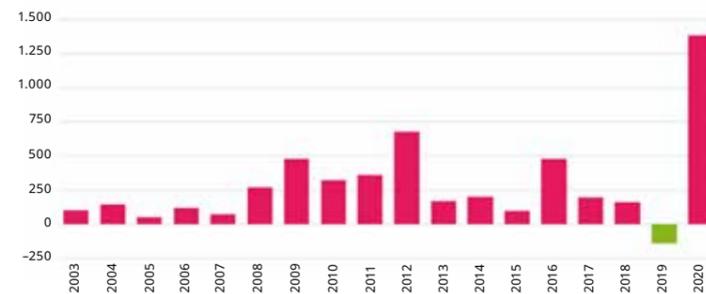
<sup>22</sup> Quelle: Stadt Wien – ViennaGIS

<sup>23</sup> Basierend auf Statistik Austria (2020)

### Pkw- und Kombibestandsveränderung



▲ Abb. 34: Pkw- und Kombibestandsveränderung in Margareten seit 2002<sup>23</sup>

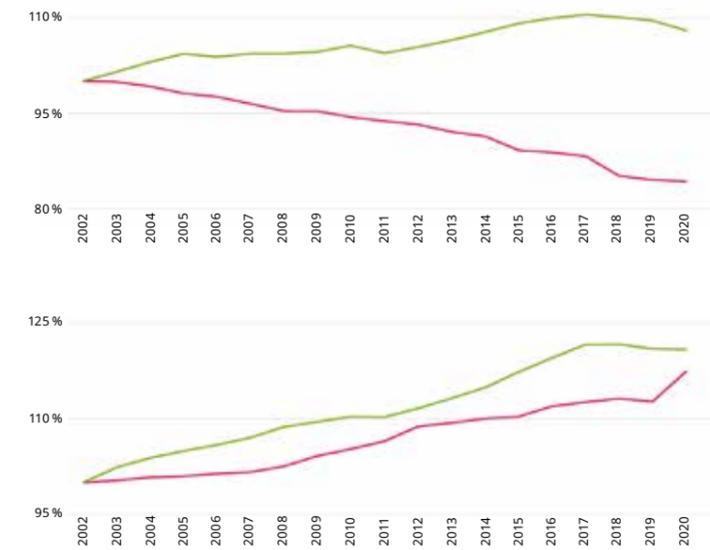


▲ Abb. 35: Pkw- und Kombibestandsveränderung in Meidling seit 2002<sup>23</sup>

Beim Pkw-Bestand zeigen sich deutlich unterschiedliche Entwicklungen zwischen den beiden Bezirken. Während im innenliegenden Margareten der Bestand in den letzten 17 Jahren kontinuierlich gesunken ist, stieg er in Meidling bis auf das Jahr 2019 an. Im Jahr 2020 zeigt sich ein außergewöhnlich hoher Anstieg von fast 1.400 neu zugelassenen Pkw- und Kombis.

### Einwohner:innen und Pkw bzw. Kombi

In Abb. 36 zeigt sich, dass die Bevölkerungsentwicklung in Margareten von der Entwicklung des Pkw/Kombi-Bestandes entkoppelt ist. Trotz teilweise Bevölkerungswachstums sinkt der Fahrzeugbestand kontinuierlich. In Meidling hingegen (Abb. 37) verlaufen die Kurven nahezu parallel, jedoch mit einer stagnierenden Bevölkerungsentwicklung und dem ungewöhnlichen Anstieg des Fahrzeugbestands im Jahr 2020.



▲ Abb. 36+37: Index der Entwicklung von Bevölkerung (blau) und Pkw/Kombi-Bestand (orange) seit 2002 in Margareten (oben) und in Meidling (unten)<sup>24</sup>

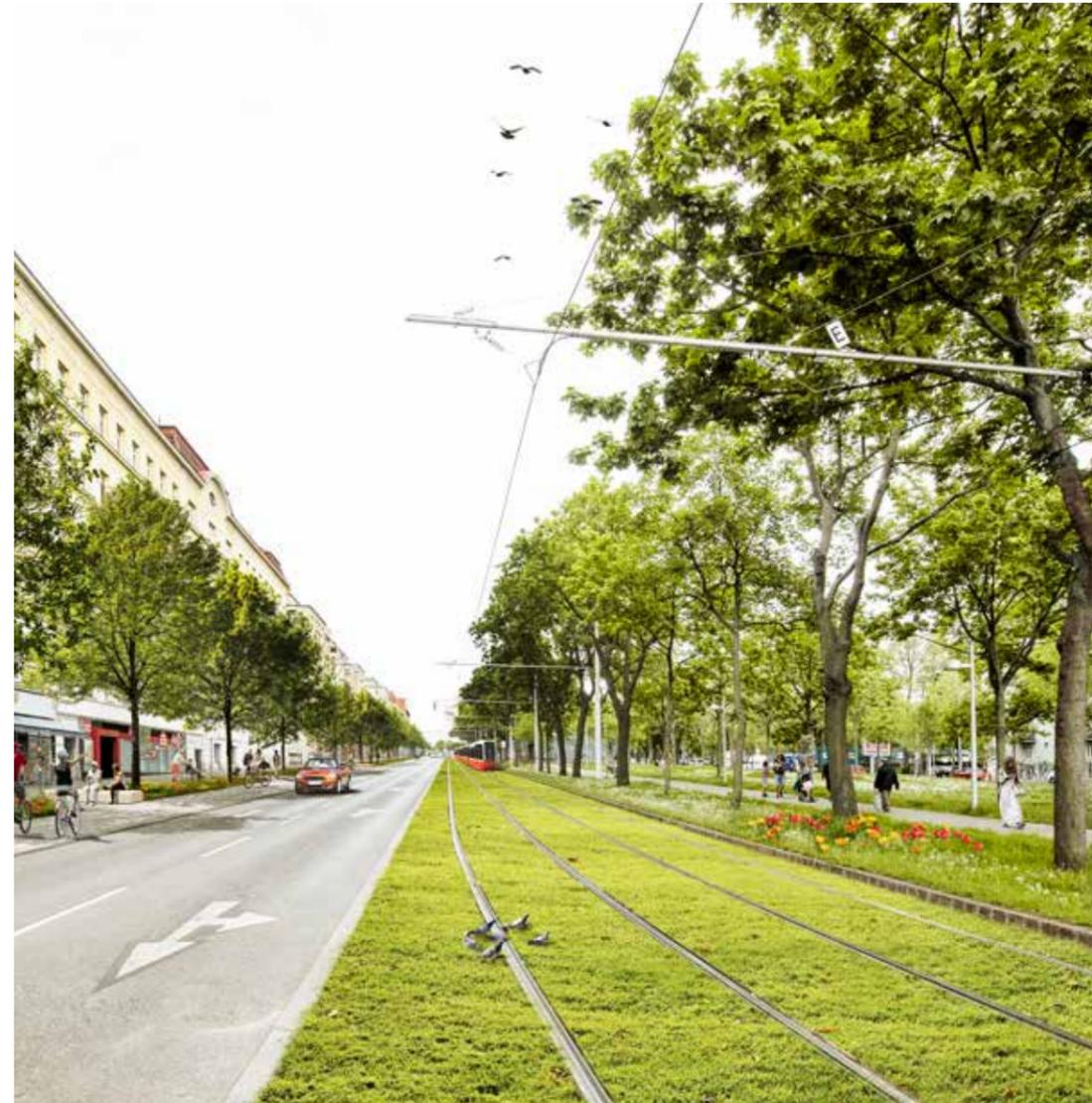
<sup>24</sup> Basierend auf Statistik Austria (2020)

