



architektur +  
raumplanung

DIPLOMARBEIT

# URBA(H)N LANDPORTS VIENNA

Rückgrat eines klimafreundlichen multimodalen Güterverkehrssystem

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
Diplom-Ingenieur / Diplom-Ingenieurin eingereicht an der TU-Wien,  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

-----  
Submitted in satisfaction of the requirements for the degree of DiplomIngenieur /  
Diplom- Ingenieurin  
at the TU Wien, Faculty of Architecture and Planning

von

**Matthias Ullly**  
01325417

Betreuer: Univ.Prof.in Dipl.-Ing. Ute Schneider  
Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, E 260  
Forschungsbereich Städtebau und Entwerfen, E 260-01  
Technische Universität Wien,  
Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 06.03.2025

# KURZFASSUNG

## **Urba(h)n Landports Vienna**

Rückgrat eines klimafreundlichen multimodalen Güterverkehrssystems

Ausgangspunkt der vorliegenden Arbeit ist sowohl die analytische Betrachtung des aktuellen Güterverkehrssystems und seiner Auswirkungen als auch die Untersuchung des Potentials einer Verlagerung auf schienengebundenen Verkehrsträgern basierenden Warenverkehr. Im Fokus dieser Untersuchung stehen insbesondere die Wiener Umschlagplätze des Schienengüterverkehrs, die eine Schlüsselrolle bei dieser Verlagerung einnehmen können. Diese Thesen hebt das oft übersehene Potential dieser Bahnareale hervor, plädiert für deren Fortbestehen, Reaktivierung, Ausbau und sieht sie als Chance und Beitrag zur Verkehrswende.

Die Arbeit konzentriert sich auf die Themenschwerpunkte: 1. Infrastruktur & City Logistik, 2. Urbane Produktivität & Urbaner Freiraum, 3. Regionalität & Kreislaufwirtschaft, 4. Energieerzeugung & Naturraum.

Dabei werden u.a. folgende Fragen adressiert. Welche Rolle können die Wiener Bahnareale in einer auf multimodalen und klimagerechten Verkehrsträgern ausgerichteten City Logistik übernehmen und wie können weitere Funktionen integriert werden? Wie können periphere, an die Bahn angegliederte Produktionsräume klimagerechter werden und in Symbiose mit urbanem Freiraum treten? Welches Potential bieten an die Bahn angegliederte Großstrukturen für ein zirkuläres Wirtschaftssystem? Wie kann eine Symbiose zwischen nachhaltiger Energieerzeugung, Bahnstrukturen und urbanen Naturraum entstehen?

Aufbauend auf dieser Basis wird das Entwicklungsszenario der „URBA(H)N LANDPORTS VIENNA“ auf verschiedenen Maßstabsebenen aufgezeigt und visualisiert. Diese Arbeit setzt sich dafür ein, die oftmals als Barriere gesehene Umschlagplätze des Schienengüterverkehrs als Potentialräume zu sehen, um ihnen bei zukünftigen städtebaulichen Planungen erhöhte Aufmerksamkeit entgegenzubringen.

Die Thesen zielt darauf ab, das Potential der dabei entstehenden Synergien aufzuzeigen, um es in den aktuellen Planungsstrategien und im städtebaulichen Diskurs weiter zu verankern und konkrete Handlungsmaßnahmen daraus zu entwickeln.

# ABSTRACT

## ***Urba(h)n Landports Vienna***

Backbone of a climate-friendly multimodal freight transport system

The starting point of this study is the analytical examination of the current freight transport system and its effect as well as the investigation of the potential for a transformation to a goods transport system based on climate-friendly modes of mobility. This study focuses in particular on Vienna's inner-city rail-bound freight transfer points, which can play a key role in shifting freight traffic away from the roads. This thesis emphasizes the often overlooked potential of these facilities, argues for their continued existence, reactivation and expansion and sees them as an opportunity and contribution to the transport transition.

The paper focuses on the main topics 1. infrastructure & city logistics, 2. regionality & circular economy, 3. urban productivity & urban open space, 4. energy production & natural space.

The following questions will be addressed. What role can the Viennese railroad areas play in a city logistics system based on multimodal and climate-friendly modes of transport and how can further functions be integrated? How can peripheral production areas connected to the railroad become more climate-friendly and enter into symbiosis with urban open space? What potential offer large-scale structures connected to the railroad for a circular economic system? How can a symbiosis between sustainable energy production, railroad structures & urban natural space be created?

Based on this framework, the development scenario of the "URBA(H)N LANDPORTS VIENNA" is shown and visualized on different scale levels. This thesis is committed to seeing the rail-bound freight handling areas, which are often seen as barriers, as potential spaces in order to give them greater attention in future urban development planning. The aim is to demonstrate the potential of the resulting synergies in order to further anchor them in current planning strategies and urban development discourse and to develop concrete measures for action.

# INHALT

## TEIL 1 - EINLEITUNG

<b>1.1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>8</b>
1.1.1	Methodik der Arbeit	10
1.1.2	Schwerpunktsetzung & Limitationen	11

## TEIL 2 - PLÄDOYER FÜR DIE BAHN

<b>2.1</b>	<b>TEN - V</b>	<b>14</b>
2.1.1	TEN - V Europäische Vision	14
2.1.2	Wien - Bratislava als Knotenpunkt des TEN - V Netzes	18
2.1.3	TEN - V Erweiterung nach Osten	20
<b>2.2</b>	<b>Die Bahn als Gütertransporter</b>	<b>22</b>
2.2.1	Die Wiener Warenumsschlagplätze	25
2.2.2	Zukünftige Entwicklung des Bahnverkehr	26
2.2.3	Der Wiener Diskurs um den Gütertransport	27
2.2.4	Von der Straße auf die Straßenbahn	28
<b>2.3</b>	<b>Fazit - Teil 2</b>	<b>32</b>

## TEIL 3 - HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER WIENER BAHN

<b>3.1</b>	<b>Entwicklung der Eisenbahn</b>	<b>36</b>
3.1.1	Transformative Auswirkungen der Eisenbahn	38
3.1.2	Die Wiener Schieneninfrastruktur	44
<b>3.2</b>	<b>Eisenbahn &amp; Produktive Stadt</b>	<b>50</b>
<b>3.3</b>	<b>Historische Umschlagplätze</b>	<b>56</b>
<b>3.4</b>	<b>Fazit - Teil 3</b>	<b>62</b>

## TEIL 4 - ANALYSE DER AUSGANGSLAGE

<b>4.1</b>	<b>Analyse der Ausgangslage</b>	<b>66</b>
4.1.1	Infrastruktur & City Logistik	68
4.1.2	Regionalität & Kreislaufwirtschaft	72
4.1.3	Urbane Produktivität & urbaner Freiraum	76
4.1.4	Energieerzeugung & Naturraum	80
<b>4.2</b>	<b>Zwischenfazit</b>	<b>84</b>
<b>4.3</b>	<b>Übergeordnete Synthese</b>	<b>90</b>

## **TEIL 5 - WIENER SÜDEN IM FOKUS**

<b>5.1</b>	<b>Wiener Süden im Fokus</b>	<b>98</b>
5.1.1	Industriezentrum Liesing	104
5.1.2	Industriezentrum Inzersdorf & Rothneusiedl	116

## **TEIL 6 - URBA(H)N LANDPORTS VIENNA**

<b>6.1</b>	<b>Urba(h)n Landports Vienna</b>	<b>130</b>
6.1.1	Industriezentrum Liesing	134
6.1.2	Industriezentrum Inzersdorf & Rothneusiedl	138
6.1.3	Strukturelle Einbindung	140
6.1.4	Industriezentrum Inzersdorf	142
<b>6.2</b>	<b>Urba(h)n Landport Rothneusiedl</b>	<b>144</b>
6.2.1	Landport & Rothneusiedl	150
6.2.2	Detail Ausschnitt - 1	154
6.2.3	Detail Ausschnitt - 2	156
6.2.4	Detail Ausschnitt - 3	158

## **TEIL 7 - RESÜMEE**

<b>7.1</b>	<b>RESÜMEE</b>	<b>160</b>
------------	----------------	------------

## **TEIL 8 - VERZEICHNISSE**

8.1.1	Endnotenverzeichnis
8.1.2	Abbildungsverzeichnis
8.1.3	Expertengespräche
8.1.4	Literaturverzeichnis

# EINLEITUNG

Abb.: 1 Darstellung vom Autor (2025)

# TEIL 1



# 1.1 EINLEITUNG

Die Gegenwart ist von Unsicherheit, Unruhe und multiplen Krisen geprägt. Der Klimawandel, die Konflikte in der Ukraine & Nahost nehmen in einer immer dichter vernetzten Welt direkten Einfluss auf unsere Gesellschaft. Durch die zunehmende Globalisierung wirken sich vor allem regionale Konflikte wie jener im Gazastreifen, direkt auf das Weltgeschehen und die globalen Handelsrouten aus.

## **Klimawandel oder Klimakrise?**

Kein Thema beeinflusst den aktuellen städtebaulichen Diskurs mehr als der Klimawandel. Die Nutzung und Verbrennung von fossilen Energieträgern bescherten den Menschen einen noch nie dagewesenen technologischen Fortschritt, ohne dem die Gesellschaft in ihrer heutigen Form nicht möglich wäre. Trotz des Fortschritts sind die Folgen der massiven Nutzung fossiler Energieträger und der rasant fortschreitenden Erderwärmung nicht mehr zu leugnen.

Aktuelle Studien, wie der *Klimastatusbericht* verdeutlichen die Auswirkungen der Erderwärmung auf die heimische Umwelt.

Laut dem *Klimastatusbericht 2023*, befinden sich nicht nur land- & forstwirtschaftlich genutzte Flächen in Gefahr. Besonders die damit einhergehende Versorgung der ÖsterreicherInnen wird erheblichen Gefahren ausgesetzt.<sup>1</sup>

Die teils unvorhersehbaren Auswirkungen der Klimakrise, gewinnen auch im politischen Diskurs immer mehr an Gewicht und stehen ganz oben auf deren Agenda.<sup>2</sup>

Die Klimakrise stellt somit auch die Stadt- und Mobilitätsplanung vor enorme Herausforderungen.

Um die politisch gesetzten Ziele zu erreichen, ist daher eine „ganzheitliche Neuausrichtung“ aller Bereiche (gebauete Strukturen als auch Planungsinstrumente, Mobilitätsinfrastruktur und vieles mehr) des System Stadt erforderlich.<sup>3</sup>

Vor allem im Bereich der Mobilität gibt es riesigen Handlungsbedarf, auf den diese Arbeit in weiterer Folge aufbaut.

## **Covid-19 Pandemie und ihre Auswirkungen auf Wirtschaft und Handel**

Die Covid-19 Pandemie setzte den Wirtschaftsstandorten und globalen Handelsbeziehungen erheblich zu. Die dadurch entstehenden Lieferengpässe, Preiserhöhungen und Rohstoffmängel hatten weitreichende Auswirkungen auf die heimische „Handelspolitik & Außenwirtschaft“.<sup>4</sup>

Im Speziellen, kritische Infrastrukturen wie die Energieerzeugung, der Güterverkehr sowie die Ver- & Entsorgung der BewohnerInnen, musste während der Lockdowns gewährleistet werden. Dies verdeutlicht den hohen Stellenwert dieser Infrastrukturen in der gegenwärtigen Zeit und die Abhängigkeit davon. In weiterer Folge dieser Arbeit, wird genauer auf die genannten Infrastrukturen eingegangen und erläutert, vor welchen zukünftigen Herausforderungen diese stehen. Gleichzeitig wird untersucht, welche Rolle schienengebundene Verkehrsträger zukünftig in Hinblick einer emissionsarmen Ver- & Entsorgung des urbanen Raums übernehmen können.

### **Politische Ungewissheit und regionale Konflikte mit globalen Auswirkungen**

In Zeiten multipler Krisen erleben wir eine zunehmende gesellschaftliche Verunsicherung. Konflikte, wie der in der Ukraine oder im Gazastreifen, haben nicht nur regionale, sondern auch globale Auswirkungen. Neben den Schrecken des 20. Jahrhunderts wirkte sich der Ukraine Konflikt, auch auf die globale Lebensmittelversorgung aus.

Durch den hohen Anteil an ukrainischem Getreide am Weltmarkt, der durch den plötzlichen Angriff Russlands blockiert wurde, stiegen die globalen Getreidepreise rasant in die Höhe.<sup>5</sup> Zusätzlich führten die Sanktionen gegen Russland zu einem erheblichen Anstieg der Energiepreise und fordern einen raschen Umstieg auf erneuerbare Energieträger.

Parallel dazu weitete sich der Konflikt im Gazastreifen zu einem geopolitischen Streit aus, der die globalen Handelsrouten beeinträchtigt. Schiffsfahrten durch das Rote Meer wurden gemieden, was zu größeren Distanzen und ebenso steigenden Preisen führte.<sup>6</sup>

Neben diesen geopolitischen Krisen schüren der politische Populismus & Nationalismus weitere Ängste und Verunsicherung in der aktuellen Gesellschaft.

### **Krisenresiliente Städte**

Besonders in einer Zeit der multiplen Krisen, gilt es verbindende Vorhaben wie der *TEN-V* Korridore auszuweiten. Das geplante hochrangige Verkehrsnetz soll Kontinentaleuropa sowohl durch den Personen- als auch den Gütertransport miteinander verbinden.<sup>7</sup>

Damit wird der europäische Wirtschaftsstandort verstärkt und unabhängiger von globalen Lieferketten und Einflüssen.

Die Auswirkungen globaler Konflikte verdeutlicht wie wichtig, eine zukünftige Fokussierung auf eine regionale Lebensmittelversorgung, sowie die Erweiterung erneuerbarer Energien ist.

Diese Herausforderungen stellen insbesondere Städte vor enorme Probleme, welche neben den unmittelbaren Folgen dieser Krisen, sich auch mit deren langfristigen Auswirkungen auf die urbane Entwicklung und die wirtschaftliche Resilienz auseinandersetzen müssen.<sup>8</sup>

Die weiteren Kapitel dieser Arbeit veranschaulichen sowohl den gegenwärtigen Zustand des Wiener Schienengüterverkehrs, als auch ein Szenario der zukünftigen Transformation Wiens, welches als Beitrag, hin zu einer krisenresilienten Stadt gesehen werden kann.

## 1.1.1 METHODIK DER ARBEIT

Zur leichteren Verständlichkeit und Abgrenzung der jeweils beschriebenen Bereiche gliedert sich diese Arbeit in sieben Teile. Um überregionale, als auch lokale Zusammenhänge bestmöglich aufzeigen zu können, werden die verschiedenen Themen in mehreren Maßstabsebenen betrachtet. Besonders der Entwurf reicht von einem regionalen Leitbild des Großraums Wien im Maßstab „XL“, bis hin zu detaillierten Darstellungen im Maßstab „S“. Durch die verschiedenen Maßstabsebenen wird der spätere Entwurf in ein regionales Szenario eingebettet und verankert.

### **Verwendung von KI-Unterstützung**

KI-unterstützte Software wurde in dieser Arbeit Großteils zur anfänglich unterstützten Suche von Recherchematerial verwendet. Hier kam vor allem die Software „Chat-GPT“ zum Einsatz. Zusätzlich wurde KI-unterstützte Software zur Übersetzung und besseren Verständnis von anderssprachigen Texten herangezogen. Neben dem „traditionellen“ Korrekturlesen wurde auch Online-Software zur Korrektur von Grammatik und Satzstellungen verwendet.

### **Recherche & Analyse**

Die Teile zwei bis vier beschäftigen sich überwiegend mit der Ausgangslage und bilden die Rahmenbedingungen, auf denen das nachfolgendes städtebauliche Leitbild beruht. Die Recherche & Analyse wurde neben der traditionellen Literaturrecherche durch Internetrecherche ergänzt. Für die Erstellung überregionaler Karten wurde auf Daten von „basemap“, „OpenStreetMap“ sowie „OpenRailway-Map“ zurückgegriffen.

Zusätzlich nahmen die Erkenntnisse aus den Expertengesprächen weiteren Einfluss auf diese Arbeit.

### **Szenario - URBA(H)N LANDPORTS VIENNA**

Die Erkenntnisse der Recherche und Analyseteile fließen in dem Szenario „Urba(h)n Landports Vienna“ zusammen. Besonders die Themenschwerpunkte „Infrastruktur & City Logistik“, „urbane Produktivität & urbaner Freiraum“, „Regionalität & Kreislaufwirtschaft“ und „Energieerzeugung & Naturraum“ tragen maßgeblich zum gezeigten Entwurf bei.

Der vorliegende Entwurf wurde auf Basis der von der Stadt Wien zur Verfügung gestellten Planungsgrundlagen (über den „Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien“) erstellt.

Der Entwurf beschreibt Maßnahmen, beschreibt es auch die möglichen Synergien der verschiedenen Themenschwerpunkte, und bindet diese in städtebaulichen Maßnahmen ein.

Das somit über mehrere Maßstabsebenen entstehende Szenario soll die Bedeutung der schienengebundenen Güterumschlagplätze verdeutlichen und im aktuellen städtebaulichen Diskurs stärker verankern.

### **Ausblick**

In den beiden folgenden Teilen zwei & drei dieser Arbeit, wird der Schienengüterverkehr sowohl in den europäischen Kontext gesetzt als auch deren historische Entwicklung betrachtet. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden zu Themenschwerpunkten zusammengefasst und bilden die Grundlage der weiteren Arbeit.

## 1.1.2 SCHWERPUNKTSETZUNG & LIMITATIONEN

Aufgrund der hohen Komplexität solcher transformativen und integrativen Planungen, war die Abgrenzung auf einzelne Themenschwerpunkte sowie Fokusgebiete notwendig. Die nach der Analyse etablierten Themenschwerpunkte konnten selbst nur für die Themen dieser Arbeit relevanten Bereiche untersucht werden.

### **Schwerpunktsetzung**

Im besonderen Fokus der Analyse steht dabei die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, als auch die Rolle der Umschlagplätze des Schienengüterverkehrs.

Zusätzlich legt diese Arbeit einen Schwerpunkt auf die großen Betriebsstrukturen der südlichen Wiener Randzone, welche eine wichtige Rolle übernehmen. Sie wurden neben dem Gebiet des „Güterterminal Wien Süd“ ebenfalls einer vertiefenden Transformation unterzogen.

### **Auswahl der Fokusgebiete**

Besonders die vertiefte Auseinandersetzung mit den Fokusgebieten begrenzte sich auf den Wiener Süden. Insbesondere durch die Aktualität der städtebaulichen Planung des Stadtentwicklungsgebiets Rothneusiedl konzentriert sich der detaillierte Entwurf auf das Gebiet des *Güterterminal Wien Süd*.

Gleichzeitig werden die überregionalen Planungen und Vorhaben im urbanen Kontext berücksichtigt und spiegeln sich sowohl im städtebaulichen Leitbild, als auch im darauffolgenden Entwurf wider.

### **Limitationen**

Neben der gebietlichen und thematischen Abgrenzung, soll auch der vorliegende Entwurf nur eine Vision bzw. mögliches Szenario darstellen. Für eine tatsächliche Transformation der gezeigten Räume ist die Teilhabe verschiedener *Stakeholder* notwendig.

Dies verdeutlicht einmal mehr, wie wichtig eine integrative Planung verschiedenster Themenbereiche ist und zeigt auf welche Herausforderungen zukünftige Stadtplanungen berücksichtigen müssen.

Die im Szenario entstehenden Synergien können damit als Anreize gesehen werden, wie die verschiedensten Themenbereiche miteinander verbunden werden können. Zeitgleich gilt es auch relevante Einschränkungen, welche nicht in der Arbeit angeführt werden, zu berücksichtigen.

Das somit entstehende Szenario versucht die beschriebenen Fragestellungen bestmöglich zu beantworten und soll diese im zukünftigen städtebaulichen Diskurs weiter festigen.



# EIN

# PLÄDOYER FÜR DIE BAHN

Abb.: 2 Darstellung vom Autor (2025)

# TEIL 2

2

1

## 2.1 TEN - V

Die Europäische Union etablierte die Transeuropäischen Netze (Trans-European Networks, TEN) um sowohl die Wettbewerbsfähigkeit im globalen Vergleich zu steigern als auch den *Binnenmarkt*, die wirtschaftliche & soziale Verknüpfung zu verbessern.<sup>9</sup>

Das Netz für Verkehr (TEN-V) ist für diese Arbeit von besonderer Bedeutung

### 2.1.1 TEN-V EUROPÄISCHE VISION

.Das *TEN-V Netz* (englisch TEN-T, T für transport) beinhaltet sowohl Straßen, Binnenwasserstraßen, Eisenbahnstrecken als auch Güterverkehrsterminals, Häfen und Flughäfen.

Abbildung 3 zeigt die Verläufe der einzelnen *TEN-V Korridore* durch Europa. Diese Handelskorridore erstrecken sich von Nord- & Ostsee bis zum Mittel- & Schwarzen Meer und verbinden somit das Vereinigte Königreich, die Atlantikküste Portugals & Spaniens bis zu den östlichsten Grenzen der EU und bis hin zum Orient.

Die EU-Erweiterungen der letzten Jahrzehnte ließen das *TEN-V Netz* konstant wachsen, sodass es sich mittlerweile über ganz Kontinentaleuropa erstreckt.

Ziel ist es bis 2030 ein multimodales Kernnetz zu etablieren, um dieses bis 2050 zu einem umfassenden Gesamtnetz auszubauen.<sup>10</sup>

Unterschieden wird in folgende Kernnetzkorridore:

**Ostsee - Adria**

**Nordsee - Ostsee**

**Mittelmeer**

**Orient - östliches Mittelmeer**

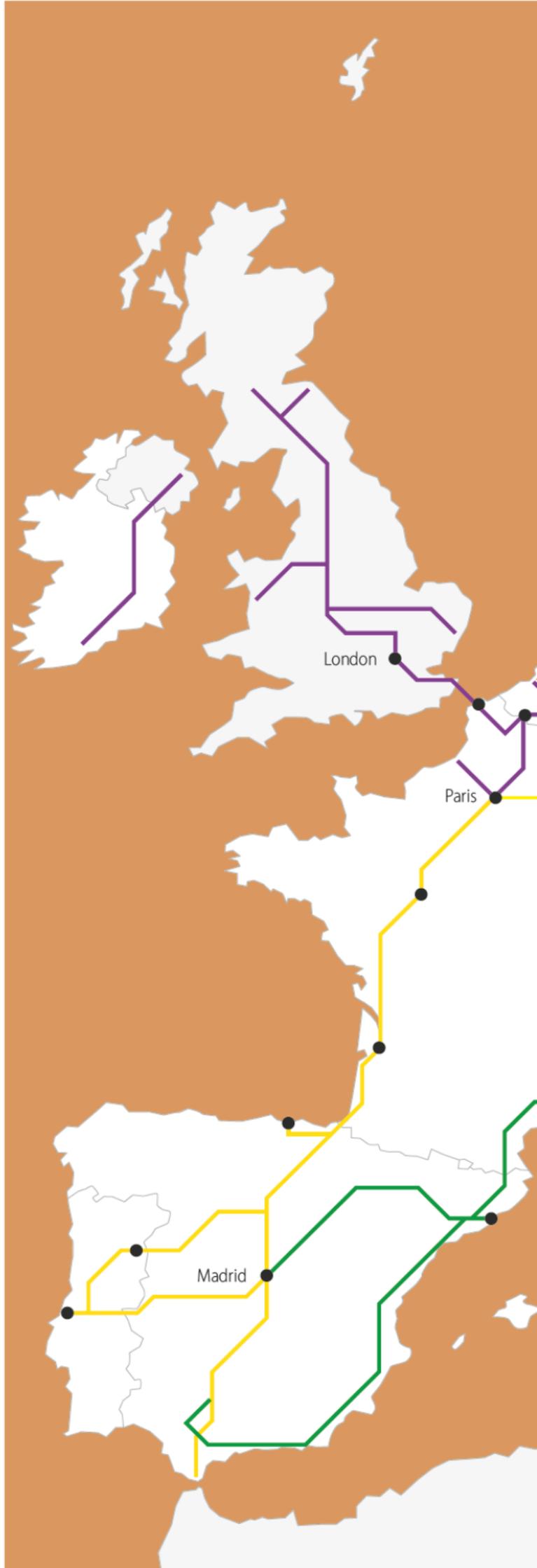
**Skandinavien - Mittelmeer**

**Rhein - Alpen**

**Atlantik**

**Nordsee - Mittelmeer**

**Rhein - 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.

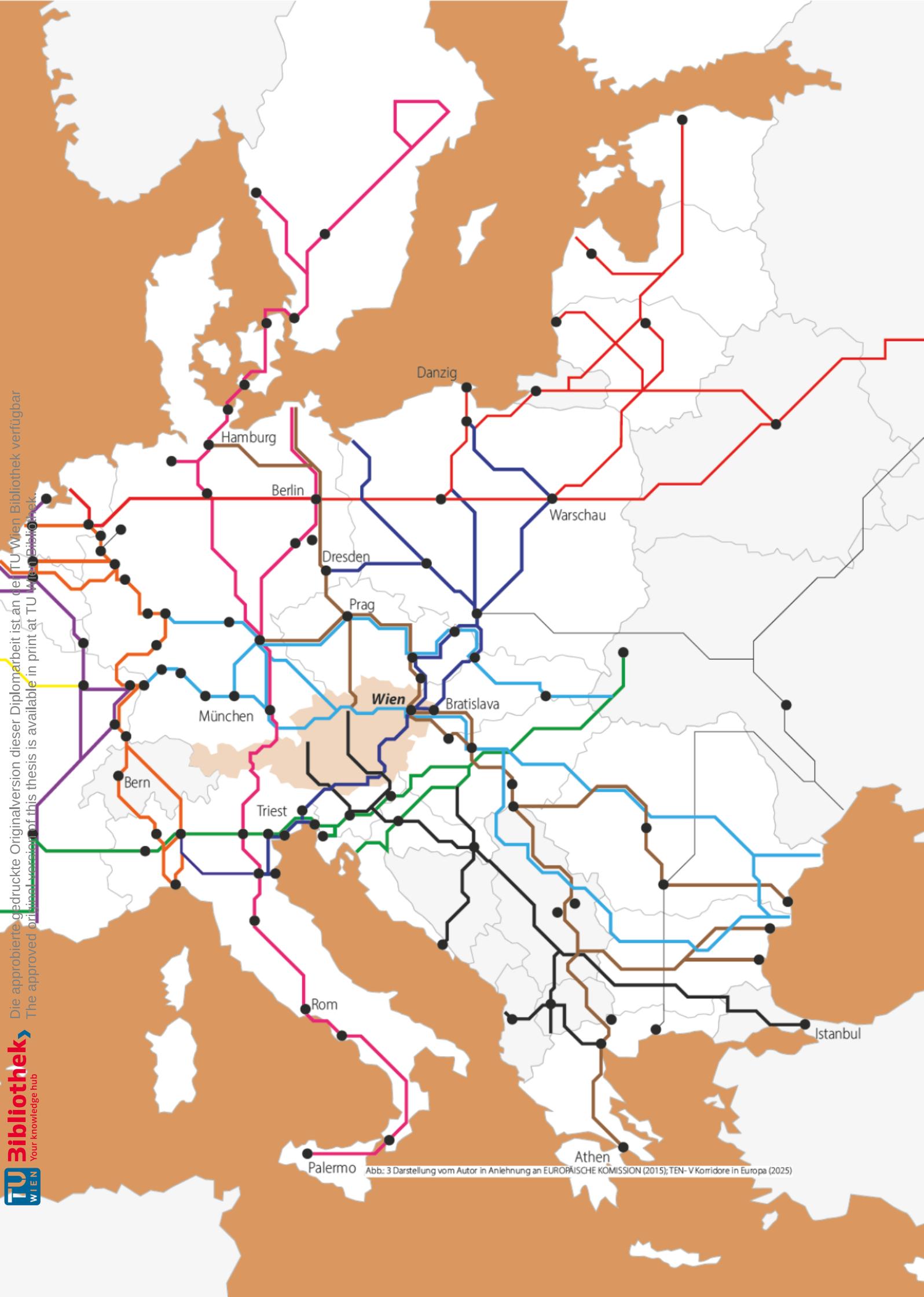


Abb. 3 Darstellung vom Autor in Anlehnung an EUROPÄISCHE KOMMISSION (2015); TEN-V Korridore in Europa (2025)

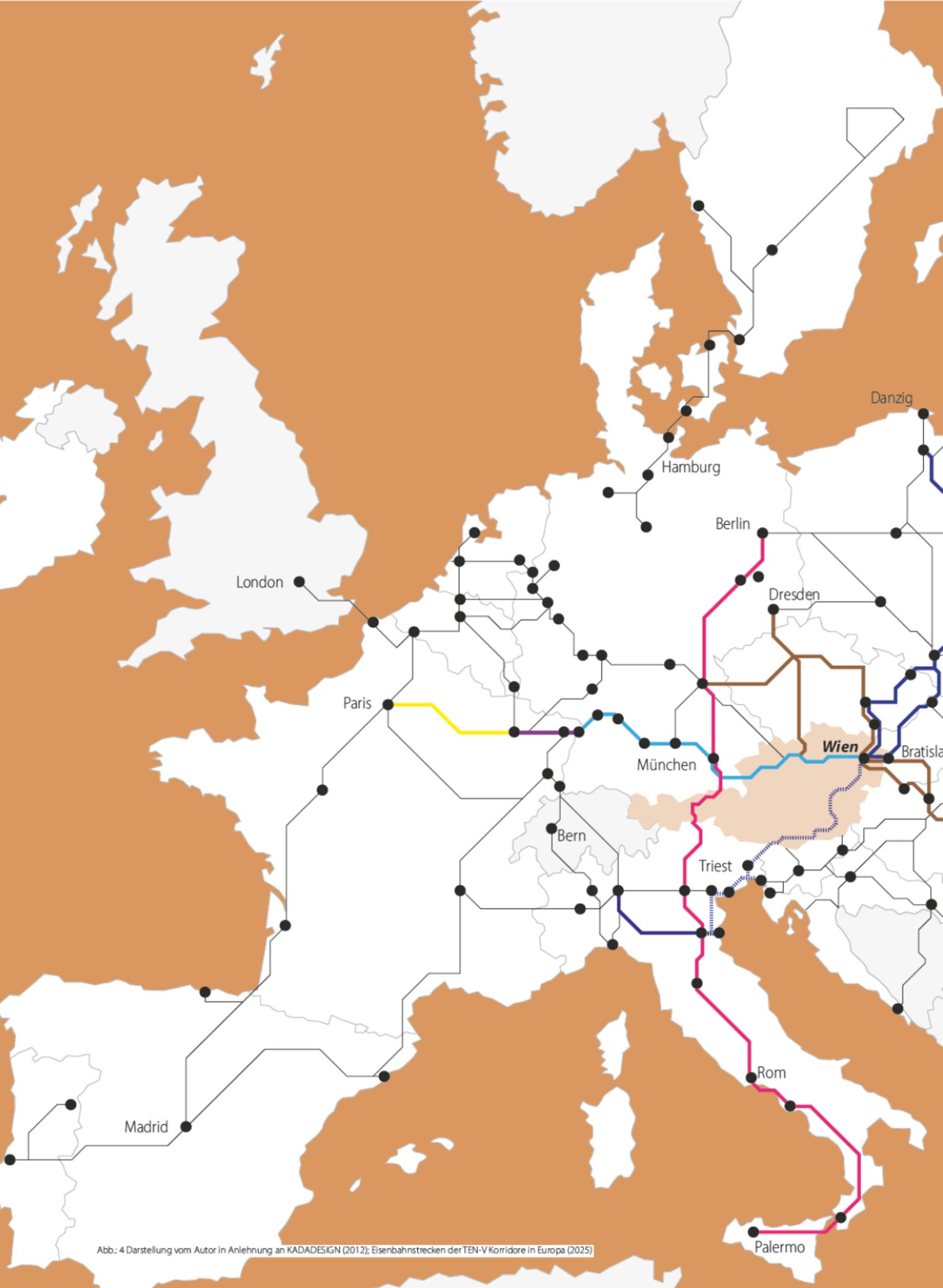
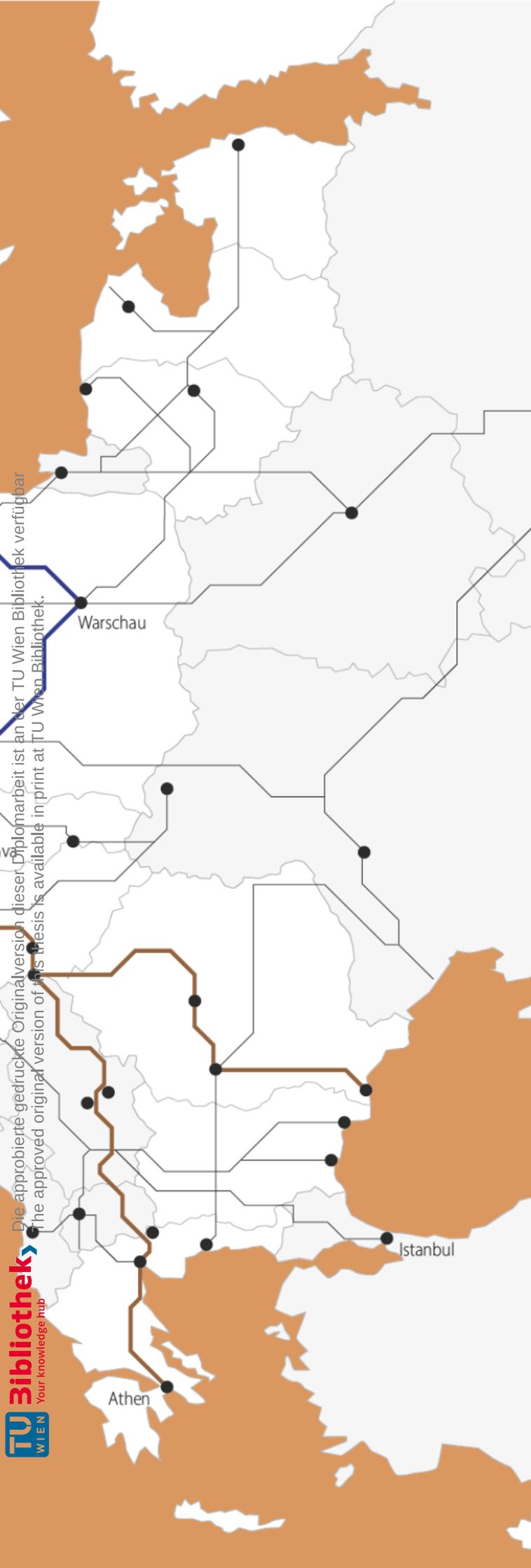


Abb.: 4 Darstellung vom Autor in Anlehnung an KADADESIGN (2012); Eisenbahnstrecken der TEN-V Korridore in Europa (2025)



Vier der *TEN-V Handelskorridore* verlaufen durch Österreich. Besonders interessant ist dabei die Position & Funktion Wiens, welche für den weiteren Verlauf dieser Arbeit noch von elementarer Bedeutung sein wird, denn drei der vier Österreich durchquerenden *TEN-V Korridore* verlaufen durch die Bundeshauptstadt.

Handelskorridore durch Österreich:

**Ostsee - Adria**

**Orient - östliches Mittelmeer**

**Skandinavien - Mittelmeer**

**Rhein - Donau**

Handelskorridore durch Wien:

**Ostsee - Adria**

**Orient - östliches Mittelmeer**

**Rhein - Donau**

Abbildung 4 zeigt die transeuropäischen Eisenbahnstrecken in Bezug auf die *TEN-V-Korridore*. Dabei kommt Österreich und insbesondere Wien erhöhte Bedeutung zu, da sie als zentraler Knotenpunkt des *TEN-V-Netz* in Mitteleuropa fungieren. Zusätzlich durchquert der *Skandinavien - Mittelmeer* Korridor Österreich im Westen. Die landgebundenen *Ostsee-Adria* und *Orient-östliches Mittelmeer* Korridore verlaufen durch die Bundeshauptstadt und werden durch die Binnenschifffahrtsstraße des *Rhein-Donau* Korridors ergänzt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der geografischen Nähe der beiden Hauptstädte Wien und Bratislava. Durch die slowakische Hauptstadt verlaufen ebenfalls zwei Handelskorridore und binden damit die beiden EU-Hauptstädte wirtschaftlich aneinander. In weiterer Folge dieser Arbeit wird die Verknüpfung der beiden Städte näher aufgearbeitet, besonders in Hinblick auf eine zukünftige stärkere Verflechtung der Handelsbeziehungen und des Wirtschaftsstandortes dieser Metropolregion.

## 2.1.2 WIEN - BRATISLAVA ALS KNOTENPUNKT DES TEN-V NETZ

Das Näheverhältnis der beiden Hauptstädte Wien & Bratislava, ist für den weiteren Verlauf der Arbeit von Bedeutung. Abbildung 5 verdeutlicht die Nähe der beiden Städte im großmaßstäblichen Kontext.

Die unmittelbare Nähe der beiden Städte, welche lediglich 60 Kilometer entfernt voneinander liegen, bietet erhebliches Potential zur besseren Verknüpfung.

Beide Hauptstädte sind Teil des Projekts *Centrope* (Central European Region). Ziel dieses Vorhabens ist es, einen großräumigen und grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum in Mittel- & Zentral-europa zu schaffen.<sup>11</sup>

Laut *Centrope*, umfasst das Projekt sowohl die Ballungsräume der Länder: Österreich, Slowakei, Tschechien und Ungarn, sowie mehrere Millionen EinwohnerInnen. Vor allem seit dem EU-Beitritt der beteiligten Länder hat sich diese Region besonders nachhaltig entwickelt.<sup>12</sup>

Im Speziellen zeichnete sich die Metropolregion um Wien und Bratislava in den vergangenen Jahrzehnten durch hohes Wirtschaftswachstum, geprägt von zahlreichen Betriebsansiedlungen in unterschiedlichen Sektoren, als auch einer geringen Arbeitslosigkeit aus.<sup>13</sup>

Der Süden Wiens profitierte durch Ansiedlung großer Betriebsstrukturen, während grenznahe Gebiete in Rückstand gerieten.<sup>14</sup>

Durch die direkten Verbindungen der *Ostbahn* und *Pressburger Bahn* besteht bereits eine wichtige Schieneninfrastruktur und bildet somit eine wichtige Achse des ÖPNV (öffentlicher Personen Nahverkehr) und der Güterversorgung in dieser Region. Im weiteren Verlauf

wird das Potential dieser Achse für den Gütertransport untersucht und Vorhaben zur Stärkung dieser aufgezeigt. Zur Verdeutlichung des Potentials einer stärkeren Verbindung der Metropolregion Wien–Bratislava trägt auch das vergangene Bevölkerungswachstum bei. Abbildung 6 zeigt das Bevölkerungswachstum der zehn größten EU-Städte sowie von Bratislava im Zeitraum von 2011 bis 2021. Neben Bratislava weist Wien die zweitgrößte Wachstumsrate auf.

Das Projekt *Centrope* hebt die Bedeutung einer verstärkten überregionalen Vernetzung, sowie dessen Stellenwert für die Städte & Ballungsräume hervor.<sup>15</sup> Das Näheverhältnis der beiden Hauptstädte Wien und Bratislava bildet, zusammen mit dem vergangenen Bevölkerungswachstum ideale Voraussetzungen für eine Intensivierung des Güterverkehrs und des Warenaustauschs in der Region. Der Import von Waren spielt daher für den Wirtschaftsstandort Wien eine gewichtige Rolle.

Im Jahr 2022 betrug der Wert importierter Waren fast 56.000 Millionen Euro und lag damit mehr als doppelt so hoch wie der von exportierten Waren, der rund 26.000 Millionen Euro erreichte.<sup>16</sup>

Diese Zahlen unterstreichen die Bedeutung Wiens als zentralen Wirtschaftsstandort, transeuropäischen Handelsknotenpunkt und der Abhängigkeit von überregionalen Lieferketten.

Das nächste Kapitel geht sowohl weiter auf die Nähe der beiden Städte Wien und Bratislava, als auch die damit verbundene, stärkere Integration östlicher EU-Mitgliedstaaten ein.

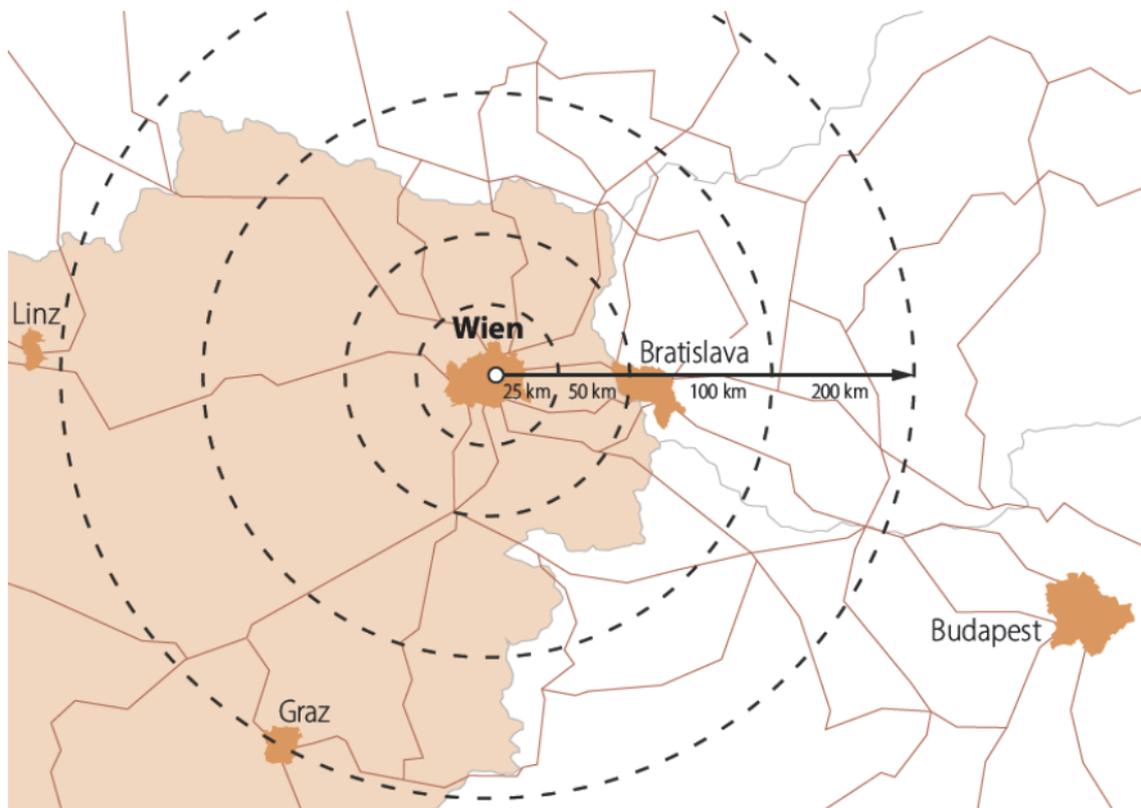


Abb.: 5 Darstellung vom Autor; Wien und die Distanz zu den Städten, Bratislava, Budapest & Graz (2025)

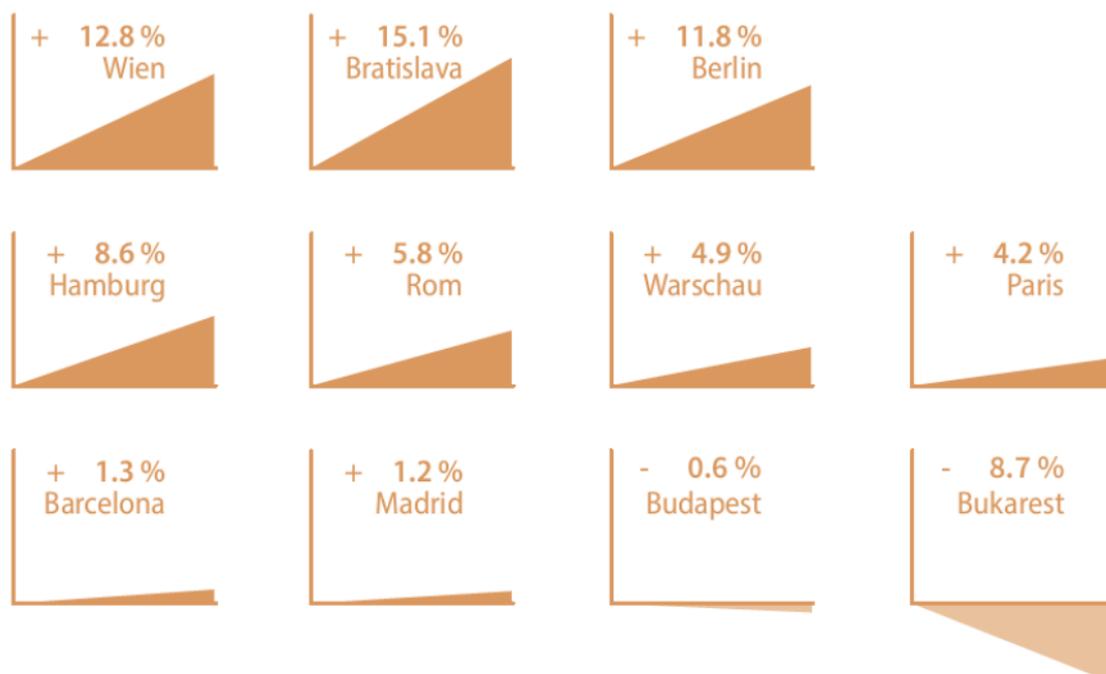


Abb.: 6 Darstellung vom Autor in Anlehnung an STADT WIEN (2023); Bevölkerungsveränderung in der Städten der EU zwischen 2011-2021 (2025)

### 2.1.3 TEN-V ERWEITERUNG NACH OSTEN

Die zentrale Lage Wiens, das Näheverhältnis zur slowakischen Hauptstadt Bratislava, sowie die Anbindung an wasser- & landgebundene *TEN-V Korridore* unterstreichen die Bedeutung der Metropolregion als wichtigen Knotenpunkt in Mittel- & Zentraleuropa.

Das 1990 beschlossene *TEN-V Netz*, mit dem Ziel ein hochwertiges und europaweites Verkehrsnetz zu etablieren, wurde über die Jahrzehnte hinweg durch die zahlreichen EU-Beitritte auf die neuen Mitgliedstaaten ausgeweitet.<sup>17</sup> Durch die schrittweise Erweiterung besteht besonders in den östlichen und jüngsten Mitgliedstaaten weiterhin erhebliches Potential zur Erweiterung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur.

Abbildung 7 verdeutlicht die zentrale Lage Wiens im transeuropäischen Kontext, sowie die geplanten Ausbauoffensiven der für den Güterverkehr relevanten Schieneninfrastruktur.

Durch die bereits erörterte zentrale Lage der Metropolregion im europäischen Kontext, bildet sie ein wesentliches Bindeglied zwischen der östlichen Ausbauoffensive und der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Diese Faktoren bieten großes Potential sowohl für zukünftige Entwicklung und Stärkung des Wirtschaftsstandortes, als auch für die geplante Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und der einhergehenden Verkehrswende.

Zusätzlich zur strategischen Lage und Anbindung an die transeuropäische Schieneninfrastruktur kommt der Anbindung an den *Rhein-Donau* Korridor

eine besondere Bedeutung zu. Durch die Verfügbarkeit der Binnenschifffahrtsstraßen und des erheblichen Potentials einer Verlagerung des Güterverkehrs durch die Ausbauoffensive der östlichen Schieneninfrastruktur, bietet sich der Metropolregion die Chance, eine Vorreiterrolle im angestrebten EU-weiten multimodalen Güterverkehrsnetz einzunehmen.

Dieses Potential, eines multimodalen Handelsknotenpunkts wurde bislang nicht ausgeschöpft. Zukünftig sind weitere Anstrengungen notwendig, um die Wirtschaftsstandorte des Hinterlands mit den Wirtschaftsstandorten des urbanen Raums über ein multimodales Verkehrsnetz zu verknüpfen. Die bereits bestehende und neu geplante Schieneninfrastruktur wird in weiterer Folge dieser Arbeit einen wesentlichen Beitrag zur besserer Verbindung dieser Wirtschaftsstandorte leisten.

Besonders im Bereich des Güterverkehrs bedarf es weiterer Maßnahmen, um sowohl die Anschlussmöglichkeiten, als auch das Angebot im schienengebundenen Gütertransport zu optimieren.

In den folgenden Kapiteln dieser Arbeit wird das Potential der Stadt Wien vertiefend analysiert, insbesondere in Hinblick auf ihre Entwicklung zu einem multimodalen, auf klimagerechten Verkehrsträgern basierenden Warenknotenpunkt.



Abb.: 7 Darstellung vom Autor; Güterverkehrsnetz in Europa und noch erweiterbare Strecken (2025)

## 2.2 DIE BAHN ALS GÜTERTRANSPORTER

Sowohl die zunehmende Globalisierung als auch die „Auslagerung von Produktionsstätten“ und die immer „arbeits teiligen Produktionsprozesse“ haben erheblichen Anteil daran, dass „Wertschöpfungsprozesse“ transportintensiver wurden.<sup>18</sup>

Laut *Statistik Austria* betrug das Transportvolumen des österreichischen Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 etwa 105 Mio. Tonnen und übertraf damit das Transportvolumen vor der COVID-19-Krise. Seitdem sind die Zahlen jedoch rückläufig. Im Jahr 2022 wurden rund 104 Mio. Tonnen transportiert, was nur eine geringe Reduktion zur Folge hatte. 2023 sank das Transportvolumen jedoch um 11% im Vorjahresvergleich, was eine Reduzierung auf rund 92 Mio. Tonnen, bedeutet.<sup>19</sup>

Der rückläufige Trend steht im Widerspruch zu den, von der EU vorgegebenen Zielen, 40 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene zu transportieren.

Abbildung 5 zeigt das transeuropäische Netz des schienengebundenen Güterverkehrs, einschließlich des *Rhein-Donau* Korridors und Straße-Schiene-Güterterminals (Road-Rail Terminals, kurz RRT). Ebenfalls dargestellt sind die geplanten Erweiterungen und Ausbaumaßnahmen im Rahmen des *TEN-V* Netzes.

Die Abbildung verdeutlicht, dass Österreich und insbesondere Wien, von einer bereits gut ausgebauten Schieneninfrastruktur umgeben ist. Das weitläufige Verkehrsnetz bietet enormes Potential für die erforderliche Verkehrswende und der damit einhergehenden Reduktion der THG-Emissionen (THG, Treibhausgas).

Das Fachjournal *VCÖ* beschreibt, dass sich Österreich dazu verpflichtet hat, seine CO<sub>2</sub>-Emissionen im „Nicht-Emissions-handelsbereich“ (ohne EH) bis 2030 im Vergleich zu 2005 um 36 % zu reduzieren. Während es zum Beispiel im Gebäudesektor gelungen ist, die THG-Emissionen seit 1990 deutlich zu senken, haben sich die THG-Emissionen im Sektor Verkehr im selben Zeitraum mehr als verdoppelt.<sup>20</sup>

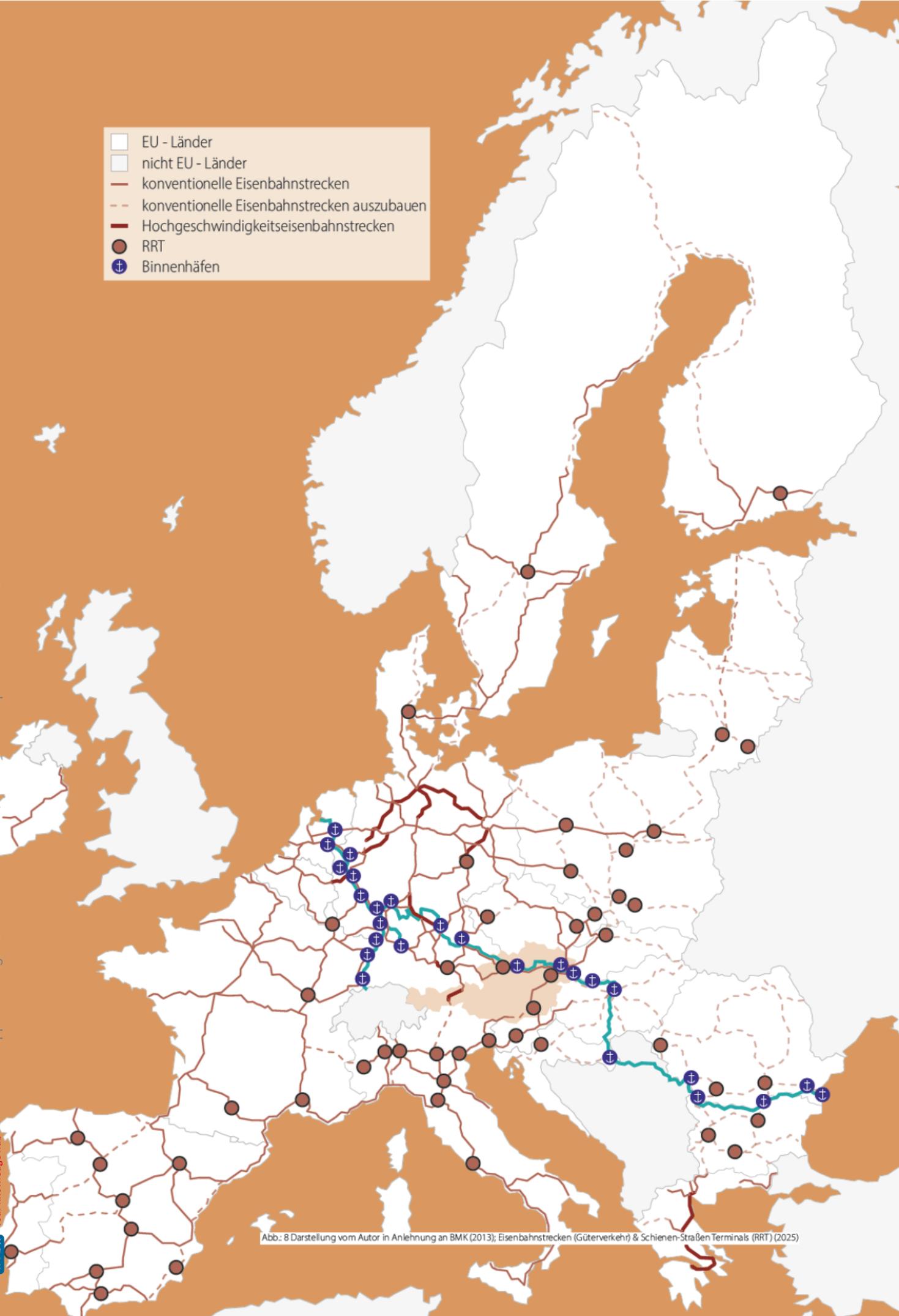
Die beschriebenen Faktoren, wie der zukünftige Ausbau der transeuropäischen Schieneninfrastruktur, der Standort Wiens im bestehenden *TEN-V* Netz, die Anbindung an Binnenschiffahrtsstraßen sowie zugehöriger Häfen, das starke Bevölkerungswachstum der Metropolregion Wien - Bratislava, bilden wichtige Ausgangspunkte dieser Arbeit, um der Frage nachzugehen, wie eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene umgesetzt werden kann und welche Rolle dabei die Wiener Schieneninfrastruktur und Bahnareale übernehmen können.

In den nächsten Kapiteln wird untersucht welche Standorte für die aktuelle Güterversorgung der Stadt Wien relevant sind, welche Konzepte es für die Ver- & Entsorgung des urbanen Raums mittels schienengebundener Verkehrsträger gibt, welche zukünftigen Planungen und Bauvorhaben für den schienengebundenen Güterverkehr relevant sind und welche Position die Stadt Wien in Bezug auf die geplanten Verlagerungen des Warenverkehrs auf die Schiene einnimmt.

- EU - Länder
- nicht EU - Länder
- konventionelle Eisenbahnstrecken
- konventionelle Eisenbahnstrecken auszubauen
- Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken
- RRT
- + Binnenhäfen

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.: 8 Darstellung vom Autor in Anlehnung an BMK (2013); Eisenbahnstrecken (Güterverkehr) & Schienen-Straßen Terminals (RRT) (2025)



Waren:

- ▣ Container
- ▣ Agrar Produkte
- ▣ Stahl Erzeugnisse
- ▣ Baumaterialien
- ▣ Mineralische Erzeugnisse
- ▣ Pharmazeutische Erzeugnisse
- ▣ Stückgut / Kundenspezifisch

- Autobahn
- Vollbahn
- ① Hafen Freudenau
- ② Hafen Albern
- ③ Hafen Lobau
- ④ Güterterminal Wien Süd
- ⑤ Flughafen Schwechat
- ⑥ Frachtenbahnhof Westbahnhof
- ⑦ Frachtenbahnhof Franz-Josefs-Bahnhof
- ⑧ Frachtenbahnhof Floridsdorf
- ▣ Ladestelle - geringe Auslastung
- ▣ ▣ ▣ Ladestelle - stillgelegt oder nicht aktiv

M 1:250.000  
0 2,5 5 km

Abb.: 9 Darstellung vom Autor, Warenumserschlagplätze im Großraum Wien (2025)

## 2.2.1 WIENER WARENUMSCHLAGPLÄTZE

Um die Versorgung eines Metabolismus, wie den einer Großstadt Wiens und der umgebenden Metropolregion Wien-Bratislava zu gewährleisten, sind Güterverkehrszentren unerlässlich. Die Warenumschlagplätze sind entweder an die Straßen- oder Schieneninfrastruktur angebunden und bilden das Rückgrat der städtischen Ver- und Entsorgung.

Abbildung 9 zeigt schematisch den Großraum Wien mit den aktuellen Warenumschlagplätzen und den dort umgeschlagenen Produktarten. Die im gesamten Stadtgebiet verteilten Umschlagplätze sind allerdings nur teilweise ausgelastet. Besonders hervorzuheben ist der Süden Wiens, der durch die Standorte der *Wiener Häfen* und des *Güterterminal Wien Süd* eine hohe Dichte an Warenknotenpunkten aufweist.

Der an der südlichen Peripherie gelegene *Güterterminal Wien Süd* übernimmt eine wichtige Rolle in der Versorgung der Stadt. An dem multimodalen Umschlagplatz werden Container als auch Stückgut zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Straße umgeschlagen.<sup>21</sup>

Zusammen mit dem *Güterterminal Wien Süd* übernehmen die *Wiener Häfen*, einen großen Anteil des Warenumschs im Großraum Wien. Durch die Anbindung an den *Rhein-Donau* Korridor übernimmt jeder Hafen seinen eigenen Aufgabenbereich.

*Hafen Lobau* (Ölhafen): Umschlag von mineralischen Erzeugnissen.

*Hafen Albern*: Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Baumaterialien.

