

Bundesgymnasium und Bundesrealgymnasium

Stubenbastei 6-8, 1010 Wien

# **Stadtentwicklung im 3. Wiener Gemeindebezirk**

Fachbereichsarbeit aus Geographie und Wirtschaftskunde

von

L e n a M e r n y i ,

8A

Vorgelegt bei Mag. Dr. Christian Sitte

Wien, 13. Februar 2009

# Inhaltsverzeichnis:

Vorwort	Seite 4
1. Zur Einleitung allgemeine Daten zum 3. Bezirk	Seite 5
2. Allgemeiner geschichtlicher Hintergrund zur Stadtentwicklung Wien und der Entstehung des 3. Bezirks	Seite 8
2.1. Allgemeiner geschichtlicher Hintergrund – ein kurzer Abriss	Seite 8
2.2. Entstehung des 3. Bezirks und der einzelnen Viertel	Seite 11
2.3. Bevölkerungsentwicklung im 3. Bezirk	Seite 13
3. Disparitäten zwischen dem Diplomatenviertel und den Arbeitervierteln im 3. Bezirk	Seite 14
3.1. Das Diplomatenviertel	Seite 14
3.2. Arbeiterviertel und ehemalige Industriegebiete	Seite 15
3.3. Faktoren der sozialräumlichen Struktur in Wien mit Schwerpunkt auf den 3. Bezirk	Seite 15
4. Sanierungsbestrebungen im „Roten Wien“	Seite 21
4.1. Der kommunale Wohnungsbau im „Roten Wien“	Seite 21
4.2. Der Rabenhof	Seite 23
5. Entwicklungsachse U3 und ihr Ausgreifen in den 11. Bezirk	Seite 25
5.1. Entwicklungsachse U3	Seite 25
5.2. Entwicklungsgebiet Erdberg / Erdberger Mais und seine Aufwertung durch den Bau der U3	Seite 26
5.3. Ausgreifen der Entwicklungsachse U3 in den 11. Bezirk am Beispiel Gasometer	Seite 28

6. Aktuelle Projekte der Stadtentwicklung Wien	Seite 29
7. Stadtentwicklungsgebiet Aspanggründe – vom historischen Rückblick bis hin zu aktuellen Projekten	Seite 31
7.1. Römische Zivilstadt	Seite 31
7.2. Der Wiener Neustädter Kanal	Seite 33
7.3. Der Aspangbahnhof	Seite 35
7.4. Aufwertung der Aspanggründe – „Eurogate“	Seite 38
Nachwort	Seite 40
Literaturverzeichnis und Abbildungsverzeichnis	Seite 41
Erklärung	Seite 45
Arbeitsprotokoll	

## Vorwort

Da ich im 3. Bezirk aufgewachsen bin, habe ich viele städtebauliche Veränderungen in diesem Bezirk selbst miterlebt. Bis zu meinem vierten Lebensjahr wohnte ich in der Baumgasse. Ich besuchte den städtischen Kindergarten im Rabenhof, die Volksschule in der Petrusgasse und die Mittelschule in der Hainburgerstraße. All diese Straßen liegen im Erdberger Viertel. Hingegen befindet sich die Musikschule, die ich besuchte, in der Metternichgasse, die im Diplomatenviertel liegt. Ich bekam daher sehr früh einen Einblick in die einzelnen Vierteln, und ihre sozialen und baulichen Unterschiede.

Angeregt durch einen Stadtrundgang im 3. Bezirk entlang der U-Bahn Linie U3, im Zuge des Geografie-Wahlpflichtfach Unterrichts, begann ich mich eingehender mit diesem Bezirk zu beschäftigen.

Mit dieser Fachbereichsarbeit über die Stadtentwicklung im 3. Bezirk möchte ich einen Einblick in die geschichtlichen Hintergründe, die soziale Struktur, die Disparität zwischen den Vierteln und in die Stadtentwicklung gewähren.

Insbesondere habe ich versucht die Faktoren für die Disparitäten zwischen dem Diplomatenviertel und den ehemaligen Arbeitervierteln herauszuarbeiten, und anhand von Grafiken und Fotografien zu verdeutlichen.

Einen besonderen Schwerpunkt meiner Arbeit bildet das letzte Kapitel über die Aspanggründe, da ich seit meinem vierten Lebensjahr in der Aspangstraße, mit Ausblick auf das Gelände der Aspanggründe, wohne. So konnte ich zum Beispiel, von der Terrasse unserer Wohnung aus, archäologische Grabungen beobachten.

In den letzten Jahren habe ich auch einige Bücher und Zeitungsartikel, die sich mit diesem Gebiet beschäftigen, gelesen und gesammelt.

Besonders wichtig ist für mich die Geschichte des Aspangbahnhofes, und den dort stattgefundenen Deportationen der Wiener Juden, da ich der Meinung bin, dass dieses Kapitel der Geschichte Wiens, niemals in Vergessenheit geraten darf.

# 1. Zur Einleitung allgemeine Daten zum 3. Bezirk

## Grenzen, Lage und wichtige Verkehrsachsen

Der 3. Wiener Gemeindebezirk Landstraße liegt im Südosten Wiens und grenzt an den 1., 2., 4., 10., und 11. Bezirk.

Mit einer Gesamtfläche von 741,44 Hektar, ist der 3. Bezirk der dreizehnt größte aller Wiener Bezirke und der flächengrößte innerhalb des Gürtels.

Der 3. Bezirk ist klar abgegrenzt von den anderen Bezirken, einerseits durch natürliche Grenzen (Wienfluss und Donaukanal) im Nord- Osten, andererseits durch künstliche wie zum Beispiel wichtige Verkehrswege (Süd-Ost-Tangente im Süd-Osten, Weißgerber- und Erdbergerlände, Zollamtstraße, Ring im Nord-Westen), und durch großen Industrieanlagen die man entlang des Donaukanals (Siemens etc.) und in Richtung Simmering (T-Mobile, Gaswerk etc.) findet. Das Bahnhofsareal des Südbahnhofs und das Arsenalgelände liegen im Süd-Westen.<sup>1</sup>

Die Donauregulierung und die Regulierung des Wienflusses führten zu starken Veränderungen der nördlichen Bezirksgrenze, weil dabei das Ländeufer befestigt wurde.<sup>2</sup> Hauptverkehrsachse ist die Landstraßer Hauptstraße die, wie auf dem folgenden Satellitenbild (Abb.: 2) ersichtlich, den Bezirk nahezu in zwei Hälften teilt. Die Landstraßer Hauptstraße, die dem dritten Bezirk auch seinen Namen gibt, verläuft vom Stadtzentrum über den Wienfluss zum Verkehrsknoten Wien Mitte in Richtung Osten bis zur Schlachthausgasse. Sie ist die wichtigste Verkehrs- und Einkaufsstraße des Bezirks.

Ungargasse, Fasangasse und Schlachthausgasse sind die wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen des Bezirks. Ebenso wie die Landstraße, geht auch der Rennweg auf eine alte römische Ausfallsstraße zurück und ist ebenfalls eine wichtige Verbindung in Richtung Osten. Der Verkehr von Rennweg und Landstraße fließt bei St. Marx weiter in die Hauptachse des süd-östlichen Nachbarbezirks Simmering, der Simmeringer Hauptstraße. Als weitere wichtige Verkehrsachsen sind noch, die beim Rochusplatz von der Landstraßer Hauptstraße abzweigende Erdbergerstraße und die schon erwähnte Weißgerber- und Erdbergerlände zu nennen, die den Verkehr im Nord-Osten um den Bezirk leiten. Die Süd-Ost-Tangente und der Ring bzw. Vordere Zollamtstraße leiten den Querverkehr.

Durch die U-Bahn Linie U3, die Schnellbahnlinie S1 und die Linie S7 Richtung Flughafen

---

<sup>1</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße, 2002, S. 12-13

<sup>2</sup> CZEIKE, 1993, S. 676

Wien Schwechat ist der dritte Bezirk optimal an das Wiener öffentliche Verkehrsnetz angebunden, was sich durch den Umbau des Bahnhofs Wien Mitte, dem Neubau des Bahnhofs Wien Europa Mitte (auf dem Gelände des Südbahnhofs) und der geplanten Verlängerung der U-Bahn Linie U2 weiter verstärken wird.