### Fazit Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse ergibt zusammenfassend folgendes Bild:

- Die Straße weist derzeit eine deutliche Priorisierung des Kfz-Verkehrs auf. Dieser Umstand führt zur Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs.
- Der Trend beim Pkw-Besitz sowie die Entwicklung der Kfz-Verkehrszahlen im Gebiet lassen darauf schließen, dass der Autoverkehr an Bedeutung verliert. Jedoch zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den inneren Bezirken und den äußeren. Während in Margareten der Bestand an Pkw und Kombis beispielsweise seit Jahren zurückgeht, steigt dieser in Meidling noch an.
- Entsprechend der in den Strategiepapieren der Stadt (Smart City Rahmenstrategie, STEP 2025, Fachkonzept Mobilität, Regierungsabkommen 2020) formulierten Ziele der Klimaneutralität 2040, Reduktion des Autoverkehrs sowie Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist eine Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds sinnvoll und notwendig.
- Vielfach queren Fußgeher:innen an baulich nicht dafür vorgesehenen Stellen. Dies weist auf eine starke fußläufige Vernetzung bei gleichzeitig fehlenden baulich unterstützten Querungsmöglichkeiten hin.
- Die Radverkehrsführung ordnet sich dem Autoverkehr unter und wird speziell im Kreuzungsbereich benachteiligt
- Die Mittelzone wird in den gestalteten Bereichen bereits gut für Freizeitaktivitäten genutzt, eine Attraktivierung der Randflächen würde eine positive Wirkung auf die Aufenthaltsqualität und Nutzung des Umweltverbunds entfalten.
- In der Mittelzone zeigt sich das größte Potenzial für eine Umgestaltung im Bereich des Parkplatzes im Süden.

- Die EG-Zonen weisen einigen Leerstand auf und würden von einer Umgestaltung profitieren, das Flanieren wieder attraktiver zu machen.
- Die Umgestaltung des Gürtels in dem Bereich bietet ein hohes Potenzial, Flächen im öffentlichen Raum vom motorisierten Individualverkehr weg und hin zu aktiver Mobilität und öffentlichem Verkehr umzuverteilen.
- Durch die Schaffung von zusätzlichen Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr kann eine bessere Verknüpfung zwischen den Bezirken hergestellt werden. Das gilt vor allem für die Verbindung von Meidling und Margareten, während die Trennwirkung durch die Bahnstrecke und den Bahnhof Matzleinsdorf im Süden nicht so stark aufgehoben werden kann.



## 4. Leitbilder und Ziele

Mit der Smart City Wien Rahmenstrategie (Stadt Wien, 2014), dem Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 (MA 18, 2014) sowie den zugehörigen Fachkonzepten, wie beispielsweise dem Fachkonzept Mobilität (MA 18, 2015) oder dem Fachkonzept Öffentlicher Räum (MA 18, 2018), wurde der Rahmen für die zukünftige klimagerechte Stadtentwicklung der Stadt Wien geschaffen. Die Rahmenstrategie wurde im Jahr 2022 als „Smart Klima City Strategie Wien“ (Stadt Wien, 2022a) aktualisiert und um den „Wiener Klima-Fahrplan“ (Stadt Wien, 2022b) ergänzt, der Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung konkretisiert. Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt, im Jahr 2040 klimaneutral zu sein. In Bezug auf Verkehrsplanung und -politik sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums finden sich folgende Ziele und Maßnahmen in dem Smart Klima City Strategie Wien“ (Stadt Wien, 2022a) wieder:

### Zielbereich Mobilität & Verkehr

- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors sinken bis 2030 um 50 % (pro Person) und bis 2040 um 100 % (verglichen mit 2005).
- Der Endenergieverbrauch im Verkehrssektor sinkt bis 2030 um 40 % (pro Person) und bis 2040 um 70 % (verglichen mit 2005).
- Der Anteil des (erweiterten) Umweltverbunds am Modal Split steigt bis 2030 auf 85 % und bis 2050 auf deutlich über 85 %.
- In Wien kann man, auch ohne einen Pkw zu besitzen, mobil sein.
- Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 auf 250 Pkw/1000 Einwohner:innen (private Pkw)
- Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.

- Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.
- Die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze sinkt bis 2030 um 50 % (verglichen mit 2021)
- Wirtschaftsverkehre innerhalb des Stadtgebietes sind 2030 weitgehend CO<sub>2</sub>-frei.
- Der Anteil der Fahrzeuge mit nicht-fossilen Antrieben an Neuzulassungen steigt bis 2030 auf 100 %.

### Zielbereich Anpassung an den Klimawandel

- Zum Schutz gegen die sommerliche Überhitzung werden stadtklimatisch wirksame Grün- und Freiflächen ausgebaut, neu geschaffen und strukturell verbessert
- Alle Wiener:innen haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitativem Grünraum.
- Bei der Errichtung neuer Stadtteile werden hochwertige, öffentlich zugängliche Grünräume frühzeitig gesichert und gestaltet.
- Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzl.
- In Wien wird möglichst viel Regenwasser lokal in den natürlichen oder naturnahen Wasserkreislauf zurückgeführt.
- Alle Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur Anpassung an den Klimawandel geprüft und optimiert.

### Zielbereich Stadtökologie, Umwelt & Wasser

- Der Grünraumanteil in Wien von mehr als 50 % ist langfristig gesichert.
- Wien schafft zusätzliche Waldflächen und Grünräume zur Erholung für die wachsende Bevölkerung und zur Verbesserung des Stadtklimas.
- Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Erhaltung und Schaffung von unversiegelten Flächen gesichert.
- Wien fördert die biologische Vielfalt.
- Schadstoffbelastung, Lärmbelastung und Lichtverschmutzung möglichst gering halten.