*Hafen Freudenau*: Umschlag von Containern, Stahlerzeugnissen, landwirtschaft-

lichen Produkten und Baumaterialien. In allen drei Häfen erfolgt der Güterumschlag zwischen Bahn, Straße und Schiff.<sup>22</sup>

Neben dem *Güterterminal Wien Süd* und den *Wiener Häfen* nimmt der *Flughafen Wien-Schwechat* zunehmend eine immer wichtiger werdende Rolle in der Güterversorgung der Stadt Wien ein. Dort werden neben Paketfracht und Stückgut, auch pharmazeutische Erzeugnisse umgeschlagen.<sup>23</sup> Durch die fehlende Anbindung an das schienengebundene Güterverkehrsnetz werden die Waren nur zwischen den Verkehrsträgern Flugzeug und straßengebundenen Verkehrsträgern umgeschlagen.

Die historisch gewachsenen Warenumschlagplätze im urbanen Raum Wiens, welche im nächsten Teil ausführlich analysiert werden, verlieren zunehmend an Bedeutung. Teilweise stillgelegte oder nicht mehr genutzte Frachtenbahnhöfe wie der *Franz-Josefs-Bahnhof* oder Ladestellen spielen laut „Dillinger“ in der Versorgung des Systems Stadt eine kaum bis weit untergeordnete Rolle. Mit dem bereits 2021 stillgelegten und zum Abbruch freigegebenen „Nordwestbahnhof“ verschwindet in naher Zukunft auch der letzte innerstädtische Warenumschlagplatz.

Damit sind alle wesentlichen Warenknotenpunkte Wiens an deren Randzone angesiedelt. Von dort aus werden die Güter per LKW zu ihren Zielen transportiert. Der dadurch entstehende Verkehr, insbesondere auf hochrangigen Straßen wie der A23, führt laut Verkehrsexperten *Dillinger* immer häufiger zu Staus und Lieferengpässen. (*Dillinger am 25.09.24*) Dies stellt ein erhebliches Hindernis für die zukünftige Versorgung des städtischen Metabolismus dar.

## 2.2.2 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DES BAHNVERKEHR

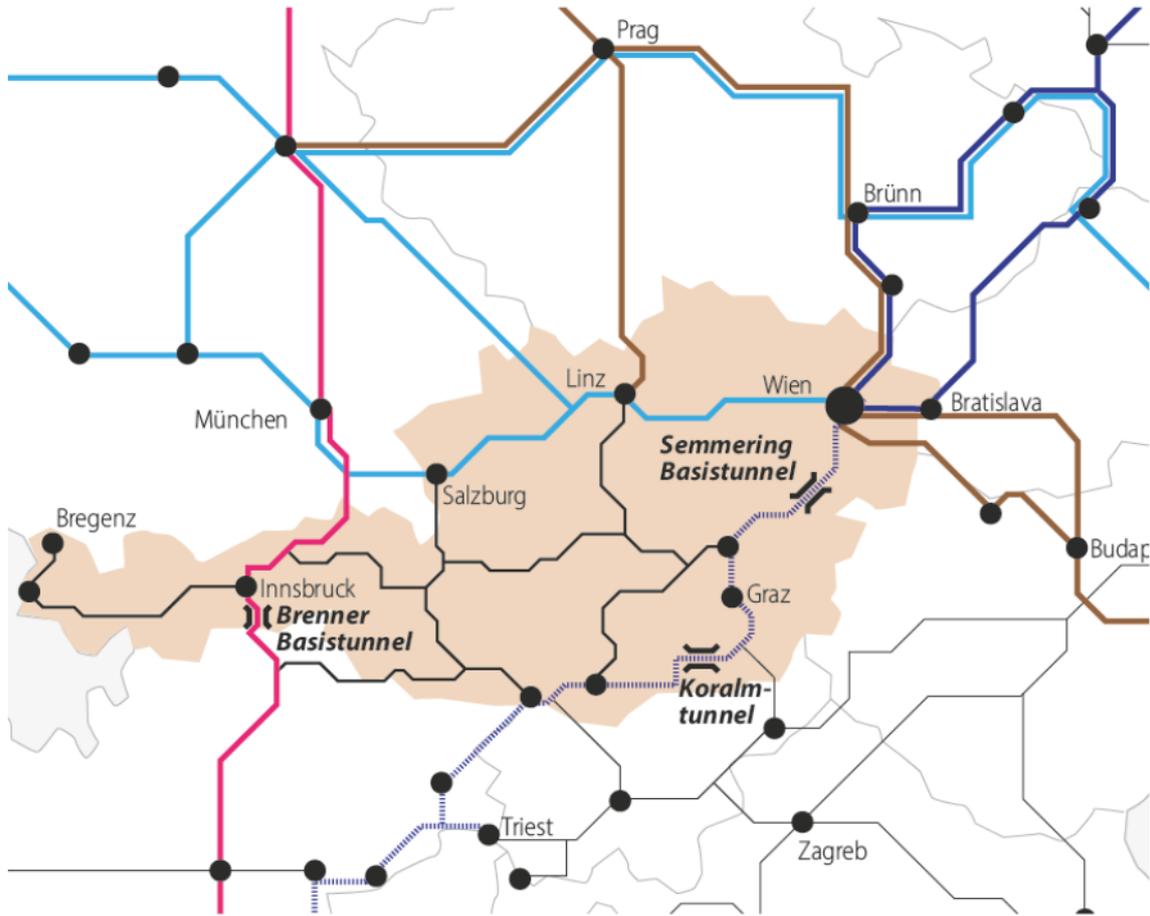


Abb.: 10 Darstellung vom Autor in Anlehnung an KADADESIGN (2012); Eisenbahnstrecken inkl. TEN-V Korridore & Tunnelbauprojekte (2025)

Durch das *Fachkonzept Zielnetz 2040* hat sich der Bund das Ziel gesetzt, trotz der bereits weitläufig ausgebauten Schieneninfrastruktur das bestehende Schienennetz weiter auszubauen, zu optimieren und stärker an das transeuropäische Kernnetz anzubinden. Der Fokus liegt unter anderem auf dem Ausbau der West- und Südachsen, sowie der besseren Verknüpfung der Landeshauptstädte. Zeitgleich soll sowohl der schienengebundene Personenverkehr beschleunigt, als auch ein Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden.<sup>24</sup>

Die Tunnelbauprojekte des *Semmeringer Basistunnels*, des *Koralmtunnels* und des *Brenner-Basistunnels* dienen sowohl der

Entlastung der Straßeninfrastruktur, als auch der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

Für den Standort Wien und den durchquerenden *TEN-V* Handelskorridor sind die Tunnelprojekte des *Semmeringer Basistunnels* und des *Koralmtunnels* von Bedeutung.

Zusammen mit dem Bau des *Brenner Basistunnel* sollen die geplanten Tunnelbauvorhaben, sowohl die Kapazitäten des österreichischen Schienengüterverkehrs als auch die Attraktivität im internationalen Vergleich erhöhen.<sup>25</sup>

## 2.2.3 DER WIENER DISKURS UM DEN GÜTERTRANSPORT

Durch Ausbauintiativen und einer verstärkten Forcierung sind die Bemühungen einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, auf EU- und Bundesebene erkennbar.

Im weiteren Verlauf werden einzelne Standpunkte aus Studien und Wiener Stadtentwicklungsprojekten zum Thema Güterverkehr diskutiert.

**„Zusätzlich zu den ausgebauten Rad- und Fußwegen bleibt die Funktionalität der Anlieferung in vollem Umfang erhalten. Beidseitig sind ausreichende Kurzparkplätze für Transport und Lieferwege vorgesehen.“**

- Gemma Gürtel 2030+, Vision für einen klimarechten Gürtel

Die Studie „Gemma Gürtel 2030+“ beschreibt die Transformation des Wiener Gürtels. Er soll sich von einer stark befahrenen innerstädtischen Verkehrsachse hin zu einer klimafreundlicheren Verkehrsachse wandeln. Sie schlägt unter anderem eine Erweiterung der Fahrradinfrastruktur sowie eine Neugestaltung des Frei- und Grünraums in diesem Bereich vor.<sup>26</sup>

Für eine Verlagerung des urbanen Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene oder anderer emissionsarmer Verkehrsträger gibt es allerdings nur wenige Ansätze. Die Ver- und Entsorgung des urbanen Raums soll weiterhin durch straßengebundene Verkehrsträger erfolgen.

Besonders bei großen Transformationsvorschlägen, wie die der Initiative „Gemma Gürtel 2030+“ sollte zukünftig auch die Verlagerung des Güterverkehrs eine wesentliche Rolle spielen. Vor allem bei nicht verbindlichen Studien wie der Gürteltransformation sollte die Verkehrswende über den Personentransport hinweg bedacht werden.

**„Eine konfliktfreie Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr (insb. für LKW) sollte möglichst rund um die Uhr gewährleistet sein.“**

- Strukturkonzept Rothneusiedl, Anforderungen an das Betriebsgebiet, S.60

Neben dem *Stadtentwicklungsgebiet Seestadt* bildet das *Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl* in der südlichen Peripherie derzeit das zweite große Erweiterungsvorhaben der Stadt Wien.

Die heutige überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche, welche direkt an den *Güterterminal Wien Süd* grenzt, soll zukünftig neben Wohngebäuden auch Produktions- und Gewerbestandorte umfassen.

Laut dem *Strukturkonzept Rothneusiedl*, liegt ein besonderes Augenmerk auf Etablierung eines klimaresilienten Stadtteils in Kombination mit einer „lokalen Kreislaufwirtschaft“. Dazu zählen die Etablierung „lokaler Energiekreisläufe“, Nutzung recycelter oder „nachwachsender Baustoffe“, sowie die Förderung einer lokalen Lebensmittelproduktion.<sup>27</sup>

Ähnlich wie bei der Initiative „Gemma Gürtel 2030+“ werden hier Ver- und Entsorgung, insbesondere der Betriebszonen, weiterhin über straßengebundene Verkehrsträger erfolgen, obwohl sich das zukünftige Stadtquartier in unmittelbarer Nähe des „Güterterminal Wien Süd“ befindet.

Die im nächsten Kapitel vorgestellten Projekte unterstreichen den Anteil, welchen schienengebundene Verkehrsträger im urbanen Raum zur Verlagerung des Güterverkehrs beitragen können.

## 2.2.4 VON DER STRASSE AUF DIE STRASSENBAHN



Abb.: 11 © ZVG/STADT ZÜRICH; Antriebswagen mit angehängten Güterwagen der Cargo-Tram Zürich; Datum unbekannt

### **Cargo-Tram Zürich**

#### **Betreiber:**

Vertriebsbetriebe Zürich (VBZ) und ERZ  
Entsorgung + Recycling Zürich

#### **Beförderung:**

Spermüll

#### **Typ:**

Normalspur (Straßenbahn)

Die Stadt Zürich nutzt ihre Straßenbahninfrastruktur seit 2003 für die Entsorgung des urbanen Raums. Anstatt Sperrmüll selbst durch die Stadt transportieren zu müssen, können die BewohnerInnen ihren Abfall an festgelegten Haltestellen der „Cargo-Tram“ direkt der Güterstraßenbahn übergeben.<sup>28</sup>

Die Initiative verdeutlicht, dass auch die Entsorgung im urbanen Raum effizient über schienengebundene Infrastruktur abgewickelt werden kann. Besonders in Zukunft, kommt einer emissionsarmen Ver- und Entsorgung - City Logistik - des urbanen Raums hohe Bedeutung zu.

Die *Cargo-Tram* nutzt die gleiche Schieneninfrastruktur wie der Personentransport, wodurch nahezu keine zusätzlichen Eingriffe in die bestehende Infrastruktur notwendig sind. Gleichzeitig wird die bestehende Schieneninfrastruktur effektiver genutzt.



Abb.: 12 © FTI MOBILITÄTSWENDE; Güterzug der CarGo Tram Dresden; Datum unbekannt

### **CarGo Tram Dresden**

**Betreiber:**

Dresdner Verkehrsbetriebe AG

**Beförderung:**

Bauteile für Automobilhersteller

**Typ:**

Normalspur (Straßenbahn)

Ähnlich wie in Zürich wurde in Dresden ab 2001 eine Güterstraßenbahn installiert. Die *CarGo Tram Dresden* übernahm den Gütertransport zwischen Produktionsstätten des lokalen Automobilherstellers.<sup>29</sup>

Analog wie die Cargo-Tram in Zürich nutzte auch die Dresdner Güterstraßenbahn die bestehende städtische Straßenbahninfrastruktur. Auf einer festgelegten Strecke transportierte sie Automobilbauteile.

Im Jahr 2020 wurde der Betrieb der Dresdner Cargo-Tram aufgrund von Produktions- und Lieferumstellungen des Automobilherstellers eingestellt.<sup>30</sup>

Die *CarGo Tram Dresden* verdeutlicht, wie eine Güterstraßenbahn bei entsprechenden Anbindungen im urbanen Raum genutzt werden kann, insbesondere für regelmäßig stattfindende Transportfahrten.



Abb.: 13 © FRANKFURT UAS; Güterzug der LastMile Tram; Datum unbekannt

### ***LastMileTram RheinMain V***

**Betreiber:**

Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt  
am Main GmbH

**Beförderung:**

Gütertransport

**Typ:**

Normalspur (Straßenbahn)

Analog zu den zuvor genannten Beispielen nutzt auch die *LastMileTram* die bestehende städtische Schieneninfrastruktur.

Ziel des Projekts, ist es laut *Schocke* die durch den zunehmenden Onlinehandel (E-Commerce) auftretenden Transportfahrten zu übernehmen und dadurch die damit verbundenen THG-Emissionen zu reduzieren. Im Rahmen des Projekts wurden Paketzustellungen im urbanen Raum mittels einer Kombination von Güterstraßenbahnen, Lastenrädern und E-Transportfahrzeugen umgesetzt. Dabei konnten die Umweltbelastungen deutlich reduziert werden. Zusätzlich zeigte sich eine Entlastung des lokalen Verkehrsaufkommens in den betroffenen Gebieten.<sup>31</sup>

Dieses Projekt zeigt, wie viel Potential in der Kombination von schienengebundenen und alternativ betriebenen Verkehrsträgern, im Bereich der Ver- und Entsorgung des städtischen Metabolismus steckt.



## 2.3 FAZIT - TEIL 2

### *Infrastruktur - City Logistik*

Stillgelegte oder nur gering ausgelastete Ladeinfrastruktur sollte reaktiviert werden. Um die bestehende Schieneninfrastruktur optimal zu nutzen, muss es das Ziel sein, die bereits vorhandenen Kapazitäten effektiver einzusetzen.

Besonders bei transformativen Eingriffen im städtischen Raum, wie der Planung großer Stadtentwicklungsgebiete, sollte die Verkehrswende auch im Bereich des urbanen Güterverkehrs berücksichtigt werden.

Laut Experten stößt die Warenverteilung im urbanen Raum mit straßengebundenen Verkehrsträgern zunehmend auf Probleme. Insbesondere in Wien hat die hochrangige Straßeninfrastruktur teilweise bereits ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Eine teilweise Verlagerung des regionalen als auch urbanen Güterverkehrs auf die Schiene, in Kombination mit der Herstellung weiterer Güterknotenpunkte kann sowohl die Straßeninfrastruktur entlasten als auch Umwelteinflüsse reduzieren. Andere Städte demonstrieren bereits welche Bedeutung die Kombinationen aus schienengebundenen und alternativ betriebenen Verkehrsträgern für eine zukünftige City Logistik haben kann.

Die geografische Lage Wiens, der Zugang zur Binnenschifffahrt, die Abhängigkeit von der Importwirtschaft und die Ausbauoffensive der europaweiten Schieneninfrastruktur bieten zusammen mit den lokalen schienengebundenen Güterumschlagplätzen erhebliches Potentials, um die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zukünftig voranzutreiben und eine emissionsarme City Logistik zu etablieren.

### *Regionalität - Kreislaufwirtschaft*

Wien und Bratislava zählen seit Jahren zu den am stärksten wachsenden Städten Europas. Die Metropolregion Wien-Bratislava bietet daher erhebliches Potential sowohl für einen regionalen Warenaustausch zwischen den beiden Hauptstädten, als auch mit dem Hinterland.

Ergänzt wird dieses Potential durch die Anbindungen der „TEN-V“ Korridore, welche die Stadt Wien als zentralen Handelsknotenpunkt in Mittel- & Zentraleuropa positionieren.

Gleichzeitig muss auch die Versorgung des urbanen Raums gewährleistet werden. Moderne Konzepte einer regionalen Lebensmittelversorgung und Kreislaufwirtschaft gilt es weiter auszubauen und im System Stadt bzw. zukünftiger Stadtplanungen zu verankern.

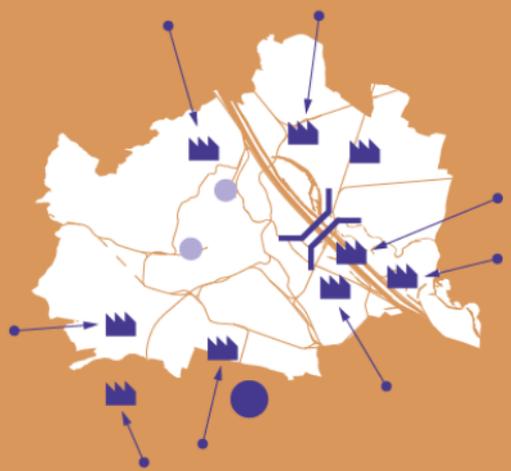
Wie Beispiele gezeigt haben, bieten sich besonders schienengebundene Verkehrsträger für einen regionalen Warentransport im urbanen Raum an, um die zukünftigen Stadtquartiere mit Waren zu ver- und entsorgen.

Das Näheverhältnis der Metropolregion, die Anbindung an das „TEN-V“ Netz, die Forcierung nachhaltiger Stadtplanung durch lokale Lebensmittelproduktion und lokaler Kreislaufwirtschaft und das Potential schienengebundener Verkehrsträger für die urbane Ver- und Entsorgung, bilden weitere Ausgangspunkte auf welchen die nachfolgenden Teile dieser Arbeit aufbauen werden.



**BESTAND**

**VISION**



HISTORISCHE  
ENTWICKLUNG

DER

WIENER

BAHN

Die abgebildete oder wieskte ©-Angabe ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
This image is available at TU Wien Bibliothek.



Abb: 14 Darstellung vom Autor (2025)

# TEIL 3

4

4

## 3.1 ENTWICKLUNG DER EISENBAHN

Im nächsten Teil der vorliegenden Arbeit wird die historische Entwicklung der Wiener Schieneninfrastruktur vertiefend analysiert. Im Speziellen wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der Eisenbahn, der Straßenbahn und U-Bahn auf den städtischen Raum hatte. Zusätzlich wird die Transformation sowohl des Wirtschaftsstandortes als auch des Gütertransports und die damit verbundenen Änderungen der Güterumschlagplätze aufgezeigt. Zusammen mit den Erkenntnissen aus Teil 2 liefert dieser Teil der Arbeit, wichtige Anregungen für die Erstellung eines städtebaulichen Leitbilds und den darauffolgenden Entwurf.

### **Vom antiken Rillenweg zur Pferdebahn**

Bereits in der Antike nutzten sowohl die Völker der Ägypter, Griechen und Römer „Rillenwege“ und „Spurbahnen“, um den Transport schwerer Karren zu erleichtern.<sup>32</sup>

Wie *Gallmetzer* beschreibt, fanden auch im Mittelalter hölzerne Schienen in Bergwerken Verwendung, um abgebautes Material zu transportieren. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts begann in England der großflächige Einsatz von Schieneninfrastruktur. Mit der Eröffnung der „Derby Canal Railway“ 1795, entstand die erste Eisenbahnlinie der Geschichte.<sup>33</sup>

### **Durchbruch der Dampfeisenbahn**

Den entscheidenden Durchbruch für die fortlaufende Entwicklung der Eisenbahn und der damit einhergehenden Einleitung des Eisenbahnzeitalters, brachte die Erfindung der Hochdruck Dampfmaschine.<sup>34</sup>

Horn schreibt, dass die schnelleren Dampflokomotiven den Pferden klar im Vorteil waren und sich von England aus über Kontinentaleuropa verbreiteten. Allerdings sah man in der K.u.K. Monarchie den innovativen Fortschritt kritisch.<sup>35</sup>

### **Eisenbahn in Österreich während dem 19. Jahrhundert**

*Horn* erläutert weiters, dass vor allem zu Beginn des 19. Jahrhundert, die wenig fortschrittlichen Transportwege innerhalb der Monarchie, diese in deren Entwicklung stark beeinflusste. Erst mit dem Bau der Pferdebahn Linz - Budweis, welche neben dem Personentransport vor allem für den Transport von Salz genutzt wurde, wird das Bahnzeitalter in Österreich eingeläutet. Jedoch wurde schnell erkannt, dass nicht der Rohstoff Salz, sondern die bisher wenig beachtete Steinkohle, von erheblicher Bedeutung für die neuen Transportwege war. Besonders als Energieträger sollte Steinkohle rasant an Bedeutung gewinnen und die bisher verwendete Biomasse als Hauptenergieträger ablösen.<sup>36</sup>

1837 wurde mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, welche von Wien nach Brünn führt, die erste Eisenbahnstrecke Österreichs sowohl für Personen- als auch für den Güterverkehr eröffnet.<sup>37</sup>

Wenige Jahre später, kam es 1841 durch die eintretende Wirtschaftskrise zu einer fast vollständigen Unterbrechung des Schieneninfrastrukturausbaus in der Monarchie, welcher zur Folge hatte, dass von Privatbahnen abgesehen und ein gesamtheitliches Staatsbahnnetz errichtet wurde.<sup>38</sup>

Der Erfolg und technologische Fortschritt der Eisenbahn übertrafen die damaligen Erwartungen. Durch die zunehmende Bedeutung des „neuen“ Verkehrsträgers für Personen- & Gütertransport wurde der Bau weiterer Strecken notwendig. Besonders für den Gütertransport, insbesondere für den Kohletransport, spielte die Eisenbahn eine immer wichtigere Rolle, die sich im Laufe des Jahrhunderts noch stärker ausprägte.

### **Die Eisenbahn ändert die Städte**

Das Aufkommen der Eisenbahn transformierte neben dem damaligen Energiesystem auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen und das Erscheinungsbild von Städten & Landschaften.

Laut *Roth*, ermöglichte die Eisenbahn kürzere Transportwege & größere Transportkapazitäten und eine damit einhergehende, leichtere Versorgung mit Rohstoffen, sowie eine verbesserte Kommunikation. Besonders urbane Regionen und Gebiete profitierten von dem Verkehrsträger.<sup>39</sup>

Weiters hebt *Roth*, sowohl die großen Zuwanderungsströme des 19. Jahrhunderts als auch die fortschreitende Industrialisierung hervor, welche zusätzlich die urbanen Strukturen nachhaltig veränderten. Der Bevölkerungszuwachs führte zu einem erheblichen Bedarf an Wohnraum. Einerseits musste Wohnraum für die breite Masse der BewohnerInnen geschaffen werden, andererseits waren für wohlhabendere Schichten exklusive Wohnanlagen erforderlich, die in den urbanen Zentren nicht mehr im gewünschten Ausmaß realisierbar waren.<sup>40</sup>

Herausforderungen die ohne die rasant voranschreitende Entwicklung der Eisenbahn nicht zu bewältigen gewesen wären. Die Eisenbahn verband die dichten urbanen Zentren mit der Peripherie.

„Die Epoche der Vorstädte, der Suburbs, hatte begonnen und mit ihr der tägliche Massenverkehr von und zur Arbeit.“  
(Gallmetzer, 2012, S. 34)

### **Nebenwirkungen der Eisenbahntwicklung**

Die linearen, sich sternförmig ausbreitete Schieneninfrastruktur, durchtrennte Landschaften, Flüsse, Straßen, Dörfer wie auch Städte und brachte neben Barrieren wie Dämme, Brücken und Tunnel auch städtebauliche Komplikationen mit sich.<sup>41</sup>

Neben den Vorteilen des technologischen Fortschritts, wirkten sich diese Faktoren auch nachhaltig auf die gesellschaftlichen Bedingungen und die traditionell gewachsenen Stadtstrukturen aus.

Anstatt die Lücke zwischen Stadt und Land zu überbrücken, ließ die Eisenbahn Städte ausufern, veränderte traditionell gewachsene Stadtstrukturen und hatte erheblichen Anteil an der Bildung neuer Stadtteile.<sup>42</sup>

### **Die Städte ändern die Eisenbahn**

Die historische Entwicklung der Eisenbahnstrecken wirkt bis in die Gegenwart nach. Auch heute folgt ein Großteil der Wiener Bahnlinien, den damaligen Strecken. Zusammen mit dem U-Bahn-Netz und der Straßeninfrastruktur bilden sie die hochrangige Infrastruktur des ÖPNV und des Gütertransports.

Wo früher ganze Stadtteile rund um die Bahnareale entstanden, entstehen heute ganze Stadtteile anstelle dieser, wie zum Beispiel die Stadtentwicklungsgebiete des Nord- und Nordwestbahnhofs.

### 3.1.1 TRANSFORMATIVE AUSWIRKUNGEN DER EISENBAHN

#### Energetische Transformation

Besonders ein Transportmittel war mit der voranschreitenden Industrialisierung und der Etablierung von Dampfmaschinen, und der damit verbundenen Änderung des Kräfteverhältnisses zwischen Holz und der immer wichtiger werdenden Kohle, von elementarer Bedeutung: die Eisenbahn.<sup>43</sup>

#### Brennholz als Energieträger

Abbildung 15 verdeutlicht die schlagartige Entwicklung der wichtigsten Energieträger im 19. Jahrhundert. Die Abbildung zeigt sowohl den rasanten Anstieg des Energieverbrauchs, der mit einem stark steigenden Verbrauch von Kohle einherging, als auch die gleichzeitige Reduktion von Holz als Energieträger. Dieser Wandel beschreibt den kontinuierlichen Übergang von dem traditionellen Energie-

träger der Biomasse (Brennstoffe wie z.B.: Holz) zu den fossilen Energieträgern.

*Gierlinger* erläutert, dass vor allem die Erschließung der Kohlefelder im Hinterland durch die Eisenbahn großen Anteil an der energetischen Transformation hatte. Besonders die Unabhängigkeit von den Wasserstraßen war für den Kohletransport über die Eisenbahn von Vorteil. Um 1900 hatte somit der fossile Energieträger Kohle, Brennholz als Hauptenergieträger abgelöst. Die Flexibilität des landgebundenen Transports reduzierte den Kohletransport über die Donau maßgeblich, sodass 1913 nur noch rund 3% des Wiener Kohlebedarfs per Schiff durchgeführt wurden.<sup>44</sup>

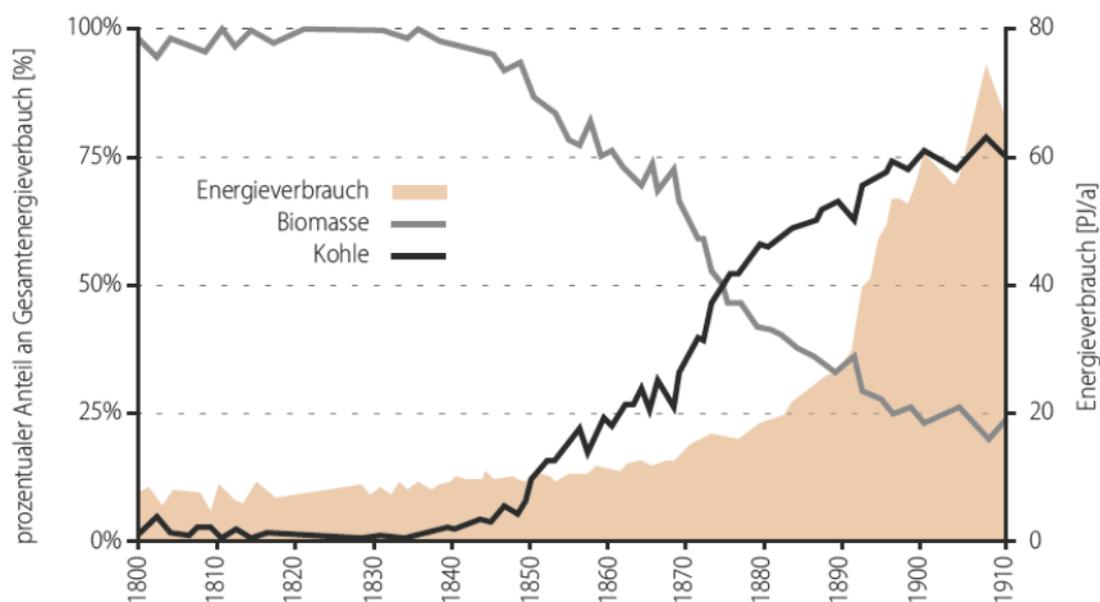


Abb.: 15 Darstellung vom Autor in Anlehnung an GIERLINGER (2013); Wiener Energieverbrauch zwischen 1800 & 1910 (2025)

### **Der Erfolg der schwarzen Kohle**

Besonders für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes und für die heimische Industrie hatte der Energieträger Kohle erhebliche Bedeutung.

Laut *Horn*, gab es bereits Produktionsstätten in der K.u.K. Monarchie welche Kohle verwendeten. Allerdings gab es bisher keine Möglichkeit den Energieträger über weite Strecken und vor allem in großen Massen zu transportieren. Erst durch die Etablierung der Eisenbahn, kam es zu einem rasanten Anstieg der Nachfrage.<sup>45</sup>

*„Insbesondere der Kohleverkehr nahm durch die stetig steigende Bedeutung dieses Energieträgers für die industrielle Entwicklung, vergleichbar etwa mit der Wichtigkeit des Erdöls in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, heute unvorstellbare Dimensionen an, [...]“*

(Horn et al., 1986, S. 27).

### **Aufkommen der weißen Kohle**

Auch mit alternativen Antriebsarten wurde damals bereits experimentiert.

*Posch* schreibt, dass es bereits um 1860 Versuche gab Lokomotiven mittels elektrischer Energie zu betreiben. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten war der Erfolg der elektrisch betriebenen Eisenbahn nicht aufzuhalten. In Österreich wurde 1883 die erste voll elektrisch betriebene Strecke zwischen Mödling und Hinterbrühl eröffnet.<sup>46</sup>

Erhöhte Bedeutung kam der Elektrifizierung des Bahnnetzes erst durch die Gebietsverluste nach dem Ersten Weltkrieg und dem damit einhergehenden Wegfall der Kohleabbaugebiete und reduzierter Verfügbarkeit des Energieträgers Kohle zu.<sup>47</sup>

Insbesondere die Verfügbarkeit von Wasserkraft zur Stromerzeugung spielte in Österreich beim Umstieg von Dampflokomotiven auf elektrisch betriebene Lokomotiven eine zentrale Rolle, sodass in den 1970er Jahren der Betrieb mit Dampflokomotiven eingestellt werden konnte.<sup>48</sup>

### **Elektrifizierung des Bahnnetzes**

Im Jahr 2020 waren etwa 74% des von der ÖBB betriebenen Streckennetzes elektrifiziert. Bis 2035 soll dieser Wert auf rund 90% erhöht werden.<sup>49</sup>

Knapp 92% des Strombedarfs werden aus erneuerbaren Energien gedeckt, wobei etwa 90% davon auf Wasserkraft entfallen.<sup>50</sup>

Damit bietet der bereits hohe Anteil an erneuerbarer Energie im österreichischen Energiemix, eine große Chance für die Reduktion von THG-Emissionen im Güterverkehr.

Um den zukünftigen Bedarf an erneuerbarer Energie decken zu können, ist allerdings ein Ausbau dieser notwendig. Die dafür erforderliche Flächeninanspruchnahme erhöht zunehmend den Druck auf naturnahe Freiräume.<sup>51</sup>

## **Territoriale Transformation**

Im Gegensatz zur heutigen Situation wurden zu Beginn des österreichischen Eisenbahnzeitalters die Bahnlinien, von jeweils eigenständigen, Gesellschaften (Privatbahnen) betrieben.<sup>52</sup>

Dadurch entstanden bis 1872 die sechs Wiener Kopfbahnhöfe: Nordbahnhof 1838, in unmittelbarer Nähe zum heutigen Praterstern, Gloggnitzer Bahnhof 1841 und der Raaber Bahnhof 1846, die später zum Südbahnhof und heute den Wien Hauptbahnhof bilden, Westbahnhof 1858, Franz-Josefs-Bahnhof 1870, Nordwestbahnhof 1872 und zusätzlich der „Bahnhof Hauptzollamt“, heute „Wien Mitte“.<sup>53</sup>

Die Etablierung der Eisenbahn führte ebenfalls zu einer Transformation der Betriebs- und Gewerbestrukturen Wiens, sodass sich Betriebsstandorte von den ehemaligen Ausfallstraßen hin zu den Bahnlinien verlagerten.<sup>54</sup>

Die Eisenbahn ermöglichte den Produktionsstätten einen leichteren Zugang zu Rohmaterialien und verbesserte die logistischen Bedingungen.

Insbesondere die aufkommende Fabrikindustrie, sowie Lagerhäuser und Werkstätten siedelten sich in direkter Nähe zu den, in der Peripherie gelegenen Bahnarealen an.<sup>55</sup>

In den neu erschlossenen Stadtgebieten, im Speziellen die heutige südliche Wiener Randzone des 10., 11. und 23. Bezirks sowie in Floridsdorf und Stadlaum, entstanden somit neue Industriecluster und Wohnsiedlungen.<sup>56</sup>

Während diese Flächen aufgrund der Nähe zur Bahn und der günstigen Bodenpreise Industrie und Fabriken anlockte, wurden Teile des urbanen Raums für den Wohnungsbau qualitativ uninteressant und blieben unbebaut z.B. Böden, die während des 1. Weltkriegs für den kommunalen Wohnungsbau angekauft und verwendet wurden.<sup>57</sup>

## **Flussregulierungen und Bahnbau**

Anhand der bereits beschriebenen Faktoren durchlief die städtische Struktur der Stadt Wien während des 19. Jahrhunderts eine Reihe städtebaulicher Transformationen.

Schlöss erklärt, dass durch die fortschreitende Industrialisierung und dem Ausbau der schienengebundenen Infrastruktur auch eine Regulierung der innerstädtischen Flussverläufe und der Donau notwendig wurde. Voraussetzung dieser Maßnahmen war die Eingemeindung der Vororte und der damit einhergehenden Vergrößerung des Stadtgebietes. Besonders der Hochwasserschutz spielte in den damaligen Regulierungsmaßnahmen eine bedeutende Rolle.<sup>58</sup>

Durch den steigenden Platzbedarf der Bahnareale sah man sich während der Gründerzeit gezwungen, neu zu errichtende Bahninfrastruktur (Nordbahn-, Nordwestbahn- und der Franz-Josefs-Bahn) innerhalb des damaligen Linienwalls zu errichten, wodurch Barrieren für die städtische Bebauung, wie die Teilung ganzer Vorstädte entstand.<sup>59</sup>



Bahntrasse schneidet durch die bebaute Stadtstruktur ...

Abb.: 16 © WIEN MUSEUM, Bearbeitet durch den Autor, Verbindungsbahn - Viaduktgasse gegen die Station Radetzkyplatz (1901)



Abb.: 17 © WIEN MUSEUM, Bearbeitet durch den Autor, Wienfluss & Stadtbahn gegen die Station Kettenbrückengasse gesehen (1899)

### **Die Stadtbahn und zwei Weltkriege**

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts fehlte noch ein wichtiger Abschnitt im Wiener Bahnnetz, die 1898 eröffnete Stadtbahn. Die Stadtbahn, welche die westlichen Stadtteile mit der restlichen Wiener Schieneninfrastruktur verband, umfasste die heutigen Strecken der Vorortelinie, Gürtellinie, Wientallinie und Donaukanallinie.<sup>60</sup>

Die teilweise entlang des regulierten Wienfluss verlaufenden Strecken, verursachten Tiefe Eingriffe im urbanen Raum Wiens.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde erheblicher Schaden den Bahnarealen, der Schieneninfrastruktur als auch den Donauüberquerungen zugefügt, welche erst Jahrzehnte später wieder behoben werden konnten.<sup>61</sup>

### **Die Wiener Bahn nach dem II. Weltkrieg**

*Rollinger* erklärt, dass für den Güterverkehr einerseits die Auflassung der Verschub Aufgaben in den Bahnhöfen Strasshof, Jedlersdorf und Floridsdorf sowie die Eröffnung des *Zentralverschiebebahnhofs Wien* (Zentralverschiebebahnhof Kledering) im Jahr 1986 von großer Bedeutung waren. Andererseits spielte die Einführung der Wiener Schnellbahn im Jahr 1962 eine entscheidende Rolle für den ÖPNV.<sup>62</sup>

Somit hielten sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die transformierenden Auswirkungen der Eisenbahnentwicklung auf den Wiener Stadtraum eher begrenzt. Stattdessen kam es vor allem zu internen Umbrüchen innerhalb des Bahnsystems.

Direkte Auswirkungen auf die Stadtstruktur traten erst wieder um die Jahrtausendwende auf. Mit der Auflassung des Nord- und Nordwestbahnhofs wurden enorme urbane Flächen frei, auf denen neue Stadtteile geplant und gebaut werden. Auch das Gebiet des ehemaligen Südbahnhofs erlebte eine erhebliche Transformation.

### **3.1.2 DIE WIENER SCHIENENINFRASTRUKTUR**

Die nachstehende Auflistung gibt eine kurze Übersicht über die Entwicklung der Wiener Eisenbahnstrecken, welche zwischen 1837 und 1900 nahezu vollständig ausgebaut wurde, wobei Bahnlinien von Wien aus in alle Richtungen führten, und die Provinzen der Monarchie erschlossen. Die Abbildungen 21 bis 23 verdeutlichen zusätzlich die Entwicklung der Wiener Eisenbahninfrastruktur.

#### ***Die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn***

1837 wurde mit der Eröffnung der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn (heutige Nordbahn) die erste Eisenbahnstrecke Österreichs, mit dem Ziel, die Salz- und Kohleabbaugebiet in der Nähe von Krakau zu erschließen, in Betrieb genommen.<sup>63</sup>

#### ***Franz-Josefs-Bahn***

Um die nördlich gelegenen Industriegebiete mit der Habsburger Hauptstadt Wien zu verbinden, wurde 1870 die Franz-Josefs-Bahn (FJB) eröffnet, welche nach dem Ersten Weltkrieg und den damit verbundenen Verlust der Kohleabbaustätten an Einfluss verlor.<sup>64</sup>

#### ***Wien - Gloggnitzer Bahn***

1842 wurde der erste Abschnitt der Wien- Gloggnitzer Bahn, die heutige Südbahn, eröffnet und 1857 bis nach Triest fertiggestellt.<sup>65</sup>

#### ***Kaiserin-Elisabeth-Bahn***

Die Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die heutige Westbahn, verband zunächst Wien mit Linz und später auch Wien mit Salzburg.<sup>66</sup>

#### ***Nordwestbahn***

Obwohl die Nordwestbahn zunächst für den Gütertransport wirtschaftlich weniger bedeutend war, entwickelte sich der Nordwestbahnhof in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zu einem zentralen Frachtknotenpunkt, dessen Betrieb erst durch die Verlagerung des Güterumschlags auf den „Güterterminal Wien Süd“ 2021 stillgelegt wurde.<sup>67</sup>

#### ***Donaulände- und Donauuferbahn***

Für Verbindung der einzelnen Kopfbahnhöfe und zur Erleichterung des Personen- und Gütertransports, wurden die Donaulände- & Donauuferbahn errichtet.<sup>68</sup> Die Donauuferbahn verbande nach Fertigstellung der Donauregulierung, die Wiener Häfen miteinander und nahm damit eine wichtige Rolle im innerstädtischen Güterverkehr ein.<sup>69</sup>

#### ***Die Stadtbahn***

Die 1898 eröffnete Bahntrasse folgt dem geschliffenen Linienwall, läuft entlang des Wien Fluss und Teilen des Donaukanals.<sup>70</sup> Heute wird die Strecke der ehemaligen Stadtbahn von den U-Bahn Linien U4 & U6 benutzt.

## **Die Wiener Straßenbahn**

Den Ursprung nimmt die heutige Wiener Straßenbahn, in der 1872 eingeführten Pferdestraßenbahn, welche bereits Jahre später elektrifiziert wurde.<sup>71</sup>

Die Abbildungen 18 bis 20 verbildlichen die Entwicklung der Wiener Straßenbahninfrastruktur. Abbildung 19 zeigt das Straßenbahnnetz um 1945, welches der größten Ausdehnung in der Zwischenkriegszeit am nächsten kommt.

Vor allem die Errichtung der U-Bahn sorgte für eine Ausdünnung des innerstädtischen Straßenbahnnetzes.<sup>72</sup>

Heute ist die Wiener Straßenbahn vor allem für den lokalen Personentransport von großer Bedeutung.

Mit dem Projekt der „Güter-Bim“ wurde zwischen 2004 und 2005 auch in Wien eine Verlagerung des Warenverkehrs auf die Straßenbahninfrastruktur getestet aber anhand mangelnder Nachfrage bald wieder eingestellt.<sup>73</sup>

## **Die Wiener U-Bahn**

Neben der Vollbahn bildet heute die Wiener U-Bahn die hochrangige Schieneninfrastruktur der Stadt.

Durch die 1982 eröffnete „erste Ausbaustufe“, samt den Teilstrecken der U-Bahn Linien U1, U2 & U4, wurde der Grundstein für das heutige Massentransportmittel gelegt.<sup>74</sup>

Abbildungen 24 bis 26 zeigen die Entwicklung des Wiener U-Bahnnetzes. Heute stattfindender weitläufiger Ausbau der Wiener Schieneninfrastruktur erfolgt großteils nur durch den weiteren Ausbau der U-Bahnlinien.

Mit der U-Bahn Linie U5 und der bisher letzten Ausbaustufe, wird das bestehende U-Bahnnetz ergänzt und erfährt somit seine bisher weiteste Ausdehnung.<sup>75</sup>

## **Die Drei Systeme**

Um eine bessere Lesbarkeit der jeweiligen Bahnsysteme in der weiteren Arbeit zu gewährleisten, werden die drei Systeme der Wiener Schieneninfrastruktur wie folgt farblich unterschieden:

**Straßenbahn**  
**Vollbahn**  
**U-Bahn**

In den nächsten Kapiteln wird auf die bereits angedeutete Synergie zwischen Eisenbahn und urbane Produktion vertieft eingegangen. Die daraus resultierenden Erkenntnisse nehmen wichtigen Einfluss auf die weiteren Abschnitte dieser Arbeit.

# STRASSENBAHN

1877



Abb: 18

1945

# VOLLBAHN

1879

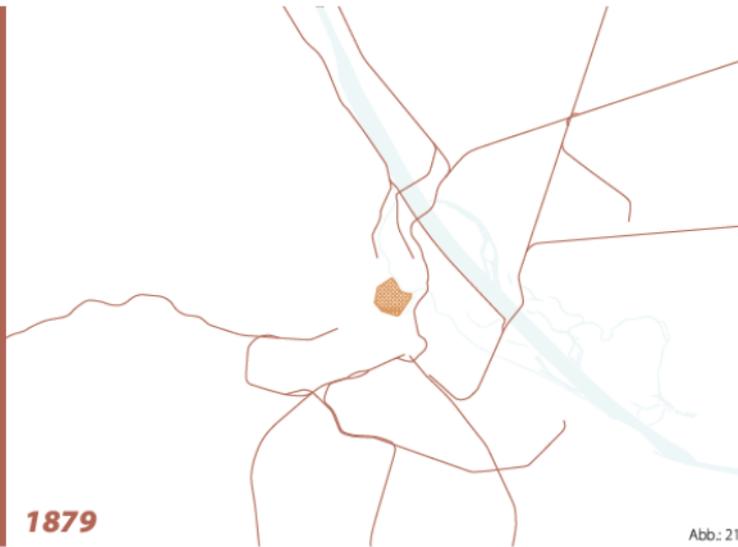


Abb: 21

1938

# U - BAHN

1982

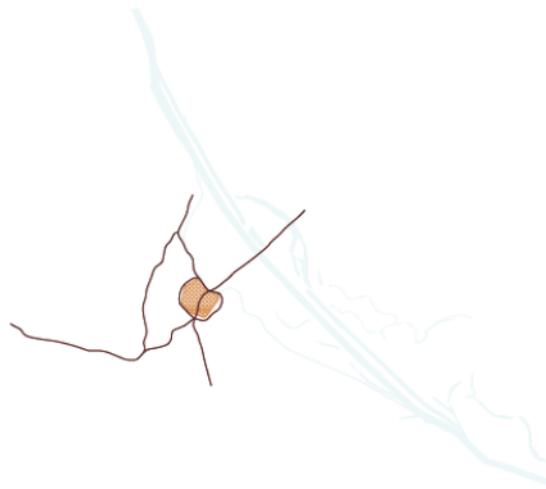


Abb: 24

2000



Abb: 19



**2024**



Abb: 20

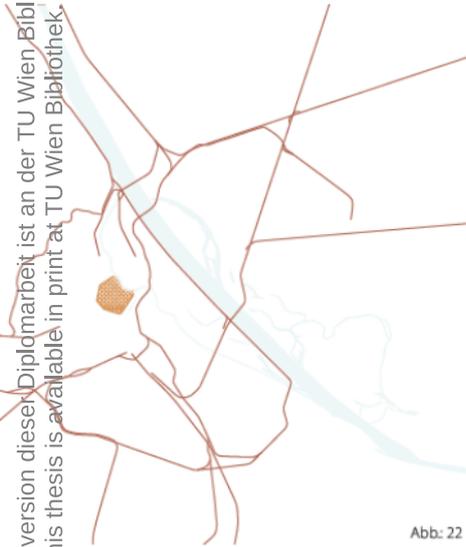


Abb: 22



**2024**

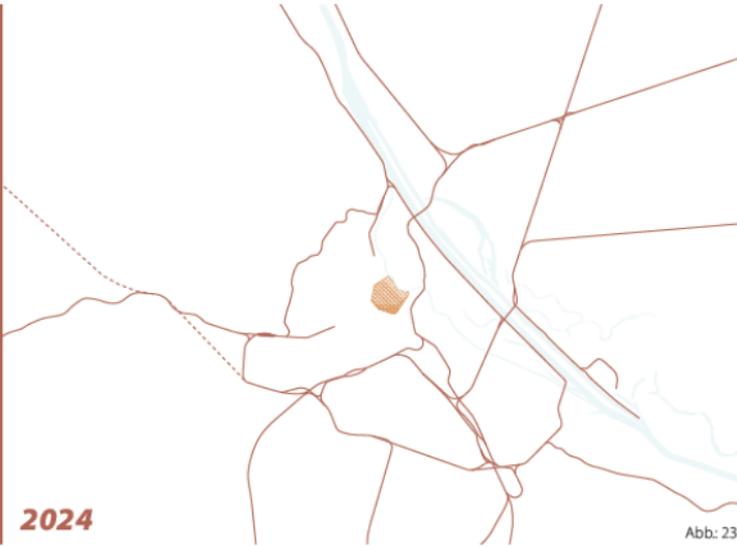


Abb: 23



Abb: 25



**2024**



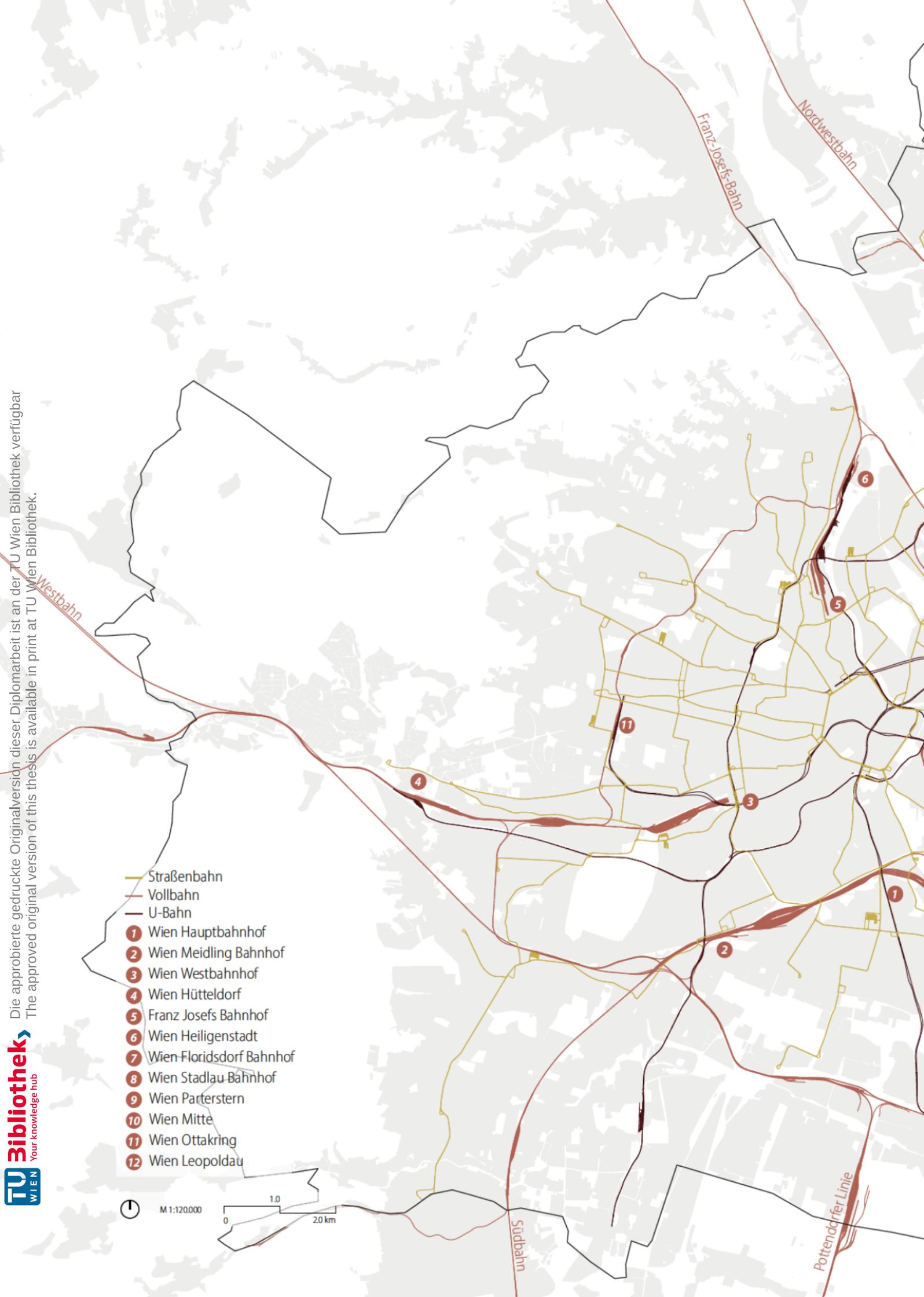
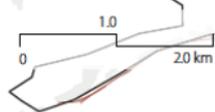
Abb: 26

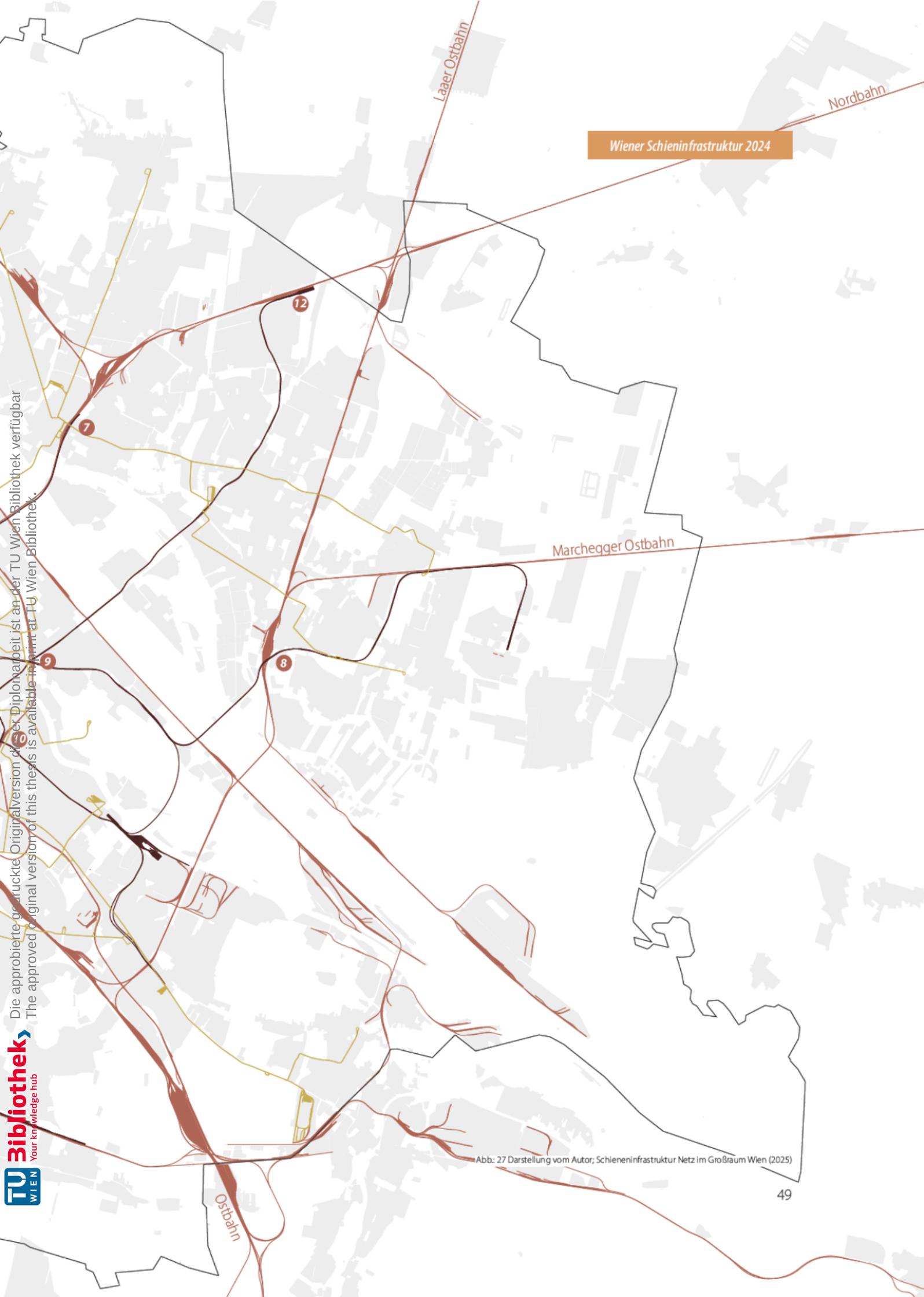


- Straßenbahn
- Vollbahn
- U-Bahn
- ① Wien Hauptbahnhof
- ② Wien Meidling Bahnhof
- ③ Wien Westbahnhof
- ④ Wien Hütteldorf
- ⑤ Franz Josefs Bahnhof
- ⑥ Wien Heiligenstadt
- ⑦ Wien Floridsdorf Bahnhof
- ⑧ Wien Stadlau Bahnhof
- ⑨ Wien Parterstern
- ⑩ Wien Mitte
- ⑪ Wien Ottakring
- ⑫ Wien Leopoldau



M 1:120.000





Wiener Schieneninfrastruktur 2024

Abb: 27 Darstellung vom Autor; Schieneninfrastruktur Netz im Großraum Wien (2025)

## 3.2 EISENBAHN & PRODUKTIVE STADT

### **Hochblüte der Seidenindustrie**

Wie *Meissl* erklärt wurden bis in die 1830er Jahre mechanisierte Kraftantriebe in Wiener Betrieben kaum verwendet. Verbreitet waren vor allem kleine Gewerbebetriebe, die der Seidenindustrie zugeordnet waren. Viele dieser Betriebe siedelten sich entlang des Wientals und südlich des Wienerwalds an. Besonders die Verfügbarkeit von Wasserkraft war für die Standortwahl dieser Betriebstätten ausschlaggebend.<sup>76</sup>

### **Schleppbahn Liesing als Beispiel vergangener Transformationen**

Als Beispiel der damals entstehenden Synergie zwischen Eisenbahn und Produktionsstätten kann das Gebiet Liesing herangezogen werden. Abbildung 26 zeigt die traditionell gewachsene, dörfliche Struktur des Gebiets um Liesing und Hetzendorf im Jahr 1876. Die bereits bestehende Eisenbahnstrecke der heutigen Südbahn durchschneidet einerseits dörfliche Strukturen, andererseits fungiert sie als Ankerpunkt für industrielle Ansiedlungen. Die neu geschaffenen Strukturen der Eisenbahnstrecken und der angegliederten Betriebsansiedlungen verdrängten zunehmend die zuvor landwirtschaftlich geprägten Nutzflächen. Besonders hervorzuheben ist die Schleppbahn, welche eine direkte Anbindung an die Schieneninfrastruktur ermöglichte. Wie Abbildung 28 zeigt, siedelten sich bereits vor 1900 die ersten Betriebe an, welche von der direkten Verbindung zum Eisenbahnnetz profitieren wollten.

Die Anbindung blieb bis ins Jahr 2003 in Betrieb, bevor sie stillgelegt wurde.<sup>77</sup> Der Bahnanschluss diente als entscheidender Katalysator für die Entwicklung des heutigen Industriestandorts Liesing und verdeutlicht die anhaltende Wirkung früherer Bahnanlagen auf die heutige Zeit.

Mit dem Aufkommen des Automobils wandelte sich das Gebiet der ehemaligen Schleppbahn Liesing zu dem Industriecluster, wie es heute existiert. Das Gebiet des „Industriezentrum Liesing“ wird in den folgenden Kapiteln dieser Arbeit detaillierter analysiert.

### **Industrie und Eisenbahn – der Beginn**

Laut *Meissl* sorgte der wirtschaftliche Aufschwung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts für eine sprunghafte Entwicklung der Eisenbahn in Wien und trug zur Bedeutung Wiens als Eisenbahnknoten bei. Insbesondere die günstigen Bodenpreise und Fertigstellung der Grundstruktur des Eisenbahnnetzes führte zur Etablierung weiträumiger Industriecluster. Speziell im Wiener Süden und Osten. Neben Industriebetrieben wie Lokomotiv-, Waggon-, Schienen- und Chemiefabriken sowie Gaswerken siedelten sich auch Speditionsunternehmen und Lagerhäuser in unmittelbarer Nähe der Bahn an, meist sogar mit eigenem Schleppegleis. Ein Standortmuster, welches sich durchsetzen sollte.<sup>78</sup>

Die ins traditionelle Stadtgefüge eingebetteten Betriebsstrukturen verlagerten sich zunehmend zu den in der Peripherie gelegenen Bahnarealen.<sup>79</sup>



Abb.: 28 AUTOR UNBEKANNT, Bearbeitet durch den Autor; Franzisco-josephinische (3.) Landesaufnahme der österreichisch-ungarischen Monarchie, Aufnahmeblatt 4756-2-d 1872 Liesing, Hetzendorf (1872)

Die hohen Kohlepreise hatten für die industrielle Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wien negative Auswirkungen, welche erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts durch die Auflösung des Kohlemonopols der Nordbahn überwunden werden konnte.<sup>80</sup>

Besonders Sektoren wie die der Elektronikindustrie sorgten für zahlreiche Betriebsansiedlungen, welche sich oftmals in unmittelbarer Nähe zur Schieneninfrastruktur niederließen.<sup>81</sup>

### **Industrie und Eisenbahn – nach der Monarchie**

Nach dem Zerfall der Monarchie und der Weltwirtschaftskrise in den 1920er Jahren kam es zum regelrechten Verfall der Wiener Fabrikindustrie.