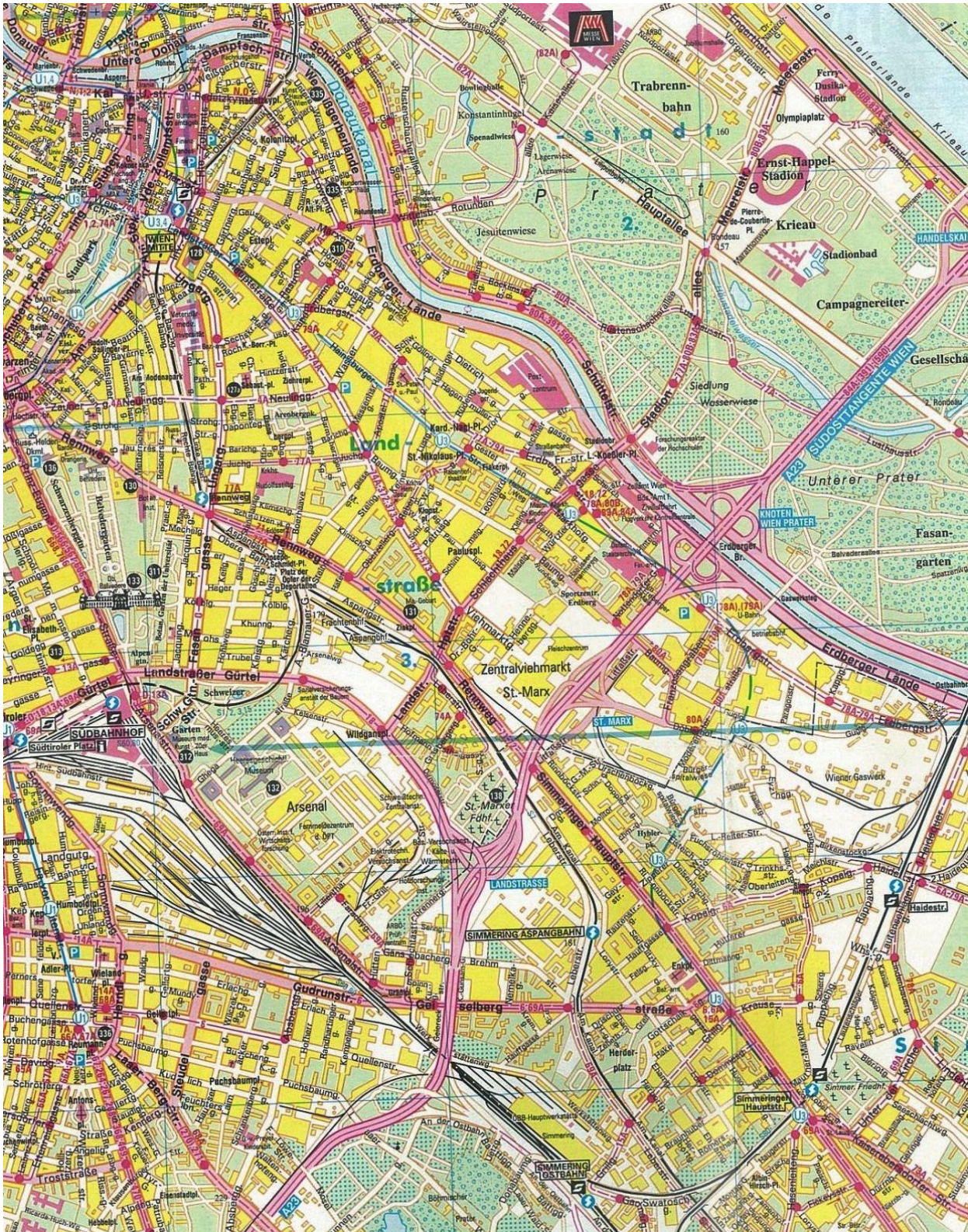


Abb.: 1 / Stadtplan des 3. Bezirks

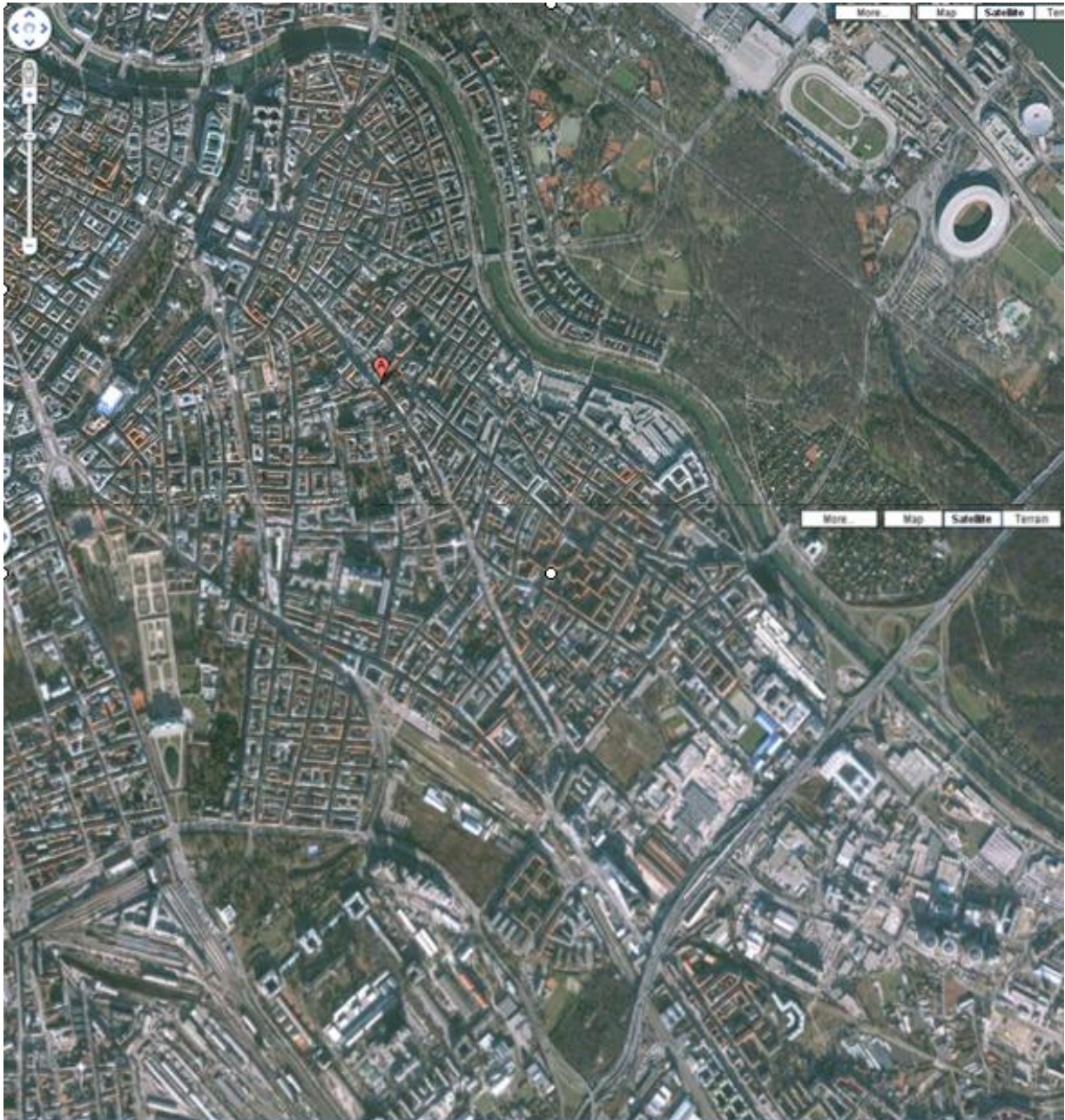


Abb.: 2

Die Abbildung 2 zeigt einen Überblick des Untersuchungsgebiets:

Nordwestlicher Bildrand Ringstraße/Kai-Donaukanal – Urania

Südwestlicher Bildrand Süd- und Südostbahnhof / Arsenal – daran anschließend  
Aspanggründe

Südöstlicher Bildrand: SO-Tangente und Übergangszzone Erdberger Mais hin zum 11. Bezirk  
bis Gasometercity

Östlicher Bildrand zeigt Abgrenzung durch Donaukanal und danach Pratergebiet

## **2. Allgemeiner geschichtlicher Hintergrund zur Stadtentwicklung Wien und die Entstehung des 3. Bezirks**

### **2.1. Allgemeiner geschichtlicher Hintergrund – ein kurzer Abriss**

#### Bronzezeit und Römerzeit

Die ältesten Ausgrabungen und Bodenfunden die auf dem Gebiet des dritten Bezirks gemacht wurden, stammen aus der Bronzezeit.

Viele Straßen im 3. Bezirk, wie zum Beispiel Landstraße und Rennweg sind auf römische Ausfallsstraßen zurückzuführen. Im 3. Bezirk entstand zur Zeit der Römer eine Zivilstadt, ungefähr auf dem Areal auf dem sich heute die Aspanggründe befinden.

#### Mittelalter

Im Mittelalter errichteten die Babenberger gegen Ende des 11. Jahrhunderts, im heutigen Gebiet Erdberg eine Befestigung gegen Osten hin (daher kommt auch der heutige Name Erdberg, abgewandelt von dem Namen „Ertpurch“). In dieser Zeit entstanden, speziell entlang der damals noch unregulierten Donau, viele Gemüse- und Obstgärten. Der ländliche Charakter blieb bis ins 20. Jahrhundert hinein bestehen.

#### Gründerzeit

In der Gründerzeit begann man, mit dem Bau von Zinshäusern und Wohnhäusern in den damals typischen rasterförmigen Baublöcken mit hoher Verbauungsdichte. Ihre viergeschoßigen Häuser ersetzen so manche, noch niedrige, dörfliche Bebauung.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhundert wurden die meisten Gebäude entlang der Hauptverkehrslinien gebaut, erst in der Gründerzeit begann man, durch den Anstieg der Wiener Bevölkerungszahl, mit der Parzellierung der Grünflächen. In dieser Zeit wurden auf der Landstraße die letzten landwirtschaftlichen Flächen, nach einer typischen Rasterverbauung verbaut (vor allem im heutigen Erdberger-Lände Viertel zu sehen). Es entstanden viele Zinshäuser, sowie aufwendigere Wohnbauten um den Esteplatz und den Arenbergpark. Um 1900 herum entstanden das Weißgerberlände-Viertel und das Invalidenviertel. Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts war die Urbanisierung beendet. Um 1900 zählte die Landstraße bereits zu einem der am dichtesten besiedelten Bezirke Wiens mit ungefähr 140.000 Einwohnern.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 10



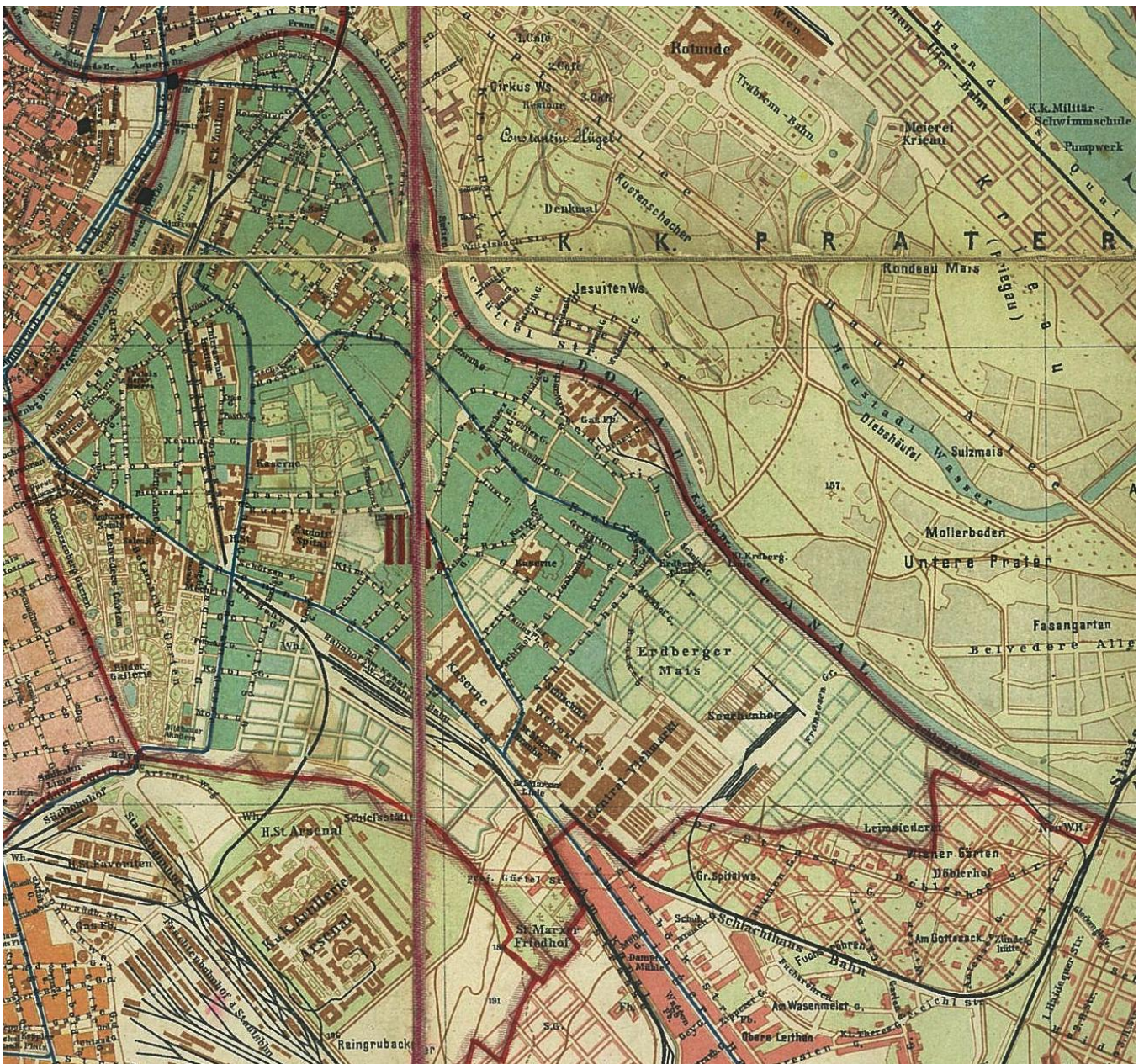


Abb.: 3

Die Abbildung 3 zeigt eine Stadtkarte von Wien aus dem Jahr 1891. Man kann hier sehr gut erkennen, dass das Erdberger Mais, besonders im Gegensatz zu den stadtnahen Vierteln, kaum bebaut ist. Auffällig ist auch, dass sich im 3. Bezirk in dieser Zeit sehr viele Kasernen befunden haben.



Abb.: 4 / Landstraßer Hauptstraße 1910, in der Bildmitte die Großmarkthalle

## Heute

Die Landstraße ist aufgrund ihrer Nähe zum Stadtzentrum und ihrer idealen Verkehrslage ein attraktives Wohngebiet mit starker Dynamik. Vor allem in den letzten Jahren wurde der 3. Bezirk im Bereich der Stadtentwicklung, ein interessantes, lebendiges Gebiet. Eine wichtige Rolle spielte dabei der Bau der U3 (zunächst nur bis zur Station Schlachthausgasse). Dahinter war lange Zeit ein städtebauliches Brachland.

Die geplanten Projekte zur Aufwertung des 3. Bezirks teilen sich in acht Zielgebiete der Stadterneuerung: Aspanggründe- Eurogate, St. Marx, Arsenal, Neu- Erdberg, Franzosengraben, Gasometerumfeld, Südliches Gasometerumfeld- Mehrwert Simmering Gaswerkareal.

## 2.2. Entstehung des 3. Bezirks und der einzelnen Viertel

1850 wurden, im Zuge einer neuen Gemeindeverordnung, 34 Vorstädte zu einem einheitlichen Verwaltungsgebiet zusammengefasst und das Verwaltungsgebiet der Stadt Wien bis zum Linienwall/Gürtel ausgedehnt.<sup>4</sup>

*„Mit der neuen Gemeindeverordnung wurde Wien ein einheitliches, in acht den Gerichtsbezirken entsprechende Verwaltungsbezirke eingeteiltes Gemeindegebiet mit rund 55,4 km<sup>2</sup> Fläche und 448.688 Einwohnern. Aus den drei Vorstädten Erdberg, Weißgerber und Landstraße wurde der dritte Gemeindebezirk Landstraße.“<sup>5</sup>*

Jenseits der heutigen Schlachthausgasse gingen landwirtschaftlich genutzte Flächen in industrielle und infrastrukturelle Flächennutzung über (Gaswerk, Schlachthöfe, Zentralfriedhof im späteren 11. Bezirk).

Auch im Inneren ist der 3. Bezirk klar in acht Viertel unterteilt, die sich auch von ihrer Funktion stark von einander abgrenzen.

- das Weißgerberviertel
- das Gebiet zwischen Landstraße und Ungargasse
- das Diplomatenviertel entlang Rennweg und Ungargasse (in diesem Viertel befindet sich das Belvedere und viele Botschaften)
- das Fasanviertel
- das Gebiet um den Rennweg und das Rudolphspital
- Erdberg
- das Erdberger Mais mit St. Marx
- das Arsenal.

Das Weißgerber- und das Landstraßenviertel, sind begünstigt durch ihre Lage nahe dem Stadtzentrum und kristallisierten sich im Laufe der Zeit zu wichtigen Wohn- und Geschäftsvierteln. Der wichtige Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Wien-Mitte, stellt das Zentrum des Weißgerber- und Landstraßerviertels dar. Durch den Ausbau des Bahnhofs soll seine wichtige Funktion weiter verstärkt werden.

