



ERHALT

TRANSFORMATION

AN DER TRIESTER STRASSE

Entwicklungskonzept  
Triester Straße

Das Projekt entstand unter der Betreuung von:  
**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 Scheuven** - Fachbereich Örtliche Raumplanung  
**Paul Klema** - Tutor

Weitere Expertise

**Daniel Dutkowski** - Gebietsbetreuung Stadterneuerung  
**Andreas Hacker** - SUM Stadt-Umland-Management Süd  
**Pia Hlava** - Stadt Wien - Architektur und Stadtentwicklung (MA 18)  
**Volkmar Pamer** - Stadt Wien - Stadtteilplanung und Flächenwidmung (MA 21 A)

Der Raum rund um die Triester Straße ist geprägt von ihrer Funktion als Ein- und Ausfallstraße von Wien. Die ersten Besichtigungen und Erkundungen des Gebiets zeigten, dass es an vielen Orten an Fußgängerwegen mangelt. Interviews mit Passanten und Arbeitnehmern ergaben, dass viele mit der Straße zufrieden sind und ihre Funktion als wichtige Verkehrsader schätzen oder zumindest akzeptieren. Recherchen zur Geschichte der Straße waren entscheidend um eine erste Position zu entwickeln. In einem von Entmischung charakterisierten Gebiet - vorangetrieben durch den motorisierten Verkehr - sind die sehr viel früher entstandenen historischen Ortskerne ein starker Anker für Identität. Der Autozentrismus hat dagegen zur Bildung monofunktionaler Inseln beigetragen. Eine auch ohne Auto nutzbare Verbindung zwischen diesen beiden Strukturen fehlt meistens.

Die alten Ortskerne sind attraktive, anziehende Zentren, die einfacher zu erreichen sind als die monofunktionalen Inseln. Die Analyse bestehender Zentralitäten führte dann zur Anwendung der Entwicklungsprinzipien „Erhalt“ und „Transformation“. Transformation symbolisiert dabei das Potential, das besonders in Städten existiert, mit den Problemen der Zukunft umzugehen und die nötige radikale Veränderung herbeizuführen.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wird zum Hauptinstrument zur Wiederbelebung des Raumes. Daraus entstand ein weiteres Prinzip: „verbinden“ mit Bezug auf das Mobilitätsnetz und den Grünraum. Maßnahmen lassen sich in drei Handlungsfeldern kategorisieren: Grünraum, öffentlicher Raum und multimodale Mobilität. Der Kern des Konzepts bilden 5 neue Zentren an oder in der Nähe der Haltestellen der Badner Bahn. Höhere Frequenzen der Badner Bahn, einfacher Wechsel zu aktiven Modi sowie bauliche Maßnahmen an den Haltestellen machen die Benutzung des öffentlichen Verkehrs attraktiver und geben einen Entwicklungsimpuls in der direkten Umgebung. Die Priorität bei der Umsetzung liegt auf dem Ausbau der Haltestellen der Badner Bahn und ihrer Umgebung, auf der Schaffung begrünter Plätze, die zum Verweilen einladen und auf der Durchwegung für aktive Modi. Mit diesen unkomplizierten aber gezielten Maßnahmen kann das Gebiet rund um die Triester Straße zusammenwachsen und einen besseren Ausgangspunkt für zukünftige Veränderungen entwickeln.

# Inhaltsverzeichnis

Abstract	3
<b>1. Einführung</b>	6
1.1. Expeditionen und Interviews	7
1.2. Methodik	13
<b>2. Geschichtlicher Hintergrund</b>	14
2.1. Verlauf bis Triest	15
2.2. Geschichte der Planungen	16
<b>3. Analyse</b>	19
3.1. Grünraum	20
3.2. Mobilität	21
3.3. Monofunktionale Räume	22
3.4. Ortskerne	23
3.5. Pendlerverkehr	24
3.6. Aktuelle Planungen	25
<b>4. Position beziehen</b>	26
4.1. Thesen	27
4.2. Leitideen	28
4.3. Zentrenanalyse	29
4.4. SWOT - Analyse	32
4.5. Strukturkarte	34
<b>5. Strategie</b>	36
5.1. Entwicklungsprinzipien	37
5.2. Erhalt	38
5.3. Transformation	40
5.4. Verbindung	42
5.5. Leitbild - Gesamt	45
5.6. Handlungsfelder und Ziele	46
5.7. Konzeption	47
<b>6. Umsetzung des Konzepts</b>	48
6.1. Übersicht der Maßnahmen	49
6.2. Leitprojekte	50
6.2.1. Transformation und Verbindung - 5 neue Zentren	50
6.2.2. Erhalt der starken Zentren	61
6.2.3. Weitere Maßnahmen	62
6.2.4. Umsetzung	64
<b>7. Reflexion und Fazit</b>	65
<b>8. Literatur</b>	67



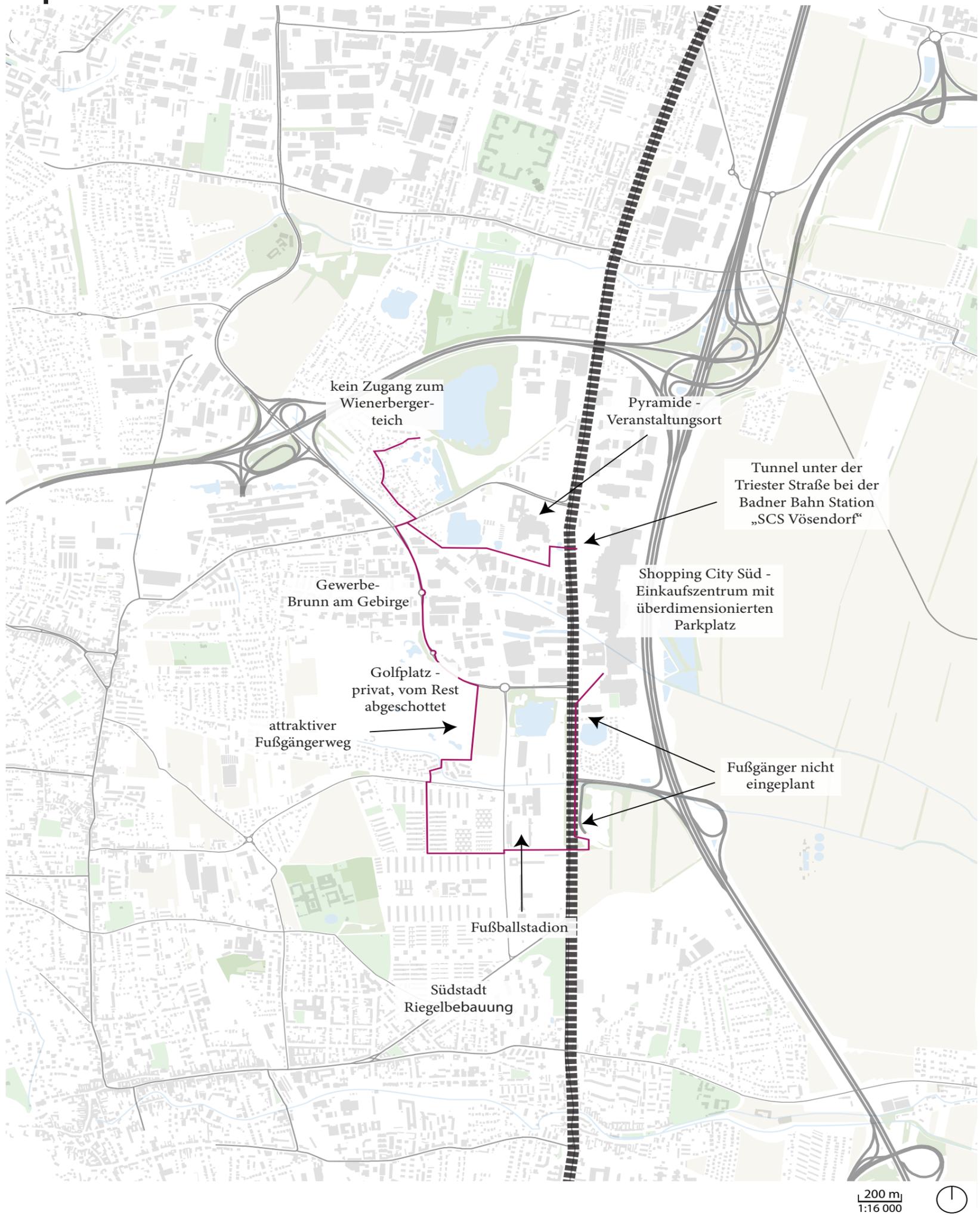
# 1. Einführung

## 1.1. Expeditionen und Interviews



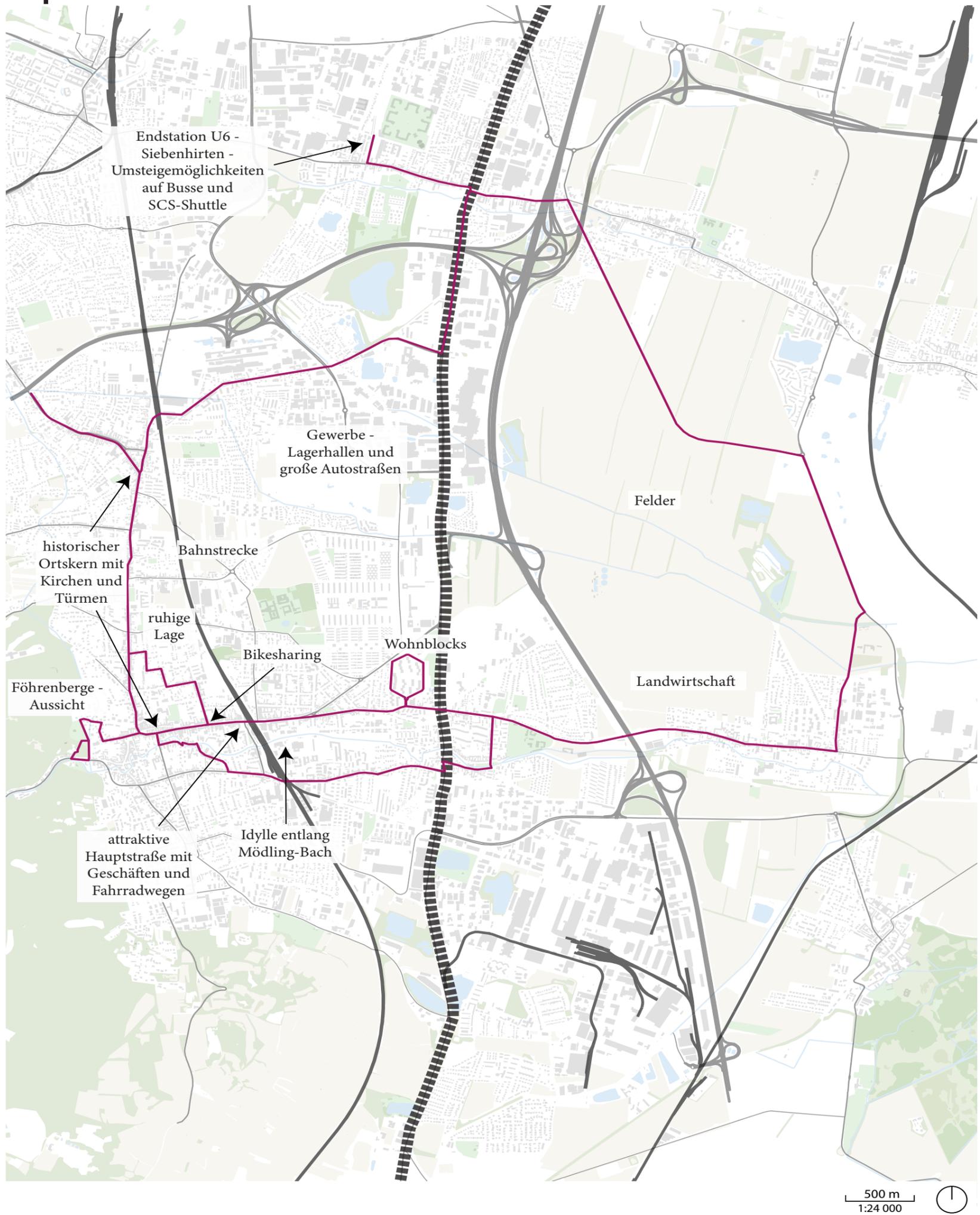
Umgebungskarte

# Expeditionskarte 1



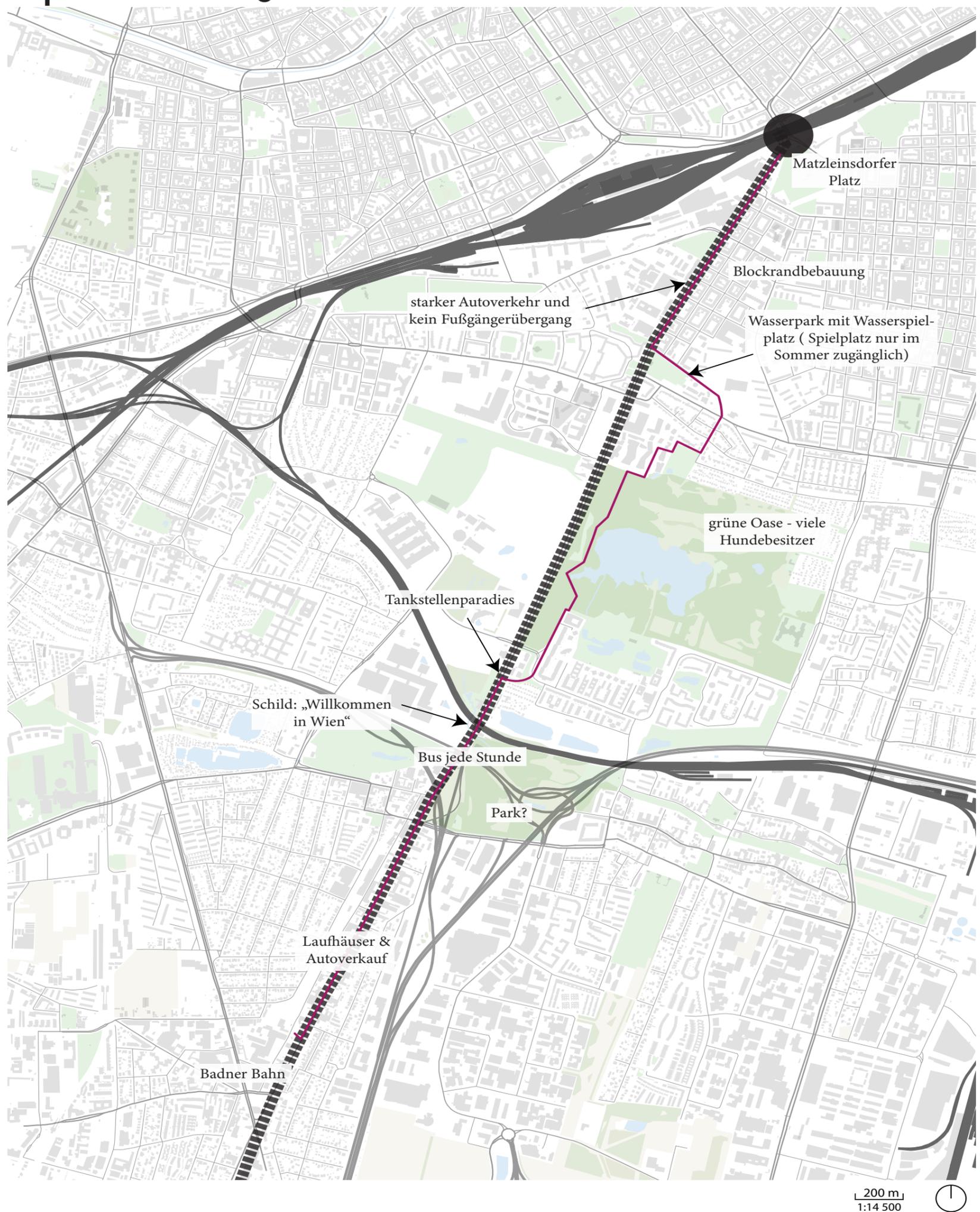
Die erste Erkundung begann für uns an der Shopping City Süd, nachdem wir dort mit Badner Bahn, U6 und SCS Shuttle hingefunden hatten. Von dort ging es Richtung Westen zum Wienerberger Teich, einem Ziegelteich, der - wie sich herausstellte - der Öffentlichkeit nicht zugänglich ist. Durch das Gewerbegebiet Brunn am Gebirge und am Golfplatz vorbei, kamen wir in die Südstadt, die vor allem mit ihrer Bungalow-Bebauung auffällt. Von hier galt es nun einen Weg zurück zur SCS zu finden, der uns an einem Fußballstadion und einem Trainingsgelände vorbei führte. Durch einen Tunnel ging es unter der Triester Straße und der Haltestelle „Maria Enzersdorf-Südstadt“ (Badner Bahn) weiter. Aber nicht lange, denn der Fußweg hörte bald auf, was bedeutete, dass wir an der Seite der Schnellstraße zum SCS zurückfinden mussten. Die letzte Frage war dann noch, wo genau der SCS-Shuttle abfahren würde. **Auffälligkeiten:** Grünraum Ziegelteich nicht zugänglich, Fußwege unattraktiv oder angemessene Durchwegung nicht präsent

## Expeditionskarte 2



Unsere zweite Erkundung begann an der U-Bahn-Station „Siebenhirten“, von wo aus es mit dem Auto durch landwirtschaftliche Gebiete nach Biedermannsdorf ging. Über die ruhige Hauptstraße ging es weiter über die Südautobahn und Triester Straße bis ins geschäftige Mödling. Dort stiegen wir aus um uns die historischen Gebäude anzusehen. Die Ortskerne von Maria Enzersdorf und Brunn am Gebirge besahen wir uns aus dem Auto, was zu wenig neuem Wissen beitrug. Im zweiten Teil gingen wir zu Fuß von Wienerneudorf entlang der Mödling (Bach) bis ins Zentrum von Mödling und hinauf in die Ausläufer der Föhrenberge. **Auffälligkeiten:** Dorfidylle entlang der Mödling, Mödling selbst als lebhaftes kulturelles und historisches Zentrum des Gebiets.

### Expeditionskarte 3



Vor unserer letzten Erkundung fand noch die offizielle Exkursion mit der großen Gruppe statt, bei der wir Näheres zu bestimmten Standorten und Entwicklungen an der Triester Straße erklärt bekommen. Dazu gehörten das Industriezentrum Niederösterreich Süd, die Wohngebiete „In der Wiesen“, die Biotope City und der George-Washington-Hof. Auf unserem Rundgang, der am Matzleinsdorfer Platz startete, wollten wir einige Befragungen durchführen, was sich anfangs als schwierig herausstellte. Die Ergebnisse der Passant\*innen-Interviews werden im nächsten Teil besprochen. Unsere Route führte uns die stark befahrene Triester Straße entlang Richtung Süden, am Wasserturm Favoriten vorbei, bis in eine Siedlung mit freistehenden Häusern und schließlich in die Biotope City. Von dort ging es weiter durch das Erholungsgebiet Wienerberg, eine ruhige Oase, an einigen Tankstellen vorbei bis zum Draschepark. Nach einer gefährlichen Straßenüberquerung gingen wir an einigen Auto- und Laufhäusern vorbei bis wir an der Haltestelle „Neu-Erlaa“ wieder in die Badner Bahn einstiegen.

## Interviewkarte



„Man muss die Triester Straße als Ein- und Ausfallstraße akzeptieren...“  
(Pizzeria-Trattoria Marino, Triester Straße 212)

### **Höhe Gesundheitszentrum Süd:**

- viele nicht offen für kurze Befragung (keine Zeit, muss schnell weiter)
- 2 Personen, die die Wichtigkeit als Verkehrsader betonen (auf keinen Fall Spuren reduzieren oder Straßenbahn einführen)
- 2 Personen, die direkt an der Straße wohnen aber sich nicht vom Lärm gestört fühlen (daran gewöhnt oder Wohnung zeigt in Hof-Richtung)
- Nächster Grünraum Wienerberg genannt
- 2 Personen meinen, man sollte die Straße durch mehr Grün aufwerten und mehr Übergänge (Fußgänger) schaffen (zu viele Autos)

### **Höhe Biotope City:**

- Person wohnt in der Nähe, arbeitet im IZ NÖ Süd bei Rewe, läuft jeden Arbeitstag zu McDonalds, von dort fährt er mit Kollegen zur Arbeit (nur freitags Stau, Straße kann so bleiben)

### **Höhe Autohöfe/Liesing:**

23. Bezirk könnte besser angebunden sein (nicht viele Busse)

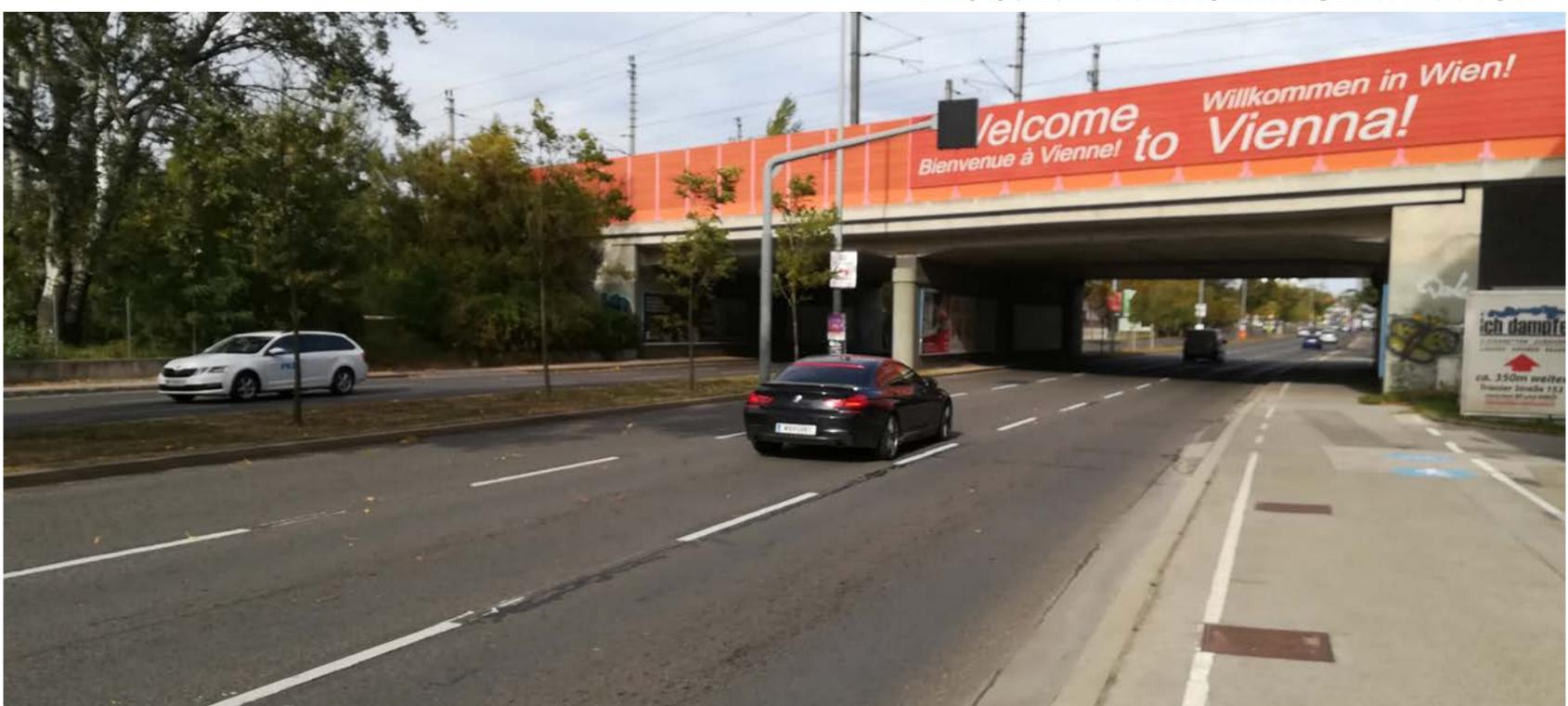
Frau mit Kindern sagt Sicherheit der Kinder hat Priorität, Grün ist zweitrangig (würde sich Gitter zwischen Fahrbahn und Fußweg wünschen), alle Funktionen sind für sie da, sie hat kein Auto