Wie *Meissl* erklärt, kam es nach dem Zerfall der Monarchie und der Weltwirtschaftskrise in den 1920er Jahren zum regelrechten Verfall der Wiener Fabrikindustrie. Dies betraf insbesondere die Maschinenbaubranche. Sowohl das Aufkommen des Automobils und der einhergehende Aufschwung der Mineralölindustrie, als auch die technologisch rasch fortschreitende Elektrobranche sollten dem negativen Trend entgegenwirken. Zur vollständigen Erholung der Wiener Industrie kam es allerdings erst 1938 nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich.<sup>82</sup>

Abbildung 29 stellt das Wiener Vollbahnnetz im Jahr 1938 sowie Betriebsstätten mit entweder einem eigenen Gleisanschluss oder hohem betrieblichem Transportbedarf dar.

Weiters zeigt die Karte Zonen mit hoher Betriebsdichte auf, die ebenfalls die Nähe zur Wiener Schieneninfrastruktur suchten. Besonders auffällig ist die Vielzahl von Produktionsstandorten innerhalb des urbanen Raums.

Besonders in der näheren Umgebung der Kopfbahnhöfe - im Speziellen des Nord- und Nordwestbahnhofs - ist eine besonders hohe Dichte an Betriebsstandorten erkennbar, was auf eine hohe Bedeutung der Bahnhöfe als Umschlagplätze schließen lässt. Eine ebenso hohe Dichte findet sich entlang des Nord- und Nordwestbahnhofs, sowie der Donauuferbahn.

Zusätzlich hebt Abbildung 29 hervor, dass Gebiete an Kreuzungspunkten von Eisenbahnstrecken, wie in Floridsdorf oder Stadlau eine hohe Anziehungskraft für Produktionsstandorte boten.

Wie bereits zuvor erläutert, verdeutlicht Abbildung 29 die anziehende Wirkung großer Bahnhöfe als logistische Knotenpunkte für weitere Betriebsansiedlungen. Neben großflächigen Industriekomplexen nutzten auch zahlreiche kleinere, in den urbanen Raum integrierte Betriebe die Vorteile der Eisenbahn. Diese Vielfalt unterstreicht die bedeutende Rolle schienengebundener Verkehrsträger für die industrielle Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Wien.

- Schleppbahn Liesing
- 1 Nordbahnhof
- 2 Ostbahnhof
- 3 Südbahnhof
- 4 Westbahnhof
- 5 Franz Josefs Bahnhof
- 6 Nordwestbahnhof
- 7 Aspangbahnhof
- 8 Bahnhof Hütteldorf
- 9 Bahnhof Heiligenstadt
- Betriebsstätte mit Anschlussgleis oder hohem Transportaufwand (Eisenbahn- oder Wasserorientierung)
- ⚡ Energieproduktion
- Bahnwerkstätten
- Städtische Lagerhäuser
- Bahnhofareale
- Zonen mit dichten Betriebsaufkommen

... Wirtschaft, Industrie und Eisenbahn 1938

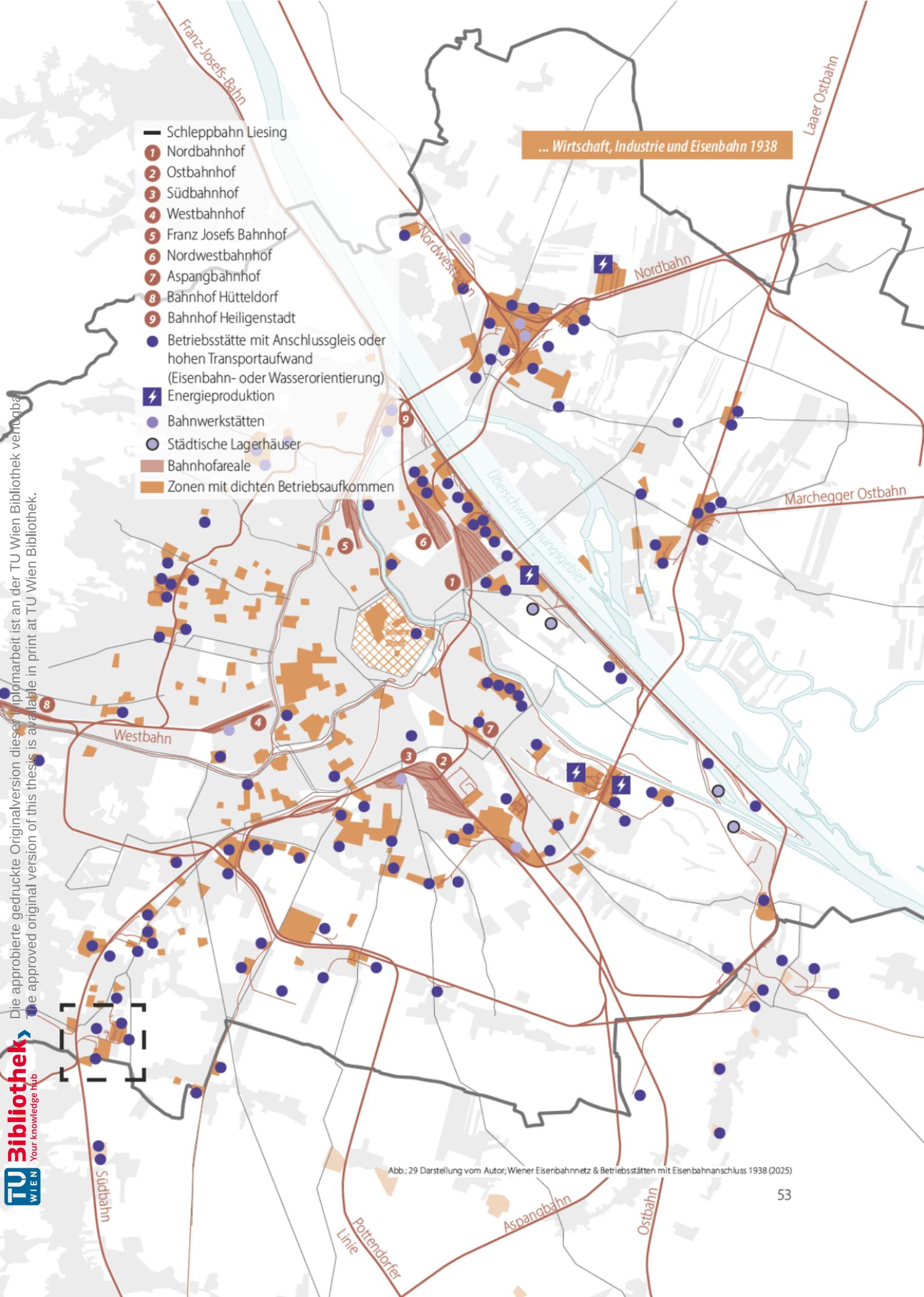


Abb.: 29 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz & Betriebsstätten mit Eisenbahnanschluss 1938 (2025)

Abbildung 30 zeigt, dass produktive Räume weiterhin häufig in der Nähe von Schieneninfrastruktur liegen, jedoch verfügen nur noch wenige Betriebe über eigene Anschlussgleise.

Um die energetische Versorgung des städtischen Metabolismus zu gewährleisten sind die Energiekraftwerke, im Gegensatz zu Produktionsstätten, im urbanen Raum verblieben. Diese verfügen Großteils auch heute noch über eigene Bahnanbindungen, die weiterhin aktiv genutzt werden.

Wie bereits erörtert, machte die Entwicklung der Industrie- und Fabrikscluster, diese Areale aufgrund ihrer Umweltbelastung für den Wohnbau uninteressant. Das Aufkommen motorisierter Nutzfahrzeuge führte auch zu einem grundlegenden Wandel der industriellen Strukturen. Durch die Etablierung motorisierter Nutzfahrzeuge, konnten sich die heutigen Industrie- und Gewerbegebiete in der Fläche ausbreiten und bilden teilweise, aufgrund ihrer Größe enorme Barrieren für BewohnerInnen und Natur.

Im Vergleich zu den produktiven Räumen aus Abbildung 29 haben die innerstädtischen Bahnhöfe ihre Funktion als logistische Knotenpunkte weitgehend verloren und konzentrieren sich hauptsächlich als Knotenpunkte des ÖPNV.

Ebenfalls verschwand wie in Abbildung 29 ersichtlich (im Vergleich zu Abbildung 30), die Kleinteiligkeit der Betriebsstätten aus dem urbanen Raum und wurden an die Peripherie gedrängt, wo sie sich zu großen Industrie- und Gewerbegebieten formierten.

Diese Entwicklung trug dazu bei, dass die Versorgung der Innenstadt ohne den Einsatz von straßengebundenen Verkehrsträgern kaum noch realisierbar ist.

Besonders bemerkenswert ist, dass trotz der räumlichen Ausbreitung der Stadt, viele frühere Umschlagplätze nicht durch neue Standorte ersetzt wurden, um die erweiterten Stadtteile zu versorgen. Stattdessen übernehmen heute zentrale Einrichtungen wie der Güterterminal Wien Süd, die Wiener Häfen und der Flughafen Wien-Schwechat einen Großteil des Warenumschlags, wie bereits in Abbildung 7 dargestellt.

Die Eisenbahn breitete sich in einer sternförmigen, linearen Struktur aus, wobei das Auto die dazwischenliegenden Flächen erschloss.<sup>83</sup>

Vergleicht man die beiden Abbildungen 29 & 30, wurden die ursprünglich landwirtschaftlich genutzten Flächen an der Wiener Peripherie zunehmend in produktive Räume umgewandelt, wodurch der Raum für Natur immer weiter eingeschränkt wurde. Besonders in den heutigen hochversiegelten Industrieclustern bleibt nur noch wenig Platz für Natur und Grünräume, die meist nur vereinzelt in Nischen existieren.

Im nächsten Kapitel werden die historischen Umschlagplätze Wiens untersucht, die seit der Einführung der Eisenbahn eine zentrale Rolle im Metabolismus der Stadt spielten. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen im weiteren Verlauf dieser Arbeit als Grundlage für die Entwicklung fundierter Vorschläge, wie die Bahnanlagen Wiens zu einer klimagerechten Ver- und Entsorgung der Stadt beitragen können.

- Industriezentrum Inzersdorf
- 1 Güterterminal Wien - Süd
- 2 Güterterminal Hafen Freudenau
- 3 Hafen Albern
- 4 Hafen Lobau
- 5 Hauptvershubzentrum Kledering
- 6 Matzleinsdorferplatz
- 7 Ladegleis Westbahnhof
- 8 Frachtenbahnhof FJB
- 9 Verschiebebahnhof Floridsdorf
- 10 Verschiebebahnhof Süßenbrunn
- 11 Verschiebebahnhof Stadlau
- Betriebsstätte mit Anschlussgleis oder hohen Transportaufwand (Eisenbahn- oder Wasserorientierung)
- ⚡ Energieproduktion
- Bahnwerkstätten
- Bahnhofareale
- Zonen mit dichten Betriebsaufkommen

... Wirtschaft, Industrie und Eisenbahn 2024

Abb. 30 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz & Betriebsstätten mit Eisenbahnanschluss 2024 (2025)

## 3.3 HISTORISCHE UMSCHLAGPLÄTZE

### **Historische Umschlagplätze mit Bahnanschluss**

Neben den aufkommenden Bahnhöfen im 19. Jhd. und den dazugehörigen Personen- und Frachtransport entwickelten sich auch weitere wichtige Umschlagplätze in Wien. Zusätzlich zu den Bahnhöfen, die Dreh- und Angelpunkte des Güterverkehrs, werden anschließend einige weitere, historisch wichtige Warenumschlagplätze erörtert.

Wie *Horn* beschreibt, profitierte Wien seit jeher von seiner geographischen Lage und den damit verbundenen natürlichen Gegebenheiten, insbesondere der Donau und dem damit einhergehenden Schiffsverkehr. Bis zum Aufkommen der Eisenbahn war der Transport von Massengütern wie Getreide, Holz und Salz über weite Entfernungen, ausschließlich über den Wasserweg möglich.<sup>84</sup>

### **Vom Stromhafen zur internationalen Logistikkreuzung**

Ebenso wie der landgebundene Gütertransport durch die Eisenbahn, erfuhr auch der Gütertransport zu Wasser eine erhebliche Veränderung.

Dampfschiffe benötigten eigene Kais und Anlegestellen, um ihre Waren verladen zu können und somit entstand in Kombination mit der Donauregulierung 1875 der *Stromhafen Wien*.<sup>85</sup>

Beinahe entlang der gesamten Donaulände etablierte sich der Güterumschlag, wodurch Lagerhäuser & Umschlaganlagen entstanden, an denen sowohl Getreide, Kohle, Stückgut und später auch Öl umgeschlagen wurde.<sup>86</sup>

Um 1900 wurde der *Hafen Freudenau* errichtet. Vier Jahrzehnte später sollten die beiden anderen Teilbereiche des heutigen Wiener Hafens geplant und fertiggestellt werden: *Hafen Albern* und *Hafen Lobau*.<sup>87</sup>

Alle drei Häfen sind mehrgleisig an die Wiener Schieneninfrastruktur angeschlossen<sup>88</sup> und bilden zusammen mit dem *Güterterminal Wien Süd* und dem *Flughafen Schwechat* wichtige Warenumschlagplätze im Großraum Wien.

Mit der Etablierung der Eisenbahn und dem Ausbau der Bahnhöfe zu Drehscheiben des Personen- und Güterverkehrs, entwickelten sich noch weitere Umschlagplätze im urbanen Raum, wie der Zentralviehmarkt, diverse Holzlagerplätze und die Central-Marktanlage für Groß- und Kleinhandel.

Um die Reduktion der THG-Emissionen im Bereich des Güterverkehrs voranzutreiben, kommt dem Zusammenspiel zwischen Wasser- und Schienenweg eine besondere Bedeutung zu.

- 1 Nordbahnhof
- 2 Ostbahnhof
- 3 Südbahnhof
- 4 Westbahnhof
- 5 Franz Josefs Bahnhof
- 6 Nordwestbahnhof
- 7 Aspangbahnhof
- 8 Bahnhof Hütteldorf
- 9 Bahnhof Heiligenstadt
- a Freudenauer Hafen
- b Strom Hafen
- c Donaukanal
- d Städtische Lagerhäuser
- e Zentralviehmarkt
- f Holzmarkt
- g Centralanlage für Groß- & Kleinhandel

... Gütertransport Netz um 1912

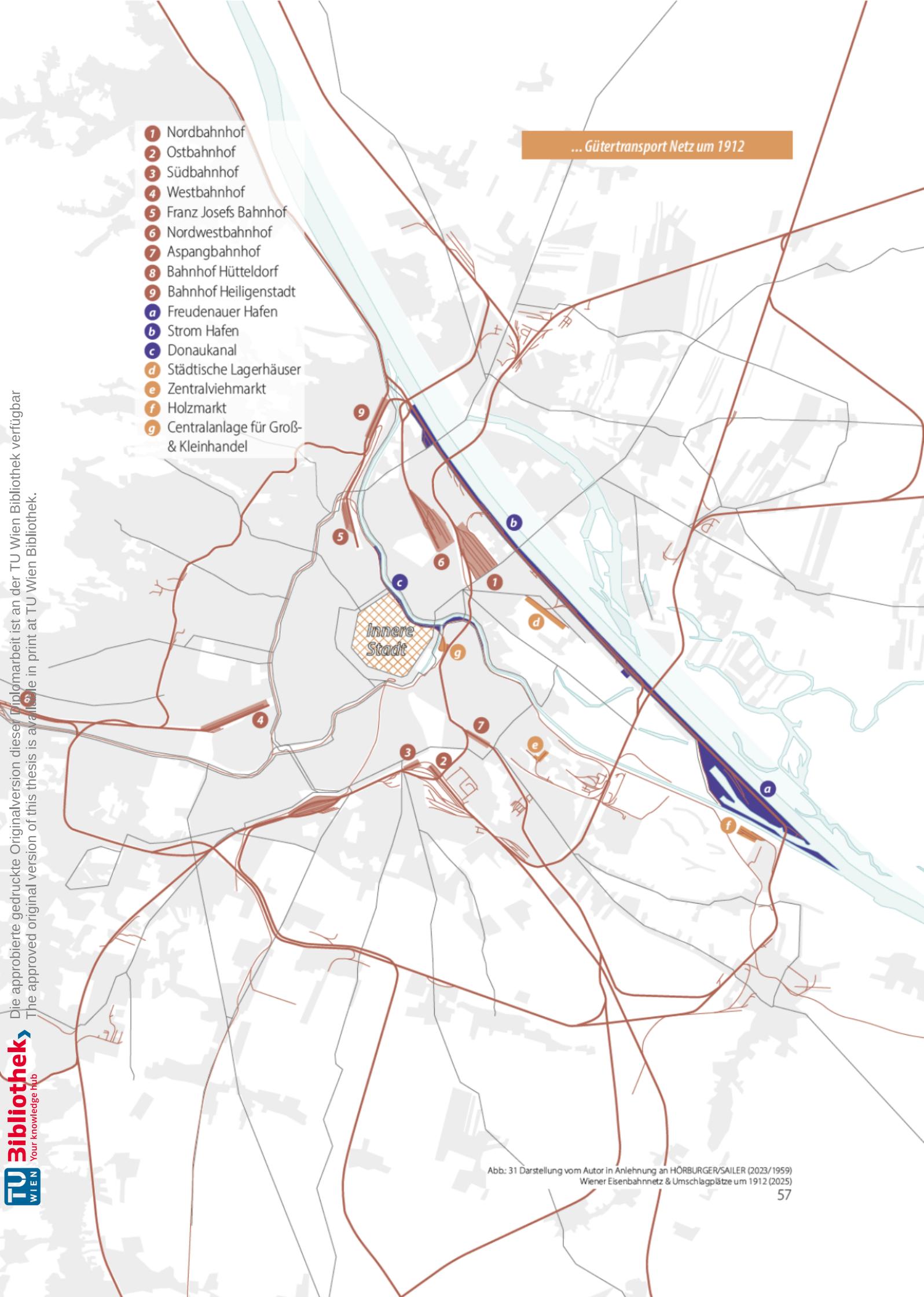


Abb: 31 Darstellung vom Autor in Anlehnung an HÖRBURGER/SAILER (2023/1959)  
Wiener Eisenbahnnetz & Umschlagplätze um 1912 (2025)



Reges treiben ... Lebensmittel werden mit der Bahn angeliefert ...

Abb. 32 © WIEN MUSEUM; Bearbeitet durch den Autor; Vorderzollamtsstraße 17 – erhöhter Blick auf die Großmarkthalle & Ungarbrücke (1925)

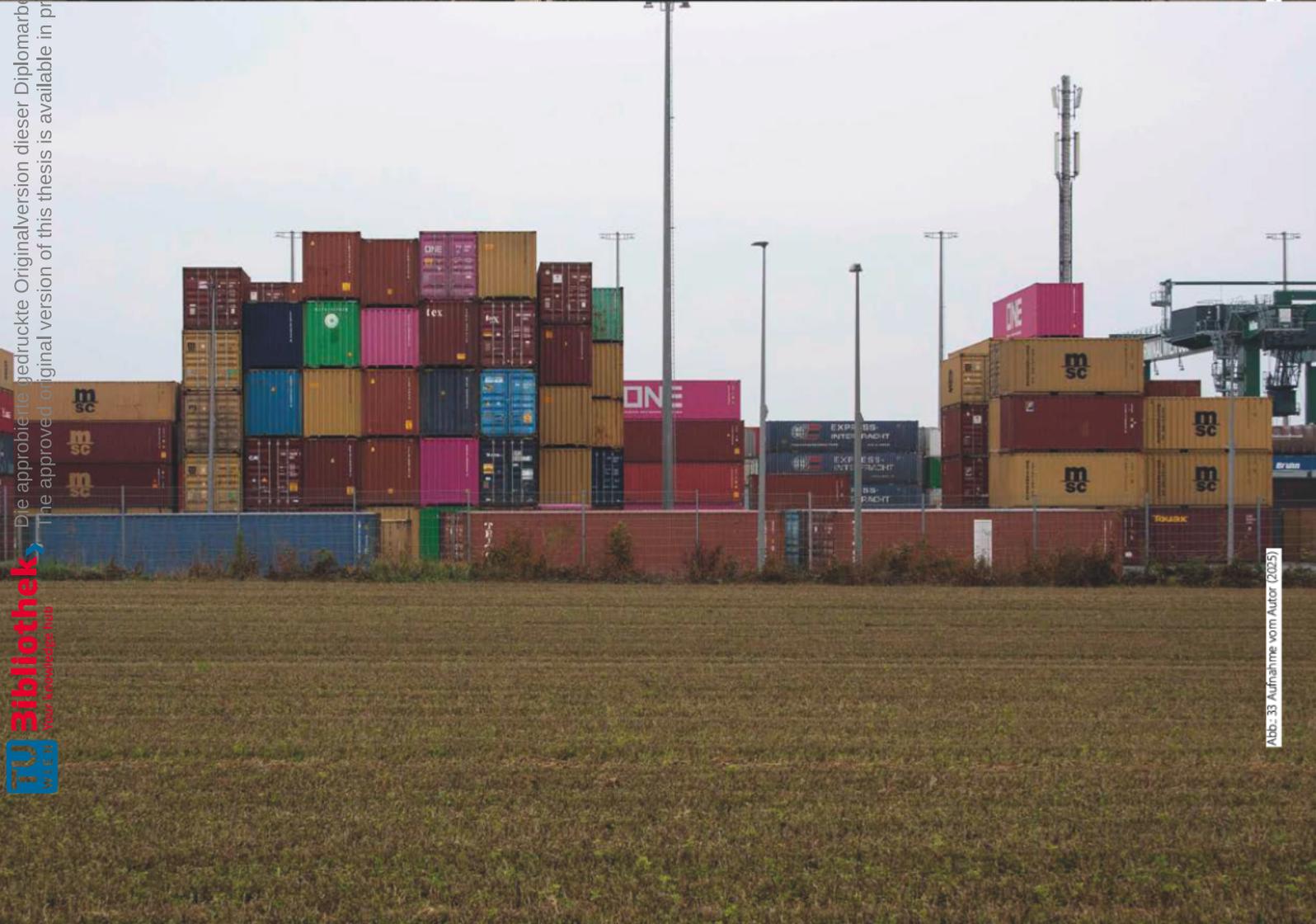


Abb. 33 Aufnahme vom Autor (2005)

### **Central-Marktanlage für Groß- und Kleinhandel**

Um landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Obst, Gemüse und Fleischerzeugnisse mit der Bahn in die Stadt zu transportieren, wurde zu Beginn des 19. Jahrhunderts das Hauptzollamt samt Central-Marktanlage für Groß- und Kleinhandel, am Hafen des Wiener Neustädter Kanals errichtet, im Gebiet des heutigen ÖPNV-Knotenpunkts *Wien Mitte*, errichtet.<sup>89</sup>

Die Central Marktanlage für Groß- und Kleinhandel kann als Vorreiter einer zentralen Versorgungseinrichtung des städtischen Raums mit Lebensmittel, ähnlich dem heutigen *Gemüse Großmarkt Inzersdorf* gesehen werden.

### **Güterterminal Wien Süd**

Der im Jahr 2016 eröffnete *Güterterminal Wien Süd* übernahm, wie bereits beschrieben die Umschlagfähigkeiten des ehemaligen Nordwestbahnhofs und wurde mittlerweile schon mehrmals aufgrund Kapazitätsengpässe erweitert.<sup>90</sup> Laut den Experten *Budde und Zhanna* hat er jedoch mit seiner aktuellen Ausdehnung, die maximalen Kapazitätsgrenze erlangt. (*Budde und Zhanna am 23.01.2025*)

Mit der Anbindung an die Schnellstraße S1 ist der *Güterterminal Wien Süd* direkt an das hochrangige Straßenverkehrsnetz angebunden.

Als multimodaler Güterterminal ermöglicht er den effizienten Umschlag von Containern und anderem Stückgut zwischen schienen- und straßengebundenen Verkehrsträgern.<sup>91</sup>

Der *Güterterminal Wien Süd* spielt somit eine wesentliche Rolle bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Der Anschluss an die Schieneninfrastruktur, die Anbindung an das hochrangige Straßenverkehrsnetz sowie die direkte Nähe zum Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl machen den Standort des Terminals besonders attraktiv.

In den weiteren Schritten dieser Arbeit wird dieser Standort genauer analysiert und seine Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der städtischen Logistik und Infrastruktur untersucht.

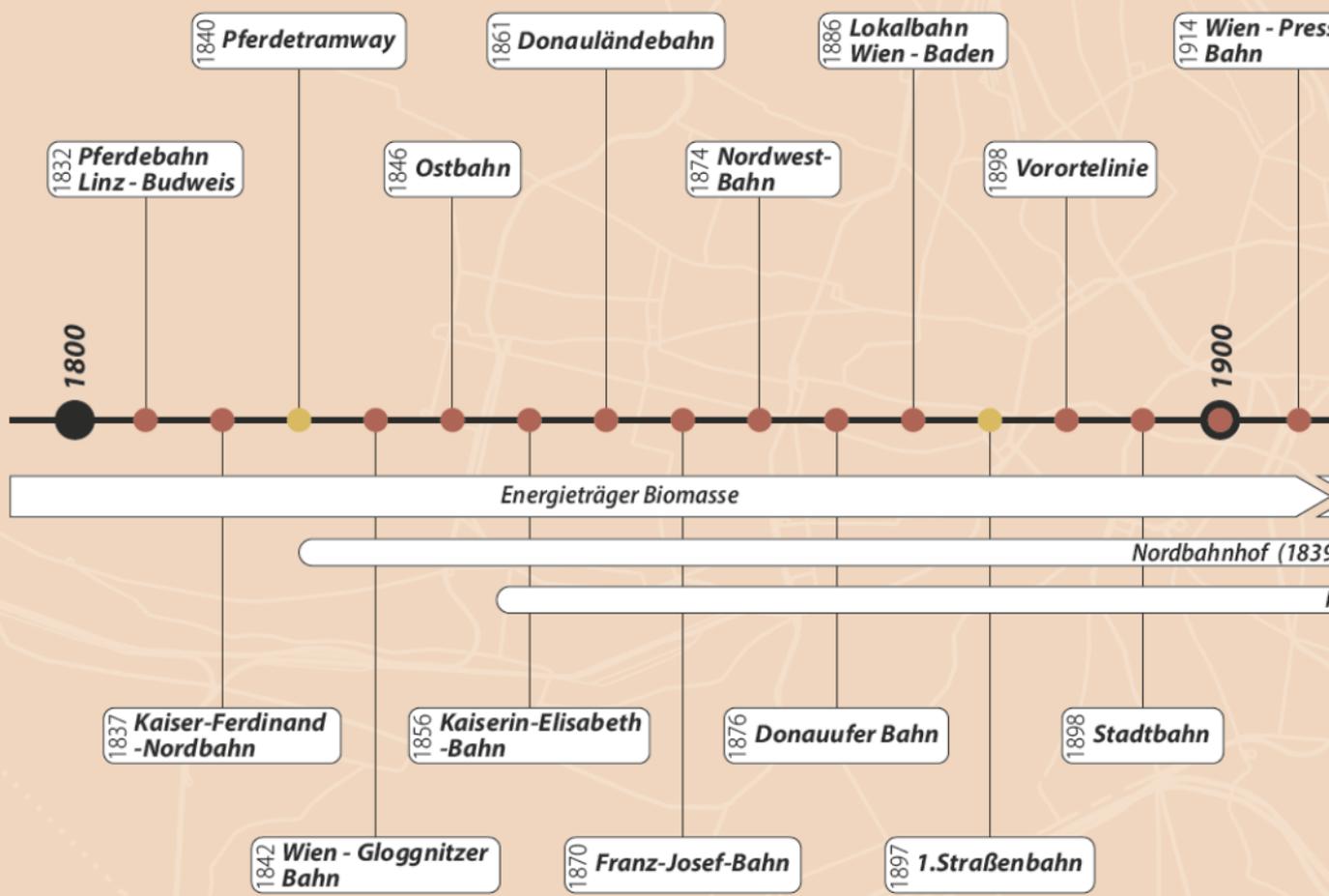


Abb.: 34 Darstellung vom Autor; Timeline der Wiener Schieneninfrastruktur Entwicklung (2025)

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.

sbürger

2010)

Nordwestbahnhof (1874 - 2021)



Fossile Energieträger

erneuerbare Energien

Güterterminal Wien Süd

1962 Schnellbahn

1984 Zentralverschiebe-  
bahnhof Kledering

2000 U - Bahn  
2. Ausbaustufe

2010 U - Bahn  
3. Ausbaustufe

2014 Wien  
Hauptbahnhof

2016 Güterterminal  
Wien - Süd

2018 U - Bahn  
4. Ausbaustufe

2033 U - Bahn  
5. Ausbaustufe

2050

## 3.4 FAZIT - TEIL 3

### *urbane Produktivität - urbaner Freiraum*

Die Etablierung der Eisenbahn führte zu nachhaltigen strukturellen Umbrüchen in den Städten. Früher Umschlagplätze im urbanen Raum wurden stillgelegt, umgewidmet oder an die Peripherie verlagert. Gleichzeitig verschoben sich kleinteilige produktive Räume an den Stadtrand, wo sie sich zu großflächigen Industrieclustern entwickelten, die heute oft als Barrieren im Stadtgefüge und öffentlichen Raum wahrgenommen werden. Besonders die verbliebenen Freiräume stehen dabei unter erheblichem Druck.

Während früher der Anschluss an die Bahn für die Etablierung von Industriezentren entscheidend war, rückte der Anschluss an die Straßeninfrastruktur zunehmend in den Vordergrund. Historisch gewachsenen, auf den Bahntransport angewiesene Industriezentren stehen durch den Wegfall der Bahnverbindung und der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße zukünftig vor besonderen Herausforderungen. Die zunehmende Belastung durch den Straßenverkehr, bringt sowohl ökologische als auch infrastrukturelle Probleme mit sich.

Durch die Reduktion der Bahnanschlüsse, der Verlagerung der Betriebsstandorte und der Zentralisierung von Güterumschlagplätzen steht die urbane Produktivität vor großen Herausforderungen. Gleichzeitig bietet sich durch eine Reintegration produktiver Räume in Kombination mit einer bewussten Freiraumgestaltung und multimodaler Straßenräume, viel Potential für die zukünftige Gestaltung des urbanen Raums.

### *Energieproduktion - Naturraum*

Die Entwicklung der Eisenbahn führte neben tiefgreifenden Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur der urbanen Struktur auch zu einer Energiewende. Anfangs auf fossilen Energieträgern basierend und mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden, entwickelte sich die Eisenbahn über die Jahre zu einem Vorreiter in der heute notwendigen Energiewende.

Um diese Vorreiterrolle weiter zu beanspruchen, ist ein Ausbau erneuerbarer Energieträger erforderlich. Gleichzeitig ist die dafür notwendige Flächeninanspruchnahme möglichst gering zu halten. Trotz des hohen Anteils an erneuerbarer Energie im österreichischen Energiemix und des Elektrifizierungsgrads der Bahn, ist die energetische Transformation auch auf die anliegenden Großstrukturen auszuweiten, um deren vorhandene Flächen so effektiv wie möglich zu nutzen.

Die energetische Transformation Ende des 19. Jahrhunderts und der bereits hohe Anteil an erneuerbare Energie zeigen, dass eine energetische Transformation durchaus machbar ist. Aufgrund der möglichst geringen Flächeninanspruchnahme bieten groß strukturelle Bahnareale großes Potential um einen Beitrag zur erforderlichen Energiewende zu leisten.

Historische Entwicklung



Fazit

BESTAND

VISION

urbane Produktivität

Fremdkörper & Barrieren

Angliederung an Straße

Integration & Reaktivierung

multimodaler Straßenraum

urbaner Freiraum

Energieproduktion

Energetische Transformation

Ausbau erneuerbarer Energien

über die Bahn hinaus denken

Renaturierung

Naturraum



Produktive Funktionen integrieren

Vorhandene Flächen umfunktionalisieren



# ANALYSE DER AUSGANGSLAGE

Die abgebildete gedruckte Organisation dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The appropriate printed version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb: 35 Darstellung vom Autor (2025)

# TEIL 4

## 4.1 ANALYSE DER AUSGANGSLAGE

Teil 4 dieser Arbeit analysiert den gegenwärtigen Zustand der Themenschwerpunkte, welche sich aus beiden vorangegangenen Teilen etablierten: Infrastruktur & City Logistik, Regionalität & Kreislaufwirtschaft, urbane Produktion & urbaner Freiraum und Energieerzeugung & Naturraum. Um einen umfassenden Überblick der Situation zu bekommen, in der die Stadt Wien und ihr unmittelbares Umfeld eingebettet sind, werden zunächst die Herausforderungen beschrieben, mit welche sich die Stadt Wien in naher Zukunft konfrontiert sieht. Im Zentrum dieser Analyse, wie auch dieser gesamten Arbeit steht die Verlagerung des Warenverkehrs auf die Schiene.

### Klimaneutralität bis 2040

Durch den 2019 von der Europäischen Kommission, beschlossenen *European Green Deal*, soll Europa bis 2050 in einen klimaneutralen Kontinent transformiert

werden. Bis 2030 ist außerdem eine beachtliche Reduktion der THG-Emissionen vor (Reduzierung der Netto-THG-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 55%) vorgesehen.<sup>92</sup>

Eine Aufgabe, welche aufgrund der sich anbahnenden Klimakrise von zukunftsweisender Bedeutung ist.

Die Stadt Wien hat sich das Ziel gesetzt, die Klimaneutralität (d.h. die Nettoemissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren) schon 2040 zu erreichen und dies auch mit dem *Wiener Klimagesetz* verankert.<sup>93</sup>

### Sektor Verkehr als Hauptemittent

Im besonderen Fokus der THG-Reduzierung steht der Sektor Verkehr. Wie Abbildung 36 verdeutlicht, ist der Sektor Verkehr für den größten Anteil an THG-Emissionen in Österreich verantwortlich.

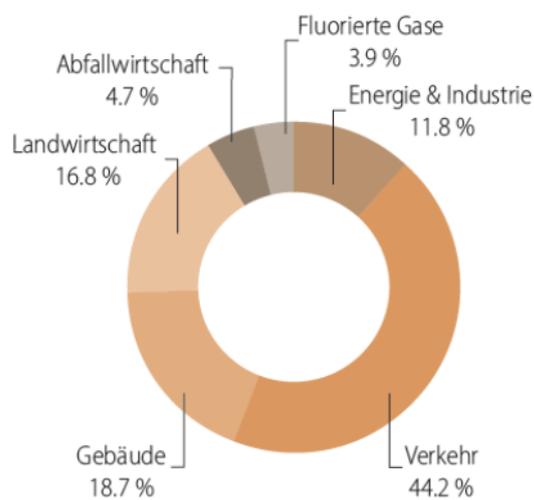


Abb.: 36 Darstellung vom Autor in Anlehnung an BMK (2023)  
Anteil der Sektoren (ohne Emissionshandel) an den THG-Emissionen 2021 (2025)

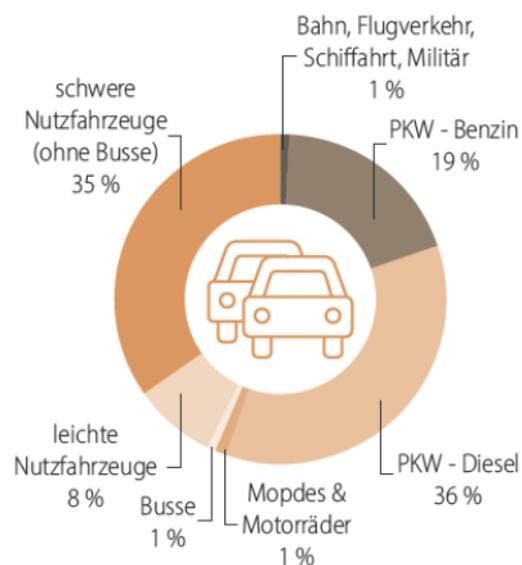


Abb.: 37 Darstellung vom Autor in Anlehnung an BMK (2023)  
Hauptverursacher der Treibhausgas-Emissionen des Sektors Verkehr im Jahr 2021 (2025)

Trotz eines Rückgang der Emissionen gegenüber 2005 um mehr als 12% (- 3.0 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> - Äquivalent) ist der Sektor Verkehr mit einem Anteil von mehr als 44% (entspricht 21.6 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent) immer noch der Hauptemittent an THG-Emissionen.<sup>94</sup>

Die anderen Emittenten (Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft, Fluorierte Gase und Energie & Landwirtschaft) komplettieren die Hauptsektoren. Mit mehr als einem Drittel aller emittierten THG bietet der Sektor Verkehr sogleich Herausforderungen als auch den größten Hebel, um THG-Emissionen zu reduzieren.

### Der Straßenverkehr als Hauptverursacher

Wirft man einen genaueren Blick auf den Sektor Verkehr, wie Abbildung 37 zeigt, ist der Straßenverkehr mit fast 99% alleinverantwortlicher für die gesamten THG-Emissionen dieses Sektors. Das restliche Prozent teilen sich Bahn, Flugverkehr, Schifffahrt und Militär. Trotz vieler Maßnahmen haben die THG-Emissionen im letzten Jahrzehnt dennoch zugenommen.

Seit der Covid-19 Pandemie, die im Jahr 2020 eine abrupte Reduzierung der THG-Emissionen zur Folge hatte und nach einen kurzen Anstieg 2021 und 2022, das

ein ähnliches Niveau wie während der Covid-19 Pandemie im Jahr 2021 aufweist, zeigt der Trend allmählich nach unten.<sup>95</sup>

Besonders der straßengebundene Güterverkehr (schwere Nutzfahrzeuge 35% und leichte Nutzfahrzeuge 8%) war 2021 mit 43% großer Verursacher an THG-Emissionen (siehe Abbildung 37).

Laut dem Fortschrittsbericht 2024 ist der Anteil im Jahr 2022 auf 39% (schwere Nutzfahrzeuge 31% und leichte Nutzfahrzeuge 8%) gesunken. Gleichzeitig stieg der Anteil des PKW Verkehrs um 4% (2021 insgesamt 55% und 2022 insgesamt 59%).<sup>96</sup>

Trotz des abwärts Trends der letzten Jahre, bietet der straßengebundene Verkehr viel Potential zur THG-Reduzierung. Im Besonderen die Emissionen des Straßengüterverkehrs befinden sich im Abwärtstrend. Hier gilt es, den Trend fortzuführen und mit weiteren Maßnahmen zu unterstützen. Wie wichtig eine solche Reduktion ist, veranschaulicht Abbildung 38. Sie zeigt, das verbliebene THG-Budget Österreichs. Sollen die ambitionierten Ziele sowohl der Europäischen Kommission, als auch der Stadt Wien (klimaneutral bis 2050 bzw. 2040) eingehalten werden, muss die Reduktion der THG-Emission in schnellerem Tempo und vor allem konstanter vorstättengehen.

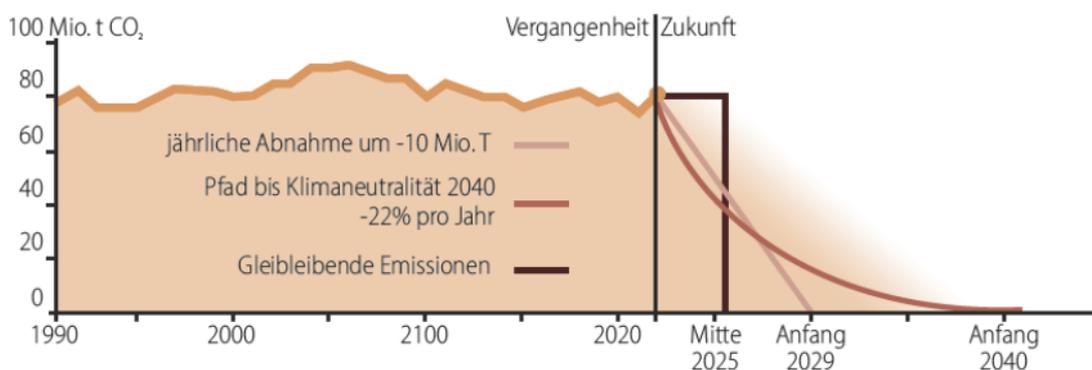


Abb.: 38 Darstellung vom Autor in Anlehnung an KLIMADASHBOARD ÖSTERREICH (2022); THG Budget: CCCA (2022): 1.5°, Wieviel Treibhausgase dürfen wir noch emittieren? (2025)

#### 4.1.1 INFRASTRUKTUR & CITY LOGISTIK

Um die Verkehrswende im Personen als auch im Gütertransport zu erreichen sind in den Bereichen Infrastruktur und City Logistik deutliche Maßnahmen notwendig.

Die Entwicklung und Bedeutung der Schieneninfrastruktur für den Standort Wien wurde in den vorherigen Teilen bereits erläutert. Für die City Logistik, also die Ver- und Entsorgung des urbanen Raums, spielen die Schieneninfrastruktur und Wasserstraßen der Donau lediglich eine untergeordnete Rolle. Erst bei Transporten von schweren Waren oder Massentransporten und über größere Distanzen gewinnen die Bahn und der Wasserweg an Bedeutung. Aufgrund der weitaus höheren Flexibilität sind daher straßengebundene Verkehrsträger bei der Feinverteilung im urbanen Raum deutlich im Vorteil. Mit dem *Mobilitätsmasterplan 2030* (MMP 2030) und dem *Masterplan Güterverkehr 2030* soll eine Trendumkehr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gelingen, und eine Verlagerung auf die Schiene und Wasserstraßen erfolgen.

##### **Masterplan Güterverkehr 2030**

Durch die Forcierung dieser Verkehrsträger samt Erhöhung ihrer Kapazitäten, Steigerung der Effizienz und Weiterentwicklung der Technologien, soll der Umstieg auf eine „Nullemissions-Infrastruktur“ gelingen.<sup>97</sup>

Bis 2040 soll nach dem Motto „vermeiden, verlagern und verbessern“ der Güterverkehr nicht nur verlagert und der straßengebundene Güterverkehr dekarbonisiert werden, sondern auch der Anteil des Schienengüterverkehrs auf 40% (2018, 31%) und der Binnenschifffahrt auf 3% (2018, 2%) ansteigen, und der Anteil des

Straßengüterverkehrs auf unter 60% (2018, 67%), sinken.<sup>98</sup>

##### **Forcierung des Schienengüterverkehrs**

Durch den Wegfall der innerstädtischen Umschlagplätze des Schienengüterverkehrs und der Verlagerung dieser an die städtischen Randzonen und ins Unmittelbare Umland, entstand das Phänomen „der Stadt der langen Güterwege“.<sup>99</sup> Im Speziellen der *Kombinierte Verkehr* (KV), der beim Wechseln auf einen anderen Verkehrsträger dieselbe Ladeinheit behält und somit den Großteil der Transportstrecke über die Schiene absolviert, als auch die Flexibilität straßengebundener Verkehrsträger für die Feinverteilung nutzt, soll von zukünftigen Investitionen profitieren.<sup>100</sup>

Nach dem Fachjournal müssen neben der Schienen- auch die zugehörige Ladeinfrastruktur ausgebaut werden, um die Vorteile des schienengebundenen Güterverkehrs, geringer Energieaufwand, hohe Transportkapazität (bis zu 52 LKW-Container kann ein 740m langer Güterzug transportieren), geringere Kosten für die Allgemeinheit (Unfälle, Verschmutzungen, Staus etc.) zu nutzen. Hierzu zählen ebenso der Ausbau und die Reaktivierung bestehender Anschlussbahnen, sowie die Etablierung von regionalen Güterterminals, um Gewerbe- und Industriequartiere besser an die Schieneninfrastruktur anzubinden. Daher gilt es, speziell nach der Prämisse „vermeiden, verlagern und verbessern“, besonders Standorte, welche über Ladeinfrastruktur verfügen für betriebliche Neuansiedlungen zu forcieren.<sup>101</sup>

Laut der Novelle des im Jahr 2023 in Kraft getretenen *Abfallwirtschaftsgesetz* müssen Transporte von Abfällen mit einem Gewicht über 10 Tonnen und einer Transportdistanz von über 300km zukünftig verpflichtend mit der Bahn transportiert werden.<sup>102</sup>

### **Ausbau von alternativen Antrieben**

Trotz der angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schienen und Wasserstraßen, werden straßengebundene Verkehrsträger weiterhin eine tragende Rolle im Güterverkehrssystem spielen. Durch das Ziel der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, rücken alternative Antriebsarten wie mit e-Fuels-, batterie- oder wasserstoffbetriebene Verkehrsträger weiter in den Fokus.

Batteriebetriebene Verkehrsträger liegen aufgrund ihrer Effizienz klar im Vorteil, sie kommen bereits in leichten als auch in schweren Nutzfahrzeugen, sowie bei Bussen zum Einsatz.<sup>103</sup>

Das Fachjournal *VCÖ* führt an, dass entweder durch Aufladen an Ladesäulen oder durch Oberleitungen, ähnlich der Straßenbahn, sich elektronische Antriebe leicht in den urbanen Raum integrieren lassen. Im Gegensatz dazu, werden mit wasserstoffbetriebene Verkehrsträger, die im Vergleich eine weitaus schlechtere Effizienz aufweisen, in Zukunft höchstens in der Schifffahrt oder im Flugverkehr realistisch einsetzbar sein. Neben der schlechteren Effizienz wird Wasserstoff derzeit hauptsächlich aus fossilen Energieträger gewonnen. Besonders in Ländern wie Österreich haben daher Batterie und elektronisch betriebene Verkehrsträger durch den hohen Anteil an erneuerbaren Energie im regionalen Energiemix einen klaren Vorteil und können die Verkehrswende entscheiden voranbringen.<sup>104</sup>

### **Last Mile und City Logistik**

Da Nutzfahrzeuge, derzeit zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub> Emissionen in Österreich zählen, ist es unabdinglich auch im Bereich der urbanen Güterversorgung die Verkehrswende voranzutreiben.<sup>105</sup> Hier ist vor allem eine Umstellung der City Logistik und der Feinverteilung in der Fläche - der Last Mile - aufgrund der kurzen Transportwege in urbanen Gebieten, und den damit verbundenen vielen Beschleunigungsvorgängen und emittierten THG-Emissionen von straßengebundenen Verkehrsträgern notwendig.<sup>106</sup>

### **Verteilzentren im urbanen Raum**

Um diese Schadstoffe zu reduzieren und die Transportstrecken möglichst kurz zu halten, bietet sich das Konzept sogenannter „Logistik Hubs“ an.

Durch regionale Güterverkehrszentren sollen einerseits Warentransporte gebündelt und mithilfe emissionsarmer Verkehrsträger im urbanen Raum verteilt, andererseits durch effizientere Routengestaltung CO<sub>2</sub> Emissionen eingespart werden.<sup>107</sup>

Heimische Entwicklungsprojekte als auch Beispiele aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass vor allem eine Kombination aus klimafreundlichen Verkehrsträgern in Verbindung mit urbanen „Hubs“ eine wesentliche Rolle in der zukünftigen Ver- und Entsorgung des urbanen Raums übernehmen können.<sup>108</sup>

Vor allem Räume, welche eine tageszeitabhängige Nutzung aufweisen, bieten sich als sogenannte „Mikro Hubs“ an.<sup>109</sup> So wird die Monofunktionalität der urbanen Räume und Flächen aufgehoben und effizienter genutzt.

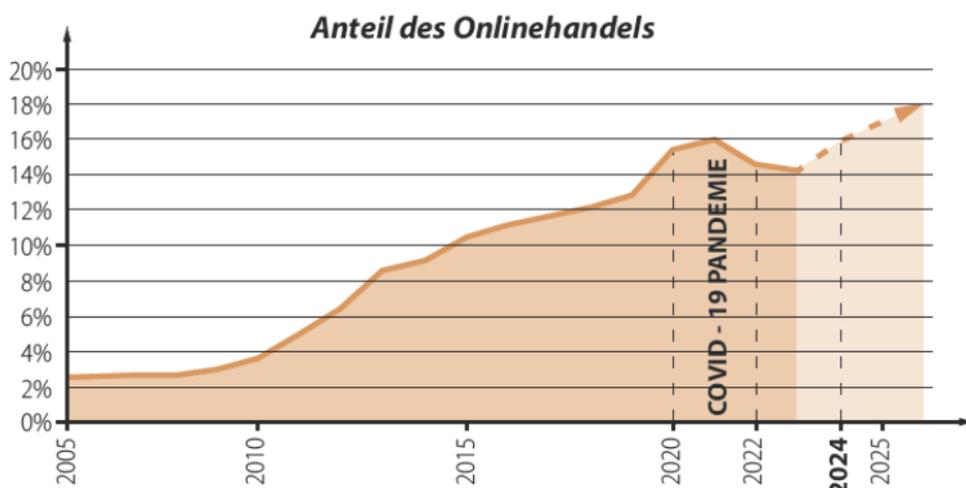


Abb: 39 Darstellung vom Autor in Anlehnung an REGIO DATA RESEARCH (2024)  
 Anteil des Onlinehandels an den einzelhandelsrelevanten Konsumausgaben der Einwohner in Österreich in % (2025)

### Anstieg des E-Commerce

Abbildung 39 verdeutlicht die steigende Prognose des E-Commerce und den damit verbundenen Anstieg an Paketzustellungen, welche Großteils über straßengebundene Verkehrsträger abgewickelt werden. Der rasante Anstieg des E-Commerce stellt die zukünftige City Logistik vor weiteren Herausforderungen.

Laut dem Fachjournal *VCÖ* ist die Etablierung von Mikro Hubs im urbanen Raum eine effiziente Lösung diesen Trend aufzunehmen. Pakete werden gebündelt zu diesen Standorten geliefert, wovon aus sie mit Lasten Fahrrädern oder anderen Kleinfahrzeugen in der direkten Umgebung verteilt werden können. Die gebündelte Anlieferung kann sowohl über straßen- oder schienengebundene Verkehrsträger erfolgen. Besonders sogenannte Cargo Bikes mit einem Ladege-  
 wicht von bis 250kg eignen sich, die Rolle der Feinverteilung zu übernehmen.<sup>110</sup>

Ähnlich wie beim KV auf Schienen, bieten die bereits erwähnten Kombinationen aus verschiedenen Verkehrsträgern, z.B.: Güterstraßen für die gebündelte Zulieferung an Mikro Hubs und Lastenräder für die Feinverteilung, hohes Potential für die Versorgung des städtischen Metabolismus.

### Kartierung des Themenschwerpunkts

Abbildung 40 beschreibt die aktuellen Standorte von logistischen Drehscheiben, welche für die Wiener City Logistik relevant sind. Trotz ihrer unmittelbaren Nähe zur Wiener Schieneninfrastruktur, ist ein Großteil der Standorte nur an die Straßeninfrastruktur angebunden.

Große Bedeutung wird in Zukunft vor allem dem Wiener Süden durch die Vielzahl, sowohl im Stadtgebiet als auch im Umland liegenden Logistikstandorte zukommen. Die großen Umschlagplätze des Hafens Freudenau, Flughafen Schwechat und Güterterminal Wien Süd verleihen somit dem Wiener Süden sowohl einen hohen logistischen, als auch infrastrukturellen Stellenwert.

- Schienen Infrastruktur
- Straßen Infrastruktur
- Paketlogistik
- wichtige Logistikzentren
- Paketstationen
- Wertstoffzentren



Post Verteilzentrum Amazon DIV.1

Post Verteilzentrum

Post Verteilzentrum

Hafen Freudenau

Amazon DIV.3

Amazon DIV.2  
Post Verteilzentrum Wien Süd

Güter Terminal Wien Süd

Flughafen Schwechat

DHL Logistikzentrum

DPD Logistikzentrum

Abb: 40 Darstellung vom Autor in Anlehnung an HÖRBURGER (2023)  
Kartierung der Themenschwerpunkte Infrastruktur & City Logistik(2025)

## 4.1.2 REGIONALITÄT & KREISLAUFWIRTSCHAFT

Wie in Teil 2 bereits erörtert, befindet sich mit Bratislava eine weitere EU-Hauptstadt und TEN-V Handelsknotenpunkt in unmittelbarer Nähe. Diese Nähe gilt es weiter zu intensivieren und die Verbindungen zwischen den beiden Städten wirtschaftlich als auch infrastrukturell weiter auszubauen.

### **Zirkuläres Wirtschaftssystem**

Neben der Verkehrs- und Energiewende ist auch eine Transformation unseres aktuellen Wirtschaftssystems notwendig. Wie die Covid-19 Krise gezeigt hat, ist durch die Abhängigkeit von Produktionsstandorten in Billiglohnländern und globalen Lieferketten, das aktuelle Wirtschaftssystem sehr krisenanfällig.

Die *österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie* beschreibt, dass das aktuelle „lineare Wirtschaftssystem“ Wohlstand und rasanten weltweiten Bevölkerungszuwachs brachte. Durch die planetare Ausbeutung und die Verwendung von fossilen Energieträgern, steht die Menschheit allerdings sowohl vor enormen ökologischen, als auch ökonomischen Herausforderungen. Einhergehend mit der Energie- und Verkehrswende muss ebenso das aktuelle Wirtschaftssystem nach dem aktuellen Prinzip „take-make-use-waste“ transformiert werden. Ein Ansatz um das „lineare Wirtschaftssystem“ neu zu gestalten, wäre die *Kreislaufwirtschaft*. Ein zirkuläres Wirtschaftssystem, in dem Ressourcen möglichst umweltschonend gewonnen, Güter ressourcenschonend, umweltfreundlich und abfallarm hergestellt, die Lebensdauer von Produkten erhöht und nach ihrem Gebrauch wieder in den Ressourcenkreislauf zurückgeführt werden.<sup>111</sup>

Weiters wird aufgezeigt, dass ein zirkuläres Wirtschaftssystem somit von zentraler Bedeutung für eine zukünftige klimafreundliche und nachhaltige Entwicklung ist. Durch die Umstellung auf eine Kreislaufwirtschaft werden Abfälle verringert, Schadstoffe vermieden und der ökologische Fußabdruck gesenkt. Gleichzeitig schafft es Arbeitsplätze und kann wirtschaftlichen Erfolg mit Umweltschutz verbinden. Voraussetzung für ein zirkuläres Wirtschaftssystem sind eine zirkuläre Produktgestaltung, eine höhere Lebensdauer der Produkte, die Verwendung von nachwachsenden Rohstoffen, Schadstofffreiheit sowie die Reparierbarkeit der Güter.<sup>112</sup>

### **Das Reparaturnetzwerk Wien**

Ein Schritt in die Richtung eines zirkulären Wirtschaftssystems ist das *Reparaturnetzwerk Wien*.

Die mehr als 150 Werkstätten und Betriebe des Reparaturnetzwerks beschäftigen sich sowohl mit elektronischen Geräten, mit Möbelstücken, Textilien, Spielzeugen und konnten durch ihre Tätigkeit im Jahr 2023 mehr als 1200 Tonnen Abfall vermeiden und mehr als 12.300 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen.<sup>113</sup>

Die stetig ansteigende Anzahl an Betrieben und die Vielzahl an durchgeführten Reparaturen zeigt das Potential auf, welches ein zirkuläres Wirtschaftssystem im urbanen Raum bietet. Das *Reparaturnetzwerk Wien* bietet Potential um zukünftig weiter ausgebaut und auch in Verbindung mit einer ressourcenschonenden Abfallwirtschaft verbunden zu werden.



## **Essbare Stadt**

Die Funktion der bebauten Agrarflächen soll allerdings erhalten bleiben.

Das Konzept der „Essbaren Stadt“ beschreibt, öffentlicher Raum soll in produktiven Raum gewandelt werden, um die BewohnerInnen in direkter Nähe mit regionalen Lebensmitteln zu versorgen und ihnen die Möglichkeit zu geben, diese auch selbst anzubauen, zu ernten und auch zu vertreiben. Zusätzlich sollen bestehende Grünräume geschützt und Gebäude mit Dachgärten versehen werden.<sup>116</sup>

Dadurch erfahren neben neu geschaffenen Räumen auch bereits bestehende Flächen eine Mehrfachnutzung.

## **Versorgung von Stadt & Umland**

Im Bereich der Gemüseproduktion kann die Stadt Wien und ihr Umlands, durchaus als Vorreiter gesehen werden. Laut Schwarzl und der Studie *SUM-FOOD* produziert die Region um Wien in Teilbereichen einen Überschuss an Ernteerträgen. Speziell bei Gemüsearten wie Zwiebeln, Karotten und Salatgurken ist eine regionale Abdeckung vorhanden.<sup>117</sup>

## **Glashausstrukturen für Gemüseanbau**

Einprägsam wie die Agrarflächen des Wiener Umland, sind die teilweise großen traditionellen Glashausstrukturen im urbanen Gebiet. Aufgrund des Flächenschwunds und deren un bebauten Flächen, sehen sich Gebiete als die Simmeringer Haide einem immer größeren Druck ausgesetzt.