In Erdberg befinden sich in Richtung des Donaukanals noch immer viele Großbetriebe wie zum Beispiel die Firma Siemens. Außer dem Rabenhof, einer Wohnhausanlage (entstanden aus einer ersten Sanierung) aus der Zwischenkriegszeit, befinden sich auch verschiedene

---

<sup>4</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 10-11

<sup>5</sup> KRETSCHMER 1992, S.42

Sozialeinrichtungen in diesem Viertel (das Herz-Jesu-Krankenhaus, verschiedene Schulen etc.). Auf dem Areal des Arsenaus im Süd-Westen befindet sich das Heeresgeschichtliche Museum sowie die Fernmeldebehörde, während sich im, heute stark verändernde, Viertel Erdberger Mais/ St. Marx das Biozentrum der Universität Wien, das T-Mobile Gebäude, die ehemaligen Schlachthöfe, das Staatsarchiv, sowie das Zollamt und das Finanzamt für den 3. und 11. Bezirk, befinden und dieses Viertel somit gerade die stärkste funktionale Aufwertung erfährt.<sup>6</sup> Das Gebiet Erdberger Mais wurde durch den Ausbau der Linie U3 and das Wiener Verkehrsnetz angebunden, und dadurch stark aufgewertet.<sup>7</sup>

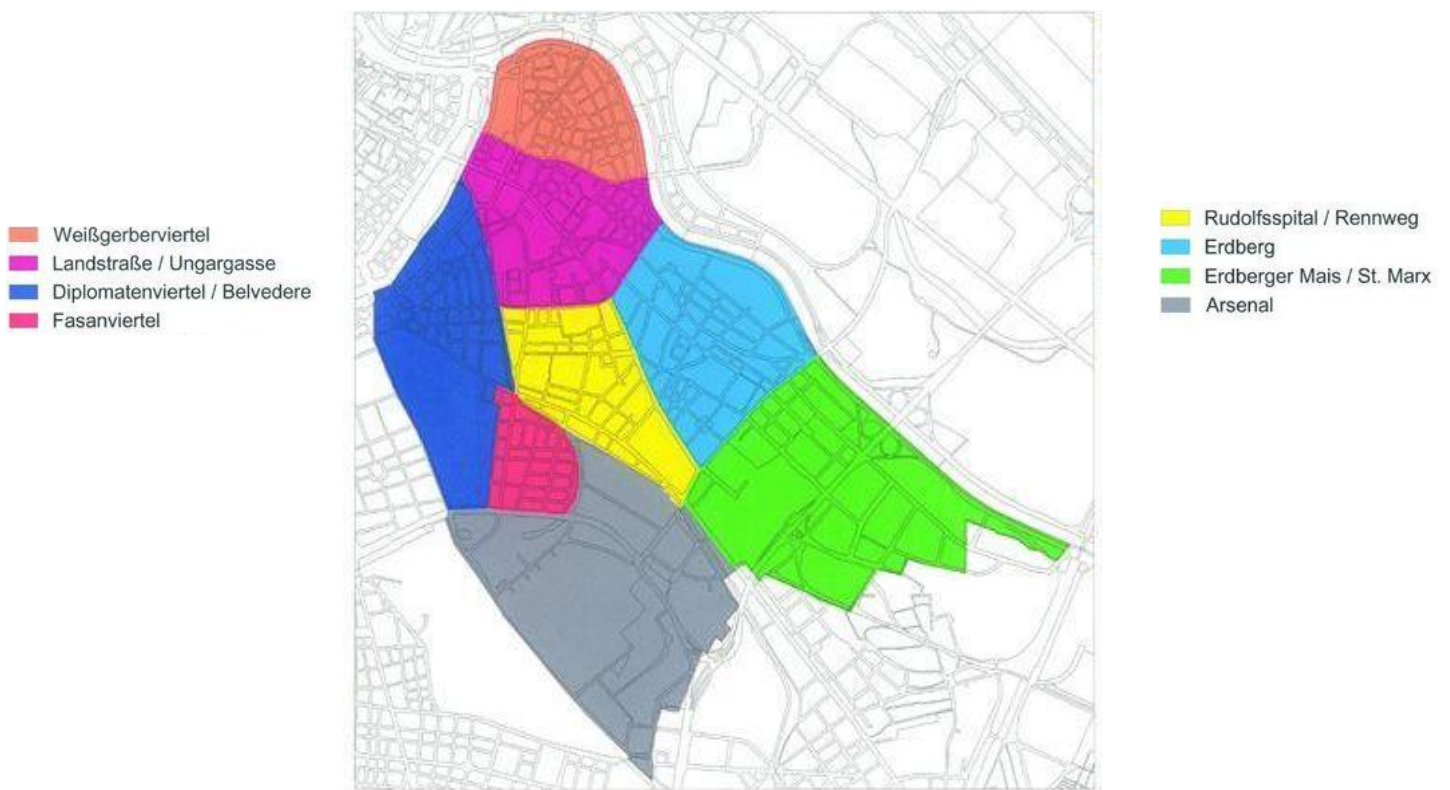


Abb.: 5 / Übersicht der einzelnen Viertel im 3. Bezirk

<sup>6</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 13

<sup>7</sup> HAUER 2008, S. 47

### 2.3. Bevölkerungsentwicklung im 3. Bezirk

1869 betrug die Einwohnerzahl des 3. Wiener Bezirks Landstraße 88.678. Durch die Erweiterung des Bezirks und die gleichzeitige Einbindung neuer Wohngebiete, verdoppelte sich die Zahl der Einwohner bis 1910 auf 166.981.

Nach dem Zusammenbruch der Österreich-Ungarischen Monarchie sank die Einwohnerzahl im 3. Bezirk um ungefähr 12 Prozent ab. Sie blieb in der Zwischenkriegszeit jedoch konstant. Mit Beginn des 2. Weltkriegs begann die Bevölkerungszahl weiter zu schrumpfen, was sich während des Krieges durch die Deportation und Vertreibung der jüdischen Bevölkerung verstärkte. Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Einwohnerzahl kontinuierlich ab. 2001 erreichte sie einen Tiefstand von 81.281 Einwohnern. In den letzten Jahren begann sie wieder zu steigen und betrug Anfang 2007, 84.360 Einwohner. Das sind etwa 5,3 Prozent der Wiener Gesamtbevölkerung. Auch für die nächsten Jahre wird ein leichtes Wachstum vorhergesagt.<sup>8</sup> Bis ins Jahr 2030 soll die Bevölkerung im 3. Bezirk auf 88.039 steigen. Die Mehrheit der Bevölkerung nämlich 15.582 werden, Bevölkerungsvorausschätzungen nach, zwischen 60 und 75 Jahre alt sein.<sup>9</sup>

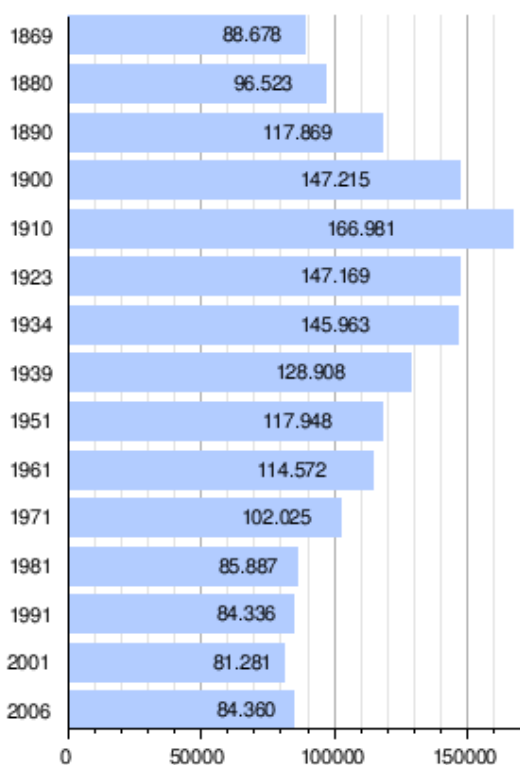


Abb.: 6 / Bevölkerungsentwicklung im 3. Bezirk von 1869 bis 2006

<sup>8</sup> Wohnbevölkerung und Bürgerzahl: <http://www.statistik.at/blickgem/vz1/g90301.pdf>

<sup>9</sup> Bevölkerungsvorausschätzung 2002, S. 95

### **3. Disparitäten zwischen dem Diplomatenviertel und den Arbeitervierteln im 3. Bezirk**

In der Bevölkerungs- und Sozialstruktur des 3. Bezirks sind bis heute große Disparitäten zu erkennen, die mit der Geschichte der einzelnen Viertel zusammenhängen und sich auch in den baulichen Strukturen widerspiegeln. In Stadtnähe lebten Adelige, später auch Diplomaten. Das Fasanviertel blieb Jahrzehnte hindurch ebenfalls ein Wohngebiet der gehobenen Gesellschaftsschichten.

In der Gegend der Landstraßer Hauptstraße und des Weißgerberviertels dominierte hingegen der Mittelstand (Geschäftsleute, Akademiker, Künstler, Angestellte etc).

In der ehemaligen Vorstadt Erdberg und in St. Marx lebten das Kleinbürgertum und die Grundsicht (Gärtner, Bauern, später auch Arbeiter). Auch viele Zuwanderer aus Böhmen und der Slowakei zogen in diese Gebiete, nicht zuletzt wegen der günstigen Mieten und der Nähe zu den Arbeitsstätten.<sup>10</sup>

Diese besonders großen Unterschiede sind bis heute, zwischen dem durch Botschaften dominierten Diplomatenviertel und dem, noch heute eher grundsichtdominierten, ehemaligen Arbeitervierteln (wie zum Beispiel Erdberg das auch gekennzeichnet ist durch einen höheren Migrantenanteil) und Industriegebieten, die auch von vielen Migranten besiedelt sind, zu erkennen.

#### **3.1. Das Diplomatenviertel**

Ende des 17. Jahrhunderts entstanden entlang der Landstraße, dem Rennweg und der Ungargasse, adelige Landsitze mit großen Gärten. Ende des 18. Jahrhunderts begann man mit der Verbauung der Freiflächen in näherer Umgebung des Zentrums. In dieser Zeit wurde, neben dem Schloss Belvedere vor allem im Dreieck: Rennweg- Neulinggasse- Ungargasse, einige Palais gebaut. In vielen dieser ehemaligen Palais haben heute Botschaften aus vielen Staaten der Welt, ihren Sitz. Im Palais Metternich etwa hat heute die italienische Botschaft ihren Sitz, das Palais Bartman ist die heutige Botschaft der Volksrepublik China.

Insgesamt haben mehr als zweiundzwanzig Staaten und Länder der Welt, ihre diplomatische Vertretung im 3. Bezirk.<sup>11</sup>

Aber auch viele wichtige Kulturelle Einrichtungen sind im bzw. am Rande des Diplomatenviertel angesiedelt: zum Beispiel das Konzerthaus das Akademie Theater, die

---

<sup>10</sup> KINZ 1992, S. 8

<sup>11</sup> HAUER 1993/2, S. 4-5

Galerie Belvedere sowie die Universität für Musik und darstellende Kunst (in der ehemaligen tierärztlichen Hochschule an der linken Bahngasse).

### **3.2. Arbeiterviertel und ehemalige Industriegebiete**

Die Gebiete in denen ehemals Großindustrie angesiedelt war, stellen bis heute einen starken Kontrast zum Diplomatenviertel dar und sind auch heute noch stark grundsichtdominiert. Das wichtigste Industrieviertel im 3. Bezirk befindet sich zwischen Wassergasse-Hainburgerstraße- Rüdengasse und dem Donaukanal. Hier hat neben der Siemens AG auch die Firma Henkel Austria seit 1927 ihren Standort.

Die zweite bedeutende Industriefläche des 3. Bezirks erstreckt sich im Anschluss an die Schlachthausgasse nach Süd-Osten und setzt sich im Industriegebiet der Simmeringer Haide fort.<sup>12</sup> Viele dieser Industriebetriebe sind, aufgrund der gestiegenen Standortkosten, abgesiedelt oder nicht mehr in Betrieb. Dies betraf besonders die Metallbearbeitung und den Maschinenbau. Stattdessen siedelten sich viele Betriebe aus dem Dienstleistungssektor an.<sup>13</sup> Die ehemaligen Industrieflächen sollen durch Projekte der Stadtentwicklung neu definiert werden. Zum Beispiel wurden bereits durch die Umnutzung der Gasometer und dem Neubau von Wohn- und Bürogebäuden in unmittelbarer Umgebung, ehemalige Industriegebiete zu attraktiven Wohn- und Arbeitsstätten umfunktioniert.

Ähnlich verhält es sich auch im Viertel Erdberg und in den Gebiete in Richtung Donaukanal. Schon in der Zwischenkriegszeit versuchte man, mit dem Bau von kommunalen Gemeindebauten, diese Stadtteile zu sanieren (etwa Rabenhof bei Kardinal-Nagl-Platz). Heute wird versucht, durch gezielte Projekte diese Gebiete aufzuwerten und an die City anzubinden (z.B.: innere Hainburgerstraße).

### **3.3. Faktoren der Sozialräumlichen Struktur in Wien mit Schwerpunkt 3. Bezirk**

Die großen Disparitäten innerhalb des Bezirks sind besonders gut anhand graphischer Darstellungen der sozioökonomischen Struktur zu erkennen. „*Die Dimension des sozioökonomischen Status wird vor allem von den Indikatoren der abgeschlossenen Schulbildung, des Berufs, des Einkommens, der Wohnverhältnisse und des Mietniveaus gebildet.*“<sup>14</sup>

Je höher der Bildungsabschluss, desto größer ist die Wahlmöglichkeit am Arbeitsmarkt und desto größer auch die Chance, auf einen gut bezahlten Arbeitsplatz. Es ist somit anzunehmen,

---

<sup>12</sup> ARNOLD 1988, S. 36

<sup>13</sup> FASSMANN/ HATZ 2002, S. 28-30

<sup>14</sup> STEINBACH/ HOLZHAUSER/ NEUDECKER 2000, S. 5

dass die schulische Qualifikation einen Einfluss auf die sozialräumliche Struktur hat.