### **Pizzeria Marino:**

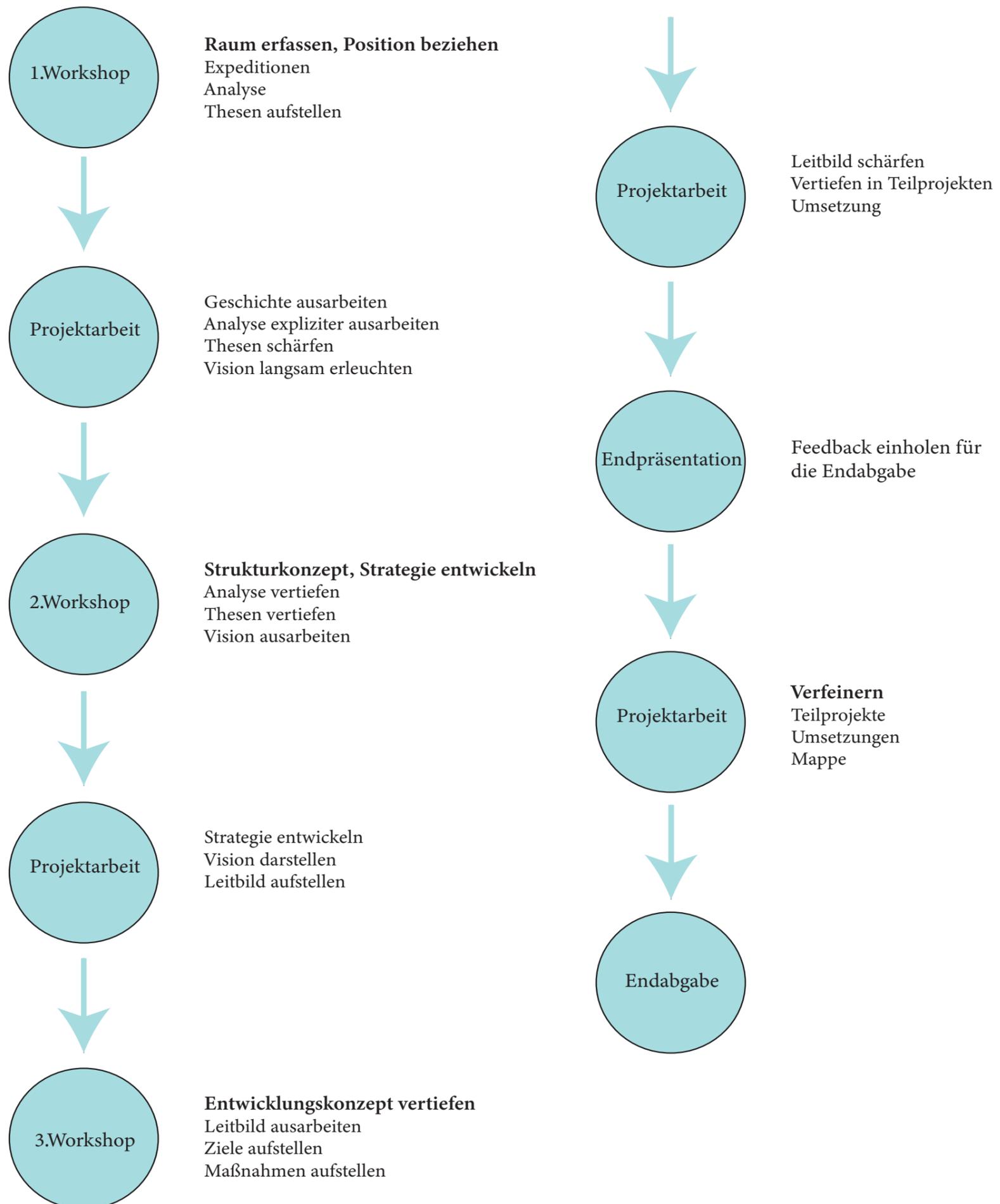
-vor 40 Jahren sah die Straße dort gleich aus prinzipiell verbessern meistens guter Ansatz aber man muss die Triester als Ein- und Ausfallstraße akzeptieren es gibt keine Staus würde man jetzt dort ein Restaurant aufmachen, wäre es schwierig Kundschaft zu bekommen (nur Stammgäste bei Marino, keine Laufkundschaft)

Zusammenfassend kann man sagen, dass viele die Straße als wichtig ansehen, gleichzeitig Veränderung aber nicht als notwendig einschätzen. Bei den meisten Befragten lässt sich die Reaktion auf ein allgemeines Achselzucken zusammen mit dem Satz „Einfallstraßen sind einfach so“ reduzieren. Viele haben scheinbar die Hoffnung aufgegeben, eine lebenswerte, attraktive Triester Straße zu nutzen oder hatten diese Vorstellung möglicherweise nie. Das Ziel dieses Projekts sollte sein, dass das Konzept wichtige Verkehrsader und hohe Qualität des öffentlichen Raums eben doch vereinbar sind.

### **Abb. 1. - Willkommen in Wien**



## 1.2. Methodik



Unsere Herangehensweise im Projekt startete mit unterschiedliche Begehungen durch das Planungsgebiet. Wir haben der Raum auf unterschiedlichen Ebenen (Grünraum, Mobilität, Ortskerne u.a.) erfasst und dann unsere Thesen aufgestellt. Zwischen dem 1. Workshop und dem 2. Workshop haben wir die Geschichte der Triesterstraße analysiert, die unterschiedlichen Analyseebenen auserarbeitet. Die Thesen wurden dadurch verschärft und wir haben langsam aber sicher unsere Vision erstellt.

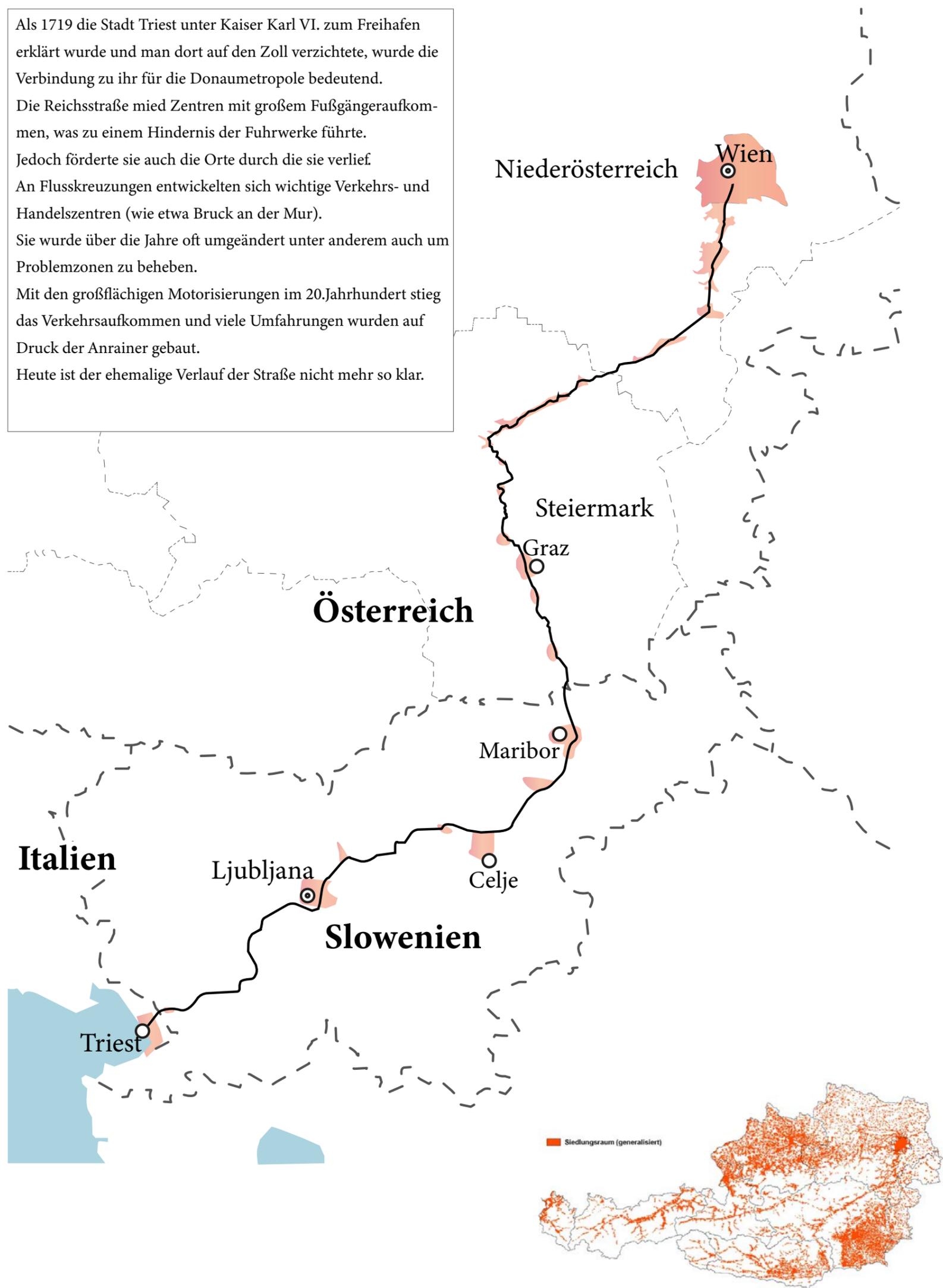
Im 2. Workshop haben wir das Strukturkonzept definiert und unsere Strategie entwickelt und im 3. Workshop haben wir unseren Entwicklungskonzept näher analysiert. In den letzten Phasen des Projektes haben wir mehre Feedbacktermine mit den Betreuer\*innen wahrgenommen damit wir dadurch auch unsere Ideen über dem Leitbild und Umsetzungen festlegen. Nach der Endpräsentation haben wir die Mappe fertig erstellt und Verfeinerungen in der Mappe durchgeführt.



## 2. Geschichtlicher Hintergrund

## 2.1. Verlauf bis Triest

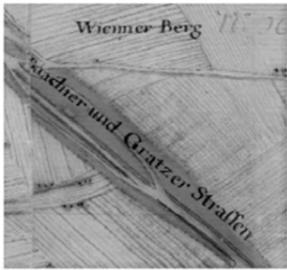
Als 1719 die Stadt Triest unter Kaiser Karl VI. zum Freihafen erklärt wurde und man dort auf den Zoll verzichtete, wurde die Verbindung zu ihr für die Donaumetropole bedeutend. Die Reichsstraße mied Zentren mit großem Fußgängeraufkommen, was zu einem Hindernis der Fuhrwerke führte. Jedoch förderte sie auch die Orte durch die sie verlief. An Flusskreuzungen entwickelten sich wichtige Verkehrs- und Handelszentren (wie etwa Bruck an der Mur). Sie wurde über die Jahre oft umgeändert unter anderem auch um Problemzonen zu beheben. Mit den großflächigen Motorisierungen im 20. Jahrhundert stieg das Verkehrsaufkommen und viele Umfahrungen wurden auf Druck der Anrainer gebaut. Heute ist der ehemalige Verlauf der Straße nicht mehr so klar.



An dieser Karte kann man gut erkennen, dass entlang der Straße Siedlungen entstanden sind.

Die folgenden Seiten fassen die wichtigsten Punkte in der Geschichte der Triester Straße zusammen und nennen tiefgreifende Entwicklungen und Planungsschritte entlang der Verkehrsachse, angefangen mit dem Verlauf der Straße, als sie noch durchgängig bis nach Triest führte.

## 2.2. Geschichte der Planungen



Linienwall als Steuergrenze



Ziegelöfen (ZO), an der Stelle heutiger Ziegelteiche



„Baadner und Grätzer Straße“

1755

Vororte (außerhalb Linienwall) eingemeindet

1890



George-Washington-Hof, sozialer Wohnungsbau (Rotes Wien)

1930



Förderung von Einfamilienhäusern am Stadtrand (Ständestaat)

1936

Stadterweiterung Richtung Süden

1950



18. 19.

1886

Verbindung Schönbrunn-Laxenburg



Bahnverbindung bis Wiener Neudorf zum Transport von Material von und zu den Ziegeleien

Zahlreiche Straßenbahnverbindungen über den Gürtel hinaus

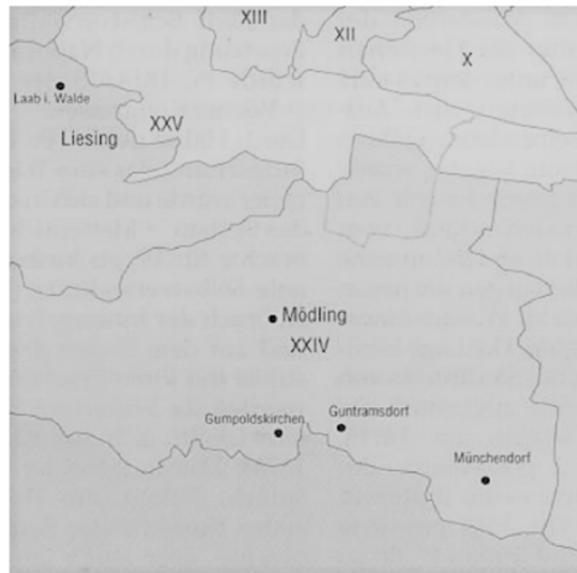


1907

Durchgehend elektrifizierte Bahnverbindung bis Baden

1938

Groß-Wien: 24. Bezirk (Mödling) und 25. Bezirk (Liesing)



1945

Rückgängig gemacht: Mödling geht an Niederösterreich, Norden von Liesing bleibt bei Wien



Viktor Gruen:  
Shopping Malls als  
neue Stadtteilzentren  
(fußläufig erreichbar)

Steigende  
**Flexibilität**  
durch das Auto  
(Infrastrukturen  
wandern an den  
Stadtrand)

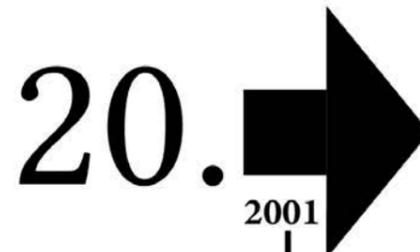


Eröffnung  
Shopping City  
Süd zwischen  
Feldern und  
Ziegelteichen

Neue Siedlungsschwerpunkte  
entlang U6 („In der Wiesen“) und  
Grünraumnetze (Liesingbach)

1976

1995



1958

1962

1978

1980

2001



Roland Rainer  
(Wiener Stadtplaner):  
Neue  
Stadtteilzentren zur  
Reduzierung des  
Verkehrs Richtung  
Innenstadt

IZ NÖ Süd  
gegründet

Betriebe  
siedeln sich  
im Umland  
an

PGO-Gründung:  
häufige  
Überschreitung  
der Grenzen bei  
Planungen



Verbindung von  
Wohngebieten im  
Süden mit  
Arbeitsplätzen im  
Südwesten

Wiener Flur:  
weitere  
Siedlungen weit  
weg von vielen  
Arbeitsplätzen



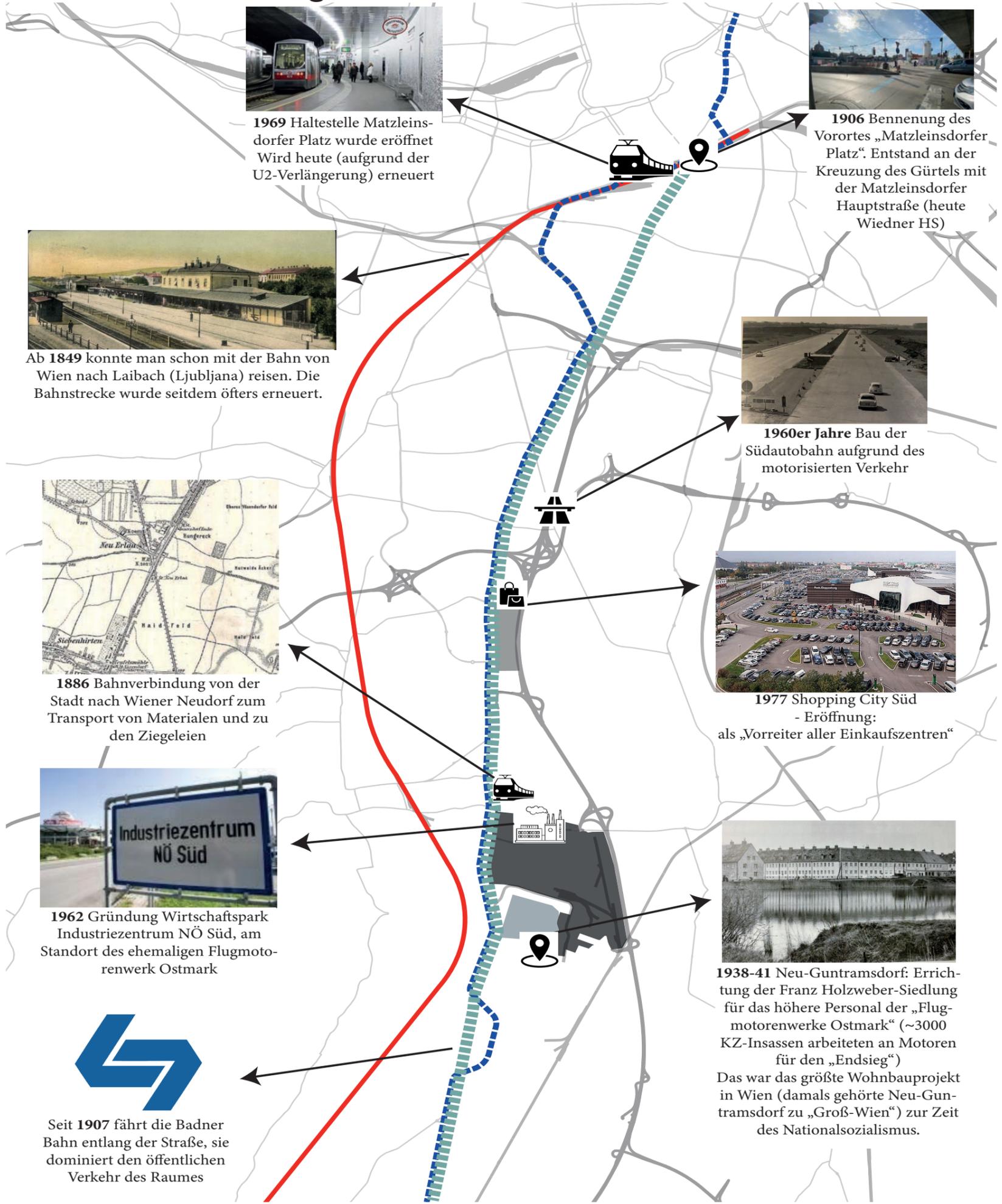
Wienerberg City  
als neues  
Bürozentrum,  
aber fehlende  
Urbanität



**Aufgelockerte**, entmischte **Stadt**,  
Funktionstrennung, Straßen  
sollen die Stadt „durchschneiden“



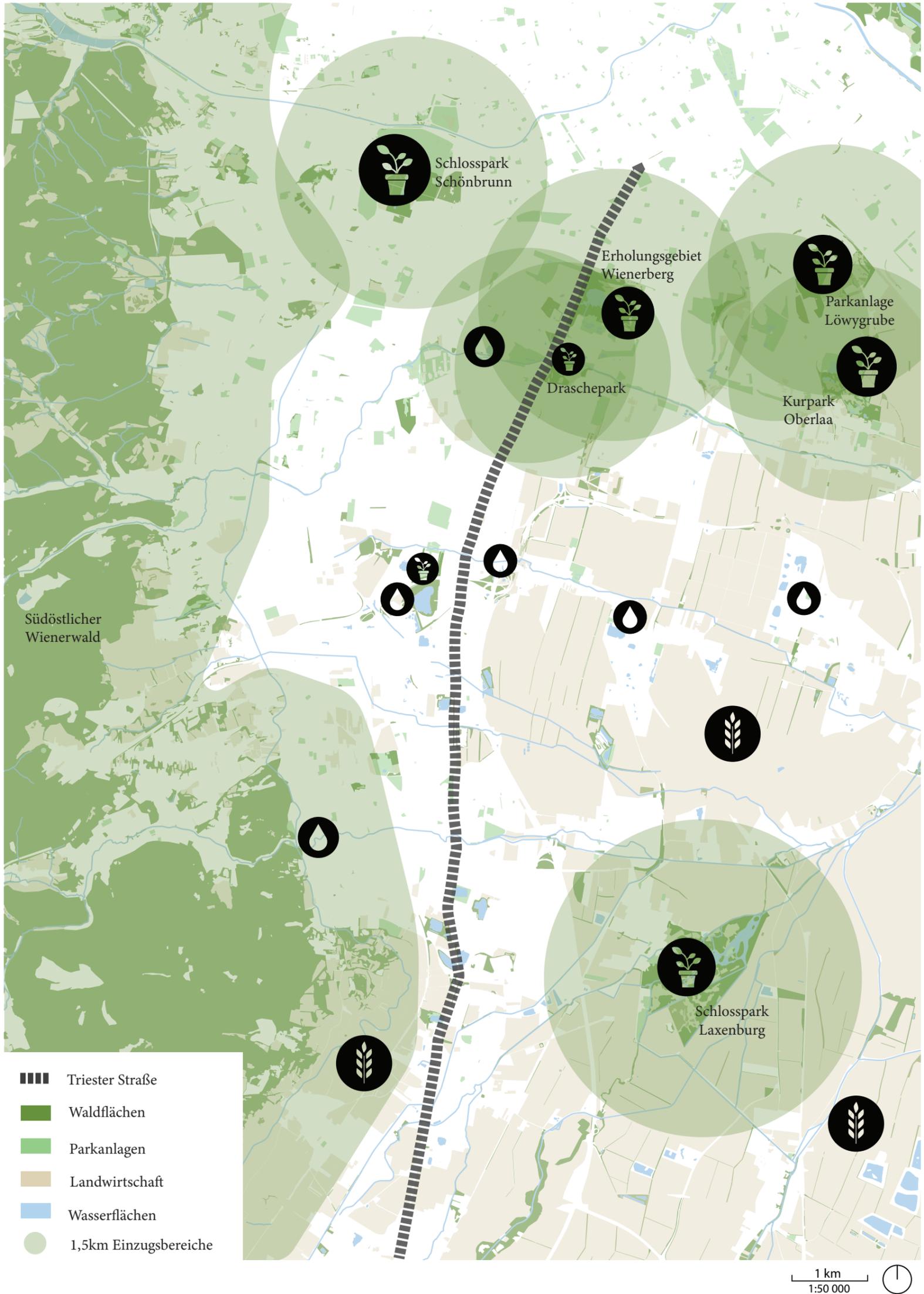
# Übersicht der Planungen auf der Triester Straße