### Maßnahmen

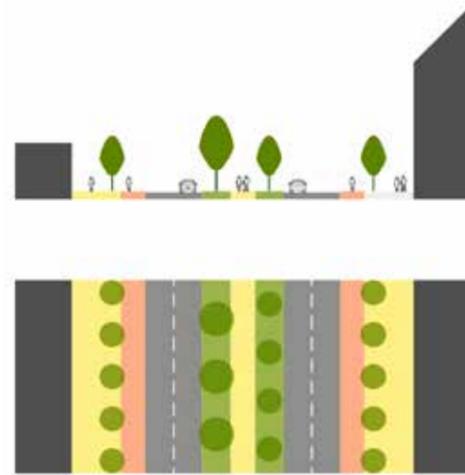
- Ausbau, Verdichtung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs
- Ausweitung, Weiterentwicklung und Attraktivierung von Sharing Angeboten
- Konsequente Begrünung, Kühlung und Beschattung des öffentlichen Raums
- Massiver Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- Priorität für Straßenbahn und Bus, insbesondere auf Hauptachsen
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung u.a. durch „Supergrätzl“
- Systematische Erweiterung und Qualitätsverbesserung von Gehsteigen

Zusammenfassend sieht die offizielle Strategie der Stadt Wien vor, den öffentlichen Raum zugunsten des Fuß- Rad- und öffentlichen Verkehrs umzuverteilen sowie konsequent Beschattung und Begrünung zu schaffen. Der Autoverkehr soll stark reduziert werden. Damit verbunden gilt es, Parkplätze und Fahrspuren zu reduzieren und die freiwerdenden Flächen stattdessen für den Umweltverbund oder als Aufenthaltsbereiche umzugestalten.

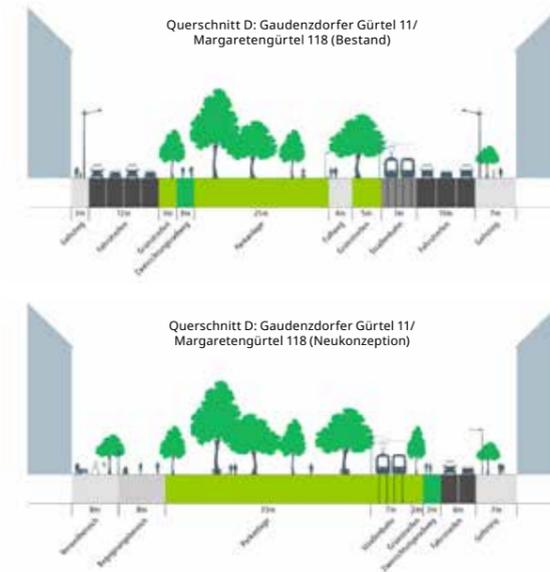
## 5. Alternativkonzepte

In ihrer Masterarbeit aus dem Fachbereich Architektur beschäftigte sich Buri (2021) vor allem mit der historischen Entwicklung des Wiener Gürtels. Im letzten Kapitel geht sie auch auf die mögliche zukünftige Gestaltung ein und zeigt Vorschläge für eine Umgestaltung nach den Prinzipien der Flächenumverteilung vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Flächen für nicht motorisierte Verkehrsmittel, ÖV und Grünraum. In Abb. 38 ist ihr Vorschlag für den Bereich des Margaretengürtels schematisch dargestellt. Dabei ist die Anzahl der Fahrspuren in beiden Richtungen auf zwei reduziert. Die Parkstreifen entfallen, stattdessen findet sich auf beiden Seiten je ein Einrichtungsradweg und verbreiterte Gehsteige. Die Mittelzone ist schmaler abgebildet, als sie derzeit ist und besteht in der Querschnittsdarstellung aus einem mittig liegenden Gehweg mit Grünstreifen als Abgrenzung zu den Fahrbahnen auf beiden Seiten.

▲ Abb. 38: Schematische Darstellung des Vorschlags einer möglichen Umgestaltung des Querschnitts des Margaretengürtels nach Buri (Buri, 2021)



**! Zwei Abschlussarbeiten an der TU Wien haben sich in jüngster Zeit mit einer Neuorganisation des Gürtels auseinandergesetzt. Auch diese Erkenntnisse sind bei der Umstrukturierung einer der wichtigsten innerstädtischen Entwicklungszonen zu berücksichtigen. Alle klimarelevanten Verbesserungsvorschläge für den Gürtel sehen eine signifikante Reduktion der Fahrspuren und die Errichtung von Radstreifen vor.**



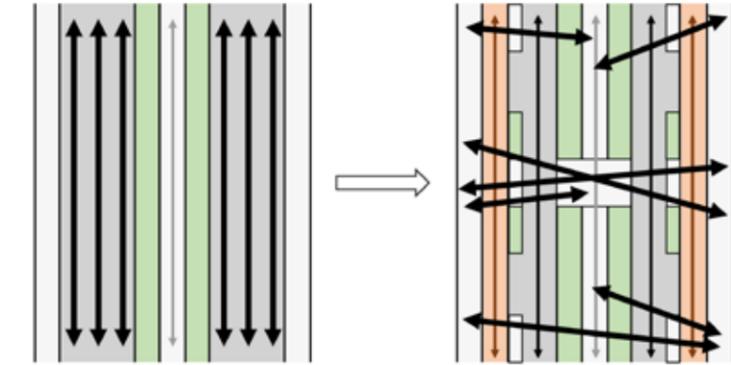
▲ Abb. 39: Querschnitt vor und nach Neukonzeption des Gürtels nach Lode (2016)

In einer Diplomarbeit der TU Wien plante Lode (2016) eine neue Verkehrsorganisation für den gesamten Wiener Gürtel. Das Konzept sieht vor, dass der motorisierte Individualverkehr in beiden Richtungen auf der innenliegenden Seite des Gürtels geführt wird. Dafür verbleibt je Richtung ein Fahrstreifen. Die dadurch freiwerdenden Flächen werden dafür genutzt, einen durchgängigen Zweirichtungsradweg am inneren Gürtel zu schaffen und die Gehsteige zu verbreitern. Auf der Seite des äußeren Gürtels wird die Parkanlage verbreitert und ein „Begegnungsbereich“, der vorwiegend den Fußgeher:innen dient, geschaffen. Außerdem beinhaltet die Planung Rasengleise für den Straßenbahnverkehr. Der vorgeschlagene Regelquerschnitt im Bereich des Gaudenzdorfer-/Margaretengürtels ist in Abb. 39 dargestellt.