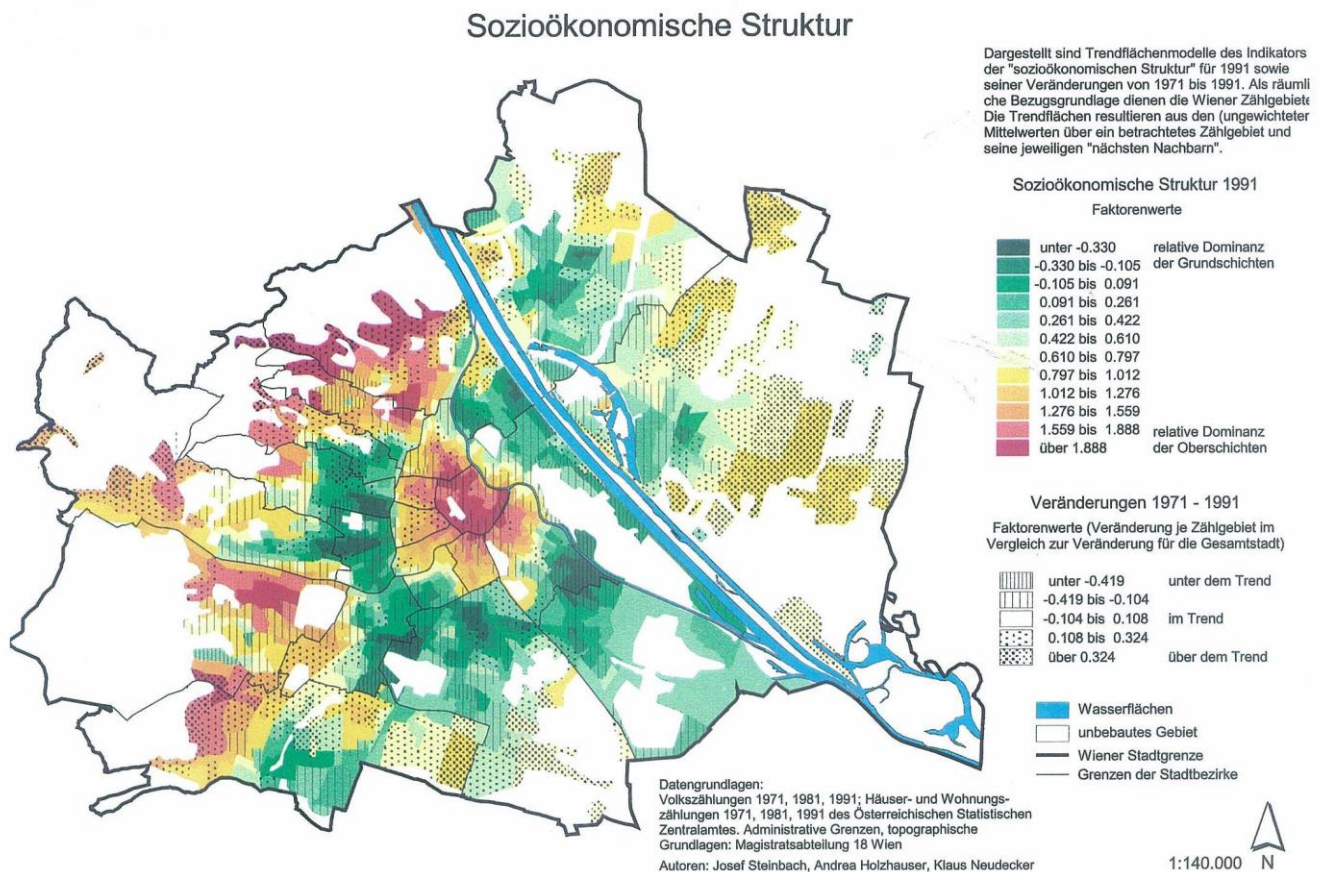


Abb.: 7

Anhand der Abbildung 7 kann man erkennen, dass im 3. Bezirk in der Umgebung des Stadtzentrums im „Cityrandbereich“ (z.B.: Diplomatenviertel) eine relative Dominanz der Obersichten besteht. In östlicher Richtung, besonders im Bereich der ehemaligen Vorstadt Erdberg, sowie in Richtung Donaukanal ist hingegen eine relative Dominanz der Grundsichten zu erkennen.

Außerdem zeigt die Grafik, dass es kaum einen anderen Wiener Bezirk gibt, der einen derartig starken Unterschied, in Bezug auf die Sozioökonomische Struktur aufweist. Daher versucht die Stadtregierung durch gezielte Projekte, diese Disparitäten zu durchbrechen.

Auch der demographische Status gibt Auskunft über die Unterschiede der sozialen Struktur. Der demographische Status, beschreibt den Altersaufbau, die Größe der Zusammensetzung der Familien, die Erwerbstätigkeit der Frauen etc.<sup>15</sup>

Im 3. Bezirk lag 2001 die Zahl der Kinder unter 15 Jahren mit 13,3 Prozent etwas stärker

<sup>15</sup> STEINBACH/ HOLZHAUSER/ NEUDECKER 2000, S. 6



unter dem Wiener Durchschnitt von 14,7 Prozent, hingegen lag der Wert der über 60 jährigen mit 22,3 Prozent leicht über dem Wiener Wert von 21,7 Prozent. Somit hat der Bezirk Landstraße im Vergleich zu den Wiener Durchschnittswerten eine eher „alte“ Bevölkerung. 46,9 Prozent der Einwohner sind Männer und 53,1 Prozent Frauen.<sup>16</sup>

Interessant ist der Zusammenhang zwischen dem sozioökonomischen und dem demographischen Status. Stadtgebiete mit einer relativen Dominanz der Oberschichten, weisen eine vergleichsweise alte Bevölkerung auf. Umgekehrt haben Stadtteile in denen statusniedrige Schichten dominieren, einen höheren Anteil an unter 15-Jährigen.<sup>17</sup>

Der dritte Faktor beschreibt die ethnische Struktur. Man zählte in Wien im Jahr 2001 rund 370.000 ausländische Staatsbürger bzw. Inländer mit Migrationshintergrund. Das macht fast ein Viertel der Wiener Wohnbevölkerung aus.<sup>18</sup> Der Anteil, der im 3. Bezirk lebenden Ausländer beträgt 21 Prozent und liegt damit über den Wiener Durchschnittswerten.<sup>19</sup> Dadurch dass die Mehrheit der nicht in Österreich geborenen Bürger ein relativ geringes Einkommen hat, können sie sich nur einen bestimmten Wohnungsstandard leisten. Es zeigt sich, dass Wohngebieten mit besonders vielen Substandardwohnungen, wie zum Beispiel das Gebiet um die Hainburgerstraße und das Fasanviertel, einen besonders hohen Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund haben. Somit kann man auch eine Verbindung zwischen der Wohnstruktur und dem ethnischen Faktor herstellen.<sup>20</sup>

Der physische Stadtraum ist neben dem sozioökonomischen, dem demographischen und dem ethnischen, ein weiterer Faktor um die sozialräumliche Struktur zu definieren. Er setzt sich zusammen aus dem Anteil der Wohnungen aus der Gründerzeit, dem Anteil der Gemeindewohnungen, dem Anteil der Neubauwohnungen und dem Anteil der Wohnungen der Kategorie C und D (sie beschreiben so genannte „Substandard Wohnungen“ die oft weder über eine automatische Heizung, noch über eine eingebaute Toilette verfügen).

Der Anteil der Neubauwohnungen hat eine wichtige Funktion, da man beobachtet hat, dass in Zählbezirken mit hohem Anteil von Neubauten, der Anteil der jungen Bevölkerung und der Familienhaushalte mit Kindern, hoch ist. Im Gegensatz dazu leben Arbeiter aus Ländern des ehemaligen Jugoslawiens und der Türkei, häufig in schlecht ausgestatteten Wohnungen aus

---

<sup>16</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 14

<sup>17</sup> FASSMANN/ HATZ 2004, S. 83

<sup>18</sup> FASSMANN/ HATZ 2004, S. 69

<sup>19</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 14

<sup>20</sup> HINTERMANN/ NEUSTÄTTER 2002, S. 141

der Gründerzeit bzw. in Wohnungen der Kategorie C und D.<sup>21</sup>

Man versucht durch Sanierung und Stadterneuerung die Anzahl der so genannten „Substandardwohnungen“ oder Wohnungen der Kategorie C und D zu verringern. 1991 waren es nur noch 10% (75.000 Wohnungen) während der Anteil 1981 noch 19% betrug.<sup>22</sup>

Nach dem Mikrozensus 1998 leben 60%, der in Wien lebenden türkischen Bevölkerung und rund 55% der Migranten aus dem ehemaligen Jugoslawien in einer Substandardwohnung.<sup>23</sup>

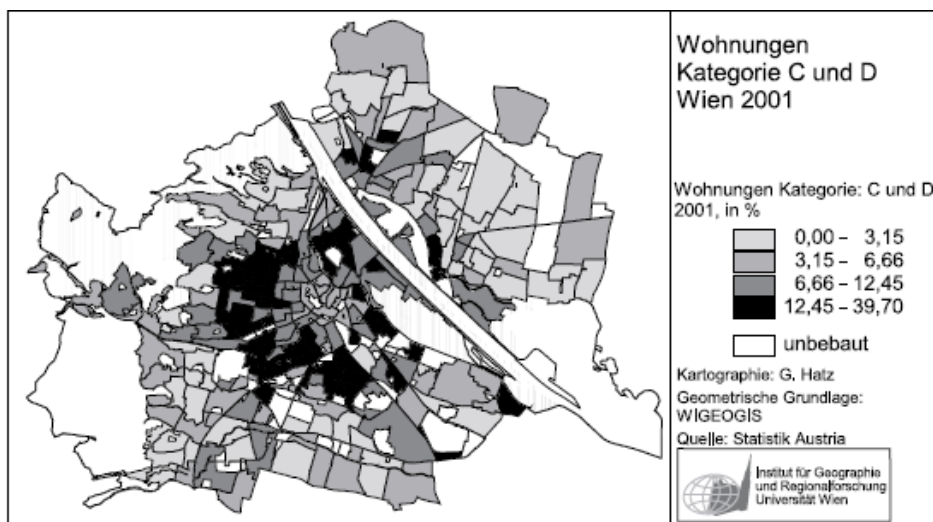


Abb.: 8

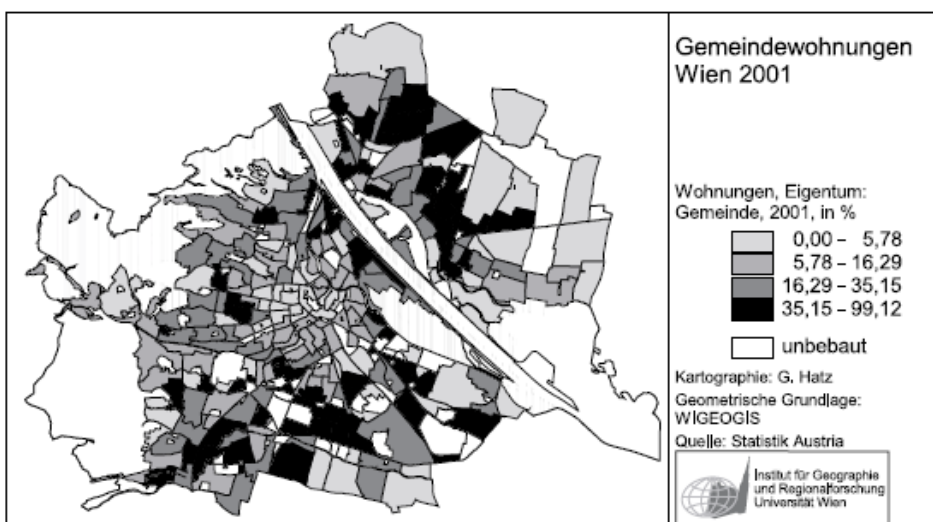


Abb.: 9

Die Abbildung 8 lässt erkennen, dass sich die meisten Wohnungen der Kategorie C und D im Viertel Erdberg befinden.

In der Abbildung 9 sieht man die wichtigsten Gemeindebaukomplexe des 3. Bezirks, den Rabenhof und den Wildganshof.

<sup>21</sup> FASSMANN/ HATZ 2004, S. 75

<sup>22</sup> FASSMANN/ HATZ 2002, S. 30-31

<sup>23</sup> HINTERMANN/ NEUSTÄTTER 2002, S. 141

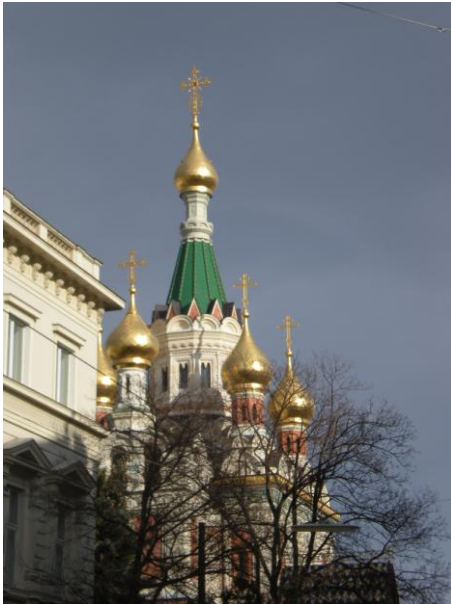


Abb.: 10



Abb.: 11



Abb.: 12

In der Abbildung 10, sieht man im Zentrum die Russisch-Orthodoxe Kathedrale zum heiligen St. Nikolaus, in der Reisnerstraße 45-47, links davon ein Teil der Fassade der Russischen Botschaft.

In der Abbildung 11 ist das Portal der Norwegischen Botschaft, die in einem alten Palais in der Reisnerstraße 55-57 untergebracht ist, zu sehen.

Abbildung 12 zeigt die Deutsche Botschaft, in der Metternichgasse 3.



Abb.: 13



Abb.: 14

Abbildung 13 zeigt ein Palais aus der Gründerzeit, in der Jaquingasse, mit aufwendigem Fassadenschmuck. Die große Toreinfahrt, der Erker und der repräsentative erste Stock sind kennzeichnend für einen herrschaftlichen Baustil. Der Neubau im Hintergrund hat bei gleicher Bauhöhe statt drei, sieben Geschoße.

Abbildung 14 zeigt hingegen eine typische „Zinnskaserne“, in der Mohsgasse 7. Die große Anzahl der Fenster, lässt auf viele kleine Wohnungen schließen, ebenso die Anzahl der Stockwerke im Vergleich zu der des Palais auf Abbildung 13 bei ungefähr gleicher Bauhöhe.

