



# der Triester Fluss



## Autor:innen

-  Pia Houben · 11801036 
-  Marlis Merkswohl · 11823534
-  Julian Sonnleitner · 11913094   
-  Niko Ugljanin · 11925944

## Betreuer:innen

 Mara Haas

 Fachbereich Örtliche Raumplanung

 Emilia Bruck

 Fachbereich Örtliche Raumplanung

 Robert Luger

 3:0 Landschaftsarchitektur

 Christoph Kirchberger

 Fachbereich MOVE

 Justin Kadi

 Fachbereich Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

 Rudolf Scheuvs

 Fachbereich Örtliche Raumplanung

 Paul Klema

 Tutor

280.934 Räumliche Entwicklungsplanung Triester Straße WS 2021/22



architektur +  
raumplanung

# Inhaltsverzeichnis

Prolog	4
<b>ERKUNDUNG</b>	<b>10</b>
Struktur	26
<b>THESEN</b>	<b>32</b>
Keine Verbindungsfunktion	34
Monofunktional & flächenintensiv	52
Ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume	70
<b>LEITSÄTZE &amp; LEITBILD</b>	<b>82</b>
Ein Fluss für alle!	84
Ein Fluss, der lebenswert ist!	86
Ein Fluss, ein Raum!	90
Leitbild	94
<b>MAßNAHMEN</b>	<b>98</b>
Triester Viertel Grande	100
Winzersdorf	104
Wödlinger Teich	108
Quellenverzeichnis	112





**Der Triester Fluss** – früher eine Lebensader des Wiener Südens, der sich durch das Umland schlängelte, durch verschiedene Orte floss und ein Grundpfeiler für das dortige Leben war.

Doch mit der Zeit veränderte sich der Fluss. Er musste sich neuen Ideen anpassen, der Idee des „Flusses der langen Wege“, alles sollte sich auf eine Funktion spezialisieren, um möglichst effizient zu sein und Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Rund um die ehemalige Flusslandschaft wurde gebaut: Einkaufszentren, Industriegebiete, Sportzentren, Einfamilienhäuser ... monofunktional und flächenintensiv. Die Flusslandschaft ist zu *einem* Siedlungsraum mit einer Vielzahl historischer Ortskerne und monofunktionaler Zentren zusammengewachsen. Der Fluss selbst wurde in ein Korsett gezwängt und sollte nunmehr lediglich strömen. Und zwar schnell.

Wo sich früher Wasser sammelte, Sedimente ablagerten und das Leben in seiner Vielfalt sprießte, ist heute dafür kein Platz mehr. Kein Platz für langsamere Fließgeschwindigkeiten. Kein Platz für das Stehenbleiben. Kein Platz für das Leben.

zu den Ampeln  
zu viele Meter  
hin zum Ziel  
dutzende Autos

eine rasende Blechwand  
in den Ohren dröhnt es laut  
**PLÖTZLICH**  
eine Lücke in der Kolonne  
du denkst, die Luft ist rein  
der Impuls schiebt dich vor

doch auf halbem Weg  
kommen die Lichter von beiden Seiten  
nun steckst du fest  
die sonst so verhasste Sperrlinie  
wird zur Retterin in Not

du bist hier nicht mehr  
als ein Störfaktor im Strom  
dann gibt dir jemand eine Chance  
jetzt aber eine Melange!

???-STADT



Der Vorhang Badner Bahn

Ab hier ist die Badner Bahn extrovertiert

STADT-GRÜN



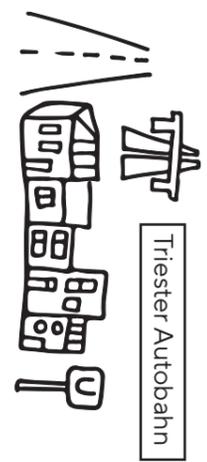
Baum-Tunnel

Wo ist der Park-Eingang?

STADT-STADT



Zweigeteilte



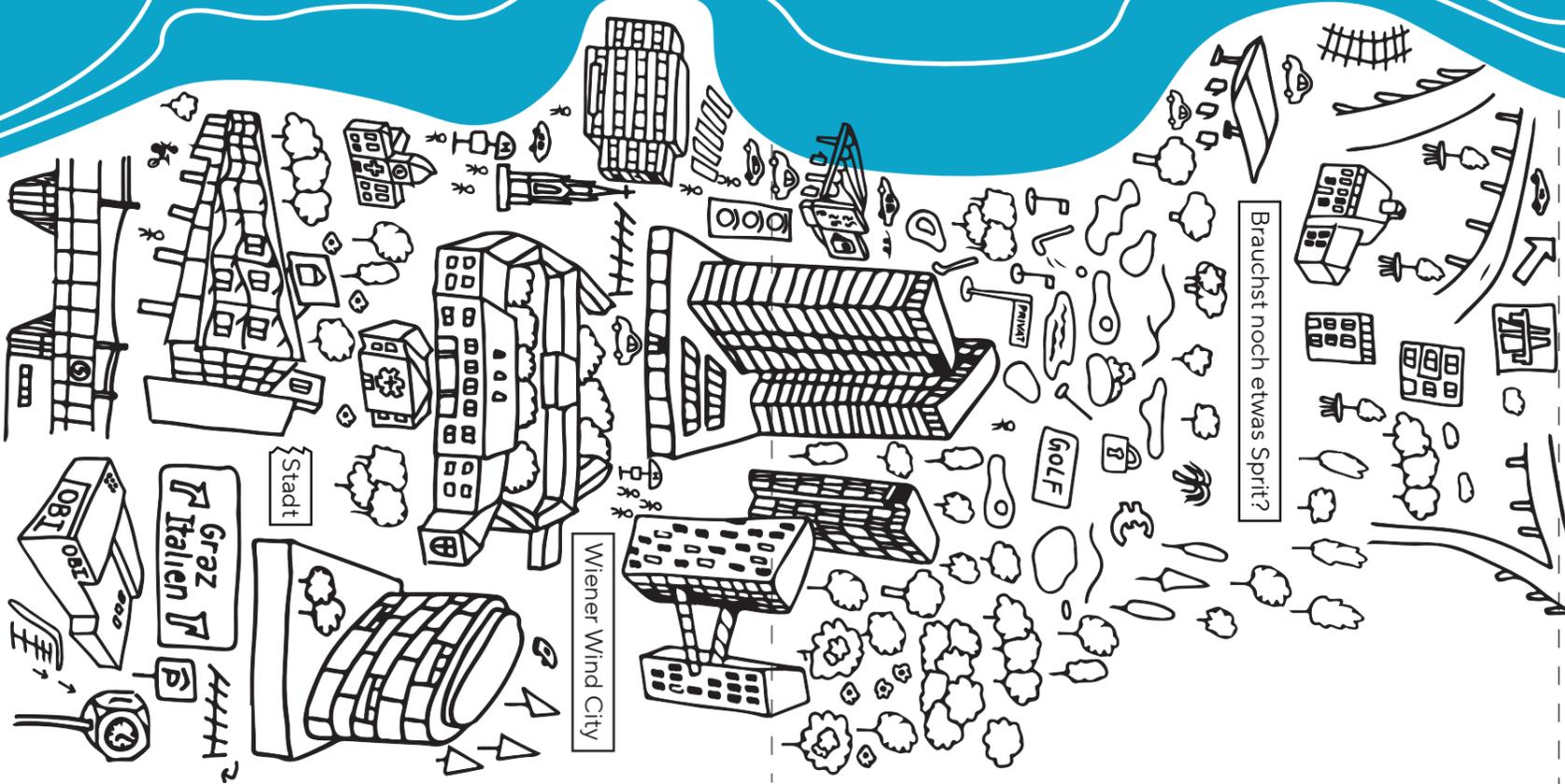
Triester Autobahn

Siebenhirten, bist du das?



Das Dorf der Autos

Brauchst noch etwas Spirit?



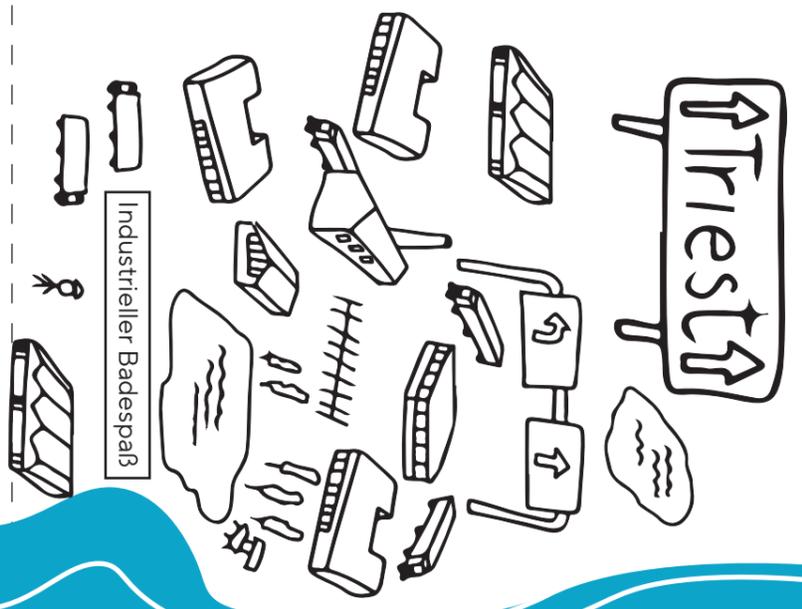
Wiener Wind City

Stad

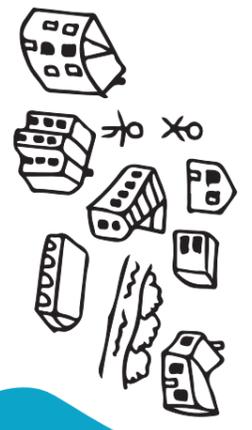
Graz Italien

08T 083T

INDUSTRIE-STADT



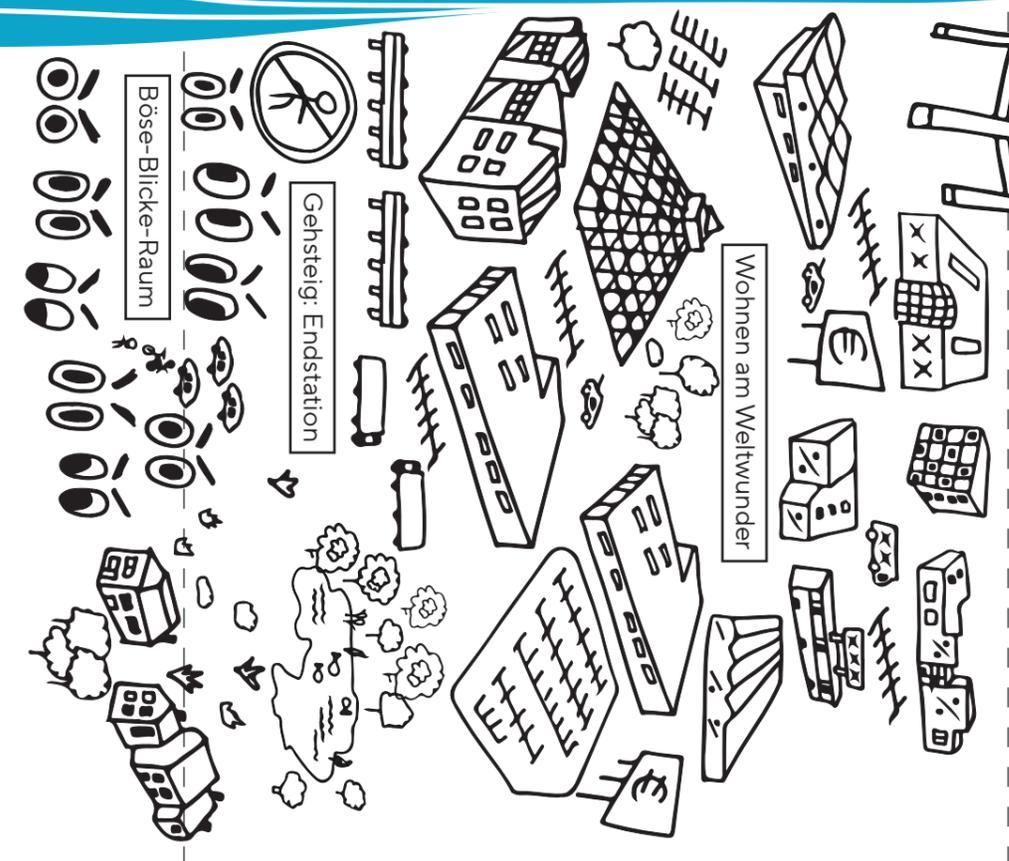
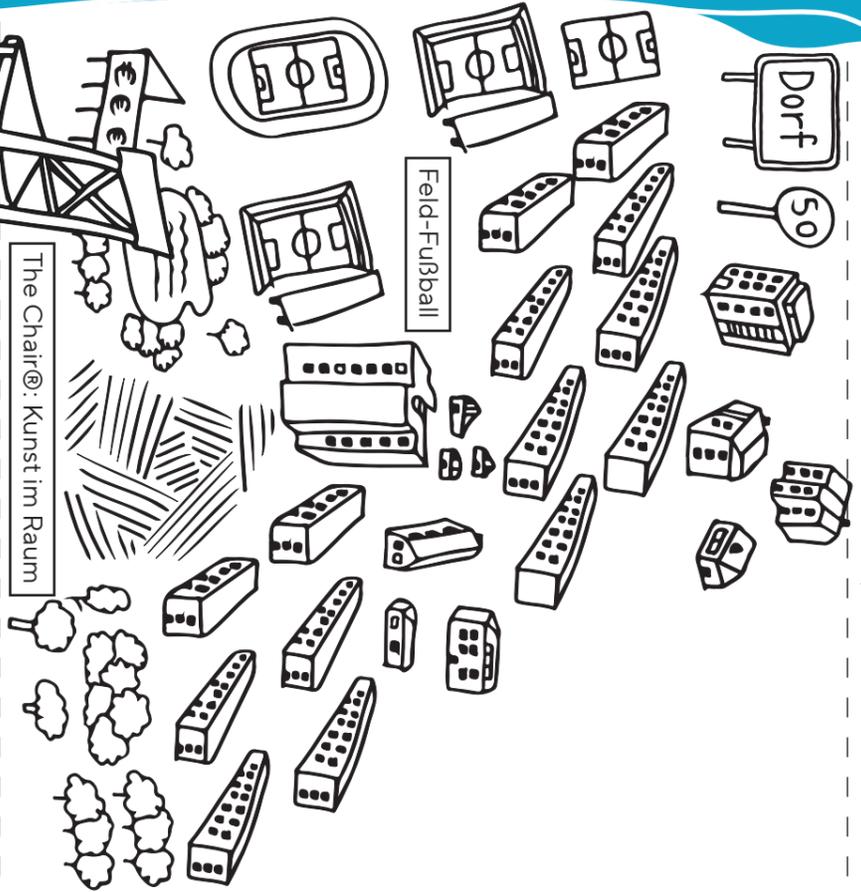
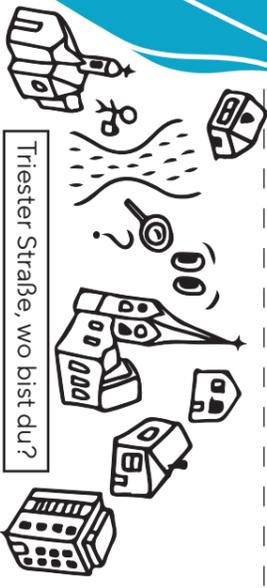
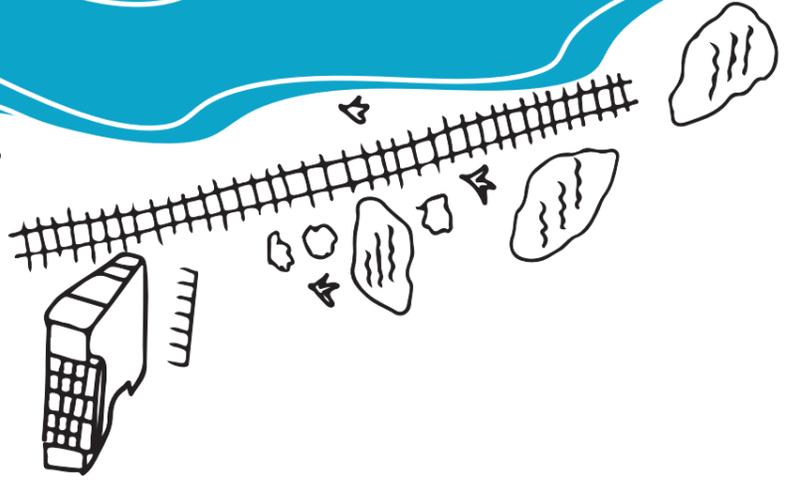
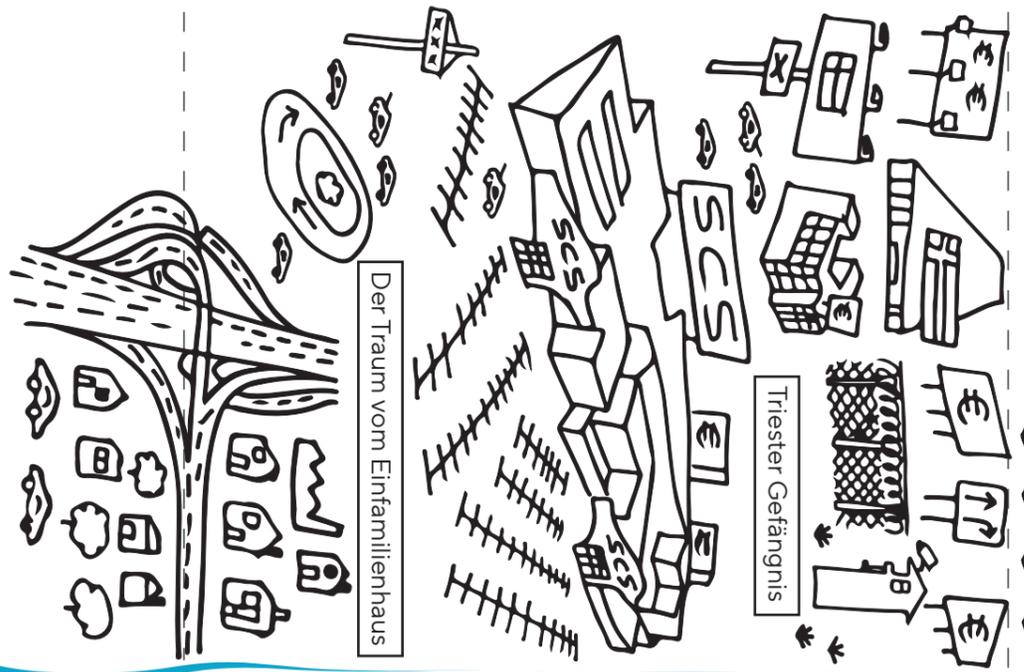
STADT-DORF



PLAN-STADT



KAUF-STADT





Zu Beginn jedes raumplanerischen Projektes steht die **Annäherung, Erkundung und das Sich-vertraut-Machen** mit dem betroffenen Raum. Um unsere *eine* eigene, spezifische Lesart der Triester Straße zu entwickeln, haben wir uns also – bewaffnet mit Kartengrundlagen, Fotoapparat, Videokamera, Zettel und Stift – in wetterfester Kleidung und vor allem mit großer Neugierde im Gepäck aufgemacht, die nicht unbekannte Straße und ihre weniger bekannte Umgebung zu durchforsten.

Möglichst umfassende und vielschichtige Eindrücke zu sammeln war uns dabei ein großes Anliegen, weshalb wir für unsere Expeditionen verschiedenste Möglichkeiten der Mobilität nutzen. Sei es von der eigenen Haustüre bis zum Treffpunkt beim Knoten Inzersdorf durchgehend **auf dem Fahrrad**, oder einen Teil der Strecke **mit der S-Bahn**, um sich dann von Meidling aus in den Sattel zu schwingen.

Auch **zu Fuß** reichte die Bandbreite an zurückgelegter Wegstrecke von Querungen der Straße, um von einem Ortszentrum ins nächste zu gelangen, bis hin zu einem Marsch entlang der Triester Straße vom Matzleinsdorfer Platz zum Ozean – unserem selbsternannten südlichen Endpunkt des Betrachtungsraumes.

Natürlich haben wir uns auch dem Angebot an **öffentlichen Verkehrsmitteln** bedient und die Strecke via Badner Bahn passiert, genauso wie wir den Verkehrsfluss **in einem privaten PKW** miterlebt haben.

Unsere Besichtigungen fanden also in verschiedensten Rahmen statt – nicht nur was die Art der Fortbewegung, sondern auch, was Wetter, Tageszeit, Gruppenkonstellation oder die persönlichen Befindlichkeiten betrifft.

# Erkundung →



Der Matzleinsdorfer Platz wirkt mit seinen bis zu 8 Spuren, den zahlreichen Abbiegemöglichkeiten und dem hohen Verkehrsaufkommen ganz schön unübersichtlich. Da kommt einem die orange leuchtende Kiste, in welcher der Baumarkt OBI beheimatet ist, gerade recht als Anker der Orientierung.

Den direkt an die Straße grenzenden Friedhof Matzleinsdorf sowie die dahinter liegenden Gründerzeitbauten nimmt man hingegen kaum wahr, und so gehen auch die rar gesäten Grünflächen völlig im vorbei strömenden Verkehr unter.

Erhebt man den Blick, so glänzen gläserne Fassaden moderner Bürotürme im Licht. Hinter einer solchen Fassade versteckt sich – kaum erkennbar – auch die Klinik Favoriten vor der geräusch- und geruchsträchtigen Straßenszenerie.



# STADT-STADT



# STADT-GRÜN





Kaum zu glauben, aber diese paradiesische Grünoase liegt an den Toren zur Stadt, der Übergang zwischen Autobahn und Gründerzeitviertel. Ist es auch von der Straße aus so gut wie nicht zu erkennen, so weiß man spätestens, wenn man die rund 30 Meter hohen Wohnhäuser der Biotop City oder das eben diese von der Straße abschirmende Bürogebäude „The Brick“ der Wienerberger Group erkennt – hier befindet sich das Naherholungsgebiet Wienerbergteich.

Auch auf der gegenüberliegenden Seite grünt es in diesem Abschnitt, jedoch ist das Golfplatzareal des City & Country Clubs Wienerberg im Gegensatz zum Erholungsgebiet rund um den Teich nicht öffentlich zugänglich. Die vierspurige Straße wird hier nicht nur von Bepflanzung gesäumt, sondern auch von einem Radweg, der allerdings aufgrund seiner Neigung und seines Bodenbelags nicht jeden zu entzücken vermag.



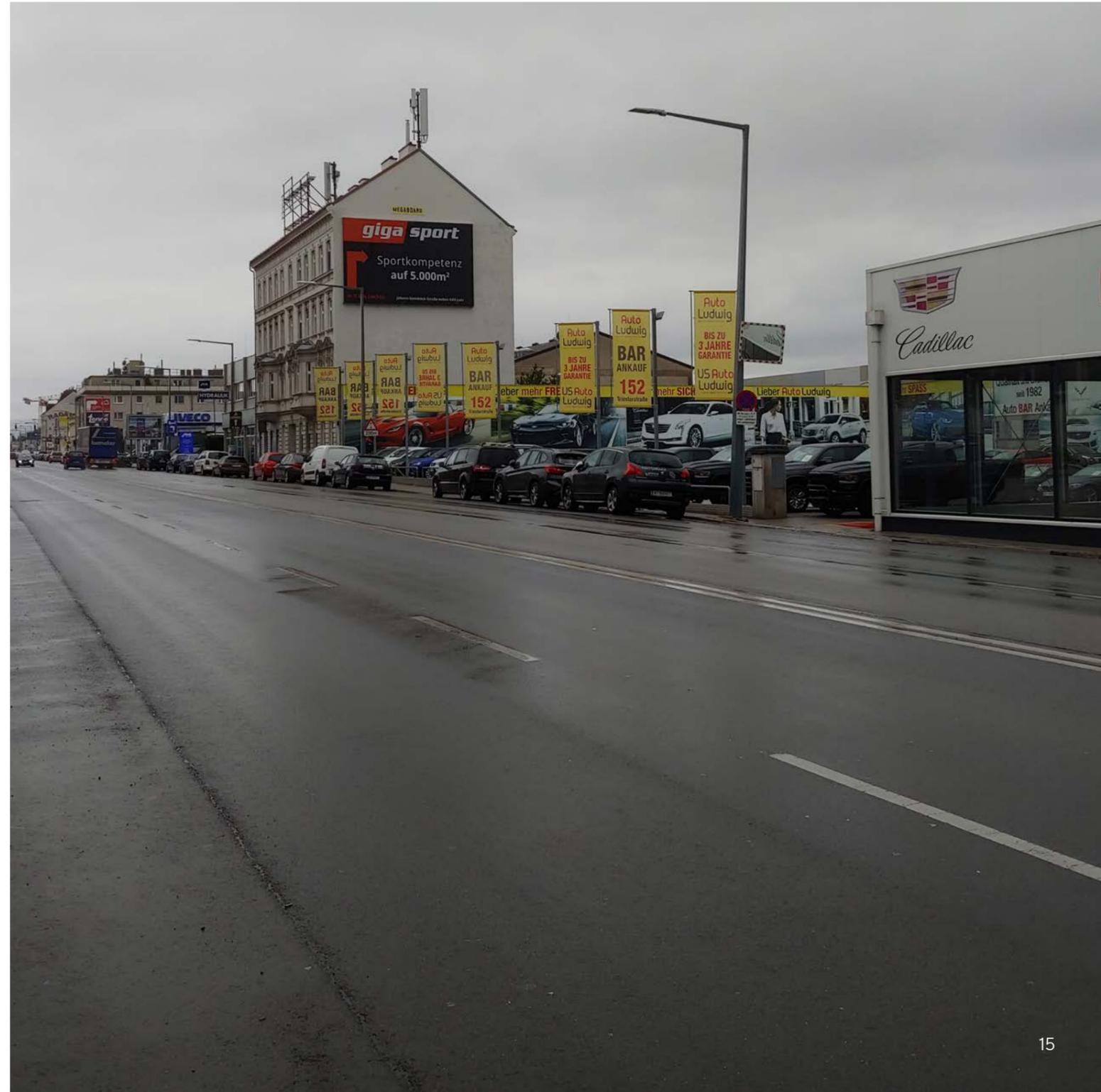
Ab dem Autobahnknoten Inzersdorf, unter dem man beim zweiten Hinschauen den Draschepark entdecken kann, reihen sich Gewerbekisten aneinander, die sich zu großen Teilen dem Zweck des motorisierten Individualverkehrs verschrieben haben. Gebrauchtwagenhändler, Shops für Motorradzubehör, Werkstätten etc. Zwischen ihnen immer wieder große Freiflächen, die als Parkplätze bzw. Ausstellflächen der Autohändler dienen.

Auch Lusthäuser lassen sich entlang der Straße identifizieren, genauso wie Wohnsiedlungen mit Einfamilienhäusern, die man so genauso gut in einer Ortschaft weit außerhalb der Stadtgrenze vermuten könnte. Ein schwer zusammenfassender Abschnitt der Straße, der sich – vor allem in den hinteren Reihen – immer wieder mit einem anderen Gesicht präsentiert.

Auf der Straße selbst ändert sich vor allem an der Kreuzung mit der Altmannsdorfer Straße das Bild, denn ab hier verläuft die Strecke der Badner Bahn direkt auf der Triester Straße. Ihre Gleise stellen für Querungsversuche eine tatsächliche Barriere dar und wenn die Bahn selbst vorbeirauscht, hat man das Gefühl ein Vorhang wird zu- und wieder aufgezo-gen. Nächste Szene!



# ???-STADT



# KAUF-STADT





Es lässt sich darüber streiten, welches Objekt den Titel „Wahrzeichen der Kaufstadt“ mehr verdient hätte. Der überdimensionale und schon von Weitem zu erkennende rote XXXLutz-Sessel, oder doch die Pyramide Vösendorf, die – vor allem von der sie umgebenden Wohnsiedlung aus betrachtet – wie ein regionales Weltwunder situiert zu sein scheint.

Sonntags herrscht hier Flaute, die enormen Parkflächen rund um die SCS erzeugen eine gähnende Leere – ganz im Gegenteil zu den restlichen Tagen der Woche. Während besonders konsumintensiver Zeiten kann man die Autos auf der Suche nach leeren Lücken kreisen sehen und nicht selten staut es sich schon auf den Anfahrtsstraßen.

Dieses Eldorado des Konsums zieht Menschen in bundeslandübergreifendem Radius an – und emissionsreiche Konsequenzen für die hier lebende Bevölkerung mit sich. Als Fußgänger:in zieht man hier eindeutig den Kürzeren, die Möglichkeiten auf die andere Seite der Straße bzw. der Badner Bahn zu kommen sind mit einer Unterführung sehr dünn ausgestaltet.



Am ehesten konnotiert man die Südstadt wohl mit dem in vorderster Front zur Straße stehenden Fußballstadion. Dass sich dahinter auch eine durchgeplante Wohnsiedlung befindet, die mit ihren Zeilenbauten im menschlichen Maßstab, einem Café und kleinen Shops im Zentrumsgebäude sowie den als Abstandsflächen dienenden Grünflächen eine Gartenstadt aus den 1960er Jahren verkörpert, wagt man von der Straße aus kaum zu erwarten.

Kommt man sich hier nämlich mangels fehlendem Fuß- oder gar Radweg und sehr rar gesäten Überquerungsmöglichkeiten als Mensch den vorbeifließenden Fahrzeugen noch eindeutig untergeordnet vor, so ändert sich dieser Fokus, sobald man in die Flachbausiedlung hinter der EVN-Zentrale einbiegt.



# PLAN-STADT



# STADT-DORF





Wie auf wundersame Art und Weise verringert sich die zuvor an eine Autobahn erinnernde Triester Straße nun von insgesamt vier auf zwei Spuren und passiert so den Ortskern von Wiener Neudorf. Immer noch in Begleitung der Badner Bahn schlängelt sie sich hier an einem Blumenhändler, der Kirche und dem alten Rathaus vorbei.

Was ein Stück weiter nördlich noch als lebensmüdes Unterfangen bezeichnet werden könnte, gehört hier zum alltäglichen Leben: das Zufußgehen entlang der Triester Straße. Ermöglicht wird dies durch Gehsteige sowie Übergänge, die eine Querung der deutlich verschmälerten Straße zumindest stellenweise vereinfachen.



Hier beginnt eine eigene, wiederum ganz andere Welt als an allen Straßenabschnitten zuvor. Industriekisten bilden zusammen mit den zwischen ihnen verlaufenden Straßen, die allesamt durch Nummern anstatt durch Namen gekennzeichnet sind, ein in sich geschlossenes Raumgefüge: das Industriezentrum Niederösterreich Süd, kurz IZ. In diesen Breiten wagt man sich ohne die sichere Hülle eines Autos oder Busses nicht wirklich hinein und das nicht nur aufgrund der Verwirrungs- bzw. Verirrungsgefahr.

Da biegt man doch lieber ein Stück weiter südlich ein, nämlich beim Ozean. Dieses Juwel inmitten grüner Natur ist wie ein kleines Stück Urlaub, direkt neben dem Arbeitsplatz. Erreichen kann man ihn grundsätzlich nach wenigen Gehminuten von der Station der Badner Bahn aus, aufgrund des Industriezentrums und der damit verbundenen Verkehrslogistik überwiegt auf diesem Straßenabschnitt aber erneut der MIV.



# INDUSTRIE-STADT

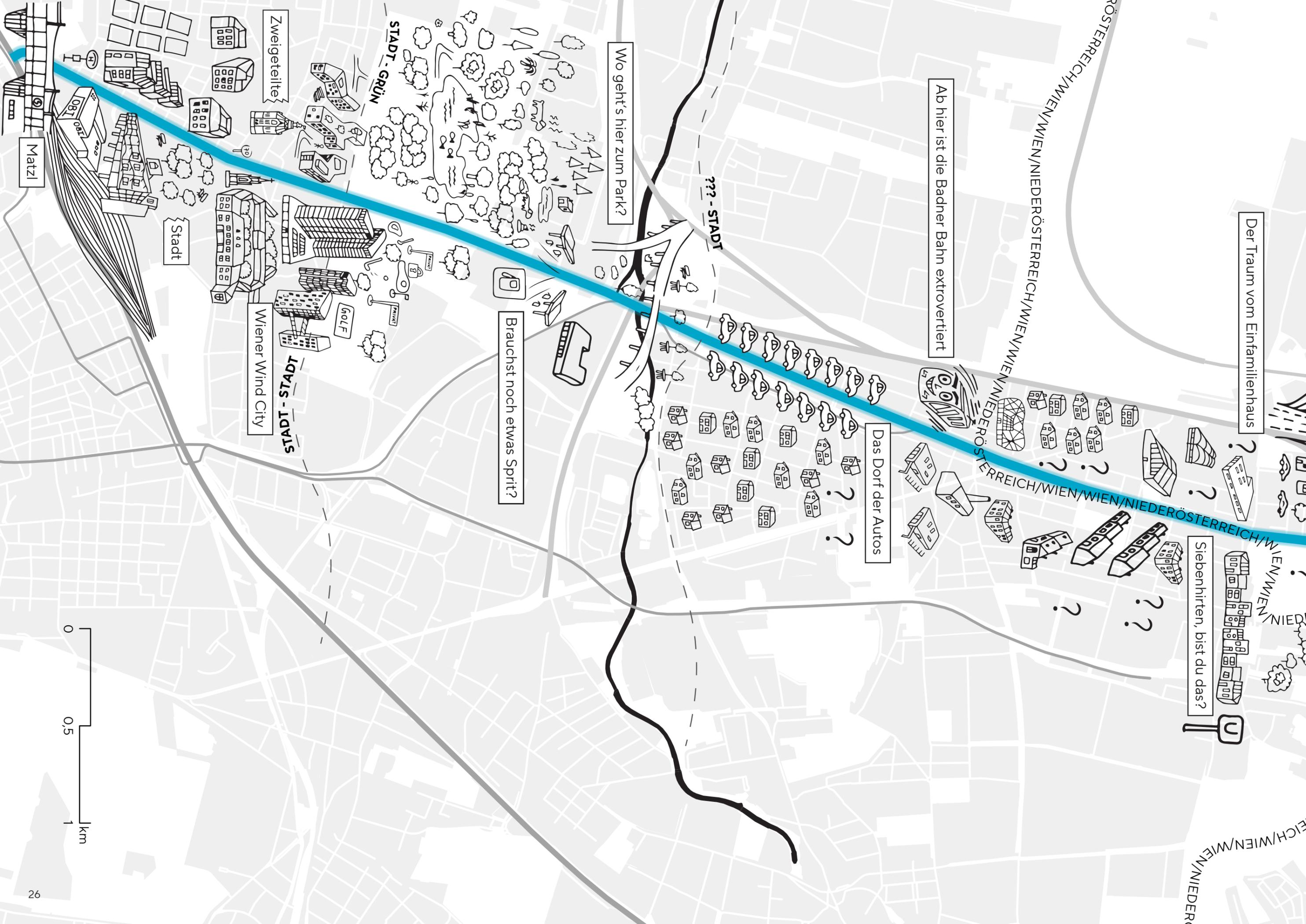




So wie sich ein Fluss im Fortgang seines Fließens facettenreich entwickeln kann, so zeigt sich auch die Triester Straße während ihrem Verlauf immer wieder von einer anderen Seite.

Nicht unabhängig vom Faktor Zeit spiegelt die gebaute Umgebung, ihre Nutzung und auch die Straßenfläche selbst verschiedenste Bedürfnisse einer Stadt und ihrer Bewohner:innenschaft wider.

**Struktur →**



Der Traum vom Einfamilienhaus

Siebenhirten, bist du das?

Ab hier ist die Badner Bahn extrovertiert

Das Dorf der Autos

Wo geht's hier zum Park?

Brauchst noch etwas Sprit?