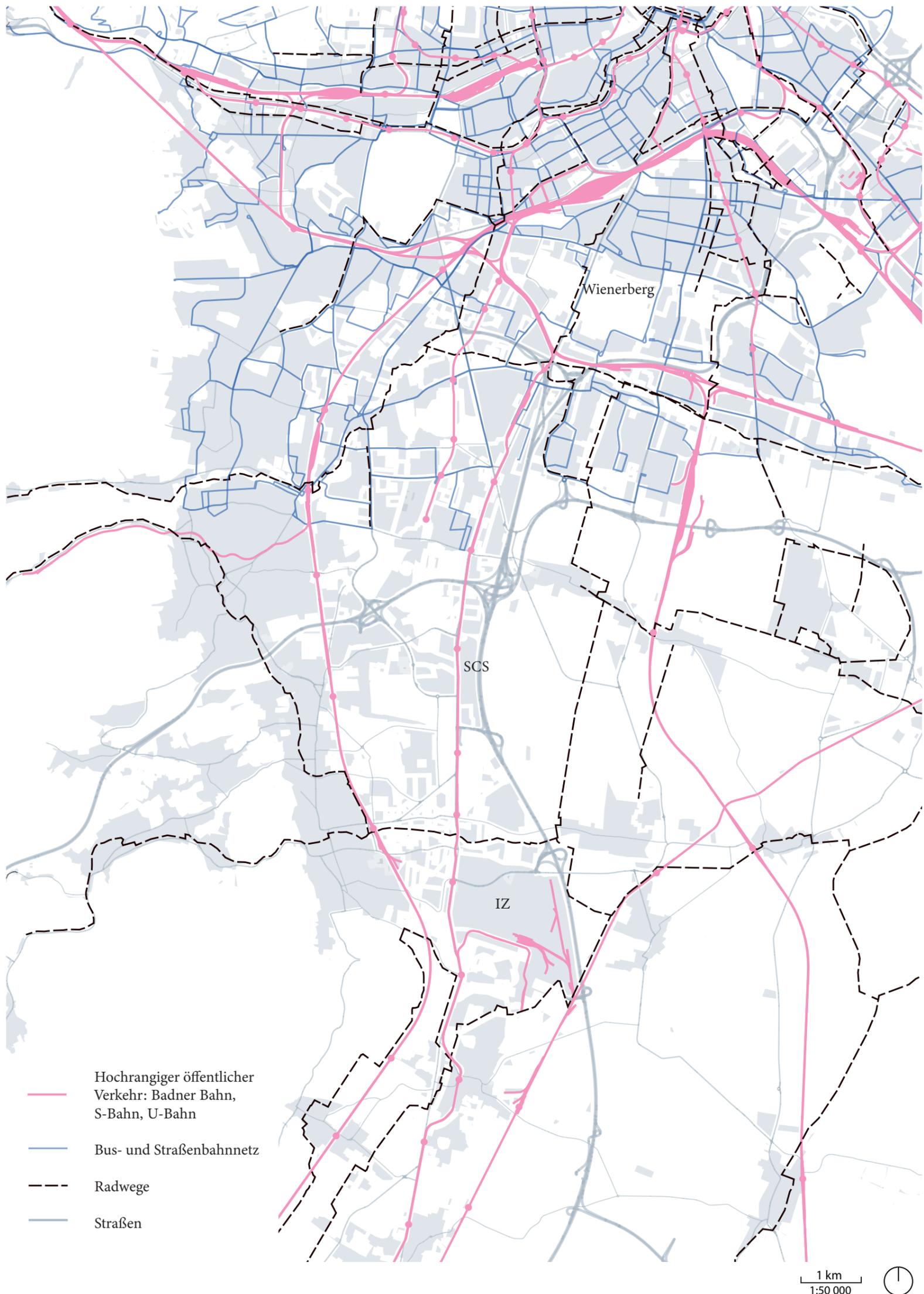
### 3. Analyse

### 3.1. Grünraum



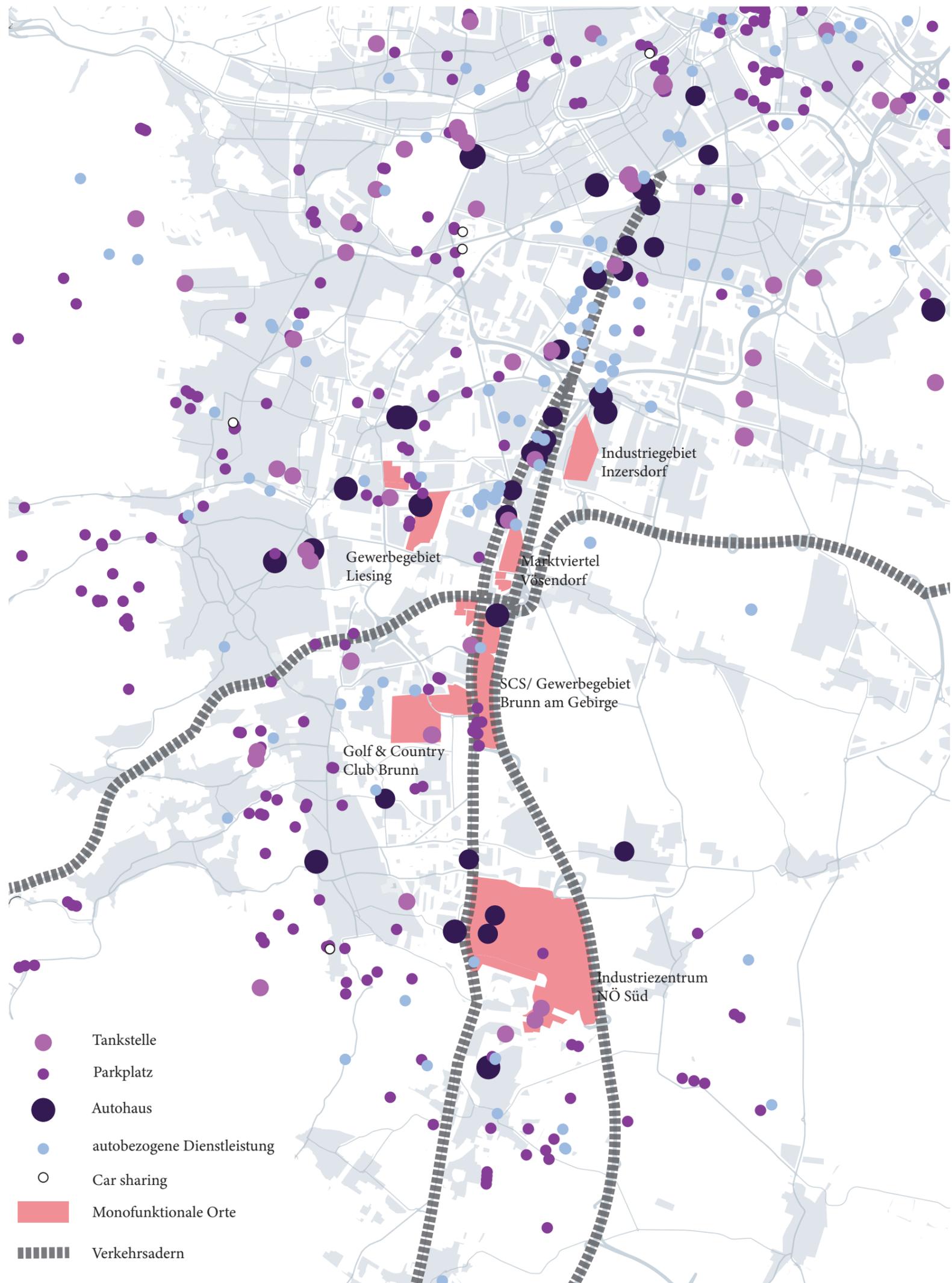
Bei der Analyse des Grünraums fällt nicht nur das Fehlen von Naherholungsräumen wie Parks zwischen Wiener Neudorf und Vösendorf auf, sondern besonders die nicht gegebene oder unzureichende Zugänglichkeit von Ziegelteichen. Diese historisch durch den Abbau von Rohstoffen zur Herstellung von Baumaterialien entstandenen Seen kommen an der Triester Straße häufig vor und haben das Potenzial eines hochwertigen Erholungsraums.

## 3.2. Mobilität



Die Straße selbst ist geprägt vom motorisierten Individualverkehr, wobei die parallel verlaufende Südautobahn Fragen zur wirklichen Notwendigkeit der Triester Straße als Ein- und Ausfallstraße aufwirft. Diese wird jedoch besonders vom Pendlerverkehr erfüllt. Die wichtigsten Achsen des öffentlichen Verkehrs sind die Südbahn und die Badner Bahn. Erstere verbindet die historischen Ortskerne wie Perchtoldsdorf oder Mödling miteinander und letztere verläuft größtenteils an der Triester Straße. Radwege sind an den stark genutzten Routen kaum vorhanden. Durch die vertikal verlaufenden Wege des motorisierten Verkehrs wird das Gebiet durchschnitten und der Wechsel zwischen Ost und West vor allem für aktive Modi erschwert.

### 3.3. Monofunktionale Räume



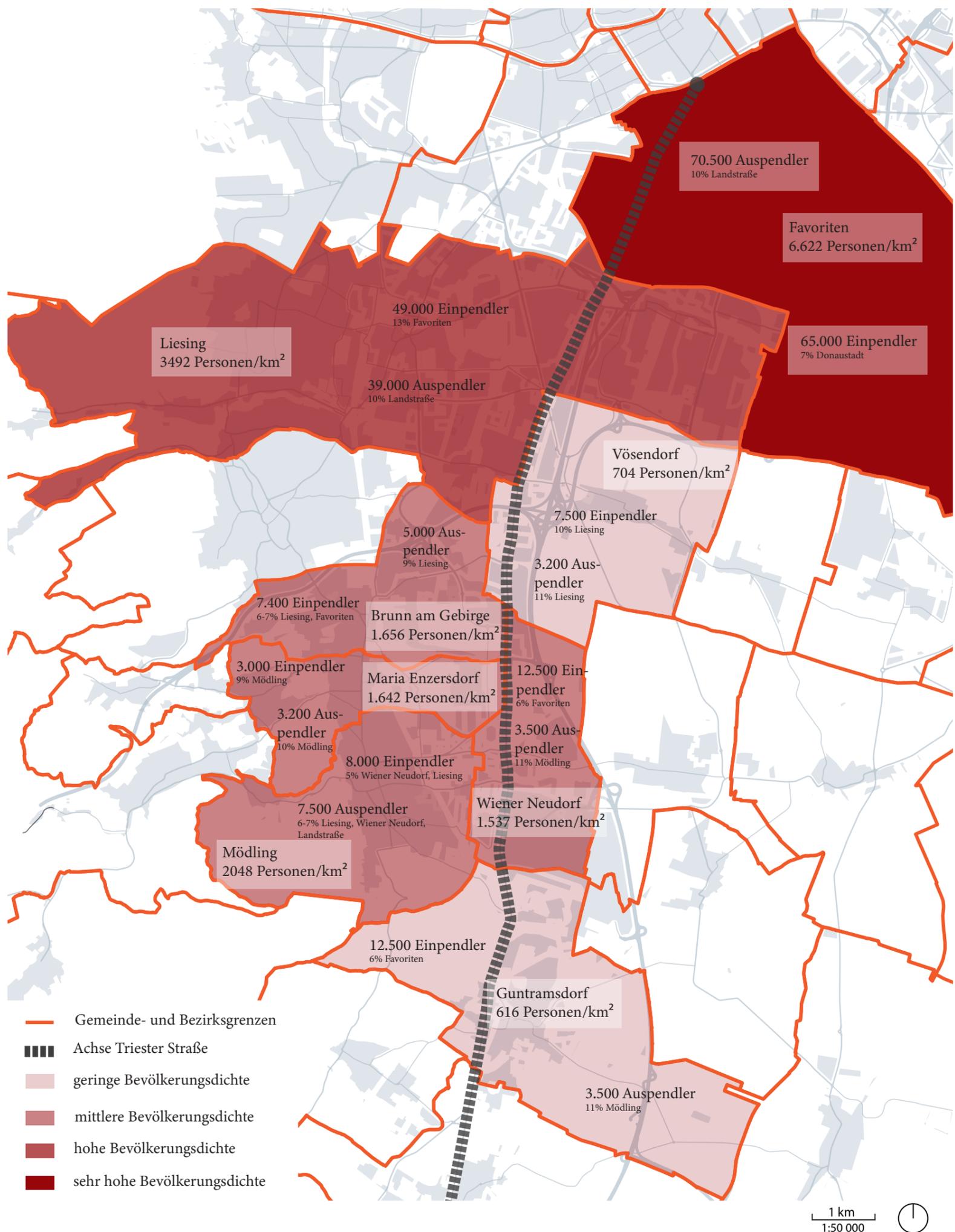
Entlang der Triester Straße gibt es einige Orte, die nur eine Funktion erfüllen, die meistens am motorisierten Individualverkehr orientiert ist. Es handelt sich einerseits um autobezogenes Gewerbe wie Autohäuser und Werkstätten, noch auffälliger sind jedoch Strukturen, die fast ausschließlich mit dem Auto erreichbar sind. Eine derartige Raumordnung verstärkt die Klimakrise durch Versiegelung und Emissionsaustoß und erschwert die Anpassung an den Klimawandel. Der öffentliche Raum verliert seine Qualität durch den hohen Platzbedarf der Autos.

### 3.4. Ortskerne



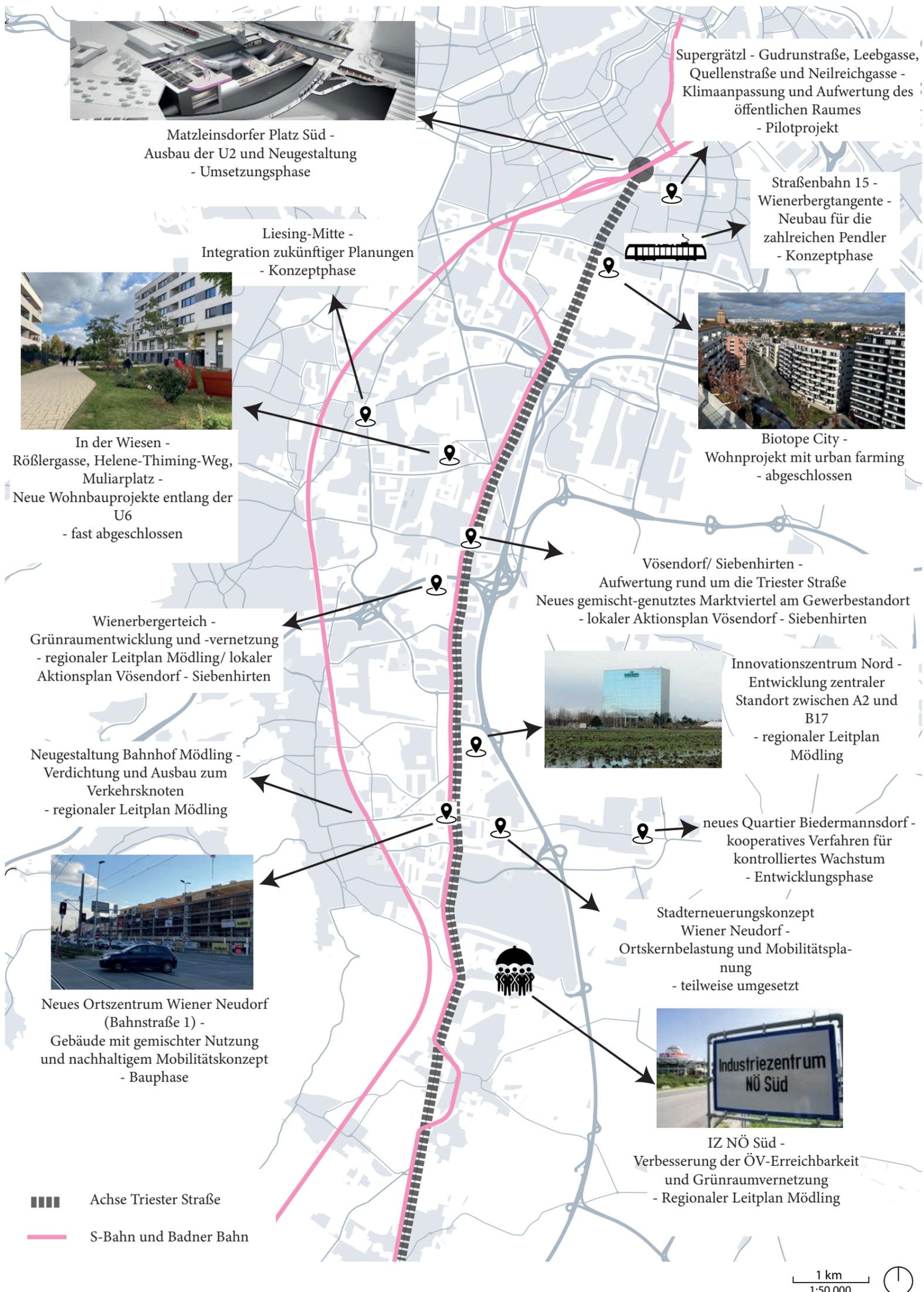
Die Ortskerne sind Dorfzentren mit altem Baubestand, die lange vor Verbreitung des Autos als Massenverkehrsmittel entstanden sind. Von Inzersdorf über Mödling bis nach Gumpoldskirchen gibt es mehr als 10 solche Ortskerne, die größtenteils in ihrer Struktur erhalten geblieben sind. Meistens folgen die Gebäude der Siedlungen einer Hauptstraße. Einige lagen auch direkt an der Triester Straße, verloren aber ihre Bedeutung mit steigendem Einfluss des motorisierten Individualverkehrs (siehe Kapitel „Geschichte“). Durch ihre besondere Struktur und jahrhundertealte Geschichte funktionieren die Ortskerne sehr gut als lebhaft Begegnungsorte, was wiederum zum sozialen Zusammenhalt beiträgt.

### 3.5. Pendlerverkehr

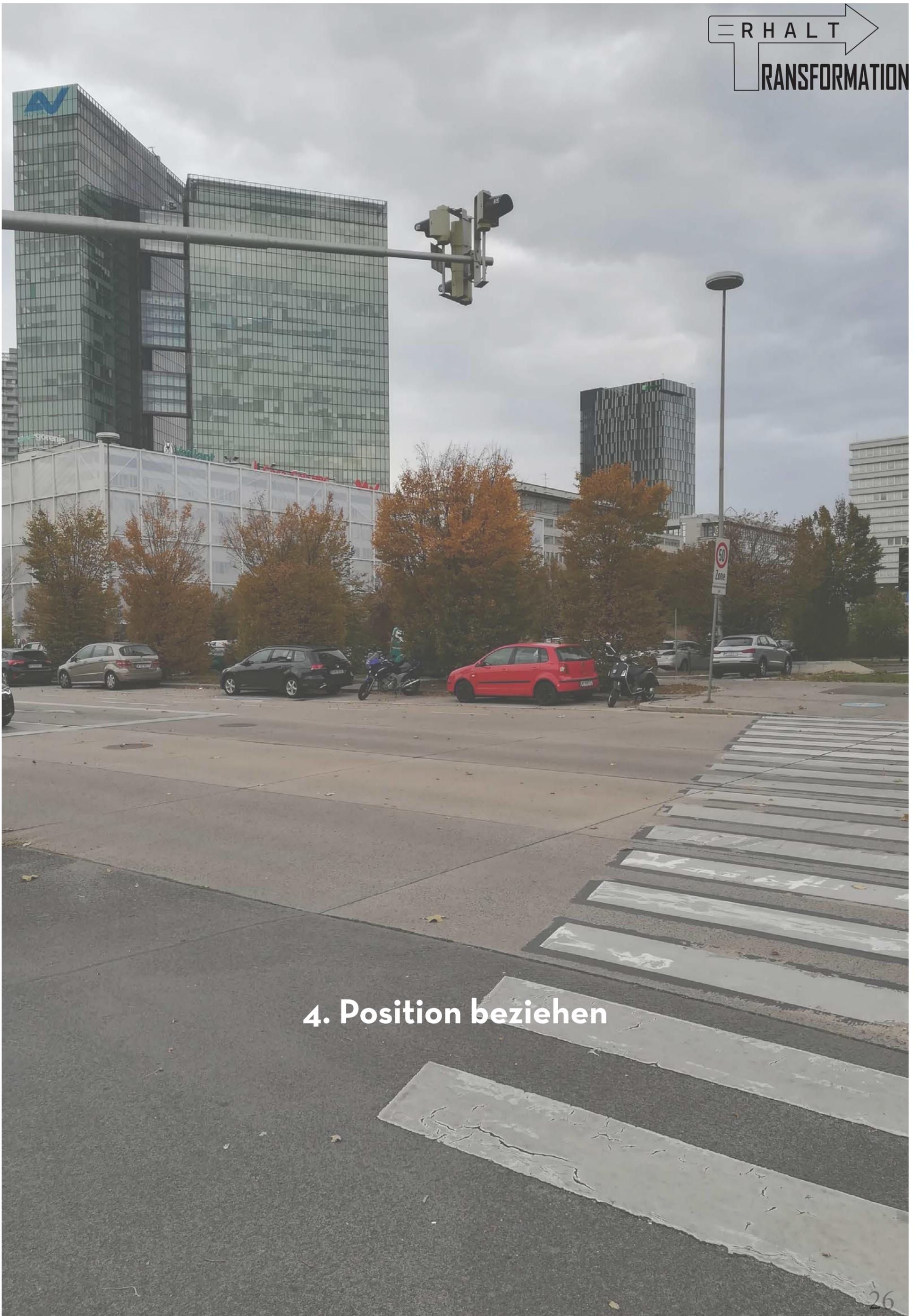


Die Triester Straße hat in ihrer Funktion als Radialstraße von Wien natürlich auch eine große Bedeutung für den Pendlerverkehr. Unsere Interviews haben bestätigt, dass die Wahrscheinlichkeit eine\*n Arbeitnehmer\*in auf dem Weg vom Wienerberg zum Industriezentrum NÖ Süd anzutreffen, sehr hoch ist. Immerhin 6% der 12500 Einpendler nach Guntramsdorf (Gemeinde in der sich das IZ befindet) kommen aus Favoriten, dem am dichtesten besiedelten Gebiet an der Triester Straße. Einige fahren aber auch stadteinwärts, vor allem nach Liesing oder in zentrale Bezirke wie Landstraße. Somit ist die Triester Straße eine bedeutende Verkehrsader in beide Richtungen, Nord und Süd, was zu den Hauptverkehrszeiten zu Stau führen kann. Die Badner Bahn hätte hier Potenzial, eine attraktive Alternative für Pendler\*innen darzustellen.

## 3.6. Aktuelle Planungen



Der Raum erfährt aktuell schon einige Veränderungen, die zur nachhaltigen Entwicklung beitragen. Im Bereich Wohnungsbau gibt es Projekte wie „In der Wiesen“ oder die „Biotop City“, die verstärkt auf Walkability, soziale Nutzungsmöglichkeiten und Klimaanpassung setzen. Der Ausbau der U2 bis zum Wienerberg könnte zukünftig zur Entlastung im nördlichen Teil der Triester Straße beitragen, eine merkliche Reduktion des Pendlerverkehrs ist jedoch fraglich. Im gewerblich geprägten Bereich der Shopping City Süd und Brunn am Gebirge fehlen Ansätze zur Veränderung und Aufwertung.



#### 4. Position beziehen

## 4.1. Thesen

Eine räumliche Struktur hat uns während der Begehungen besonders beeindruckt: die historischen Ortskerne. Diese haben einen besonderen Charakter und eine gewisse Anziehungskraft. Es gibt jedoch auch große Verkehrsachsen im Südraum von Wien, die das Gebiet durchschneiden und an denen sich mehrheitlich autobezogene Gewerbe niedergelassen haben. Dieser Autozentrismus hat monofunktionale Inseln hervorgerufen, die kaum anders als mit dem motorisierten Verkehr zu erreichen sind. Wir sehen deshalb den öffentlichen Verkehr als wichtigstes Instrument an um den Raum lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten.

**Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs können neue Zentren entstehen und der Raum wiederbelebt werden.**

**Der Autozentrismus führt zur Bildung von monofunktionalen Inseln, zwischen denen wenig Austausch besteht.**

**Die historischen Ortskerne haben eine besondere identitätsbildende Funktion.**

Wie kann die Triester Straße als Verbindung zwischen historisch gewachsenen Zentren und potentiellen neuen Zentren genutzt werden um den Raum lebenswerter und nachhaltiger zu gestalten?

Wie können TOD oder DOT als Instrumente eingesetzt werden um in Potentialräumen potentielle neue Zentren entstehen zu lassen? Wie kann die Mobilität aller Modi dabei verbessert werden und mehr Grünraum entlang der Verkehrsachsen entstehen?

**Abb. 2 - Wienerberg City**



## 4.2. Leitideen

Die erste Leitidee ist erhalten, was sich auf die Ortskerne und ihre Qualität als identitätsbildende Treffpunkte bezieht aber auch auf vorhandene Grünräume, die zur Erholung und Klimaregulierung dienen. Die Funktion der Triester Straße als Verkehrsader muss auch weiterhin erfüllt werden.

- Ortskerne (Identität, Treffpunkte (sozialer Zusammenhalt), Erholungsraum)
- Erholungsgebiete (Klimaanpassung, Erhaltenswert für die Bewohner, Treffpunkte)
- Straßenraum (Pendlerströme, wichtige Verkehrsader)

Transformiert werden müssen die monofunktionalen Orte, indem sie stärker durchmischt und mit aktiven Modi erreichbar werden. Der Begriff der Transformation steht für das besonders in urbanisierten Räumen bestehende Potenzial, auf die Veränderungen der Zukunft kreativ zu reagieren.

- Autozentrierte Orte mit weiteren Funktionen mischen und besser ins Mobilitätsnetz integrieren
- Neue Grünräume schaffen und verbinden
- Gleiche Nutzungschancen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen, Wege verkürzen. Verbinden“ betrifft die Erweiterung des Mobilitätsnetzes und die Vernetzung des Grünraums.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind zwei Konzepte besonders relevant: development-oriented transit und transit-oriented development.

Das erste, abgekürzt DOT beschreibt das Verbinden von bestehenden Zentralitäten. TOD dagegen geht einen Schritt weiter und fungiert in Form einer neuen Haltestelle als Impulsgeber in einem Gebiet, was in der Zukunft weiter wächst und sich entwickelt. Je nach örtlichem Kontext, sollen diese beiden Konzepte im Gebiet der Triester Straße Anwendung finden.