Abbildung 15 zeigt den Innenhof eines renovierten Gemeindebaus aus den 20er Jahren, in der Kuhngasse 6-8. Es handelt hier um einen typischen Sozialwohnbau der Zwischenkriegszeit mit luftigen, hellen Wohnungen, der im Vergleich zur Bebauungsdichte der Gründerzeit (bis zu 85% der Pazellen), eine lockere Hofbebauung mit eingepflanzten Grünflächen hat.



Abb.: 15

## 4. Sanierungsbestrebungen im „Roten Wien“

### 4.1. Der kommunale Wohnbau im „Roten Wien“

Nach dem Ersten Weltkrieg und dem Zerfall der Österreich-Ungarischen Monarchie verlor Wien seine zentrale Lage (man sprach auch vom „Wasserkopf“-Wien). Dies brachte viele wirtschaftliche Schwierigkeiten mit sich, da der für Wien typische Dienstleistungssektor zu groß dimensioniert war. Die Versorgungslage war schlecht, da Österreich viele wichtige wirtschaftliche Gebiete verloren hatte. Die Inflation stieg bis 1925 (Schillingwährung), die Produktion sank, und die Arbeitslosigkeit wuchs stark an.<sup>24</sup>

Ein weiteres Problem dieser Zeit war die Wohnungsnot und das Wohnungselend, das sich nach dem Krieg massiv verstärkte. Ein Grund für den Wohnungsmangel war, dass viele Deutschsprachige aus den Nachfolgestaaten, die zur Abwanderung genötigt waren, nach Wien zogen. Ein weiteres Problem war, dass die privatwirtschaftliche Wohnungsproduktion in den Kriegsjahren sehr stark zurückgegangen war.<sup>25</sup>

In der Gründerzeit hatte man meist den Wohnungsbau privat finanziert. Durch das Profitstreben der privaten Investoren sank in Folge die Wohnungsqualität und der Wohnungswert stark ab. Quantität und Tempo war oft wichtiger als Qualität. Mehrere, kleine und billig finanzierte Wohnungen versprachen mehr Profit aber der Mietzins sank trotz der schlechten Wohnqualität nicht. Ungefähr ein Viertel des Monatsgehalts eines einfachen Arbeiters wurde für den Mietzins ausgegeben. Die Wohnungen waren schlecht isoliert, die Wände waren oft feucht, die Zimmer schlecht beleuchtet, da die Fenster oft in einen kleinen, finsternen Innenhof gerichtet waren. Nur wenige hatten das Privileg in einer Wohnung zu wohnen, die über eine eigene Küche und ein eigenes Bad und WC verfügte. In den meisten Häusern gab es nur einen Wasserhahn im Hausflur, „Bassena“ (Anmerkung: heutige Kategorie C und D Wohnungen).<sup>26</sup>

Die Sozialdemokraten forderten in den 20er Jahren im Zuge ihres Wahlprogramms, eine Verbesserung der Wohnbauten in Wien. Ihre Schwerpunkte waren, eine Sozialpolitik (durch den Bau von Kindergärten, Pflegeheimen, Mutterberatungsstellen etc.), eine Gesundheitspolitik, eine Schulpolitik (durch den Bau und Ausbau von Schulgebäuden etc.), eine Kultur und Erziehungspolitik (neue Volksbibliotheken sollten gebaut werden, außerdem sollten kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Ausstellung für alle zugänglich gemacht werden), sowie eine Wohnbaupolitik, die das Ziel hatte jedem Arbeiter eine preisgünstige und

---

<sup>24</sup> LICHTENBERGER 1978, S. 15

<sup>25</sup> WEIHSMANN 1985, S. 15

<sup>26</sup> SEMERAD 2002, S. 93

qualitativ hochwertige Wohnung zur Verfügung zu stellen. Durch dieses Vorbild erhoffte sich die Sozialdemokratie über Wahlen auch im Bund die Mehrheit.

Am 1. Jänner 1922 trennte sich Wien von Niederösterreich ab und wurde ein eigenes Bundesland. Dies brachte große Vorteile für das „Rote Wien“, denn so konnte man neue Steuern einführen, die die Finanzierung der Gemeindebauten erst möglich machten.

Hugo Breitner entwickelte eine neue Finanzpolitik, deren Ziele unter anderen waren:

- eine sozial gerechte Wohnbausteuer was bedeutete, dass die großbürgerliche Schicht stärker und die Arbeiter und die kleinbürgerliche Schicht weniger besteuert wurden.
- Günstige Mietpreise
- die Einführung verschiedener Luxussteuern (auf Autos, Rennpferde, Zweitwohnungen etc.)
- Erlass der Mehrwertsteuer (als unsozial angesehene Massensteuer)
- Verzicht auf Profit bei den städtischen Betrieben und öffentlichen Unternehmungen <sup>27</sup>

Im Zeitraum von 1923 bis 1934 wurden von der Gemeinde insgesamt knapp über 60.000 Wohnungen errichtet. Das machte ein Viertel aller Wiener Wohnungen der damaligen Zeit (insbesondere 1933/34) aus.

Beendet wurde die Zeit des kommunalen Wohnbaus mit dem Ende der Ersten Republik und dem Beginn des Zweiten Weltkrieges. Erst in der Nachkriegszeit setzte man mit dem Bau von Gemeindewohnungen fort, jedoch nicht mit der Qualität und Ästhetik, der Bauten aus der Zwischenkriegszeit.<sup>28</sup>

In der Zeit des „Roten Wiens“ zwischen 1919 und 1934 entstanden auf der Landstraße zahlreiche Gemeindebauten und kommunale Wohnhausanlagen, wie z.B: der Rabenhof (früher Friedrich-Austerlitz-Hof), der Hanuschhof und der Wildganshof. Auch in Erdberg wurden in dieser Zeit acht große Gemeindebauten errichtet.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> WEIHSMANN 1985, S. 23-26

<sup>28</sup> FASSMANN/ HATZ 2002, S. 19

<sup>29</sup> Wiener Bezirkshandbücher – Landstraße 2002, S. 15

## 4.2. Der Rabenhof

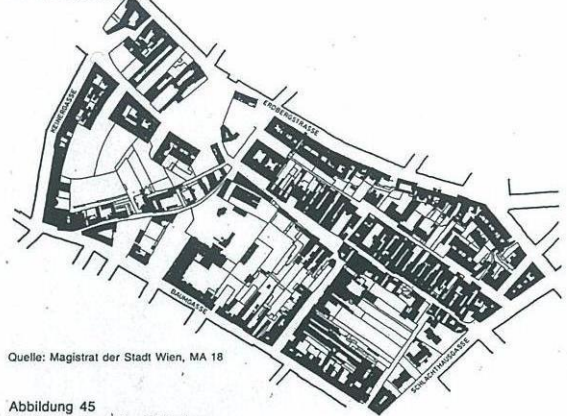
Im dritten Wiener Gemeindebezirk befinden sich mehr als 18 Bauten aus der Zeit des „Roten Wiens“. Einer der größten Gemeindewohnanlagen ist der Rabenhof, ehemals Friedrich Austerlitz – Hof, der zwischen Baumgasse, Hainburgerstraße, Rabengasse, Lustgasse, Kardinal-Nagl-Platz und Rüdengasse liegt.

Die Gemeinde Wien versuchte in den 20er Jahren möglichst viele Baugrundstücke in Alt – Erdberg zu kaufen um ein neues, funktionstüchtiges Wohngebiet entstehen zu lassen. Da dieses Wohngebiet jedoch von wichtigen Straßenzügen durchbrochen war, stellte der Bau des Rabenhofs eine städtebauliche und architektonische Herausforderung dar. Eine weitere Schwierigkeit war die Tatsache, dass man die alte Straßenstruktur beibehalten wollte. Besonders wichtig war, dass die Rabengasse als diagonaler Verbindungsstraße zwischen Erdbergerstraße und Landstraßer Hauptstraße bestehen blieb.<sup>30</sup> Die früheren schlecht gebauten, niedrigen und überalterten Gebäude wurden abgerissen und ihre Stelle wurde zwischen 1925 und 1928 der Rabenhof gebaut, wobei das Areal neu strukturiert und dichter bebaut wurde.<sup>31</sup>

In der Abbildung 16 ist der Lageplan des Rabenhofes mit seinen Begrenzungen Baumgasse, Hainburgerstraße, Rabengasse, Lustgasse, Kardinal-Nagl-Platz und Rüdengasse zu sehen. Auf der oberen Abbildung ist gut erkennbar, dass Alt-Erdberg bereits um 1900, also vor dem Bau des Rabenhofs, ein von vielen Straßen durchbrochenes und unterschiedlich dicht verbautes Gebiet war.

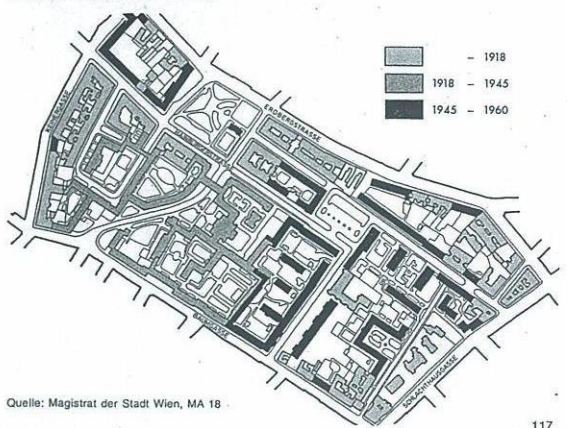
Erst durch den Bau des Rabenhofs und der Umstrukturierung in den 20er Jahren und durch die spätere Stadterneuerung in diesem Gebiet, erlangte dieses Areal sein heutiges Erscheinungsbild.

Abbildung 44  
Alt-Erdberg um 1900



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18

Abbildung 45  
Stadterneuerung in Alt-Erdberg



Quelle: Magistrat der Stadt Wien, MA 18

117

Abb.: 16

<sup>30</sup> WEIHSMANN 1985, S. 229

<sup>31</sup> KAINRATH 1979, S. 116



Abb.: 17



Abb.: 18

In der Abbildung 17 ist eines der Gebäude aus dem Rabenhof abgebildet. Anhand der Fotografie ist die großzügige Raumgestaltung, mit weiten Höfen, Spielplätzen und Grünanlagen zwischen den einzelnen Wohnkomplexen, gut zu erkennen.

In der Abbildung 18 sieht man deutlich, dass beim Bau des Rabenhofes die Straßenführung der Rabengasse beibehalten wurde.



Abb.: 19 / Detailansicht aus dem Rabenhof, mit einer für Gemeindebauten typischer Beschriftung (und im Originalzustand typischen Fenstern)



## 5. Entwicklungsachse U3 und ihr Ausgreifen in den 11. Bezirk

### 5.1. Entwicklungsachse U3

Einer der wichtigsten Planungsgrundsätze für den Ausbau des U-Bahn- Grundnetzes lautet *„Der Bau neuer, leistungsfähiger Linien beeinflusst die Stadtentwicklung – Erreichbarkeit und Bodennutzung sind ja voneinander abhängig. Es sind daher immer nur solche Linien und Linienabschnitte zu bauen, welche sich auf die Stadtentwicklung positiv auswirken“*<sup>32</sup>

Beim Bau der U-Bahn Linie U3 nahm man auf diesen Punkt Rücksicht, indem man die U-Bahn Trasse absichtlich nicht entlang der Landstraße, sondern etwas nördlicher, entlang der Hainburgerstraße in Richtung Erdberg legte. Ziel war es, dass diese Gebiete, durch die verbesserte Verkehrslage, eine Aufwertung erhielten und besser an das Standzentrum angebunden wurden.

Die U3 stellt eine wichtige West-Ost Verbindung für Wien dar, und ist praktisch mit allen wichtigen U-Bahn und Schnellbahnlinien verknüpft. Nach der Erweiterung der U3 im Osten führt die U3 nun durch Erdberg, bis nach Simmering. Durch den Bau der U3 gewannen die Gebiet entlang der U-Bahn-Trasse an Attraktivität, für den Wohn- und Bürobau. Von Erdberg führt die Trasse der U-Bahn Linie U3 zu den Gasometern. *„Diese Trassenführung hat gemeinsam mit der Umnutzung der Gasometer einen entscheidenden städtebaulichen Impuls gebracht.“*<sup>33</sup>

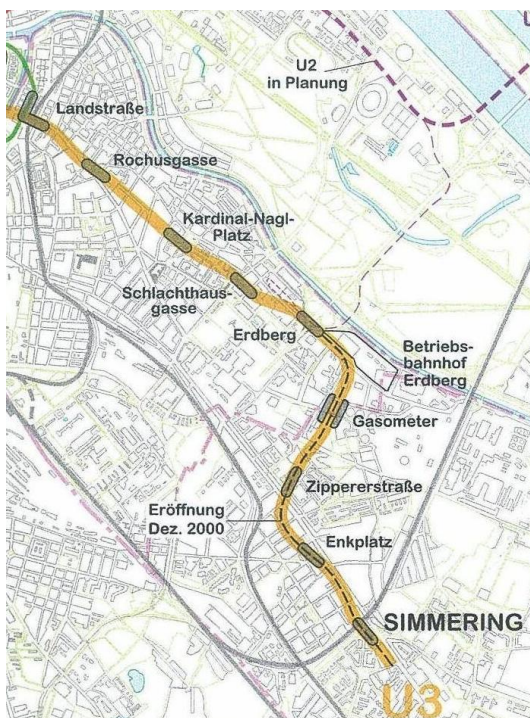


Abb.: 20 / Trassenführung und Stationen der Linie U3 im Bereich des 3. und 11. Bezirks

<sup>32</sup> DANNER/ WÜNSCHMANN 1978, S. 7

<sup>33</sup> STEINBAUER 2000, S. 191

## 5.2. Entwicklungsgebiet Erdberg/Erdberger- Mais und seine Aufwertung durch die U3

Die ehemalige Vorstadtgemeinde Erdberg zählt zu den ältesten Ansiedlungen Wiens.

