

Diplomarbeit

# **Inseln und Ströme**

## **Eine neue Stadtlandschaft für Wien nordöstlich der Donau**

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

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Ute Schneider

E260-01

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen  
und der Mitbetreuung von

Univ. Ass. Dipl.-Ing. BSc Sebastian Sattlegger

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**Dominic Lichtenberger**

01604814

Wien, am

.....



## ZUSAMMENFASSUNG

Die Regulierung der Donau in den 1870er Jahren ließ den größten Teil der ursprünglich stark ausufernden Donaulandschaft verschwinden und machte Platz für die großflächige Erweiterung der Stadt über den Strom hinaus. In den dort entstandenen Bezirken Floridsdorf und Donaustadt entwickelten sich seitdem zahlreiche zusammenhangslose Siedlungsfragmente, die sich stark von der dichten konzentrischen Kernstadt auf der anderen Flussseite unterscheiden. Ziel dieser Arbeit ist es eine Ordnungsstruktur für Wien links der Donau zu entwickeln, die sich aus dem gebauten Bestand und der vorhandenen Infrastruktur herausbildet. Dafür wird der Gedanke der einstigen wilden Stromlandschaft aufgegriffen und in eine Stadtlandschaft übersetzt, die sich nun aus Strömen hochrangiger Verkehrsinfrastrukturen und Grünräumen sowie bebauten Inseln zusammensetzt.

Zum Einstieg wird ein Überblick über die historische Entwicklung der Gebiete links der Donau gegeben und gegenwärtige Planungen ebendort analysiert. Im Anschluss wird ein *Potato Plan* erstellt: Dieser ist zum einen Ergebnis einer sozialräumlichen Analyse, in der Stadtteile und Zentralitäten durch abstrakte Formen dargestellt werden. Zum anderen wird der *Potato Plan* als Entwurfsmethode zur Identifikation der Inseln und Ströme eingesetzt. Auf dieser Grundlage werden die Ströme zu einem lückenlosen Grünraumnetz vervollständigt, in dem die Inseln eingebettet werden. Zu diesem entsteht ein zweites Netz aus Mobilitätskorridoren, die als Kanäle bezeichnet werden und die Zentren der Inseln zu einer polyzentrischen Stadt verknüpfen. Das Netz der Ströme und der Kanäle übereinandergelegt ergeben das Bild einer Stadtlandschaft, die Wien links der Donau eine stärkere Struktur und eine eigenständige Identität verleihen soll.

## ABSTRACT

The regulation of the Danube in the 1870s eliminated most of the originally sprawling Danube landscape and enabled a large-scale expansion of the city beyond the river. Since then, numerous disconnected fragments of settlements have developed in the districts of Floridsdorf and Donaustadt, which differ significantly from the dense and concentric city on the other side of the river. The aim of this paper is to generate a well-ordered structure for Vienna on the left bank of the Danube, which is formed from the existing buildings and infrastructure. To achieve this, the idea of the former wild river landscape is taken up and translated into an urban landscape consisting of rivers of important transport infrastructure and green spaces as well as urban islands.

To begin with, an overview of the historical development of the area to the left of the Danube is given and current planning is analysed. Afterwards, a Potato Plan is drawn up: On the one hand, this is the result of a socio-spatial analysis, which represents districts and centralities in an abstract way. On the other hand, it is used as a design method to identify the islands and rivers. Based on this, the rivers are completed to a seamless network of green spaces in which the islands are embedded. A second network of traffic corridors, known as canals, will be created to link the centres of the islands to a polycentric city. The merge of the two networks completes the picture of the new urban landscape that is intended to give Vienna northeast of the Danube a stronger structure and independent identity.



### **Eidesstattliche Erklärung**

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen, sind als solche kenntlich gemacht.

Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Diese Arbeit stimmt mit der von den Begutachterinnen/Begutachtern beurteilten Arbeit überein.

Ich nehme zur Kenntnis, dass die vorgelegte Arbeit mit geeigneten und dem derzeitigen Stand der Technik entsprechenden Mitteln (Plagiat-Erkennungssoftware) elektronisch-technisch überprüft wird. Dies stellt einerseits sicher, dass bei der Erstellung der vorgelegten Arbeit die hohen Qualitätsvorgaben im Rahmen der geltenden Regeln zur Sicherung guter wissenschaftlicher Praxis „Code of Conduct“ an der TU Wien eingehalten wurden. Zum anderen werden durch einen Abgleich mit anderen studentischen Abschlussarbeiten Verletzungen meines persönlichen Urheberrechts vermieden.

.....  
Ort, Datum

.....  
Unterschrift

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Zur Begrifflichkeit des nordöstlich der Donau gelegenen Teil Wiens</b>	<b>9</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>12</b>
<b>2. Wien links der Donau: Historischer Überblick</b>	<b>15</b>
2.1. Bevölkerungsentwicklung Wiens der letzten 150 Jahre im Vergleich	16
2.2. Vor 1870 „Der wilde Strom“	18
2.3. 1870-1889 „Die große Regulierung“	20
2.4. 1890-1918: „Die Erweiterung“	22
2.5. 1919-1934 „Rotes Wien“	24
2.6. 1934-1938 „Schwarzes Wien“	25
2.7. 1938-1955 Nationalsozialismus und Besatzungszeit	26
2.8. 1955-1975: „Internationalisierung und Siedlungsbau“	28
2.9. 1975-1990 „Zweite Regulierung“	30
2.10. 1990-2000 „Hoch hinaus“	32
2.11. 2000-2021 „Erschließung neuer Zentren“	34
<b>3. Wien links der Donau: Gegenwart und Zukunft</b>	<b>37</b>
3.1. Vergleich rechts und links der Donau: Ein kurzes Porträt	40
3.2. Gegenwärtige Stadtplanung mit Fokus auf Wien links der Donau	42
3.2.1. STEP 2025	42
3.2.2. Fachkonzepte zum STEP 2025	44
3.2.3. Smart City Wien Rahmenstrategie	49
3.2.4. Strategieplan für das Zielgebiet U2 - Donaustadt	50
3.2.5. Verkehrsplanungen	52
3.3. Grünräume links der Donau: Bestand und Planungen	55
3.4. Stadtentwicklungsprojekte links der Donau	61
<b>4. Potato Plan für Wien links der Donau</b>	<b>67</b>
4.1. Analyse	68
4.1.2 Grünraum	68
4.1.2. Verkehr	70
4.1.3. Zentralitäten	72
4.1.4. Nutzungen	74
4.1.5. Gebäudetypologien	76
4.1.6. Morphologische Grenzen	78
4.1.7. Räumliche Grenzen	80
4.1.8. Sozialraum	82

4.2. Potato Plan	84
4.2.1. Londons Potato Plan und die Potato Plan Collection	84
4.2.2. Erstellung des Potato Plans für Wien links der Donau	85
4.2.3. Potato Plan „Wien links der Donau“	92
<b>5. Ströme - Infrastrukturlinien als Ordnungselemente</b>	<b>95</b>
5.1. Invertierung des Potato Plans	96
5.2. Das Netz aus Blauen, Grünen und Grauen Strömen	98
5.3. Etablierung der Ströme	102
A) Schwarze Lackenau - Bisamberg	104
B) Neue Donau - Stammersdorf	110
C) Alte Donau - Süßenbrunn	116
D) Hirschstetten - Großjedlersdorf	122
E) Hirschstetten - Lobau	128
F) Nordöstlicher Grüngürtel (Bisamberg - Lobau)	134
<b>6. Inseln - Urbane Zentren und verbindende Kanäle</b>	<b>141</b>
6.1. Das Netz aus Zentren und Kanälen	142
6.2. Etablierung der Zentren und Kanäle	144
6.2.1. Maßnahmen für Zentren und Kanäle	145
6.2.2. Zentralitäten	148
6.2.3. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Floridsdorf	150
6.2.4. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Kagran	156
6.2.5. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Seestadt	162
<b>7. Überlagerung der Ströme und Kanäle</b>	<b>169</b>
<b>8. Fazit</b>	<b>174</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>176</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>182</b>





## Zur Begrifflichkeit des nordöstlich der Donau gelegenen Teil Wiens



Abb. 1: Wien rechts (blaugrün) und links (orange) der Donau

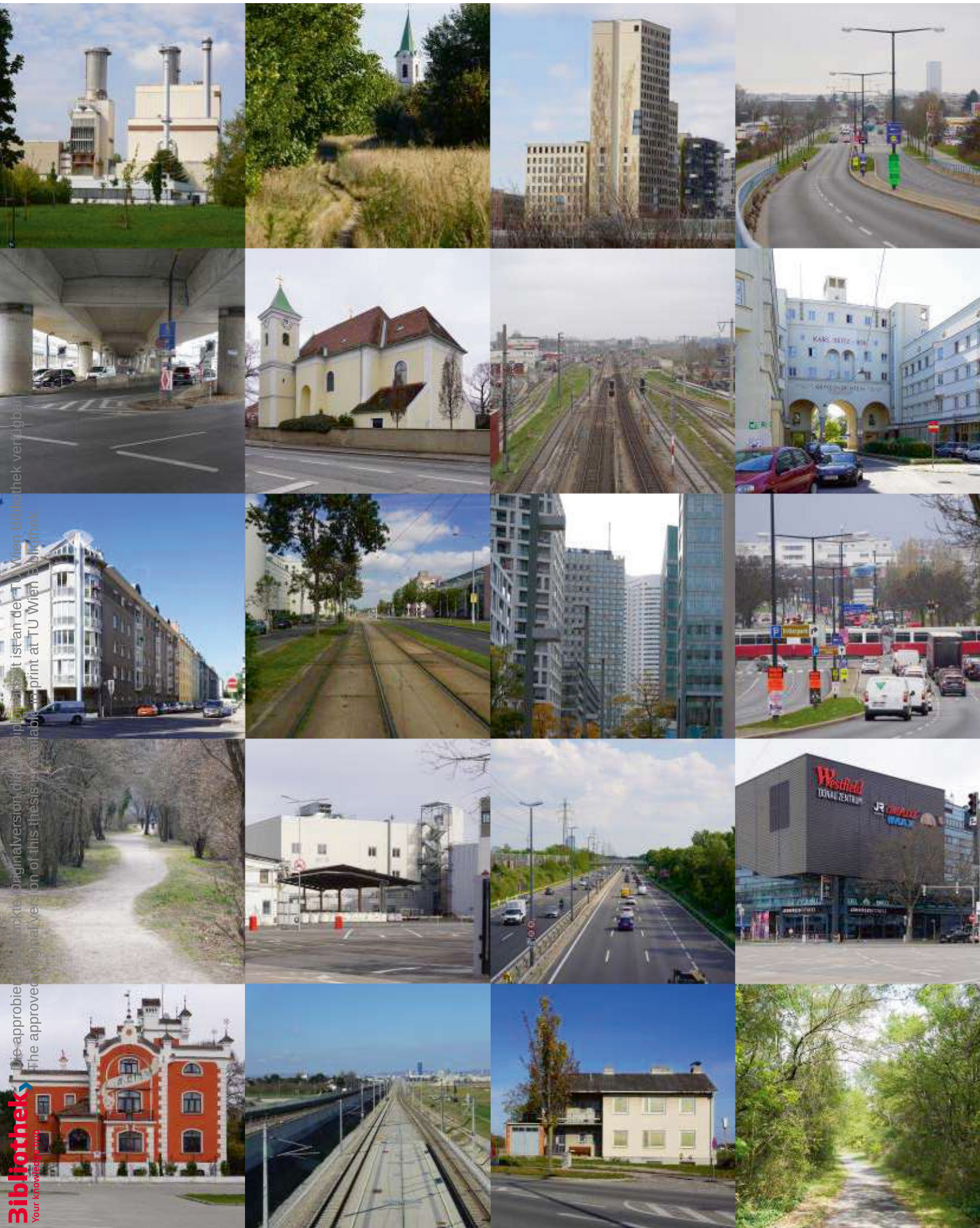
Diese Arbeit stellt den nordöstlich der Donau gelegenen Teil Wiens in den Mittelpunkt. Eine gängige Bezeichnung für dieses Gebiet lautet „Transdanubien“, also das Land jenseits der Donau. Dieser Begriff ist jedoch aus zwei Gründen zu hinterfragen. Einerseits ist er unpräzise und wird ebenfalls für den westlich der Donau gelegenen Teil Ungarns verwendet. (Wikipedia 2022a) Andererseits wird durch den Gebrauch des Begriffes der südwestlich der Donau gelegene Teil Wiens, indem auch das historische Zentrum situiert ist, als absoluter Betrachtungspunkt festgelegt. Diese Seite wird zur Hauptseite erklärt, während „Transdanubien“ weit weg jenseits des Stromes liegt. Der Bedeutungsüberschuss der Kernstadt ist auch unter vielen anderen Blickwinkeln heute noch eindeutig erkennbar. Trotzdem erlangt damit der nordöstliche Teil eine negative Konnotation und der Begriff eine abwertende Bedeutung. Dabei nimmt dieser Teil Wiens immerhin rund ein Drittel der gesamten Stadtfläche ein und wird mit hoher Wahrscheinlichkeit in Zukunft noch an Relevanz gewinnen. Diese Arbeit möchte daher das negative Image beiseite räumen und auf eine neue Weise positiv belegen. Daher findet der Begriff „Transdanubien“ keine weitere Verwendung.

Stattdessen wird die korrektere Bezeichnung „Wien links der Donau“ verwendet, die jedoch ebenfalls keine zufriedenstellende Lösung in der Benennung darstellt. Die orographische Blickrichtung betrachtet einen Fluss immer stromabwärts, wonach sich der angesprochene Stadtteil auf der linken Uferseite der Donau befindet. Da jedoch in der viel vertrauteren Betrachtung Wiens auf einer genordeten Karte sich jenes Gebiet rechts befindet, kann diese Bezeichnung sehr irreführend wirken. Außerdem ist die Formulierung so umständlich und ungewohnt, dass sie im Alltagsgebrauch nahezu gar nicht zu hören ist und sich vermutlich auch nicht durchsetzen wird. Innerhalb dieser Arbeit wird „Wien links der Donau“ als neutraler Begriff trotzdem angewendet, genauso wie andere Umschreibungen wie „Wien nordöstlich der Donau“ oder einfach die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt.

Diese begriffliche Auseinandersetzung eröffnet die Frage, ob für das besagte Gebiet ein neuer Name notwendig wäre oder man ganz ohne einen auskommen könnte. In dieser Arbeit wird jedoch nicht weiter auf diese Fragestellung eingegangen.



Die approbierte gedruckte sowie die digitale Version dieser Publikation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available at TU Wien Bibliothek.



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

Abb. 2: Fotocollage Wien links der Donau

# 1. Einleitung



Abb. 3: Josephinische Landesaufnahme Wien und Umgebung

Ein Blick in die Vergangenheit Wiens zeigt ein aus heutiger Sicht völlig ungewohntes Bild einer natürlich anmutenden, idyllischen Auenlandschaft. Die Josephinische Landesaufnahme der Wiener Umgebung (Abb. 3) offenbart dieses Bild und galt daher als wichtiger Ausgangspunkt dieser Arbeit: Die gewaltigen Ausmaße der Donau-Auen stellen die verhältnismäßig kleine Stadt völlig in den Schatten. Sie waren das dominierende und formgebende Element in dieser Region, nicht die Stadt. Dem gegenüber steht das heutige Luftbild mit einem stark zurückgedrängten Donaustrom und einer weit ausgedehnten Metropole (Abb. 4). Während sich rechts der Donau der historische Stadtkern befindet, der sich konzentrisch ausbreitete und bis heute den Charakter Wiens dominiert, entwickelte sich auf der anderen Uferseite die Stadt viel unstrukturierter. Das Ergebnis sind unzählige Fragmente unterschiedlichster Bebauungen zwischen denen verschiedene Infrastrukturlinien kreuz und quer hindurch verlaufen (siehe Abb. 2).

Mit dieser Arbeit soll der gewohnte Blick Wiens rechts der Donau beiseitegeschoben und stattdessen der Fokus voll und ganz auf das Stadtgebiet links der Donau gelenkt werden, um die Probleme aber vor allem auch die Potenziale dieses Gebietes aufzuzeigen. Hierfür wird zunächst das ursprüngliche Bild der wilden Donau aufgegriffen und dieses in eine neue Stadtlandschaft übersetzt: Räumlich getrennte Stadtteile werden als „Inseln“ bezeichnet, die von Verkehrs- und Grünrauminfrastrukturen umflossen werden, welche „Ströme“ genannt werden. Ziel ist es aus diesen beiden Elementen eine neue Lesart für Wien nordöstlich der Donau zu erstellen, die zu seiner Restrukturierung beitragen soll. Dadurch wird eine zusätzliche, vermittelnde Ebene zwischen der gesamtgesellschaftlichen Betrachtung des Stadtentwicklungsplans und den einzelnen Entwicklungsgebieten geschaffen, die auf die spezifischen Gegebenheiten links der Donau eingehen und eine eigenständige Vision für das Gebiet abgeben kann. Zugleich sollen somit weitere unkoordinierte und isolierte Entwicklungen im 21. und 22. Bezirk verhindert werden.

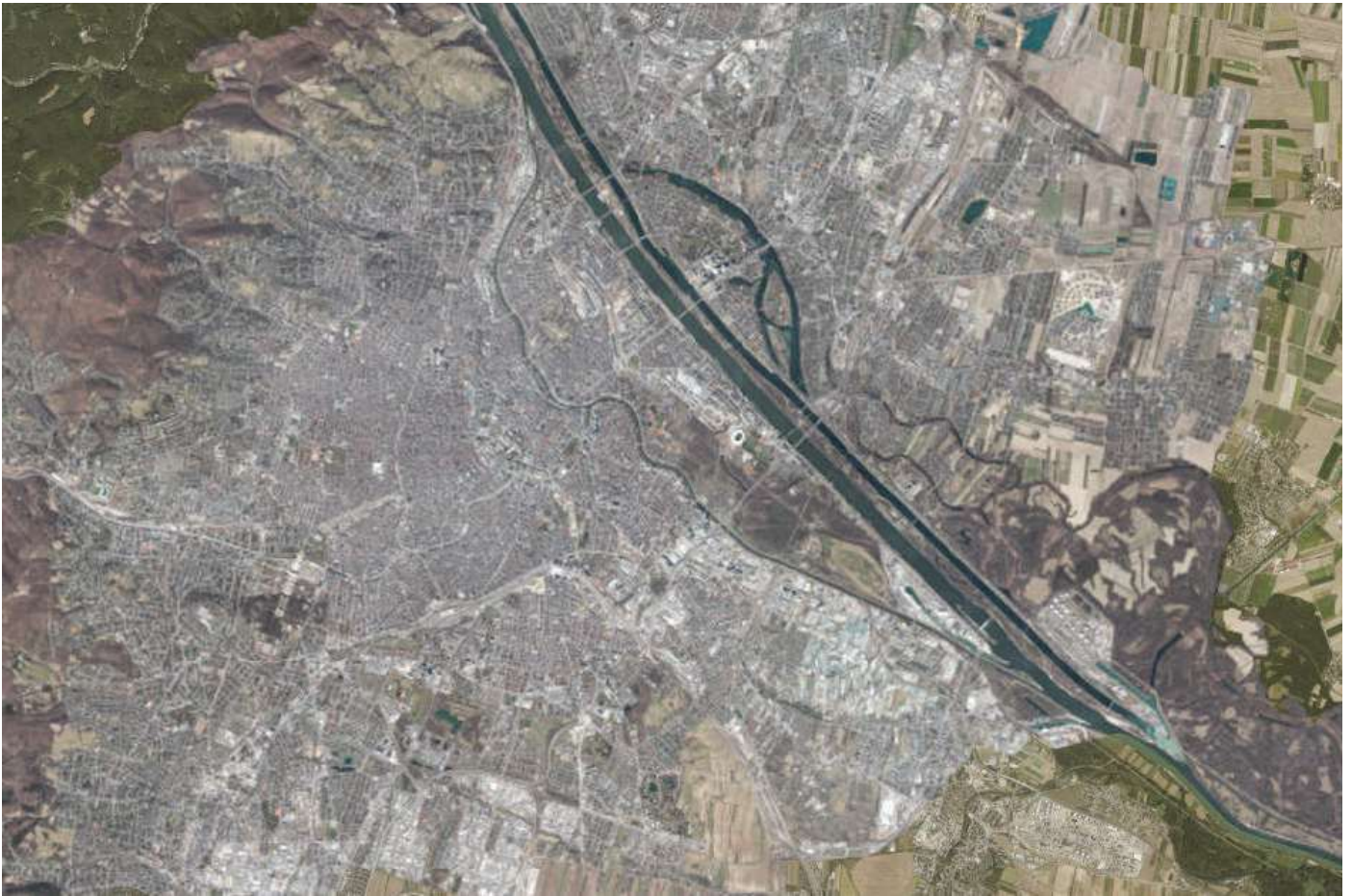


Abb. 4: Orthofoto Wien 2021

Die Arbeit gliedert sich in sechs Hauptkapiteln, wobei die ersten beiden einen Überblick über die historische Entwicklung und derzeitigen Planungen für den betroffenen Raum geben. Im Anschluss werden verschiedene Daten der Stadt Wien zu einer umfangreichen Analyse zusammengeführt, die schließlich in der Erstellung eines Potato Plans resultiert. Dabei handelt es sich um eine sozialräumliche Untersuchung, die urbane Muster erkennen lässt, diese neu organisiert und durch abstrakte Formen darstellt. (Züger, Christa 2018, 8) Der resultierende Plan dient als Grundlage für die räumliche Herleitung der Inseln und Ströme. Durch die Zwischenräume zwischen den „Potatos“ fließen die Grauen (hochrangige Verkehrsinfrastrukturen), Grünen (Grünraumkorridore) und Blauen Ströme (Gewässer), die gemeinsam zu einem großmaßstäblichen Netz zusammengeführt werden. Der Fokus liegt hierbei auf den Grünen Strömen, welche derzeit aufgrund von Unterbrechungen häufig noch nicht als solche wahrzunehmen sind. Das Schließen von vorhandenen Lücken wird daher zu einer essenziellen Aufgabe.

Darüber hinaus werden die Inseln über ein zweites Netz aus städtische Verkehrsachsen verbunden, welche als „Kanäle“ bezeichnet werden. Sie verknüpfen zugleich die an ihnen situierten Zentren, die eine polyzentrische Stadtstruktur erzeugen sollen. Abschließend werden das Netz der Grünen, Blauen und Grauen Ströme, sowie dem Netz der Kanäle samt ihrer Zentren übereinandergelegt, um das Bild der neuen Stadtlandschaft für Wien links der Donau zu vervollständigen.



## 2. Wien links der Donau: Historischer Überblick

Wien ist, wie die meisten europäischen Großstädte, an einem Fluss errichtet worden. Besonders ist jedoch, dass die dynamische Donau eine Entwicklung der Stadt mehr als 1.800 Jahre über sie hinaus nicht ermöglichte und sich somit nicht das Zentrum um den Fluss, sondern nur am rechten Donauufer ausdehnte. Auf der anderen Seite entstanden hingegen überwiegend selbstständige Marchfelddörfer. Erst durch die erste große Donau-regulierung in den 1870er Jahren tritt auch das linke Donauufer vermehrt in den Fokus der Stadtentwicklung. Seitdem transformierte sich mit hoher Geschwindigkeit der einstige mit Nebenarmen durchströmte Auenwald, das potenzielle Überschwemmungsgebiet und Teile des dahinter angrenzenden Marchfelds zu einer sich stetig verdichtenden und ausbreitenden Siedlungslandschaft. Ohne übergeordnetes Konzept entstand auf diese Weise eine fragmentarische Stadtstruktur, die jeweils dem entsprechenden Planungsparadigma ihrer Entstehungszeit folgte und sich scharf von ihren Nachbarn aus anderen Zeiten abgrenzte.

Neben diesem kaum koordinierten, doch stetig voranschreitenden Wachstum werden große Infrastrukturprojekte und gezielte Standortentwicklungen mit gesamtstädtischer Relevanz links der Donau vorangetrieben. Dieses Kapitel versucht einen Überblick über diese baulichen Entwicklungen Wiens nordöstlich der Donau zu schaffen.

Parallel dazu veranschaulicht die demografische und verwaltungstechnische Geschichte den massiven Wandel dieses Gebietes in den letzten 150 Jahren. Die Bevölkerungszahlen links der Donau stiegen fast stetig, obwohl jene der gesamten Stadt über einen langen Zeitraum sanken. Zudem änderten sich die Grenzen der Stadt mehrmals und zeugen somit von turbulenten Zeiten. Die beiden Bezirke Floridsdorf und Donaustadt werden als eine der letzten Wiens gegründet. Bis heute setzt sich die intensive Entwicklung dieser zwei Bezirke fort, und trotzdem scheinen beide Seiten der Donau nichts miteinander zu tun haben zu wollen.

## 2.1. Bevölkerungsentwicklung Wiens der letzten 150 Jahre im Vergleich

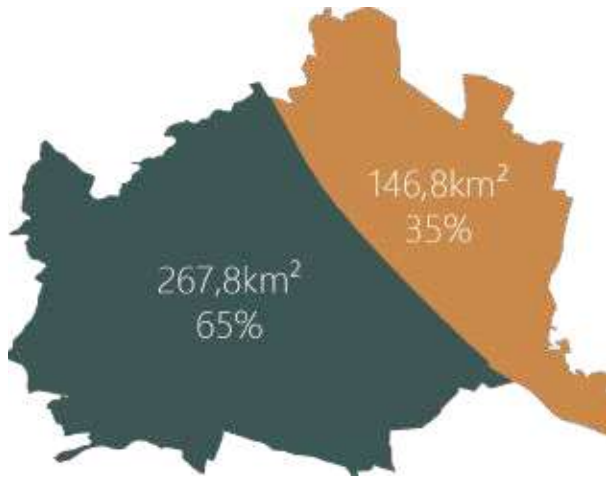


Abb. 5: Flächenvergleich Wien links und rechts der Donau

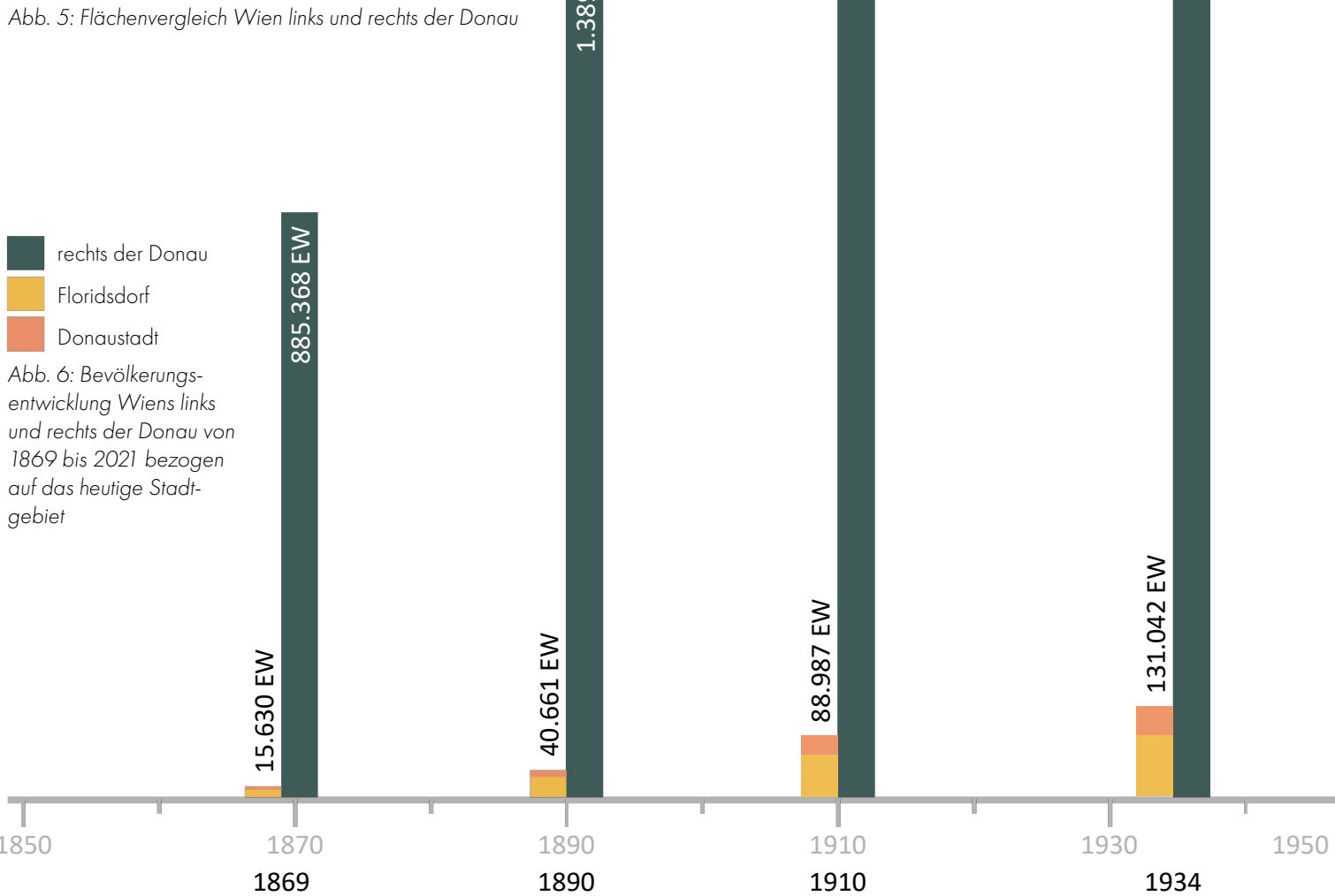


Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung Wiens links und rechts der Donau von 1869 bis 2021 bezogen auf das heutige Stadtgebiet

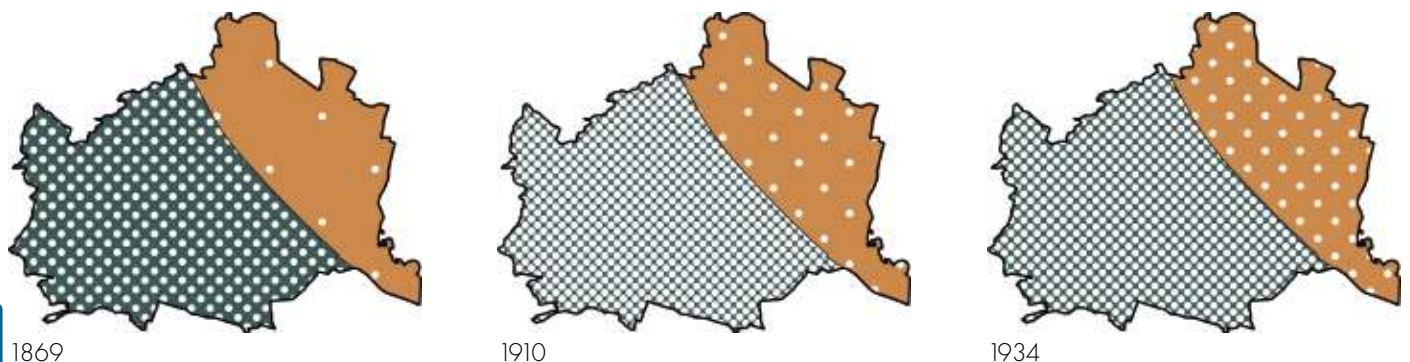
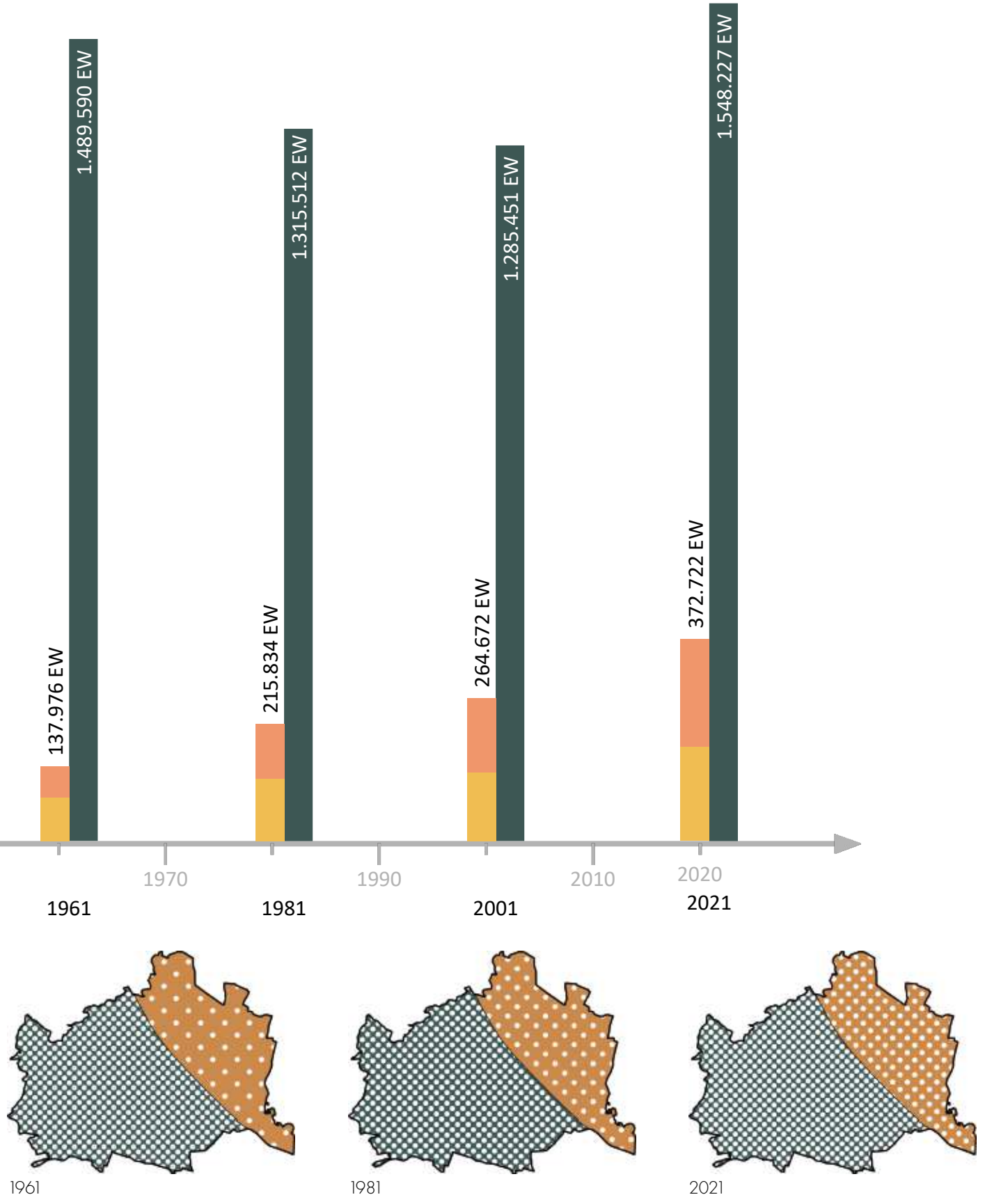


Abb. 7: Vergleich der durchschnittlichen Wohndichte zwischen Wien links und rechts der Donau

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



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



## 2.2. Vor 1870 „Der wilde Strom“



Die Lage des römischen Legionslager Vindobona wurde nicht zufällig direkt an der Donau gewählt. Der schwer überquerbare Strom diente als natürliche Grenze zu den germanischen Völkern im Norden und zugleich als wichtiger Transportweg per Schiff. (ZUG (Hrsg.) 2019, 225) Nachdem die Donau aus der Wiener Pforte zwischen Leopoldsberg und Bisamberg gelangte, weitete sich der Strom im Flachland und bildete eine ausschweifende Auenlandschaft, die enorm große Flächen einnahm, wie aus alten Stadtplänen ersichtlich ist (Abb. 3 und Abb. 8). Der Hauptstrom und die vielen Nebenarme blieben dabei nicht konstant, sondern wechselten ständig ihre Verläufe als Folge von Landaufschüttungen beziehungsweise -abtragungen durch die Kraft des Wassers. (ebd., 96) Das dynamische System konnte über Jahrhunderte nicht oder nur sehr punktuell gebändigt werden, sodass regelmäßig Überschwemmungen die Stadt heimsuchten. Dieser Umstand erschwerte eine Bebauung des Flussgebietes erheblich oder machte sie ganz unmöglich. Der Umlagerungsbereich der Donau-Auen entsprach etwa 98km<sup>2</sup> und der anschließende Überschwemmungsbereich nochmals 62km<sup>2</sup> innerhalb der heutigen Stadtgrenze. Wie auf Abbildung 9 zu erkennen ist, betraf dies nahezu die vollständige Fläche des 21. und 22. Bezirks. In der Tat waren viele Marchfelddörfer ständig der Gefahr ausgesetzt, überschwemmt zu werden. Die Orte Stadlau und Strebersdorf wurden beispielsweise 1438 beziehungsweise 1440 durch Hochwässer zerstört und mit größerem Abstand zum Fluss neu errichtet. Einige Orte mit ähnlichem Schicksal wie Wulzendorf wurden sogar vollständig aufgegeben. Heute kaum vorstellbar ist auch, dass Leopoldau und Großjedlersdorf ursprünglich dem Verlauf eines längst verlandeten Donauarms folgten. (ebd., 320)

Darüber hinaus behinderte das Erreichen des anderen Flussufers eine Ausdehnung der Stadt über die Donau.

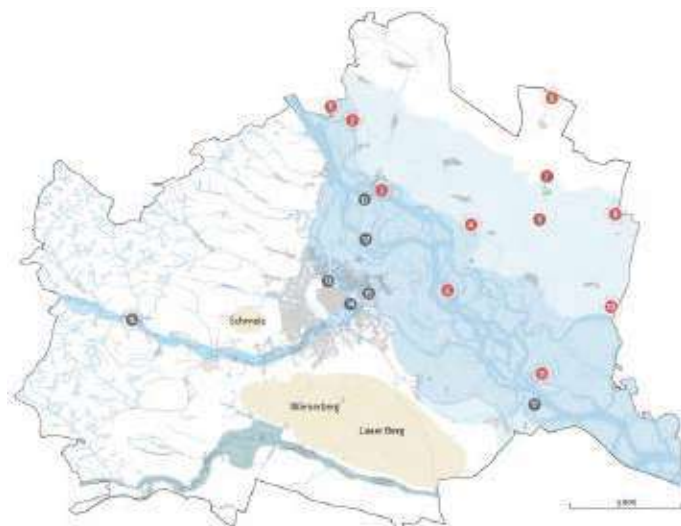


Abb. 9: Wiener Wasserlandschaft vor der ersten Donauregulierung: Der hellblaue Bereich zeigt den seitlichen Überschwemmungsbereich der Donau-Auen

Erst um das Jahr 1440 ist die erste feste Donauquerung belegt, welche aus zwölf einzelnen Brücken bestehend das andere Ufer im Bereich des späteren Floridsdorfer Orts erreichte. (ebd., 354) Die Holzkonstruktionen hielten jedoch meist nur bis zum nächsten großen Hochwasser und wurden daher ständig repariert oder gänzlich ersetzt. Alleine im Zeitraum zwischen 1570 und 1683 wurden die Donaubrücken rund 20 Mal zerstört oder schwer beschädigt. (ebd., 356) Doch auch mit einer



Abb. 10: Floridsdorfer Spitz: links Prager Straße, rechts Brünner Straße, mittig Amtshaus für den 21. Bezirk

stabilen Donauquerung wäre eine Erweiterung der Stadt auf der anderen Seite des Flusses unwahrscheinlich gewesen, bedenkt man die enorme räumliche Distanz zwischen den sicheren Ufern. „Um im Jahr 1565 von der Stadt zum nördlichen Donauufer zu gelangen, benötigte man sechs Brücken mit insgesamt rund 1390m Länge, dazu noch 21 „Durchläufe“, auf Holzpfählen errichtete Hochwege, mit einer Gesamtlänge von 990m und dazwischen erhöhte Verbindungsstraßen.“ (ebd., 355) Zahlreiche Versuche die Donau zu bändigen und zu Gunsten der Menschen zu formen, scheiterten oder währten nur kurz. (ebd., 50) Folglich beschränkte sich die Siedlungsentwicklung links der Donau über viele Jahrhunderte ausschließlich auf die Marchfelddörfer, welche als mehr oder weniger eigenständige Siedlungseinheiten betrachtet werden konnten.

Trotzdem zeigen sich ab dem 18. Jahrhundert nennenswerte Entwicklungen auch am linken Flussufer. In dem Bereich, wo die erwähnte Überbrückung ankam, lag die Gabelung der Prager- und Brünner Straße, welche dem Namen entsprechend nach Prag (Böhmen) und Brünn (Mähren) führten. An der Kreuzung entstand 1782 die Siedlung Jedlersdorf am Spitz. 1786 folgte östlich davon eine weitere Siedlung im Bereich der heutigen Schlossofer Straße. Da dafür Probst Floridus Leeb vom Stift Klosterneuburg 30 Grundstücke an Siedler abgab, wurde sie nach ihm Floridsdorf genannt. 1874 wurde Jedlersdorf am Spitz an die Gemeinde Floridsdorf angeschlossen. (Wien Geschichte Wiki 2020a)

### 2.3. 1870-1889 „Die große Regulierung“

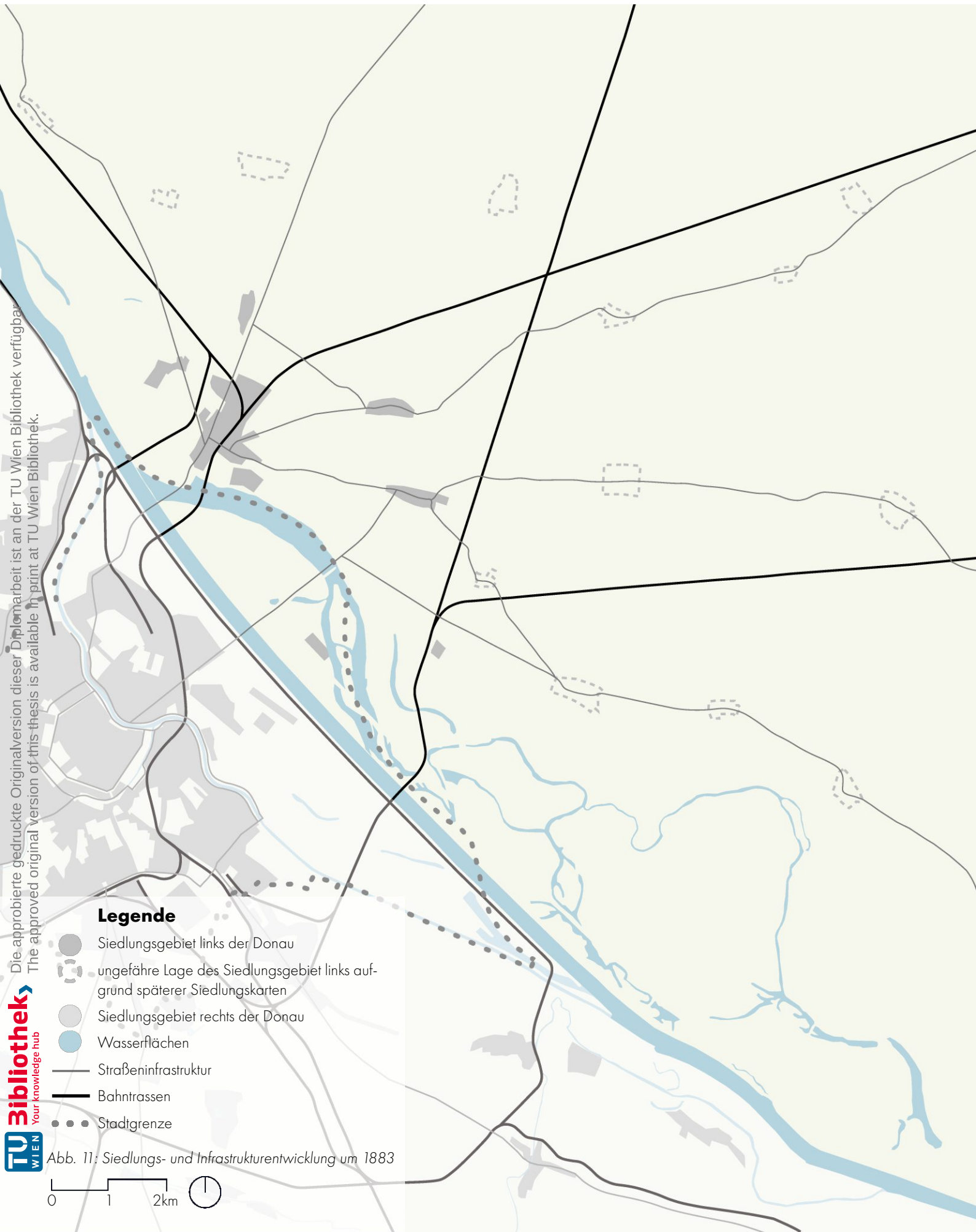


Abb. 11: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1883



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

Nur etwa 15.000 Einwohner:innen fasste das heutige Wiener Stadtgebiet links der Donau um 1869. Diese teilten sich auf die Ortschaften Floridsdorf, Großjedlersdorf, Jedleseesee, Leopoldau, Stammersdorf, Strebersdorf, Kaisermühlen, Kagran, Stadtlau, Hirschstätten, Aspern, Essling, Breitenlee und Süßenbrunn auf (Wien Geschichte Wiki 2022a & b). Lediglich die Kolonie Kaisermühlen befand sich seit der Eingemeindung der Vorstädte 1850 innerhalb der Wiener Stadtgrenze als Teil des zweiten Bezirks, welcher damals volkstümlich Donaustadt bezeichnet wurde. Dies erklärt sich dadurch, dass Kaisermühlen zu diesem Zeitpunkt noch an der rechten Seite des Hauptstromes der Donau, der in etwa der heutigen Alten Donau entsprach, lag. (Wien Geschichte Wiki 2022c)

Trotz der Nähe zu Wien besaßen die Orte einen deutlich ländlicheren Charakter als jene auf der anderen Seite des Stromes, welche sich als Vorstädte und Vororte zu dieser Zeit längst etablierten und sich immer stärker in das Geflecht der sich ausbreitenden Stadt einwebten. Die Donau als Barriere für einen kontinuierlichen Austausch schien immer noch zu groß. (ZUG (Hrsg.) 2019, 354) Einzige Ausnahme bildete Floridsdorf. Durch die bereits vorhin erwähnte strategische Lage direkt an der einzigen Flussquerung im Wiener Bereich sowie der Gabelung der wichtigen Poststraßen nach Böhmen und Mähren stieg die Bedeutung des Ortes deutlich. Ausschlaggebend für seine Transformation zu einer Industriestadt war schließlich die Eisenbahnanbindung durch die 1837 eröffneten Kaiser Ferdinand Nordbahn und die 1885 gefolgten Nordwestbahn. (Wien Geschichte Wiki 2020a)

Das mit Abstand wichtigste Ereignis dieser Zeit, nicht nur für die fortlaufende Entwicklung jenseits der Donau, sondern für ganz Wien, war die Regulierung der Donau. Unter mehreren zur Wahl gestandenen Varianten konnte sich schließlich der fast geradlinige Durchstich durchsetzen, der größtenteils zwischen 1870 und 1875 umgesetzt wurde. (Wien Geschichte Wiki 2020b) Hierfür mussten enorme Mengen an Erdmaterial verschoben werden, so dass man vom größten landschaftsverändernden Eingriff im Wiener Raum sprechen kann. Links neben dem neuen nun etwa 285m breiten Flussbett wurde ein rund 475m breites Inundationsgebiet ausgewiesen, was bei Hochwasser überflutet werden sollte. (ZUG (Hrsg.) 2019, 96) Neben dem Hochwasserschutz war ein weiteres Hauptziel der Regulierung eine bessere Durchschiffbarkeit und der Bau eines Stromhafens entlang des rechten Ufers für Personen- und Warentransport. (Schmid 2013, 292) Zudem konnte damit die Grundlage geschaffen werden, zum ersten Mal im großen Stil das Auegebiet bebauen zu können, um damit dem Druck der stark wachsenden Stadt entgegen zu kommen. (ZUG (Hrsg.) 2019, 169) Im selben Zug wurden fünf neue Querungsmöglichkeiten geschaffen, wovon drei Eisenbahnbrücken waren. (ebd., 362) Die geplante Bebauung, welche in der Abbildung 12 zu erkennen ist, konzentrierte sich zunächst vor allem auf die Bereiche entlang des rechten Donauufers in den heutigen Bezirken Leopoldstadt und Brigittenau. Die linke Seite sah nur in zwei kleineren Bereichen - am Bruckhausen und bei Kaisermühlen - eine Siedlungsentwicklung vor, wobei zunächst nur letzterer eine partielle Umsetzung erfuhr.

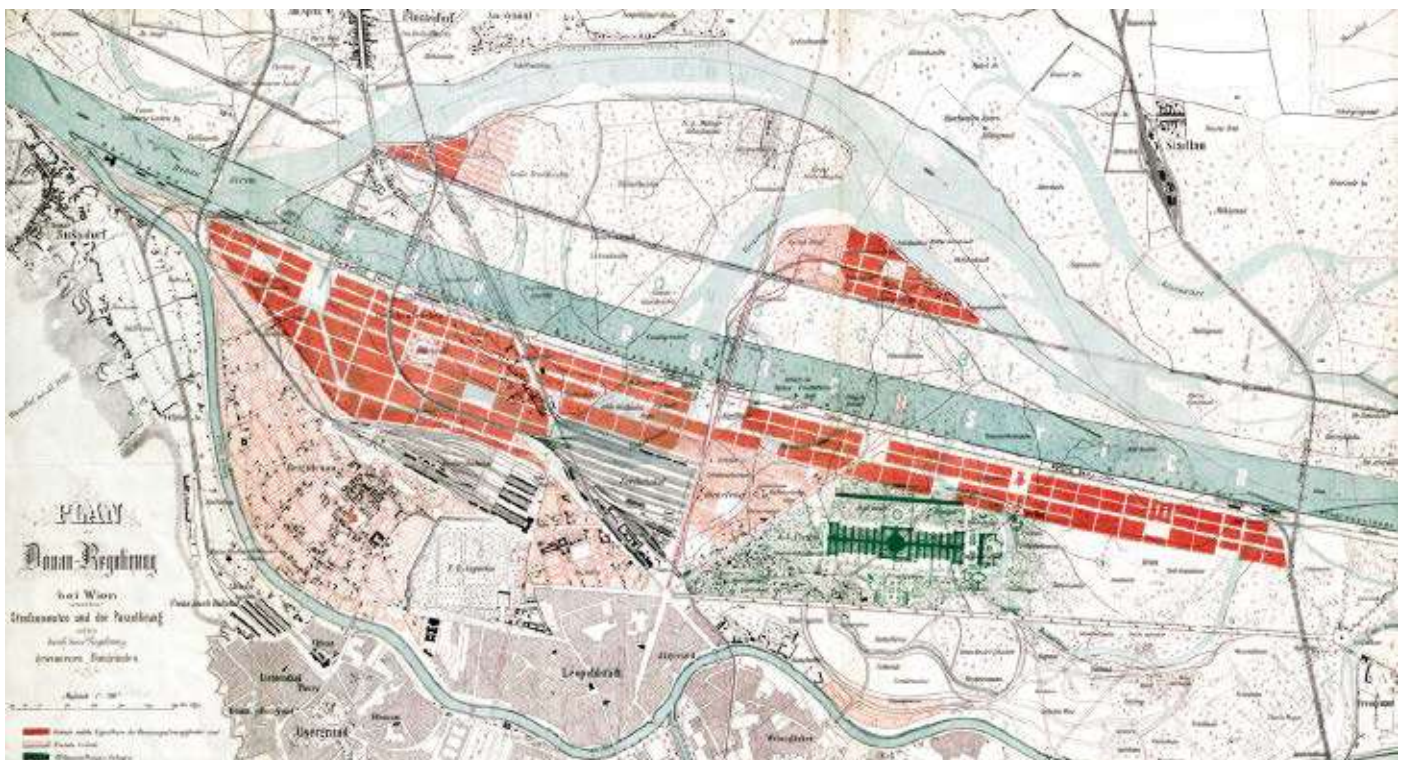
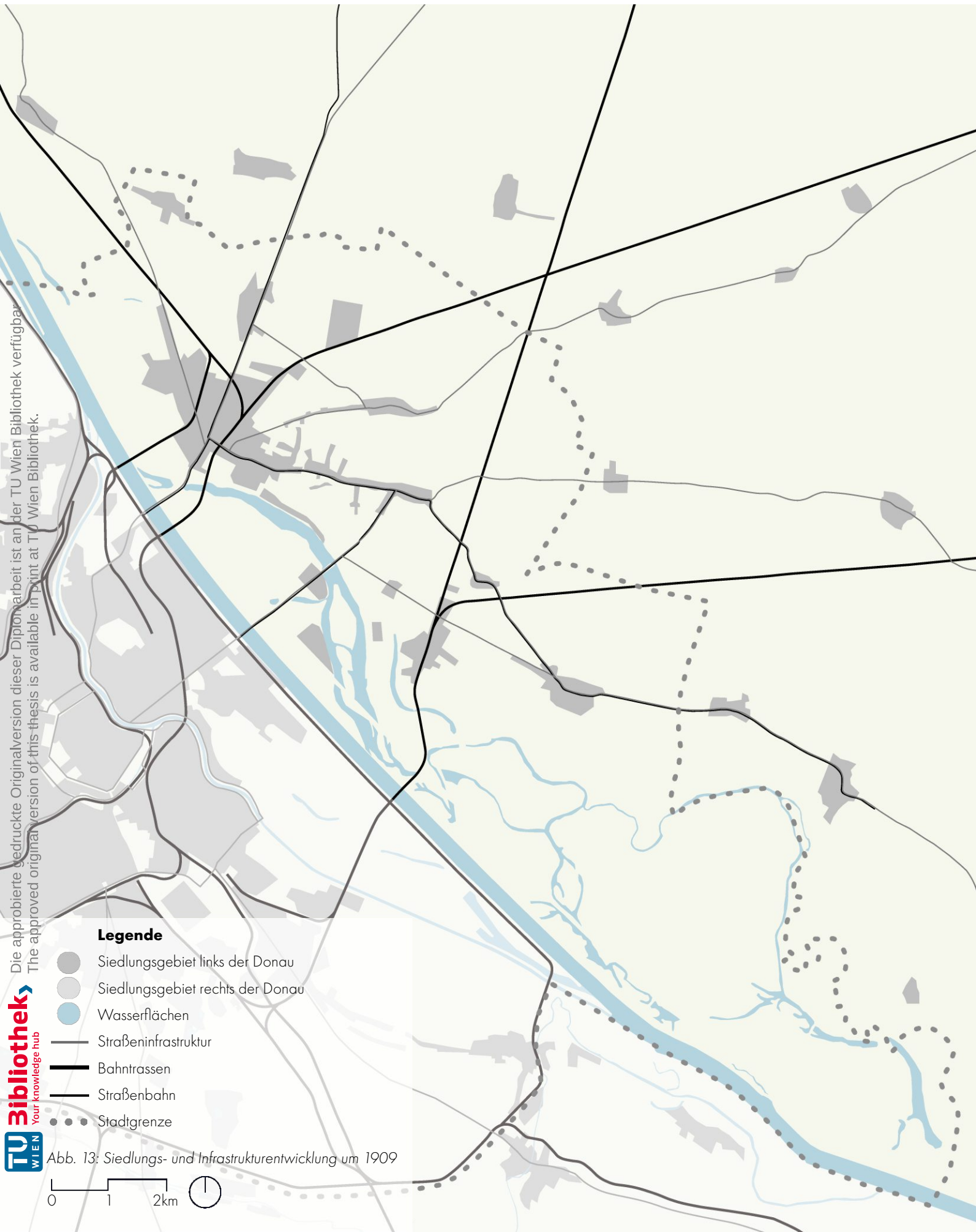


Abb. 12: Plan der Donauregulierung und Bebauung der „Donaustadt“

## 2.4. 1890-1918: „Die Erweiterung“



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

Durch die anstehende zweite Stadterweiterung um die Vororte außerhalb des Linienwalls 1890/1892 entstand eine Debatte, jene Orte nordöstlich der Donau ebenfalls einzugemeinden. (Wien Geschichte Wiki 2022d) Während der Wiener Bürgermeister Johann Prix (im Amt 1889-1893) (Wien Geschichte Wiki 2022e) sich noch entscheidend dagegen aussprach, setzte sich sein politischer Gegner Karl Lueger (ab 1895 Vizebürgermeister, 1897-1910 Bürgermeister) (Wien Geschichte Wiki 2023a) dafür ein. Gründe hierfür waren einerseits ein in Diskussion gestandener Donau-Moldau-Elbe-Kanal oder Donau-Oder-Kanal, welcher bei Strebersdorf in die Donau münden sollte, wodurch der Einfluss dieses Gebiets auf Wien deutlich zugenommen hätte. Andererseits sah der niederösterreichische Statthalter Erich Graf Kielmannsegg, der ursprünglich eine Eingemeindung befürwortete, nun die Erhebung Floridsdorfs zur niederösterreichischen Hauptstadt vor. (Wien Geschichte Wiki 2022a) Die Bestrebungen beider Seiten machen deutlich, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt ein hohes politisches Interesse an diesem Gebiet bestand.

1904 konnte überraschend doch die Eingemeindung beschlossen und bereits im Jahr darauf umgesetzt werden. Der damit neu gegründete 21. Bezirk Floridsdorf umfasste die Gemeinden Floridsdorf (welche bereits 1894 mit Jedlesee, Donaufeld und Neujedlersdorf fusionierte), Leopoldau, Kagran, Hirschstetten, Stadlau und Aspern. (ebd.) 1910 folgte schließlich auch noch Strebersdorf. (Wien Geschichte Wiki 2022d)

Die Entwicklung des Gebiets um Floridsdorf wird weiterhin durch die Ansiedlung von Fabriken geprägt. Außerdem nahm das Gaswerk Leopoldau 1911 seinen Betrieb auf. Dieses produzierte aus Kohle Gas, womit vor allem die Außenbezirke der Stadt versorgt wurden. 1978 wurde die Produktion eingestellt und diente seitdem nur mehr als Elektrizitätswerk. Derzeit wird ein Großteil der des Areals als Stadtentwicklungsgebiet umgenutzt (siehe Kapitel 3.4.). (Wien Geschichte Wiki 2022f) Darüber hinaus weitet sich der gründerzeitliche Blockraster aus, welcher zusätzlichen Wohnraum bereitstellen konnte. So wuchsen allmählich die ersten Ortskerne um die ehemalige Gemeinde Floridsdorf zu einem städtischen Konglomerat zusammen. Im Bereich der späteren Donaustadt setzte dieser Entwicklungsschub hingegen nur geringfügig ein (Abb. 13).

Auch Infrastrukturprojekte mit großer Bedeutung für ganz Wien wurden unternommen: Zunächst eröffnete 1912 nach einigen Flugversuchen in der Simmeringer Haide der erste Flugplatz Wiens in Aspern. Der Standort bot sich aufgrund der weiten ebenen Fläche des Marchfeldes an und lag damals direkt an der Grenze zu Nieder-

österreich. Das Flugfeld wurde mehrfach ausgebaut und trug dazu bei, dass Österreich zu einer der führenden Flugnationen wurde. Durch die starke Beschädigung im Zweiten Weltkrieg und dem Ausbau des neueren Flughafens Wien-Schwechat verlor der Asperner Flugplatz an Bedeutung. 1977 musste er vollständig geschlossen werden, da der Standort zu nahe an der Einflugschneise der im selben Jahr eröffneten zweiten Piste in Schwechat lag. (Wien Geschichte Wiki 2022g)

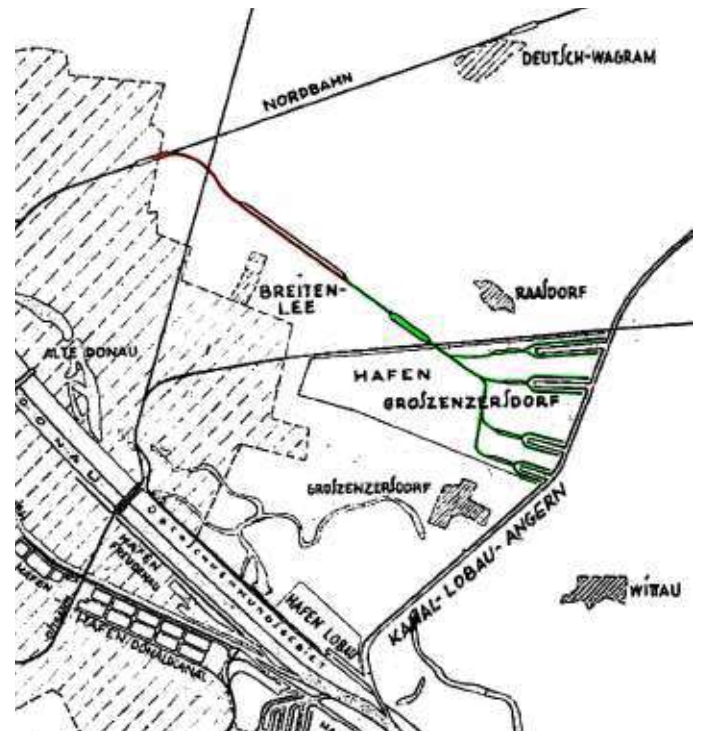


Abb. 14: Verschiebebahnhof Breitenlee und geplanter Hafen Großenzersdorf

Des Weiteren sollte das Schienennetz mit dem Verschiebebahnhof Breitenlee einen bedeutenden Ausbau in Floridsdorf erfahren. Der dafür gewählte Standort lag damals noch außerhalb der Stadt zwischen der Nordbahn und der Marchegger Ostbahn, zu denen er jeweils einen Gleisanschluss besaß. Da die Bauarbeiten erst während des Ersten Weltkriegs starteten, gingen sie nur schleppend voran. Trotzdem konnte 1916 der für den Truppen- und Materialtransport im Krieg essenzielle Teilbetrieb aufgenommen werden. 1922 wurden die Arbeiten am etwa zu zwei Dritteln fertiggestellten Projekt wegen Geldmangel und der gesunkenen Bedeutung nach dem Zerfall des Großreiches eingestellt. Bei geplanter Vollendung wäre er zu seiner Zeit der größte Bahnhof Europas geworden. In weiterer Folge wurde er besonders ab 1930 zur Materialgewinnung schrittweise zurückgebaut, sodass heute nur mehr zwei Stichgleise vorhanden sind. Die restliche Fläche überwucherte mit üppiger Vegetation und transformierte sich zu einem der wichtigsten Naturbiotope Wiens mit dem Namen Norbert-Scheid-Wald. (Wikipedia 2022b)

## 2.5. 1919-1934 „Rotes Wien“

Nachdem Wien um 1910 mit über zwei Millionen Einwohner:innen den bisherigen Höchststand erreichte, nahm die Bevölkerung nach dem Ersten Weltkrieg rapide ab. Aus dem Zentrum eines europäischen Großreiches wurde schlagartig die Hauptstadt der neu gegründeten und nur mehr einen Bruchteil der Fläche beanspruchenden Republik Österreich, wodurch man von einem deutlichen internationalen Bedeutungsverlust sprechen kann. Während die Bevölkerung des heutigen Stadtgebiets rechts der Donau im Zeitraum 1910-1934 um rund 10% abnahm, erfuhr jedoch die andere Seite ein erstaunliches Wachstum von etwa 47% (Abb. 6). Dies ist vermutlich zum Teil auf die hohe Anzahl an neu gebauten Gemeindewohnungen im 21. Bezirk zurückzuführen. Unter der sozialdemokratischen Stadtregierung, die Ära des Roten Wiens, entstanden unter anderem mit dem Schlingerhof, Karl-Seitz-Hof, Paul-Speiser-Hof und Goethnhof die ersten Großwohnbauten jenseits der Donau mit insgesamt mehreren tausend Wohneinheiten.