## 6. Potenziale zur Attraktivierung

Durch die Umverteilung von Flächen im Straßenraum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs kann der Straßenraum für diese Verkehrsteilnehmer:innen attraktiviert werden und gleichzeitig die Gesamtkapazität des Querschnitts vergrößert werden. Das bedeutet für den Kfz-Verkehr, die Anzahl der Fahrstreifen zu verringern und Nebenfahrbahnen sowie Pkw-Parkplätze aufzulassen. Damit können zusätzliche Radwege errichtet, Gehsteige verbreitert und Fahrbahnen zu Fußgeher:innenzonen oder Begegnungszonen umgestaltet werden. Bei der Attraktivierung spielt auch Grünraum eine große Rolle. Einerseits für das Stadtbild, andererseits für mikroklimatische Effekte der Beschattung, Kühlung und zur Regulierung des Wasserhaushalts. Maßnahmen in dem Bereich sind z.B. die Pflanzung (und der Erhalt) von Bäumen, Schaffung von Grünflächen durch Aufbrechen von Asphalt und Bepflanzung sowie der Einsatz von Rasengleisen für die Straßenbahn. Bei der Schaffung von Grünflächen ist eine Umsetzung gemäß „Schwammstadt“-Prinzip vorzusehen. Dabei wird der Wurzelraum auch unterhalb der befestigten Oberflächen im Straßenraum erweitert (also z.B. unter Gehsteigen, Parkplätzen, Fahrbahnen) und mit wasserspeichernden Materialien aufgefüllt. Damit können Bäume längere Wurzeln ausbilden und auch an der Oberfläche größer und gesünder wachsen und mehr Schatten spenden. Überschwemmungen aufgrund von Starkregenereignissen können abgefedert werden und durch die Speicherung des Wassers wird die Bewässerung der Pflanzen erleichtert.

Abb. 40 zeigt das Schema der Vision der Umgestaltung: links, die derzeitige Nutzung als lineares Verkehrsband, bei dem die Längsverbindung im Vordergrund steht und rechts, die Vision der Attraktivierung von Querverbindungen zwischen den Randbereichen.



▲ Abb. 40: Schema zur Darstellung der Funktion des Straßenraumes: von der primären Nutzung als linearem Verkehrsband (links) zur Attraktivierung von Querverbindungen zwischen Randbereichen und Mittelzone (rechts)

### Mittelzone/Grünzone

Die Mittelzone bietet viele Grünflächen und ein Angebot an Sporteinrichtungen, Hundezonen oder Kunstinstallationen. Die Sportmöglichkeiten (Ballsporthäfen, Skaterpark) sind gut genutzt, die Zugänglichkeit zu Fuß ist jedoch mangelhaft. Die hohe Verkehrsstärke durch den motorisierten Individualverkehr mindert die Aufenthaltsqualität stark. Durch eine bessere Anbindung mit dem nicht-motorisierten Individualverkehr (Fuß und Rad) und eine Reduktion der Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs könnten die vorhandenen Potenziale besser genutzt werden. Die Erreichbarkeit der großen Wohnanlagen am Gürtel, der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie der Mittelzone selbst sollte dabei im Vordergrund stehen.

Ein großes Potenzial zur besseren Nutzung der Mittelzone bietet der Bereich auf Höhe des Julius-Popp-Hofs, der derzeit als Parkplatz genutzt wird. Hier könnte ebenfalls ein Park angelegt und die Führung des

Radwegs, der derzeit in den Parkplatz mündet, so abgeändert werden, dass dieser auch Richtung Osten an das Radwegenetz angeschlossen wird.

### Randbereiche

Die Randbereiche und somit auch die Erdgeschoßzonen können von der Flächenumverteilung durch Umnutzung von Fahrstreifen und Parkplätzen profitieren.

Die freiwerdenden Flächen können z.B. für Radwege im Randbereich genutzt werden, welche einerseits die Erschließung für den Radverkehr verbessern und gleichzeitig eine Pufferzone zwischen Gehsteig und Fahrbahnen für den Fußverkehr darstellen. Damit gibt es mehr Spielraum für Gehsteigverbreiterungen und zusätzlichen Grünraum mit Bäumen im Randbereich. Wo immer es platztechnisch möglich ist, können die Radwege mit Grünflächen von der Fahrbahn getrennt werden. Durch die Umgestaltung von

Nebenfahrbahnen entstehen Flächen für den Fuß- und Radverkehr in den Randzonen. Die Umwandlung von einmündenden Seitenstraßen in Sackgassen schafft weitere Flächen für Fuß- und Radverkehr bzw. Aufenthaltsflächen in der Art von „Pocket-Parks“.<sup>25</sup>

Mit einer solchen Umgestaltung der Randbereiche würde ein „Boulevard zum Verweilen“ entstehen, der durch höheres Sicherheitsgefühl und breitere Gehflächen zum Flanieren einlädt sowie mit Sitzgelegenheiten und wegbegleitendem Spiel<sup>26</sup> die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stark verbessert. Von der erhöhten Fußgänger:innen-Frequenz profitieren die EG-Zonen, Leerstand kann reduziert werden und das lokale Einkaufen wird gefördert. Dadurch könnten die Wohnviertel am Gürtel stark aufgewertet werden. Für die Umsetzung und Detailgestaltung der Randbereiche werden partizipative Formate, welche die lokale Bevölkerung einbeziehen, empfohlen.

## 7. Maßnahmenkatalog

fEs wurden zwei Szenarien für Umgestaltungsmaßnahmen erarbeitet, die zeitlich hintereinander ausgeführt werden sollen.

Szenario 1 stellt ein mittelfristig umsetzbares Szenario dar, das auf beiden Richtungsfahrbahnen die Entfernung je eines Fahrstreifens vorsieht. Die dadurch verfügbaren Flächen werden für Zweirichtungsradwege an beiden Seiten sowie die Verbreiterung von Gehsteigen genutzt.

Zusätzlich werden durch die Befestigung von sichtbaren „desire lines“ – den Stellen, an denen Zufußgehende Grünflächen durchschreiten, um die Straßenseiten zu wechseln, obwohl kein Fußgänger:innen-Übergang vorhanden ist – die Querungssituationen für den Fußverkehr verbessert.