Wiener Wind City

Stadt

Matzli

Zweigeteilte

STADT - GRÜN

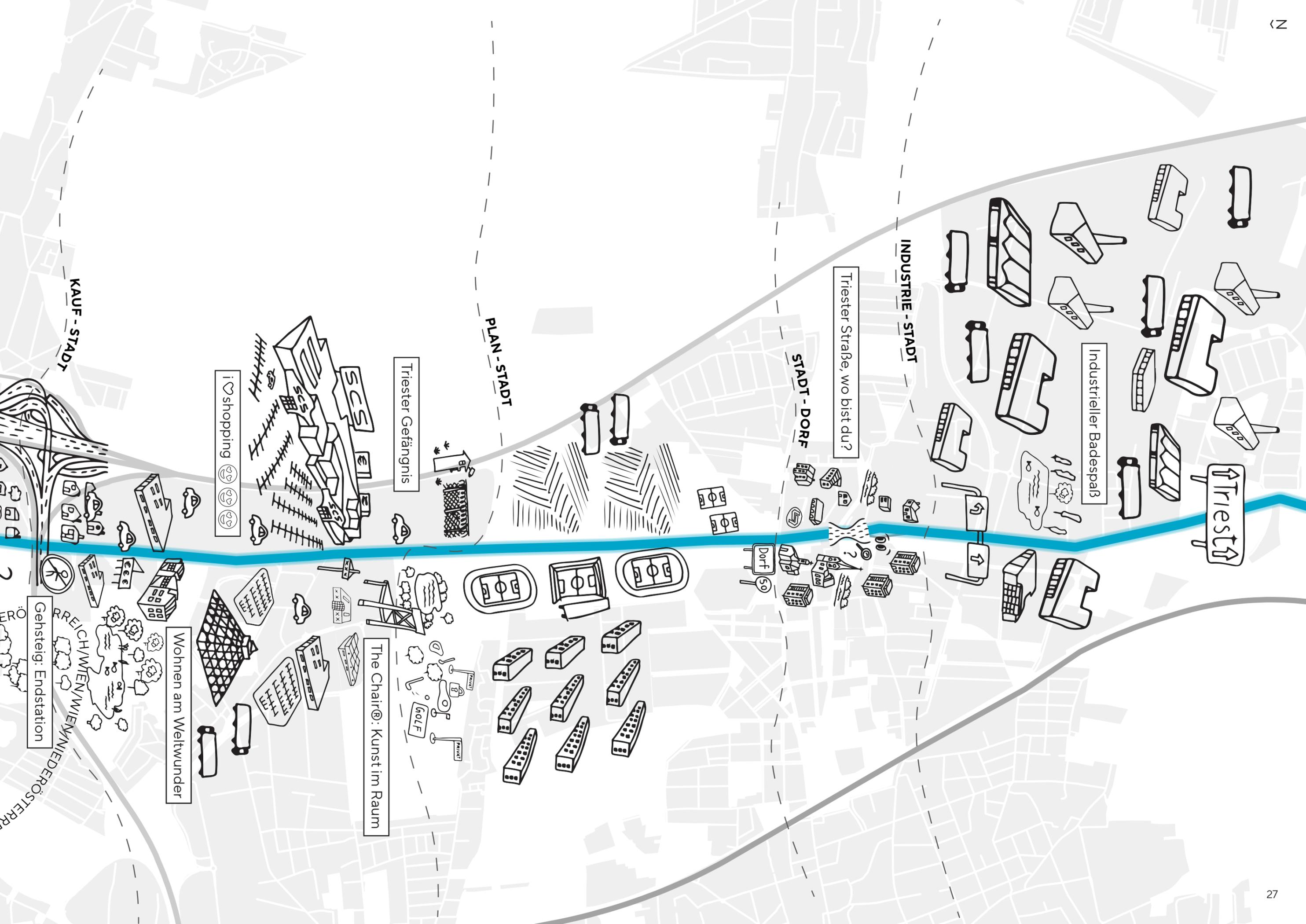
?? - STADT

STADT - STADT

GOLF

PAVILL

0 0,5 1 km



KAUF-STADT

! shopping

Triester Gefängnis

PLAN-STADT

STADT-DORF

Triester Straße, wo bist du?

INDUSTRIE-STADT

Industrieller Badespaß

Triester

Gehsteig: Endstation

Wohnen am Weltwunder

The Chair@: Kunst im Raum

# Der Triester Fluss?

Nahe zur Kernstadt ist am Ursprung der Triester Straße nicht nur durch den Verkehrsknotenpunkt Matzleinsdorfer Platz der urbane Charakter noch stark spürbar. Vor allem auch die Blockstruktur aus der Gründerzeit zeugen von dichter Besiedelung, die weit in die Vergangenheit reicht.

Wichtige Versorgungseinrichtungen, die allerdings größere Flächen in Anspruch nehmen, wie etwa der Krankenhauskomplex der Klinik Favoriten, Gruppen von Hochhäusern, die Büroräume beherbergen, Baumärkte und etliche Tankstellen lassen sich als Gegenspieler zu den engmaschigen Rastern Innerfavoritens deklarieren.

Die Triester Straße verläuft wie ein Raumteiler zwischen den konträren Räumen und hat vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen und die vielen Fahrspuren eine Barrierewirkung.

In Kontrast zueinander stehen auch der George-Washington-Hof – ein Gemeindebau aus den 1930er Jahren – und die jüngst fertiggestellte Biotope City am Wienerberg. Doch auch in diesem Abschnitt ist Wohnen nicht alles, abermals säumen hochgeschosßige Bürogebäude den Straßenrand. Ein abruptes Ende findet die Bebauung dann durch großzügige Freiflächen, welche einerseits das Naherholungsgebiet Wienerberg darstellen, andererseits als Golfplatz dienen.

Spätestens beim erneuten Auftauchen von Tankstellen und den Autobahnauffahrten am Knoten Inzersdorf wird die Dominanz des MIV auch in der Umgebung wieder klar erkennbar. Flachbauten – Überbleibsel des ehemaligen Straßendorfes – werden von großflächigen Lücken durchtrennt, die als Ausstellungsflächen, Tankstellen, oder Parkplätze von am Fahrzeughandel orientierten Gewerbekisten dienen.

Dazwischen lassen sich vor allem in den hinteren Reihen auch immer wieder Einfamilienhaussiedlungen erkennen, genauso wie kleinere Industrie- und Gewerbehallen oder etwas weiter entfernt auch der Wohnpark Alterlaa.

Der Straßenraum wird durch die Gleise der ab hier auf der Triester Straße verlaufenden Badner Bahn neu aufgemischt, im Gegensatz zur nahenden Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich ruft diese aber tatsächlich eine physisch abgrenzende Wirkung hervor.

# Der Triester Kanal!

Kurz darauf entwickelt sich die Bebauung zu vergleichsweise unmenschlich großen Kisten, die umgeben sind von ebenso unmenschlich großen Parkflächen. Der Gebäudekomplex der Shopping City Süd und alle anderen dort angesiedelten Gewerbe dominieren die Umgebung, der MIV die Straße.

An eine Autobahn erinnernd sind Querungen beinahe unmöglich, die vom Konsumparadies umzingelten Wohnsiedlungen können genauso wie sämtliche Einkaufsmöglichkeiten oder die Eventpyramide Vösendorf zwar mit dem Auto gut erreicht werden, zu Fuß oder mit dem Fahrrad allerdings nur unter deutlich erschwerten Umständen.

Anders gestaltet sich das, sobald man es geschafft hat, von der Triester Straße aus in die Südstadt abzubiegen. Diese erweckt von der Straße aus zunächst durch ihr Stadion und die aus der Landschaft ragende Bürozentrale der EVN Aufmerksamkeit, in den dahinterliegenden Zeilenbauten der Gartenstadt ändert sich der Fokus dann aber wieder auf einen kleineren Maßstab. Auf der gegenüberliegenden Seite herrschen landwirtschaftlich genutzte Brachflächen vor, die Straße schneidet die Landschaft in gewohnter Manier entzwei.

Von einer gänzlich anderen Seite zeigt sie sich hingegen im darauffolgenden Abschnitt, wenn sie durch Wiener Neudorf verläuft. Die Fahrspuren verringern sich, die Bebauung rückt wieder nahe an die Straße heran und Gehsteige machen auch dem NMIV das Bestreiten von Wegen möglich. Die Kirche, das alte Rathaus und zum Teil belebte Erdgeschoßzonen vermitteln einen dörflichen Charakter, in den sich die Triester Straße wie durch ein Wunder gezähmt einfügt.

Spätestens wenn die LKWs auf ihrem Weg vom oder zum IZ NÖ Süd anrollen, entfaltet sich die Vorherrschaft der motorisierten Fahrzeuge allerdings erneut. Das Industriezentrum prägt den Raum massiv, Hallen und Kisten dominieren die Flächen und bis auf die Badner-Bahn-Station erinnert kaum etwas an den menschlichen Maßstab vom dörflichen Flair zuvor. Einzig der Ozean bietet eine kleine Auszeit vom Produktionsgedanken und verkörpert auch räumlich den puren Kontrast zum in sich geschlossenen System des IZ.

Insgesamt erhält man den Eindruck, der einst dynamische Triester Fluss wurde zugunsten höherer Fließgeschwindigkeiten rigoros reguliert. Auswirkungen dieser Regulierung prägen den Raum und dessen Umgebung. Was lässt sich über den Triester Fluss in seiner heutigen Ausprägung sagen?



Nachdem wir unsere Gedanken, Gefühle und Eindrücke der Erkundungstouren auf vielfältige Art und Weise dokumentiert und gesammelt haben, gab es **drei Themenfelder**, in denen wir die für uns besonders beeindruckenden Erkenntnisse festmachen konnten.

Das erste lässt sich durch das Wort **Mobilität** beschreiben und beinhaltet im Wesentlichen, dass die grundlegende Funktion einer Straße – nämlich eine Verbindung zu sein – im Falle der Triester Straße nicht durchgehend für alle Verkehrsteilnehmer:innen erfüllt wird.

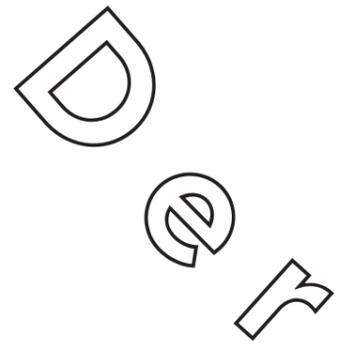
Fehlende Gehsteige, nicht vorhandene Fahrradstreifen und die zugunsten der Autos ausfallende Verteilung des Straßenraums verhindern für alle anderen Mobilitätsformen ein problemloses Fließen.

Das zweite Themenfeld haben wir mit **Nutzung und Aufenthalt** betitelt. Der starke Zusammenhang zwischen den Dimensionen der gebauten Umgebung und ihrer Nutzungsform spiegelt sich auch im Straßenraum und vor allem in seinen direkt angrenzenden Randbereichen wider. So gibt es in den autozentrierten Abschnitten kaum attraktiv gestaltete Aufenthaltsflächen oder einladende Erdgeschoßzonen.

Die planerische Philosophie der nach Funktionen getrennten Stadträume zeigt sich hier erkenntlich und beugt zwar möglicherweise Konflikte vor, verhindert aber auch die Entwicklung von erlebbaren Orten, die nicht durch Arbeits- bzw. Öffnungszeiten oder den Konsumzwang bestimmt werden.

Die Erkenntnis, dass die Triester Straße als wichtige Radiale nicht Stadt und Umland miteinander verbindet, sondern **einen durchwegs besiedelten Raum**, in dem sich die administrative Grenze zwischen Wien und Niederösterreich kaum an der baulichen Struktur ablesen lässt, bestimmt unser drittes Themenfeld. Die historischen Zentren im Süden Wiens weisen durchaus Ähnlichkeiten zu den Ortskernen im Zentralraum Mödling auf und durch das zusammenhängende Siedlungsband ergeben sich Potenziale für die Etablierung neuer Subzentren.

## Themen & Thesen →



Der Triester Fluss hat für den nicht motorisierten Verkehr **keine Verbindungsfunktion.**

Triester

Der zentrale Zweck einer Straße ist ihre verbindende Funktion. Im Falle der Triester Straße wird diese allerdings nicht für alle Verkehrsteilnehmer:innen durchgängig erfüllt. Der räumliche Fokus liegt klar zugunsten der motorisierten Kraftfahrzeuge.

Die räumliche Trennung von Funktionen kann zwar Konflikte vorbeugen, bringt hier jedoch einen intensiven Flaschenverbrauch hervor, der wenig Spielraum für eine vielseitige Nutzung lässt. Gewerblich konstituierte Flächen und die dazugehörigen Parkplätze wirken wenig einladend, selbst wenn sie nicht rund um die Uhr beansprucht werden.

Fluss ist

Strukturen entlang des Triester Flusses sind **monofunktional & flächenintensiv.**

ein

Starströmender Kanal.

**Ein urbaner Raum mit vielen Zentren wird von mehreren eigenwilligen Planungsräumen strukturell durchtrennt.**

Administrative Grenzen erschweren eine gemeinsame, übergreifende Planung und stellen komplexe Barrieren dar, was die Zusammenarbeit zwischen Wien und dem Zentralraum Mödling betrifft. Betrachtet man hingegen die Siedlungsstruktur, so wird *ein* zusammenhängender Raum erkennbar, dessen Bedürfnisse sich nicht an Stadt- bzw. Landesgrenzen orientieren.

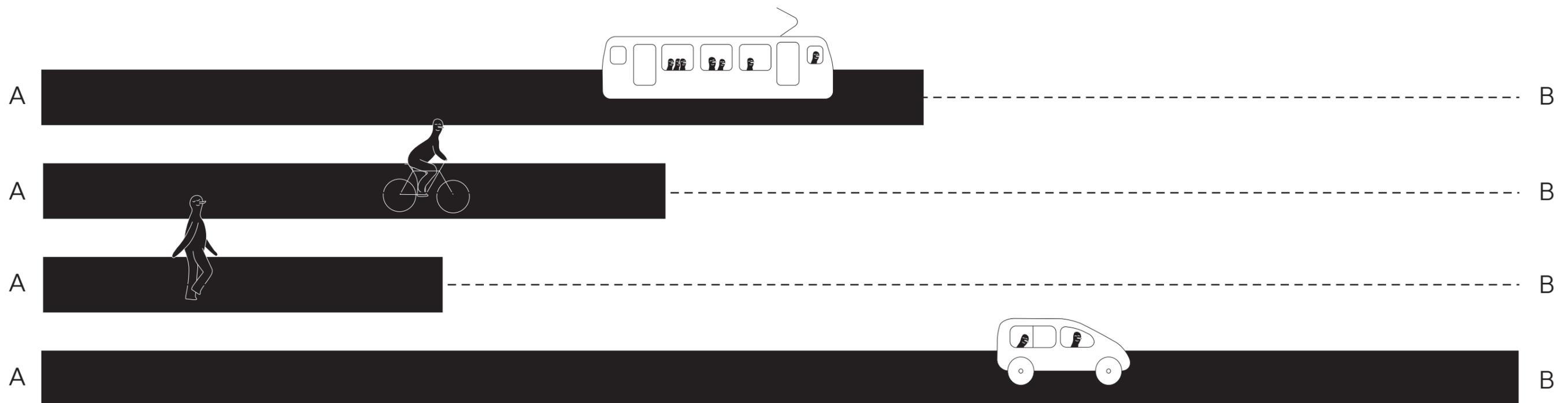
keine Verbindungsfunktion

monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

# THESE 1

Der Triester Fluss hat für den nicht motorisierten Verkehr **keine Verbindungsfunktion**.





Strecke:  
Semmering  
Steiermark  
Kärnten  
Friaul  
Venetien

## Mittelalter

### Fernhandelsstraße

Im Mittelalter gewann sie ihre Bedeutung als Handelsstraße in den Süden bis nach Venetien. Zu Fuß, per Kutsche, mit Tieren.



## Neuzeit

### Bahnverbindung

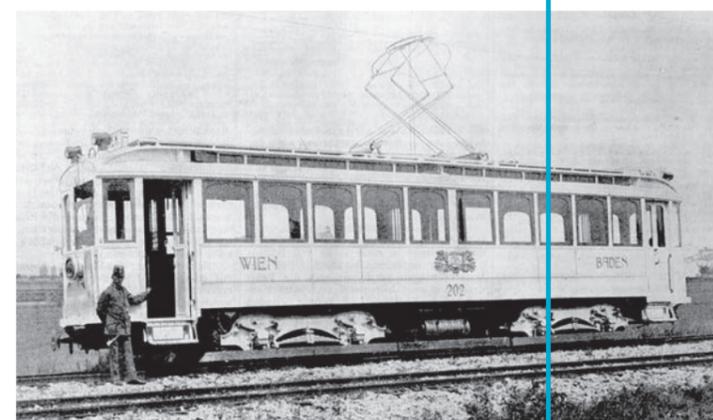
Mit dem Aufkommen der Eisenbahn explodierte das Verkehrsaufkommen aufgrund des Austauschs von Waren und der Beförderung von Personen. Auch auf der Triester Straße wurde 1886 eine Bahnverbindung für den Transport von Materialien zwischen Stadt & Wiener Neudorf gelegt. Mit dem Wachsen der Großstadt und ihrer südlichen Vororte stieg das Bedürfnis nach Personenverkehr rasch an.

## Römerzeit

### Ausfallroute in den Süden

Bereits in der Römerzeit fungierte die Strecke als Ausfallroute in den Süden. Der Weg reichte vom damaligen Zentrum Vindobonas bis in das heutige Sopron. Wichtige Fortbewegungsmittel waren vor allem Ochsen, Esel und Maultiere.

Strecke:  
Kärntner Straße  
Wiedner Hauptstraße  
Triester Straße  
Sopron (damals Scarabantia)



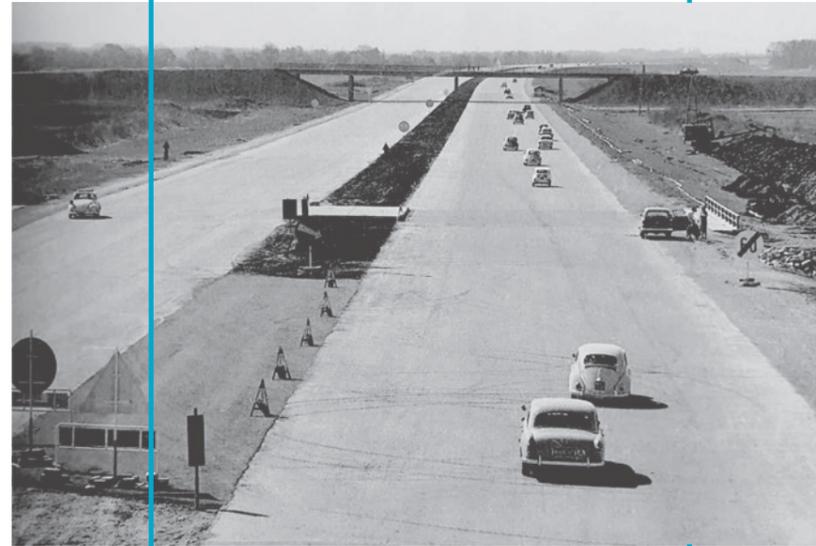
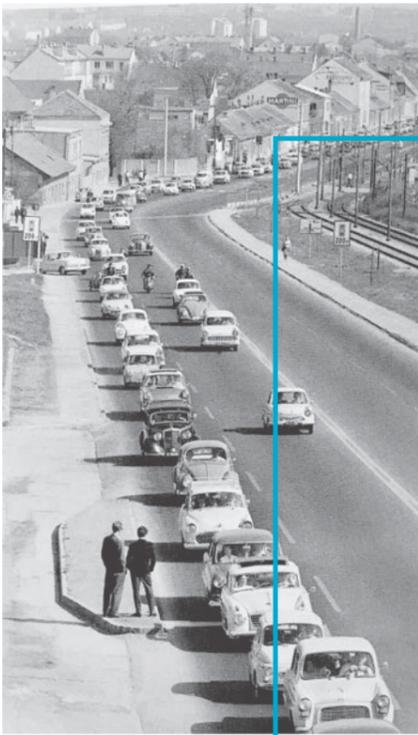
### Badner Bahn

Seit 30. April 1907 wird die gesamte Strecke von Wien-Oper bis Baden-Josefsplatz durchgehend elektrisch betrieben.

erste Hälfte 20. Jh.

# Eine Straße im Wandel der Zeit

20. Jh. zweite Hälfte



## Bau der Südautobahn

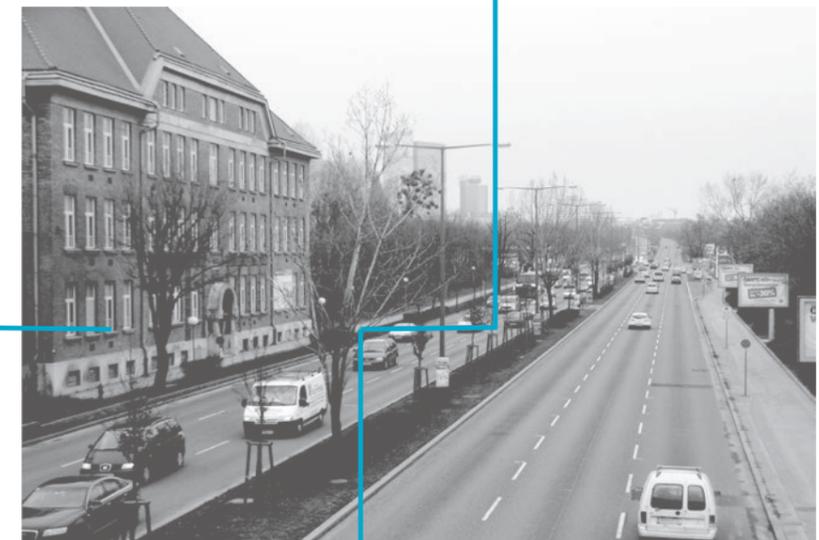
In den 60er Jahren begann man mit dem Bau der Südautobahn, welche teilweise eine Alternative zur Triester Straße darstellt und somit einen großen Teil des Verkehrs umlenkte.

## Beseitigung der Reitwege

1934 wurden alle Reitwege der Triester Straße beseitigt und Platz für den motorisierten Individualverkehr geschaffen.



21. Jh.

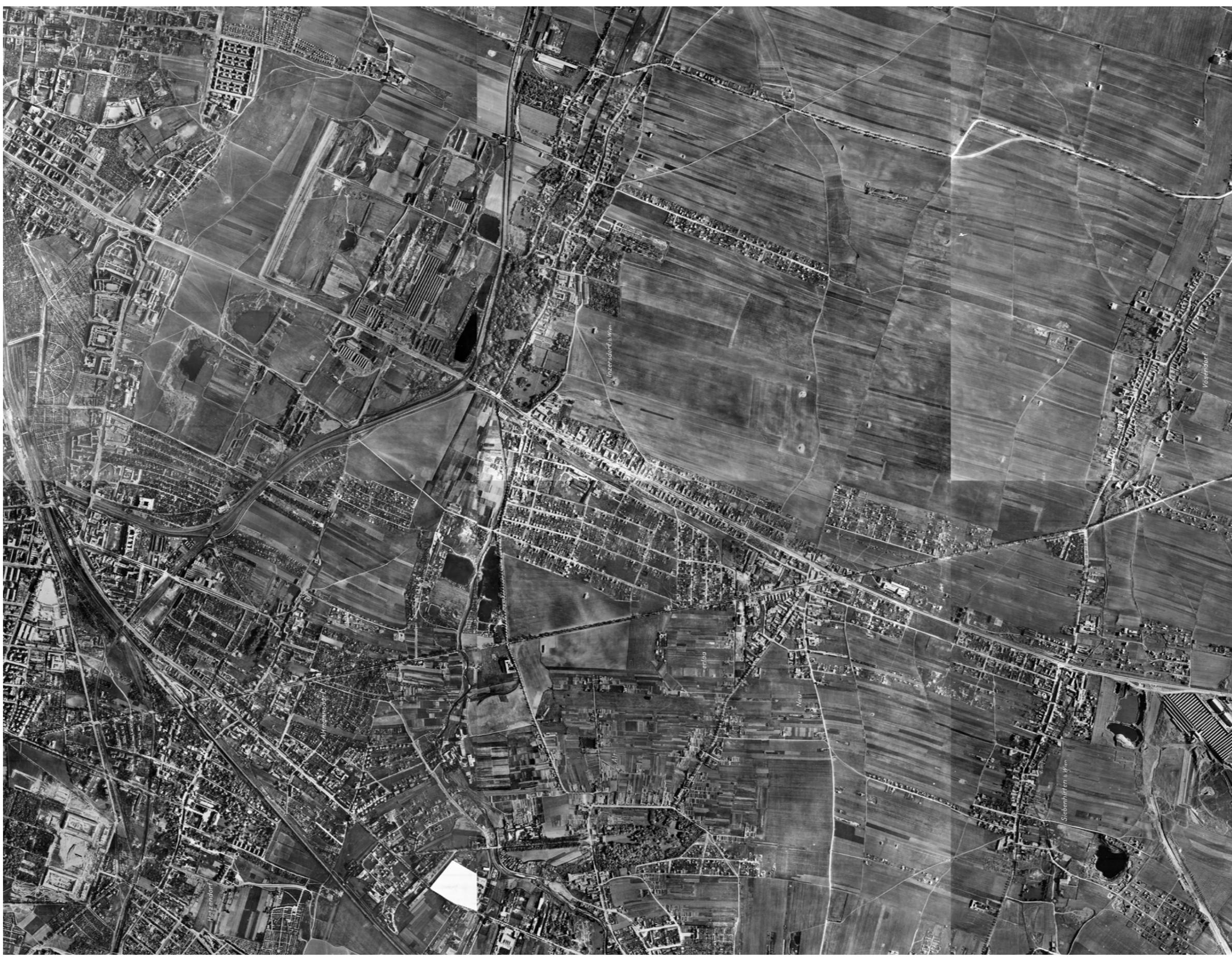


keine Verbindungsfunktion

monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

# Neunzehntunddreißig





Z w a n z i g e i n u n d z w a n z i g

# Von 1938 über 2021 in die Zukunft

Gebautes hat die Eigenschaft, uns vergessen zu lassen, dass es erst geschaffen werden musste, um zu existieren. Die Gegenüberstellung von Orthofotos aus den Jahren 1938 und 2021 erinnert an dieses Phänomen und zeigt den Strukturwandel klar erkenntlich. Ein wesentlicher Faktor für eine derartige Entwicklung in den letzten 83 Jahren war die Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr.

Das im Zentrum abgebildete ehemalige Straßendorf Neustift mit seiner über 200 Jahren alten Geschichte wurde regelrecht zerfressen, als die Stadt von Autos übernommen wurde. Die für ein Straßendorf typische geschlossene Bebauungsweise ist kaum mehr erkennbar. Vielmehr stechen großflächig versiegelte Parkplätze für den Autohandel ins Auge, welche nun Wohnhäuser und Bäume entlang der Straße ersetzen.

Dort, wo einst ein Schloss stand, befindet sich ein Autobahnknoten, denn für den Bau der Autobahn wurde das Drascheschloss und umliegende Gebäude entfernt. Das Konstrukt entzweit seither den früher zusammengehörenden Raum und trug wesentlich zum Strukturwandel bei.

Doch auch in Zukunft wird die (un)mittelbare Umgebung der Triester Straße nicht dem Stillstand verfallen: Weitere Entwicklungen in den Bereichen des ÖPNV-Ausbaus, der Standort- sowie der Quartiersentwicklung sind geplant. Der Raum Triester Straße unterliegt weiterhin kontinuierlicher Veränderung.

# Zukunftsraum Triester Straße

## Industriezentrum NÖ Süd

Größter Wirtschaftspark Österreichs mit 11.000 Beschäftigten, langfristige Entwicklung für Öffnung und Freiraumentwicklung, NMIV- und ÖV-Ausbau

## Bahnhofsumfeld Mödling

Neugestaltung mittels Nutzungs-, Mobilitäts- und Gestaltungskonzept, Ausbau zum multimodalen Verkehrsknoten

## Zielgebiet „Innovationszentrum Nord“ (Palmers-Areal)

Zentrale Potenzialfläche für Betriebsnutzung mit Brückenfunktion über räumliche Barrieren A2 und B17, Schaffung von Grünraumverbindungen und Übergangszonen zur Wohnnutzung

## Zielgebiet „Wienerbergerteich“

Heterogenes Nutzungsgemenge, Potenzial für Freiraumentwicklung (Ergänzung des Wiener Grüngürtels)

## Zielgebiet „Marktviertel“

Von Leerstand betroffener Einzelhandelsstandort soll zu gemischt genutztem Quartier transformiert werden

## Zielgebiet „In der Wiesen“

Neuer Stadtteil an der U6 mit Fokus auf Urban Farming

## U2-Endstation Gutheil-Schoder-Gasse

weitere Verlängerung nach Liesing möglich

## Legende

-  Zielgebiet Mödling
-  Matzleinsdorfer Platz
-  Triester Straße
-  Zielgebiet Mödling
-  Lokaler Aktionsplan
-  In der Wiesen
-  Straßenbahnlinie 15 neu
-  U2 neu
-  U2-Station neu
-  U-Bahn
-  U-Bahn-Station
-  Südbahn-Trasse

## Straßenbahnlinie 15

Leistungsstarke Verbindung zwischen Meidling und Favoriten

## Matzleinsdorfer Platz

Städtebauliche Entwicklung (Hochpunkte, Freiräume) nach U2-Verlängerung

0 1 2 km 

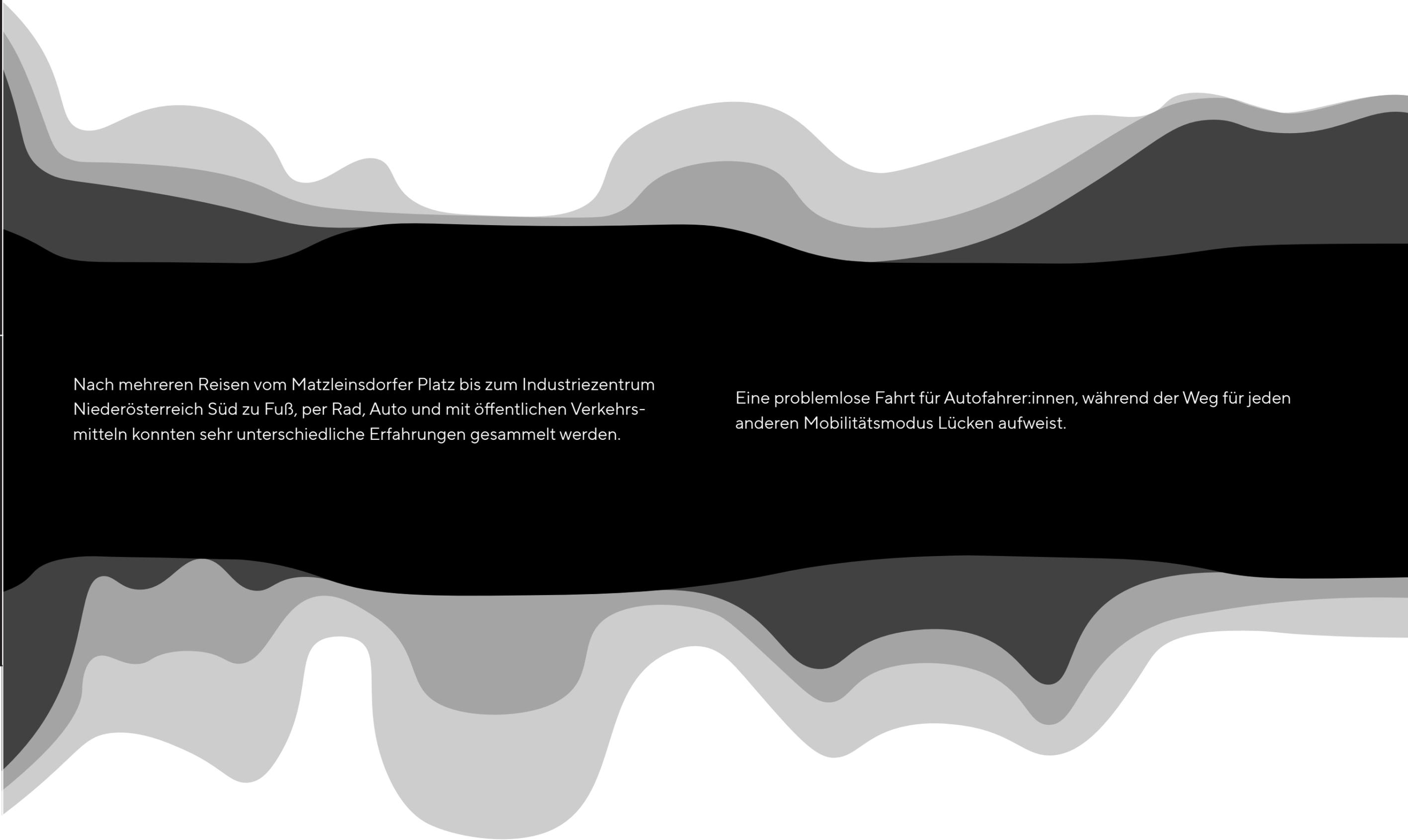
ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

monofunktional & flächenintensiv

keine Verbindungsfunktion

Nach mehreren Reisen vom Matzleinsdorfer Platz bis zum Industriezentrum Niederösterreich Süd zu Fuß, per Rad, Auto und mit öffentlichen Verkehrsmitteln konnten sehr unterschiedliche Erfahrungen gesammelt werden.

Eine problemlose Fahrt für Autofahrer:innen, während der Weg für jeden anderen Modus Lücken aufweist.

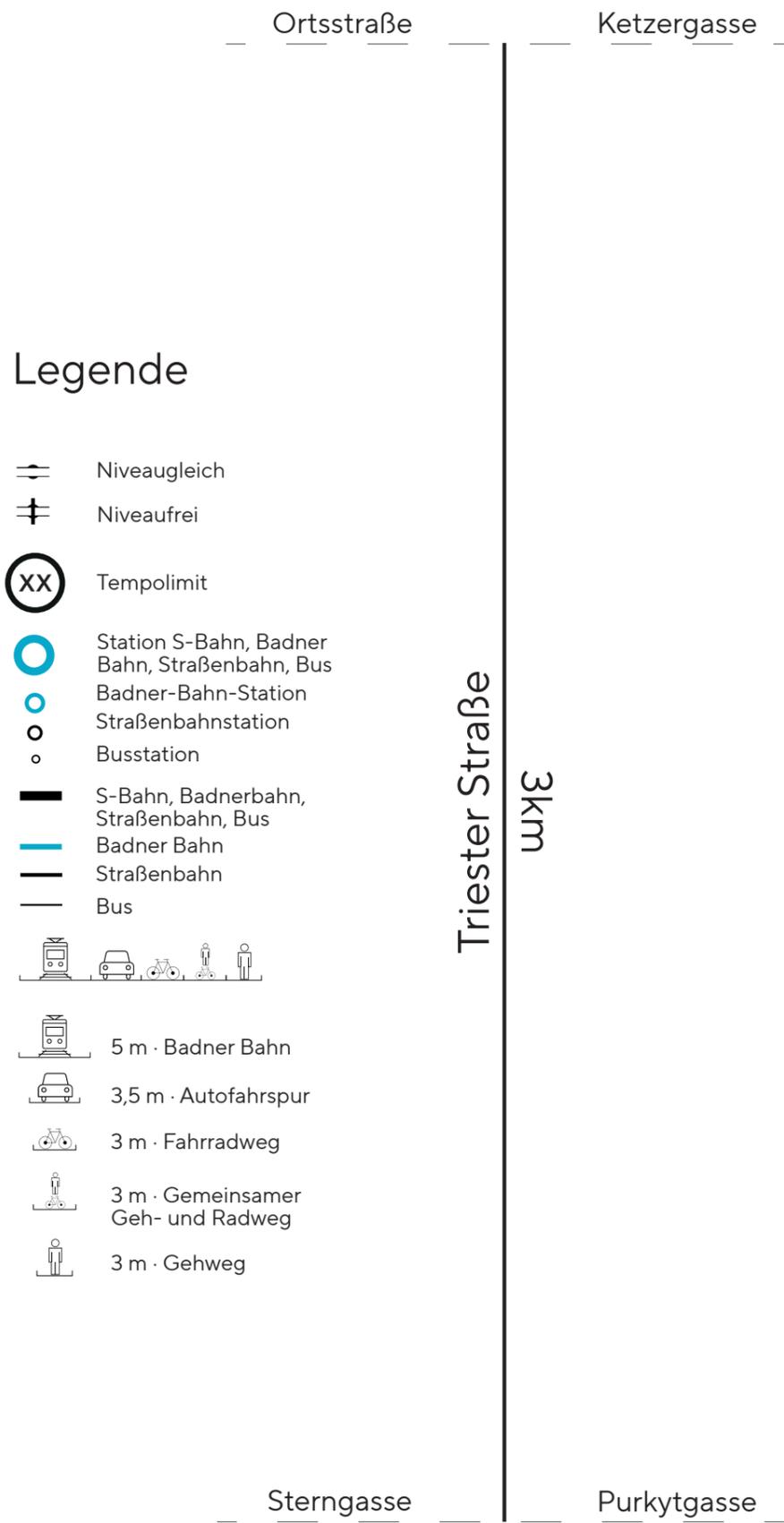




Je Verkehrsmodus wurden „Strömungsdiagramme“ anhand verschiedener Kriterien erstellt; sie fassen die Qualitäten zusammen.