Abb. 15: Gemeindebau „Schlingerhof“

Die meisten folgten dabei dem von der Sozialdemokratischen Partei forcierten Schema großmaßstäblicher Hofstrukturen, die einen Superblock bildeten. Auf diese Weise wurden schnell und kostengünstig große Mengen an Wohnraum mit deutlich erhöhtem Wohnstandard gegenüber den gründerzeitlichen Zinshäusern geschaffen. Die Höfe, über welche die Gebäude erschlossen wurden und soziale Einrichtungen beinhalteten, begünstigten zudem ein Gemeinschaftsgefühl. (Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie o.J. a) Das einzige große Wohnprojekt dieser Epoche in Floridsdorf, welches von diesem Prinzip abwich, ist die Siedlung „Am Freihof“. Die ursprünglich 99 Häuser umfassende Gemeindegliederung für Angestellte des E- und Gaswerks und der Straßenbahn wurde schließlich mehrfach durch Genossenschaften auf



Abb. 16: Siedlung „Am Freihof“

1014 Wohnungen erweitert. Sie wurde im Sinne einer Gartenstadt überwiegend aus Reihenhäusern mit Privatgärten errichtet. (Wien Geschichte Wiki 2021 c) Das Siedlungsgebiet im 21. Bezirk dehnte sich durch die rege Bautätigkeit deutlich aus und betraf nun nicht mehr nur das Gebiet um den Floridsdorfer Kern.

Zum Wohnbau kamen noch weitere Sozial- und Freizeiteinrichtungen hinzu, welche teils für die ganze Stadt von Bedeutung waren. So entstanden an der Alten Donau mehrere Freibäder wie etwa das Strandbad Alte Donau (1918) und das Angelibad (1920). Dieser Trend begann jedoch bereits 1907 durch die Eröffnung des Gänsehüfels, eine erhalten gebliebene Sandinsel im ehemaligen Hauptstrom der Donau, als erstes Familienbad der Stadt durch den Naturheiler Florian Berndl. Es wurde später von der Stadt Wien übernommen und gilt bis heute als größtes Freibad der Stadt. (Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie o.J. b)



Abb. 17: Strandbad Gänsehüfel



## 2.6. 1934-1938 „Schwarzes Wien“

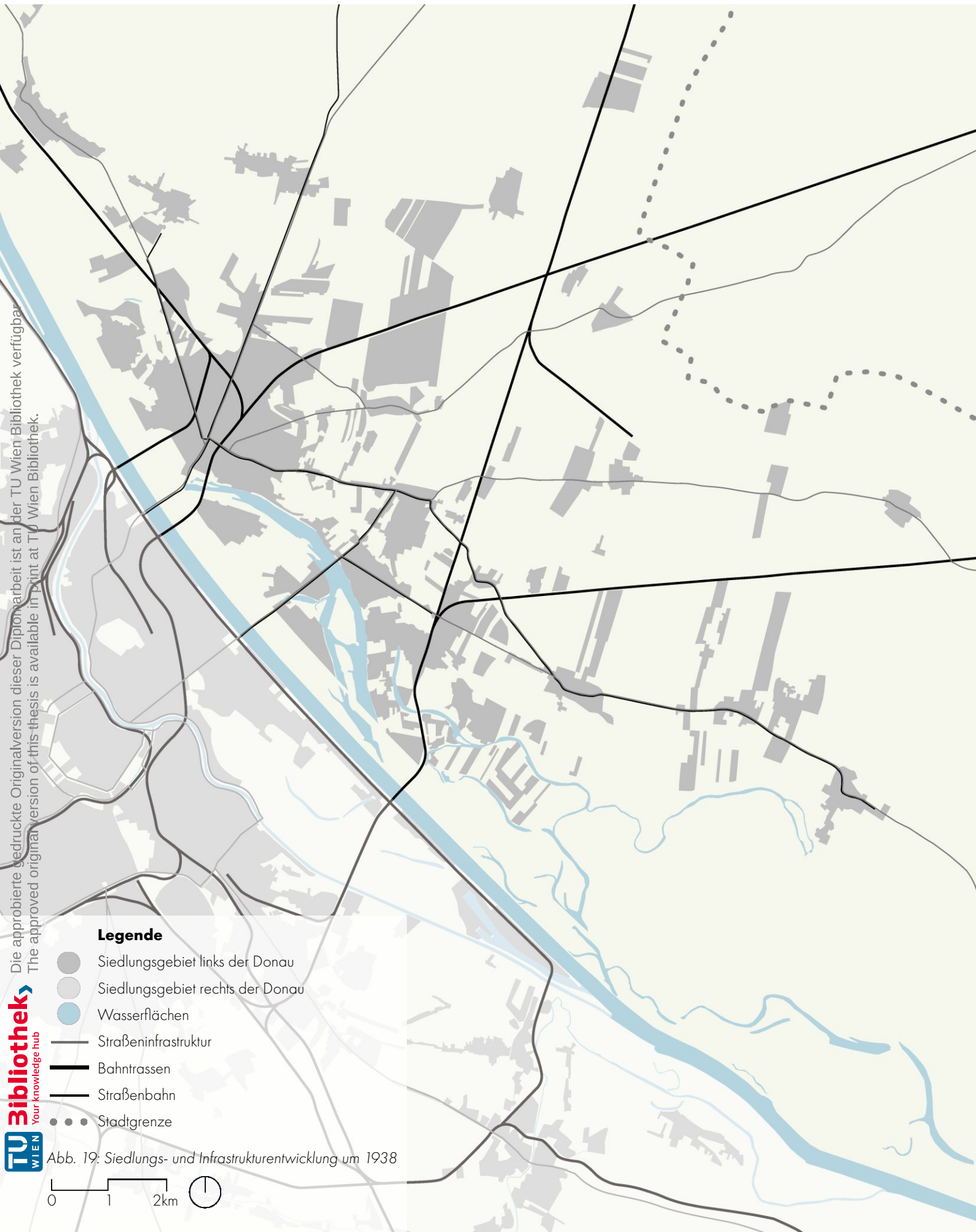
Im März 1933 gelang dem Bundeskanzlers Engelbert Dollfuß die Ausschaltung des Parlaments und darauf gefolgt Einführung eines Einparteiensystems durch die „Vaterländische Front“. (Wien Geschichte Wiki 2022h) Im Jahr darauf folgte der letzte Widerstand der Sozialdemokraten in den gewalttätigen Februarkämpfen, die auch im Arbeiterbezirk Floridsdorf geführt wurden. Umkämpft waren unter anderem der Schlingerhof, der Goethehof, der Straßenbahnhof Floridsdorf und das Gaswerk Leopoldau. (Wien Geschichte Wiki 2022a) Der daraufhin eingeführte Ständestaat unter der diktatorischen Herrschaft von Dollfuß und Schuschnigg bedeutete einen gravierenden Einschnitt in der Geschichte Wiens. Die Stadt verlor ihren Status als Bundesland und war somit direkt dem autoritären Regime untergeordnet. Der sozialdemokratische Bürgermeister Karl Seitz wurde verhaftet, der Gemeinderat aufgelöst und stattdessen mit der Wiener Bürgerschaft unter dem regimetreuen Richard Schmitz ersetzt. Damit einher geht auch eine Beendigung vieler Errungenschaften des Roten Wiens wie zum Beispiel das Wohnbauprogramm. (Wien Geschichte Wiki 2022i) Der nun auf Bundesebene zentralisierte Siedlungsbau sah statt der großen Gemeindebauten weitläufige Siedlungen nach dem Vorbild der bereits 1932 errichteten Erwerbslosensiedlung Leopoldau vor (Abb. 18). Mit den Stadtrandsiedlungen Breitenlee, Asperner-Flugfeld, Hirschstetten, Neustraßacker und der Erweiterung der Leopoldauer Siedlung wurden hierfür insbesondere im heutigen 22. Bezirk große Flächen beansprucht. (Wien Geschichte Wiki 2022j) Auf diesen wurden sehr kleine einfache Häuser auf besonders großen Parzellen errichtet, wobei sich die späteren Bewohner:innen selbst am Bau und der Aufschließung beteiligen mussten. Dafür wurde ihnen ein zugelostes Haus als Eigenheim überlassen, die sehr große Grundstücksfläche diente zur Selbstversorgung. (Wien Geschichte Wiki 2022k) Die politische Agenda dahinter hatte die „Entproletarisierung“ der Arbeiterschaft zum Ziel. Insgesamt konnten so im Schwarzen Wien 981 Wohneinheiten in den genannten Stadtrandsiedlungen errichtet werden, bis 1936 aufgrund fehlender finanzieller Mittel das Bauprogramm ein Ende fand. (Wien Geschichte Wiki 2022j) Auch wenn die Anzahl nur einen Bruchteil der insgesamt 64.125 bereitgestellten Wohnungen des Roten Wiens (Wien Geschichte Wiki 2022l) darstellt, prägen diese Siedlungen bis heute weite Teile der Donaustadt.



Abb. 18: links Orthofoto Großfeldsiedlung 2021, rechts Orthofoto Erwerbslosensiedlung Leopoldau 1938

Viele Parzellen wurden über die Zeit teilweise geteilt und die Gebäude zu klassischen Ein- und partiell auch Mehrfamilienhäuser ausgebaut, die strukturellen Eigenschaften blieben aber weitgehend unverändert (Abb. 18). Ansonsten hatte das Bauprogramm des Schwarzen Wiens eine Neuordnung der Stadt und Etablierung einer autogerechten „Verkehrsstadt“ zum Ziel, weshalb Straßen- und Brückenbauten forciert wurden. Aus finanziellen Gründen konnten jedoch nur wenige dieser Projekte realisiert werden, darunter aber beispielsweise der Neubau der Reichsbrücke. (Wien Geschichte Wiki 2022m)

## 2.7. 1938-1955 Nationalsozialismus und Besatzungszeit



Durch den Einmarsch Hitlers und dem sogenannten „Anschluss Österreichs“ begann das dunkelste Kapitel der Wiener Stadtgeschichte, welches erneut einen massiven Umbruch mit sich zog. Bereits 1938 wurden 97 niederösterreichische Ortsgemeinden in fünf neuen Bezirken vereinigt. (Wien Geschichte Wiki 2022d) Dadurch entstand auch der 22. Bezirk, der nach der darin aufgenommenen Gemeinde Groß-Enzersdorf benannt wurde. Außerdem wurden die bis dato zum 21. Bezirk gehörenden Teile Hirschstätten, Stadlau und Aspern dem neuen Bezirk zugesprochen. Auch Floridsdorf wurde um zahlreiche Ortschaften vergrößert und bekam Kaisermühlen vom 2. Bezirk hinzu. Nach dem zweiten Weltkrieg wurden die meisten Eingliederungen wieder rückgängig gemacht. Allerdings behielt der 21. Bezirk Stammersdorf sowie der 22. Bezirk, welcher seinen heutigen Namen „Donaustadt“ bekam, Essling, Breitenlee und Süßenbrunn. Außerdem wechselte 1954 Kagran und Kaisermühlen zur Donaustadt wodurch er, bis auf geringfügige Änderungen, sein heutiges Ausmaß als größter Gemeindebezirk erlangte. (Wien Geschichte Wiki 2022a und Wien Geschichte Wiki 2022b)

Neben den Änderungen in den Verwaltungseinheiten, kam es unter der nationalsozialistischen Diktatur auch zu Bautätigkeiten für große Infrastrukturprojekte. Zum einen wurden die weit zurück reichenden Planungen eines Donau-Oder-Kanals wieder aufgegriffen. Auf österreichischem Boden kam es jedoch nur zur Umsetzung von 4,2km in mehreren Abschnitten, welche schließlich in der Lobau in die Donau münden sollten. Deshalb wurde an dieser Stelle ebenfalls ein Becken für einen Ölhafen ausgehoben, welcher später um eine Raffinerieanlage erweitert wurde. (Wien Geschichte Wiki 2021d) Die baulichen Maßnahmen bedeuteten einen maßgeblichen Einschnitt in den Naturraum der Lobau, welcher bis heute Probleme mit sich zieht. Durch die Bombardierung des Ölhafens im Zweiten Weltkrieg ist der Boden kontaminiert, was nicht nur für das Ökosystem, sondern auch für das nahe gelegene Grundwasserwerk kritisch ist. Aus diesem Grund wurde eine bis zu 70m tiefe Dichtwand,



Abb. 20: Groß-Wien unter der NS-Zeit

sowie Sperrbrunnen angebracht, wobei letztere sich durch die Senkung des Grundwasserspiegels ebenfalls negativ auf die Au auswirken. (Fink, Kroisleitner, 2022)

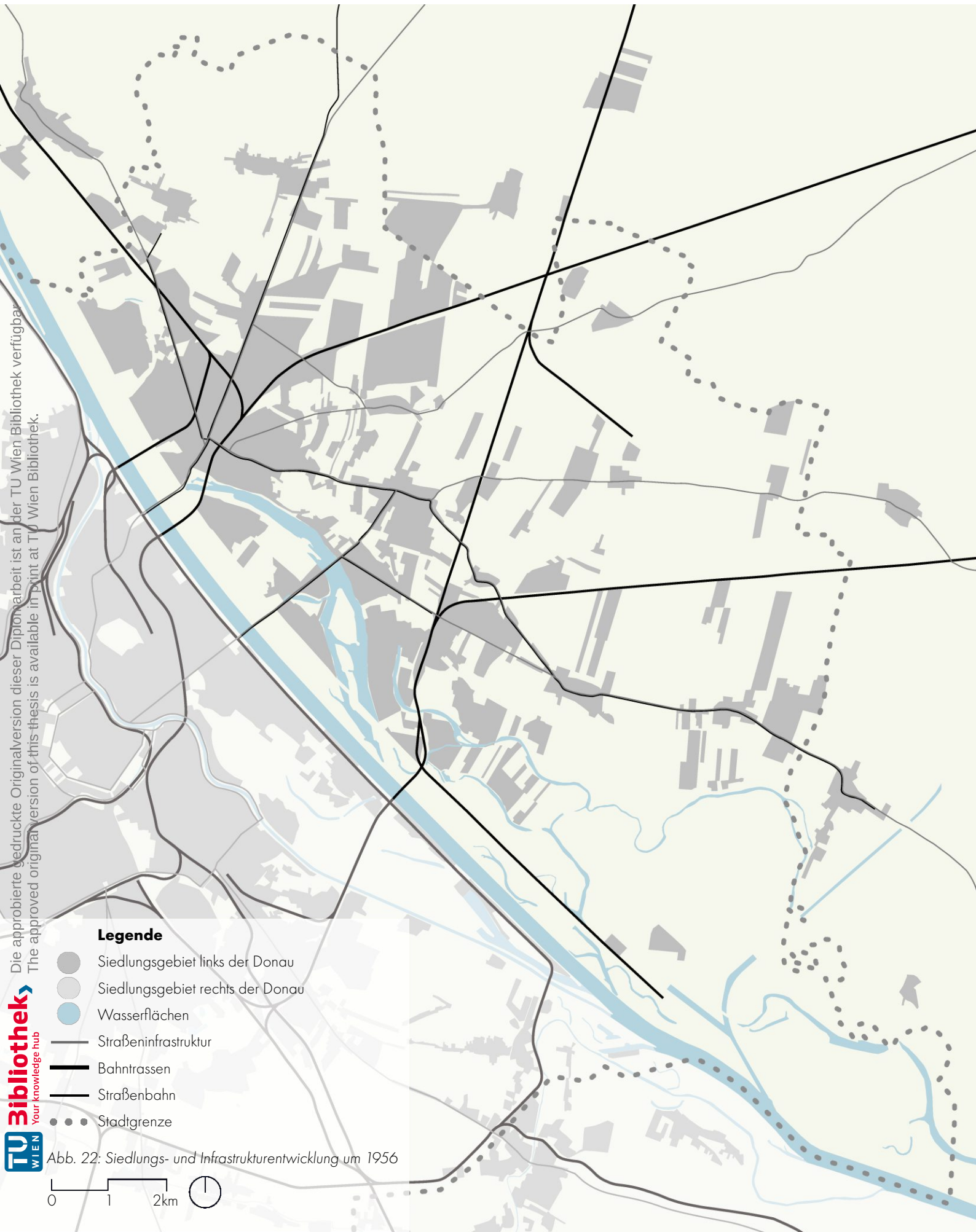
Im Bereich des Nordbahndreiecks wurden Rüstungsbetriebe gegründet, die ebenfalls Ziel von Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg wurden. Neben Industrieanlagen und dem Gaswerk Leopoldau erlitten auch Zivilgebäude wie zum Beispiel der Schlingerhof schwere Schäden, die jedoch nach Kriegsende schnell behoben werden konnten. (Wien Geschichte Wiki 2022a) Nach der Schlacht um Wien wurde die Stadt in vier Sektoren unterteilt, welche jeweils den vier Besatzungsmächten unterstellt wurden. Der 21. und 22. Bezirk lagen im sowjetischen Bereich, bis 1955 der neue Staatsvertrag in Kraft trat und Österreich damit seine Souveränität zurück-erlangte. (Wien Geschichte Wiki 2020c)

Während und nach dem Krieg nahm die Gesamtbevölkerung Wiens weiter ab. Diesmal ist auch der Teil östlich des Donauufers betroffen, wobei hier der Rückgang nur von kurzer Dauer war und über die gesamte Zeitspanne zwischen 1934 und 1961 sogar ein leichtes Wachstum auftrat (Abb. 6).



Abb. 21: Ölhafen Lobau, rechts Beginn des Donau-Oder-Kanals

## 2.8. 1955-1975: „Internationalisierung und Siedlungsbau“



Das ambivalente Bild in der Entwicklung der Bevölkerung setzte sich auch in den 1960er und 70er Jahren fort. Während sie rechts der Donau weiterhin abnimmt, steigt sie auf der anderen Uferseite mit 56% sogar deutlich an (Abb. 6). Dieses Wachstum deckt sich auch mit der starken Zunahme an Wohnbauten links der Donau. Man kann behaupten, dass in dieser Zeit der 21. und 22. Bezirk erstmals in den Fokus einer umfassenden und großzügigen Stadtentwicklung gerät.



Abb. 23: Donaupark mit Donauturm im Hintergrund

Deutlich wird dies bereits 1964 als die erste internationale Gartenschau in Wien abgehalten werden sollte. Als Standort wählte man nämlich keinen bereits etablierten Erholungsraum an der rechten Donauseite, sondern ein Areal zwischen Donau und Alter Donau an der Wagramer Straße, welches bisher hauptsächlich als Mülldeponie genutzt wurde. Mit dem Großevent wollte man vor allem das Image Wiens stärken und sie wieder als Weltstadt positionieren. Weite Teile der Ausstellungsfläche sind als Donaupark nachhaltig erhalten geblieben. (Wien Geschichte Wiki 2022n) Dasselbe gilt für den errichteten Donauturm, welcher mit 252m den Stephansdom als höchstes Gebäude Österreichs mit großem Abstand ablöste. Allein deswegen strahlt er eine starke Symbolwirkung für die Entwicklung Wiens links der Donau aus und wurde zum Wahrzeichen der Stadt. (Wien Geschichte Wiki 2022o) Lediglich der Sendemast am

Bisamberg, der sich ebenfalls auf dieser Donauseite befand, überragte ihn um einige Meter, bis er 2010 gesprengt wurde. (APA-OTS 2010)

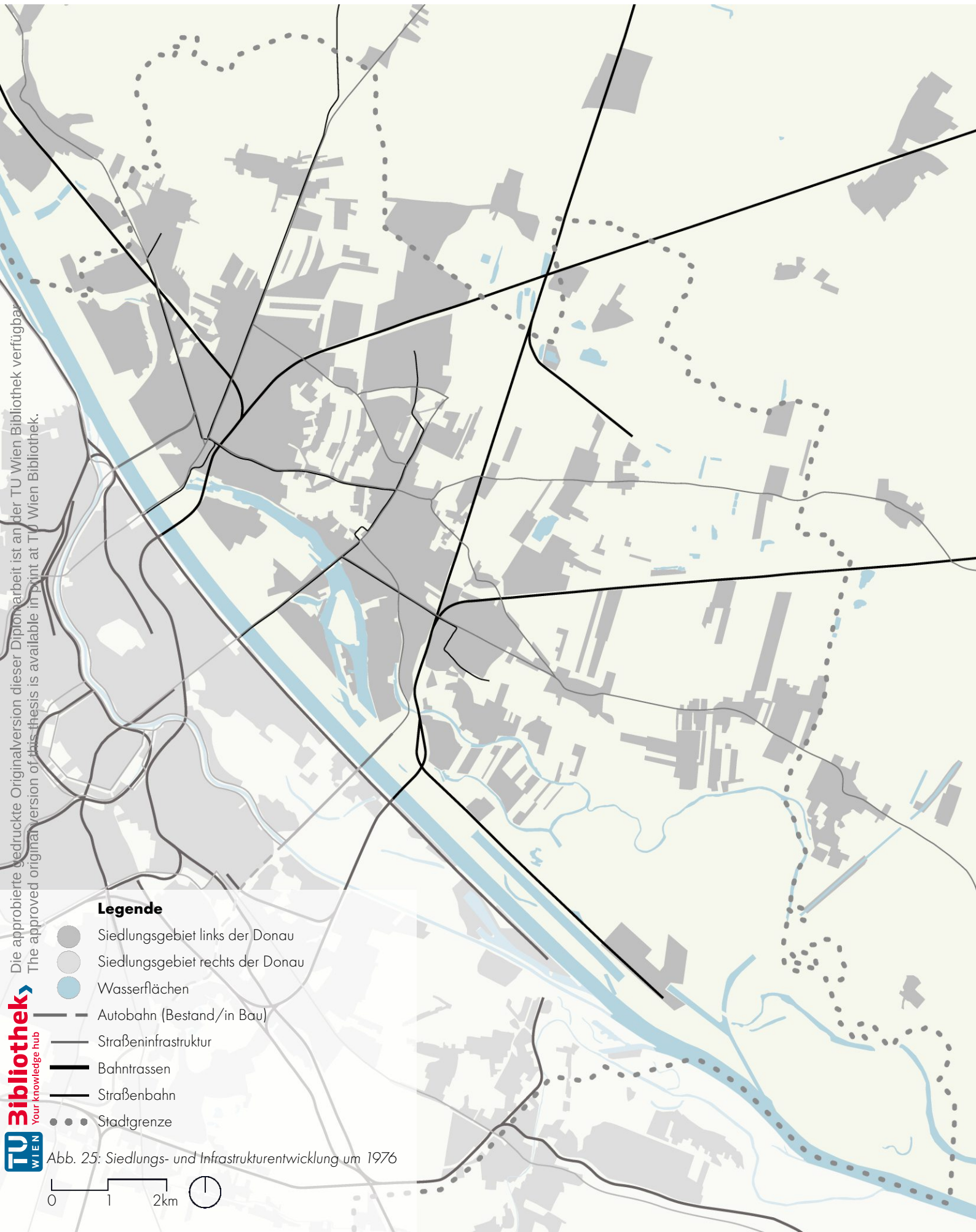
In direkter Nachbarschaft des Donauparks erfolgte zudem zwischen 1973 und 1979 die Errichtung des Vienna International Centre (Abb. 24) als einer von vier Amtssitzen der Vereinten Nationen und noch weiteren internationalen Organisationen. Gemeinsam bildet es mit dem in den 1980er Jahren fertiggestellten Austria Center Vienna eines der führenden Konferenzzentren Europas, welches inoffiziell als UNO-City bezeichnet wird. (Wien Geschichte Wiki 2022p) Diese Kongressinfrastruktur für bis zu 22.800 Teilnehmer:innen trägt maßgeblich dazu bei, dass Wien zu den Städten mit den meisten Tagungen weltweit zählt. (ICCA 2022, 7) Der Standort jenseits der Donau erlangte dadurch eine völlig neue Bedeutung in einem internationalen Kontext.

Besonders stark geprägt ist diese Zeitspanne vom großmaßstäblichem Sozialwohnbau in Form von Zeilenbauten und Hofstrukturen. Neben vielen weiteren Gemeindebauten fallen in diese Periode der Bundesländerhof, Rudolf-Köppl-Hof, Franz-Karl-Effenberger-Hof, Karl-Kautsky-Hof und Franz-Koch-Hof. (Wiener Wohnen o.J.) An der Wagramer Straße entstand 1973 bis 1977 zudem der Trabrenngründe-Hof mit über 2.400 Wohneinheiten. (Wien Geschichte Wiki 2022q) Besonders zu erwähnen ist die Großfeldsiedlung, welche zwischen der Nordbahnstrecke im Norden und dem Ortskern Leopoldau im Süden auf den Gründen der bereits erwähnten Erwerbslosensiedlung Leopoldau angelegt wurde (Abb. 18). Sie ist mit über 5.500 Wohnungen bis heute der größte Gemeindebau der Stadt und besteht aus einer Vielzahl von Gebäuden in unterschiedlich großen Ausprägungen. (Wien Geschichte Wiki 2022r) Die Stadterweiterung in einer aufgelockerten Weise nach der Ideologie der Moderne ist also im Raum links der Donau besonders intensiv zu beobachten, so mal hier ausreichend Platz für die flächenintensiven Siedlungsstrukturen zur Verfügung stand.



Abb. 24: Vienna International Centre

## 2.9. 1975-1990 „Zweite Regulierung“



Die Donauregulierung aus dem 19. Jahrhundert führte zwar zu einer deutlichen Besserung der Hochwassersituation in Wien, das Problem wurde aber nicht zur Gänze gelöst. So kam es insbesondere 1954 zu einer verheerenden Überschwemmung, welche die Diskussion einer erneuten Regulierung der Donau hervorbrachte. Nach ausgiebigen politischen Auseinandersetzungen wurde 1969 schließlich die Errichtung eines Entlastungsgerinnes im Bereich des bisherigen Überschwemmungsgebiets beschlossen. Das Aushubmaterial wurde zwischen dem Donaustrom und dem neu geschaffenen und als „Neue Donau“ bezeichneten Becken in Form einer rund 20km langen „Donauinsel“ aufgeschüttet. Dadurch konnte zusätzlich zum Hochwasserschutz ein neues Erholungsgebiet mitten in der Stadt und wertvoller Naturraum geschaffen werden. Das riesige Projekt stellt wohl die größte bauliche Maßnahme Wiens nach dem Zweiten Weltkrieg dar und betont die Wichtigkeit der Wasserbauinfrastruktur in einer Großstadt. Nach 16 Jahren Bauzeit konnte 1988 das letzte Teilstück eröffnet werden. (Wien Geschichte Wiki 2022s) Seitdem traten keine weiteren Überschwemmungen auf - selbst das Jahrhundert Hochwasser 2013 wurde weitgehend unbeschadet überstanden, während im Rest Österreichs etwa 400.000 Haushalte bedroht waren. (MA 45 o.J. a)

Zeitlich wie auch räumlich parallel dazu entstand mit der Donauufer Autobahn (A22) entlang des Ufers der Neuen Donau eine neue hochrangige Verkehrsinfrastruktur im 21. und 22. Bezirk. (Wien Geschichte Wiki 2022t) Zu dieser kam 1993 die Verlängerung der Südosttangente (A23) vom Knoten Kaisermühlen bis zum Knoten Hirschstatten hinzu. (Asfinag (Hrsg.) 2012, 105) Dieser massive Ausbau bezeugt den damals noch vorherrschenden Fokus auf den motorisierten Individualverkehr mit Auswirkungen auf die ganze Metropolregion. Allerdings wird

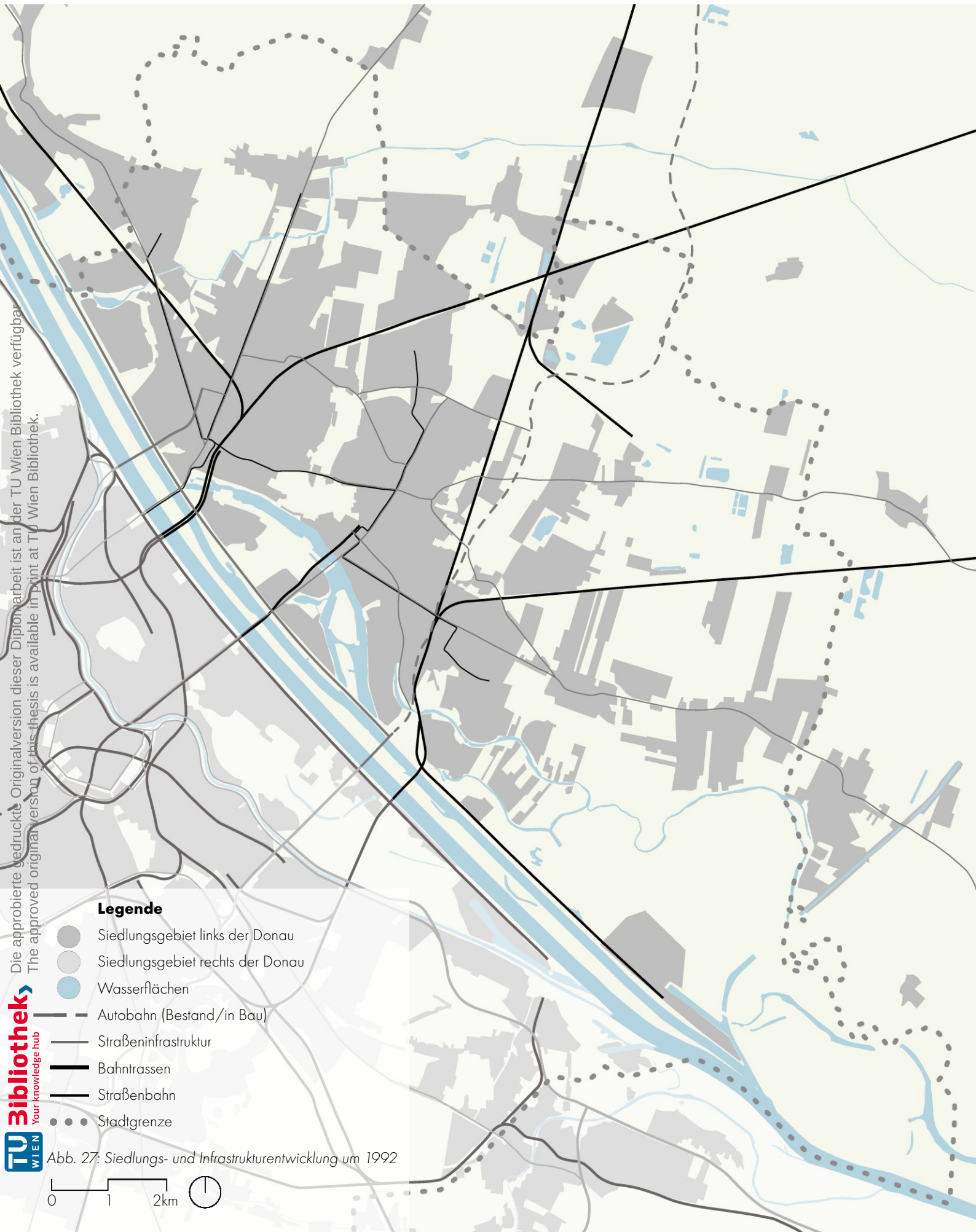
ebenfalls der öffentliche Verkehr ausgeweitet. Durch den Einsturz der Reichsbrücke 1976 konnte bei ihrem Neubau gleich eine U-Bahntrasse im neuen Tragwerk mitgeplant werden, wodurch 1982, früher als geplant, die U1 als erste Linie die Donau überquerte. (Wien Geschichte Wiki 2023b) 1996 folgte schließlich auch die U6-Verlängerung bis Floridsdorf. (Wiener Linien 2006)

Obwohl sich die Stadt seit der Donauregulierung im 19. Jahrhundert in den ehemaligen Flussbereich ausbreiten konnte, blieb die Lobau als einzige intakte Auenlandschaft Wiens erhalten und wurde 1978 als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Dies ist unter anderem der Integration in den 1905 beschlossenen Grüngürtel um Wien zu verdanken. (Wien Geschichte Wiki 2022u) Darüber hinaus ist sie sogar Teil einer der letzten frei fließenden Abschnitte der Donau ohne Aufstauung durch Wasserkraftwerke. Doch auch dieser drohte in den 1980er Jahren durch den Bau des Kraftwerks Hainburg zerstört zu werden. Massiver Protest bis hin zur Besetzung des Auwaldes konnten das Projekt schließlich verhindern. Stattdessen wurden vermehrt wissenschaftliche Untersuchungen durchgeführt, welche die Region aufgrund ihrer Artenvielfalt als nationalparkwürdig erklärten. Im Jahr 1996 war es schließlich so weit, dass der Nationalpark Donau-Auen gegründet werden konnte, der etwa zu einem Viertel innerhalb Wiens liegt. (Nationalpark Donau-Auen GmbH o.J.) Dieser rund 23km<sup>3</sup> große Teil, welcher als Lobau bezeichnet wird, hat nicht nur eine hohe ökologische Bedeutung, sondern ist auch eines der größten Erholungsgebiete der Stadt. (MA 49 o.J. a) Mehrere Altarme sind heute noch vorhanden, trotzdem ist die Au von einer zunehmenden Austrocknung bedroht, vor allem weil der Zufluss vom fast vollständig getrennten Hauptstrom durch die Donauregulierung und Hochwasserschutzdämme fehlt. (Fink, Kroisleitner, 2022)



Abb. 26: Blick auf die Neue Donau, Donauinsel und Donau vom Leopoldsberg

## 2.10. 1990-2000 „Hoch hinaus“



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



Die Bevölkerung Wiens rechts der Donau erreichte um 1990 einen Tiefstand und fing von da an zum ersten mal seit rund 80 Jahren wieder an zu steigen. Die Entwicklung nordöstlich der Donau hingegen bleibt weiterhin unverändert bei einem annähernd linearen Wachstum. Auffällig ist jedoch, dass erstmals die Einwohner:innenzahl der Donaustadt jene von Floridsdorf überholt (Abb. 6).



Abb. 28: Marchfeldkanal

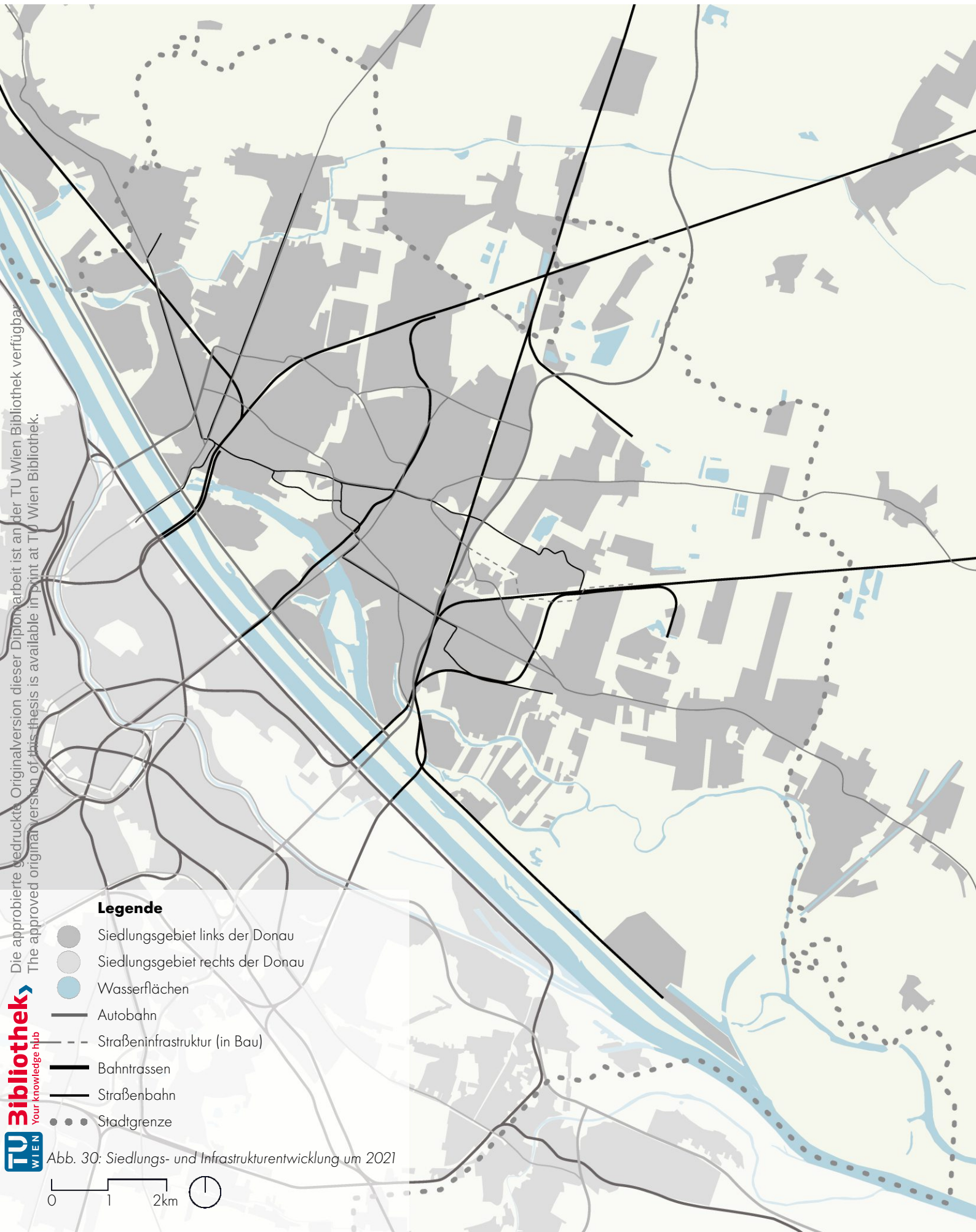
Nachdem die zweite Donauregulierung abgeschlossen war, folgte durch die Inbetriebnahme des Marchfeldkanals ein weiteres großes Wasserbauprojekt. Einer der wichtigsten Gründe für die Errichtung dieses künstlichen Gerinnes war die Bewässerung des Marchfeldes, da der Grundwasserspiegel in der intensiv landwirtschaftlich genutzten Region stark abgesunken war. Bei Langenzersdorf zweigt er von der Donau ab, führt dann mehrere Kilometer durch Floridsdorf, verlässt die Stadt wieder bei Stammersdorf und mündet bei Deutsch-Wagram in den Rußbach. Das gesamte System umfasst rund 100km Gewässer und wurde zwischen 1986 und 2004 angelegt. Die Uferbereiche wurden weitgehend naturnahe gehalten, wodurch Lebensräume für Tiere und Pflanzen und ein Erholungsraum für Menschen geschaffen wurden. (Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal o.J.)

Die städtebauliche Entwicklung in diesem Zeitraum zeigt ihren Höhepunkt erneut auf dem noch unbebauten Gelände der Mülldeponie Bruckhausen. Das Areal zwischen UNO-City und dem Ufer der Neuen Donau sollte erneut einer internationalen Veranstaltungsnutzung zur Verfügung gestellt werden. Diesmal war es eine Weltausstellung, welche gemeinsam mit Budapest 1995 abgehalten werden sollte. Im Wettbewerb für das Veranstaltungsgelände war von Anfang an eine langfristige Nachnutzung vorgesehen. Zu der Expo kam es jedoch erst gar nicht, da sich bei einer Volksbefragung 1991 die Mehrheit der Bevölkerung gegen die Abhaltung entschieden hatten. Stattdessen wurde 1996 gleich mit dem Bau des neuen Stadtteils Donaucity beruhend auf einem Masterplan von Adolf Krischanitz und Heinz Neumann begonnen. Die Umsetzung dauert bis heute an und wich später von den ursprünglichen Planungen ab. Bei den meisten Gebäuden handelt es sich um Hochhäuser, die zum Teil zu den größten des Landes zählen. Darunter auch der DC-Tower 1 als höchster Wolkenkratzer Österreichs. (Wien Geschichte Wiki 2022v) Die ganze Donaucity stellt eines der größten Hochhausviertel der Stadt mit einer markanten Skyline am Donauufer dar. Man könnte sie als Versuch deuten, ein neues Hauptzentrum östlich der Donau als Pendant zum historischen Zentrum am rechten Ufer zu etablieren, um damit dem immer noch sehr dünn besiedelten 21. und 22. Bezirk einen neuen urbanen Charakter zu verleihen.



Abb. 29: Donaucity mit DC-Tower in der Mitte

## 2.11. 2000-2021 „Erschließung neuer Zentren“



Etwa ab der Jahrtausendwende nimmt das Wachstum der gesamten Stadt deutlich zu (Abb. 6). Verantwortlich hierfür ist vor allem der EU-Beitritt Österreichs 1995 und der Fall des Eisernen Vorhangs. (MA 17 (Hrsg.) 2020, 28) Auch im Nordosten steigt die Bevölkerungszahl weiter. Durch die positive Entwicklung über die letzten Jahrzehnte hinweg gilt die Donaustadt derzeit nach Favoriten als zweitgrößter und Floridsdorf als drittgrößter Bezirk nach Bevölkerungszahlen. Trotz der fortlaufend starken Bautätigkeit in den letzten Jahren bleibt die Donaustadt nach Hietzing der Bezirk mit der zweitgeringsten Dichte. (Statistik Austria, MA23 2022)

Mit der Verlängerung der U2 bis Aspernstraße 2010 und drei Jahre später bis zur Seestadt bekam der 22. Bezirk nach der U1 eine zweite südlichere U-Bahnanbindung. (Wikipedia 2022c) Der Korridor um ihren Streckenverlauf ist seitdem im Fokus der städtebaulichen Entwicklung. Besonderes Augenmerk wird auf das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt am Gelände des ehemaligen Flugfeld Aspern gerichtet. Sie stellt einen völlig neuen Stadtteil dar, der für circa 25.000 Personen zum Wohnen und 20.000 zum Arbeiten ausgelegt ist. Der namensgebende künstliche See bildet das Zentrum der Seestadt und stellt zugleich die letzte größere Blaue Infrastruktur der Stadt dar. 2014 konnten die ersten Wohnungen bezogen werden. (MA 18 o.J. a) Zum gegenwärtigen Zeitpunkt 2023 ist etwa die Hälfte fertiggestellt. Weitere Informationen zu den Entwicklungsgebieten sind im Kapitel 3.4. angeführt.



Abb. 31: Seestadt Aspern



## 3. Wien links der Donau: Gegenwart und Zukunft

Der historische Rückblick lieferte eine überblicksmäßige Erklärung, wie es zu der sich stark von der Kernstadt unterscheidenden Bild auf dem anderen Donauufer kam. Wien links und rechts der Donau erwecken den Anschein, zwei völlig unterschiedliche und fremd zueinander wirkende Städte zu sein. Dieser Eindruck setzt sich auch unter der Betrachtung einiger statistischer Werte fort, welche überspitzt formuliert vermuten lassen, Floridsdorf und Donaustadt seien heute noch ländlich geprägtes Gebiet.

Eine Angleichung der beiden Stadtteile ist auch in Zukunft aufgrund der sich stark voneinander unterscheidenden Strukturen nicht absehbar und zudem überhaupt nicht wünschenswert. Das inhomogene Wien links der Donau besäße das Potenzial sich erst recht von dem historischen Zentrum auf der anderen Seite abzuheben und einen eigenen Weg zu verfolgen. Nichtsdestotrotz erfolgt die strategische Planung hauptsächlich auf einer gesamtstädtischen Ebene. Der Stadtentwicklungsplan (STEP 2025) mit seinen Fachkonzepten sowie die Smart-City Rahmenstrategie geben die aktuelle Richtung vor, in die sich ganz Wien entwickeln soll. Besonders konkrete Aussagen werden hierbei nur selten getroffen, vermutlich auch um sich gewisse Spielräume offen zu halten. Was aus allen Dokumenten gemeinsam jedoch deutlich her-

vorgeht, ist ein klares Bekenntnis zu einer klimagerechten und nachhaltigen Stadtentwicklung. Das stellt insbesondere den 21. und 22. Bezirk gewiss vor große Herausforderungen, weisen diese doch weitläufig autogerechte Strukturen auf.

Die weiterhin stark wachsende Bevölkerung Wiens macht es zudem notwendig, neue Wohn- und Arbeitsplätze bereitzustellen. Da sich diese aufgrund der noch vorhandenen Platzreserven zu einem hohen Anteil auf das Stadtgebiet links der Donau ausbreiten werden, sind hier besonders viele Stadtentwicklungsprojekte in unterschiedlichen Fortschrittsstadien zu finden. Eine einzigartige Rolle wird hierbei der Seestadt Aspern zugeschrieben, die als neues Hauptzentrum fungieren soll, jedoch bisher räumlich stark von ihr umgebenden Siedlungskörpern abgeschottet ist.

Darüber hinaus nimmt die blau-grüne Infrastruktur eine essenzielle Rolle ein. Die vorhandenen Landschaftsräume Wiens nordöstlich der Donau werden daher ebenfalls vorgestellt. Die Stadtplanung sieht äquivalent zu den Stadtentwicklungsgebieten auch beim Grünraum große Projekte vor, wie etwa der Regionalpark DreiAnger oder der Norbert-Scheid-Wald, die bisher nur teilweise umgesetzt wurden.

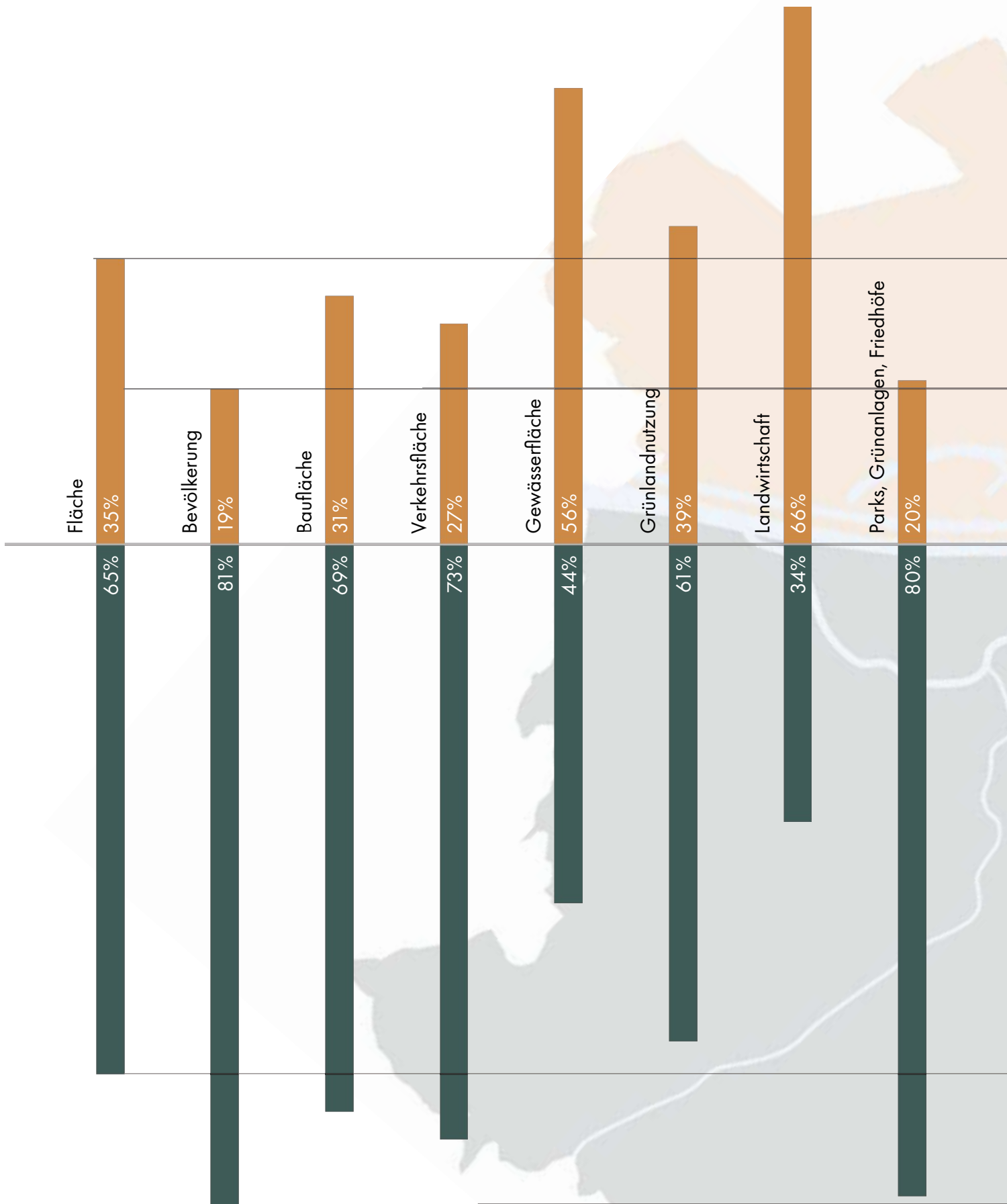
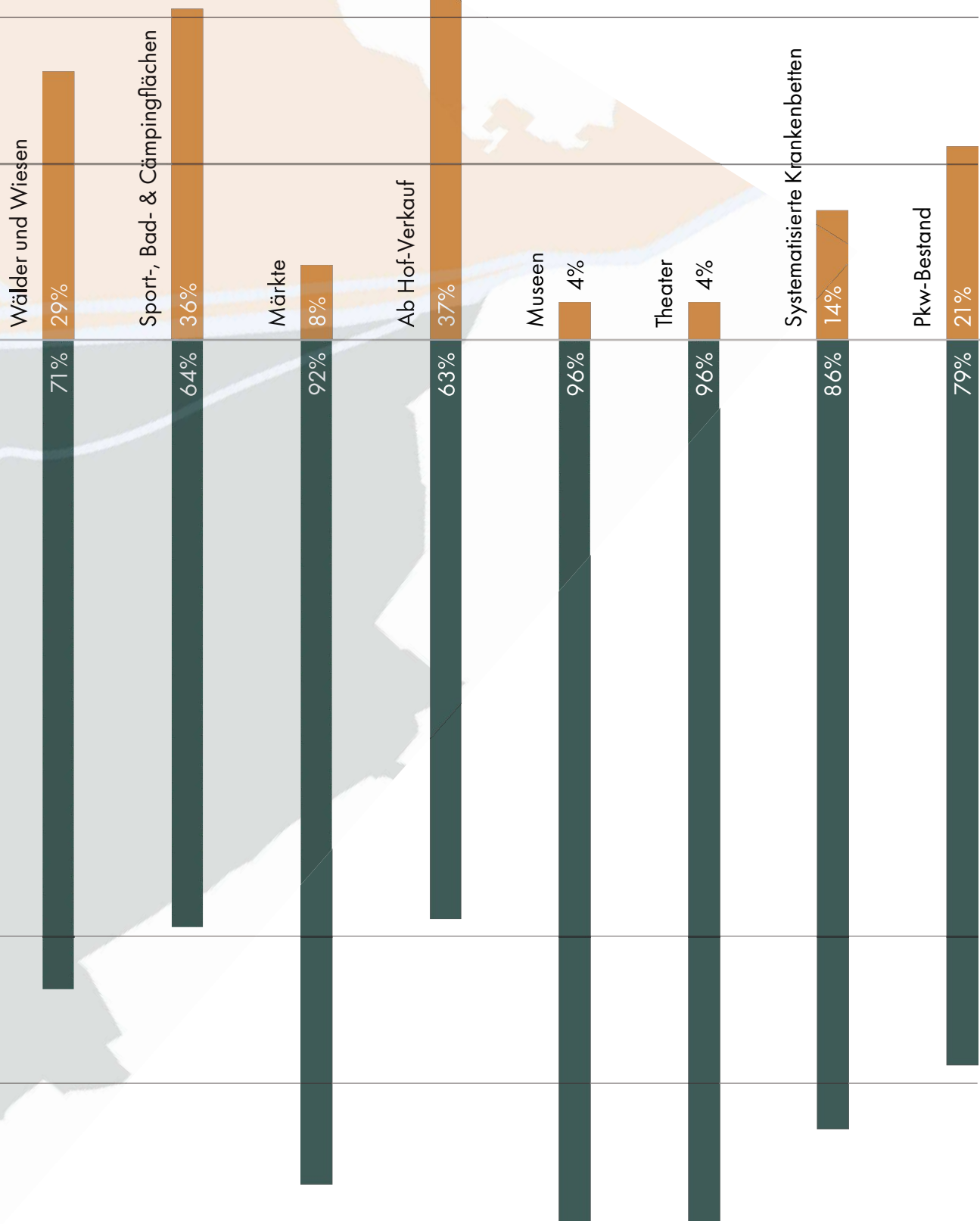


Abb. 32: Statistischer Vergleich zwischen Wien links und rechts der Donau



### 3.1. Vergleich rechts und links der Donau: Ein kurzes Porträt

Die Abbildung 32 soll abseits von Plänen auf eine andere Weise ein Stimmungsbild über die unterschiedlichen Verhältnisse links und rechts der Donau erzeugen. Die ersten beiden Balken zeigen dabei mit der Fläche und der Bevölkerung einen Referenzwert zu den Nachfolgenden an, wobei bereits der Vergleich dieser beiden eine der wichtigsten Unterschiede veranschaulicht: Die Bevölkerungsdichte ist in Floridsdorf und der Donaustadt nämlich auch heute noch deutlich geringer, wie bereits im vorherigen Hauptkapitel in Abbildung 7 schematisch dargestellt wurde.

Die Baufläche hingegen ist mit 31% bezogen auf die Gesamtfläche unwesentlich geringer als rechts der Donau, pro Kopf jedoch deutlich erhöht. Dies spricht für eine geringere bauliche Dichte und einen größeren Flächeninanspruchnahme. Bei der Verkehrsfläche zeigt sich mit 27% ein ähnliches Bild, im Vergleich zur Gesamtfläche ist sie jedoch geringer als rechts der Donau. Dies kann im Widerspruch mit der subjektiven Wahrnehmung stehen, wonach den breiten Straßenachsen in Floridsdorf und der Donaustadt besonders viel Platz zuzusprechen wären. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass ein großer Anteil der Gesamtfläche unbebaut ist und dadurch über keine oder nur sehr weitmaschige Aufschließungen durch Straßen besitzt.

Weniger überraschend wirkt der hohe Gewässeranteil, der vor allem auf die Alte sowie die Neue Donau, den Altarmen in der Lobau und den vielen Schotterteichen zurückgeht. Zu erwähnen sei jedoch, dass der breitere Hauptstrom der Donau, welcher eine der größten Wasserflächen der Stadt bildet, hauptsächlich zu den Bezirken Brigittenau und Leopoldstadt gezählt wird. Umso mehr verdeutlicht dies, dass die Region trotz des großflächigen Verlustes der Auen immer noch einen nicht unwesentlichen Bezug zum Wasser aufweist.

Bei der Grünraumaufteilung baut sich ein äußerst spannendes Verhältnis auf: Der besonders hohe Anteil an landwirtschaftlich genutzter Fläche verwundert zwar nur wenig, ist aber mit 2/3 des Agrarlandes auf etwa 1/3 der Stadtfäche trotzdem durchaus erstaunlich. Dahingegen ist der Anteil an Parks, Grünanlagen und Friedhöfen deutlich geringer, sodass auf jeweils eine Person links und rechts der Donau fast genau gleich viel Fläche dieser Art fällt. Bei Wäldern und Wiesen ist es mit 29%

wieder deutlich mehr, jedoch trotzdem im Flächenverhältnis weniger als rechts der Donau. Nur bei den Sport-, Bade- und Campingflächen ist es flächenbezogen nahezu ausgeglichen. Das Bild des besonders grünen Nordosten Wiens, ist nach diesen Zahlen in Wahrheit verzerrt. Das einzige, wovon die Floridsdorfer:innen und Donaustädter:innen tatsächlich deutlich mehr haben, sind landwirtschaftliche Nutzflächen, welche jedoch nicht zu naturnahen oder stark begrünten Räumen gerechnet werden dürfen. Trotzdem scheint genau das in der Wahrnehmung bereits auszureichen, da diese Flächen zumindest eine Weite und Offenheit erzeugen. Zudem kommt durch die inselhaftige Verstreuerung der Siedlungsgebiete eine deutlich größere Kantenlänge zu Freiflächen, als es im viel kompakteren Wien rechts der Donau der Fall ist, wo sich große Grünräume fast ausschließlich am Stadtrand positionieren.

Trotz der besonders umfangreichen landwirtschaftlichen Nutzung in unmittelbarer Nähe der Siedlungskörper und die räumliche Beziehung zum Marchfeld ist der Anteil an Märkten mit 8% erstaunlich gering. Deutlich besser, aber immer noch nicht im Verhältnis zur landwirtschaftlichen Nutzfläche, sieht es mit 37% bei den Ab-Hof Verkäufen aus. Die Nähe zur Nahrungsmittelproduktion könnte ein Schlüsselfaktor für die Stärkung der Identität Wiens links der Donau werden, so mal auch die Historie der selbstversorgenden Marchfelddörfer dafürspricht. Mit dem Angebot lokaler Produkte auf Märkten, wäre ein großes Potenzial vorhanden, welches selbst in Gebieten geringerer Dichte für kommunikative und gemeinschaftliche Ankerpunkte sorgen könnte. Laut der Statistik wird dieses Potenzial bisher jedoch noch nicht ausgeschöpft.

Eine andere Gegenüberstellung zeigt den auffälligsten Unterschied beider Donauseiten: Mit nur etwa 4% Museen und Theater weist Floridsdorf und die Donaustadt einen enorm niedrigen Anteil an kulturellen Einrichtungen dieser Art auf. Die umfangreiche Kultur, wofür Wien bekannt ist, geht fast ausschließlich auf die Kernstadt rechts der Donau zurück. Kaum ein Tourist wird bei der Assoziation mit Wien das Bild links der Donau vor Augen haben. Trotzdem gab es bereits Bestrebungen, diese gegensätzlichen Pole aufzubrechen: Die internationale Gartenschau 1964 und die geplante, aber nicht realisierte Expo 1995, welche bereits im vorherigen Haupt-



kapitel erörtert wurden, sind zwei besonders strahlungskräftige Beispiele. Von einem kulturellen Leben, wie es rechts der Donau zelebriert wird, ist man jedoch hier weit entfernt.

Aber auch in puncto sozialer Infrastruktur weist der Blick auf die Krankbetten ein Defizit in Floridsdorf und der Donaustadt auf. Auf die 19% der Bevölkerung fallen 14% der systematisierten (behördlich genehmigten) Betten. Vor allem aber ist darauf hinzuweisen, dass sich diese überwiegend auf die zwei einzigen Krankenhäuser (exklusive des Heeresspitals) in diesem Gebiet aufteilen. Dies ist wiederum auf die geringere Dichte zurückzuführen, wonach das Einzugsgebiet eines Krankenhauses höher als rechts der Donau anzunehmen ist.

Abbildung 33 ergänzt die statistische Gegenüberstellung mit einer schematischen Darstellung der strukturgebenden Infrastrukturlinien. Besonders eindrücklich zu erkennen ist, dass sich Wien rechts der Donau konzentrisch um die Innenstadt ausbreitet und von dieser aus sich strahlenförmig Straßen bis ins Umland führen. Der Donaukanal und die Donau brechen jedoch dieses System auf. Die in den Nordosten führenden Infrastrukturlinien verzweigen sich links der Donau auf eine viel ungeordnetere Weise. Das erzeugte Bild erinnert an ein willkürliches Netz aus verschiedenen miteinander verbundenen Punkten, lässt aber nicht auf ein allgemeines Planungsprinzip zurückschließen.



Abb. 33: Schematische Darstellung der wichtigsten Infrastrukturlinien Wiens

## 3.2. Gegenwärtige Stadtplanung mit Fokus auf Wien links der Donau

Wie aus dem Kapitel 2.1. hervorgeht, steigt die Wiener Bevölkerung seit 30 Jahren deutlich an. Im Zeitraum 2011-2020 ist ein Zuwachs von durchschnittlich rund 21.000 Einwohner:innen pro Jahr zu verzeichnen (MA 23 2022), was einer Zahl deutlich über der Gesamtbevölkerung der burgenländischen Landeshauptstadt Eisenstadt mit 15.240 Personen (Statistik Austria 2022) entspricht. Auch wenn mit einer abnehmenden Wachstumsrate gerechnet wird, ist zu erwarten, dass noch innerhalb dieses Jahrzehnts zum zweiten Mal in der Geschichte Wiens die Zwei-Millionen-Grenze überschritten wird. Der meiste Zuwachs geht dabei auf eine positive Wanderungsbilanz zurück. Das bedeutet, es ziehen mehr Personen in die Stadt, als sie verlassen. Am stärksten wachsen dabei die Randbezirke Floridsdorf, Donaustadt und Liesing. (MA 23 2022) Der Wiener Bereich links der Donau wird dementsprechend eine überaus bedeutende Rolle in der Bewältigung dieser Bevölkerungszunahme spielen. Damit die Stadt mit dieser, wie auch anderen Herausforderungen umgehen kann, steht ihr eine Reihe an Instrumenten zur Verfügung. Diese werden folglich beschrieben und ihre Bedeutung für den Raum nordöstlich der Donau hervorgehoben.

### 3.2.1. STEP 2025

Der Stadtentwicklungsplan der Stadt Wien (MA 18 (Hrsg.) 2014a) ist ein Planungsinstrument, welches auf strategischer und gesamtgesellschaftlicher Ebene Aussagen über die zukünftige Entwicklung der Stadt bereitstellt. Dabei werden keine konkreten Maßnahmen für Bebauungen genannt, sondern eine Vision vermittelt, in welche Richtung sich die Stadt in den nächsten zehn Jahren entwickeln soll. Bis 2025 ist der STEP 2025 gültig, dann wird er durch einen neuen Stadtentwicklungsplan abgelöst. Im einleitenden Kapitel „Wir leisten uns Stadt“, bekennt sich Wien zu einer lebenswerten, nachhaltigen, leistbaren und prosperierenden Stadt und definiert dies als Leitmotiv für die Entwicklung.

In den drei Hauptkapiteln „Wien baut auf“, „Wien wächst über sich hinaus“ und „Wien ist vernetzt“ werden insgesamt acht Schwerpunktthemen gesetzt. Zum Umgang mit dem Bevölkerungswachstum wird zum einen eine Weiterentwicklung der Bestandsstadt angeführt, welche funktionell und energetisch verbessert, wie auch gegebenenfalls verdichtet werden soll. Dies gilt zum einen für Gründerzeitviertel aber auch für Siedlungen

aus den 1950er bis 70er Jahren. Gerade letztere sind besonders stark links der Donau vertreten (Abb. 34). Darüber hinaus sollen neue kompakte und durchmischte Stadtviertel mit qualitätsvoller Urbanität entwickelt werden. Hierfür finden sich ebenfalls viele Gebiete in Floridsdorf und der Donaustadt. Außerdem sollen für ein urbanes Leben vorhandene Zentren gestärkt und Neue entwickelt werden. Des Weiteren werden urbane „Zwischenräume“ angesprochen, welche sich durch große Verkehrsachsen sowie verstreute und funktional getrennte Bebauungen besonders in den Randbezirken erkenntlich machen. Sie sollen neu interpretiert, aufgewertet und ihr Potenzial genutzt werden. (ebd., 60) Genau solche Situationen finden sich im 21. und 22. Bezirk besonders häufig.