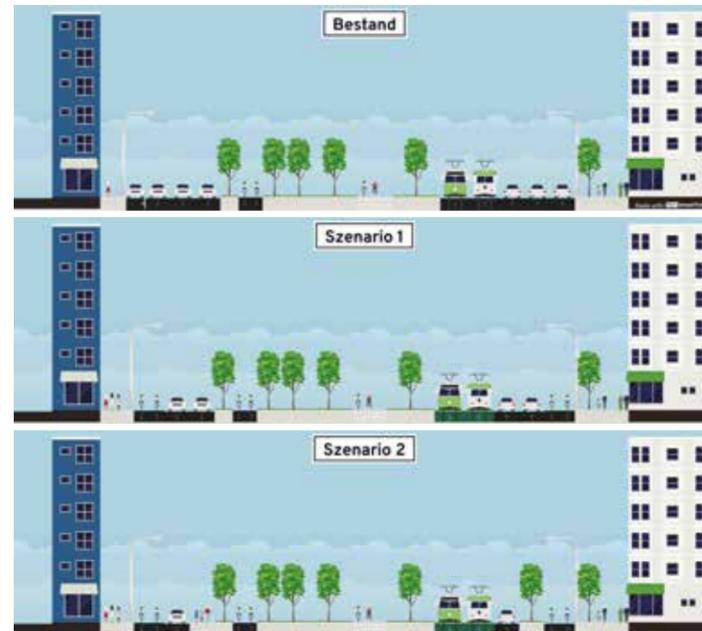
Szenario 2 stellt ein längerfristiges Maßnahmenpaket dar, das aufbauend auf Szenario 1 eine weitere Fahrstreifenreduktion für den motorisierten Individualverkehr vorsieht und eine zusätzliche Attraktivierung der Querverbindungen für den Fußverkehr beinhaltet, vorrangig an repräsentativen Stellen wie vor großen Gemeindebauten.

Die planliche Darstellung des Szenario 1 im bemaßten Grundriss findet sich in den Anhängen B und C. Szenario 1 und Szenario 2 sind schematisch in Abb. 41 als Querschnitte dargestellt.

<sup>25</sup> Als „Pocket-Parks“ werden kleine städtische Freiräume bezeichnet, die gärtnerisch gestaltet sind und zuvor als Restflächen in Seitenstraßen nicht als Aufenthaltsflächen genutzt wurden.

<sup>26</sup> Siehe z. B. MA 19 (2019). Spielfibel. Eine Beispielsammlung für Spiel- und Bewegungsangebote im öffentlichen Freiraum. URL: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000038.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000038.pdf)

<sup>27</sup> Wendehammer bezeichnet die Verbreiterung am Ende einer Sackgasse, die als Rangierfläche für das Wenden von Fahrzeugen benötigt wird.



▲ Abb. 41: Schema Querschnitt Bestand (oben), Szenario 1 (Mitte) und Szenario 2 (unten)



▲ Abb. 42: Punktuelle Maßnahmen Verbesserung Fußverkehr Szenario 1

### Szenario 1 – Maßnahmenvorschläge

- Reduktion um einen (abschnittsweise zwei) Kfz-Fahrstreifen je Richtung entlang des Gürtels zwischen Wienzeile und Eichenstraße; in Szenario 1 durchgehend zwei Kfz-Fahrstreifen pro Richtung geplant (Ausnahme: zusätzliche Abbiegestreifen beim Linksabbiegen)
- Errichtung beidseitiger Zweirichtungsradwege; ostseitig mit einer Breite von 2,4m; westseitig mit einer Breite von 2,0m (um bestehende Baumpflanzungen bzw. Grünflächen zu belassen)
- Erhalt des gemischten Geh- und Radwegs in der Mittelzone
- Verbesserung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich
- Ergänzung von Baumpflanzungen alle ca. 10m (Schaffung möglichst durchgehender Baumkronen zur Beschattung)
- Ergänzung der Radverkehrsinfrastruktur in der Schönbrunner Straße (Richtung Westen und Osten jeweils Zweirichtungsradweg vorgesehen)
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der Margaretensstraße sowie in der Achse Flurschützstraße/Siebenbrunnengasse (Verbindungen, siehe S. 28, Abb. 43)
- Einrichtung einer Begegnungszone in der Margaretensstraße zur einfacheren Querung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen
- Neugestaltung der Nebenfahrbahnen zwischen Fendigasse und Einsiedlergasse sowie zwischen Einsiedlergasse und Leopold-Rister-Gasse (Einrichtung von Fußgeherzonen, mit Ausnahmen)
- Neugestaltung von angrenzenden Straßen entlang des Gürtelabschnittes zur Verkehrsberuhigung (im Sinne von „Supergrätzln“) und Schaffung durchgängiger Gehsteige entlang des Gürtels:
  - Seumegasse: Sackgasse mit Wendehammer, Gestaltung als Begegnungszone<sup>27</sup>
  - Hofbauergasse: Sackgasse mit Wendehammer<sup>27</sup>
  - Gießaufgasse: Schließen der Gasse für Kfz und Einrichtung eines Pocket-Parks<sup>25</sup>

! Die Neugestaltung des Gaudenzdorfer und Margaretener Gürtels würde umfassende Verbesserungen für den Radverkehr, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Wohnbevölkerung bringen.

- Herthergasse: Sackgasse mit Wendehammer<sup>27</sup> (siehe Plan im Anhang) – Alternative Möglichkeit: durch Umdrehen der Einbahnregelung unter Berücksichtigung der Garageneinfahrt autofreie Gestaltung der restlichen Straße und Einrichtung eines Pocket-Parks<sup>25</sup>
- Marx-Meidlinger-Straße
- Fendigasse: Schließen der Gasse für Kfz und Einrichtung eines Pocket-Parks<sup>25</sup>
- Die Umsetzung weiterer Pocket-Parks ist bei mehreren Straßeneinmündungen zum Gürtel prinzipiell möglich (z.B. Hofbauergasse oder Herthergasse), muss aber noch im Detail geprüft werden. Vor allem ist dabei auf die Zufahrtsmöglichkeit zu Garageneinfahrten Rücksicht zu nehmen.
- Straßenbahn auf Rasengleis (analog Landstraßer Gürtel)
- Umgestaltung der Mittelinsel (Herweghpark) in einen Park mit durchgehender Radverkehrsinfrastruktur
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten entlang der Gürtelfahrbahnen durch Befestigung von „desire lines“
- Verbesserung der Querung von Seitenstraßen durch Fahrbahnhebung und Gehsteigvorziehungen unter Berücksichtigung der Radwegführung

Parallel zur Umsetzung des Szenarios 1 im Projektgebiet und als Vorbereitung für Szenario 2 braucht es viele begleitende Maßnahmen entlang des Gürtels sowie im restlichen Stadtgebiet. Dazu gehört beispielsweise das Einrichten von „Supergrätzln“ in den angrenzenden Bezirken. Szenario 1 und 2 sind auch mit dem bestehenden Konzept von Leth et al. (2020) für ein Supergrätzl in Margareten kompatibel.