Ein zentraler Faktor ist der vom Modus beanspruchte Raum und Umgebungsfaktoren wie zum Beispiel Lärm oder Sicherheit. Die Bewertung erfolgt mittels einer mehrstufigen Skala, in die alle Parameter miteinfließen.

**Strömungsdiagramme →**

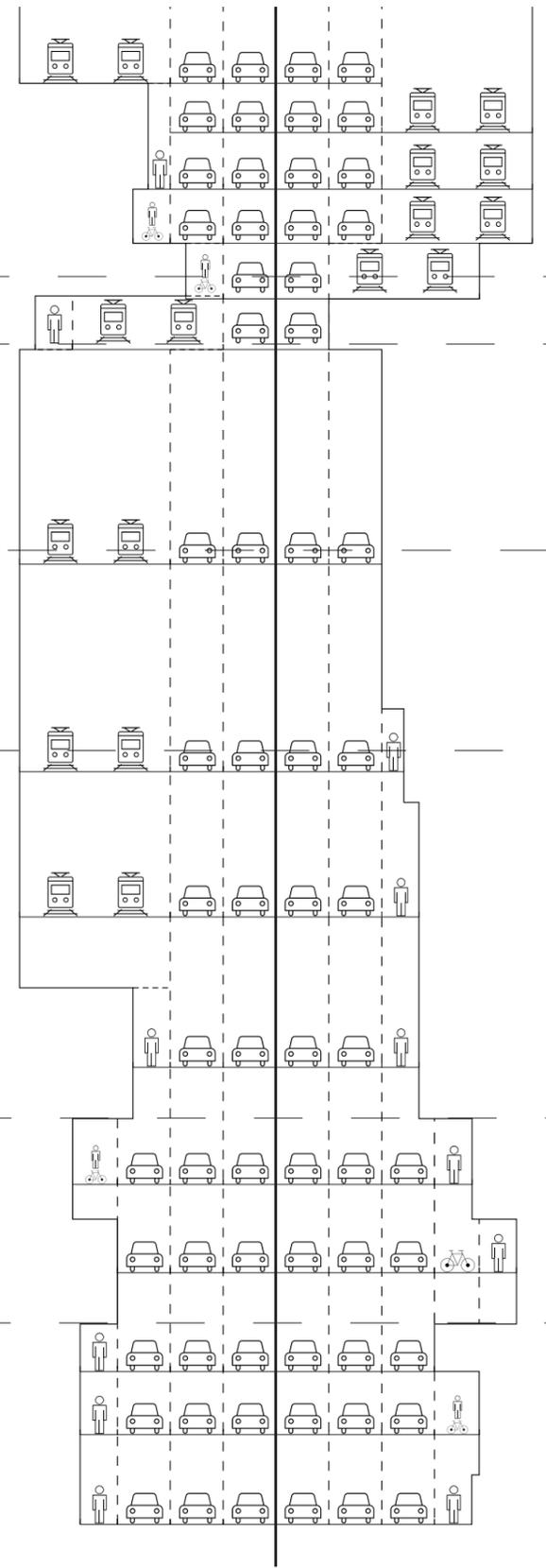


# BÄUME

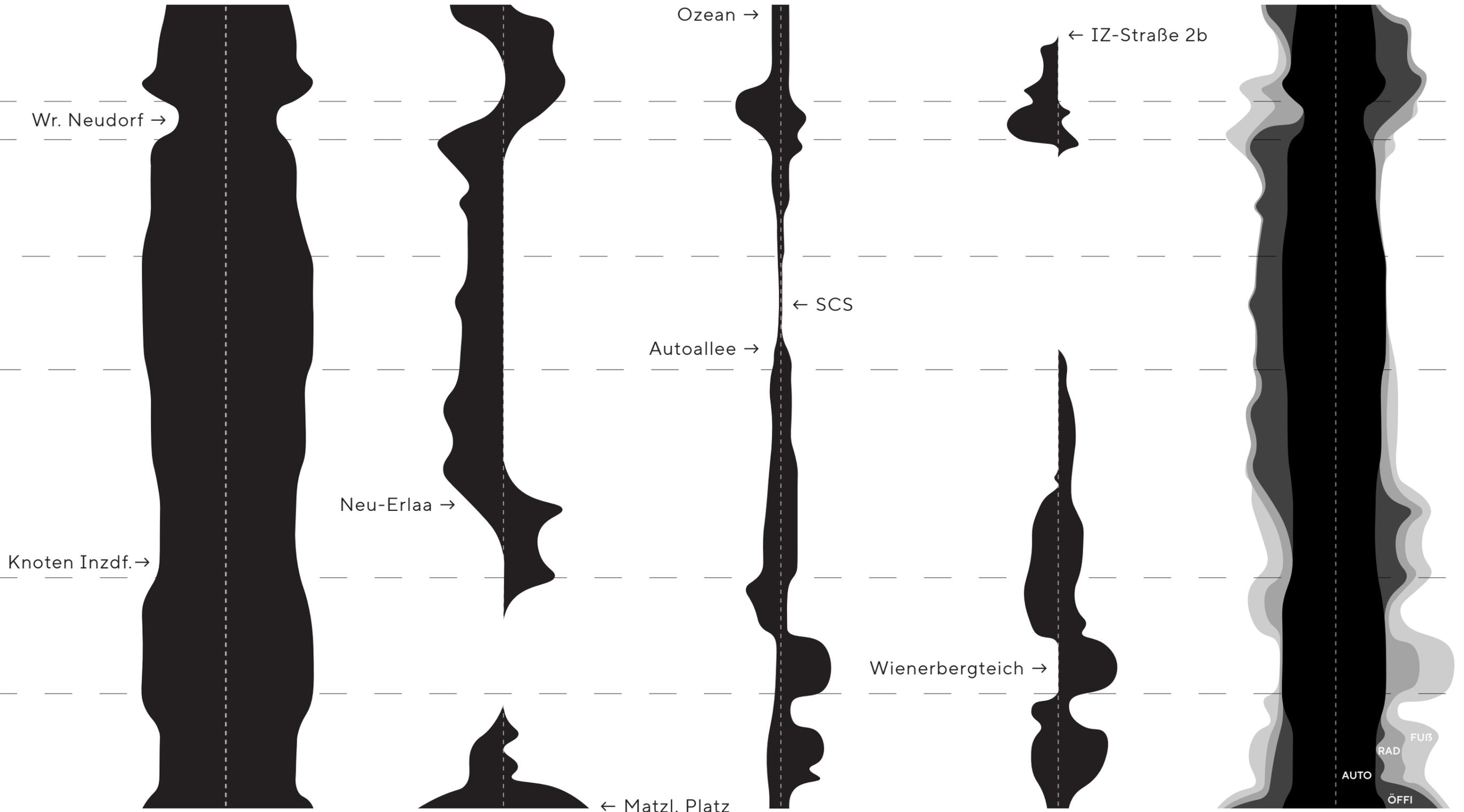
# TEMPI

# ÖFFIS

# SPUREN



# Welcher Fluss fließt wie stark?



**AUTO**

**ÖFFI**

**RAD**

**FUß**

**GESAMT**

Analyselayer-Beschreibung auf der Folgeseite →

## BÄUME

Suchen nach Bäumen entlang der Triester Straße verlaufen oft vergeblich. Im Abschnitt zwischen Purkytgasse/Sternngasse und Ketzergasse/Ortsstraße befindet sich kein einziger Baum im öffentlichen Raum.

## ÖFFIS

Der Netzplan der Triester Straße mit allen Linien und Stationen des öffentlichen Verkehrs (exklusive Regionalbusse) lässt eindeutig die Lücke zwischen Inzersdorf und Matzleinsdorfer Platz erkennen. Hier hält kein öffentlicher Nahverkehr, es existieren kaum Querverbindungen über die Triester Straße.

## TEMPI

Hohe Geschwindigkeiten und Querungen nur durchschnittlich alle 700 Meter zerschneiden die Umgebung der Triester Straße und verleihen ihr ihren grundlegenden Barrierecharakter.

## SPUREN

Die grobe Spuren- beziehungsweise Platzverteilung auf der Triester Straße veranschaulicht den mächtigen Platzanspruch des motorisierten Individualverkehrs. Der Abstand zwischen den Icons ist relativ gesehen realitätsgetreu.

## Herangezogene Kriterien pro Modus:

### AUTO

- Geschwindigkeit
- Kreuzungen bzw. Unterbrechungen (Wo erfordert es Aufmerksamkeit auf die Umgebung?)

### ÖFFI

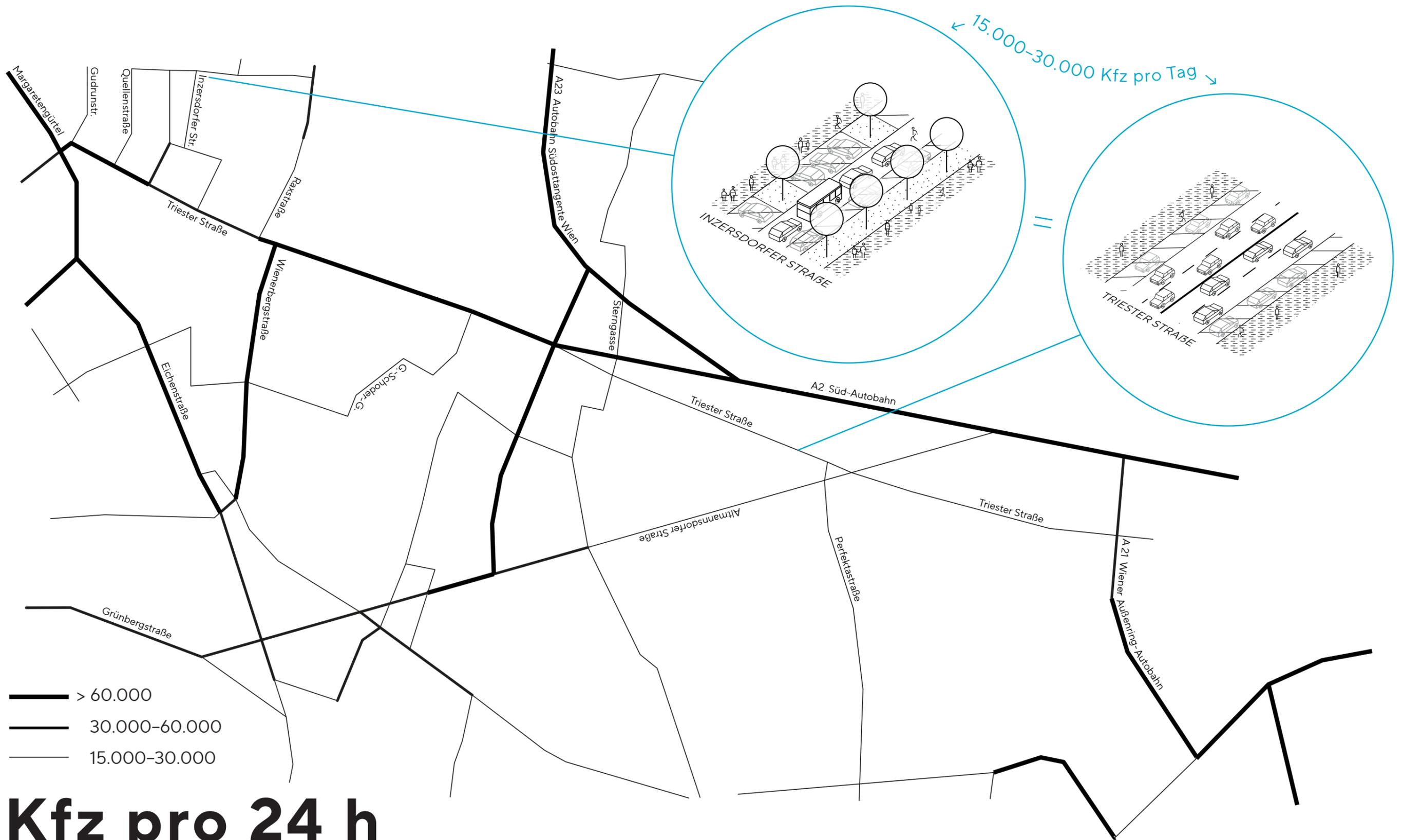
- Präsenz im Straßenraum (Nähe zur Straße, Gestaltung der Stationen)
- Hochrangigkeit

### RAD

- relative Geschwindigkeit (beim Mischverkehr)
- Steigung (bergauf/bergab)
- Emissionen der Umgebung (Lautstärke, Gerüche)
- Sicherheitsgefühl
- Ästhetik
- Wohlfühlen

### FUß

- Emissionen der Umgebung (Lautstärke, Gerüche)
- Sicherheitsgefühl
- Ästhetik
- Wohlfühlen



# Kfz pro 24 h

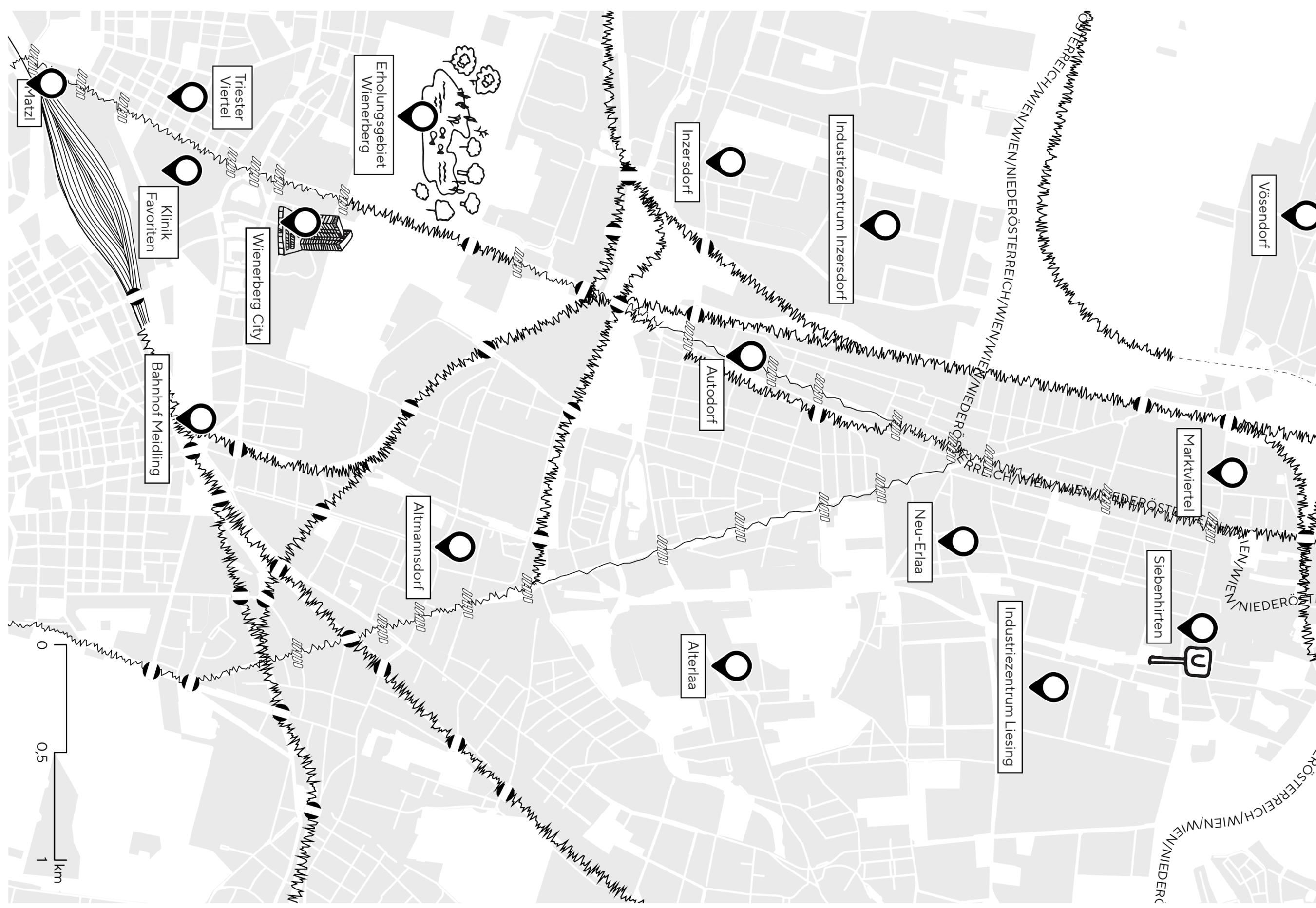
Die Triester Straße ist geprägt von einem hohen Verkehrsaufkommen. Vom Matzleinsdorfer Platz bis zum Knoten Inzersdorf wird die Straße im Schnitt von über **60.000 Kfz pro Tag** befahren. Der Hauptverkehrsfluss geht hier auf die Autobahn über; die Triester Straße birgt ab diesem Punkt deutlich weniger Verkehr.

Das Verkehrsaufkommen vermindert sich zwischen den beiden Autobahnknoten auf **15.000–30.000 Kfz pro Tag**. Ein Wert, der beispielsweise auf der Gusshausstraße im 4. Bezirk oder der „Nachbarin“ Inzersdorfer Straße vorliegt. Die Radialstraße ist insbesondere seit dem Bau der Südautobahn überdimensioniert.

keine Verbindungsfunktion

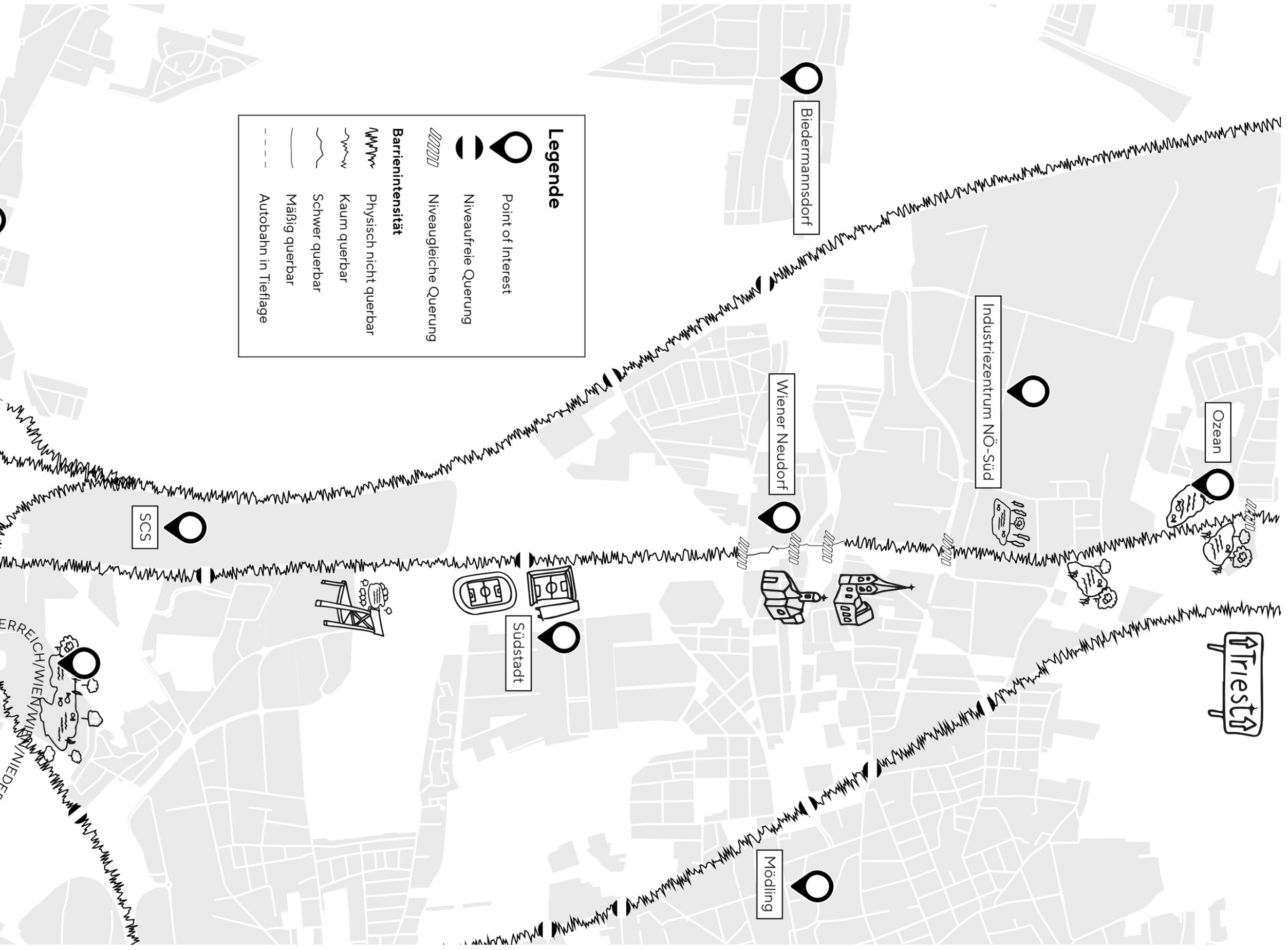
monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume



# Barrieren

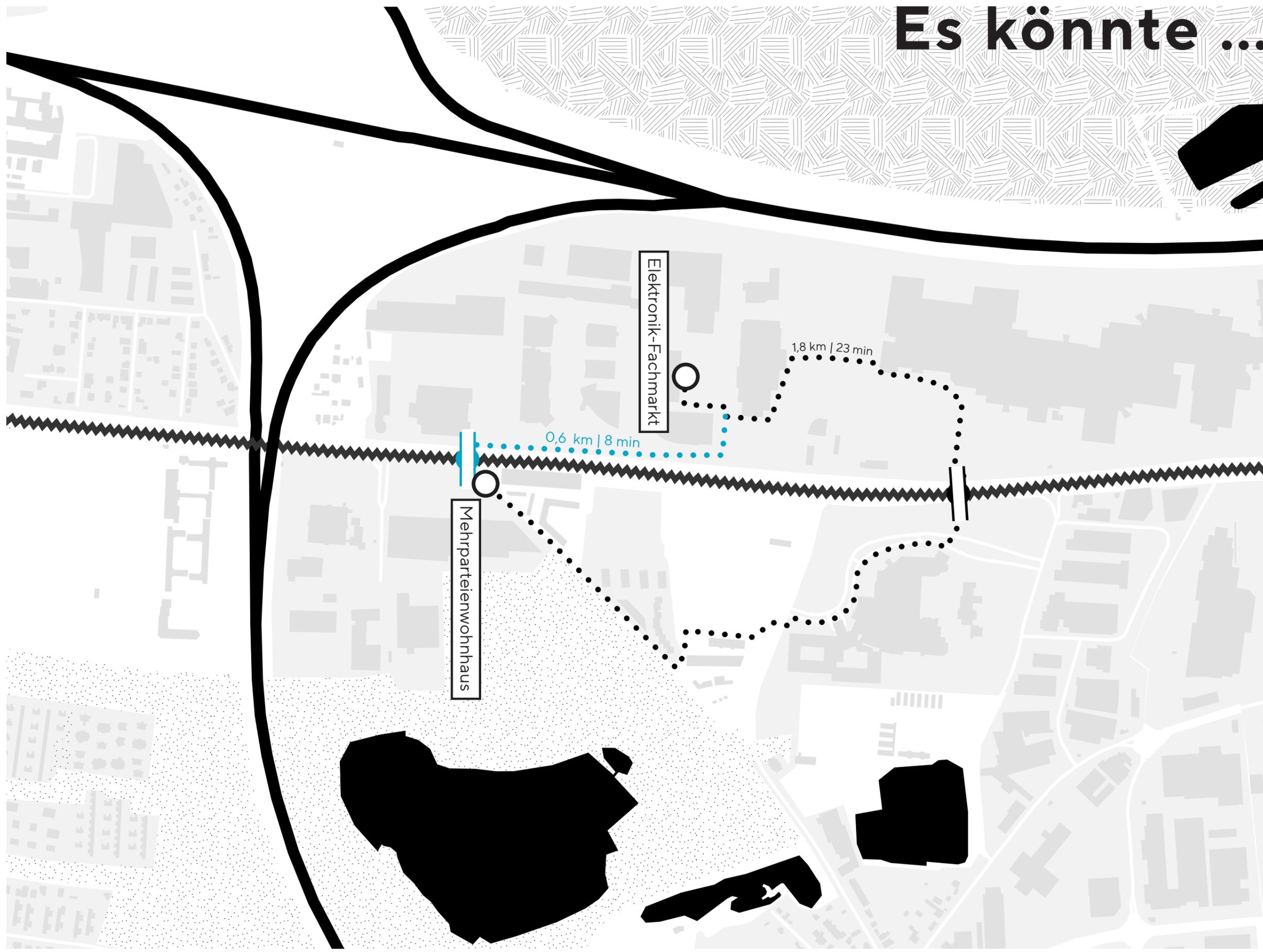
Die Autobahn, Schienen oder die Triester Straße selbst stellen klare Barrieren dar, während sich auch rein administrative Grenzen räumlich wirksam erweisen. Die folgenden Routen veranschaulichen beispielhaft die enorme Auswirkung der gegebenen Barrieren aus der Sicht einer zu Fuß gehenden Person im Alltag.



keine Verbindungsfunktion

monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume



Es könnte ...

... so einfach sein



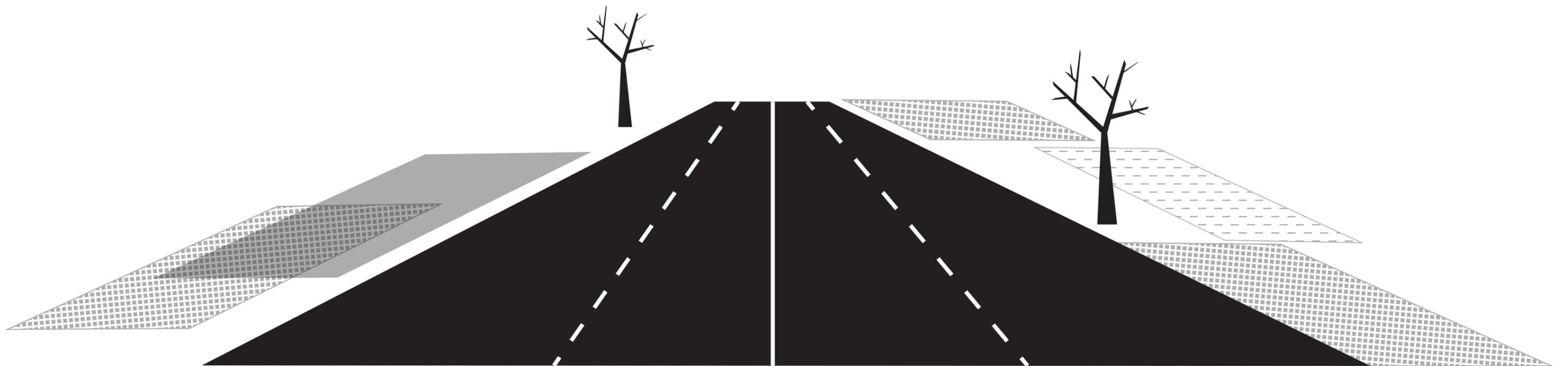
keine Verbindungsfunktion

monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

## THESE 2

Strukturen entlang des Triester Flusses sind **monofunktional & flächenintensiv.**



# Römerzeit

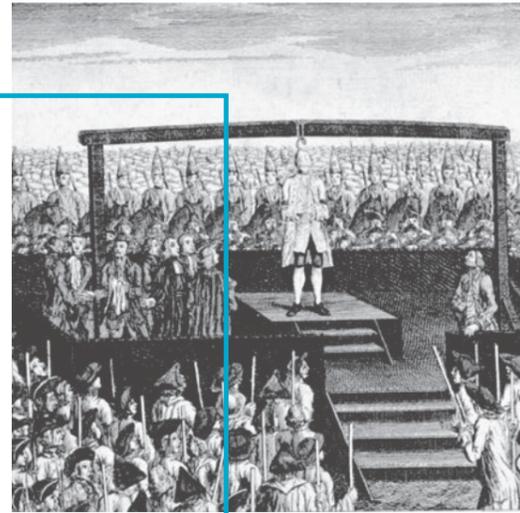
## Ausfallroute in den Süden

Bis nach dem heutigen Sopron reisten die Römer entlang der Strecke, die an den schon damals bedeutsamen **Weinbau- gebieten** Baden und Bad Vöslau vorbeiführte.

Auf der Suche nach neuen Auftraggeber:innen oder Absatzmärkten, Staatsdienende und Offiziere zu ihren Einsatzorten, Privatleute besuchen Verwandte, Badeorte oder Sehenswürdigkeiten – die Gründe für eine Reise waren in römischer Zeit ähnlich vielfältig wie heute.

# Mittelalter

Eine direkte Ansiedlung entlang der Triester Straße war im Mittelalter noch nicht gegeben. Neben den alten Ortskernen gab es jedoch vereinzelte Standorte, die Passagiere der Triester Straße auf ihrer Reise versorgten. Des Weiteren wurden bereits damals **unangenehme Nutzungen an den Rand gedrängt**.



Somit fand beispielsweise eine Hinrichtungsstätte für viele Jahre am Wienerberg ihren Platz.

# 18. Jh.

Aus Verteidigungsgründen wurde im 18. Jahrhundert der **Linienwall** errichtet, welcher später auch als Steuergrenze fungierte.

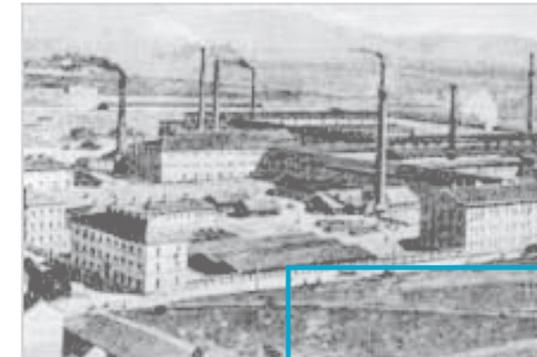
Als 1719 die **Stadt Triest** unter Kaiser Karl VI. zum **Freihafen** erklärt wurde und man dort auf den Zoll verzichtete, gewann die Verbindung für die Donaumetropole an Bedeutung.



# 19. Jh. zweite Hälfte

Der Linienwall bildete sogleich eine soziale Grenze, wodurch sich sowohl Industriegebiete als auch Rasterwohnviertel mit Substandardwohnungen außerhalb ansiedelten. Im Zuge der **Eingemeindung der Vororte** sollte dieser Entwicklung entgegengewirkt werden.

Die Linienämter wurden weiter stadtauswärts verlegt, auch das Linienamt Inzersdorf (Triester Straße 114) entstand in dieser Zeit.



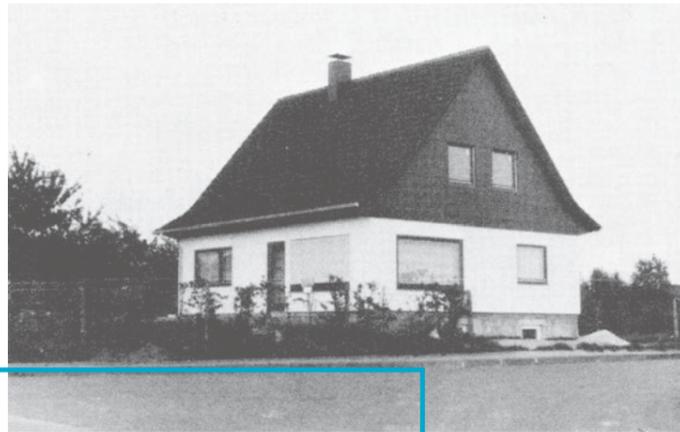
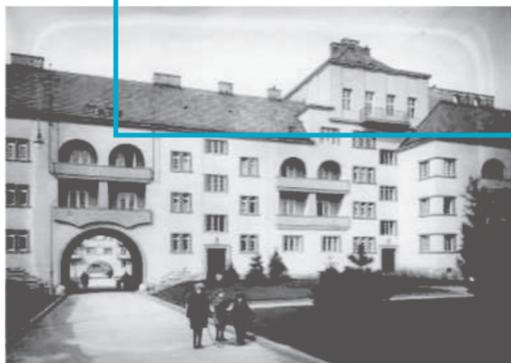
# erste Hälfte 19. Jh.

1820 eröffnete die Wienerberger Ziegelfabrik, wodurch die Triester Straße erstmals ihre Bedeutung als **Industriestandort** erlangte. Ab 1829 erhoben Linienämter von allen in die Stadt gebrachten Lebensmitteln **Verzeh- rungssteuer**.

Waren, Getränke, Speisen in den Wirtshäusern außerhalb der Zollgrenze waren billiger, wodurch Wiener:innen vermehrt bis hinaus zur Stadtgrenze pilgern, um dort zu speisen und Einkäufe zu tätigen.

## erste Hälfte 20. Jh.

Durch das Rote Wien entstanden vermehrt **leistbare Wohnhausanlagen**. Diese Entwicklung wurde jedoch in der Zeit des Ständestaats, als für Wien die autogerechte Verkehrsstadt im Zentrum der urbanen Baustrategie stand, entgegengewirkt. Die autozentrierte Infrastruktur sagte dem Bau von **Einfamilienhäusern** zu.



## 20. Jh. zweite Hälfte

1962 eröffnete das **Industriezentrum Niederösterreich Süd** und 1976 die Shopping City Süd. In den 60er Jahren erfolgte ebenfalls der Bau der Südstadt. Die **Stadterweiterung** im südlichen Wiener Umland war bereits Anfang des 20. Jahrhunderts angedacht.



## 21. Jh.

Der 10. Wiener Gemeindebezirk wurde im 21. Jahrhundert Standort für viele **neue Bauprojekte**. Direkt an der Triester Straße entstand 2013 die Wienerberg City und 2017 die Biotope City, welche jedoch kaum einen Bezug zur Straße aufweisen.



Bereits in den 90er Jahren erkannte man die Dringlichkeit einer ökologische **Aufwertung des Liesingbachs**. Bis 2016 wurde die Renaturierung der ersten Hälfte realisiert und momentan erfolgt eine naturnahe Neugestaltung im Abschnitt Kaiser-Franz-Josef-Straße und Großmarktstraße, welche für Besucher\*innen einen großen Mehrwert darstellt.