Der Name Erdberg (früher oft mit dem Namen Erdburg, Erpurch, Ertpurch dokumentiert) stammt von einer Erdburg, einem Ringwall der im Frühmittelalter entstand. Heute vermutet man, dass sich diese Erdburg Zwischen Erdbergerstraße, Kardinal-Nagl Platz, Hainburgerstraße und Schlachthausgasse befunden hat.<sup>34</sup>

Ursprünglich lebten die Menschen in Erdberg vom Gemüse- Obst- und Weinanbau.

Bis zur Eingemeindung im Jahr 1850 war Erdberg eine selbstständige Gemeinde, die auch wichtig für die Versorgung Wiens war.

Das Gebiet „Erdberger Mais“ war ursprünglich ein Waldleck (mais = Jungholz) das von einer Schlinge der Donau umgeben war und so von Erdberg getrennt war. 1742 gelang es der Gemeinde Wien das Gelände des Erdberger Mais durch einen Grundtausch zu erwerben. Das Gebiet wurde vor der Donauregulierung regelmäßig überschwemmt. Danach trocknete das Flussbett aus und man begann Gemüsegärten anzubauen.<sup>35</sup>

Durch den Bau großer Gemeindewohnhausanlagen in der Zwischenkriegszeit verschwand allmählich der ländliche Charakter. Im zweiten Weltkrieg wurden große Teile Alt-Erdbergs zerstört, daher startete man nach dem Krieg eine Initiative die aus dem ländlichen Erdberg einen modernen Großstadtbezirksteil machen sollte. Die Generalsanierung Alt-Erdbergs durch die Gemeinde Wien erzielte beachtliche Ergebnisse.<sup>36</sup>

Seit 1957 bemüht sich die Gemeinde Wien die Grundstücke auf denen noch alte Dorfhäuser stehen aufzukaufen, um den Raum durch den Bau von Bürogebäude und Wohnhäuser wirtschaftlich besser zu nutzen.<sup>37</sup> Der Bau der U-Bahn Linie U3, modernisierte das Gebiet Erdberg und Erdberger Mais.<sup>38</sup>

Ziele der Stadtentwicklung im Bereich Erdberg sind eine leistungsfähige

Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, eine hochwertige Nutzung der Fläche zu erreichen (durch Projekte wie zum Beispiel der Umbau der Gasometer oder T-Mobile Headquarter etc.), die Gegend attraktiver zu gestalten und Erdberg über den Donaukanal an den Prater anzubinden.<sup>39</sup>

Es sind auch viele Projekte für das Gebiet Erdberger Mais geplant. Neben dem Bau neuer Wohnhäuser und Hotels sollen Dienstleistungseinrichtungen und Betriebe aus dem Bereich

---

<sup>34</sup> LEITNER/ HAMTIL 2006, S. 80

<sup>35</sup> KRETSCHMER 1992, S. 38

<sup>36</sup> KRETSCHMER 1992, S. 43

<sup>37</sup> LICHTENBERGER 1978, S. 184

<sup>38</sup> HAUER 2008, S. 47

<sup>39</sup> Entwicklungszonen Erdberger Mais: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/erdbergermais/strategieplan.htm>

der Forschung und Entwicklung angesiedelt werden um einen Anschluss an das neu entstandene Gasometerviertel im benachbarten 11. Bezirk herzustellen.<sup>40</sup>



Abb.: 21

Die Abbildung 21 zeigt die Leonhardgasse 23-25 um 1900. Im Vordergrund sieht man niedrige, ebenerdige Häuser mit dörflichem Charakter, während im Hintergrund typische Zinshäuser aus der Gründerzeit erkennbar sind. Die Fotografie zeigt deutlich den Übergang vom ländlichen Erdberg, zum städtischen Wohnungsbau der Gründerzeit mit ihrer vier bis fünf geschoßigen, dichten Verbauung (enge und dunkle Höfe). In der Regel waren diese privat als Kapitalanlage errichteten Bauten mit vielen „Zimmer-Küche-Bassena-Wohnungen“ ausgestattet.



Abb.: 22 / T-Mobile Headquarters als Beispiel für die neuen Bürogebäude in Erdberg

<sup>40</sup> Entwicklungszonen Erdberger Mais: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/erdbergermais/strategieplan.htm>

### 5.3. Ausgreifen der Entwicklungsachse U3 in den 11. Bezirk am Beispiel Gasometer

Die Linie U3 ist nicht nur ein sehr leistungsfähiges und wichtiges Verkehrsmittel für den 11. Bezirk, sie trägt auch maßgeblich zur städtebaulichen Entwicklung Simmerings bei.

Durch den Ausbau der U-Bahn Linie U3 wurde der 11. Bezirk Simmering an den 3. Bezirk Landstraße angebunden.

Das Gebiet um die Gasometer wurde besonders durch den Umbau der Gasometer, von 1999 – 2001, zu einem Geschäfts – und Freizeitzentrum aufgewertet und attraktiver gemacht.

Auch der Bau zahlreicher Bürogebäude und Wohnhäuser in unmittelbarer Nähe, verstärken die Entwicklung zu einem hochwertigen Gebiet. Das ehemalige Industriegebiet wird so zu einem Wohngebiet umgestaltet aber auch viele Betriebe aus dem Dienstleistungssektor lassen sich hier zunehmend nieder.<sup>41</sup>

Der Umbau der Gasometer soll als Impuls für weitere Projekte im Erdberger Mais und in den angrenzenden Gebiete dienen.<sup>42</sup> Auch im südlichen Gasometervorfeld werden zahlreiche Wohn- und Bürobauten fertig gestellt. Um dieses Gebiet an St. Marx anzuknüpfen soll auch das Zielgebiet Franzosengraben neu gestaltet werden.<sup>43</sup>



Abb.: 23 / Luftbild der umgebauten Gasometer mit umliegenden Büro- und Wohnhausanlagen

<sup>41</sup> Impulsprojekt Gasometer: [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

<sup>42</sup> DITTRICH/ HUTTER 2002, S. 132

<sup>43</sup> GRANER 2008, S. 39

## 6. Aktuelle Projekte der Stadtentwicklung Wien

Vorerst konzentrierte sich die Stadtentwicklung auf die Gebiete entlang des Donaukanals und auf die Gebiete in Richtung Osten (Erdberg bis Simmering). Durch den Bau der U-Bahn Linie U3 war ein großer Schritt zur Aufwertung dieser Gebiete getan. Der Anfang der Hainburgerstraße erhielt einerseits durch die U3, aber auch durch Ansiedlungen von Unternehmen (z.B.: Die Presse), dem Bau neuer Wohnhausanlagen mit breiten Höfen und dem Einkaufszentrum Landstraßer Galleria, einen cityähnlichen Charakter, der in Richtung Kardinal-Nagl-Platz jedoch wieder verschwindet.

Heute nimmt man die Gebiete in Richtung Süd-Westen in Angriff. Die geplanten Projekte zur Aufwertung des 3. Bezirks teilen sich in acht Zielgebiete: Aspanggründe- Eurogate, St. Marx, Arsenal, Neu- Erdberg, Franzosengraben, Gasometerumfeld, Südliches Gasometerumfeld, Gaswerkareal.

Es ist damit zu rechnen, dass nur eine Realisierung von Teilbereichen in unterschiedlichen Phasen möglich sein wird, da die Ausführung von der Nachfrage nach diesen Standorten und der Finanzierbarkeit der Infrastruktur abhängen wird.<sup>44</sup>

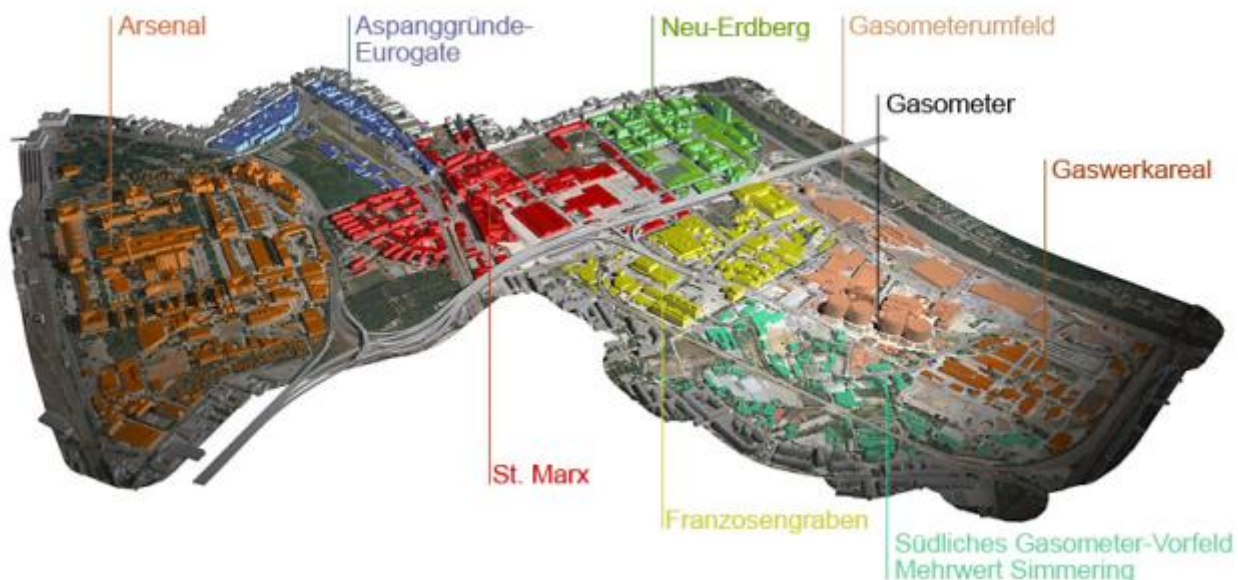


Abb.: 24 / Grafische Darstellung der Zielgebiete zur Aufwertung des 3. Bezirks

<sup>44</sup> Stadtentwicklungsplan 2005: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/zielgebiete/bahnhofwien.htm>

Eines der größten geplanten Projekte ist das Zielgebiet Bahnhof Wien Europa Mitte-Erdberger Mais. Auf dem Areal des heutigen Süd- Ostbahnhofes wird ein neuer Bahnhof errichtet, der Wien zu einem Knotenpunkt des transeuropäischen Schienenverkehrs machen soll. Zusätzlich wird auf dem Gelände des heutigen Frachtenbahnhofes ein neues Stadtviertel mit Wohnungen, Grünflächen, Schulen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten entstehen.<sup>45</sup>



Abb.: 25 / Modell des geplanten Bahnhofs Wien Europa Mitte

Auch in St. Marx beginnt man bereits mit der Umsetzung der, für dieses Gebiet vorgesehenen Projekte. Über die Nutzung der ehemaligen Fleischgroßmarkt und der sanierten Rinderhalle ist man sich noch nicht ganz einig.

Neben der „Vienna Film Commission“, großen TV-Studios und Radiosendern überlegt jetzt auch der ORF seinen Umzug nach St. Marx.<sup>46</sup>

Mit T-Mobile-Headquarter und Campus Vienna Bio Center soll das Zielgebiet St. Marx zu einem Technologie- und Forschungszentrum werden.<sup>47</sup>

Für die Aspanggründe gab es schon viele Projektideen. 2007 entschied man sich eine Passivhaussiedlung zu bauen die bis 2016 fertig gestellt werden soll. Diese Siedlung, Eurogate wird die größte Passivhaussiedlung Europas und es werden neben Wohnhäusern und einigen Sozialeinrichtungen auch Bürogebäude errichtet, die 5000 Arbeitsplätze bereitstellen werden. (siehe auch S. 38)

<sup>45</sup> Interview mit GROLL 2008, S. 41-42

<sup>46</sup> WEISER 2009, S. 9

<sup>47</sup> Interview mit OLECHOWSKI 2008, S. 38

## 7. Stadtentwicklungsgebiet Aspanggründe Vom historischen Rückblick bis hin zu aktuellen Projekten

Das Stadtentwicklungsgebiet Aspanggründe wird im Süden durch den Landstraßer Gürtel, im Osten durch die Landstraßer Hauptstraße, im Westen durch die Adolf Blamauergasse und im Norden durch die Aspangstraße begrenzt. Heute ist es eine ungenutzte freie Grünfläche, die jedoch viele geschichtliche Ereignisse in sich birgt.



Abb.: 26 / Luftaufnahme der Aspanggründe vom Osten aus gesehen

### 7.1. Römische Zivilstadt

Funde von Ausgrabungen belegen, dass im Gebiet des dritten Bezirks sich bereits keltische Stämme angesiedelt hatten bevor die Römer sich im Wiener Raum niederließen und Vindobona gründeten.