Das zweite Hauptkapitel konzentriert sich überwiegend auf ökonomische Aspekte der Stadt. Wien möchte ihren Standort für Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung festigen und hierfür Flächen weiterhin bereitstellen. Außerdem soll die Metropolregion gestärkt werden, indem Grenzen abgebaut, Kooperationen mit anderen Gemeinden eingegangen und Mobilitätspartnerschaften mit dem Umland etabliert werden. Das letzte Kapitel legt den Fokus auf Infrastruktur und Vernetzungen in unterschiedlichen Bereichen: Einerseits sollen im Sinne eines Grün- und Freiraumnetzes das bestehende Wegenetz und Erholungsräume attraktiviert und ergänzt werden. Klimaschutz und Klimaanpassung spielen dabei eine große Rolle und sollen zum festen Bestandteil der Stadtplanung werden. Das dazugehörige Leitbild verdeutlicht einige Aussagen zur Erweiterung des Grünraums links der Donau (Abb. 35). Das Schließen des Grüngürtels zwischen dem Bisamberg und der Lobau ist dabei besonders stark hervorgehoben. Andererseits wird das Thema Mobilität als essenzieller Bestandteil für die Vernetzung der Stadt angeführt. Mit einem Verhältnis 80:20 bis 2025 soll der Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Zu-Fuß-Gehen) noch stärker forciert werden. (ebd., 106) Damit legt der STEP eine der wenigen faktisch überprüfbaren Ziele fest. Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs soll der Straßenraum vermehrt zu öffentlichen und vielfältig nutzbaren Räumen umgebaut werden. Der letzte Themenschwerpunkt stellt die soziale Infrastruktur wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser dar. Besonders wird hier auf die Bereitstellung attraktiver und gut erreichbarer Bildungsstandorte je nach Bedarf eingegangen.

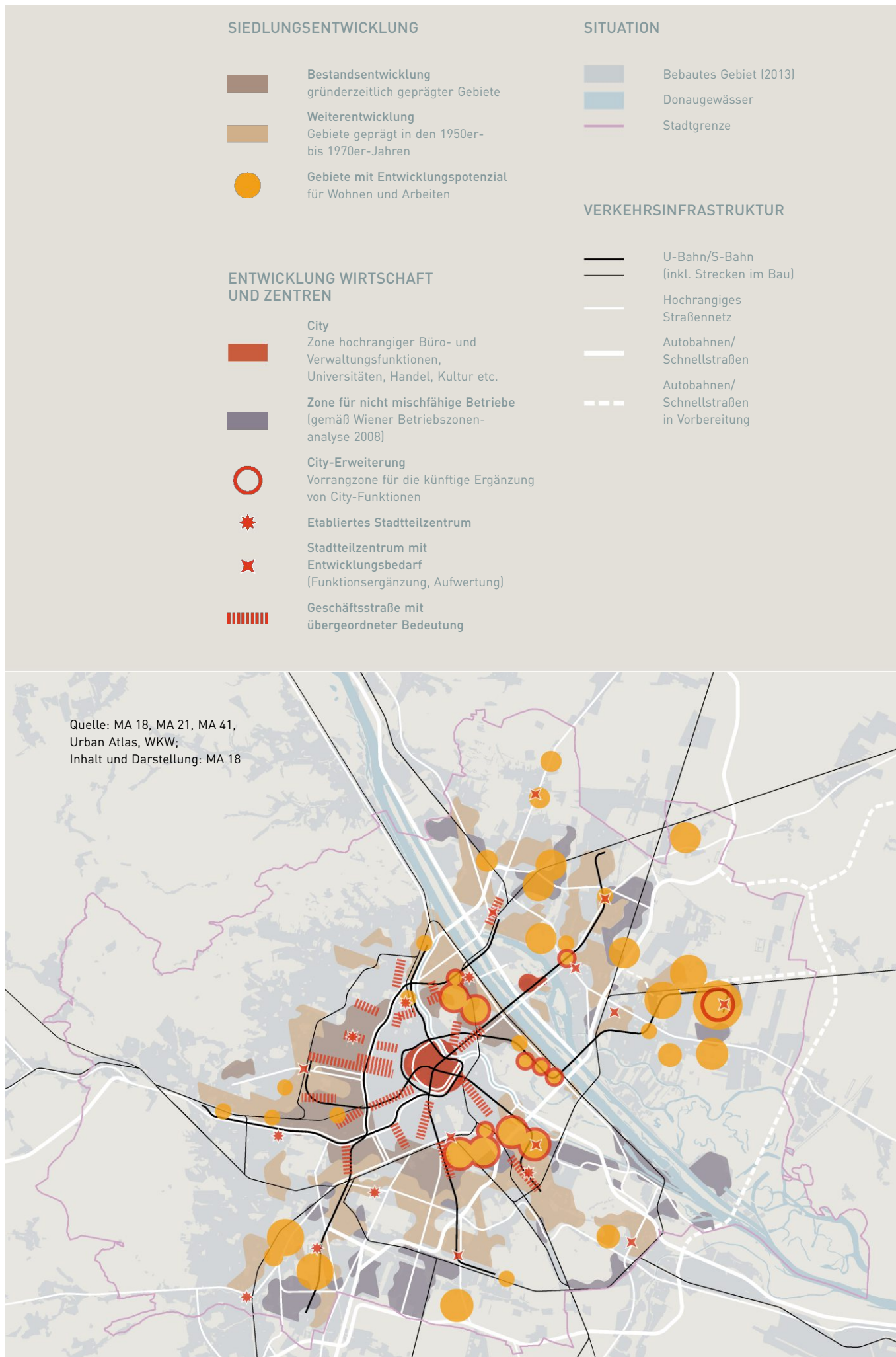


Abb. 34: Leitbild Siedlungsentwicklung 2025

### 3.2.2. Fachkonzepte zum STEP 2025

Die Themen im STEP 2025 werden in den folgenden sieben weiteren Fachkonzepten vertieft:

- Energieraumplanung
- Hochhäuser
- Grün- und Freiraum
- Öffentlicher Raum
- Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien
- Mobilität und
- Produktive Stadt.

Mit Fokus auf Inhalten, welche den Raum links der Donau betreffen, werden einige Aspekte der Fachkonzepte nun zusammengefasst.

#### Grün- und Freiraum

Eine Kernessenz dieses Fachkonzepts (MA 18 (Hrsg.) 2015) ist, dass die bestehenden rund 50% Grünflächen der Stadt weiterhin aufrecht erhalten bleiben sollen. Es wird klar betont, welche umfangreichen Funktionen Grün- und Freiräume erfüllen: Von der ökologischen Bedeutung für das Stadtklima, Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie Regenwassermanagement, über ökonomische Aspekte der Landwirtschaft, des Tourismus und der Immobilienwirtschaft, bis hin zur sozialen Bedeutung für Freizeit, Erholung, Begegnung, Gesundheit und Identifikation. Mit diesen Aufgaben ist Grünraum ein essenzieller Bestandteil für eine nachhaltige Stadt und wird mit den Folgen des Klimawandels immer wichtiger.

Die Karte des Wiener Freiraumnetzes (Abb. 62) veranschaulicht auf dem ersten Blick vor allem eines: Nord-östlich der Donau sind im Gegensatz zur anderen Seite die Planungen der Grünraumverbindungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschlossen. Das ist zum Teil sicherlich auch auf die großen Stadtentwicklungsgebiete zurückzuführen, zu denen ebenfalls noch keine detaillierten Planungen vorhanden sind. Eine andere Auffälligkeit dieser Karte ist das weitmaschigere Netz, welches den irrtümlichen Eindruck vermitteln könnten, dass hier grundsätzlich weniger Grünraum vorhanden wäre.

Das Leitbild macht keinerlei Aussagen über die Art der Vernetzungen. Im Fachkonzept werden sechs verschiedene lineare Freiraumtypen definiert. Sie lauten wie folgt: „Belebte Straßenräume und FußgängerInnenzonen“, „Begrünte Straßenräume“, „Straßen mit angelegerten Grünflächen“, „Grünachsen“, „Grünzüge“ und „Grünkorridore“. (ebd., 49) Der 21. und 22. Bezirk hat durchaus das Potenzial vermehrt auch höherrangige und flächenintensive Grünverbindungen zu etablieren. Hinzu kommen folgende sechs flächigen Freiraumtypen:

„Nicht öffentlich zugängliche Freiräume“, „Teilöffentliches Grün“, „Parks“, „Nutzgebiete“, „Baustein Grünraum“ und „Schutzgebiete“. (ebd., 49) Alle Typologien sind links der Donau vorhanden. Eine vergleichsweise hohe Bedeutung weisen Nutzgebiete aufgrund der großen Landwirtschaftsflächen auf. Gemeinsam mit Schutzgebieten sind sie insbesondere in Floridsdorf und der Donaustadt wichtige Komponenten für die Entwicklung einer Stadtlandschaft, die mit dem Umland verflochten sein soll. Auch zu hohen Anteilen vorhanden sind nicht öffentlich zugängliche Freiräume durch die große Menge an Einfamilienhäusern und Kleingartensiedlungen sowie Teilöffentliches Grün durch eine Vielzahl an offenen Wohnkomplexen. Wenige großen Flächen sind hingegen von der Kategorie Parkanlagen vorhanden.

#### Öffentlicher Raum

Als öffentlicher Raum werden in diesem Fachkonzept (MA 18 (Hrsg.) 2018) urban geprägte Freiräume verstanden, welche zu jeder Zeit zugänglich und sich vorrangig im öffentlichen Eigentum befinden. Es wird versucht diese nicht als reine Transit- und Bewegungsräume, sondern als umfangreiche Lebensräume der Wiener:innen zu verstehen. Dies folgt auch dem Trend, den öffentlichen Raum vermehrt für vielfältigere Nutzungen wie Sport oder gärtnerische Tätigkeiten anzueignen. Zur Förderung solcher Nutzungen wird eine Vielzahl an klimatischen, sozialen, gestalterischen, verwaltungstechnischen und partizipativen Maßnahmen gesetzt. Räumlich verortete Aussagen oder dergleichen werden hingegen nicht geäußert, sowie auch keine Vorrangzonen festgelegt.

#### Mobilität

Dieses Fachkonzept (MA 18 (Hrsg.) 2014b) konkretisiert die Erreichung des bereits erwähnten Ziels eines Modal Splits von 80:20 (Umweltverbund: motorisierter Individualverkehr). Damit soll die Mobilität ressourcen- und raumeffizienter sowie emissionsarmer werden. In einer kompakten Großstadt wie Wien ist dieses Ziel fast schon Grundvoraussetzung. Darunter versteht sich auch eine faire Aufteilung des öffentlichen Raums für alle Verkehrsteilnehmer:innen, die Förderung aktiver Mobilität, die Ermöglichung kurzer Alltagswege, Sharing-Angebote und weitere Ziele, die im Fachkonzept definiert werden.

Als Gebiete mit stadtteilbezogenen Herausforderungen in Bezug auf Mobilität wird auch der Bereich entlang der Brünner Straße in Floridsdorf und der Bereich an der U2 Trasse zwischen Hardeggasse und Seestadt hervorgehoben. (ebd., 44) Für den Radverkehr ist vor allem die Umsetzung von Rad-Langstrecken vorgesehen. Der Ausbau von Straßenbahnlinien soll die neuen Stadtent-



Quelle: MA 21, MA 22 (Wien Umweltgut),  
 MA 41, ZAMG, Urban Atlas;  
 Inhalt und Darstellung: MA 18

Abb. 35: Leitbild Grünraum 2025

## Räumliches Leitbild Polyzentrale Stadtstruktur

### Metropolzentren

- a Innenstadt
- b Mariahilfer Straße

### Hauptzentren

- c Landstraßer Hauptstraße
- d Praterstraße
- e Taborstraße
- f Knoten Handelskai / Millenium Tower
- g Brigittenaue Zentralbereich
- h Äußere Währinger Straße
- i Hernalser Zentralbereich
- j Alser Straße
- k Josefstädter Straße
- l Thaliastraße
- m Zentrum Ottakring
- n Neubaugasse
- o Hietzinger Zentralbereich
- p Meidlinger Zentralbereich
- q Wiedner Hauptstraße
- r Favoritenstraße
- s Simmeringer Hauptstraße
- t Zentrum Kagran
- u Zentrum Floridsdorf



### Neues Hauptzentrum

- A Seestadt Aspern



### Quartierszentren/ Zentrale Bereiche

- 1 Döblinger Hauptstraße
- 2 Obkirchgasse
- 3 Meiselstraße/Märzstraße
- 4 Äußere Mariahilfer Straße
- 5 Zentrum Liesing
- 6 Wienerberg City
- 7 Triesterviertel
- 8 Stadlau
- 9 Heiligenstädter Straße
- 10 Gersthof
- 11 Äußere Hütteldorfer Straße
- 12 Äußere Linzer Straße
- 13 Hütteldorf
- 14 Lainz
- 15 Speising
- 16 Maurer Hauptplatz
- 17 Atzgersdorf
- 18 Alterlaa
- 19 Hanssonzentrum
- 20 Gasometer
- 21 Lasallestraße – Vorgartenmarkt
- 22 Schüttaustraße
- 23 Donaacity / Vienna Intern. Center
- 24 Citygate
- 25 Großfeldsiedlung
- 26 Großjedlersdorf
- 27 Prager Straße

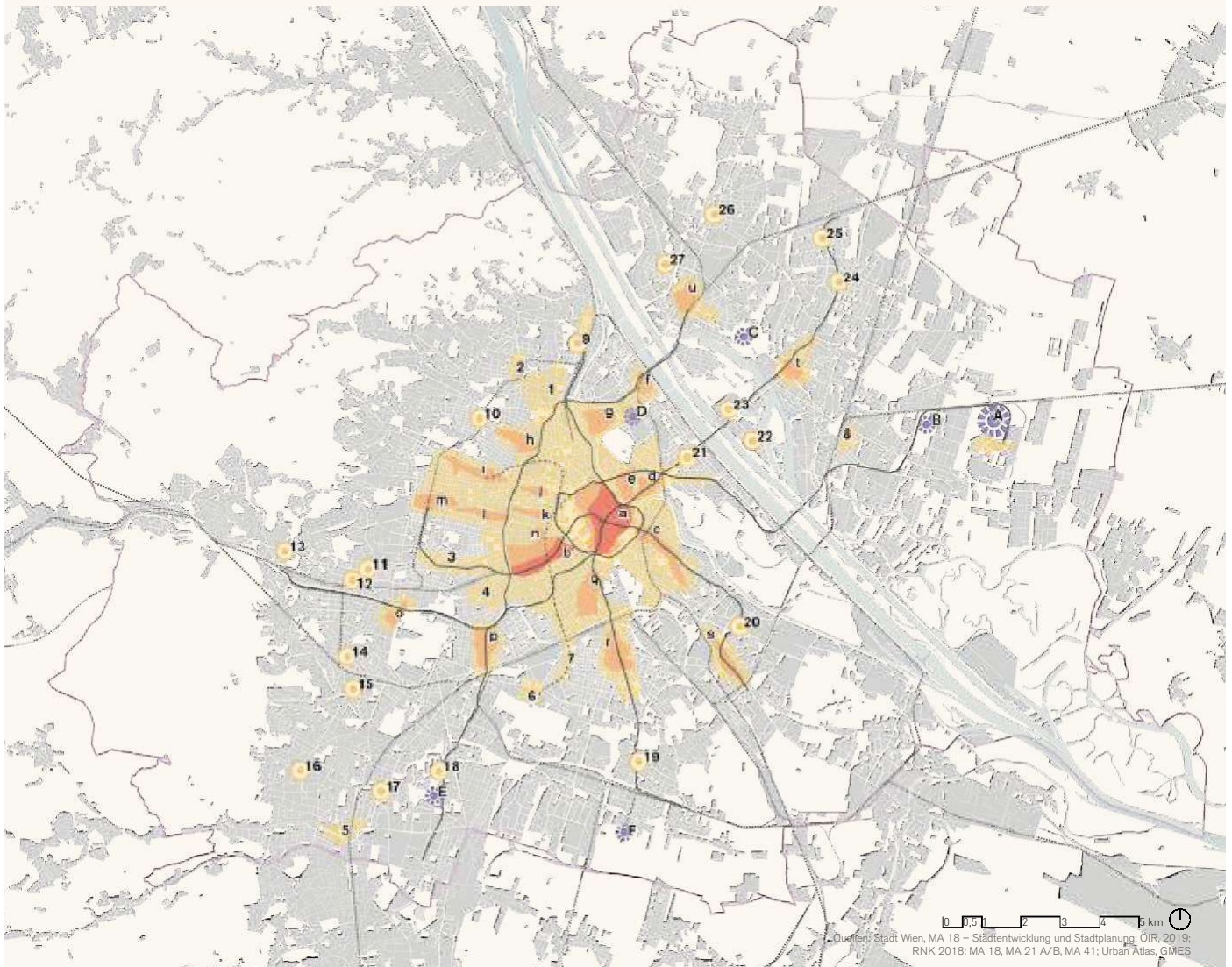


### Neue Quartierszentren

- B Hausfeld
- C Donaufeld
- D Nordwestbahnhof
- E In der Wiesen (Mitte)
- F Rothneusiedl

### Grundkarte

- Bebautes Gebiet
- Gewässer
- U-Bahnlinien (geplante Verlängerung)
- Bahnlinien
- Stadtgrenze



Quellen: Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung; ÖIR, 2019; RNK 2018: MA 18, MA 21 A/B, MA 41; Urban Atlas, GMES

Abb. 36: Räumliches Leitbild polyzentrale Stadtstruktur

wirkungsgebieten wie dem Donaufeld, die Seestadt und die Berresgasse erschließen (ebd. 91). Für den motorisierten Individualverkehr ist unter der Bezeichnung „Stadtstraße“ eine Verbindung der Kategorie Hauptstraße B von der A23 zur Seestadt vorgesehen (ebd., 94), die sich mittlerweile im Bau befindet. Im Kapitel 3.2.5. folgen weitere Informationen zu derzeitigen verkehrsplannerischen Projekten.

### **Mittelpunkte des städtischen Lebens - polyzentrales Wien**

Dieses Fachkonzept (MA 18 (Hrsg.) 2019) ist Grundlage zur Etablierung einer polyzentralen Struktur in der Metropolregion Wien. Es baut auf drei Agenden auf: Die Weiterentwicklung bestehender Zentren, das Schaffen von neuen Zentren und das Steuern von großflächigem Einzelhandel. Zentren zeichnen sich durch eine hohe Funktionsmischung, hohe Wohndichte, gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Rad- und Fußwegen, identitätsstiftenden Charakter, hochwertigen öffentlichen Raum und einem freien Zugang für alle aus. Besonders wichtig für einen lebendigen Ort ist dabei eine offene und vielfältig bespielbare Sockelzone der umliegenden Gebäude.

Das Konzept definiert drei verschiedene Arten von Zentren (Abb. 36): Metropolzentren haben eine überregionale Bedeutung und sind mit der „City“ und der Mariahilferstraße ausschließlich rechts der Donau vorhanden. Hauptzentren mit einem regionalen Einzugsbereich sind mit den Kernbereichen Floridsdorf und Kagran auch nordöstlich der Donau vorhanden. Quartierszentren haben lediglich eine Bedeutung für das nähere Umfeld und sind mehrfach in Floridsdorf und der Donaustadt vorhanden. Als neues Hauptzentrum wird als einziges in Wien die Seestadt Aspern definiert, zudem sollen mit dem Donaufeld und dem Hausfeld noch zwei weitere zukünftige Quartierszentren entstehen. (ebd., 31-33) Für ein belebtes Zentrum spielt, wenn auch nicht als einziges, der Einzelhandel eine wichtige Rolle. Dieser hat in den letzten Jahrzehnten flächenmäßig in Wien zwar deutlich zugenommen, jedoch vor allem in peripheren Lagen durch Fachmarkt- und Einkaufszentren. Das schwächt nicht nur die eigentlichen Zentren, sondern erhöht den Flächenverbrauch und das Mobilitätsaufkommen. (ebd., 77) Diese Entwicklung ist links der Donau besonders drastisch zu erkennen. Dabei findet sich hier zum einen das Donauzentrum, eines der größten Einkaufszentren der Stadt, welches zumindest eine gute öffentliche Anbindung besitzt. Zum anderen sind hier auch der Gewerbepark Stadlau und eine Vielzahl an freistehendem, eingeschossigem Einzelhandel anzutreffen, welcher vorrangig mit dem Auto erreichbar ist. Dies könnte ein

wesentlicher Grund sein, weshalb im 21. und 22. Bezirk vergleichsweise deutlich weniger zentrale Bereiche im räumlichen Leitbild identifiziert werden. Aus diesem Grund werden im Fachkonzept auch Ausschlusszonen für Einkaufszentren mit großflächigem Einzelhandel in peripheren Lagen ausgewiesen. (ebd., 83)

### **Produktive Stadt**

Mit diesem Fachkonzept (MA 18 (Hrsg.) 2017) bekennt sich Wien als produktive Stadt, in der Industrie und produzierendes Gewerbe nicht vernachlässigt, sondern neu gedacht werden muss. Für emissionsstarke Produktion gilt es daher geeignete Flächen zu angemessenen Kosten zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus soll aber auch die Durchmischung von Produktion mit anderen Funktionen der Stadt - vor allem dem Wohnen - als nachhaltiges Entwicklungsmodell vorangetrieben werden. Daraus ergeben sich drei verschiedene Zonentypen: Zum einen „industriell-gewerbliches Gebiet“ für nicht mischbare und flächenintensive Betriebe (ebd., 66). Des Weiteren „gewerbliches Mischgebiet“ in dem ein Nutzungsmix zwischen störungsarmer Produktion und Wohnen sowie weiterer Nutzungen in kompakter Weise angestrebt wird (ebd., 76). Als letzte Zone werden „integrierte Einzelstandorte“ angeführt, die ihrem Namen entsprechend als „Inseln“ vereinzelt in einem betriebsfremden Umfeld (meist Wohngebiet) liegen und weiterhin zu erhalten sind (ebd., 87). Der Bedarf an Produktionsflächen in Wien wird mit 300ha angenommen. Dieser kann nicht alleine durch bereits gewidmete und aktivierbare Flächen abgedeckt werden. Deshalb sollen auch in Stadterweiterungsprojekten zusätzliche Betriebsgebiete bereitgestellt werden. (ebd., 56) Nordöstlich der Donau wird entsprechend der Abbildung 37 ein durchaus wesentlicher Anteil an „industriell-gewerblichen-Betrieb“ ausgewiesen. Darüber hinaus sind auch einige „gewerbliche Mischzonen“ markiert, wie etwa das Areal des Logistikzentrums an der Lavaterstraße. Gerade letztere könnten aber noch durchaus mehr Raum in Anspruch nehmen.

### **Hochhäuser**

Die Kernessenz dieses Fachkonzepts (MA 41 (Hrsg.) 2014) ist, dass Hochhäuser in Wien prinzipiell nicht auszuschließen sind, sie jedoch immer einen Mehrwert für die Stadt liefern müssen. Dazu zählt unter anderem eine nachhaltige Aufwertung des öffentlichen Raums im unmittelbaren Projektumfeld und eine offene Sockelzone. Für die Auswahl geeigneter Standorte für Hochhausentwicklungen werden zunächst eindeutige Ausschlussgebiete wie etwa Naturschutzgebiete markiert. Des Weiteren wird Wien in sechs verschiedene Bereiche gegliedert, die mit jeweils unterschiedlichen Anforderungen



Abb. 37: Leitbild Produktive Stadt

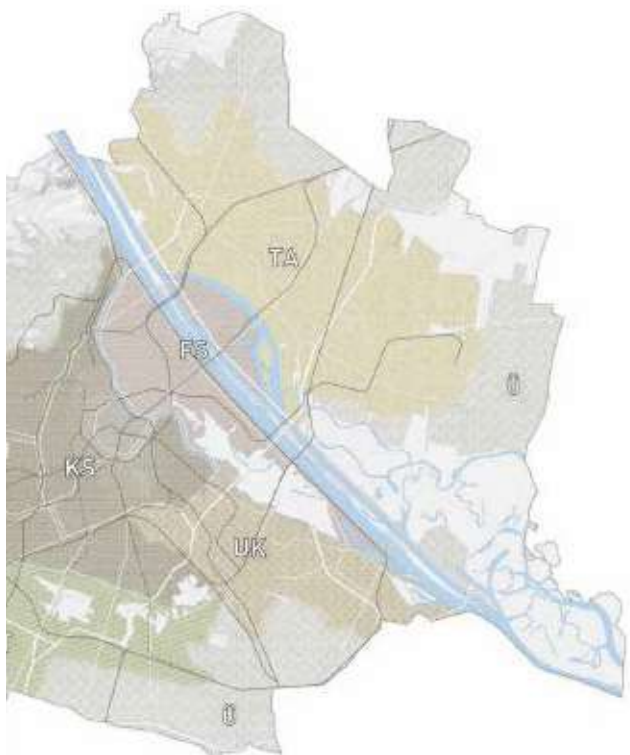


Abb. 38: Hochhauskonzept - Einteilung der Landschaftsbereiche

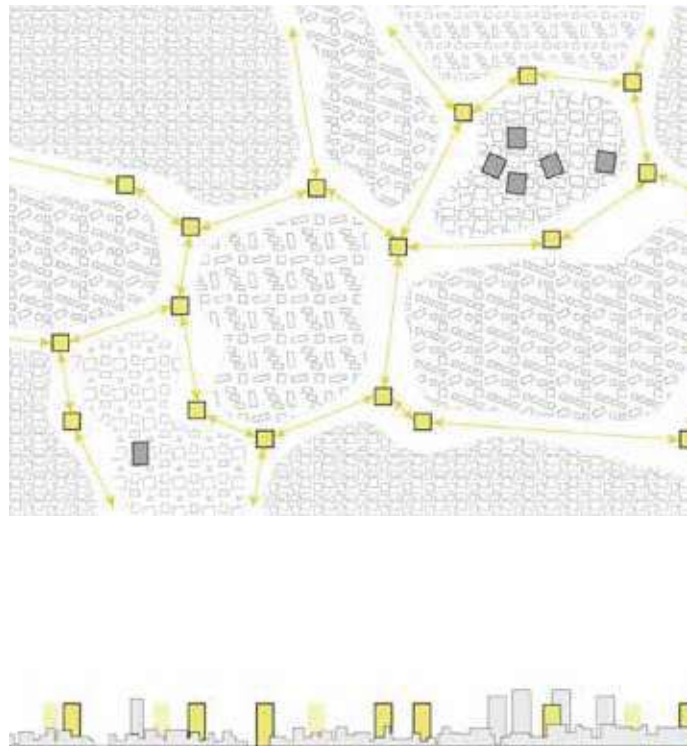


Abb. 39: Schematische Darstellung des Hochhauskonzept für die „Transdanubische Ausdehnung“

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



beschrieben werden. Der Raum nordöstlich der Donau ist zum größten Teil als „Transdanubische Ausdehnung“ ausgewiesen (Abb. 38). Ein Netzwerk aus einzelnen Landmarks soll hier zur Orientierung in der flachen und weitläufigen Landschaft beitragen. Für Hochhäuser in Frage kommen Standorte an Siedlungsränder oder Siedlungszwischenräume, wo sie als Anziehungspunkte und Verbindungsglieder wirken können. (ebd. 31) Darüber hinaus sind Hochhäuser auch in den Hauptzentren denkbar. (ebd., 33) Als Beispiel für einen Hochpunkt innerhalb dieses Netzes wäre das Citygate und innerhalb eines in Entstehung befindenden Zentrums das HoHo (Holzhochhaus) in der Seestadt Aspern anzuführen.

Die Zone zwischen Neuer und Alter Donau wird der „Fluvialen Stadtlandschaft“ zugeordnet. Hochhäuser können hier dabei helfen, die Stadtkante zu den großmaßstäblichen Freiräumen des Donauraums zu akzentuieren, solange sie in konzentrierten Gruppen platziert werden. (ebd. 29) Die Donacity ist hierfür ein besonders eindrückliches Beispiel. In den Randzonen der Stadt sind teilweise „Übergangsgebiete“ ausgewiesen, welche von einer starken Durchgrünung und einer offenen Bebauung gekennzeichnet sind. Hier wären Hochpunkte in Einzelfällen bis maximal 35m denkbar, ansonsten soll die Höhenentwicklung nicht über die Bauklasse V hinauswachsen. (ebd., 33) Die drei weiteren Zonen treten im Bereich nordöstlich der Donau nicht auf.

### 3.2.3. Smart City Wien Rahmenstrategie

Die Smart City Wien Rahmenstrategie (Stadt Wien (Hrsg.) 2014) ist eine Strategie für eine nachhaltige Entwicklung der Stadt und greift dadurch nochmals umfangreichere Themen, als es der STEP bereits macht, auf. Daher werden hier auch keine räumlichen Aussagen getroffen. Nichtsdestotrotz stellt sie einen wesentlichen Planungsbestandteil für die Entwicklung Wiens dar und sollte daher nicht unerwähnt bleiben. Konkret beruht sie auf den 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der UN-Agenda 2030. Die Rahmenstrategie wurde erstmals 2014 vom Gemeinderat beschlossen, wird jedoch laufend erneuert und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Die aktuelle, 2022 beschlossene „Smart City Klima Strategie“ (Stadt Wien (Hrsg.) 2022) stellte durch die Verschiebung des Zielhorizonts von 2050 auf 2040 beispielsweise eine grundlegende Veränderung dar, wobei die inhaltliche Ausrichtung gleich blieb. Eine der zentralen Ziele der Strategie ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen auf null im angegebenen Zeitraum (ebd., 16). Die Smart City Wien baut auf drei verschiedenen Säulen auf:

1. Hohe Lebensqualität für alle (ebd., 28)
2. größtmögliche Ressourcenschonung (ebd., 32) und
3. umfassende soziale und technische Innovationen (ebd., 36).

Diese werden in elf verschiedenen thematischen Schwerpunkten vertieft, wovon einige für den städtebaulichen Kontext besonders Relevante nun genauer betrachtet werden.

#### Mobilität und Verkehr

Neben dem im STEP 2025 definierten Modal Split von 80:20 setzt sich die Rahmenstrategie ein noch schärferes Ziel von 85:15 im Jahr 2030. Insbesondere an der Stadtgrenze soll die Pkw-Verkehrsstärke von 2021 bis 2030 um 50% sinken. Der Motorisierungsgrad soll im selben Zeitraum auf 250 private Pkw pro 1000 Einwohner:innen zurückgehen, wodurch Stellplätze im öffentlichen Raum reduziert werden können. Die 15-Minuten-Stadt mit gemischten Stadtteilen und einer fairen Neuverteilung des Verkehrsraumes wird forciert. (ebd., 41)

#### Gebäude

Gebäude sollen zum einen für maximale solare Energiegewinnung genutzt, aber auch standardmäßig begrünt und passiv gekühlt werden. 70% der Ressourcen beim Abbruch von Gebäuden sollen 2040 wiederverwendet werden. (ebd., 42)

### **Anpassung an den Klimawandel**

Der Ausbau von Grün- und Freiflächen zur Bekämpfung der sommerlichen Überhitzung wird vorangetrieben. Alle Wiener:innen sollen in 250m Entfernung eine Grünfläche erreichen können. Gebäude werden für ein besseres Mikroklima begrünt und es wird so viel Regenwasser wie möglich im natürlichen Kreislauf gehalten. (ebd., 43)

### **Stadtökologie, Umwelt & Wasser**

Es sollen weitere Wald- und Grünflächen zur Erholung innerhalb der Stadt geschaffen werden. Unversiegelte Flächen bleiben bestenfalls erhalten. Biologische Vielfalt wird gefördert, während die Schadstoffbelastung möglichst gering gehalten wird. Die Lebensmittelversorgung erfolgt bevorzugt aus der Stadt und der Region. (ebd., 43)

Die Ziele der Rahmenstrategie sind äußerst ambitioniert, wenn gleich sie zur Erreichung der Klimaziele in dieser Härte auch wahrscheinlich notwendig sind. Nichtsdestotrotz ist zu hinterfragen, ob diese Ziele bei der derzeitigen Entwicklung eingehalten werden können.

### **3.2.4. Strategieplan für das Zielgebiet U2 - Donaustadt**

Neben dem STEP, seiner Fachkonzepte und der Smart-City Rahmenstrategien, welche alle samt gesamtstädtische Aussagen treffen, behandelt dieser Strategieplan (MA 21 (Hrsg.) 2013) ein konkretes Gebiet im 22. Bezirk. Der ausschlaggebende Grund für seine Erstellung ist die Verlängerung der U2-Trasse über die Donau bis zur Aspernstraße 2010 und weiter bis in die Seestadt 2013. Zum Zeitpunkt der Eröffnung führte sie entlang weiter Strecken durch landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Die U-Bahn als Massenverkehrsmittel fungiert jedoch als Entwicklungsmotor, was eine gesonderte Strategie für den von ihr durchfahrenen Raum notwendig machte. Der eigentliche Titel dieses Strategieplans „Wo willst du hin, meine Donaustadt?“ unterstreicht die hohe Entwicklungsdynamik in diesem Gemeindebezirk, bei gleichzeitigem Fehlen einer bisherigen übergeordneten Strategie für diesen Stadtteil. Bei diesem Instrument handelt es sich jedoch nicht um ein rechtskräftiges Dokument, sondern lediglich um eine Gesamtperspektive, die auf einem breiten Konsens aller Beteiligten beruht und an sich ändernde Umstände angepasst werden kann.

Zu Beginn werden die vorherrschenden, schwierigen Verhältnisse in der Donaustadt beschrieben: Ein Bezirk der von vielen Kontrasten zwischen Siedlungskörpern und Landschaft, unterschiedlichsten Wohntypologien und Maßstäben sowie stark getrennten Funktionen geprägt ist. Zur Schaffung eines stabilen Gerüsts in dem sonst sehr losen Gefüge werden vier räumliche Prinzipien definiert:

1. Das Grüne Gerüst soll Grünräume sichern und Vernetzungen unter ihnen aufbauen, wodurch Orientierung, Identifikation und eine leicht erreichbare Anbindung an Erholungsräume geschaffen werden. (ebd., 52-53)
2. Das Mobilitätsmodell bezieht sich zum einen auf die vorhandenen großen Achsen, welche einerseits verbindend wirken, andererseits Barrieren schaffen, die es zu überwinden gilt. Außerdem liegt ein Fokus auf der Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs. (ebd., 58-59)
3. Starke Quartiere insbesondere an U-Bahnknoten sollen als lokale Zentren, nicht nur mit einer hohen baulichen, sondern auch Nutzungsdichte dienen. (ebd., 66-67)



Abb. 40: Zielgebiet U2



Abb. 41: Entwicklungsschwerpunkte Zielgebiet U2

4. Besondere Orte werden als Ankerpunkte mit besonders hohem Identifikationswert genannt. Darunter fallen vor allem die alten Ortskerne, jedoch auch besondere Frei- und Grünräume wie den Hirschstettner Badeteich, die direkt angrenzenden Blumengärten und der Norbert-Scheed-Wald. Zwischen diesen werden verschiedene Korridore definiert, an die sie sich wie bei einer Perlenkette aneinanderreihen. (ebd., 72-75)

Nach diesen Planungsstrategien, welche sich stark an dem Bestand orientieren, werden fünf verschiedene Standortprofile für zukünftige Entwicklungen angeführt. Neben den vier klassischeren Stadtentwicklungsgebieten „Berresgasse“, „Pfalzgasse/Am Heidjöchl“, „Hausfeld“ und „Erzherzog-Karl-Straße Süd“ (ebd., 94-95), welche im Kapitel 3.4. genauer vorgestellt werden, ist der Ortskern Hirschstetten als einziges bestehendes „Quartier“ ausgewiesen. Ihn gilt es zu schützen und aufzuwerten. Durch die Fertigstellung der Stadtstraße, wird im Ortskern eine Verkehrsreduktion von bis zu 45% erwartet, was eine Neugestaltung und räumliche Umverteilung des Straßenraums möglich machen soll. (ebd., 108)

### 3.2.5. Verkehrsplanungen

In diesem Kapitel werden konkrete Verkehrsinfrastrukturprojekte besprochen, die derzeit in Planung oder bereits in Umsetzung sind.

#### Wiener Außenringschnellstraße und Stadtstraße

Die Wiener Außenringschnellstraße ist eine um Wien führende Schnellstraße, die in Teilen bereits realisiert wurde. Das fehlende Stück zwischen Schwechat und Süßenbrunn beinhaltet in der Planung einen 8,2km langen Tunnel, der sowohl die Donau als auch die Donau-Auen im Bereich der Lobau unterqueren soll und demnach als Lobau-Tunnel bezeichnet wird. Im Bereich Groß-Enzersdorf sollte dieser wieder die Oberfläche erreichen. Von da an führt die vorgesehene Trasse oberirdisch bis zum Knoten Süßenbrunn, wo sie in die bestehende S1 übergeht. (Asfinag o.J.) Da vor allem der Tunnel aus umwelttechnischer Sicht bedenklich ist, wurde das Vorhaben 2022 vom Umweltministerium vorerst gestoppt. (Šećerović 2022) Es ist daher nicht sicher, wie weiter verfahren wird, auch was den restlichen oberirdischen Bereich betrifft. Hier sollte beim Knoten Raasdorf durch die S1 Spange Aspern eine Verbindung zur Seestadt hergestellt werden, welche direkt in die Stadtstraße Aspern überführen sollte (Abb. 42). Bei dieser handelt es sich um eine 3,3km lange 4-spurige Straße, die bei Hirschstetten in die A23 (Südosttangente) münden soll und seit 2022 bereits in Umsetzung ist. Sie kreuzt dabei über zwei Tunnel die Marchegger Ostbahn und verläuft ansonsten überwiegend in 2-3m Tieflage mit beidseitigen Lärmschutzwänden. (MA 28 o.J.) Der Begriff „Stadtstraße“, welcher diesem Projekt verliehen wurde, ist dabei irreführend, da die bauliche Ausführung deutlich mehr an eine Autobahn anstelle einer städtischen Straße mit regelmäßigen Kreuzungen erinnert. Dies lässt sich vermutlich darauf zurückführen, dass sie auf einer älteren Autobahnplanung beruht. (Hertenberger 2021) Sowohl Stadtstraße als auch S1-Ring sind in den letzten Jahren stark diskutierte Themen in der Wiener Verkehrsplanung, die auch grundsätzlich aufgrund der Gefahr von induziertem Verkehr in Frage gestellt werden. (Laa 2021) Ein positiver Aspekt der Stadtstraße sei die Entlastung von mehreren Wohngebieten und Ortskernen wie etwa Hirschstetten. (MA 28 o.J.) Solche erhofften Effekte bedingen jedoch auch Begleitmaßnahmen, um den Verkehr wie gewollt zu lenken.

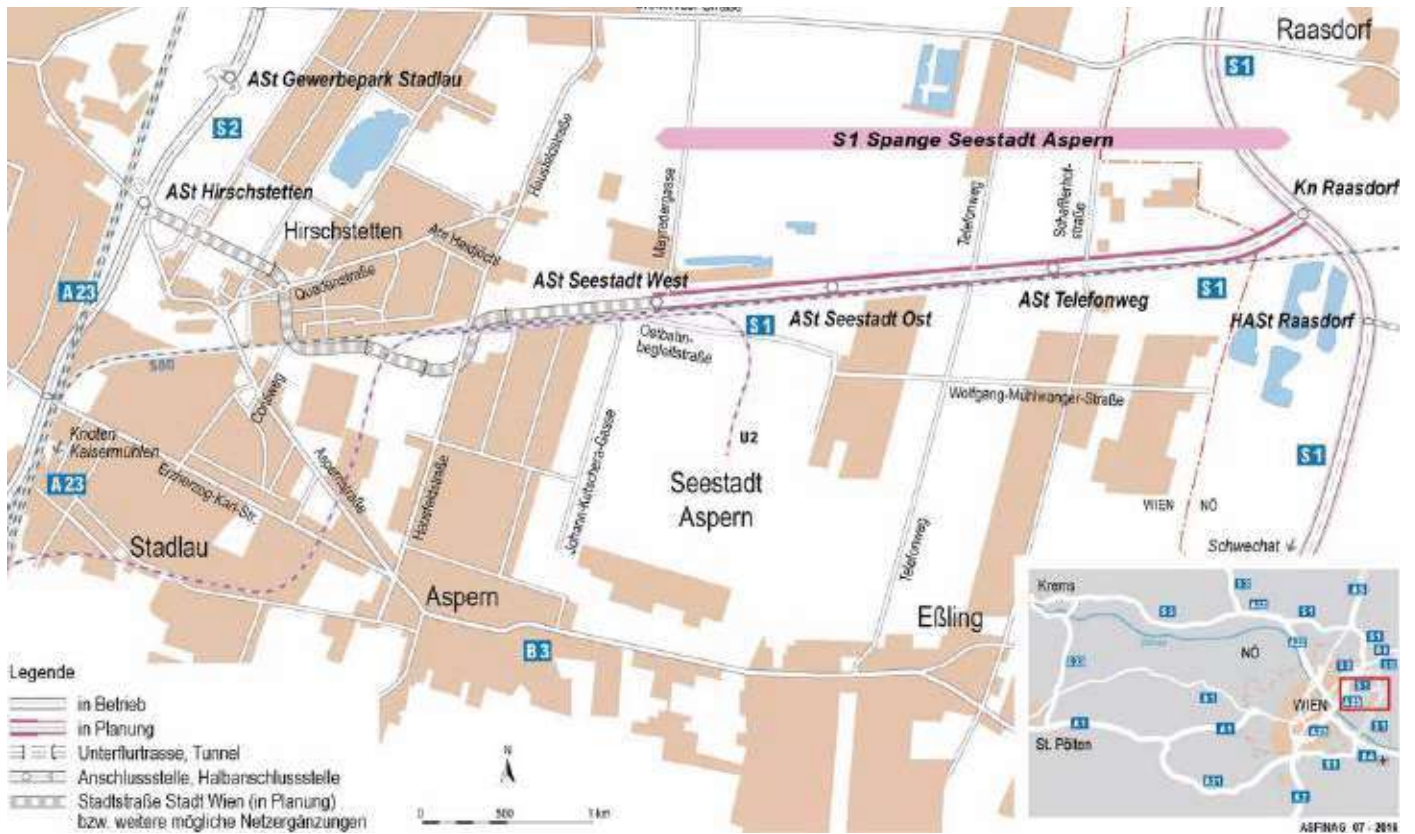


Abb. 42: S1 Spange und Stadtstraße



Abb. 43: Geplanter Straßenbahnausbau

## ÖV-Ausbau

Die Straßenbahnlinie 25 soll eine neue Streckenführung durch das Entwicklungsgebiet Donaufeld bekommen. Für die selbe Linie ist eine Verlängerung von der bisherigen Endstation Aspern - Oberdorfstraße durch den Ortskern Aspern und die Seestadt bis zum Bahnhof Aspern Nord geplant. Dort soll ebenfalls die neue Linie 27 enden, welche von der bestehenden Strecke des 26ers ab der Pirquetstraße abzweigen und die Entwicklungsgebiete Berresgasse und Am Heidjöchl erschließen soll (Abb. 43). (MA 18 o.J. b) Seit 1996 fährt die U6 bis Floridsdorf (siehe Kapitel 2.9.) und wurde bisher nicht wie die

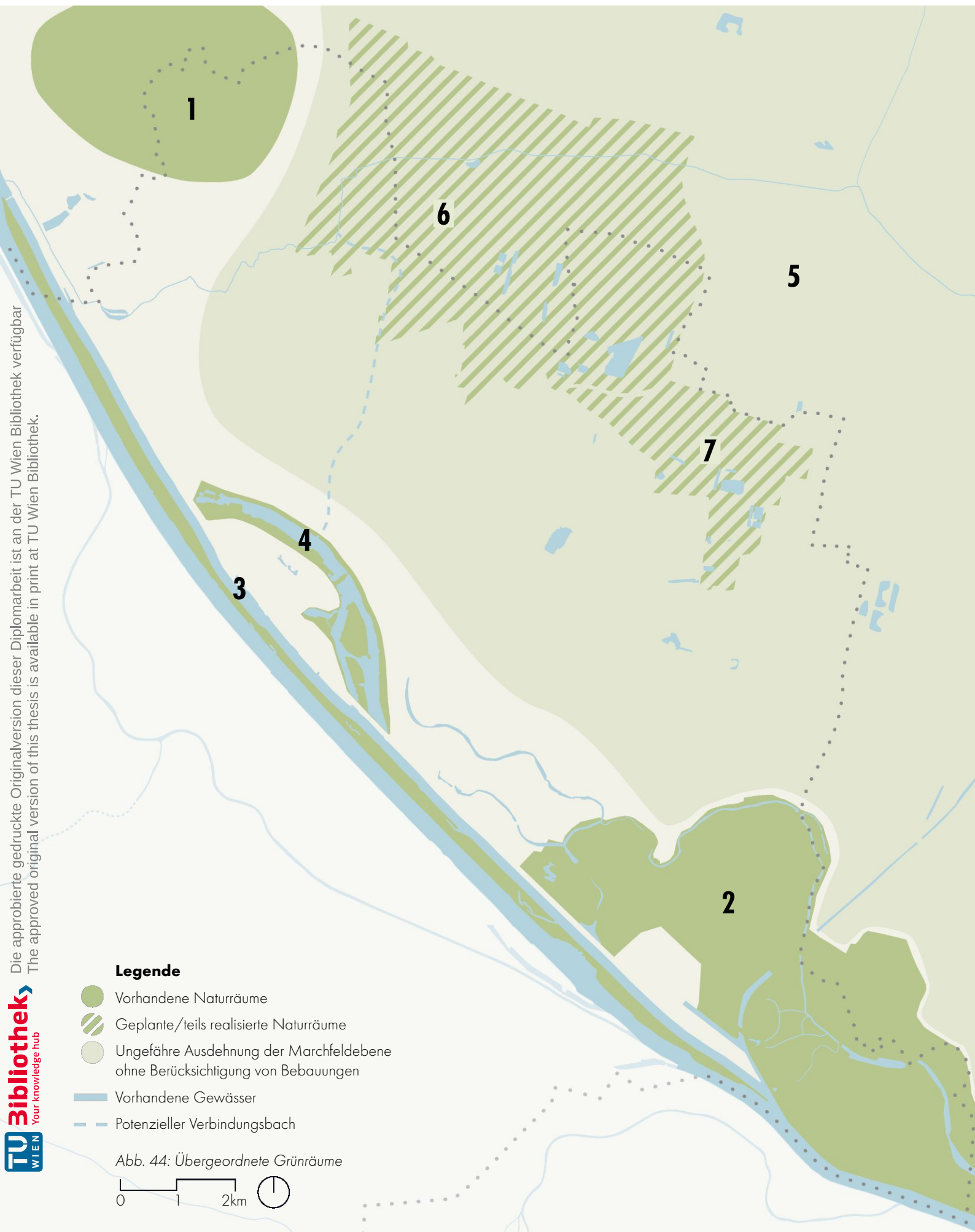
U1 und U2 bis nahe an die Stadtgrenze ausgebaut. Es existieren zwar schon lange Überlegungen für eine Verlängerung entlang der Brünner Straße bis zur Endstelle „Rendevousberg“ bei Stammersdorf, diese wurden bisher aber nie konkretisiert. (Hödl 2009, 304-305) Durch den Bau des Krankenhaus Nord (heute „Klinik Floridsdorf“) wurde eine Verlängerung zumindest bis zu diesem konkreter von der Bezirksvertretung Floridsdorf gefordert. Die derzeit laufende Ausbaustufe des U-Bahn-Netzes, sieht jedoch auch dies nicht vor. (Preusser 2011)

## Fahrradinfrastruktur

Für 2022-2023 wurde für die Donaustadt eine „Radwegoffensive“ angekündigt, die derzeit in Umsetzung ist. Sie beinhaltet insgesamt 14km neu Radverbindungen beziehungsweise Lückenschlüsse. Beispielsweise wird ein Radweg vom Kagraner Platz entlang der Wagramer Straße bis zur Reichsbrücke realisiert, der Teil einer wichtigen Radachse bis zur Innenstadt ist. (Mobilitätsagentur Wien 2022a) Als sogenannter „Klima-Highway“ wird entlang der ehemals geplanten Autobahn „HB 232“ eine durchgängige Radverbindung von der Alten Donau bis an die Stadtgrenze entlang eines frei gehaltenen Grünzuges geschaffen. Teilweise soll dieser auch von Bus-Linien genutzt werden und so beispielsweise das Entwicklungsgebiet Neu-Leopoldau besser anbinden. (Mobilitätsagentur Wien 2022b)



### 3.3. Grünräume links der Donau: Bestand und Planungen



**Legende**

- Vorhandene Naturräume
- Geplante/teils realisierte Naturräume
- Ungefähre Ausdehnung der Marchfeldebene ohne Berücksichtigung von Bebauungen
- Vorhandene Gewässer
- Potenzieller Verbindungsbach

Abb. 44: Übergeordnete Grünräume



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

## 1 Bisamberg



Abb. 45: Bisamberg

### Größe

255ha (innerhalb Wiens)

### Beschreibung

Mit 358 Metern ist er die einzige größere Erhebung Wiens nordöstlich der Donau und hebt sich somit landschaftlich von den restlichen Grünräumen ab. Geologisch gehört der Bisamberg zum Sandstein-Wienerwald, die Donau trennt ihn jedoch vom restlichen Gebirge. Als Naherholungsgebiet aus Wäldern, Trockenrasen und Weingärten besitzt er größere Bedeutung für Floridsdorf und den angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden. (MA 49 o.J. b)

## 2 Lobau



Abb. 46: Lobau

### Größe

2.400ha

### Beschreibung

Die Lobau stellt den in Wien noch vorhandenen Rest der Donau-Auen dar. Sie nimmt etwa ein Viertel der Fläche des Nationalparks Donau-Auen ein, welcher als letzte intakte Flussauen-Landschaft Mitteleuropas gilt. Damit ist Wien die einzige Metropole Europas mit einem Nationalpark innerhalb der Stadtgrenzen. (MA 49 o.J. a) Seit der Donauregulierung im 19. Jahrhundert ist jedoch der Hauptstrom fast vollständig von der Au getrennt, wodurch sie stark durch Austrocknung und Verlandung gefährdet ist. (Beer 2022)



### 3 Donauinsel & Neue Donau



Abb. 47: Donauinsel und Neue Donau

#### Größe

390ha Insel

330ha Wasserfläche Neue Donau

#### Beschreibung

Die Donauinsel ist eine über 21 km lange Insel zwischen dem Donaustrom und dem Entlastungsgerinne „Neue Donau“. Ursprünglich als Verbesserung des Hochwasserschutzes gedacht (siehe Kapitel 2.9.), wurde mit ihr ein neuer Naturraum und ein attraktives Naherholungsgebiet geschaffen. Die Neue Donau, dessen Wasserqualität regelmäßig geprüft wird, kann zum Baden und für Wassersport genutzt werden und ist zugleich Lebensraum für viele Wassertiere. (MA 45 o.J. b)

### 4 Alte Donau



Abb. 48: Alte Donau

#### Größe

160ha Wasserfläche

#### Beschreibung

Die Alte Donau ist ein Überbleibsel des ehemaligen Hauptarmes der Donau und stellt heute ein Binnengewässer dar. Mit etwa 1,2 Millionen Badegästen pro Jahr ist ihre Erholungsfunktion für die gesamte Stadtbevölkerung insbesondere im Sommer von großer Bedeutung. Aber auch der ökologische Mehrwert als Lebensraum für Pflanzen und Tiere im Wasser und an abschnittsweise renaturierten Uferzonen ist nicht zu unterschätzen. (MA 45 o.J. c)

## 5 Marchfeld



Abb. 49: Marchfeld

### Größe

~100.000ha (gesamt)

### Beschreibung

Das Marchfeld ist eine offene flache Landschaft des Wiener Beckens nördlich der Donau zwischen Wien und der March. Der Boden ist aufgrund von Donauablagerungen besonders fruchtbar, weshalb die Region schon seit vielen Jahrhunderten bis in die Gegenwart intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Damit trägt das Marchfeld maßgeblich zur Versorgung der Großstadt mit Gemüse und Getreide bei. Andere Nutzungen wie etwa der Abbau von Schotter transformieren die Landschaft und hinterlassen Gruben, die entweder wieder mit Abbruchmaterial zugeschüttet oder mit Grundwasser gefüllt zu Badeteichen werden. Darüber hinaus dienen Windparks zur Energiegewinnung. Da die Region jedoch von zunehmender Austrocknung bedroht ist, wurde in den 1990er Jahren der Marchfeldkanal angelegt, um Wasser von der Donau in das Gebiet einzubringen. (MA 18 o.J. c) Ein zusätzlicher Verbindungsbach zwischen Alter Donau auf Höhe des Donaufeldes und dem Kanal beim Heeresspital wurde ebenfalls seit den 90er Jahren überlegt. Hierfür veranlasste die Stadt Wien sogar konkrete Planungen. Mittlerweile ist das Vorhaben jedoch nicht mehr im Gespräch. (MA 53 2010) Die Flächen des Marchfeldes innerhalb von Wien wurden in den letzten Jahrzehnten vorrangig zur Ausweitung des Siedlungsgebietes genutzt. Dieser Trend wird sich in Betrachtung auf die Entwicklungsgebiete auch in Zukunft fortsetzen.

## 6 Regionalpark DreiAnger



Abb. 50: Regionalpark DreiAnger

### Größe

3.000ha

### Beschreibung

Der Regionalpark DreiAnger ist ein in Entwicklung stehendes Erholungsgebiet, welches ebenfalls Flächen des Marchfeldes in Anspruch nimmt. Als grenzüberschreitendes Projekt zwischen dem 21. und 22. Bezirk Wiens und der niederösterreichischen Gemeinde Gerasdorf stellt er einen großen Baustein des Wiener Grüngürtels im Nordosten dar. Die bestehende Landwirtschaft soll nicht vollständig ersetzt, sondern mit in das Konzept aufgenommen werden. (MA 18 o.J. d)

## 7 Norbert-Scheid-Wald



Abb. 51: Norbert-Scheid-Wald

### Größe

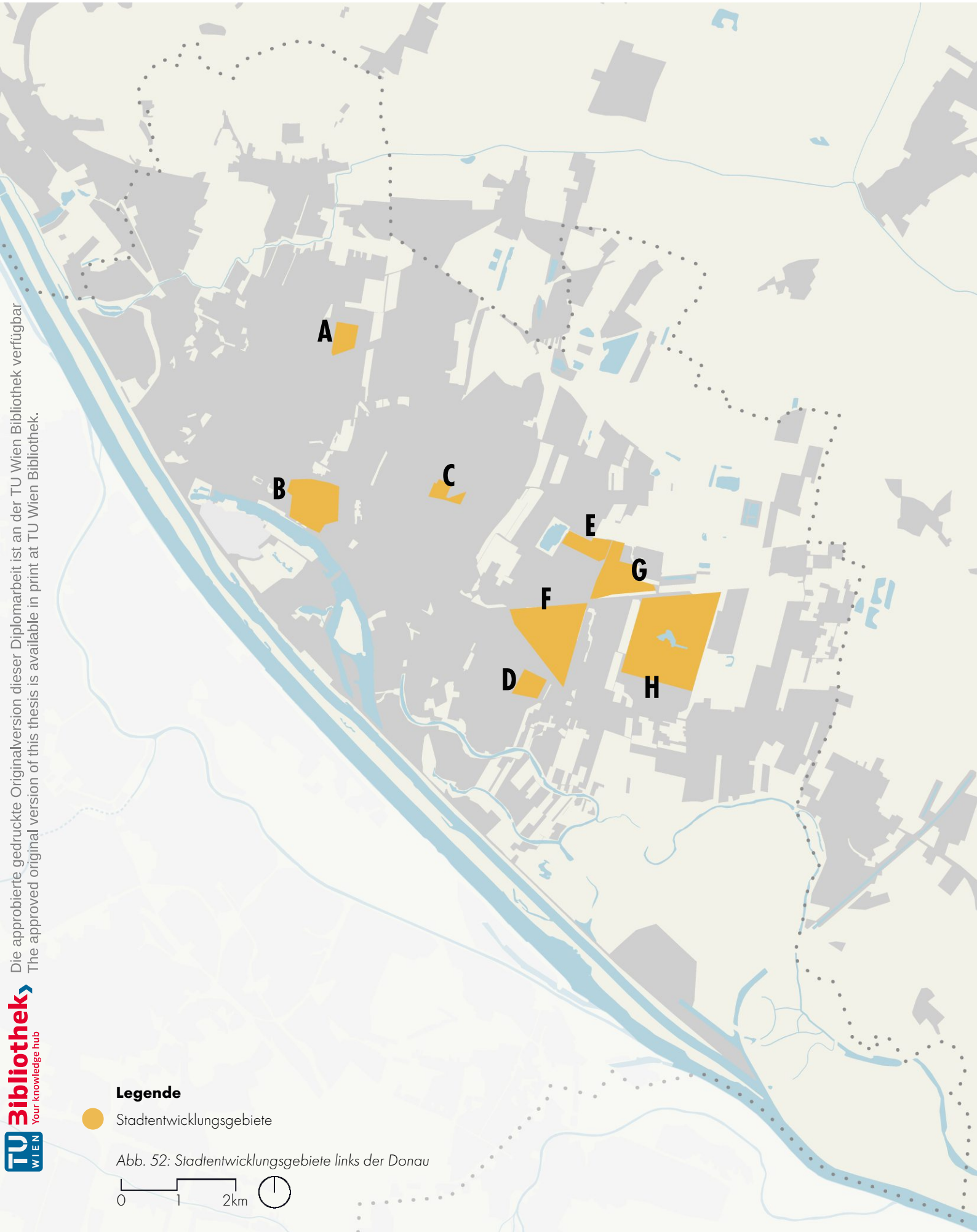
1.000ha

### Beschreibung

Direkt an den Regionalpark DreiAnger knüpft der Norbert-Scheid-Wald an. Ein grundlegender Baustein für dieses Erholungsgebiet stellt die Fläche des aufgelassenen und seitdem verwilderten Verschiebebahnhofs Breitenlee dar. Die räumliche Ausdehnung führt jedoch bis zum Marchegger Ast im Süden. Das Projekt ist nicht als reiner Wald zu verstehen, sondern soll eine abwechslungsreiche Landschaft aus Wäldern, Gehölzstreifen, Trockenrasen, Teichen und Feldern bilden. (MA 49 o.J. c)



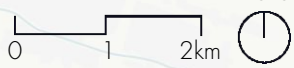
### 3.4. Stadtentwicklungsprojekte links der Donau



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

**Legende**  
● Stadtentwicklungsgebiete

Abb. 52: Stadtentwicklungsgebiete links der Donau



## A Neu Leopoldau



Abb. 53: Lageplan Neu Leopoldau

### Zeithorizont

2012 Planungsbeginn  
2017-2024 Bauphase

### Größe

13,5ha

### Einbettung

„Inselstandort“: Abgrenzung durch Nordbahn im Süden, Grünräumen im Osten und Westen; keine direkte Anknüpfung an Bestandsiedlungen

### Vornutzung

Gaswerk Leopoldau

### Anbindung

S-Bahnstation Siemensstraße ~10 Min. Gehweite, Busse 30A, 32A, 36B

### Besonderheiten

17 denkmalgeschützte Gebäude  
(MA 21 2014)

## B Donauefeld



Abb. 54: Leitbild Donauefeld

### Zeithorizont

2010 Leitbild  
2019 Bauträgerwettbewerb für 1. Etappe

### Größe

~ 60ha

### Einbettung

im Süden begrenzt durch Alte Donau, im Norden durch Donauefelder Straße, im Osten und Westen schließt Bestandsstadt direkt an

### Vornutzung

landwirtschaftliche Nutzung

### Anbindung

Straßenbahnlinien 26, neue Straßenbahntrasse 25 durch das Gebiet (Donauefeldtangente)

### Besonderheiten

„Ereignisband“ zwischen Floridsdorf und Kagran, Grünkorridors zwischen Alter Donau und Marchfeld

(MA 18 o.J. e)

## C Am langen Felde & Breitenleerstraße Süd



Abb. 55: Masterplan Am langen Felde

### **Zeithorizont**

Am langen Felde: Bauphase bis 2023  
Breitenleer Straße Süd: Umsetzung offen

### **Größe**

6ha + 4ha

### **Einbettung**

im Süden anschließend an Kagraner Ortskern, westlich abgrenzend durch neuen Park, nördlich und östlich in homogener Stadtraum

### **Vornutzung**

Hrachowina Gründe und andere ehemaligen Betriebsgelände

### **Anbindung**

U1 in 10 Min. Gehweite, Straßenbahnlinie 26 in 5 Min. Gehweite, Bus 24A

(MA 18 o.J. f und MA 18 o.J. g)

## D Erzherzog-Karl-Straße Süd



Abb. 56: Masterplan Erzherzog-Karl-Straße Süd

### **Zeithorizont**

2021 Planungsbeginn

### **Größe**

19ha

### **Einbettung**

nördlich angrenzend an Erzherzog-Karl-Straße, südlich an Langobardenstraße, östlich und westlich große Wohnsiedlungen; großes Potenzial für Einbettung

### **Vornutzung**

landwirtschaftliche Nutzung

### **Anbindung**

U2 Aspernstraße, Straßenbahnlinie 25, weitgehend autofrei, Sammelgaragen

### **Besonderheit**

durchquerende U2-Trasse

(MA 18 o.J. h)

## E Berresgasse



Abb. 57: Städtebauliches Konzept Berresgasse

### **Zeithorizont**

2013 Planungsbeginn

2019 Baubeginn

### **Größe**

17ha

### **Einbettung**

Südlich tangiert durch hohen Geschosswohnbauten, westlich schließt Badeteich, nördlich Grünkorridor, östlich Übergang zu „Am Heidjöchl“

### **Vornutzung**

landwirtschaftliche Nutzung

### **Anbindung**

geplante Straßenbahnlinie 27, weitgehend autofrei, Sammelgaragen an Rändern

(MA 18 o.J. i)

## F Hausfeld



Abb. 58: Masterplan Oberes Hausfeld

### **Zeithorizont**

Oberes Hausfeld: 2014 Planungsbeginn

Unteres & Westliches Hausfeld: 2022 Planungsbeginn

### **Größe**

90ha (gesamt)

### **Einbettung**

nördlich Barriere durch Marchegger Ast, östlich kleinteilige Wohnbebauung, südwestlich Aspernstraße

### **Vornutzung**

landwirtschaftliche Nutzung

### **Anbindung**

U2 Hausfeldstraße & An den alten Schanzen, Straßenbahnlinie 26, Stadtstraße

### **Besonderheit**

Ausbildung eines Quartierszentrum

(MA 18 o.J. j)



## G Am Heidjöchl



Abb. 59: Strukturkonzept Am Heidjöchl

### **Zeithorizont**

2023 Planungsbeginn

### **Größe**

38ha

### **Einbettung**

südlich begrenzt durch S-Bahntrasse und in Zukunft Stadtstraße, nördlich kleinteilige Wohnbebauung, im Osten Hausfeldstraße

### **Vornutzung**

landwirtschaftliche Nutzung

### **Anbindung**

U2 Hausfeldstraße & Aspern Nord, neue Straßenbahnlinie 27 durch das Gebiet, südlich Stadtstraße  
(MA 18 o.J. k)

## H Seestadt



Abb. 60: Masterplan Seestadt

### **Zeithorizont**

90er Jahre Planungsbeginn  
2010-2030 Bauphase

### **Größe**

~ 240ha

### **Einbettung**

Begrenzung durch S- und U-Bahntrasse im Norden, General-Motors-Werk im Süden und breiten Grünzügen im Osten und Westen

### **Vornutzung**

Flugfeld Aspern

### **Anbindung**

Bahnhof Aspern Nord, U2 Seestadt, geplante Straßenbahnverlängerungen der Linie 25 und 27

### **Besonderheit**

eines der größten Stadtbauvorhaben Europas; Zentrumsbildung  
(MA 18 o.J. a)



## 4. Potato Plan für Wien links der Donau

Der bisher geschaffene historische und gegenwärtige Überblick dient nun als Ausgangslage für den ersten Schritt in ein zukünftiges Bild Wiens links der Donau. Dieses Kapitel stellt demnach den Übergang von den fachlichen Grundlagen zu einem selbst erarbeiteten Leitbild dar. Für die angestrebte Stadtlandschaft, welche sich aus bebauten Inseln und Infrastrukturströmen formt, müssen jedoch zunächst genau diese ermittelt werden. Hierfür wird eine sozialräumliche Untersuchung in Form eines sogenannten „Potato Plans“ erstellt (siehe Kapitel 4.2.1.). Als Vorarbeit ist zunächst eine umfangreiche Analyse des Bestandes notwendig, welche die Inhalte Grünraum, Verkehr, Nutzungen, Zentren, Gebäudetypologien, Morphologie und Sozialraum umfasst. Dafür wird auf vorhandene Informationen der Stadt Wien zurückgegriffen, diese werden interpretiert und gegebenenfalls an den Kontext der Arbeit angepasst und ergänzt.