Dabei bieten ausgerechnet solche Glashausstrukturen die Chance die BewohnerInnen auch außerhalb der Erntezeitfenster mit Gemüse wie Salat, Gurken und Tomaten zu versorgen.<sup>118</sup>

Konzepte wie die *vertikalen Farmen* wie sie *INAGRO* beschreibt, bieten besonders im Zusammenspiel von bestehenden Großstrukturen wie Betriebs- und Lagergebäude und dem Anbau in Glashausstrukturen ein hohes Maß an Potential, um die BewohnerInnen zu versorgen. In sogenannten *Vertikalen Farmen* lassen sich sowohl Pilze, Kräuter, Blattgemüse wie auch Obst anbauen. Vertikale Farmen bieten neben Vorteilen wie höheren Ernteerträgen, reduzierten Wasserverbrauch und einer konstanten Produktion auch die Möglichkeit diese Glashausstrukturen in den urbanen Raum zu integrieren.<sup>119</sup>

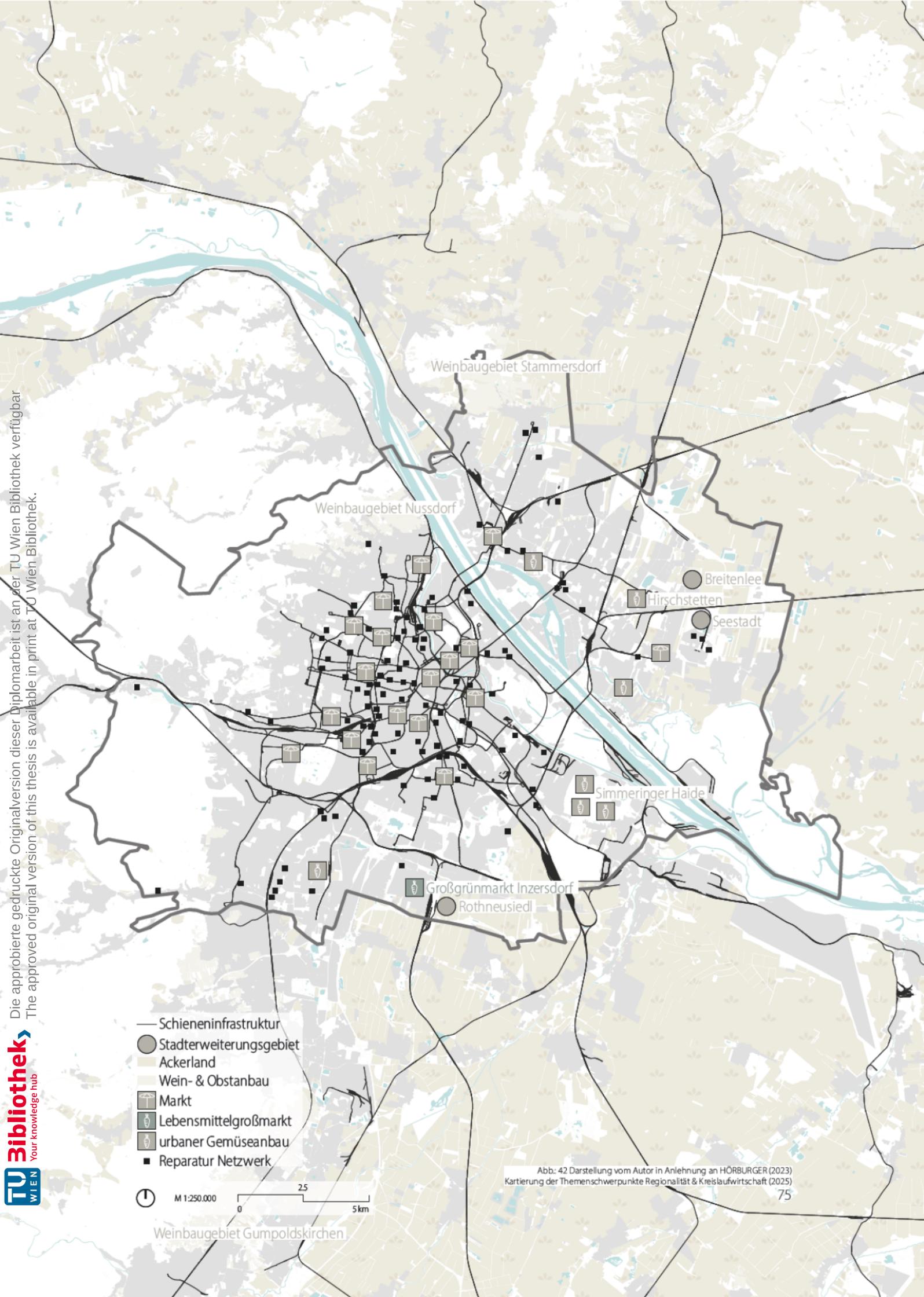
## **Wiener Lebensmittelmärkte**

Neben den zahlreichen Supermärkten die Wiens BewohnerInnen mit sowohl regionalen als auch überregionalen Lebensmittelprodukten versorgen, gibt es eine Vielzahl an Wochen und Detailmärkten.<sup>120</sup> Der *Gemüse Großmarkt Inzersdorf* im Wiener Süden bedient sowohl Privatpersonen als auch Betriebe mit regionalem und importiertem Gemüse und Lebensmittel.

## **Kartierung des Themenschwerpunkts**

Abbildung 42 zeigt neben den Standorten des *Reparaturnetzwerk Wien*, ebenso Gebiete urbaner Lebensmittelproduktion und Standorte der Wiener Lebensmittelmärkte. Das landwirtschaftlich geprägte Hinterland ist vor allem für die Versorgung der Stadt und ihrer Umgebung von enormer Bedeutung.

Besonders der urbane Gemüseanbau befindet sich hauptsächlich an den Randzonen der Stadt, welcher durch einen sich immer weiter verdichtenden Stadtraum stärker und stärker unter Druck steht.



- Schieneninfrastruktur
- Stadterweiterungsgebiet
- Ackerland
- Wein- & Obstanbau
- Markt
- Lebensmittelgroßmarkt
- urbaner Gemüseanbau
- Reparatur Netzwerk

M 1:250.000  
0 2.5 5 km

Abb: 42 Darstellung vom Autor in Anlehnung an HÖRBURGER (2023)  
Kartierung der Themenschwerpunkte Regionalität & Kreislaufwirtschaft (2025)

### 4.1.3 URBANE PRODUKTIVITÄT & URBANER FREIRAUM

Wie in Teil 2 bereits beschrieben, ist der Süden Wiens besonders stark von industriellen und gewerblichen Nutzungen geprägt. Aufgrund deren Größen entwickelten sich diese Gebiete oftmals in Barrieren sowohl für BewohnerInnen als auch für die Natur. Einige dieser Standorte etablierten sich aus ehemaligen Bahnverbindungen (Industriezentrum Liesing, Gebiet der ehemaligen Schleppbahn Liesing), jedoch spielt die Verbindung zur Bahn, im Gegensatz zur Nähe von hochrangiger Straßeninfrastruktur aktuell nur eine geringe Bedeutung.

#### **Die Produktion zurück in die Stadt holen**

Mit dem *Fachkonzept Produktive Stadt* möchte die Stadt Wien, den Wirtschaftsstandort weiter stärken und weitere Produktionsflächen erschließen. Laut diesem sollen produktive Betriebe in die urbane Struktur integriert, anstatt an die Peripherie gedrängt werden. Die Monofunktionalität solcher Räume, soll aufgebrochen und mit anderen Funktionen durchmischt werden, um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu gewährleisten. Die Verdrängung produktiver Betriebe in Niedriglohnländer, führte dazu, dass sich urbane Produktivität aus dem Stadtbild ihrer BewohnerInnen verflüchtigte.<sup>121</sup> Somit steigerte sich nicht nur der globale Warentransport, sondern auch die damit verbunden Schadstoffemissionen.

Laut *Drexler* können besonders Stadtzentren oder dichte urbane Räume von der Rückkehr der *Produktiven Stadt* profitieren. Da die meisten Produktionen nur mehr sehr geringe Umwelteinflüsse ausüben, können diese auch leichter in den urbanen Raum reintegriert werden. Zusammen mit der Durchmischung von

Funktionen wie Wohnen und Handel bzw. Gewerbe können nachhaltige und resilientere Stadtquartiere entstehen.<sup>122</sup>

#### **Synergien als Konzepte für die Zukunft**

Gerade diese Synergien zwischen mehreren Funktionen scheinen vielversprechend für zukünftige produktive Räume. Zusammen mit einer fortschreitenden Automatisierung und Digitalisierung lassen sich Arbeitsabläufe besser steuern und miteinander verknüpfen.

Diese Synergien gilt es über ein möglichst weites Spektrum an Funktionen auszubreiten.

So sollen auch einerseits Ver- und Entsorgungseinrichtungen wie Recyclinganlagen und Logistikzentren mit Funktionen wie Wohnen, Bildung und Freizeit gemischt werden, um andererseits die Einsehbarkeit und gleichzeitig die Akzeptanz der BewohnerInnen gegenüber diesen Stadtquartieren zu erhöhen.<sup>123</sup>

Ebenso spielen Stoffkreisläufe laut *Drexler* eine wichtige Rolle. So könnte das Abwärme Potential großer Betriebe, gleichzeitig angrenzende Wohnquartiere versorgen. Im Gegenzug werden Wohnquartiere durch die Integration von Photovoltaik zu kleinen Kraftwerken umgebaut und versorgen durch den Energieüberschuss angrenzende Betriebsstrukturen. Zusätzlich können, wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt, große Dachflächen sowohl als Grünflächen und zu Flächen für Lebensmittelproduktion umfunktioniert werden.<sup>124</sup>

## Bedarf an Produktionsflächen in Wien

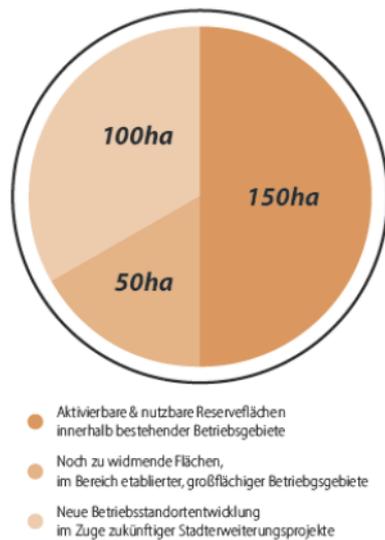


Abb.: 43 Darstellung vom Autor in Anlehnung an STADT WIEN (2017) Bedarf an Produktionsflächen in Wien (2025)

## Bedarf an Produktionsflächen

Um die Reintegration der *Produktiven Stadt* voranzutreiben müssen sowohl bereits bestehende Industrie- und Gewerbecluster weiter produktiv verdichtet und ausgebaut werden, als auch kleine Betriebsstandorte von solchen Synergien profitieren, um diese Transformation zu überleben.<sup>125</sup>

Wie in Abbildung 43 ersichtlich, soll ein Großteil dieser geplanten Reintegration der *Produktiven Stadt* sowohl auf noch unbebauten Betriebsflächen und unversiegelten Reservefläche erbaut werden, als auch leerstehende Betriebsgebäude reaktiviert werden.

Neben der bereits erwähnten besseren Durchmischung solcher Gebiete, ist auch deren klimagerechte Gestaltung von hoher Bedeutung. Die erwähnten Synergien können auch mit Grün- und Freiräumen funktionieren und somit auch die Akzeptanz der BewohnerInnen gegenüber solchen großflächigen Strukturen fördern.

## Urbane Freiräume

Neben den industriellen Großstrukturen ist Wien ebenfalls von seinen großflächigen und zahlreichen Grünflächen geprägt. Die teilweise historisch angelegten urbanen Parks und Freiräume, wie der Augarten, Schlosspark Schönbrunn oder Prater, bieten den BewohnerInnen und der Natur Rückzugsräume. Ebenso wie Erholungsgebiete am Wienerberg, Laaerberg oder wassernahe Grünkorridore wie der Donauinsel oder dem Liesingbach. Diesen urbanen Grüninseln kommt in Zukunft, durch die Klimakrise noch höherer Bedeutung zu und setzt diese weiterhin unter Druck.

Neben der Erhaltung der flächigen Freiräume, gilt es auch lineare Freiräume auszubauen und nachhaltiger zu gestalten.

## Stadt der kurzen Wege

Die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, sowie der Aufenthaltsflächen sind ein wesentlicher Aspekt des urbanen Freiraums.

Laut der *Smart City* soll der öffentliche Raum neugestaltet und attraktiver werden, indem er grüner, barrierefreier und besser vernetzt wird. Zukünftige Stadtquartiere sollen nach dem Prinzip „der Stadt, der kurzen Wege“ angelegt und gestaltet werden. Dadurch soll Wohnen, Arbeiten und Freizeit in unmittelbarer Nähe ermöglicht werden. Die Transformation des öffentlichen Raums fördert somit nicht nur die Gesundheit der BewohnerInnen, sondern ermuntert diese ebenso, den öffentlichen Raum wieder als solchen wahrzunehmen. Weiters soll neben dem Ausbau der Fußwege und des öffentlichen Raums auch die stadtweite Fahrradinfrastruktur erweitert und verbessert werden.<sup>126</sup>

## Synergien wagen

Besonders diese Transformationen werden für die BewohnerInnen spürbar werden. Durch Begrünungsvorhaben werden vor allem stark frequentierte Straßen neugestaltet und attraktiver.

Auch in Gewerbe- und Industriequartieren sollte eine solche Transformation Einzug halten. Vor allem diese Quartiere wirken für den Fuß- und Radverkehr oftmals als Barrieren und bilden zusätzlich riesige Hitzeinseln im urbanen Raum. Durch gezielte Maßnahmen wie Dachbegrünungen und Renaturierungen könnte sowohl die Barrierewirkung als auch die Eigenschaft als Hitzeinsel gemindert werden. Zusammen mit der Reintegration der *Produktiven Stadt* können somit resilientere und attraktivere urbane Räume geschaffen werden.

Mit der Anhäufung von weiteren Funktionen, wie einer urbanen Landwirtschaft, profitieren nicht nur die BewohnerInnen, sondern auch die Natur.

Als zukünftige Wegweisung des urbanen Freiraums hat die Stadt Wien das *Fachkonzept Grün- und Freiraum* entwickelt. Es setzt sich als Ziel, die urbanen Freiräume und Stadtlandschaften besser miteinander zu vernetzen, dem Grünraum gleichermaßen den BewohnerInnen & der Natur zur Verfügung zu stellen und damit ökologische Funktionen der grünen- als auch der blauen Infrastruktur zu gewährleisten und im urbanen Raum zu verankern.<sup>127</sup>

## Kartierung des Themenschwerpunkts

Wie bereits erwähnt stehen die urbanen Freiräume im Stadtgefüge immer mehr unter Druck. Trockenperioden und Extremwetterereignisse setzen diesen immer mehr zu.

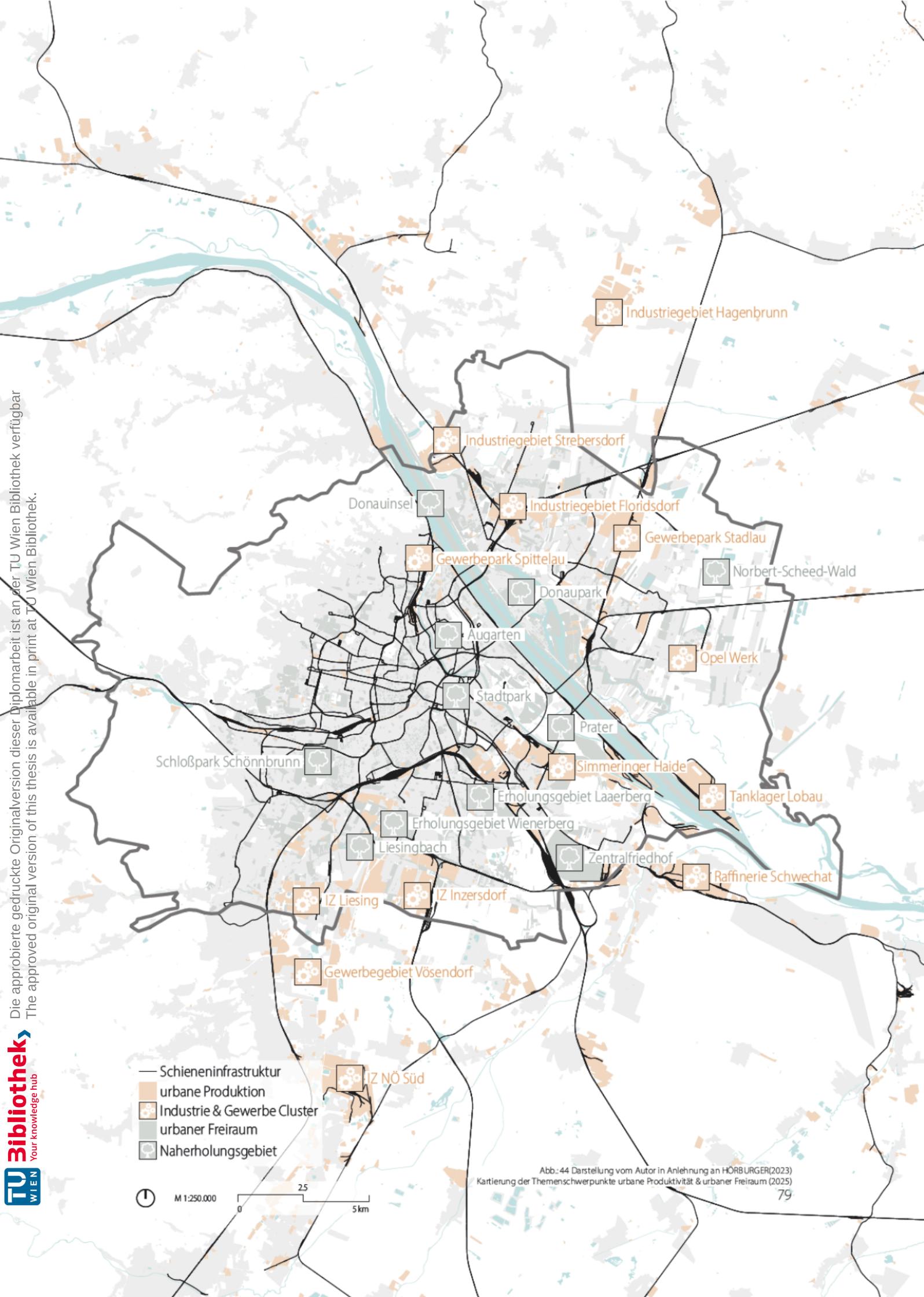
Abbildung 44 beschreibt die Einbettung der urbanen Freiräume und großen Industrie- bzw. Gewerbecluster. Die oftmals in direkter Nähe liegenden Quartiere sind allerdings nur mäßig bis gar nicht miteinander verknüpft. Vor allem Gewerbe- und Industriecluster bilden sowohl für Mensch als auch Natur teilweise unüberwindbare Barrieren.

Besonders die Randzone des Wiener Südens, vom Industriezentrum Liesing bis hin zur Raffinerie Schwechat ist von Gewerbe- und Industrieclustern geprägt.

- Schieneninfrastruktur
- urbane Produktion
- Industrie & Gewerbe Cluster
- urbaner Freiraum
- Naherholungsgebiet



Abb.:44 Darstellung vom Autor in Anlehnung an HÖRBURGER(2023)  
Kartierung der Themenschwerpunkte urbane Produktivität & urbaner Freiraum (2025)



#### 4.1.4 ENERGIEERZEUGUNG & NATURRAUM

Die Lage an der Donau ist für die Stadt Wien neben infrastruktureller auch von energetischer Bedeutung. Mit den Donaukraftwerken Greifenstein im Norden und dem Kraftwerk Freudenau befinden sich gleich zwei Wasserkraftwerke in unmittelbarer Nähe der Metropole. Zusammen mit dem Kraftwerk Simmering, den Müllverbrennungsanlagen Spittelau, Flötzersteig und Pfaffenua übernehmen die Donaukraftwerke den Hauptanteil der Energieproduktion im Großraum Wien.

##### **Erneuerbare Energieträger im Fokus**

Laut dem Fachjournal *VCÖ*, setzte sich 2022 der Strommix in Österreich aus knapp 80% erneuerbaren Energieträgern und 20% fossilen Energieträgern zusammen. Obwohl Österreich damit als Vorreiter im Einsatz von erneuerbaren Energieträgern gesehen werden kann, müssen weitere Maßnahmen getroffen werden um das Ziel der *Klimaneutralität 2040* zu erreichen. Aufgrund der geplanten Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger wie E-PKW und E-LKW, sowie die Zunahme an Strommengen in industriellen Prozessen ist ein Ausbau der Energieerzeugung notwendig. Da vor allem der Ausbau der Wasserkraft als Energieerzeuger bereits nahezu ausgeschöpft ist, müssen andere umweltverträgliche Alternativen etabliert werden.<sup>128</sup>

Eine Abhilfe könnte nach *VCÖ* der Ausbau von Windkraft- und Photovoltaikanlagen bieten. Vorteile sind neben der erneuerbaren Energie auch die vergleichsweise geringen Herstellungskosten für Windräder und Photovoltaikanlagen im Gegensatz zu Kohle- und Gaskraftwerken.<sup>129</sup>

##### **Erneuerbares Energiesystem**

Auch im urbanen Raum sollen alternative Energieträger das Energiesystem der Zukunft bilden. Durch die Nutzung von Photovoltaikanlagen auf Dächern, sowie Fassaden und in Windkraftanlagen wird Energie produziert, Wärmepumpen nutzen Ab- und Umgebungswärme für die Beheizung bzw. Kühlung von Gebäuden, Geothermie versorgt das Fernwärmenetzwerk.<sup>130</sup>

Ein möglichst breit aufgestelltes erneuerbares Energiesystem soll die Stadt Wien energieautark und resilient machen. Um diese Transformation durchzuführen, benötigt es sowohl eine Reduktion des Energieverbrauchs, als auch eine konstant fortschreitende Umstellung auf erneuerbare Energieträger.<sup>131</sup>

Der Fokus der letzten Jahre auf den Ausbau von erneuerbaren Energieträgern, förderte die Entwicklung großer Windparks im Wiener Umland. Besonders die Windparks im Nord- und Südosten der Stadt, versorgen die Stadt und ihr Umland mit Energie.

##### **Öffentlicher Verkehr als Vorreiter**

Besonders der öffentliche Personen Nahverkehr (ÖPNV) ist in Sachen Energieeffizienz durch den hohen Grad an Elektrifizierung, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) deutlich überlegen.<sup>132</sup>

Neben der Wiener Schieneninfrastruktur, welche seit knapp 100 Jahren komplett elektrifiziert ist, möchte auch die ÖBB bis 2030 rund 89% des Schienennetzes elektrifizieren und auf den Strecken der restlichen 11% batteriebetriebene Züge einsetzen.<sup>133</sup>

## Versiegelte Fläche pro Kopf in m<sup>2</sup> 2020

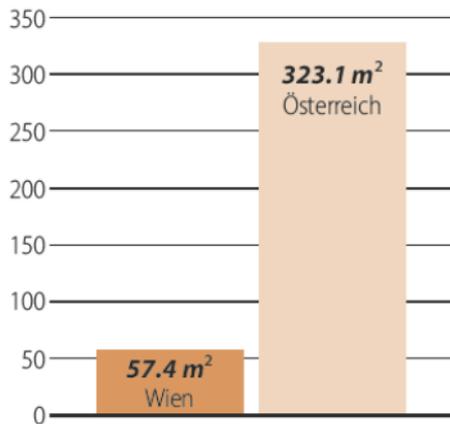


Abb.: 45 Darstellung vom Autor in Anlehnung an STADTWIEN (2024)  
Versiegelte Fläche pro Kopf in Wien (2025)

Die Vorreiterrolle der Bahn im Bereich des elektrifizierten Betriebs, gilt es sowohl im urbanen als auch im ländlichen Bereich weiterhin auszubauen. Um diese Rolle weiter auszuüben und den Betrieb durch umweltverträgliche Energie zu gewährleisten, benötigt es weitere Flächen für die Produktion erneuerbarer Energien.

### Reduktion der Bodenversiegelung

Abbildung 45 verdeutlicht das derzeitige, hohe Maß an Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung in Österreich. Die Flächeninanspruchnahme durch den Ausbau der erneuerbaren Energien, sowie Flächen für die Lebensmittel- und Futterproduktion verlangen den heimischen Böden und Naturräumen vieles ab und setzen diese zunehmend unter Druck.<sup>134</sup>

*Kanonier* beschreibt in der *Bodenstrategie für Österreich*, dass durch die Klimakrise, der Bedeutung von Natur- und Freiräumen besonderes Gewicht zukommt. Wälder, Wiesen, Äcker etc. sind wichtige Kohlenstoffspeicher, Wasserreservoir und Retentionsflächen. Besonders im urbanen Raum tragen diese Flächen maßgeblich zur Kühlung der direkten

Umgebung bei. Gleichzeitig bietet sie vielen Tieren und Pflanzen Schutz- und Zufluchtsort und sorgen für den Erhalt der Biodiversität. Vor allem die in den vorherigen Kapiteln erläuterten bevorstehenden Herausforderungen, müssen in Hinblick auf eine Reduktion der Bodenversiegelung vonstattengehen. Bis 2050 sollen somit zusammenhängende Grün- und Naturräume vor Verbauung geschützt werden.<sup>135</sup>

### Erhaltung der Biodiversität

Mit der *Biodiversitätsstrategie 2030+* hat die Republik Österreich auch einen Rahmen geschaffen, der rechtlich für den Erhalt der heimischen Biodiversität eintritt. Besonderer Fokus kommt laut *Stejskal-Tiefenbach* der Erhaltung der heimischen Biodiversität zu. Die Natur, versorgt Menschen mit Lebensmitteln, produziert Arzneimittel und liefert Baustoffe. Sie ist damit nicht nur wichtig für das menschliche Wohlbefinden und die Gesundheit, sie ist die menschliche Lebensversicherung. Entscheidende Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität sind unter anderem die Reduktion der Bodenversiegelung, Vernetzung von Naturräumen, Renaturierung und Schutz von Ökosystemen.<sup>136</sup>

Ziel ist es sowohl Umweltemissionen, wie Lichtverschmutzungen und Auswirkungen von Schädlingen zu reduzieren, als auch die Erhaltung der genetischen Vielfalt zu gewährleisten.<sup>137</sup>

## Der Wiener Grüngürtel

Großen Anteil an der Erhaltung der heimischen biologischen Vielfalt haben miteinander verbundene Naturräume. Vor allem die umgebenden Naturräume des Wiener Umlands bieten großes Potential. Neben der Donau und den südlich befindlichen Nationalpark Donau-Auen, ist Wien durch weitere Schutzgebiete in seiner flächenmäßigen Ausdehnung begrenzt.

Mit dem Konzept des Wiener *Wald- und Wiesengürtel* wurde bereits vor mehr als 100 Jahren ein zusammenhängender, Wien umgebender Naturraum ange-dacht.<sup>138</sup>

Er sollte vom Wienerwald, den Bisamberg und Marchfeld über die Donau-Auen bis zur südlichen Terrassenlandschaft reichen, um wieder mit dem Wienerwald im Süden verbunden zu werden.

## Kartierung des Themenschwerpunkts

Ähnlich wie bei den vorherigen Themenschwerpunkte stehen die heimischen Naturräume wegen dem hohen Grad an Bodenversiegelung vor enormen Herausforderungen. Gleichzeitig sollen aber Flächen für den Ausbau von erneuerbarer Energie geschaffen und ein resilienteres Energiesystem aufgebaut werden. Die dafür benötigten Leitungen durchkreuzen sowohl urbane Gebiete, als auch geschützte Naturräume.

Abbildung 46 veranschaulicht die Standorte der großen Energiegewinnungsanlagen in Wien und dem direkten Umfeld. Neben den Wasserkraftwerken und Müllverbrennungsanlagen befinden sich die Windparks Deutsch-Wagram und Obersiebenbrunn im direkten Umfeld der Stadt.

Das Konzept des Wiener *Wald- und Wiesengürtel* mit der Verbindung geschützter Naturräume bietet hohes Potential, um den Druck auf die heimische Biodiversität zu verringern.

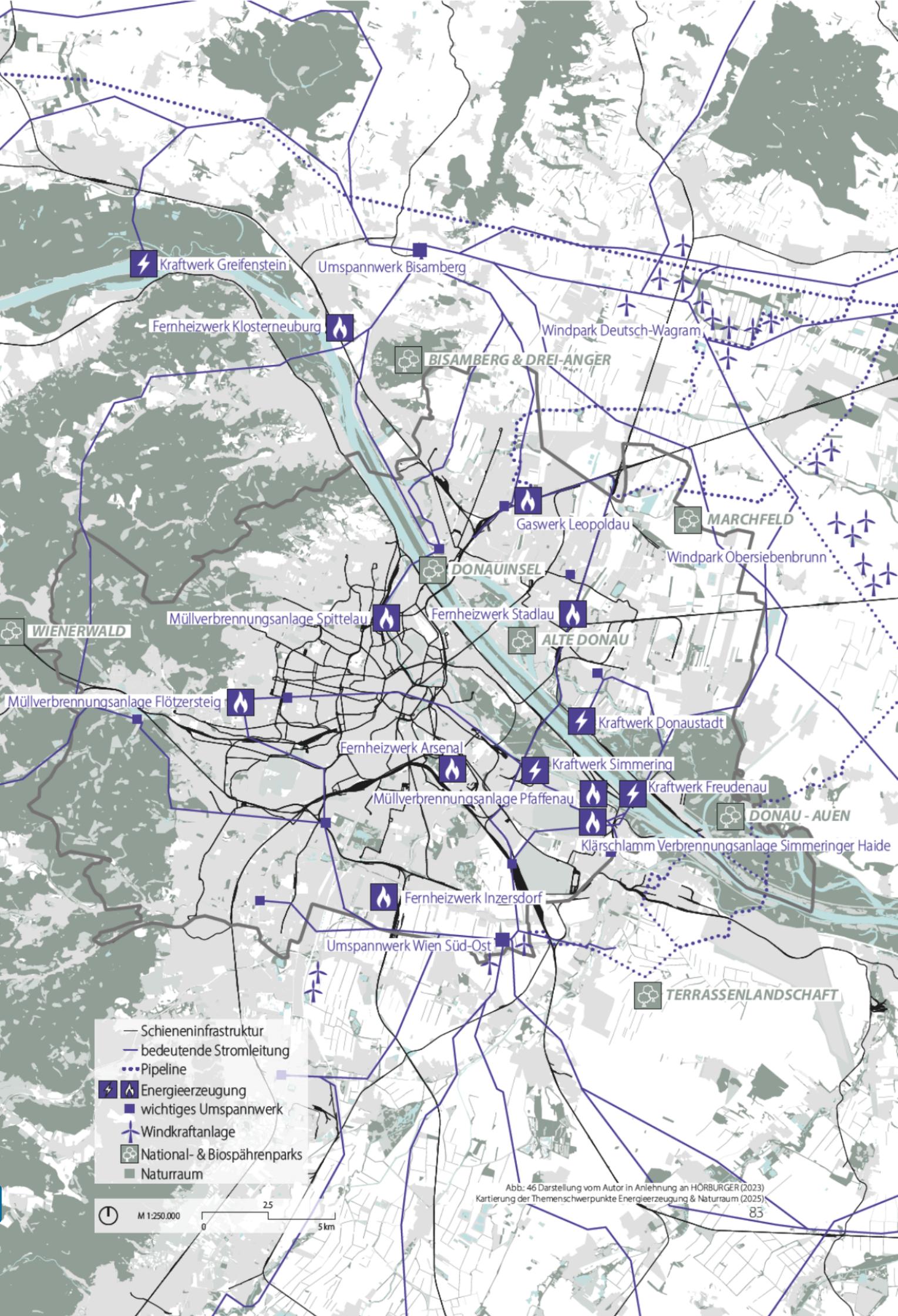


Abb: 46 Darstellung vom Autor in Anlehnung an HÖRBURGER (2023)  
Kartierung der Themenschwerpunkte Energieerzeugung & Naturraum (2025)

## 4.2 ZWISCHENFAZIT

### *Infrastruktur & City Logistik*

Die ambitionierte Verlagerung des Güterverkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger ist zwar eine enorme Herausforderung jedoch machbar. Mit der Schaffung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Zielen stimmt die vorgesehene Richtung. Besonders schienenengebundene Verkehrsträger rücken in den Fokus des Warentransports. Allerdings mangelt es in dem Sektor noch am notwendigen Angebot von Ladeinfrastruktur wie Anschlussgleise oder Ladestellen.

Moderne Konzepte wie regionale Güterverkehrszentren zeigen auf, wie Waren im urbanen Raum mithilfe emissionsarmer Verkehrsträger verteilt werden können und wie eine effizientere Flächennutzung durch Hinzufügen anderer Funktionen möglich ist.

### *Urbane Produktion & urbaner Freiraum*

Klares Ziel ist es, produzierende Betriebe wieder im urbanen Kontext zu integrieren und zu verankern. Konzepte zeigen, wie sowohl BewohnerInnen, Natur als auch die *Produktive Stadt* von einer Reintegration in den urbanen Raum und dem Schließen von Synergien profitieren können. Um den Bedarf an neuen Produktionsflächen zu decken, sollen möglichst bereits versiegelte Bodenflächen herangezogen werden. Um bestehende versiegelte Großstrukturen aufzulockern, gilt es urbane Freiräume zu schaffen und zu transformieren. Mit dem Konzept „der Stadt der kurzen Wege“ liegt ein eindeutiger Fokus auf den Fuß- und Radverkehr. Mit gezielten Maßnahmen können dadurch Quartiere besser miteinander vernetzt und attraktiver gemacht werden.

### *Regionalität & Kreislaufwirtschaft*

Um die zukünftige Versorgung der Stadt mit regionalem Gemüse und Lebensmitteln zu gewährleisten, müssen die bestehenden Agrarflächen besser geschützt werden. Besonders die Anbauflächen im Stadtgebiet sind durch Stadterweiterungsgebiete enormen Druck ausgesetzt. Moderne landwirtschaftliche Lösungen, wie der Anbau in vertikalen Farmen auf bereits großflächig versiegelten Strukturen bieten großes Potential, um eine zukünftige regionale Versorgung zu gewährleisten und lassen sich gut im urbanen Raum integrieren. In Verbindung mit einem ressourcenschonenden zirkulären Wirtschaftssystem werden Abfälle vermieden und Materialien recycelt, um diese wieder in den Stoffkreislauf zurückzuführen.

### *Energieerzeugung & Naturraum*

Österreich hat durch seine natürlichen Gegebenheiten einen Vorteil bei der Versorgung mit erneuerbare Energie. Eine ähnlich führende Rolle übernimmt die Bahn in Sachen emissionsarmer Verkehrsträger. Um in Zukunft diese Rollen weiter auszubauen sind allerdings große Anstrengungen notwendig. Besonders der benötigte Flächenbedarf für erneuerbare Energieträger muss möglichst umweltschonend und platzsparend vonstattengehen. Die Erhaltung unversiegelter Böden und Naturräume muss höchste Priorität haben. Sie sind notwendig für das Fortbestehen der heimischen Biodiversität und sogleich Lebensversicherung. In weiterer Folge müssen Naturräume auch im urbanen Raum reintegriert und verankert werden.

## **INFRASTRUKTUR & CITY LOGISTIK**

Welche Rolle können die vorhandenen Wiener Bahnareale in einer auf multimodalen und klimagerechten Verkehrsträgern ausgerichteten City Logistik übernehmen, und wie können weitere Funktionen integriert werden?

## **REGIONALITÄT & KREISLAUFWIRTSCHAFT**

Welches Potential, bieten an die Bahn angegliederte Großstrukturen als Ankerpunkt für ein zirkuläres Wirtschaftssystem und welche Chancen bieten sich für eine regionale Ver- und Entsorgung der Stadt?

## **URBANE PRODUKTIVITÄT & URBANER FREIRAUM**

Wie können die in der Peripherie liegenden Produktionsräume klimagerechter werden, und wie kann eine Symbiose zwischen städtischer Produktion und urbanen Freiraum entstehen?

## **ENERGIEERZEUGUNG & NATURRAUM**

Wie kann eine Symbiose zwischen nachhaltiger Energieerzeugung Bahnstrukturen & Naturraum entstehen, und wie könnte eine Integration dieser Räume im urbanen Kontext funktionieren?

## Infrastruktur & City Logistik

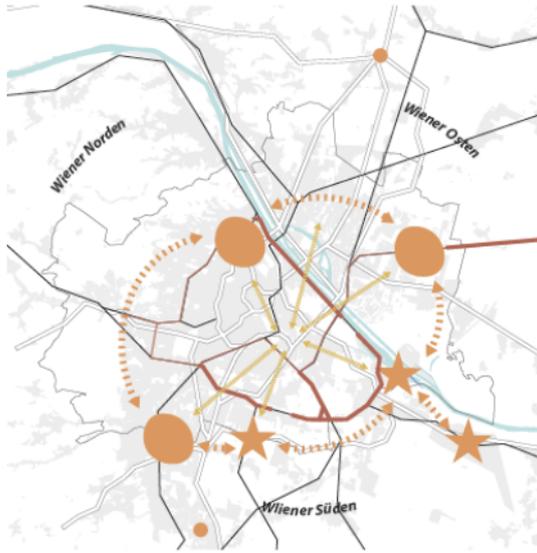


Abb: 47 Darstellung vom Autor; Übergeordnetes Leitbild: Infrastruktur & City Logistik (2025)

Das Leitbild *Infrastruktur und City Logistik* formuliert strategische Überlegungen zur besseren Vernetzung und Erweiterung, sowohl des ÖPNV Angebots als auch der logistischen Güternotenpunkte Wiens. Im Fokus steht dabei die bestehende Schieneninfrastruktur.

Die bestehenden großen Warenumschlagpunkte in der südlichen Randzone Wiens, werden durch zusätzliche logistische Potentialräume im Wiener Norden, Osten und Süden erweitert. Diese neuen Güterverkehrszentren sollen zusammen mit den bestehenden, als Ausgangspunkt für die zukünftige Ver- und Entsorgung der Stadt fungieren.

Durch die Verbindung dieser Potentialräume mit der Wiener Schieneninfrastruktur entsteht ein *logistischer Ring*, der die Möglichkeit bietet, die Stadt Wien in ihren zentralen und peripheren Gebieten effizient mit Waren zu versorgen. Zusätzlich zu dem logistischen Ring werden die Verbindungen in die Metropolregion Wien-Bratislava weiter ausgebaut und intensiviert.

## Regionalität & Kreislaufwirtschaft



Abb: 48 Darstellung vom Autor  
Übergeordnetes Leitbild: Regionalität & Kreislaufwirtschaft (2025)

Das Leitbild *Regionalität und Kreislaufwirtschaft* fokussiert auf die Implementierung eines zirkulären Wirtschaftssystems und der zukünftigen Versorgung der Stadt und ihrem Umland mit Lebensmittel.

In diesem Kontext wird die Wiener Schieneninfrastruktur als zentrales Element für einen emissionsarmen Waren- und Ressourcenaustausch zwischen den verschiedenen Wirtschaftsbereichen und Standorten genutzt.

Durch ein ressourcenschonendes Wirtschaftssystem werden Materialien in den Stoffkreislauf zurückgeführt und Abfälle vermieden. Zeitgleich wird das Potential des urbanen Raums und baulicher Großstrukturen zur regionalen Lebensmittelproduktion ausgeschöpft.

Zusätzlich werden bestehende Agrarflächen vor weiterer Bebauung und Reduktion geschützt. Wohnquartiere tragen mit landwirtschaftlichen Konzepten zur regionalen Versorgung bei und bilden Ankerpunkte für Naturraum.

## Urbane Produktivität & Freiraum

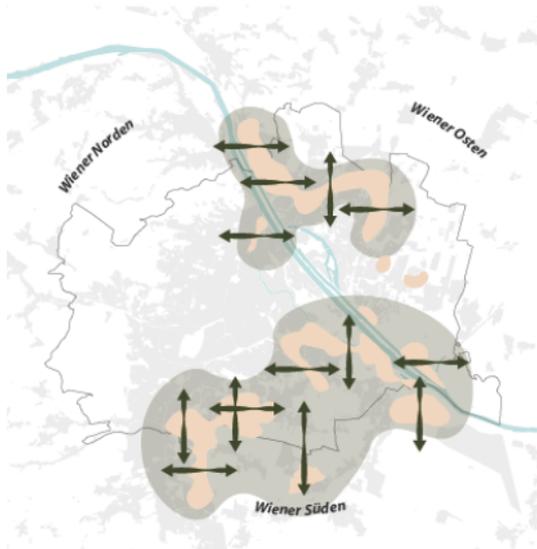


Abb.: 49 Darstellung vom Autor  
Übergeordnetes Leitbild: Urbane Produktivität & urbaner Freiraum (2025)

Das Leitbild *Urbane Produktivität und urbane Freiräume* konzentriert sich sowohl auf die Reintegration von produktiven Räumen in das Stadtgefüge, als auch auf die Vernetzung & Aufwertung bestehender, und Schaffung neuer Freiräume.

Durch das Herstellen von Synergien mit anderen Funktionen können, die oft isolierend wirkenden großen Industrie- und Gewerbequartiere aufgewertet und ein Mehrwert für den urbanen Raum geschaffen werden. So kann die bestehende Monofunktionalität der produktiven Räume überwunden und durch Multifunktionalität attraktiver werden.

Mit dem Ausbau und der Aufwertung urbaner Freiräume sollen Quartiere besser vernetzt und an das restliche Stadtgebiet angebunden werden. Besonders durch Etablierung grüner und mit Funktionen aufgeladener Achsen, die nicht nur der Natur, sondern auch den BewohnerInnen Raum bieten, soll die Barrierewirkung versiegelter Großstrukturen durchbrochen werden.

## Energieerzeugung & Naturraum

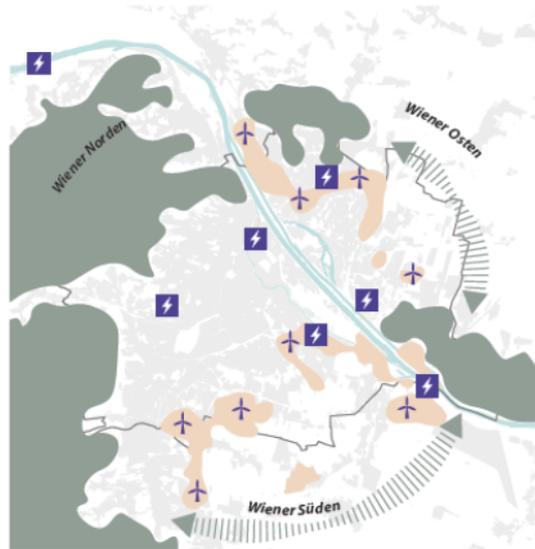


Abb.: 50 Darstellung vom Autor  
Übergeordnetes Leitbild: Energieerzeugung & Naturraum (2025)

Das Leitbild *Energieerzeugung und Naturraum* befasst sich mit dem Ausbau erneuerbarer Energiesysteme bei gleichzeitiger umweltverträglichem Umgang mit Naturräumen.

Besonders im Fokus stehen dabei Industrie- und Gewerbecluster, welche einen erheblichen Beitrag zur Energiewende leisten können. Durch die Transformation zu energieautarken Quartieren, können die versiegelten Flächen nicht nur für Produktion, sondern gleichzeitig auch für dezentrale Energieproduktion genutzt werden.

Die zur Verfügung stehenden Flächen müssen daher so effizient wie möglich genutzt werden, um weitere Bodenversiegelung zu verhindern und um die biologische Vielfalt möglichst verlustfrei zu erhalten.

Außerdem müssen urbane Flächen transformiert und renaturiert werden, um sowohl Menschen, als auch Tieren und Pflanzen Erholungsraum und Rückzugsorte zu bieten.

*Barrieren Wirkung von Umschlagplätzen aufheben*

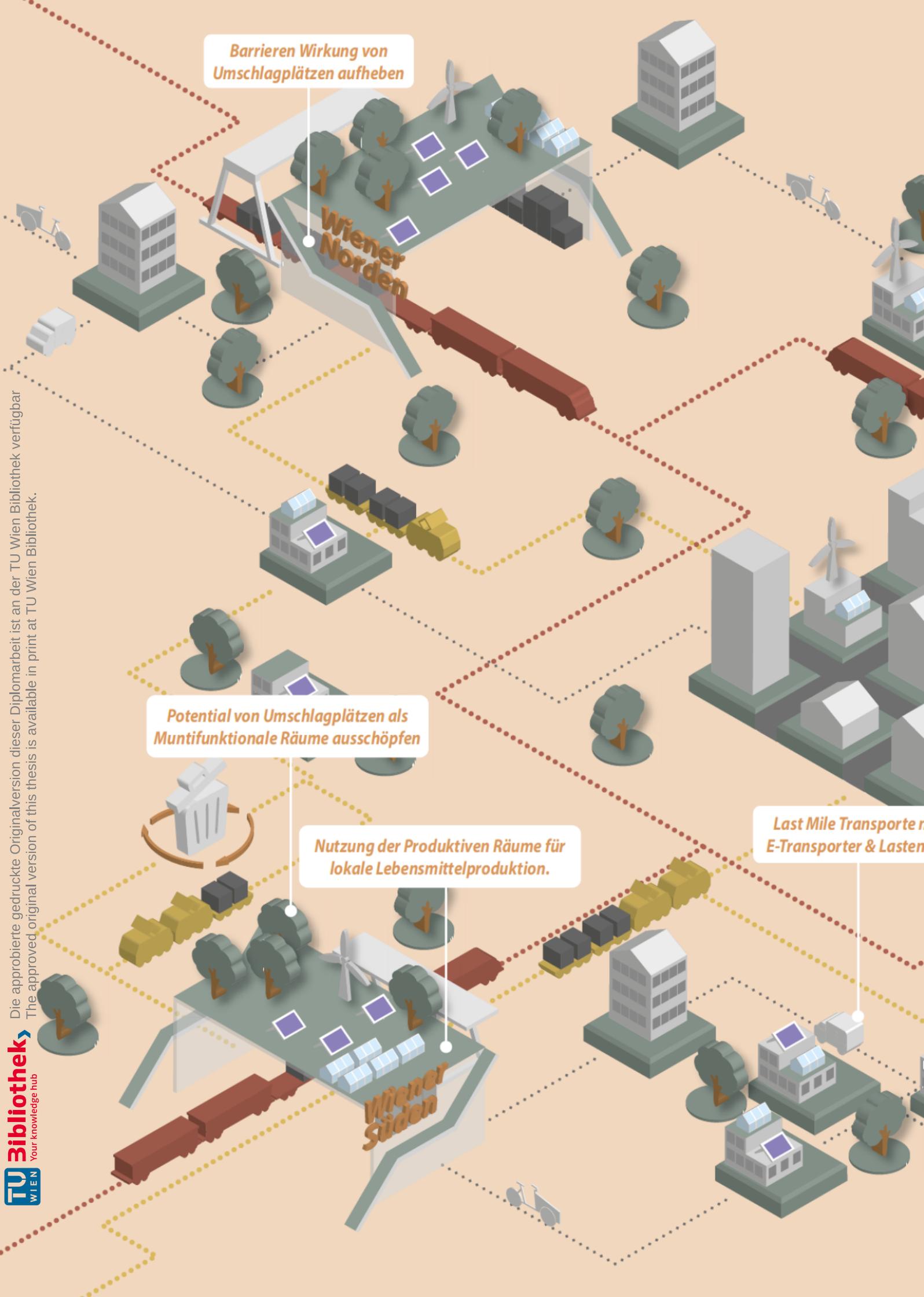
**Wiener Norden**

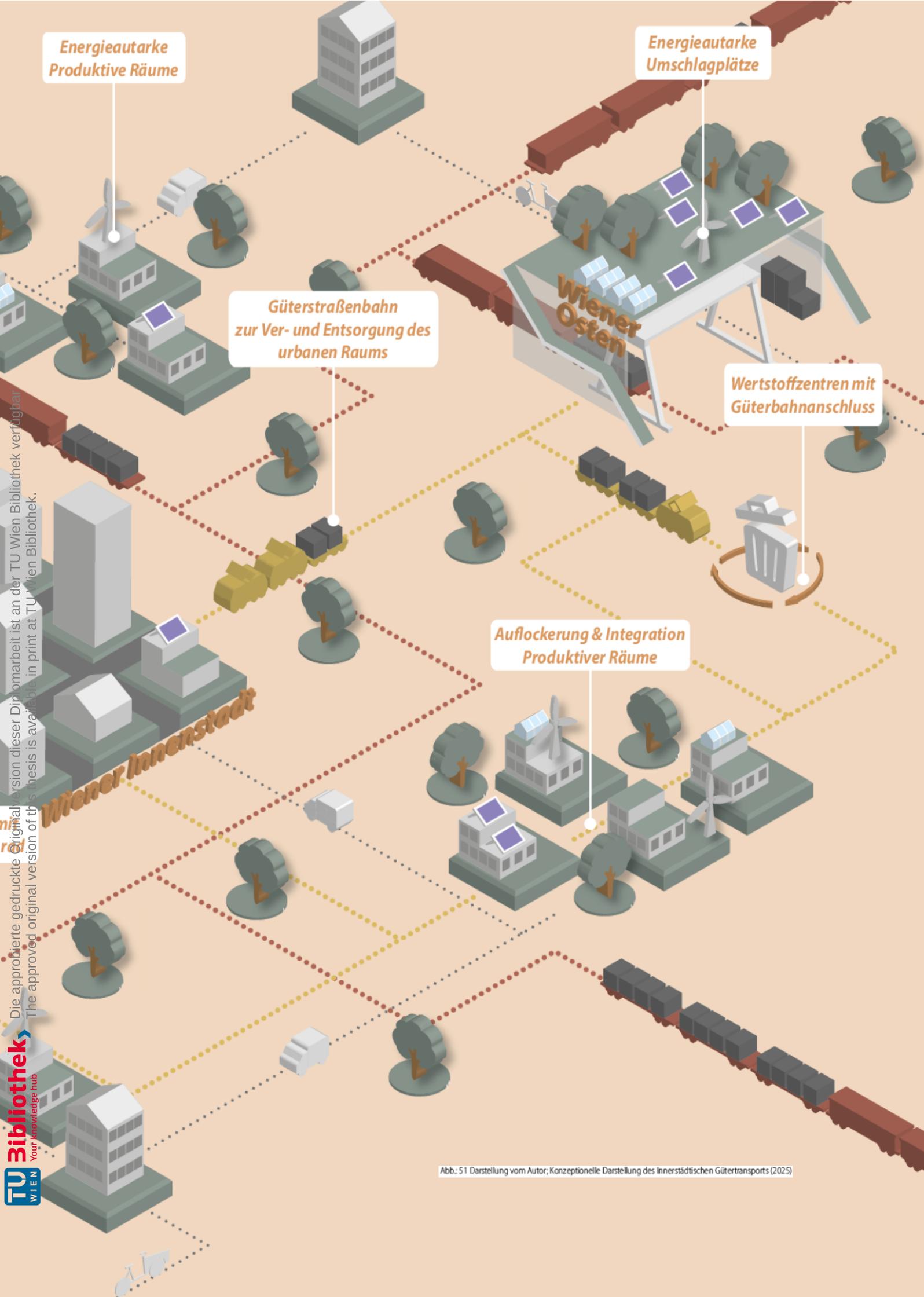
*Potential von Umschlagplätzen als Multifunktionale Räume ausschöpfen*

*Nutzung der Produktiven Räume für lokale Lebensmittelproduktion.*

*Last Mile Transporte  
E-Transporter & Lasten*

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.





Energieautarke  
Produktive Räume

Energieautarke  
Umschlagplätze

Güterstraßenbahn  
zur Ver- und Entsorgung des  
urbanen Raums

Wertstoffzentren mit  
Güterbahnanschluss

Auflockerung & Integration  
Produktiver Räume

Wiener Innenstadt

Wiener  
Osten

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.: 51 Darstellung vom Autor; Konzeptionelle Darstellung des Innerstädtischen Gütertransports (2025)

## 4.3 ÜBERGEORDNETE SYNTHESE

Die in den vorhergehenden Abschnitten erläuterten Themenschwerpunkte und die daraus resultierenden Leitbilder, werden nachfolgend in einer Synthesekarte (siehe Abbildung 51) zusammengefügt. Die Karte zeigt ein, auf den Erkenntnissen der vorhergehenden Teile basierendes Szenario, welches die Transformation des Wiener Güterverkehrs, hin zu einer auf klimagerechten Verkehrsträgern basierenden Warenverkehr beschreibt.

Im Hauptaugenmerk dieser Synthese stehen die übergeordneten Leitbilder und deren strategischen Überlegungen zur Etablierung weiterer bahngebundener Warenknotenpunkte.

### **Wiener Norden**

Als Warenknotenpunkt für den Norden Wiens bietet sich der bereits ans Bahnnetz angeschlossene Frachtenbahnhof des *Franz-Josef-Bahnhof* an. In diesem Szenario wird der bestehende Güterbahnhof reaktiviert und etabliert sich als Anlaufstelle und Warenknotenpunkt für den Wiener Norden.

### **Wiener Osten**

Mit einem teilweisen Anschluss an die *Marchegger-Ostbahn* und der vorgesehenen Stärkung der Achse Wien - Bratislava, kommen den bestehenden Großstrukturen des ehemaligen *Opel Werks* und *OBI Hubs* erhöhte Bedeutung zu. Der abgetragene Gleisanschluss des *Opel Werk* wird erneuert und an die *Marchegger-Ostbahn* angeschlossen. In diesem Szenario werden die beiden Großstrukturen zu regionalen Güterverkehrszentren transformiert und tragen somit zu einer klimagerechten Versorgung der Gebiete

links der Donau bei. Die beiden Großstrukturen besitzen anhand ihrer Ausstattung und teilweisen Nutzung als Logistik Hub beste Voraussetzungen um als Warenknotenpunkt verwendet zu werden.

### **Fokusgebiet - Wiener Süden**

Ergänzt werden die Warenknotenpunkte im Norden und Osten durch die bereits bestehende, aber stillgelegte „Ladestelle Liesing“. Die direkt an die Südbahn angeschlossene Ladestelle erfährt eine Reaktivierung und formt mit dem „Güterterminal Wien Süd“ samt angrenzenden Ladehof, ein *logistisches Tandem*, welches die Gewerbe- und Industriecluster im Süden Wiens versorgt.

Großes Potential bietet vor allem der direkte Anschluss der Ladestelle Liesing an die Südbahn und bietet somit direkten Zugang zu dem *TEN-V Baltikum - Adria Handelskorridor*.

In unmittelbarer Nähe der beiden Umschlagplätze befinden sich die Industriezentren Liesing und Inzersdorf samt dem angrenzenden *Gemüse Großmarkt Inzersdorf*. Die von versiegelten Flächen und baulichen Großstrukturen geprägten Quartiere, werden im Gegensatz zur aktuellen Situation miteinander in Verbindung gebracht und zusammen betrachtet.

Besonderes Augenmerk kommt der unmittelbaren Nähe zur Bahn und somit dem schienengebundenen Warentransport zu. Neben dem klassischen Güterbahntransport sorgt die Etablierung einer Güterstraßenbahn für zusätzliche schienengebundene Gütertransportkapazitäten.

Die dadurch entstehende Transformation wird durch eine *Produktive Verdichtung*, Begrünung und Renaturierung und dem Ausbau erneuerbarer Energieträger ergänzt, wodurch die Gebiete an Attraktivität gewinnen und Menschen, Tieren und Pflanzen Raum bieten.

Die natürliche bestehende Verbindung dieser zwei Quartiere durch den Liesingbach, erfährt ebenso eine Aufwertung und bildet einen starken grünen Korridor im Wiener Süden, der vom Wienerwald bis hin zum Donaukanal reicht. Das Konzept des Wiener *Wald- und Wiesengürtel* wird in dieser Arbeit implementiert und zeigt sich in der Ausformulierung eines zweiten grünen Korridors. Die beiden Korridore können als Ausgangspunkt einer grünen Transformation des Gebiets gesehen werden.

Die beiden Gebiete *IZ Liesing* und *IZ Inzersdorf & Rothneusiedl* werden im weiteren Verlauf der Arbeit genauer analysiert und die geplante Transformation anhand von Projektausschnitten dargestellt.

### **Regionalität & Kreislaufwirtschaft**

Agrarflächen bleiben für die landwirtschaftliche Nutzung erhalten. Ergänzt werden diese durch eine urbane regionale Lebensmittelproduktion, welche sowohl in produktiven Freiräumen oder Glashausstrukturen stattfindet. Das Potential für den innerstädtischen Gemüseanbau wird durch die Etablierung *vertikaler Farmen* ausgeschöpft. Somit kann die regionale Versorgung der BewohnerInnen gewährleistet werden. Zeitgleich werden Abfallpotentiale, wie die Abwärme von Betrieben genutzt um *vertikale Farmen* mit Energie zu versorgen.

Im Sinne einer Kreislaufwirtschaft werden so Ressourcen und Stoffe einer möglichst effizienten Nutzung zugeführt.

Schienegebundene Verkehrsträger etablieren sich als das elementare Bindeglied für einen emissionsarmen Waren- und Ressourcenaustausch zwischen den verschiedenen Wirtschaftsbereichen, und bilden das Rückgrat einer urbanen und regionalen Versorgung und einem zirkulären Wirtschaftssystem.

### **Urbane Produktivität & urbaner Freiraum**

Produktive Räume werden wieder in das Stadtgefüge integriert und bilden einen wichtigen Bestandteil einer krisenresilienten Stadt Wien. Die derzeitige Monofunktionalität bestehender produktiver Räume soll durch Ergänzung weiterer Funktionen aufgehoben werden. Durch teilweise Renaturierung von leerstehenden Verkehrsflächen, wird die Attraktivität der Quartiere verbessert. Die Transformation zu einer zirkulären Wirtschaftsform trägt ebenfalls zu dem Wandel dieser Quartiere bei. Anstatt wie bisher in die Fläche, entwickelt sich die urbane Produktion in die Höhe und gewinnt mit dem Einzug anderer Funktionen wie Aufenthaltsräume, Lebensmittelgärten usw. an Attraktivität.

Die Aufwertung der Freiräume erleichtern die Durchwegung und Erreichbarkeit der einzelnen Quartiere. Der bisherige Schwerpunkt der autogerechten Planung, wird durch den Schwerpunkt auf eine geh- und fahrradfreundliche Verkehrsplanung abgelöst.

Zusammen mit den neu geschaffenen Freiräumen, welche die Quartiere durchziehen, zugänglich machen und Begrünen wird eine Symbiose zwischen urbaner Produktivität und Freiraum geschaffen.

## Energieerzeugung & Naturraum

Im Bereich Naturraum sind vor allem die Wien umgebenden Grünräume der Donau-Auen, des Wienerwalds und des Regionalparks Drei-Anger von großer Bedeutung. Diese sollen mittels Grünachsen miteinander verbunden werden um so einen „Wald- und Wiesengürtel“ um die Stadt zu spannen. Ausgehend von dem geschlossenen Grüngürtel verlaufen *Grüne Achsen* in den urbanen Raum und verankern so, den Naturraum im Stadtgefüge. Im Speziellen sind hier vor allem die großflächigen Gewerbe- und Industriecluster für eine Renaturierung und Bildung von Natur- & Kaltluftkorridoren interessant.

Ebenso steht das Potential der großen Flächen von Industrie- und Gewerbeclustern zur Energiegewinnung im Fokus. Ziel ist es, diese Potentiale so zu nutzen, um die Gebiete energieautark zu machen und überschüssige Energie an angrenzende Quartiere weiterzuleiten, und einen Beitrag zu Energiewende und klimagerechten Energieversorgung von Wien zu leisten.

Die entstehende Symbiose zwischen einer nachhaltigen Energieproduktion in Verbindung mit der Schaffung von neuem Naturraum wird bestehenden Industrie- und Gewerbecluster nachhaltig und klimagerecht transformieren.

## Infrastruktur & City Logistik

Die strategisch angeordneten Güterverkehrszentren im Wiener Norden, Osten und Süden können einen möglichst großen Teil der Stadt durch die Kombination von schienengebundenen Verkehrsträgern und alternativen Verkehrsträgern wie *E-Transporter* und *Cargo Bikes* mit Gütern aus dem Hinterland versorgen. Ergänzt werden die neuen Warenumschlagplätze durch die Installation einer stadtübergreifenden Güterstraßenbahn, welche mit den Warenknotenpunkten im Norden, Osten und Süden und den bereits bestehenden Umschlagplätzen des Hafens Freudenau und dem Güterterminal Wien Süd verbunden wird.

Eine *Regio Tram* als zusätzliche Querachse im Wiener Süden ermöglicht einen stadtweiten schienengebundenen Warenaustausch.

Die Wiener S-Bahn wird über die Donauuferbahn ausgedehnt, wodurch sich ein *2-Linien S-Bahn-Ring* bildet.<sup>139</sup> Zusätzlich wird dieser nach Süden hin erweitert. Wie in Abbildung 53 dargestellt verlagert sich in diesem Szenario ein Teil des Gütertransports von der Straße auf die Schiene. So werden Güter aus dem Hinterland mit der Bahn zu den regionalen Güterverkehrszentren im Norden, Osten und Süden transportiert. Von wo aus, diese mit emissionsarmen Verkehrsträgern weiter verteilt werden.