“Der Begriff der urbanen Transformation leitet und formuliert ein besseres Verständnis des urbanen Wandels. Einerseits dient „Transformation“ als analytische Linse, um die kontinuierlichen, komplexen und umstrittenen Prozesse und Dynamiken in Städten zu beschreiben und zu verstehen, sowie wie diese Dynamiken urbane Funktionen, lokale Bedürfnisse und Interaktionen zwischen Städten und ihrer Umgebung verändern. Andererseits bietet die Transformationsperspektive eine normative Orientierung, die die Notwendigkeit eines radikalen und systemischen Wandels betont, um anhaltende soziale, ökologische und ökonomische Probleme zu überwinden und zielgerichtet sich langfristig in Richtung nachhaltiger und resilienterer Städte bewegen.“ Vgl. Hölscher und Frantzeskaki

“Transit-oriented development (TOD) is a planning strategy that aims to concentrate jobs, housing, and services around public transport stations. This has helped many cities reduce their carbon footprint while becoming more productive and more livable.” World Bank

TOD (“transit oriented development”) beschreibt ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, das die Entwicklung von mischgenutzten Zentren in unmittelbarer Nähe der Haltestellen fördert. Menschen siedeln sich in der Nähe dieser Verkehrszentren an, können diese mit aktiven Modi erreichen und reduzieren so ihre Abhängigkeit vom Auto. Möglicherweise ist aber “development oriented transit”, das Gegenteil, teilweise geeigneter für den Raum, da der Fokus nicht auf der Schaffung neuer Siedlungsräume, sondern auf der Attraktivierung von existierenden Räumen liegt. Damit geht ein größerer modal share von aktiven und öffentlichen Verkehrsmodi einher. TOD ist trotzdem ein attraktives Konzept, denn durch die Attraktivierung oder das Hinzufügen von Haltestellen kann das direkte Umfeld auch profitieren. Sowohl der Bau neuer Haltestellen als auch die Stärkung existierender Haltepunkte sind im Raum der Triester Straße relevant.

### 4.3. Zentrenanalyse

Bestehende Zentralitäten wurden analysiert um zu bestimmen, was genau die alten Ortskerne vorweisen können, das an den monofunktionalen Orten fehlt. Orte mit bestimmten Zentrenfunktionen (z.B. eine hohe Konzentration an Einzelhandelsgeschäften) wurden auf ihre Stärke untersucht: sind sie zugänglich, angebunden und erfüllen mehrere Funktionen, was wiederum die Bildung von Treffpunkten ermöglicht? Wenn einige dieser Indikatoren erfüllt werden, sollte der Ort mit seinen Qualitäten erhalten und gesichert werden. Im Gegensatz dazu ist die Schlussfolgerung aus wenigen erfüllten Indikatoren die Transformation, um neue Treffpunkte zu schaffen und die Nutzungschancen für aktive Modi zu verbessern.

Allein die Zentrengebiete werden mithilfe der Indikatoren untersucht, nicht die unmittelbare Umgebung. Zentren mit mehr als 3,5 erfüllten Indikatoren gelten als stark und somit erhaltenswert. Dies bedeutet nicht im Umkehrschluss, dass alle Zentren, die weniger Indikatoren (oder genau 3,5) erfüllen, transformiert werden müssen. Gleichzeitig sind in den bereits starken Zentren teilweise Eingriffe nötig, um die Qualitäten zu erhalten. Erhalt bedeutet also nicht reine Konservierung, die Dynamik dieser Orte muss auch bedacht werden.



**Abb. 3 - SCS**

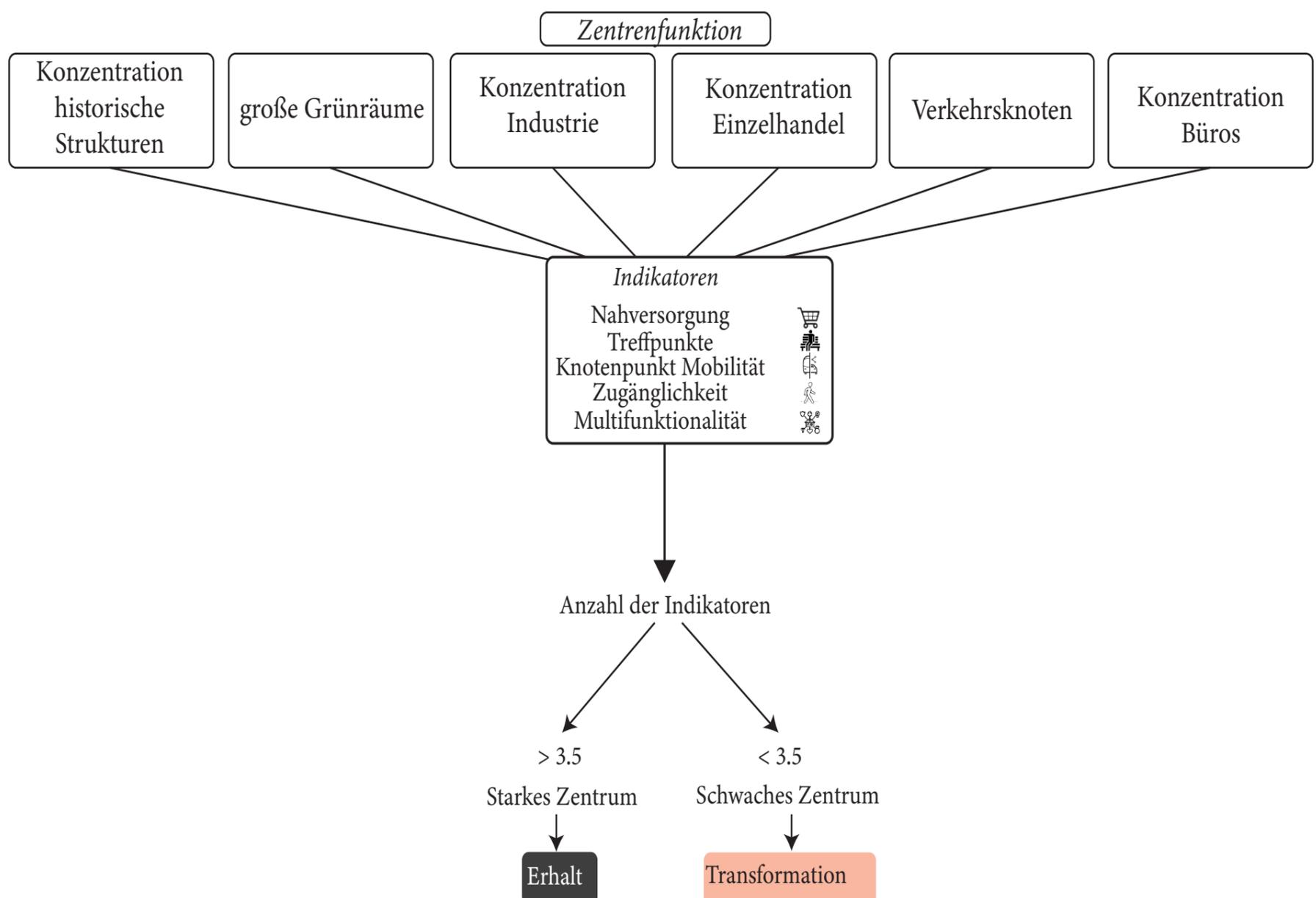
## Auswahl der Zentren

Folgende Zentrenfunktionen und -eigenschaften wurden bestimmt, um Gebiete für die Analyse zu wählen:

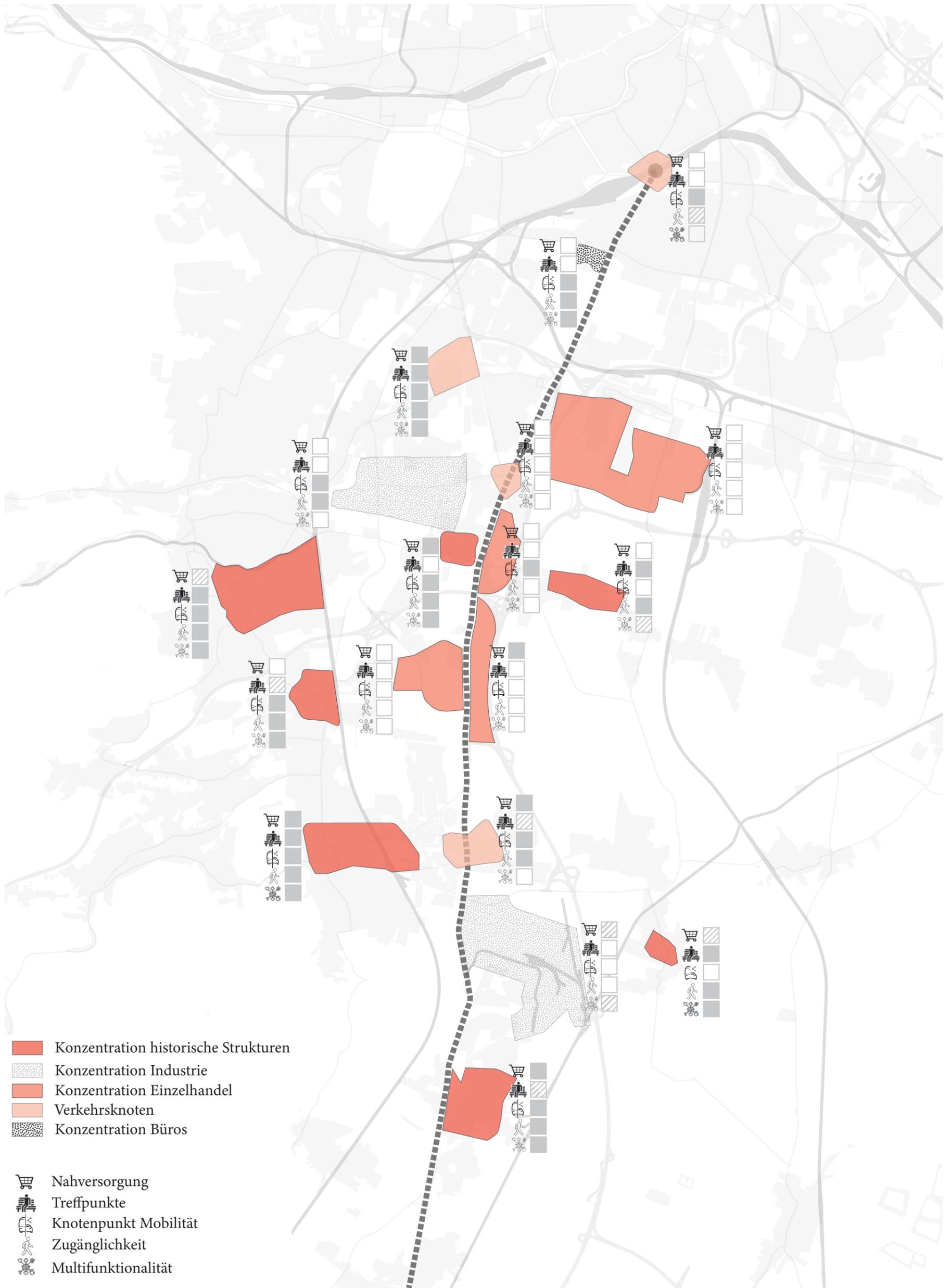
- Verkehrsknoten: mehrere aufeinandertreffende Routen des MIV oder öffentlichen Verkehrs
- Große Grünräume: mit einer Bedeutung die über das Quartier hinausgeht
- Konzentration Einzelhandel: verschiedene Einkaufsmöglichkeiten mit großen Verkaufsflächen
- Konzentration Industrie: vorrangige Nutzung durch Produktionsanlagen
- Konzentration historischer Strukturen: Gebäude mit mindestens 100-jähriger Geschichte, die besondere Funktionen erfüllen oder einen Ortskern bilden
- Konzentration Büros: vorrangige Nutzung durch Firmenniederlassungen und Behörden

Jedes Zentrengbiet wurde anhand von folgenden 5 Indikatoren analysiert:

- Nahversorgung
- Hohes/Niedriges Angebot an Einzelhandel für den täglichen Bedarf
- Treffpunkte
- Hohes/Niedriges Angebot an Grün- und Freiflächen mit Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität
- Knotenpunkt Mobilität
- Gleichberechtigte/ Nutzung für alle verkehrsteilnehmer vs. Dominanz MIV
- Zugänglichkeit
- Gute Verbindungen aus allen Richtungen für Fußgänger
- Multifunktionalität
- Mischnutzung: Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Bildung und Kultur



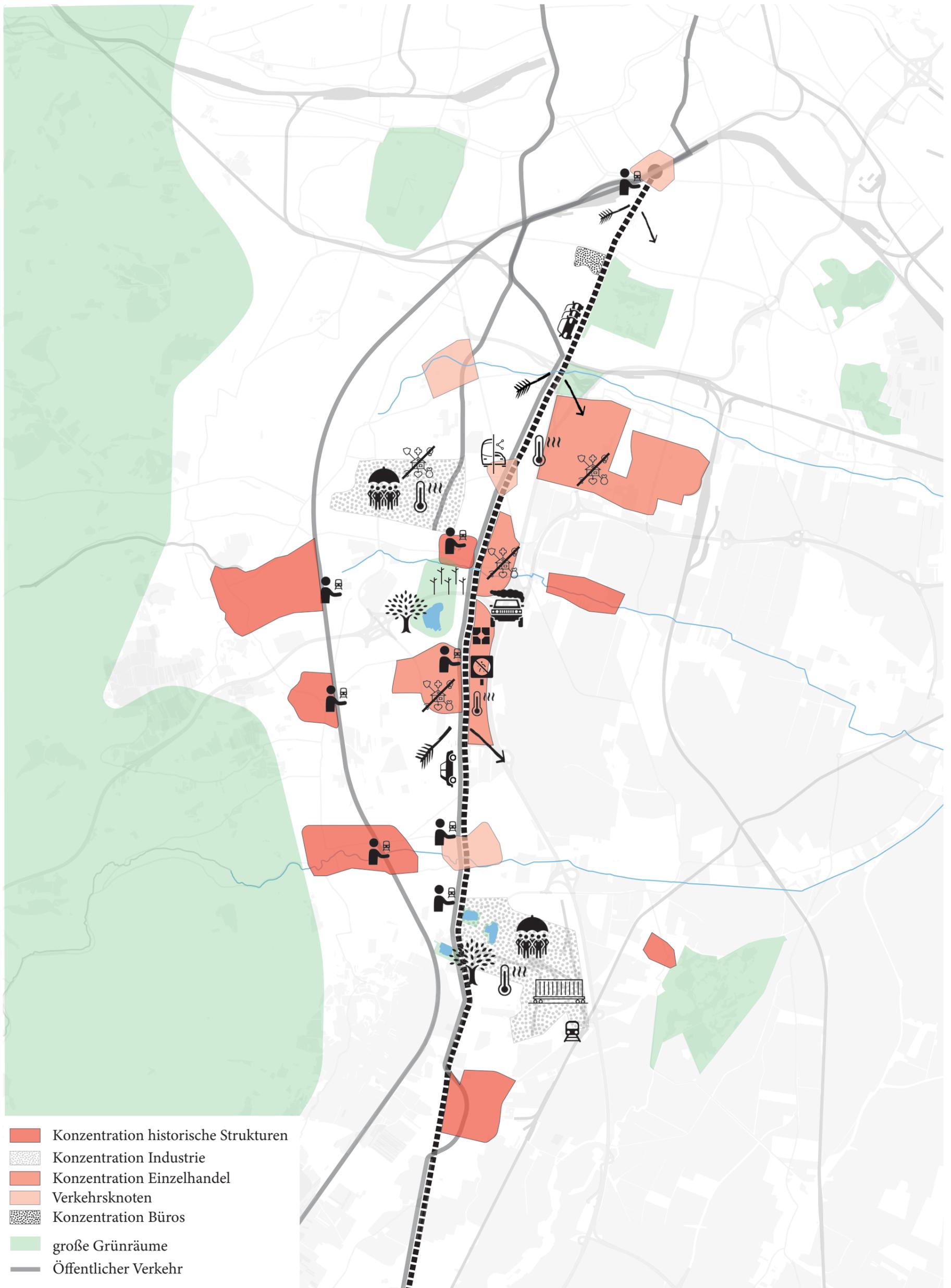
# Zentrenanalyse - Karte



- Konzentration historische Strukturen
- Konzentration Industrie
- Konzentration Einzelhandel
- Verkehrsknoten
- Konzentration Büros
  
- Nahversorgung
- Treffpunkte
- Knotenpunkt Mobilität
- Zugänglichkeit
- Multifunktionalität

1 km  
1:50 000

## 4.4. SWOT - Analyse



1 km  
1:50 000



## Stärken

-  Historischer Ortskern
-  Grünraum
-  Anbindung Pendlerverkehr
-  Anbindung öffentlicher Verkehr
-  Viele Arbeitsplätze
-  Bäche

## Schwächen

-  Monofunktionales Gebiet
-  Eingeschränkte Zugänglichkeit mit aktiven Modi
-  Mangelhafte Ost-West-Verbindung

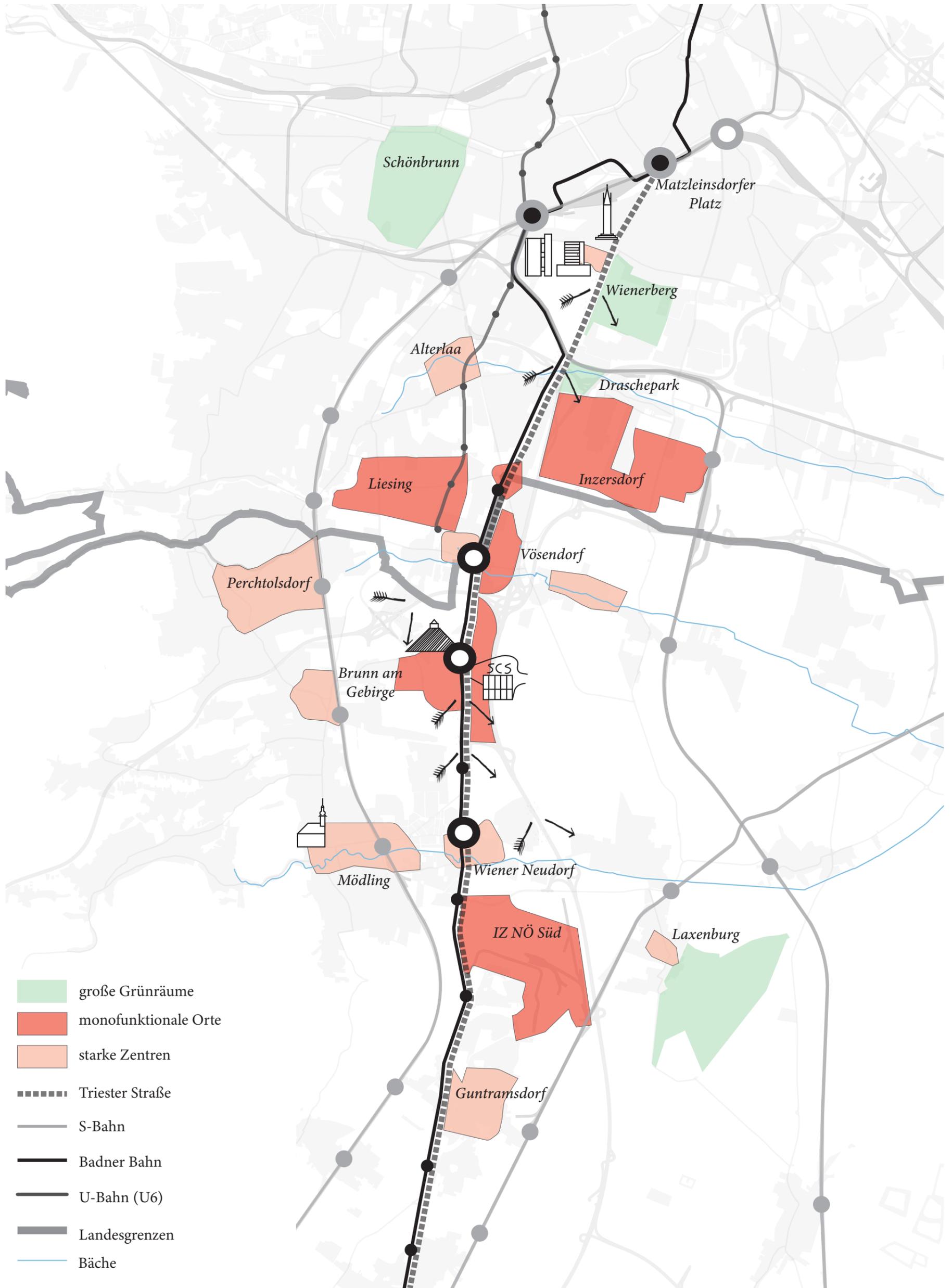
## Chancen

-  Neue ÖV-Haltestelle
-  Grünräume aktivieren und vernetzen (Ziegelteiche)
-  Ausbau zum urbanen Platz
-  ÖV-Ausbau zum mobility hub
-  Brachflächen nutzen und integrieren
-  Ausbau Güterbahnhof
-  Knotenpunkte ausbauen

## Risiken

-  Staubildung
-  Bildung von Hitzeinseln
-  Emissionen durch multifunktionale Ausrichtung

## 4.5. Strukturkarte



- große Grünräume
- monofunktionale Orte
- starke Zentren
- Triester Straße
- S-Bahn
- Badner Bahn
- U-Bahn (U6)
- Landesgrenzen
- Bäche

1 km  
1:50 000

## **STARKE ZENTREN**

Eine der wichtigsten Strukturen im Raum der Triester Straße sind die historischen Ortskerne wie Mödling oder Perchtoldsdorf, die man als starke Zentren beschreiben kann, da sie gut zugänglich sind und durch Mischnutzung die Funktion eines Treffpunkts erfüllen können. Es gibt aber auch neuere starke Zentren wie Alterlaa oder die Wienerberg City.

## **MONOFUNKTIONALE ORTE**

Die monofunktionalen Orte wie die Shopping City Süd und das Industriezentrum Niederösterreich Süd sind dagegen überdimensionierte Inseln des Konsums oder der Produktion, die wenig zu bieten haben. Arbeitnehmer\*innen und Konsument\*innen nutzen gleichermaßen den motorisierten Verkehr um auf ihre Ziel-Insel zu gelangen. Eine Integration in den Raum ist nicht vorhanden, erkennbar an der fehlenden Durchwegung für aktive Modi, während die Badner Bahn das einzige verbindende Element darstellt.

## **GROßE GRÜNRÄUME**

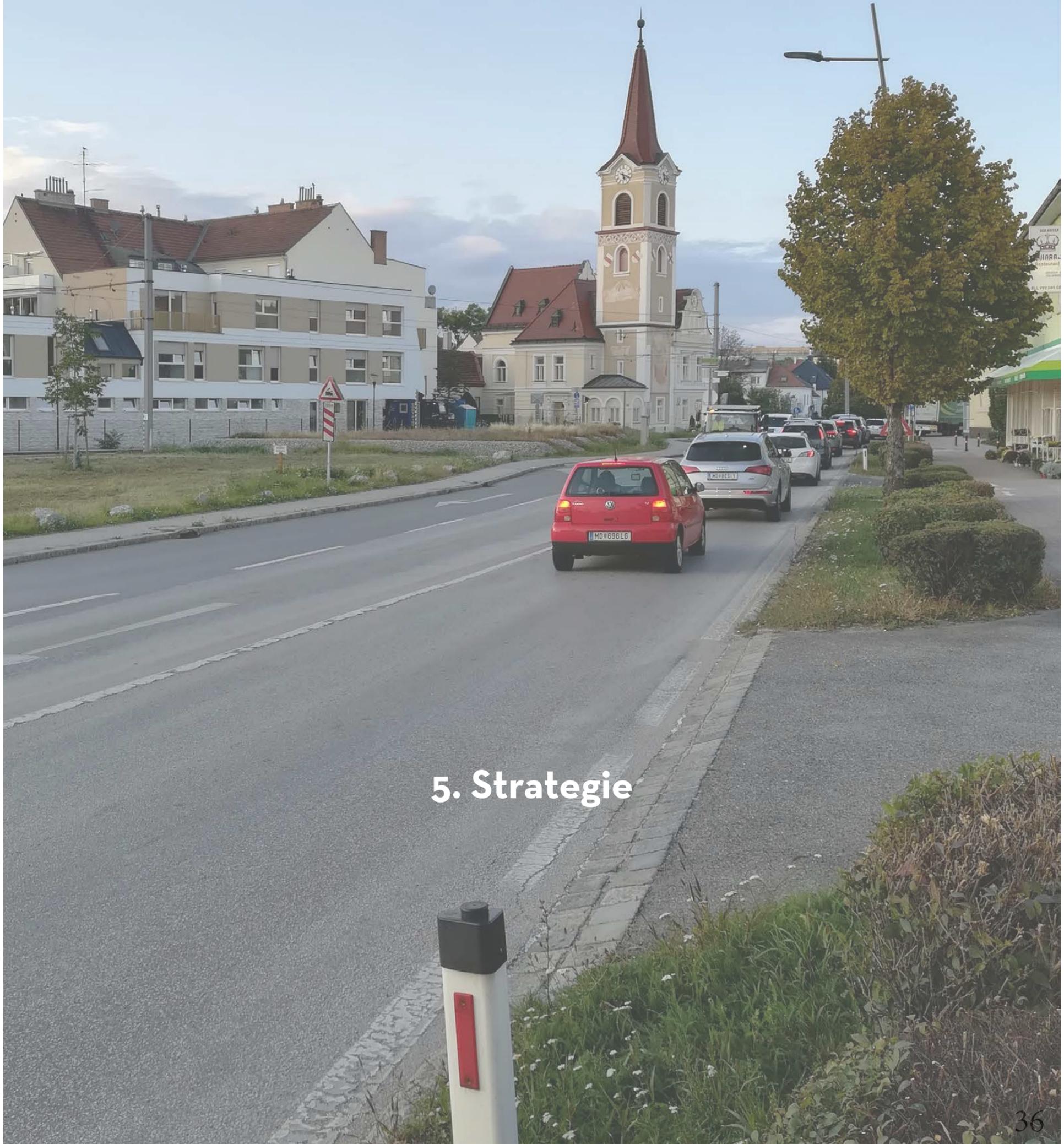
Zu den Erholungsräumen gehören Kulturerbe wie der Schlosspark Schönbrunn und Gewässer wie die Ziegelteiche und Bäche. Abgesehen vom Wienerberg sind die Ziegelteiche meistens jedoch nicht oder nur sehr schwer zugänglich.