Die Ergebnisse aus der Analyse werden schließlich in einem Potato Plan synthetisiert. Durch räumliche Grenzen und soziale Strukturen ergeben sich Stadtteile, die in Form von „Potatos“ beziehungsweise im Kontext dieser

Arbeit passender durch „Inseln“ abstrakt dargestellt werden. Diese unterscheiden sich in ihrer Bedeutung von „besonders zentral und hoher Nutzungsvielfalt“ bis hin zu „peripher und mit hoher Monofunktionalität“. Zusätzlich werden Infrastrukturachsen und Grünräume verortet, die später als Ströme betrachtet werden.

Der Potato Plan zeigt kein präzises Bild von Floridsdorf und der Donaustadt, sondern eine offen interpretierbare Darstellung. Er ist kein rein objektives analytisches Ergebnis, sondern verkörpert auch einen emotionalen Wert, der einen neuen ungewohnten Blick auf diesen Teil Wiens hervorrufen soll. Die organischen Formen weisen auch darauf hin, dass es sich nicht um eine starre, sondern fluviale Struktur handelt, die sich wie die Insellandschaft der einstigen Donau-Auen stetig im Wandel befindet. Der in diesem Kapitel erstellte Potato Plan stellt demnach ein gegenwärtiges Bild dar, das am Ende dieser Arbeit in ein zukünftiges Bild transformiert wird.

# 4.1. Analyse

## 4.1.2 Grünraum



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



### Legende

- Naturraum
- Gestalteter Grünraum
- Landwirtschaft
- Wasserflächen

Abb. 61: Analyse Grünraum



Obwohl die Verbauung des 21. und 22. Bezirks in den letzten 150 Jahren enorm zugenommen hat (siehe Kapitel 2), ist der Grünraum inklusive der Gewässerflächen immer noch ein stark prägendes Element in diesem Gebiet. Der Siedlungskörper wird dabei nicht nur von sehr unterschiedlichen Landschaftsformen vom bewaldeten und mit Weinbergen bepflanzten Bisamberg über den künstlichen Donauraum und die Lobau bis hin zur flachen Agrarlandschaft des Marchfeldes umflossen. Der Grünraum drängt sich auch an mehreren Stellen tief in die Stadtstruktur hinein.

Als Grundlage für die Analyse dienen zum einen aktuelle Luftbildaufnahmen (Abb. 71) sowie das Leitbild Grünräume der Stadt Wien (Abb. 62), wobei bei letzterem die Kategorien, die vor allem auf das Entwicklungspotenzial abzielen, außer Acht gelassen werden. Ergänzend dazu wird der generalisierte Flächenwidmungsplan (Abb. 67) herangezogen, um bereits bis 2020 vorgenommene

aber noch nicht räumlich umgesetzte Umwidmungen zu inkludieren. Flächen mit der Widmung Kleingärten werden nicht als Grünräume markiert, da sie einerseits auch partiell bebaut sind und andererseits keine öffentlichen Räume darstellen, sondern teilweise mehr dem Charakter von Einfamilienhausssiedlungen entsprechen.

Auf der Karte werden somit die vorhandenen wie auch geplante Grünräume identifiziert und nach den folgenden drei Kategorien unterschieden:

- Naturraum (ohne größere gestalterische Eingriffe)
- Gestaltete Grünflächen, Parkanlagen, Friedhöfe, Sportanlagen, Bäder
- Überwiegend landwirtschaftlich genutzte Grünräume

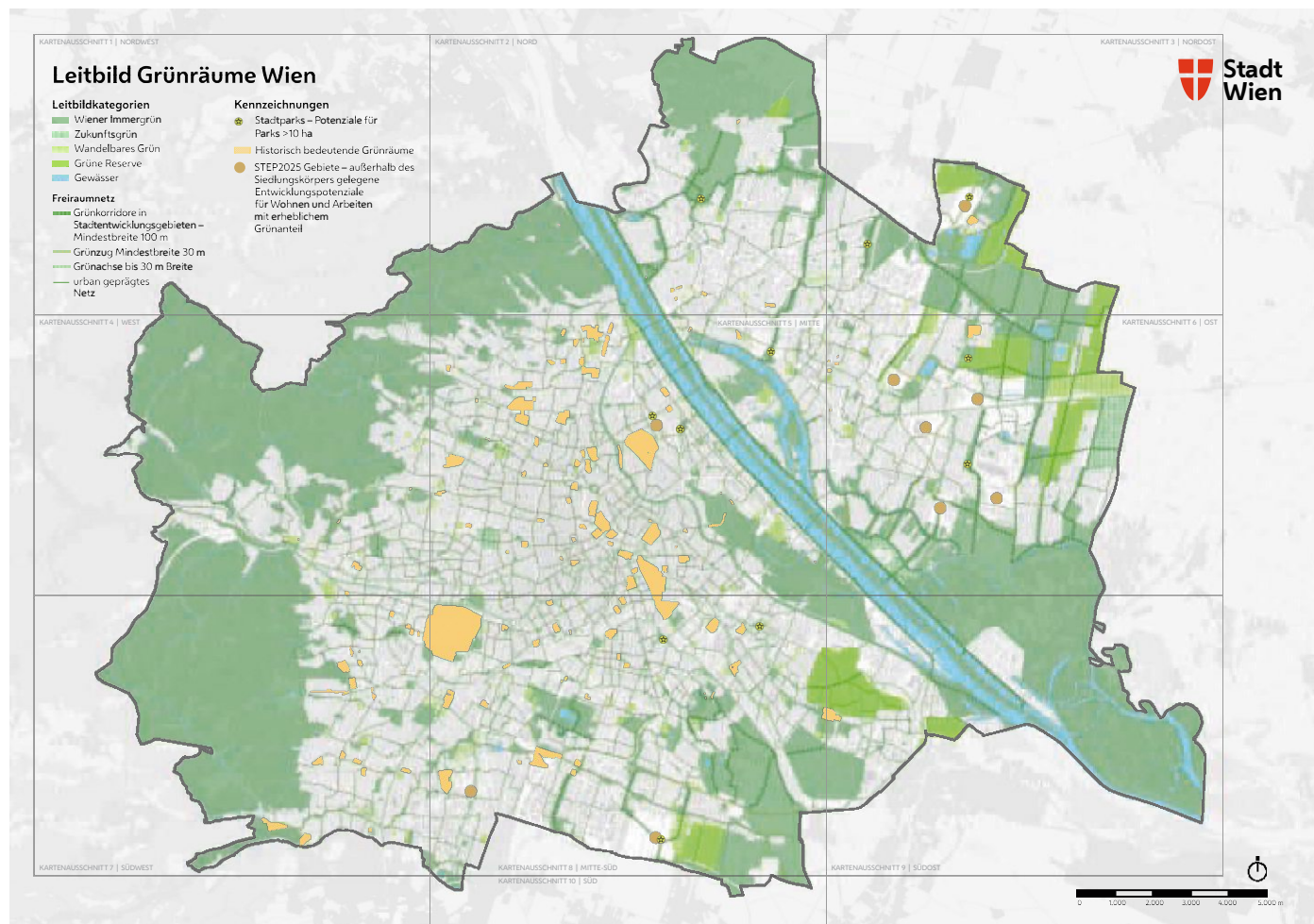
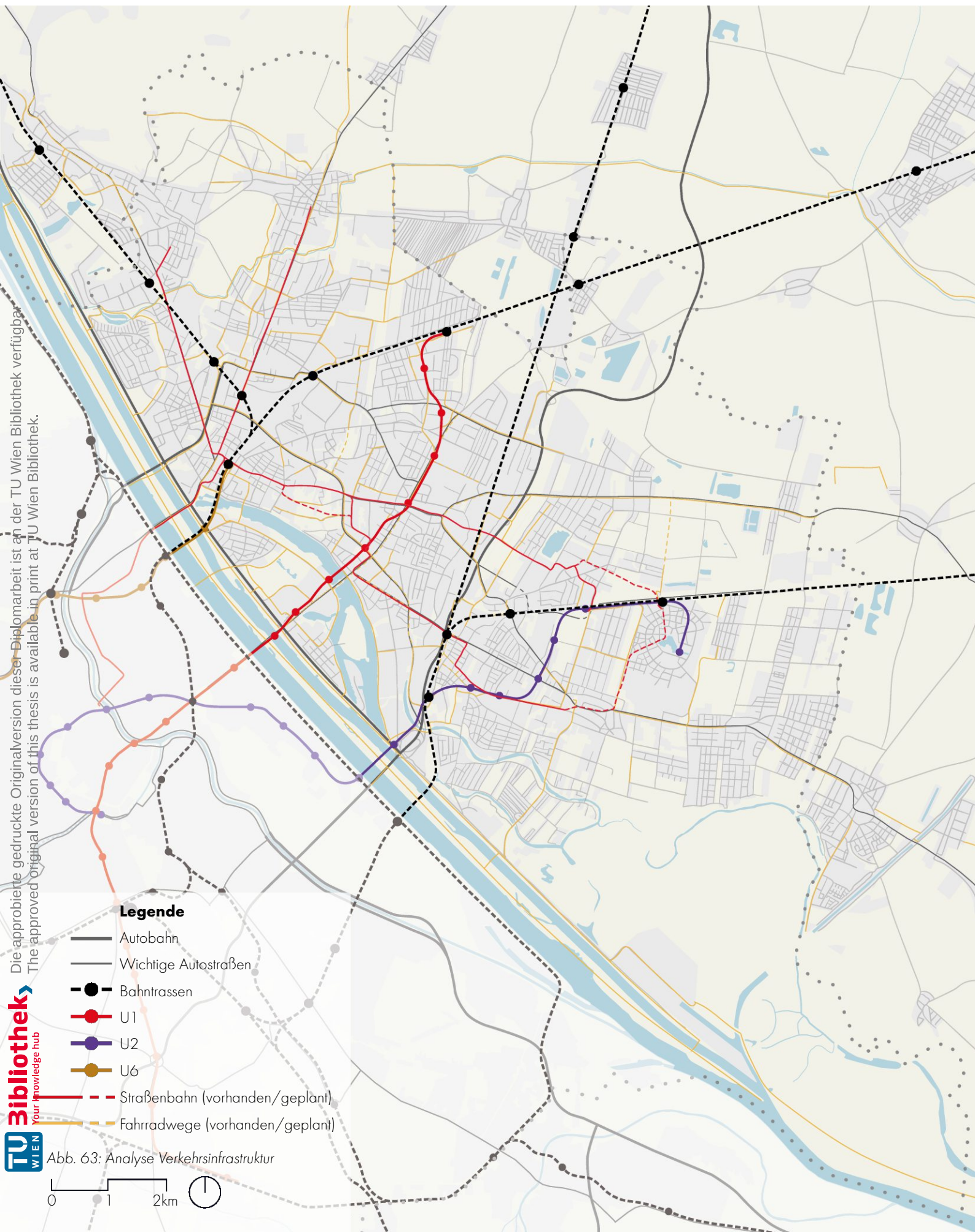


Abb. 62: Leitbild Grünräume Wien

## 4.1.2. Verkehr

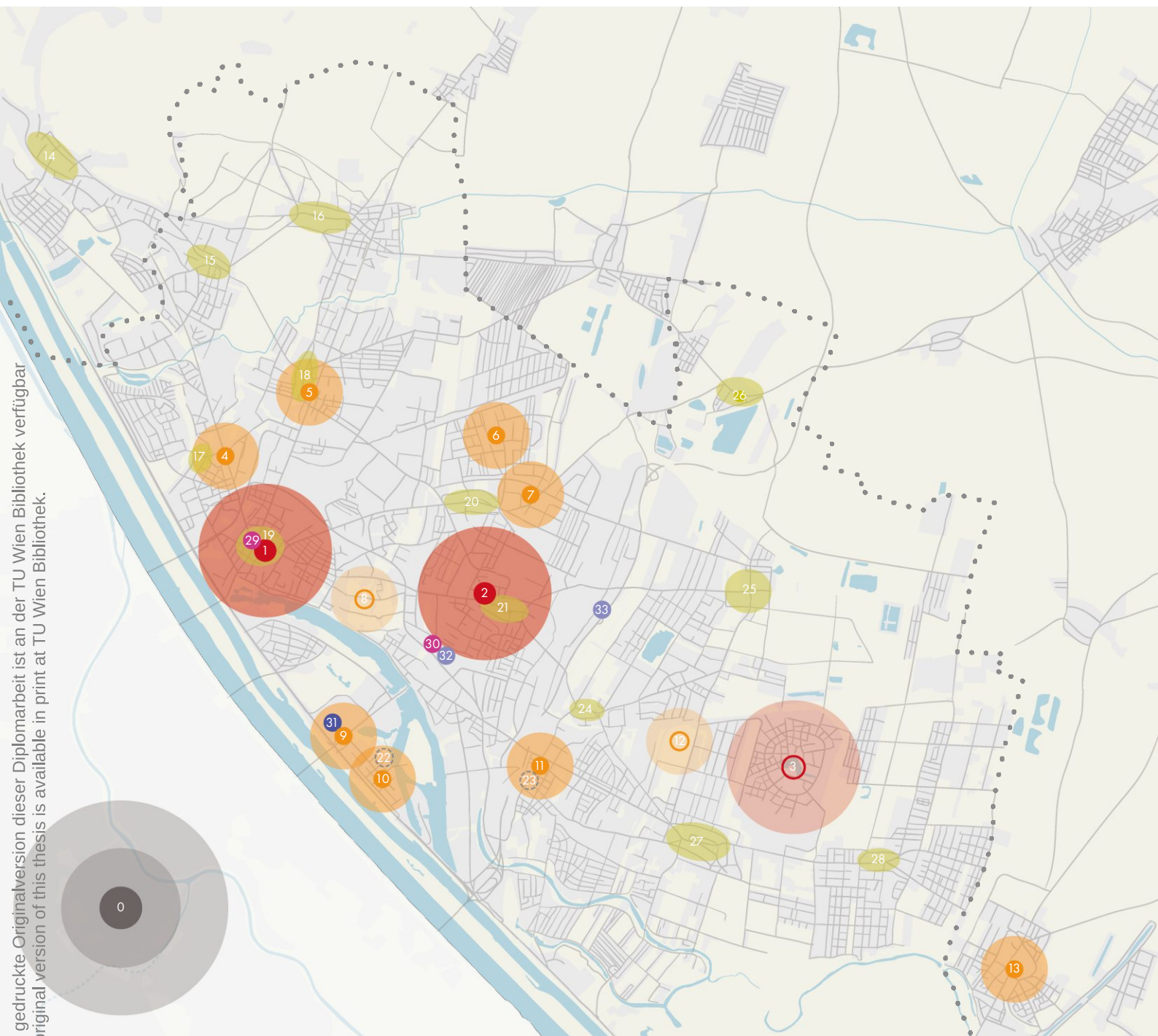


Eine äußerst wichtige Grundlage für das räumliche Verständnis der Stadt ist die Verkehrsinfrastruktur. Die Karte stellt insbesondere die Schieneninfrastruktur sowie hochrangige Straßen und Autobahnen dar. Das darunter liegende Netz der befahrbaren Straßen gibt dabei zusätzliche Informationen über die sich stark unterscheidenden Maschenbreiten. Das Fahrradnetz aus bestehenden und geplanten Radwegen vervollständigt die Karte. Die Informationen stammen hierfür aus der Radwegkarte der Stadt Wien 2022 und dem Radausbauprogramm der Donaustadt (Mobilitätsagentur Wien 2022c), wobei nur vollwertige Radwege vermerkt werden.

Unabhängig vom Verkehrsmittel fällt bei der Betrachtung der Karte besonders eines auf: Die meisten hochrangigen Verkehrsadern sind Verbindungen zur anderen Seite der Donau. Dazu zählen alle U-Bahnlinien, die meisten Bahnstrecken, sowie die Straßenverbindungen durch die

A23, Wagramer Straße, Brigittenauer Brücke, Floridsdorfer Hauptstraße und Nordbrücke. Dadurch wird betont, dass die Relation zum Metropolzentrum großteils stärker ist als viele Verbindungen innerhalb der beiden Bezirke (siehe auch 3.1.3). Die Verkehrsströme müssen sich dafür an insgesamt zehn Donaubrücken bündeln. Für Querverbindungen innerhalb von Floridsdorf und Donaustadt stehen hingegen niederrangigere Infrastrukturen wie die Straßenbahnlinien 25 und 26 und mehrere Straßenachsen zur Verfügung. Einzige Ausnahme stellt dabei die A22 Donauuferautobahn dar, welche ihrem Namen entsprechend vom Knoten Kaisermühlen entlang des linken Donauufers im Norden aus der Stadt herausführt.

### 4.1.3. Zentralitäten



#### Legende

- Hauptzentren (Radius 1km)
- Hauptzentren in Entwicklung/Planung
- Quartierszentren (Radius 500m)
- Quartierszentren in Entwicklung/Planung
- Ehemalige (zum Teil) erhaltene Ortskerne
- Nicht mehr ablesbare Ortskerne
- Wirtschaftszentren
- Kommerzielle Zentren
- Verwaltungszentren (Amtshäuser)

#### Ortsbezeichnungen

- |                         |                     |                          |
|-------------------------|---------------------|--------------------------|
| 0. Metropolzentrum Wien | 12. Hausfeld        | 24. Hirschstetten        |
| 1. Zentrum Floridsdorf  | 13. Groß-Enzersdorf | 25. Süßenbrunn           |
| 2. Zentrum Kagran       | 14. Langenzersdorf  | 26. Breitenlee           |
| 3. Zentrum Seestadt     | 15. Strebbersdorf   | 27. Aspern               |
| 4. Prager Straße        | 16. Stammersdorf    | 28. Eßling               |
| 5. Großjedlersdorf      | 17. Jedlesee        | 29. Amtshaus Floridsdorf |
| 6. Großfeldsiedlung     | 18. Großjedlersdorf | 30. Amtshaus Donaustadt  |
| 7. Citygate             | 19. Floridsdorf     | 31. Donacuity & UNO-City |
| 8. Donaufeld            | 20. Leopoldau       | 32. EKZ Donauzentrum     |
| 9. Donacuity            | 21. Kagran          | 33. Gewerbepark Stadtlau |
| 10. Schüttaustraße      | 22. Kaisermühlen    |                          |
| 11. Stadtlau            | 23. Stadtlau Ort    |                          |

Abb. 64: Analyse Zentren





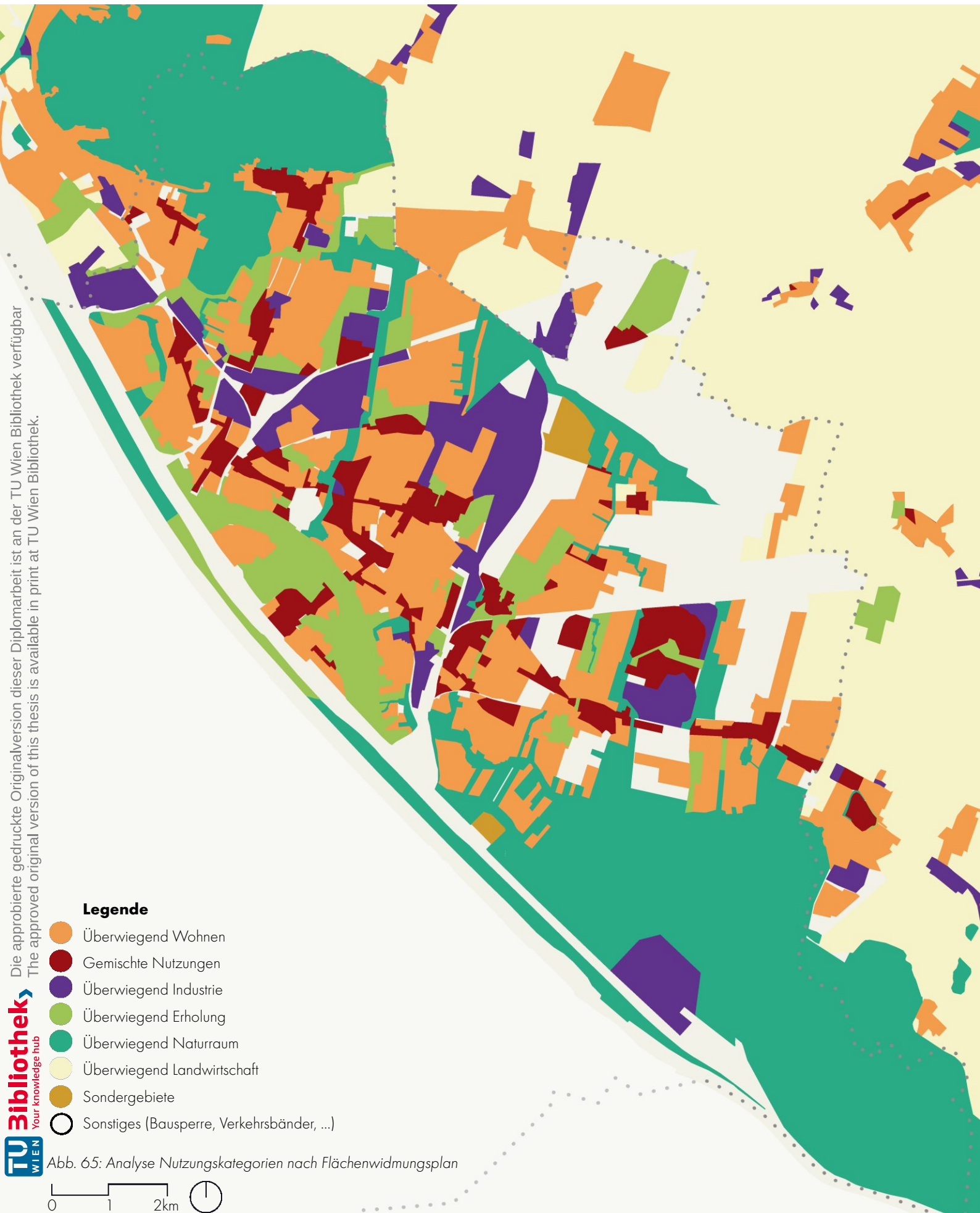
Das räumliche Leitbild der polyzentrischen Stadtstruktur Wiens (Abb. 36) zeigt einen deutlichen Kontrast zwischen den Bereichen links und rechts der Donau. Im Südwesten wirkt die historische Stadt als dominantes, für sich alleine stehendes Metropolzentrum. Um dieses herum breitet sich ein umfangreicher zentraler Bereich aus, der bis in die Außenbezirke reicht. Das damit gezeichnete klassische Bild einer auf einem großen Zentrum aufgebaute Stadt lässt sich nicht abstreiten, obwohl mit dem Leitbild die Stärkung von lokalen Zentren vorangetrieben werden soll. Auf der anderen Seite der Donau hingegen zeigt sich ein anderes Bild: Es ist für den gesamten Stadtraum des 21. und 22. Bezirk kein dominierendes Zentrum wie auf der anderen Seite zu erkennen. Die zentralen Bereiche und Quartierszentren sind weit verstreut. Das zeigt einerseits einen Mangel an urbanen Qualitäten, andererseits weist es auf ein großes Potenzial für eine polyzentrische Stadtstruktur hin.

Das Leitbild definiert zum einen Hauptzentren, welche eine regionale Bedeutung aufweisen und daher auch auf benachbarte Bezirke anziehend wirken. (MA 18 (Hrsg.) 2019, 31) Von dieser Kategorie werden mit Floridsdorf und Kagran zwei markiert. Zusätzlich ist die Seestadt als einziges neu zu entwickelndes Hauptzent-

rum der gesamten Stadt angeführt. Zum anderen werden Quartierszentren definiert, welche lediglich einen Einflussbereich im nahen Umfeld aufweisen. (ebd., 31) Von ihnen werden nordöstlich der Donau sechs bestehende und zwei geplante (Donaufeld und Hausfeld) aufgeführt (Abb. 36). Ergänzend dazu wird Stadlau, was im Leitbild als zentraler Bereich hervorgehoben wird, hier ebenfalls als Quartierszentrum markiert. Die Lage bietet sich aufgrund des Vakuums an Zentren in der Umgebung und einer guten Verkehrsanbindung an. Zusätzlich werden noch alle alten Ortskerne dargestellt, welche als Selbstversorger früher auch einen gemeinschaftlichen Lebensmittelpunkt darstellten. Auch heute noch sind die meisten von ihnen im städtischen Raum wahrnehmbar und dienen daher weiterhin als Identifikationsorte.

Markiert sind außerdem noch weitere Standorte, die eine spezialisierte Zentrumsfunktion erfüllen: Die Amtshäuser des 21. und 22. Bezirks als Verwaltungszentren, die Donaucity gemeinsam mit der UNO-City als Business-Zentrum und das Donauzentrum als größtes kommerzielles Zentrum links der Donau.

#### 4.1.4. Nutzungen



Als Grundlage dieses Analyseschritts dient der aktuelle generalisierte Flächenwidmungsplan Wiens aus dem Jahr 2020 (MA 21 2020), sowie die Flächenwidmungspläne der umliegenden niederösterreichischen Gemeinden (Land NÖ 2022). Er ist das zentrale gesetzliche Instrument zur Festlegung von erlaubten Nutzungen auf Grundstücken. Zu erwähnen ist, dass die gewidmete Nutzung nicht in jedem Fall mit der Realen übereinstimmen muss. Wird beispielsweise ein Feld in Bauland umgewidmet, kann dieses weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden.

Für eine Vereinheitlichung der Pläne zwischen Wien und Niederösterreich und zur vereinfachten Darstellung werden zunächst sechs übergeordnete Kategorien aus den bestehenden Widmungsarten definiert:

- Überwiegend Wohnen: aus Wien: Wohngebiet, Wohngebiet-Geschäftsviertel, Gartensiedlungsgebiet und aus Niederösterreich: Wohngebiet
- Gemischte Nutzungen: aus Wien: Gemischtes Baugebiet, Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel und aus Niederösterreich: Kerngebiete, Agrargebiete
- Überwiegend Industrie und Gewerbe: aus Wien: Industriegebiet, gemischtes Baugebiet-Betriebsbau-gebiet und aus Niederösterreich: Betriebsgebiet, Industriegebiet, Sondergebiete
- Überwiegend Erholung: aus Wien: Erholungsgebiet, Friedhof und aus Niederösterreich: Parkanlagen, Spielplätze, Sportplätze, Friedhöfe
- Überwiegend Naturraum: aus Wien: Schutzgebiet und aus Niederösterreich: Land- und Forstwirtschaft (Wald), Ödland/Ökoflächen, Wasserflächen
- Überwiegend Landwirtschaft: aus Wien: Ländliches Gebiet und aus Niederösterreich: Land- und Forstwirtschaft (Felder)
- Sondergebiete: aus Wien: Sondergebiete

Werden einzelne Parzellen von einer anderen Kategorie vollständig oder teilweise umschlossen, so werden diese vernachlässigt und zu der dominierenden Kategorie hinzugefügt, um sehr kleinteilige Strukturen zu vermeiden. Die Ausarbeitung ist im Niederösterreichischen Landesgebiet weniger präzise, wodurch es zu Ungenauigkeiten kommen kann, welche auf dieser maßstabsebene jedoch zu vernachlässigen sind.

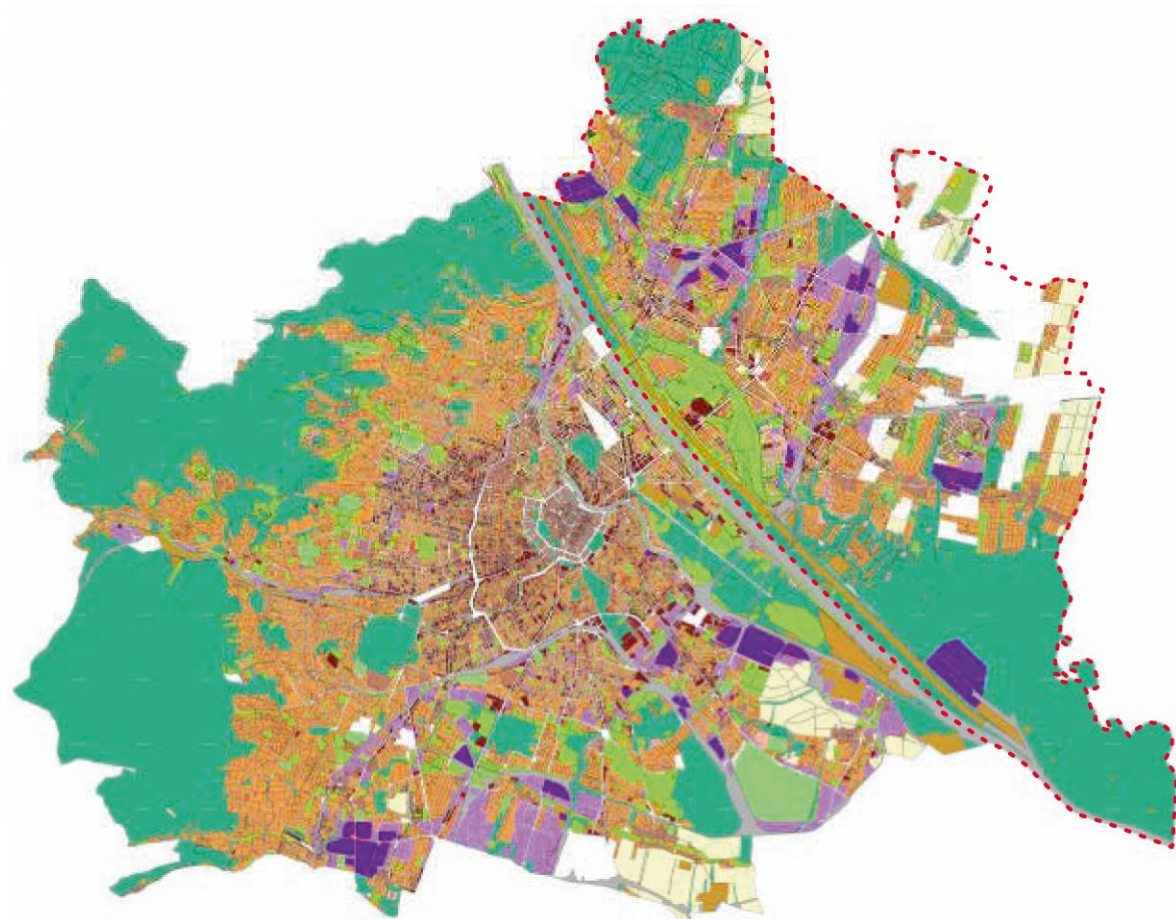
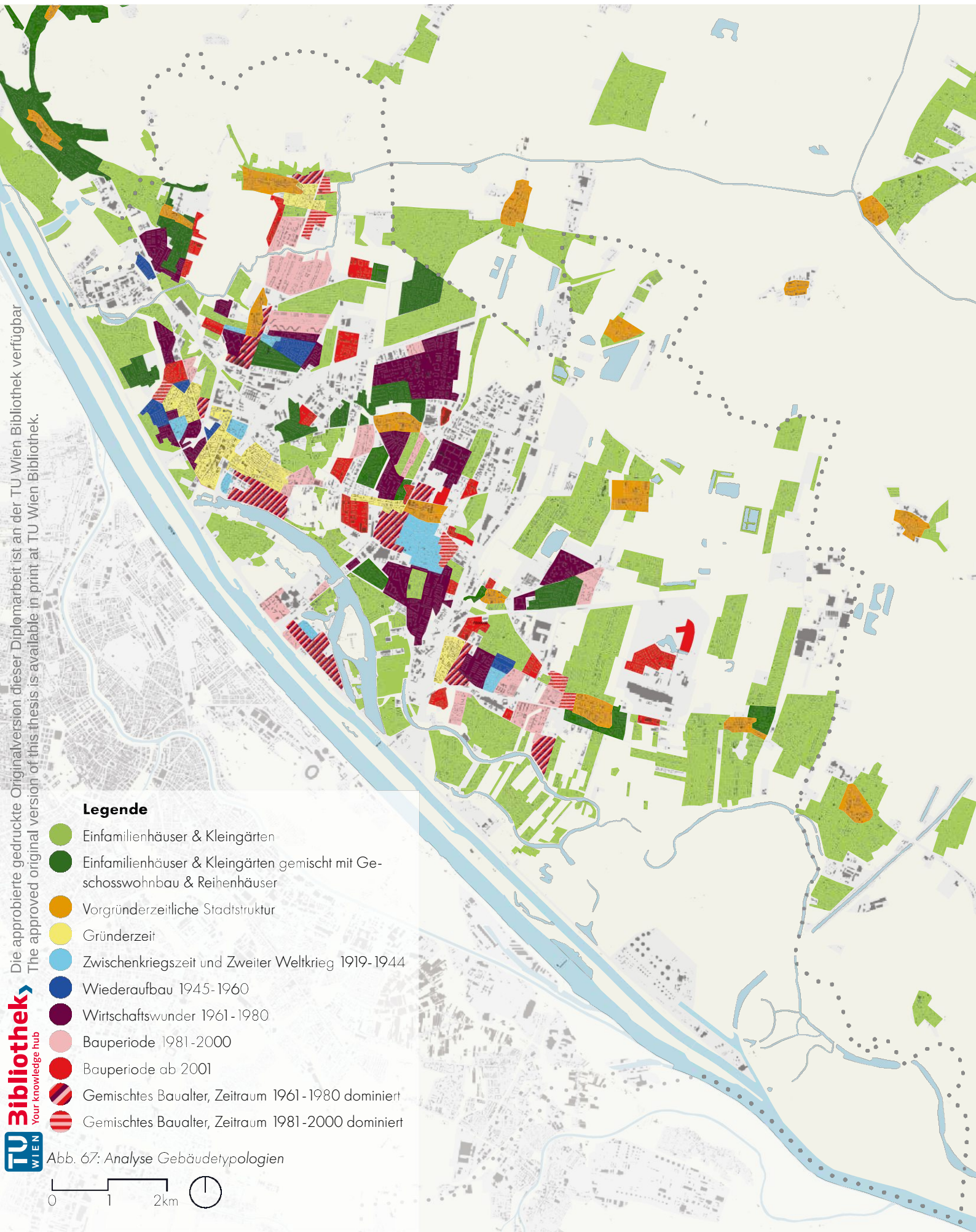


Abb. 66: Generalisierter Flächenwidmungsplan der Stadt Wien

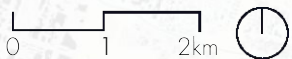
## 4.1.5. Gebäudetypologien



### Legende

- Einfamilienhäuser & Kleingärten
- Einfamilienhäuser & Kleingärten gemischt mit Geschosswohnbau & Reihenhäuser
- Vorgründerzeitliche Stadtstruktur
- Gründerzeit
- Zwischenkriegszeit und Zweiter Weltkrieg 1919-1944
- Wiederaufbau 1945-1960
- Wirtschaftswunder 1961-1980
- Bauperiode 1981-2000
- Bauperiode ab 2001
- ▨ Gemischtes Baulter, Zeitraum 1961-1980 dominiert
- ▨ Gemischtes Baulter, Zeitraum 1981-2000 dominiert

Abb. 67: Analyse Gebäudetypologien



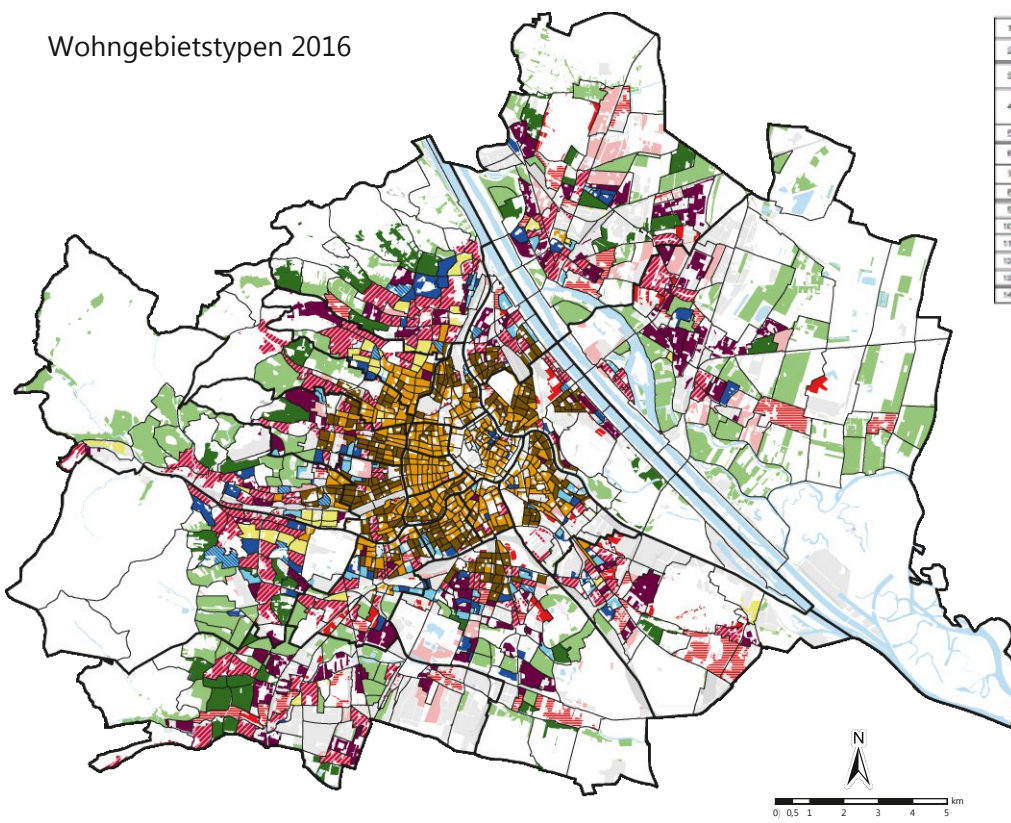
Ein Hauptcharakteristikum Wiens links der Donau ist eine sehr starke Durchmischung unterschiedlichster Gebäudetypologien. Häufig treffen Stadtf Fragmente aus verschiedenen Zeitepochen aufeinander, die durch ihre diversen Typologien sich deutlich voneinander unterscheiden. Für ihre Analyse wird die derzeit aktuelle Wohngebiets-typen-Karte 2016 (MA 18 2016: Wohngebietstypen) als Basis herangezogen. Diese kategorisiert Gebäude primär nach ihrem Baualter, nur Einfamilienhaussiedlungen werden gesondert vermerkt. Von größerer Bedeutung für diese Arbeit sind die typologischen Unterscheidungen, zwischen Reihenhäuser, Zeilenbauten, Blockrandbebauung und so weiter. Da in den meisten Bauepochen ein dominierender Gebäudetypus vorherrscht, ist die Kategorisierung auf diese Weise bis zu einem gewissen Grad anwendbar.

Die Kategorien werden von der Quelle (Abb. 68) übernommen, jedoch auch einige Anpassungen unternommen, insbesondere weil in der Wohngebietstypen-Karte einige inkonsequente Bestimmungen vorhanden sind und die Genauigkeit der dargestellten Einheiten manchmal unzureichend ist. So sind beispielsweise eindeutig als Einfamilienhaussiedlung identifizierbare Strukturen nicht als solche gekennzeichnet, sondern nach dem Alter ihrer

Entstehung zugeordnet oder mehrere unterschiedliche aber räumlich klar getrennte Gebäudetypologien in einer Kategorie zusammengefasst. Daher wurden die vorhandenen Daten kritisch hinterfragt, indem bei der Erstellung von Abbildung 67 ein Abgleich mit dem Luftbild (Abb. 70) und dem Schwarzplan (Abb. 72) unternommen wurde, sodass etwaige Abweichungen festgestellt werden konnten. Einige Kategorien werden zusammengefasst (siehe Legende Abb. 67), da sie im untersuchten Bereich kaum vorhanden sind. Im Gegensatz dazu wird die neue Kategorie „vorgründerzeitliche Stadtstrukturen“ für die ehemaligen Anger- oder Straßendörfer, deren Strukturen noch deutlich zu erkennen sind, eingeführt.

Da sich die Datenquelle lediglich auf Wien beschränkt, werden Siedlungsgebiete außerhalb der Stadtgrenze manuell über Luftbild und Schwarzplan ergänzt und können daher größere Ungenauigkeiten aufweisen. Außerdem ist die Karte aufgrund ihres Alters nicht mehr an jeder Stelle aktuell. Bereiche mit Neubauten zwischen 2016 und 2022 werden deswegen innerhalb der Kategorie „Bauperiode ab 2001“ ergänzt.

Wohngebietstypen 2016



Wohngebietstypen 2016	Einwohner	
	Absolut	Anteil
1 Einfamilienhäuser und Kleingärten	129.888	7,10%
2 Einfamilienhäuser und Kleingärten mit signifikantem Anteil an Geschosserbau	90.442	3,70%
3 Grünstrahl: hohe bauliche Dichte (HGFZ = 2) und Bevölkerungsichte über 200 EW/ha	979.062	99,60%
4 Grünstrahl und Altstadt: hohe bauliche Dichte (HGFZ = 2) und Bevölkerungsichte unter 425 EW/ha	281.069	15,40%
5 Grünstrahl: niedrige bauliche Dichte (HGFZ = 2)	34.790	1,90%
6 Zeilenbau: Zeilenbau mit Zeilenbauweise	79.619	4,30%
7 Domestisches Baualter, Zeitraum 1918-1960 dominiert	23.694	1,30%
8 Wohnbau: 1961-1980	77.761	4,20%
9 Wohnbau: 1981-1980	131.480	12,00%
10 Domestisches Baualter, Zeitraum ab 1981 dominiert	287.983	16,00%
11 Bauperiode 1901-2000	89.883	8,00%
12 Bauperiode ab 1981 - gemischtes Baualter	89.283	8,00%
13 Bauperiode ab 2001	88.081	8,10%
14 nahezu unbesiedelt	1.294	0,10%
<b>Gesamt</b>	<b>1.895.187</b>	<b>100,00%</b>

Wohngebietstypen 2016

Erstellt am: 04. 05. 2016  
 Bearbeitung:  
 Daniel Nisch, MA 18  
 Quellenangabe: Stadt Wien  
 MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
 Datengrundlagen:  
 Statistik Austria: Registerzählung 2011  
 MA 18, MA 41: Realisierungsartemung 2012  
 MA 18: Netzgeschichtliche Karte 2014, Bevölkerungszahl 2015  
 Hintergrund Wien: Realisierungsartemung, MA 18, MA 41  
 Hintergrund Umland: Urban Atlas, GEMS

Zitate nur mit Quellenangabe, keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit; kein Rechtsanspruch ableitbar

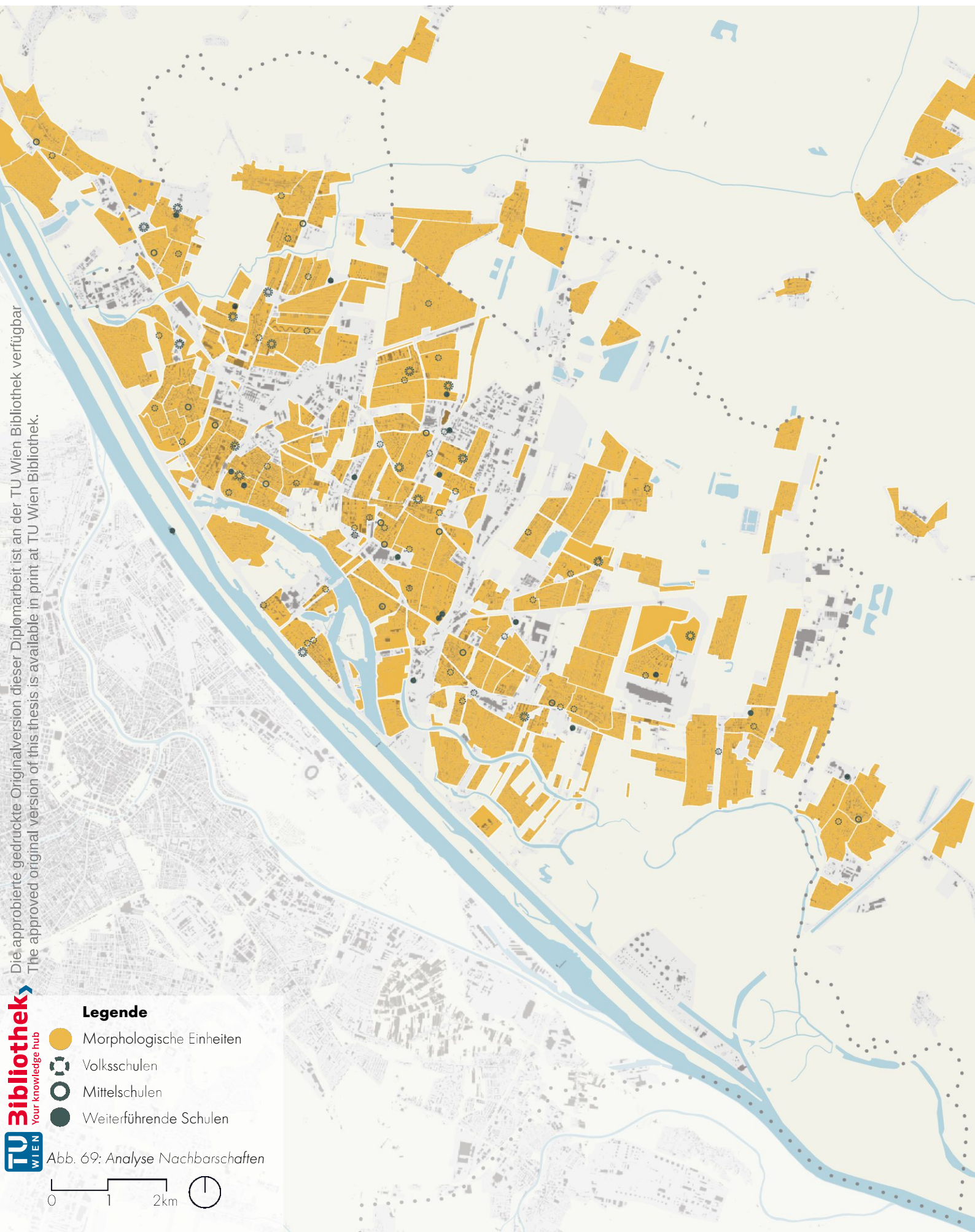
**MA 18** Stadtentwicklung und Stadtplanung

1082 Wien, Rathausstraße 14-16, 6. Stock  
 Telefon: +43 1 4000 8018  
 Fax: +43 1 4000 7218  
 E-Mail: post@ma18.wien.gv.at

www.stadtentwicklung.wien.at  
 www.open.wien.at

Abb. 68: Wohngebietstypen

## 4.1.6. Morphologische Grenzen



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

### Legende





-  Morphologische Einheiten
-  Volksschulen
-  Mittelschulen
-  Weiterführende Schulen

Abb. 69: Analyse Nachbarschaften



In dieser Analyse sollen die kleinsten städtebaulichen Einheiten ermittelt werden. Sozialräumlich werden diese als Nachbarschaften beziehungsweise für Wien spezifisch als „Grätzel“ bezeichnet, wobei diese keine klaren Grenzen kennen, sondern mehr nach Gefühl wahrgenommen werden. (Schnur 2008, 34) Daher ist zum Beispiel eine Unterteilung nach historischen Gemeindegrenzen oder Zählbezirken nicht für diese Untersuchung zielführend.

Stattdessen wird eine individuelle Vorgehensweise angewendet, die keine sozialen Nachbarschaften ermittelt, sondern zusammengehörige morphologische Einheiten, welche vor allem durch ähnliche Gebäude- und Siedlungstypologien charakterisiert sind. So ist zum Beispiel ein großer Gemeindebau, der eine eindeutige städtebauliche Gesamtstruktur ergibt, als eine dieser Einheiten zu verstehen. Sind solche Gebiete besonders groß, können sie auch entlang von größeren Straßen getrennt

werden. Als Grundlage hierfür dient das aktuelle Orthofoto (Abb. 70) sowie der Schwarzplan (Abb. 72).

Zusätzlich werden alle Schulstandorte mit dargestellt, die als Ankerpunkte für eine Nachbarschaft dienen können. Insbesondere Volksschulen treten besonders flächendeckend auf, um eine gute Erreichbarkeit für die jungen Schüler:innen zu gewährleisten. Dadurch ist häufig einem oder zwei Einheiten eine Schule zuzuordnen, die einen sozialen Mittelpunkt erzeugen können.

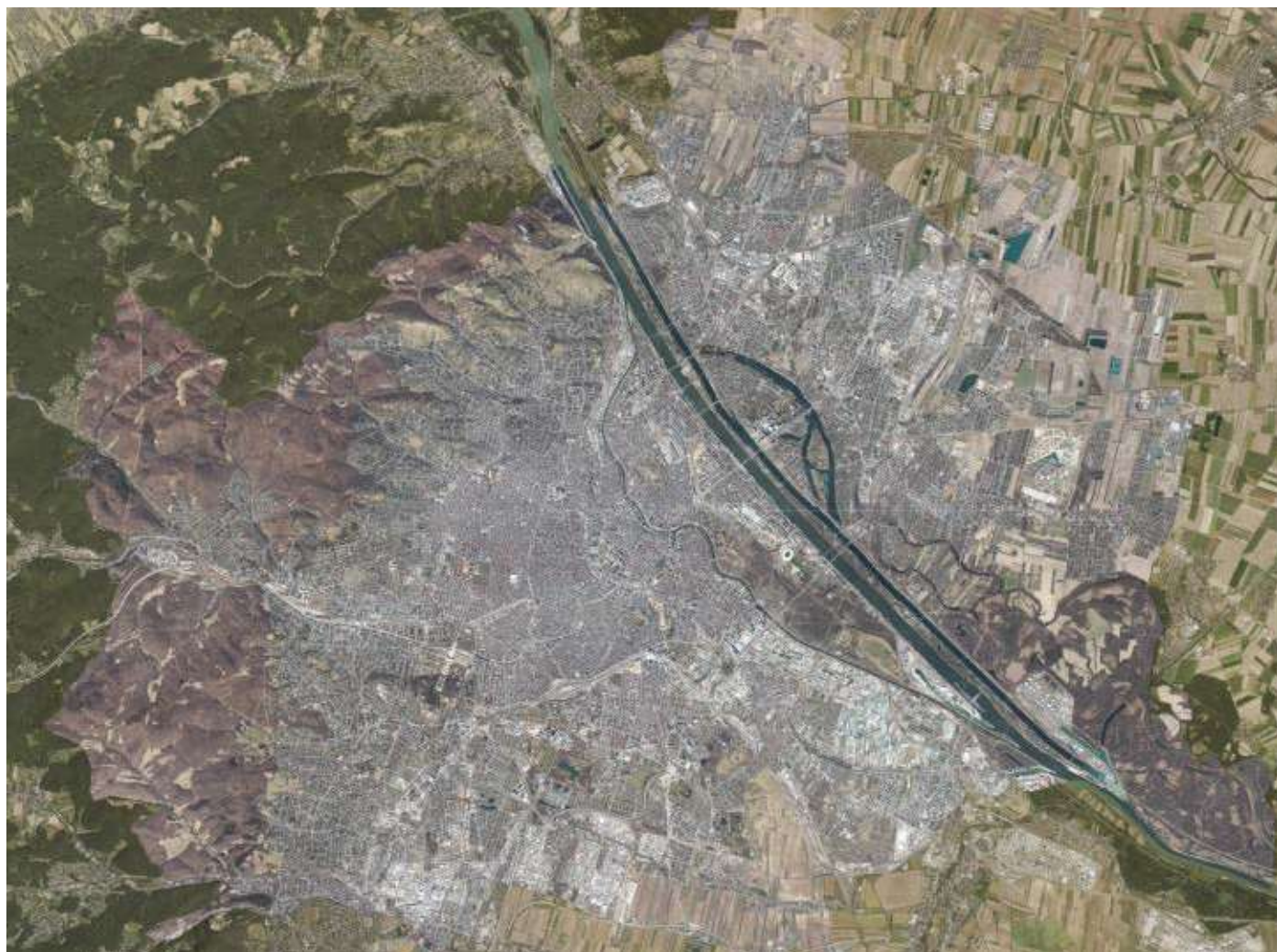
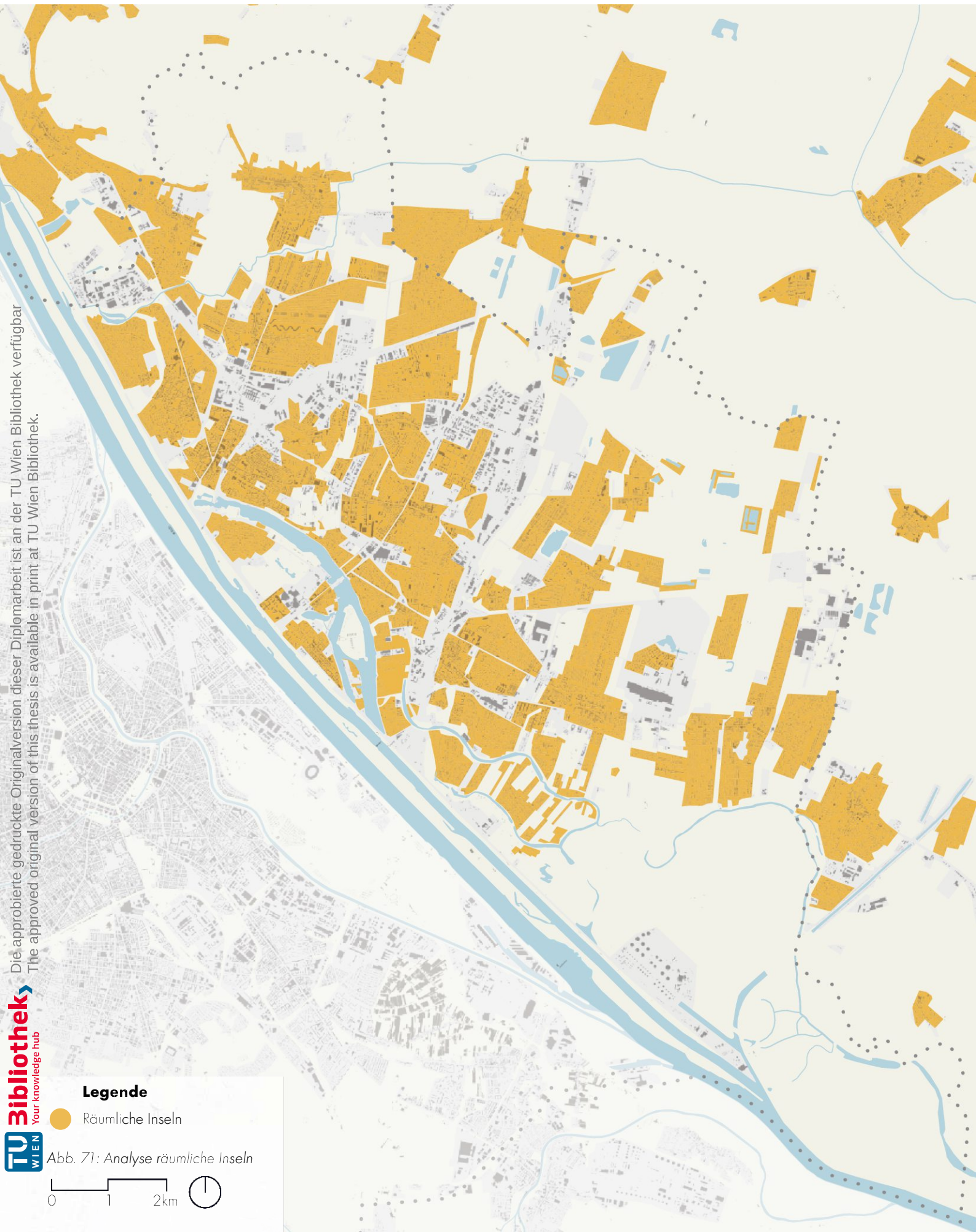


Abb. 70: Orthofoto 2021

## 4.1.7. Räumliche Grenzen



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

### Legende

● Räumliche Inseln

Abb. 71: Analyse räumliche Inseln





Im Gegensatz zur vorherigen Analysekarte, die hauptsächlich auf Gebäudetypologien beruht, werden nun städtische Einheiten definiert, die aufgrund von räumlichen Grenzen zustande kommen. Dafür werden auf dem Schwarzplan (Abb. 72) identifizierbare Gruppierungen von Wohngebäuden zu Inseln zusammengefasst. Die Grenzen zwischen diesen entstehen vor allem durch physische Barrieren oder größere Distanzen zwischen der Bebauung. Neben den am Schwarzplan klar erkennbaren räumlichen Grenzen werden daher noch folgende weitere definiert, welche jedenfalls eine Trennung zwischen zwei räumlichen Inseln definieren:

- Straßen mit mindestens 4 Fahrspuren oder anderen starken Barrierewirkungen (z. B. Lärmschutzwände)
- Gleistrassen, welche keine oder nur in großen Abständen Querungen zulassen
- Größere Industrie- oder Gewerbegebiete
- Abstand generierende Grünräume oder Gewässer

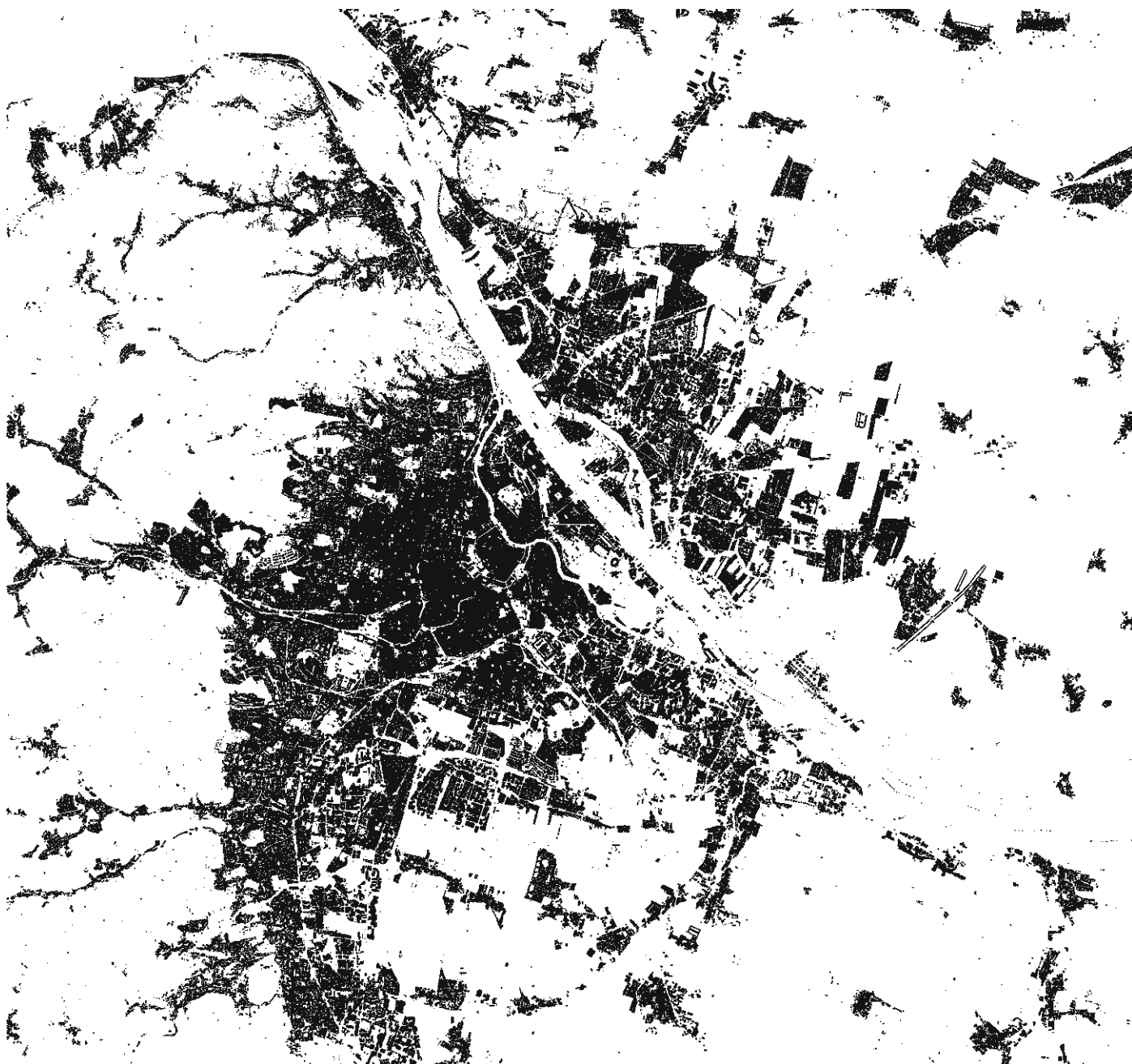
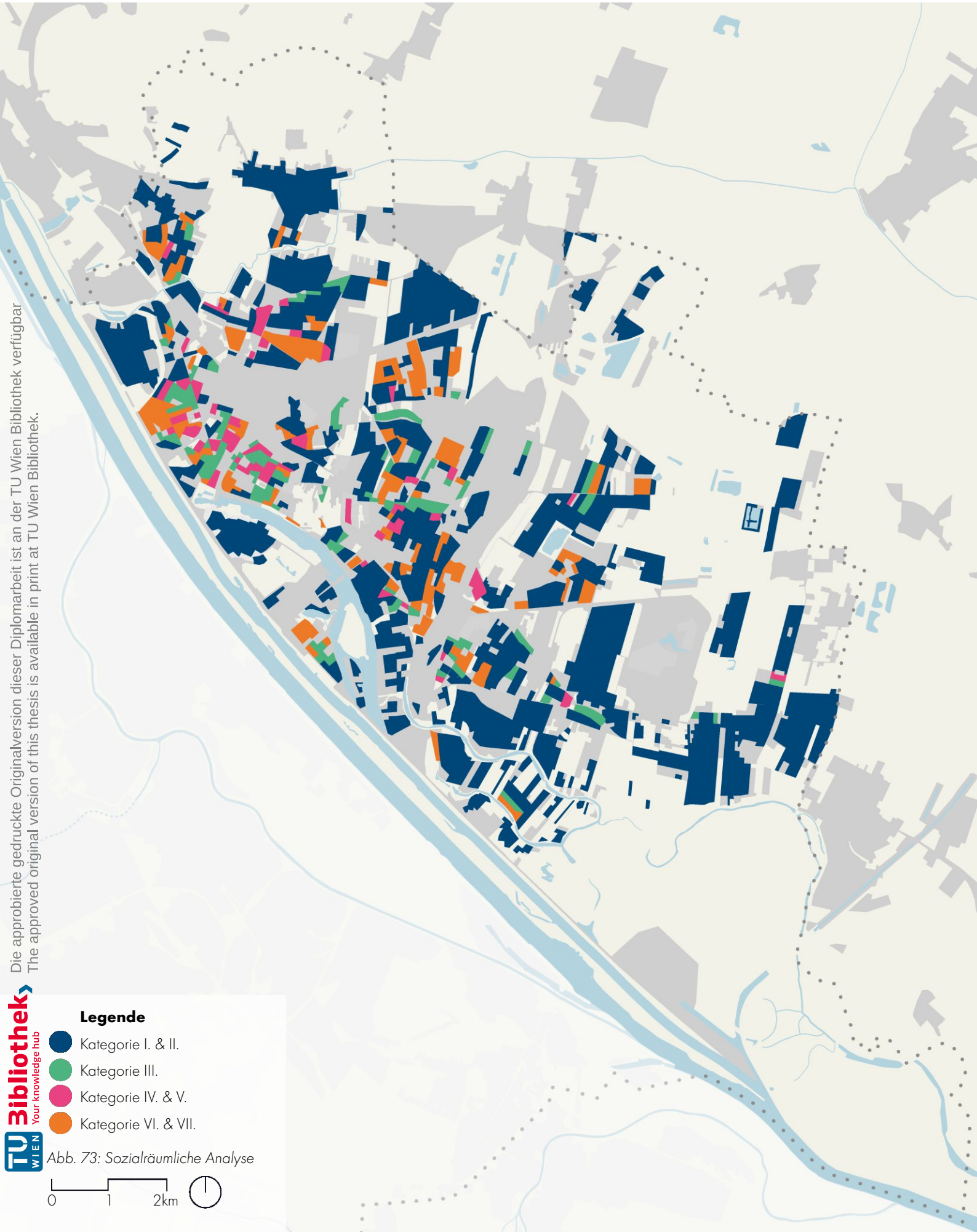


Abb. 72 Schwarzplan Wien und Umgebung

## 4.1.8. Sozialraum



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

### Legende

- Kategorie I. & II.
- Kategorie III.
- Kategorie IV. & V.
- Kategorie VI. & VII.