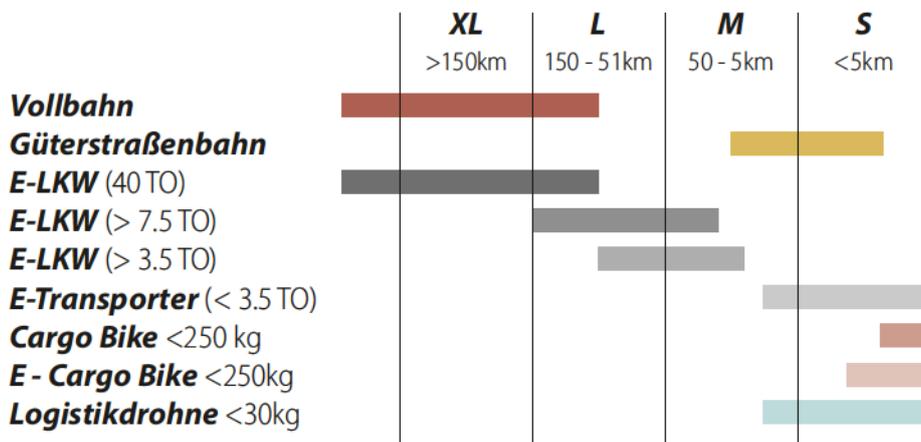


Abb: 52 Darstellung vom Autor; Einordnung der verschiedenen Transportdistanz unterschiedlicher Verkehrsträger (2025)

# HINTERLAND

# LAND

**Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene**

**Bahngewundene Logistik Hubs im Norden, Osten & Süden**

**Transporte in die Innenstadt mittels Güterstraßenbahn & E-Transporter**

**Lastmile Verteilung im nahen Umfeld mittels emissionsarmen Verkehrsträgern wie Cargo-Bikes, E-Transporter & Logistikdrohnen**

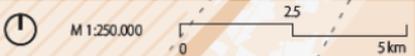


Abb. 53 Darstellung vom Autor, Konzeptgrafik des regionalen Warenstroms (2025)

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.

Maßstab  
**XXL**  
1 : 150.000

**BISAMBERG & DREI ANGEN**

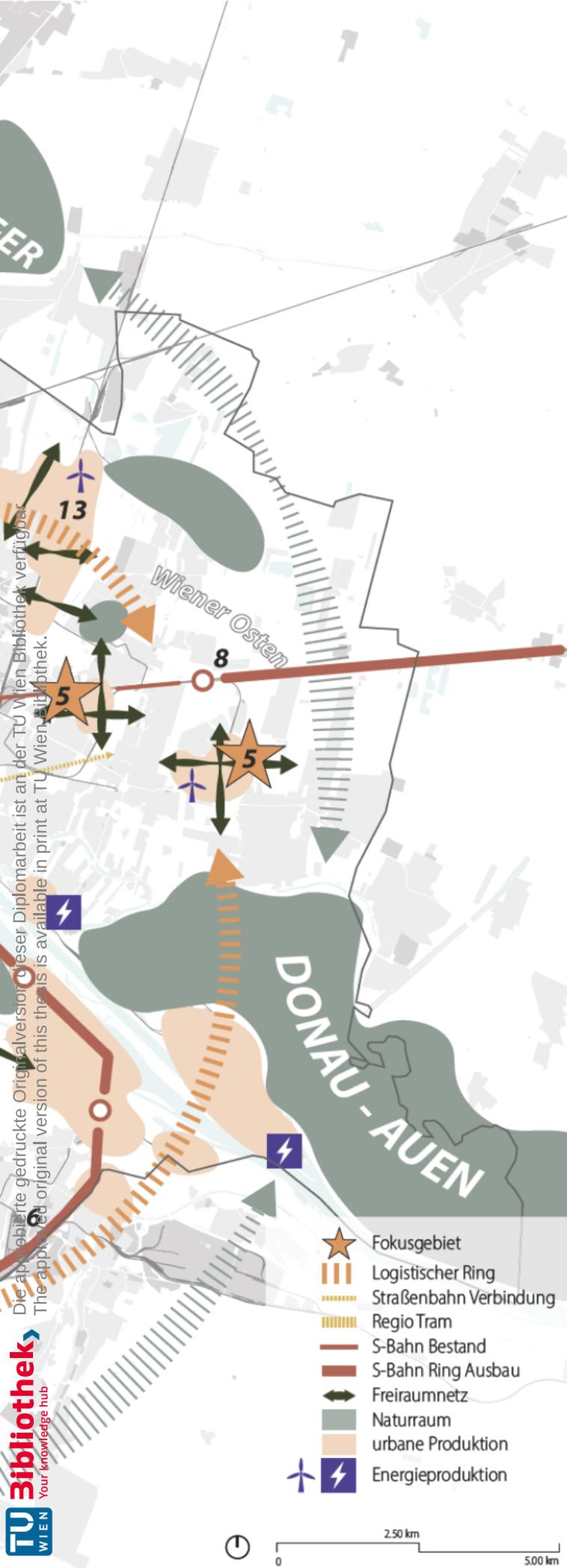
**WIENERWALD**

Wiener Norden

Wiener Süden

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 Fokusgebiet - Wiener Süden**  
Industriezentrum Wien Inzersdorf & Großgrünmarkt.
- 2 Fokusgebiet - Wiener Süden**  
Güterterminal Wien Süd & Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl.
- 3 Fokusgebiet - Wiener Süden**  
Industriezentrum Wien Liesing.
- 4 Wiener Norden**  
Reaktivierung des Frachtenbahnhofs Franz-Josef-Bahnhof. Etablierung des Güterbahnhofs als logistische Anlaufstelle für den Norden Wiens.
- 5 Wiener Osten**  
Etablierung des ehemaligen Opel Werks und des OBI Hubs, als logistische Anlaufstelle für den Wiener Osten.
- 6** Schließung des Wiener S-Bahn Rings und Erweiterung nach Süden.
- 7** Neue S-Bahn Stationen im südlichen Abschnitt des S-Bahn Rings Wien Neulaa, Wien Oberlaa, Wien Wildgarten & Wien Liesingbach.
- 8** Aufwertung der S-Bahn Station Wien Aspern Nord, als Knotenpunkt zwischen Wien & Bratislava.
- 9** Etablierung einer Regio Tram als südliche Wiener Querverbindung.
- 10** Nutzung der Straßenbahninfrastruktur für den Gütertransport und Ver- & Entsorgung der Wiener Innenstadt.
- 11** Etablierung eines Grüngürtel um Wien.
- 12** Grüne Achsen als Verbindung urbaner Freiräume und Verankerung von Naturraum im Stadtraum.
- 13** Nutzung großer Industrie- & Gewerbeareale zur Energieerzeugung.

Abb.: 54 Darstellung vom Autor; Synthesekarte (2025)

# WIENER SÜNDEN IM FOKUS

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

# TEIL 5



## 5.1 WIENER SÜDEN IM FOKUS

Das in Teil 4 angeführte Szenario hat aufgezeigt, dass besonders der Wiener Süden ein hohes Transformationspotential der beschriebenen Themenschwerpunkte aufweist. In diesem Teil wird der Wiener Süden und die beiden Fokusgebiete *IZ Liesing* sowie *IZ Inzersdorf & Rothneusiedl*, in mehreren Maßstabsebenen genauer untersucht und bildet somit die Ausgangslage für die späteren Projektausschnitte.

### **Ballungsraum bis Wiener Neustadt**

Geografisch ist der Süden Wiens eingebettet zwischen dem Wienerwald im Westen und der Donau im Osten. Nach Süden hin auslaufend, wird die Region vor allem durch eine sanfte Hügel- und Terrassenlandschaft geprägt. Das Gebiet umschließt mit den Städten Mödling, Baden und Wiener Neustadt samt ihrer Gemeinden einen enormen Ballungsraum, der sich von der Stadtgrenze Wiens bis hin zu den Wiener Alpen erschließt.

Das Quartier um *IZ Inzersdorf & Rothneusiedl* befindet sich direkt an der politischen Grenze zwischen den beiden Bundesländern Wien und Niederösterreich. Dies erfordert vor allem für zukünftige Vorhaben länderübergreifende Absprachen und Planungen. Diese Arbeit sieht die Landesgrenze als reine politische Linie und versucht darüber hinweg ein regions- und länderübergreifende Szenario zu entwickeln, mit besonderem Fokus auf das südliche Randgebiet der Stadt Wien.

### **Zwei unterschiedliche Gebiete**

Die beiden Fokusgebiete *IZ Liesing* und *IZ Inzersdorf & Rothneusiedl* weisen auf der einen Seite, mit dem hohem Grad an Bodenversiegelung, der autoorientierten Straßenplanung und der vielen großflächigen Betriebsstrukturen viele Parallelen auf, sind aber auf der anderen Seite in unterschiedlichste Umgebungen eingebettet.

Das *IZ Liesing*, historisch geprägt durch die ehemalige *Schleppbahn Liesing* ist in allen Himmelsrichtungen umgeben von Wohnquartieren (siehe Abbildungen 58 bis 60). Durch die Geschlossenheit des Quartiers stellt es für den Fuß- und Radverkehr eine enorme Barriere und eine besondere Herausforderung dar.

Das Gebiet des *IZ Inzersdorf & Rothneusiedl* wird mittig durch die Pottendorfer Linie geteilt. Das im Westen der Bahnachse liegende *IZ Inzersdorf* ähnelt dem des *IZ Liesing*. Im Norden und Osten wird es durch Bahnachsen, im Süden durch die Schnellstraße S1 und im Westen durch Wohnquartiere begrenzt. Im südlichen Teil des *IZ Inzersdorf*, liegt der *Gemüse Großmarkt Inzersdorf* der für die Versorgung der Stadt mit Gemüse und Obst unerlässlich ist.

Auf der anderen Seite der Pottendorfer Linie befindet sich der *Güterterminal Wien Süd* samt zugehörigen Ladehof und das Stadtentwicklungsgebiet *Rothneusiedl*. Das Stadtentwicklungsgebiet schließt im Westen an der Logistikkreuzung an, ist im Norden durch Wohnquartiere und im Süden durch die Schnellstraße S1 begrenzt.

Besonders das Gebiet des Stadtentwicklungsgebiets und südlich der Schnellstraße S1 ist geprägt von landwirtschaftlichen Flächen. Sie ergänzen mit den zahlreichen Agrarflächen entlang der Ostbahn die landwirtschaftliche Struktur im Süden Wiens. Trotz der Prämisse, Bodenflächen zu schützen, wird in Rothneusiedl in den kommenden Jahren ein neuer Stadtteil auf unversiegelten Flächen entstehen.

### **Von Industrie geprägte Quartiere**

Durch die hellen Flächen in Abbildung 56, ist der hohe Grad der Bodenversiegelung in diesen Gebieten deutlich erkennbar. Die beiden Quartiere werden von Industrie- und Produktionsbetrieben geprägt. Trotz der unmittelbaren Nähe zu Bahnstrecken und dem historischen Hintergrund wird der Güterverkehr in diesen Quartieren Großteils mit straßengebundenen Nutzfahrzeugen durchgeführt.

Der *Güterterminal Wien Süd* übernimmt in diesem Gebiet eine außergewöhnliche Rolle. Durch seine Funktion als Warenumschlagplatz gilt er als Schnittpunkt zwischen straßen- und schienengebundenen Güterverkehr. Hier erfolgt der Umschlag sowohl von Bahn zu Bahn als auch von Bahn auf Straße und umgekehrt. Auch die stillgelegte Ladestelle Liesing hatte in ihrer aktiven Zeit eine ähnliche Funktion.

### **Bahninfrastruktur**

Zusammen mit den Autobahnachsen A2/A23, S1 und den Bahnstrecken der Südbahn, Pottendorfer Linie, Ostbahn und Verbindungsbahn - welche das Gebiet durch ihre trennende Funktion in kleinere Quartiere teilen, bilden die U-Bahn Linien U1 & U6 die hochrangige Infrastruktur im Wiener Süden.

Auf der einen Seite bilden sie zusammen mit den großflächigen Bahnarealen des *Zentralverschiebebahnhofs Wien* und des *Güterterminal Wien Süd* enorme Barrieren. Auf der anderen Seite bieten sie großes Potential für die weitere Entwicklung der südlichen Wiener Randzone.

Mit der S-Bahn Strecke der Südbahn und der U-Bahn Linie U6 ist vor allem das Gebiet um Liesing sehr gut an Nah- und Fernverkehr angebunden. Durch die geplante Verlängerung der U-Bahnlinie U1 nach Rothneusiedl, soll auch das Gebiet um Inzersdorf und Rothneusiedl eine dringend benötigte Aufwertung erfahren und an das hochrangige ÖPNV Netz besser angeschlossen werden.

### **Flächige Freiräume - Lineare Naturräume**

Im Gegensatz zu den großen versiegelten Gebieten, gibt es auch weiträumige Frei- und Naturräume. Im direkten Umfeld der Fokusgebiete befinden sich die Naherholungsgebiete Wienerberg, Laaerberg & Kellerberg, sowie der Kurpark Oberlaa. Sowohl das Naherholungsgebiet Wienerberg mit seinem großen Gewässer, als auch die weitläufigen Agrarflächen entlang der Stadtgrenze bilden Rückzugsort für Menschen, Tiere und Pflanzen. Neben den großflächigen Grünräumen spielt auch der Verlauf des Liesingbachs eine zentrale Rolle der Naturräume in diesem Gebiet. Sein Verlauf reicht vom Wienerwald kommend bis hin zum Donaukanal und bildet somit eine wichtige naturnahe Querachse im Wiener Süden.

Zusätzlich dienen auch die teilweise nicht erschlossenen oder nur spärlich genutzten Räume, zwischen und unter den Autobahntrassen liegenden Freiräume, als Nischen für Natur und Tiere.

Maßstab  
**XL**  
1 : 50.000

The copyright in this digital edition is held by the Austrian National Library (ÖNB).  
The approved original version of this work is available at the ÖNB (www.oebibliothek.at).

Abb.: 56 Darstellung vom Autor; Orthofoto des Wiener Südens mit Gebietskennzeichnungen (2025)

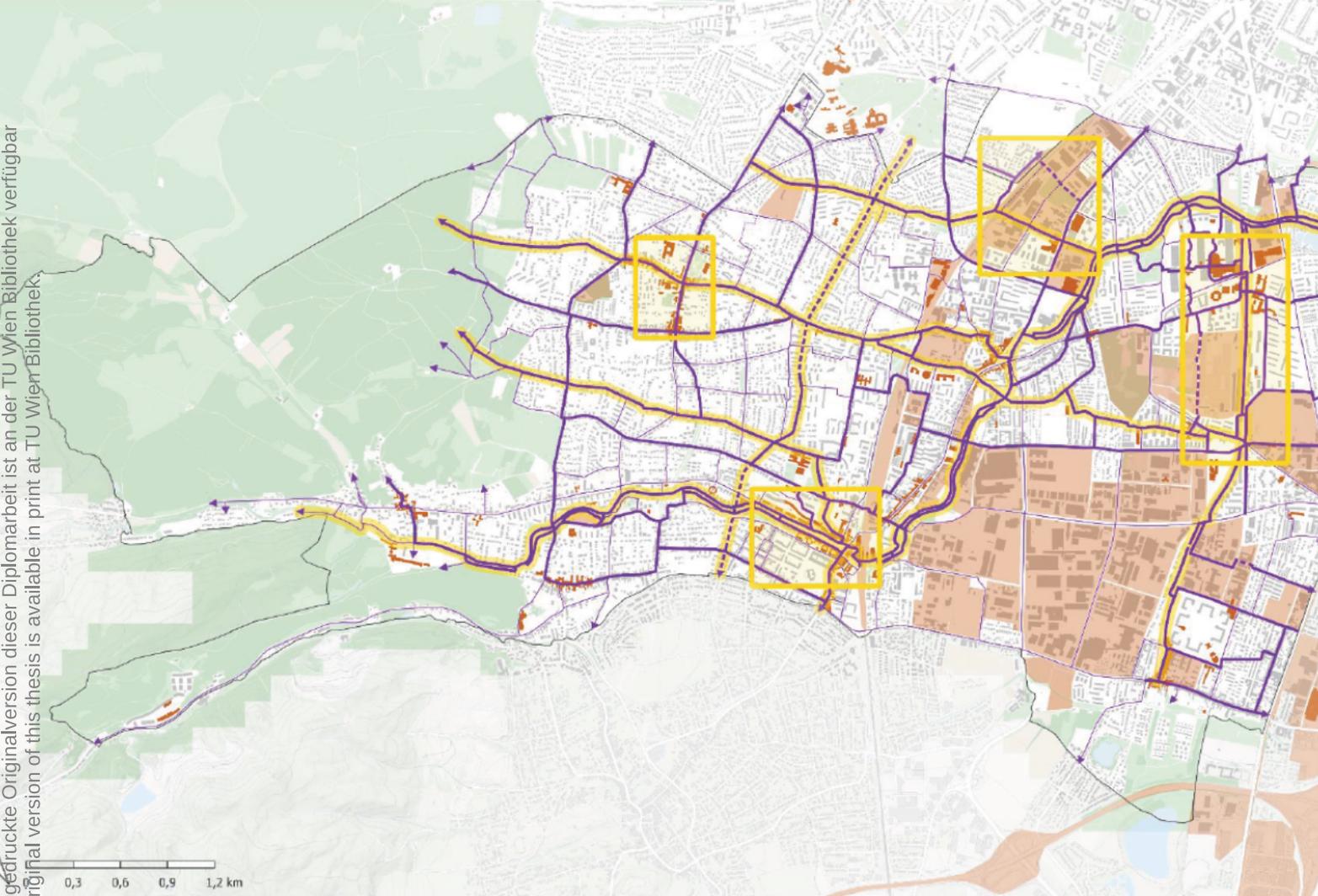
-  U-Bahn Strecke
-  Vollbahn Strecke
-  Liesingbach
-  1 Güter Terminal Wien Süd
-  2 Logistikzentrum
-  3 Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl
-  4 Industriezentrum Inzersdorf
-  5 Großgrünmarkt Inzersdorf
-  6 Industriezentrum Liesing
-  7 Ladestelle Liesing
-  8 Naherholungsgebiet Wienerberg
-  9 Naherholungsgebiet Laaerberg
-  10 Kurpark Oberlaa
-  11 Naherholungsgebiet Kellerberg



# Masterplan Gehen

23. Bezirk, Liesing

Leitbild - Karte Nr. 1



Die abgebildete 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.

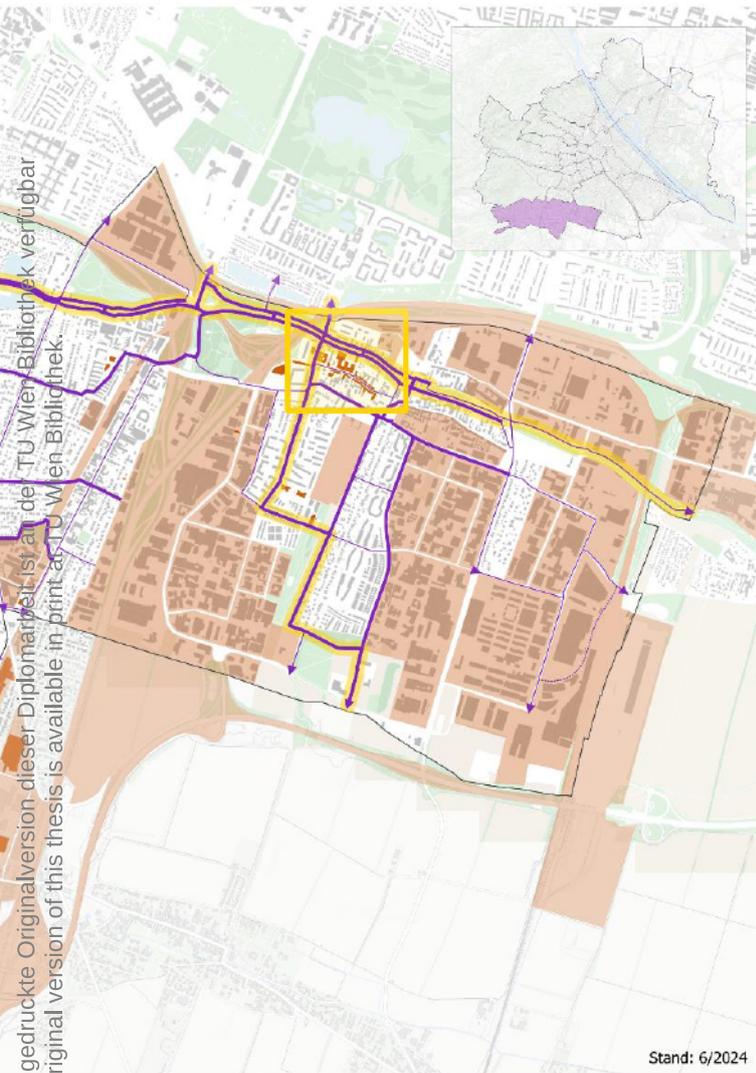
## Legende

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li> Fokusgebiete</li> <li> Achsen</li> <li> Fußwegenetz</li> <li> Hochrangig</li> <li> Hochrangig - Planungsnetz</li> <li> Niederrangig</li> <li> Niederrangig - Planungsnetz</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Zentren</b></li> <li> Kommerzielle und historische Zentren, Bildungseinrichtungen</li> <li><b>Barrieren</b></li> <li> Gewerbe- und Industriegebiete, Gleisanlagen, urbane Lücken und Stadtentwicklungsgebiete</li> <li> Bezirksgrenze</li> </ul> |
|--|--|

Abb.: 57 © TBW RESEARCH (2024); Masterplan Gehen Liesing



Stadt  
Wien | Stadtentwicklung  
und Stadtplanung



Stand: 6/2024

**Auftraggeber:in:**

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien, vertreten durch DI Roman Riedel, im Rahmen des Bezirksauftrages für den 23. Bezirk

**Verfasser:in:**

tbw research GesmbH

**Bearbeitung:**

Julia Simhandl BSc,  
DI Clemens Raffler

**Datenquellen:**

Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, 2024,  
basemap.at, 2024

## Liesingbach als starke Querachse

Mit dem Konzept des „Masterplan Gehen Liesing“ möchte die Stadt Wien das Fußverkehrsnetz der südlichen Randzone aufwerten und attraktivieren.

Raffler beschreibt, durch die Ausformulierung neuer und bestehender Achsen sollen Korridore geschaffen werden, welche das Netz feinmaschiger schnüren. Es reicht von den östlichen Ausläufen des Wienerwalds im Westen bis hin zur Bezirksgrenze mit Favoriten, im Osten. Besonderes Augenmerk liegt auf der Vernetzung von sozialen Einrichtungen wie Bildungseinrichtungen, Frei- und Naturräume sowie die Anknüpfung an das lokale ÖPNV Netz.<sup>140</sup>

Dabei übernimmt, wie in Abbildung 57 ersichtlich, der Korridor des Liesingbachs samt seinen beidseitigen Geh- & Radwege eine wesentliche Rolle. Alle anderen geplanten Achsen schließen an diesen an oder kreuzen seinen Verlauf.

## Kein Potential in produktiven Quartieren

Die Gewerbe- und Industriegebiete des Wiener Südens spielen in dieser Planung allerdings keine Rolle. Alle geplanten Achsen verlaufen an ihnen vorbei.

Der nächste Teil dieser Arbeit veranschaulicht, welches Potential die Einbeziehung von Industrie- und Gewerbegebieten in einer quartierübergreifenden Planung zukünftig mit sich bringen kann und plädiert dafür sie in weiteren Planungen zu berücksichtigen.

### 5.1.1 INDUSTRIEZENTRUM LIESING

Wie in Teil 3 bereits ausführlich erörtert, hat das *IZ Liesing* seinen Ursprung in der ehemaligen *Schleppbahn Liesing*. Die durch den Bahnanschluss sich angesiedelten Betriebe prägten das Quartier nachhaltig. Das Näheverhältnis zur Bahn ist noch heute spürbar. Gleisüberreste bezeugen die ehemalige Bedeutung schienengebundener Verkehrsträger in diesem Gebiet.

Mit der stillgelegten Ladestelle befindet sich auch ein ehemaliger Umschlagplatz in direkter Nähe des Quartiers. Der Fokus auf eine autogerechte Planung und die schwindende Bedeutung der Bahn als Gütertransporter veränderte das Quartier nachhaltig. Wie Abbildung 58 zeigt, ist eine Orientierung der betrieblichen Strukturen zur Südbahn und „Schleppbahn Liesing“ hin erkennbar.

Rund 40 Jahre später und einer Verlagerung des Güterverkehrs auf straßengebundene Verkehrsträger ist eine Verteilung der Betriebe in der Fläche deutlich erkennbar. Ebenso erfuhr das direkte Umland eine erhebliche Transformation. Agrarflächen wurden versiegelt und wichen Wohnquartieren und Industrie- bzw. Gewerbestandorten.

In den nächsten knapp 50 Jahren wurden nahezu sämtliche, noch bestehende Restflächen transformiert, sodass das heutige *IZ Liesing* in allen Himmelsrichtungen eingegrenzt und somit eine flächenmäßige Ausdehnung in die Breite nicht mehr möglich ist.

Sowohl das gesamte Quartier als auch die einzelnen, groß strukturellen Betriebsstandorte wirken sich auf ihre direkte Umgebung aus. Einerseits bilden sie eine enorme Barriere und andererseits formen sie aufgrund des hohen Grads an Bodenversiegelung eine weiträumige Hitzeinsel. Daher gilt es zukünftig vor allem die wenigen un bebauten Flächen in diesem Gebiet vor Bodenversiegelung zu schützen und gleichzeitig bereits versiegelte Flächen zu renaturieren.

Durch die stillgelegte Ladestelle Liesing, der Dichte an Betriebsstandorten und den im Gebiet angesiedelten Logistikbetriebe bildet das *IZ Liesing*, einen der logistischen Potentialräume im Süden Wiens.

1938



Abb: 58 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 1938 (2025)

1971

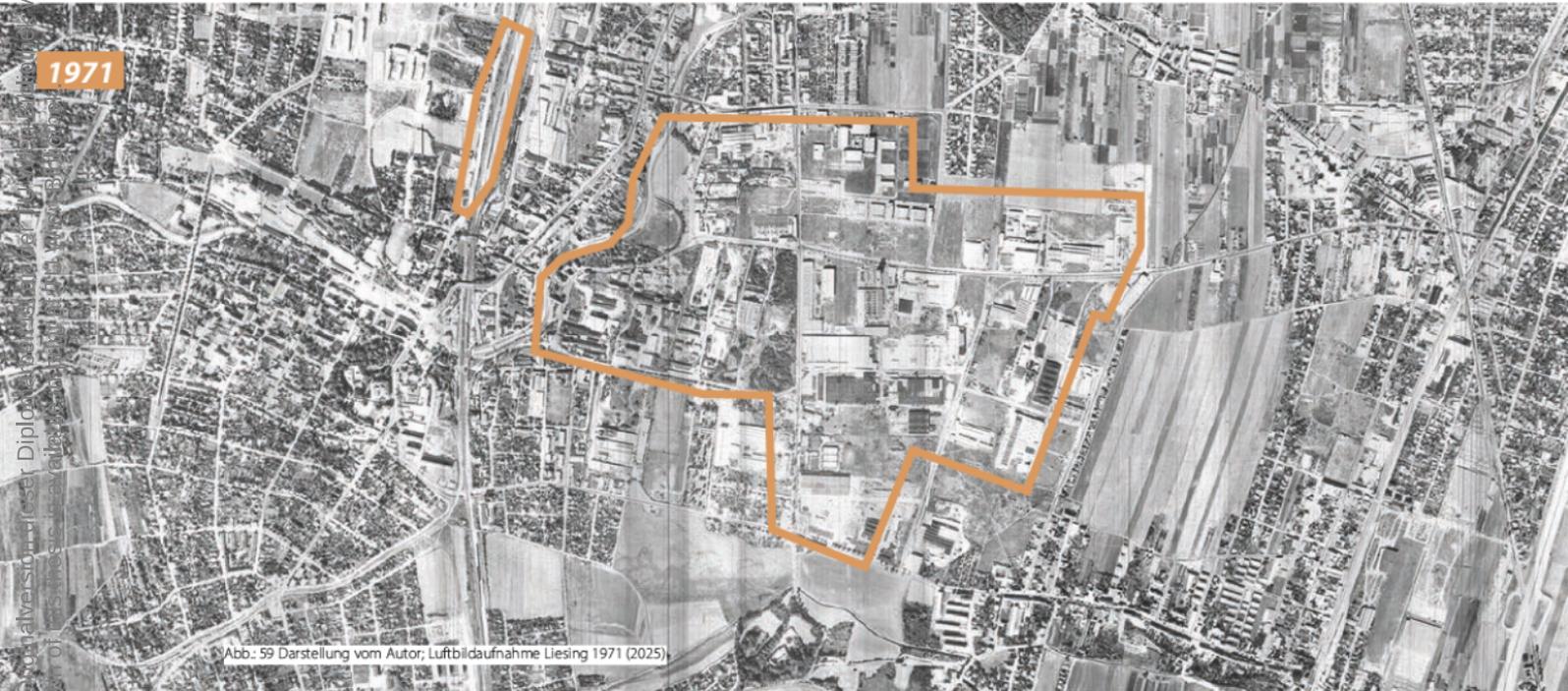


Abb: 59 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 1971 (2025)

2023

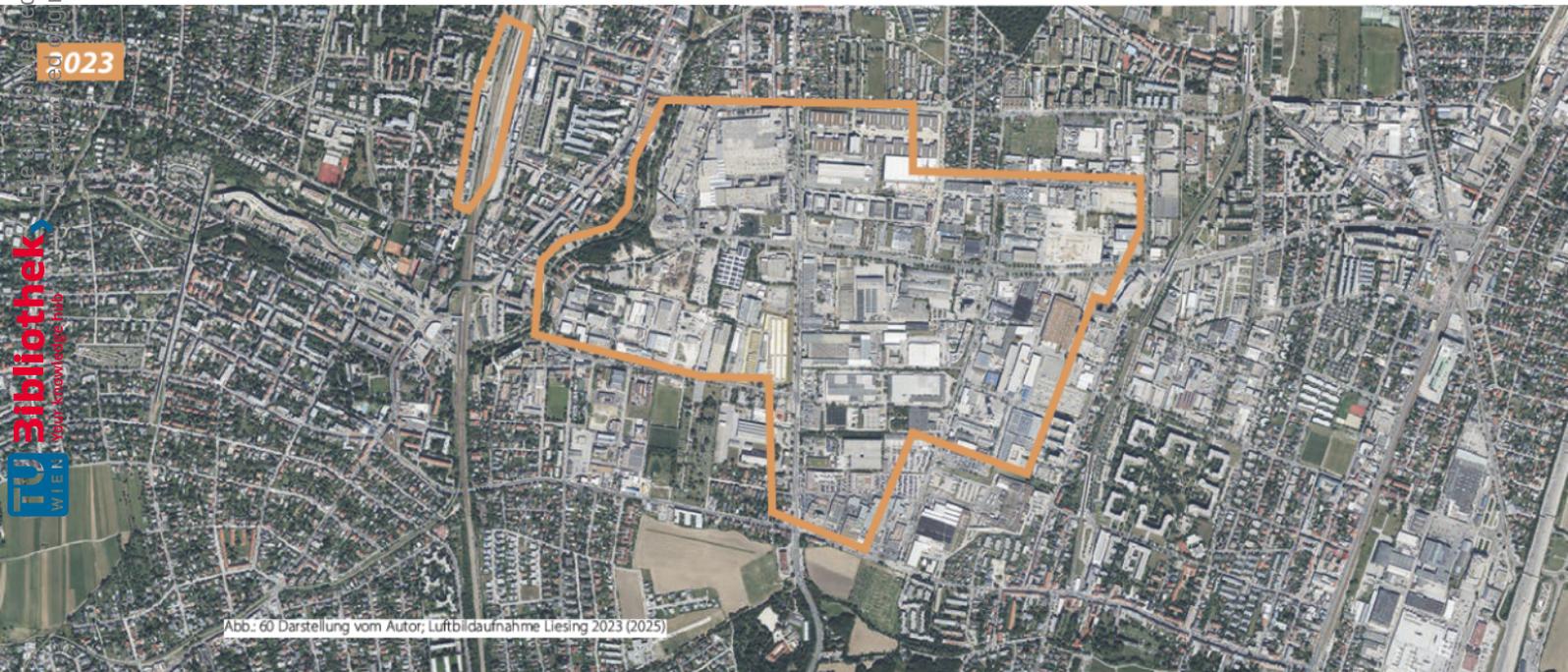


Abb: 60 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 2023 (2025)

verfügbar  
 gedruckte Originalversion dieser Diplombibliothek  
 original version of this diploma library



Ein genauerer Blick auf das Quartier verdeutlicht, wie sehr das Gewerbe- und Industriegebiet in dem urbanen Raum eingebettet ist. Zusätzlich zeigt Abbildung 61 die raumtrennende Wirkung der Südbahntrasse.

### **Frei- und Naturraum**

Der bereits erwähnte Korridor des Liesingbachs ist sowohl Rückzugsort und Naturraum, als auch Geh- und Radverbindungen. Durch seine ausschweifenden Grünräume trägt er einen großen Anteil an der Vernetzung der Frei- und Naturräume in diesem Gebiet.

Weitläufigere Freiflächen findet man sowohl im Norden und Süden. Hier ist vor allem die Barrierewirkung des *IZ Liesing* von besonderer Bedeutung, welche eine Verknüpfung dieser Flächen nur mit großem Aufwand herstellen lässt. Trotz der hohen Bodenversiegelung gibt es in dem Quartier einige Brach- und Restflächen, welche derzeit nicht genutzt werden.

### **Urbane Produktion**

Wie bereits mehrfach erörtert stellt das Gebiet durch seine groß strukturellen Betriebe eine enorme Barriere für Menschen und Natur dar. Besonders auffallend ist die grobe Körnung des Straßennetzes im Gegensatz zu der feinen Durchwegung der umgebenden Wohngebiete.

### **City Logistik**

Mit der stillgelegten Ladestelle Liesing, verfügt das Gebiet über einen hochrangigen Anschluss an die Schieneninfrastruktur. Der Anschluss an die Südbahn bietet großes Potential für den zukünftigen Wirtschaftsstandort des *IZ Liesing*.

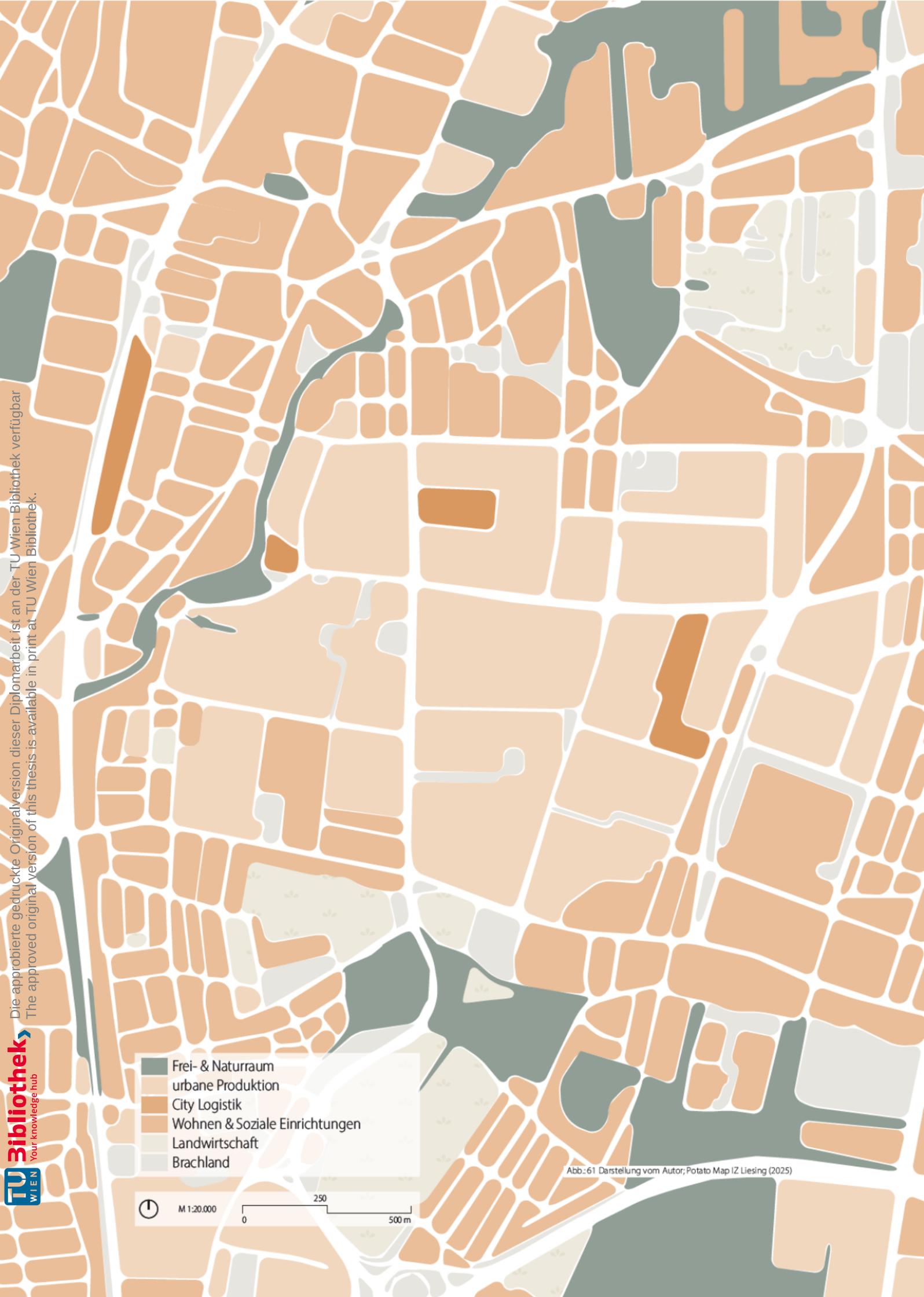
Zusätzlich sind im Gebiet zwei wichtige Standorte der Wiener Paketlogistik stationiert. Sowohl das etwas nördlich liegende Post Logistikzentrum als auch Amazon Div.2 unternehmen täglich eine Vielzahl von Lieferfahrten aus diesem Gebiet. Durch die absehbare Zunahme des E-Commerce und der damit verbundenen Zustellvorgänge wird der lokale Verkehr zukünftig weiter unter Druck gesetzt.

Außerdem nimmt der Standort des Abfallzentrum Liesing, eine wichtige Rolle für die Entsorgung sowohl des direkten Umfelds, als auch für die gesamte südliche Randzone ein.

### **Wohnen und soziale Einrichtungen**

Wie die Zeitschnitte der Abbildungen 58 bis 60 gezeigt haben, hat sich nicht nur der Industrie- & Gewerbecluster flächenmäßig ausgebreitet, sondern auch Wohnquartiere trugen zur Verdichtung des Gebiets bei.

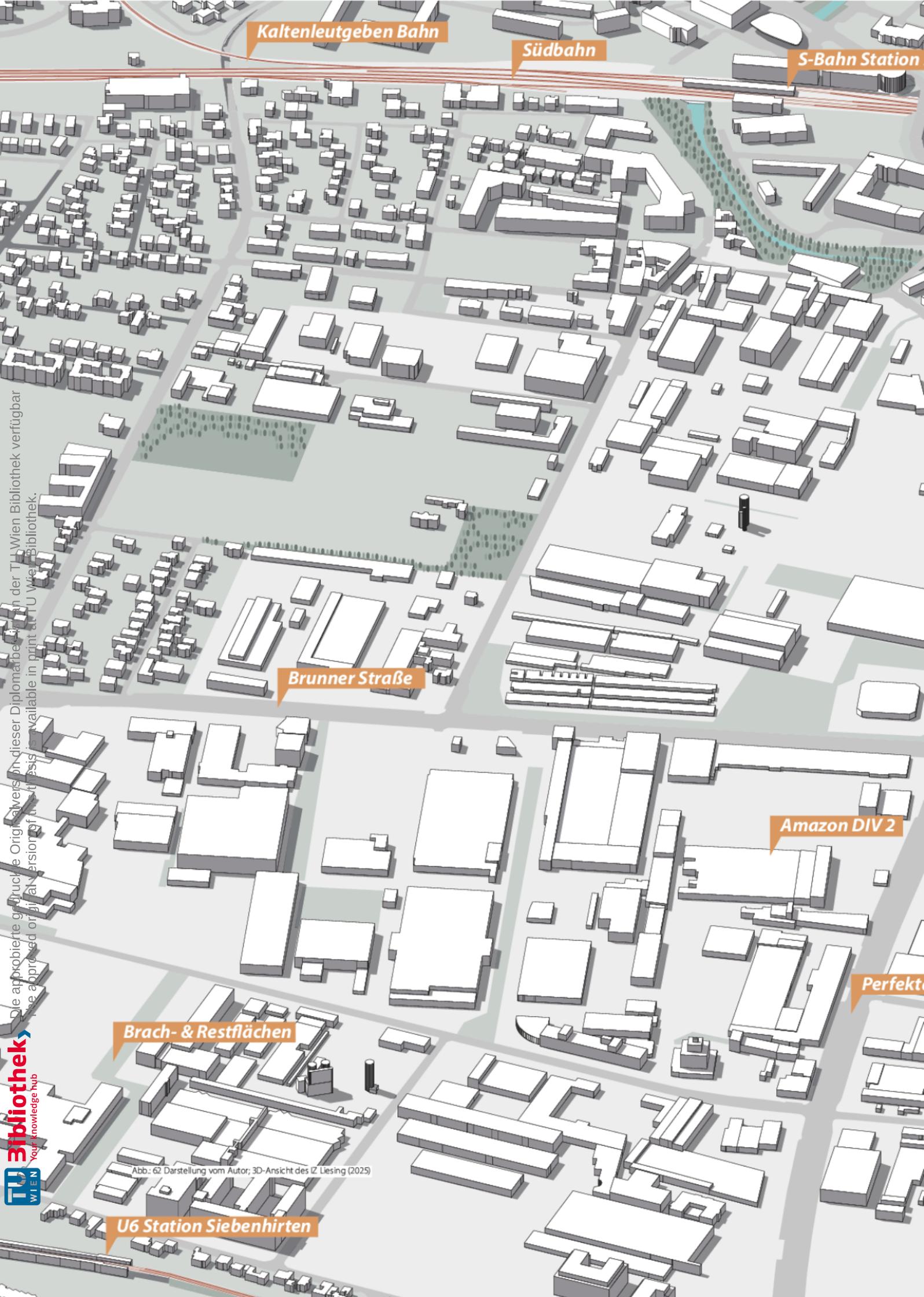
Die teilweise bis zur Grenze des Industrie- und Gewerbeclusters reichenden Siedlungsstrukturen sorgen einerseits für eine funktionelle Durchmischung der Region, andererseits sorgen sie an den Randzonen beider Strukturen für erhebliche Spannungen und Herausforderungen. Ebenso wie für die Frei- & Naturräume bildet der produktive Cluster auch für die BewohnerInnen ein enormes Hindernis.



- Frei- & Naturraum
- urbane Produktion
- City Logistik
- Wohnen & Soziale Einrichtungen
- Landwirtschaft
- Brachland

M 1:20.000  
0 250 500 m

Abb.: 61 Darstellung vom Autor; Potato Map IZ Liesing (2025)



Kaltenleutgeben Bahn

Südbahn

S-Bahn Station

Brunner Straße

Amazon DIV 2

Perfekte

Brach- & Restflächen

U6 Station Siebenhirten

Abb.: 62 Darstellung vom Autor; 3D-Ansicht des IZ Liesing (2025)

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



**Bibliothek**  
Your knowledge hub

Liesing

Maßstab  
**M**  
1:5000

Ladestelle Liesing

Liesingbach

Breitenfurter Straße

Mistplatz Liesing

Post Logistikzentrum

Schloßpark Alterlaa

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 the TU Wien Bibliothek.





Abb: 63



Abb: 64



Abb: 65







Abb. 70



Abb. 71





## 5.1.2 INDUSTRIEZENTRUM INZERSDORF & ROTHNEUSIEDL

Das zweite Fokusgebiet beschäftigt sich mit dem IZ Inzersdorf, dem Gebiet des *Güterterminal Wien Süd* und dem *Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl*.

Heute, sowie früher wird das Gebiet vom landwirtschaftlich genutzten Umland maßgeblich beeinflusst. Im Gegensatz zum Fokusgebiet IZ Liesing war der Großteil des Gebiets mit Ausnahmen kleinerer Siedlungsstrukturen von Agrarflächen geprägt.

Besonders interessant ist die Transformation der beiden letzten Zeitschnitte und wie sehr sich das Gebiet in diesen rund 50 Jahren gewandelt hat. Vergleicht man die Abbildungen 76 und 77 blieb die Ausbreitung der bebauten Struktur, mit weniger Ausnahmen fast ident. Erst in dem letzten dargestellten Zeitsprung änderte sich dies radikal.

Anders als im Fokusgebiet Liesing spielte, früher die Schieneninfrastruktur eine eher untergeordnete Rolle. Zwar kreuzt die Trasse der heutigen Pottendorfer Linie das Gebiet von Nord nach Süd, jedoch gewann sie für die Betriebsstandorte erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an Bedeutung.

Besonders für den Güterverkehr spielt die *Pottendorfer-Linie* eine wichtige Rolle, so soll sie neben den Personenfernverkehr auch den Hauptanteil des Güterverkehrs zwischen Wien und Italien/Slowenien übernehmen.<sup>141</sup>

Zusammen mit dem Ausbau der Südstrecke, soll die *Pottendorfer Linie* bis 2029, durchgehend saniert und zweigleisig ausgebaut sein.<sup>142</sup>

Damit bilden die beiden Strecken, zentrale Elemente des zukünftigen Personen- und Güterverkehrs in der Region.

1972 eröffnete der *Großmarkt Inzersdorf* (Gemüse Großmarkt Inzersdorf), der die Funktionen der damaligen innerstädtisch liegenden Großmärkte für Obst und Gemüse als auch für Blumen übernahm und an die südliche Peripherie verlagerte.<sup>143</sup> Der in Abbildung 77 ersichtliche Bahnanschluss ist teilweise heute noch vorhanden, aber nicht mehr in Betrieb.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Pottendorfer Linie, ist der Schienengüterverkehr allerdings von zentraler Bedeutung. Der Standort des *Güterterminal Wien Süd* bildet mit den Wiener Häfen und dem Flughafen Wien die Eckpfeiler des Wiener Güterumschlags. Die Anbindung an die Schnellstraße S1 und somit an das hochrangige Straßenverkehrsnetz ist von enormer Bedeutung für die Versorgung der Stadt. Östlich des Güterverkehrszentrums soll in den kommenden Jahrzehnten mit dem *Stadterweiterungsgebiet Rothneusiedl* ein neuer Stadtteil auf noch unversiegelten Boden entstehen.

Aufgrund der rasanten Transformation dieses Gebiets in den letzten und zukünftigen Jahrzehnten, ist das Gebiet um den *Güterterminal Wien Süd* und dem *Stadterweiterungsgebiet Rothneusiedl* für diese Arbeit von besonderer Bedeutung und erhält mit Visualisierungen über mehrere Maßstabsebenen erhöhte Aufmerksamkeit.

Aufgrund der Vielfältigkeit der vorhandenen Strukturen, Gewerbegebiete, Siedlungen, Brachflächen, Landwirtschaft etc., an der südlichen Peripherie und der Abhängigkeit vom Auto, entspricht das Gebiet um Rothneusiedl der von Sieverts geschilderten *Zwischenstadt*.<sup>144</sup>

1938



Abb.: 76 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 1938 (2025)

1971



Abb.: 77 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 1971 (2025)

2023



Abb.: 78 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 2023 (2025)

Originaldrucke dieser Dissertation sind bei der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The printed version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Sowohl aufgrund der Dichte der Betriebsstandorte, dem *Güterterminal Wien Süd* und seiner zentralen Rolle in der Güterversorgung der Stadt Wien als auch der unmittelbaren Nähe zu einem zukünftigen Stadterweiterungsgebiet bildet das *IZ Inzersdorf und Rothneusiedl* den zweiten logistischen Potentialraum im Süden Wiens. Wie auch das Fokusgebiet *IZ Liesing* wird dieses Gebiet anschließend genauer analysiert.

### **Frei- und Naturraum**

Eine ähnliche quartierstrennende Funktion in dem Gebiet nimmt der Korridor des Liesingbach ein. Trotz der raumtrennenden Funktion bildet er aufgrund seiner schmalen Breiten und der häufigen Überbrückungen eine relativ kleine Barriere. Er besitzt vor allem Potential Frei- und Naturräume regionsübergreifend zu vernetzen.

Neben dem Korridor des Liesingbach bilden auch Restflächen zwischen den Infrastrukturen wie dem Anschlusskreuz der *Pottendorfer-Linie* an die Verbindungsbahn naturnahe Rückzugs- und Erholungsorte. Ergänzt werden diese Restflächen durch die weiträumigen, landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie deren Windschutzgürtel.

### **Urbane Produktion**

Die Versorgung der lokalen Industrie- und Betriebsstandorte erfolgt trotz der unmittelbaren Nähe der Bahn, ausschließlich über straßengebundene Verkehrsträger. Analog wie in Liesing ist die groß strukturelle Bebauung und die damit verbunden Grobkörnigkeit des Straßenverkehrsnetzes des Industrie- und Gewerbeclusters zu erwähnen. Welche sowohl für die BewohnerInnen als auch für die Natur eine enorme Barriere darstellen.

In den Projektausschnitten dieses Quartiers steht vor allem die betriebliche Produktion im Vordergrund. Ergänzt wird diese, trotz des zukünftigen Wegfalls von Agrarflächen, durch eine Verstärkte regionale Lebensmittelversorgung in modernen Glashausstrukturen.

### **City Logistik**

Der *Güterterminal Wien Süd* ist sowohl für die Versorgung der Stadt und ihrem Umland, als auch für die Versorgung des Quartiers von zentraler Bedeutung. Zusätzlich befinden sich mit dem Logistikzentrum einer Supermarktkette, einem Post Logistikzentrum und einem Abfallzentrum weitere City Logistik Standorte in unmittelbarer Nähe des Güterverkehrszentrums.

Außer dem *Güterterminal Wien Süd* kann nur das Post Logistikzentrum einen Bahnanschluss aufweisen. Die anderen beiden Standorte sind nur an die Straßeninfrastruktur angeschlossen.

### **Wohnen & soziale Einrichtungen**

Die Abbildungen 76 bis 78 zeigen, dass vor allem die Siedlungsstrukturen in diesem Gebiet historisch gewachsen sind und sich der Industrie- und Gewerbecluster rundum angeschlossen hat. Das zukünftige Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl schließt direkt an die umgebenden dörflichen Strukturen und die Randzone des *Güterterminals Wien Süd* an.



Abb.: 79 Darstellung vom Autor; Potato Map IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025)

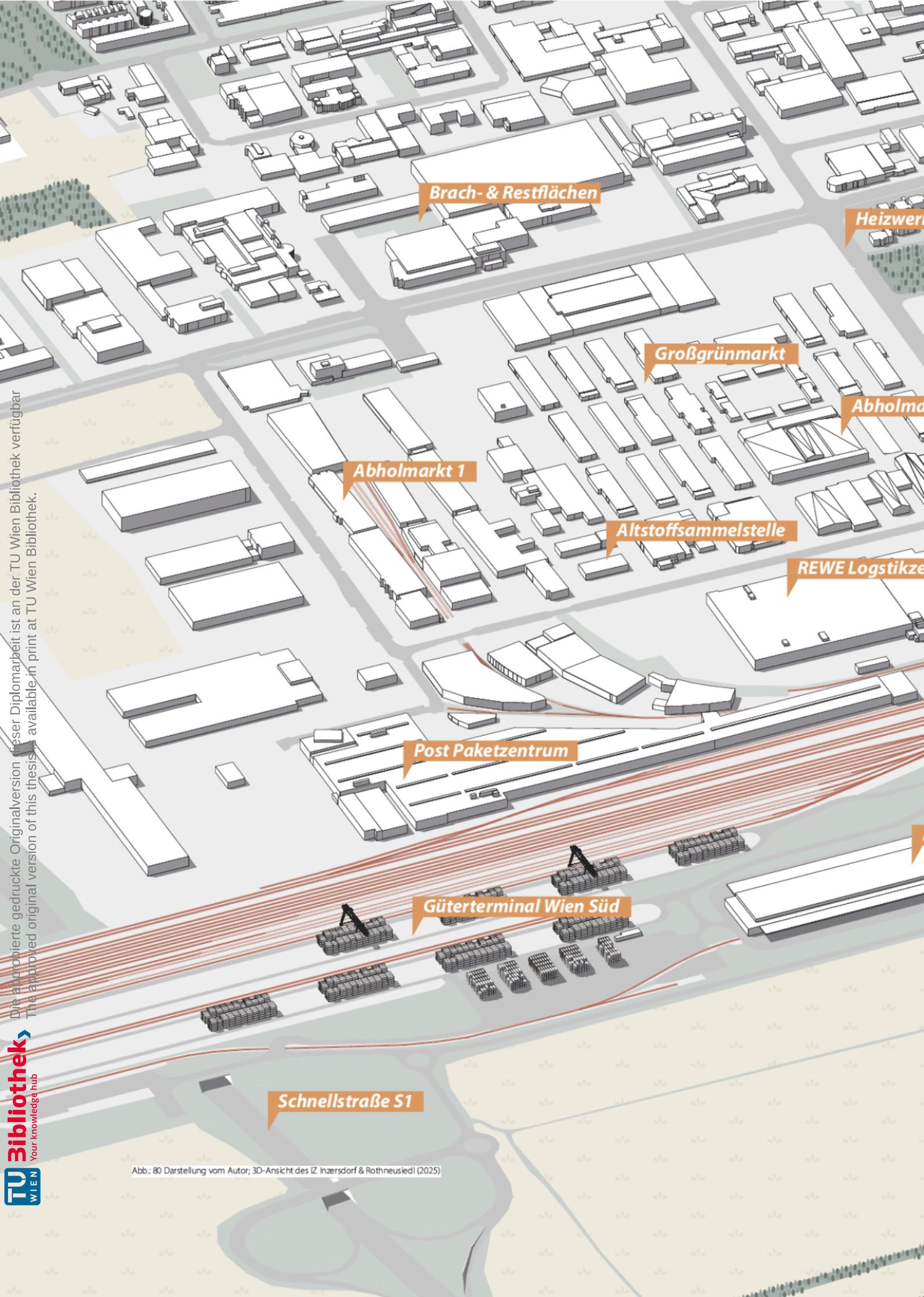
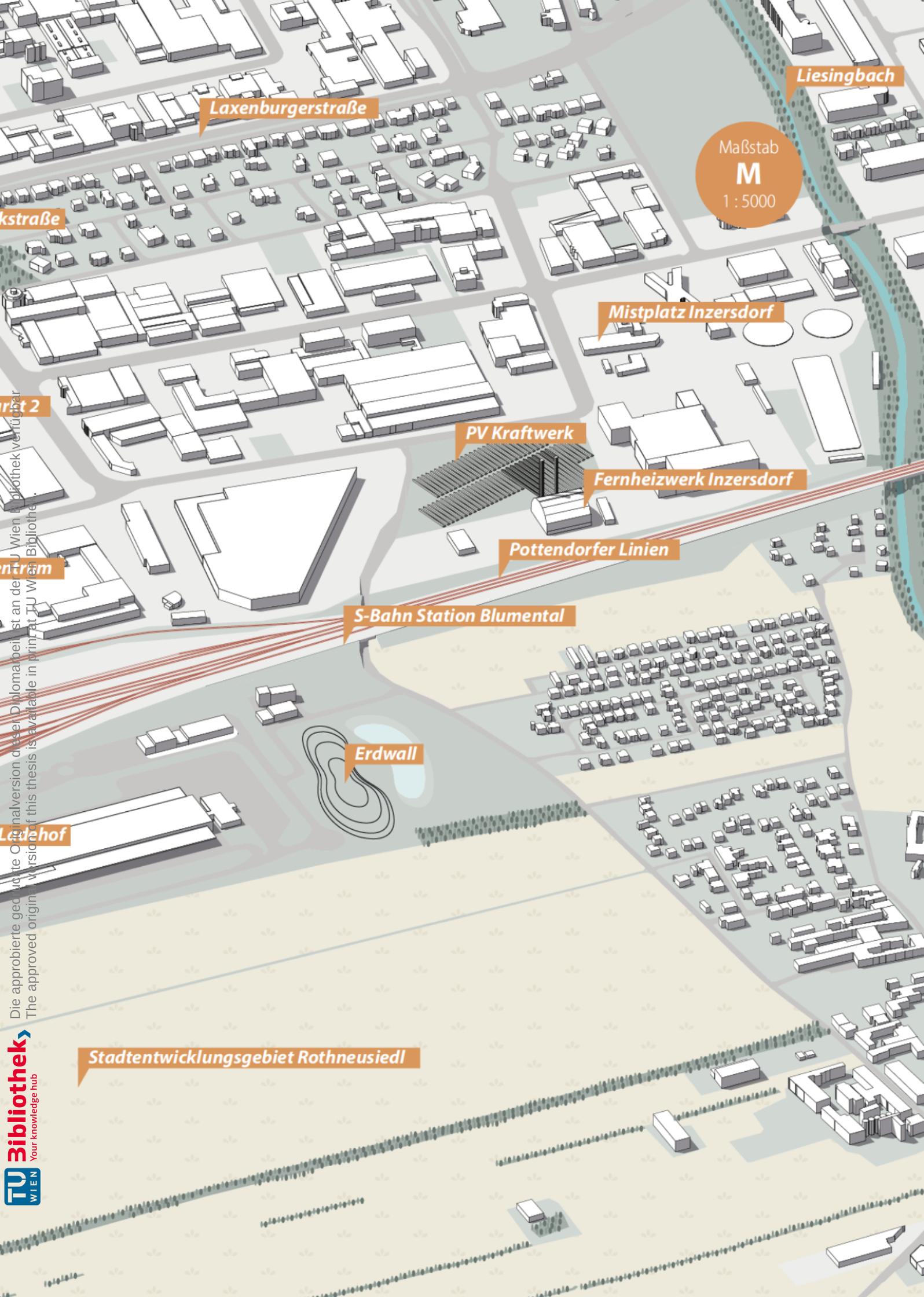


Abb.: 80 Darstellung vom Autor; 3D-Ansicht des IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025)



Laxenburgerstraße

Liesingbach

Maßstab  
**M**  
1 : 5000

straße

Mistplatz Inzersdorf

rt 2

PV Kraftwerk

Fernheizwerk Inzersdorf

entrum

Pottendorfer Linien

S-Bahn Station Blumental

Erdwall

Leinpfad

Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl

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





Abb.: 84



Abb.: 85



Abb.: 86



Abb.: 87



Abb. 88



Abb. 89



Abb. 90



Abb. 91



Abb. 92





# URBA(H)N LAND PORTS VIENNA

Abb: 95 Darstellung vom Autor (2025)

Die approbierte Originalarbeit ist als PDF-Datei online verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

# TEIL 6



## 6.1 URBA(H)N LANDPORTS VIENNA

Die in den vorherigen Teilen gesammelten Erkenntnisse und Maßnahmen der Synthese werden nun zu konkreten Handlungsvorschlägen zusammengefasst. Das daraus entstehende Szenario „URBA(H)N LANDPORTS VIENNA“ beschreibt die Transformation der Areale des Wiener Schienengüterverkehrs, welche in einem auf emissionsarmen Verkehrsträgern ausgerichteten Warenverkehr eingebettet sind. Zusätzlich werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie diese Areale samt ihren anliegenden Quartieren einen Beitrag hinsichtlich, Energieerzeugung, Naturraum und Produktiver Stadt leisten können. Über mehrere Maßstabsebenen und Detaillierungsgrade werden verschiedenste Vorhaben aufgezeigt.