## **VERKEHRSACHSEN**

Zur Triester Straße selbst als wichtige Achse des motorisierten Verkehrs kommen die Routen des hochrangigen öffentlichen Verkehrs hinzu, die die zentrale nachhaltige Mobilitätsfunktion darstellen.

Die Straße betrachten wir als Ganzes (von Matzleinsdorfer Platz bis Traiskirchen), uns ist jedoch bewusst dass wir in der Implementierung einzelne Maßnahmen für einzelne Orte bestimmen werden müssen.

Auch wenn wir die historischen Ortskerne als erhaltenswerte Kulturräume sehen, heißt das nicht, dass wir diese nur konservieren wollen und nicht deren Dynamik erkennen. Anstatt den Fehler der Musealisierung zu begehen, gilt es, die Wünsche der lokalen Bevölkerung in das Konzept einzuflechten.



## 5. Strategie

## 5.1. Entwicklungsprinzipien



Das Ziel ist, bestehende schwache Zentralitäten in neue starke Zentren zu transformieren. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs spielt dabei eine übergeordnete Rolle: Haltestellen und Bahnhöfe sollen zu mobility hubs werden, die eine Vielzahl an Modi ermöglichen und den Wechsel zwischen diesen erleichtern. Unter diese Modi fällt zum Beispiel Bikesharing. Dazu soll Mischnutzung und die Treffpunktqualität gefördert werden.

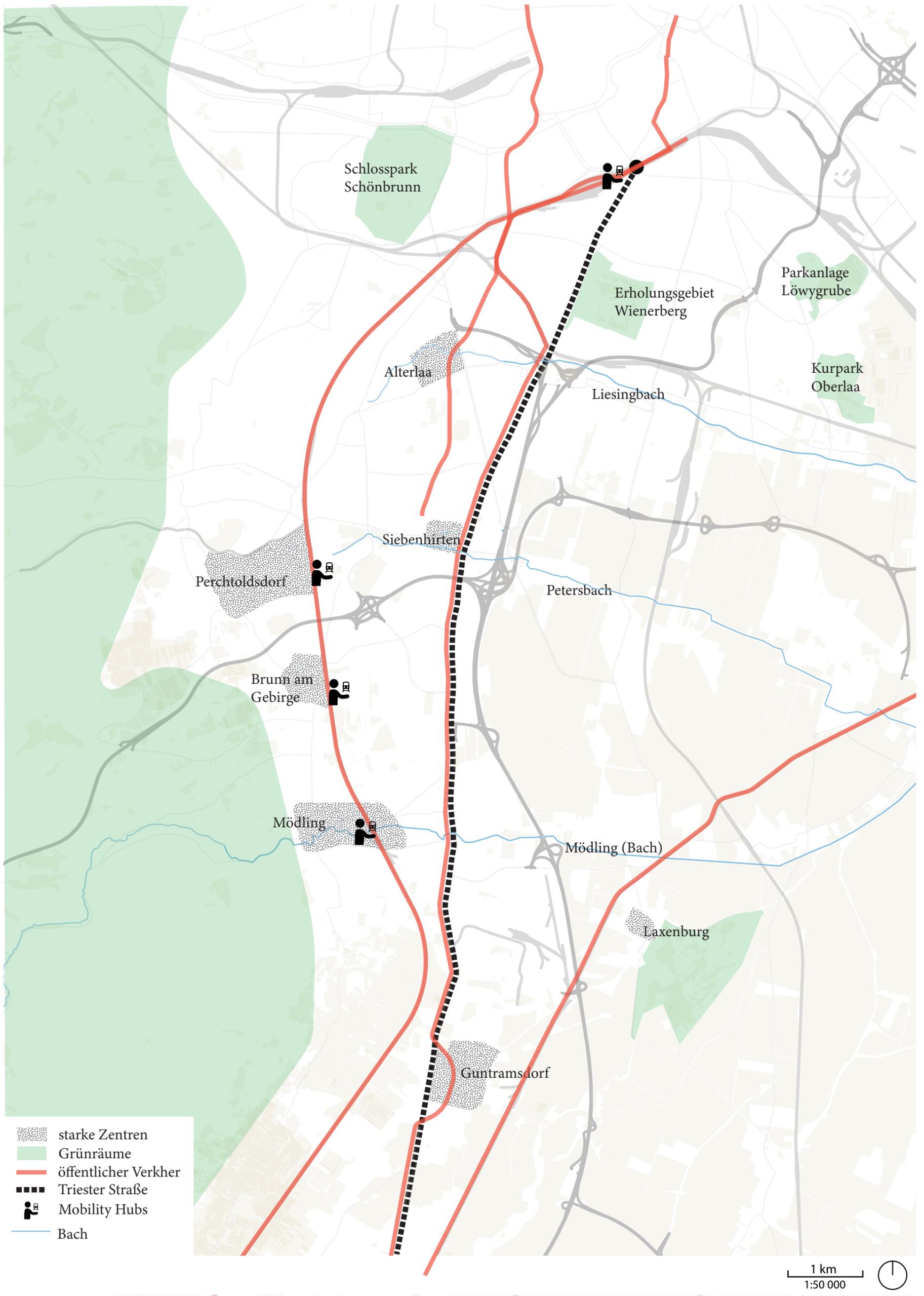
In den zu erhaltenden, bereits starken Zentren soll zur Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums beigetragen werden. Dabei ist wichtig zu erkennen, dass diese Orte auch eine Dynamik besitzen und nicht still stehen. Es geht also nicht nur darum, das Vorhandene zu preservieren, sondern auch Impulse in die richtige Richtung zu geben. Ein Beispiel wäre die Weiterentwicklung von Fuß- und Radwegen in den Ortskernen.

Da der Ausbau des öffentlichen Verkehrs das Hauptinstrument zur Wiederbelebung des Raumes ist, kommt zu Erhalt und Transformation ein weiteres Entwicklungsprinzip: Verbindung. Besonders das Mobilitätsnetz und der Grünraum sollen integriert werden. Der Ausbau der Verkehrswege für aktive Modi fördert die Multimodalität während die Vernetzung von Grünräumen neue Erholungsräume schafft und zur Klimaanpassung beiträgt.

Abb. 4 - Brunn am Gebirge



## 5.2. Erhalt



## Erhalt

### **Schönbrunn**

Qualität der Treffpunkte, Sitzmöglichkeiten und Zugang sind zu sichern, Biodiversität, Regulierung Klima

### **Wienerberg Grünraum**

Sicherung Aufenthaltsqualität, Biodiversität, Regulierung Klima, Zugang von Triester Str. kann aufgewertet werden

### **Alterlaa**

Umsteigemöglichkeiten ÖV gesichert, bessere Aufenthaltsmöglichkeiten für ÖV-Benutzer

### **U6 Siebenhirten**

Aufwertung des öffentlichen Raums durch Sitzmöglichkeiten, attraktive Fußwege und Grün

### **Perchtoldsdorf**

Sicherung kultureller Einrichtungen, möglicher Ausbau Nahversorgung

### **Brunn am Gebirge**

neue Treffpunkte mit mehr Aufenthaltsqualität im Ortskern schaffen

### **Mödling**

Sicherung der Aufenthaltsqualität durch Begrenzung des MIV und weiterer Attraktivierung von Rad- und Fußwegen, wichtige Ost-West-Verbindung von Föhrenberge Richtung Wiener Neudorf

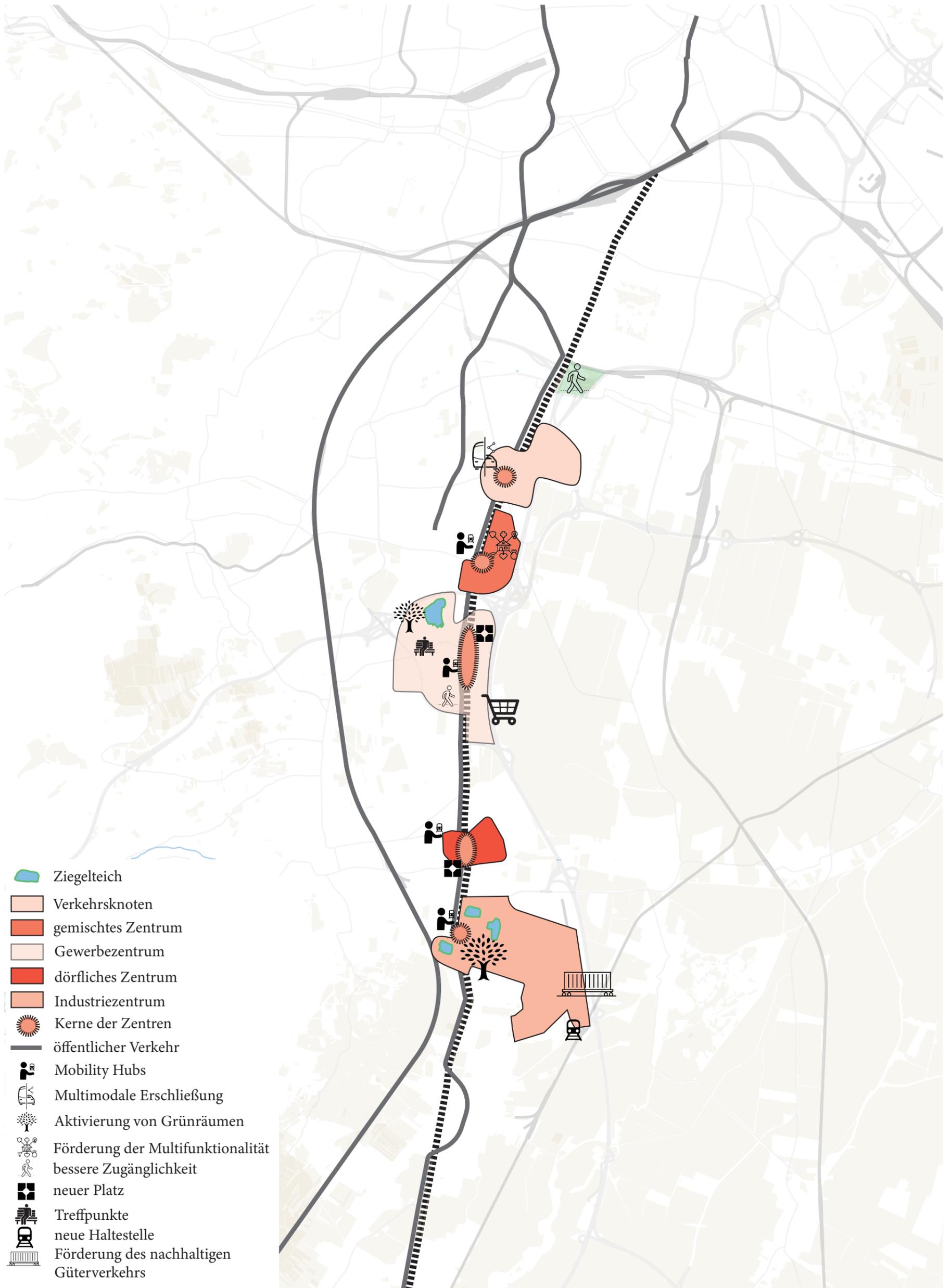
### **Laxenburg**

bessere öffentliche Verkehrsanbindung, Sicherung der Qualität des Parks

### **Guntramsdorf**

Ausbau der Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten, Beschränkung MIV

## 5.3. Transformation



1 km  
1:50 000

# Transformation

## Nördlicher Teil Triester Straße

neue Fußgängerübergänge

## Draschepark

öffentliche Verkehrsanbindung und Zugang (Multifunktionalität und Nahversorgung muss nicht gegeben sein, da es ein Grünraum ist)

## Inzersdorf

stärkere Durchmischung um die Gegend zu beleben, damit verbunden besserer Zugang

## Schönbrunner Allee

durch die aufeinandertreffenden Verkehrsachsen hohes Potenzial, einen für alle Verkehrsteilnehmer begehbaren Raum zu schaffen, der Ausbau von Badner Bahn und Buslinien kann hier Abhilfe schaffen und das örtliche Verkehrsaufkommen entlasten und damit Plätze mit mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen

## Marktviertel

stärkere Durchmischung und Durchwegung um die Monofunktionalität aufzubrechen und die Attraktivität des Standorts zu nutzen

## SCS

die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität im Freien muss verbessert werden, dazu muss die Dominanz von MIV-dominierten Flächen reduziert und Erdgeschossnutzung ausgebaut werden

## Brunn am Gebirge - Gewerbegebiet

ÖV muss als erstes ausgebaut und eine stärkere Durchwegung vor allem Richtung SCS ermöglicht werden

## Wiener Neudorf

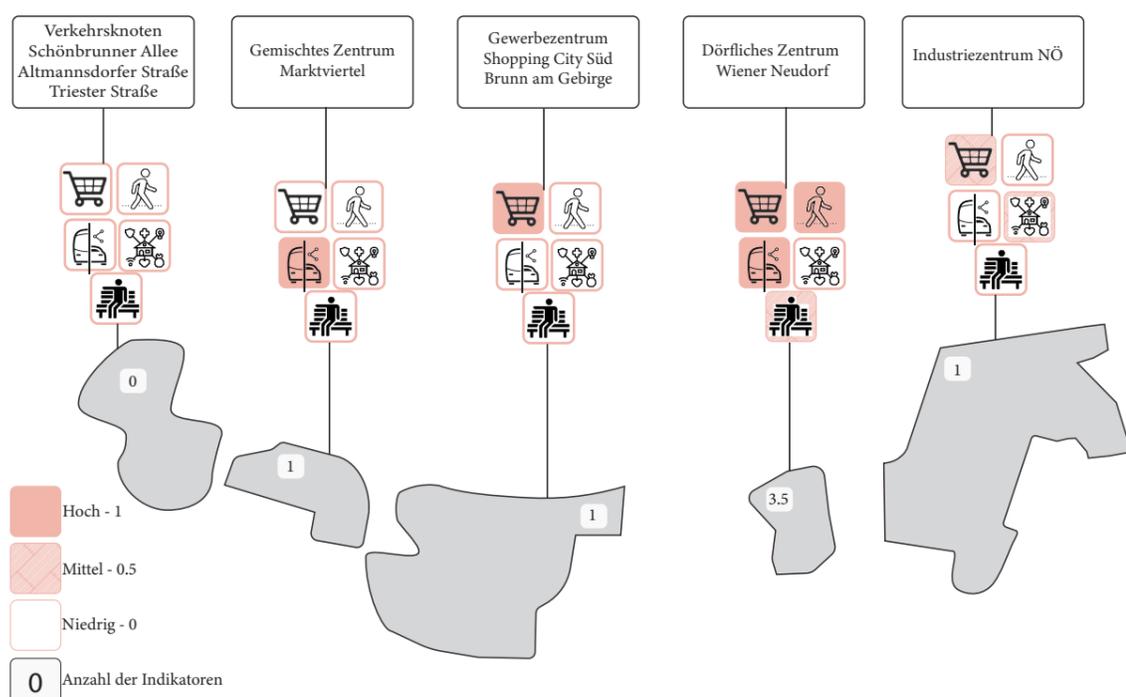
Aufenthaltsqualität und eine stärkere Durchmischung können ein lebhaftes Ortszentrum schaffen

## IZ

Stärkere Integration des Gebiets in die Umgebung durch öffentliche Verkehrsanbindung z.B. am südöstlichen Ende, Belebung innerhalb durch Aufenthaltsmöglichkeiten z.B. an den Ziegelteichen, Forcierung Nutzung des Güterbahnhofs

## Alte Ortskerne

Mobilitätshubs an Bahnhöfen mit Alternativen zum MIV



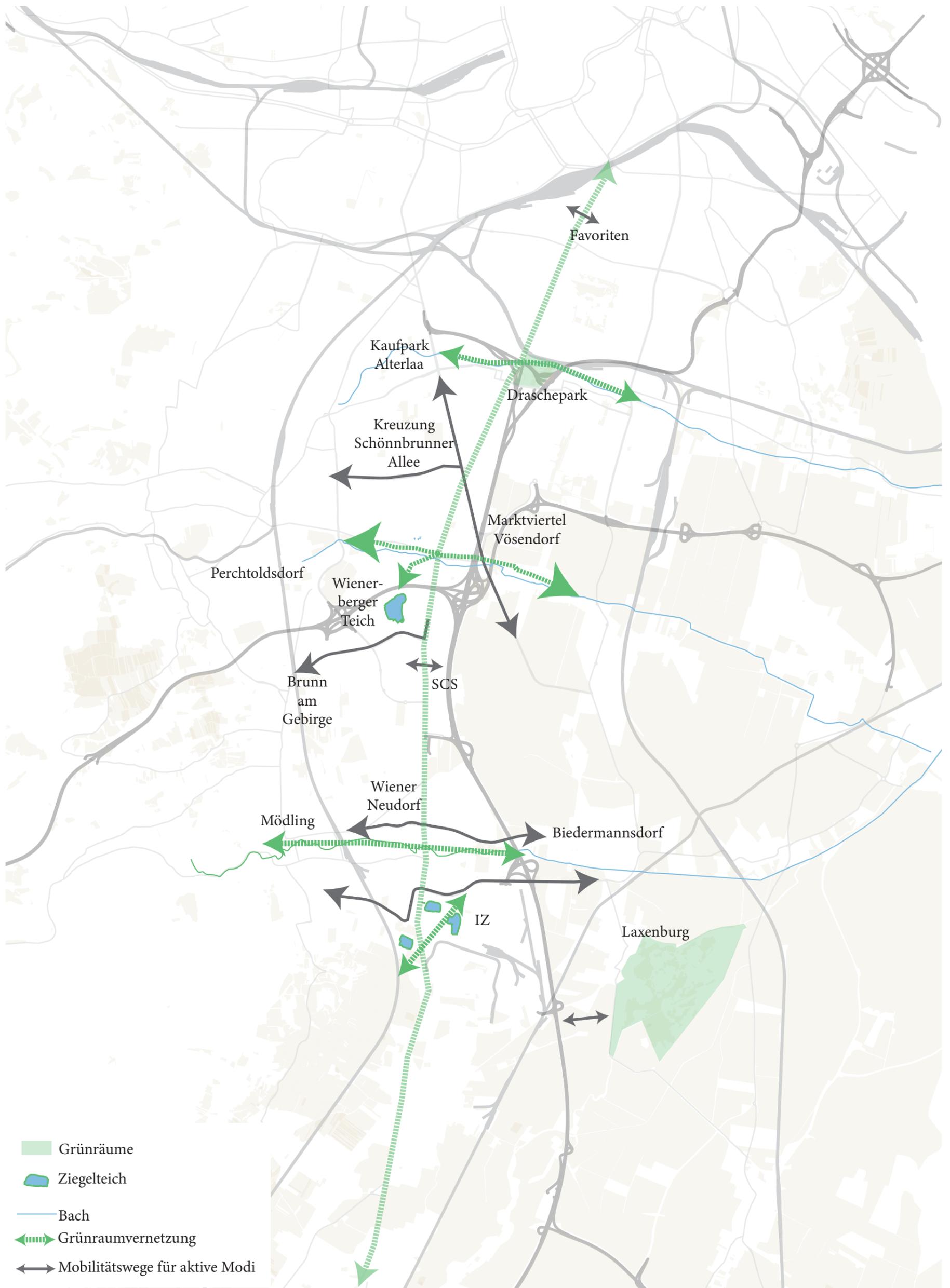
## Diagramm 1 - Schwache Zentren

Diese 5 Zentren ergeben sich als schwache Zentren aus der Zentrenanalyse.



Nahversorgung  
Treffpunkte  
Knotenpunkt Mobilität  
Zugänglichkeit  
Multifunktionalität

## 5.4. Verbindung



- Grünräume
- Ziegelteich
- Bach
- Grünraumvernetzung
- Mobilitätswege für aktive Modi

1 km  
1:50 000



## **Verbindung**

### **Wienerbergerteich, Raffinerie Siebenhirten**

Grünraumvernetzung und Durchwegung zum Teich ermöglichen

### **Triester Straße**

mehr Grün entlang der Straße zur Klimaanpassung, Fußgängerwege und -übergänge auf der Straße müssen attraktiver gestaltet sein, vor allem im Gebiet der SCS und umliegenden Gewerbestandorten

### **Ziegelteiche im IZ**

Verbindungen zwischen Teichen schaffen zur Grünraumvernetzung und zur besseren fußläufigen Erreichbarkeit

### **Draschepark**

Aufwertung der Wege für aktive Modi  
Höhe Gesundheitszentrum  
möglicher neuer Fußgängerübergang

### **Brunn am Gebirge/SCS**

stärkere Durchwegung (aktive Modi) zur besseren Erreichbarkeit, Verbindungen von umliegenden Dörfern müssen gewährleistet sein

## 5.5. Leitbild - Gesamt

In den bereits starken Zentren soll die Qualität des öffentlichen Raums durch gezielte Maßnahmen erhalten werden. Aus den monofunktionalen Orten entstehen durch die Transformation zu mobility hubs neue Zentren. Verbindungen entstehen durch das Hinzufügen neuer Verkehrswege für aktive Modi und durch Korridore zwischen vorhandenen Grün- und Erholungsräumen.

Jedes der 5 neuen Zentren erfüllt eine besondere Funktion: ein Verkehrsknoten, ein Zentrum mit sozialer Nutzung (gemischtes Zentrum), ein Gewerbezentrum, ein dörfliches Zentrum und ein Zentrum am Eingang eines Industriegebiets. Die Zentrenmittelpunkte liegen immer direkt an der Triester Straße und werden meistens von den Haltestellen der Badner Bahn bestimmt.

Die Entwicklung der Treffpunkte an den neuen Zentren wird durch Begrünung und neue Sitzmöglichkeiten gefördert. Wo Ziegelteiche von den neuen Zentren aus fußläufig erreichbar sind, wird auch eine Erschließung forciert. An der Shopping City Süd wird beispielsweise der von Autos eingenommene Platz radikal reduziert und der Öffentlichkeit als flexibel nutzbarer Raum zurückgegeben.