Abb. 73: Sozialräumliche Analyse



Nun werden sozialräumliche Inseln gebildet, deren Grenzen nicht physisch wahrnehmbar sind. Diese sind daher nicht nur deutlich schwerer zu detektieren, sondern häufig überhaupt nicht scharf fassbar. Für diese Analyse wird daher auf den Sozialraumatlans aus dem Jahr 2012/13 als aktuelle Datenquelle dieser Art zurückgegriffen. (MA 18 2013) In diesem wird zwischen sieben verschiedenen Kategorien unterschieden, welche zunächst genauso übernommen werden:

- Cluster I: Weitgehend keine sozialen Problemlagen vorhanden
- Cluster II: Weitgehend keine sozialen Problemlagen vorhanden + Kinderreichtum
- Cluster III: selten soziale Problemlagen + hohe Fluktuation, höhere Anzahl an Migrant:innen + wenig Kinder (Gründerzeitviertel)
- Cluster IV: von Zuwanderung geprägt, hohe Arbeitslosigkeit bei Migrant:innen
- Cluster V: von Zuwanderung geprägt
- Cluster VI: sehr hohe Arbeitslosigkeit bei Österreicher:innen + moderate Einkommensarmut
- Cluster VII: höhere Anzahl an Migrant:innen + viele Kinder + hohe Einkommensarmut

Diese Analyse wird vereinfacht, indem benachbarte Blöcke derselben Kategorie zusammengefasst werden. Des Weiteren werden vereinzelt Blöcke in der Umgebung einer anderen dominanten Kategorie in diese inkludiert. Dies gilt insbesondere, wenn der Cluster einer Kategorie direkt über oder unter der dominierenden Kategorie liegt.

In einem weiteren Abstraktionsschritt werden entsprechend der Beschreibung des Sozialatlans ähnliche Kategorien zusammengefasst. Konkret sind dies die Kategorien I und II, IV und V sowie VI und VII, wodurch nur mehr vier Kategorien erhalten bleiben. Das Ergebnis ist also eine starke Abstraktion der ursprünglichen Karte, die einen groben Überblick über die soziale Landschaft in diesem Gebiet liefert. Aus dieser lässt sich ablesen, dass die Cluster I und II die meisten Flächen vor allem in den Randbereichen der Stadt ausfüllen und fast ausschließlich mit gering besiedelten Gebieten zusammenfallen. In anderen Bereichen hingegen, etwa im Floridsdorfer Kern, ist ein Mosaik aus fast allen Kategorien zu erkennen, was auf eine starke soziale Durchmischung hindeutet. Ein vergleichender Blick auf die gesamtstädtische Karte zeigt auch, dass der Sozialraum links der Donau deutlich inhomogener als rechts ist, wo man in Ringen gewisse Ordnungsprinzipien erkennen kann.



Abb. 74: Clusteranalyse Sozialraumatlans der Stadt Wien

## 4.2. Potato Plan

### 4.2.1. Londons Potato Plan und die Potato Plan Collection



Abb. 75: Potato Plan London

Der originale Potato Plan wurde 1943 von Sir Leslie Patrick Abercromby und John Henry Forshaw im Auftrag des London County Council erstellt und war als Bestandteil des „County of London Plan“ gedacht. Eigentlich handelte es sich dabei um eine soziale und funktionale Analyse Londons und wurde auch als „egg diagram“ bezeichnet. Ziel der für die damalige Zeit sehr unübliche Darstellung war es urbane Strukturen zu identifizieren und gegebenenfalls neu zu organisieren, um beim Wiederaufbau der Stadt zu helfen und die städtebaulichen Probleme der Zeit zu bewältigen. Dem Plan gingen sozialräumliche Untersuchungen voraus, welche vereinfacht dargestellt werden sollten. Der daraus resultierte Potato Plan ist daher nicht besonders scharf oder eindeutig, sondern offen, interpretierbar und erweiterbar - Es handelt sich dabei also mehr um ein Diagramm als um einen Plan.

Doch was versucht dieses darzustellen? Abercrombie und Forshaw interpretieren die Großstadt als einen großen Organismus, der aus vielen kleineren Einheiten besteht, die nochmals aus kleineren Zellen zusammengefasst werden. Die kleinste soziale Einheit ist die Nachbarschaft (Neighbourhood), welche sich um eine Kirche oder Schule gruppiert und in der alles fußläufig erreichbar ist. Mindestens drei von diesen werden zu Gemeinschaften (Communities) zusammengefasst, in dessen Zentrum eine größere soziale Einrichtung wie etwa ein Krankenhaus vorhanden ist. Diese stellen die wichtigsten Bausteine des Plans in Form von Blasen beziehungsweise

se „Potatos“ dar, die als „Districts“ bezeichnet werden. Alle Districts sind im Sinne einer in sich funktionierenden Struktur ähnlich aufgebaut und trotzdem nie ganz gleich. So wird etwa zwischen zentralen und peripheren Potatos unterschieden. Sehr spezifische und übergeordnete Funktionen wie etwa Universitäten werden gesondert markiert. Auf der nächstgrößeren Ebene können mehrere Communities einen Cluster bilden. Im Zwischenraum befinden sich Industriegebiete, Infrastrukturen und Freiräume. Obwohl durch die verschiedenen Ebenen auch die klassische Hierarchie der Stadt zu erkennen ist, wird eben auch eine polyzentrische Struktur aufgezeigt, was zur damaligen Zeit durchaus revolutionär war.

Im Rahmen des Buches „Potato Plan Collection“ wurden Architekt:innen, Stadtplaner:innen und Designer:innen gebeten, ihre eigene Interpretation eines Potato Plans von Städten aus der ganzen Welt umzusetzen, um der Frage nachzugehen, ob diese Methode überhaupt auf zeitgenössische Großstädte anzuwenden ist und wie hilfreich diese für die Stadtplanung ist. Hierfür mussten sich alle an bestimmte Vorgaben halten, wobei auch eigene Kategorien hinzugefügt und Darstellungsformen angepasst werden durften, um auf die spezifischen Eigenheiten der jeweiligen Stadt eingehen zu können. Die spannenden Ergebnisse zeigen zum einen ein analytisches objektives Bild, zum anderen aber immer auch ein subjektives emotionales Bild.

(Züger, Christiaan 2018, 8-20)

## 4.2.2. Erstellung des Potato Plans für Wien links der Donau

Wien ist in der Potato Plan Collection nicht vorhanden und soll daher zumindest für den Bereich links der Donau im Anschluss erstellt werden. Genau wie bereits beim Londoner Potato Plan soll dieser helfen, vorhandene Strukturen zu erkennen, gegebenenfalls welche zu ergänzen und somit aus dem inhomogenen Raum eine Ordnung ablesbar zu machen. Wie bereits in der Einleitung der Potato Plan Collection beschrieben wurde, hat der gesellschaftliche Wandel dazu geführt, dass sich Nachbarschaften und Gemeinschaften deutlich wandelten (ebd., 12). Während zur Zeit der Erstellung des Originalplans sich tatsächlich noch primär im lokalen Umfeld das gemeinschaftliche Leben abspielte, drifteten die physische und soziale Nachbarschaft immer weiter auseinander. Durch bessere Verkehrsinfrastruktur wurden Reichweiten erhöht und damit zugleich soziale Netzwerke weiter ausgebreitet. Spätestens durch das Internet sind ihnen überhaupt keine Grenzen mehr gesetzt. Dies erschwert die Identifikation und Abgrenzung von Nachbarschaften und Gemeinschaften. Hinzu kommt die städtebauliche Entwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg, welche neue Stadtmodelle etablierte. Waren es damals noch Kirchen in ehemaligen Ortskernen, die das Zentrum einer Nachbarschaft markierten, sind es heute meist andere schwieriger zu erfassende Ankerpunkte, oder sie fehlen sogar ganz, weil sich das soziale Leben weniger im öffentlichen Raum abspielt und weit über die eigene Nachbarschaft hinaus reicht. Auf der anderen Seite könnte gerade der Potato Plan ein passendes Mittel sein, um die fragmentarischen Bausteine im 21. und 22. Bezirk einordnen zu können. Während von Abercromby und Forshaw die Stadt als lebendiger Organismus betrachtet wurde, ist die entsprechende Metapher in dieser Arbeit die einstige Flusslandschaft. Die Districts werden zu Inseln in der von Infrastrukturen umströmten Landschaft.

Die geänderten zeitlichen und räumlichen Bedingungen führen selbstverständlich auch dazu, dass der Wiener Potato Plan besondere Eigenheiten aufweisen wird. Ein offensichtlicher Unterschied ist, dass es sich nicht um eine gesamte Stadtagglomeration handeln wird, sondern nur einen Teil davon. Die Donau als besonders markante Grenze würde allerdings, ohnehin jegliche Überschneidungen von Nachbarschaften und Gemeinschaften über den Fluss hinaus verhindern, sodass sie problemlos als scharfes Ende des behandelten Gebiets dienen kann. Zweifellos würde der Potato Plan Wiens auf der rechten Donauseite ein ganz anderes Bild erzeugen, welches viel stärker vom dominanten Stadtkern abhängt. An der linken Uferseite hingegen ist eine deutlich heterogenere Stadtstruktur mit nur wenigen zentralen Districts zu erwarten, weshalb gerade diese Darstellungsform hier eine besonders starke Aussagekraft haben wird.

Eine weitere Abweichung vom Londoner Plan wird der etwas geringere Abstraktionsgrad sein, wodurch weniger die typischen Potatos entstehen, sondern sich die Formen mehr an der realen Stadtstruktur orientieren. Grund dafür ist zum einen der kleinere Ausschnitt und folglich genauere Maßstab des analysierten Gebiets, welcher eine präzisere Darstellung ermöglicht. Andererseits soll dies in der weiteren Ausarbeitung dabei helfen, die Inseln und Ströme besser verorten zu können.

Die Kategorien werden von der Potato Plan Collection übernommen und behalten daher ihre originalen englischen Begriffe bei. Hinzugefügt werden, wie in den anderen Städten, Abweichungen und Ergänzungen in der Legende, welche im anschließenden schrittweisen Aufbau des Potato Plans erklärt werden.

## Grünraum

Als ersten Schritt wurden die Wasserflächen übertragen. Darauf folgen die übergeordneten Grünräume, welche im Gegensatz zum originalen Potato Plan in zwei Kategorien unterteilt werden: Zum einen werden unter der Bezeichnung „Agriculture“ jene Flächen markiert, welche überwiegend landwirtschaftlich für Wein-, Obst und Ackerbau genutzt werden. Alle anderen großmaßstäblichen Grünräume werden als „Green“ zusammengefasst.

Darunter fallen unter anderem Wälder, die noch erhaltene Auenlandschaften, große Parkanlagen, aber auch Deponien als potenzielle zukünftige Erholungsgebiete.

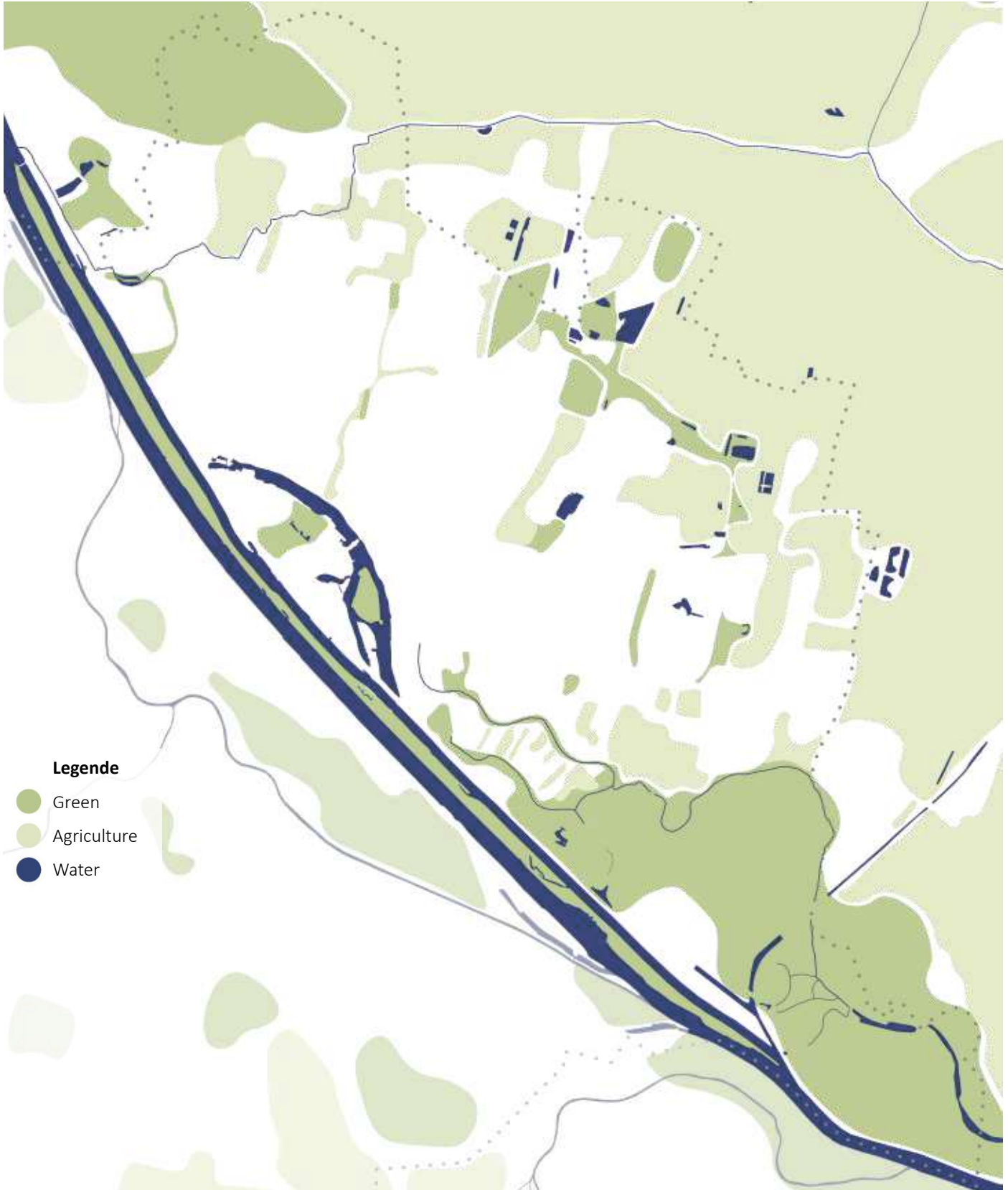


Abb. 76: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Grünräume

## Industrie/Gewerbe

Als nächstes werden reine Industrie- und Gewerbegebiete in der Karte vermerkt. Die Datengrundlage hierfür liefert der generalisierte Flächenwidmungsplan (Kapitel 4.1.4.). Konkret werden die darin enthaltenen Widmungen „Industriegebiet“ und „Gemischtes Baugebiet-Betriebsgebiet“ in grauen Potatos zusammengefasst dargestellt.

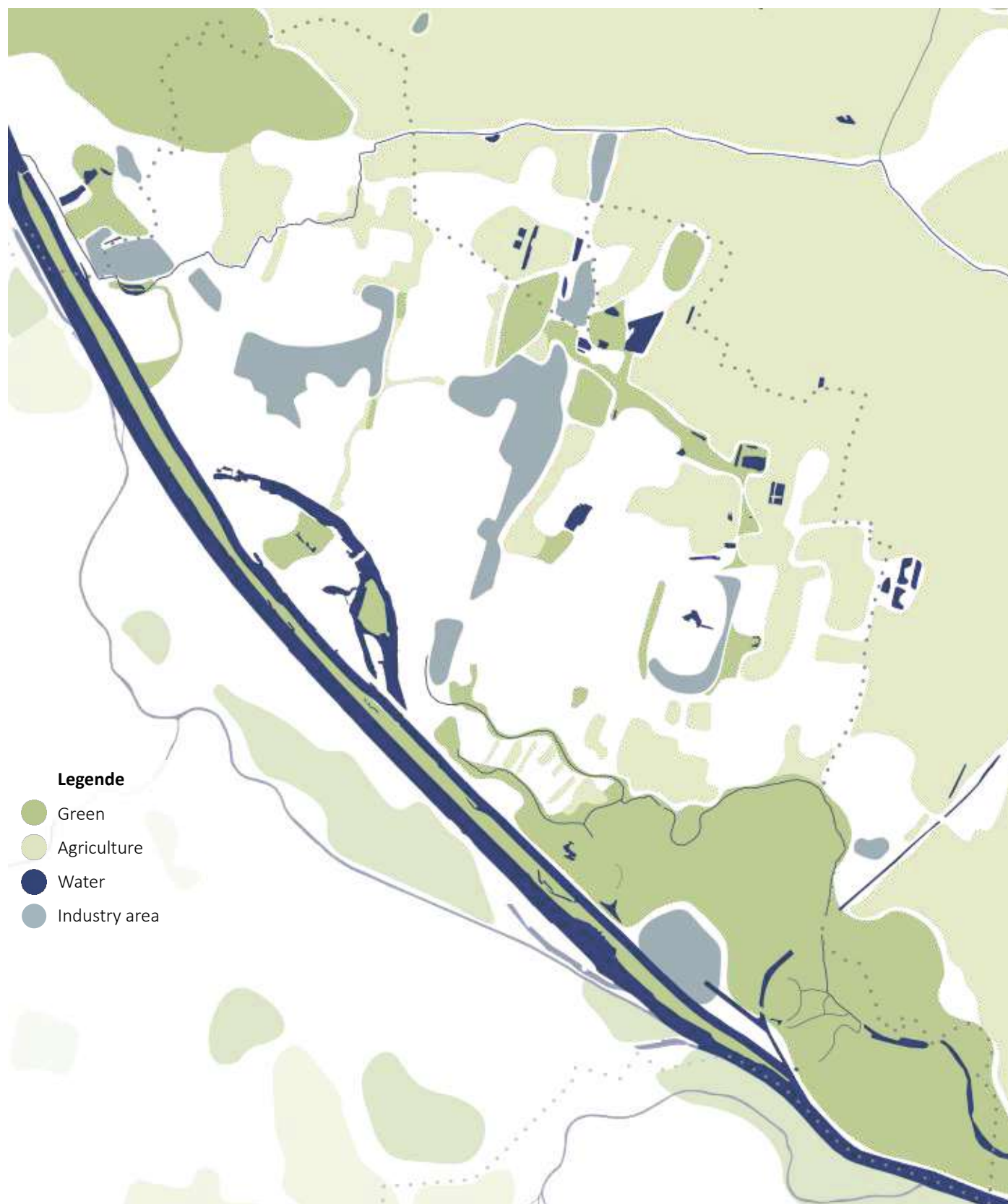


Abb. 77 Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Industrie und Gewerbe

## Districts

Zur Erstellung der „Districts“ als Kernelemente des Potato Plans bedingt es einer etwas ausführlicheren Herleitung. Hierfür werden drei Analysearten besonders herangezogen: Die morphologischen Einheiten (Kapitel 4.1.6.), die Analyse der räumlichen Grenzen (Kapitel 4.1.7.) und die Sozialraumanalyse (Kapitel 4.1.8). Die beiden letzten werden zunächst unabhängig voneinander in Form von Potatos abstrahiert und folglich übereinan-

dergelegt (Abb. 78). An jenen Stellen mit annähernd deckungsgleichen Überlagerungen können die ersten Districts festgelegt werden. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch auch die Größe der einzelnen Districts, welche je nach räumlichen Gegebenheiten stark variieren kann. An Stellen, wo es keine eindeutigen Überschneidungen gibt, müssen individuelle Entscheidungen getroffen werden: So ist etwa an einer Stelle, wo eine klare physische

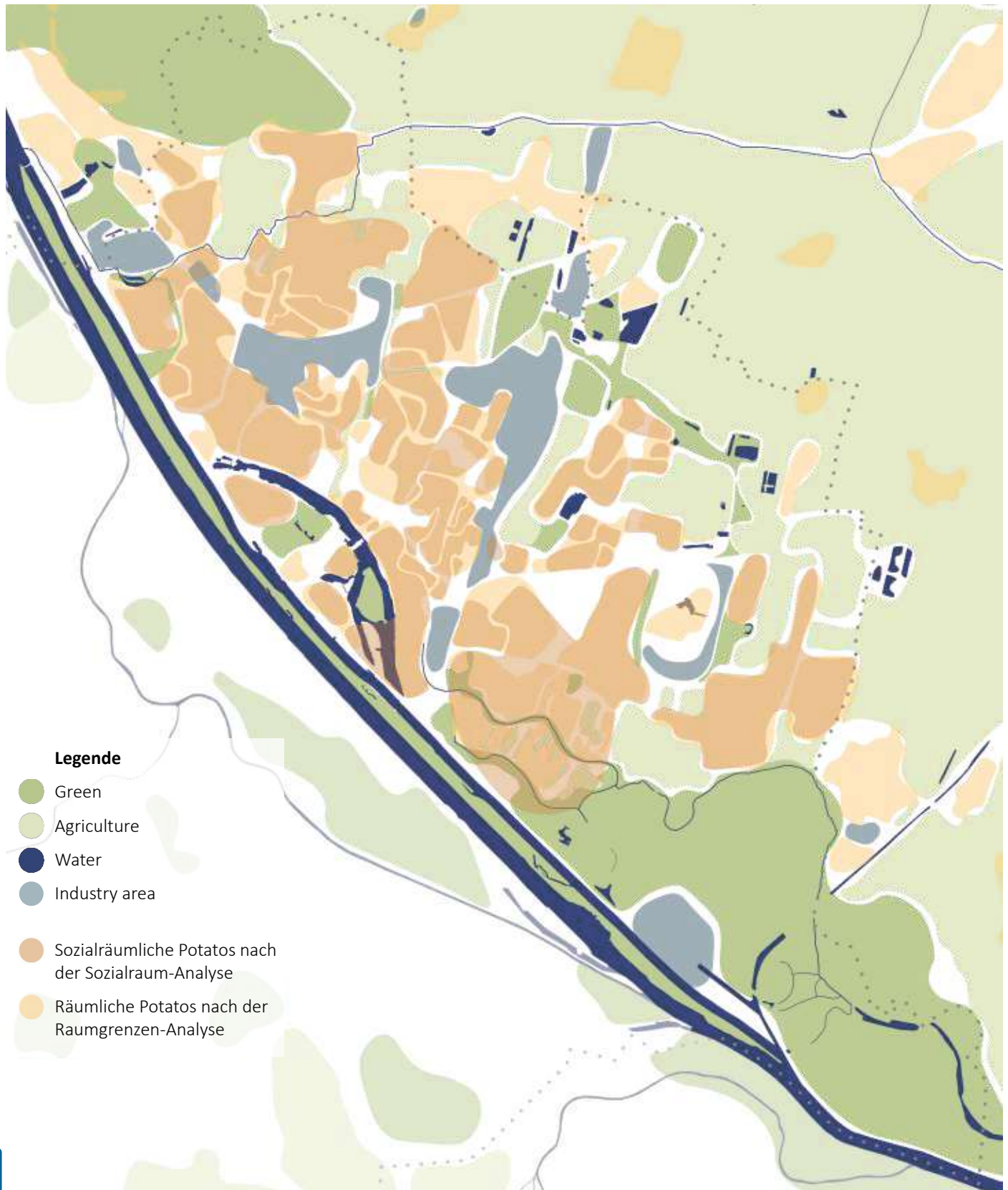


Abb. 78: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Districts 1



Barriere zwischen zwei Inseln vorhanden ist, die soziale Kategorie an beiden Seiten jedoch gleich ist, trotzdem eine Trennung der Potatos vorzunehmen, da davon auszugehen ist, dass es aufgrund der Grenze zu kaum sozialem Austausch kommt. Wenn andererseits eine räumliche Potato zu groß ist, kann sie aufgrund sozialer Unterschiede unterteilt werden. Bei geringfügigen Abweichungen zwischen räumlichen und sozialen Grenzen kann die morphologische Karte eingesetzt werden. Die

in ihr eingezeichneten Einheiten dürfen als solche nicht auseinandergeschnitten werden. Demnach orientiert sich die Grenze der Inseln manchmal auch entlang unterschiedlicher Bebauungsstrukturen ohne markante Grenze. Die erstellten Potatos werden in die drei Kategorien „Central districts“ für sozial durchmischte und lebhaftere Bereiche, „Normal districts“ für alle sonstigen innerhalb der Stadtgrenze und „Outside districts“ für jene außerhalb der Stadtgrenze unterteilt.

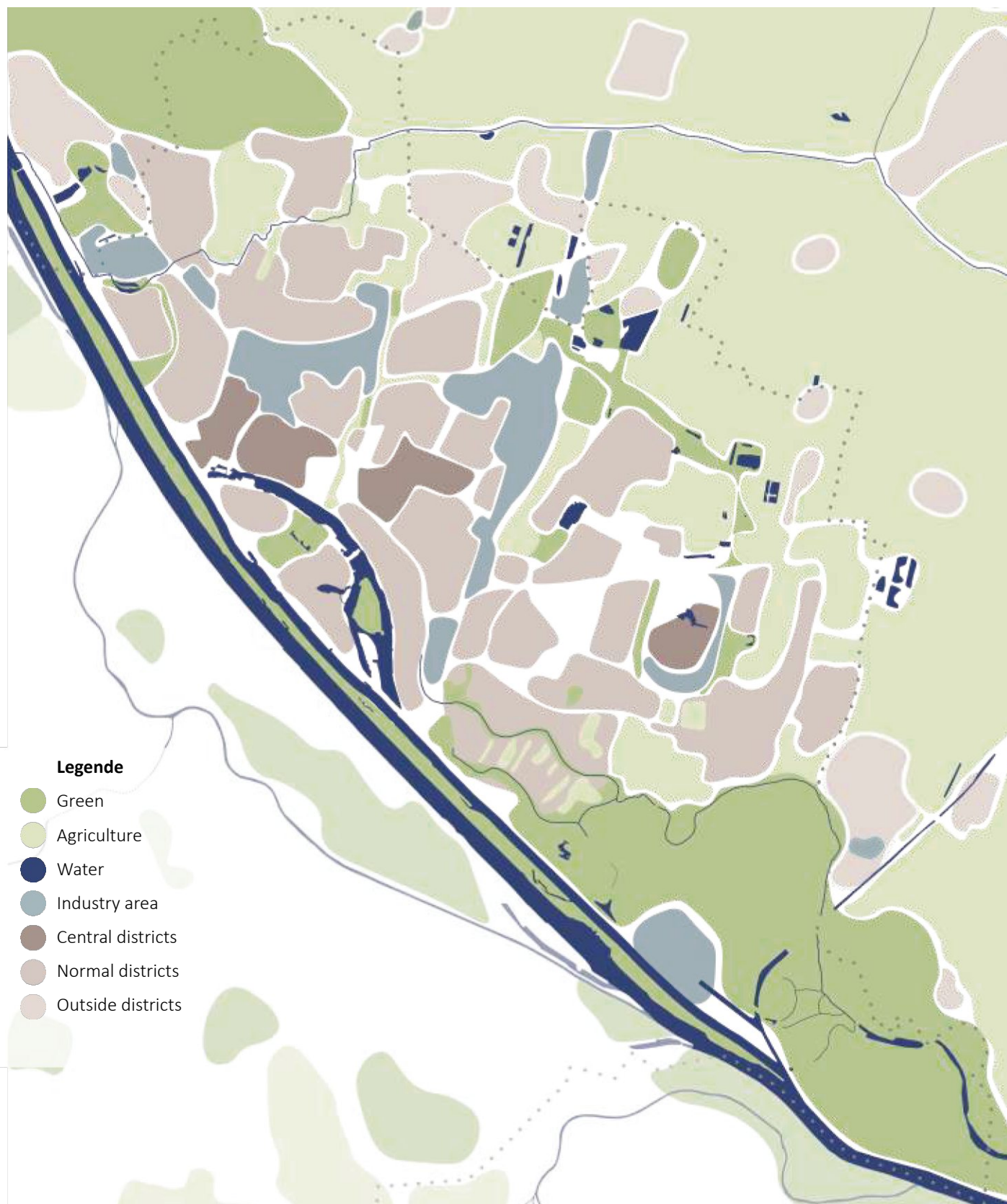


Abb. 79: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Districts 2

## Zentrale Zonen & Entwicklungsgebiete

Die vorhandenen Districts werden mit derzeit geplanten beziehungsweise sich in Entwicklung befindenden Stadtteilen als „Planned districts“ ergänzt. Auf einer zweiten Ebene werden zudem zentrale Zonen ausgewiesen, die den Bereich um ein bereits etabliertes Zentrum markieren. Diese sind geprägt von einer erhöhten Dichte sowie Funktionsvielfalt und einer stärkeren sozialen Durch-

mischung gegenüber der Normal districts. Da sich die Seestadt ebenfalls zu einer solchen zentrale Zone mit hoher Bedeutung entwickeln soll, wird diese gesondert markiert.

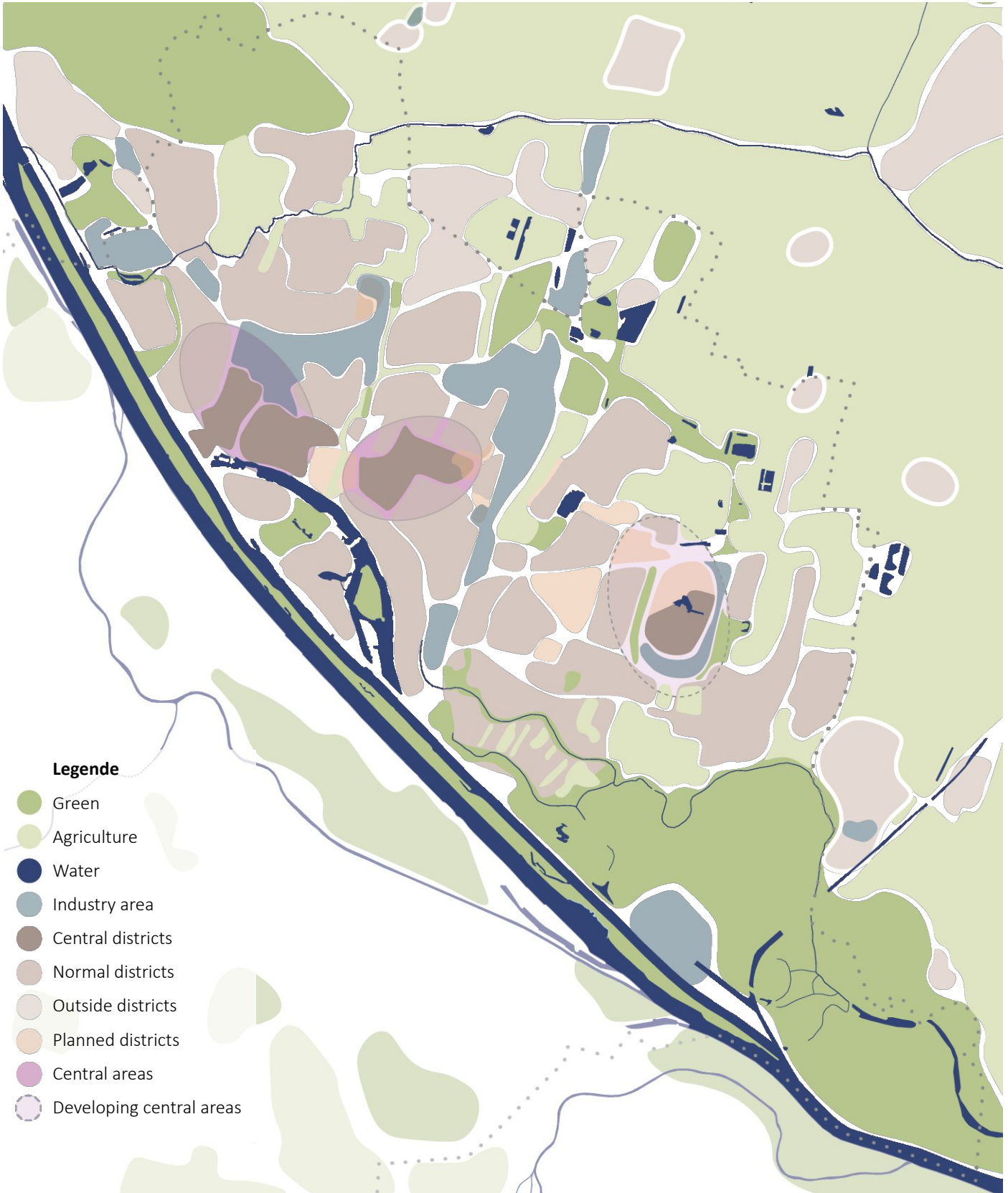


Abb. 80: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Zentrale Zonen und Entwicklungsgebiete

## Zentralitäten

Im nächsten Schritt folgen verschiedene Kategorien, welche auf unterschiedliche Weisen eine Zentrumsfunktion erfüllen. In rot werden Verwaltungszentren wie etwa Amtshäuser oder Magistratsabteilungen verortet. Des Weiteren werden mit „Business districts“ Bereiche hoher wirtschaftlicher Bedeutung dargestellt, wozu insbesondere die Donacity und UNO-City zählt. Als kommerzielle Zentren werden größere Einzelhandelsstandorte und

Einkaufszentren verortet. Die übliche Darstellung von Einzelhandel im Potato Plan mit kleinen blauen Punkten kommt nicht zur Anwendung, da diese vor allem für Einkaufsstrassen geeignet ist, solche jedoch nur marginal vorhanden sind. Stattdessen werden diese wie üblich in Form von blauen „Potatos“ dargestellt. Außerdem sind in Gelb Hochschulstandorte, Universitäten und etwaige Außenstandorte vermerkt.

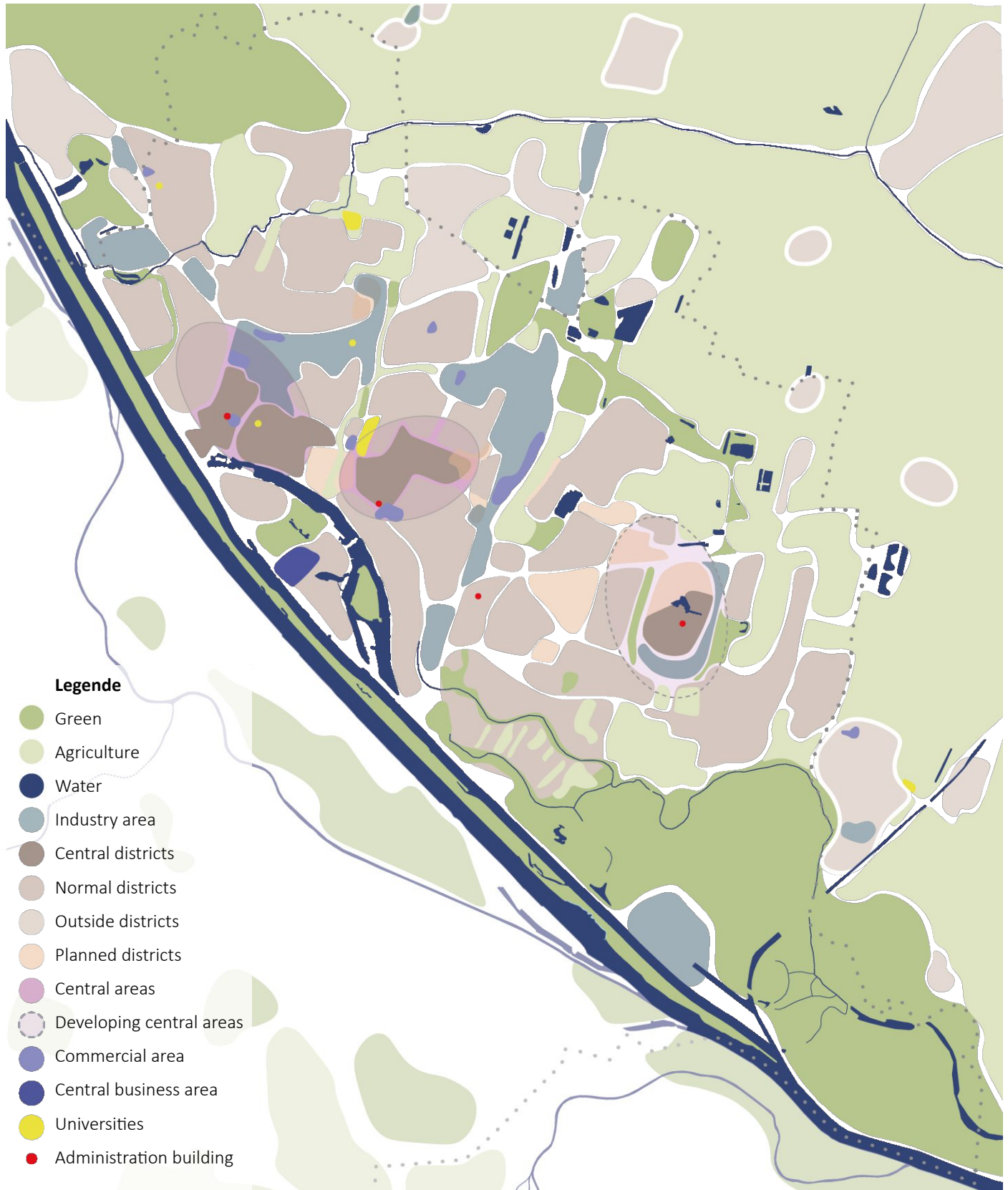
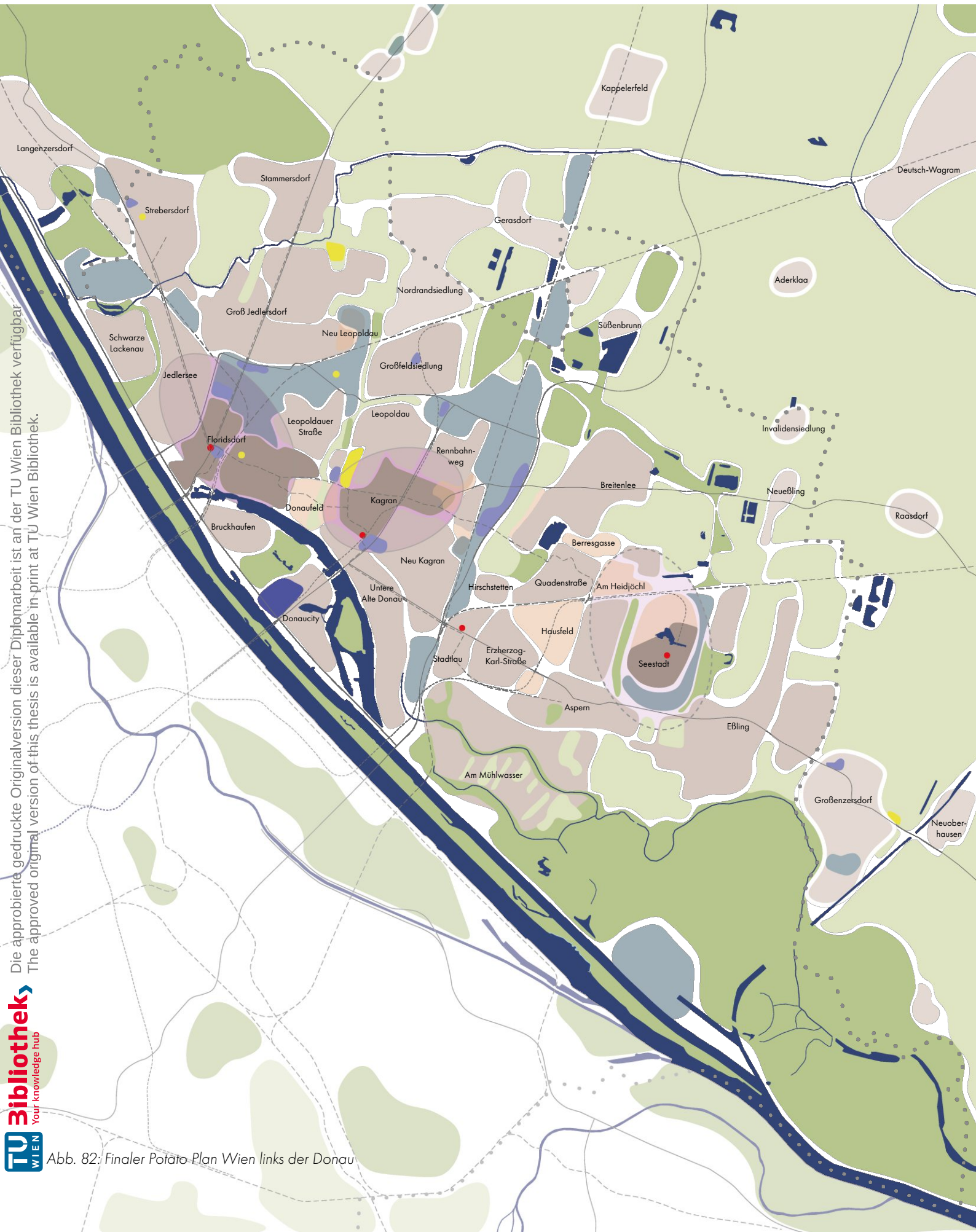


Abb. 81: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Zentralitäten

### 4.2.3. Potato Plan „Wien links der Donau“



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



Abb. 82: Finaler Potato-Plan Wien links der Donau





















Eine der größten Auffälligkeiten des nun vervollständigten Potato Plans ist die dezentrale Struktur. Es gibt kein übergeordnetes Zentrum für die gesamte Region. Stattdessen teilt sich diese Funktion derzeit auf die zwei Bereiche Floridsdorf und Kagran auf, wobei die Seestadt als Dritter in Zukunft noch folgen soll. Die räumlich und sozial durchmischten Zonen sind auch in den Bereichen rund um die Zentren orientiert. Der dezentrale Charakter wird zudem dadurch unterstrichen, dass weitere Ankerfunktionen wie die Donacity als „Central business area“, „Commercial areas“ und auch Universitätsstandorte häufig nicht in den zentralen Bereichen auftreten aber für sich selbst hoch spezialisierte Zentralitäten bilden.

Zwischen den „Central districts“ spannt sich ein inhomogenes Gefüge von Inseln auf. Besonders entlang der U2 Trasse befinden sich große Stadtentwicklungsgebiete, die bisher noch unbebaut sind, in Zukunft aber die Lücken in den Siedlungsgebieten auffüllen werden. Sie befinden sich im Einzugsgebiet des sich in Entstehung befindenden Hauptzentrum Seestadt. Auffallend sind auch die Industriezonen, die sich nicht auf einem Punkt sammeln, sondern sich verteilt durch die beiden Bezirke

entlang von Verkehrsachsen verteilen.

In Richtung der Donau ist durch die lückenlose Aneinanderreihung der Districts ein zusammenhängendes Siedlungsgebiet erkennbar, welches im Norden und Süden klar von übergeordneten Grünräumen (Bisamberg und Lobau) begrenzt wird. In Richtung Nordosten (Marchfeld) hingegen löst es sich zur Stadtgrenze hin auf und bildet vermehrt für sich alleine stehende Inseln im Grünland. Aber auch zwischen den „Normal districts“ im dichteren Gebiet ziehen sich einige Grünräume durch die Stadt. Dadurch existiert auf diesem Maßstab keine klare Stadtkante, sondern ein sehr fließender und unscharfer Übergang zwischen Stadt und Umland. Es sind also klar die zwei Pole des offenen Marchfelds und der urbanen Zentren des 21. und 22. Bezirks erkennbar, zwischen denen Stadt und Land von beiden Seiten ineinander verwachsen und die inhomogene Struktur nochmals unterstreichen.

### Legende

	Central districts		
	Normal districts		
	Outside districts		
	Planned districts		
	Central areas		
	Developing central areas		
	Commercial area		
	Central business area		
	Universities		Motorway
	Industry area		Main streets
	Green		Train
	Agriculture		Underground
	Water		Tram
	Administration building		Border



## 5. Ströme - Infrastrukturlinien als Ordnungselemente

Der erstellte Potato Plan wird nun invertiert, um den Fokus auf die Zwischenräume zwischen den Inseln zu lenken, die nun als Ströme betrachtet werden. Dieser Begriff verweist zum einen symbolisch auf die ursprüngliche Donau, welche auch in zahlreichen Nebenflüssen vorbei an Aufschüttungen durch die Landschaft floss. Wörtlich betrachtet, sind sie jedoch auch als *Verkehrsströme* zu verstehen, die entlang großer Infrastrukturlinien durch das Stadtgebiet verlaufen. Sie wirken daher sowohl als Barrieren, welche die Inseln voneinander räumlich trennen, gelten aber auch in ihrer Längsrichtung als wichtige verbindende Elemente.

Es wird dabei zwischen Grauen, Grünen und Blauen Strömen unterschieden, welche der Reihenfolge entsprechend für hochrangige Verkehrsinfrastrukturen, Grünräume und Gewässer stehen. Damit sich aus diesen auch ein Netz bilden kann, ist eine essenzielle Voraussetzung, die vollständige Durchgängigkeit der Ströme. Was für ein Verkehrsnetz und auch einen Fluss selbstverständlich klingt, ist beim Grünraum noch lange kein allgemeiner Konsens. Dabei erfüllen auch sie neben bedeutenden ökologischen, klimarelevanten und erholenden Eigenschaften eine Mobilitätsfunktionen für den Mensch aber genauso auch für die das gesamte Ökosystem. All dies bedingt ebenfalls ein lückenloses System. Der Fokus wird

daher auf die Grünen Ströme gelegt und wie diese zu einem durchgängigen Netz vervollständigt werden können. Durch das Schließen der Lücken wird ein robustes Gerüst in das bisher unstrukturiert anmutende Wien links der Donau eingeschrieben. Die Anordnung der Ströme soll dabei Rücksicht auf den Bestand nehmen, anstatt brutal Schneisen durch gebaute Strukturen zu ziehen. Dafür wird rücksichtsvoll an bereits bestehenden Grünraumfragmenten angesetzt und diese klug miteinander verbunden.

Auf diese Weise werden sechs bisher unvollständige Grüne Ströme genauer unter die Lupe genommen. Durch verschiedene Maßnahmen werden sie nicht nur miteinander vernetzt, sondern auch ihre Qualitäten als Biodiversitätskorridore und Mobilitätsräume für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gestärkt. Der Verlauf wird sowohl durch abstrakte Netzgrafiken als auch mittels Fotoserien der einzelnen Abschnitte dargestellt. An den Enden führen sie nahtlos in die bestehenden großräumigen Grünräume Bisamberg, Lobau, Regionalpark Drei-Anger, Norbert-Scheed-Wald, Neue und Alte Donau über. Das resultierende Netz ist somit nicht nur strukturgebendes Element innerhalb Wiens nordöstlich der Donau, sondern vernetzt die Stadt auch mit dem Umland.

## 5.1. Invertierung des Potato Plans



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



Der erstellte Potato Plan, der vorrangig auf die Inseln Bezug nimmt, wird als Annäherung zu den Strömen invertiert, um seine Zwischenräume hervorzuheben (Abb. 83). Die schwarze Fläche bildet nun das fließende Stromland, welches jedoch keinesfalls als eine homogene Masse zu verstehen ist. Jene Zwischenräume fügen sich zum Teil aus vielen einzelnen Fragmenten unterschiedlicher Größen, Formen und Nutzungen zusammen. Die einzige Gemeinsamkeit ist ihre Wirkung als Barriere, die die Trennung der einzelnen Inseln erklärt. Als Pendant zu den Inseln, werden die Zwischenräume als Ströme bezeichnet, welche in drei verschiedene Kategorien unterteilt werden:

**Blaue Ströme** stehen für lineare Gewässerstrukturen und sind dadurch am ehesten mit den wirklichen Flusströmen gleichzusetzen, wobei sie auch stille Gewässer beinhalten können.

**Grüne Ströme** stehen für lineare Grünraumstrukturen, die durch die Stadt oder an ihr vorbei verlaufen und angrenzende Naturräume untereinander vernetzen.

**Graue Ströme** stehen für hochrangige Verkehrsinfrastrukturtrassen für Personen- und Warentransport, die eine Vernetzung mit dem Umland herstellen (vor allem Autobahnen und Bahntrassen).

## 5.2. Das Netz aus Blauen, Grünen und Grauen Strömen



Die Blauen, Grünen und Grauen Ströme können jeweils als in sich geschlossene Systeme betrachtet werden. An dieser Stelle, werden sie jedoch zu einem gemeinsamen landschaftlich geprägten Netz geformt, in denen sie zum Teil völlig getrennt, parallel oder kreuzend zueinander auftreten.

### **Trennende Wirkung**

Aufgrund der Herleitung der Ströme über die Zwischenräume der Potatos ist ihre trennende Wirkung eine der offensichtlichsten Eigenschaften aller drei Stromarten. Bei Blauen Strömen macht sie sich besonders augenscheinlich bemerkbar. Ein Gewässer stellt zweifellos ein großes Hindernis dar, was insbesondere im städtischen Raum, zu einer buchstäblichen Inselbildung führen kann. Für die Überquerung ist man auf Brücken oder Fähren angewiesen, deren Abstände beeinflussen, wie groß die Barriere nun tatsächlich ist. Die Alte Donau etwa, besitzt nur wenige dieser Querungsmöglichkeiten, weshalb ein unmittelbarer Austausch zwischen den Inseln an beiden Uferseiten kaum stattfinden kann. Grüne Ströme hingegen wirken auf den ersten Blick als deutlich einfacher zu überwindende Hindernisse. Bei ihnen ist es zum einen der geschaffene Abstand, welcher beeinflusst, wie stark nachbarschaftliche Beziehungen eingeschränkt werden. Zum anderen ist die Barrierewirkung von der Beschaffenheit des Grünraumes abhängig. Dichte Vegetation oder große Feldparzellen können eine Überwindung dieser deutlich erschweren. Durch zahlreiche Querverbindungen des Stromes kann dementsprechend die trennende Wirkung stark reduziert werden, was vergleichsweise eine sehr einfach umzusetzende Maßnahme darstellt. Schwieriger wird es hingegen bei den Grauen Strömen. Als Bestandteile des übergeordneten Infrastrukturgerüsts entsprechen sie meist Autobahnen und Bahntrassen. Als lineare bauliche Strukturen handelt es sich dabei häufig um unüberwindbare Barrieren, bei denen man auf Über- oder Unterführungen angewiesen ist. Allerdings beeinflusst ihre bauliche Ausführung massiv, wie stark sie tatsächlich als Hindernis dient. Die U2 beispielsweise ist in der Donaustadt größtenteils in Hochlage errichtet worden, wodurch sie theoretisch überall unterquerbar ist, solange der Bereich unter der Trasse nicht anderweitig verbaut ist. Nicht zu vergessen ist, dass auch stark befahrene Straßen aufgrund von Lärmschutzwänden, anderen baulichen Einrichtungen und sehr weiten Kreuzungsabständen als Barrieren auftreten können.

### **Verbindende Wirkung**

Unbeachtet der negativen Effekte von Strömen als Barriere wirken sie genauso als essenzielle verbindende Elemente, sobald man die Blickrichtung parallel zu ihnen wendet. Die Hauptaufgabe der Grünen Ströme besteht darin Naturräume in der Stadt untereinander und mit dem Umland zu vernetzen. Dadurch bieten sie schnellen Zugang zu Erholungsgebieten, dienen als attraktive Fuß- und Radverbindungen und tragen durch ihren Kühlungseffekt maßgeblich zur Anpassung der Städte an den Klimawandel bei. Nicht umsonst werden sie, wenn auch unter anderen Namen, auch im Fachkonzept Grün- und Freiräume angeführt. Hierfür kommen vor allem die zwei größten linearen Freiraumtypen „Grünzug“ und „Grünkorridor“ in Frage, wobei ersterer ab 30m Breite und zweiter ab 50m definiert wird. Beide können dabei die Funktion als stadtgliederndes Element übernehmen. (MA 18 (Hrsg.) 2015, 58-61) Damit können sie einen wichtigen Beitrag zur Strukturierung Wiens nordöstlich der Donau bewirken. Das Fachkonzept nennt die Donauinsel, die Alte Donau und den Marchfeldkanal als bestehende Grünkorridore. Als einzig neu zu schaffender wird der Grüngürtel zwischen Bisamberg und Lobau angeführt. Alle weiteren wichtigen Verbindungen sollen über „Grünzüge“ ausgeführt werden (ebd., 61), wobei viele Abschnitte der sonstigen Grünen Ströme durchaus auch die Kriterien eines Grünkorridors erfüllen würden. Die begriffliche Unterscheidung ist jedoch aufgrund der marginalen Unterschiede der beiden Kategorien vernachlässigbar und wird auch weiterhin nicht dermaßen streng geführt. Wichtig zu erwähnen ist zudem, dass Teile der Ströme sich auch aus flächigen Typologien wie Parks, teilöffentlichem Grün oder Nutzgebieten (z. B. landwirtschaftliche Flächen) (ebd., 49) zusammensetzen können. Dadurch setzen sich die Grünen Ströme, wie in der Abbildung 84 ersichtlich aus engeren, breiteren und manchmal auch flächigen Strukturen zusammen. Die Grauen Ströme beweisen sich in Parallelrichtung als regionale Schnellverbindungen, die größere Stadtteile untereinander und mit Zentren aus der ganzen Metropolregion vernetzen. Dadurch spielt neben dem Personenverkehr auf diesen Strecken auch der Gütertransport eine große Rolle. Sie sind folglich für die Versorgung der Stadt von essenzieller Bedeutung.

## Lückenlose Durchgängigkeit

Alle Ströme haben gemein, dass sie nicht willkürlich an einer Stelle anfangen und an einer anderen ohne jeglichen Anschluss wieder enden dürfen, damit ihre verbindende Wirkung überhaupt zu Geltung kommt. Bei einem frei fließenden Fluss müssen die Nebenarme auch zwangsläufig am Hauptarm angebunden sein, um mit Wasser gespeist werden zu können. Ist dies nicht gegeben, trocknen die Arme mit der Zeit aus, wie es derzeit auch in der Lobau der Fall ist. Diese Analogie trifft augenscheinlich genauso auf die Verkehrsinfrastrukturen zu, so mal diese offensichtlich lückenlos sein muss, damit Verkehrsflüsse von A nach B möglich werden. Viel weniger in unserem Bewusstsein ist jedoch, dass diese Regel genauso für den Grünraum zu gelten hat. Auch er strahlt seine volle Wirkung erst durch ein ununterbro-

chenes Netz aus, sowohl als ökologischer Korridor für Wildtiere als auch als Erholungs- und Bewegungsraum für den Menschen, welcher sich dadurch abseits der lauten Straßen bewegen kann, ohne dabei die Stadt zu verlassen. Die vollwertige Verbindung als Grundvoraussetzung eines Stromes ist zugleich aber auch eine seiner größten Herausforderungen, möchte man ein solches Netz nachträglich in der Bestandsstadt etablieren. So gibt es Grüne Ströme, welche nahezu vollständig frei von jeder Bebauung und dadurch einfach zu verwirklichen sind. Andere wiederum enden derzeit in einer Sackgasse oder werden abschnittsweise unterbrochen. In Abbildung 84 werden daher zu schließende größere Lücken durch eine strichlierte Linie ergänzt.

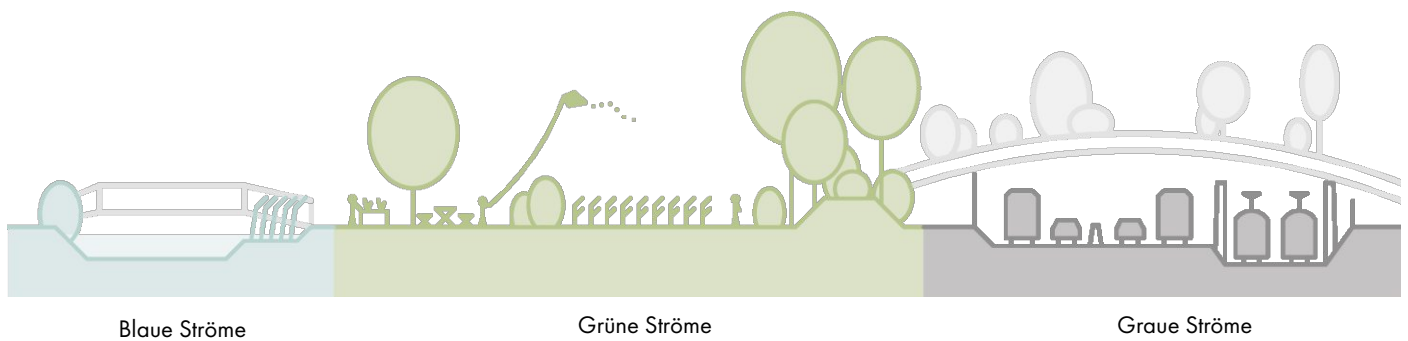


Abb. 85: Schemenquerschnitt Blaue, Grüne und Graue Ströme

### **Parallelität und Schnittstellen**

Blaue, Grüne und Graue Ströme sind trotz ihrer teils stark konträren Anforderungen nicht getrennt voneinander zu betrachten, sondern in Form eines gemeinsamen großmaßstäblichen Netzes. Häufig liegen sie sogar parallel zueinander und beeinflussen sich gegenseitig (Abb.85). Ein Blauer Strom kommt fast nie ohne einen begleitenden Grünen aus, der die Uferzonen mit Vegetation versorgt und dadurch erst ein vollständiges Ökosystem erzeugt. Nicht genutzte Flächen neben einem Bahngleis entwickeln sich zu ökologischen Nischen. An anderer Stelle dienen Grünbänder entlang von Autobahnen als Pufferräume, indem sie Abstand zu anderen Nutzungen schaffen. Dabei muss es nicht bei einer monotonen Nutzung bleiben. Vielmehr gilt es, das Potenzial dieser Ströme als multifunktionale Bänder zu erkennen und zu nutzen. So sind die Ströme sowohl als Mobilitätsraum als auch als Aufenthalts-, Aktivitäts- und Rückzugsort für alle menschlichen und tierischen Bewohner:innen der Stadt zu verstehen. Nicht jede Nutzung ist dabei miteinander vereinbar, in Summe sollten jedoch alle Bedürfnisse fair zur Geltung kommen.

Kreuzen sich Grüne mit Graue Ströme, löst dies hingegen fast immer einen Konflikt aus, da die Durchgängigkeit, wie bereits angeführt, für beide eine essenzielle Eigenschaft ist, an solchen Stellen jedoch auf die Probe

gestellt wird. Durch Überbrückungen oder Untertunnelungen können diese Schnittpunkte räumlich gelöst werden (zum Beispiel eine Grünbrücke über eine Autobahn). Solche Maßnahmen sind jedoch kostspielig, nicht überall umsetzbar und können zu neuen räumlichen Problemen führen. Daher müssen je nach Situation individuelle Lösungen für solche Probleme gefunden werden, welche in dieser Arbeit nicht bis ins Detail bearbeitet werden.

Schlussendlich sollen die Ströme gemeinschaftlich ein landschaftliches Netz über die Stadt legen, welches sie flächendeckend durchzieht und vor allem mit dem Umland verbindet. In Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur bedeutet das die Anknüpfung an die andere Seite der Donau aber auch nach Niederösterreich hinaus. Das grüne Netz hingegen schließt vor allem an die bedeutenden Schutzgebiete des Bisambergs im Norden und der Lobau im Süden an. So soll insgesamt mit der Abbildung 84 ein Gesamtbild erzeugt werden, dass in seiner abstrahierten Darstellung entfernt an die einstige Auenlandschaft erinnern soll. Zu beachten ist, dass es sich dabei um ein großmaßstäbliches Netz handelt, was nicht jeden Grünraum der Stadt mit einbezieht. Dazwischen kann und soll sich auf einer lokaleren und feinmaschigeren Ebene das Netz zum Beispiel durch begrünte Straßenräume, fortsetzen. Diese Ebene wird in dieser Arbeit jedoch nicht mehr weiterverfolgt.

### 5.3. Etablierung der Ströme



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

Abb. 86: Detaildarstellung Ströme



Nachdem nun ein Überblick über das landschaftliche Netz geschaffen wurde, verschärft sich in diesem Kapitel der Blick auf dieses. Dafür werden in der Abbildung 86 alle relevanten Informationen in Form der real verorteten Flächen dargestellt, damit etwa Lücken zwischen Grünräumen genau ausfindig gemacht werden können. In einem solchen Fall wird versucht, diese mit konkreten Flächen zu schließen, womit sich die übergeordnete Raumstruktur der Ströme in das Stadtbild vollständig einschreiben kann. Damit soll die Grüne Infrastruktur in ihrer Bedeutung auf dieselbe Ebene gestellt werden, wie die Verkehrsinfrastruktur, weshalb der Fokus von nun an voll auf den bisher vernachlässigten Grünen Strömen liegt, um aus ihnen ein vollwertiges Netz zu generieren.