▲ Abb. 43: Radverbindungen Szenario 1

### Szenario 2 – Maßnahmenvorschläge

- Langfristige Perspektive für das Jahr 2050+
- Reduktion auf einen Fahrstreifen pro Richtung
- Durchgängiger Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn am Margaretengürtel
- Erweiterung der Mittelzone im Bereich des Gaudenzdorfer Gürtels bzw. Grünstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn, wo immer möglich
- Aufpflasterung der Fahrbahn in speziellen Bereichen wie z.B. vor dem Reumannhof zur Schaffung eines attraktiven Fußgeher:innen-Übergangs von der Mittelzone zum Gemeindebau
- Weitere Schutzstreifen an Fußgeher:innen-Übergängen auf Höhe der Zugänge zu Gemeindebauten

## 8. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die vorgeschlagenen Maßnahmen fügen sich in die Leitbilder und Ziele der Stadt Wien ein, die eine konsequente Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds und Aufenthaltsflächen vorsieht (siehe Abschnitt 4). Mit den aufeinander aufbauenden Szenarien wurde ein Konzept geschaffen, wie sukzessive – mit der anvisierten Reduktion des Kfz-Verkehrs und des Motorisierungsgrades – Flächen, die derzeit primär dem Autoverkehr dienen, wie etwa Fahr- und Parkspuren, in Radwege, verbreiterte Gehsteige, Fußgeher:innen-Übergänge und Grünflächen umgewandelt werden können. Dies wird einerseits dem steigenden und für einen „modal shift“ notwendigen Flächenbedarf der Verkehrsmittel des Umweltverbunds gerecht, und andererseits wird die bereits gut genutzte Mittelzone des untersuchten Gürtelabschnittes attraktiver und für die Anwohner:innen besser zugänglich.

Die Schaffung von Rasengleisen, Bäumen und Grünraum macht den öffentlichen Raum nicht nur attraktiver, sondern ermöglicht – durch mehr Versickerungsflächen und bessere Beschattung – auch eine klimagerechtere Gestaltung.

Vor Umsetzung beider Szenarien sollten noch weitere Untersuchungen bezüglich der Wirkung der vorgeschlagenen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen angestellt werden und gegebenenfalls mit weiteren Maßnahmen – insbesondere in den angrenzenden Stadtquartieren – abgestimmt werden. Die Fahrstreifenreduktion ist sinnvoll, wenn sie über die gesamte Länge des Gürtels durchgeführt werden kann, um eine gleichmäßige Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens und damit eine Verstetigung der Kfz-Fließgeschwindigkeit zu gewährleisten. Des Weiteren sind Begleitmaßnahmen, wie etwa Angebote für Parkplätze in Garagen als Alternative zum Abstellen von Pkws im öffentlichen Raum und eine intensive Kommunikation mit der Bevölkerung für eine erfolgreiche Umgestaltung zu empfehlen.

## Referenzen

- Buri, A. (2021). Der Wiener Gürtel. Transformation einer städtischen Verkehrsachse. Diplomarbeit, TU Wien, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen. doi: 10.34726/hss.2021.62040
- Käfer, A. und Gstir, V. (2012). Zielgebiet Gürtel. Wiens größtes Bürgerbeteiligungsverfahren 2002–2007. Die Verwirklichung der Projekte 2007–2010. Stadt Wien, Werkstattbericht. Wien. URL: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008352.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008352.pdf).
- Leth, U., Frey, H. und Tschugg, B. (2020). Verkehrspolitische Leitprojekte für Margareten. TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Wien.
- Lode, B. (2016). Verkehrliche Neukonzeption für den Wiener Gürtel. Diplomarbeit, TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften. doi: 20.500.12708/4019
- MA 18. (2014). STEP 2025: Stadtentwicklungsplan Wien ; Mut zur Stadt. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Wien. ISBN: 978-3-902576-89-7.
- MA 18. (2015). STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität: miteinander mobil. ISBN: 978-3-902576-97-2.
- MA 18. (2018). STEP 2025 – Fachkonzept Öffentlicher Raum. Stadt Wien. (2014). Smart City Wien: Rahmenstrategie. Magistrat der Stadt Wien. Wien. ISBN: 978-3-902576-88-0.
- Stadt Wien. (2022a). Smart Klima City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt.
- Stadt Wien. (2022b). Wiener Klima-Fahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt-Entwurf.
- Veigl, C. und Frankfurter, B. (1999). Stadtraum Gürtel Wien. Natur, Kultur, Politik. Promedia. Wien. ISBN: 3-85371-154-5.

Fotodokumentation



Abbildung 1 ►  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Schönbrunner Straße mit  
Blick Richtung Westen in die  
Schönbrunner Straße



Abbildung 2 ►  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Schönbrunner Straße mit Blick  
Richtung Norden auf den  
Bruno-Kreisky-Park

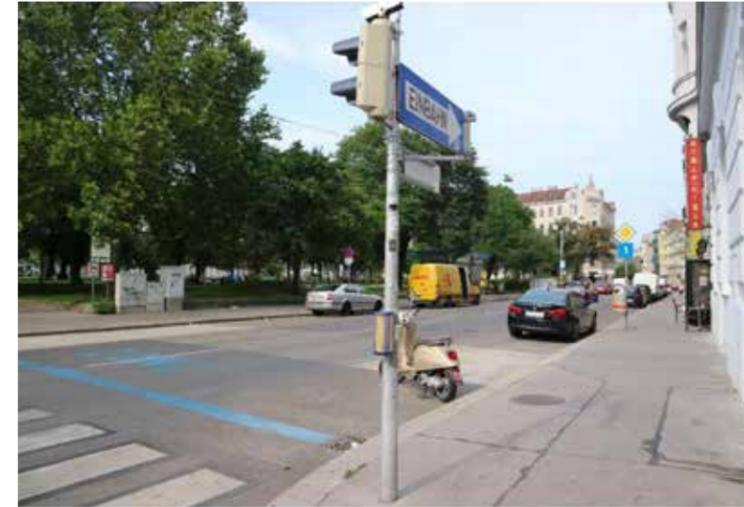


Abbildung 3  
Einfahrtssituation vom  
Margaretengürtel in die  
Schönbrunner Straße

Abbildung 5 ►  
Brücke über den Wienfluss  
bei der U-Bahnstation  
Margaretengürtel



Abbildung 4  
Bruno-Kreisky-Park mit  
Fitnessgeräten und  
Lärmschutzwand



Abbildung 6 ►  
Radüberfahrt und Schutzweg  
zwischen Bruno-Kreisky-Park  
und Station Margaretengürtel  
Gaudenzdorfer Gürtel 77