### Legende Leitbild

#### Erhalt

-  starke Zentren
-  Grünräume
-  öffentlicher Verkehr
-  Mobility Hubs

#### Transformation

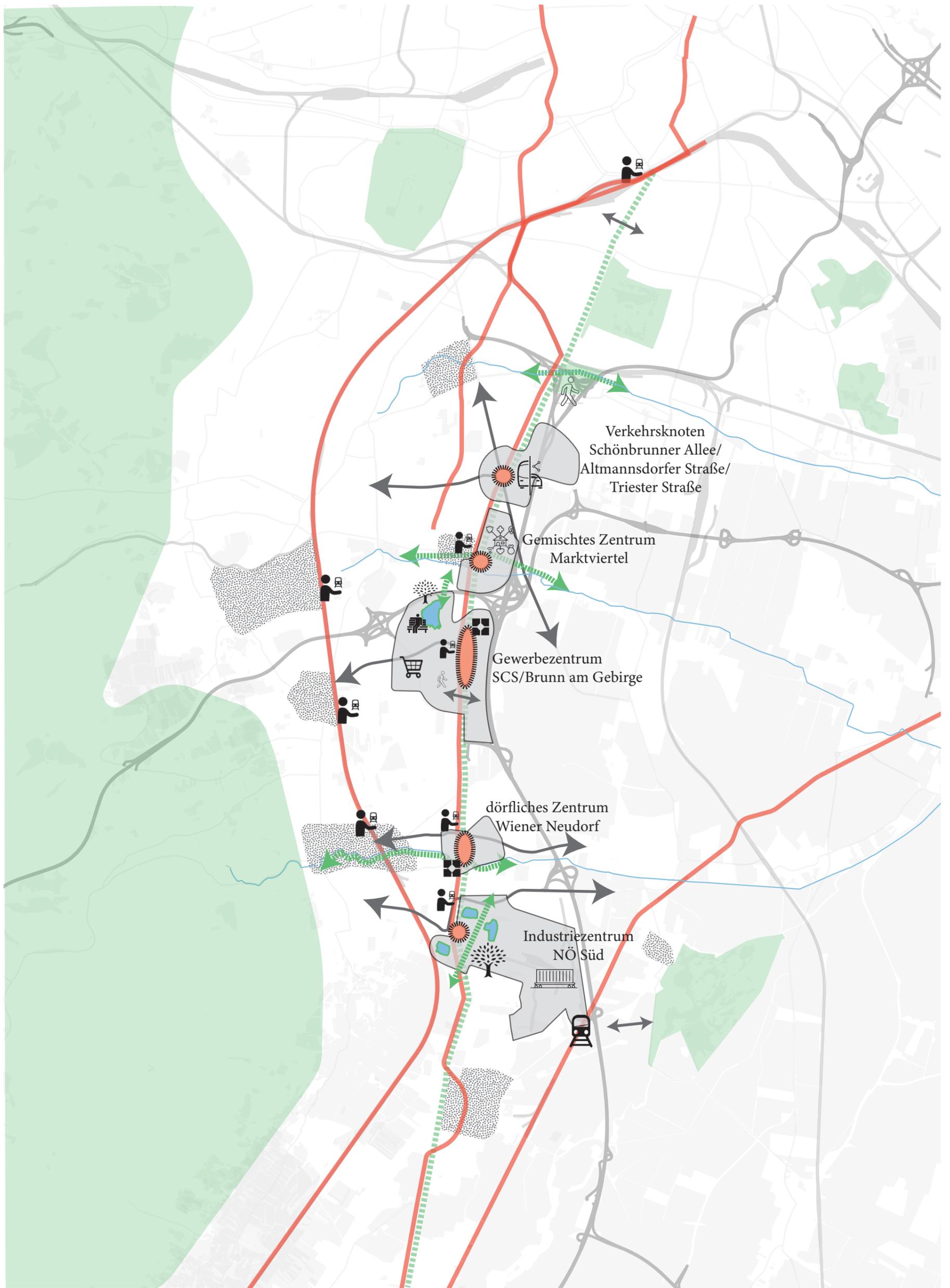
-  Kerne der Zentren
-  Mobility Hubs
-  Multimodale Erschließung
-  Aktivierung von Grünräumen
-  Förderung der Multifunktionalität
-  bessere Zugänglichkeit
-  neuer Platz
-  Treffpunkte
-  neue Haltestelle
-  Förderung des nachhaltigen Güterverkehrs
-  Ziegelteich

#### Verbindung

-  Triester Straße als grüne Allee
-  Bach
-  Grünraumvernetzung
-  Mobilitätswege für aktive Modi

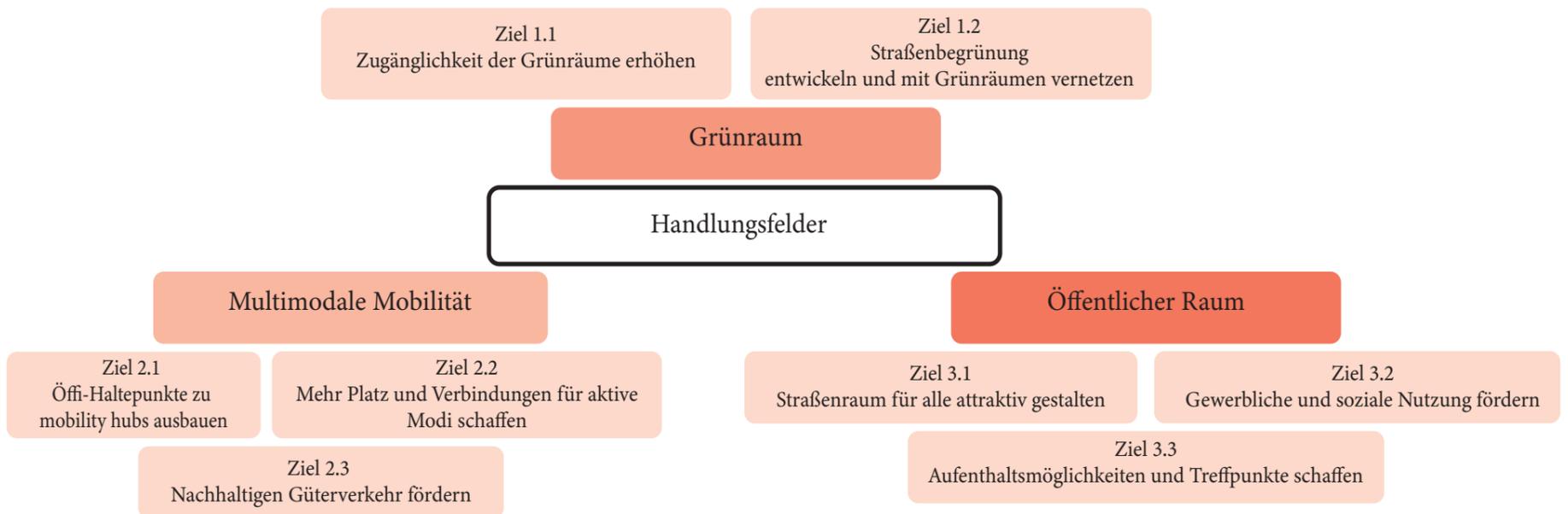
Abb. 5 - autozentrierte Triesterstraße



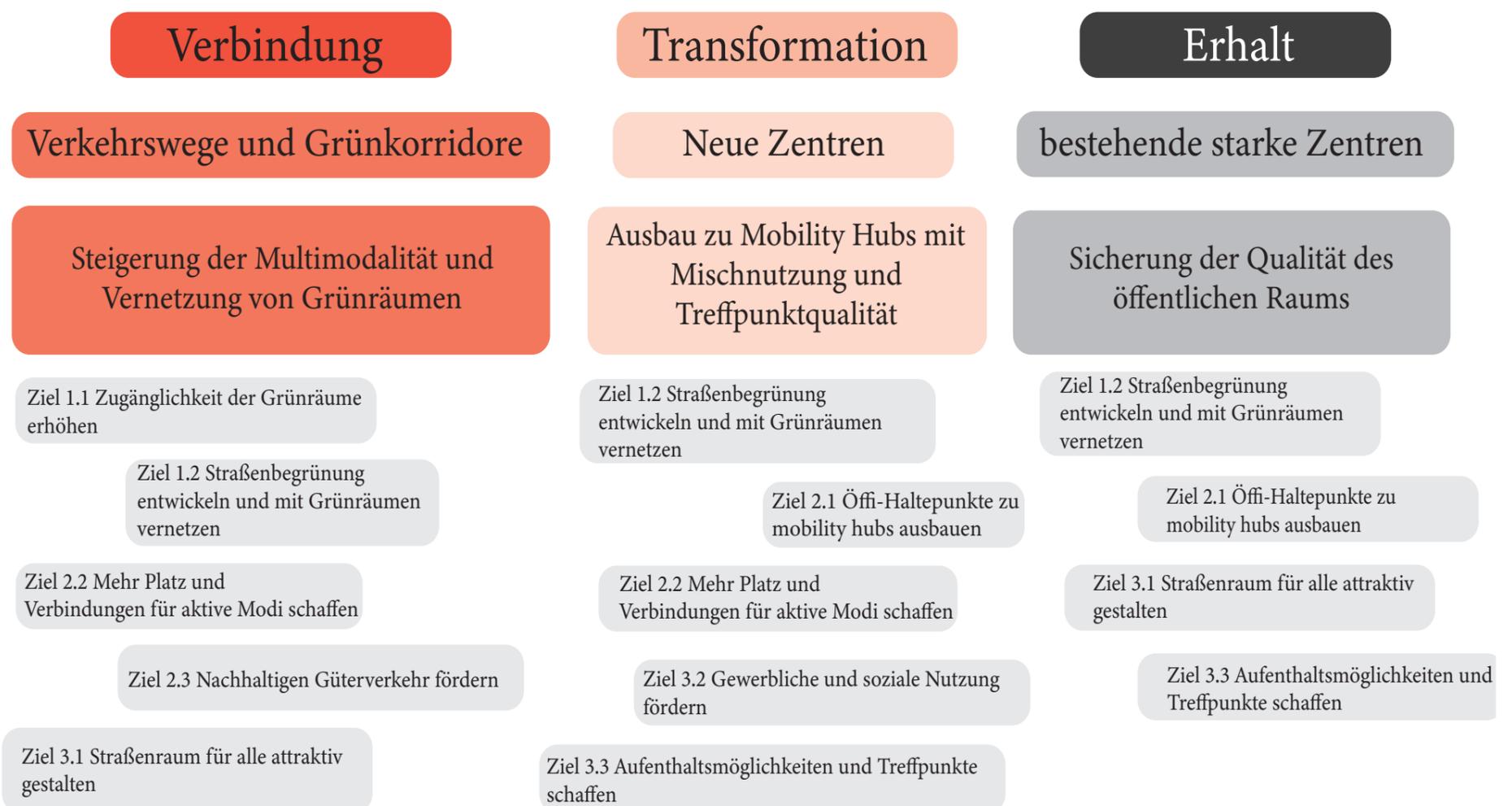


1 km  
1:50 000

## 5.6. Handlungsfelder und Ziele



Die drei Entwicklungsprinzipien sind somit örtlich gebunden. Die an diesen Orten durchzuführenden Maßnahmen lassen sich in drei Handlungsfelder einteilen und Leitzielen zuordnen. Im Handlungsfeld Grünraum soll besonders die Zugänglichkeit von Grünräumen wie Ziegelteichen verbessert werden. Multimodale Mobilität beinhaltet den Ausbau von Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs zu mobility hubs und Wege für aktive Modi. Im öffentlichen Raum geht es um attraktive Straßenräume und die Förderung von Mischnutzung, die die Schaffung von Treffpunkten begünstigt.



## 5.7. Konzeption

ANALYSE

Mobilität  
Ortskerne  
Grünraum  
Monofunktionale Orte  
Geschichte der Planungen  
Pendlerverkehr  
Aktuelle Planungen

POSITION

Leitideen

Erhalt  
Transformation  
Verbindung

Transit-oriented development  
vs  
development-oriented transit

Thesen

Die historischen Ortskerne haben eine besondere identitätsbildende Funktion.

Der Autozentrismus führt zur Bildung von monofunktionalen Inseln, zwischen denen wenig Austausch besteht.

Durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs können neue Zentren entstehen und der Raum wiederbelebt werden.

SWOT- und Zentrenanalyse

STRATEGIE

Erhalt

Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums

Transformation

Ausbau zu mobility hubs mit Mischnutzung und Treffpunktqualität

Verbindung

Steigerung der Multimodalität und Vernetzung von Grünräumen

Maßnahmen in den Handlungsfeldern

1. Grünraum

2. Multimodale Mobilität

3. Öffentlicher Raum

Zielgebiete:  
5 neue Zentren  
an der Triester Straße

Verkehrsknoten Schönbrunner Allee  
Gemischtes Zentrum Marktviertel  
Gewerbezentrum SCS/Brunn  
Dörfliches Zentrum Wiener Neudorf  
Industriezentrum NÖ Süd



## 6. Umsetzung des Konzepts

## 6.1. Übersicht der Maßnahmen

Ziel 1.1 Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen

Ziel 1.2 Straßenbegrünung entwickeln und mit Grünräumen vernetzen

Ziel 2.1 Öffi-Haltestpunkte zu mobility hubs ausbauen

Ziel 2.2 Mehr Platz und Verbindungen für aktive Modi schaffen

Ziel 2.3 Nachhaltigen Güterverkehr fördern

Ziel 3.1 Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Ziel 3.2 Gewerbliche und soziale Nutzung fördern

Ziel 3.3 Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

Zugang zu Ziegelteichen ermöglichen

Grünkorridore zwischen Ziegelteichen IZ NÖ Süd

lineare Straßenbegrünung Inzersdorf, Planungsprozess Brachfläche Raffinerie Siebenhirten

Insektenhotels in Parks, Begrünung Gemeindeamt Brunn am Gebirge

Begrünung Gleise Badner Bahn, Grünbrücke und Grünkorridor Wienerberger Teich/Petersbach, begrünter Mittelstreifen/Seitenstreifen mehrspurige Teile der Triester Straße

Bikesharing-Ausstattung Haltestelle (Badner Bahn) Vösendorf-SCS/Vösendorf-Siebenhirten/Wiener Neudorf, höhere Frequenz Badner Bahn zu Stoßzeiten, neue Haltestelle Aspangbahn 'IZ NÖ Süd'

Bikesharing-Ausstattung Bahnhöfe (S-Bahn) Mödling/Brunn-Maria Enzersdorf/Perchtoldsdorf/Guntramsdorf, shared space Ortskerne Mödling/Brunn am Gebirge/Maria Enzersdorf/Guntramsdorf

Fußgängerübergang Gesundheitszentrum Favoriten, Verbesserung Fahrradweg nördliche Triester Straße, Verbesserung Rad- und Fußwege Draschepark, attraktive Fuß- und Radwege Sterngasse

Fuß- und Radweg von Maria Enzersdorf-Südstadt zu SCS, Radweg Altmannsdorfer Straße/Schönbrunner Allee, Fuß- und Radweg Aspangbahn Laxenburger Park, Fuß- und Radweg Griesfeld/IZ NÖ Süd, Überführungen Triester Straße am SCS

Anreize für Benutzung der Eisenbahn anstelle von LKWs IZ NÖ Süd

Reduzierung Parkplätze SCS, Durchwegung aktive Modi Schönbrunner Allee

Fuß- und Radweg Richtung Marktviertel, Routenerweiterung Shuttle-Bus SCS

Verdichtung Billa Parkplatz Perfektastraße, Umnutzung von Leerstand Marktviertel, Anreize für kleine Gewerbe in Inzersdorf

begrünter Platz Schillerstraße, begrünter Platz Vösendorf-SCS, begrünter Platz Schönbrunner Allee

Sitzmöglichkeiten in Parks, Aufwertung Bushaltestelle U6 Siebenhirten

Die Maßnahmentabelle fasst alle Eingriffe nach Zielen zusammen. Besondere Priorität hat der Ausbau der Haltestellen der Badner Bahn und ihrer Umgebung, die Schaffung begrünter Plätze und die Durchwegung für aktive Modi. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs als Hauptinstrument zur Integration des Gebiets beinhaltet höhere Frequenzen der Badner Bahn, bauliche Maßnahmen wie die Vergrößerung der Haltestellen sowie Angebote für einen einfacheren Wechsel zwischen öffentlichem Verkehr und aktiven Modi oder Sharing-Optionen. Letztere helfen dabei zur Haltestelle zu gelangen oder die letzte Meile zum Ziel zu absolvieren.

Abb. 6 - Mögliche Station für die SCS

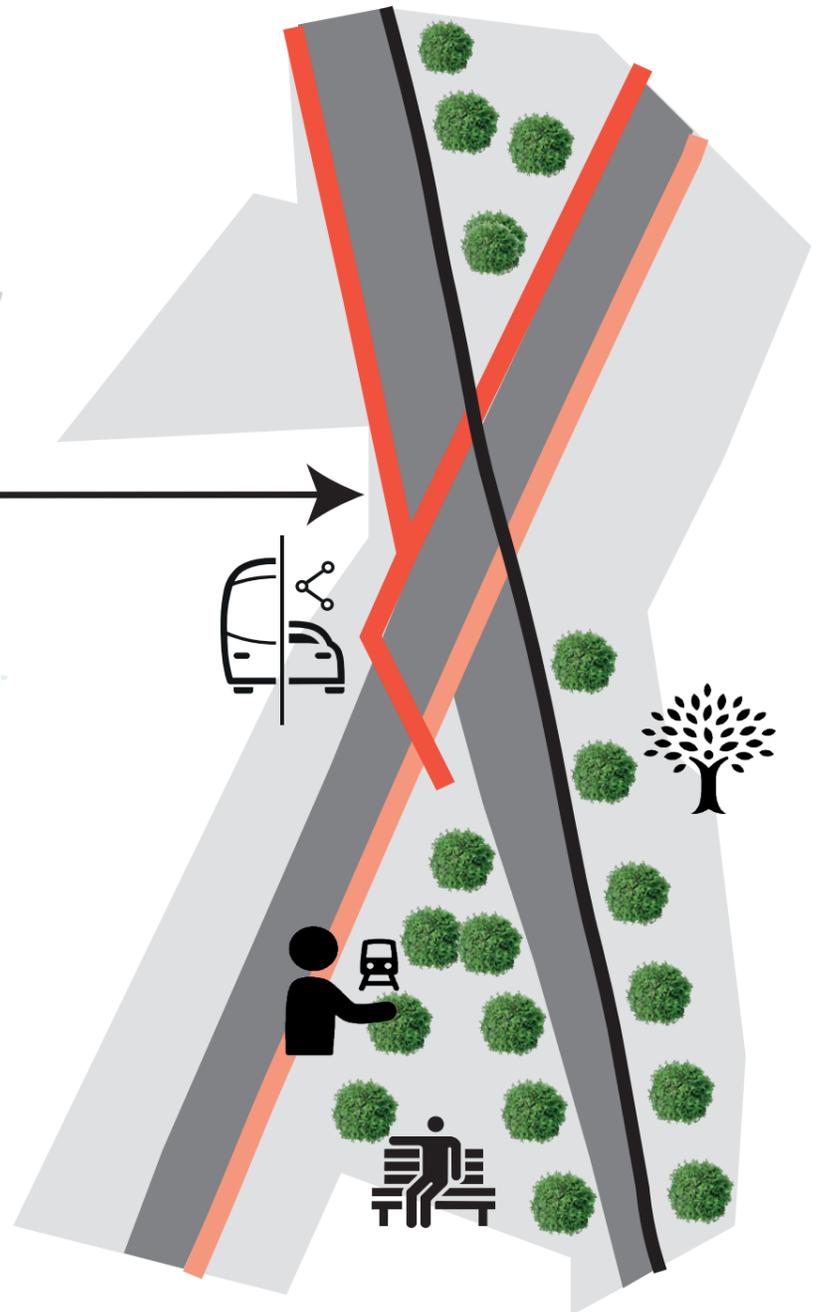


## 6.2. Leitprojekte

### 6.2.1. Transformation und Verbindung - 5 neue Zentren



### Verkehrsknoten Schönbrunner Allee



- Anreiz schaffen zur Verdichtung
- Haltestelle Badner Bahn
- Treffpunkt mit Sitzmöglichkeiten
- Verkehrsknoten - große Auswahl an Modi
- Begrünung
- Neuer Radweg
- erhöhte Zugänglichkeit für Fußgänger
- Route Badner Bahn
- Erweiterung Haltestelle Badner Bahn

niedrig/kurz	mittel	hoch/lang
niedrig/kurz: bis 1.5 Mio.€ - 1.5 Jahre		
mittel: bis 1.5 - 4.5 Mio.€ / 1.5 - 3 Jahre		
hoch/lang: über 4.5 Mio.€ / über 3 Jahre		

### Radweg verbinden Altmannsdorfer Straße - Schönbrunner Allee

#### Ziel

Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen

#### Instrumente

Investition

#### Akteure

Stadt Wien, Gemeinde Vösendorf



### Haltestelle Schönbrunner Allee Badner Bahn - Ausbau zu begrüntem Platz

#### Ziel

Aufenthaltsmöglichkeiten & Treffpunkte schaffen

#### Instrumente

Investition

#### Akteure

Vösendorf, Stadt Wien



### Überquerung und Durchwegung für aktive Modi ermöglichen - Kreuzung Schönbrunner Allee

#### Ziel

Straßenraum für alle attraktiv gestalten

#### Instrumente

Investition

#### Akteure

Vösendorf, Stadt Wien



### Anreize schaffen zur Verdichtung zwischen Perfektastraße und Triester Straße

#### Ziel

Gewerbliche und soziale Nutzung fördern

#### Instrumente

Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan, Ausschreibung

#### Akteure

Vösendorf



Die Kreuzung der Triester Straße mit der Altmannsdorfer Straße bzw. Schönbrunner Allee wird von Autos dominiert; Fußgänger werden über Umwege umgeleitet. Aus diesem Grund ist die angemessene Durchwegung der Kreuzung für aktive Modi der erste Ansatz. Der Radweg, der aktuell in „In der Wiesen“ aufhört und nicht wieder anfängt bis zur Raimundgasse, muss durchgängig verbunden werden. Breite Zebrastreifen erleichtern den Zugang zur Haltestelle „Schönbrunner Allee“ der Badner Bahn. Verkehrsberuhigend wirkt auch die Begrünung an der Haltestelle selbst und entlang der Verkehrswege.