Dieses bietet gleich auf mehreren Ebenen wichtige Funktionen: Zunächst sind Biodiversitätskorridore zu schaffen, die mit einer vielfältigen Vegetation eine ökologische Bedeutung als Lebens- und Bewegungsraum besitzen. Wälder und Parks, welche auf der Karte vermerkt sind, können diese Funktion bereits bis zu einem gewissen Grad erfüllen. Allerdings wird ein Großteil der derzeit vorhandenen Grünflächen agrarisch genutzt, wodurch die Funktionspalette um die Nahrungsmittelproduktion ergänzt wird. Zu bedenken ist jedoch, dass es sich dabei hauptsächlich um intensive Landwirtschaft mit einer reduzierten Artenvielfalt und hoher Belastung für das Grundwasser handelt. (Umweltbundesamt GmbH (Hrsg.) 2000, 11) Außerdem behindern große Feldparzellen eine gute Durchwegbarkeit und Überlagerungen von Funktionen, wodurch man sie weniger als Bestandteil eines Grünen Stroms, sondern bestenfalls als Platzhalter für einen solchen sehen kann. Dies bedeutet nicht, dass die agrarische Nutzung des Bodens vollständig aus der Stadt zu verbannen ist, sie muss jedoch kleinteiliger, ökologischer und für eine Stadt verträglicher werden.

Außerdem ist ein durchgängiger Grüner Strom zugleich auch ein Mobilitätskorridor, der jedoch nicht mit einem Grauen Strom gleichzusetzen ist. Er dient nämlich vor allem als Infrastruktur für aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad. Ohne diese Funktion verliert ein Grüner Strom einen großen Anteil der Nützlichkeit für den Menschen. Mit ihr hingegen wird ein geschlossenes Freizeit- und Erholungssystem geschaffen, welches den Stadtbewohner:innen ermöglicht, die Natur in der Stadt erlebbar zu machen. Mit dem Rad können weite Strecken kreuzungsfrei und in einer angenehmen Atmosphäre überwunden werden. Aus diesem Grund sind auf der Karte ebenfalls vorhandene und zu ergänzende Rad- und Fußwege dargestellt.

Eine besondere Aufmerksamkeit ist jenen Abschnitten zu schenken, wo entlang des vorgesehenen Stromes noch überhaupt kein Grünraum vorhanden ist. Hierfür ist es notwendig tiefer in die bestehende Stadtstruktur einzugreifen, ohne jedoch Gebäude im größeren Stil dafür abreißen zu müssen. Stattdessen werden zunächst vorhandene fragmentarische Grüninseln entlang des projizierten Stromes identifiziert. Dabei kann es sich sowohl um öffentliche als auch private Flächen handeln, wobei bei Letzteren die Zugänglichkeit zu gewährleisten ist. Im nächsten Schritt werden mögliche Freiräume ausfindig gemacht, die sich für den Lückenschluss eignen. Darunter fallen vor allem Straßenräume mit großem Flächenpotenzial bei vergleichsweise geringer Bedeutung für den Verkehr, aber auch Parkplätze oder ungenutzte Grundstücke, die dafür mobilisiert werden können. Diese Abschnitte werden in ihrer naturräumlichen Qualität häufig nicht an ökologisch bedeutende Biotope herankommen, spielen jedoch als Trittsteine und Wegweiser in den nächsten größeren Naturraum eine wichtige Rolle. Es verhält sich hier genauso wie beim freifließenden Fluss, welcher sich zum Teil in sehr seichte Verläufe verzweigt, die aber trotzdem immer wieder im Hauptstrom münden.

Anschließend werden sechs Grüne Ströme, die noch zu vervollständigen sind (A-F), einzeln genauer behandelt und für sie notwendige Maßnahmen angeführt. Neben diesen existieren noch fünf weitere Naturräume, (G-K), die im Kapitel 3.3. bereits behandelt wurden. Insgesamt baut sich das Grünraumnetz von Wien links der Donau demnach aus folgenden Grünen und Blauen Strömen auf:

- A. Neue Donau - Bisamberg
- B. Neue Donau - Stammersdorf
- C. Alte Donau/Oberes Mühlwasser - Süßenbrunn
- D. Hirschstetten - Großjedlersdorf
- E. Hirschstetten - Lobau
- F. Nordöstlicher Grüngürtel (Bisamberg - Lobau)
- G. Bisamberg
- H. Donau/Donauinsel/Neue Donau
- I. Marchfeldkanal
- J. Alte Donau
- K. Lobau

## A) Schwarze Lackenau - Bisamberg

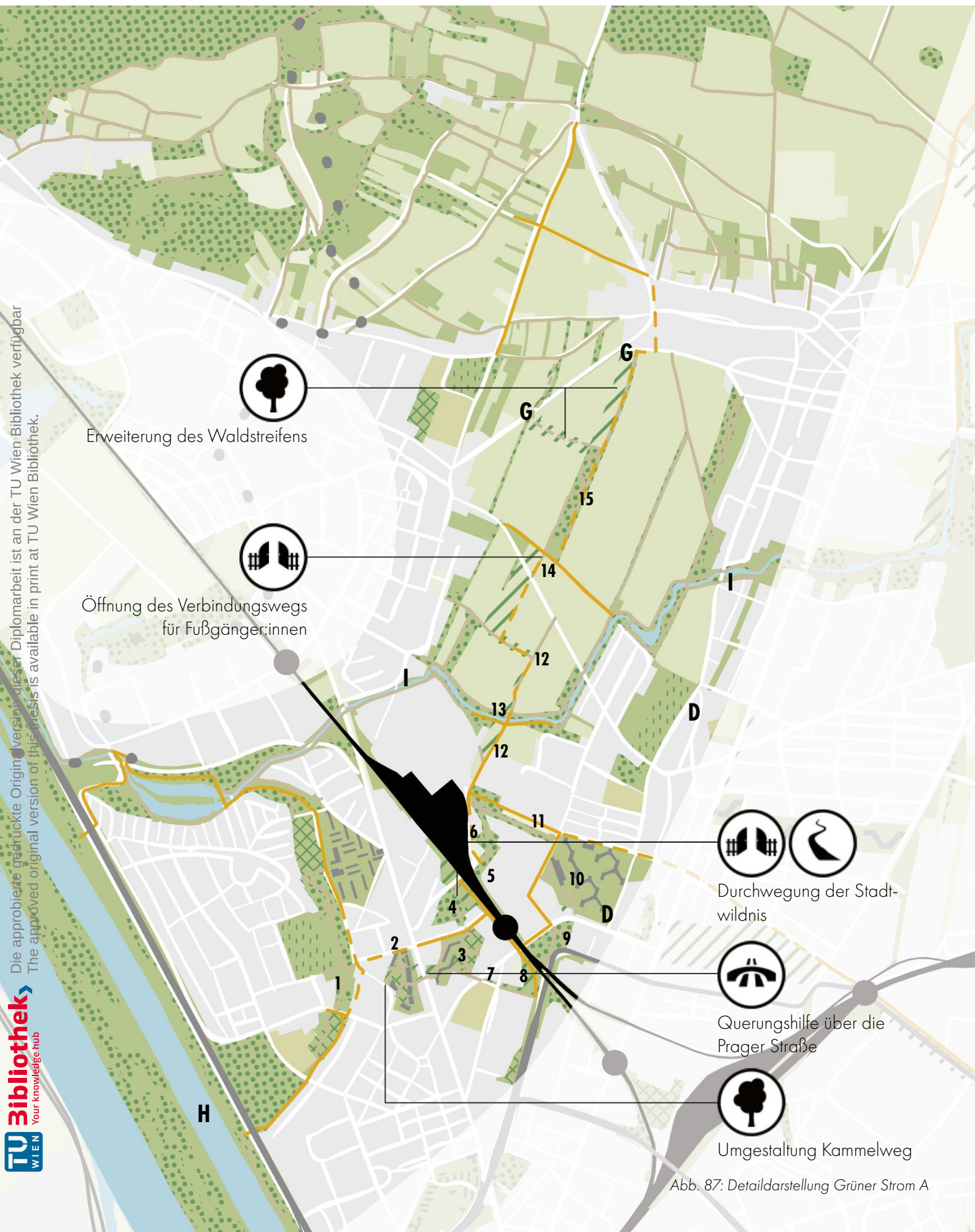
Von der Neuen Donau aus beginnt dieser Grüne Strom mit der Schwarzen Lackenau, ein Naturraum, der einem ehemaligen Nebenarm der Donau folgt. Auf der anderen Seite ragt vom Bisamberg eine besonders großflächige grüne Zunge zwischen Strebersdorf und Stammersdorf bis weit in das Stadtgebiet hinein, welche primär landwirtschaftlich genutzt wird. Zwischen diesen beiden Grünräumen besteht bisher jedoch noch keine Verbindung. Durch die Vernetzung von Parks, kleinen

Stadtwäldern und stark begrünten Wohnanlagen soll diese über zwei verschiedene Routen geschaffen werden. Dabei wird zum einen die Prager Straße überquert, sowie die S-Bahn-Trasse an zwei verschiedenen Punkten durch bestehende Unterführungen gekreuzt. Im Bereich der bereits erwähnten „grünen Zunge“ beschränken sich die Maßnahmen auf die Schaffung neuer Wegeverbindungen und die Schaffung von Biodiversitätskorridoren aus Baum- und Heckenreihen.





- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  Grünraum   |  Durchgrünnte Wohnkomplexe |  Deponien         |  Fußwege (vorhanden/neu)  |
|  Wald      |  Grünraum geplant/ergänzt |  Wasserflächen   |  Radwege (vorhanden/neu) |
|  Parks     |  Landwirtschaft           |  Gleisstrassen |  Autobahnen/Hauptstraßen |
|  Friedhöfe |  Sportflächen             |   |   |

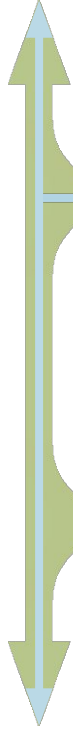


Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 87: Detaildarstellung Grüner Strom A

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

Neue Donau



Schönungsteich  
Marchfeldkanal



Schwarze Lackenau



Wohnhausanlage  
Michtnergasse



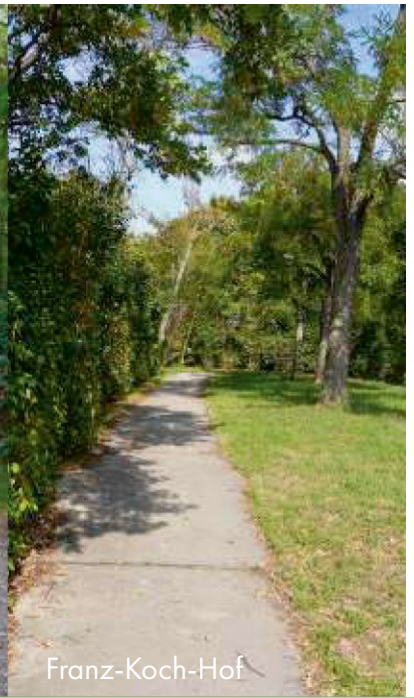
Denglerpark



Lokomotivgasse



Waldpark Kolloniestraße



Franz-Koch-Hof



Stadtwildnis an der Winkeläckerstraße



Unterführung Winkeläckerstraße



Stadtwildnis an der Winkeläckerstraße

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



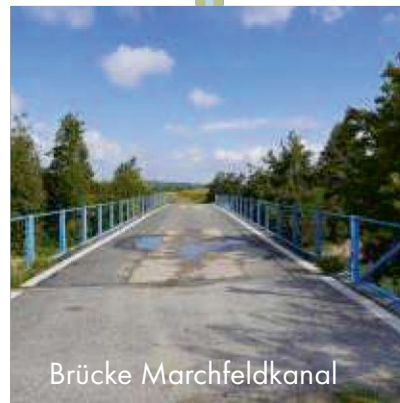
Stadtwildnis  
Florian-Ott-Gasse



Winkeläckerweg



Felder Winkeläckerweg



Brücke Marchfeldkanal



Winkeläckerweg

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

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



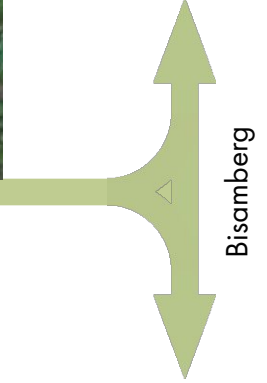
Gesperrte Straße an der  
Strebersdorfer Straße



Waldstreifen an der  
Hasswelligasse



Stammersdorf

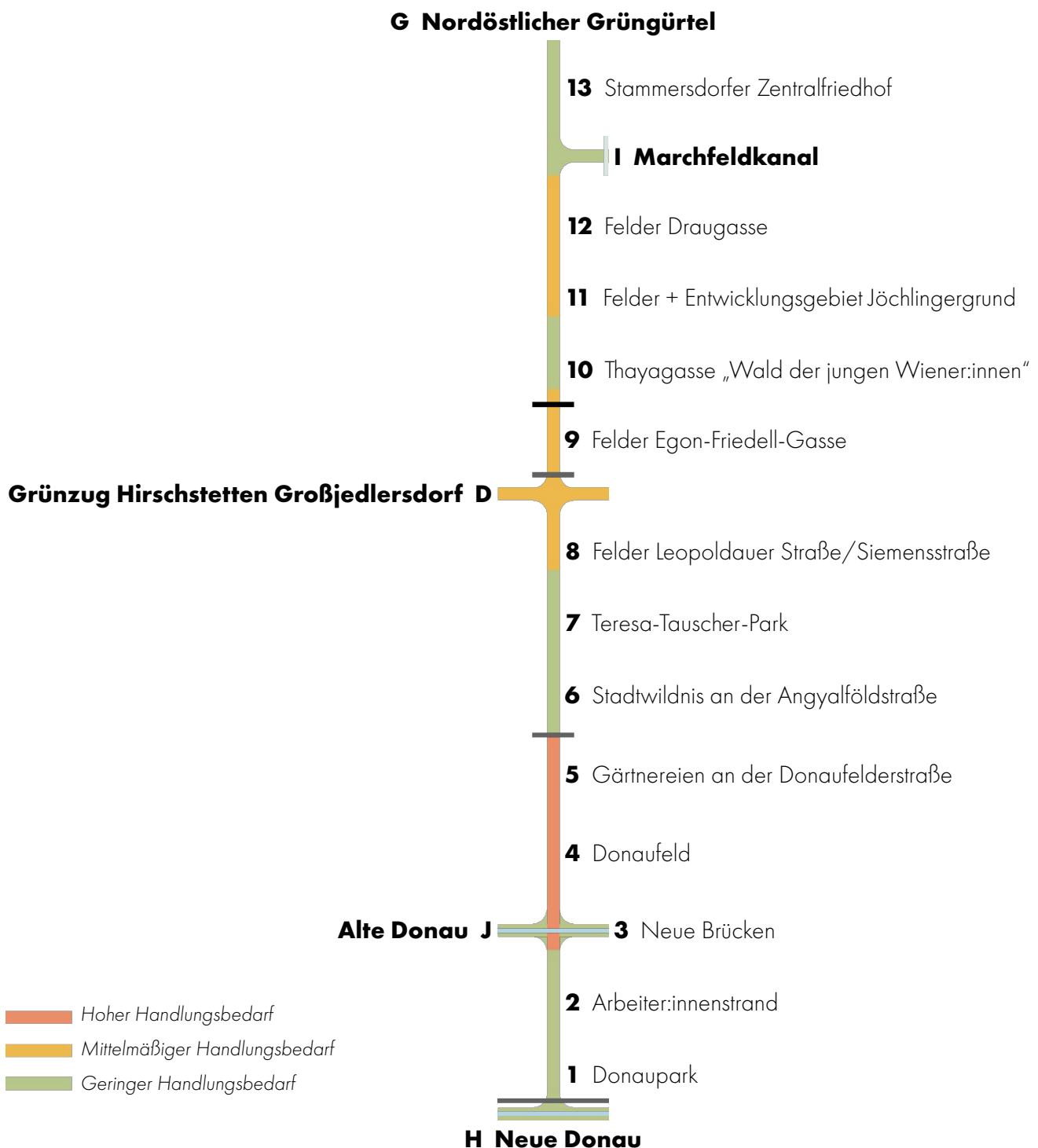


Bisamberg

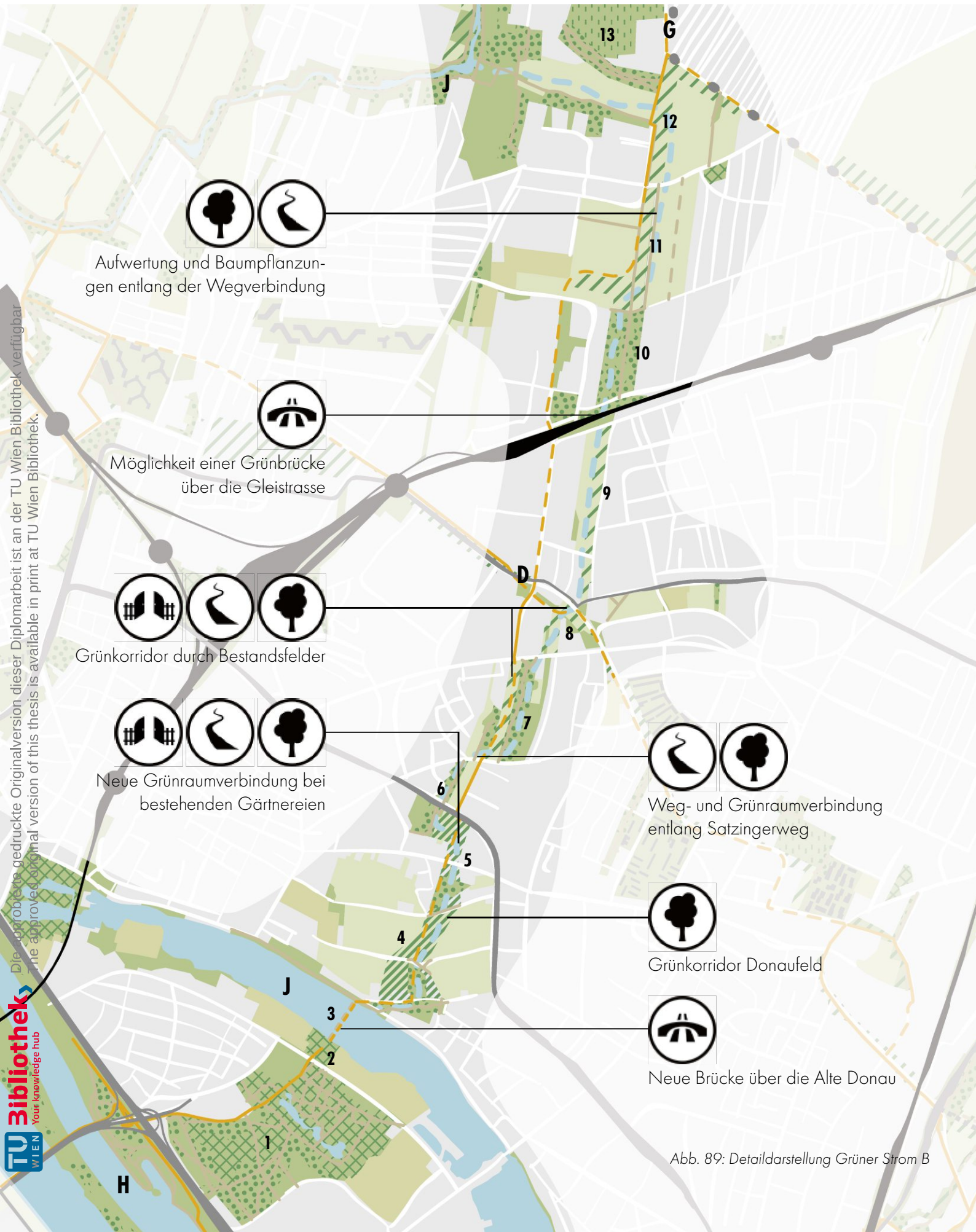
## B) Neue Donau - Stammersdorf

Von der Neuen Donau verläuft dieser Strom bis nach Stammersdorf, wo er an den Marchfeldkanal und den Bisamberg anknüpft. Dieser Grünzug ist der wahrscheinlich durchgängigste und am weitesten entwickelte. Dies lässt sich darauf zurückführen, dass er einen frei gehaltenen Korridor für eine nie realisierte Autobahn folgt. Nun liegt er im Gegensatz zu den meisten anderen Strömen im Fokus der Stadtplanung, um ihn als durchgängigen Grünzug mit begleitetem Radweg zu vervollständigen. (MA 53 2022) Sogar ein begleitender künstlicher

Verbindungsbach zwischen Alter Donau und Marchfeldkanal war von der Stadt vorgesehen (MA 53 2010) und wird in diesem Entwurf wieder aufgegriffen. Zusätzlich schafft eine Brücke über die Alte Donau eine neue Verbindung vom Donaufeld über den Donaupark weiter bis zur Neuen Donau. Da der Grünraum durchgängig freigehalten wurde, gilt es hier vor allem im kleineren Maßstab die Übergänge zwischen den Grünflächen zu verbessern und die landwirtschaftlichen Flächen ökologisch und funktional aufzuwerten.



- Grünraum
- Wald
- Parks
- Friedhöfe
- Durchgrüne Wohnkomplexe
- Grünraum geplant/ergänzt
- Landwirtschaft
- Sportflächen
- Deponien
- Wasserflächen
- Verbindungsbach
- Fußwege (vorhanden/neu)
- Radwege (vorhanden/neu)
- Gleistrassen
- Autobahnen/Hauptstraßen



Aufwertung und Baumpflanzungen entlang der Wegverbindung



Möglichkeit einer Grünbrücke über die Gleistrasse



Grünkorridor durch Bestandsfelder



Neue Grünraumverbindung bei bestehenden Gärtnereien



Weg- und Grünraumverbindung entlang Satzingerweg



Grünkorridor Donaufeld



Neue Brücke über die Alte Donau

Abb. 89: Detaildarstellung Grüner Strom B

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

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

Neue Donau



Donaupark



Arbeiter:innenstrand



Donaufeld



Alte Donau (Brücke)





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



Donaufelderstraße



Stadtwildnis Angyalföld-  
straße



Teresa-Tauscher-Park



Unterführung Angyalföld-  
straße

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



Feld an der Leopoldauer Straße



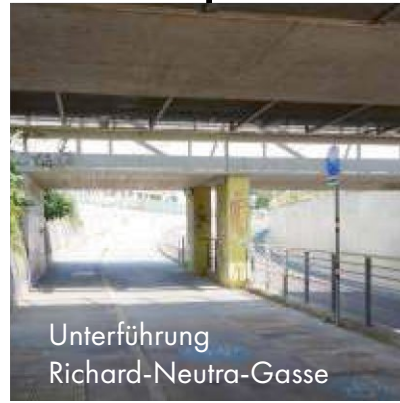
Egon-Friedell-Gasse



Wald d. jungen Wiener:  
innen Thayagasse



Hirschstetten -  
Großjedlersdorf



Unterführung  
Richard-Neutra-Gasse

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



Jöchlingergrund



Felder an der Draugasse



Stammersdorfer  
Zentralfriedhof



Marchfeldkanal

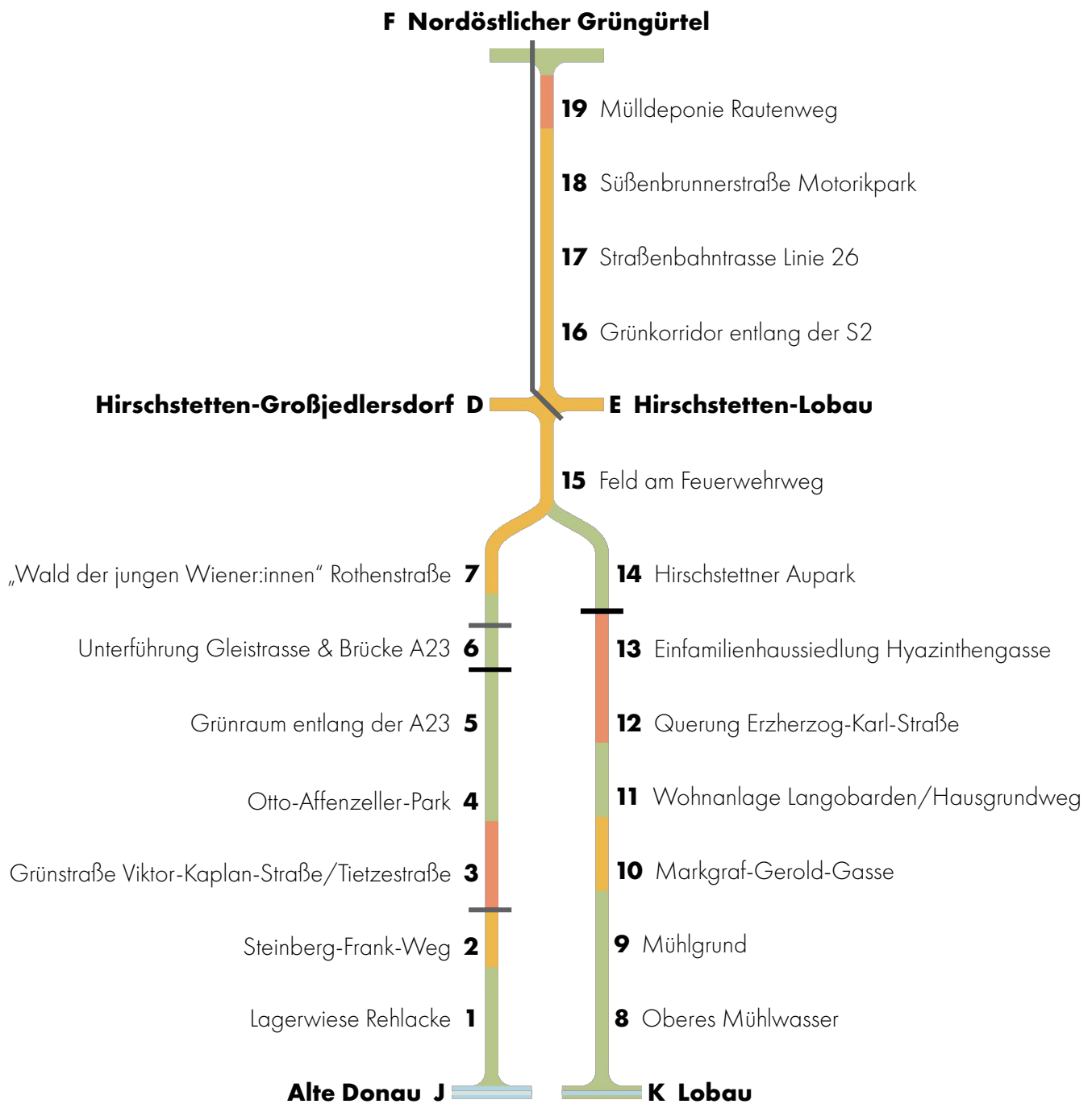


Nordöstlicher Grüngürtel

## C) Alte Donau - Süßenbrunn

Entlang eines langen Abschnittes verläuft hier ein Grüner Strom parallel zu einem Grauen (A23/S2) und schafft dadurch einen besonders breiten Korridor. Im Norden endet dieser gegenwärtig beim Rautenweg, wo in weiterer Zukunft die Mülldeponie zu einem größeren Naherholungsgebiet umgestaltet werden kann. Im Süden endet er bisher bei Hirschstetten, wo eine große Kreuzung mit anderen Grünzügen entsteht. Von hier aus spaltet sich der Strom in zwei Äste auf, welche zur Alten Donau und zum Oberen Mühlwasser führen. Diese Abschnitte

sind derzeit keine durchgängigen Grünzüge, sondern werden nur über fragmentarische Grüninseln geführt. Um diese miteinander zu verbinden ist es notwendig vor allem Straßen und Parkplätze umzugestalten sowie eine Einfamilienhaussiedlung in das Grünraumnetz durch eine öffentlichere Gestaltung zu inkludieren. Außerdem sind an mehreren Stellen Querungen von Grauen Strömen notwendig, die teilweise neu zu schaffen sind oder die Orientierung zu bereits Bestehenden zu verbessern ist.

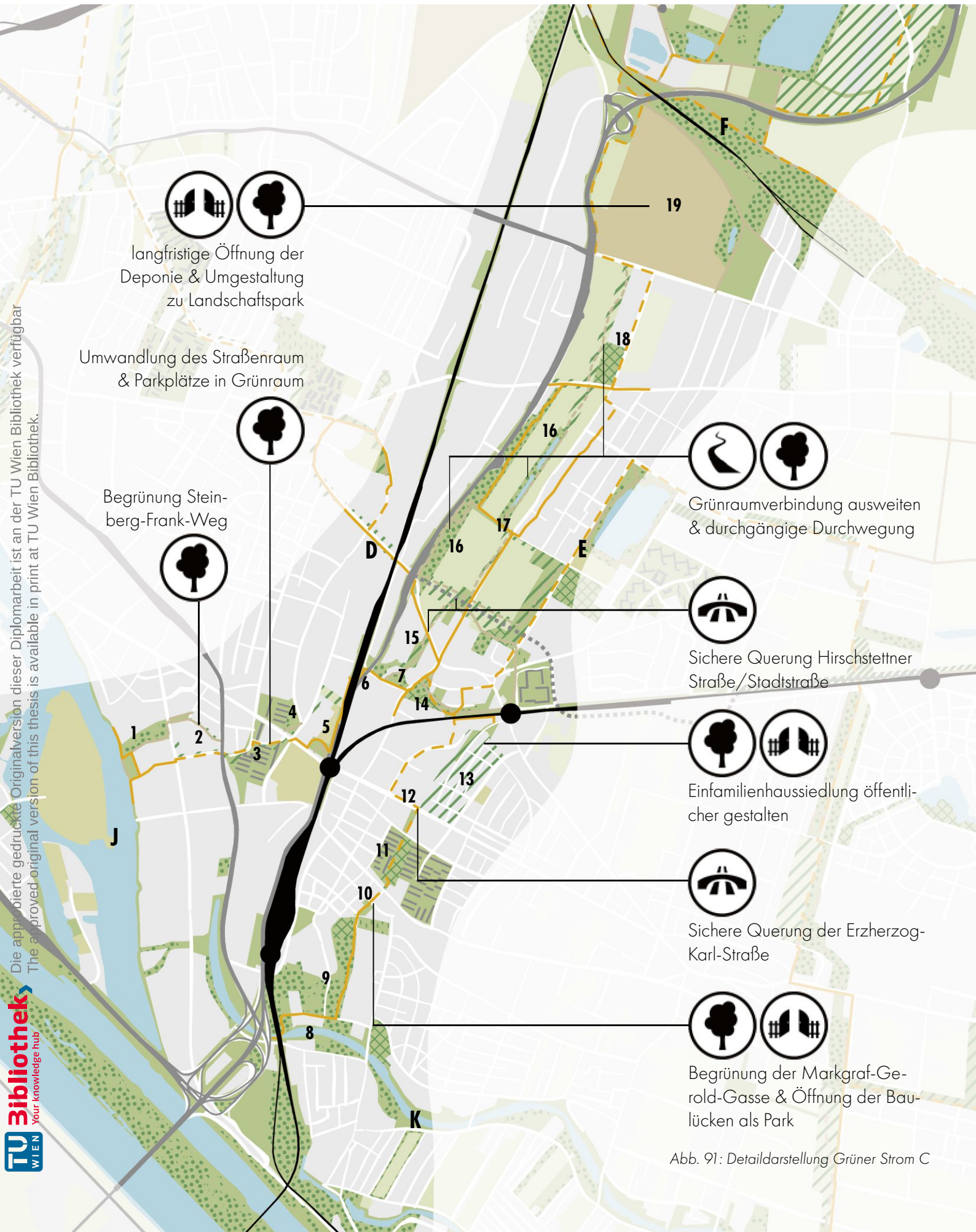


**TU WIEN** Hoher Handlungsbedarf

Mittelmäßiger Handlungsbedarf

Geringer Handlungsbedarf

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  Grünraum   |  Durchgrüne Wohnkomplexe   |  Deponien       |  Fußwege (vorhanden/neu)  |
|  Wald      |  Grünraum geplant/ergänzt |  Wasserflächen |  Radwege (vorhanden/neu) |
|  Parks     |  Landwirtschaft           |   |  Gleisstrassen           |
|  Friedhöfe |  Sportflächen             |   |  Autobahnen/Hauptstraßen |



langfristige Öffnung der Deponie & Umgestaltung zu Landschaftspark

Umwandlung des Straßenraum & Parkplätze in Grünraum



Begrünung Steinberg-Frank-Weg



Grünraumverbindung ausweiten & durchgängige Durchwegung



Sichere Querung Hirschstettner Straße/Stadtstraße



Einfamilienhaussiedlung öffentlicher gestalten



Sichere Querung der Erzherzog-Karl-Straße



Begrünung der Markgraf-Gerold-Gasse & Öffnung der Baulücken als Park

Abb. 91: Detaildarstellung Grüner Strom C

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



Lagerwiese Rehlacke



Steinberg-Frank-Weg



Viktor-Kaplan-Gasse



Mühlgrund



Markgraf-Gerold-Gasse



Wohnanlage Langobardenstraße/Hausgrundweg



Otto-Affenzeller-Park



Grünraum an der A23



Wald d. jungen Wiener:  
innen Rothenstraße



Erzherzog-Karl-Straße



Hyanzinthengasse



Hirschstettner Aupark

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

Abb. 92: Fotostrecke Grüner Strom C



Feuerwehrweg



Hirschstettner Straße



Grünkorridor an der S2



Straßenbahntrasse 26er



Großjedlersdorf - Lobau





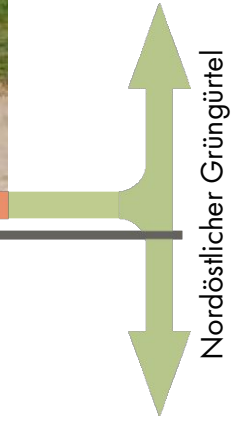
Grünkorridor an der S2



Süßenbrunnerstraße  
Motorikpark



Feldweg am Rautenweg

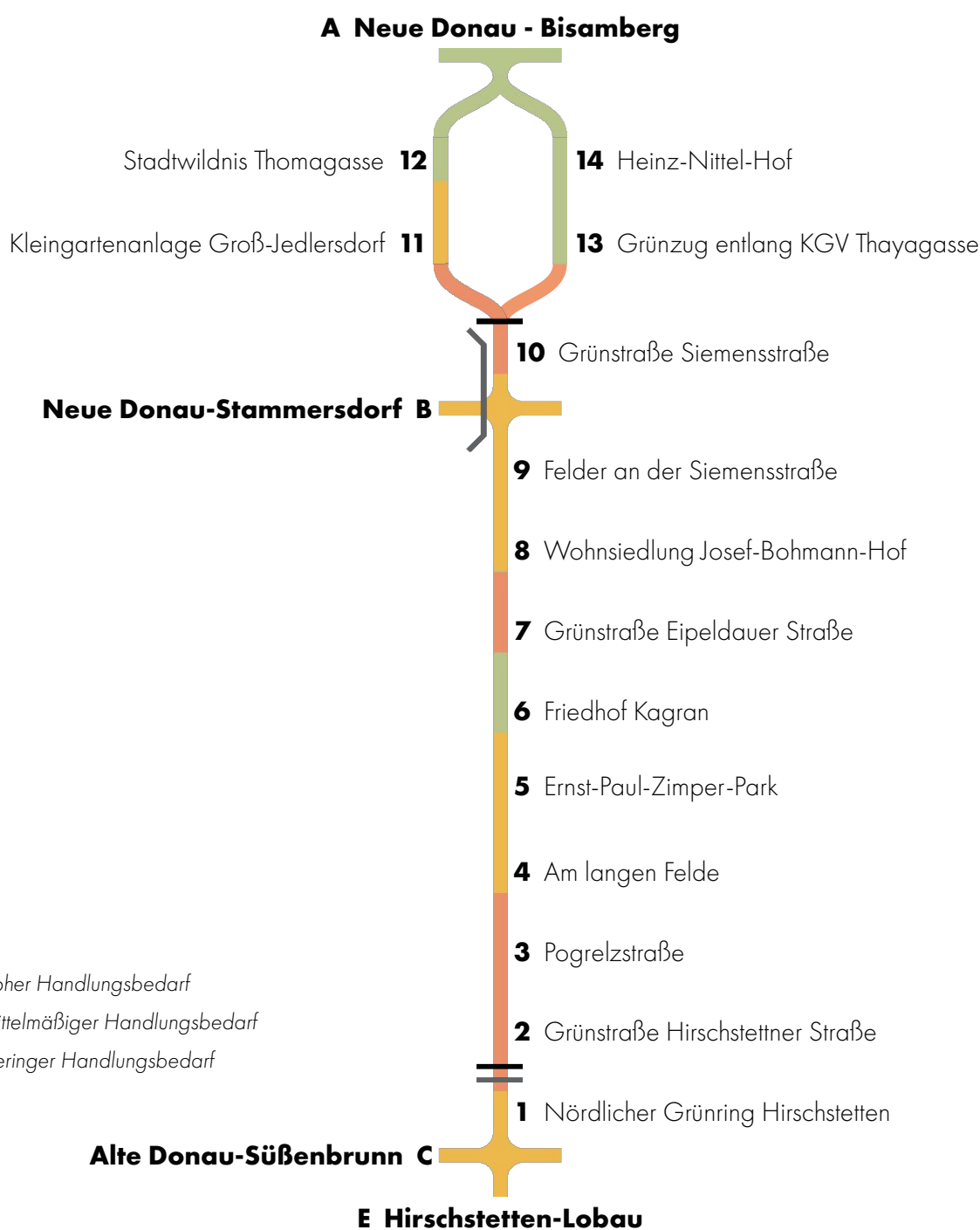


Nordöstlicher Grüngürtel

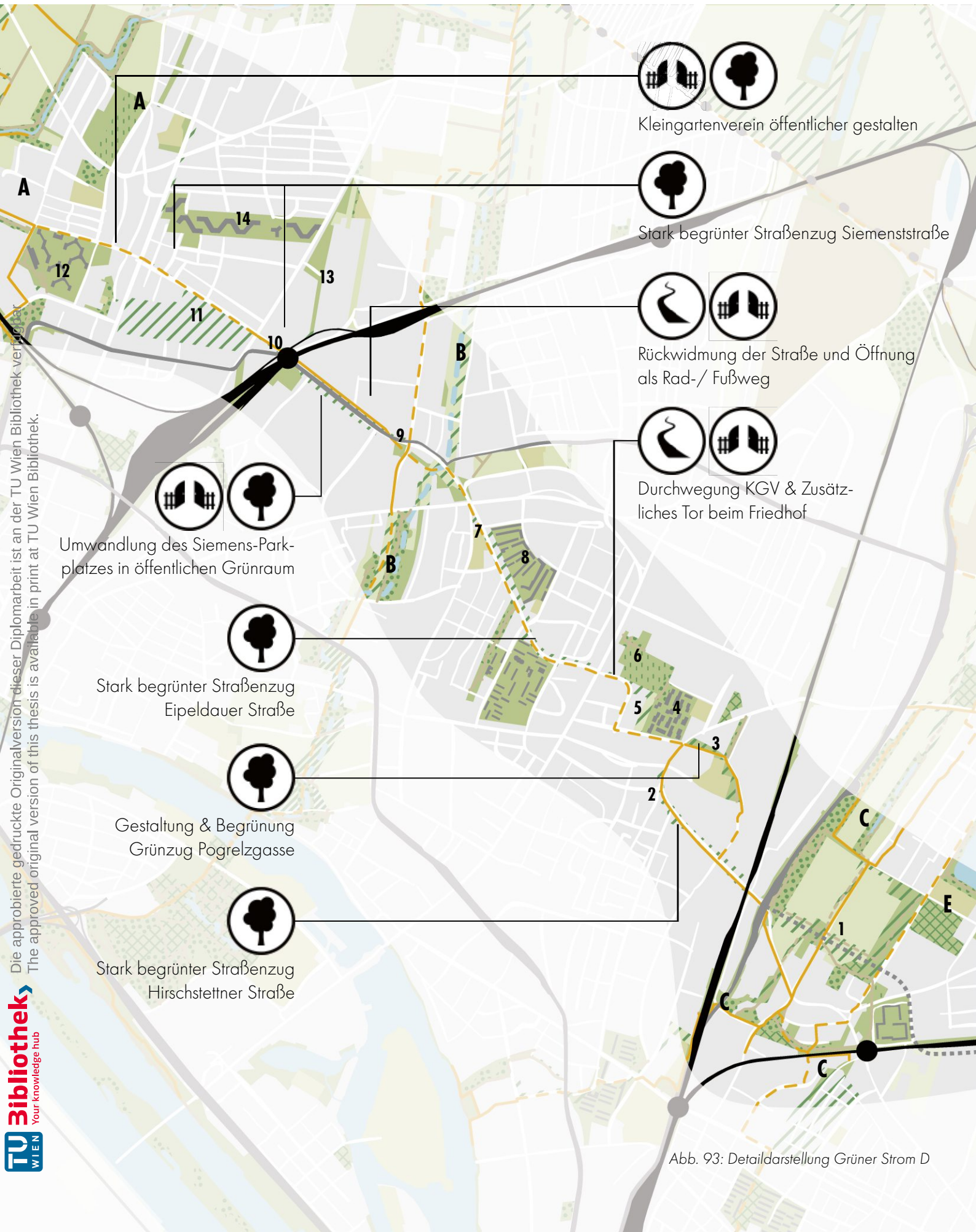
## D) Hirschstetten - Großjedlersdorf

Bisher ist zwischen Floridsdorf und Donaustadt keine Querverbindung durch Grünräume vorhanden. Dieser fast vollständig neu geschaffene Grünzug zwischen Großjedlersdorf und Hirschstetten soll dies ändern. Hierfür werden vor allem breite Straßenräume herangezogen, die in grüne Korridore umgewandelt werden. Hierfür werden Verkehrsflächen auf das Minimum reduziert und der frei gewordene Platz in einen linearen Grünraum transformiert. Demnach entsprechen sie einer nicht klar abgrenzenden Mischform aus urban und landschaftlich geprägten Freiräumen. Es ist jedenfalls

klar darauf hinzuweisen, dass es sich dabei um deutlich mehr als bloß begrünte Straßenräume handelt. Die dafür ausgewählten Straßen (Eipeldauerstraße, Hirschstettner Straße, Siemensstraße) besitzen daher auch einen überbreiten Querschnitt mit häufig seitlich angrenzenden Grünflächen, um die Dimensionen eines Grünen Stroms gewährleisten zu können. Entlang der Siemensstraße wird der Grüne parallel zu einem Grauen Strom geführt, wodurch hier Mobilität auch weiterhin eine größere Rolle spielen wird.



- |           |                          |               |                         |
|-----------|--------------------------|---------------|-------------------------|
| Grünraum  | Durchgrüne Wohnkomplexe  | Deponien      | Fußwege (vorhanden/neu) |
| Wald      | Grünraum geplant/ergänzt | Wasserflächen | Radwege (vorhanden/neu) |
| Parks     | Landwirtschaft           | Gleisstrassen | Autobahnen/Hauptstraßen |
| Friedhöfe | Sportflächen             |               |                         |



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

Abb. 93: Detaildarstellung Grüner Strom D

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

**E Hirschstetten-Lobau**



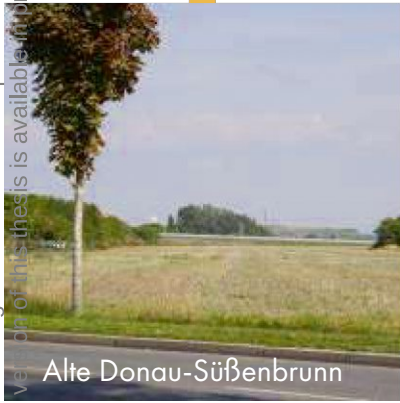
Nördlicher Grüning  
Hirschstetten



Hirschstettner Straße



Pogrelzstraße



Alte Donau-Süßenbrunn



Hirschstettner Straße

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



Am langen Felde



Ernst-Paul-Zimper-Park  
(Baustelle)



Friedhof Kagran



Eipeldauer Straße



Eipeldauer Straße/  
Josef-Bohmann-Hof



Felder an Siemensstraße



Brachfläche an der  
Josef-Brazdovics-Straße



Neue Donau -  
Stammersdorf

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



Siemensstraße - Parkplatz



Kleingartenverein  
Großjedlersdorf



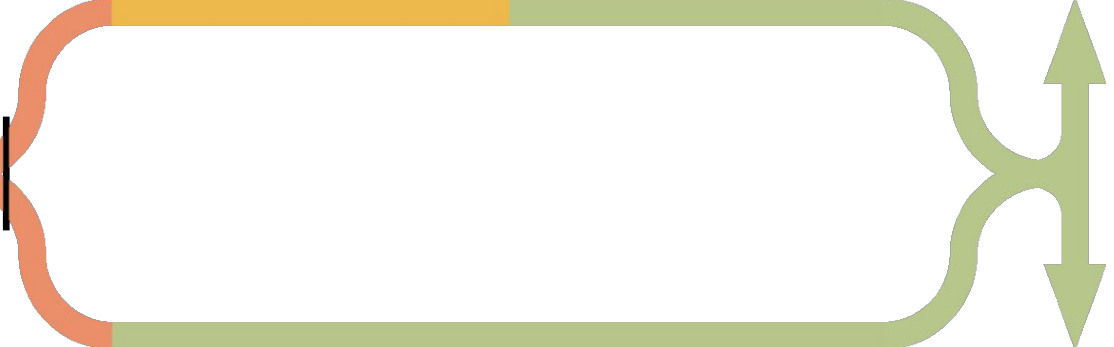
Stadtwildnis Thomagasse



Grünzug am KGV  
Thayagasse



Heinz-Nittel-Hof



Bisamberg

Neue Donau

## E) Hirschstetten - Lobau

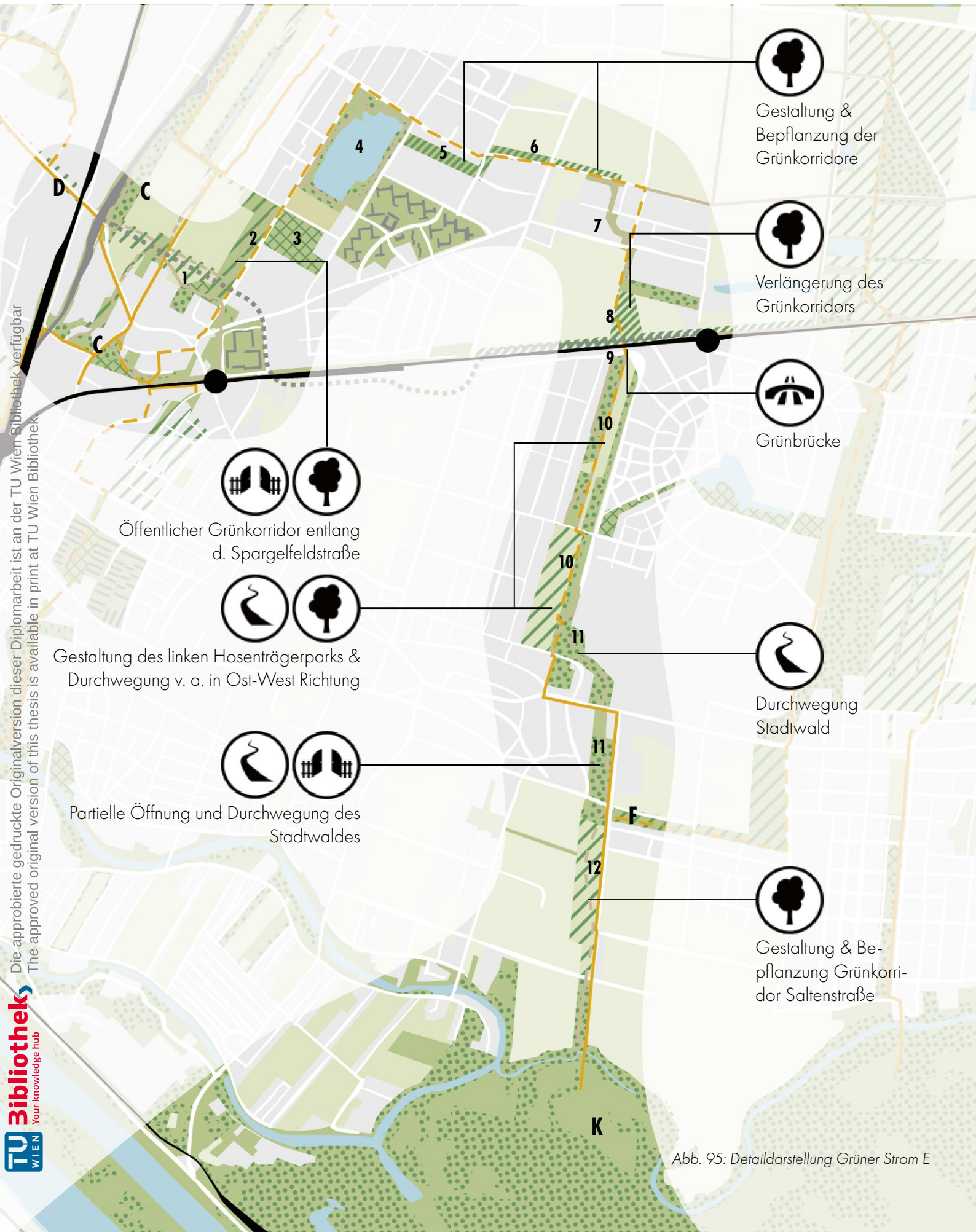
Dieser Grüne Strom stellt quasi die Verlängerung von Strom D dar, indem er die Querverbindung von Hirschstetten weiter bis zur Lobau fortsetzt. Im Gegensatz zum Vorherigen ist dieser bereits zu großen Teilen vorhanden und ist auch im Leitbild Grünräume (Abb. 62) markiert, wodurch er durchgängig freigehalten wurde. Er beinhaltet zum Teil sehr etablierte Grünräume, wie den Hirschstettner Badeteich oder die Hirschstettner Blumengärten, wobei letztere einen einzigartigen Sondertyp darstellen, der weniger als Naturraum gesehen werden kann, aber einen hohen Identifikationswert besitzt. Entlang der

restlichen Abschnitte geht es hauptsächlich darum, eine durchgängige Durchwegung zu Fuß und mit dem Rad herzustellen und die Flächen mit Funktionen für Freizeit und Ökologie aufzuwerten. Als Barriere wirkt hier vor allem der Übergang zwischen dem Heidjöchel und dem linken Hosenträgerpark der Seestadt, da hier Eisenbahn-, U-Bahn und in Zukunft die Stadtstraße gekreuzt wird. Zur Überwindung dieser ist, wie schon im Masterplan der Seestadt vermerkt (Abb. 60), eine Grünbrücke vorgesehen.





- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  Grünraum   |  Durchgrünung Wohnkomplexe |  Deponien         |  Fußwege (vorhanden/neu)  |
|  Wald      |  Grünraum geplant/ergänzt |  Wasserflächen   |  Radwege (vorhanden/neu) |
|  Parks     |  Landwirtschaft           |  Gleisstrassen |  Autobahnen/Hauptstraßen |
|  Friedhöfe |  Sportflächen             |   |   |



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

Abb. 95: Detaildarstellung Grüner Strom E

Alte Donau      Süßenbrunn



Stadtstraße



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



Grünzug Berresgasse



Grünzug  
Lackenjöchlgasse



Grünzug  
Schukowitzgasse



Am Heidjöchl

Abb. 96: Fotostrecke Grüner Strom E

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



Linker Hosenträgerpark



Querung Groß-  
Enzersdorfer Straße



Stadtwildnis Groß-  
Enzersdorfer Straße

Grünbrücke Stadtstraße/  
Marchegger Ostbahn

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



Saltenstraße



Felder Saltenstraße



Eingang Lobau



Lobau

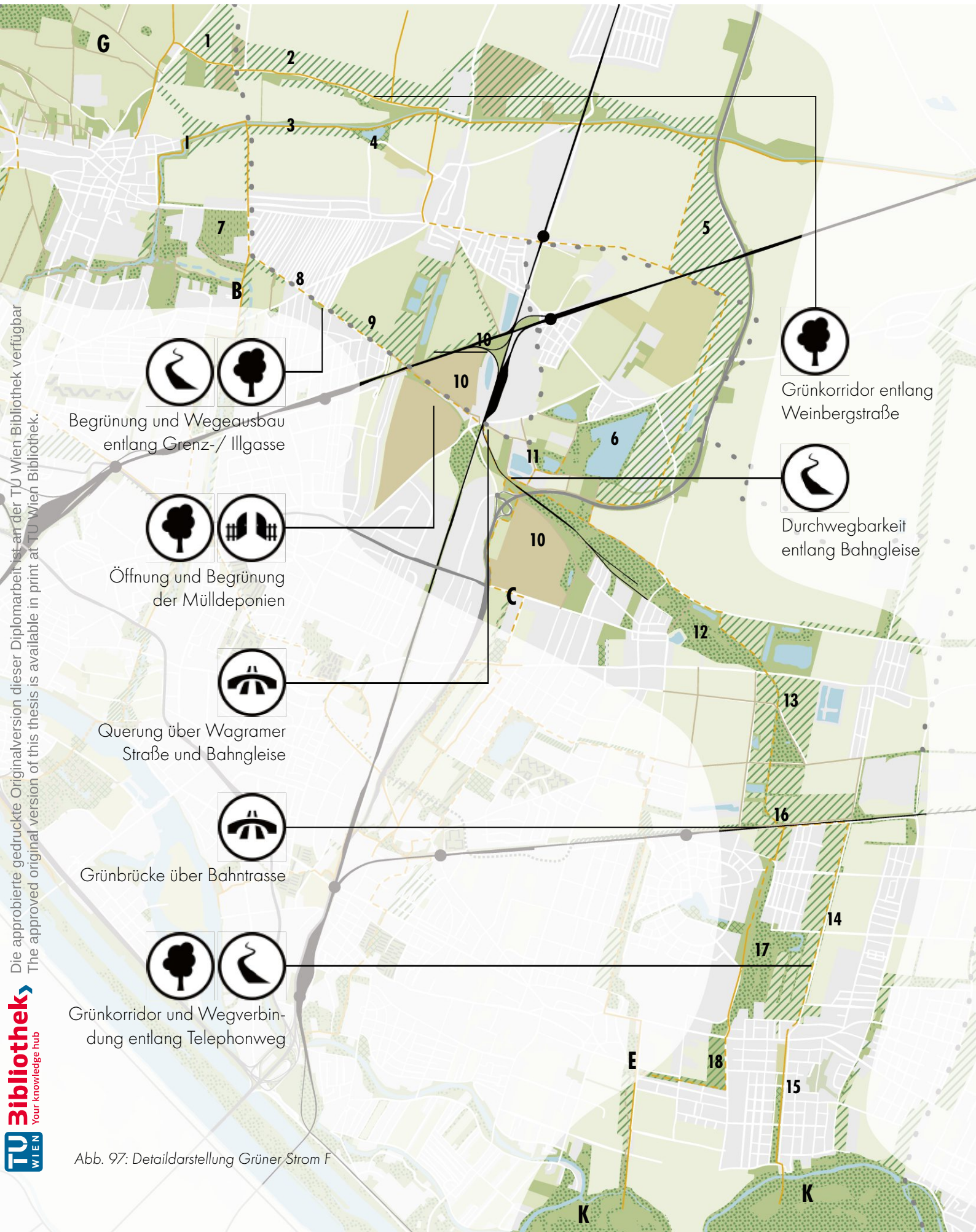
## F) Nordöstlicher Grüngürtel (Bisamberg - Lobau)

Dieser Grüne Strom soll den Grüngürtel im Nordosten von Wien vollständig schließen und besitzt daher eine besondere Bedeutung für die gesamte Stadt. Deshalb kommen auf ihm höhere Ansprüche zu. Er besitzt eine besonders große Breite und ist durch die Verbindung der großen Naturräume Bisamberg und Lobau besonders auch für die Tierwelt essenziell, was die ununterbrochene Durchgängigkeit hier besonders in den Fokus stellt. Vorgesehen ist ein großmaßstäblicher naturnaher Korridor, welcher dem Kleinen Wagram sowie dem Marchfeldkanal bis zur Außenring Schnellstraße folgt und

anschließend parallel zu dieser in den Süden verläuft. Parallel dazu wird ein zweiter kleinerer Grünzug näher am Siedlungsraum etabliert, welcher primär für die Menschen als durchgängig begrünte Wegverbindung dient, die bisher noch fast überhaupt nicht vorhanden ist. Beim Norbert-Scheid-Wald vereinen sich beide Äste wieder und führen einen ehemaligen Bahndamm entlang bis zur Seestadt, wo erneut eine Grünbrücke über die Gleisstraße notwendig wird. Danach fließt er über mehrere Wege bis zur Lobau und kreuzt dabei die Groß-Enzersdorfer Straße beziehungsweise Esslinger Hauptstraße.



- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
|  Grünraum   |  Durchgrüne Wohnkomplexe   |  Deponien         |  Fußwege (vorhanden/neu)  |
|  Wald      |  Grünraum geplant/ergänzt |  Wasserflächen   |  Radwege (vorhanden/neu) |
|  Parks     |  Landwirtschaft           |  Gleisstrassen |  Autobahnen/Hauptstraßen |
|  Friedhöfe |  Sportflächen             |   |   |



Begrünung und Wegeausbau entlang Grenz-/ Illgasse



Öffnung und Begrünung der Mülldeponien



Querung über Wagrainer Straße und Bahngleise



Grünbrücke über Bahntrasse



Grünkorridor und Wegverbindung entlang Telephonweg



Grünkorridor entlang Weinbergstraße



Durchwegbarkeit entlang Bahngleise



Abb. 97: Detaildarstellung Grüner Strom F

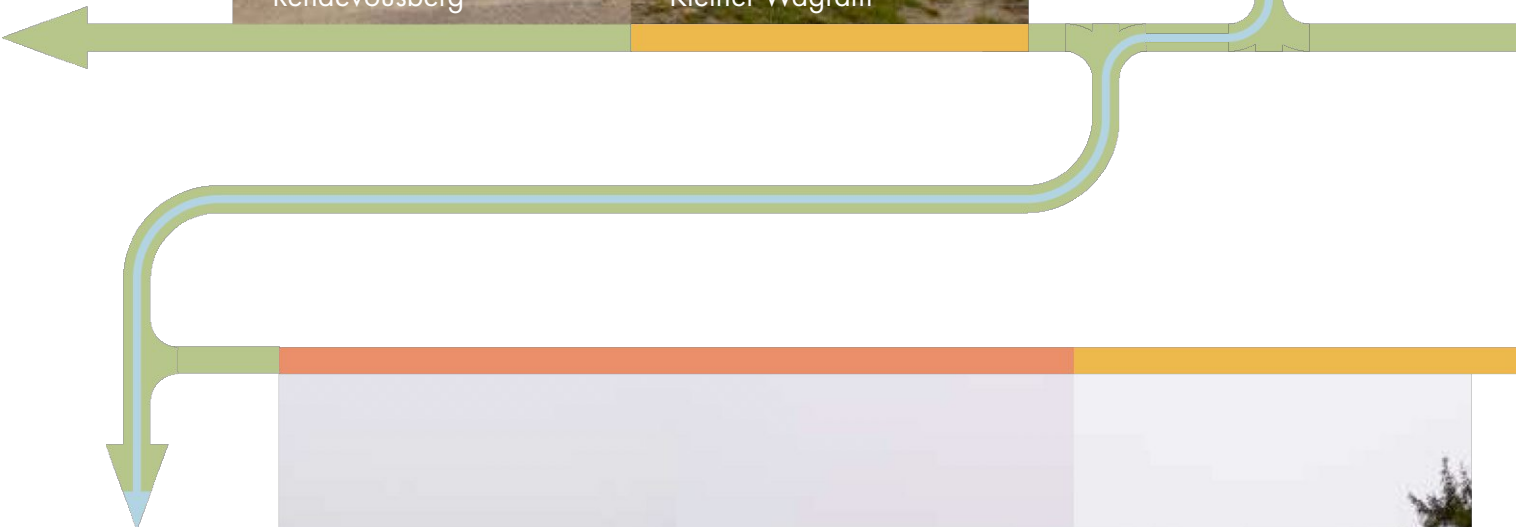


Rendevousberg

Kleiner Wagram



Marchfeldkanal



Marchfeldkanal



Grenzweg



Illgasse



Alte Leopoldauer Schleife





Feldstraße entlang S1



Baggerteich Süßenbrunn



Grünbrücke über S2



Unterführung Wagramer Straße



Zwerchäckerweg



Norbert-Scheid-Wald Norden

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

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



Norbert-Scheid-Wald



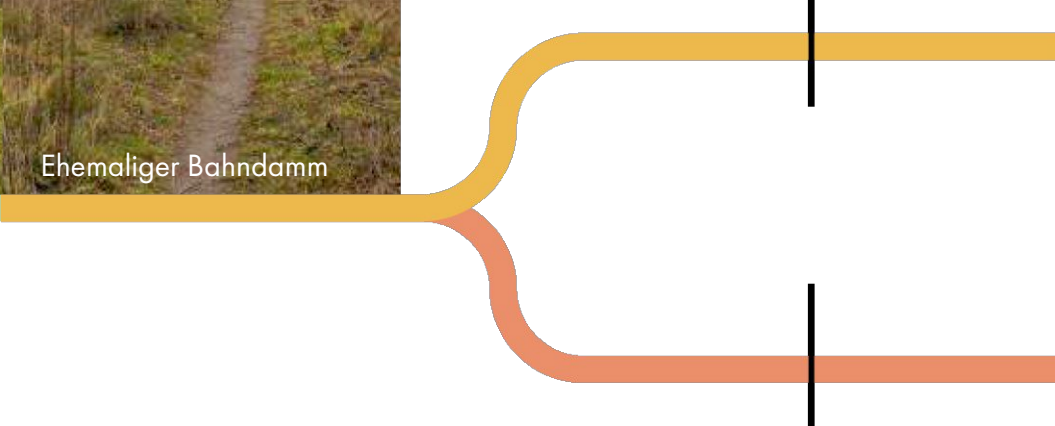
Ehemaliger Bahndamm



Bahnübergang  
Telephonweg



Übergang Bahntrasse  
(zukünftige Grünbrücke)





Telephonweg



Illnerstraße



Park Kirschenallee



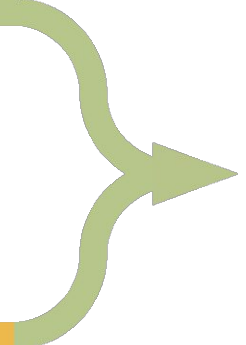
Rechter Hosenträgerpark  
Waldstück



Lannesstraße



Felder an der  
Heustadlgasse



Lobau

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

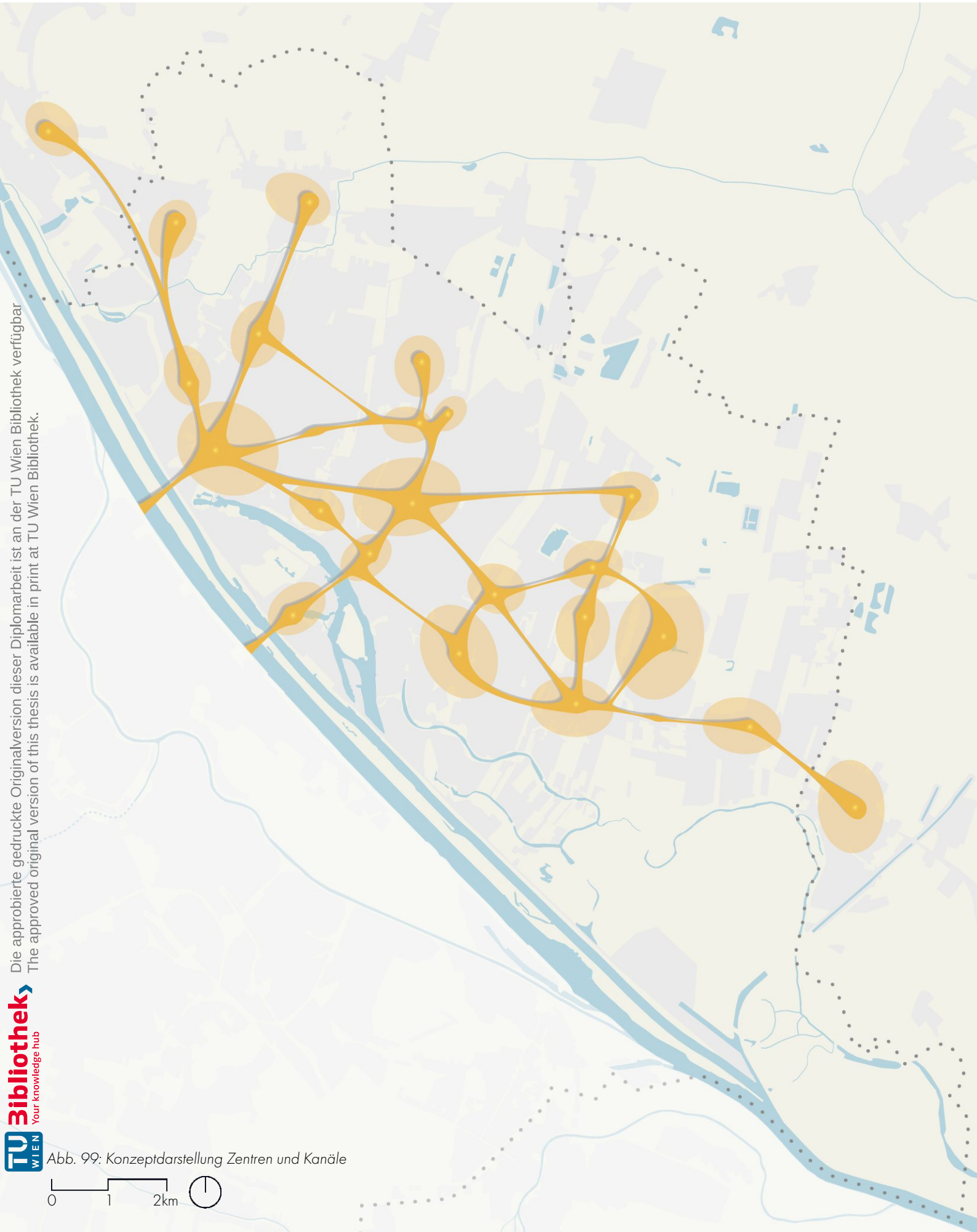


## 6. Inseln - Urbane Zentren und verbindende Kanäle

Damit die Inseln nicht von dem Netz der Ströme voneinander getrennt werden, wird in diesem Kapitel ein zweites Netz eingeführt, das auf einer städtischeren Ebene wirken soll. Dieses setzt sich aus sogenannten „Kanälen“ zusammen, die im Gegensatz zu den Strömen überwiegend durch die Inseln hindurchfließen und sie folglich miteinander verbinden. An ihnen ordnen sich die Zentren der Inseln an, in denen das urbane Leben besonders spürbar gemacht werden soll. Die meisten Kanäle sind in Form von großen Straßen bereits heute vorhanden und beruhen häufig auf historischen Verbindungen zwischen den Ortschaften. Daher geht es bei der Etablierung dieses Netzes weniger um das Schließen von Lücken, sondern um die Aufwertung der Straßenräume als lebhaft öffentliche Räume. Bisher werden die Kanäle vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die Einführung von nachhaltiger Mobilitätsinfrastruktur soll nicht nur zu einer gerechteren Flächenaufteilung, sondern auch zu mehr Aufenthaltsqualität führen. Dies soll sich insbesondere in den Zentren bemerkbar machen. Sie stellen als Kerne der Inseln alle nötigen Funktionen des Alltags bereit und schaffen darüber hinaus Ankerpunkte durch öffentliche und kulturelle Einrichtungen, die auch für benachbarte Inseln von Interesse sein können. Eine besondere Strahl-

kraft besitzen die drei Hauptzentren Floridsdorf, Kagran und Seestadt, wobei sich zuletzt genanntes noch in Entwicklung befindet und sich erst etablieren muss. Sie verfügen über ein großes Einzugsgebiet, fungieren als bedeutende Verkehrsknotenpunkte und erfüllen Funktionen, die weit über den alltäglichen Gebrauch hinaus gehen. Sie werden ergänzt durch Quartiers- und Nachbarschaftszentren, die vor allem ihre eigene Insel bedienen und Identifikation schaffen sollen. Die Lebendigkeit eines Zentrums bedingt eine hohe Frequentierung durch Passant:innen, die aufgrund der abschnittsweisen geringen Wohndichte derzeit nicht an jeder Stelle gewährleistet werden kann. Daher ist entlang der Kanäle eine Verdichtung erwünscht, die sowohl Raum für Wohnen als auch für verträgliche Produktion und Gewerbe zur Verfügung stellen soll. Wie sich diese Entwicklungspotenziale in den Zentren räumlich manifestieren wird anhand von drei Beispielen in Axonometrien dargestellt. Dabei gilt es besonders darauf zu achten, dass die Schnittstellen mit den Grünen Strömen jedenfalls freigehalten werden. Ergebnis dieses zweiten Netze der Kanäle ist die Manifestierung einer polyzentrischen Stadtstruktur, welche gemeinsam mit dem Netz der Ströme das Bild der neuen Stadtlandschaft nordöstlich der Donau vervollständigt.