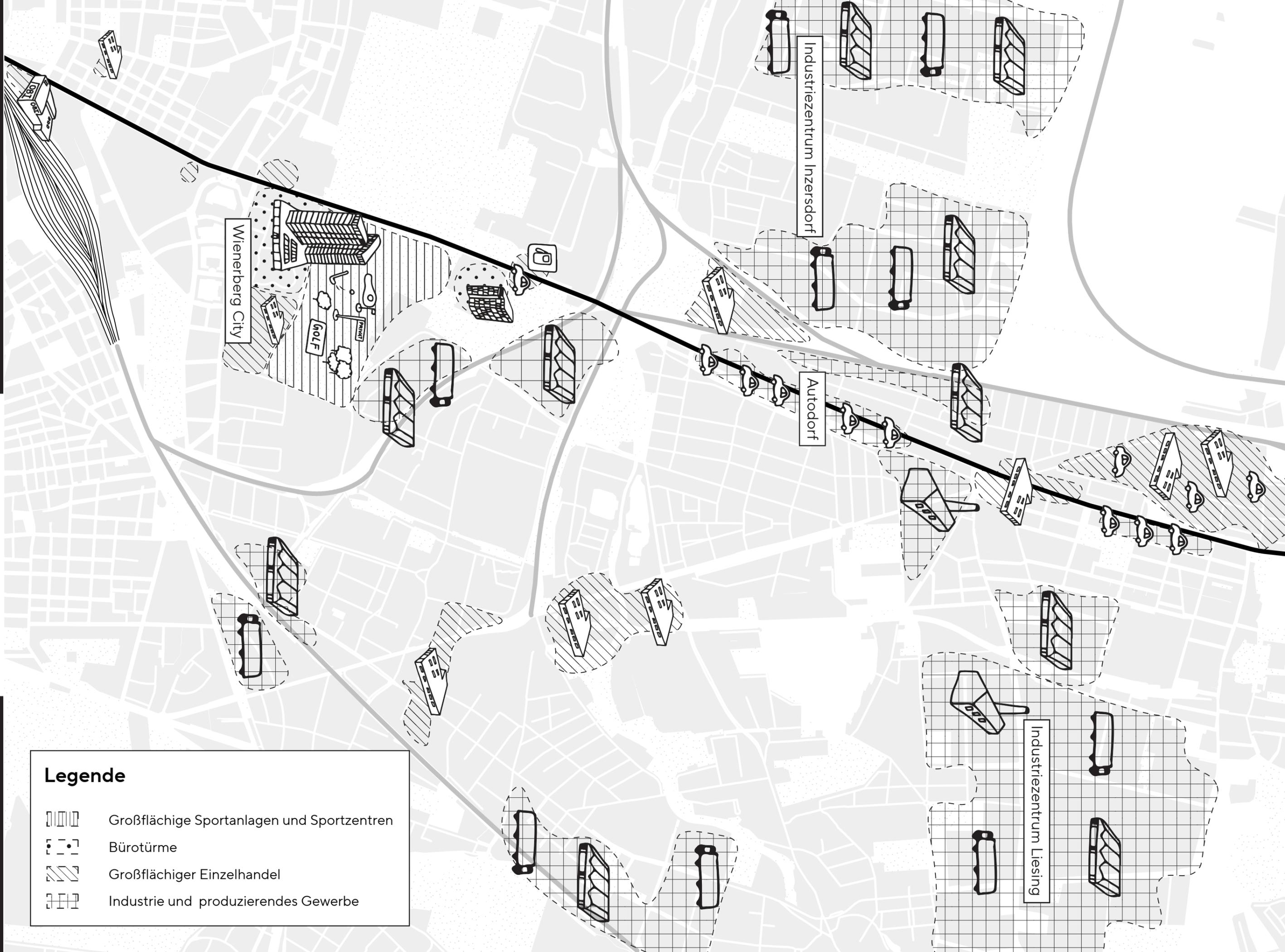
Immer mehr wurde die Triester Straße und ihre nähere Umgebung beliebter Standort für die Niederlassung von **Industrie und Gewerbe**. Die Kombination von niedrigen Bodenpreisen und der guten Verbindung in die Stadt ist für großflächigen Bau überaus attraktiv.

Das bekannte **Erholungsgebiet Wienerberg** wurde erst Ende der 1980er Jahre als naturnah gestaltete Wald-, Wiesen- und Teichlandschaft zugänglich gemacht.

### Legende

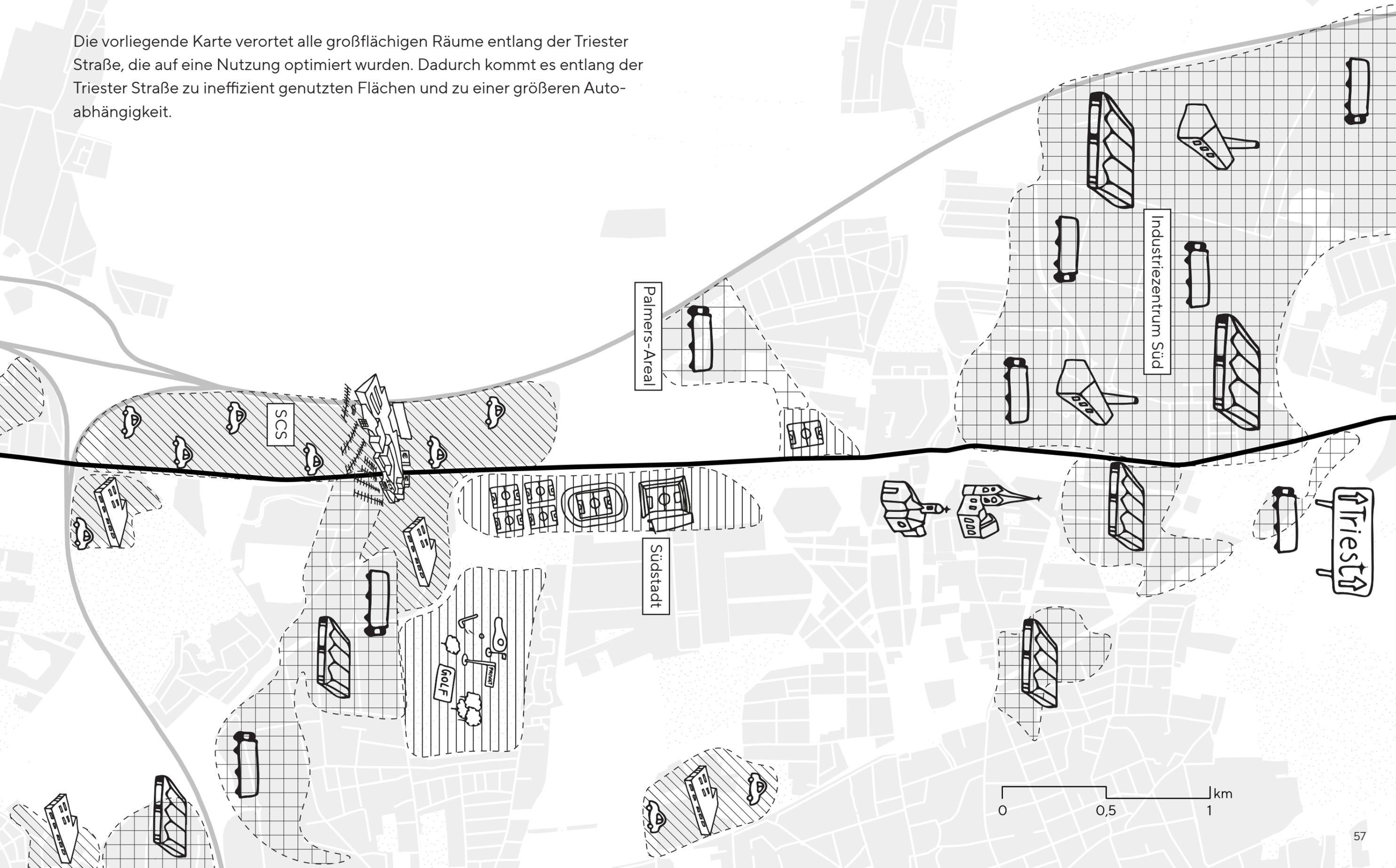


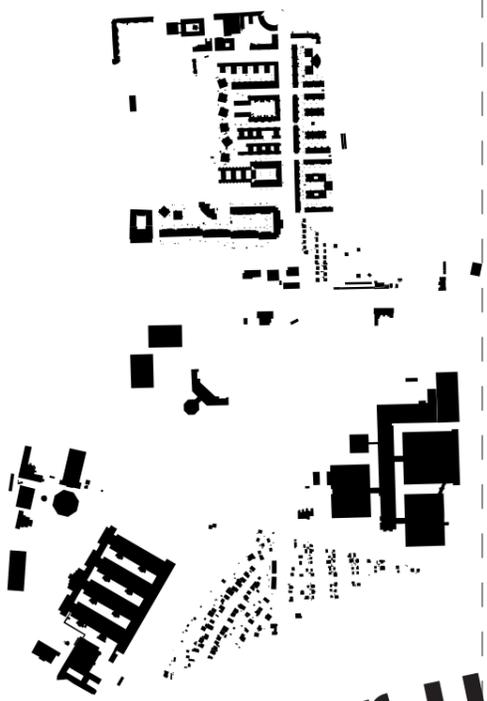
- Großflächige Sportanlagen und Sportzentren
- Bürotürme
- Großflächiger Einzelhandel
- Industrie und produzierendes Gewerbe



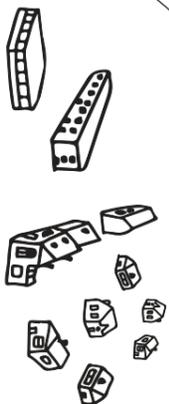
# Monofunktionale Nutzungsflächen

Die vorliegende Karte verortet alle großflächigen Räume entlang der Triester Straße, die auf eine Nutzung optimiert wurden. Dadurch kommt es entlang der Triester Straße zu ineffizient genutzten Flächen und zu einer größeren Autoabhängigkeit.



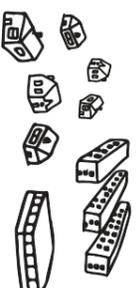


# Bebauungsstruktur



Bebauung: geschlossene Reihe, Einfamilienhaus, Kiste,  
Nutzung: Wohnen, Gewerbe  
Bezug zur Straße: teilweise gegeben  
Eindruck: laut, asphaltiert, autozentriert

Es ist das „erste-Reihe-zweite-Reihe Phänomen“, das bei diesem Abschnitt klar ersichtlich entstanden ist. Die „erste Reihe“, welche die Triester Straße direkt umsäumt, wird überwiegend als Gewerbestandort genutzt und erst in der „zweiten Reihe“ hat sich das Wohnen etabliert. Große Werbeschilder, Autohäuser und kein einziger öffentlicher Baum in Sicht.



Bebauung: Kiste, Gruppe,  
Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Sport  
Bezug zur Straße: nicht gegeben  
Eindruck: leer, grün, unbelebt

Dieser Abschnitt ist geprägt von sowohl öffentlichen als auch privaten Grünflächen, die sich von der Straße abschotten und daher vom Standpunkt der Triester Straße nicht erfassbar sind. Mit Abstand zur Straße finden sich ein Wohnsiedlung, Einfamilienhäuser und die Gewerbekisten.



Bebauung: Blockrand, Hof, Hochhaus, Solitär  
Nutzung: Wohnen, Gewerbe, Gesundheit  
Bezug zur Straße: gegeben  
Eindruck: laut, urban

Dichte, Durchmischung, Ergeschossnutzungen und die Nähe zum Matzleinsdorferplatz machen diesen Teil zum urbansten Abschnitt der Triesterstraße. Die Erdgeschossnutzungen rufen etwas Lebendigkeit hervor während die Wohneinrichtungen sich stets von der Straße abwenden, um dem Lärm den Rücken zuzukehren.

Bebauung: Kiste  
Nutzung: Industrie  
Bezug zur Straße: nicht gegeben  
Eindruck: laut



**In diesem Teil erschließt die Triester Straße einen bedeutsamen Industriestandort, der als eigenständiger Komplex neben der Straße liegt. Versteckt und mittendrin befindet sich eine kleine Oase, ein Badeteich.**

Bebauung: Reihe, Zeile, Punktbebauung  
Nutzung: Wohnen, Gewerbe  
Bezug zur Straße: gegeben  
Eindruck: verkehrsberuhigt, grün

**Kurzes Durchatmen in diesem Abschnitt: die Straße wird hier schmaler, langsamer, lebendiger und grüner.**



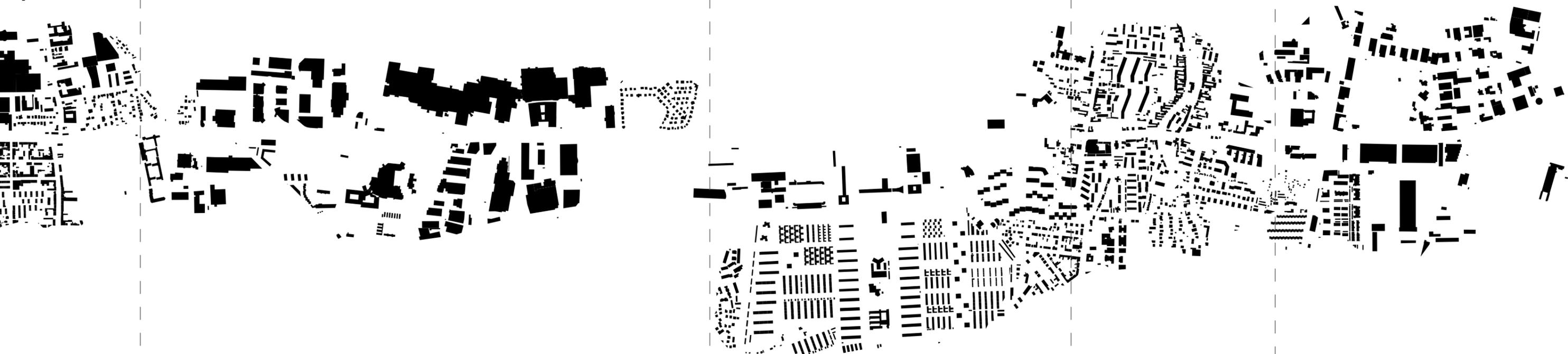
Bebauung: Zeile  
Nutzung: Wohnen, Sport  
Bezug zur Straße: nicht gegeben  
Eindruck: grün, offen, abgeschottet

**Auch hier hat die Triester Straße eine reine Erschließungsfunktion. Hecken, Bäume und Sportplätze bieten der Wohnsiedlung wendet sich Abstand zur Straße und dem einhergehenden Lärm.**



Bebauung: Kiste  
Nutzung: Gewerbe  
Bezug zur Straße: nicht gegeben  
Eindruck: flächenintensiv, autozentriert

**Hier durchläuft die Triester Straße einen Konsum-Hotspot. Eine Welt von neuen Gebäudedimensionen und einer glasklaren Ausrichtungen für den motorisierten Individualverkehr.**



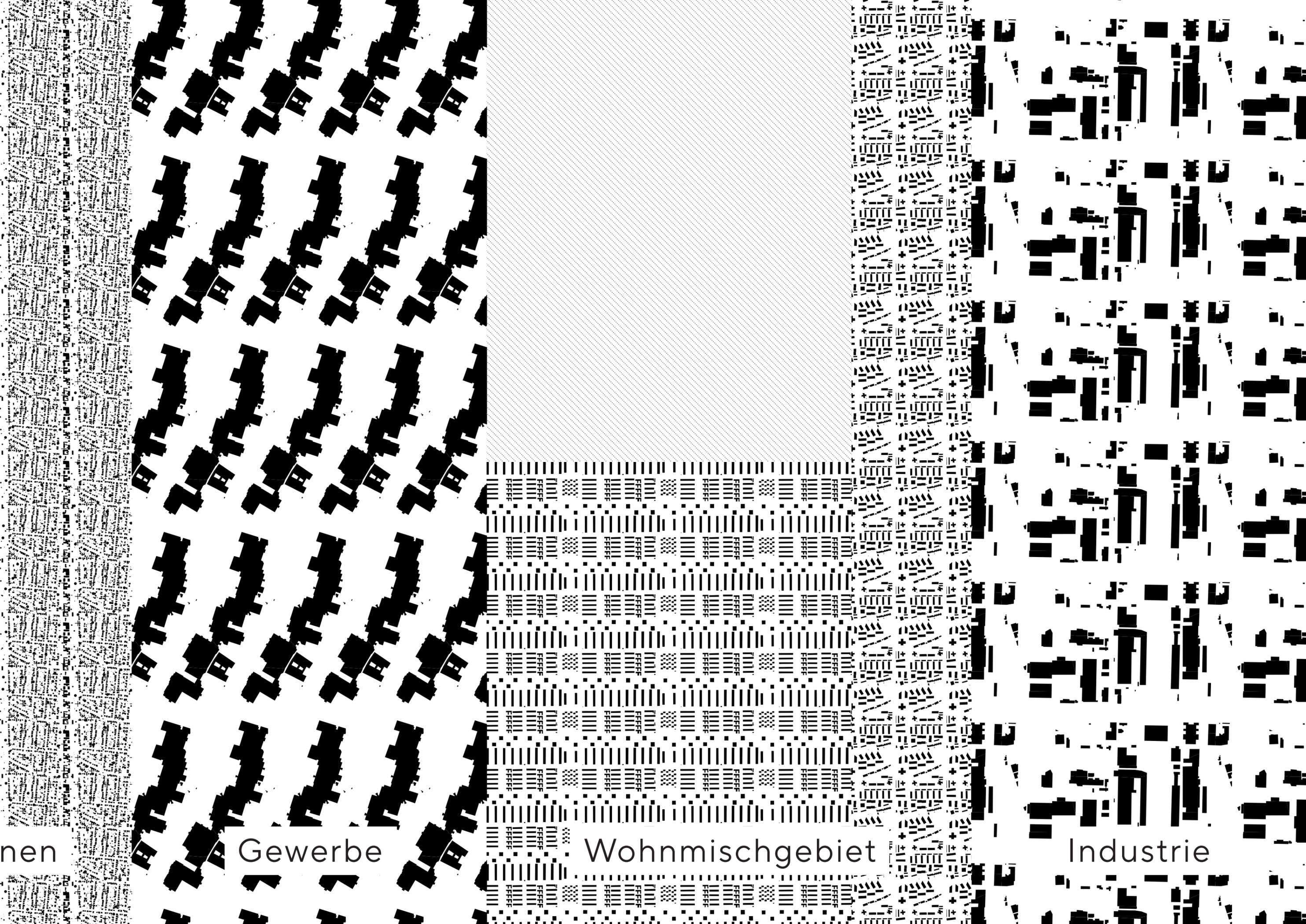
# Strukturmuster als städtischer Zwirn

Die markanten Unterschiede in der baulichen Struktur entlang der Triester Straße formen ein Muster – eine Art städtischen Zwirn“, der Räume gegenwärtig strukturiert und zukünftig strukturierend prägt. Ausschlaggebend hierfür sind die diversen Nutzungen, die sich oft ohne Bedachtnahme auf die begrenzte Ressource Boden etabliert haben.

Wohnmischgebiet

Naherholung

Industrie + Gewerbe + Woh



nen

Gewerbe

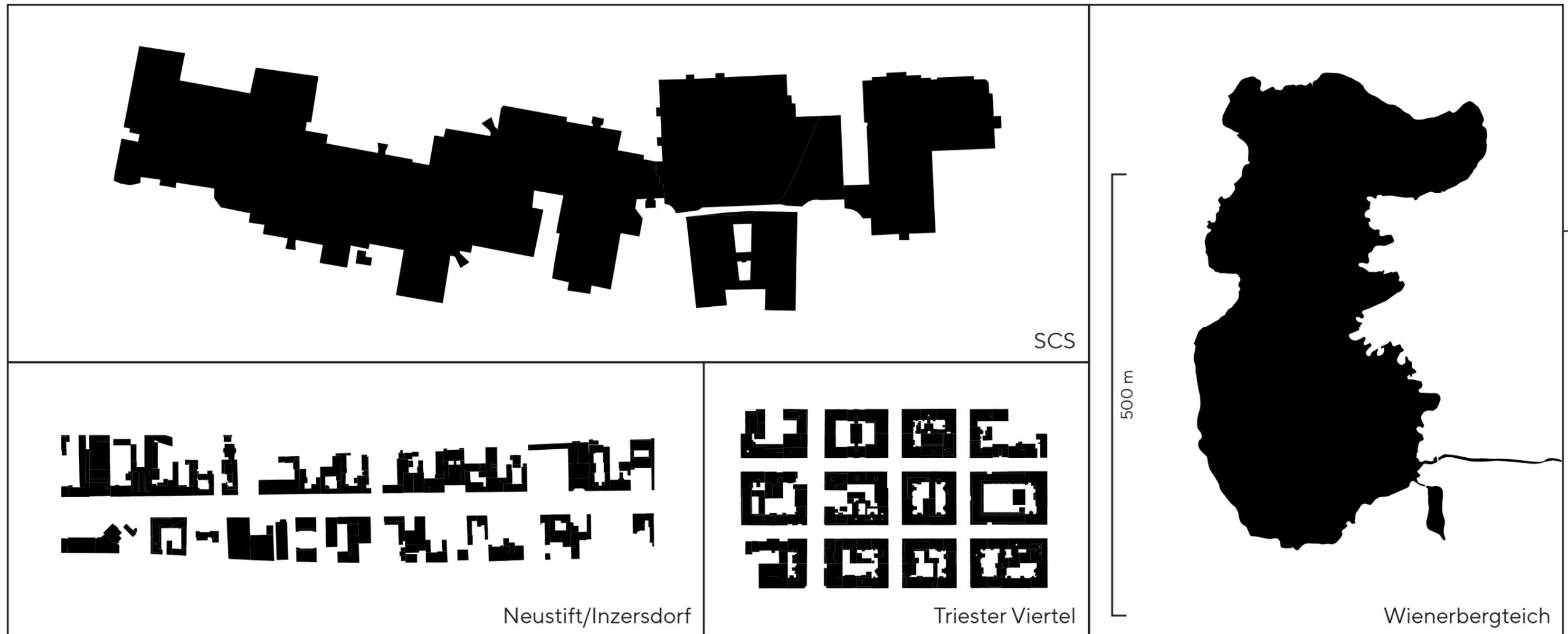
Wohnmischgebiet

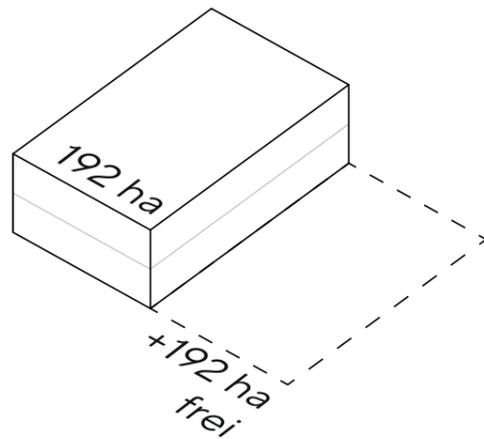
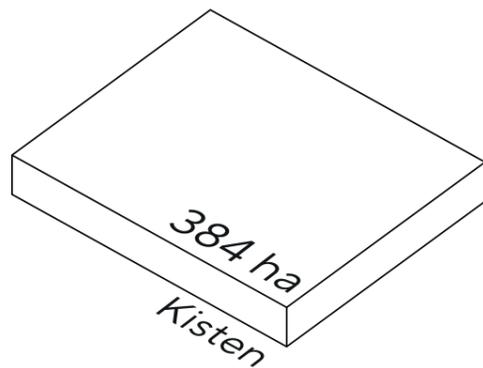
Industrie

# Flächen im Vergleich

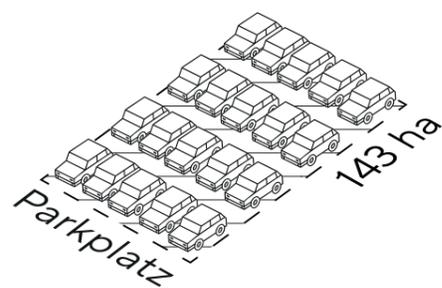
Der Größenvergleich zeigt die enormen Kontraste in den Dimensionen verschiedener Strukturen und weist infolgedessen auf den verschwenderischen Umgang mit Boden hin. Die SCS, ein Einkaufszentrum, zieht sich über einen Kilometer entlang der Triester Straße, was ungefähr der Länge zweier Wienerbergteiche entspricht.

Anhand eines Vergleichs der SCS mit den Strukturen vor der Zeit der auto-gerechten Stadt ist ersichtlich: sie ist nicht für Menschen gemacht, sie ist für Autos gemacht. Die Strukturen beim Triester Viertel oder dem ehemaligen Straßendorf Neustift sind deutlich kleinteiliger und eine angemessene Fortbewegung kann auch ohne Auto stattfinden.

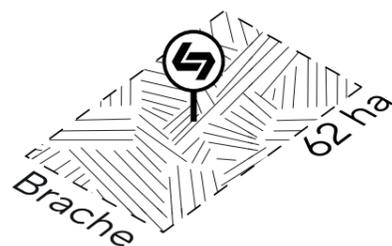




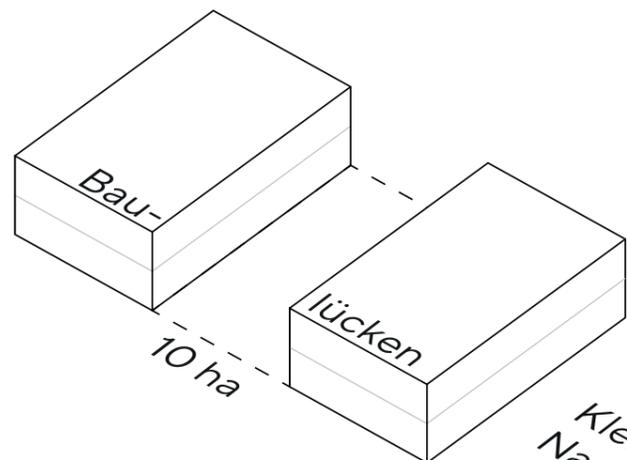
Seestadt  
200 ha



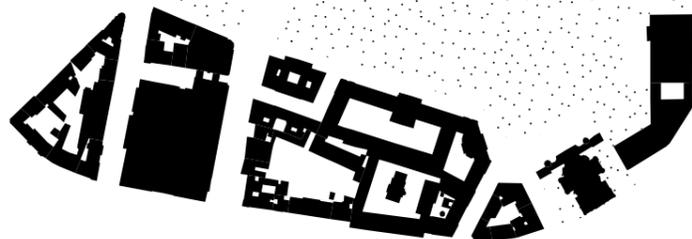
Mariahilf  
148 ha



Sonnwendviertel  
63 ha



Resselpark + TU  
11 ha



Um ein besseres Gefühl für das Größenausmaß dieser Flächen bekommen zu können, wird die Flächenbilanz Beispielen aus Wien gegenübergestellt.

Entlang der Triester Straße nehmen Kisten insgesamt 384 Hektar Boden ein. Allein das einmalige Aufstapeln würde somit zu einem Gewinn von 192 Hektar führen, was der Fläche der gesamten Seestadt entspricht.

# Transformationspotenzialflächen

Folgende Karte illustriert Räume, die das Potenzial aufweisen, transformiert zu werden. Flächenfressende Parkplätze und Kisten gehören der obersten Größenklasse an, gefolgt von gut erschlossenen Brachen. Auch kleinteiliges Transformationspotenzial wie Baulücken oder Flächen, die sich in Zukunft als obsolet erweisen werden (beispielsweise Tankstellen).

## Autodorf

**Baulücken**

2,3 Hektar

**Widmung**

GBGV | Bauklasse 2 | geschlossen

**Umgebung**

Einfamilienhäuser | Badner-Bahn-Station

Zwischen zwei Badner-Bahn-Stationen gelegen konzentrieren sich auf den Autobedarf spezialisierte Betriebe. Die eigentlich als geschlossene Bauweise gewidmeten Flächen werden derzeit oft als Parkflächen von den Autohändler:innen genutzt. Diese könnten mit derzeitiger Widmung bereits deutlich nachverdichtet werden.

### Legende

- Zukünftige U2-Station
- Badner-Bahn-Station
- ▭ Kleinräumiges Transformationspotenzial
- ▭ Brachen mit hochrangiger ÖV-Erschließung
- ▭ Flächenintensives Gewerbe

**Gesamtfläche**

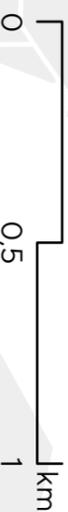
4300 m<sup>2</sup>

**Umgebung**

Wienerberg City | Zukünftige U2-Station

Tankstellen könnten im Zuge des Umstiegs auf Elektromobilität obsolet werden. Dadurch würden einige Flächen entlang der Triester Straße frei werden. Hier wird sich die Frage stellen wie diese in Zukunft genutzt werden können. Durch weitere Entwicklungen wie den Ausbau der U2 werden diese Prozesse vermutlich beschleunigt.

## Tankstelle





## SCS

**Gesamtfläche**

61 Hektar

**Parkplatzfläche**

43 Hektar

**Ø Gebäudehöhe**

9 Meter

**Umgebung**

Autobahn | Gewerbegebiete

Das größte Einkaufszentrum Österreichs besitzt enorme Parkplatzflächen. Diese sind nicht in Parkhäusern oder Tiefgaragen organisiert, sondern sind ebenerdig in der Fläche verteilt. Diese Flächen könnten sogar ohne eine Reduktion der Stellplatzkapazität, etwa durch Parkhäuser, anders genutzt werden.

## Brache

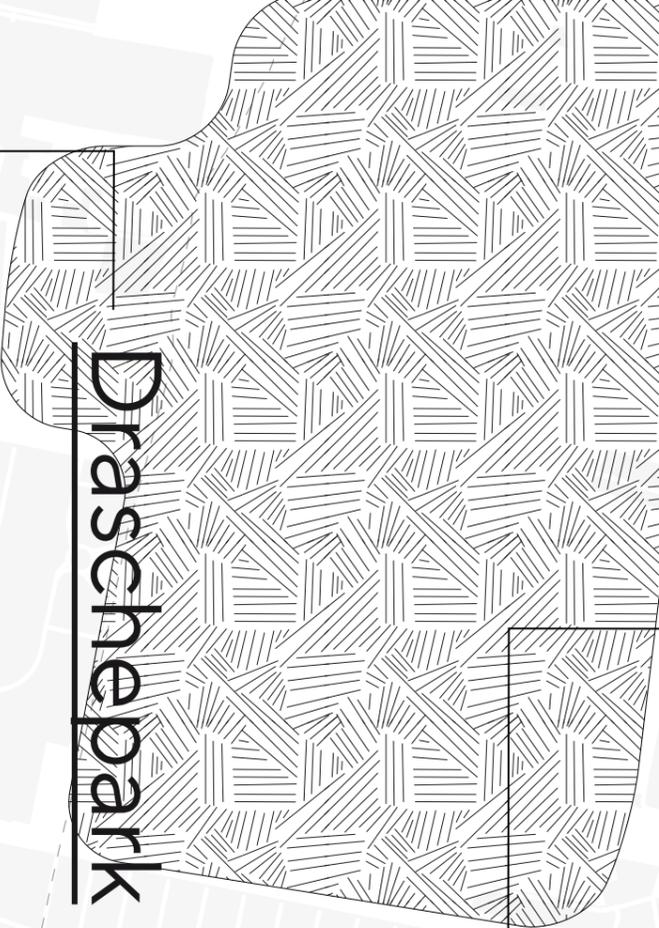
**Gesamtfläche**

52 Hektar

**Umgebung**

Autobahn | Badner-Bahn-Station

Zwischen Süd-Autobahn und Triester Straße befindet sich eine ehemals landwirtschaftlich genutzte Fläche. Diese weist durch ihre Lage an einer Badner-Bahn-Station und der Nähe zu einer Autobahnauffahrt ein hohes Entwicklungspotenzial auf.