Abb. 7 - Radwegverbindung

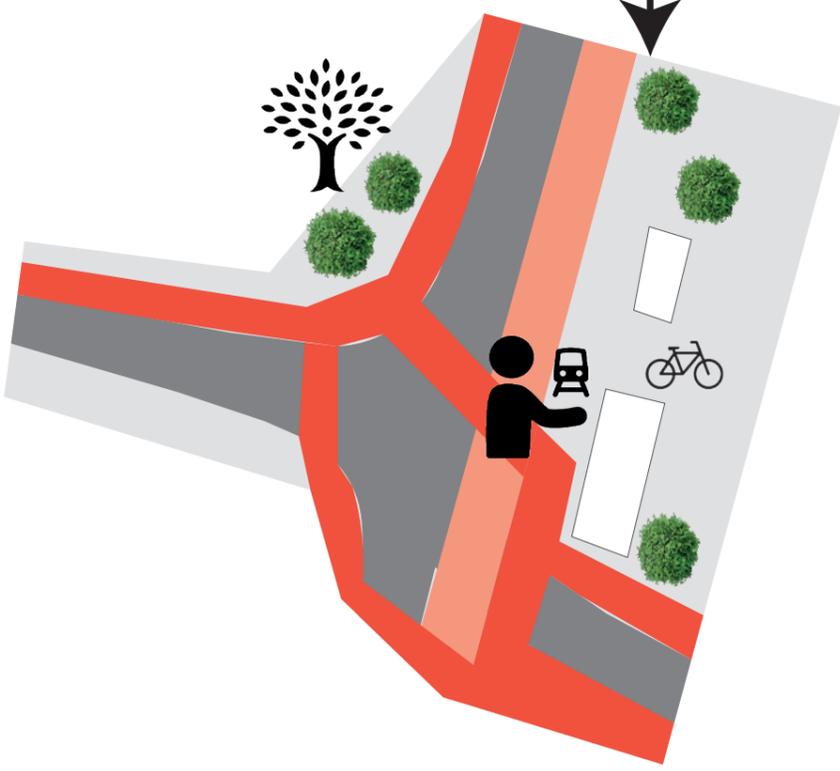
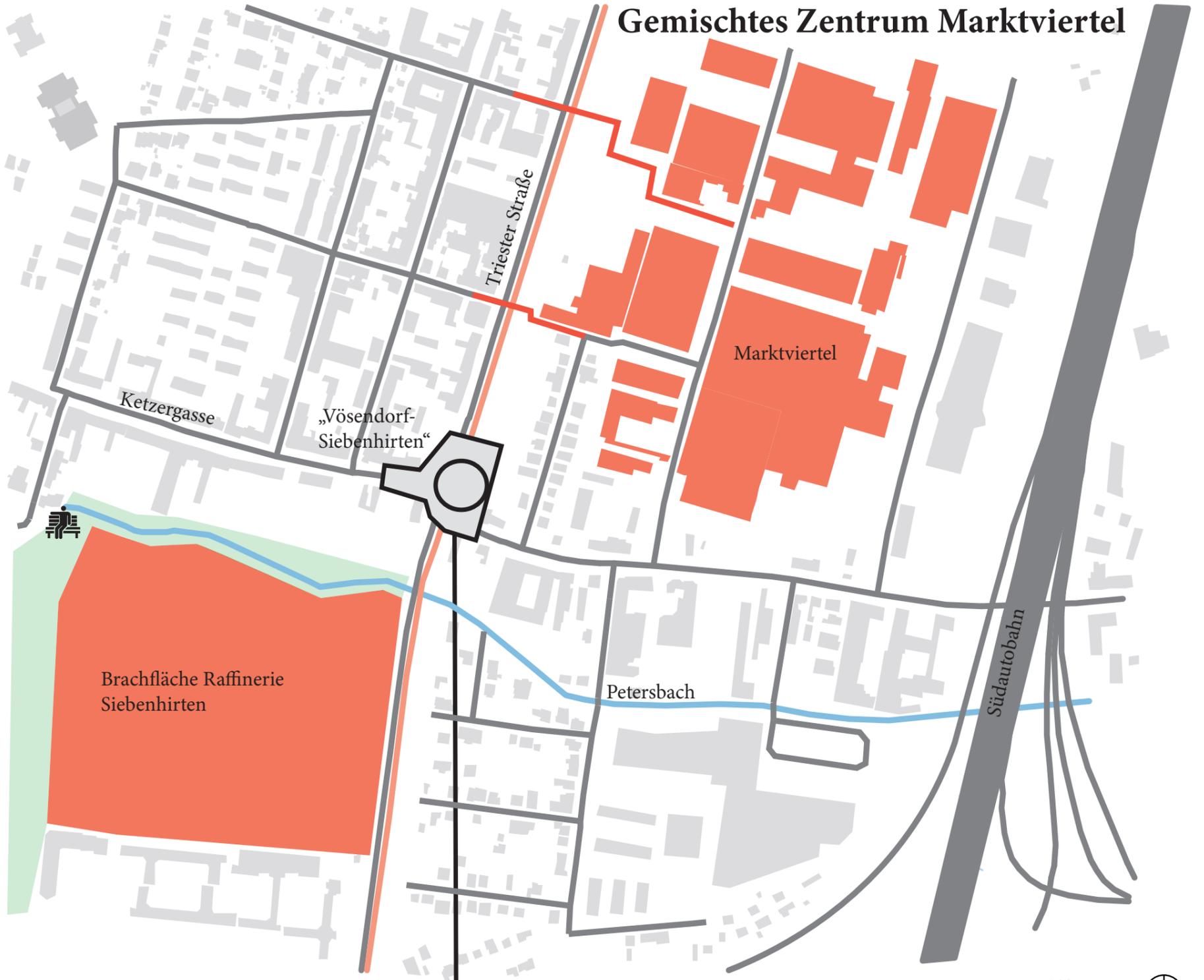


Abb. 8 - Überquerung und Durchwegung



Quelle: FCHA - Architekturfirma in China

# Gemischtes Zentrum Marktviertel



-  Anreize schaffen zur Mischnutzung
-  Haltestelle Badner Bahn
-  Treffpunkt mit Sitzmöglichkeiten
-  Begrünung
-  Erweiterung Bike-Sharing
-  erhöhte Zugänglichkeit für Fußgänger
-  Route Badner Bahn
-  Grünraumvernetzung
-  Erweiterung Haltestelle Badner Bahn

Erschließung Marktviertel von Atzler und Basler Gasse mit aktiven Modi ermöglichen

Ziel

Nachhaltigen Güterverkehr fördern

Instrumente

Investition

Akteure

Stadt Wien, Vösendorf



Umnutzung von leerstehenden Hallen durch Kleingewerbe/Soziales im Marktviertel

Ziel

Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Instrumente

Förderung Gemeindezentrum

Akteure

Vösendorf, lok. Aktionsplan Vösendorf-Siebenhirten



Bikesharing-Ausstattung Haltestelle Vösendorf/Siebenhirten verbessern

Ziel

Öffi-Haltestellen zu mobility hubs ausbauen

Instrumente

Investition

Akteure

Nextbike, Vösendorf, Stadt Wien



Gemischte Nutzung der Brachfläche Raffinerie Siebenhirten

Ziel

Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Instrumente

Umfrage, Investition

Akteure

Vösendorf, lok. Aktionsplan Vösendorf-Siebenhirten



Der Mittelpunkt dieses neuen „gemischten“ Zentrums bildet die Haltestelle „Vösendorf-Siebenhirten“ der Badner Bahn. Die Kreuzung an der Ketzergasse soll primär für Fußgänger leichter zu überqueren sein, während die Erweiterung des Bikesharing-Angebots an der Haltestelle auch den Umstieg zwischen öffentlichem Verkehr und aktiven Modi erleichtert.

Für die Brachfläche der ehemaligen Raffinerie muss ein offener Planungsprozess die Wünsche der umliegenden Bewohner und die Erfüllung von mehreren Funktionen beachten. Der bereits teilweise renaturierte Petersbach wird weiter mit dem Erholungsgebiet Kellerberg und darüber hinaus mit dem Wienerberger Teich (siehe Zielgebiet SCS/Brunn) vernetzt.

Im Marktviertel selbst, welches vom Großfachhandel geprägt ist, sorgen Förderungen der Gemeinde für eine Nutzung von leerstehenden Gebäuden für soziale Zwecke wie beispielsweise ein Gemeindezentrum. Fußgängerübergänge machen das Viertel auch von Westen aus direkt begehbar.

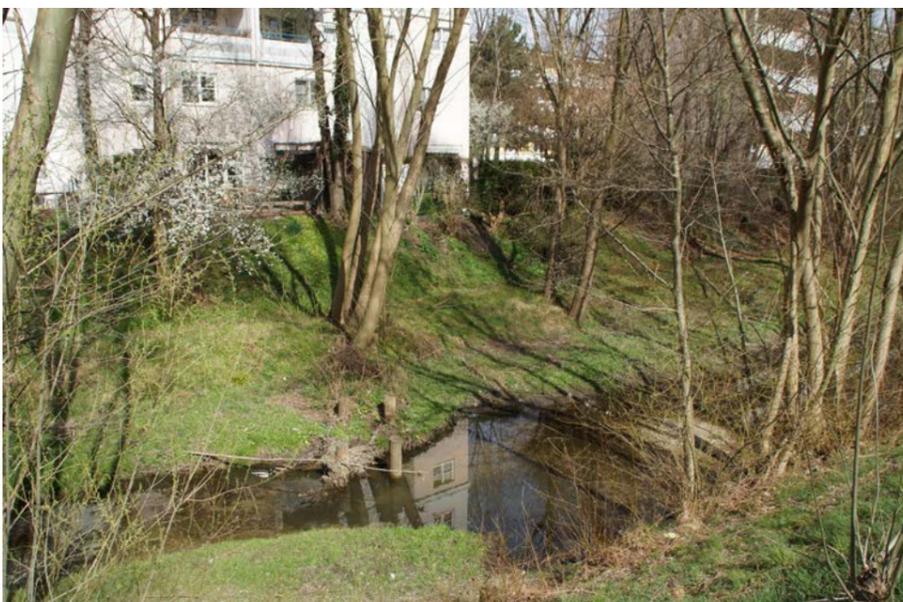


Abb. 9 - Renaturierter Petersbach



## Gewerbezentrum SCS/Brunn



- |  |                                  |  |   |
|--|----------------------------------|--|---|
|  | Shuttle-Bus                      |  | mögliche Routenerweiterung SCS-Shuttle        |
|  | Begrünung                        |  | Wege für aktive Modi - erhöhte Zugänglichkeit |
|  | Treffpunkt mit Sitzmöglichkeiten |  | Route Badner Bahn                             |
|  | Haltestelle Badner Bahn          |  | Erweiterung Haltestelle Badner Bahn           |
|  | Platz                            |  | Aufwertung Grünflächen                        |
|  | Grünbrücke                       |  |   |
|  | Bike-Sharing                     |  |   |
|  | Kleingewerbe                     |  |   |
|  | Fußgängerbrücke                  |  |   |

Abb. 10 - Cairo Festival City



Routenerweiterung Shuttle-Bus SCS durch Gewerbegebiet Brunn am Gebirge

Ziel  
Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Instrumente  
Nicht kostendeckende Tarife, Investition

Akteure  
SCS, Stadt Wien, Brunn am Gebirge, Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Haltestelle Maria Enzersdorf Südstadt mit SCS verbinden - Fuß- und Radweg

Ziel  
Mehr Platz & Verbindungen für aktive Modi schaffen

Instrumente  
Investition

Akteure  
Brunn am Gebirge, Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Überführungen Triester Straße für aktive Modi an südlicher Brunner Straße (XXXLutz) und Ötzteltgasse

Ziel  
Mehr Platz & Verbindungen für aktive Modi schaffen

Instrumente  
Investition

Akteure  
Brunn am Gebirge, Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Bikesharing-Ausstattung einführen Haltestelle Vösendorf SCS

Ziel  
Öffi-Haltestellen zu mobility hubs ausbauen  
Güterverkehr fördern

Instrumente  
Investition

Akteure  
Nextbike, Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Grünbrücke über A21 zwischen Kellerberg und Wienerberger Teich und Grünkorridor bis Petersbach schaffen

Ziel  
Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Instrumente  
Investition

Akteure  
Brunn am Gebirge, lok. Aktionsplan  
Vösendorf-Siebenhirten

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Weitgehende Reduzierung der Parkplätze auf der westlichen Seite des SCS

Ziel  
Straßenraum für alle attraktiv gestalten

Instrumente  
Teilspernung des Parkplatzes

Akteure  
Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Höhere Frequenz Badner Bahn zu Stoßzeiten an Wochentagen und Samstagen

Ziel  
Öffi-Haltestellen zu mobility hubs ausbauen  
Güterverkehr fördern

Instrumente  
Fahrplan

Akteure  
Wiener Lokalbahnen

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Einfachen Zugang zu Ziegelteichen mit aktiven Modi ermöglichen und mit Sitzmöglichkeiten ausstatten

Ziel  
Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen

Instrumente  
Investition, Grünraummanagement

Akteure  
Brunn am Gebirge, lok. Aktionsplan  
Vösendorf-Siebenhirten

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

Schaffung begrünter Platz mit Sitzmöglichkeiten als Zugang zur SCS

Ziel  
Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

Instrumente  
Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan, Investition

Akteure  
Vösendorf

Priorität	laufende Kosten	Investitionskosten	Zeithorizont

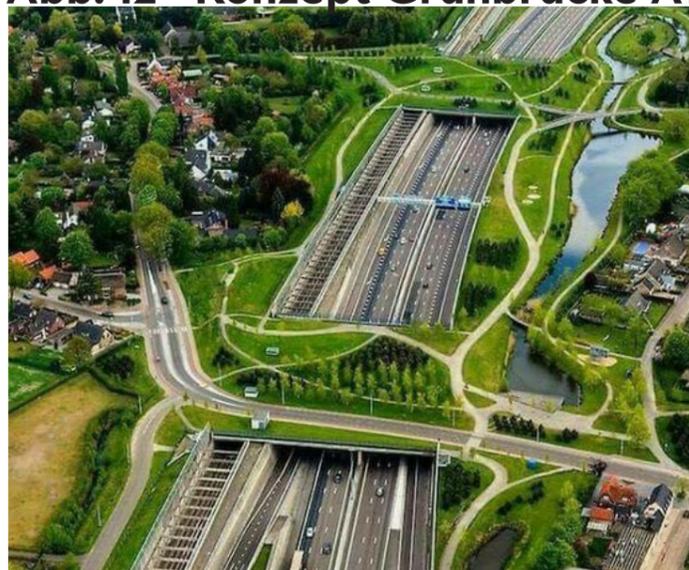
Das Gebiet mit den meisten Maßnahmen ist der Raum rund um die Shopping City Süd, das sich als Gewerbezentrum neu erfindet. Höhere Frequenzen der Badner Bahn und eine erweiterte Route des SCS-Shuttles machen den öffentlichen Verkehr attraktiv. Fußgängerbrücken über die Triester Straße, ein öffentlicher Zugang zum Wienerberger Ziegelteich und eine Bikesharing-Station an der Haltestelle „Vösendorf-SCS“ machen den Raum erlebbar mit aktiven Modi.

Die Umgestaltung eines Teils des SCS-Parkplatzes zu einem offenen Platz ermöglicht flexible Nutzungen und hat das Potenzial eines hochwertigen Erholungsraums und Treffpunktes zwischen der Haltestelle der Badner Bahn und dem Eingang der Mall. Der erste Schritt ist dabei die Sperrung des betroffenen Teils des Parkplatzes für Autos, sodass im nächsten die Möglichkeiten der Gestaltung offensichtlich werden, nach und nach Grün und Sitzmöglichkeiten eingeführt werden und Personen Anfragen für Pilotprojekte stellen können (z.B. Food trucks).

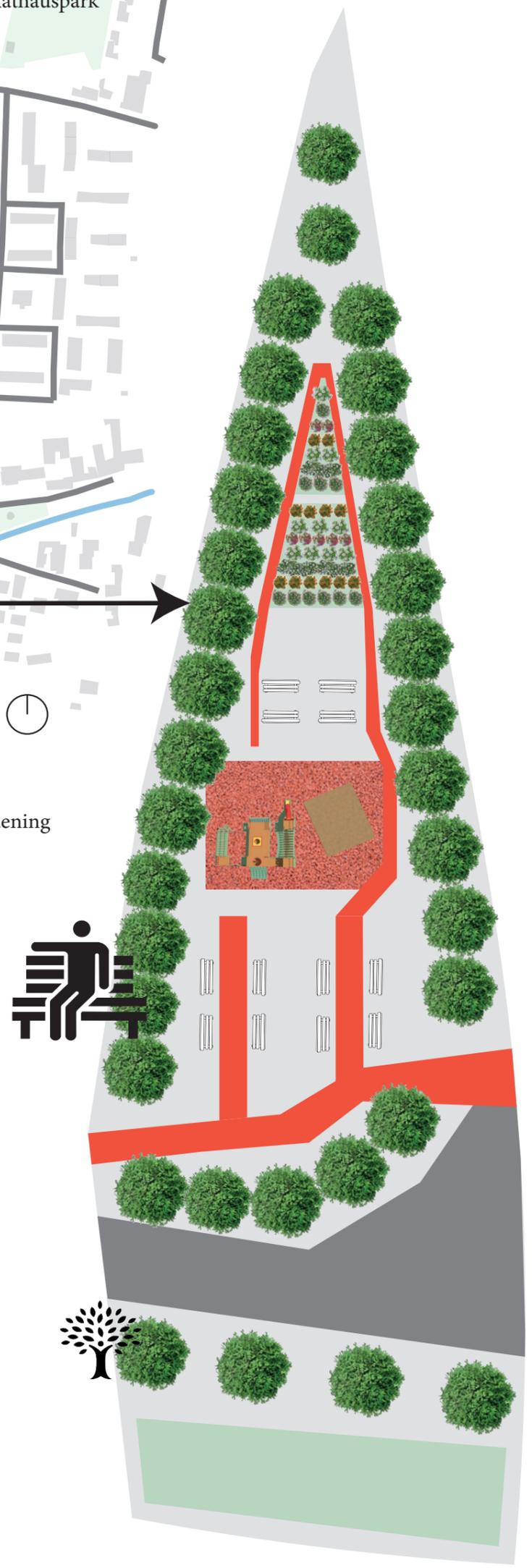
**Abb. 11 - Hoornse Meer Groningen, Niederlande**



**Abb. 12 - Konzept Grünbrücke A1**



# Zentrum Wiener Neudorf



-  Treffpunkt mit Sitzmöglichkeiten, einem Spielplatz und Urban Gardening
-  Begrünung
-  Haltestelle Badner Bahn
-  Bike-Sharing
-  erhöhte Zugänglichkeit für Fußgänger
-  Route Badner Bahn
-  Erweiterung Haltestelle Badner Bahn
-  Grünflächen

Ausbau Insel an der Schillerstraße zu begrünem Platz mit Sitzmöglichkeiten

**Ziel**

Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

**Instrumente**

Umfrage, Investition, Regionaler Leitplan Mödling

**Akteure**

Wr. Neudorf



Bikesharing-Ausstattung verbessern Haltestelle Wiener Neudorf Badner Bahn

**Ziel**

Öffi-Haltepunkte zu mobility hubs ausbauen

**Instrumente**

Investition

**Akteure**

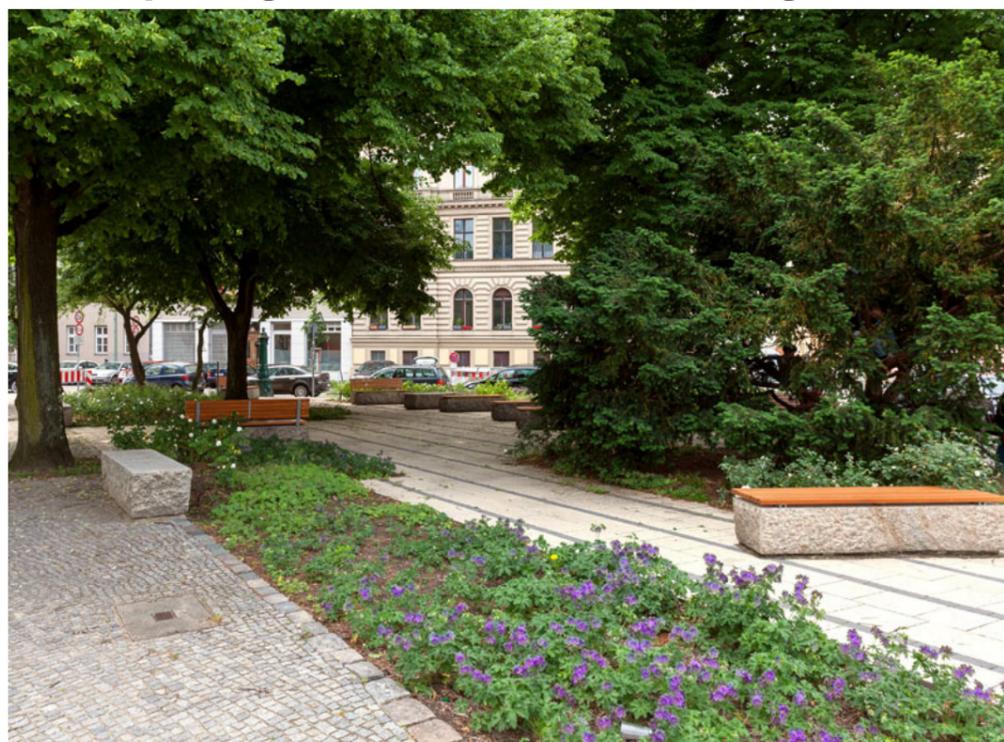
Nextbike, Wr. Neudorf



Für eine kurze Strecke wird die Triester Straße hier auf zwei Spuren befahren, nämlich wo sie die Schillerstraße kreuzt. An diesem Ort, wo es Richtung westen nach Mödling geht, gibt es eine Brachfläche, die den Autoverkehr von den Gleisen der Badner Bahn trennt. Diese Brache wird zu einem Park mit Treffpunktqualität, der gleichzeitig eine bessere Ost-West-Verbindung schafft. Eine weitere Maßnahme betrifft die Haltestelle „Wiener Neudorf“ der Badner Bahn, an der eine Bikesharing-Station eingeführt wird.

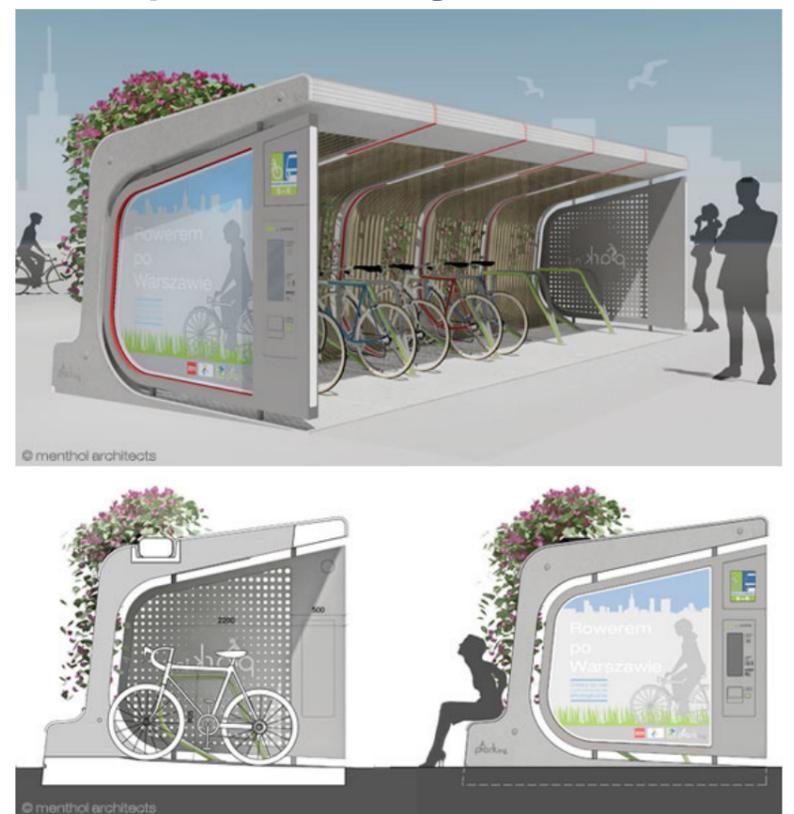
**Abb. 13**

**Konzept Begrünter Platz mit Sitzmöglichkeiten**

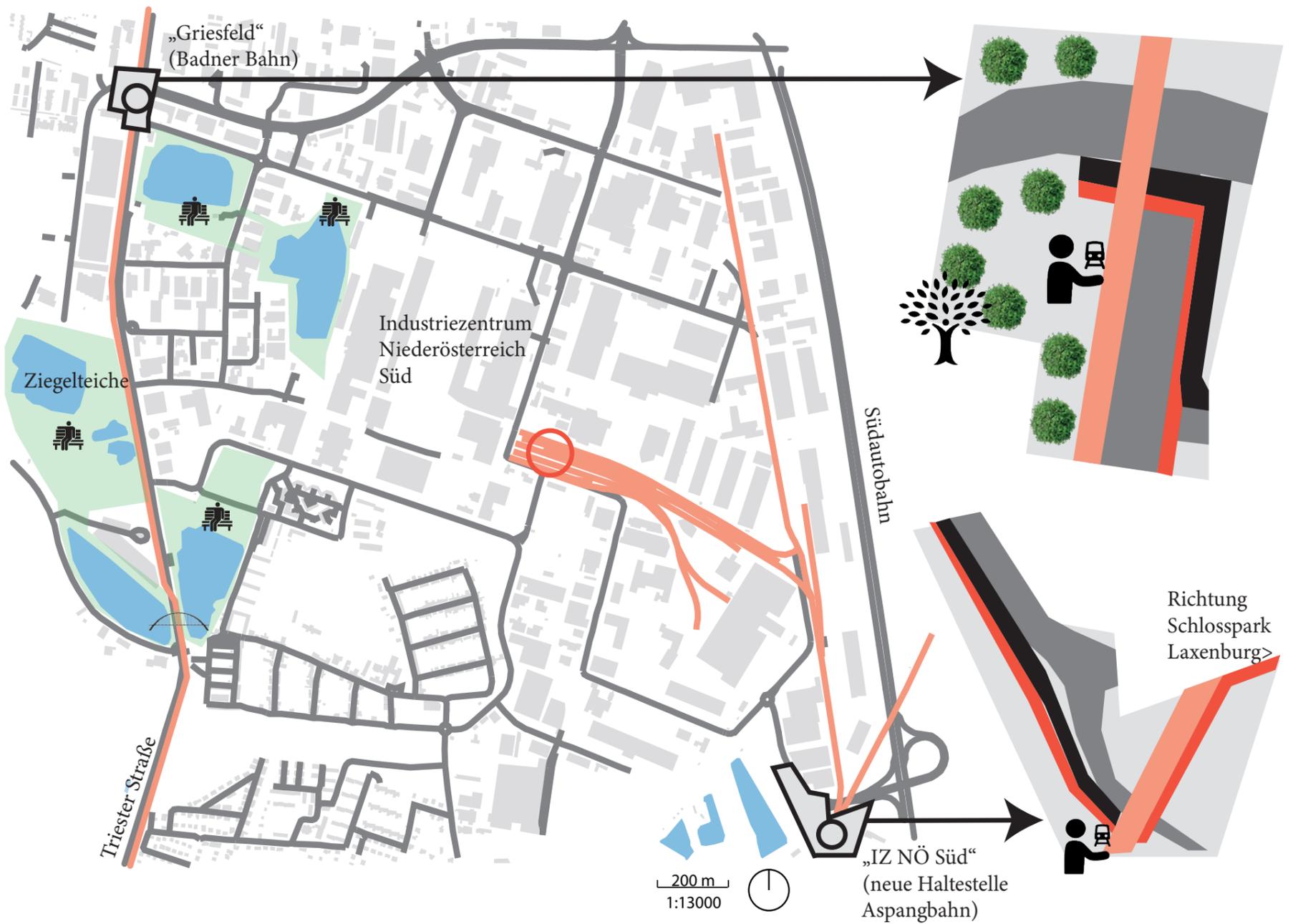


**Abb. 14**

**Konzept Bikesharing und Haltestelle**



Quelle: menthol architects



- |   |                                  |   |   |
|---|----------------------------------|---|---|
|  | Grünraumvernetzung               |  | Neuer Radweg                            |
|  | Haltestelle ÖV                   |  | erhöhte Zugänglichkeit für Fußgänger    |
|  | Treffpunkt mit Sitzmöglichkeiten |  | Gleise                                  |
|  | Begrünung                        |  | Erweiterung/Neubau ÖV-Haltestelle       |
|  | Grünbrücke                       |  | Ausbau Güterbahnhof/Anreize zur Nutzung |

## Industriezentrum NÖ Süd

Grünkorridore zwischen Ziegelteichen innerhalb des IZ NÖ Süd schaffen

Ziel

Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen

Instrumente

Investition, Grünraummanagement

Akteure

Wr. Neudorf, IZ



Priorität



laufende Kosten



Investitionskosten



Zeithorizont

Verbindung von neuer Haltestelle Aspangbahn zum Laxenburger Park für aktive Modi

Ziel

Platz & Verbindungen für aktive Modi schaffen

Instrumente

Investition

Akteure

Laxenburg, Betreiber Laxenburg Park



Priorität



laufende Kosten



Investitionskosten



Zeithorizont

Fuß- und Radwegverbindung von Haltestelle Griesfeld zum IZ NÖ Süd verbessern

Ziel

Platz & Verbindungen für aktive Modi schaffen

Instrumente

Investition

Akteure

Wr. Neudorf, IZ



Anreize für einfachere Ladetätigkeiten am Güterbahnhof IZ NÖ Süd

Ziel

Nachhaltigen Güterverkehr fördern

Instrumente

Umfrage der Unternehmen

Akteure

Wr. Neudorf, IZ



Neue Haltestelle Aspangbahn 'IZ NÖ Süd' am Mühlbach für Arbeitnehmer

Ziel

Zugänglichkeit der Grünräume erhöhen

Instrumente

Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan, Investition

Akteure

Laxenburg, IZ, ÖBB



Einfachen Zugang zu Ziegelteichen mit aktiven Modi ermöglichen und mit Sitzmöglichkeiten ausstatten

Ziel

Öffi-Haltepunkte zu mobility hubs ausbauen

Instrumente

Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan, Investition

Akteure

Stadt Wien



Der westliche Teil des Industriezentrums Niederösterreich Süd ist geprägt von Ziegelteichen, die jedoch nicht ihrem Potenzial als vollwertige Grünräume mit Ökosystemleistungen gerecht werden. Eine Vernetzung mithilfe von Korridoren ist nicht nur zur Klimaanpassung hilfreich, sondern ermöglicht auch die Schaffung öffentlicher Räume zur Erholung.