## 6.1. Das Netz aus Zentren und Kanälen



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

Abb. 99: Konzeptdarstellung Zentren und Kanäle



Die Basis für dieses Netz bilden die vorhandenen und noch zu entwickelnden Zentren als Kerne der einzelnen Inseln. Diese werden durch die breitesten Stellen in der schematischen Darstellung aus Abbildung 9 symbolisiert. Folglich baut dieses Netz vor allem auf dem Fachkonzept „Mittelpunkte des städtischen Lebens - polyzentrisches Wien“ (siehe Kapitel 3.2.2.) auf, versucht dieses für den Bereich links der Donau jedoch weiter zu denken und zu konkretisieren. Neu ist vor allem, dass auch die verbindenden Räume zwischen den Zentren mitbehandelt werden. Meistens handelt es sich dabei um mehrere Kilometer lange Verkehrsachsen, die von nun an als „Kanäle“ bezeichnet werden. Im Sinne der Flussmetapher erinnern sie an Wasserlinien, die zur unmittelbaren Versorgung einzelner Stadtteile künstlich angelegt werden. In Realität beruhen sie häufig auf alten Wegeverbindungen, welche schon vor der Eingemeindung in die Stadt Wien die Dörfer miteinander vernetzt haben (siehe Kapitel 2). Diese historisch gewachsene Struktur folgt also einer klaren Logik für eine effiziente Erreichbarkeit, die sich mit der Zeit und ändernden Rahmenbedingungen jedoch stark wandelten. Heute präsentieren sich diese Kanäle mehr denn je als großzügige Mobilitätskorridore, die jedoch vor allem vom motorisierten Individualverkehr geprägt werden und sich daher manchmal kaum von Grauen Strömen unterscheiden. Auf der anderen Seite existieren auch Ansätze urbanerer Straßenzüge mit einem diverseren Verkehrsangebot wie zum Beispiel Abschnitte der Donaufelderstraße. Aufgrund der verbindenden Funktion der Kanäle wird die Mobilität hier auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Darüber hinaus können und sollen sie jedoch deutlich mehr Funktionen leisten, die zu einer lebendigen und nachhaltigen Stadt gehören. Dafür benötigt es eine erhöhte Nutzungsvielfalt, welche wiederum durch einen attraktiven öffentlichen Raum begünstigt wird. Auch hierfür kann die Donaufelderstraße herangezogen werden, die abschnittsweise eine Urbanität durch gemischte Erdgeschossnutzungen und einer erhöhten Frequentierung durch Passant:in-

nen erzeugen kann. Dies sollte nicht die Zentren in den Schatten stellen, trotzdem ist ein moderater Funktionsmix entlang der gesamten Kanäle wünschenswert, die auch durch Nutzungen wie Produktion, die weniger mit einem Zentrum vereinbar sind, bespielt werden können. Die Abbildung 99 kann demnach auch als Diagramm für die Nutzungsintensität gelesen werden. Je breiter der Kanal, desto größer und dichter ist die Nutzungsvielfalt. Die höchste Konzentration findet sich demnach direkt in den Hauptzentren gefolgt von den niederrangigen Zentren und den Kanälen. Damit werden die bisher häufig monofunktionalen Inseln an ein Netz vielfältiger und schnell zu erreichender Angebote angeschlossen.

Aber auch die Aspekte des Klimas sind entlang der Kanäle essenziell mitzudenken. Für die Behaglichkeit im Sommer sind daher Baumpflanzungen und weitere Begrünungsmaßnahmen unverzichtbar. Dadurch können zudem niederrangige Grünachsen entstehen, wodurch die Grünen Ströme kleinmaschig in die Inseln hineingezogen werden.

Zusammengefasst bezeichnen die Kanäle jene Infrastrukturen einer Stadt, wo alles zusammenkommt und parallel passiert (Abb. 100). Sie halten die Inseln bereits heute zusammenhalten und sollen dies in Zukunft noch stärker und auf einer nachhaltigeren Weise machen. Zur Manifestierung dieses Kanalnetzes in Floridsdorf und der Donaustadt bedarf es jedoch auf stadtplanerischer Sicht eine verstärkte Konzentration auf diese Räume.

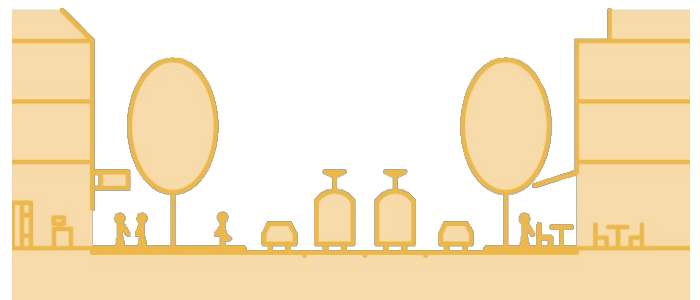
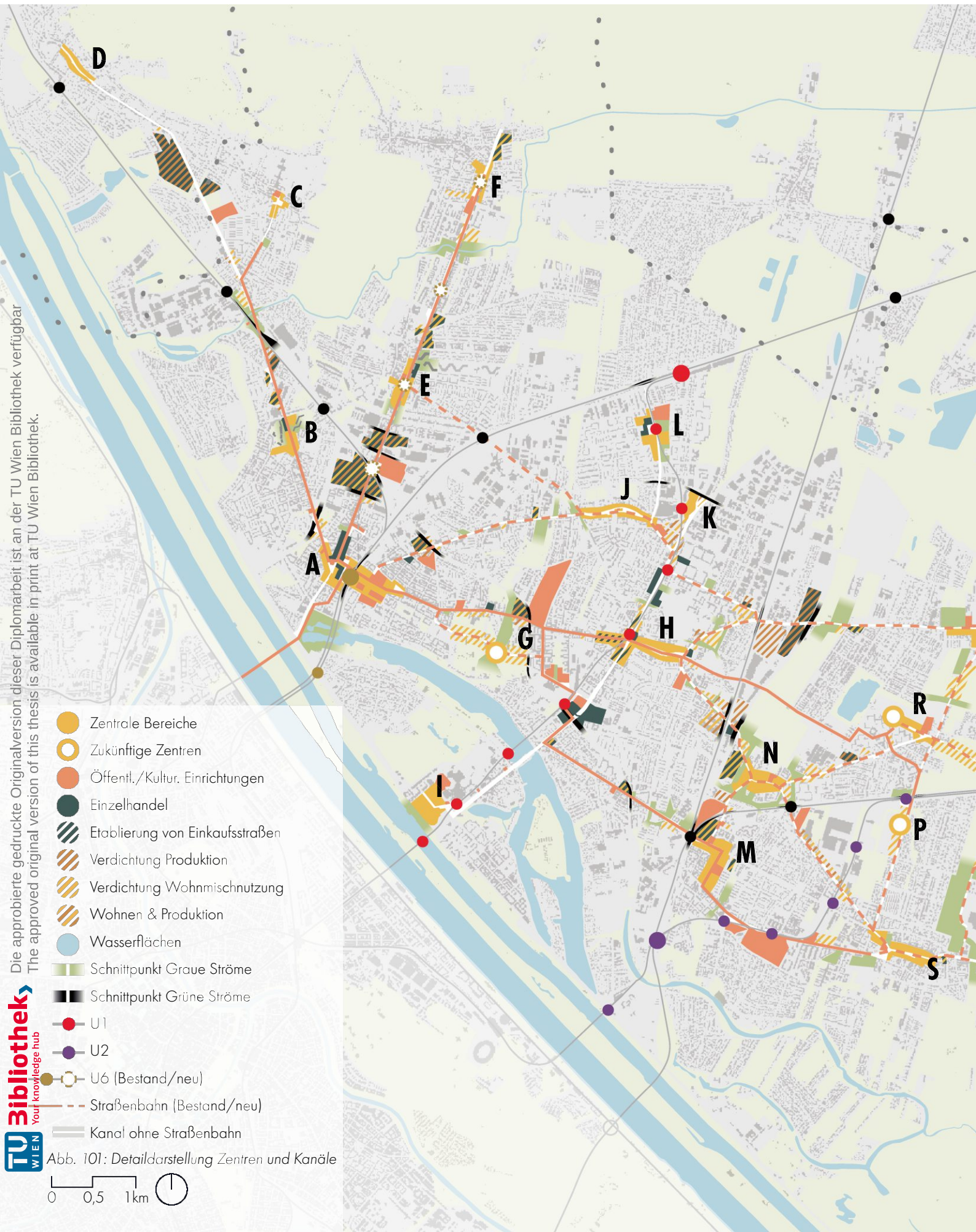


Abb. 100: Schemenquerschnitt Kanäle

## 6.2. Etablierung der Zentren und Kanäle



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

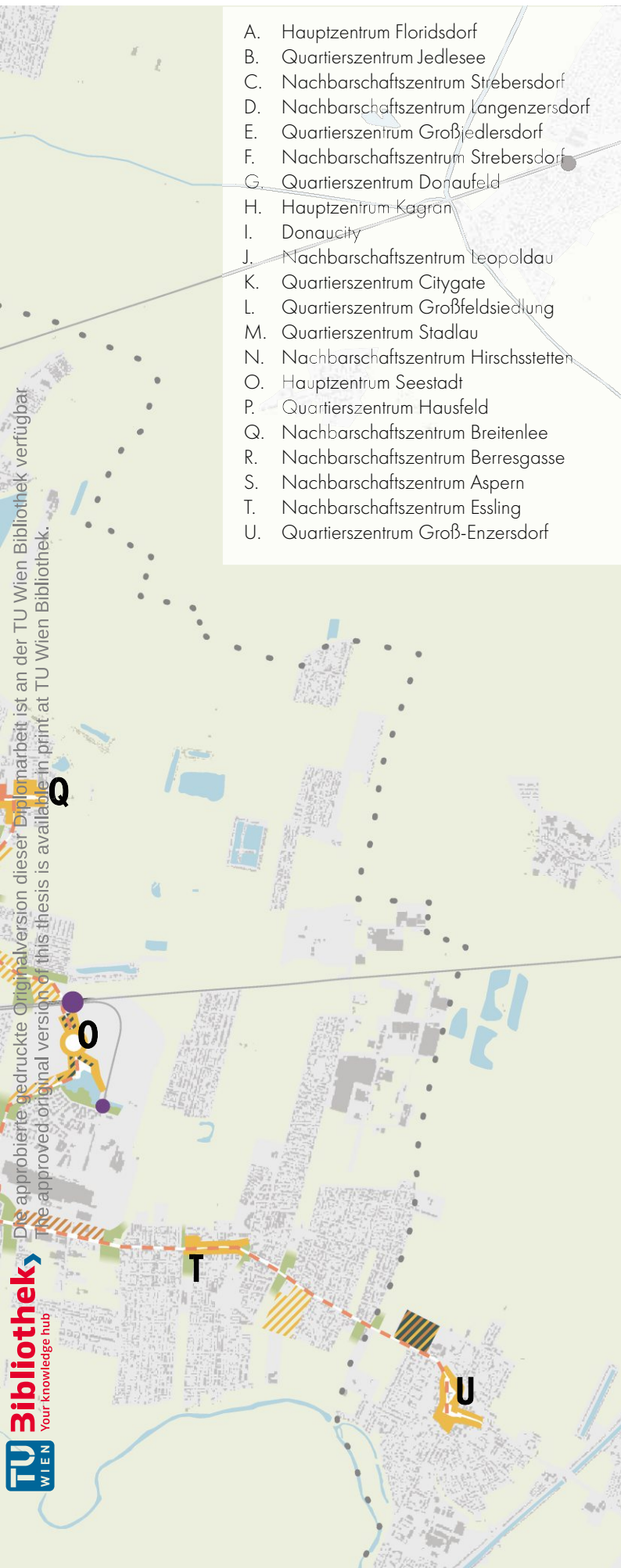


- Zentrale Bereiche
- Zukünftige Zentren
- Öffentl./Kultur. Einrichtungen
- Einzelhandel
- Etablierung von Einkaufsstrassen
- Verdichtung Produktion
- Verdichtung Wohnmischnutzung
- Wohnen & Produktion
- Wasserflächen
- Schnittpunkt Graue Ströme
- Schnittpunkt Grüne Ströme
- U1
- U2
- U6 (Bestand/neu)
- Straßenbahn (Bestand/neu)
- Kanal ohne Straßenbahn

Abb. 101: Detaildarstellung Zentren und Kanäle







### 6.2.1. Maßnahmen für Zentren und Kanäle

Die konzeptuellen Überlegungen des Kanalnetzes werden nun konkretisiert und Vorschläge zur Stärkung desselben getätigt. Die zentrale Karte (Abb. 101) fasst dabei die wichtigsten Aussagen zusammen. Die schematische Darstellung der Kanäle und Zentren aus Abbildung 99 wird hier durch genaue Straßenräume und Plätze verortet. Ihre Schnittpunkte mit den Strömen werden vermerkt, um diese jedenfalls von einer Verbauung zu sichern. Alle weiteren Flächen, die unmittelbar an die Kanäle angrenzen, enthalten das Potenzial für Entwicklungen in baulicher oder funktioneller Sicht. Im Gegensatz zu den Freiräumen der Grünen Ströme, welche als Ruhepol dienen, ist das Ziel in den zentralen Bereichen eine hohe Frequenz an Nutzer:innen zu generieren. Öffentliche und kulturelle Einrichtungen wirken als Anziehungspunkte, die dem Ort Identität verleihen und auch bewusst zur Etablierung von neuen Zentren eingesetzt werden können. Ebenfalls von großer Bedeutung sind Einzelhandelsstandorte, die zur Versorgung des täglichen Bedarfs diese Frequenzen erzeugen können. Auf sie ist ein besonderes Augenmerk zu richten, da sie im 21. und 22. Bezirk vermehrt in Gewerbeparks und ähnlichem ausquartiert sind und sie damit die eigentlichen Zentren nicht nur schwächen, sondern auch zu längeren Versorgungswegen, höherer Flächeninanspruchnahme und unattraktiven öffentlichen Räumen führen. (MA 18 (Hrsg.) 2019, 76) Sie sollen gemeinsam mit unbebauten oder marginal genutzten Grundstücken und Parkplätzen an den Kanälen verdichtet werden. Dadurch entstehen Funktionsmischungen und die Qualität des urbanen Stadtraumes wird gesteigert. Außerdem wird dadurch abseits der bekannten Stadtentwicklungsgebiete weiterer Wohnraum geschaffen, ohne dafür neue Bauflächen zu beanspruchen. Die erhöhte Dichte begünstigt zugleich die Belebung der Zentren. Darüber hinaus können zusätzlich neue Flächen für Produktion und Gewerbe geschaffen werden, die nicht an den Rand geschoben werden, sondern sich in das Stadtbild integrieren. Damit soll auch Aspekte der Produktiven Stadt (siehe Kapitel 3.2.2) berücksichtigt werden. Die Maßnahmen zur Etablierung des Kanalnetzes können durch die drei Punkte Mobilität, Aufenthaltsqualität und Nutzungsmix zusammengefasst werden, welche im Folgenden genauer beschrieben werden.

## Mobilität

Eine grundsätzliche Voraussetzung für eine hohe Anzahl von Nutzer:innen ist eine gute Erreichbarkeit der Zentren. Bei dieser Thematik ist unter der Berücksichtigung der Klimakrise aber auch unter sozialen Aspekten vor allem die Art und Weise der dafür notwendigen Mobilität von großer Bedeutung. Das Netz der Kanäle verbindet die Zentren in den meisten Fällen bereits jetzt schon gut miteinander, allerdings häufig primär mit dem Auto. Der wesentliche Handlungsbedarf unter diesem Punkt liegt daher nicht in der Schaffung neuer Verkehrsadern, sondern dem Wandel der Bestehenden zu Gunsten des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu-Fuß-Gehen). Die folgenden Strategien für die Bewegungskorridore lauten daher wie folgt:

1. Faire Flächenaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer:innen unter der Berücksichtigung der Klimaziele
2. Langfristig Straßenbahnlinien in allen Kanälen
3. Sichere, durchgängige und attraktive Radverbindungen in allen Kanälen
4. Vergrößerung der Gehsteigbreiten insbesondere in den Zentren
5. Reduktion von Parkplätzen entlang der Kanäle auf ein möglichst geringes Ausmaß.

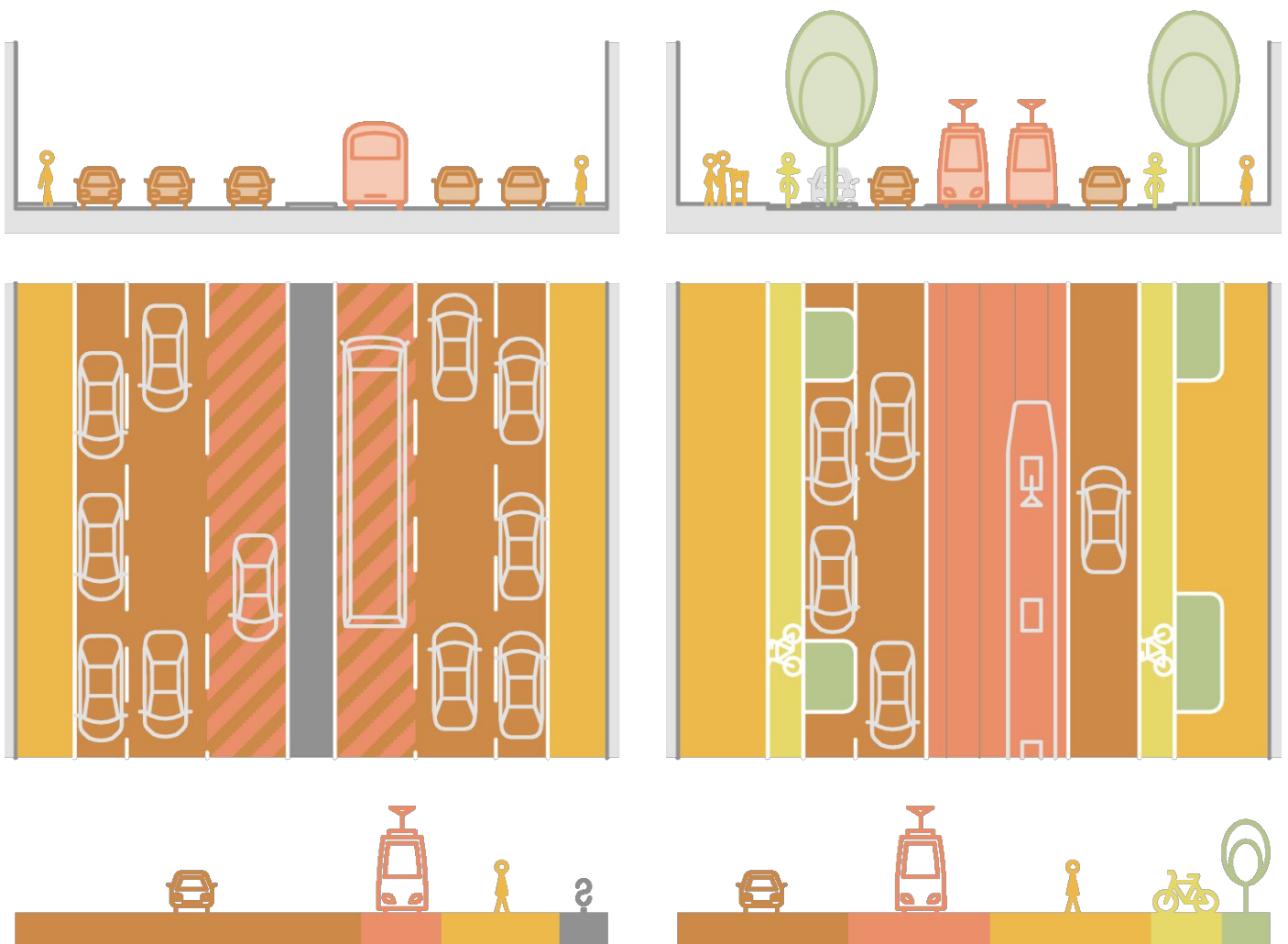


Abb. 102: Schema Verkehrsflächenaufteilung an den Kanälen vorher (links) und nachher (rechts)

## Nutzungsmix

Je vielfältiger das Angebot an unterschiedlichen Nutzungen in einem Zentrum ist, desto mehr Menschen werden dieses aufsuchen. Durch die Etablierung von Einzelhandel, Freizeit- und Kultureinrichtungen oder auch temporären Bespielungen etwa durch Märkte können starke Zentren etabliert werden. Neben einem alltäglichen Angebot können zudem einzigartige Funktionen im Zentrum Platz finden, die aufgrund ihrer hohen Spezifikation nur selten in der Stadt vorkommen. Damit erhalten Zentren Spezialisierung auf Kultur, Sport, Bildung, Gesundheit und so weiter, die den Einzugsbereich erweitern können. Aber auch außerhalb der zentralen Bereiche ist ein Nutzungsmix entlang der Kanäle erstrebenswert, wenn auch in einer geringeren Intensität. Vor allem können diese Bereiche eine Ergänzung zu den angrenzenden, meist monofunktionalen Inseln darstellen, indem beispielsweise verträgliches Gewerbe innerhalb eines Wohnviertels angesiedelt wird. Die Schnittstellen mit den Grünen Strömen bieten darüber hinaus Anknüpfung an Freizeit- und Erholungsgebiete. Folgende Strategien werden definiert:

1. Konzentration von Einzelhandelsstandorten in den Zentren sowie Ausschluss von großflächigem Einzelhandel außerhalb des Kanalnetzes
2. Konzentration öffentlicher und kultureller Einrichtungen in Zentren
3. Mögliche Spezialisierung von Zentren durch Sonderfunktionen
4. Gebietsmanagement zur Regelung einer Nutzungsvielfalt und Flächenmobilisierung
5. Gezielte Setzung von Hochpunkten in Zentren, sofern ihr Standort dafür geeignet ist, sie einen deutlichen Mehrwert für die Umgebung liefern und sie auch im Inneren einen umfangreichen Nutzungsmix anbieten.

## Aufenthaltsqualität

Neben der Nutzungsvielfalt ist die Qualität des öffentlichen Raumes von großer Bedeutung, damit sich Passant:innen tatsächlich in den Zentren über längere Zeiträume aufhalten wollen. Daher ist in den zentralen Bereichen ein besonderes Augenmerk auf die Infrastruktur für Fußgänger:innen zu legen. Für ihr Wohlbefinden ist es heutzutage nicht nur notwendig ausreichend Platz zur Verfügung zu stellen und attraktive Stadträume zu gestalten, sondern auch den klimatischen Komfort im Sommer zu berücksichtigen. Konkret bedeutet das:

1. Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums bevorzugt in den zentralen Bereichen durch Oberflächenbelege, Stadtmöblierung, Brunnen und dergleichen
2. Erhalten und Erschaffen von identitätsstiftender Architektur und Kunst im öffentlichen Raum
3. Baumpflanzungen und andere Begrünungsmaßnahmen entlang aller Kanäle
4. Offene Erdgeschosszonen bei neuen Bauvorhaben in den Zentren und an den Kanälen
5. Vermeidung eingeschossiger, monofunktionaler und freistehender Bauten an den Kanälen (insbesondere Einzelhandel)
6. Überwiegend geschlossene Bauweise entlang der Kanäle, allerdings mit regelmäßigen Querungsmöglichkeiten
7. Vermeidung von (privaten) Parkplätzen zwischen Gebäuden und öffentlichen Raum.

## 6.2.2. Zentralitäten

Das Fachkonzept zum polyzentrischen Wien unterscheidet zwischen Metropol-, Haupt- und Quartierszentren (MA 18 (Hrsg.) 2019, 31), wie bereits aus dem Kapitel 3.2.2. zu entnehmen ist. Diese Kategorien werden mit in das hier zu etablierende Netz übernommen, wobei als Metropolzentrum die Kernstadt auf der anderen Seite der Donau dient, welche auch nicht übertroffen werden soll. Mit den gewonnenen Erkenntnissen aus den vorherigen Kapiteln werden alle anderen Zentren aus dem Fachkonzept neu bewertet und gegebenenfalls Änderungen vorgenommen. Vor allem jedoch wird mit den „Nachbarschaftszentren“ eine weitere Kategorie hinzugefügt, die sich noch einmal unter den Quartierszentren einordnet. Sie stellen in den meisten Fällen die ehemaligen Ortskerne dar, welche bisher noch nicht in einer anderen Kategorie inkludiert wurden. Den früher eigenständigen Dörfern kommen einige besonderen Bedingungen zugute: Sie waren räumlich für sich alleine

stehend, woraus Qualitäten resultieren, die ein enges Gemeinschaftsleben begünstigen. Außerdem befinden sie sich bereits fast ausschließlich an einem Kanal. Zugleich ist ihr Abstand zueinander einigermaßen regelmäßig, wodurch Konkurrenzen verhindert werden. Das alles vereint, macht sie zu idealen Ausgangspunkten für kleinere Zentren, die vor allem nur von ihrer eigenen Insel als Lebensmittelpunkt dienen sollen. Dafür sind ihnen hauptsächlich Aufgaben zuzuschreiben, die lediglich den täglichen Bedarf betreffen, und nicht viel mehr darüber hinaus, da ihre Dichte in der Regel keine zu großen Frequentierungen zulässt. Trotzdem ist nicht auszuschließen, dass auch sie eine Spezialisierung besitzen oder in Zukunft erhalten, wodurch sie für ein größeres Einzugsgebiet interessant werden können. Langfristig besteht die Möglichkeit, dass durch umfangreichere Entwicklungen in ihrer Umgebung ihre Bedeutung zunimmt und sie zu Quartierszentren heranwachsen.

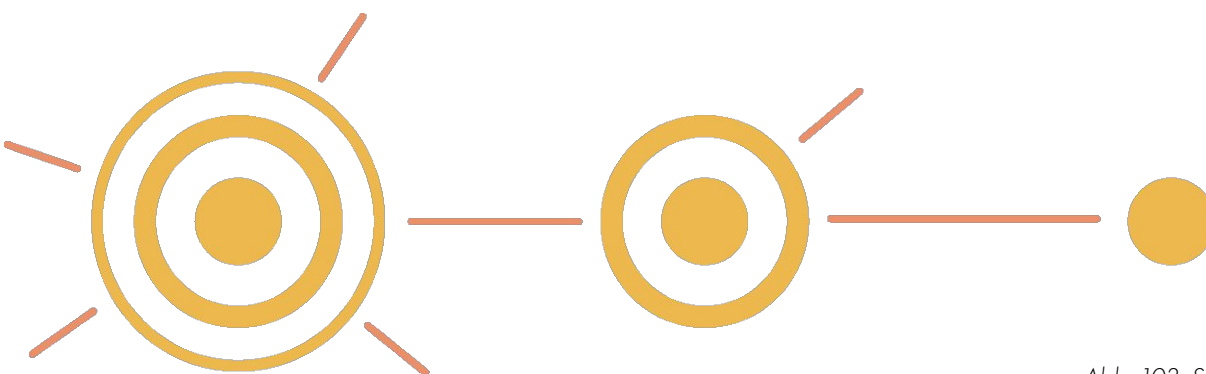


Abb. 103: Schema Zentralitäten

### Hauptzentren

- regionales Einzugsgebiet
- Verkehrsknotenpunkt mit Anschluss an das Metropolzentrum
- Aufgabe: Versorgung über die alltäglichen Bedürfnissen hinaus
- Spezielle Funktionen für große Massen (z. B. Veranstaltungshalle)

### Quartierszentren

- Einzugsgebiet = eigene und angrenzende Inseln
- Lokaler Verkehrsknotenpunkt
- Aufgabe: Umfassende Versorgung des täglichen Bedarfs (z. B. Nahversorger, Schule)
- Spezialisierungen mit Bezug zum Ort oder Etablierung von bisher fehlenden Funktionen

### Nachbarschaftszentren

- Einzugsgebiet hauptsächlich die eigene Insel
- Anschluss an Verkehrsachsen
- Aufgabe: Identität, Grundversorgung, sozialer Austausch
- Spezialisierungen mit Bezug zum Ort möglich



### 6.2.3. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Floridsdorf

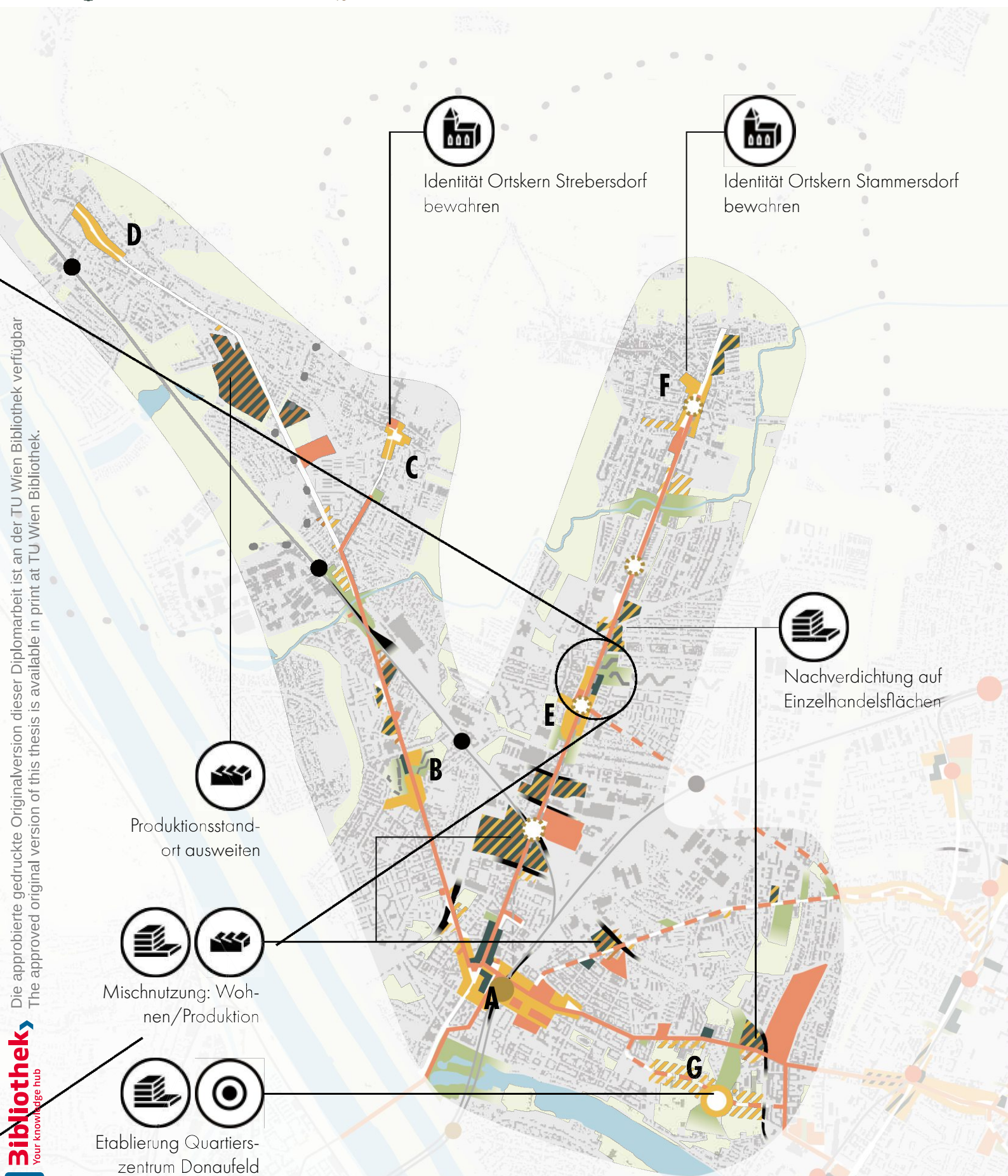
Floridsdorf ist das bisher am besten etablierte Hauptzentrum nordöstlich der Donau. Hier laufen die Prager-, Brünner-, Leopoldauer- und Donaufelderstraße zusammen, an denen die weiteren Zentren in seinem Umfeld liegen. In der Axonometrie (Abb. 104) ist das Quartierszentrum Großjedlersdorf an der Brünner Straße dargestellt. Derzeit befindet sich hier unter anderem eine Volksschule und ein kleines Einkaufszentrum. Letzteres bietet sich für eine Nachverdichtung an, ohne die Funktionen in

der Erdgeschosszone zu verdrängen. Genauso können einige Baulücken auf der anderen Straßenseite und Parkplätze bebaut werden, während der Grüne Strom entlang des Heinz-Nittel-Hofs frei bleibt. Durch die bestehende Straßenbahn ist bereits eine gute öffentliche Anbindung vorhanden, die in Zukunft noch durch eine Verlängerung der U6 verbessert werden kann. Der breite Straßenquerschnitt macht es problemlos möglich noch Fahrradwege und Baumpflanzungen hinzuzufügen.



Abb. 104: Axonometrie Großjedlersdorf im Bestand (oben) und nach Umsetzung der Maßnahmen (unten)

- Zentrale Bereiche
- Zukünftige Zentren
- Öffentl./Kultur. Einrichtungen
- Einzelhandel
- Etablierung von Einkaufsstrassen
- Verdichtung Produktion
- Verdichtung Wohnmischung
- Wohnen & Produktion
- Wasserflächen
- Schnittpunkt Graue Ströme
- Schnittpunkt Grüne Ströme
- U6 (Bestand/neu)



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

Abb. 105: Detaildarstellung Einzugsbereich Floridsdorf



Abb. 106: Hauptzentrum Floridsdorf

### A) Hauptzentrum Floridsdorf

Der Floridsdorfer Kern ist zweifellos das bisher stärkste Zentrum nordöstlich der Donau und kann durchaus mit Zentren auf der anderen Donauseite mithalten. Als bedeutender Verkehrsknotenpunkt am Ende der S-Bahn-Stammstrecke und U6-Endstation werden sehr hohe Frequenzen an Passant:innen generiert. Umfangreicher Einzelhandel, der sich nicht in einem Einkaufszentrum konzentriert, sondern die Erdgeschosszone ausnutzt, wirkt sich ebenfalls positiv aus. Der Mittelpunkt des städtischen Lebens befindet sich am Franz-Jonas-Platz, der als Verteilerraum vor dem Bahnhof dient und über das Jahr durch unterschiedliche Märkte temporär bespielt wird. Ein zweiter zentraler Platz stellt der Floridsdorfer Spitz mit dem Amtsgebäude dar, von wo aus sich das Zentrum in die Prager- und Brünner Straße fortsetzt und dann schrittweise an Urbanität abnimmt. Des Weiteren dehnt sich das Zentrum in den Osten bis zum Hoßplatz aus.





Abb. 107 Quartierszentrum Jedlesee

## B) Quartierszentrum Jedlesee

Das Quartierszentrum liegt an der Prager Straße auf der Höhe des ehemaligen gleichnamigen Ortes, der westlich daran anschließt. Der Raum wird deutlich vom Verkehr geprägt, welcher auch die meiste öffentliche Fläche in Anspruch nimmt. Dadurch ist auch kein zentraler Platz wahrnehmbar und auch die verhältnismäßig geringe Nutzungsvielfalt sowie das Fehlen von herausstehenden Ankerfunktionen wirken sich negativ auf die Frequentierung aus. Südlich der Rudolf-Virchow-Straße bieten an beiden Straßenseiten einige untergenutzte Grundstücke das Potenzial für eine Aufwertung in räumlicher und funktionaler Sicht an. Zugleich kreuzt an dieser Stelle der Grüne Strom A (siehe Kapitel 5.3.A.) die Prager Straße, welchen es zu erweitern gilt.



Abb. 108: Nachbarschaftszentrum Strebersdorf

## C) Nachbarschaftszentrum Strebersdorf

Der Ortskern von Strebersdorf befindet sich nahe der Stadtgrenze, wodurch auch die Bebauungsdichte geringer ist. Durch mehrere Bildungseinrichtungen in der Umgebung besitzt das Zentrum bereits eine gewisse Spezialisierung, die zumindest zu bestimmten Zeiten für eine Belebung sorgt. Darüber hinaus bietet der Ort jedoch wenig, Einzelhandel ist fast vollständig in entfernte Gewerbegebiete ausgegliedert. Der Strebersdorfer Platz stellt einen zentralen öffentlichen Raum dar, der zwar keine hohe Frequentierung erzeugt, für ein Nachbarschaftszentrum jedoch durchaus angemessen ist.



Abb. 109: Nachbarschaftszentrum Langenzersdorf

## D) Nachbarschaftszentrum Langenzersdorf

Langenzersdorf befindet sich bereits außerhalb von Wien, liegt jedoch an einer Ausfallstraße und schließt ohne Unterbrechung an den Siedlungskörper der Stadt an. Die Dorfstruktur ist noch gut erhalten und ist als zentraler Bereich mit einem erhöhten Nutzungsmix wahrnehmbar. Trotz des peripheren Standorts ist der Ort mit einer in fünf Minuten Fußweg entfernten S-Bahnstation gut erreichbar. Sowohl räumlich als auch funktionell bildet das Gemeindeamt den Mittelpunkt des Zentrums. Auch wenn nicht viel Platz zur Verfügung steht und ein Großteil davon als Verkehrsfläche erhalten muss, ist der öffentliche Raum abschnittsweise attraktiv gestaltet und es existiert eine gemischte Erdgeschoßnutzung.



Abb. 110: Quartierszentrum Großjedlersdorf

## E) Quartierszentrum Großjedlersdorf

Großjedlersdorf weist mit der Lage an einer breiten Ausfallstraße eine ähnliche Situation wie Jedlesee auf. Das Quartierszentrum ist ebenfalls von einer hohen Verkehrsbelastung und einem Mangel an attraktiven öffentlichen Raum geprägt. Ein kleines Einkaufszentrum und eine Schule direkt an der Brünner Straße tragen zu einer Frequentierung bei, trotzdem mangelt es an attraktiven öffentlichen Raum. Einige Potenzialflächen könnten diese Mängel jedoch beheben. Der historische Kern von Großjedlersdorf befindet sich parallel zur Brünner Straße und dadurch etwas abseits der erhöhten Aktivität. Er wirkt identitätsstiftend und könnte durch weitere Querverbindungen zur Brünner Straße in das Zentrum integriert werden.



Abb. 111: Nachbarschaftszentrum Stammersdorf

## F) Nachbarschaftszentrum Stammersdorf

Während sich der Ortskern etwas abseits der Brünner Straße in den Westen zieht, ist der zentrale Bereich von Stammersdorf direkt an ihr bei der Straßenbahn Endstelle anzunehmen, wo sich zugleich ein etwas größerer Platz aufmacht. Der Ort ist heute durch die angrenzenden Weinberge und Kellergassen von einer Weinbau- und Heurigenkultur geprägt, wodurch er einen herausstechenden Charakter erhält. Auch wenn es keine besonders hohe Aktivität gibt, ist das Einzugsgebiet bereits relativ groß. Sollte die U6 Verlängerung bis Stammersdorf Realität werden (siehe Kapitel 3.2.5.), wird das Gebiet noch einmal an Bedeutung zugewinnen und kann zu einem Quartierszentrum heranwachsen.



Abb. 112: Quartierszentrum Donauefeld

## G) Quartierszentrum Donauefeld

Das eigentliche Zentrum ist Teil des noch nicht realisierten, gleichnamigen Entwicklungsgebiets. Es ist anzunehmen, dass sich dieses vor allem entlang des „Ereignisbands“ (siehe Kapitel 3.4), welches zugleich einen neuen Bewegungskorridor mit geplanter Straßenbahn eröffnet, orientieren wird. Da das Zentrum völlig neu entwickelt wird, kann von Beginn an darauf Wert gelegt werden, dass Ankerpunkte hier positioniert werden. Ein essenzieller Aspekt bei der Entwicklung des Donauefeldes wird auch die Einbettung in den Bestand im Westen, Norden und Osten sein. Die nördlich angrenzende Donauefelderstraße wird etwa dadurch beidseitig bespielt und gewinnt an Bedeutung als urbaner Straßenraum.

## 6.2.4. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Kagran

Der Bereich um das Kagraner Hauptzentrum orientiert sich vor allem entlang der Wagramer Straße und der parallel verlaufenden U1. Kagran befindet sich geografisch im Mittelpunkt vom 21. und 22. Bezirk und ist über mehrere Korridore mit den anderen beiden Hauptzentren vernetzt. Die Axonometrie (Abb. 113) zeigt Hirschstetten als Beispiel für ein Nachbarschaftszentrum. Der Charakter des ehemaligen Ortskerns soll erhalten und gestärkt werden. Deshalb wird nur am Rand der

Siedlung behutsam entlang der Kanäle nachverdichtet. Um Hirschstetten herum soll dabei ein Grünraumring erhalten bleiben (MA 21 (Hrsg.) 2013, 56), wodurch die bebaute Struktur deutlich klarer ablesbar wird. Die Sonderfunktion der angrenzenden Blumengärten kann sich über den Ring in einen gestalteten Park ausbreiten. Die Straßen durch den Ort werden verkehrsberuhigt und durch neue Straßenbahnstrecken ausgestattet, die ihn zu einem ÖV-Knotenpunkt machen.



Abb. 113: Axonometrie Hirschstetten im Bestand (oben) und nach Umsetzung der Maßnahmen (unten)

- Zentrale Bereiche
- Zukünftige Zentren
- Öffentl./Kultur. Einrichtungen
- Einzelhandel
- Etablierung von Einkaufsstrassen
- Verdichtung Produktion
- Verdichtung Wohnmischung
- Wohnen & Produktion
- Wasserflächen
- Schnittpunkt Graue Ströme
- Schnittpunkt Grüne Ströme
- U1

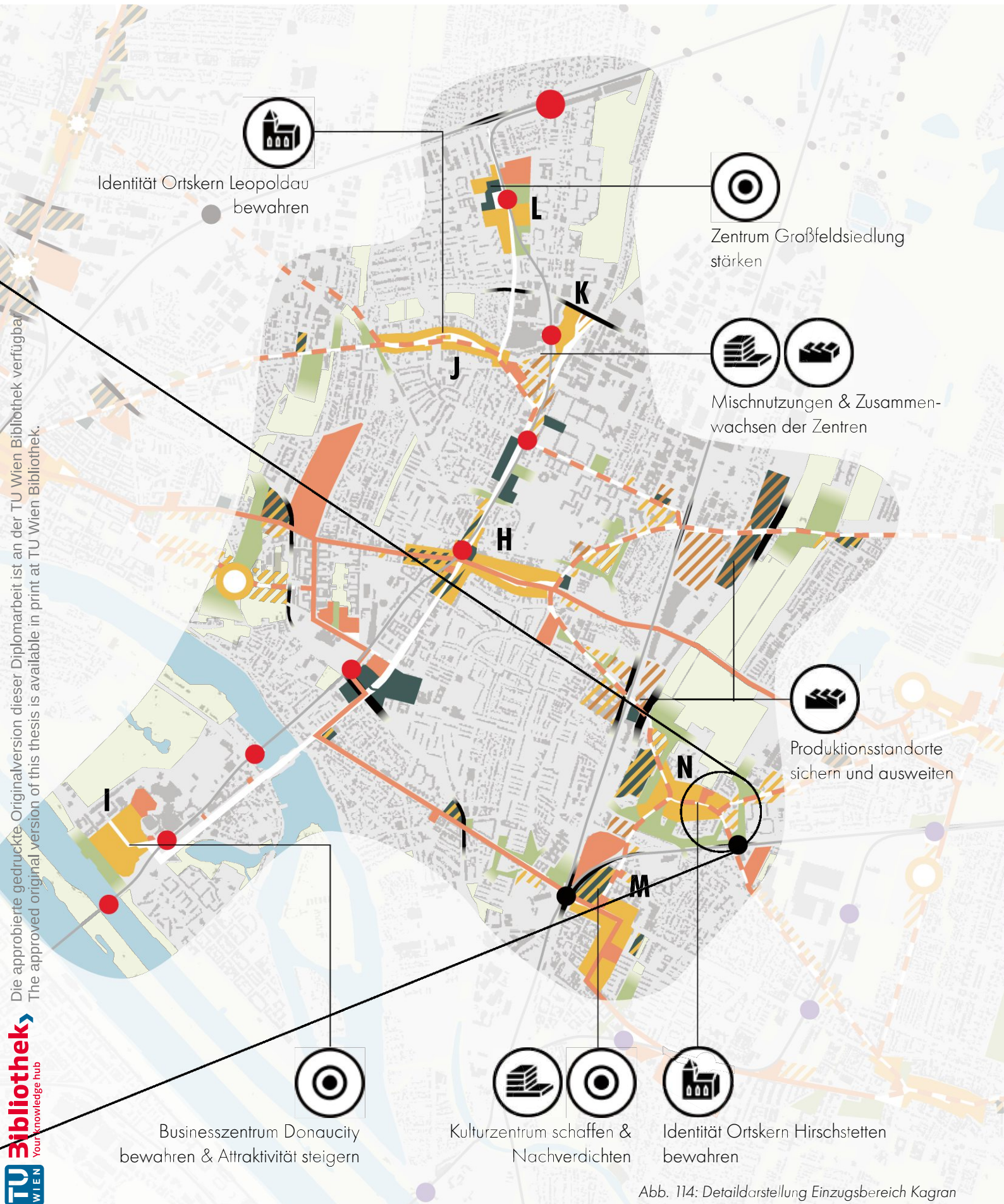


Abb. 114: Detaildarstellung Einzugsbereich Kagran

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



Abb. 115: Hauptzentrum Kragran

## H) Hauptzentrum Kragran

Im Vergleich zum Hauptzentrum Floridsdorf besitzt Kragran noch einen deutlich größeren „Aufholbedarf“. Das Zentrum orientiert sich rund um die U1 Station „Kagraner Platz“, die auch als Verkehrsknotenpunkt für einige Busse und der Straßenbahnlinie 26 dient. Da auch die sehr stark befahrene Wagramer Straße durch diesen Bereich führt, ist die hohe Verkehrsbelastung ein entscheidendes Thema für dieses Zentrum. Aufenthaltsflächen sind nur marginal vorhanden. Die Ost-West Achse über die Donaufelderstraße und den Kagraner Platz - der historische Ortskern - besitzt noch großes Aufwertungspotenzial. Was Kragran jedoch vor allem fehlt, um als Hauptzentrum fungieren zu können, ist eine höhere Funktionsdichte. Problematisch ist, dass das Donauzentrum im Süden als enorm großes Einkaufszentrum einen viel größeren Anziehungspunkt darstellt und dadurch die volle Kraft des Einzelhandels vom eigentlichen Zentrum ablenkt. In gewisser Weise kann es daher als eine Art Zwilingszentrum gesehen werden, wobei dieses nicht im öffentlichen Raum stattfindet und rein kommerzielle Nutzungen anbietet.



Abb. 116: Quartierszentrum Donaucity

### I) Quartierszentrum Donaucity

Die Donaucity ist durch ihre Hochhäuser, die zu den größten der Stadt gehören, das sich am stärksten abhebende Zentrum. Dabei ist es räumlich durch die umgebenden Gewässer stark vom restlichen Stadtkörper isoliert, stellt zugleich aber auch ein markantes Eingangstor in die Donaustadt dar. Durch das Vienna International Centre und das Austria Center Vienna kann ihm zweifellos eine herausragende Rolle in der gesamten Stadt zugeschrieben werden. Als urbanes Zentrum funktioniert die Donaucity trotzdem nur marginal, was unter anderem auf den starken Wind durch die Hochhäuser aber auch die geringe Nutzungsvielfalt über Wohnen und Arbeiten hinaus zurückzuführen ist.



Abb. 117: Nachbarschaftszentrum Leopoldau

### J) Nachbarschaftszentrum Leopoldau

Leopoldau ist ein verhältnismäßig großer alter Ortskern mit gut erhaltener Struktur und mäßig guter Erreichbarkeit. Der ehemalige Anger stellt einen großzügigen öffentlichen Raum dar, der abschnittsweise auch eine hochwertige Gestaltung aufweist und definitiv identitätsstiftend wirkt. Trotzdem ist noch einiges an Luft nach oben, vor allem was die Nutzungsvielfalt betrifft. Da sich in unmittelbarer Nähe das Citygate befindet, wäre ein Zusammenwachsen mit diesem denkbar. Da sie beide sehr unterschiedliche Charaktere aufweisen, würden sie sich nicht gegenseitig ausspielen, sondern im Idealfall voneinander profitieren.



Abb. 118: Quartierszentrum Citygate

### K) Quartierszentrum Citygate

Trotz einer guten Anbindung durch die U1 besitzt das Citygate eine sehr schwierige Ausgangslage. Das eigentliche Zentrum wird lediglich durch einen vorhandenen Gebäudekomplex mit zwei Hochhäusern und einem Einkaufszentrum gebildet. Umgeben ist dieser jedoch fast ausschließlich von Gewerbegebiet, was sich negativ auf eine erstrebenswerte urbane Wirkung ausübt und auch die notwendige lokale Wohnbevölkerung ausbleiben lässt. Wie bereits erwähnt, besteht jedoch die Chance das Quartierszentrum in Richtung des Leopoldauer Ortskerns auszuweiten und zu verschmelzen. Dafür stehen Gewerbeflächen zur Verfügung, die aufgrund der hervorragenden öffentlichen Anbindung eine funktionale Aufwertung nahe legen.



Abb. 119: Quartierszentrum Großfeldsiedlung

### L) Quartierszentrum Großfeldsiedlung

Die Großfeldsiedlung besteht aus zahlreichen großmaßstäblichen Gebäudekomplexen, die gemeinsam mit über 5.000 Wohnungen den größten Gemeindebau Wiens bilden (siehe Kapitel 2.8). Trotz der starken Isolierung in alle Richtungen ist dadurch die kritische Masse für ein Quartierszentrum gegeben, wobei die lockere Bebauung die Siedlung auf eine große Fläche zerstreut. Den Mittelpunkt stellt dabei die gleichnamige U1 Station und ein kleines Einkaufszentrum dar. Durch die lose Siedlungsstruktur fehlt es an urban geprägten Räumen, obwohl ein großes Nutzungsangebot vorhanden ist. Hier können punktuell Nachverdichtungen einen besser ablesbaren Stadtkörper bilden und das Zentrum stärken.





Abb. 120: Quartierszentrum Stadlau

### M) Quartierszentrum Stadlau

Die Lage, Anbindung und recht dichte Bebauung begünstigt in Stadlau durchaus ein Quartierszentrum, jedoch ist dieses bisher nicht klar wahrnehmbar. Als Nukleus für ein mögliches Zentrum eignet sich die S-Bahnstation Erzherzog-Karl-Straße, wobei die breiten Verkehrsachsen anstelle von ausreichend verfügbaren Fuß- und Radwegen die Aufenthaltsqualität minimieren. Von hier aus spannt sich entlang der Straßenbahntrasse ein möglicher zentraler Bereich auf, der bis zur U2-Station Hardeggasse reichen könnte. Als besonderes Merkmal ist die multifunktional nutzbare Metastadt zu erwähnen, die als Ausgangspunkt eines ohnehin fehlenden Kulturzentrums in der Donaustadt dienen kann.



Abb. 121: Nachbarschaftszentrum Hirschstetten

### N) Nachbarschaftszentrum Hirschstetten

Das Siedlungsgebiet um den alten Ortskern wirkt zunächst isoliert und vergleichsweise klein, wodurch man ihm auf dem ersten Blick kein großes Potenzial für ein Zentrum zusprechen würde. Hinzu kommt die derzeitige starke Belastung unter dem motorisierten Individualverkehr. Durch die Stadtstraße als Umfahrung wird jedoch die Möglichkeit einer Neustrukturierung mit integrierter Nutzungsmischung geschaffen (siehe Kapitel 3.2.5). Hirschstetten ist sowohl Schnittpunkt von Kanälen als auch von Grünen Strömen und besitzt daher großes Potenzial. Jetzt schon gibt es durch die Blumengärten Hirschstetten eine einzigartige Funktion, die in Form eines „Grünen Zentrums“ noch weiter ausgebaut werden könnte.

## 6.2.5. Entwicklungspotenziale im Einzugsbereich Seestadt

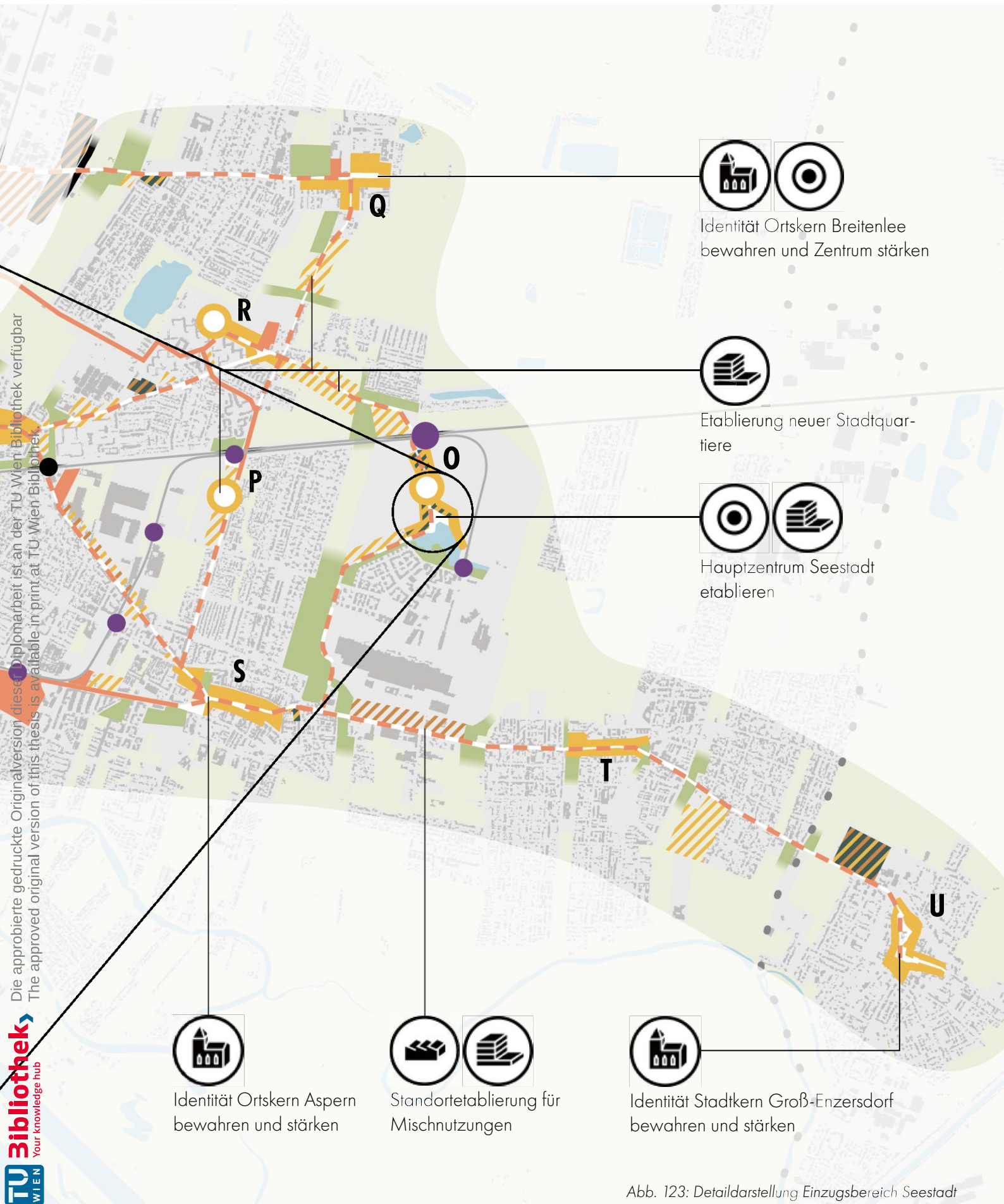
Das Hauptzentrum Seestadt ist, wie große Bereich um dieses herum, noch zu entwickeln. Über die U2 besteht bereits ein hochrangiges Verkehrsmittel, im lokalen Umfeld fehlen jedoch noch starke Kanäle zur Vernetzung mit der Umgebung. Die Axonometrie (Abb. 122) stellt diesmal nur das Zukunftsbild der Seestadt beruhend auf dem Siegerprojekt zum Quartier Seeterrassen (StudioVlayStreeruwitz ZT-GmbH, Carla Lo Landschaftsarchitektur 2018) mit eigener Interpretation dar, da die Fläche

derzeit noch völlig unbebaut ist. Vom großen Knotenpunkt Aspern Nord, soll entsprechend des Masterplans eine Einkaufsstraße bis zum See führen, die ein urbanes Lebensgefühl fördern soll. Entlang dieser ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 25 geplant, die die Seestadt mit anderen Zentren verbindet (siehe Kapitel 3.4). Als Hauptzentrum kann hier eine Sonderfunktionen wie ein Schwimmbad oder Museum Platz finden.



Abb. 122: Axonometrie Hauptzentrum Seestadt in Zukunft

- Zentrale Bereiche
- Zukünftige Zentren
- Öffentl./Kultur. Einrichtungen
- Einzelhandel
- Etablierung von Einkaufsstrassen
- Verdichtung Produktion
- Verdichtung Wohnmischnutzung
- Wohnen & Produktion
- Wasserflächen
- Schnittpunkt Graue Ströme
- Schnittpunkt Grüne Ströme
- U2



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

Abb. 123: Detaildarstellung Einzugsbereich Seestadt



Abb. 124: Hauptzentrum Seestadt

## O) Hauptzentrum Seestadt

Bis sich die Seestadt Aspern als Hauptzentrum etabliert hat, wird es noch einen längeren Zeitraum dauern. Trotzdem kann man jetzt schon von einem Quartierszentrum sprechen. Den Mittelpunkt stellt dabei der namensgebende See dar, wobei von diesem aus eine Einkaufsstraße mit besonders hoher Aktivität bis zur Station Aspern Nord führen soll (Wien 3420 Aspern Development AG (Hrsg.) und MA 18 (Hrsg.) 2009, 62), der zugleich als Verkehrsknotenpunkt eine gute Erreichbarkeit sicherstellt. Derzeit grenzt sich die Seestadt jedoch in alle Richtungen von seiner Umgebung stark ab. Essenziel für einen Erfolg als Hauptzentrum wird daher die Herausforderung sein, solche fehlenden Verknüpfungen herzustellen. Noch führt kein größerer Kanal in das Zentrum, dies kann sich jedoch durch die geplante Straßenbahnlinie 27 und der Verlängerung der Linie 25 ändern.