# Draschepark

**Größe**  
13 Hektar

**Zugang**  
öffentlich

**Funktion**  
Grünkorridor, Park, Spazieren, Picknicken

**Nutzer:innen**  
Bewohner:innen der Umgebung, Familien

**Eindrücke**  
laut, großflächig, durch die Triester Straße entzweitelt

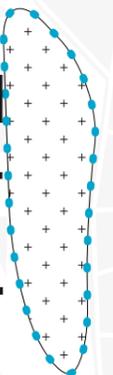
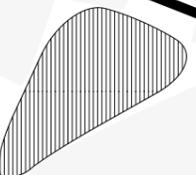
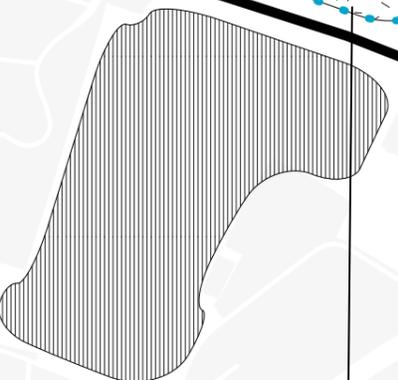
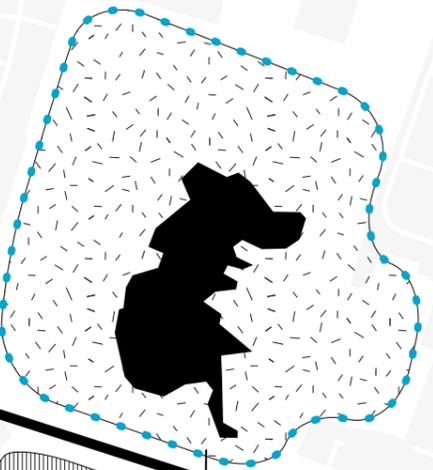
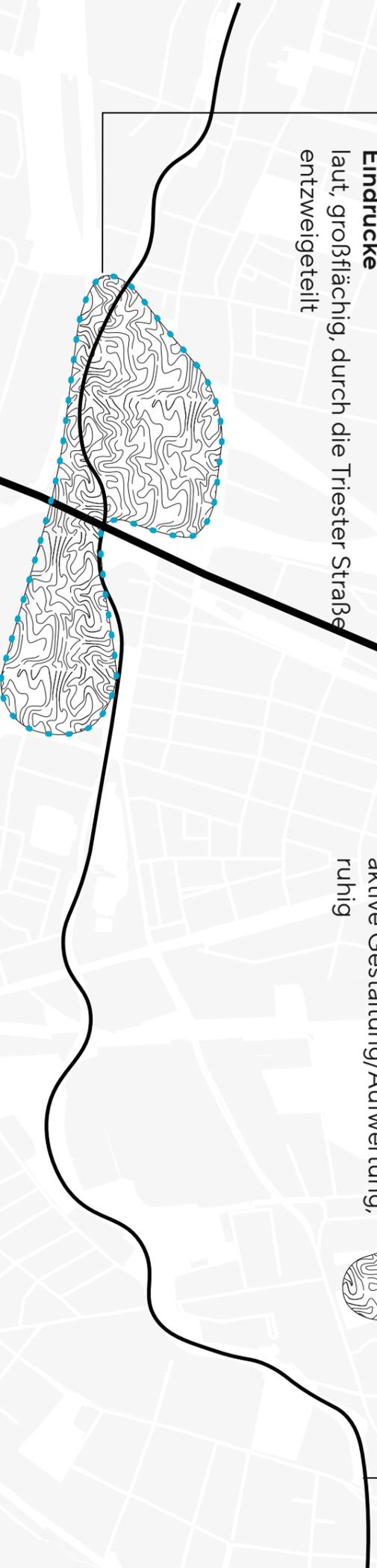
# Liesingbach

**Zugang**  
öffentlich

**Funktion**  
Grünkorridor, Spazieren, Radfahren, Spielen

**Nutzer:innen**  
Bewohner:innen der Umgebung

**Eindrücke**  
aktive Gestaltung/Aufwertung, ruhig



**Größe**  
120 Hektar

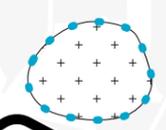
**Zugang**  
öffentlich

**Funktion**  
Park, Spazieren, Baden, Erholung, Naturschutz

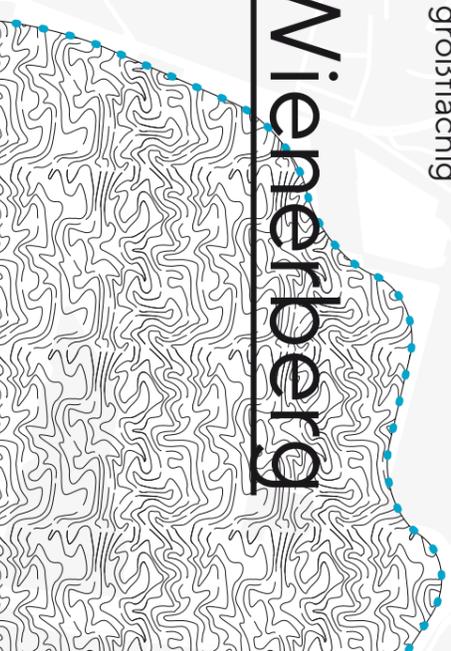
**Nutzer:innen**  
Bewohner:innen aus Wien & Niederösterreich

**Eindrücke**  
naturbelassen, großflächig

# Erholungsgebiet Wienerberg



0 0,5 1 km



ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

monofunktional & flächenintensiv

keine Verbindungsfunktion

# Es grünt!

**Größe**  
4 Hektar  
**Zugang**  
öffentlich  
**Funktion**  
Baden, Erholung, Austausch, Tauchen  
**Nutzer:innen**  
Bewohner:innen der Siedlungen  
**Eindrücke**  
grüne Insel inmitten der Industrie

## Ozean

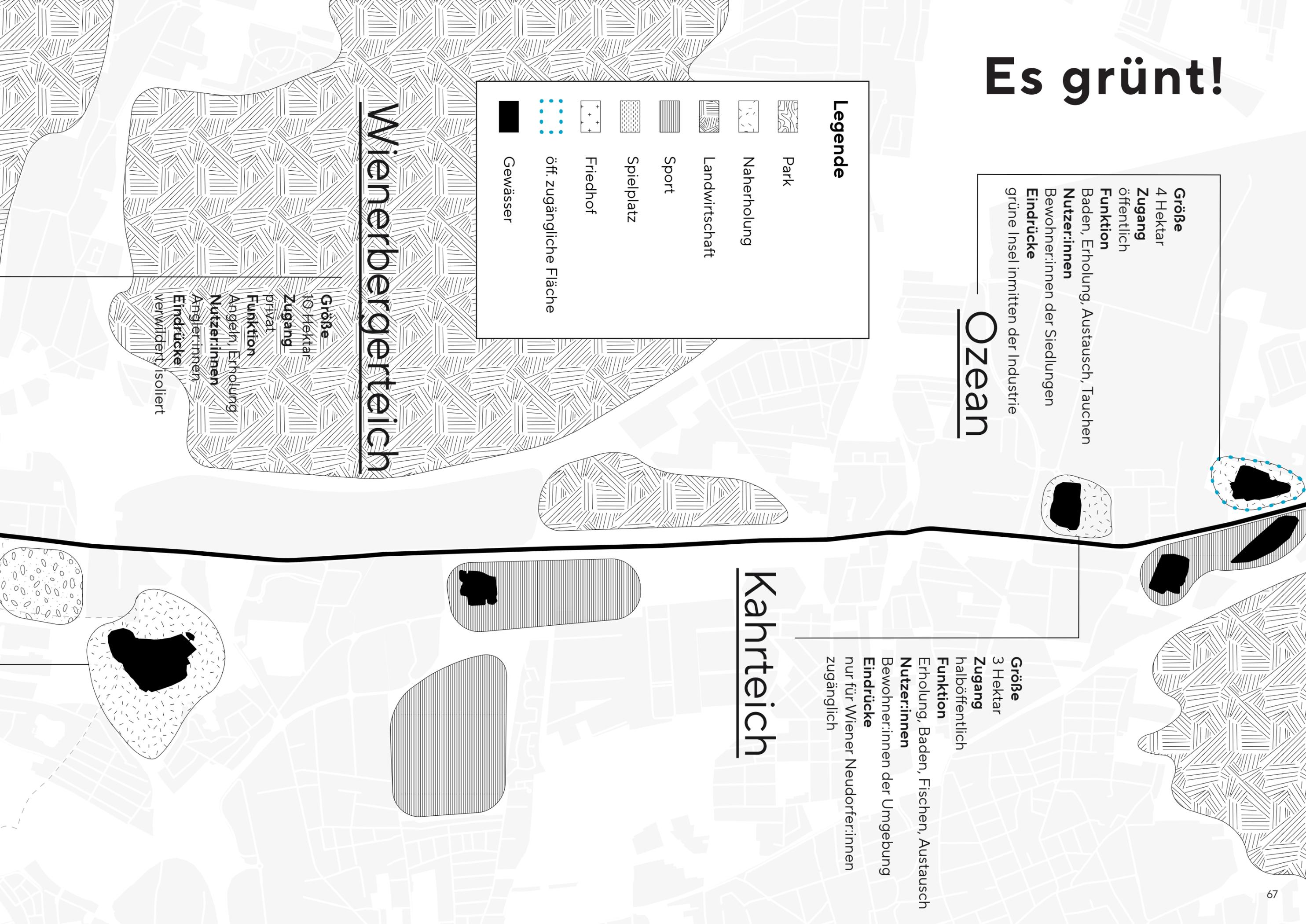
**Größe**  
3 Hektar  
**Zugang**  
halböffentlich  
**Funktion**  
Erholung, Baden, Fischen, Austausch  
**Nutzer:innen**  
Bewohner:innen der Umgebung  
**Eindrücke**  
nur für Wiener Neudorfer:innen zugänglich

## Kahrteich

- Legende**
-  Park
  -  Naherholung
  -  Landwirtschaft
  -  Sport
  -  Spielplatz
  -  Friedhof
  -  öff. zugängliche Fläche
  -  Gewässer

## Wienerbergerteich

**Größe**  
10 Hektar  
**Zugang**  
privat  
**Funktion**  
Angeln, Erholung  
**Nutzer:innen**  
Angler:innen  
**Eindrücke**  
verwildert, isoliert



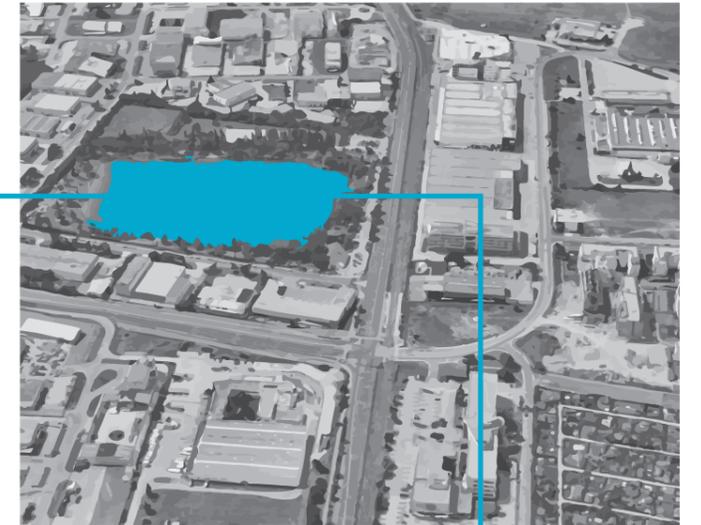


## Draschepark

**13 Hektar**

Vom Schlossgarten zum Grill-Hotspot. In der Barockzeit wurden auf dem Areal zwei Schlösser errichtet und im zweiten Weltkrieg durch Bombeneinschläge zerstört. Den Namen hat der Park der Familie Drasche von Wartinberg zu verdanken, die seit 1857 die beiden Schlösser auf dem Gelände besaß. Heute ist der Park teilweise von der A23 überbaut und bei Warmwetter mit Picknickdecken übersät. Die platzierten Grillschalen werden von zahlreichen Familien geschätzt.

## Kahrteich

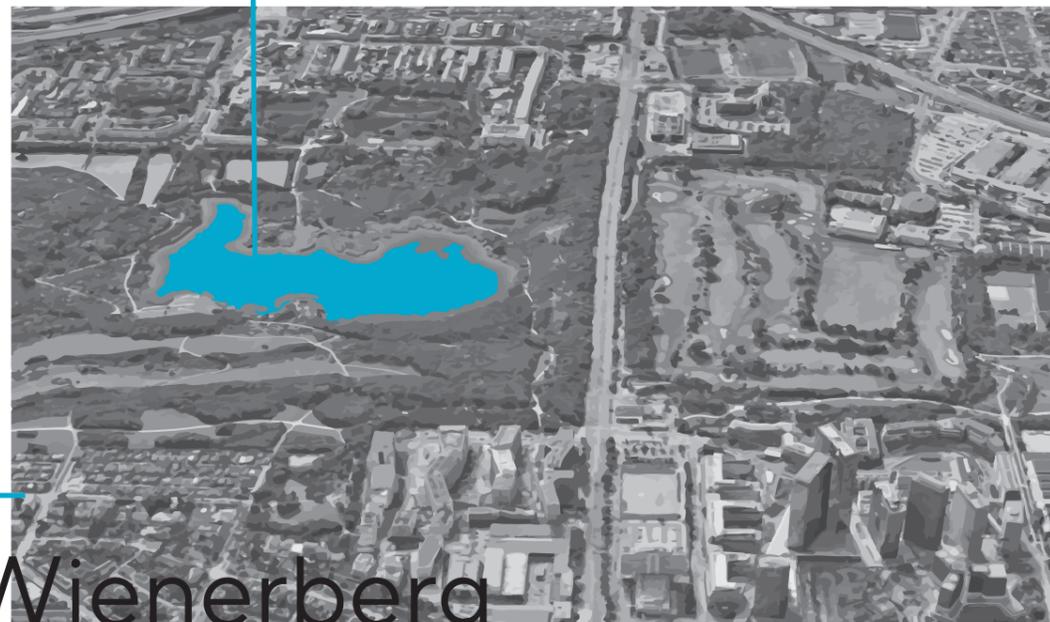


**3 Hektar**

Baden, fischen und tauchen inmitten eines Industriegebiets. Ein kleines Naturjuwel, das heute einer vielfältigen Flora und Fauna als Lebensraum dient.

**120 Hektar**

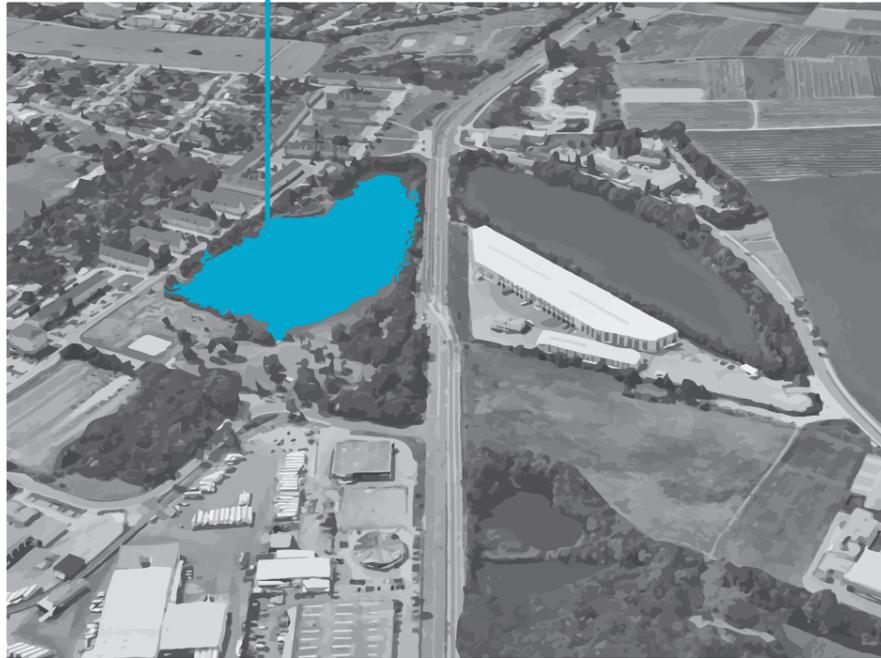
Vom Ziegeleigelände zur Mülldeponie zu einem Naturjuwel. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbes im Sinne der Erweiterung des Wald- und Wiesengürtels wurde das Areal schlussendlich zu einem charakteristischen und stadtoökologischen Biotop, das gänzlich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen wurde. Es beinhaltet eine vielfältige Fauna und Flora, in der einige auf den Roten Listen stehende Arten zu finden sind.



## Erholungsgebiet Wienerberg

# Ozean

4 Hektar



Von Ziegeleien zum Badesee mitsamt Beachvolleyballplatz, Fußballplatz, Kinderspielplatz, Tischtennistischen, Buffet, WC und Duschen. Bereits um das Jahr 1925 entstand der Aushub, der heute als beliebter Badeteich fungiert. Gegen Bezahlung nutzen viele Bewohner\*innen die Einrichtungen dieses Areals.

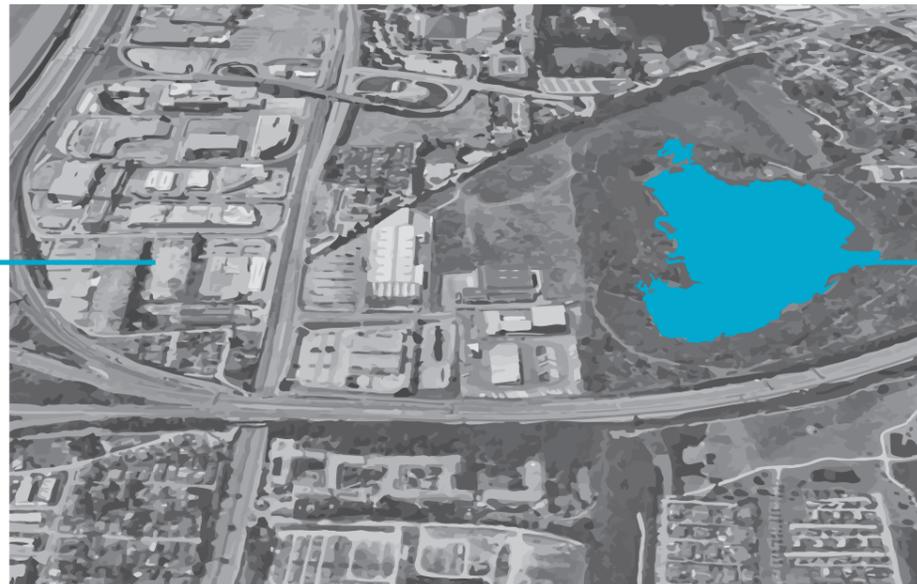
# Liesingbach

Wie an den meisten anderen urbanen Gewässern nahm auch am Liesingbach die Vielfältigkeit der Nutzungen stark ab. Heute dient der Bach vor allem dem Abfluss von Hochwässern und der Naherholung. Bereits seit mehreren Jahren steht der Abschnitt zwischen Atzgersdorfer Platz und dem Draschepark im Fokus einer naturnahen Gestaltung, da die rasant wachsende Bevölkerung der Umgebung davon stark profitiert. Durch Renaturierungsprojekte soll der Bach auch wieder zunehmend zum Habitat für zahlreiche aquatische und terrestrische Lebewesen werden.

10 Hektar

Vom Lehmabbaugelände zum Angelteich. Das im Besitz der Wienerberger AG stehende Areal wird heute zum Fischen verpachtet und ist für Spaziergänger\*innen durch einen Zaun abgesperrt. Erst seit ein paar Jahren ist das gesamte Gebiet abgezäunt und für die Öffentlichkeit unzugänglich.

# Wienerbergerteich



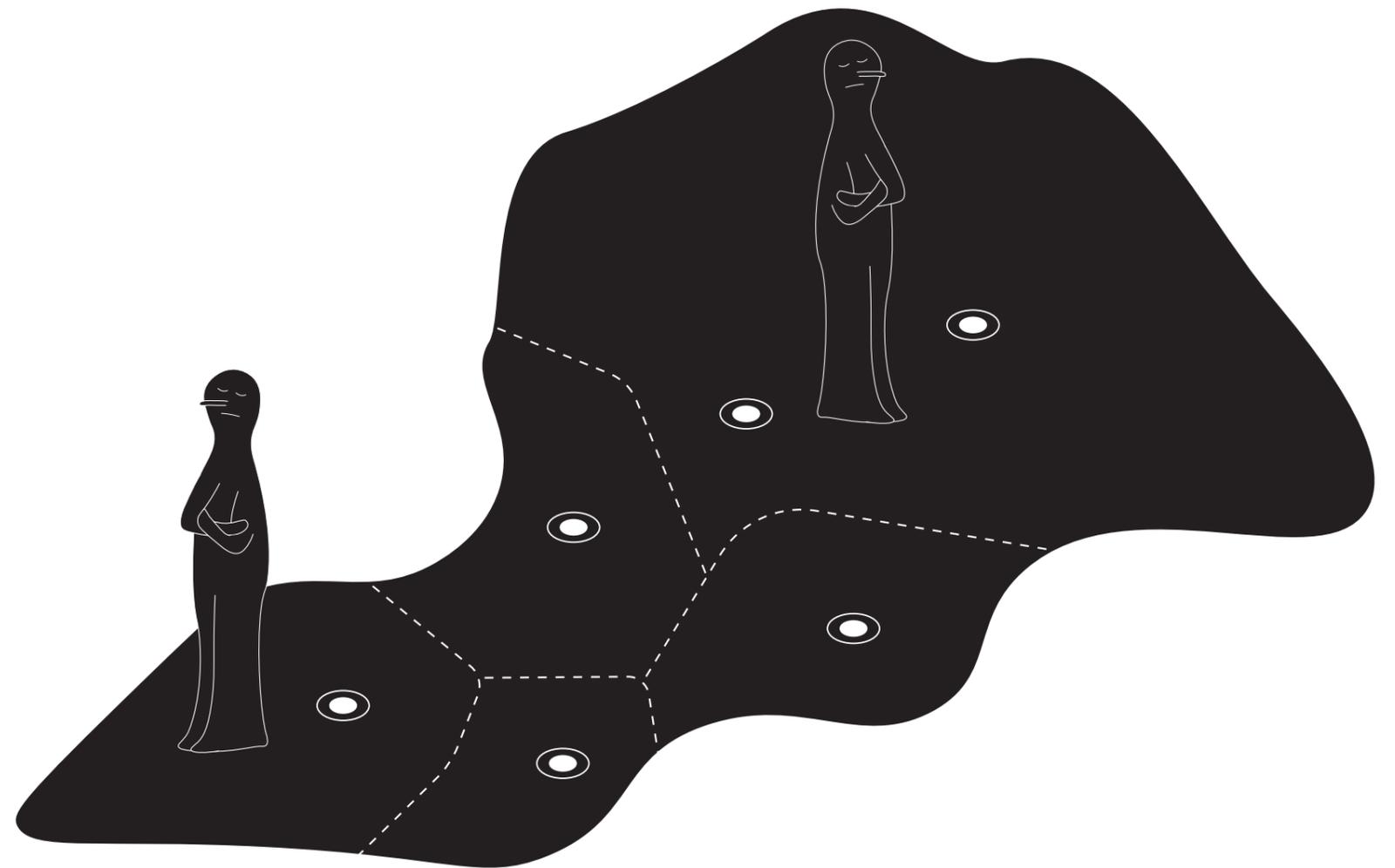
keine Verbindungsfunktion

monofunktional & flächenintensiv

ein urbaner Raum, eigenwillige Planungsräume

## THESE 3

**Ein urbaner Raum** mit vielen Zentren wird von mehreren **eigenwilligen Planungsräumen** strukturell durchtrennt.



## Mittelalter

Die erste Siedlung im heutigen Bezirk Mödling entstand vermutlich im 11. Jahrhundert unterhalb einer frühen **Burganlage** auf dem Kirchenberg. Die Siedlung erreichte Ende des Mittelalter jene Ausdehnung, die **bis ins 19. Jahrhundert** im Wesentlichen **unverändert** bleiben sollte.



1155 machte Heinrich Jasomirgott Wien zu seiner Hauptstadt. Unter den Luxemburgern wurde Prag zur kaiserlichen Residenzstadt, in deren Schatten Wien stand. Die frühen Habsburger versuchten, die Stadt auszubauen, um Schritt zu halten. **Wien wuchs** immer mehr.

1850 begann die erste Phase der Stadterweiterung, indem die „Vorstädte“ innerhalb des Linienwalls und die auf Donauinseln gelegene Leopoldstadt eingemeindet wurden. Mit Beginn der Industrialisierung Mitte des 19. Jahrhunderts erlebte die Stadt einen enormen **Bevölkerungszuwachs**. Die Einwohnerzahl erreichte um 1870 eine Million und 1910 zwei Millionen.

Ende des 18. Jahrhunderts kam es in Mödling zur Ansiedlung von Industrie-, insbesondere Textilbetrieben, die die **billigeren Produktionsmöglichkeiten** bei gleichzeitiger Nähe zu Wien nutzten.

## 18. Jh.

Rege Bautätigkeit gab es aber auch außerhalb der Stadtmauern. Seit 1704 hatten die Vorstädte ihr eigenes, großzügig angelegtes **Befestigungssystem**, den Linienwall, etwa im Verlauf der heutigen Gürtelstraße.

## 19. Jh.

Die gute Verkehrslage an der Südbahn, die fortschreitende **Industrialisierung** und der Ausbau von Kureinrichtungen führten zu einer rapiden Expansion des bis dahin jahrhundertlang unveränderten Marktes. Unter Bürgermeister Joseph Schöffel, erfolgte die planmäßige Anlage der Schöffel(vor)stadt (Neu-Mödling) östlich der Südbahn sowie die Errichtung von **Arbeitersiedlungen**.

Erst später folgten die Villenviertel des Jahrhundertwende mit ihren repräsentativen Wohnbauten und 1875 wurde der aufstrebende Markt zur Stadt erhoben. Durch die Errichtung von **Groß-Wien** unter der NS-Herrschaft verlor die junge Stadt für 16 Jahre ihre kommunale Selbstständigkeit. 1954 wurde sie wieder ein **Teil von Niederösterreich**.

## 20. Jh.

Das am 10. November 1920 in Kraft getretene Bundes-Verfassungsgesetz, Kern des österreichischen Verfassungsrechts, definiert **Wien als eigenes Land**. Wien bildet seither, ausgenommen die Zeit 1934-1945 (bundesunmittelbare Stadt im Austrofaschismus, Reichsgau unter NS-Herrschaft), ein eigenes Land.

Einer der Gründe der Trennung vom Umland waren, neben der von den bevölkerungsärmeren Bundesländern befürchteten Dominanz Niederösterreichs im neuen Kleinstaat, die Differenzen zwischen mehrheitlich sozialdemokratischer Stadt- und mehrheitlich christlichsozialer Landbevölkerung. Die Trennung war für die weitere Entwicklung Wiens sehr bedeutsam, da die Stadt nunmehr Steuerhoheit besaß.

# Siedlungs- entwicklung

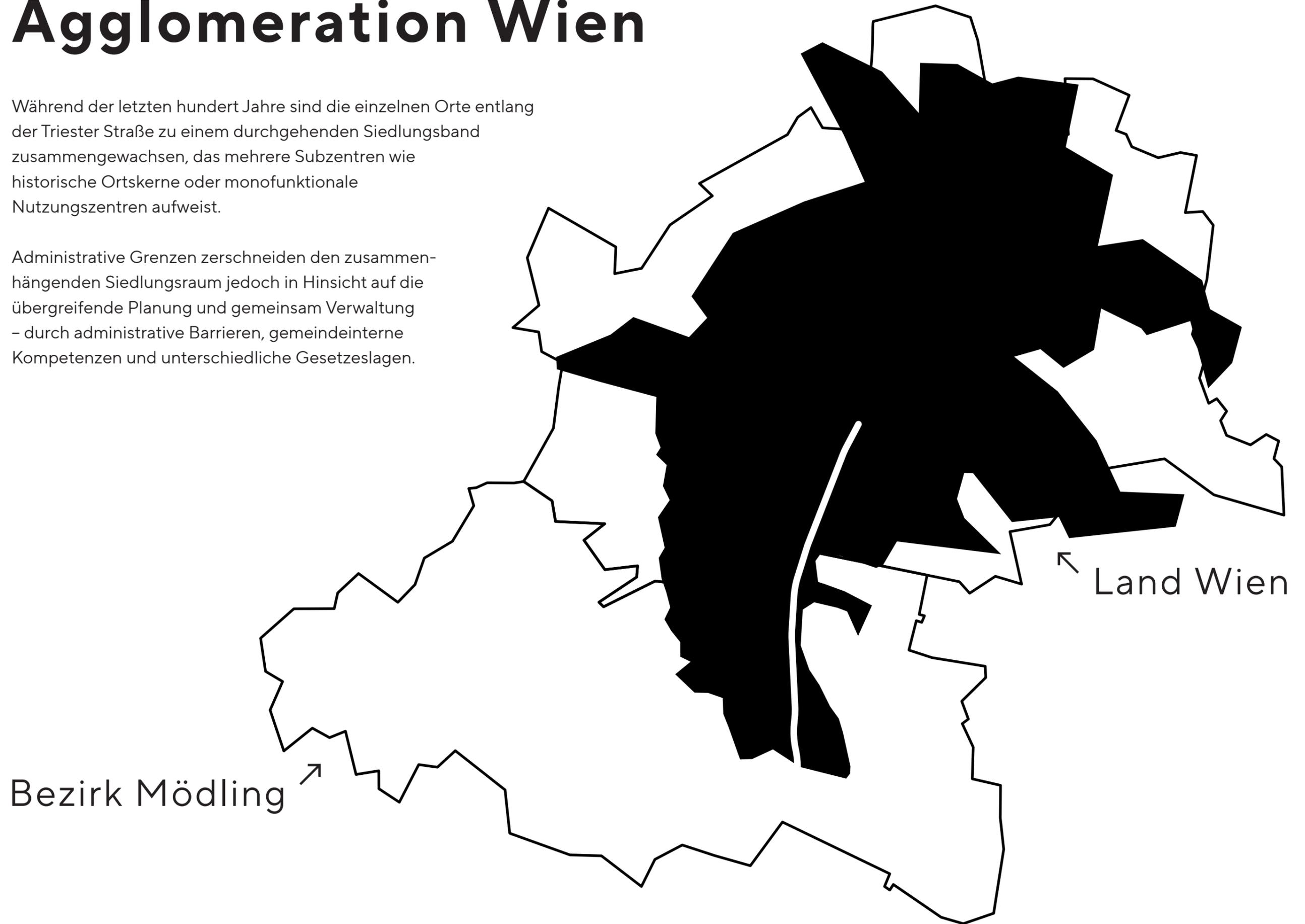


- Heute
- 1940
- 1875
- 1775
- Grenze Wien/NÖ

# Agglomeration Wien

Während der letzten hundert Jahre sind die einzelnen Orte entlang der Triester Straße zu einem durchgehenden Siedlungsband zusammengewachsen, das mehrere Subzentren wie historische Ortskerne oder monofunktionale Nutzungszentren aufweist.

Administrative Grenzen zerschneiden den zusammenhängenden Siedlungsraum jedoch in Hinsicht auf die übergreifende Planung und gemeinsame Verwaltung – durch administrative Barrieren, gemeindeinterne Kompetenzen und unterschiedliche Gesetzeslagen.



Land Wien

Bezirk Mödling

Wien

Perchtoldsdorf

Vösendorf

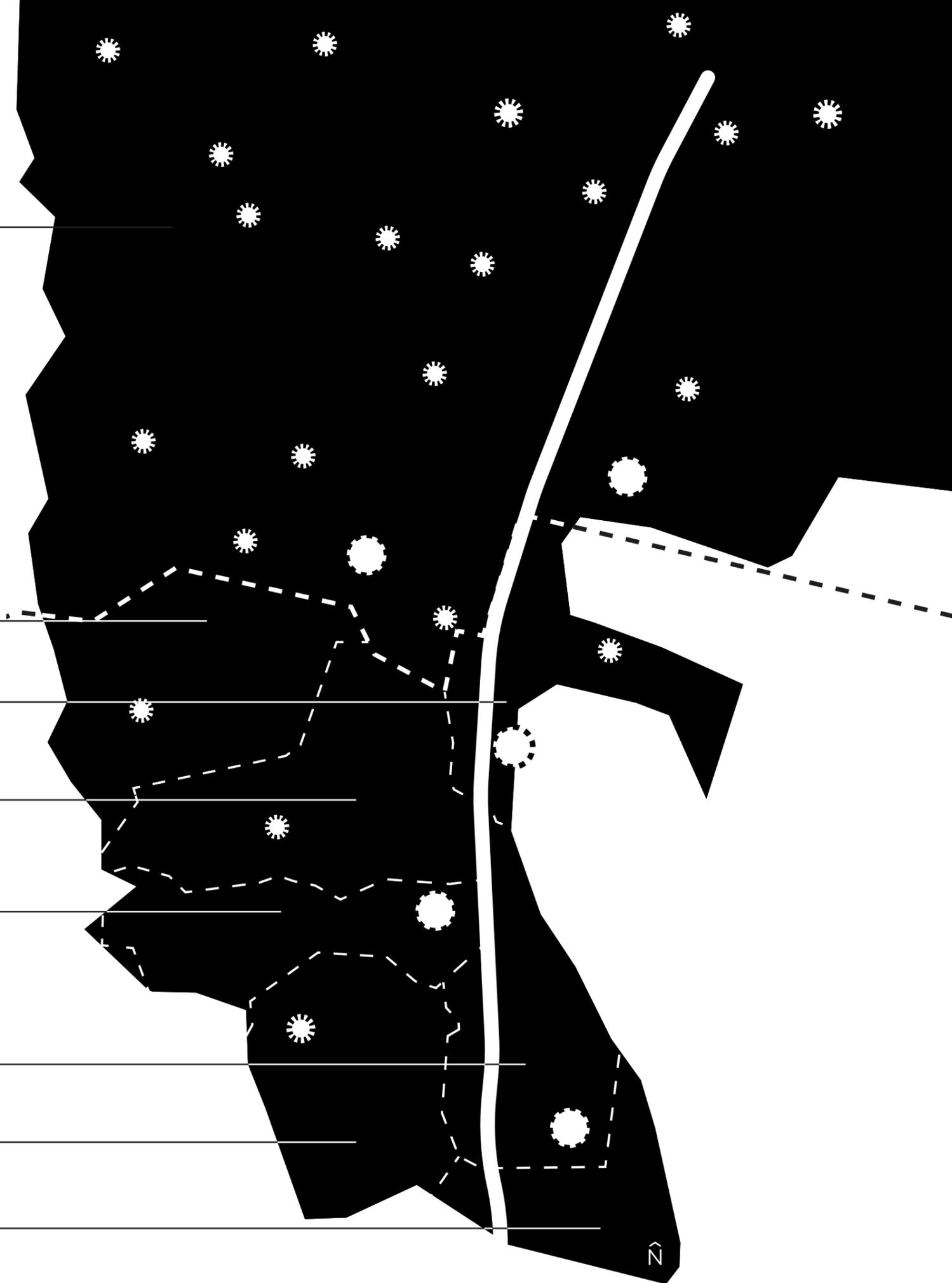
Brunn am Gebirge

Maria Enzersdorf

Wr. Neudorf

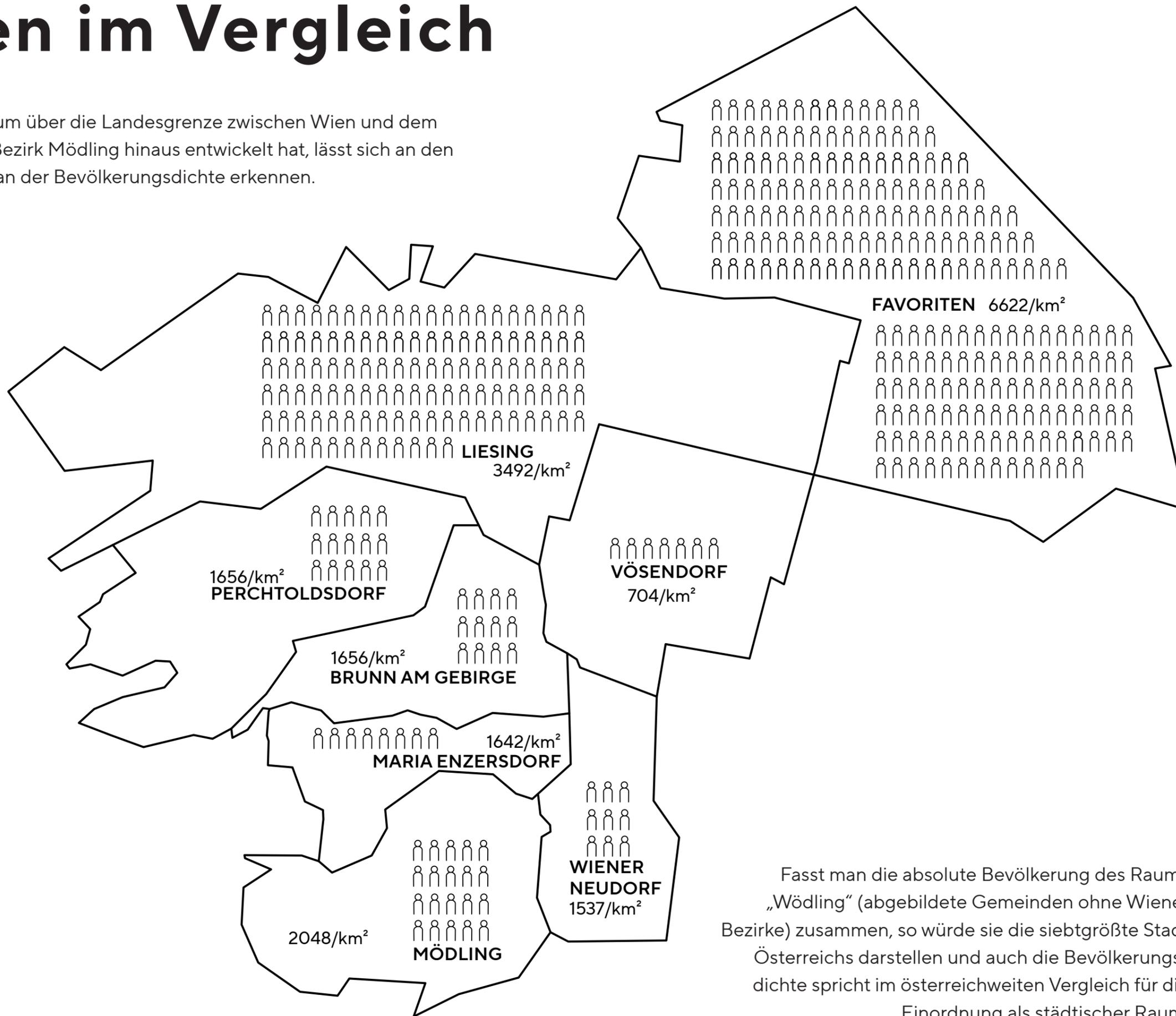
Mödling

Guntramsdorf



# Flächen im Vergleich

Dass sich der urbane Raum über die Landesgrenze zwischen Wien und dem niederösterreichischen Bezirk Mödling hinaus entwickelt hat, lässt sich an den Einwohnerzahlen sowie an der Bevölkerungsdichte erkennen.