### Verlagerung des Güterverkehrs

Die bereits genauer untersuchten logistischen Potentialräume des Wiener Südens, übernehmen eine zentrale Rolle in diesem Szenario. Die *Ladestelle Liesing* wird reaktiviert und gemeinsam mit dem *Güterterminal Wien Süd* samt anschließenden Ladehof zu urbanen Landports umfunktioniert. Ihre zukünftige Aufgabe als *Landport* besteht darin, Güter möglichst emissionsfrei zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern umzuschlagen. Weiters werden sie mit weiteren Funktionen wie Produktionsstandorten, Grünräume, Aufenthaltsflächen und Energieerzeugende Strukturen versehen, um das Potential der beanspruchten Flächen bestmöglich auszuschöpfen.

Die bereits bestehenden Anbindungen an die Schieneninfrastruktur und das Straßennetz werden durch einen An-

schluss an die Wiener Straßenbahninfrastruktur ergänzt. In Kombination mit einer Stadtweit verkehrenden Güterstraßenbahn und weiteren emissionsarmen Verkehrsträgern, wird das Potential eines emissionsarmen multimodalen Warenverkehrs bestmöglich ausgenutzt.

Das Wiener Straßenbahnnetz erfährt daher eine weiträumige Erweiterung in Richtung der südlichen Peripherie. Die so entstehende *Regio Tram* übernimmt sowohl die Rolle des Personen- als auch des Gütertransports und bildet einen zentralen emissionsarmen Verkehrsträger im Wiener Süden.

Neben der Anbindung, der beiden Landports und ÖPNV Knotenpunkte, werden auch City Logistik relevante Standorte an die *Regio Tram* angeschlossen.

Zusätzlich zu der Erweiterung des Straßenbahnnetzes wird auch die Schieneninfrastruktur der Vollbahn weiter ausgebaut. Durch einen viergleisigen Ausbau der Südstrecke Meidling - Mödling und dem bereits fertiggestellten, zweigleisigen Ausbau der *Pottendorfer-Linie* wird sowohl die Kapazität des ÖPNV, als auch die des, schienengebundenen Gütertransports deutlich erhöht.

Zusammen wird durch diese Maßnahmen sowohl die Reduktion der THG-Emissionen im Sektor Verkehr als auch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene forciert.

### **Erschließung der südlichen Quartiere**

Mit der Schaffung zwei neuer S-Bahn Haltestellen *Wien Benyastraße* und *Brunn Europaring* wird die Kapazität des ÖPNV auf der Strecke Meidling, Mödling deutlich erhöht.<sup>145</sup>

Außerdem erfährt der Süden Wiens durch die Schließung des „Wiener S-Bahn Rings“ eine erhebliche Aufwertung. Mit den neuen S-Bahn-Stationen *Wien Liesingbach*, *Wien Neulaa* und *Wien Oberlaa* wird die südliche Peripherie und dessen Freiraum besser an das hochrangige ÖPNV Netz angebunden.

Auch die Bahnstation *Wien Blumental* in unmittelbarer Nähe des *Landport Rothneusiedl*, wird mit dem Anschluss an einen quartiersübergreifenden Mobilitätskorridor ausgebaut und bildet einen wichtigen ÖPNV-Knoten in direkter Nähe des Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl. Mobilitätskorridore für Geh- und Radverbindungen optimieren sowohl die Verbindungen zwischen den Quartieren, als auch die Verbindung in die Innenstadt. Insbesondere die Ost - West Verbindung knüpft an mehreren ÖPNV-Knoten an und bildet somit eine zentrale Achse in dem Gebiet.

Die neue Querachse der *Regio Tram* schließt im Westen an die bestehende *Linie 60* an, verläuft über das IZ Liesing nach Inzersdorf & Rothneusiedl, bis sie schließlich über Kledering & dem Wiener Zentralfriedhof an die *Linie 11 & 71* in Simmering, an das bestehende Straßennetz anknüpft. Zusätzlich erschließt sie die zukünftigen Stationen der U-Bahn Linie U2 *Wienerberg* und der S-Bahn-Station *Wien Benyastraße*.

Sowohl durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, als auch der Installation von Mobilitätskorridoren und des dichteren Verkehrsnetzes, sorgen diese Maßnahmen für eine bessere Integration der südlichen Randzone in die städtische Struktur.

### **Frei- und Naturraumnetz**

Zentraler Bestandteil der Frei- und Grünraumplanung ist die Stärkung des bestehenden Naturraums *Liesingbach* als auch die Herstellung eines neuen Grünkorridors entlang der Landesgrenze. Die entstehende *Grüne Südspange* integriert wertvolle Restflächen und Nischen und formt sie zu einem wichtigen Element des bereits beschriebenen Wiener *Wald- und Wiesengürtel*.

Durch die geplante „Biotopvernetzung“ bilden sich Erholungs- und Rückzugsorte für Menschen, Tiere und Pflanzen. Ziel ist es, durch die beiden Grünkorridore sowohl Restflächen und Nischen als auch die Naturräume des Kellerberg und des Kurpark Oberlaa mit den Ausläufern des Wiener Waldes bei Hietzing und Speising zu verbinden. Ausgehend von den beiden Grünkorridoren, durchqueren „Grüne Achsen“ die umliegenden Quartiere und sorgen für ein dichteres Frei- und Naturraumnetz in der Region.

Besonders die Auflockerung und Renaturierung bestehender Restflächen in den stark versiegelten Industrie- und Gewerbegebieten Liesing und Inzersdorf stehen hier im Mittelpunkt. Das dadurch entstehende *Naturraumnetz* sorgt für eine erhebliche Steigerung der Attraktivität und für eine notwendige, klimagerechte Anpassung dieser Quartiere.

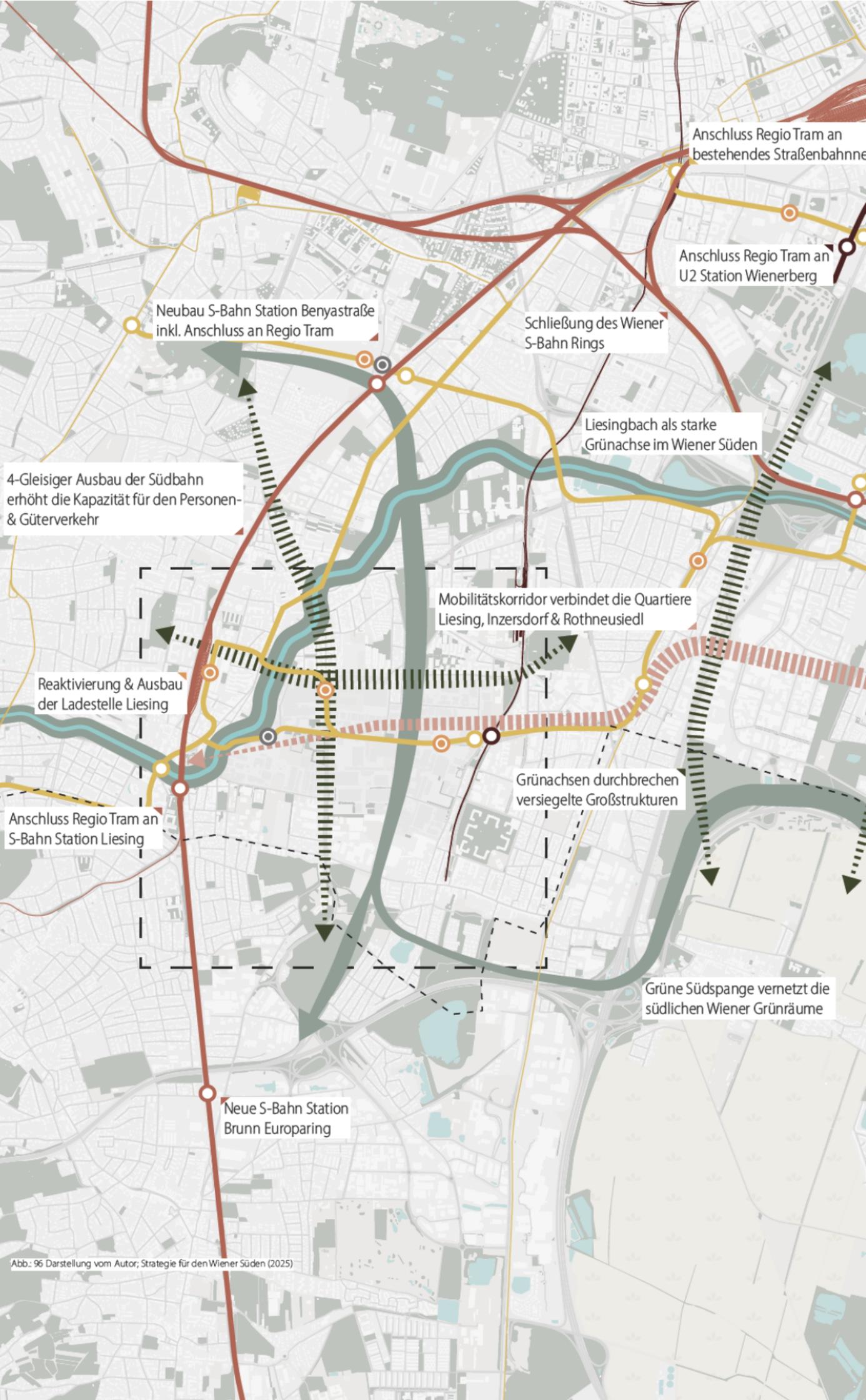


Abb.: 96 Darstellung vom Autor; Strategie für den Wiener Süden (2025)

Maßstab  
**XL**  
1 : 50.000

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Publikation ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this publication is available at the TU Wien Bibliothek.

Neubau der  
S-Bahn Station Liesingbach

Neubau der  
S-Bahn Station Neulaa

Anschluss der Regio Tram  
an Ladestelle Kledering

Reaktivierung der  
S-Bahn Station Oberlaa

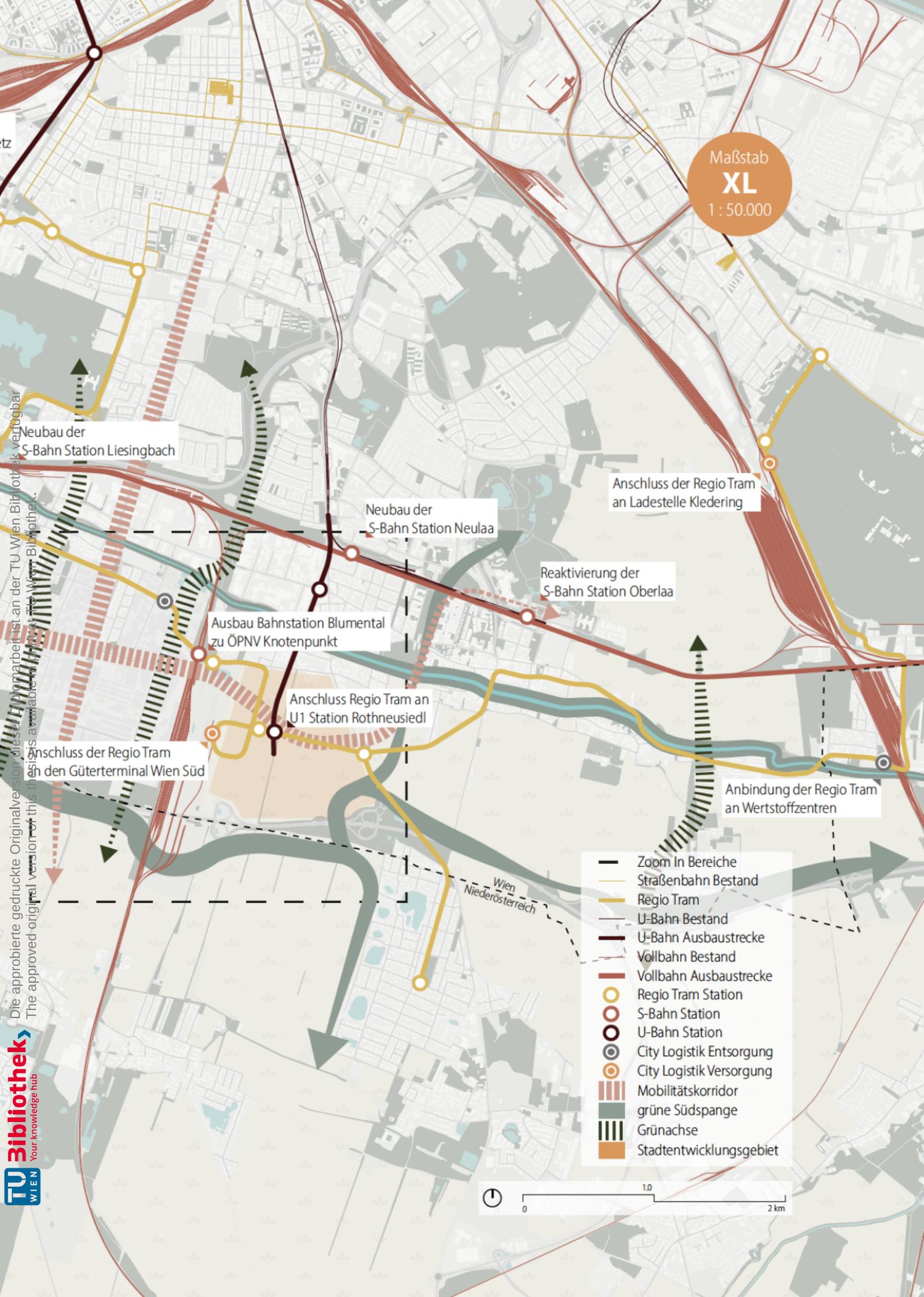
Ausbau Bahnstation Blumental  
zu ÖPNV Knotenpunkt

Anschluss Regio Tram an  
U1 Station Rothneusiedl

Anschluss der Regio Tram  
an den Güterterminal Wien Süd

Anbindung der Regio Tram  
an Wertstoffzentren

- Zoom In Bereiche
- Straßenbahn Bestand
- Regio Tram
- U-Bahn Bestand
- U-Bahn Ausbaustrecke
- Vollbahn Bestand
- Vollbahn Ausbaustrecke
- Regio Tram Station
- S-Bahn Station
- U-Bahn Station
- City Logistik Entsorgung
- City Logistik Versorgung
- ▨ Mobilitätskorridor
- ▨ grüne Südspange
- ▨ Grünachse
- ▨ Stadtentwicklungsgebiet

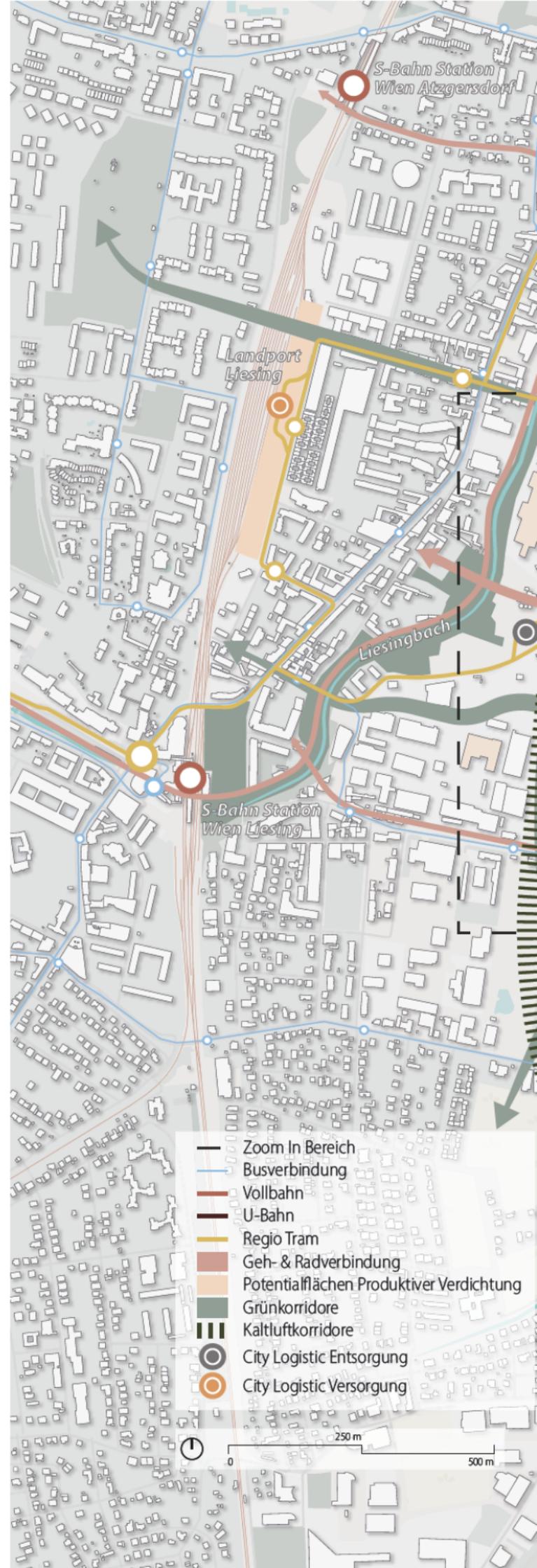


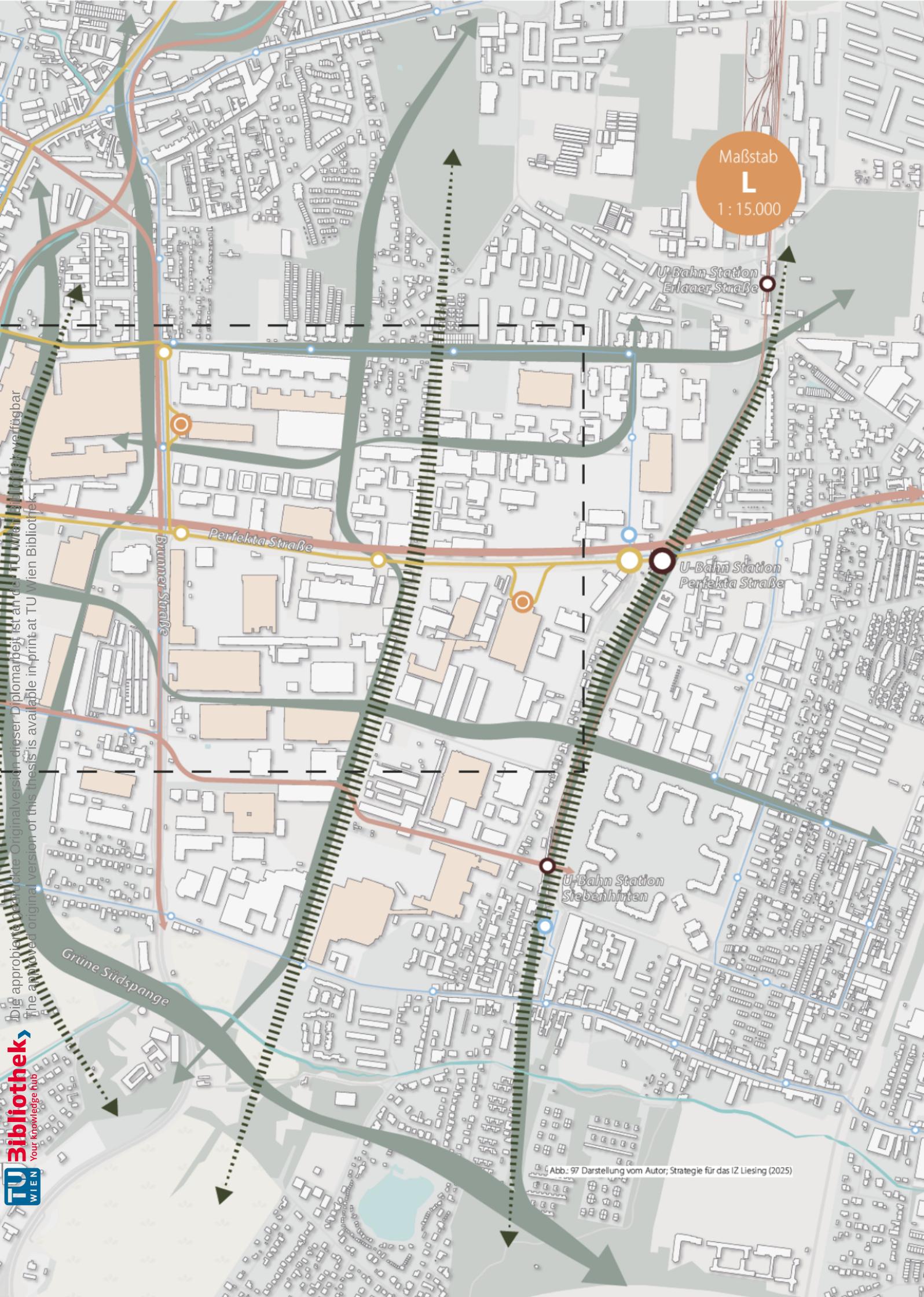
### 6.1.1 INDUSTRIEZENTRUM LIESING

Die ehemalige *Ladestelle Liesing* wird zu dem *Landport Liesing* transformiert. Durch seinen Anschluss an die Südbahn und die Straßenbahninfrastruktur bildet er gemeinsam mit dem *Landport Rothneusiedl* das logistische Tandem des Wiener Südens. Der Verlauf der *Regio Tram* schließt sowohl an die S-Bahn-Station *Wien Liesing* als auch an die U-Bahn-Station *Perfekta Straße* an. Weiters sorgt die Anbindung durch den *Landport Liesing* und an City Logistik Standorte, für die Etablierung einer intensiven Nutzung der Infrastruktur durch die Güterstraßenbahn.

Die groß strukturellen Betriebsflächen bieten Potential für produktive Verdichtungsmaßnahmen. Anstatt in der Fläche zu wachsen, verdichten sich Betriebe in die Vertikale. Restflächen werden dem übergeordneten Frei- und Naturraumnetz zur Verfügung gestellt, ohne den betrieblichen Werksverkehr einzuschränken. Das so entstehende Frei- und Naturraumnetz knüpft sowohl an den bestehenden Grünkorridor des Liesingbach, als auch an der von Süden kommenden *Grünen Südspange* an.

Der quartiersübergreifende Mobilitätskorridor gliedert sich den bestehenden Fuß- und Radverbindungen entlang des Liesingbach an und führt über die transformierte *Perfekta Straße* nach Osten. Somit entsteht eine schnellfüßige Fuß- und Radverbindung zwischen den hochrangigen Schieneninfrastrukturen der Südbahn und der U-Bahn Linie U6. Kleinere Mobilitätsachsen durchkreuzen das Industrie- und Gewerbegebiet und attraktiveren dies anhand der neu geschaffenen Frei- und Naturräume, für Fuß- und Radverkehr.





Maßstab  
L  
1:15.000

U-Bahn Station  
Erlauer Straße

U-Bahn Station  
Perfekta Straße

U-Bahn Station  
Siebenhirten

Perfekta Straße

Brunner Straße

Grüne Südspange

Abb.: 97 Darstellung vom Autor; Strategie für das IZ Liesing (2025)

The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

## Vertikale Verdichtung

Für zukünftige Ausdehnungen nutzen Betriebe die großen Dachflächen ihrer Gebäude und erweitern ihre Produktionsflächen in die Vertikale. Der zunehmende Trend der Bodenversiegelung kann dadurch in diesem Quartier eingeschränkt und bereits versiegelte Flächen effektiver genutzt werden.

Im Sinne einer *Industrie 4.0* werden wirtschaftliche Funktionen gestapelt, durch automatisierte Produktionsabläufe und zunehmende Digitalisierung, bei gleichzeitiger Reduktion der Umweltbelastungen, effizienter.<sup>146</sup>

## Potential der Dachflächen

Neben der vertikalen Verdichtung wird das Potential der großräumigen Dachflächen bestmöglich ausgeschöpft. Mit der Installation von Photovoltaik- und Windkraftanlagen wird erneuerbare Energie erzeugt, welche das Quartier zukünftig energieautark machen und die umgebenden Wohnquartiere mitversorgen. Nebenbei werden weitere Synergiepotentiale der Betriebe genutzt um den Betrieb *vertikaler Farmen* zu gewährleisten. Die regional produzierten Waren werden durch ein lokales Gastronomieangebot den BewohnerInnen und ArbeiterInnen zur Verfügung stellen.

## Steigerung der Aufenthaltsqualität

Renaturierte Restflächen bilden ein quartiersübergreifendes Frei- und Naturraumnetz, welches in Kombination mit dem begrünten Mobilitätskorridoren einen elementaren Anteil an der Aufwertung des Gebiets ausmachen. Begrünte Dachflächen bieten neben zusätzlicher Aufenthaltsqualität, auch Rückzugsorte und Erholungsflächen für Tiere und Menschen. Zusammen mit *straßenaktivierenden Nutzungen* der Erdgeschosszone und einer naturnahen Freiraumgestaltung wird somit die Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert.

## Multimodaler Mobilitätskorridor

Die derzeit autoorientierte Verkehrsachse der *Perfekta Straße* wird in einen multimodalen Straßenraum transformiert. Der Wegfall von Fahrbahnen, die Schaffung von Fahrradwegen und breiteren Gehsteigen schaffen Platz für Vegetation, *straßenaktivierende Nutzungen* und erhöhen nebenbei die Kapazität des multimodalen Straßenraums.<sup>147</sup>

Die *Regio Tram* bindet das Quartier an das innerstädtische Straßenbahnnetz. Durch den Einsatz *Begrünter Gleise*, wird einerseits zusätzlicher Stadtboden entsiegelt und Raum für Vegetation geschaffen, andererseits Reduzieren sie Lärm-Emissionen als auch Kosten, im Vergleich zu *Asphaltgedeckten Gleiskörpern*.<sup>148</sup>

## Perfekta Straße

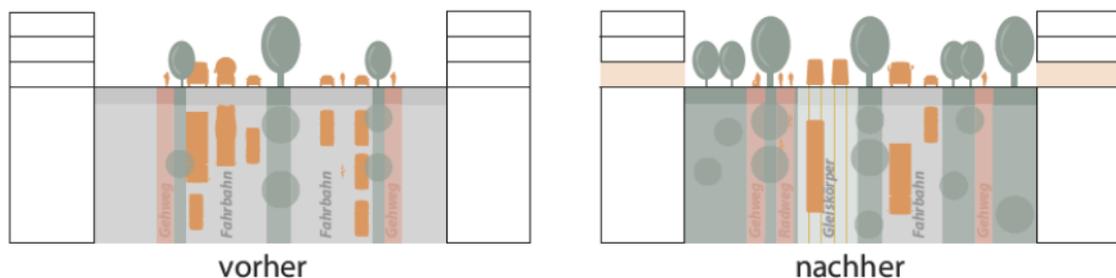
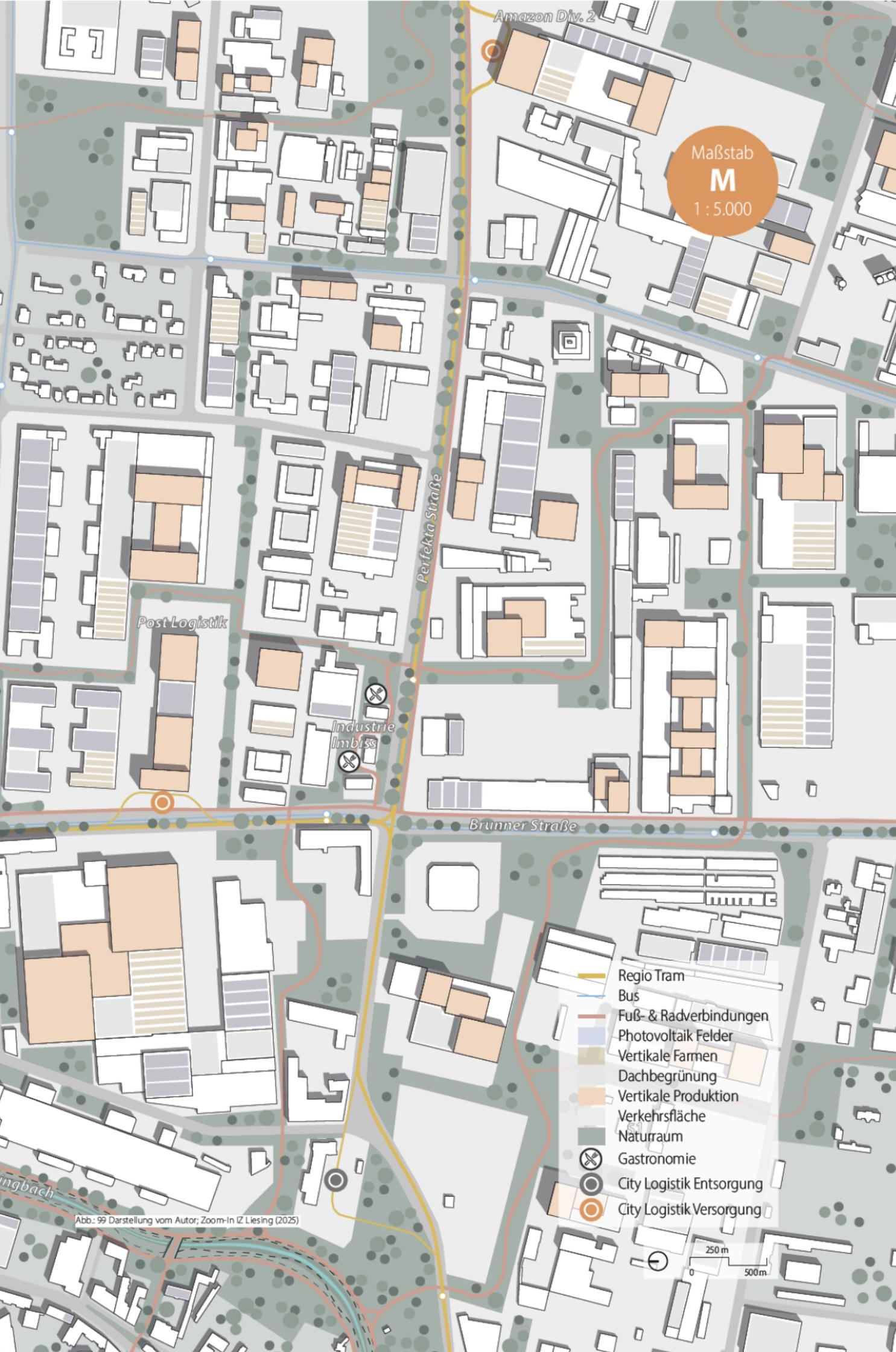


Abb.: 98 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Perfekta Straße (2025)

Amazon Div. 2

Maßstab  
**M**  
1 : 5.000

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



Post Logistik

Industrie Imbiss

Perfekta Straße

Brunner Straße

Liesingbach

- Regio Tram
- Bus
- Fuß- & Radverbindungen
- Photovoltaik Felder
- Vertikale Farmen
- Dachbegrünung
- Vertikale Produktion
- Verkehrsfläche
- Naturraum
- Gastronomie
- City Logistik Entsorgung
- City Logistik Versorgung

250m  
0 500m

Abb.: 99 Darstellung vom Autor, Zoom-In IZ Liesing (2025)

## 6.1.2 INZERSDORF & ROTHNEUSIEDL

Die Barriere des Bahnareals *Güterterminals Wien Süd* und seiner Gleisanlagen wird durch Überführungen aufgebrochen. Die barrierebrechenden Maßnahmen werden sowohl in die bauliche Struktur des *Landport Rothneusiedl* als auch in den Verlauf der Mobilitätskorridore integriert. Besonders der quartiersübergreifende Ost-West Mobilitätskorridor ist durch den Anschluss an die aufgewertete Bahnstation *Wien Blumental* sowie die *U-Bahn-Station Rothneusiedl* an das hochrangige ÖPNV-Netz in diesem Gebiet angeschlossen.

Grünachsen und Kaltluftkorridore vernetzen die beiden Naturräume des *Liesingbach* und der *Grünen Südspange*. Ebenso binden die Grünachsen die beiden Quartiere das neu entstehenden *Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl* und des *IZ Inzersdorf* an das Frei- und Naturraumnetz des Wiener Südens an.

Nach dem gleichen Prinzip wie im Fokusgebiet Liesing, werden auch hier Restflächen renaturiert, Dachflächen effizienter genützt, die Quartiere durch ein dichteres Geh- und Radwegenetz aufgewertet.

Ebenso spielt die *Regio Tram* sowohl für den ÖPNV als auch für den Gütertransport eine wichtige Rolle. Anhand der Verbindung zu dem *Landport Rothneusiedl* und dem *Landport Liesing* ist die Wiener Güterstraßenbahn in der südlichen Peripherie somit zweimal an das internationale Schienennetz angeschlossen.



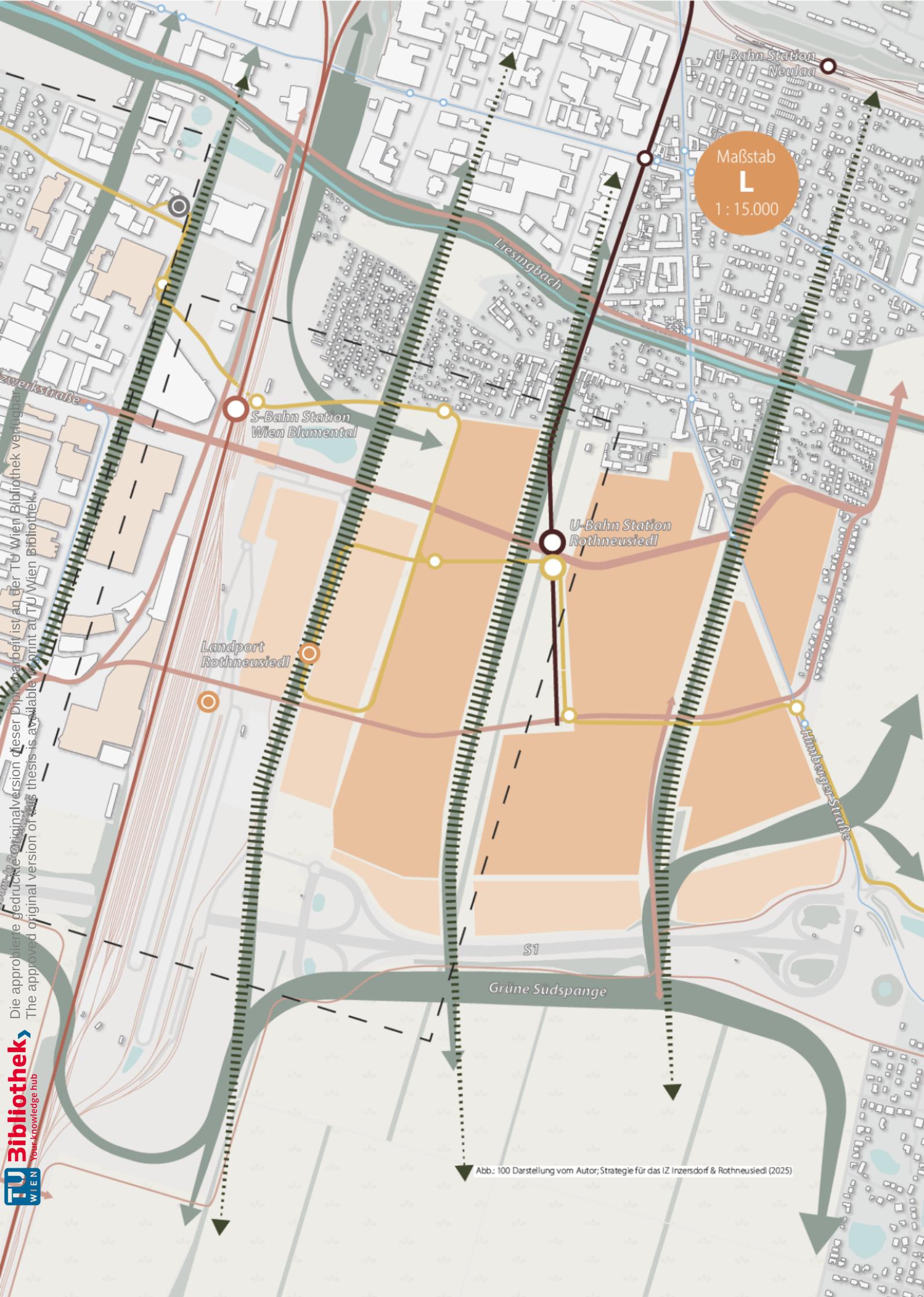


Abb. 100 Darstellung vom Autor; Strategie für das IZ Inzersdorf & Rothneustedl (2025)

### 6.1.3 STRUKTURELLE EINBINDUNG

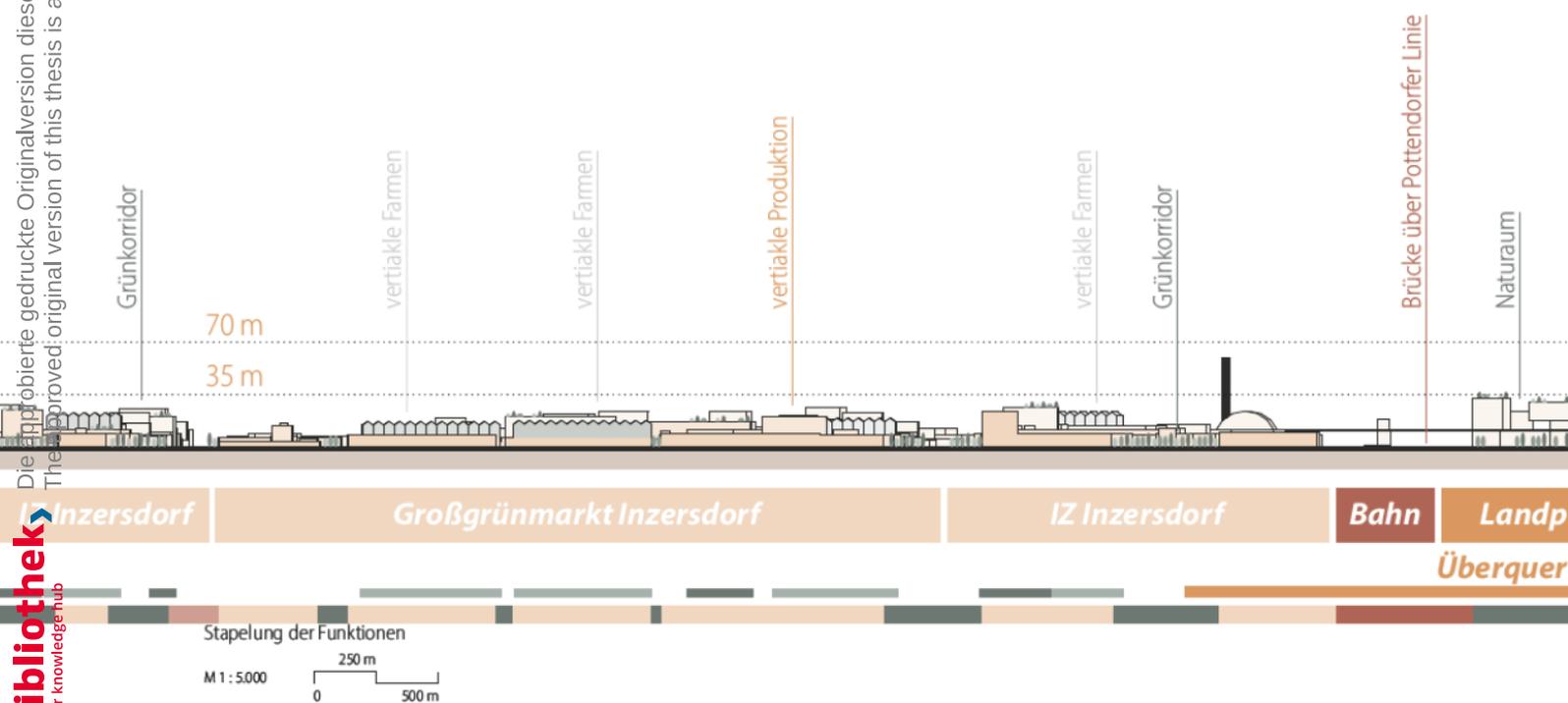
Das Szenario der *urba(h)n Landports Vienna* veranschaulicht welchen Mehrwert eine quartiersübergreifende Planung hat. Besonders auf der städtebaulichen Ebene ist es zukünftig, aufgrund der Klimakrise und der bereits erörterten Faktoren, besonders relevant auch Randzonen, Übergänge und Restflächen nicht außer Acht zu lassen.

In den weiteren Darstellungen wird aufgezeigt welches Potential die Integration und Berücksichtigung solcher Randgebiete aufweisen. Vor allem das Gebiet des *Güterterminal Wien Süd* samt zugehörigen Ladehof, wird dabei einer fundamentalen Transformation unterzogen.

Durch die Schwächung von Barrieren wird gleichermaßen die Zugänglichkeit als auch die Akzeptanz der BewohnerInnen solcher Großstrukturen und deren Integration in den urbanen Raum erhöht. Insbesondere durch das Schaffen von

Blickbeziehungen zwischen Geh- und Radwegverbindungen mit logistischen Räumen wird das Bewusstsein einer notwendigen Ver- und Entsorgung der Stadt mit Gütern verstärkt. In Kombination mit erneuerbare Energie, einer regionalen Lebensmittelversorgung, renaturierten Flächen, emissionsarmen Verkehrsträgern und produktiver Verdichtung können solche Gebiete zukünftig resilienter gegenüber Krisen gestaltet werden.

Als Voraussetzung für solch eine Transformation, wird die Aufrechterhaltung der aktuellen Funktionen, als Logistik und Produktionsstandort gesehen. Abbildung 101 zeigt, wie solch eine Transformation in Kombination mit dem *Landport Rothneusiedl* aussehen kann.



## Schaffung naturnaher Lebensräume

Flachdächer, wie sie so oft bei industriellen Gebäuden vorkommen, bieten großes Potential zur Schaffung von Lebensraum für Insekten, Kleintiere und Vegetation.

Durch eine entsprechende Ausführung mittels „extensiver“ oder *intensiver Dachbegrünung* können *Gründächer* als Maßnahmen zur *Biotopvernetzung*, zum *Erhalt der Artenvielfalt*, oder als *Ersatzlebensraum* bzw. *Trittsteinbiotop* gesehen werden.<sup>150</sup>

Mittels Fassadenbegrünungen werden weitere Flächen für naturnahen Lebensraum zur Verfügung gestellt.

Mittels einer *biodiversitätsfördernden Bepflanzung* können sowohl *Nahrungs- als auch Lebensraumstrukturen* für die heimische Tierwelt zur Verfügung gestellt und somit als Chance der Artenerhaltung betrachtet werden.<sup>151</sup>

Durch die Ausführung der Grünkorridore und Grünachsen im *Schwammstadt Prinzip*, wird durch *unterirdische Retentionsräume* Niederschlagswasser gespeichert werden, welches in Trockenperioden an Bäume und weiterer Vegetation abgegeben wird und somit den *biologischen Anforderungen* der Pflanzen gerecht wird.<sup>152</sup>

In Kombination mit Fassaden- und Dachbegrünungen, spenden die Grünkorridore Schatten, kühlen ihre unmittelbare Umgebung, bieten wertvollen Lebensraum und leisten somit einen Beitrag zur Verbesserung des *Mikroklimas* und zur Erhaltung der heimischen Biodiversität bei.<sup>153</sup>

Durch die erhöhte Zugänglichkeit, die stärkere Verbindung zu den logistischen Abläufen, Renaturierungsmaßnahmen und der Bildung von Aufenthaltsflächen werden die Distanzen im Quartier auf einen für Menschen und Tiere verträglichen Maßstab reduziert und dadurch erheblich aufgewertet.

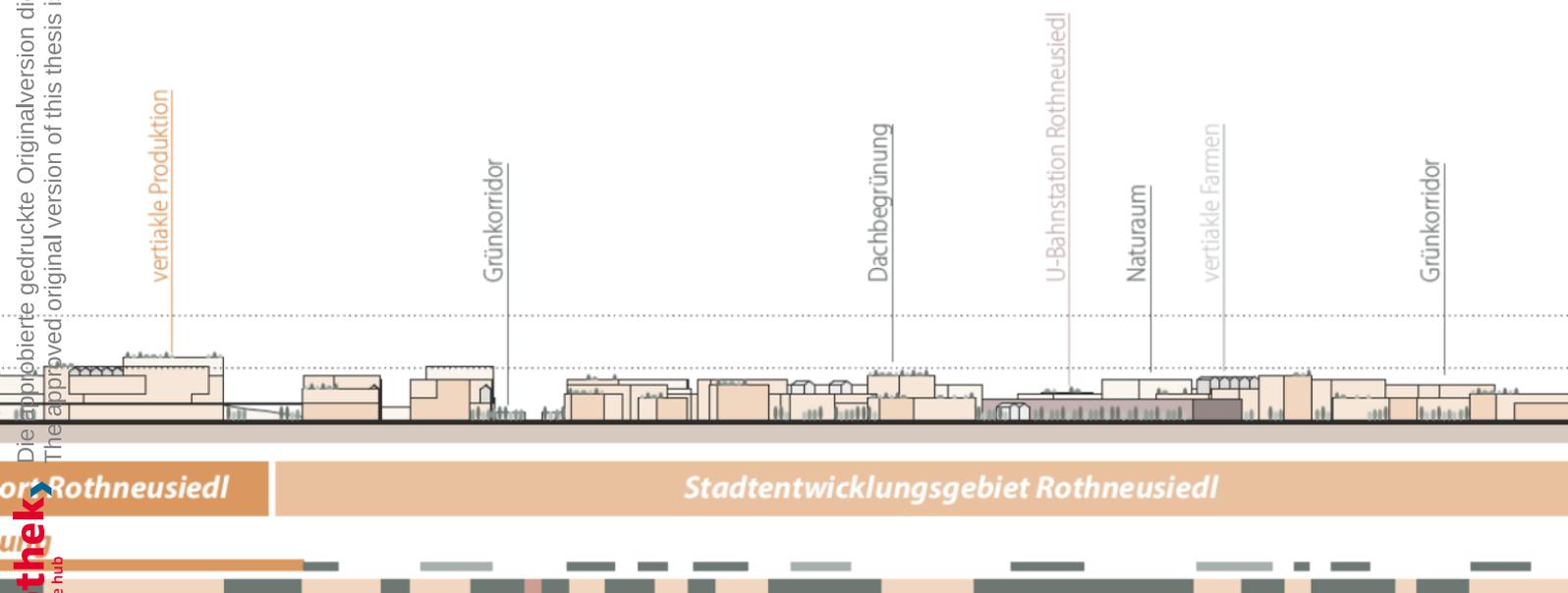


Abb.: 101 Darstellung vom Autor; Schnittdarstellung der transformierten Gebiete IZ Inzersdorf und Rothneusiedl (2025)

## 6.1.4 INDUSTRIEZENTRUM INZERSDORF

### Gemüse Großmarkt Inzersdorf

Der Fokus der umliegenden Dachnutzung liegt auf der regionalen Gemüseproduktion durch vertikale Farmen. Die unmittelbare Nähe zum *Gemüse Großmarkt Inzersdorf* bietet ideale Voraussetzungen, um das frisch geerntete Gemüse an die BewohnerInnen zu vermarkten. Auch der Markt an sich erfährt eine Transformation. Nicht genutzte Restflächen werden renaturiert und leerstehende Lagerhallen werden zu Gastronomie- und Marktstandorten umfunktioniert, ohne die betrieblichen Funktionen einzuschränken.

### Transformation stillgelegter Gleise

Neben der Renaturierung von Restflächen werden die stillgelegten Gleisan-schlüsse des *Gemüse Großmarkt Inzersdorf* in einen *Grünen Gleisweg* gewandelt

und erfahren somit eine klimafreundliche Nachnutzung.

### Mobilitätskorridore

Die Straßenräume der Heizwerkstraße und der Kolbegasse werden zu multi-modalen Straßenräumen transformiert. Durch die Installation eines getrennten Zwei-Richtung-Fahrradweges wird die Kapazität für Fahrradfahrer und deren Sicherheit deutlich erhöht.<sup>154</sup> Straßenbegrünungen und *Grüne Infrastruktur*, helfen Regenwasser bei Starkregeneignissen besser abzutransportieren, zu speichern und kühlen gleichzeitig die unmittelbare Umgebung und steigern somit die Aufenthaltsqualität des Straßenraums.<sup>155</sup>

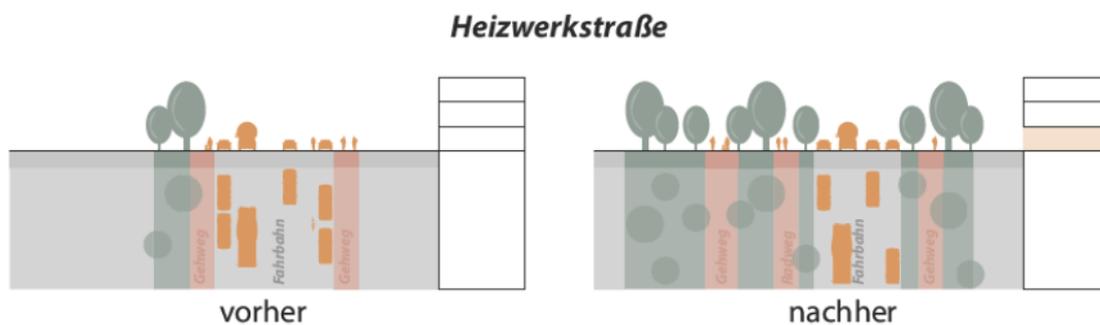


Abb: 102 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Heizwerkstraße (2025)

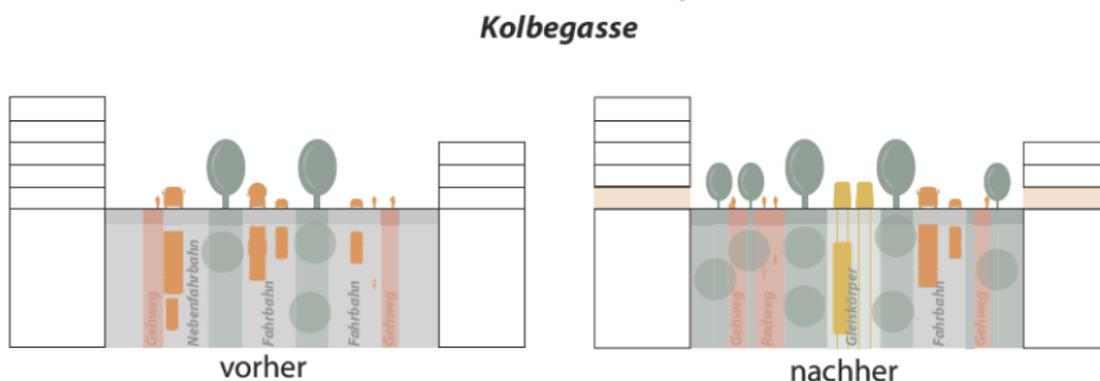


Abb: 103 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Kolbegasse (2025)

Maßstab  
**M**  
1 : 5.000

- Regio Tram
- Schienen stillgelegt
- Bus
- Fuß- & Radverbindungen
- Photovoltaik Felder
- Vertikale Farmen
- Dachbegrünung
- Vertikale Produktion
- Naturraum
- Verkehrsfläche
- Gastronomie
- City Logistik Entsorgung

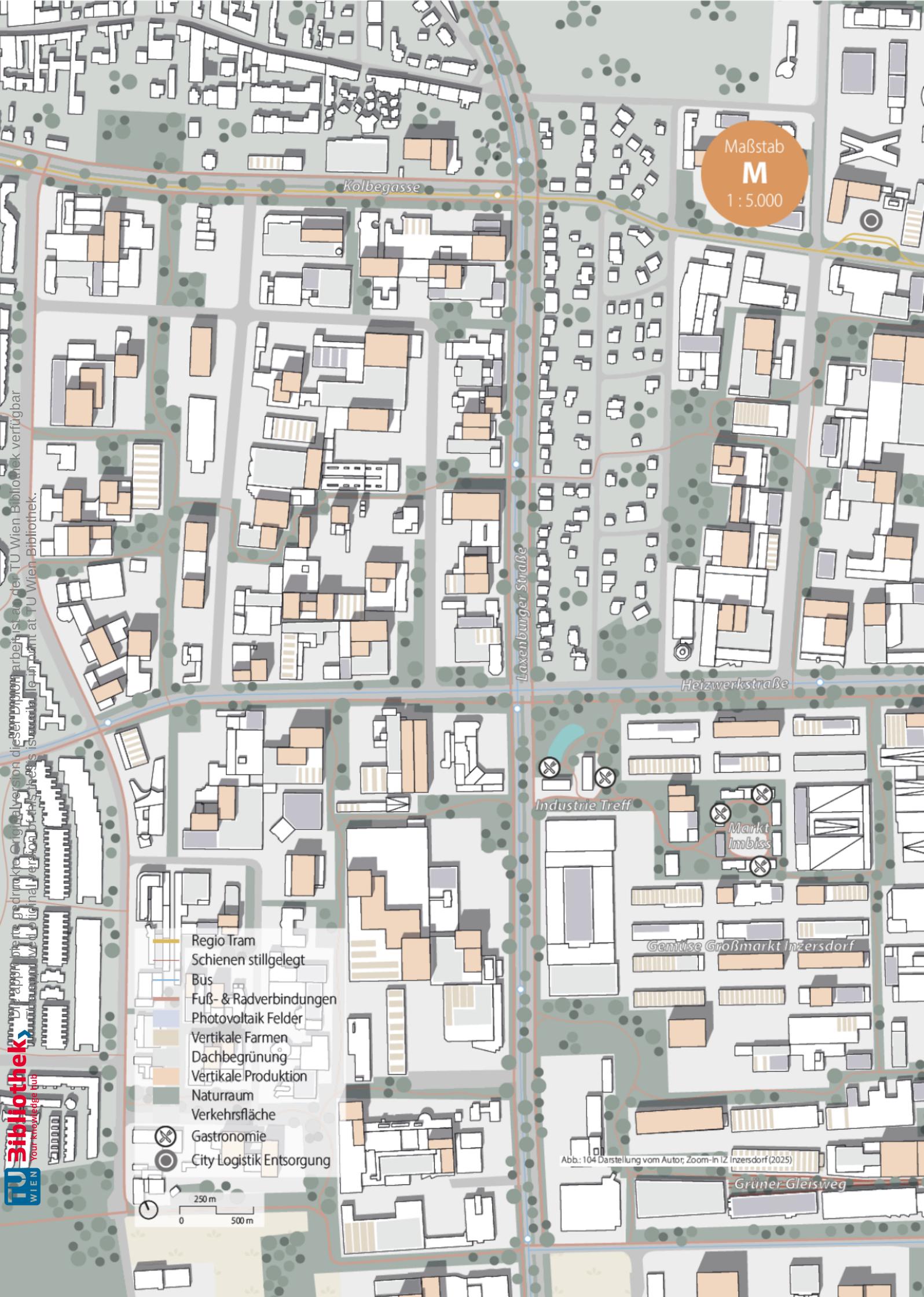


Abb. 104 Darstellung vom Autor, Zoom-In IZ Inzersdorf (2025)

## 6.2 URBA(H)N LANDPORT ROTHNEUSIEDL

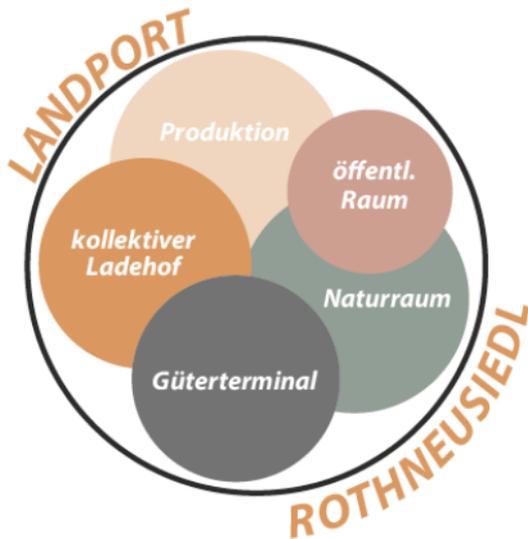
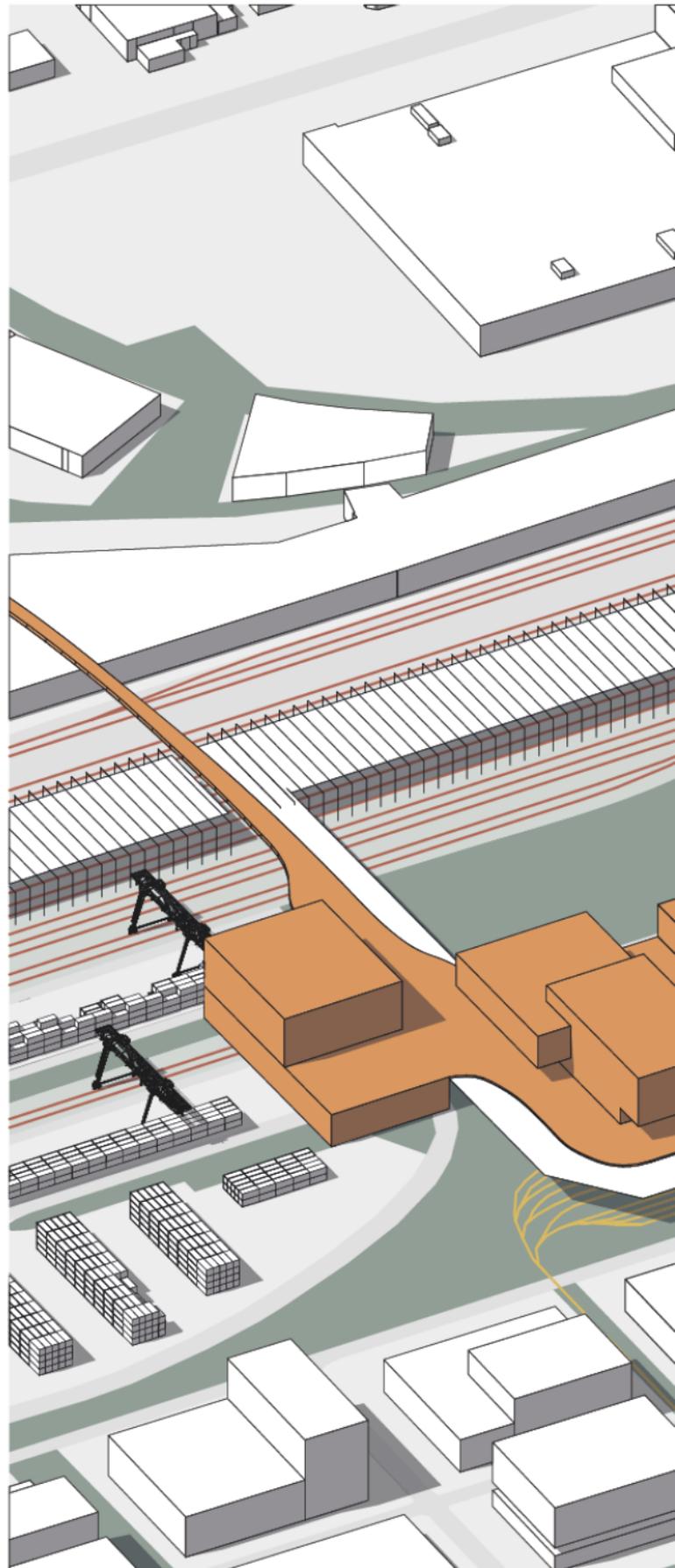
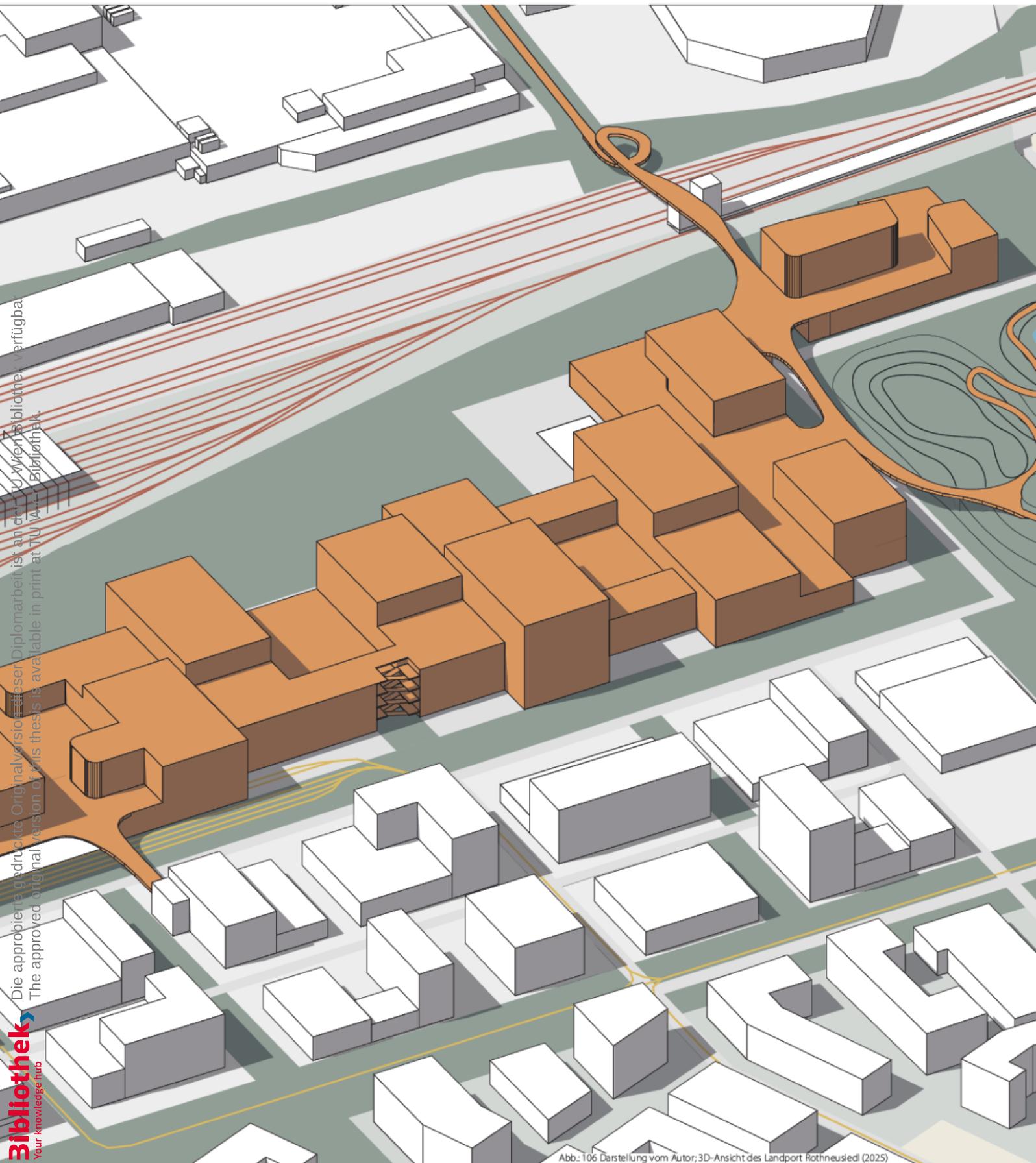


Abb.: 105 Darstellung vom Autor; Konzept Landport Rothneusiedl (2025)

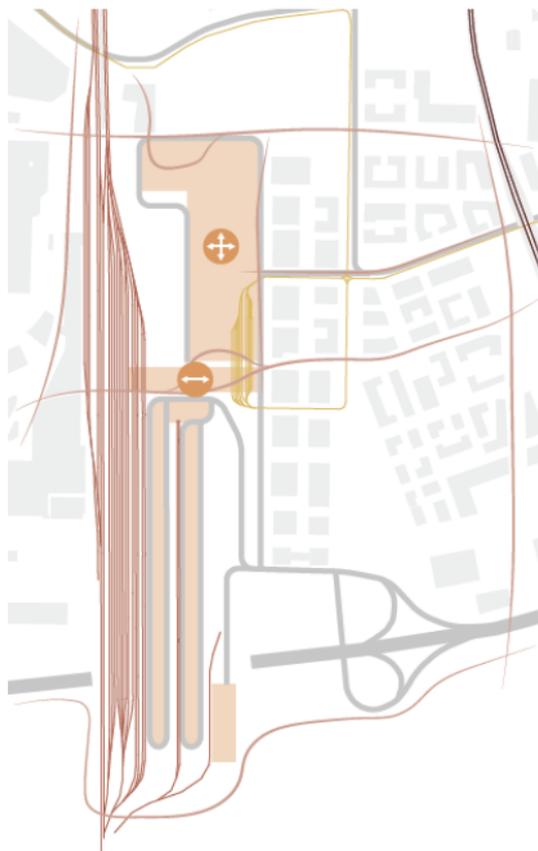
In diesem Kapitel erfährt der *urba(h)n Landport Rothneusiedl* erhöhte Aufmerksamkeit. In den folgenden Seiten wird aufgezeigt wie sich das Bahnareal, in einen auf emissionsarmen Verkehrsträger ausgerichteten Warenverkehr einbringt, welche Bedeutung es für eine regionale Versorgung einnehmen kann, welche zusätzlichen Funktionen angelagert werden können und wie das Areal in das Frei- und Naturraumnetz integriert wird. Elementare Voraussetzung ist, dass die bestehenden Funktionen des Güterterminals und des Ladehofs uneingeschränkt fortbestehen können. Die Projektausschnitte zeigen auf, welches Potential in einer Erweiterung solcher Logistik Räume steckt und welchen Mehrwert, sie sowohl für die Stadt, die Region als auch für die direkte Umgebung mit sich bringt. Die einzelnen Bereiche und die daraus entstehenden Synergien der vertikalen Produktion, des öffentlichen Raums, des Güterumschlags und des Naturraums, bilden gemeinsam den „Landport Rothneusiedl“.