Abb. 125: Quartierszentrum Hausfeld

### P) Quartierszentrum Hausfeld

Hierbei handelt es sich ebenfalls um ein von Grund auf neu zu schaffendes Zentrum. Wichtig wird dabei sein, nicht erneut eine sich von der Umgebung abschottende Insel zu entwickeln, in dessen Mittelpunkt das neue Zentrum entsteht. Viel mehr besteht hier das Potenzial die Hausfeldstraße nicht als Grenze, sondern als Vermittler zwischen den neuen Stadtteil und den Bestandssiedlungen zu betrachten. Um die bestehende U2-Station bietet es sich an den zentralen Bereich auszubilden, wo sich besondere Funktionen wie Bildungseinrichtungen konzentrieren.



Abb. 126: Nachbarschaftszentrum Breitenlee

### Q) Nachbarschaftszentrum Breitenlee

Der ehemalige Ort Breitenlee ist derzeit abgeschieden und nicht gut öffentlich erreichbar. Die zu ihm führenden Kanäle über die Breitenleer Straße und die Hausfeldstraße weisen keine Aufenthaltsqualitäten, dafür einen starken Durchzugsverkehr auf. Als identitätsstiftender Ort mit einem zentralen Platz in einer sich stark transformierenden Umgebung besitzt er trotzdem das Potenzial sich als Nachbarschaftszentrum zu manifestieren. Der bisher eher ländliche Charakter könnte gepaart mit der Nähe zum Marchfeld mit langfristig gesicherten Agrarflächen auch als Anreiz dienen, sich auf die Themen Ernährung und Landwirtschaft zu spezialisieren, um sich dadurch ein Alleinstellungsmerkmal zu sichern.



Abb. 127: Nachbarschaftszentrum Berresgasse

## R) Nachbarschaftszentrum Berresgasse

Dieses lokale Zentrum beruht im Gegensatz zu den anderen Nachbarschaftszentren nicht auf einem alten Ortskern. Hier dient viel mehr die derzeitige intensive Entwicklung dieses Gebietes dazu, einen weiteren zentralen Bereich auszuweisen, welcher jedoch nicht in Konkurrenz zum benachbarten Quartierszentrum Hausfeld, stehen soll. Neben dem Entwicklungsgebiet Berresgasse ist dabei auch das Ende der Quadenstraße mit einzubeziehen, die als Kanal von Hirschstetten kommend in Zukunft über das Heidjöchl bis zur Seestadt fortgesetzt wird.



Abb. 128: Nachbarschaftszentrum Aspern

## S) Nachbarschaftszentrum Aspern

Aspern stellt einen verhältnismäßig großen Ortskern dar, an dem viele andere meist dünn besiedelte Siedlungsgebiete anknüpfen. Die Lage an einer wichtigen Ausfallstraße bewirkt zwar eine gewisse Frequentierung, sorgt allerdings auch dafür, dass Verkehr erneut der dominierende Faktor des öffentlichen Raumes ist. Dabei hätte der Siegesplatz im Mittelpunkt jedenfalls Qualitäten und ausreichend Platz für ein urbanes Zentrum. In Zukunft könnte die Bedeutung des Ortes durch die Nähe zur Seestadt gesteigert werden, wobei hierfür die bessere Anknüpfung an sie eine essenzielle Bedingung darstellt.



Abb. 129: Nachbarschaftszentrum Eßling

## T) Nachbarschaftszentrum Essling

An derselben Ausfallstraße und in ähnlicher Distanz zur Seestadt ist die Situation in Essling mit Aspern vergleichbar und denselben Herausforderungen unterlegen. Das Zentrum des alten Ortes bietet jedoch aufgrund des Platzmangels deutlich weniger räumliche Möglichkeiten. Trotzdem sind bereits ein belebter öffentlicher Raum und ein moderater Nutzungsmix erkennbar. In der Gestaltung des öffentlichen Raums ist genauso wie bei der Multimodalität im Verkehr jedoch noch genügend Potenzial nach oben vorhanden. Positiv zu vermerken ist, dass mehrere Nord-Süd-Grünraumkorridore das Siedlungsgebiet um Essling durchkreuzen und dadurch eine Anbindung an die Lobau schaffen.



Abb. 130: Quartierszentrum Groß-Enzersdorf

## U) Quartierszentrum Groß-Enzersdorf

Am südöstlichen Ende des Siedlungsgebietes und bereits außerhalb von Wien liegt Groß-Enzersdorf mit einer beachtlichen Größe. Als historische Stadt hat sie einen merkbar urbaneren Charakter als die Ortskerne in Wien, wozu auch eine breitere Palette an Funktionen gehören. Auch räumlich manifestiert sich das Zentrum gut durch mehrere spannende Platzsituationen, die auch unterschiedlich bespielt werden, aber eine Aufwertung vertragen können. Trotzdem ist auch hier eine erhöhte Verkehrsbelastung deutlich wahrnehmbar. Im Zusammenhang mit dem Kanalnetz ist allen voran die unterdurchschnittliche öffentliche Anbindung anzuführen, die hier aufgrund der Randlage besonders zur Geltung kommt.



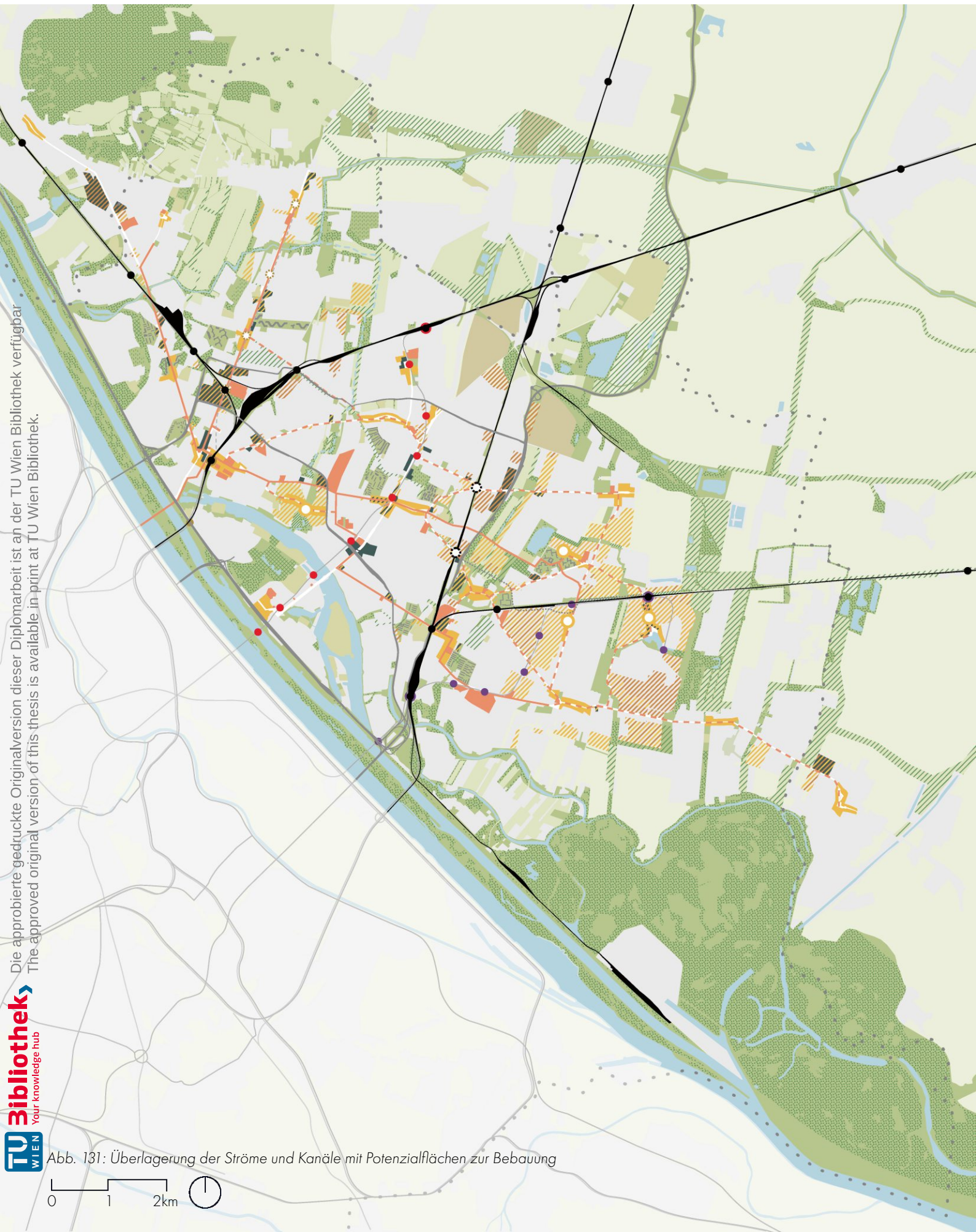


## 7. Überlagerung der Ströme und Kanäle

Als letzten Schritt werden das Netz der Ströme und das der Kanäle aus den beiden vorherigen Hauptkapiteln übereinandergelegt (Abb. 131), um das Bild der neuen Stadtlandschaft zu vervollständigen. Die Ströme bilden ein übergeordnetes Gerüst, welches zur Ordnung der Stadt beiträgt und zugleich ein Freizeit- und Erholungsnetz darstellt. Sie umfließen die Inseln und akzentuieren dadurch ihre räumliche Figur. Die Kante zwischen bebautem und unbebautem Raum wird dadurch schärfer und die bisher heterogene Stadt gliedert. Innerhalb der Inseln steigert sich die bauliche und funktionale Dichte hin zu ihren jeweiligen Zentren. Damit sie nicht voneinander getrennt werden, verbinden sie die Kanäle untereinander. Dadurch entstehen zwangsläufig Schnittstellen zwischen ihnen und den Strömen. Da hier zwei unterschiedliche Systeme mit verschiedenen Aufgaben aufeinanderprallen, entstehen sehr neuralgische Punkte, die besonders behutsam behandelt werden müssen. Kreuzungen von Kanälen mit Grünen Strömen erzeugen einen unausweichlichen Konflikt, da die Ströme durch Straßen durchschnitten werden. Hierfür wären Überbrückungen oder Untertunnelungen für eine kontinuierliche Fortsetzung beider Netze in den meisten Fällen keine angemessene

Lösung. Sie würden trotzdem für eine Unterbrechung eines urbanen Stadtraums oder kontinuierlichen Naturraums führen, benötigen ausreichend Platz und sind sehr kostspielig. Vielmehr ist zu versuchen, die beiden Netze auf einer Ebene zu verzahnen. Die Kanäle sind auf eine minimale Breite zu reduzieren und bekommen eine sichere und bevorzugte Querungshilfe in Richtung des Stromes. Damit werden diese Schnittpunkte zu Eingangstoren vom turbulenten Stadtleben in einen ruhigen und weitläufigen Naturraum. Somit verschränkt sich hier das urbane mit dem naturnahen Leben.

Zwischen Kanälen und Grauen Strömen entstehen große Verkehrsknotenpunkte, die dem Standort eine besonders große Bedeutung verleihen. Sie dienen als große Verteiler zwischen dem regionalen und lokalen Mobilitätsnetz und erzeugen dadurch hohe Frequenzen. Ist an solchen Stellen noch Platz vorhanden, eignen sie sich dadurch besonders zur Verdichtung und Ansiedlung von Funktionen, die eine gute Anbindung benötigen. Entlang der Nordbahnstrecke zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Süßenbrunn können zwei solcher Schnittstellen ausfindig gemacht werden (Breitenleer Straße und Hirschstettner Straße), wo



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

Abb. 131: Überlagerung der Ströme und Kanäle mit Potenzialflächen zur Bebauung

derzeit jedoch noch keine S-Bahnstationen vorhanden sind. Aus den genannten Gründen, würden sich diese jedoch anbieten, um zugleich auch eine Entwicklung in ihrem Umfeld voranzutreiben.

Wie an diesem Beispiel ersichtlich, ermöglicht die Karte eine Darstellung jener Flächen, die zur Bebauung in Frage kommen, ohne Grüne Ströme zu beschneiden und zugleich über eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr besitzen. Diese Flächen umfassen sowohl von der Stadt festgelegte Stadtentwicklungsgebiet als auch ergänzte Räume, die aufgrund ihrer Lage an einem Kanal oder im Umfeld eines Zentrums dafür geeignet wären. Diese wurden in drei verschiedene Kategorien unterteilt:

1. **Wohnflächen** sind ausgewiesene Gebiete, die bereits in bestehende Wohngebiete eingebettet sind, und vor allem einen unmittelbaren Zugang zum Kanalnetz besitzen.
2. **Produktionsflächen** grenzen an Gewerbe- und Industriegebiete und besitzen im besten Fall einen

Anschluss an einen Grauen Strom. Sie sind für eine produktive Stadt unverzichtbar und stehen vor allem jener Industrie zur Verfügung, die mit Wohnen nicht verträglich ist.

3. **Mischflächen** hingegen erlauben ein breites Repertoire an Nutzungen, die aufgrund von geringen oder ähnlichen Emissionen miteinander vereinbar sind. Sie dürfen und sollen miteinander räumlich verschränkt werden, womit sie zum Beispiel einen Übergang zwischen bestehenden Wohn- und Industriegebieten erzeugen können. Idealerweise grenzen sie sowohl an Kanäle als auch an Graue Ströme.

Auf diese Weise konnten rund 6km<sup>2</sup> Potenzialfläche zur Verdichtung festgestellt werden (Abb. 132). Die Freihaltung von Grünen Strömen verhindert also nicht, dass die Stadt im 21. und 22. Bezirk weiter wachsen kann, sondern legt fest, wo sie es kann und wo nicht.

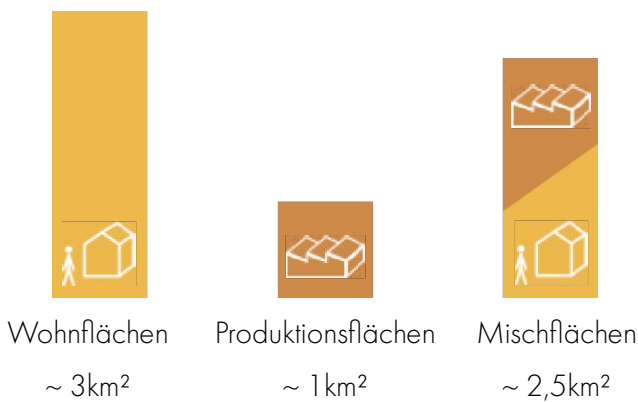


Abb. 132: Vorhandene Potenzialflächen zur Bebauung  
 \* Die Fläche der Boxen ist maßstabsgetreu zur Abb. 131

**Legende**

Bahntrassen	Grünräume	Zentrale Bereiche
neue S-Bahnstationen	Wald	Öffentl./Kultur. Einrichtungen
Autobahnen & Hauptstraßen	Parkflächen	Einzelhandel
Fußwege (Bestand/neu)	Friedhöfe	<b>Potenzialflächen zur Bebauung</b>
Radwege (Bestand/neu)	Durchgrünte Wohnkomplexe	Wohnen
Straßenbahn (Bestand/neu)	Grünraum geplant/ergänzt	Produktion
Kanal ohne Straßenbahn	Landwirtschaft	Mischnutzung
U1	Sportflächen	Einzelhandel
U2	Deponien	
U6 (Bestand/neu)	Blaue Ströme	

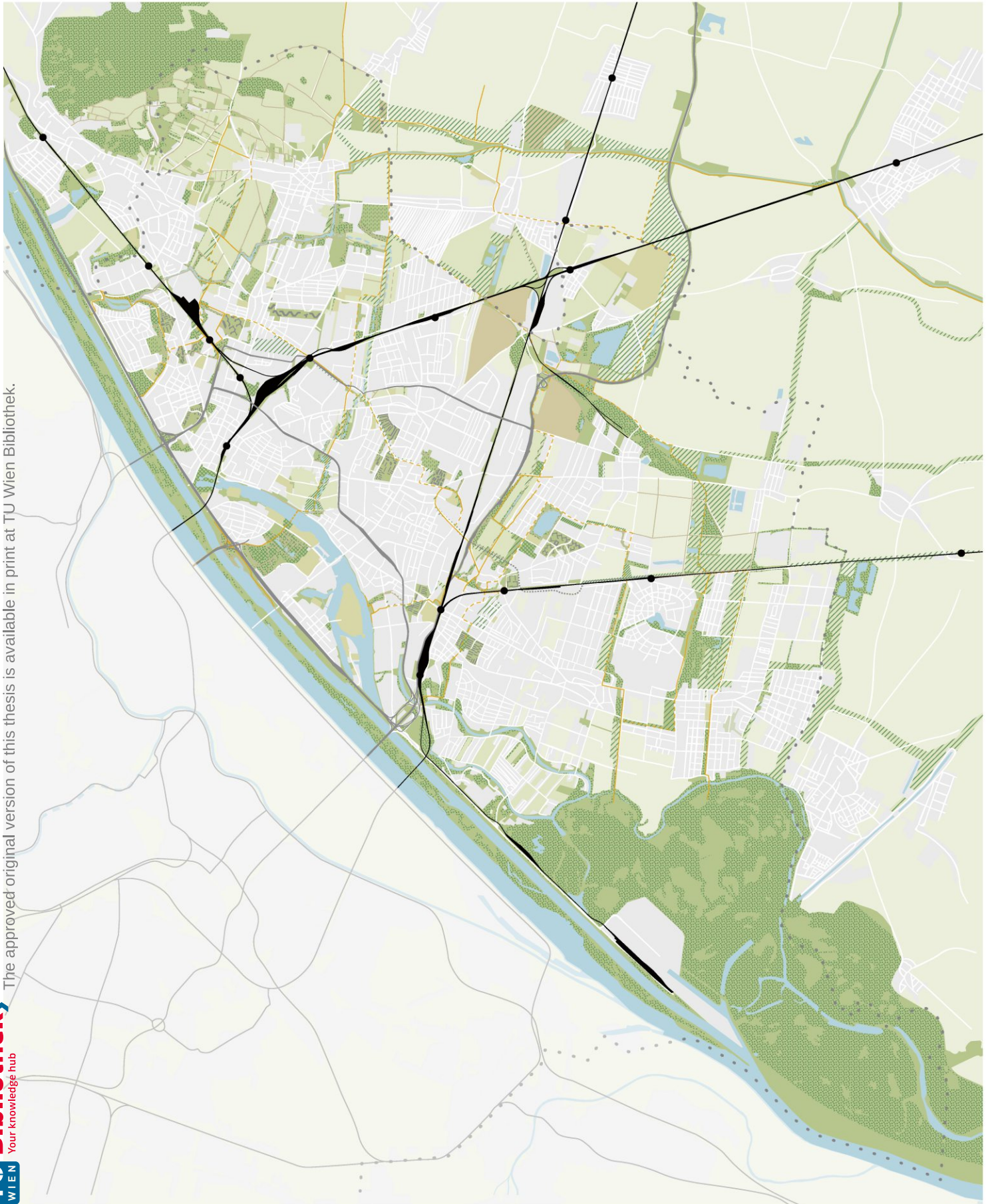


Abb. 86: Detaildarstellung Ströme

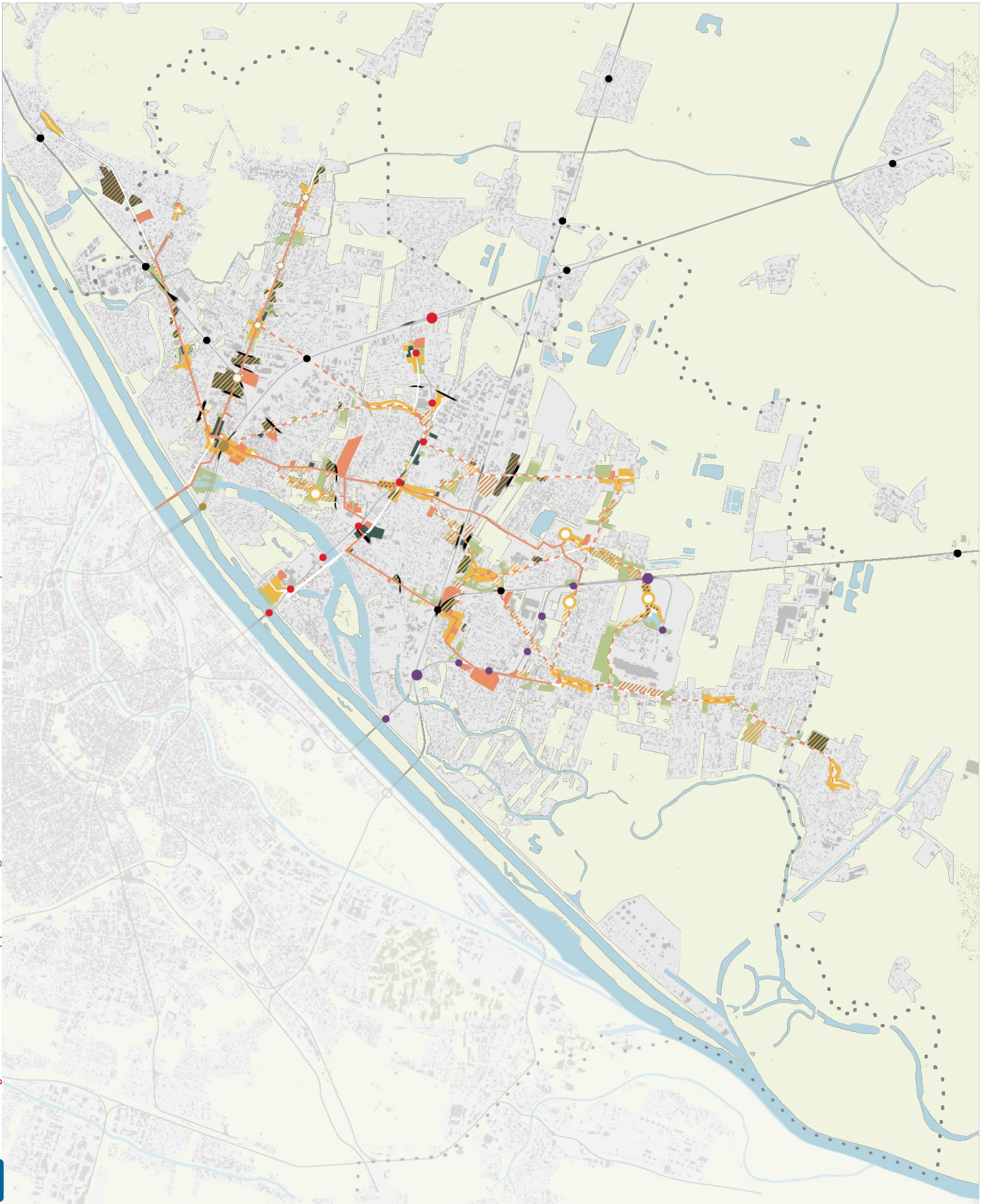
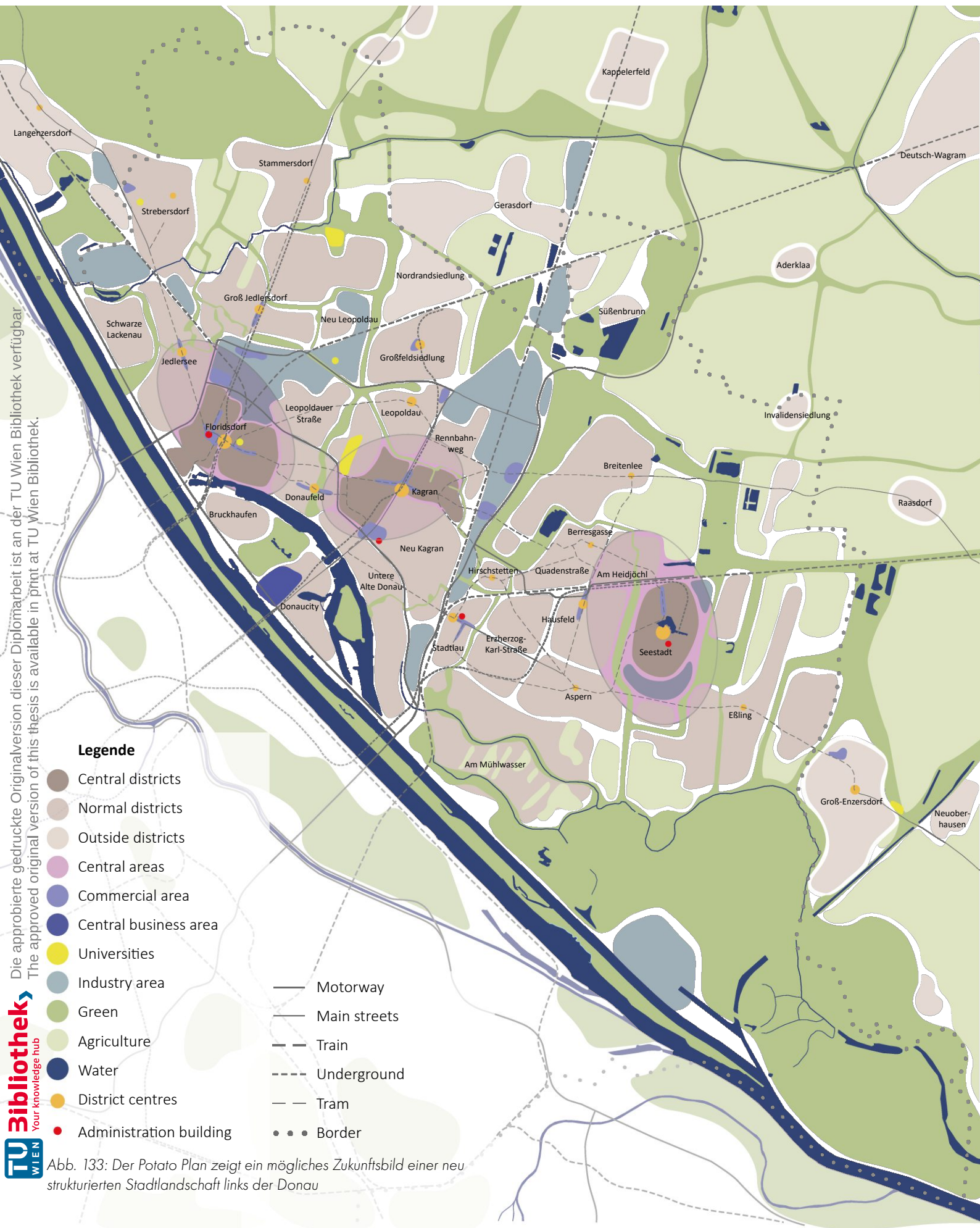


Abb. 101: Detaildarstellung Zentren und Kanäle

# 8. Fazit



Mit dieser Arbeit ist es gelungen Wien links der Donau mit einer neuen Identität zu präsentieren, die sich bewusst von der Logik der Kernstadt auf der anderen Flussseite abgrenzt. Die Analyse dieses Raumes zeigte, dass die Grundbedingungen auf beiden Donauseiten so unterschiedlich sind, dass die gesonderte Betrachtung des nordöstlichen Wiens zusätzlich zu den gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien erstrebenswert ist. Insbesondere aufgrund des hohen Entwicklungspotenzials dieses Gebietes, das immerhin fast ein Drittel der ganzen Stadtfläche und ein Fünftel der Stadtbevölkerung einnimmt, ist ihm eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuschreiben. Durch die Erstellung eines Potato Plans wurde die sozialräumliche und funktionale Struktur in Floridsdorf und der Donaustadt in einer abstrahierten Weise ermittelt und dadurch die Grundlage für darauf aufbauenden Strategien geschaffen.

Aus den Zwischenräumen des Potato Plans konnte ein Netz aus Strömen abgeleitet werden. Erstaunlicherweise sind bereits viele dafür nötige Korridore bisher von Bebauung freigehalten und benötigen nur eine qualitative Aufwertung. Durch die Transformierung von Straßenräumen und freistehenden Grundstücken konnten Möglichkeiten gefunden werden, die noch vorhandenen Lücken zu schließen und neue Verknüpfungen zu schaffen, ohne dafür stark in die gebaute Struktur eingreifen zu müssen. Die Freihaltung von zusammenhängenden Grünräumen ist in diesem Gebiet demnach weniger eine Frage der Flächenverfügbarkeit, sondern des politischen Willen. Das sich daraus ergebende Netz aus Grünen Strömen schafft es eine übergeordnete Struktur in die bestehende Stadt zu integrieren. Zugleich verknüpft dieses die beiden Bezirke mit dem Umland und sorgt dadurch für eine bessere Verschränkung zwischen Stadt und Land.

Ein zweites Netz auf einer städtischen Ebene sorgt dafür, dass die Zentren der Inseln über die sie umgebenden Ströme hinaus miteinander verbunden werden. Die hierfür notwendigen Verkehrsachsen, welche als Kanäle bezeichnet werden, sind größtenteils bereits vorhanden, bedingen jedoch einen Wandel vom derzeit dominierenden motorisierten Individualverkehr hin zu multimodalen Straßenräumen. Darüber hinaus tragen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und Funktionsmischungen dazu bei, dass die urbane Atmosphäre in den Zentren der Inseln gesteigert wird. Entlang der Kanäle ist eine Nachverdichtung möglich, wobei Kreuzungspunkte mit Grünen Strömen jedenfalls freigehalten werden müssen. Dadurch wurde die

Notwendigkeit verdeutlicht, zuvor den übergeordneten Grünraum zu sichern, bevor man an etwaige bauliche Entwicklungen denken kann.

Aus der Überlagerung der Ströme und Kanäle ergibt sich schließlich die angestrebte neu strukturierte Stadtlandschaft. Diese wird bildlich in einem neuen Potato Plan zusammengefasst, der nun eine Zukunftsvision Wiens links der Donau darstellt (Abb. 133). Die sozialräumlichen Inseln bestehen weiterhin, auch wenn sie sich entsprechend der Ströme transformieren und Neue hinzukommen. Die Kerne vieler dieser Inseln sind jene Subzentren, in denen das städtische Leben besonders wahrnehmbar wird. Zwischen den Inseln fließen die Ströme aus grauer, grüner und blauer Infrastruktur vorüber, welche sie sowohl voneinander abgrenzen, zugleich aber auch in eine übergeordnete Struktur einbetten.

An mehreren Stellen dieser Arbeit finden sich Anknüpfungspunkte, die zu inhaltlichen Vertiefungen anregen. Das entwickelte Netz der Ströme beispielsweise ist nicht als vollständig, sondern lediglich als Grundgerüst zu betrachten. Von diesem ausgehend können und sollen noch viele weitere Grünzüge ausgehen, die sich in alle Quartiere feinmaschig verzweigen. Auch die Vernetzung mit dem Umland bedarf einer genaueren Auseinandersetzung. Ein weiterer Aspekt, welcher einer weiterführenden Betrachtung jedenfalls wert wäre, ist die blaue Infrastruktur. Die von der einstigen Au abgeleiteten Bezeichnungen Inseln und Ströme werden zwar meistens nicht wörtlich eingesetzt, eröffnen trotzdem die Frage, ob vermehrt Wasserelemente wieder im Stadtgebiet etabliert werden können.

Ansonsten gilt der folgende Satz bisher nur metaphorisch: Wie der Fluss einst zur Stadt wurde, wird die Stadt nun wieder zum Fluss! Mit diesen Worten wird abschließend betont, dass diese Arbeit auch einen Denkanstoß leistet, Wien links der Donau unter einem neuen unvoreingenommenen Blickwinkel zu betrachten. Das idyllische Bild der ehemaligen Auenlandschaft in der gesamten Ausarbeitung soll daher abseits der analytischen und strategischen Betrachtungen auch Emotionen wecken. Damit wird das sonst im Schatten der historischen Kernstadt stehende Wien links der Donau in ein neues Licht gerückt. Die Vorteile dieses Gebietes gegenüber den dichten Gründerzeitvierteln auf der anderen Donauseite wurden durch den umfangreichen Grünraumbestand und den eigenständigen Charakter eindrücklich hervorgehoben. Dieses Potenzial gilt es auszuschöpfen!

## Literaturverzeichnis

APA-OTS (2010): Mittelwellen-Sendemasten am Bisamberg abgebaut. [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20100224\\_OTS0322/mittelwellen-sendemasten-am-bisamberg-abgebaut-bild](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20100224_OTS0322/mittelwellen-sendemasten-am-bisamberg-abgebaut-bild) (abgerufen am 15.03.2023).

Asfinag (Hrsg.) (2012): Das Autobahnnetz in Österreich: 30 Jahre Asfinag.

Asfinag (o.J.): S1 Wiener Außenring Schnellstraße: Schwechat bis Süßenbrunn. <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-bis-sussenbrunn/> (abgerufen am 15.03.2023).

Beer Romana (2022): Lobau könnte zu Parklandschaft werden. ORF. <https://science.orf.at/stories/3212768/> (abgerufen am 15.03.2023).

Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal (o.J.): Das Marchfeldkanal-Projekt in 5 Minuten. <https://marchfeldkanal.at/aktuell/das-marchfeldkanal-projekt-in-5-minuten/> (abgerufen am 15.03.2023).

Fink Anna Giulia, Kroisleitner Oona (2022): Wiener Lobau: Die Au trocknet aus. DerStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000132803669/wiener-lobau-die-au-trocknet-aus> (abgerufen am 15.03.2023).

Hertenberger Gerhard (2021): Der Schmah mit dem Begriff „Stadtstraße“. meinbezirk. [https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-regionauten-community/der-schmaeh-mit-dem-begriff-stadtstrasse\\_a5084911](https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-regionauten-community/der-schmaeh-mit-dem-begriff-stadtstrasse_a5084911) (abgerufen am 15.03.2023).

Hödl Johann (2009): Das Wiener U-Bahn-Netz: 200 Jahre Planungs- und Verkehrsgeschichte. Selbstverlag der Wiener Linien. Wien.

International Congress and Convention Association (ICCA) (2022): 2021 ICCA Ranking: Public Abstract. <https://www.iccaworld.org/cnt/Research/ICCA%20DPI%202021-%20Public%20Abstract.pdf> (abgerufen am 15.03.2023).

Laa Barbara (2021) In: Wissenschaftler warnen vor geplanter Wiener Stadtstraße. DerStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000125815860/wissenschaftler-warnen-vor-geplanter-wiener-stadtstrasse> (abgerufen am 20.03.2023).

MA 17 (Hrsg.) (2020): Integrations- und Diversitätsmonitor: Wien 2020. Wien.

MA 18 (2013): SozialraumAtlas: Sozialräumliche Cluster für Wien. Wien.

MA 18 (2016): Wohngebietstypen. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2014a): STEP 2025: Stadtentwicklungsplan Wien. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2014b): STEP 2025: Fachkonzept Mobilität. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2015): STEP 2025: Fachkonzept Grün- und Freiräume. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2017): STEP 2025: Fachkonzept Produktive Stadt. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2018): STEP 2025: Fachkonzept Öffentlicher Raum. Wien.

MA 18 (Hrsg.) (2019): STEP 2025: Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens. Wien.

MA 18 (o.J. a): aspern Die Seestadt Wiens. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/aspern-seestadt> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. b): Generelle Straßenbahnplanung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. c): Das Marchfeld – Die großen Landschaftsräume Wiens. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/landschaftsplanung/landschaftsraeume/marchfeld.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. d): Regionalpark DreiAnger die die Stadtregion Wien-Gerasdorf. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/landschaftsplanung/landschaftsraeume/dreianger/index.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. e): Zielgebiet Donauefeld: Neuer Stadtteil mit großem Grünanteil. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/zielgebiet-donauefeld> (abgerufen am 15.03.2023).



MA 18 (o.J. f): Neues Stadtquartier „Am langen Felde“. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/am-langen-felde> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. g): Breitenleer Straße Süd: Neues Quartier in der Donaustadt. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/breitenleer-strasse/> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. h): Entwicklungsgebiet – Erzherzog-Karl-Straße Süd. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/erzherzog-karl-strasse-sued-entwicklungsziele> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. i): Berresgasse: Neues lebendiges Stadtquartier in der Donaustadt. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/taedtebauliches-konzept-berresgasse> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. j): Stadtentwicklungsgebiet „Oberes Hausfeld“. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/taedtebauliches-konzept-berresgasse> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 18 (o.J. k): Stadtentwicklungsgebiet „Am Heidjöchl“. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/am-heidjoechl> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 21 (2014): Neu Leopoldau gemeinsam entwickeln. Wien.

MA 21 (2020): Generalisierte Flächenwidmung. Wien.

MA 21 (Hrsg.) (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt?: Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt. Wien.

MA 23 (2022): Bevölkerung nach Bezirken 2005 bis 2020. <https://wien1x1.at/bevoelkerungsentwicklung-2021/> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 23, Statistik Austria (2019): Kraftfahrzeugbestand nach Gemeindebezirken 2019. <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/kfz-bestand-bez.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 23, Statistik Austria (2022): Bevölkerungsdichte in Wien: Alle Wiener Bezirke im Vergleich, 2022. <https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 28 (o.J.): Stadtstraße Aspern – aktuelles Großbauprojekt. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/stadtstrasse/index.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 41 (Hrsg.) (2014): STEP 2025: Fachkonzept Hochhäuser. Wien.

MA 45 (o.J. a): Rekordhochwasser 2013 – Rückblick. <https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/hochwasserschutz/donau/hochwasser-2013.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 45 (o.J. b): Donauinsel. <https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/donauinsel/> (abgerufen am 19.03.2023).

MA 45 (o.J. c): Daten und Fakten – Die Alte Donau. <https://www.wien.gv.at/umwelt/gewaesser/alte-donau/daten-fakten.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 49 (o.J. a): Lobau – Wiens Beitrag zum Nationalpark. <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/nationalpark/lobau/index.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 49 (o.J. b): Erholungsgebiet Bisamberg. <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/bisamberg.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 49 (o.J. c): Norbert-Scheid-Wald. <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/wienerwald/norbert-scheid-wald.html> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 53 (2010): Wiener Grüne starten Initiative für Grünoase Donaufeldbach. <https://www.wien.gv.at/presse/2010/08/16/wiener-gruene-starten-initiative-fuer-gruonoase-donaufeldbach> (abgerufen am 15.03.2023).

MA 53 (2022): Sima/Papai: Aus geplanter Autobahn wird erste Öffi- und Radfahrstraße Wiens!. <https://www.wien.gv.at/presse/2022/10/19/sima-papai-aus-geplanter-autobahn-wird-erste-oeffi-und-radfahrstrasse-wiens> (abgerufen am 15.03.2023).

Mobilitätsagentur Wien (2022): Floridsdorf: Klima-Highway statt Autobahn. <https://www.fahrradwien.at/2022/10/19/floridsdorf-klima-highway-statt-autobahn/> (abgerufen am 15.03.2023).

Mobilitätsagentur Wien (2022): Radkarte Wien.

Mobilitätsagentur Wien (2022): Radwegoffensive Donaustadt: Zahlreiche neue Radverbindungen für den 22. Bezirk. <https://www.fahrradwien.at/2022/02/17/radwegoffensive-donaustadt/> (abgerufen am 15.03.2023).

Nationalpark Donau-Auen GmbH (o.J.): Der Weg zum Nationalpark. <https://www.donauauen.at/wissen/geschichte/kurzfassung> (abgerufen am 15.03.2023).

Preusser Agnes (2011): U6-Verlängerung gefordert. Meinbezirk. [https://www.meinbezirk.at/floridsdorf/c-lokales/u6-verlaengerung-gefordert\\_a58215](https://www.meinbezirk.at/floridsdorf/c-lokales/u6-verlaengerung-gefordert_a58215) (abgerufen am 15.03.2023).

Schmid (2013): Stadt am Fluss: Wiener Häfen als sozio-naturale Schauplätze von der frühen Neuzeit bis nach dem Zweiten Weltkrieg. Innsbrucker Studienverlag. Innsbruck.

Schnur Olaf (2008): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. Springer Verlag. Wiesbaden.

Šećerović Antonio (2022): Gewessler will Lobautunnel-Bau über Gesetz stoppen. Meinbezirk. [https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/gewessler-will-lobautunnel-bau-ueber-gesetz-stoppen\\_a5618206](https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/gewessler-will-lobautunnel-bau-ueber-gesetz-stoppen_a5618206) (abgerufen am 15.03.2023).

Stadt Wien (Hrsg.) (2014): Smart City Wien Rahmenstrategie. Wien.

Stadt Wien (Hrsg.) (2022): Smart Klima City Strategie Wien. Wien.

Statistik Austria (2022): Einwohnerzahl und Komponenten der Bevölkerungsentwicklung: Gemeinde Eisenstadt. <https://www.statistik.at/blickgem/pr1/g10101.pdf> (abgerufen am 15.03.2023).

StudioVlayStreeruwitz ZT-GmbH, Carla Lo Landschaftsarchitektur (2018): Städtebaulicher Wettbewerb Quartier Seeterrassen: Der Coup am See. <https://www.vlst.at/prj/der-coup-am-see/#1> (abgerufen am 19.03.2023).

Umweltbundesamt GmbH (Hrsg.) (2000): Biologische Landwirtschaft im Marchfeld. Wien.

Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie (o.J. a): Kommunalen Wohnbau. <http://www.dasrotewien.at/seite/kommunaler-wohnbau> (abgerufen am 15.03.2023).

Weblexikon der Wiener Sozialdemokratie (o.J. b): Gänsehäufel. <http://www.dasrotewien.at/seite/gaensehaeufel> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien 3420 Aspern Development AG, MA 18 (Hrsg.) (2009): Partitur des öffentlichen Raums: Planungshandbuch. Wien.

Wien Geschichte Wiki (2020a): Floridsdorf (ehemalige Gemeinde). [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Floridsdorf\\_\(ehemalige\\_Gemeinde\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Floridsdorf_(ehemalige_Gemeinde)) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2020b): Donauregulierung. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauregulierung> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2020c): Alliierte Besatzung. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Alliierte\\_Besatzung](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Alliierte_Besatzung) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2021a): Prager Straße. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Prager\\_Stra%C3%9Fe](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Prager_Stra%C3%9Fe) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2021b): Brünner Straße. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Br%C3%BCnner\\_Stra%C3%9Fe](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Br%C3%BCnner_Stra%C3%9Fe) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2021c): Am Freihof (Siedlung). [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Am\\_Freihof\\_\(Siedlung\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Am_Freihof_(Siedlung)) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2021d): Donau-Oder-Kanal. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donau-Oder-Kanal> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022a): Floridsdorf. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Floridsdorf> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022b): Donaustadt. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donaustad> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022c): Leopoldstadt. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Leopoldstadt> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022d): Stadterweiterung. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadterweiterung> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022e): Johann Prix. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Johann\\_Prix](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Johann_Prix) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022f): Gaswerk Leopoldau. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gaswerk\\_Leopoldau](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gaswerk_Leopoldau) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022g): Flugfeld Aspern. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Flugfeld\\_Aspen](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Flugfeld_Aspen) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022h): Ständestaat. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/St%C3%A4ndestaat> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022i): Schwarzes Wien. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Schwarzes\\_Wien](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Schwarzes_Wien) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022j): Siedlungsbau im schwarzen Wien. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Siedlungsbau\\_im\\_schwarzen\\_Wien](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Siedlungsbau_im_schwarzen_Wien) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022k): Erwerbslosensiedlung Leopoldau. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Erwerbslosensiedlung\\_Leopoldau](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Erwerbslosensiedlung_Leopoldau) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022l): Rotes Wien. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Rotes\\_Wien](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Rotes_Wien) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022m): Bautätigkeit im schwarzen Wien. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Baut%C3%A4tigkeit\\_im\\_schwarzen\\_Wien](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Baut%C3%A4tigkeit_im_schwarzen_Wien) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022n): Wiener Internationale Gartenschau. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wiener\\_Internationale\\_Gartenschau](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wiener_Internationale_Gartenschau) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022o): Donauturm. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauturm> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022p): Vienna International Centre. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Vienna\\_International\\_Centre](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Vienna_International_Centre) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022q): Trabrenngründe-Hof. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Trabrenngr%C3%BCnde-Hof> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022r): Großfeldsiedlung. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Gro%C3%9Ffeldsiedlung> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022s): Donauinsel. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauinsel> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022t): Donauuferautobahn (A22). [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauuferautobahn\\_\(A\\_22\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauuferautobahn_(A_22)) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022u): Wald- und Wiesengürtel. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wald-\\_und\\_Wieseng%C3%BCrte](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wald-_und_Wieseng%C3%BCrte) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2022v): Donau-City. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Donau-City> (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2023a): Karl Lueger. [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Karl\\_Lueger](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Karl_Lueger) (abgerufen am 15.03.2023).

Wien Geschichte Wiki (2023b): Reichsbrücke. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Reichsbr%C3%BCcke> (abgerufen am 15.03.2023).

Wiener Linien (2022): Die Geschichte der U6: Teil 2. <https://blog.wienerlinien.at/die-geschichte-der-u6-teil-2/> (abgerufen am 15.03.2023).

Wiener Wohnen (o.J.): Gemeindebaubeschreibungen. <https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/gemeindebaubeschreibungen.html?gbSearchDistrict=&gbSearchStreet=&gbSearchYear=&gbSearchArchitect=&gbSearchFlatCount=&page=1&rows=100&sorting=3,asc,0> (abgerufen am 15.03.2023).

Wikipedia (2022a): Transdanubien. <https://de.wikipedia.org/wiki/Transdanubien> (abgerufen am 13.03.2023)

Wikipedia (2022b): Verschiebebahnhof Breitenlee. [https://de.wikipedia.org/wiki/Verschiebebahnhof\\_Breitenlee](https://de.wikipedia.org/wiki/Verschiebebahnhof_Breitenlee) (abgerufen am 15.03.2023).

Wikipedia (2022c): U-Bahn-Linie U2 (Wien). [https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahn-Linie\\_U2\\_\(Wien\)](https://de.wikipedia.org/wiki/U-Bahn-Linie_U2_(Wien)) (abgerufen am 15.03.2023).

Zentrum für Umweltgeschichte (ZUG) (Hrsg.) (2019): Wasser Stadt Wien: Eine Umweltgeschichte. Universität für Bodenkultur Wien. Technische Universität Wien. Wien.

Züger Mirijam, Christiaanse Kees (2018): The Potato Plan Collection: 40 cities through the lens of Patrick Abercrombie. nai010 publishers. Rotterdam.



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Wien rechts (blaugrün) und links (orange) der Donau (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 2: Fotocollage Wien links der Donau (Quelle: eigene Darstellung 2018-2023)

Abb. 3: Josephinische Landesaufnahme Wien und Umgebung  
(Quelle: anonym (1773-1781): Historische Landkarte Josephinische Landesaufnahme: Wien und Umgebung)

Abb. 4: Orthofoto Wien 2021  
(Quelle: MA 41 (2021): Orthofoto Wien)

Abb. 5: Flächenvergleich Wien links und rechts der Donau  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 18 (2020): Realnutzungskartierung Wien; eigene Berechnung 2023)

Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung Wiens links und rechts der Donau von 1869 bis 2021 bezogen auf das heutige Stadtgebiet  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf:  
Wien Geschichte Wiki (2021): Bevölkerung,  
Statistik Austria (2009): Volkszählung vom 15. Mai 2001: Endgültige Wohnbevölkerung und Bürgerzahl (mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869),  
Statistik Austria, MA23 (2022): Bevölkerungsentwicklung 2021)

Abb. 7: Vergleich der durchschnittlichen Wohndichte zwischen Wien links und rechts der Donau  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf:  
Wien Geschichte Wiki (2021): Bevölkerung,  
Statistik Austria (2009): Volkszählung vom 15. Mai 2001: Endgültige Wohnbevölkerung und Bürgerzahl (mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869),  
Statistik Austria, MA23 (2022): Bevölkerungsentwicklung 2021 (vorläufige Daten),  
MA 18 (2020): Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Bezirken)

Abb. 8: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1825  
(Quelle: Zentrum für Umweltgeschichte (Hrsg.) (2019): Wasser Stadt Wien, 73)

Abb. 9: Wiener Wasserlandschaft vor der ersten Donauregulierung: Der hellblaue Bereich zeigt den seitlichen Überschwemmungsbereich der Donau-Auen  
(Quelle: Zentrum für Umweltgeschichte (Hrsg.) (2019): Wasser Stadt Wien, 320)

Abb. 10: Floridsdorfer Spitz: links Prager Straße, rechts Brünner Straße, mittig Amtshaus für den 21. Bezirk  
(Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 11.: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1883  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf k. k. Militär-geographisches Institut (1883): Plan der Stadt Wien und Umgebung im Jahr 1883)

Abb. 12: Plan der Donauregulierung und Bebauung der „Donaustadt“  
(Quelle: Donau-Regulierungs-Kommission, Felder (1874): Plan der Donau-Regulierung bei Wien)

Abb. 13: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1909  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf Lechner (1909): Plan der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien)

Abb. 14: Verschiebebahnhof Breitenlee und geplanter Hafen Groß-Enzersdorf  
(Quelle: anonym (1948). In: Zeitschrift des österreichischen Ingenieur-Vereines, Hauptteil 1948)

Abb. 15: Gemeindebau „Schlingerhof“ (Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 16: Siedlung „Am Freihof“ (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 17: Strandbad Gänsehäufel (Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 18: links Orthofoto Großfeldsiedlung 2021, rechts Orthofoto Erwerbslosensiedlung Leopoldau 1938  
(Quelle: MA 41 (2021): Orthofoto Wien,  
MA 41 (1938): Orthofoto Wien)

Abb. 19: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1938  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (1938): Orthofoto Wien)

- Abb. 20: Groß-Wien unter der NS-Zeit  
(Quelle: Kartographische Anstalt Freytag-Berndt und Artaria (1940): Reichsgau Wien)
- Abb. 21: Ölhafen Lobau, rechts Beginn des Donau-Oder-Kanals (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 22: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1956  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (1956): Orthofoto Wien)
- Abb. 23: Donaupark mit Donauturm im Hintergrund (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 24: Vienna International Centre (Quelle: eigene Darstellung 2021)
- Abb. 25: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1976  
Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (1976): Orthofoto Wien)
- Abb. 26: Blick auf die Neue Donau, Donauinsel und Donau vom Leopoldsberg (Quelle: eigene Darstellung 2017)
- Abb. 27: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 1992  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (1992): Orthofoto Wien)
- Abb. 28: Marchfeldkanal (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 29: Donaacity mit DC-Tower in der Mitte (eigene Darstellung 2021)
- Abb. 30: Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung um 2021  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2021): Orthofoto Wien)
- Abb. 31: Seestadt Aspern (Quelle: eigene Darstellung 2020)
- Abb. 32: Statistischer Vergleich zwischen Wien links und rechts der Donau  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf:  
MA 18 (2020): Stadtgebiet nach Nutzungsklassen und Bezirke,  
MA 42 (2021): Straßenbäume nach Baumgattung und Bezirken,  
MA 7 (o.J.): Wiener Theater nach Bezirken,  
MA 23 (2019): Krankenanstalten in Wien,  
MA 23 (2019): Krafffahrzeuge nach Gemeindebezirken)
- Abb. 33: Schematische Darstellung der wichtigsten Infrastrukturlinien Wiens (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 34: Leitbild Siedlungsentwicklung 2025  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2014): STEP 2025, 67)
- Abb. 35: Leitbild Grünraum 2025  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2015): STEP 2025, 123)
- Abb. 36: Räumliches Leitbild polyzentrale Stadtstruktur  
(Quelle: (MA 18 (Hrsg.) (2019): STEP 2025: Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens, 97)
- Abb. 37: Leitbild Produktive Stadt  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2017): STEP 2025: Fachkonzept Produktive Stadt, 107)
- Abb. 38: Hochhauskonzept - Einteilung der Landschaftsbereiche  
(Quelle: MA 41 (Hrsg.) (2014): STEP 2025: Fachkonzept Hochhäuser, 20-21)
- Abb. 39: Schematische Darstellung des Hochhauskonzept für die „Transdanubische Ausdehnung“  
(Quelle: MA 41 (Hrsg.) (2014): STEP 2025: Fachkonzept Hochhäuser, 58)
- Abb. 40: Zielgebiet U2  
(Quelle: MA 21 (Hrsg.) (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt?, 12-13)
- Abb. 41: Entwicklungsschwerpunkte Zielgebiet U2  
(Quelle: MA 21 (Hrsg.) (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt?, 94-95)
- Abb. 42: S1 Spange und Stadtstraße  
(Quelle: Asfinag (2016): S1 Wiener Außenring Schnellstraße: Neubau Spange Seestadt Aspern. [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at) (abgerufen am 16.03.2023))

- Abb. 43: Geplanter Straßenbahnausbau  
(Quelle: MA 18 (o.J.): Generelle Straßenbahnplanung. [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) (abgerufen am 16.03.2023))
- Abb. 44: Übergeordnete Grünräume (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 45: Bisamberg (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 46: Lobau (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 47: Donauinsel und Neue Donau (Quelle: eigene Darstellung 2021)
- Abb. 48: Alte Donau (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 49: Marchfeld (Quelle: eigene Darstellung 2021)
- Abb. 50: Regionalpark DreiAnger (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 51: Norbert-Scheed-Wald (Quelle: eigene Darstellung 2021)
- Abb. 52: Stadtentwicklungsgebiete links der Donau (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 53: Lageplan Neu Leopoldau  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2016): Neu Leopoldau! In Arbeit. Zeitung zur Ausstellung in der Wiener Planungswerkstatt, 4)
- Abb. 54: Leitbild Donaufeld  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2017): Wien in Arbeit: Donaufeld in Arbeit. Zeitung zur Ausstellung in der Wiener Planungswerkstatt, 4)
- Abb. 55: Masterplan Am langen Felde  
(Quelle: Shibukawa Eder Architects, (2017): Masterplan am Langen Felde. <https://www.sea.gmbh/de> (abgerufen am 17.03.2023))
- Abb. 56: Masterplan Erzherzog-Karl-Straße Süd  
(Quelle: Superblock ZT GmbH, YEWO Landscapes GmbH (2022): <https://www.superblock.at> (abgerufen am 17.03.2023))
- Abb. 57: Städtebauliches Konzept Berresgasse  
(Quelle: MA 21 (2014): Kooperatives Planungsverfahren Berresgasse, 4)
- Abb. 58: Masterplan Oberes Hausfeld  
(Quelle: superwien architektur ZT GmbH (2015): <https://aut.cc/veranstaltungen/vortrag-roland-gnaiger> (abgerufen am 17.03.2023))
- Abb. 59: Strukturkonzept Pfalzgasse/Am Heidjöchl  
(Quelle: (MA 21 (Hrsg.) (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt?, 99)
- Abb. 60: Masterplan Seestadt  
(Quelle: Tovatt Architects and Planners (2007). In: MA 21 (2019): aspern Seestadt: Die Sicht der Stadtplanung. [https://www.pt.rwth-aachen.de/global/show\\_document.asp?id=aaaaaaaaakprsde](https://www.pt.rwth-aachen.de/global/show_document.asp?id=aaaaaaaaakprsde) (abgerufen am 17.03.2023))
- Abb. 61: Analyse Grünraum  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2021): Orthofoto Wien, (MA 18 (Hrsg.) (2015): STEP 2025: Fachkonzept Grün- und Freiräume, 3)
- Abb. 62: Leitbild Grünräume Wien  
(Quelle: MA 18 (Hrsg.) (2015): STEP 2025: Fachkonzept Grün- und Freiräume, 3)
- Abb. 63: Analyse Verkehrsinfrastruktur  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf Mobilitätsagentur Wien (2022): Radkarte Wien)
- Abb. 64: Analyse Zentren  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 18 (Hrsg.) (2019): STEP 2025: Mittelpunkte des städtischen Lebens, 97)



Abb. 65: Analyse Nutzungskategorien nach Flächenwidmungsplan

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 21 (2020): Generalisierter Flächenwidmungsplan, Land NÖ (2022): Flächenwidmungsplan)

Abb. 66: Generalisierter Flächenwidmungsplan der Stadt Wien

(Quelle: MA 21 2020: Generalisierter Flächenwidmungsplan. [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) (abgerufen am 17.03.2023))

Abb. 67: Analyse Gebäudetypologien

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 18 (2016): Wohngebietstypen auf Basis baulicher Merkmale 2016. [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) (abgerufen am 17.03.2023))

Abb. 68: Wohngebietstypen

(Quelle: MA 18 2016): Wohngebietstypen auf Basis baulicher Merkmale 2016. [www.wien.gv.at](http://www.wien.gv.at) (abgerufen am 17.03.2023))

Abb. 69: Analyse Nachbarschaften

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf Schwarzplan.EU (o.J.): Schwarzplan Wien und Umgebung. <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien/> (abgerufen am 19.03.2023))

Abb. 70: Orthofoto 2021

(Quelle: MA 41 (2021): Orthofoto Wien)

Abb. 71: Analyse räumliche Inseln

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf Schwarzplan.eu (o.J.): Schwarzplan Wien und Umgebung. <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien/> (abgerufen am 19.03.2023))

Abb. 72 Schwarzplan Wien und Umgebung

(Quelle: Schwarzplan.eu (o.J.): Schwarzplan Wien und Umgebung. <https://schwarzplan.eu/lageplan-wien/> (abgerufen am 19.03.2023))

Abb. 73: Sozialräumliche Analyse

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 18 (2013): Sozialraumatlas Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/sozialraeumliche-cluster-2012.pdf> (abgerufen am 19.03.2013))

Abb. 74: Clusteranalyse Sozialraumatlas der Stadt Wien

(Quelle: MA 18 (2013): Sozialraumatlas Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/sozialraeumliche-cluster-2012.pdf> (abgerufen am 19.03.2013))

Abb. 75: Potato Plan London

(Quelle: Abercromby, Forshaw (1943). In: Züger, Christiaanse (2018): Potato Plan Collection, 10-11)

Abb. 76: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau – Grünräume (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 77 Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Industrie und Gewerbe (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 78: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Districts 1 (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 79: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Districts 2 (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 80: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau - Zentrale Zonen und Entwicklungsgebiete (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 81: Entwicklung des Potato Plans für Wien links der Donau – Zentralitäten (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 82: Finaler Potato Plan Wien links der Donau (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 83: Invertierter Potato Plan (Quelle: eigene Darstellung)

Abb. 84: Konzeptdarstellung Ströme

(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2021): Orthofoto Wien)

Abb. 85: Schemenquerschnitt Blaue, Grüne und Graue Ströme (Quelle: eigene Darstellung)

- Abb. 86: Detaildarstellung Ströme  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf:  
MA 41 (2021): Orthofoto Wien,  
MA 18 (Hrsg.) (2015): STEP 2025: Fachkonzept Grün- und Freiräume, 3)
- Abb. 87: Detaildarstellung Grüner Strom A (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 88: Fotostrecke Grüner Strom A (Quelle: eigene Darstellung 2022-2023)
- Abb. 89: Detaildarstellung Grüner Strom B (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 90: Fotostrecke Grüner Strom B (Quelle: eigene Darstellung 2022-2023)
- Abb. 91: Detaildarstellung Grüner Strom C (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 92: Fotostrecke Grüner Strom C (Quelle: eigene Darstellung 2022-2023)
- Abb. 93: Detaildarstellung Grüner Strom D (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 94: Fotostrecke Grüner Strom D (Quelle: eigene Darstellung 2022-2023)
- Abb. 95: Detaildarstellung Grüner Strom E (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 96: Fotostrecke Grüner Strom E (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 97: Detaildarstellung Grüner Strom F (Quelle: siehe Abb. 86)
- Abb. 98: Fotostrecke Grüner Strom F (Quelle: eigene Darstellung 2022-2023)
- Abb. 99: Konzeptdarstellung Zentren und Kanäle  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2021): Orthofoto Wien)
- Abb. 100: Schemenquerschnitt Kanäle (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 101: Detaildarstellung Zentren und Kanäle (Quelle: eigene Darstellung)  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf:  
MA 41 (2021): Orthofoto Wien,  
MA 18 (Hrsg.) (2019): STEP 2025: Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens, 97)
- Abb. 102: Schema Verkehrsflächenaufteilung an den Kanälen vorher (links) und nachher (rechts) (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 103: Schema Zentralitäten (Quelle: eigene Darstellung)
- Abb. 104: Axonometrie Großjedlersdorf im Bestand (oben) und nach Umsetzung der Maßnahmen (unten)  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2013): Generalisiertes Dachmodell)
- Abb. 105: Detaildarstellung Einzugsbereich Floridsdorf (Quelle: siehe Abb. 101)
- Abb. 106: Hauptzentrum Floridsdorf (Quelle: eigene Darstellung 2023)
- Abb. 107: Quartierszentrum Jedlesee (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 108: Nachbarschaftszentrum Strebersdorf (Quelle: eigene Darstellung 2023)
- Abb. 109: Nachbarschaftszentrum Langenzersdorf (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 110: Quartierszentrum Großjedlersdorf (Quelle: eigene Darstellung 2023)
- Abb. 111: Nachbarschaftszentrum Stammersdorf (Quelle: eigene Darstellung 2023)
- Abb. 112: Quartierszentrum Donauefeld (Quelle: eigene Darstellung 2022)
- Abb. 113: Axonometrie Hirschstetten im Bestand (oben) und nach Umsetzung der Maßnahmen (unten)  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf MA 41 (2013): Generalisiertes Dachmodell)

Abb. 114: Detaildarstellung Einzugsbereich Kagran (Quelle: siehe Abb. 101)

Abb. 115: Hauptzentrum Kagran (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 116: Quartierszentrum Donaucity (Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 117: Nachbarschaftszentrum Leopoldau (Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 118: Quartierszentrum Citygate (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 119: Quartierszentrum Großfeldsiedlung (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 120: Quartierszentrum Stadlau (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 121: Nachbarschaftszentrum Hirschstetten (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 122: Axonometrie Hauptzentrum Seestadt in Zukunft  
(Quelle: eigene Darstellung basierend auf Studio VlayStreeruwitz ZT-GmbH, Carla Landschaftsarchitektur (2018):  
Wettbewerbssieger Quartier Seeterrassen: Der Coup am See)

Abb. 123: Detaildarstellung Einzugsbereich Seestadt (Quelle: siehe Abb. 101)

Abb. 124: Hauptzentrum Seestadt (Quelle: eigene Darstellung 2022)

Abb. 125: Quartierszentrum Hausfeld (Quelle: eigene Darstellung 2021)

Abb. 126: Nachbarschaftszentrum Breitenlee (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 127: Nachbarschaftszentrum Berresgasse (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 128: Nachbarschaftszentrum Aspern (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 129: Nachbarschaftszentrum Essling (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 130: Quartierszentrum Groß-Enzersdorf (Quelle: eigene Darstellung 2023)

Abb. 131: Überlagerung der Ströme und Kanäle mit Potenzialflächen zur Bebauung (Quelle: siehe Abb. 86 und  
Abb. 101)

Abb. 132: Vorhandene Potenzialflächen zur Bebauung (Quelle: eigene Darstellung, eigene Berechnung)

Abb. 133: Der Potato Plan zeigt ein mögliches Zukunftsbild einer neu strukturierten Stadtlandschaft links der Donau  
(Quelle: eigene Darstellung)