Donau und Rhein stellten die Grenzen des römischen Reichs zu dem Gebiet verschiedener germanischer Stämme, die über Jahrhunderte gefährliche Feinde der Römer waren, dar. Die Römer legten eine Kette von Befestigungen (der Limes) an. Entlang dieser Befestigungskette führte die Limesstraße. Im dritten Bezirk entspricht sie der heutigen Landstraßer Hauptstraße. Sie hatte die Funktion das Standlager Vindobona mit Carnuntum zu verbinden.<sup>48</sup>

Auch der Rennweg ist auf eine römische Ausfallsstraße zurückzuführen. Der Rennweg, der seinen Namen vermutlich von den Pferderennen die zwischen 1382 und 1534 hier stattfanden

---

<sup>48</sup> HAUER 2008, S. 5-9

bekam, war ursprünglich nur eine Art Saumpfad.<sup>49</sup>

Am Beginn des 1. Jahrhunderts n. Chr. entstand zwischen den heutigen Aspengründen und dem Arsenal die römische Zivilstadt, die sich später bis nach Simmering hin ausdehnte. Das Zentrum der Zivilstadt konnte bis heute nicht gefunden werden, möglicherweise auch deshalb nicht weil beim Bau des Belvederes und der Anlegung des Wiener Neustädter Kanals kein Interesse an römischen Ausgrabungen bestand und dabei viel zerstört wurde und verloren ging. Wie groß die Einwohnerzahl der Zivilstadt war, ist schwer zu sagen. Sie wird aber auf mindestens 10.000 Menschen geschätzt.

Einer der bedeutendsten Funde ist eine Statue des ägyptischen Propheten Chai-Hapi aus dem 12. Jahrhundert v. Chr. Die Statue wurde auf dem heutigen Gebiet der Aspengründe, beim Bau des Neustädter Kanals entdeckt.<sup>50</sup>



Abb.: 27 / Bronzezeitliches Grab, gefunden auf den Aspengründen

---

<sup>49</sup> ROSSA 1945, S. 387

<sup>50</sup> KRETSCHMER 2002, S. 60



## 7.2. Der Wiener Neustädter Kanal

Bereits Anfang des 18. Jahrhunderts plante Ingenieur Lothar von Vogemonte ein Kanalsystem das eine Verbindung zur Adria herstellen sollte. Da Geld für einen solchen Kanalbau fehlte, wurde die Idee vorerst nicht verwirklicht.

In den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts kam es zu einer Energiekrise in der Hauptstadt Wien. Holz und Kohle waren als Heizmaterial zunehmend knapper und teurer geworden, daher musste man diese Rohstoffe aus weiter entfernten Gebieten herbeischaffen, was aufwendig und kostspielig war. Holzkohle als Heizmittel konnte sich in der Bevölkerung nicht durchsetzen, deshalb suchte man einen Weg Kohle möglichst billig zu transportieren um es am Markt preiswert anbieten zu können.

Aus diesem Grund beschlossen die Eigentümer der „Wiener Neustädter Steinkohlegewerkschaft“, Bernhard von Tschoffen, Graf Apponyi und Joseph Reitter den alten Plan für den Bau eines Kanals von Schottwien und Ödenburg bis Wien wieder aufzugreifen.<sup>51</sup>

Das Vorhaben wurde 1794 von Kaiser Franz I, der finanzielle Unterstützung versprach, genehmigt. 1797 begann die Gewerkschaft die sich in „K.k priv. Steinkohlen- und Kanalbau A.G“ umbenannt hatte, in Guntramsdorf mit dem Bau des Kanals. Das Ziel war einen möglichst kostengünstigen Kanal zu bauen.<sup>52</sup>

Zunächst sollte der Kanal von Wien über Wiener Neustadt und Ödenburg bis Raab/Győr in Ungarn gebaut werden. In späterer Folge war geplant eine Verbindung bis zur Adria herzustellen. Durch das steigende staatliche Interesse an diesem Verkehrsweg ging 1802 der noch unvollendete Kanal in das Eigentum des Staates über. 1803 nahm man den Betrieb des Kanalabschnitts zwischen Wien und Wiener Neustadt auf, noch bevor die Strecke endgültig fertig gestellt war.

Bis 1810 erweiterte man den Kanal nur noch bis zur ungarischen Grenze. Die Gründe für den Stillstand des Kanalbaus waren der unterschätzte Kostenaufwand und Probleme bei der Grundeinlösung in Ungarn. Da Wiener Neustadt nun der Endpunkt geworden war wurde der Kanal bald „Wiener Neustädter Kanal“ genannt.

Aufgrund staatlicher Misswirtschaft, was Betrieb und Erhaltung betraf, gab man den Kanal an fünf verschiedene Pächter weiter. Erst unter den Pächtern konnte der Kanalbetrieb wirtschaftlichen Nutzen abwerfen und dem Staatshaushalt Gewinn bringen.

1871 wurde der Kanal an die „Erste Österreichische Schiffahrtcanal Actiengesellschaft“ verkauft die bald darauf die „Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft“ gründete und den Bau

---

<sup>51</sup> LANGE 2003, S. 7

<sup>52</sup> HAUER 2008, S. 78

einer Eisenbahn plante. 1879 wurde der Hafen Rennweg zugeschüttet und der Aspangbahnhof errichtet.

Der Kanal blieb jedoch in vielen Teilen neben dem Bahndamm der Aspangbahn erhalten. Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten nach dem Ersten Weltkrieg führten 1930 letztlich doch zur Trockenlegung des Wiener Streckenabschnitts. Im Zweiten Weltkrieg wurden Teile des Kanals bei Wiener Neustadt schwer beschädigt, dennoch wurde seine Auflassung vom Land Niederösterreich verhindert.

36 Kilometer des ursprünglich 63 Kilometer langen Kanals sind bis heute erhalten geblieben und dienen heute als Erholungsgebiet.<sup>53</sup>

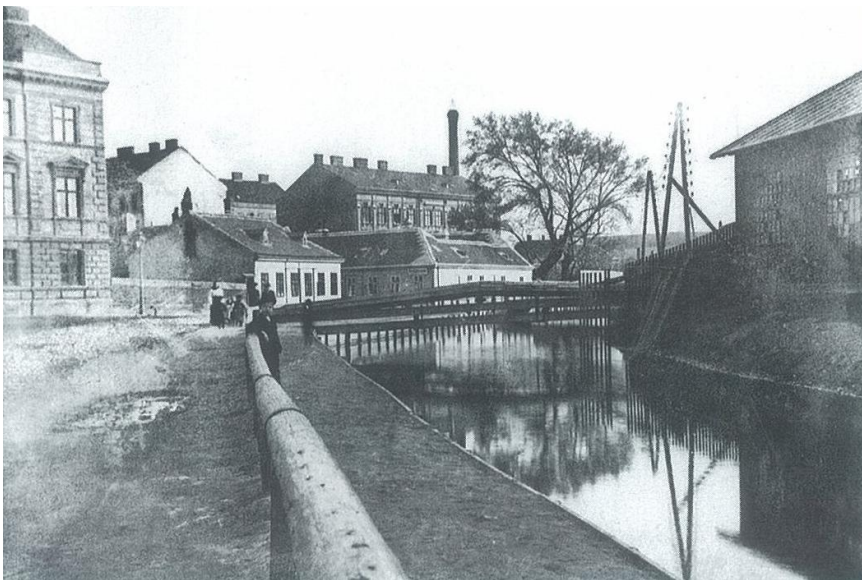


Abb.: 28

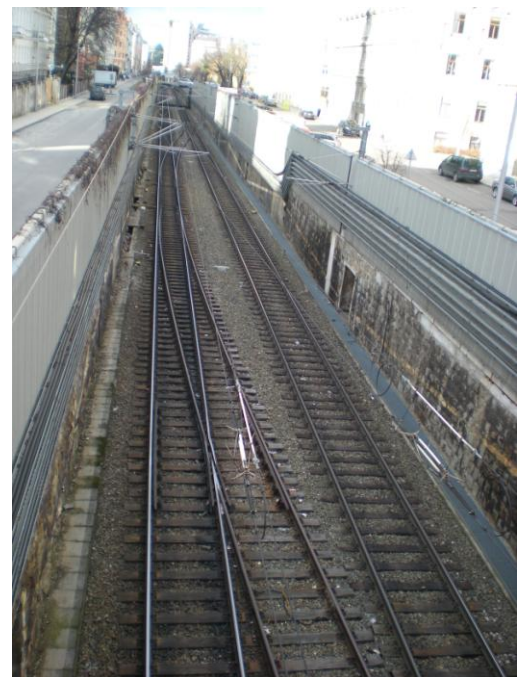


Abb.: 29

Die Abbildung 28 zeigt den Wiener Neustädter Kanal in Simmering bei der Rautenstrauchgasse im Bereich der Station Simmering der Aspangbahn, festgehalten um 1900.

In der Abbildung 29 ist das Gleis der Schnellbahn, mit Blick Richtung Bahnhof Wien Mitte, abgebildet. Diese Schnellbahntrasse wurde im ehemaligen Becken des Neustädter Kanals gebaut.

---

<sup>53</sup> LANGE 2003, S. 7-9

### 7.3. Der Aspangbahnhof

Am Beginn des 19. Jh. brach ein neues Zeitalter an, das geprägt war durch die Industrialisierung und neuer technischer Errungenschaften und Erfindungen, wie zum Beispiel dem Eisenbahnbau. Die Eisenbahn erwies sich als günstiges Verkehrs- und Transportmittel, daher begann man weltweit mit dem Bau von Eisenbahnlinien, die Gebiete besser miteinander verbinden sollten.

Auch in der Österreich-Ungarischen Monarchie plante man eine Bahnverbindung von Wien nach Saloniki, welche den Zweck haben sollte, einen verbesserten Handelsverkehr mit den Balkanstaaten bis nach Bagdad herzustellen.<sup>54</sup>

Da es aber 1873 zu einem großen Bankenzusammenbruch in Österreich kam, beschloss die Société de Belge de chemins de fer, welche sich zur Finanzierung bereit erklärt hatte, das Projekt einzuschränken und vorerst nur die Strecke Wien-Pitten-Aspang zu bauen. Am 27. Juni 1874 erhielt die Kanal AG die Bewilligung zum Bau der Aspangbahn. 1878 wurde die Schiffahrtskanal-AG in die „Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft“ umgewandelt, welche 1880 die k.k private Eisenbahn Wien-Aspang (EWA) als Tochtergesellschaft für den Bau gründeten.<sup>55</sup>

Ab 1879 wurde die Schifffahrt auf dem Neustädter Kanal eingestellt und das Wasser abgelassen. 1880/81 wurde das Hafengelände des Wiener Neustädter Kanals verbaut und an seine Stelle der Aspangbahnhof mit einem Aufnahmegebäude, nach den Entwürfen von Franz Gruber, Professor der Technischen Militärakademie errichtet.

Das Bahnhofsareal war etwa 8 Hektar groß. 1881 wurde zunächst die 42,5 Kilometer lange Strecke von Wien/Aspangbahnhof nach Felixdorf eröffnet. Im Laufe der Jahre wurde sie immer wieder erweitert bis nach Aspang.

Die Züge wurden neben dem Personenverkehr auch für den Güterverkehr genutzt und später wurde sogar ein eigener Frachtverkehr eingerichtet. Durch das Wachstum der Industrie im südlichen Raum Wiens stiegen der Personen- und Güterverkehr immer weiter an. Am Ende des 1. Weltkriegs wurde aber der Verkehr aufgrund der schlechten Wirtschaftslage stark eingeschränkt. Ab 1939 stieg der Güterverkehr durch den Ausbau der Industrie wieder an. Auf dem Aspangbahnhof haftet jedoch eine dunkle Vergangenheit. Während des 2. Weltkriegs wurden vom Aspangbahnhof aus Wiener Juden in Konzentrationslager deportiert.

Im Jahr 1938 wurde am 20. August die „Zentralstelle für jüdische Auswanderungen“ in Wien, unter der Leitung von Adolf Eichmann, gegründet. Die eigentliche Aufgabe der Zentralstelle

---

<sup>54</sup> KLETTER 2006, S. 27

<sup>55</sup> Aspanggründe: [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

war die Vertreibung und später auch die Deportation der in Wien lebenden Juden, zu planen und zu organisieren. Zur Deportation wurden Personenwaggons eingesetzt, später verwendete man auch Viehwaggons. Vom Wiener Aspangbahnhof wurden ungefähr 50.000 Juden deportiert und in Konzentrationslager gebracht (besonders nach Auschwitz und Theresienstadt), sogar noch in den letzten Kriegswochen bis April 1945. Viele starben schon während der Deportation.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm man den Betrieb der Aspangbahn wieder auf. Als jedoch die Schnellbahnstation Rennweg im Mai 1971 gebaut wurde, verlor der Aspangbahnhof seine Bedeutung und wurde im Juni/Juli desselben Jahres abgetragen. Die frühere Strecke der Aspangbahn wird heute zum Teil von der Flughafen- Schnellbahn S7 noch genutzt (sie verläuft jedoch schon seit einigen Jahren unterirdisch). Die Strecke zwischen Wiener Neustadt und Aspang wird jedoch bis heute als reguläre Eisenbahnverbindung genutzt.<sup>56</sup>



Abb.: 30 / Bahnhofstation Wien Aspangbahnhof

---

<sup>56</sup> KLETTER 2006, S. 89



Abb.: 31

Die Abbildung 31 zeigt den Aspangbahnhof und die Kreuzung der Gleise, links in Richtung Osten und rechts in südlicher Richtung. Es sind dieselben Strecken auf denen auch heute die Schnellbahnen Richtung Flughafen Wien Schwechat bzw. in Richtung Wiener Neustadt fahren. Auf der linken Seite sieht man den Beginn der Aspangstraße.

#### 7.4. Aufwertung der Aspanggründe – „Eurogate“

Die Aspanggründe werden seit dem Abbruch des Aspangbahnhofes im Jahr 1971, nicht mehr genutzt und sehen heute einer „G’stätt“ – der Wiener Ausdruck für städtebauliche Brachflächen- gleich. Nur wenige Spuren erinnern noch an den Bahnhof.