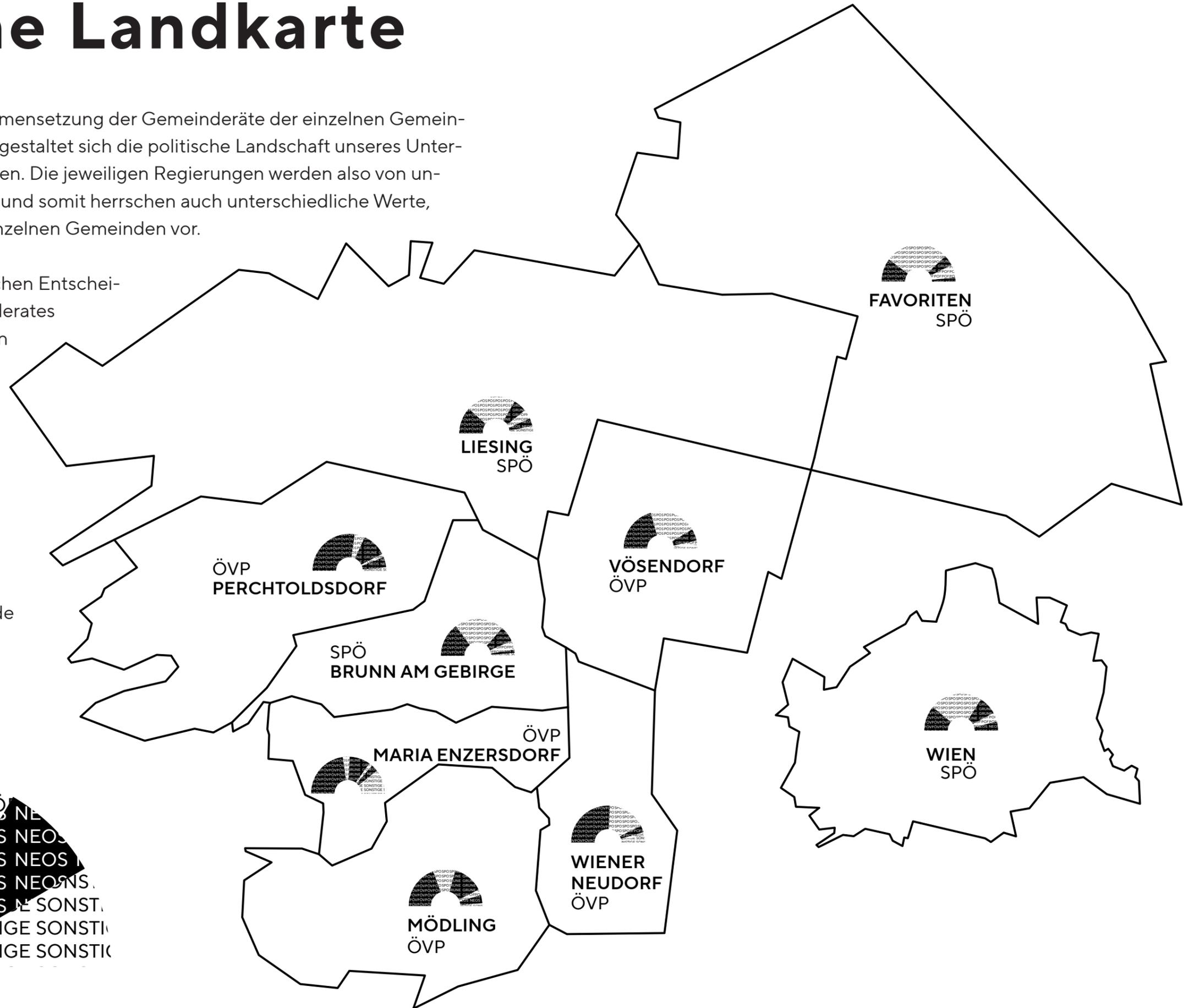
Fasst man die absolute Bevölkerung des Raums „Wödling“ (abgebildete Gemeinden ohne Wiener Bezirke) zusammen, so würde sie die siebtgrößte Stadt Österreichs darstellen und auch die Bevölkerungsdichte spricht im österreichweiten Vergleich für die Einordnung als städtischer Raum.

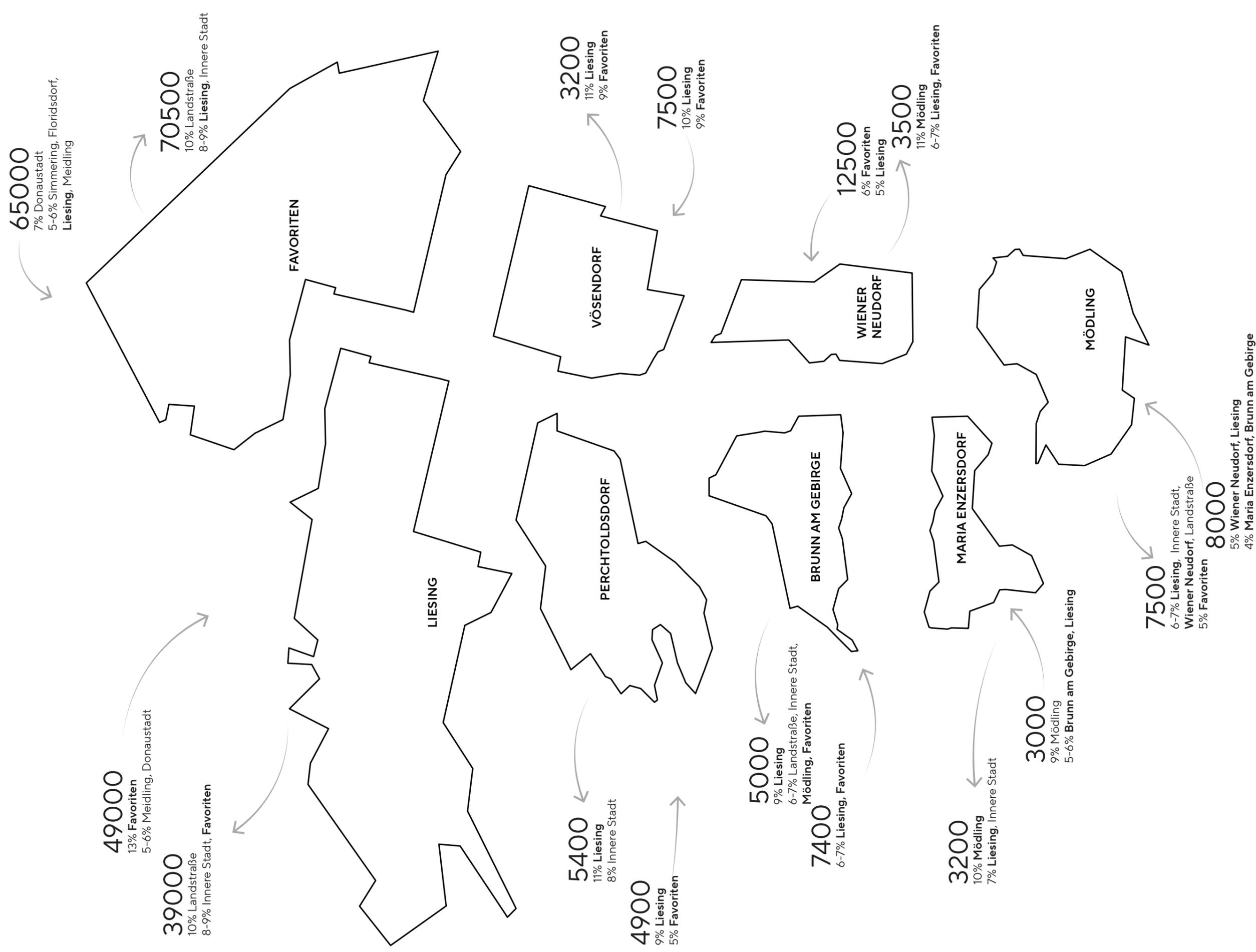
# Politische Landkarte

Wie auf der Abbildung zur Zusammensetzung der Gemeinderäte der einzelnen Gemeinden bzw. Bezirke zu erkennen ist, gestaltet sich die politische Landschaft unseres Untersuchungsraumes äußerst heterogen. Die jeweiligen Regierungen werden also von unterschiedlichen Parteien gebildet und somit herrschen auch unterschiedliche Werte, Vorstellungen und Ziele in den einzelnen Gemeinden vor.

Da ein Großteil der raumplanerischen Entscheidungen in der Hand des Gemeinderates liegt, wirken sich diese Differenzen auch auf den Raum aus und tragen zur Zersplitterung desselben bei.

Politische Einstellungen stehen der Einigung auf eine gemeinsame Strategie sowie gemeinsam umzusetzende Projekte im Weg und erschweren die Gemeinde- bzw. Landesgrenzen übergreifende Planung.





# Pendelverflechtungen

Die Grafik zu den Pendler:innenströmen im Raum Wödling zeigt erneut den urbanen Charakter des südlich an die Stadt grenzenden Umlandes entlang der Triester Straße.

Die Zahlen der auspendelnden Personen aus den niederösterreichischen Gemeinden weisen keine enorme Differenz zu den Zahlen der Einpendler:innen auf, im Fall von Vösendorf und Wiener Neudorf pendeln sogar wesentlich mehr Leute ein als aus. Dazu tragen vor allem die großflächigen monofunktionalen Zentren, wie beispielsweise das IZ NÖ-Süd oder die SCS, mit einem großen Angebot an Arbeitsplätzen bei.

Betrachtet man, *wohin* gependelt wird, so wird auch in diesem Analysefeld die starke Verflechtung des Raumes noch einmal besonders deutlich. In etwa um die 10% der absoluten Zahlen pendeln von den beiden Wiener Bezirken in die niederösterreichischen Gemeinden des Untersuchungsraumes und umgekehrt.





**Leitsätze & Leitbild →**

**Ein Fluss für alle!**

Vorhandene Lücken zu schließen, um somit eine nutzbare Verbindungsachse – nicht nur für den MIV, sondern auch für den NMIV und den ÖV – zu schaffen, ist oberstes Ziel dieses Leitsatzes. Die Einbettung der Triester Straße in vorhandene Netze unterstützt die Etablierung neuer Mobilitätsweisen.

Starrer strömende Kanäle wer

Die Schaffung von Aufenthaltsflächen, welche der Triester Straße und ihrer Umgebung zu einer lebenswerten Atmosphäre verhelfen, trägt zur Umsetzung dieses Leitsatzes bei. Wo es räumliche Gegebenheiten zulassen, wird eine Nutzungsmischung forciert. Vorhandene Nutzungen werden verdichtet, um die räumliche Effizienz zu erhöhen.

**Ein Fluss, der lebenswert ist!**

den zu dynamischen Flüssen.

## Ein Fluss, ein Raum!

Kooperative Projekte, reger Austausch und ein planerischer Weitblick, der nicht an der Stadtgrenze endet: Vordefinierte kooperative Planungsprozesse fördern die Zusammenarbeit. Die Stärkung der vorhandenen Zentren trägt zusammen mit der Etablierung neuer Zentren zur Verknüpfung der einzelnen Raumsegmente bei.

# Ein Fluss für alle!

Vorhandene Lücken zu schließen, um somit eine nutzbare Verbindungsachse – nicht nur für den MIV, sondern auch für den NMIV und den ÖV – zu schaffen, ist oberstes Ziel dieses Leitsatzes. Die Einbettung der Triester Straße in vorhandene Netze unterstützt die Etablierung neuer Mobilitätsweisen.

In erster Linie gilt es, für alle Verkehrsmodi die vorhandenen Lücken im Straßenraum zu identifizieren und zu schließen. Zudem soll der Ausbau der Infrastruktur für aktive Mobilitätsformen mit einem Fokus auf Sicherheit und fair verteilte Straßenflächen zum Umstieg auf eben diese anregen. Dazu tragen auch Mobility-Hubs & -Points bei, welche die Möglichkeit zur multimodalen Mobilität gewähren. Durch ihre attraktive Situierung an Haltestellen des ÖV wird das Umsteigen zwischen verschiedenen Fortbewegungsmitteln vereinfacht und ein Modell mit zahlreichen Alternativen zum Auto angeboten. Dieses ermöglicht auch abseits der Triester Straße die Erschließung eines großflächigen Netzes und ist fähig, individuellen Anforderungen nachzukommen.

Die Einbettung in das bereits bestehende Wegenetz ist ebenso ein Ziel dieses Leitsatzes. Dies geschieht unter anderem durch das Schaffen einer flächigen Überschreitbarkeit – an Stellen wo diese Sinn macht. An Knotenpunkten, wo zukünftige Aufenthaltszonen auf gestärkte Querverbindungen treffen, soll das Queren der Straße auch ohne Zebrastreifen nicht unmöglich sein. Die Barrierewirkung der Straße wird somit abgebaut und sie fügt sich wie ein fehlendes Puzzleteil in das sie umgebende Netz ein.

Aktive Mobilität wird an Kreuzungspunkten priorisiert und durch Übersichtlichkeit im Straßenraum werden bestehende Verbindungen gestärkt. Dort wo sich der Bedarf nach neuen Verbindungen zeigt, werden Wege ausgebaut und die Möglichkeit zu neuen Routen entsteht. Ein Fokus liegt hierbei auf der Vernetzung bereits bestehender Grünräume. Der Zugang zu diesen Erholungsflächen soll durch straßenseitenübergreifende Grünraumverbindungen erleichtert werden und somit auch die Präsenz der nahegelegenen Parks, Erholungsgebiete und Frischluftinseln im Straßenraum widerspiegeln.



## Ein Fluss für alle™

Um für die Triester Straße eine Verbindung für alle zu ermöglichen, muss genügend Platz für die einzelnen Verkehrsteilnehmer:innen bestehen. Dieser Platzbedarf verändert sich jedoch entlang der Straße. In der dicht bebauten Stadt, sowie im Abschnitt Höhe Südstadt, ist beispielsweise der Platzanspruch für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen höher. Das Mindestmaß ist jedoch, dass eine durchgängige Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer:innen auf der gesamten Triester Straße hergestellt wird. Dabei ist die Straßenfläche allerdings nicht weiter zu vergrößern, sondern es gilt den bestehenden Raum umzuverteilen.



## Mobilty-Hubs & Mobility-Points

Mobility-Hubs werden an die hochrangigste ÖV-Stationen situiert, um multimodale Mobilität bei der höchsten Frequenz zu stärken beziehungsweise überhaupt zu ermöglichen. Sie bestehen aus einem Mix von Shared-Mobility-Angeboten, wie etwa Lastenrädern und Car-Sharing. Durch das breite Mobilitätsangebot wird die Straße für eine breitere Personengruppe zugänglich. Gleichzeitig wird die Verbindungsfunktion der Straße selbst und die Vernetzung in die Umgebung gestärkt. Mobility-Points sind eine kleinere Variante der Hubs.



### Flächige Überschreitbarkeit schaffen

In diesen Bereichen soll der Barrierecharakter der Straße deutlich reduziert werden, sodass eine Querung ohne Zebrastreifen möglich ist. Die Wahl dieser ist an ihre Notwendigkeit gekoppelt: In der dichten Stadt soll dies beispielsweise ermöglicht werden. Zentral ist die Verkürzung des Querungsweges, wodurch sich schmälere beziehungsweise weniger Fahrspuren als unabdingbar darstellen.

### Neue Verbindungen schaffen

Stellen, an denen noch keine Verbindungen gegeben sind – jedoch dringender Bedarf besteht – sollen querbar werden. Infolgedessen werden unterschiedliche Points of Interest besser erreichbar. Es werden kürzere Wege geschaffen und die aktive Mobilität gestärkt.

### Grünraumverbindungen schaffen

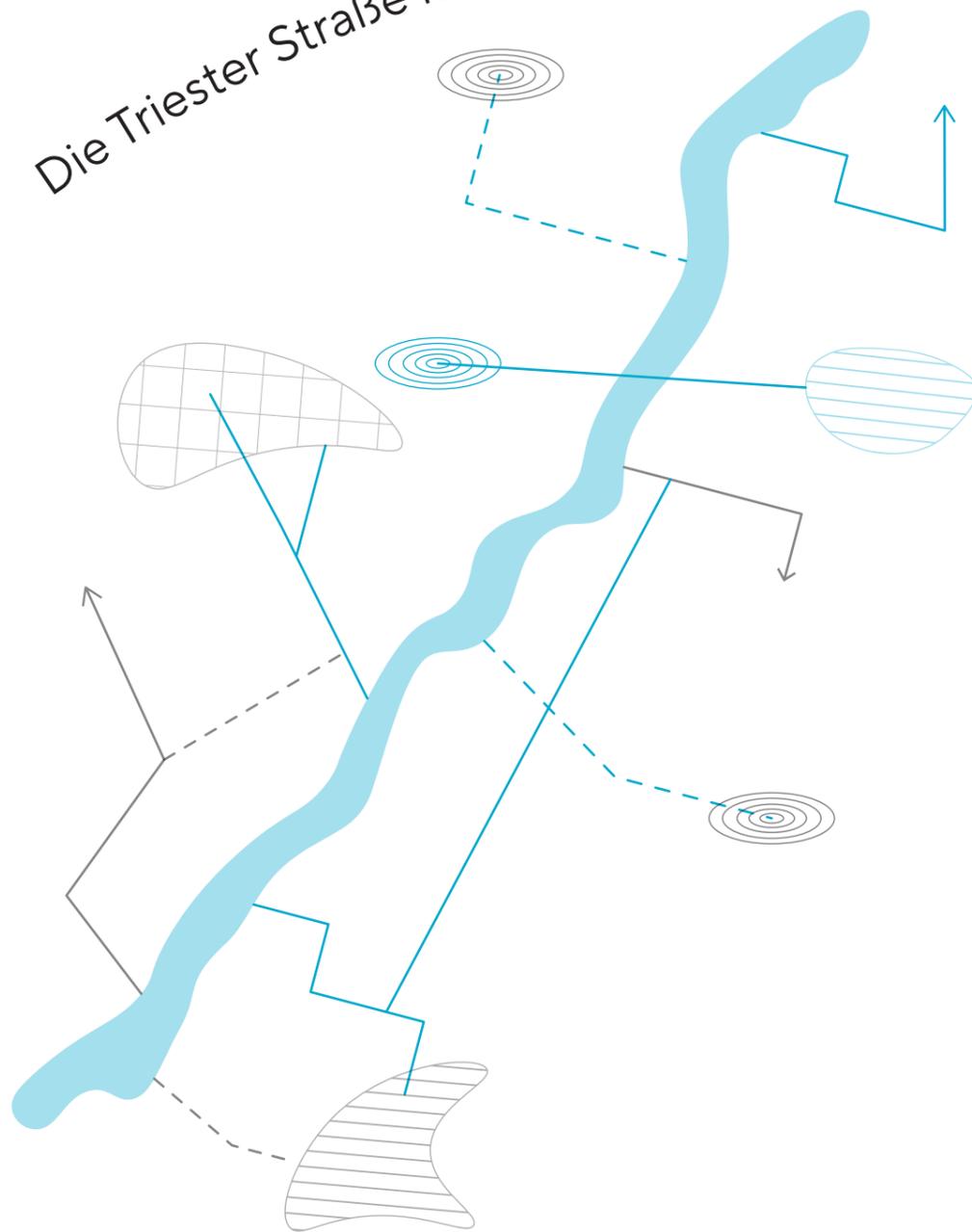
Bei Verbindungen zwischen Grünräumen geht es nicht primär darum, einen möglichst kurzen, effizienten Weg zu schaffen, der zur Erreichung des Ziels optimiert ist. Die Verbindungen verlaufen durch Grün- sowie Erholungsräume und können als Freizeitmittel fungieren. Hier gilt: „Der Weg ist das Ziel.“

### Bestehende Verbindungen stärken

Auch bestehenden Verbindungen soll mehr Beachtung geschenkt werden. Mit wenig Aufwand können vorhandene Querverbindungen gestärkt werden und infolgedessen die Triester Straße besser in ein Netz einbinden. Eine gesteigerte Sicherheit bei Kreuzungssituationen, sowie ein Fokus auf die aktive Mobilität der Verbindungsstraßen, um attraktive Fortbewegung ohne Auto zu ermöglichen.



Die Triester Straße ist Teil eines Netzes



# Ein Fluss, der lebenswert ist!

Die Schaffung von Aufenthaltsflächen, welche der Triester Straße und ihrer Umgebung zu einer lebenswerten Atmosphäre verhelfen, trägt zur Umsetzung dieses Leitsatzes bei. Wo es räumliche Gegebenheiten zulassen, wird eine Nutzungsmischung forciert. Vorhandene Nutzungen werden verdichtet, um die räumliche Effizienz zu erhöhen.

Die Erlebbarkeit der Triester Straße mit einem positiv konnotierten Gefühl zu verknüpfen ist der Kern hinter diesem Leitsatz, wobei es zunächst einmal darum geht, die Triester Straße selbst sowie ihre direkte Umgebung überhaupt erlebbar zu machen. Dazu ist es notwendig, im Straßenraum Flächen zu schaffen, die den Aufenthalt dort ermöglichen – und das in einer attraktiven Atmosphäre.

Vor allem an jenen Stellen, wo Naherholungsgebiete und Grünflächen direkt angrenzen, sehen wir Potenzial für die Etablierung von Aufenthaltsflächen. Die Öffnung der Grünräume zur Straße hin, sowie die Verbesserung ihrer Zugänglichkeit und eine in Richtung Straße orientierte Ausgestaltung lassen die Räume miteinander in Verbindung treten und gegenseitig voneinander profitieren.

Ein weiterer wesentlicher Faktor der Erlebbarkeit – neben der Gestaltung der Frei- und Straßenräume – ist die vorherrschende Nutzungsweise entlang der Triester Straße. Aufbauend auf unserer Analyse und der daraus geschlossenen Erkenntnisse soll je nach der aktuellen Nutzung und Struktur die Transformation von Flächen sowie ihrer Bespielung angestrebt werden, wo dies zu überwiegend positiven Auswirkungen auf die Straße und ihre Umgebung führt.

So werden Baulücken in aktuellen Mischgebieten als Potential für kleinräumige Nachverdichtung erkannt und anhand von Evaluierungen festgestellte fehlende Nutzungen können in den Bestand eingewebt werden.

Brachflächen werden je nach ihrer Lage und der sie umgebenden Nutzungen entweder mit dem Fokus auf Gewerbe und vor dem Hintergrund des Prinzips der produktiven Stadt hin entwickelt, oder aber mit dem Fokus auf Wohnen, welcher durch kleinkörnige Wohnquartiere und Mischnutzungen umgesetzt wird.

Ähnlich wird auch bei aktuell bereits flächenintensiven Nutzungen und Strukturen gehandelt. Je nachdem, wie gut die Integration solcher in ihre Umgebung möglich ist, wird entweder die derzeitige Nutzung forciert oder aber mit der Nachverdichtung auch ein Nutzungsmix angestrebt, der sich vor allem in kleineren Gewerbegebieten durch eine neue Strukturierung gut etablieren lässt.

Wesentlich ist in jeder Hinsicht aber die effiziente Nutzung aller Flächen, um vorhandene Ressourcen bestmöglich zu nutzen und die Notwendigkeit zur Erschließung neuer Ressourcen zu verringern.

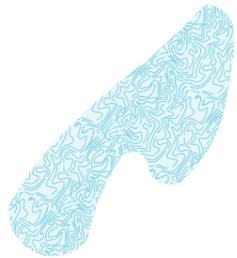
*Die Triester Straße selbst sowie ihre direkte und nähere Umgebung bieten Aufenthaltsräume*





### **Attraktive Aufenthaltsräume auf der Straße schaffen**

Aufenthaltsräume direkt an der Straße sollen auch hier ein angenehmes Verweilen ermöglichen. Eine Stärkung der Zentren und der Erdgeschoßzonen geht durch die Anziehung von Laufkundschaft einher. Bei der Gestaltung soll ein Fokus auf die Klimaanpassung gelegt werden. Insbesondere Bereiche der Straße, die derzeit dem MIV zugesprochen werden, bieten den notwendigen Platz, als Aufenthaltsflächen umgenutzt zu werden.



### **Naherholungsgebiete zur Straße hin öffnen**

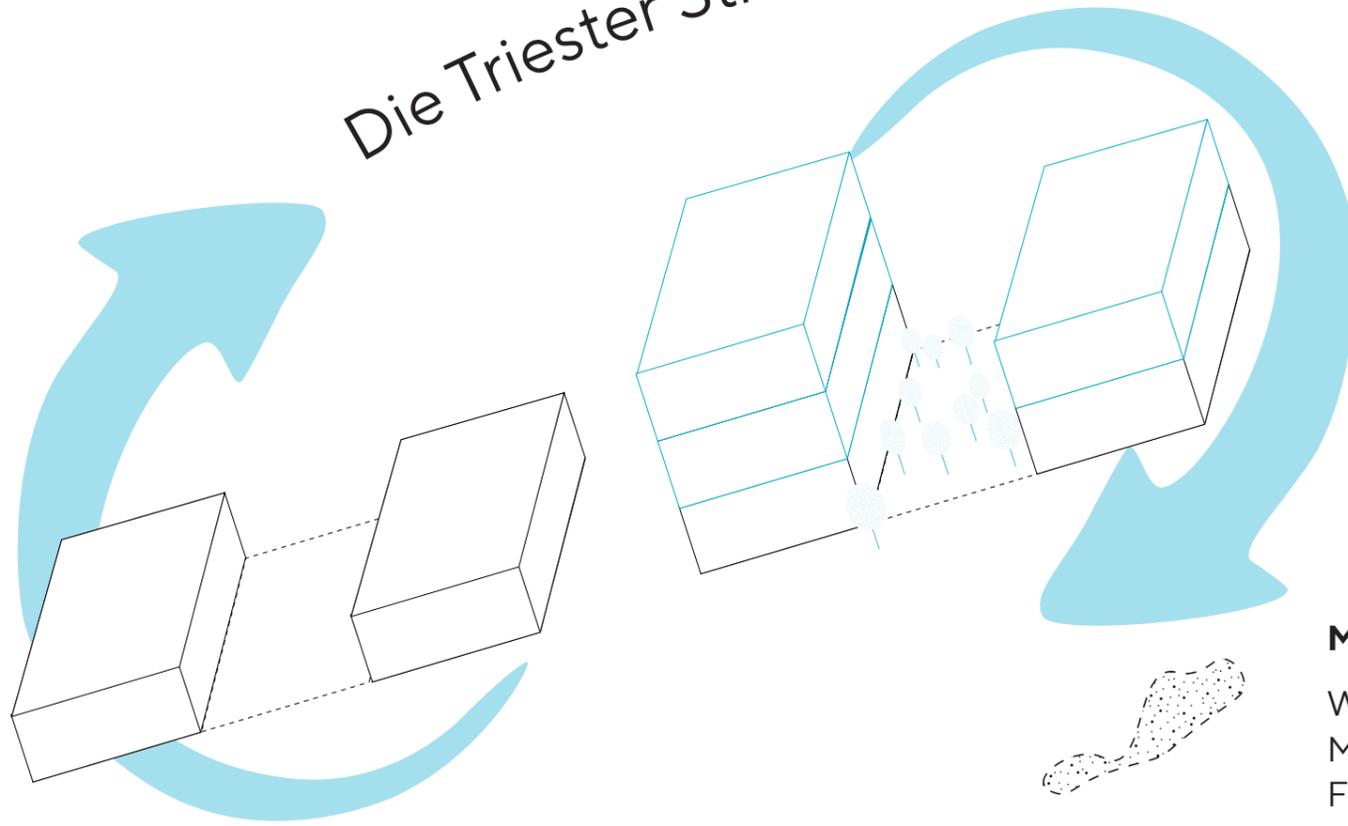
Eine lebenswerte Gestaltung verlangt nach Naherholungsgebieten. Zwar existieren bereits einige entlang der Triester Straße, jedoch sind deren Eingänge von der Straße aus kaum sichtbar und schwer zugänglich. Eine einladende Zugänglichkeit der Grünräume aus der Perspektive der Straße trägt wesentlich zu einer positiven Transformation der Triester Straße bei.



### **Naherholungsgebiete zugänglich machen und ausgestalten**

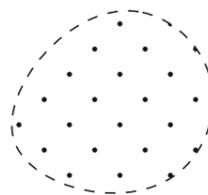
Der Raum um die Triester Straße besitzt eine Vielzahl potenzieller Erholungsräume, die allerdings nicht für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Um diese öffentlich erreichbar und nutzbar zu machen, bedarf es das Öffnen sowie Ausgestalten der Grünräume.

# Die Triester Straße ist offen für Transformation



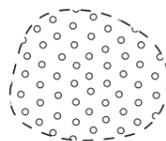
## Mischgebiete → kleinräumige Nachverdichtung

Wie in der Analyse bereits erwähnt, besteht entlang der Triester Straße es hohes Maß an kleinräumigen Transformationspotenzial. Dazu gehören etwa Baulücken oder Flächen, die sich in Zukunft möglicherweise als obsolet erweisen werden. Diese Räume sollen als Chance gesehen werden, eine Nutzungsvielfalt entlang der Straße zu etablieren. Bei Bedarf können die Flächen auch zur Ergänzung der Naherholungsgebiete dienen.



## Brachen → Mischgebiet mit Fokus Gewerbe

Brachen bieten die Möglichkeit einer kompletten Neuplanung. Bei gewissen Flächen, die sich aufgrund ihrer Standortqualitäten dafür eignen, kann ein gewerbliches Mischgebiet entwickelt werden. Neben dem Fokus auf Gewerbenutzung soll hier auch Wohnraum entwickelt werden.



## Brachen → Mischgebiet mit Fokus Wohnen

Bei der Entwicklung dieser Flächen soll darauf geachtet werden, mögliche Nutzungsdefizite zu eruieren und in Folge zu ergänzen. Bei gut integrierten Flächen, die bereits an das ÖV-Netz angeschlossen sind, bietet sich die Entwicklung klein-körniger Wohnmischquartiere an.

### Flächenintensive gewerbliche Nutzungen → verdichtetes Gewerbegebiet

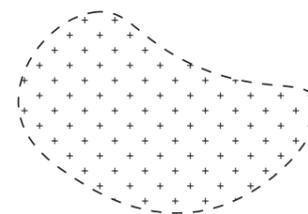
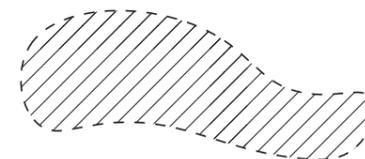
Derzeit sind diese Flächen von Stellplätzen und Kisten geprägt. Sie stellen aufgrund ihrer flächenintensiven Strukturen ein hohes Nachverdichtungspotenzial dar. Allerdings folgt aus diesen Strukturen zugleich eine geringe Integration in die Umgebung, wodurch eine Wohnnutzung derzeit ungeeignet wäre. Nichtsdestotrotz sollen die Strukturen langfristig so entwickelt werden, dass sich Mischnutzungen etablieren.

### Flächenintensive gewerbliche Nutzungen → verdichtetes Mischgebiet

Besser integrierte Gewerbestandorte, bei denen sich potenzielle Nutzungskonflikte in Grenzen halten, sollen zu einem verdichteten Mischgebiet entwickelt werden. Bei der Transformation dieser Flächen sollen nicht mehr als 50 % der Gesamtkubatur für Wohnen in Anspruch genommen, sodass die Gewerbenutzung weiterhin im Vordergrund steht (vgl. Fachkonzept Produktive Stadt).

### Industriegebiet öffnen und integrieren

Trotz der relativ dichteren Bebauung als angrenzende Gewerbeflächen sind Industrieflächen nicht zuletzt aufgrund ihrer Größe schwer passierbar. Mit einem neuen, innovativen Öffi-Angebot sowie NMIV-fokussierter Straßenraumgestaltung können diese Flächen für neue Mobilitätspersonae geöffnet und somit besser in die Umgebung integriert werden. Auf Nutzungsdurchmischung wird zwecks emissionsbedingtem Konfliktpotenzial verzichtet.



# Ein Fluss, ein Raum!

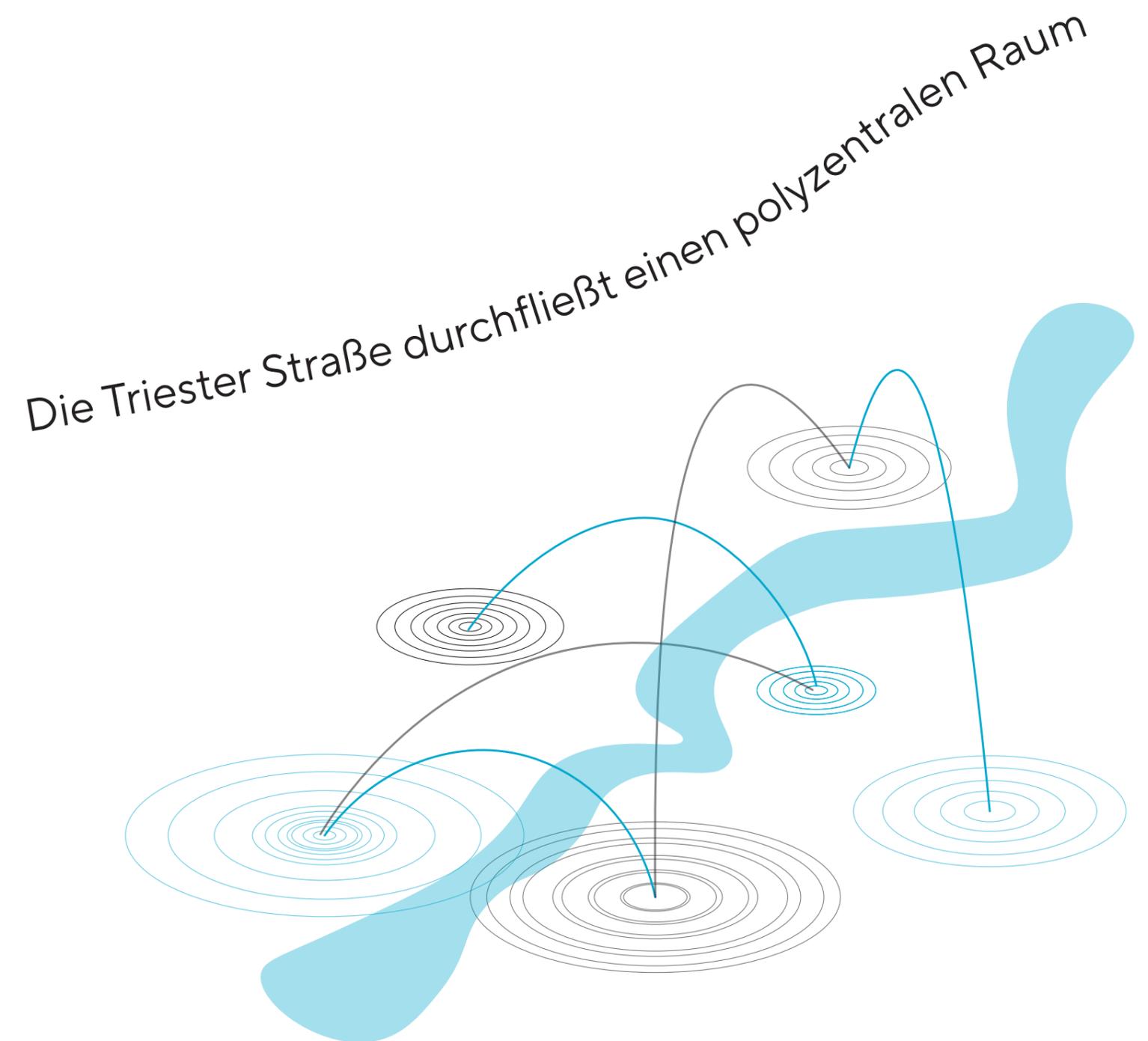
Kooperative Projekte, reger Austausch und ein planerischer Weitblick, der nicht an der Stadtgrenze endet: Vordefinierte kooperative Planungsprozesse fördern die Zusammenarbeit. Die Stärkung der vorhandenen Zentren trägt zusammen mit der Etablierung neuer Zentren zur Verknüpfung der einzelnen Raumsegmente bei.

Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Leitideen bzw. der damit einhergehenden Maßnahmen ist das grenzübergreifende Denken des Planungsraums. Doch allein damit ist es nicht getan, die gemeinsame Koordination und letztlich vor allem auch die gemeinschaftliche Realisierung von Projekten sind unerlässlich, wenn der Raum entlang und rund um die Triester Straße zukünftig den Anforderungen einer umwelt- und menschenfreundlichen Stadt gerecht werden soll.