◀ **Abbildung 7**  
Blick von der Straßenbahn-  
haltestelle Margaretengürtel  
Richtung Süden



Abbildung 9 ▶  
Geh- und Radweg durch die  
„Stadtwildnis Gaudenzdorfer  
Gürtel“, Straßenbahnlinie  
(6,18) und Linke Wienzeile; an  
dieser Stelle ist der Wienfluss  
überplattet



◀ **Abbildung 8**  
Straßenbahnhaltestelle  
Margaretengürtel und  
Otto-Wagner-Abgang zur  
U-Bahnstation



Abbildung 10 ▶  
Auto-orientierte Strukturen mit  
Tankstelle, Fast Food Restaurant  
mit Drive-In und Schild, das auf  
Busparkplatz hinweist

Gaudenzdorfer Gürtel 77



Gaudenzdorfer Gürtel 65

◀ **Abbildung 11**  
Gaudenzdorfer Gürtel mit Blick  
auf die „Stadtwildnis“. Drei  
Fahrspuren, eine Parkspur  
für Lieferdienste und Busse  
(vor dem Hotel Cryston); zwei  
Fußgänger kreuzen vor den  
Betonschutzwänden



Gaudenzdorfer Gürtel 51

Abbildung 13 ▶  
Auto-orientierte Strukturen: vier  
Fahrspuren, Gehsteig durch  
Betonschutzwände abgetrennt,  
monotone, abweisende Fassade  
und große Werbeschilder



Gaudenzdorfer Gürtel 59

◀ **Abbildung 12**  
Auto-orientierte Strukturen  
zwischen Ballspielkäfig (ab-  
getrennt durch Betonschutz-  
wände) und Storage Haus (mit  
Einfahrt zum Pkw-Parkplatz)



Abbildung 14 ▶  
Kreuzung Gaudenzdorfer  
Gürtel/Schönbrunner Straße  
mit Blick Richtung Osten in  
die Schönbrunner Straße



◀ **Abbildung 15**  
Ecke Gaudenzdorfer Gürtel/  
Schönbrunner Straße; Busstation  
„Gaudenzdorfer Gürtel“ der  
Linie 12A, Richtung Eichenstraße  
(ganz links); wartende Fuß-  
geher:innen und Radfahrer



**Abbildung 17** ▶  
Blick vom Gaudenzdorfer Gürtel  
(ca. Hausnummer 43–45) auf  
die Mittelzone mit Hundezone



◀ **Abbildung 16**  
Drei Fahrspuren, eine leere  
Parkspur, Gehsteig mit  
Verkehrsschildern

Gaudenzdorfer Gürtel 47



**Abbildung 18** ▶  
Hundezone in der Mittelzone  
(Stefan-Weber-Park), Höhe  
Margaretengürtel 144



◀ **Abbildung 19**  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Hofbauergasse mit Blick von der  
Gürtel-Mittelzone aus; Desire  
line auf Grünfläche ersichtlich



**Abbildung 21** ▶  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Emil-Kralik-Gasse mit Blick von  
der Mittelzone aus; Desire line  
in Richtung Supermarkt



◀ **Abbildung 20**  
Skulptur einer Tankstelle in der  
Mittelzone Höhe Hofbauergasse  
bzw. Emil-Kralik-Gasse



**Abbildung 22** ▶  
Gehsteig Margaretengürtel 146,  
Blick Richtung Süden; kleine  
Bäume, Bushaltestelle  
„Gaudenzdorfer Gürtel“ der  
Linie N6 (Nightline)



◀ **Abbildung 23**  
Einfahrtssituation Emil-Kralik-Gasse; Pflasterung „Brunnhilde“  
Brunnen und Sprühnebelanlage

**Abbildung 25** ▶  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Margaretenstraße mit Blick  
Richtung Osten in die  
Margaretenstraße; Busstation  
„Gaudenzdorfer Gürtel“ der Linie  
12A Richtung Schmelz,  
Gablenzgasse; „protected bike  
lane“ gegen die Einbahn



◀ **Abbildung 24**  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Arndtstraße mit Blick Richtung  
Westen in die Arndtstraße

**Abbildung 26** ▶  
Blick vom Geh- und Radweg  
in der Mittelzone auf  
Gaudenzdorfer Gürtel



Gaudenzdorfer Gürtel 17



Gaudenzdorfer Gürtel 15

◀ **Abbildung 27**  
Blick vom Geh- und Radweg in  
der Mittelzone auf den Eingang  
des Haydnhofs; Desire Lines in  
den Grünflächen ersichtlich

**Abbildung 29** ▶  
Blick vom Geh- und Radweg in  
der Mittelzone Richtung Süden  
auf die Hinterseite einer Bäckerei-Filiale und einer Imbissbude  
an Straßenbahn- und Bushaltestelle „Arbeitergasse, Gürtel“  
(Linien 6, 18 und 59A); Tauben  
in der Grünzone



Gaudenzdorfer Gürtel 15

◀ **Abbildung 28**  
Basketball-Käfig und Skaterplatz in der Mittelzone, Höhe  
Gaudenzdorfer Gürtel 15

**Abbildung 30** ▶  
Kreuzung Gaudenzdorfer  
Gürtel/Arbeitergasse (bzw.  
Steinbauergasse) mit Bus-  
haltestelle „Arbeitergasse,  
Gürtel“ (Linie 59A)





◀ **Abbildung 31**  
Einfahrtssituation  
Steinbauergasse



**Abbildung 33** ▶  
Blick vom Geh- und Radweg  
in der Mittelzone Richtung  
Süden auf Ballsportkäfing und  
Haydnpark; Eingangsbereich  
Park ohne Fußgeher-  
Querungshilfe; Kinder sitzen  
an der Gehsteigkante



◀ **Abbildung 32**  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Herthergasse mit Blick auf  
den Leopoldine-Glöckel-Hof;  
Desire Lines in den Grünflächen  
ersichtlich



**Abbildung 34** ▶  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Flurschützstraße mit Blick  
Richtung Süden auf die Kirche  
Maria Empfängnis



◀ **Abbildung 35**  
Kreuzung Gaudenzdorfer Gürtel/  
Flurschützstraße mit Blick  
Richtung Westen auf den  
Haydnpark



**Abbildung 37** ▶  
Gaudenzdorfer Gürtel zwischen  
Kirche Maria Empfängnis und  
Mittelzone, Blick Richtung Süden



◀ **Abbildung 36**  
Blick von der Mittelzone  
in Richtung Osten in die  
Siebenbrunnengasse mit  
neuem Radweg