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: 106 Darstellung vom Autor; 3D-Ansicht des Landport Rothneusiedl (2025)

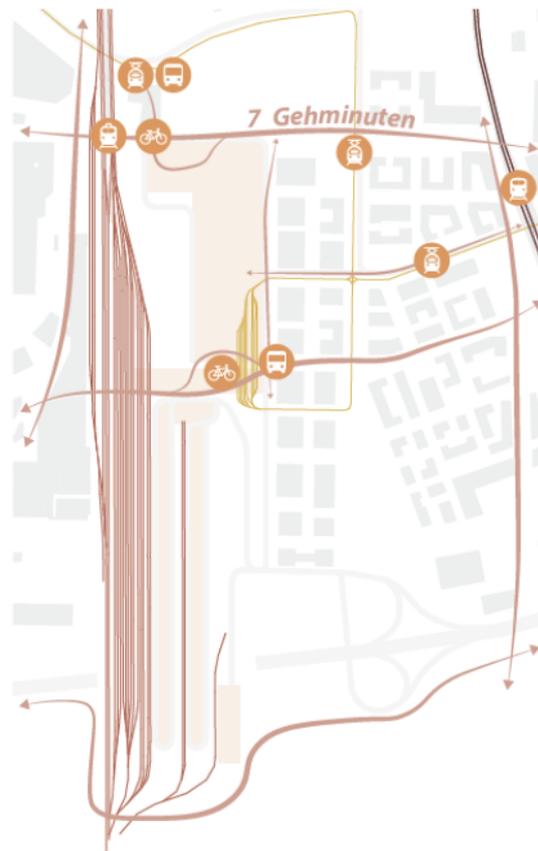


- Straße
- Straßenbahn
- Güterbahn
- Distributionsraum
- ⊕ Anbindung an inter. Schienennetz (Umschlag LKW, Bahn & Straßenbahn)
- ⊕ Kollektiver Ladehof
- ⊕ Anschluss der Betriebe

Abb: 107 Darstellung vom Autor; Übersicht der Logistikinfrastruktur (2025)

### Logistikinfrastruktur

Die bestehende Anbindung an das hochrangige Straßenverkehrs- und Schienennetz bleibt erhalten und wird durch einen Anschluss an das Wiener Straßenbahnnetz ergänzt. Der Distributionsraum des Ladehofs wird erweitert und zu einem *kollektiven Ladehof* umgeformt. Der Güterterminal im Süden bleibt in Takt und übernimmt weiterhin eine tragende Rolle im regionalen Güterverkehr. Durch eine zwischengelagerte *Multimodale Ladezone* wird der Umschlag zwischen Straße, Bahn & Straßenbahn ermöglicht.



- Straßenbahn
- Bahn
- U-Bahn
- 🚲 Fahrradabstellanlage
- 🚏 Bushaltestelle
- 🚊 Straßenbahnhaltestelle
- 🚇 U-Bahn Station
- 🚉 S-Bahn Station

Abb: 108 Darstellung vom Autor; Übersicht der Mobilitätsinfrastruktur (2025)

### Mobilitätsinfrastruktur

Durch die Erweiterung und Anbindung der Bahnstation Blumental, profitiert auch der *Landport Rothneusiedl*. Zusammen mit der U-Bahn Erweiterung und der Regio Tram wird das ÖPNV-Angebot des Quartiers drastisch erhöht. Zusätzlich erhöhen drei Überquerungsmöglichkeiten die Zugänglichkeit des *Landport Rothneusiedl* und deren Gleisanlagen. Die unmittelbare Nähe zwischen Bahn- und U-Bahnstation samt direkter Fuß- und Radverbindung, wertet das Quartier nachhaltig auf.

## Eingepackter Ladehof - Vertikale Produktion

Die Bildung mehrgeschossiger Produktionsgebäude, bietet Potential der *industriellen Intensivierung*, welche in Kombination mit weiteren Funktionen die vorhandenen Flächen effektiver nutzt.<sup>156</sup>

Mit der Transformation zu einem *kollektiven Ladehof* wird der Grundstein für eine weitere Verdichtung des Arealen gelegt.

Die Installation vertikaler Verbindungen, wie Lastenaufzüge, ermöglichen die Ausdehnung in die Höhe. Um der Vertikalen Produktion auch weitläufigen Raum zu geben, wird der *kollektive Ladehof* auf bereits versiegelte Flächen erweitert.

Durch punktuelle, vertikale und horizontale Ausdehnungen wird der bestehende Ladehof eingepackt und bietet Raum für die Ansiedlung von industriellen Betrieben. Die dadurch entstehenden Dachflächen werden in weiterer Folge sowohl als öffentlicher Raum als auch anderen Produktionsformen zur Verfügung gestellt.

Die Kombination aus Logistikzone im Erdgeschoss und mehrgeschossiger Produktionsgebäude, bietet die Chance Konsumgüter im urbanen Raum und somit in unmittelbarer Nähe ihrer Verbraucher herzustellen.<sup>157</sup>

Somit wird das Potential der bereits bestehenden großräumig versiegelten Fläche effizienter ausgenutzt.

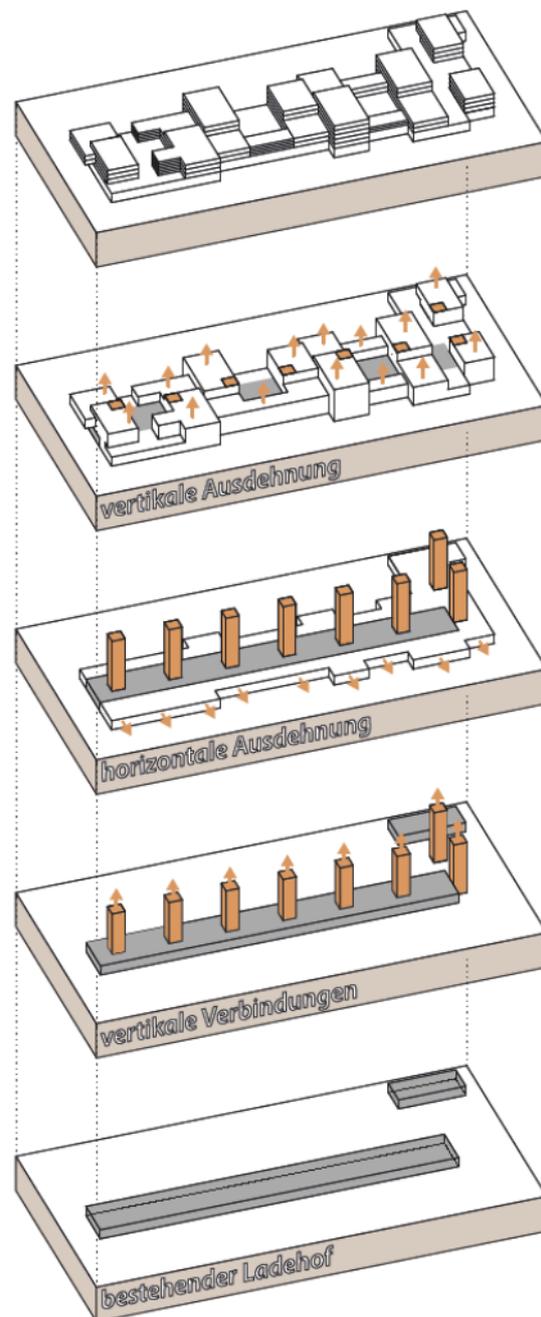


Abb.: 109 Darstellung vom Autor; Entwicklung des eingepackten Ladehofs (2025)

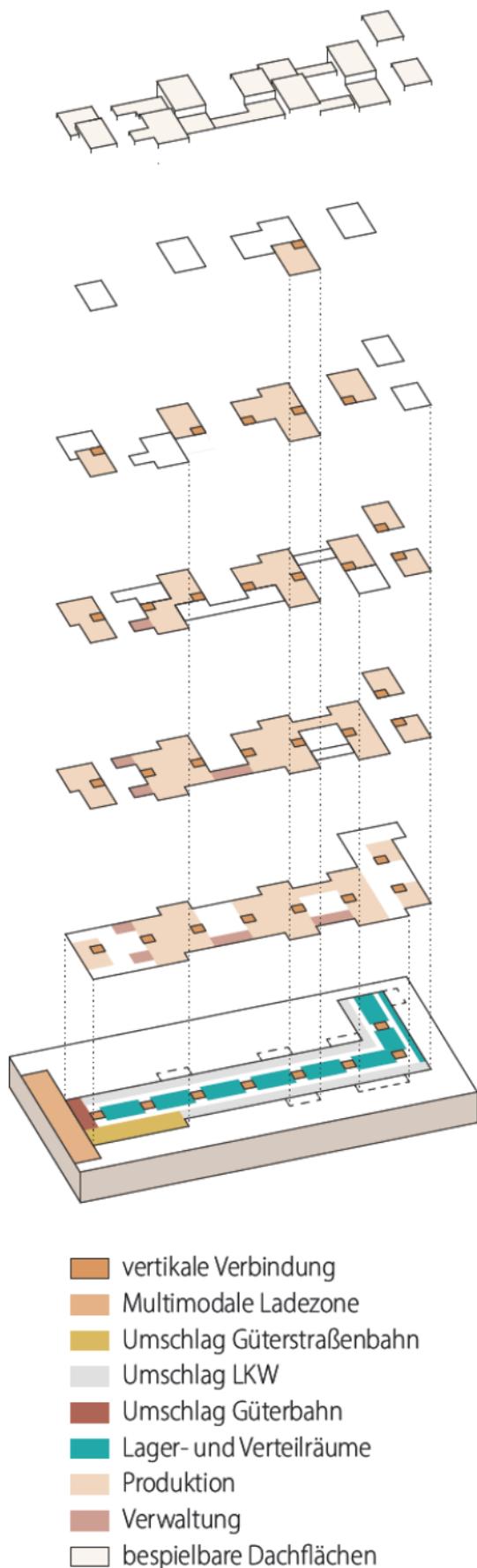


Abb.: 110 Darstellung vom Autor; Konzeptdarstellung der Funktionsaufteilung (2025)

### gestapelte Funktionen

Durch die vertikale Ausdehnung des *kollektiven Ladehofs* und Verbindungen durch Lastenaufzüge, ist eine Stapelung von Funktionen möglich.

Die Erdgeschosszone behält die bestehende Funktion als Logistikebene bei und bietet sowohl Platz für den Warenumschlag zwischen Straße, Straßenbahn und Bahn als auch für Lager- und Verteilräume.

Die Distributionsebene ist durch den Anschluss an die *Multimodale Ladezone* sowohl an die Güterstraßenbahn als auch an die hochrangigen Verkehrsnetze des Schienen- und Straßengüterverkehrs angeschlossen und erleichtert somit den Warenaustausch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Auf der Logistikebene wird die vertikale Produktion gestapelt. Durch die mehrfachen vertikalen Verbindungen zwischen der logistischen Ebene und der produktiven Ebenen wird die Möglichkeit eines intensiven gebäudeinternen Warenaustausch gewährleistet. Ergänzt werden die Betriebs relevanten Funktionen Logistik & Produktion, durch Verwaltungsräume.

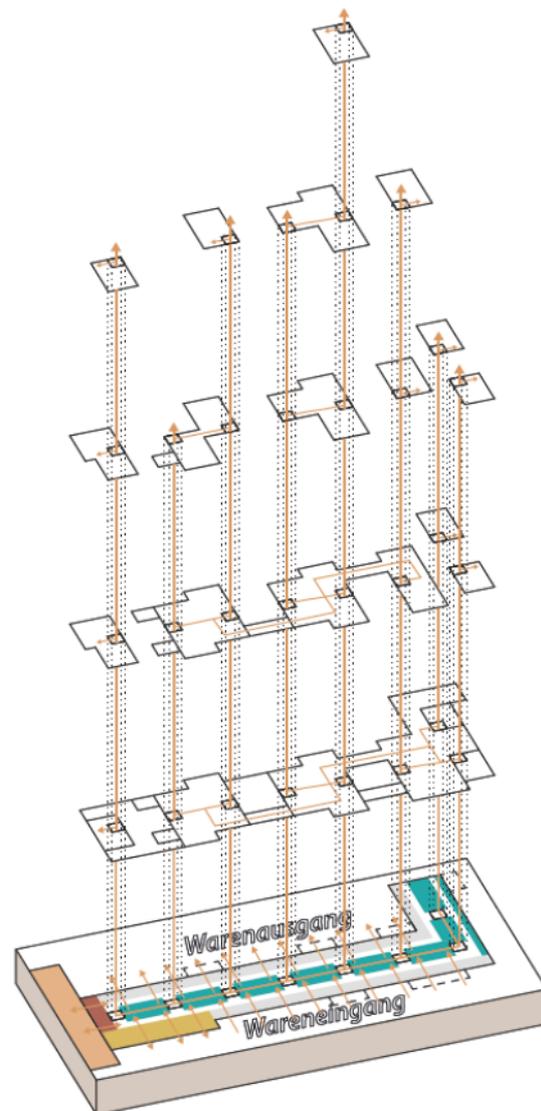
Durch unterschiedliche Abstufungen der Gebäudehöhen ergibt sich eine Dachlandschaft, welche mit weiteren Funktionen wie vertikale Farmen, Photovoltaik- und Windkraftanlagen sowie Dachbegrünungen bespielt werden können.

## Warenverteilung im kollektiven Ladehof

Materialien werden mit emissionsarmen Verkehrsträgern angeliefert, über Verbindungsstellen in die Produktionsebenen befördert, verarbeitet und über den gleichen Weg mittels den verschiedenen Verkehrsträgern weitertransportiert oder vor Ort verkauft.

Die zwischengelagerte *Multimodale Ladezone* bindet sowohl den *kollektiven Ladehof* als auch die Güterstraßen an die internationale Schieneninfrastruktur und ermöglicht einen schnellen Warenaustausch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Ein großer Vorteil in der Kombination von Güterverkehrszentrum und Produktion steckt in der Vermeidung von zusätzlichen Transportwegen und der damit einhergehenden Reduktion der THG-Emissionen.



- ↑ vertikale Verbindung
- ↔ Warenfluss
- Umschlag Güterstraßenbahn
- Umschlag LKW
- Umschlag Güterbahn
- Lager- und Verteilräume
- Multimodale Ladezone

Abb: 111 Darstellung vom Autor; Konzeptdarstellung der Warenverteilung (2025)

## 6.2.1 LANDPORT & ROTHNEUSIEDL

### **Kollektiver Ladehof**

Wesentlicher Bestandteil des *Landport Rothneusiedl* ist der *kollektive Ladehof*. Mit seinen Anbindungen und der aufgestapelten Produktionsebenen trägt er einen maßgeblichen Anteil zur Effektivität des *Landport Rothneusiedl* bei. Umgeben von naturnahen Flächen, ist er in dem zusammenhängenden Frei- und Naturraumnetz integriert.

### **Urbane Produktion & Wohnquartier**

Die Ansiedelung produktiver Betriebe, und regionaler Lebensmittelproduktion bietet Arbeitsplätze in unmittelbarer Umgebung des Wohnquartiers. In den, durch Geh- und Radwegen miteinander verbundenen, Quartieren kann daher der Gebrauch von Autos gemindert werden, was gleichzeitig zu einem Aufleben des *lokalen Straßenlebens* führen kann.<sup>158</sup>

### **Überwindung der Barriere - Bahn**

Die bereits mehrfach erwähnte Problematik, welche weitläufige Gleisanlagen und Bahnareale darstellen, wird im *Landport Rothneusiedl* durch die Herstellung mehrere Überquerungsmöglichkeiten gelöst. Dabei werden sowohl die Dachflächen des *kollektiven Ladehofs* als auch natürliche Gegebenheiten, wie ein bereits bestehender Erdwall im Norden sowohl als Aufenthaltsraum als auch für Aufstiegsmöglichkeiten genutzt.

Durch die Situierung der südlichen Brücke über der *multimodalen Ladezone*, wird die bauliche Struktur sowohl für logistische als auch für Funktionen des öffentlichen Raums genutzt.

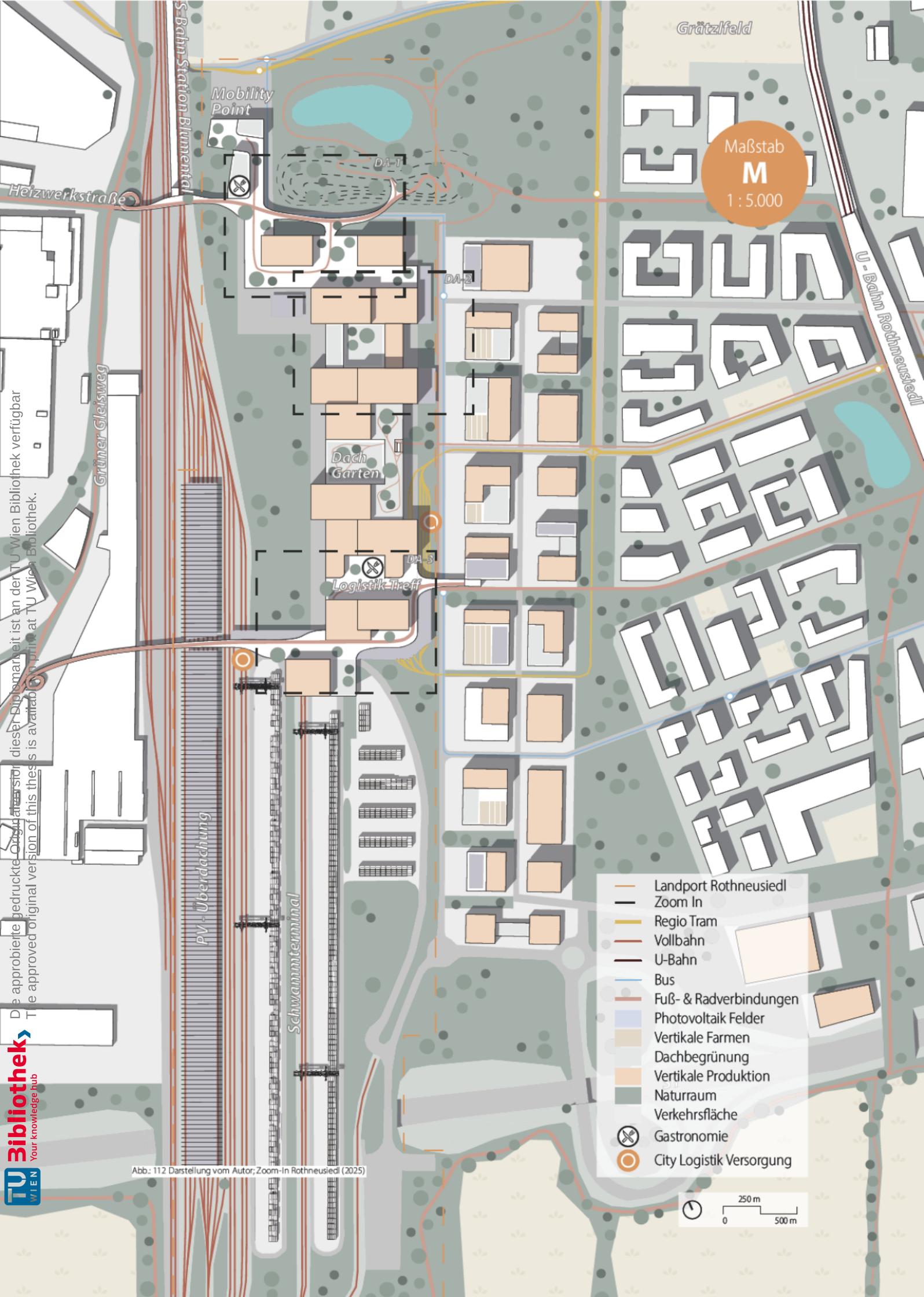
### **Öffentlicher Raum**

Die Multifunktionalität der bebauten Struktur und der damit einhergehenden effektiveren Nutzung spiegelt sich ebenfalls im Bereich des *kollektiven Ladehofs* wider. Dachflächen des Ladehofs bilden somit Raum für Geh- & Radverbindungen, als auch für einen *Dachgarten* der als Erholungsort der ArbeiterInnen und BewohnerInnen des Quartiers gesehen werden kann.

Besonders im nördlichen Teil des Quartiers befinden sich naturnahe Flächen samt Retentionsbecken. Zusammen mit den Grünachsen und weiteren Grünflächen in direkter Nähe der U-Bahn-Station Rothneusiedl und im südlichen Teil des Gebiets, erfolgt eine nachhaltige Verankerung des Naturraums in dem Quartier.

### **Multifunktionale Gleisanlagen**

Erschlossen wird das Gebiet durch die bereits mehrfach erörterten Strecken der *Regio Tram* und der U-Bahn Linie U1. Hier gilt es ebenfalls die Gleisanlagen oder baulichen Strukturen der Bahnanlagen effektiver zu gestalten und einer Multifunktionalität zuzuführen. Gleiskörper der *Regio Tram* werden begrünt und der, durch die hoch Geführte U-Bahntrasse entstehende Raum, kann durch verschiedene Nutzungen wie Gewerbeeinrichtungen oder Grünanlagen ebenfalls aufgewertet werden. Zusätzlich tragen die Gleisanlagen des *Landport Rothneusiedl* durch die Installation einer *PV-Überdachung* oder der Ausführung als *Schwammterminal*, der Erzeugung erneuerbarer Energien bzw. der Verankerung des Naturraums in dem Quartier bei.



Maßstab  
**M**  
1 : 5.000

- Landport Rothneusiedl
- Zoom In
- Regio Tram
- Vollbahn
- U-Bahn
- Bus
- Fuß- & Radverbindungen
- Photovoltaik Felder
- Vertikale Farmen
- Dachbegrünung
- Vertikale Produktion
- Naturraum
- Verkehrsfläche
- Gastronomie
- City Logistik Versorgung



Abb.: 112 Darstellung vom Autor; Zoom-In Rothneusiedl (2025)

Die Abbildungen 113 und 114 zeigen die genaue Situierung der beiden Überquerungen über den weitläufigen Gleiskörper des *Landport Rothneusiedl* und der *Pottendorfer-Linie*.

### **Anbindung an Station Wien Blumental**

Wie bereits erwähnt, nutzt die nördliche Brücke, den bestehenden Erdwall als Aufstiegshilfe um auf die Dachebene des *kollektiven Ladehofs* zu gelangen. Durch Renaturierungsmaßnahmen wird der Raum um den Erdwall und dem Rückhaltebecken zu einem nachhaltigen Naturraum umgewandelt.

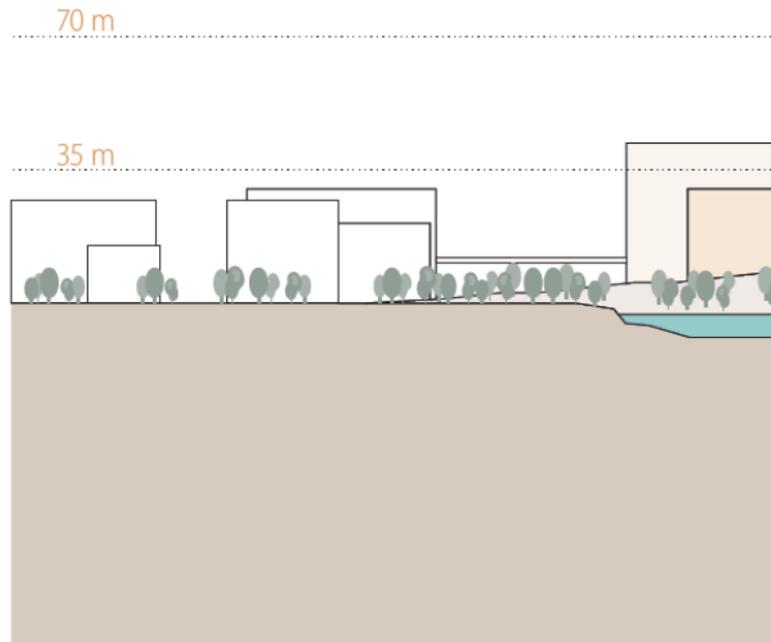
Mit einem direkten Anschluss an die Bahnstation *Wien Blumental* ist die Geh- und Radverbindung an das hochrangige ÖPNV Netz angebunden.

Der von Liesing kommende über das transformierte IZ Inzersdorf laufende Mobilitätskorridor überwindet somit, ohne geringen Aufwand die Barriere der großen Bahnanlagen.

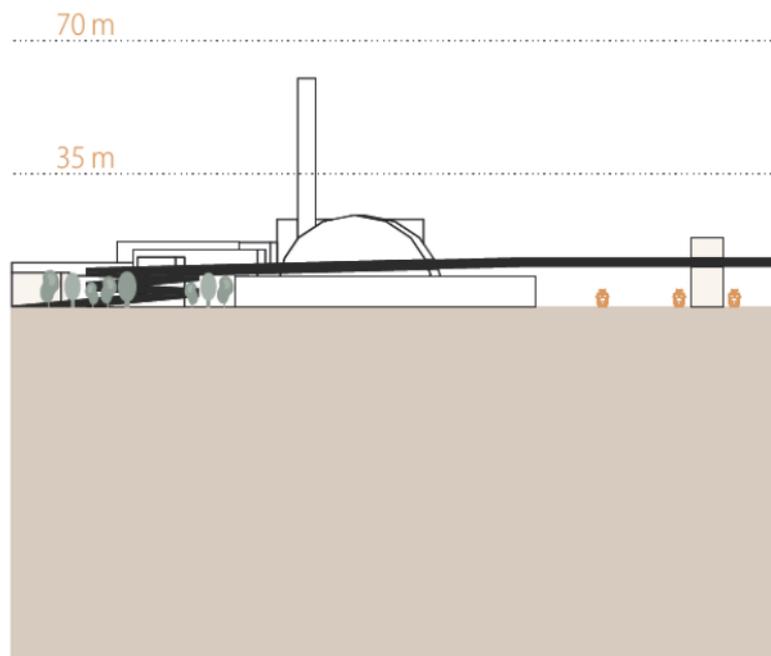
### **Mehrfachnutzung der multimodalen Ladezone**

Die südliche Brücke überspannt neben den Gleisanlagen auch die *multimodale Ladezone*. Dabei wird die Unterseite der Überquerung mittels Kräne und Hebe-mittel für logistische Zwecke verwendet. Zeitgleich bietet die Oberseite Raum für Geh- und Radverbindung sowie Aufenthaltsflächen. Die Multifunktionalität der baulichen Struktur hebt das Potential einer Einbindung von logistischen Räumen hervor.

### **Geländeschnitt in Blickrichtung Süden**



### **Geländeschnitt in Blickrichtung Norden**



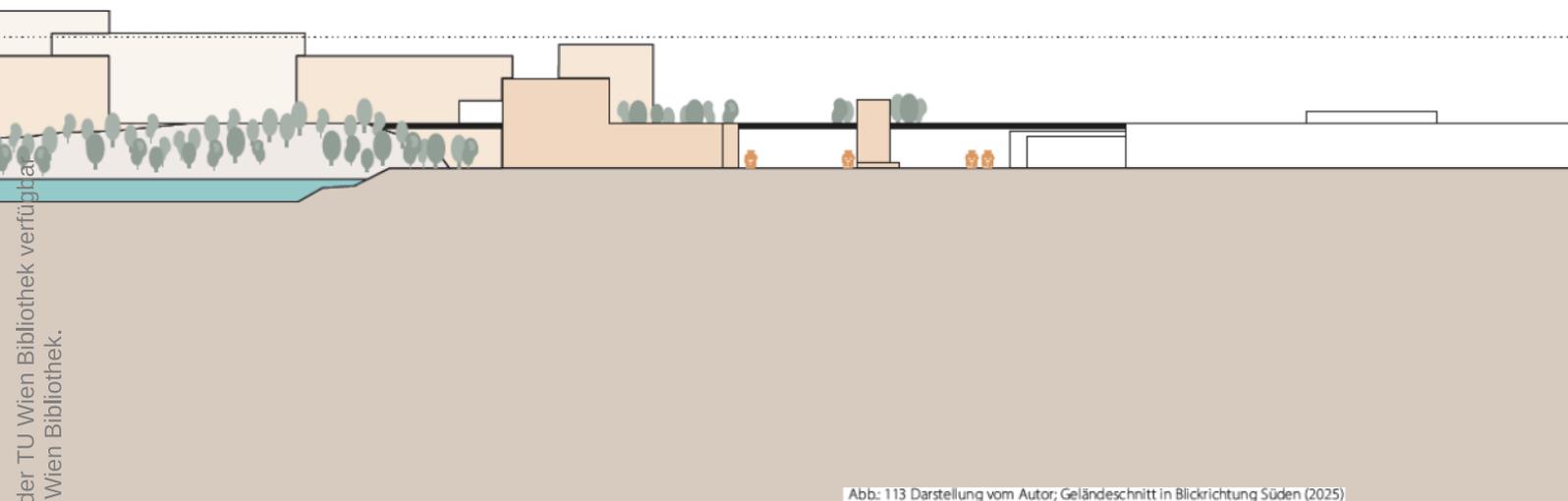


Abb: 113 Darstellung vom Autor; Geländeschnitt in Blickrichtung Süden (2025)

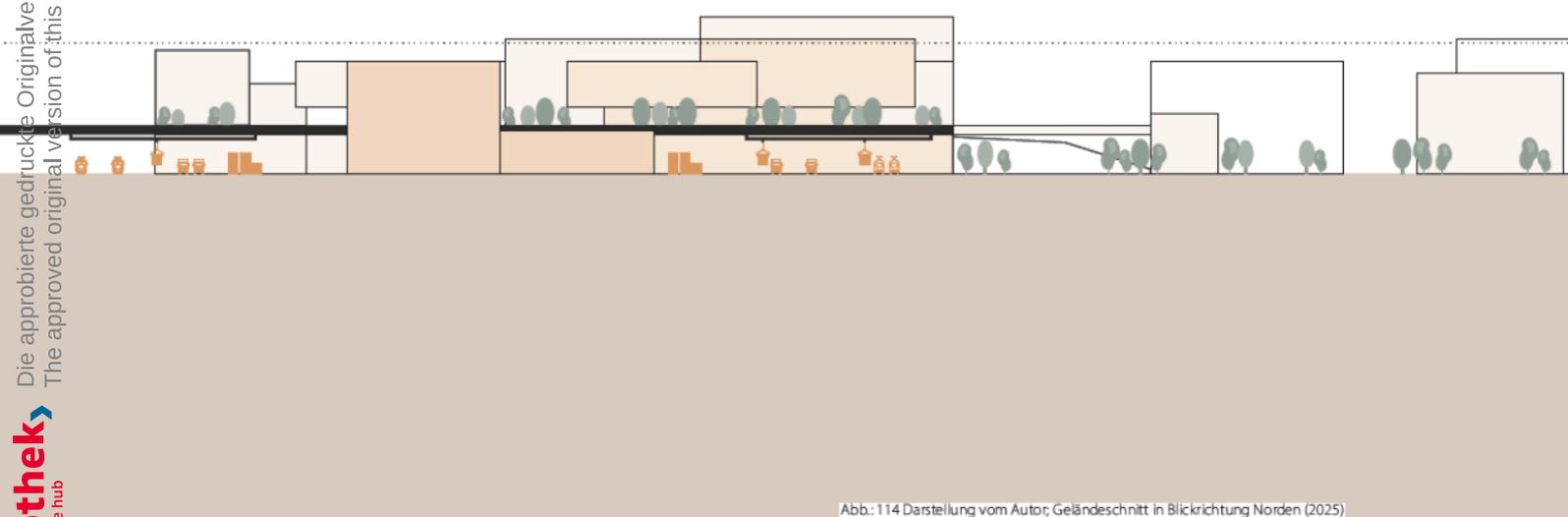


Abb: 114 Darstellung vom Autor; Geländeschnitt in Blickrichtung Norden (2025)

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.



## 6.2.2 DETAIL AUSSCHNITT - 1

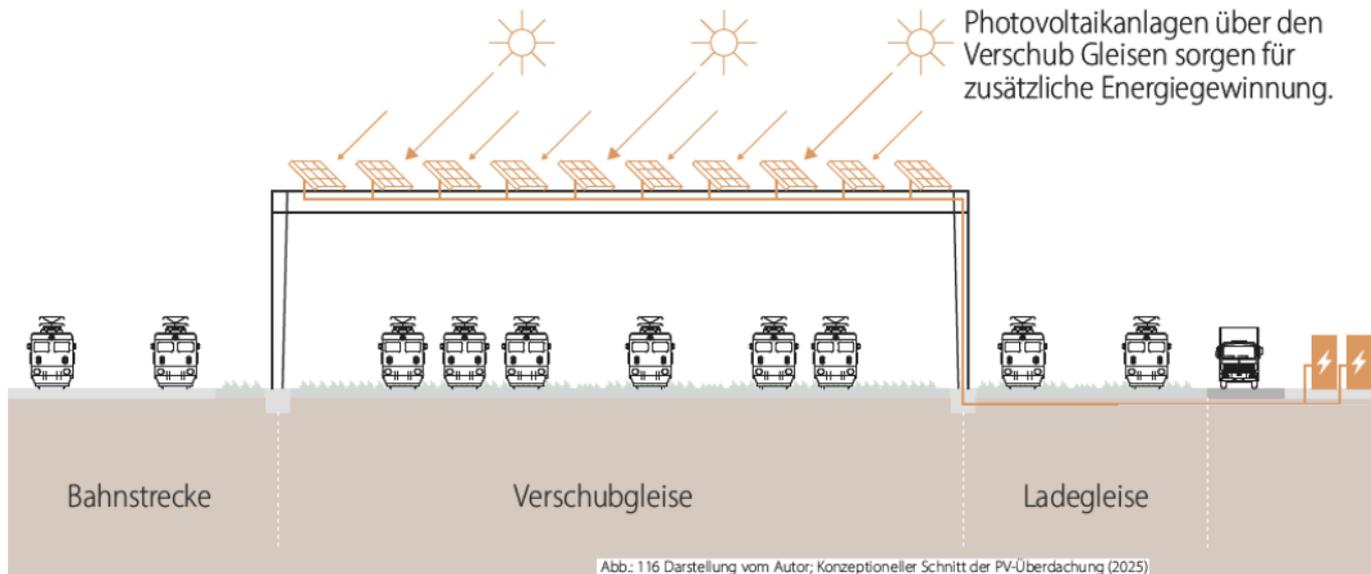
Der erste Detailausschnitt beschäftigt sich mit dem nördlichen Teil des *kollektiven Ladehofs*. Er zeigt die möglichen Synergien zwischen *urbaner Produktivität & urbanen Freiraum* und *Energieerzeugung & Naturraum* auf.

Der durch die Dachflächen des *kollektiven Ladehofs* geschaffenen öffentliche Raum vereint Aufenthaltsqualität und Naturnahe Flächen. Der querende Mobilitätskorridor schließt in dem Bereich an das neue *Mobility Hub* und die Bahnstation *Wien Blumental* an und bindet den *Landport Rothneusiedl* durch kurze Distanzen an das hochrangige ÖPNV Netz. Der ehemalige Erdwall, wird in einen Naturraum transformiert und verankert das Frei- und Naturraumnetz in unmittelbarer Umgebung zum Landport. Jener transformierte Erdwall bildet somit einerseits Aufstiegs-

möglichkeit für den Mobilitätskorridor und andererseits wertvollen Naturraum in unmittelbarer Nähe der Produktionsstandorte. Dachflächen der Produktionsstandorte dienen der erneuerbaren Energiegewinnung als auch der Lebensmittelproduktion durch den Einsatz von vertikalen Farmen.

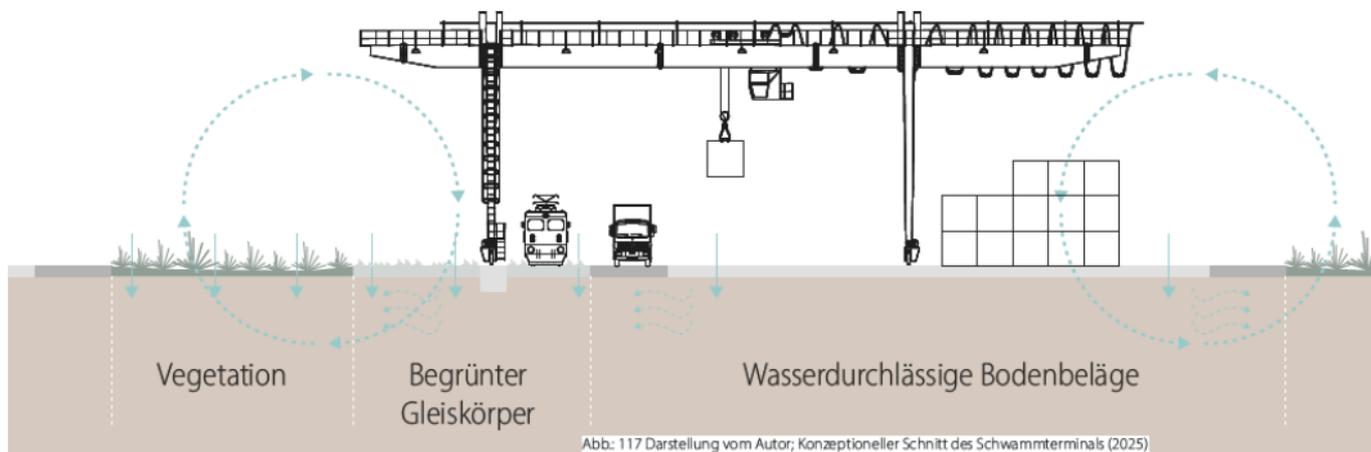
Als Voraussetzung für den Erfolg einer solchen Überquerung wird die Separierung der verschiedenen Straßenräume gesehen. In der Erdgeschoss- bzw. Logistikebene erfolgt der straßengebundene Güterverkehr. Darüber gestapelt können Geh- und Radverbindungen samt Aufenthaltsräume gelegt werden, ohne durch den Straßenverkehr beeinträchtigt zu werden.

## PV-Überdachung



## Schwammterminal

Der Schwammterminal speichert Regenwasser und gibt es an die angrenzenden Grünflächen ab.



Die Abbildungen 116 und 117 zeigen konzeptionelle Überlegungen einer effektiveren Nutzung von Gleiskörpern.

## PV-Überdachung

Im Bereich der Verschiebgleise, wo im Gegensatz zum Linienverkehr nur sehr geringe Geschwindigkeiten erlaubt sind, wird eine Photovoltaik-Überdachung errichtet, welche zusätzlich erneuerbare

Energie erzeugt und gleichzeitig den Güterverkehr nicht beeinträchtigt.

## Schwammterminal

Die Idee des Schwammterminals vereint die Konzepte des *Schwammstadt-Prinzips* mit dem Konzept der *begrünten Gleise* und bietet damit ebenfalls Raum für Vegetation und Kleintiere in den Randbereichen der logistischen Zone.

### 6.2.3 DETAIL AUSSCHNITT - 2

Die betriebsame Logistikebene dient dem Warenverkehr und ist gleichzeitig auch von naturnahen Räumen durchzogen. Von hier aus werden Materialien und Güter in den *kollektiven Ladehof* transportiert, wo sie anschließend mittels Lastenaufzüge in die vertikalen Produktionsebenen verfrachtet und verteilt werden. Automatisierte und digitalisierte Arbeitsabläufe erleichtern zukünftig das ressourcenschonende Verarbeiten von Produkten und Materialien und sorgen für die Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandortes. Detail Ausschnitt - 2 beschreibt daher die möglichen Synergien zwischen den Bereichen *Regionalität & Kreislaufwirtschaft* und *urbane Produktivität & urbaner Freiraum*. Mit der Installation von vertikalen Farmen tragen die Dachflächen zu einer verbesserten regionalen Versorgung von Gemüse bei.

Durch den hohen Automatisierungsgrad, der Kontrolle der Wachstumsbedingungen, einem reduzierten Einsatz von Wasser- und Pflanzenschutzmitteln, bieten *vertikale Farmen* höhere Ernteerträge und einen innovativen Ansatz moderner Landwirtschaft im urbanen Raum.<sup>160</sup> Der notwendige Energieaufwand kann zusammen durch die Nutzung weiterer Dachflächen und Fassaden als Photovoltaik Kraftwerke und dem Abwärme Potential der darunterliegenden Produktionsebenen erbracht werden. *Überschüssige Wärmeenergie* der Produktionsbetriebe, kann somit für Heizzwecke oder der Erzeugung von Strom genutzt werden.<sup>161</sup> Zusätzlich versorgen gebäudeinterne Kraftwerke, die *vertikalen Farmen*, als auch die Produktionsbetriebe mit erneuerbarer Energien und überschüssige Energie kann in das umliegende Quartier abge-

Die approbierte digitale Version dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar  
The approved digital version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

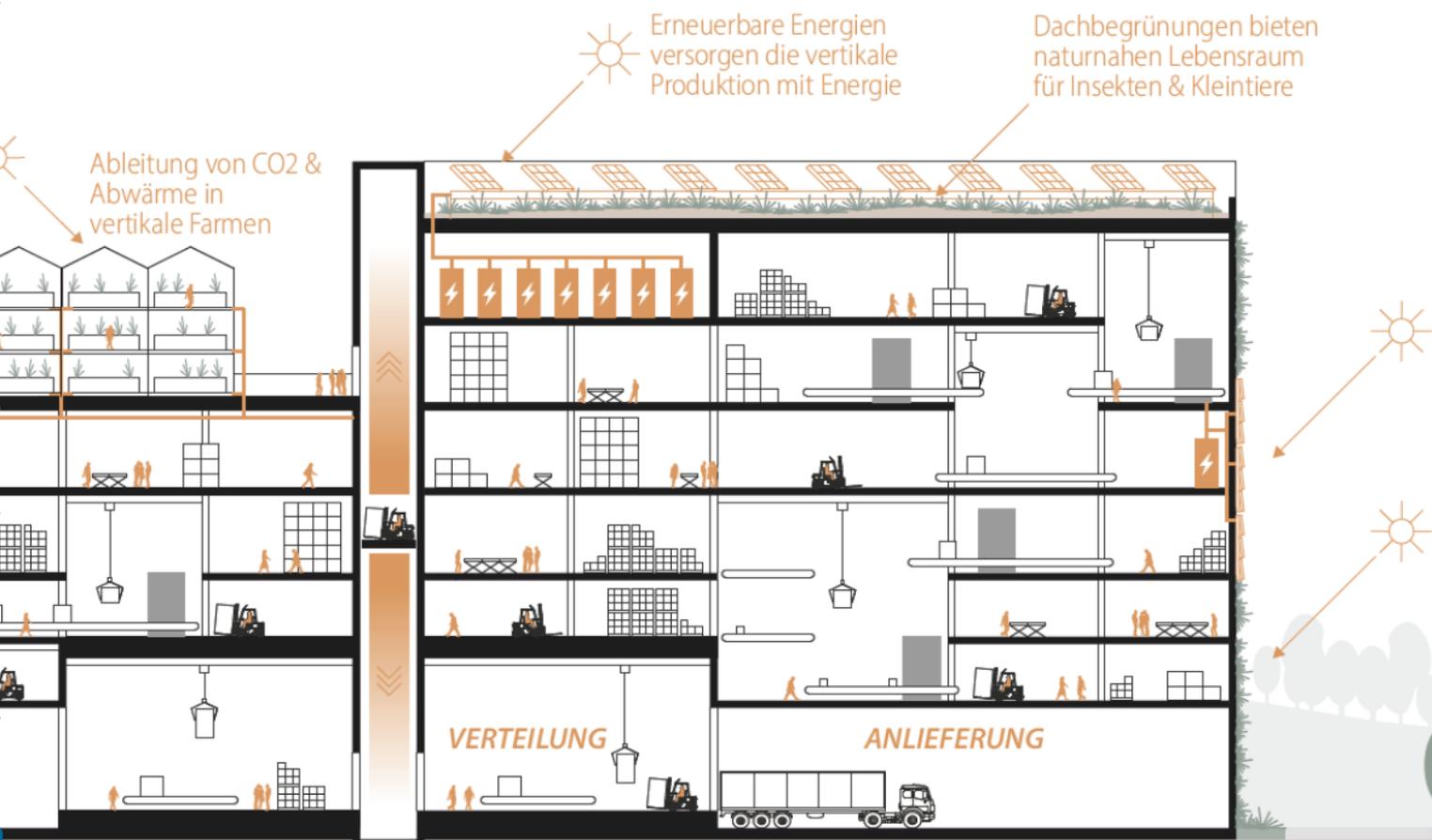




Abb.: 119 Darstellung vom Autor; Detail Ausschnitt - 2 (2025)

Gras- und  
Fasadenbegrünungen bieten  
Lebensraum für Insekten  
und verbessern das Mikroklima



Abb.: 118 Darstellung vom Autor; Schnitt durch den Detail Ausschnitt - 2, M 1:500 (2025)

geben werden. Somit entsteht nicht nur eine Synergie innerhalb der Struktur des *Landport Rothneusiedl*, sondern auch mit dem umgebenden Quartieren Rothneusiedl und IZ Inzersdorf.

Mit alternativen Antriebsarten versehene E-Transporter oder E-LKW können zwischen ihren Transportfahrten oder während des Warenumschs, geladen werden. Durch die Implementierung von Frei- & Naturräumen in den *Landport Rothneusiedl* wird ein Angebot an Erholungs- und Rückzugsorte für ArbeiterInnen, Bewohnerinnen als auch für Tiere und Pflanzen geschaffen. Durch extensive Dachbegrünungen kann vor allem für Kleintiere und Insekten naturnaher Lebensraum geschaffen werden und gleichzeitig dienen diese Flächen der erneuerbaren Energieproduktion und bilden somit eine Synergie zwischen *Energieerzeugung und Naturraum*.



Abb: 120 Darstellung vom Autor; Detail Ausschnitt - 3 (2025)

### 6.2.4 DETAIL AUSSCHNITT - 3

Detail Ausschnitt 3 zeigt den Bereich der *multimodalen Ladezone*. Die Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern bindet die Güterstraßenbahn an das internationale Schienenverkehrsnetz. Von der Ladezone aus, wird sowohl der *kollektive Ladehof* als auch der Umschlag auf die Verkehrsträger Güterbahn, Güterstraßenbahn und E-LKW / E-Transporter durchgeführt. Zusätzliche Verkehrsträger wie Logistikdrohnen ergänzen das an Angebot an emissionsfreien Verkehrsträger. Die Oberseite der *multimodalen Ladezone* wird als öffentlicher Raum für die Geh- und Radverbindung genutzt. Die dadurch entstehenden Aufenthaltsräume bieten den angesiedelten Betrieben die Chance, ihre Waren & Produkte direkt vor Ort zu vertreiben. Zeitgleich bieten diese



Räume, Möglichkeiten für Wochen- und Detailmärkte, und andere *straßenaktivierende Nutzungen*. Die direkte Anbindung an das Fahrradnetz ermöglicht eine schnelle emissionsfreie Verbindung in die benachbarten Quartiere. Abgerundet werden die Funktionen durch die bereits erörterten Funktionen der vertikalen Farmen und Energiekraftwerke. Ähnlich wie dem Prinzip der *PV-Überdachung* können auch die Verschub- und Ladegleise der Güterstraßenbahn mit energieerzeugenden Maßnahmen überbaut werden. Außerdem wird durch die zurverfügungstellung naturnaher Flächen, die Überquerung der Barriere der Gleiskörper für Kleintiere & Insekten erleichtert. Die Gründächer und Flächen dienen den Tieren somit als „Trittsteine“ für ihren Überflug und tragen zur Sicherung der heimischen Biodiversität bei.<sup>162</sup>

Detail Ausschnitt - 3 zeigt daher die Synergie zwischen den Themenschwerpunkten *Infrastruktur & City Logistik* und *urbane Produktivität & urbaner Freiraum*. Gleichzeitig veranschaulicht es das Potential, des Bahnareals des *Landport Rothneusiedl* in der südlichen Wiener Peripherie.

Durch die entstehenden und beschriebenen Synergien wird die Funktion des regionalen Güterverkehrszentrums und Bahnareals in den urbanen Kontext einbettet und bietet sogleich Menschen, Tieren und Pflanzen Lebens- und Aufenthaltsraum, bei gleichzeitiger effektiverer Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen, Räume und Infrastruktur.

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

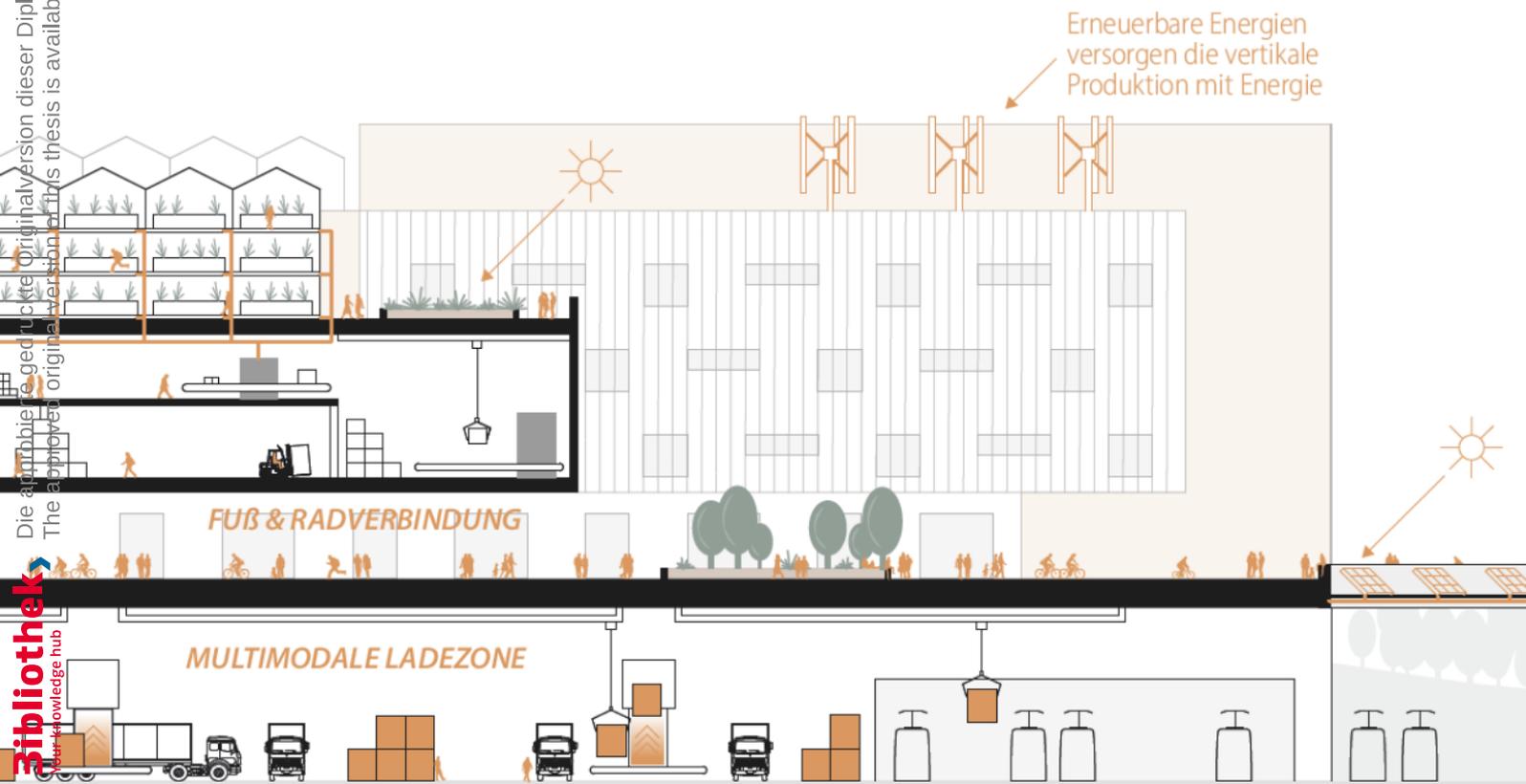


Abb.: 121 Darstellung vom Autor; Schnitt durch den Detail Ausschnitt - 3, M 1:500 (2025)

## 7.1 RESÜMEE

Bestreben der vorliegenden Arbeit war es, das vorhandene Potential der Umschlagplätze des Wiener Schienengüterverkehrs aufzuzeigen. Um darzustellen welche Rolle sie in einem System, auf emissionsarmen Verkehrsträgern basierenden Warenverkehr übernehmen können, ist eine ganzheitliche Betrachtung, von kontinentaler bis regionaler Maßstabsebene erforderlich. Im transeuropäischen und nationalen Kontext zeigt sich die Absicht, eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, durch rechtliche Vorgaben und eine bessere internationale Vernetzung voranzubringen. Auf kontinentaler Ebene ist ersichtlich, dass der Standort Wien durch die Anbindung an das *TEN-V* Netz und die Funktion als Handelsknotenpunkt, einen hohen Stellenwert besitzt. Bei der Versorgung des städtischen Metabolismus, ist jedoch das Potential schienengebundener Infrastruktur nicht vollends ausgeschöpft. Dieser Aspekt, der ungenutzten Potentiale, ist elementarer Bestandteil dieser Arbeit und beeinflusste stark ihre Ausrichtung. Wichtige Anregungen, um die Bedeutung und den Einfluss der städtischen Schieneninfrastruktur zu verstehen, brachte die historische Analyse. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse, wie der transformative Einfluss der Eisenbahn, sowohl auf den städtischen Raum als auch auf die damalige Energiewende (von Biomasse zu fossilen Energieträgern) gaben wichtige Impulse. Von zentraler Bedeutung für diese Arbeit hatte jedoch, die voneinander abhängige Entwicklung der Wiener Schieneninfrastruktur und

des Industrie- und Wirtschaftsstandortes. Besonders das Potential dieses Näheverhältnis zwischen Bahn und Produktion, in Kombination mit innovativen City Logistik Lösungen, wurde elementarer Bestandteil dieser Arbeit.