Um dies auf struktureller Ebene zu ermöglichen, wird eine neue politische Zuständigkeitsebene eingeführt, an welche die Länder Wien und Niederösterreich ihre Kompetenzen als Planungsinstanz abgeben und dieser damit die Aufgabe übertragen, passende Rahmenbedingungen zu schaffen.

Zusätzlich zu dieser administrativen Veränderung wird die Polyzentralität im Raum hervorgehoben und gestärkt. Alte, bestehende Zentren zu stärken ist dabei genauso wichtig wie die Entwicklung und Etablierung neuer Zentren. Diese sollen an besonders gut geeigneten Standorten, welche eine gute Anbindung an den ÖV, sowie eine kleinteilige bauliche Struktur aufweisen, entstehen.

Unter Betrachtung der aktuellen und geplanten Nutzungen soll auch hier eine Durchmischung forciert werden, dort wo dies weniger sinnvoll erscheint, wird eine bessere Integration der Zentren in ihre Umgebung angestrebt. Bestehende zentrale, aber monofunktional genutzte Räume sind meist sehr abgeschottet und überwiegend durch den MIV attraktiv zu erreichen, weshalb es gilt neue Zugänglichkeiten vor allem auch für andere Mobilitätsformen zu schaffen und zu fördern.





### **Neues Zentrum etablieren**

Für einen gut funktionierenden polyzentralen Raum müssen bestehende Lücken geschlossen werden. Vor allem in den Bereichen, wo derzeit kein ausreichend großes Zentrum existiert, sollen neue Zentren den polyzentralen Raum ergänzen. Dadurch wird einerseits die Polyzentralität gestärkt und andererseits kurze Wege geschaffen. müssen auch neue Zentren etabliert werden. Geeignete Standortfaktoren für die Etablierung neuer Zentren sind eine gute ÖV-Anbindung und kleinteilige Baustrukturen. Hier soll ein standortabhängiger Nutzungsmix forciert werden.



### **Bestehendes Zentrum stärken**

Die Triester Straße durchläuft einen Raum mit vielen historischen Ortskernen, welche in den letzten Jahrzehnten ihre Zentrenfunktion teilweise verloren haben. Um die Polyzentralität im Wödlinger Raum zu verbessern, müssen die historischen Kerne gestärkt werden. Dies soll durch einen besseren Nutzungsmix und attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten gelingen.



### **Monofunktionale Zentren integrieren**

Überdies sollen vorhandene monofunktionale Zentren besser integriert und zugänglich gemacht werden. Meist sind Zentren, die von einer begrenzten Vielfalt in ihrer Nutzung und Struktur geprägt sind, von ihrer Umgebung isoliert und nur für den MIV gut erreichbar. Für eine umfassende Erreichbarkeit aller Mobilitätsformen, muss eine bessere Zugänglichkeit gewährleistet werden.

# Agglo Wien

Im Ballungsraum Wien wohnt ein Drittel der österreichischen Gesamtbevölkerung – Grund genug, um die Agglomeration bei Entwicklungsplanungen als einen gesamtheitlichen Planungsraum zu betrachten.

Gemeinsame Planungen bedingen einfache Vorbedingungen und einen bekannten Rahmen, in welchem Vorhaben umgesetzt werden können. Mehrere Faktoren stellen in diesem Zusammenhang ein Hindernis dar: Gemeinden mit eigenen Kompetenzen liegen in Wien und Niederösterreich, zwei Bundesländer mit unterschiedlichen Raumplanungsgesetzen und politischen Gegebenheiten.

Auch die Umstände, dass die südlichen Ballungsraumgemeinden im Bezirk Mödling in Relation zu anderen österreichischen Gemeinden starke Wirtschaftskraft aufweisen und jeweils eigene politische Interessenslage vorherrschen, begünstigen nicht in jedem Fall das Interesse an gemeindeübergreifender Kooperation.

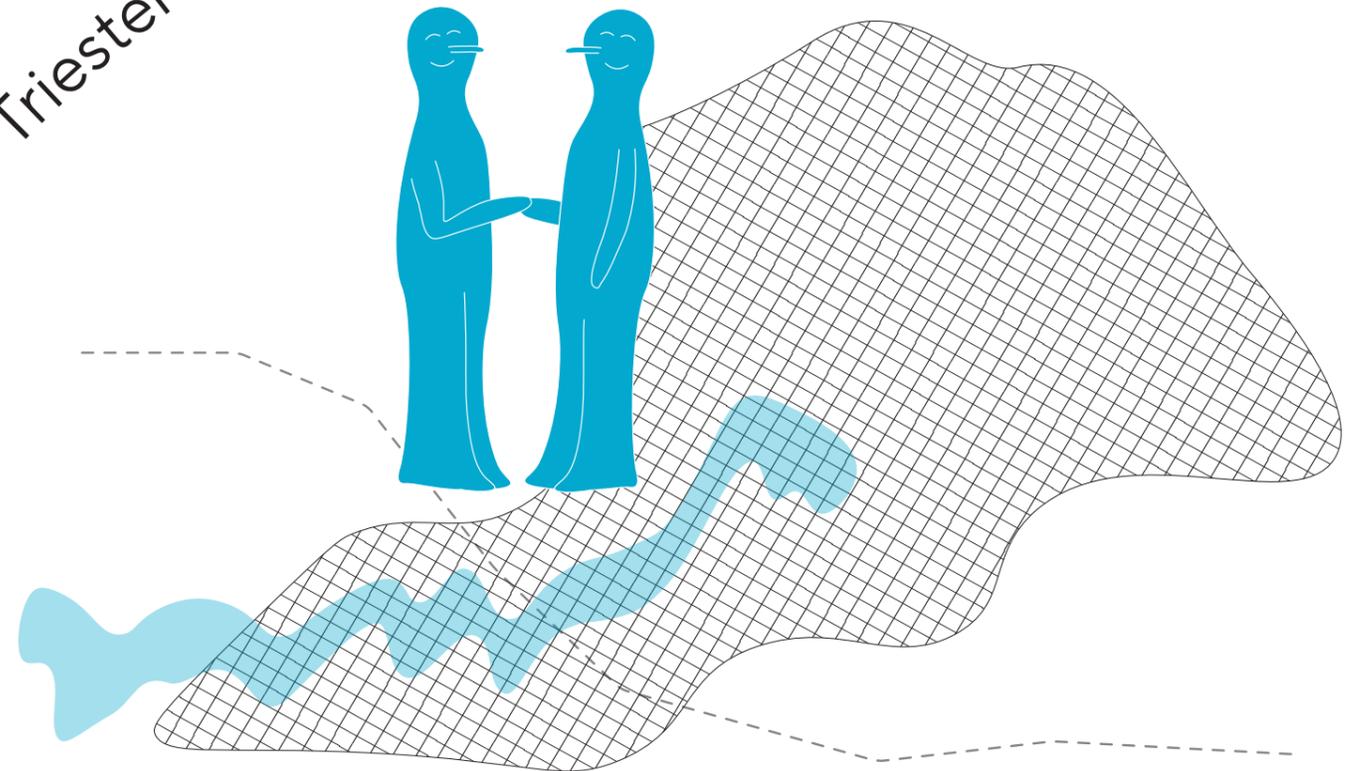
Gleichzeitig unterliegen die betroffenen Räume Entwicklungsdruck, was Veränderungen, Festlegungen und Planungen unabdingbar macht. Wie kann man also Bedingungen schaffen, welche mehr Zusammenarbeit auf gewissen sektoralen Ebenen fördert?

Andere Ballungsräume machen es vor: Der aus finanziellem Antrieb heraus gegründete Regionalverband Ruhr vereint 11 deutsche Städte und 5 Millionen Einwohner. Verwaltungsaufgaben werden einheitlich abgewickelt, auch eine neue demokratisch legitimierte Politikebene wurde geschaffen: das Ruhrparlament.

Ein weiteres Beispiel ist die Agglo Basel: 9 Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz beschließen ein gemeinsames „Aggloprogramm“, derartig beschlossene Maßnahmen erhalten finanzielle Anreize.

Für Wien und sein südliches Umland kann ein „Agglo Wien“-Zusammenschluss Vorteile bei Planungsfragen bringen. Eine neue politische Ebene mit Anreizen für Beteiligte kann ein Rahmen hierfür sein.

Die Triester Straße wird gemeinsam koordiniert



Bewusstsein für Vorteile  
durch interkommunale  
Kooperation

Gesetzliche  
Bedingungen  
schaffen

Bedürfnisse  
erörtern

Gemeinsame  
Zieldefinition

Gemeinsame  
Grundlagen-  
forschung

Finanzierungs-  
voraussetzungen  
definieren

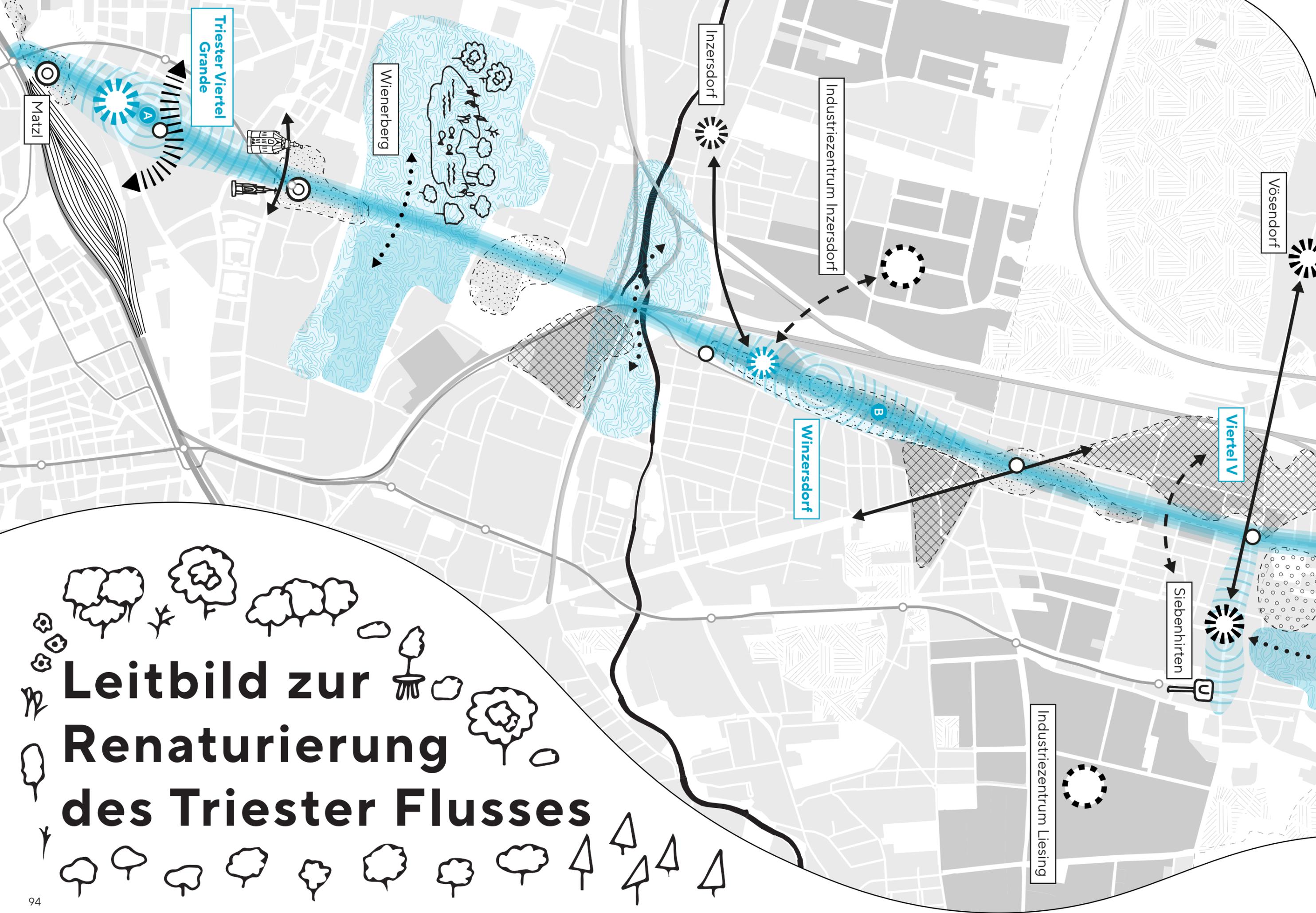
Maßnahmen  
begleitet  
umsetzen

Finanzielle  
Unterstützung  
untereinander/  
durch Länder

Gemeinsamer Agglo-Wien-Planungsprozess



**Leitbild →**



Triester Viertel Grande

Matzli

Wienerberg

Inzersdorf

Industriezentrum Inzersdorf

Vösendorf

Viertel V

Winzersdorf

Siebenhirten

Industriezentrum Liesing

**Leitbild zur Renaturierung des Triester Flusses**

# Legende

## Ein Fluss, ein Raum!

-  Neues Quartierszentrum etablieren
-  Neues Hauptzentrum etablieren
-  Bestehenden Ortskern stärken
-  Bestehendes Stadtzentrum stärken
-  Monofunktionales Zentrum integrieren

## Ein Fluss für alle!

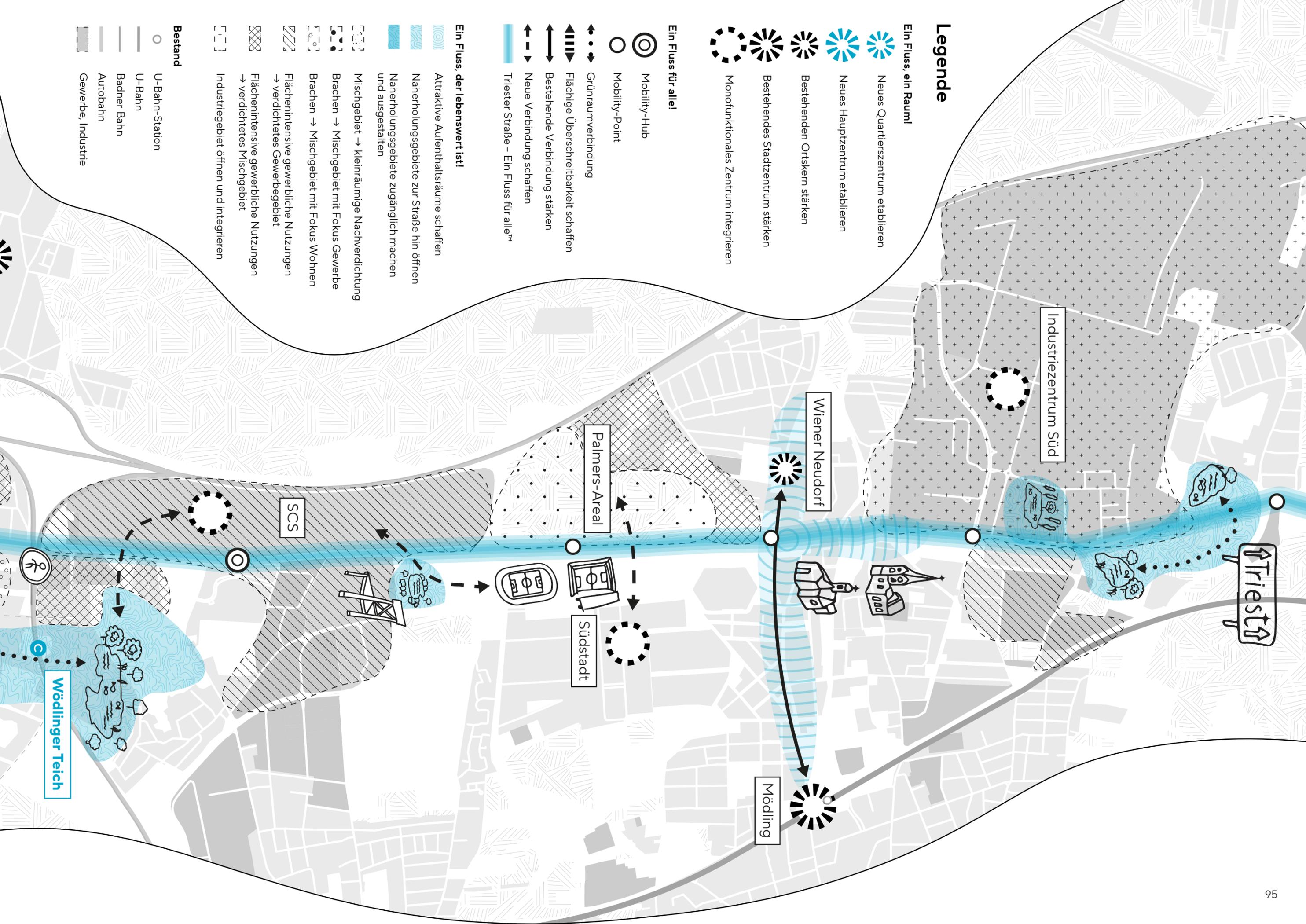
-  Mobility-Hub
-  Mobility-Point
-  Grünraumverbindung
-  Flächige Überschaubarkeit schaffen
-  Bestehende Verbindung stärken
-  Neue Verbindung schaffen
-  Triester Straße - Ein Fluss für alle™

## Ein Fluss, der lebenswert ist!

-  Attraktive Aufenthaltsräume schaffen
-  Naherholungsgebiete zur Straße hin öffnen und ausgestatten
-  Mischgebiet → kleinräumige Nachverdichtung
-  Brachen → Mischgebiet mit Fokus Gewerbe
-  Brachen → Mischgebiet mit Fokus Wohnen
-  Flächenintensive gewerbliche Nutzungen → verdichtetes Gewerbegebiet
-  Flächenintensive gewerbliche Nutzungen → verdichtetes Mischgebiet
-  Industriegebiet öffnen und integrieren

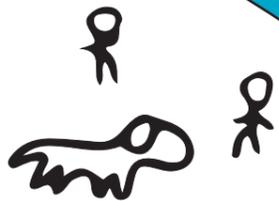
## Bestand

-  U-Bahn-Station
-  U-Bahn
-  Badner Bahn
-  Autobahn
-  Gewerbe, Industrie



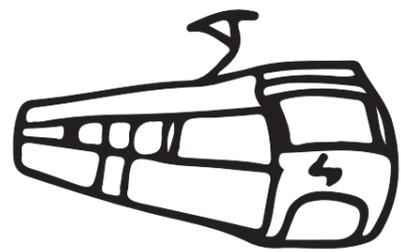
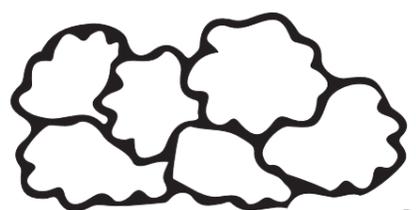
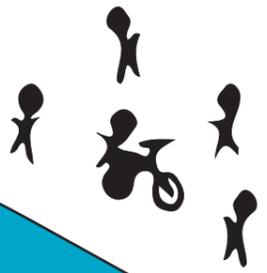


# Die Triester Straße wir



# d zum erlebbaren Raum

Maßnahmen →



Nun stellt sich die Frage: Wie können die postulierten Ziele erreicht werden? Wie kann sich die Triester Straße derart entfalten? Im folgenden Kapitel werden Antworten gegeben:

Konkrete Maßnahmen, je Fokusgebiet als Bündel zusammengefasst, zeigen, wie das Konzept des Triester Flusses Realität wird. Die erstellten Maßnahmenbündel ermöglichen, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Gebiete schrittweise einzugehen und gleichzeitig das große Ganze zu verfolgen.

Pro Fokusgebiet werden die ortsspezifischen Maßnahmen kartografisch verortet, textlich erläutert und mittels einer axonometrischen Darstellungsweise räumlich nähergebracht. Anschließend werden drei bis vier Maßnahmen herausgenommen und der Rahmen für ihre Umsetzung genauer beschrieben. Neben der Nennung relevanter Akteur:innen wird auch der zu erwartende Kosten- und Zeitaufwand geschätzt.

# Maßnahmen

## Akteur\*innen

= Relevante Akteur\*innen für die Umsetzung

## Instrumente

= Instrumente zur Umsetzung

## Realisierungszeitraum

= Umsetzungszeitraum der Maßnahme

0-2 Jahre



2-5 Jahre



> 5 Jahre



## Investitionskosten

= Geschätzter Finanzierungsbedarf

< 20.000€



< 200.000€



> 200.000€



## Laufende Kosten

= Höhe der laufenden jährlichen Kosten

< 30.000€

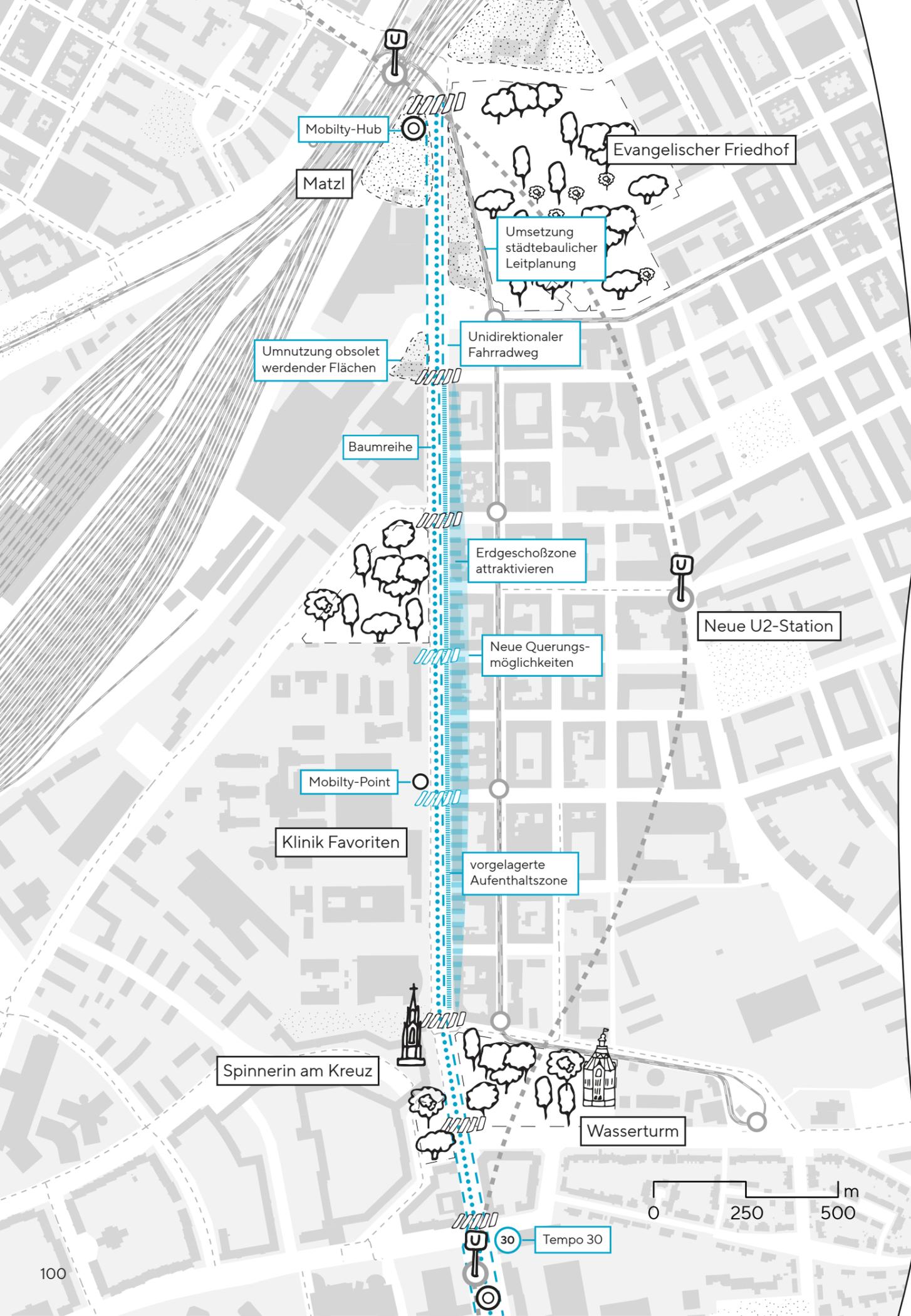


< 50.000€



> 50.000€





Relativ gesehen ist dies bereits der urbanste Abschnitt der Triester Straße und genau hier soll angesetzt werden. Beim Triesterviertel Grande wird durch die Reduzierung der Fahrspuren eine attraktive Gestaltung des Straßenraumes ermöglicht.

Von dem beidseitigen regionalen Radweg, zur Schaffung einer Aufenthaltszone bis hinzu Begrünung der ganzen Straße wird eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität geschaffen.

Durch die Verbindung der vorhandenen Grünbereiche und eine bunt durchmischte Erdgeschoßzone wird der Straßenabschnitt zwischen Matzleinsdorfer Platz und Wienerberg zur belebten, urbanen Zone.

Das bisher als gedanklicher Außenrand Innerfavoritens wahrgenommene Triester Viertel reicht über die Triester Straße hinaus – und wird dadurch zum Triester Viertel Grande.

**Legende**

**Eine Verbindung für alle**

- ⊙ Mobility-Hub
- Mobility-Point
- Unidirektionaler Radweg

**Teil eines Netzes**

- 30 Tempo 30
- 〰 Niveaugleiche Querung

**Eine Vielfalt an Nutzungen & Transformation**

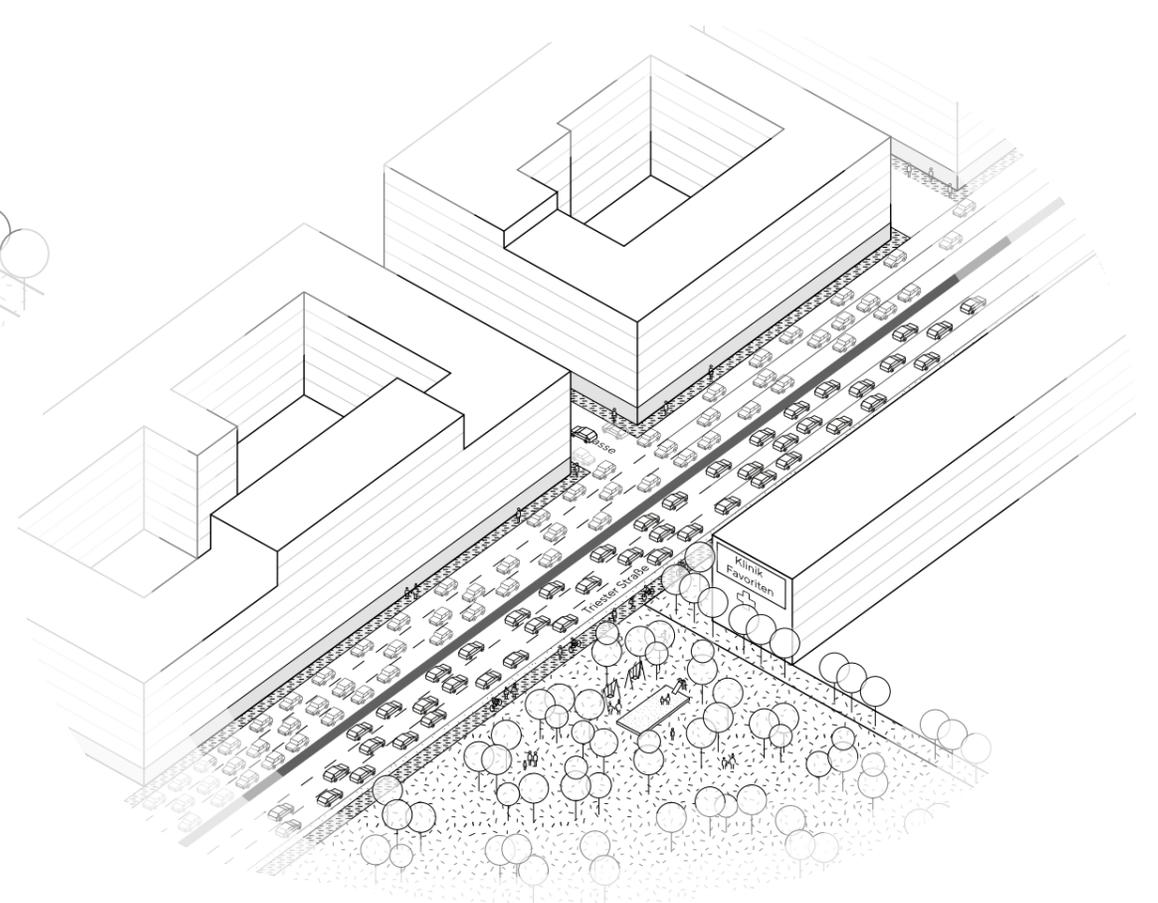
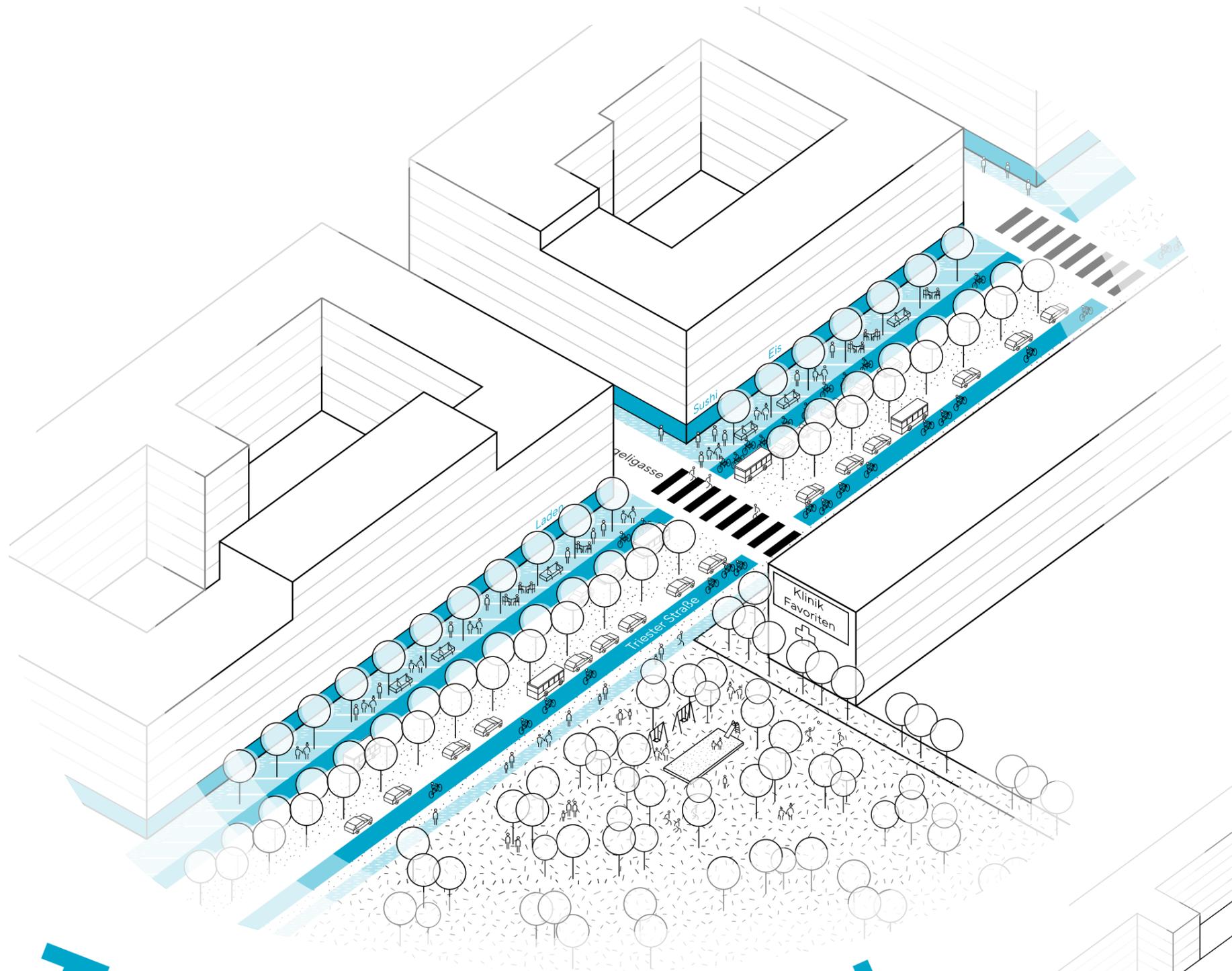
- ≡ Aktivierung der EG-Zone
- ⊞ Kleinräumige Transformationsflächen

**Aufenthaltsräume in der Umgebung**

- ▒ Vorgelagerte Aufenthaltszone
- ⋯ Baumreihe

**Bestand**

- U-Bahn-Station
- Bim-Station
- - - U-Bahn-Linie
- Schienen
- - - Radweg
- 〰 Bestehende Querung

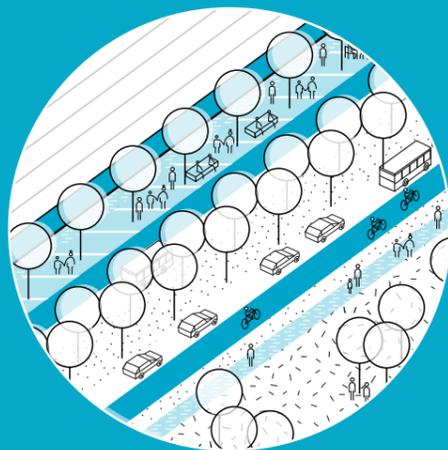


# Triester Viertel Grande

# Kernmaßnahmen Triester Viertel Grande

## Straßenraum umverteilen

Man wird sich wundern, man wird sich fragen: Ist der Raum expandiert? Mit einer Umverteilung des Straßenraum entstehen neue Dimensionen. Der unverhältnismäßig großflächige Platz, den der motorisierte Individualverkehr derzeit einnimmt, wird neu aufgegliedert. Eine lineare Aufenthaltszone und eine umfassende Begrünung der Triester Straße entwickeln eine verbesserte Wahrnehmung dieses Raumes. Die vorhandenen Gegebenheiten erfordern oftmals Entsiegelung, um die Bepflanzung zu realisieren. Die Aufenthaltszone bietet reichlich konsumfreie Verweilplätze für Verschnaufpausen.



### Akteur\*innen

Gemeinde, MA22/MA42

### Instrumente

Investition, Eigentums- und Verfügungsrechte

### Realisierungszeitraum



### Investitionskosten

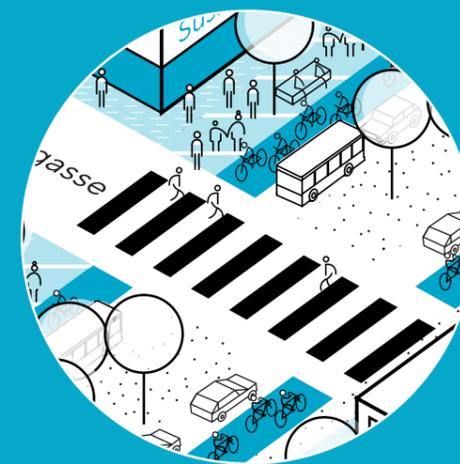


### Laufende Kosten



## Überschreitbarkeit erhöhen

Ein Mangel von Querungsmöglichkeiten und die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs verleihen der Triester Straße ihren Charakter als Barriere. Mit einem Konzept für die Überschreitbarkeit soll dieser minimiert werden. Zebrastreifen, Ampeln, eine Reduktion von Fahrspuren und eine Temporeduktion auf 30 km/h für den MIV sind wichtige Schritte um die Straße menschenfreundlicher zu entwickeln.



30

### Akteur\*innen

Gemeinde, Bauträger, Verkehrsplanungsbüro

### Instrumente

Investition, Verhaltensnormen

### Realisierungszeitraum



### Investitionskosten



### Laufende Kosten



# Regionalen Radweg schaffen

Ein neuer Radweg, der an den bestehenden anschließt und bis zum Industriezentrum Niederösterreich Süd reichen wird, stärkt die Verbindungsfunktion für den nicht-motorisierten Verkehr der Triester Straße. Daraus bildet sich für Pendler\*innen eine ansprechende Chance, ihren Weg per Rad auf sich zu nehmen. Dort wo es möglich ist, wird ein 2-3m breiter unidirektionaler Radweg auf beiden Straßenseiten errichtet. Ansonsten soll die regionale Verbindung bidirektional oder als gemeinsamer Geh- & Radweg gelegt werden.