Der erste Schritt um eine Attraktivierung der nachhaltigen Mobilitätsoptionen für die Arbeitnehmer des IZ zu erreichen ist der Ausbau der Haltestelle „Griesfeld“ der Badner Bahn inklusive Durchwegung für aktive Modi bis auf das Gelände des IZ. Zudem besteht die Möglichkeit der Schaffung einer neuen Haltestelle am südöstlichen Ende: eine Station der Aspangbahn am Mühlbach würde zur besseren Erschließung des Umfelds beitragen. Aktuell werden die Möglichkeiten zum Gütertransport auf der Schiene im IZ nicht voll ausgenutzt, obwohl die Voraussetzungen gegeben sind. Eine Forcierung würde helfen, die umliegenden Autobahnen zu entlasten und zum nachhaltigen Güterverkehr beitragen.



## Mobilität neu gedacht



Badner Bahn



E-Car-Sharing



Bike-Sharing



Fahrradboxen



E-Tankstelle



Abholstation

Abb. 15

**Konzept Zugang zu den Ziegelteichen mit aktive Modi**

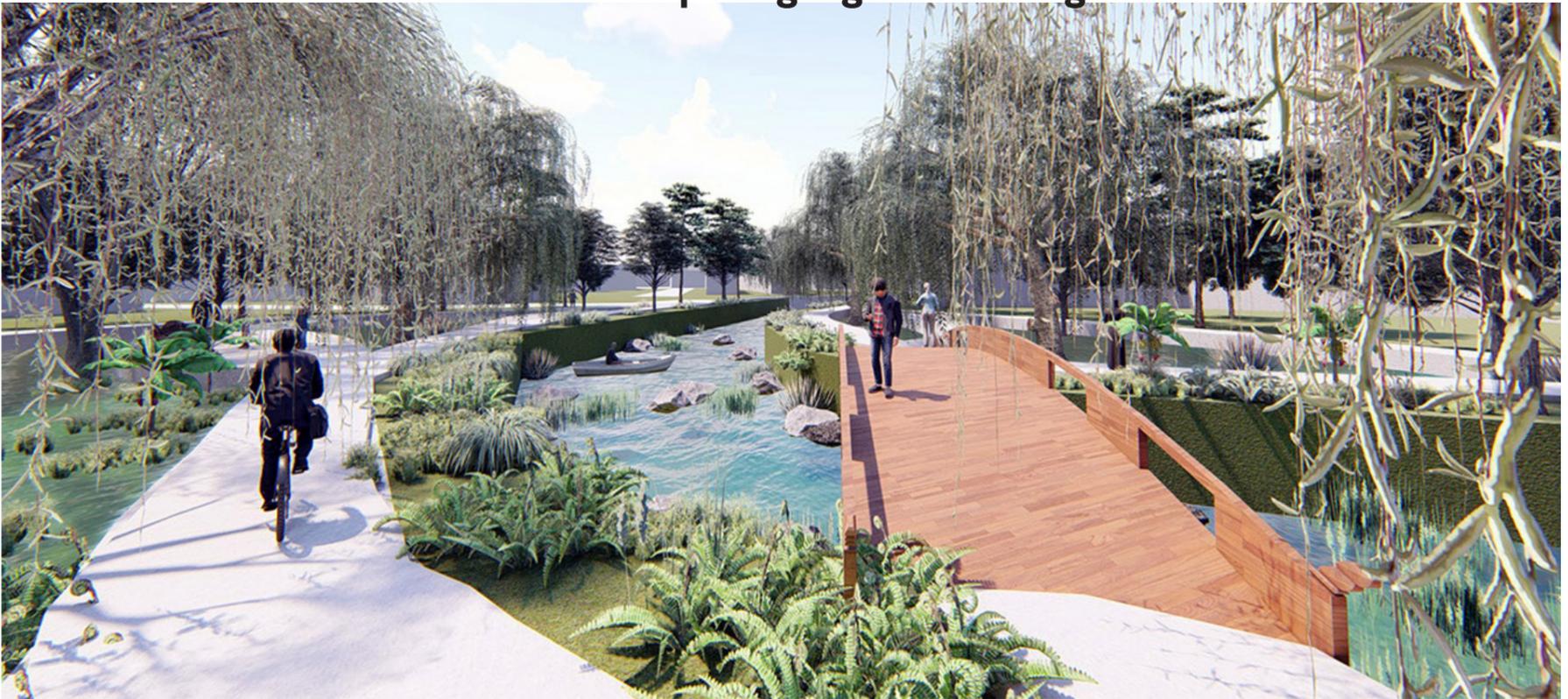


Abb. 15

**Konzept neue Haltestelle IZ**



## 6.2.2. Erhalt der starken Zentren

Insektenhotels im Schlosspark Schönbrunn, Erholungsgebiet Wienerberg und Draschepark

Ziel

Straßenbegrünung entwickeln & mit Grünräumen vernetzen

Instrumente

Investition, Bebauungsplan, Flächenwidmungsplan

Akteure

Stadt Wien



Bäume anpflanzen am Gemeindeamt Brunn am Gebirge

Ziel

Straßenbegrünung entwickeln & mit Grünräumen vernetzen

Instrumente

Investition

Akteure

Brunn am Gebirge



Bikesharing-Ausstattung an S-Bahn-Haltestellen Mödling, Brunn-Maria Enzersdorf, Perchtoldsdorf, Guntramsdorf einführen oder erweitern

Ziel

Öffi-Haltestellen zu mobility hubs ausbauen

Instrumente

Investition, Bebauungsplan

Akteure

OBB, Mödling, Br. a. Geb., Maria Enzersdorf, Perchtoldsdorf, Guntramsdorf



Shared Space zur Geschwindigkeitsbegrenzung in den Ortskernen Mödling, Br. a. Geb., Maria Enzersdorf, Guntramsdorf

Ziel

Öffi-Haltestellen zu mobility hubs ausbauen

Instrumente

Investition

Akteure

Mödling, Br. a. Geb., Maria Enzersdorf, Guntramsdorf



Mehr Sitzmöglichkeiten Erholungsgebiet Wienerberg und Draschepark

Ziel

Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

Instrumente

Investition, Bebauungsplan

Akteure

Stadt Wien



Wartebereich Bushaltestelle U6 Siebenhirten - neue Sitzmöglichkeiten und Begrünung

Ziel

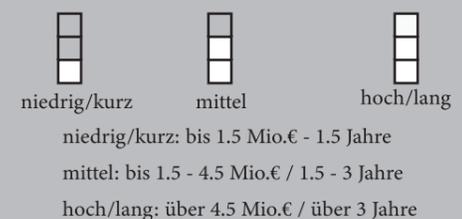
Aufenthaltsmöglichkeiten und Treffpunkte schaffen

Instrumente

Investition, Bebauungsplan

Akteure

Stadt Wien



Die wichtigsten Maßnahmen im Prinzip „Erhalt“ betreffen die Sicherung der Qualität des öffentlichen Raums in den Ortskernen wie etwa Mödling. Der Straßenraum wird hier weniger vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Um diese Qualität nicht zu verlieren, muss die Vernetzung von öffentlichen mit aktiven Verkehrsangeboten weiter voranschreiten. Dazu gehört die Schaffung und Erweiterung von Bikesharing-Stationen an den Bahnhöfen. Eine weitere Idee ist das shared-space-Konzept, was eine gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer vorsieht und den Verkehr allgemein beruhigt. Die Umsetzung dieses Konzepts müsste jedoch in enger Kooperation mit den Bewohnern der Gemeinde geschehen.

## 6.2.3. Weitere Maßnahmen

**Begrünter Mittelstreifen über mehrspurige Teile der Triester Straße**  
**Ziel**  
 Straßenbegrünung entwickeln und mit Grünräumen vernetzen  
**Instrumente**  
 Investition  
**Akteure**  
 Stadt Wien oder betroffene Gemeinde

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 1/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Begrünung Gleise der Badner Bahn**  
**Ziel**  
 Straßenbegrünung entwickeln und mit Grünräumen vernetzen  
**Instrumente**  
 Investition  
**Akteure**  
 Stadt Wien, Wiener Lokalbahnen, betroffene Gemeinde

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 1/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Begrünter Seitenstreifen als Lärmschutz für direkte Anwohner an der Triester Straße**  
**Ziel**  
 Straßenbegrünung entwickeln und mit Grünräumen vernetzen  
**Instrumente**  
 Umfrage, Investition  
**Akteure**  
 Stadt Wien oder betroffene Gemeinde

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 1/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Anreize für kleine Gewerbe in Inzersdorf schaffen**  
**Ziel**  
 Gewerbliche und soziale Nutzung fördern  
**Instrumente**  
 Vergabe von Standorten an Gastronomie und Einzelhandel  
**Akteure**  
 Stadt Wien

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 3/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Fußgängerübergang zwischen Martin-Luther-King Park und Spinnerin am Kreuz**  
**Ziel**  
 Mehr Platz und Verbindungen für aktive Modi  
**Instrumente**  
 Investition  
**Akteure**  
 Stadt Wien

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 3/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Wegverbreiterung am George-Washington-Hof entlang Triester Straße**  
**Ziel**  
 Mehr Platz und Verbindungen für aktive Modi  
**Instrumente**  
 Investition, Bebauungsplan  
**Akteure**  
 Stadt Wien

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 3/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4

**Übergang für aktive Modi von Draschepark zur Purkytgasse**  
**Ziel**  
 Mehr Platz und Verbindungen für aktive Modi  
**Instrumente**  
 Investition  
**Akteure**  
 Stadt Wien

Priorität: 3/4, laufende Kosten: 3/4, Investitionskosten: 3/4, Zeithorizont: 3/4



**Abb. 16**  
**Konzept Wegverbreiterung am GW - Hof**

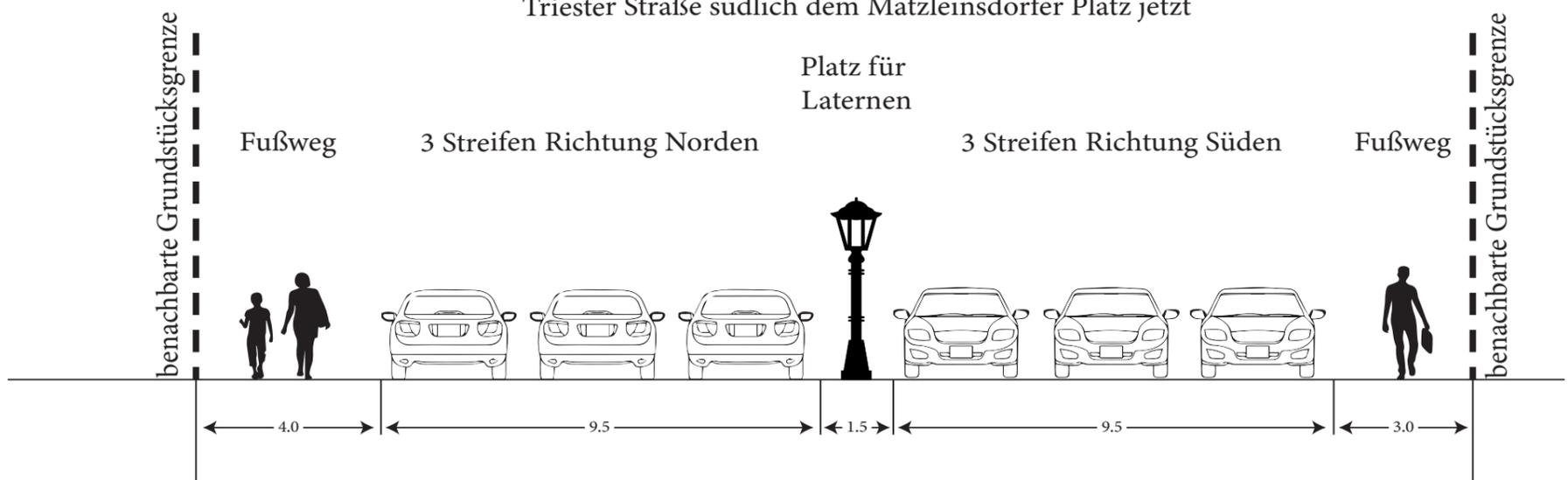


**Abb. 17 - Übergang für aktive Modi von Draschepark zur Purkytgasse**

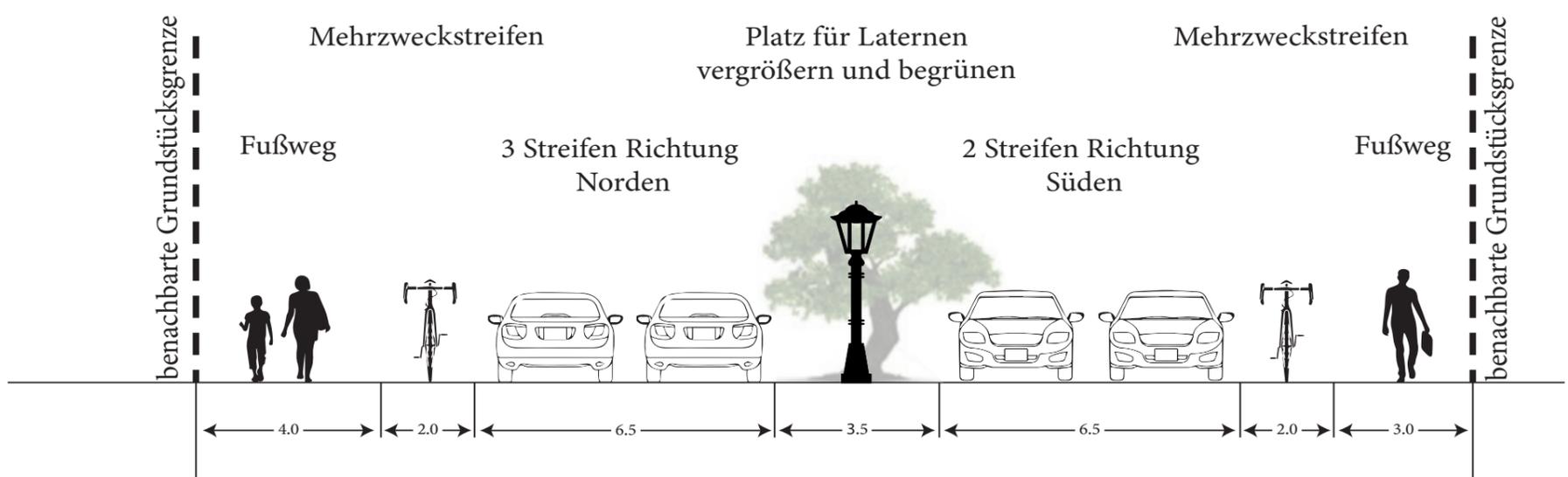
## Diagramm 2

### Begrünter Mittelstreifen über mehrspurige Teile der Triesterstraße

Triester Straße südlich dem Matzleinsdorfer Platz jetzt



Triester Straße südlich dem Matzleinsdorfer Platz nach der Transformation



## 6.2.4. Umsetzung

Die Umsetzung der Maßnahmen geschieht in Kooperation mit den Gemeinden und soll mit Planungen aus dem lokalen Aktionsplan Vösendorf-Siebenhirten und dem Regionalen Leitplan Mödling abgestimmt werden. Die unterste behördliche Ebene (die Gemeinden) ist dabei die Wichtigste. Da die meisten Eingriffe einfacher Natur sind, braucht es keine direkte Mitsprache der Bewohner (z. B. neue Wege für aktive Modi oder Erweiterung der Haltestellen).

Bei Projekten mit einem sozialen Aspekt, bei denen das Ziel noch nicht gänzlich fest steht, wie etwa bei der Brachfläche Siebenhirten oder der Umnutzung von Leerstand im Marktviertel, ist der Dialog mit der Bevölkerung dagegen zentral. Auch eine Umfrage unter Arbeitnehmern des Industriezentrums NÖ Süd zur Erholungsraumnutzung oder eine Befragung der Kunden der Shopping City Süd helfen dabei, die Menschen mit den Planungen vertraut zu machen und ihre Position miteinfließen zu lassen. Bei grenzüberschreitenden Vorhaben, wie Maßnahmen die Badner Bahn betreffend, muss eine Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden inklusive der Stadt Wien stattfinden.

# 7. Reflexion und Fazit

In diesem Portfolio wurden unsere Ideen zur Transformation der Triester Straße unter dem Titel „Verbindung von Erhalt und Transformation“ zusammengefasst. Obwohl wir uns einige Monate mit dieser Radialstraße und ihrem Umfeld beschäftigt und versucht haben, sämtliche Aspekte zu analysieren, sind wir weit davon entfernt, alles über den Raum zu wissen. Klar ist, dass wir nur einige Teile gut kennen und unseren eigenen persönlichen Blick auf die Straße entwickelt haben.

#### Die Problematik der Straße „als Ganzes“

Es ist einerseits wichtig, ein integriertes Konzept vorzulegen, um eine gewisse Richtung für den Raum zu bestimmen. Gleichzeitig wird es in der Praxis notwendig sein, den Maßstab zu reduzieren und mit einfachen Maßnahmen an bestimmten Orten anzusetzen. Die Straße ist zwar eine einzige durchgängige Verkehrsachse, sie durchschneidet aber Orte, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Also muss die Entwicklung im Stadtteil, Dorfteil, Gewerbegebiet selbst anfangen.

Der Straßenraum selbst wird aber auch transformiert werden müssen, nicht nur wegen tiefgreifenden Veränderungen im Rahmen der Klimakrise, sondern auch weil eine gleichberechtigte Nutzung des öffentlichen Raums mit anderen Verkehrsteilnehmern unausweichlich ist. Fest steht, dass das untersuchte Gebiet rund um die Triester Straße - der Südraum von Wien - in den kommenden Jahren aus Sicht der Raumplanung und -forschung ein hochinteressanter Raum sein wird.

# 8. Literatur

## Literaturverzeichnis

TU Wien Fachbereich Örtliche Raumplanung (2016). Wien: polyzentral - Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens. Wien: MA 18.

Geschichtewiki.wien.gv.at

wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b006750.pdf

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

wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/voesendorf-siebenhirten/pdf/lokaler-aktionsplan.pdf

stadt-umland.at/fileadmin/sum\_admin/Sued/Leitplanung\_Moedling/releimoe-broschuere\_20160621\_web.pdf

Beppo Beyerl (2015). Die Triester Straße - eine Geschichte des Verkehrsweges von Wien nach Triest in Bildern. Edition Winkler-Hermaden.

## Abbildungen

<https://austria-forum.org/af/AEIOU/Wien/Geschichte>

<https://www.hdg.de/lemo/bestand/objekt/foto-verkehr-auf-der-autobahn-1959.html>

<https://m.spiluttini.azw.at/index.php?inc=project&id=2947>

<https://alchetron.com/Victor-Gruen>

<https://www.azw.at/de/termin/roland-rainer-unumstritten/>

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

[www.oldmapsonline.org](http://www.oldmapsonline.org)

[Commons.wikimedia.org](https://commons.wikimedia.org)

<https://infrastructuremagazine.com.au/>

<https://www.drenthe.nl/locaties/1695142571/hoornse-plas-paterswoldsemeer>

<https://sz-magazin.sueddeutsche.de/natur/waechst-da-zusammen-was-zusammengehoert-86063>

<https://wien.orf.at/stories/3087512/>

<https://oldthing.at/Ak-Moedling-in-Niederoesterreich-Bahnhof-Gleisseite-0032216253>

<https://noe.orf.at/v2/news/stories/2798316/>

<https://www.noe.news/50-jahre-industriezentrum-noe-sued/>

<https://docplayer.org/42906255-Regionalstatistik-in-oesterreich-auf-der-raeumlichen-bezugsbasis-von-regionalstatistischen-rastereinheiten.html>

<https://u2u5.wien.gv.at/bauprojekt/die-neue-u2/#tab-id-6>

<https://www.janschka.at/2020/04/25/palmers-herzlich-willkommen-zurueck/>

<https://www.noe.news/50-jahre-industriezentrum-noe-sued/>

<https://www.5plusdesign.com/architecture/cairo-festival-city>

[https://www.meinbezirk.at/liesing/c-lokales/petersbach\\_a883446](https://www.meinbezirk.at/liesing/c-lokales/petersbach_a883446)

[https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/lebendige\\_zentren/de/gebiete/mit/luisenstadt/alfred\\_doeblin\\_platz.shtml](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/lebendige_zentren/de/gebiete/mit/luisenstadt/alfred_doeblin_platz.shtml)

<https://www.traffix.co.at/en/gruene-radwege-fuer-wien/>

<https://www.wlb.at/easymobil-stationen>

<http://www.menthol.pl/>

<https://www.arch2o.com/floating-archipelago-pedestrian-bridge-design-fcha/>

# Kartengrundlagen

Projektion:

MGI Austria Lambert

Quellen:

Gebäude, Straßen, Schienen, Gewässer, Landbedeckung: OpenStreetMap Data über Geofabrik: <https://download.geofabrik.de/europe/austria.html>, 24.08.2021

Öffentliches Verkehrsnetz Wien: Wiener Linien GmbH & Co KG über OpenData <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/36a8b9e9-909e-4605-a7ba-686ee3e1b8bf>, 24.08.2021

U-Bahn Linien in Planung: Stadt Wien – Magistratsabteilung 18 über OpenData <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/5982a27f-28a4-4f40-a1cc-5cb650400c50>, 24.08.2021

Verwaltungsgrenzen Wien: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über OpenData <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/1a22d558-544a-46c1-95b9-baa77d2bb485>, 24.08.2021

Verwaltungsgrenzen Niederösterreich: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen über OpenData <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/918d9767-e61a-4e4c-8f8c-0b691bc191b9>, 24.08.2021