Die aus der Analyse hervorgetretenen Themenschwerpunkte *Infrastruktur & City Logistik, Regionalität & Kreislaufwirtschaft, urbane Produktivität & urbaner Freiraum* und *Energieerzeugung & Naturraum* lieferten weitere wichtige Impulse. In weiterer Folge halfen sie, aus einzelnen Überlegungen eine zusammenhängende Synthese auf regionaler Ebene zu erarbeiten.

Die stadtübergreifende konzeptionelle Synthese kann als integratives städtebauliches Leitbild, mit besonderem Fokus auf die Wiener Schieneninfrastruktur gesehen werden. Der Ausbau und Lückenschluss der innerstädtischen Schieneninfrastruktur erhöht Kapazitäten des ÖPNV und schafft die Möglichkeit einer stadtweit agierenden Güterstraßenbahn. Ein stadtübergreifendes Netzwerk aus Frei- und Naturräumen verbessert sowohl die Zugänglichkeit als auch die Resilienz gegenüber klimatischer Veränderungen der jeweiligen Standorte. Die Verankerung von energieerzeugenden Strukturen in Potentialräumen runden das städtebauliche Leitbild ab. Die Synthese verdeutlicht die Notwendigkeit, der gemeinsamen Betrachtung der einzelnen Themenbereiche für die Erarbeitung einer regionenübergreifenden Planung.

Das im städtebaulichen Leitbild skizzierte Szenario, bildet die Rahmenbedingungen für den weiterführenden Entwurf. Im Fokus dieses Entwurfs stehen die Umschlagplätze des Schienengüterverkehrs der südlichen Peripherie und deren angegliederten Großstrukturen, welche großes Potential für eine nachhaltige und resiliente Transformation sowohl des Wirtschaftsstandortes als auch des Güterverkehrs bieten.

Das beschriebene Näheverhältnis zwischen Bahn und Produktion wird in diesen Quartieren wiederaufgenommen und verstärkt. Gemeinsam mit der Etablierung einer überregionalen City Logistik zeigt es auf, welcher Mehrwert bei der Berücksichtigung solcher oftmals übersehener Areale entstehen kann. Durch die Anbindung an das hochrangige ÖPNV Netz und der Verankerung im stadtweiten Frei- und Naturraumnetz, werden die logistisch und produktiv geprägten Gebiete im Stadtraum integriert. Die an den Schnittstellen der hochrangigen Netze, liegenden Mobilitätskorridore, erhöhen zusammen mit baulichen Überquerungsmöglichkeiten die Zugänglichkeit dieser Stadtviertel. Durch Etablierung von Synergien, erfahren Räume und Flächen der Quartiere eine effizientere Nutzung, ohne weitere Flächeninanspruchnahme. Die funktionelle Durchmischung aus Aufenthaltsraum, Naturraum, Produktion, Logistik, Energieerzeugung und lokaler Lebensmittelproduktion, in direkter Nähe zu den Wohngebieten, ersetzt die bestehende Monofunktionalität dieser Gebiete.

Die somit entstehenden Areale und *Landports* leisten zukünftig einen erheblichen Beitrag zur emissionsarmen Versorgung des städtischen Metabolismus. Zusammen bilden diese multifunktionalen Quartiere das Rückgrat eines auf schienengebundenen Verkehrsträgern ausgerichteten Warenverkehrs.

Diese Arbeit veranschaulicht wie wichtig die Einbeziehung solcher oftmals als Randgebiete deklarierten Stadtviertel, für eine funktionierende Stadt sein können. Zusammen mit einer effizienteren Nutzung der innerstädtischen Schieneninfrastruktur, insbesondere der Ladeinfrastruktur können diese Quartiere zukünftig einen erheblichen Anteil zur notwendigen Verkehrswende und Reduktion der THG-Emissionen beitragen. Daher plädiert diese Arbeit für deren Fortbestehen, Ausbau und Berücksichtigung bei zukünftigen Stadtplanungsvorhaben.



## **DANKSAGUNG**

Mit dieser Seite möchte ich meinen Dank an all jene aussprechen, die mich bei der Erstellung dieser Arbeit unterstützt haben.

Insbesondere möchte ich mich bei meiner Betreuerin Univ.Prof.in Dipl-Ing. Ute Schneider, für die fachlichen und professionellen Beiträge während des gesamten Zeitraums der Erarbeitung dieser Diplomarbeit bedanken.

Vielen Dank an die Interviewpartner von der Wirtschaftskammer Wien, Andreas Dillinger und der ÖBB Infrastruktur, Björn Budde und Fulga Zhanna, die mir vor allem die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen auf dem Gebiet meiner Arbeit erläutert haben.

Für das präzise Korrekturlesen möchte ich meinen Dank an Manuela und Sandra aussprechen.

Besonderer Dank gilt Manuela, für ihre mentale Unterstützung und Zuversicht während der Erarbeitung dieser Arbeit und während meines gesamten Studiums.

Weiters möchte ich mich bei meiner Familie und allen Freunden bedanken, die mich während meiner gesamten Studienzeit unterstützt haben.

# 8.1 VERZEICHNISSE

## 8.1.1 ENDNOTENVERZEICHNIS

- 1 vgl. BMK, Klimastatusbericht 2023, o. D
- 2 vgl. ebd
- 3 vgl. URBAN CATALYST GMBH et al, 2024, S. 80 - 81
- 4 vgl. WKO, Verwerfungen in Lieferketten bremsen Aufschwung, o. D
- 5 vgl. IGC, o. D
- 6 vgl. WELT, o. D
- 7 vgl. EUROPÄISCHE PARLAMENT, o. D
- 8 vgl. URBAN CATALYST GMBH et al, 2024, S. 10 - 14
- 9 vgl. EUROPÄISCHE PARLAMENT, o. D
- 10 vgl. BMK, Transeuropäische Verkehrsnetze, o. D
- 11 vgl. STADT WIEN, Centrope, o. D
- 12 vgl. ebd
- 13 vgl. KAUPER et al, 2007, S. 72
- 14 vgl. ebd
- 15 vgl. STADT WIEN, Centrope, o. D
- 16 vgl. STADT WIEN, Warenaußenhandel in Wien seit 2020, o.D
- 17 vgl. BMK, Europäisches Verkehrsnetz TEN-T, 2024
- 18 vgl. VCÖ, Güterverkehr auf Klimakurs bringen, 2020, S. 9
- 19 vgl. STATISTIK AUSTRIA, Güterverkehr Schiene o. D
- 20 vgl. VCÖ, Güterverkehr auf Klimakurs bringen, 2020, S. 9
- 21 vgl. ÖBB, Güterzentrum Wien Süd, o. D
- 22 vgl. Hafen Wien, Umschlag, o. D
- 23 vgl. VIE, o. D
- 24 vgl. BMK, Fachentwurf Zielnetz 2040, 2024, S. 6 - 8
- 25 vgl. BMK, Fachentwurf Zielnetz 2040, 2024, S. 50
- 26 vgl. RULAND et al, Gemma Gürtel 2030, 2023, S. 5
- 27 vgl. RAUMPOSITION, Strukturkonzept Rothneusiedl, 2021, S. 40
- 28 vgl. STADT ZÜRICH, Cargo-Tram & E-Tram, o.D
- 29 vgl. STADTWIKI DREDEDEN, CarGo Tram Dresden, o. D
- 30 vgl. ebd
- 31 vgl. SCHOCKE, 2020, S. 93
- 32 vgl. GALLMETZNER et al, 2012, S.25 -26
- 33 vgl. ebd
- 34 vgl. HORN et al, 1986, S. 26
- 35 vgl. ebd
- 36 vgl. HORN et al, 1986, S. 14
- 37 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Nordbahn, o.D
- 38 vgl. HORN et al, 1986, S. 31
- 39 vgl. ROTH, 2006, S. 37 - 38
- 40 vgl. ebd
- 41 vgl. GALLMETZNER, 2012, S. 32
- 42 vgl. ROTH, 2006, S. 39
- 43 vgl. HORN et al, 1986, S. 27
- 44 vgl. GIERLINGER et al, 2012, S. 227-228
- 45 vgl. HORN et al, 1986, S. 26
- 46 vgl. POSCH, 2012, S. 80
- 47 vgl. GALLMETZNER, 2012, S. 90
- 48 vgl. POSCH, 2012, S. 83 - 85
- 49 vgl. HIRSCHMANN et al, 2020, S. 18
- 50 vgl. GALLMETZNER, 2012, S. 89
- 51 vgl. KANONIER et al, 2024, S. 4

- 52 vgl. KAISER et al, 2016, S. 22
- 53 vgl. GALLMETZER, 2012, S. 142 - 143
- 54 vgl. MEISSL, Die Stadt und die Bösen Stoffe, 2006, S. 102 - 104
- 55 vgl. GALLMETZER, 2012, S. 142 - 143
- 56 vgl. ebd
- 57 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Eisenbahn, o.D
- 58 vgl. SCHLÖSS, 1987, S. 2 - 5
- 59 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Eisenbahn o. D
- 60 vgl. HORN, 1986, S. 51
- 61 vgl. STERNHART, 1986, S. 67 - 74
- 62 vgl. ROLLINGER, 1986, S. 81 - 89
- 63 vgl. KAISER et al, 2016, S. 9
- 64 vgl. MEISSL, Die Stadt und die Bösen Stoffe, 2006, S. 106
- 65 vgl. KAISER et al, 2016, S. 11
- 66 vgl. ebd
- 67 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Nordwestbahn, o.D
- 68 vgl. SCHLÖSS, 1987, S. 2 -5
- 69 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Donauuferbahn, o. D
- 70 vgl. ebd
- 71 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Straßenbahn, o. D
- 72 vgl. ebd
- 73 vgl. GERSTL, 2019, o. D
- 74 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, U-Bahn, o.D
- 75 vgl. ebd
- 76 vgl. MEISSL, Industrie & Eisenbahnen in Wien, 1987, S. 3
- 77 vgl. WIKIPEDIA, Schlepfbahn Liesing, o.D
- 78 vgl. MEISSL, Industrie & Eisenbahnen in Wien, 1987, S. 4 - 6
- 79 vgl. MEISSL, Die Stadt & die Bösen Stoffe, 2006, S. 102- 104
- 80 vgl. MEISSL, Industrie & Eisenbahnen in Wien, 1987, S. 7 - 12
- 81 vgl. ebd
- 82 vgl. ebd
- 83 vgl. SIEVERTS, 2013, S. 13
- 84 vgl. HORN et al, 1986, S. 11 - 12
- 85 vgl. HAFEN WIEN, Historisches, o. D
- 86 vgl. SAILER, 1959, S. 17 - 18
- 87 vgl. HAFEN WIEN, Historisches, o. D
- 88 vgl. HAFEN WIEN, Umschlag, o. D
- 89 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Großmarkthalle, o.D
- 90 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Güterterminal Wien-Inzersdorf, o.D
- 91 vgl. ÖBB, Güterzentrum Wien Süd, o. D
- 92 vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION, der Europäische Grüne Deal, o. D
- 93 vgl. STADT WIEN, Wiener Klimagesetz, o. D
- 94 vgl. BMK, Fortschrittsbericht 2023, 2023, S. 12
- 95 vgl. BMK, Fortschrittsbericht 2024, 2024, S. 19 - 21
- 96 vgl. ebd
- 97 vgl. BMK, Masterplan Güterverkehr 2030, 2023, S. 12 - 13
- 98 vgl. ebd
- 99 vgl. HASELSTEINER et al, 2019, S. 95
- 100 vgl. BMK, Masterplan Güterverkehr 2030, 2023, S. 29
- 101 vgl. VCÖ, Kapazitäten auf der Schiene im Güterverkehr erhöhen, 2024, S. 2 -3
- 102 vgl. WKO, Abfalltransporte mit der Bahn, o.D
- 103 vgl. VCÖ, Energiewende im Verkehr voranbringen, 2023, S. 10 - 13
- 104 vgl. ebd
- 105 vgl. VCÖ, Effiziente City Logistik zum Standard machen, 2023, S. 1 - 3
- 106 vgl. ebd
- 107 vgl. LOGISTIK 2030+, o. D

- 108 vgl. NERMUTH, 2021, S. 8 - 9
- 109 vgl. REMIHUB, o. D
- 110 vgl. VCÖ, Effiziente City-Logistik zum Standard machen, 2023, S. 4 - 5
- 111 vgl. BMK, Österreichische Kreislaufstrategie, 2022, S. 4 - 6
- 112 vgl. ebd
- 113 vgl. REPARATURNETZWERK WIEN, 2025, o. D
- 114 vgl. ERKER et al, 2022, S. 69 - 72
- 115 vgl. SIEVERTS, 2013, S. 95
- 116 vgl. VEREIN ZUKUNFTSHOF ROTHNEUSIEDL, o. D
- 117 vgl. SCHWARZL, 2017, S. 1 - 3
- 118 vgl. ebd
- 119 vgl. INAGRO, o.D
- 120 vgl. STADT WIEN, Lebensmittelmärkte, o. D
- 121 vgl. MAGISTRAT DER STADT WIEN, Fachkonzept Produktive Stadt, 2017, S. 17 - 21
- 122 vgl. DREXLER, o. D
- 123 vgl. BMA BRUSSELS, 2019, S. 3
- 124 vgl. DREXLER, Zukunft ist Vergangenheit, o. D
- 125 vgl. MUIR et al, 2017, S. 5
- 126 vgl. SMART CITY WIEN, o. D
- 127 vgl. WIESHOFER et al, 2015, S.26 - 29
- 128 vgl. VCÖ, Energiewende in Österreich voranbringen, 2023, S. 9
- 129 vgl. ebd
- 130 vgl. HOMEIER et al, Smart City Wien Rahmenstrategie 2019, S. 58 - 62
- 131 vgl. ebd
- 132 vgl. VCÖ, Energiewende in Österreich voranbringen, 2023, S. 18 - 19
- 133 vgl. ebd
- 134 vgl. KANONIER et al, 2024, S. 4 - 14
- 135 vgl. ebd
- 136 vgl. STEJSKAL-TIEFENBACH et al, 2022, S. 6 - 16
- 137 vgl. STEJSKAL-TIEFENBACH et al, 2022, S. 18 - 24
- 138 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Wald- und Wiesengürtel, o. D
- 139 vgl. Kovacic et al, 2022
- 140 vgl. RAFFLER et al, 2024, S. 22
- 141 vgl. GATSCHER-RIEDL, 2015, S. 143
- 142 vgl. ÖBB, Pottendorfer Linie, o. D.
- 143 vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI, Großmarkt Inzersdorf, o. D
- 144 vgl. SIEVERTS, 2013, S. 106
- 145 vgl. ÖBB, Ausbau Meidling-Mödling, o. D
- 146 vgl. HASELSTEINER et al, Vertical urban Factory, 2020, S. 230
- 147 vgl. NACTO et al, 2016, S. 15
- 148 vgl. JAHN, 2013, S. 32 - 34
- 149 vgl. ebd
- 150 vgl. MANN, 2020, S. 3
- 151 vgl. LEISTNER et al, 2024, S. 24
- 152 vgl. ARBEITSGRUPPE SCHWAMMSTADT, o.D
- 153 vgl. ebd
- 154 vgl. NACTO et al, 2016, S. 100
- 155 vgl. NACTO et al, 2016, S. 157
- 156 vgl. WE MADE THAT, o. D.
- 157 vgl. HASELSTEINER et al, Vertical urban Factory, 2019, S. 6 - 8
- 158 vgl. SIEVERTS, 2013, S. 48
- 159 vgl. RAUMPOSITION et al, Strukturkonzept Rothneusiedl 2021, S. 60
- 160 vgl. INAGRO, o. D
- 161 vgl. HASELSTEINER et al, Vertical urban Factory, 2019, S. 9
- 162 vgl. MANN, 2020, S. 3
- 163 vgl. ebd

## 8.1.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb.: 1 Aufnahme vom Autor; Titelblatt Teil 1 - Aufnahme des Güterterminal (2025)
- Abb.: 2 Aufnahme vom Autor; Titelblatt Teil 2 - Aufnahme von Ladestellen im IZ Liesing (2025)
- Abb.: 3 Darstellung vom Autor; TEN-V Korridore in Europa (2025)  
in Anlehnung an Europäische Kommission: Map of TEN-T Network; o.D.  
([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip\\_15\\_3341](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_15_3341))  
(aufgerufen am 12.05.2024)
- Abb.: 4 Darstellung vom Autor; Eisenbahnstrecken der TEN-V Korridore in Europa (2025)  
in Anlehnung an Kadadesign: Übersicht der TEN-V Achsen in 175 Jahre Eisenbahn für  
Österreich, S. 124 - 125 (2012)
- Abb.: 5 Darstellung vom Autor, Wien & die Distanz zu den Städten Bratislava, Budapest, Graz  
& Linz (2025); Datengrundlage: Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)),  
Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 6 Darstellung vom Autor; Bevölkerungsveränderung in den Städten der EU zwischen  
2011-2021 (2025); in Anlehnung an STADT WIEN: Bevölkerungsveränderung in den  
Städten der EU zwischen 2011-2021 in Wien in Zahlen 2023, S.4 (2023)
- Abb.: 7 Darstellung vom Autor; Güterverkehrsnetz in Europa & noch erweiterbare Strecken  
(2025); Datengrundlage: BMK, Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) L348/30,  
Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 8 Darstellung vom Autor; Eisenbahnstrecken (Güterverkehr) & Schienen-Straßen  
Terminals (2025); in Anlehnung an BMK: Eisenbahnstrecken (Güterverkehr) & Schienen-  
Straßen Terminals, Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V), L348/30 (2014)
- Abb.: 9 Darstellung vom Autor; Warenumserschlagplätze im Großraum Wien (2025)  
Datengrundlage: ÖBB SNNB Verzeichnis - Ladestellen(<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schiennetz/snnb/snnb-2025/anhaenge-2025.pdf>), Open Street  
Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 10 Darstellung vom Autor; Eisenbahnstrecken der TEN-V Korridore in Europa (2025)  
in Anlehnung an Kadadesign: Übersicht der TEN-V Achsen in 175 Jahre Eisenbahn für  
Österreich, S. 127 (2012)
- Abb.: 11 zvg/Stadt Zürich, Antriebswagen mit angehängten Güterwagen der Cargo-Tram  
Zürich; Abbrufbar: (<https://zuerich24.ch/articles/137800-die-cargotram-idee-kommt-jetzt-auch-in-tramlose-quartiere>) (aufgerufen am 26.05.2024)
- Abb.: 12 FTI Mobilitätswende; Güterzug der CarGo Tram Dresden  
Abrufbar: (<https://fti-mobilitaetswende.at/de/artikel/zukunftspotenzial-gueterstrassenbahn.php>) (aufgerufen am 26.05.2024)
- Abb.: 13 Frankfurt UAS, Güterzug der Lastmile Tram  
Abrufbar: (<https://www.frankfurt-university.de/de/news/n-frankfurt-uas-aktuelles/lastmiletram-rheinmain-v-nachhaltigere-paketzustellung-per-strassenbahn-beweist-praxistauglichkeit/#pid=2>) (aufgerufen: am 16.09.2024)
- Abb.: 14 Aufnahme vom Autor; Titelblatt Teil 3 - stillgelgte Gleise im IZ Liesing (2025)

- Abb.: 15 Darstellung vom Autor, Wiener Energieverbrauch zwischen 1800-1910, (2025)  
in Anlehnung an Gierlinger, Sylvia et al: Feeding and cleaning the city: the role of the urban waterscape in provision and disposal in Vienna during the industrial transformation in Water History Vol. 5, S. 224 (2013)
- Abb.: 16 Wien Museum (Friedrich Strauß); (Zugeschnitten durch den Autor); Verbindungsbahn - Viaduktgasse gegen die Station Radetzkyplatz (1901)  
Abrufbar: (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/162388-3-verbundungsbahn-viaduktgasse-gegen-die-station-radetzkyplatz/>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 17 Wien Museum (Martin Gerlach jun.); (Zugeschnitten durch den Autor); Wienfluss & Stadtbahn gegen die Station Kettenbrückengasse (1899)  
Abrufbar: (<https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/162432-wienfluss-und-stadtbahn-gegen-die-station-kettenbrueckengasse-gesehen/>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 18 Darstellung vom Autor; Wiener Straßenbahnnetz (1877)  
Datengrundlage: Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=eb811420bf8c3a7a6a6f7b19f465c22f>) (aufgerufen am 05.08.2024)
- Abb.: 19 Darstellung vom Autor; Wiener Straßenbahnnetz 1945 (2025)  
Datengrundlage: Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=eb811420bf8c3a7a6a6f7b19f465c22f>) (aufgerufen am 05.08.2024)
- Abb.: 20 Darstellung vom Autor; Wiener Straßenbahnnetz 2024 (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 21 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz 1879 (2025)  
Datengrundlage: Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=5d2b39b0c57459bfd4ff91b5fb12cdd>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 22 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz 1938 (2025)  
Datengrundlage: Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=5d2b39b0c57459bfd4ff91b5fb12cdd>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 23 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz 2024 (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 24 Darstellung vom Autor; Wiener U-Bahnnetz 1982 (2025)  
Datengrundlage: Wien Geschichte Wiki (<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/U-Bahn#/media/Datei:Ubahn-ausbauphase-1.jpg>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 25 Darstellung vom Autor; Wiener U-Bahnnetz 2000 (2025)  
Datengrundlage: Wien Geschichte Wiki (<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/U-Bahn#/media/Datei:Ubahn-ausbauphase-2.jpg>) (aufgerufen am 09.08.2024)
- Abb.: 26 Darstellung vom Autor; Wiener U-Bahnnetz 2024 (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 27 Darstellung vom Autor; Wiener Schieneninfrastruktur 2024 (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)

- Abb.: 28 Aufnahmeblatt 4756-2-d 1872 Liesing, Hetzendorf (Markierung hinzugefügt durch den Autor); Datengrundlage: Franzisco-josephinische (3.) Landesaufnahme der österreichisch-ungarischen Monarchie ([https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/Aufnahmeblatt\\_4756-2-d\\_1872\\_Liesing%2C\\_Hetzendorf.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4f/Aufnahmeblatt_4756-2-d_1872_Liesing%2C_Hetzendorf.jpg)) (aufgerufen am 19.12.2024)
- Abb.: 29 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz & Betriebsstätten mit Eisenbahnanschluss 1938 (2025); Datengrundlage: Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/ac/taproweb2/benutzung/image.xhtml?id=d83a7467724da1cf0c3814fcb945ba79>) (aufgerufen am 23.07.2024)
- Abb.: 30 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz & Betriebsstätten mit Eisenbahnanschluss 2024 (2025); Datengrundlage: Stadt Wien - Fachkonzept Produktive Stadt Übersichtskarte; Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 31 Darstellung vom Autor; Wiener Eisenbahnnetz & Umschlagplätze 1912 (2025) in Anlehnung an Hörburger, Niklas: Stromhafen: Ausschnitt 1912 in Regio City Hafen - (Binnen-)Häfen als transformative Räume S. 35 (2023); Sailer, Matthias: der Hafen Wien - Gesamtüberblick (1959); weitere Datengrundlage: Entwicklung des Wiener Eisenbahnnetzes 1837-1937, Wiener Stadt & Landesarchiv (<https://www.wien.gv.at/actaproweb2/benutzung/image.xhtml?id=5d2b39b0c57459bdfd4ff91b5fb12cdd>) (aufgerufen am 28.07.2024);
- Abb.: 32 Wien Museum (Martin Gerlach jun.); (Zugeschnitten durch den Autor); Vordere Zollamtsstraße 17 - erhöhter Blick auf die Großmarkthalle & Ungarbrücke (1925) Abrufbar: <https://sammlung.wienmuseum.at/objekt/365846-3-vordere-zollamtsstrasse-17-erhoehter-blick-auf-die-grossmarkthalle-und-grosse-ungarbruecke/> (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 33 Aufnahme vom Autor, Güterterminal Wien Süd, (2025)
- Abb.:34 Darstellung vom Autor; Timeline der Wiener Schieneninfrastruktur Entwicklung (2025) Datengrundlage: Wien Geschichte Wiki - Eisenbahn (<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Eisenbahn>) (aufgerufen am 06.08.2024)
- Abb.: 35 Aufnahme vom Autor, Güterterminal Wien Süd (2025)
- Abb.: 36 Darstellung vom Autor; Anteil der Sektoren (ohne Emissionshandel) an den THG-Emissionen 2021 (2025); in Anlehnung an BMK: Anteil der Sektoren (ohne Emissionshandel) an den Treibhausgas-Emissionen 2021 in Fortschrittsbericht 2023, S. 12 (2023)
- Abb.: 37 Darstellung vom Autor; Hauptverursacher der Treibhausgas-Emissionen des Sektors Verkehr im Jahr 2021 (2025); in Anlehnung an BMK: Hauptverursacher der Treibhausgas-Emissionen des Sektors Verkehr im Jahr 2021 in Fortschrittsbericht 2023, S. 19 (2023)
- Abb.: 38 Darstellung vom Autor; THG Budget: CCCA (2022): 1.5°, Wieviel Treibhausgase dürfen wir noch emittieren? (2025); in Anlehnung an Klimadashboard Österreich, o.D. (<https://klimadashboard.at/emissionen/treibhausgasbudget>) (aufgerufen am 12.09.2024)
- Abb.: 39 Darstellung vom Autor; Anteil des Onlinehandels an den einzelhandelsrelevanten Konsumausgaben der Einwohner in Österreich in % 2024 (2025) in Anlehnung an Regio Data Research, o.D. (<https://www.regiodata.eu/oesterreich-onlinehandel-auf-dem-vormarsch-in-neue-sphaeren/>) (aufgerufen am 13.09.2024)

- Abb.: 40 Darstellung vom Autor; Kartierung der Themenschwerpunkte Infrastruktur & City Logistik (2025); in Anlehnung an Hörburger, Niklas: Kartierung: City-Logistik & Produktion in Regio City Hafen - (Binnen-)Häfen als transformative Räume, S. 65 (2023); weitere Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>), Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 41 Darstellung vom Autor; Materialflüsse in Österreich 2014 (2025) in Anlehnung an MOCAM: Kreislaufwirtschaft Österreichs im Jahr 2014 in CO<sub>2</sub>- & Material Fußabdruck für Wien S. 85 (2022)
- Abb.: 42 Darstellung vom Autor; Kartierung der Themenschwerpunkte Regionalität & Kreislaufwirtschaft (2025); in Anlehnung an Hörburger, Niklas: Kartierung: Regionalität & Kreislaufwirtschaft in Regio City Hafen - (Binnen-)Häfen als transformative Räume, S. 69 (2023) weitere Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>), Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 43 Darstellung vom Autor; Bedarf an Produktionsflächen in Wien (2025) in Anlehnung an Stadt Wien: Bedarf an Produktionsflächen in Wien in Fachkonzept Produktive Stadt, S. 56 (2017) (<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/fachkonzept-produktive-stadt.html>) (aufgerufen am 18.09.2024)
- Abb.: 44 Darstellung vom Autor; Kartierung der Themenschwerpunkte urbane Produktivität & urbaner Freiraum (2025); in Anlehnung an Hörburger, Niklas: Kartierung: City-Logistik & Produktion in Regio City Hafen - (Binnen-)Häfen als transformative Räume, S. 65 (2023) weitere Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>), Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 45 Darstellung vom Autor; versiegelte Fläche pro Kopf in Wien (2025) in Anlehnung an Rathauskorrespondenz Stadt Wien (2024) (<https://presse.wien.gv.at/presse/bilder/2024/02/29/bodenversiegelung-png>) (aufgerufen am 18.09.2024)
- Abb.: 46 Darstellung vom Autor; Kartierung der Themenschwerpunkte Energieerzeugung & Naturraum (2025); in Anlehnung an Hörburger, Niklas: Kartierung: City-Logistik & Produktion in Regio City Hafen - (Binnen-)Häfen als transformative Räume, S. 65 (2023) weitere Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx>), Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS), Gas Connect Austria ([www.gasconnect.at/en/network-information/our-network-in-detail](http://www.gasconnect.at/en/network-information/our-network-in-detail))
- Abb.: 47 Darstellung vom Autor; Übergeordnetes Leitbild Infrastruktur & City Logistik (2025) Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 48 Darstellung vom Autor; Übergeordnetes Leitbild Regionalität & Kreislaufwirtschaft (2025) Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 49 Darstellung vom Autor; Übergeordnetes Leitbild urbane Produktivität & urbaner Freiraum (2025); Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 50 Darstellung vom Autor; Übergeordnetes Leitbild Energieerzeugung & Naturraum (2025) Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 51 Darstellung vom Autor; Konzeptionelle Darstellung des innerstädtischen Gütertransports (2025)

- Abb.: 52 Darstellung vom Autor; Einordnung der verschiedenen Transportdistanzen unterschiedlicher Verkehrsträger (2025)
- Abb.: 53 Darstellung vom Autor; Konzeptgrafik des regionalen Warenstroms (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 54 Darstellung vom Autor; Synthesekarte (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 55 Aufnahme vom Autor; Hinterhof im IZ Liesing (2025)
- Abb.: 56 Darstellung vom Autor; Orthofoto des Wiener Süden mit Gebietskennzeichnungen (2025); Datengrundlage: basemap Austria (Plugin für QGIS)
- Abb.: 57 TBW Research; Masterplan Gehen - Liesing S. 24 (2024)  
Abrufbar: ([https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2024/07/240610\\_MPG\\_Liesing\\_Dokument\\_final.pdf](https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2024/07/240610_MPG_Liesing_Dokument_final.pdf)) (aufgerufen am 29.11.2024)
- Abb.: 58 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 1938 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 59 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 1971 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 60 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Liesing 2023 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 61 Darstellung vom Autor; Potato Map IZ Liesing M 1:20.000 (2025)  
Datengrundlage: Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 62 Darstellung vom Autor; 3D Ansicht des IZ Liesing (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 63 - 75 Aufnahmen vom Autor; Aufnahmen des IZ Liesing (2025)
- Abb.: 76 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 1938 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 77 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 1971 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 78 Darstellung vom Autor; Luftbildaufnahme Inzersdorf 2023 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 79 Darstellung vom Autor; Potato Map IZ Inzersdorf & Rothneusiedl M 1:20.000 (2025)  
Datengrundlage: Google Maps ([www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)), Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)

- Abb.: 80 Darstellung vom Autor; 3D Ansicht des IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 81 - 94 Aufnahmen vom Autor; Aufnahmen des IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025)
- Abb.: 95 Aufnahme vom Autor; Aufnahme des Liesingbach bei Inzersdorf (2025)
- Abb.: 96 Darstellung vom Autor; Strategie für den Wiener Süden (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 97 Darstellung vom Autor; Strategie für das IZ Liesing (2025)  
Datengrundlage: Open Street Map (QuickOSM Plugin für QGIS)
- Abb.: 98 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Perfekta Straße (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 99 Darstellung vom Autor; Zoom-In IZ Liesing (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 100 Darstellung vom Autor; Strategie IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 101 Darstellung vom Autor; Schnittdarstellung der transformierten Gebiete IZ Inzersdorf & Rothneusiedl (2025); Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 102 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Heizwerkstraße (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 103 Darstellung vom Autor; Transformation des Straßenraums Kolbegasse (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 104 Darstellung vom Autor; Zoom-In IZ Inzersdorf (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 105 Darstellung vom Autor; Konzept Landport Rothneusiedl (2025)
- Abb.: 106 Darstellung vom Autor; 3D Ansicht des LAndport Rothneusiedl (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>), Rothneusiedl - Stadt & Land (<https://rothneusiedl.wien.wirdwow.at/siegerprojekt/>)
- Abb.: 107 Darstellung vom Autor; Darstellung der Logistikinfrastruktur (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>), Rothneusiedl - Stadt & Land (<https://rothneusiedl.wien.wirdwow.at/siegerprojekt/>)

- Abb.: 108 Darstellung vom Autor; Darstellung der Mobilitätsinfrastruktur (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>), Rothneusiedl - Stadt & Land (<https://rothneusiedl.wien.wirdwow.at/siegerprojekt/>)
- Abb.: 109 Darstellung vom Autor; Entwicklung des eingepackten Ladehofs (2025)
- Abb.: 110 Darstellung vom Autor; Konzeptdarstellung der Funktionsaufteilung (2025)
- Abb.: 111 Darstellung vom Autor; Konzeptdarstellung der Warenverteilung (2025)
- Abb.: 112 Darstellung vom Autor; Zoom-In Rothneusiedl (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>), Rothneusiedl - Stadt & Land (<https://rothneusiedl.wien.wirdwow.at/siegerprojekt/>)
- Abb.: 113 Darstellung vom Autor; Geländeschnitt in Blickrichtung Süden (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 114 Darstellung vom Autor; Geländeschnitt in Blickrichtung Norden (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 115 Darstellung vom Autor; Detail Ausschnitt - 1 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 116 Darstellung vom Autor; Konzeptioneller Schnitt der PV-Überdachung (2025)
- Abb.: 117 Darstellung vom Autor; Konzeptioneller Schnitt des Schwammterminals (2025)
- Abb.: 118 Darstellung vom Autor; Schnitt durch den Detail - Ausschnitt -2 (2025)
- Abb.: 119 Darstellung vom Autor; Detail Ausschnitt - 2 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 120 Darstellung vom Autor; Detail Ausschnitt - 3 (2025)  
Datengrundlage: Stadt Wien - Geodatenviewer (<https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public>)
- Abb.: 121 Darstellung vom Autor; Schnitt durch den Detail - Ausschnitt - 3 (2025)

**Anmerkung:**

Für einige Darstellungen wurden vom Autor Icons in Anlehnung an folgender Open-Source-Webseiten verwendet:

Flaticon (<https://www.flaticon.com/>) & Adobe Stock (<https://stock.adobe.com/de/>).

Zusätzlich wurden Bibliothekselemente des CAD-Programm ArchiCAD und der Open-Source-Webseite (<https://open3dmodel.com/>) verwendet.

### 8.1.3 EXPERTENGESPRÄCHE

mit Andreas Dillinger von der Wirtschaftskammer Wien am 25.09.2024

mit Fulga Zhanna & Björn Budde von der ÖBB Infrastruktur am 23.01.2025

### 8.1.4 LITERATURVERZEICHNIS

**ARBEITSGRUPPE SCHWAMMSTADT:** Schwammstadt Prinzip; Arbeitsgruppe Schwammstadt; o. D.  
(<https://www.schwammstadt.at/>) (aufgerufen am 16.02.2025)

**BMA BRUSSELS:** Brussels Productive City. Hrsg.: Brussels Bouwmeester Maître Architecte; Brüssel 2018  
([https://bma.brussels/app/uploads/2018/12/190620\\_UPDATE-Ville-productive\\_low-rescover-\\_pour-internet-1.pdf](https://bma.brussels/app/uploads/2018/12/190620_UPDATE-Ville-productive_low-rescover-_pour-internet-1.pdf)) (aufgerufen am 28.08.2024)

**BMK:** Österreich auf dem Weg zu einer nachhaltigen und zirkulären Gesellschaft, Die österreichische Kreislaufwirtschaftsstrategie; Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2022

**BMK:** Europäisches Verkehrsnetz TEN-T; Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2024  
(<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/international/publikationen/TEN-T.html#imageURL>) (aufgerufen am 04.08.2024)

**BMK:** Fachentwurf Zielnetz 2040, o. D.  
(<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html>) (aufgerufen am 14.02.2025)

**BMK:** Fortschrittsbericht 2023, nach Paragraf 6 Klimaschutzgesetz; Wien: Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2023  
([https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1054/imfname\\_1591870.pdf](https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVII/III/1054/imfname_1591870.pdf)) (aufgerufen am 10.09.2024)

**BMK:** Fortschrittsbericht 2024, nach Paragraf 6 Klimaschutzgesetz; Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2024  
([https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/III/62/imfname\\_1659434.pdf](https://www.parlament.gv.at/dokument/XXVIII/III/62/imfname_1659434.pdf)) (aufgerufen am 10.11.2024)

**BMK:** BMK Infothek, Klimastatusbericht: Wetterextreme nahmen 2023 in Österreich zu, o. D.  
<https://infothek.bmk.gv.at/klimastatusbericht-wetterextreme-nahmen-2023-in-oesterreich-zu/>  
(aufgerufen am 26.02.2024)

**BMK:** Masterplan Güterverkehr 2030, Eine Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplans 2030 für den klimaneutralen Güterverkehr; Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2023

**BMK:** Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V); Zusammenfassung TEN-V und CEF;  
Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie; Wien 2014

**DREXLER, Hans:** Beitrag aus dem IBA'27-Kuratorium, Zukunft der Vergangenheit – die Produktive Stadt; Internationale Bauausstellung 2027 StadtRegion Stuttgart GmbH; o.D  
(<https://www.iba27.de/hans-drexler-zukunft-der-vergangenheit-die-produktive-stadt/>) (aufgerufen am 10.02.2024)

**EUROPÄISCHE KOMMISSION:** Umsetzung des europäischen Grünen Deals, Auf dem Weg zu einem klimaneutralen Europa bis 2050; Europäische Kommission; o. D.  
(<https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/delivering-european-green-deal.de>) (aufgerufen am 24.01.2025)

**EUROPÄISCHES PARLAMENT:** Transeuropäische Netze Leitlinien; Europäisches Parlament; o. D.  
(<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/135/transeuropaische-netze-leitlinien>)  
(aufgerufen am 24.02.2024)

**GALLMETZER, Lorenz / POSCH, Christoph:** 175 Jahre Eisenbahn in Österreich - Vom Pferd zum Dampffros, Umweltfreundlich mobil in die Zukunft, Österreichs Bahnen unter Hochspannung; Hrsg.: ÖBB-Holding AG, 1. Auflage; ISBN 978-3-85033-679-6; Wien 2012

**GATSCHER - RIEDL, Gregor:** Bahnen im Süden Wiens, auf Schienen durch den Bezirk Mödling; Hrsg.: KRAL-Verlag GmbH, 1. Auflage; ISBN 978-3-99024-303-9; Berndorf 2015

**GERSTL, Sonja:** Die Wiener „GüterBim“: Das kurze Gastspiel der Transport-Straßenbahn in Industriemagazin - Nachrichten aus Österreichs Wirtschaft; Hrsg.: Industriemagazin - Nachrichten aus Österreichs Wirtschaft; Wien 2019 (<https://industriemagazin.at/artikel/die-wiener-gueterbim-das-kurze-gastspiel-der-transportstrassenbahn/>) (aufgerufen am 05.02.2024)

**GIERLINGER, Sylvia et al.:** Feeding and cleaning the city: the role of the urban waterscape in provision and disposal in Vienna during the industrial transformation, in Water History Vol. 5; Hrsg.: IWHA; 2013

**HAFEN WIEN:** Historisches; Hafen Wien; o. D.  
(<https://www.hafen-wien.com/de-at/home/unternehmen/historisches>) (aufgerufen am 15.08.2024)

**HAFEN WIEN:** Umschlag; Hafen Wien; o. D.  
(<https://www.hafen-wien.com/de/home/logistik-lager/umschlag>) (aufgerufen am 20.12.2024)

**HASELSTEINER, Edeltraud et al.:** VERTICALurbanFACTORY Innovative Konzepte der vertikalen Verdichtung von Produktion und Stadt, Teil 1: Produktion und Stadt im Kontext; Hrsg.: Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2020  
([https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/sdz\\_pdf/schriftenreihe-2020-9a-verticalurbanfactory.pdf](https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/sdz_pdf/schriftenreihe-2020-9a-verticalurbanfactory.pdf))  
(aufgerufen am 12.02.2025)

**HASELSTEINER, Edeltraud et al.:** VERTICAL URBAN FACTORY Innovative Konzepte der vertikalen Verdichtung von Produktion und Stadt; Hrsg.: URBANITY Architektur, Kunst, Kultur und Sprache; Wien 2019  
([https://www.urbanity.at/wp-content/uploads/2020/04/VERTICALurbanFACTORY\\_Booklet.pdf](https://www.urbanity.at/wp-content/uploads/2020/04/VERTICALurbanFACTORY_Booklet.pdf))  
(aufgerufen am 12.02.2025)

**HIRSCHMANN, Christoph et al.:** Nachhaltigkeitsbericht 2022 - Auszug aus dem Geschäftsbericht der ÖBB-Holding AG zzgl. Maßnahmen; Hrsg.: ÖBB-Holding AG; Wien 2023  
([https://presse.oebb.at/de/dam/jcr:c40ea549-4463-41f5-abc9-d91ba870fafa/OEBB\\_CSR2022\\_DE\\_web-links.pdf](https://presse.oebb.at/de/dam/jcr:c40ea549-4463-41f5-abc9-d91ba870fafa/OEBB_CSR2022_DE_web-links.pdf)) (aufgerufen am 17.08.2024)

**HOMEIER, Ina et al.:** Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 2050 Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung; Hrsg.: Magistrat der Stadt Wien; Wien 2019  
(<https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf>) (aufgerufen am 20.09.2024)

**HORN, Alfred / STERNHART, Hans / ROLLINGER, Friedrich:** Die Eisenbahnen in Österreich: offizielles Jubiläumsbuch zum 150jährigen Bestehen - Von den Anfängen bis 1938, Die DRB-Zeit, Zweiter Weltkrieg und Nachkriegszeit (Besatzungszeit), die Österreichischen Bundesbahnen ab 1955; Hrsg.: Bohmann Druck und Verlag Gesellschaft m.b.H. & Co. KG; ISBN 3 7002 0643 7; Wien 1986

**IGC:** Die ukrainischen Getreideausfuhren im Detail; International Grain Council; o. D.  
(<https://www.consilium.europa.eu/de/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/>)  
(aufgerufen am 16.02.2025)

**INAGRO:** Vertikale Landwirtschaft; Inagro; o. D.  
(<https://inagro.be/agrotopia/beschikbare-infrastructuur/vertical-farming>) (aufgerufen am 15.02.2025)

**JAHN, Harald:** Rasengleis Grüne Bänder durch Europas Städte machen den ÖV sympathisch und leiser in Regionale Schienen; Hrsg.: Regionale Schienen  
(<https://www.tramway.at/fachartikel/2013-06-04-RS-Rasengleise.pdf>) (aufgerufen am 26.02.2025)

**KAISER, Wolfgang et al.:** Die große Chronik - Eisenbahn in Österreich; Hrsg.: GeraMond Verlag GmbH; ISBN 978-3-86245-031-2; München 2016

**KANONIER, Arthur et al.:** Bodenstrategie für Österreich Strategie zur Reduktion der weiteren Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung bis 2030; Hrsg.: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK); Wien 2023 ([https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt\\_RO/OEREK\\_Bodenstrategie2024.pdf](https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20LWLD%20Abt_RO/OEREK_Bodenstrategie2024.pdf)) (aufgerufen am 10.09.2024)

**KAUPER, Ronald et al.:** Regionalprofil der Region "Wien Bratislava", Wirtschafts Universität Wien, Hrsg.: Institut für Regional- und Umweltwirtschaft Institute of Regional Development and Environment; Wien 2007  
([https://www-mlgd.wu.ac.at/sre-disc/sre-disc-2007\\_06.pdf](https://www-mlgd.wu.ac.at/sre-disc/sre-disc-2007_06.pdf)) (aufgerufen am 15.06.2024)

**KOVACIC, Gerald et al.:** Machbarkeitsstudie S-Bahn Ring Wien; Hrsg.: ÖIR GmbH; Wien 2022  
(<https://www.oir.at/wp-content/uploads/2024/01/801579-S-Bahn-Ring.pdf>) (aufgerufen am 16.12.2024)

**L2030+:** Güterkonsolidierung mit Hilfe neuer Geschäftsmodelle vorantreiben; Arbeitsgruppe Logistik 2030+; o. D. (<https://www.logistik2030.at/?page-id=1182>) (aufgerufen am 15.02.2025)

**LEISTNER, Philip et al.:** Leitfaden für Biodiversitätsfördernde Fassadenbegrünung - Wilde Klimawände für Stuttgart; Hrsg.: Universität Stuttgart, Institut für Akustik und Bauphysik, Institut für Landschaftsplanung und Ökologie; Stuttgart 2024 ([https://www.ilpoe.uni-stuttgart.de/files/241211\\_komprimiert\\_Leitfaden-fuer-biodiversitaetsfoerdernde-Fassadenbegruenung\\_DIGITAL.pdf](https://www.ilpoe.uni-stuttgart.de/files/241211_komprimiert_Leitfaden-fuer-biodiversitaetsfoerdernde-Fassadenbegruenung_DIGITAL.pdf)) (aufgerufen am 15.01.2025)

**MAGISTRAT DER STADT WIEN et al.:** STEP 2025, Fachkonzept Produktive Stadt; Hrsg.: Magistrats Abteilung 18; ISBN 978-3-903003-34-7; Wien 2017

**ERKER, Susanna et al.:** Wiener Klimafahrtsplan, Unser Weg zur klimagerechten Stadt; Hrsg.: Magistratsabteilung 20 Energieplanung der Stadt Wien; Wien 2022

**MANN, Gunter:** BuGG-Fachinformation „Biodiversitätsgründach“ Grundlagen, Planungshilfen, Praxisbeispiele; Hrsg.: Bundesverband GebäudeGrün e.V. (BuGG); München 2020  
([https://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/downloads/bugg-fachinfos/Biodiversitaetsgruendach/BuGG-Fachinformation\\_Biodiversitaetsgruendach\\_03-2020\\_1.pdf](https://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/downloads/bugg-fachinfos/Biodiversitaetsgruendach/BuGG-Fachinformation_Biodiversitaetsgruendach_03-2020_1.pdf))  
(aufgerufen am 15.01.2025)

**MUIR, Frances et al.:** Industrial Intensification Primer; Hrsg.: Greater London Authority; London 2017  
(<https://www.london.gov.uk/sites/default/files/industrialintensificationprimer.pdf>)  
(aufgerufen am 15.11.2024)

**MEISSL, Gerhard/ROTH, Ralf:** Großer Bahnhof: Wien und die weite Welt - Die Eisenbahn verändert die Stadt, die Stadt verändert die Eisenbahn; Die Stadt und die „bösen Stoff“ - zur Produktion des Wiener Stadtraums im Eisenbahnzeitalter; Hrsg.: Wien Museum; ISBN 9783707602128; Wien 2006

**MEISSL, Gerhard:** Industrie und Eisenbahn in Wien: von den Anfängen bis 1938 in Wiener Geschichtsblätter 1987/5; Hrsg.: Wiener Geschichtsblätter; Wien 1987

**NACTO** et al.: Global Street Design Guide; National Association of City Transportation Officials, Global Designing Cities Initiative; Hrsg.: Washington, Covelo, London, Island Press; ISBN 978-1-61091-701-8; 2016

**NERMUTH**, Julia et al.: Nachhaltige Urbane - Logistik in Wien Technologie Report; Hrsg.: Wirtschaftsagentur Wien; Wien 2021 ([https://wirtschaftsagentur.at/fileadmin/user\\_upload/wirtschaftsagentur-at/Downloads/Technologie-Reports/Deutsch/Nachhaltige\\_Urbane\\_Logistik\\_in\\_Wien\\_Technologiereport\\_DE.pdf](https://wirtschaftsagentur.at/fileadmin/user_upload/wirtschaftsagentur-at/Downloads/Technologie-Reports/Deutsch/Nachhaltige_Urbane_Logistik_in_Wien_Technologiereport_DE.pdf)) (aufgerufen am 11.11.2024)

**ÖBB**: Ausbau Mödling - Meidling; ÖBB Holding AG; o. D. (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/ausbau-meidling-moedling/rund-um-die-planung>) (aufgerufen am 11.02.2025)

**ÖBB**: Güterzentrum Wien Süd; ÖBB-Holding AG; o.D. (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/gueterzentren-und-terminals/gueterzentrum-wien-sued>) (aufgerufen am 20.12.2024)

**ÖBB**: Pottendorfer Linie; ÖBB-Holding AG; o. D. (<https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/pottendorfer-linie>) (aufgerufen am 11.02.2025)

**RAFFLER**, Clemens et al.: Masterplan Gehen Liesing Fußverkehrskonzept für den 23. Wiener Gemeindebezirk; Hrsg.: Magistratsabteilung 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien; Wien 2024 ([https://www.wienzuffuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2024/07/240610\\_MPG\\_Liesing\\_Dokument\\_final.pdf](https://www.wienzuffuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2024/07/240610_MPG_Liesing_Dokument_final.pdf)) (aufgerufen am 16.12.2024)

**RAUMPOSITION** et al.: Strukturkonzept Rothneusiedl - Herausforderungen und Zielsetzungen für die Entwicklung eines Modellstadtteils für Klimaschutz und Klimaanpassung; Hrsg.: Stadtentwicklung Wien MA 21 A; Wien 2021; (<https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/rothneusiedl-stek-beschlussteil.pdf>) (aufgerufen am 09.09.2024)

**REMIHUB**: RemiHub - Idee & Konzept; RemiHub Konsortium; o. D (<https://www.remihub.at/?page-id=29>) (aufgerufen am 14.02.2025)

**REPARATURNETZWERK WIEN**: Reparaturnetzwerk schützt das Klima: minus 12.300 Tonnen CO2 im Jahr 2023, o. D. (<https://www.reparaturnetzwerk.at/minus-12300-tonnen-co2-im-jahr-2023/>) (aufgerufen am 11.02.2025)

**RULAND**, Gisa et al.: Studie Gemma Gürtel 2030+; Hrsg.: Die Grünen Wien; Wien 2023 (<https://wien.gruene.at/wp-content/uploads/2024/01/gurtel-studie-web.pdf>) (aufgerufen am 09.09.2024)

**SAILER**, Matthias: Der Hafen Wien; Hrsg.: Verlag Notring der wissenschaftlichen Verbände Wiens; Stadt Wien 1959

**SCHLÖSS**, Erich et al.: Die Wiener Stadtbahn: Wiental- und Donaukanalline; Magistrat der Stadt Wien, Hrsg.: Magistratsabteilung 18 Stadt Wien 1987

**SCHWARZL**, Bettina et al.: SUM-FOOD: Regionale Lebensmittelpfade am Beispiel der Stadt Wien für die Produktgruppe Gemüse- Zusammenfassung; Hrsg.: Umweltbundesamt; Wien 2017 (<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0621bfz.pdf>) (aufgerufen am 17.09.2024)

**SIEVERTS**, Thomas: Zwischenstadt - zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, 4. Aufl; Hrsg.: Bauverlag Birkhäuser; ISBN 978-3-7643-6393-2; Berlin 2013.

**SMART CITY WIEN**: Mobilität & Verkehr; Stadt Wien; o. D. (<https://smartcity.wien.gv.at/mobilitaet-verkehr/>) (aufgerufen am 10.02.2025)

**STADT WIEN:** Centrope; Stadt Wien; o. D.  
(<https://www.wien.gv.at/wirtschaft/eu-strategie/centrope.html>) (aufgerufen am 10.09.2024)

**STADT WIEN:** Lebensmittelmärkte; Stadt Wien; o. D.  
(<https://www.wien.gv.at/freizeit/einkaufen/maerkte/lebensmittel/>) (aufgerufen am 15.02.2025)

**STADT WIEN:** Warenaußenhandel nach Produkthauptgruppen in Wien seit 2020; Stadt Wien; o. D.  
(<https://www.wien.gv.at/statistik/wirtschaft/tabellen/aussenhandel-produkt-zr.html>)  
(aufgerufen am 04.08.2024)

**STADT WIEN:** Wiener Klimagesetz; Stadt Wien; o. D.  
(<https://www.wien.gv.at/umwelt/klimagesetz>) (aufgerufen am 05.09.2024)

**STADT ZÜRICH:** Cargo-Tram und E-Tram, o. D.  
(<https://www.stadt-zuerich.ch/de/umwelt-und-energie/entsorgung/wo-und-wann-entsorgen/cargo-e-tram.html>) (aufgerufen am 12.06.2024)

**STEJSKAL-TIEFENBACH, Maria et al.:** Biodiversitäts-Strategie Österreich 2030+; Hrsg.: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie; Wien 2022;

**URBAN CATALYST GMBH et al.:** Urbane Resilienz in der Praxis Impulse für die Stadt im Wandel; Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Bonn 2024  
([https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2024/urbane-resilienz-in-der-praxis-dl.pdf;jsessionid=9E61C799B77F7B9EE94F989A5701D010.live11312?\\_\\_blob=publication-File&v=3](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2024/urbane-resilienz-in-der-praxis-dl.pdf;jsessionid=9E61C799B77F7B9EE94F989A5701D010.live11312?__blob=publication-File&v=3)) (aufgerufen am 24.01.2025)

**VCÖ:** Mobilität mit Zukunft - Güterverkehr auf Klimakurs bringen in Mobilität mit Zukunft 2020 - 03; Hrsg.: VCÖ; Wien 2020

**VCÖ:** Mobilität mit Zukunft - Effiziente City Logistik zum Standard machen in Mobilität mit Zukunft 2023 - 01; Hrsg.: VCÖ; Wien 2023

**VCÖ:** Mobilität mit Zukunft - Energiewende im Verkehr voranbringen in Mobilität mit Zukunft 2021 - 04; Hrsg.: VCÖ; Wien 2021

**VCÖ:** Factsheet - Kapazitäten auf der Schiene im Güterverkehr erhöhen, 2024 - 14; Hrsg.: VCÖ; Wien 2024

**VEREIN ZUKUNFTSHOF ROTHNEUSIEDL:** Identitätsstiftendes Stadtteilzentrum -Die essbare Stadt Rothneusiedl; Verein Zukunftshof Rothneusiedl; o. D.  
(<https://www.zukunftshof.at/rothneusiedl>) (aufgerufen am 08.02.2025)

**VIE:** Cargo Facts & Informationen - Cargo Leistungen am Flughafen Wien; Vienna AirportCity; o. D.  
(<https://www.airportcity.at/cargo/cargo-facts-informationen>) (aufgerufen am 20.12.2024)

**WE MADE THAT:** Industrial Intensification and Co-Location Guidance - Testing innovative industrial planning policies to deliver the space London needs; We made that LLP; o. D.  
(<https://www.wemadethat.co.uk/projects/industrial-intensification-and-co-location>)  
(aufgerufen am 24.02.2025)

**WELT:** Seefrachtraten steigen nach Angriffen im Roten Meer; WELT; o. D.  
(<https://www.welt.de/politik/ausland/article249347138/Nahost-Konflikt-Seefrachtraten-steigen-nach-Angriffen-im-Roten-Meer.html>) (aufgerufen am 16.02.2025)

**WIESHOFER, Isabel et .:** STEP 2025 - Fachkonzept Grün- und Freiraum; Hrsg.: Magistrat der Stadt Wien; ISBN 978-3-902576-95-8; Wien 2015

**WKO:** Abfalltransporte mit der Bahn - Novelle des Abfallwirtschaftsgesetzes: Verpflichtende Bahntransporte für Abfälle; Wirtschaftskammer Österreich; o. D.  
(<https://www.wko.at/oe/handel/sekundaerrohstoffhandel/abfalltransporte-mit-der-bahn>)  
(aufgerufen am 08.02.2025)

**WKO:** Verwerfungen in Lieferketten bremsen Aufschwung; Wirtschaftskammer Österreich; o. D.  
(<https://www.wko.at/sbg/aussenwirtschaft/verwerfungen-lieferketten#heading-Bremskloetze-Liefereng-paesse-und-Rohstoffknappheit>) (aufgerufen am 08.02.2025)

### **Online - Enzyklopädien**

**STADTWIKI DRESDEN:** CarGo Tram Dresden, in Stadtwiki Dresden  
(<https://www.stadtwikidd.de/wiki/CarGoTram#:~:text=Die%20CarGoTram%20war%20eine%20G%C3%BCterstra%C3%9Fenbahn,VW%2DLogistikzentrum%20im%20Stadtteil%20Friedrichstadt.>)  
(aufgerufen am 02.06.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Donauuferbahn, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Donauuferbahn>) (aufgerufen am 15.08.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Eisenbahn, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Eisenbahn&oldid=930676>)  
(aufgerufen am 15.08.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Großmarkthalle, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Gro%C3%9Fmarkthalle&oldid=872048>)  
(aufgerufen am 17.08.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Güterterminal Wien-Inzersdorf, in Wien Geschichte Wiki;  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/G%C3%BCterterminal-Wien-Inzersdorf>)  
(aufgerufen am 04.09.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Nord-Westbahn, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Nordwestbahn&oldid=367992>)  
(aufgerufen am 01.08.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Straßenbahn, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stra%C3%9Fenbahn>) (aufgerufen am 05.02.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** U-Bahn, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/U-Bahn>) (aufgerufen am 05.02.2024)

**WIEN GESCHICHTE WIKI:** Wald- und Wiesengürtel, in Wien Geschichte Wiki  
(<https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wald-und-Wieseng%C3%BCrtel>) (aufgerufen am 05.02.2024)

**WIKIPEDIA:** Schlepfbahn Liesing, in Wikipedia  
(<https://de.wikipedia.org/wiki/Schlepfbahn-Liesing>) (aufgerufen am 01.10.2024)