## Akteur\*innen

Gemeinde, Bauträger

## Instrumente

Investition

## Realisierungszeitraum

● ○ ○

## Investitionskosten

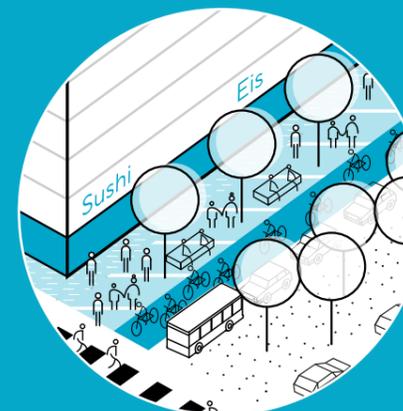
● ● ○

## Laufende Kosten

● ○ ○

# Erdgeschoßzonen aktivieren

Die Erdgeschoßzone ist ein wichtiges Bindeglied zum öffentlichen Raum und kann durch eine bewusste Aktivierung die Lebendigkeit der Triester Straße fördern. Ein Förderprogramm, das darauf abzielt, Leerstand zu minimieren und bestehendes Gewerbe unterstützt soll eine Attraktivierung der Erdgeschoßzone einleiten und somit sowohl innen als auch außen räumliche Ressourcen besser nutzen und zu einem besseren sozialen Klima sowie einer höheren Lebensqualität der Bewohner\*innen beitragen.



## Akteur\*innen

Gemeinde

## Instrumente

Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger

## Realisierungszeitraum

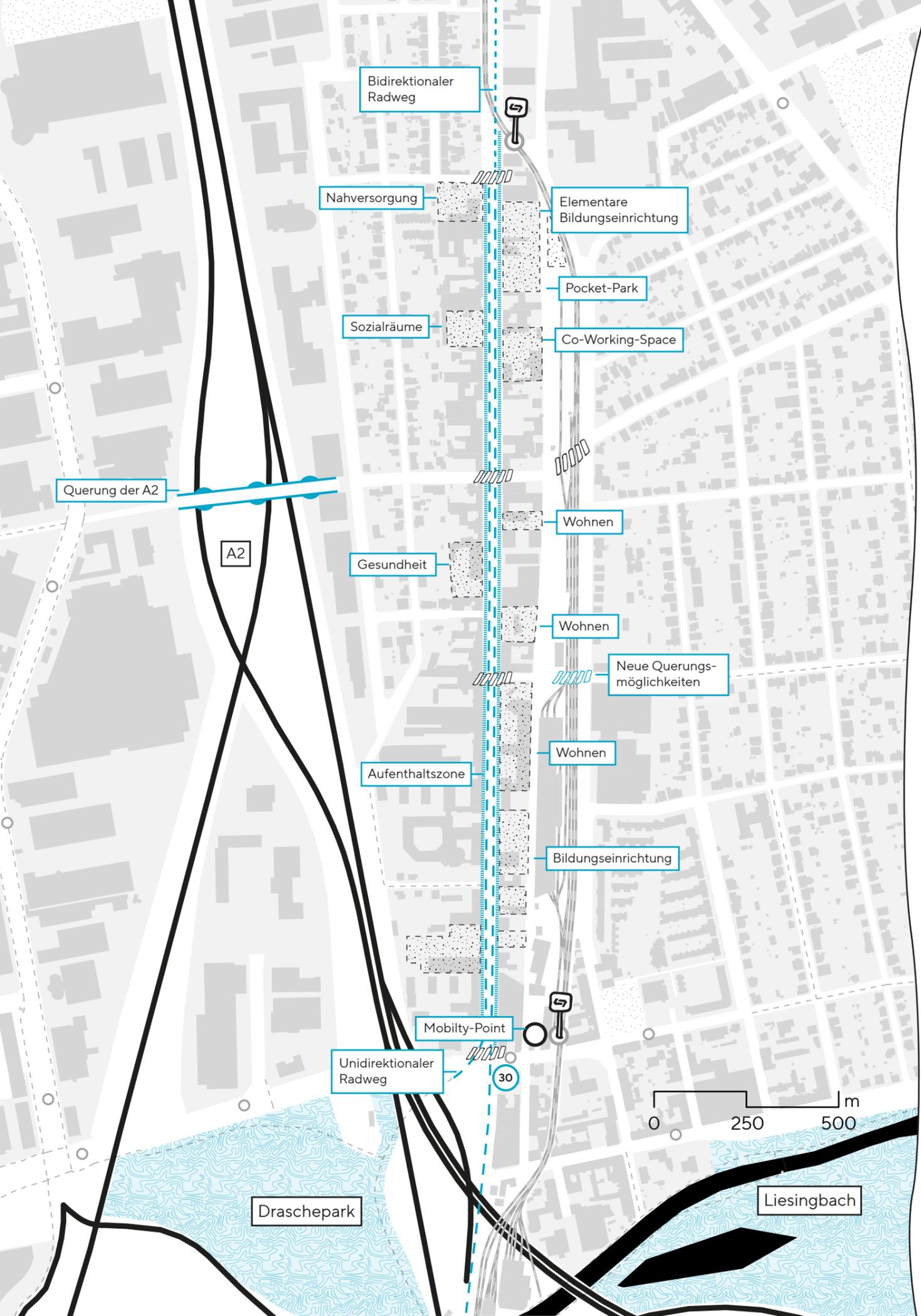
● ○ ○

## Investitionskosten

● ○ ○

## Laufende Kosten

● ● ●



Kein einziger Baum, aber dafür ein Autohaus nach dem anderen. Das derzeitige „Autodorf“ soll wieder seinen ursprüngliche Straßendorfcharakter erlangen, den es einst hatte. Durch die Wiederherstellung der geschlossenen Bauweise und die damit einhergehende kleinteilige Nachverdichtung wird dieser Abschnitt wiederbelebt und reinterpretiert.

Aufgrund der Nähe zur Badner Bahn eignet sich dieser Bereich besonders zur Etablierung eines urbaneren Subzentrums, das den MIV-Fokus verwirft. Pocket-Parks, gemeinschaftlich nutzbare Räume und integrierte Treffpunkte machen das Verweilen in West-Inzersdorf – „Winzersdorf“ – zu einem beliebten Unterfangen.

Wo sich einst Autohäuser aneinander reihten, befinden sich Kindergärten, Nahversorger und Generationen-Wohnen – ein angemessenes Angebot für alle in der Nähe wohnenden und arbeitenden Menschen.

**Legende**

**Eine Verbindung für alle**

- Mobility-Point
- - - Unidirektionaler Radweg
- - - Bidirektionaler Radweg

**Teil eines Netzes**

- 30 Tempo 30
- 〰 Niveaugleiche Querung

**Eine Vielfalt an Nutzungen & Transformation**

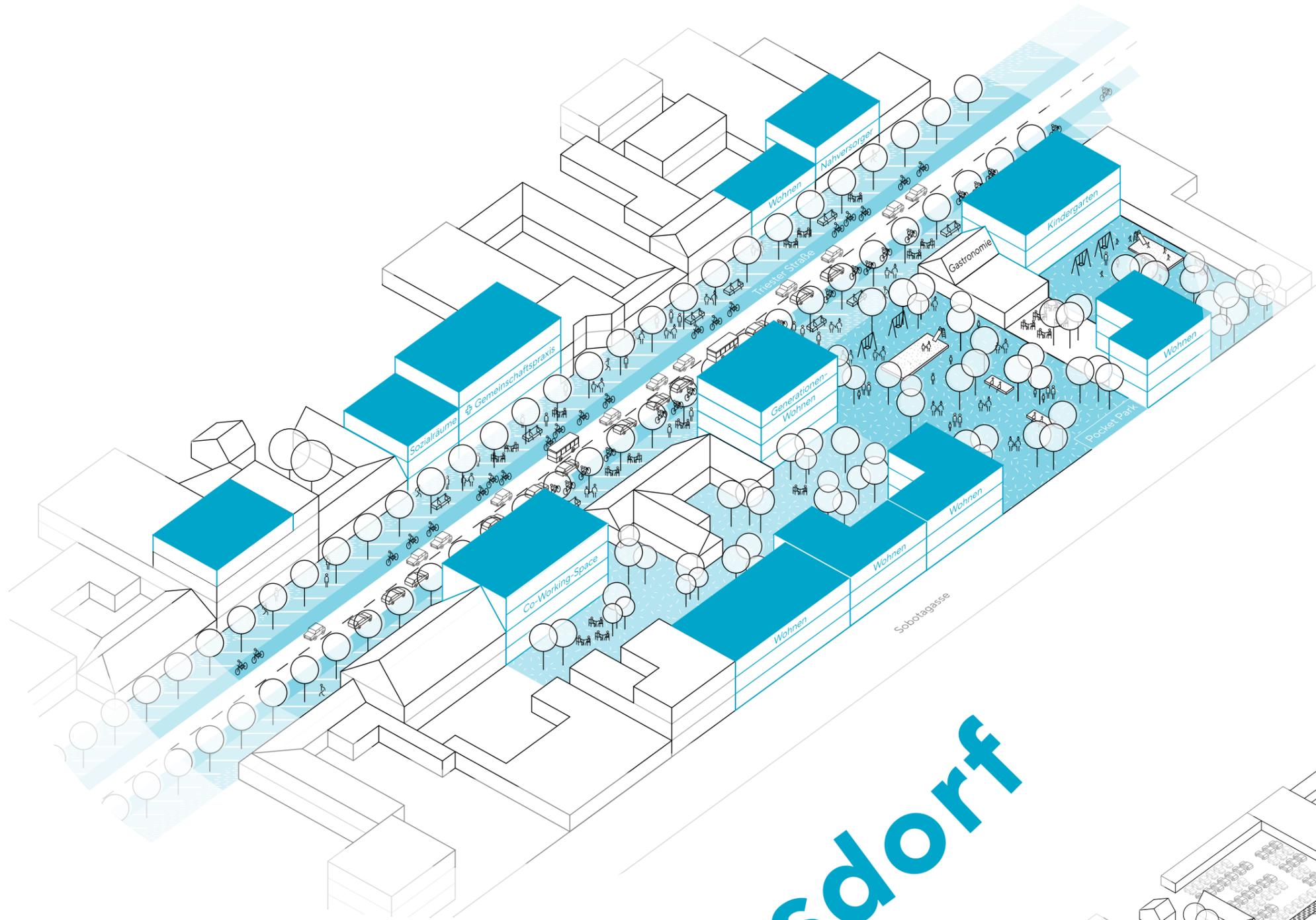
- ≡ Aktivierung der EG-Zone
- ⊞ Kleinräumige Transformationsflächen

**Aufenthaltsräume in der Umgebung**

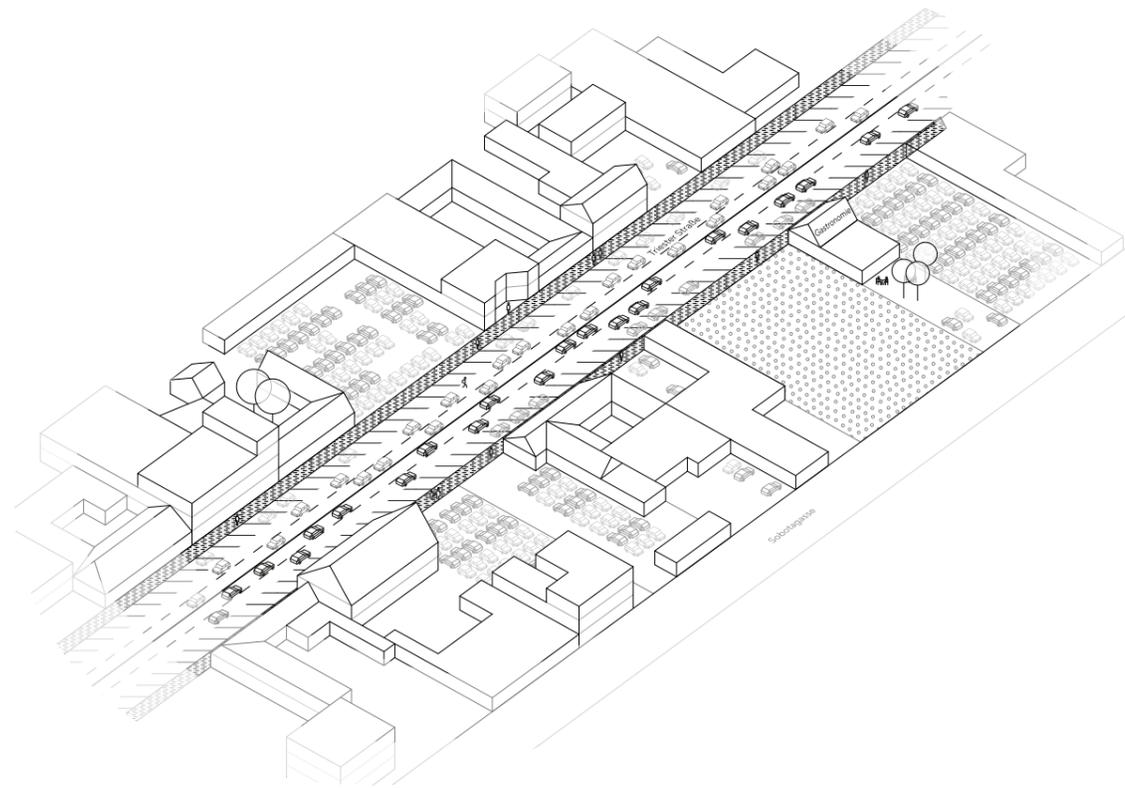
- ▨ Vorgelagerte Aufenthaltszone
- Baumreihe

**Bestand**

- Badner-Bahn-Station
- Bus-Station
- Schienen
- - - Radweg
- Autobahn
- Wasser
- 〰 Bestehende Querung



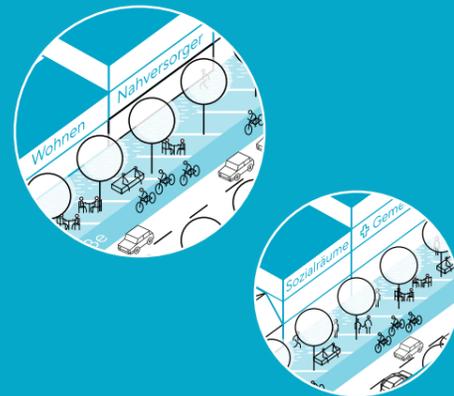
# Winzersdorf



# Kernmaßnahmen Winzersdorf

## Quartiersmanagement für Nutzungsdurchmischung

Aus dem leblosen Autodorf, das sich durch seine stark begrenzte Nutzungsvielfalt auszeichnet, wird mithilfe eines Quartiersmanagements ein dynamischer Ort mit einer bunten Nutzungspalette geschaffen. Ein aktives Management hat insbesondere das Ziel, die interessierte Bewohnerschaft im laufenden Prozess miteinzubinden, wodurch Lebendigkeit im Raum entsteht. Das Organ soll als eine Schnittstelle zwischen Bürger\*innen und der Verwaltung arbeiten, wodurch eine gemeinsame Planung und Entwicklung ermöglicht wird. Mit städtebaulichen Verträgen oder Ankäufen von Flächen können Akteur\*innen die Innovation lenken. Gefordert wird einerseits von der Verwaltungsseite Offenheit für Neues und gleichzeitig von den Bewohner\*innen ein Engagement, sich einzubringen. Der Kern für eine erfolgreiche Mobilisierung der Bürger\*innen ist Information und Kommunikation.



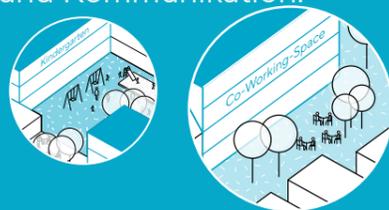
**Akteur\*innen**  
Gemeinde, Bürger\*innen

**Instrumente**  
Investition, laufende Dienstleistungen, Information, Koordination, Vereinbarungen zwischen privatem Wirtschaftssubjekt und öffentlichem Rechtsträger

**Realisierungszeitraum**  
● ● ○

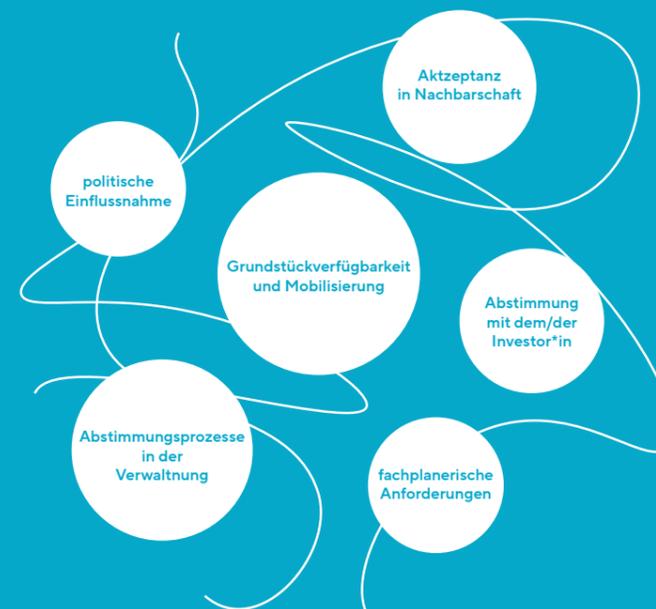
**Investitionskosten**  
● ● ●

**Laufende Kosten**  
● ● ●



## Nachverdichtung

Ein wesentlicher Faktor für Urbanität ist zweifellos städtebauliche Dichte. Eine bauliche Nachverdichtung schöpft einerseits vorhandenes räumliches Potential aus und erzeugt andererseits Lebendigkeit. Infolgedessen entsteht physische sowie soziale Dichte, die die bisherige Monofunktionalität des Autodorfs durchbricht.



**Akteur\*innen**  
Gemeinde, Bauträger

**Instrumente**  
Investition, Eigentums- und Verfügungsrechte, Befugnisbegründende Rechtsnormen, Bewilligungen

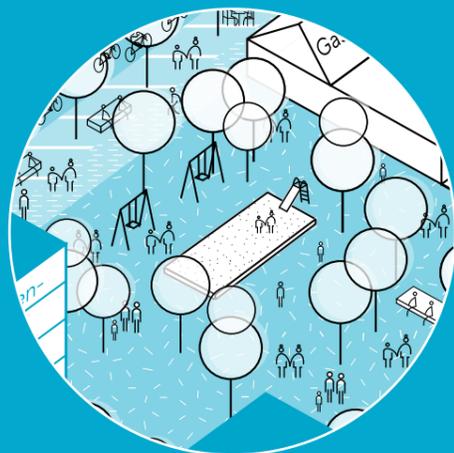
**Realisierungszeitraum**  
● ● ●

**Investitionskosten**  
● ● ●

**Laufende Kosten**  
● ○ ○

# Schaffung neuer, kleinteiliger Erholungsflächen

Egal ob ein Buch auf einer Bank gelesen, Freund\*innen getroffen oder bloß frische Luft genossen werden möchte - Besucher\*inne und Bewohner\*innen dieses Abschnitts sollen ausreichend Möglichkeiten haben, um diesen Bedürfnissen nachzugehen. Pocketparks, also kleinteilige Erholungsflächen, stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung und tragen gleichzeitig zu der Verbesserung des Klimas bei. Es werden Treffpunkte geschaffen, die jedoch auch Rückzugsorte bergen und das Nachbarschaftsgefühl stärken. Die Gestaltung soll partizipativ begleitet werden, wodurch von Anfang an ein Gemeinschaftsgefühl entwickelt wird.



## Akteur\*innen

Gemeinde, Bürger\*innen

## Instrumente

Investition, Eigentums- und Verfügungsrechte, Information, Koordination, Fiskalische Anreize

## Realisierungszeitraum



## Investitionskosten



## Laufende Kosten





Die bisher nicht zugänglichen Grünflächen rund um den Wienerbergerteich werden als gemeinschaftliches Projekt der Stadt Wien und der Gemeinde Brunn am Gebirge entwickelt und geöffnet.

Ungeachtet der Landesgrenze wird hier ein neues Erholungsgebiet geschaffen, das nicht nur zum Baden einlädt, sondern auch als Ausflugsziel oder für einen kurzen Spaziergang in der Mittagspause bestens geeignet ist.

Der jetzige Wienerbergerteich wird in „Wödlinger Teich“ umbenannt, wodurch der interregionale Entwicklungshintergrund unterstrichen und dem Gebiet eine neue Identität verlieht wird.

Durch die umfassende Erschließung der Flächen und neue Zugänglichkeiten kann selbst die Autobahn zukünftige Nutzer:innen nicht davon abhalten, am Wödlinger Teich die Seele baumeln zu lassen. Doch auch Flora und Fauna finden hier reichlich Platz, Ruhe und Unterstützung um wachsen zu können.

### Legende

#### Eine Verbindung für alle

- Mobility-Point
- Bidirektionaler Radweg
- - - Gemeinsamer Geh- & Radweg

#### Teil eines Netzes

- - - Grünraum-Erschließungsweg

#### Eine Vielfalt an Nutzungen & Transformation

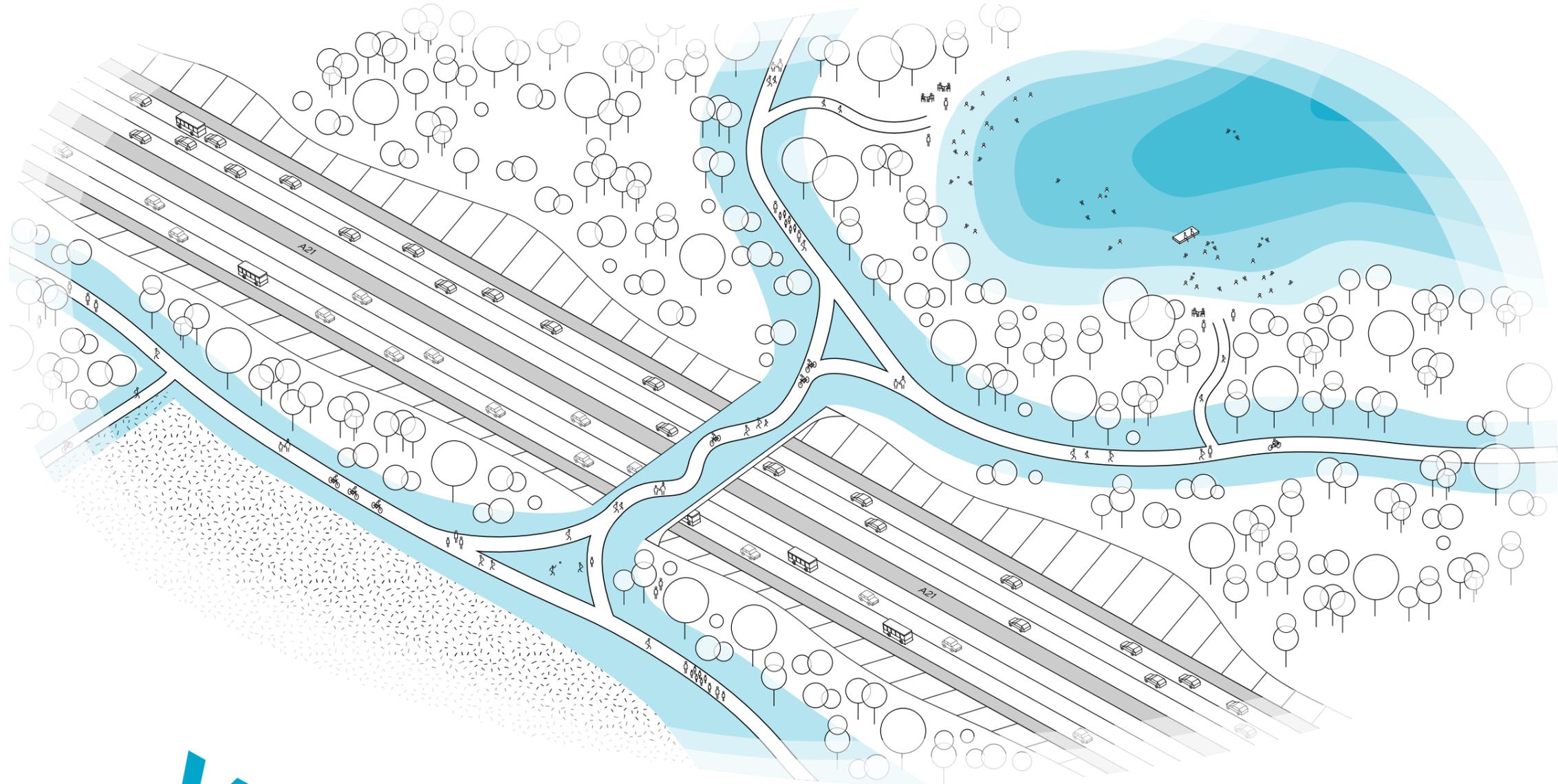
- - - Entwicklung eines Wohnmischgebiet

#### Aufenthaltsräume in der Umgebung

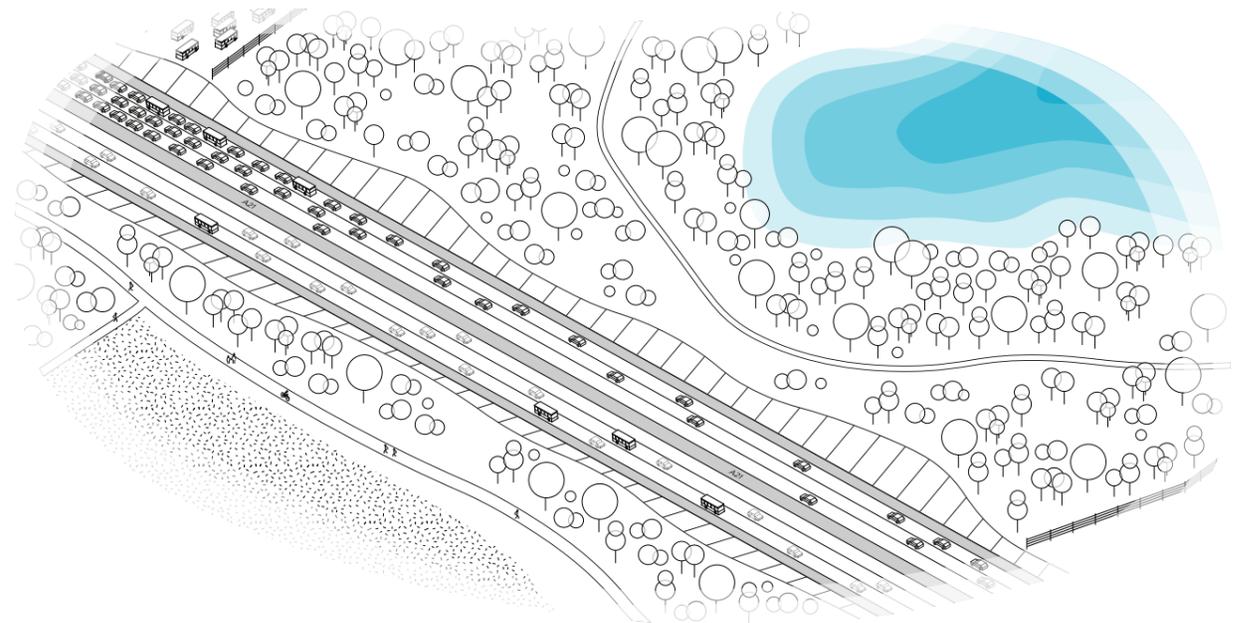
- Entwicklung des Wödlinger-Teich-Parks
- Baumreihe

#### Bestand

- Badner-Bahn-Station
- Bus-Station
- Schienen
- Radweg
- - - Landesgrenze
- Autobahn
- Wasser



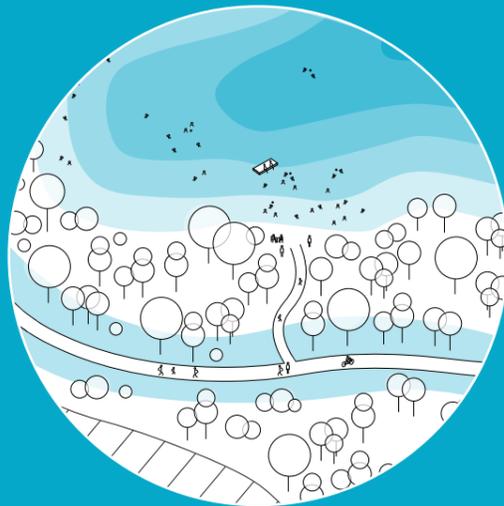
# Wödlinger Teich



# Kernmaßnahmen Wödlinger Teich

## Entwicklung des Wödlinger-Teich-Parks

Der Teich soll nicht mehr in einer eingezäunten Brachfläche liegen, sondern Teil eines Parks werden, in dem Leben sprießt. Im Zuge eines partizipativen Prozesses können Interessierte mitwirken und zu der Entwicklung eines neuen Grünraums mit hoher Aufenthaltsqualität beitragen. Gleichzeitig findet die Planung zur Etablierung eines Ökosystems mit hoher Biodiversität statt, in der das Zusammenkommen von Flora, Fauna und Mensch sich nicht nur vereinbaren lässt, sondern auch harmoniert. Ja der Mensch soll sich hier sogar als Bestandteil der Natur verstehen.



### Akteur\*innen

Gemeinde, Landschaftsplanungsbüro, Bürger\*innen

### Instrumente

Investition, Koordination, Information, fiskalische Anreize

### Realisierungszeitraum



### Investitionskosten

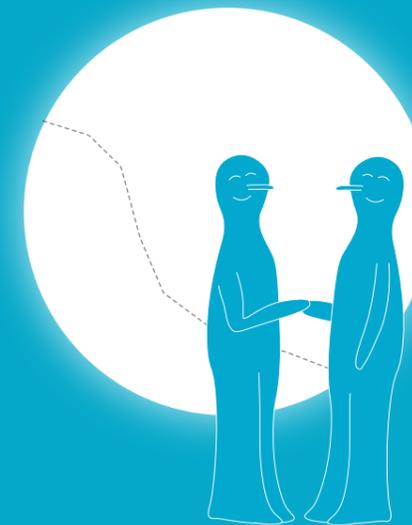


### Laufende Kosten



## Agglo-Wien-Kooperation

Das Erholungsgebiet Wödlingerteich als gemeinschaftliches Projekt zwischen der Stadt Wien und der Gemeinde Brunn am Gebirge wirkt gegen die bisher stark trennende Wirkung politischer Grenzen. Im Rahmen der neuen strategischen Zwischenebene "Agglo Wien" können der Bezirk Liesing und die Gemeinde Niederösterreichs im engen Austausch miteinander stehen und somit organisatorisch sowie rechtliche Komplikationen vermeiden um das bestmögliche Resultat zu erzielen.



### Akteur\*innen

Gemeinden

### Instrumente

Laufende Dienstleistungen, Vereinbarungen zwischen öffentlichen Rechtsträgern

### Realisierungszeitraum



### Investitionskosten

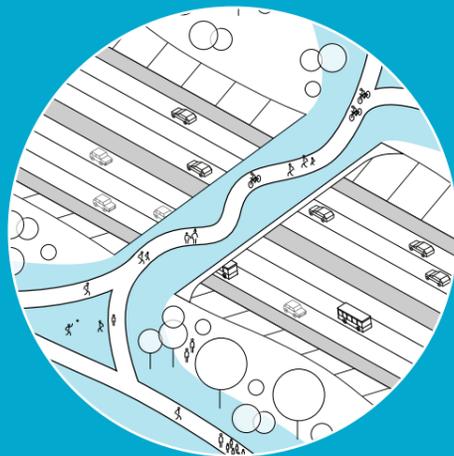


### Laufende Kosten



# Querung über die A21

Die A21, bekannt als zerschneidende Barriere, soll sich im Falle des Wödlingerteichs nicht als Hürde erweisen. Eine großzügige Überquerungsmöglichkeit für Mensch und Tier ermöglicht eine allseitige Zugänglichkeit des Erholungsgebiets. Während die Querung für Fuß- und Radverkehr eine Verbindung zum Grünraum darstellt, soll sie gleichzeitig als Grünbrücke fungieren, wodurch genetischer Austausch über den Straßen hinweg ermöglicht und Isolationseffekte sowie Inselformationen verhindert werden. Infolgedessen wird wesentlich zum Erhalt der Artenvielfalt beigetragen.



## Akteur\*innen

Planungsbüro, Asfinag,  
Gemeinde, Baufirma

## Instrumente

Eigentums- und Verfügungsrechte, befugnisbegründende Rechtsnormen, Bewilligungen, Auflagen für die Ausübung eines Eigentums- oder Verfügungsrechts

## Realisierungszeitraum



## Investitionskosten



## Laufende Kosten



# Literaturverzeichnis

Beyerl, Beppo: Die Triester Straße. Eine Geschichte des Verkehrsweges von Wien nach Triest in Bildern. Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2015.

Gemeindeverband für Abgabeneinhebung und Umweltschutz (GVA) (Hg.): Regionaler Leitplan Bezirk Mödling. Wien, Mödling, 2016.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): 10., Matzleinsdorfer Platz Süd, Städtebauliche Leitlinien. Wien, 2020.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): Lokaler Aktionsplan Vösendorf - Wien-Siebenhirten. Wien, 2018.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): STEP 2025 Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens. Wien, 2020.

Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.): STEP 2025 Fachkonzept Produktive Stadt. Wien, 2017.

# Bildquellenverzeichnis

Beyerl, Beppo: Die Triester Straße. Eine Geschichte des Verkehrsweges von Wien nach Triest in Bildern. Edition Winkler-Hermaden, Schleinbach 2015.

<https://www.alamy.de/fotos-bilder/frauen-im-alten-rom.html>

[https://de.wikipedia.org/wiki/Triester\\_Straße](https://de.wikipedia.org/wiki/Triester_Straße)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Wienerberg>

<https://wohnservice-wien.at/aktuelles/aktuelles-detail/jetzt-anmelden-10-biotope-city-bpl-5-triester-strasse-91>

<https://www.zvab.com/kunst-grafik-poster/Klaus-Mödling-Burg-Ansicht-Wiener-Becken/22751447223/bd>

# Online-Quellen-Verzeichnis

Academic: <https://de-academic.com/dic.nsf/dewiki/128697>

Agglo Basel: [www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)

Agglomerationsprogramm Basel: [www.aggloprogramm.org/de/](http://www.aggloprogramm.org/de/)

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Wien: [www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/](http://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/)

Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien: [www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/](http://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/)

Google Maps: [www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)

Kulturportal Wien: [www.wien.gv.at/kulturportal/public/](http://www.wien.gv.at/kulturportal/public/)

Open Data Österreich: [www.data.gv.at](http://www.data.gv.at)

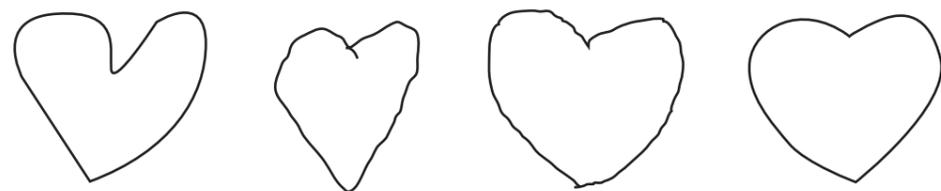
Ruhrparlament: <https://www.rvr.ruhr/themen/staatliche-regionalplanung/>

Wien Geschichte Wiki: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/George-Washington-Hof>

[www.geschichtewiki.wien.gv.at/](http://www.geschichtewiki.wien.gv.at/)

## Restliche Inhalte

Mit viel Liebe handgemacht von eurem Triester-Fluss-Team



... *gemma* Trieste?