**Abbildung 38** ▶  
Gaudenzdorfer Gürtel mit Blick  
auf Baustelle eines Wohn-  
bauprojekts und Abgang zur  
USTRAB-Haltestelle Eichenstraße



◀ **Abbildung 39**  
Kreuzungsbereich Margaretengürtel/Eichenstraße mit Blick auf den Herwegghof



**Abbildung 41** ▶  
Hinweisschild des Stadtwanderweges 11 in der Mittelzone im Herwegghof – Blick auf den südlichen Margaretengürtel



◀ **Abbildung 40**  
Auto-orientierte Strukturen am südlichen Margaretengürtel



**Abbildung 42** ▶  
Hinweisschild des Stadtwanderweges 11 in der Mittelzone im Herwegghof



Margaretengürtel 82–88

◀ **Abbildung 43**  
Blick vom Herwegghof auf den Gemeindebau Herwegghof



Margaretengürtel 74 B

**Abbildung 45** ▶  
Einmündung Geh- und Radweg Herwegghof in Parkplatz



◀ **Abbildung 44**  
Mittelzone Herwegghof zwischen Ballsporthof und Herwegghof, Blick Richtung Westen



**Abbildung 46** ▶  
Südlicher Margaretengürtel – Blick vom Parkplatz in der Mittelzone in Richtung ÖBB-Standort Matzleinsdorf (ehem. Frachtenbahnhof Wien Matzleinsdorf)



◀ *Abbildung 47*  
Blick vom Parkplatz in der  
Mittelzone auf den nördlichen  
Margaretengürtel und den  
Julius-Popp-Hof



*Abbildung 49* ▶  
Arkadenweg Julius-Popp-Hof



◀ *Abbildung 48*  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Einsiedlergasse, Julius-Popp-Hof



*Abbildung 50* ▶  
Eingangsbereich Julius-Popp-Hof



◀ *Abbildung 51*  
Erdgeschosszone Herwerghhof



*Abbildung 53* ▶  
Ecke Margaretengürtel/  
Fendigasse – Metzleinstalerhof



◀ *Abbildung 52*  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Eichenstraße



*Abbildung 54* ▶  
Eingang Metzleinstalerhof  
mit Baustelle



◀ **Abbildung 55**  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Siebenbrunnengasse, Blick  
Richtung Süden auf Metzleinstalerhof und Tunneleinfahrt der USTRAB; mit „Radweg-Ende“-Markierung in der Mitte der Kreuzung

Abbildung 57 ▶  
Denkmal „Wohnen seit 1919“,  
Kunstinstallation von Marko  
Lulić<sup>1</sup>



◀ **Abbildung 56**  
Margaretengürtel Höhe  
Siebenbrunnengasse, mit  
Blick Richtung Norden

Abbildung 58 ▶  
Blick von der Mittelzone  
auf den Eingangsbereich  
des Reumannhofs,  
Absperrgitter und Desire Line

<sup>1</sup> [www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/100jahre/wohnen-seit1919.html](http://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/100jahre/wohnen-seit1919.html)



Margaretengürtel 104



◀ **Abbildung 59**  
Blick von der Mittelzone auf  
den Eingangsbereich des  
Reumannhofs, Absperrgitter,  
Trinkbrunnen

Abbildung 61 ▶  
Ballsporkäfig in der  
Mittelzone, gegenüber  
Reumannhof



Margaretengürtel 104



◀ **Abbildung 60**  
Blick von der Mittelzone  
auf den Eingangsbereich des  
Reumannhofs, Absperrgitter  
und Desire Line, kreuzende  
Fußgeher:innen

Abbildung 62 ▶  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Brandmayergasse, Desire Lines  
zu beiden Straßenseiten, Fuß-  
gänger mit Querungswunsch



Margaretengürtel 106



Margaretengürtel 118

◀ **Abbildung 63**  
Blick in der Mittelzone Richtung Süden; Bodenmarkierungen für Laufstrecke, Fußgeherin mit Hund, Personen auf Parkbänken



Abbildung 65 ▶  
Straßenbahnhaltestelle „Arbeitergasse, Gürtel“ der Linien 6 und 18 stadteinwärts



◀ **Abbildung 64**  
Mittelzone vor Kreuzung Arbeitergasse; Fitnessgeräte, Citybike-Station, Busstation „Arbeitergasse, Gürtel“ Linie 59A

Abbildung 66 ▶  
Straßenbahnhaltestelle „Arbeitergasse, Gürtel“ der Linien 6 und 18 stadtauswärts; Bäckereifiliale und Würstelstand



◀ **Abbildung 67**  
Ende Inselhaltestelle „Arbeitergasse, Gürtel“, Blick Richtung Gießaufgasse; Betonschutzwände, leerstehendes Geschäftslokal an der Ecke (ehem. „Surfinsel“)

Abbildung 69 ▶  
Neu errichtete Skatepark-Anlage neben Ballsportkäfig in der Mittelzone, Sprühnebelanlage und Sitzgelegenheiten – Höhe Gießaufgasse



◀ **Abbildung 68**  
Neu errichteter Ballsportkäfig in der Mittelzone, Hinweiszettel am Zaun zu Verhalten bei Spritzenfund – Höhe Gießaufgasse

Abbildung 70 ▶  
Stefan-Weber-Park in der Mittelzone – Höhe Franz-Domes-Hof



Margaretengürtel 126–134



Margaretengürtel 126-134

◀ *Abbildung 71*  
Mittelzone, Blick Richtung  
Norden, Tischtennistisch –  
gegenüber Franz-Domes-Hof

*Abbildung 73* ▶  
Blick von der Mittelzone auf  
den zweiten Eingang und  
die Garageneinfahrt des  
Franz-Domes-Hofs; Fahrrad-  
geschäft und -Werkstatt in der  
Erdgeschosszone



Margaretengürtel 126-134



◀ *Abbildung 72*  
Blick von der Mittelzone auf den  
Eingang des Franz-Domes-Hofs

*Abbildung 74* ▶  
Kreuzung Margaretengürtel/  
Margaretenstraße, Blick  
Richtung Nordosten in die  
Margaretenstraße



◀ *Abbildung 75*  
Bushaltestelle „Gaudenzdorfer  
Gürtel“ Linie 12A, Blick Richtung  
Südwesten in der Arndtstraße;  
Leih-E-Scooter







**DIE GRÜNE  
BILDUNGS-  
WERKSTATT  
WIEN**



wien.gbw.at



**TECHNISCHE  
UNIVERSITÄT  
WIEN**  
Vienna | Austria