Seit vielen Jahren plant man daher die Verbauung der Aspanggründe. 1994 plante man ein neues Gebäude für die Maschinenbauakademie der TU Wien zu errichten, was aus Kostengründen in die Donau-City transferiert wurde. Dennoch baute man 1996 das Wasserbaulabor der Technischen Universität Wien, das bis heute noch dort angesiedelt ist<sup>57</sup>. 1999 wurde der Londoner Architekt Lord Norman Forster mit einem Masterplanungsentwurf für das Gebiet der Aspanggründe beauftragt. Dabei wurde ein besonderer Akzent auf möglichst viel Grünfläche gelegt und sogar ein kleiner Teich in der Mitte des Grundes war vorgesehen.<sup>58</sup> Aufgrund einiger Veränderungen was den Verkehrssektor betrifft, war das Projekt nicht vollständig durchführbar und so wurde ein neuer Entwurf entwickelt, der sich jedoch an dem Entwurf von Lord Norman Forster orientiert.

2004/05 fand ein städtebaulicher Ideenwettbewerb statt. Das Siegerprojekt war das Projekt von Architekt Dipl.- Ing. Albert Wimmer.

Auf dem Areal der Aspanggründe soll zwischen 2009 und 2016 die größte Passivhaussiedlung Europas entstehen. Das Projekt „Eurogate“ soll 1.600 bis 2.000 Wohnungen und Arbeitsplätze für ungefähr 5.000 Menschen bereitstellen.

Auch auf die Aspekte der Infrastruktur werden durch den Bau von Geschäften, Schulen, Kindergärten, Büros, Straßen etc. Wert gelegt.<sup>59</sup>

Stadtrat Michael Ludwig zeigt sich dem Projekt gegenüber sehr optimistisch: *„Eurogate ist ein Paradebeispiel des ökologischen Wiener Wohnbaus und belegt den effektiven Einsatz der Wohnbauförderung zur Schaffung neuer Stadtteile und moderner, aber dennoch erschwinglicher Wohnräume.“*

Durch die Schnellbahnlinie S7 (Schnellbahnstation St. Marx), die Schnellbahnstation Rennweg in unmittelbarer Nähe, sowie der Straßenbahnlinie 18, ist das Gebiet optimal an das Wiener Verkehrsnetz angebunden. Mit der geplanten Südverlängerung der U-Bahn Linie U2, vom Karlsplatz kommend, erhält die neue Siedlung dann noch eine eigene Station an der Kreuzung Rennweg/Landstraßer Hauptstraße.<sup>60</sup>

Auch mit dem Auto ist das Gebiet leicht zu erreichen, über die Abfahrt Landstraßer Gürtel der

---

<sup>57</sup> DANNHAUSER 1998

<sup>58</sup> Wiener Bezirksblatt-Landstraße 2006, S. 18

<sup>59</sup> Strukturplan Aspanggründe: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/aspanggruende/index.htm>

<sup>60</sup> SCHWEIGHOFER 2008, S. 40

Süd-Ost- Tangente A23.<sup>61</sup>

Im Zuge der Bebauung der Aspanggründe, soll auch ein Mahnmal für die Opfer des Faschismus, die im Zweiten Weltkrieg vom Aspangbahnhof aus in die Konzentrationslager deportiert wurden, errichtet werden.<sup>62</sup>



Abb.: 32

Die Abbildung 32 zeigt ein Modell der geplanten Passivhaussiedlung auf den Aspanggründen. Die Siedlung wird im Süden durch den Gürtel im Osten durch die Landstraßer Hauptstraße, im Norden durch die Aspangstraße und im Westen durch die Adolf Blamauergasse begrenzt.

---

<sup>61</sup> Bezirksjournal 1998, S. 30

<sup>62</sup> Wiener Bezirksblatt- Landstraße 2006, S. 18

## NACHWORT

Ich beende meine Fachbereichsarbeit mit dem geplanten Projekt „Eurogate“ das auf den Aspanggründen verwirklicht werden soll, da ich wie schon im Vorwort erwähnt, bei diesem Gebiet wohne und es daher für mich eine besondere Bedeutung hat.

Aufmerksam habe ich stets die wechselnden Entwürfe für die Bebauung der Aspanggründe verfolgt und ich bin gespannt welche Veränderungen im 3. Bezirk der jetzt beschlossene Bau der größten Passivhaussiedlung Europas „Eurogate“ bringen wird.

Derzeit sind die Aspanggründe eine mit Pflanzen verwachsene Brachfläche.

Obwohl dieses innerstädtische Biotop und die Aussicht auf das Arsenal, von meiner Terrasse aus, verschwinden werden, unterstütze ich dieses Projekt der Stadtentwicklung.

Eine Stadt ist ein lebendiger Organismus die einer ständigen Neuerung bedarf und daher werden auch in Zukunft viele städtebauliche Veränderungen in Wien notwendig sein.



Abb.: 33 / Blick über die Aspanggründe, im Hintergrund das Arsenal (von meiner Terrasse aus fotografiert)



# LITERATURVERZEICHNIS

## Schriftliche Quellen

- ARNOLD K.: Wiener Industrie Atlas. Wien, 1988
- CZEIKE F.: Historisches Lexikon Wien. Kremayr & Scheriau, Band 2, 1993
- DANNER W., WÜNSCHMANN P.: Der Aufbau- U-Bahn in Wien. Heft 1-3, 1978
- DITTRICH D., HUTTER M.: Recycling the City - Wien, Stadtgeographische Exkursionen. Ed. Hölzel GmbH, 2002
- FASSMANN H., HATZ G.: Wien- städtebauliche Entwicklung und planerische Probleme- Wien, Stadtgeographische Exkursionen. Verlag Ed. Hölzel GmbH, 2002
- FASSMANN H., HATZ G.: Fragmentierte Stadt – Sozialräumliche Struktur und Wandel in Wien 1991- 2001. Mitteilung der österreichischen geographischen Gesellschaft, Band 146, 2004
- HAUER K.: Kulturgeschichte des 3. Bezirks – Wien-Landstraße. 2008
- HAUER K.: Bezirksmuseum Landstraße – Nachrichten, 1993/2
- HINTERMANN C., NEUSTÄTTER S.: Die alten und die neuen Wienerinnen - Wien, Stadtgeographische Exkursionen. Ed. Hölzel GmbH, 2002
- KAINRATH W.: Stadterneuerung und Bodenordnung. 1979
- KINZ M.: Damals auf der Landstraße. Dachs Verlag, 1992
- KLETTER G.: Der Aspangbahnhof und die Wien-Saloniki Bahn. Sutton Verlag GmbH, 2006
- KRETSCHMER H.: Wiener Bezirkshandbücher 3. Bezirk- Landstraße, Pichler Verlag, 2002
- KRETSCHMER H.: 800 Jahre Erdberg- Kleinausstellung des Wiener Stadt -und Landesarchivs. GW Unterricht Nr. 46, 1992
- LANGE F.: Von Wien zur Adria – Der Wiener Neustädter Kanal. Sutton Verlag, 2003
- LEITNER C., HAMTIL K.: Landstraße- In alten Fotografien. Verlag Carl Ueberreuter, 2006
- LICHTENBERGER E.: Stadtgeographischer Führer Wien. Gebrüder Borntraeger, 1978
- ROSSA L.: Straßenlexikon von Wien. 1945
- SEMERAD S.: Stadtverfall und Stadterneuerung- Wien, Stadtgeographische Exkursionen. Ed. Hölzel GmbH, 2002
- STEINBACH J., HOLZHAUSER A., NEUDECKER K.: Historische Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet. Werkstattberichte der Stadtplanung Wien, Nr. 35, 2000

STEINBAUER G.: U-Bahn Bau in Wien. Keller Verlag Wien, 2000  
WEIHSMANN H.: Das Rote Wien. Promedia Druck und Verlagsges.m.b.H, 1985  
Wiener Bezirkshandbücher 3. Bezirk, „Landstraße“, Pichler Verlag, 2002  
Interview mit GRANER: Perspektiven. Heft 6\_7, 2008  
Interview mit GROLL F.: Perspektiven. Heft 6\_7, 2008  
Interview mit OLECHOWSKI M.: Perspektiven. Heft 6\_7, 2008  
Interview mit SCHWEIGHOFER R.: Perspektiven Heft 6\_7, 2008  
Bevölkerungsvorausschätzung 2000 bis 2030 – nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion.  
Stadtentwicklung Wien, 2002

## **Virtuelle Quellen**

Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, 2008:

<http://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraits08.pdf>

Stadtentwicklungsplan 2005:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/zielgebiete/bahnhofwien.htm>

Wohnbevölkerung und Bürgerzahl: <http://www.statistik.at/blickgem/vz1/g90301.pdf>

Entwicklungszonen Erdberger Mais, Aspanggründe, Arsenal:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/erdbergermais/strategieplan.htm>

Impulsprojekt Gasometer: [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

Strukturplan Aspanggründe:

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/aspanggruende/index.htm>

## **Zeitungsartikel**

DANNHAUSER C.: „Aspanggründe: Erst in zwei Jahren Widmung“, 5. September 1998

WEISER U.: „St. Marx: Live vom Schlachthof“, Die Presse 31. Jänner 2009

Bezirksjournal-Stadtjournal. Nr. 3, 1998

„Ein Mahnmal für die Opfer der Deportation“. Wiener Bezirksblatt-Landstraße, Ausgabe  
Februar 2006

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS:**

Abb.: 1 / Stadtplan von Wien

Abb.: 2 / Satellitenbild aus Google-Maps als screenshot kopiert

Abb.: 3 / Wiener Stadtplan aus dem Jahr 1891

Abb.: 4 / KINZ M.: Damals auf der Landstraße. Dachs Verlag, 1992, S. 48

Abb.: 5 / <http://gebietsbetreuungen.wien.at/gbdocs/gb03/images/stadtteile.jpg>

Abb.: 6 / [http://de.wikipedia.org/wiki/Landstra%C3%9Fe\\_\(Wien\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Landstra%C3%9Fe_(Wien))

Abb.: 7 / STEINBACH J., HOLZHAUSER A., NEUDECKER K.: Historische  
Sozialraumanalyse für das Wiener Stadtgebiet. Werkstattberichte der Stadtplanung  
Wien, Nr. 35, 2000, S. 34

Abb.: 8 / FASSMANN H., HATZ G.: Fragmentierte Stadt – Sozialräumliche Struktur und  
Wandel in Wien 1991- 2001. Mitteilung der österreichischen geographischen  
Gesellschaft, Band 146, 2004, S. 92

Abb.: 9 / FASSMANN H., HATZ G.: Fragmentierte Stadt – Sozialräumliche Struktur und  
Wandel in Wien 1991- 2001. Mitteilung der österreichischen geographischen  
Gesellschaft, Band 146, 2004, S. 92

Abb.: 10 / Eigene Aufnahme

Abb.: 11 / Eigene Aufnahme

Abb.: 12 / Eigene Aufnahme

Abb.: 13 Eigene Aufnahme

Abb.: 14 / Eigene Aufnahme

Abb.: 15 / Eigene Aufnahme

Abb.: 16 / KAINRATH W.: Stadterneuerung und Bodenordnung. 1979, S. 116

Abb.: 17 / Eigene Aufnahme

Abb.: 18 / Eigene Aufnahme

Abb.: 19 / Eigene Aufnahme

Abb.: 20 / STEINBAUER G.: U-Bahn Bau in Wien. Keller Verlag Wien, 2000, S. 189

Abb.: 21 / LEITNER C., HAMTIL K.: Landstraße- In alten Fotografien. Verlag Carl  
Ueberreuter, 2006, S. 86

Abb.: 22 / Eigene Aufnahme

Abb.: 23 / [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

Abb.: 24 / [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

Abb.: 25 / <http://www.ki3.at/ki3.php?art=468>

Abb.: 26 / [http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte\\_f.html](http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html)

Abb.: 27 / HAUER K.: Kulturgeschichte des 3. Bezirks – Wien-Landstraße. 2008, S.6

Abb.: 28 / KLETTER G.: Der Aspangbahnhof und die Wien-Saloniki Bahn. Sutton Verlag GmbH, 2006, S. 24

Abb.: 29 / Eigene Aufnahme

Abb.: 30 / KLETTER G.: Der Aspangbahnhof und die Wien-Saloniki Bahn. Sutton Verlag GmbH, 2006, S. 39

Abb.: 31 / KLETTER G.: Der Aspangbahnhof und die Wien-Saloniki Bahn. Sutton Verlag GmbH, 2006, S. 33

Abb.: 32 / <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/erdbergermais/images/aspang-2b-gr.gif>

Abb.: 33 / eigene Aufnahme

## Erklärung

Ich, Lena Mernyi, erkläre hiermit, dass ich für meine Arbeit keine anderen als die von mir angeführten Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wien, 12.2.2009,

ARBEITSPROTOKOLL  
FBA Lena Mernyi 8A 2008/09

- Juni 2008            Nach einer Exkursion im Wahlpflichtfach bespreche ich mit meinem GWK Lehrer mögliche Fragestellungen zur Stadtentwicklung im 3. Bezirk.  
Ich erstelle daraufhin einen ersten Gliederungsentwurf.
- September 2008    Ich bespreche mit meinem GWK-Lehrer, diesmal schon genauer Fragestellungen und Gliederungsvarianten.  
Wir grenzen die Thematik ein und ich mache Vorschläge mit welchen Materialien ich die Kapitel illustrieren will.
- Besuch des Bezirksmuseums Landstraße, in der Sechskrügelgasse.  
Ich bekomme dort Kontakt mit dem Kurator Herrn Hauer, der mir wertvolle Tipps anhand der dort ausgestellten Schauobjekte vermittelt.
- Erste Recherche in unserer Schulbibliothek  
und auf Webseiten der Stadtplanung Wien.  
Nach den GWK Stunden bespreche ich mit meinem Lehrer einige der aufgefundenen Materialien.
- Oktober 2008        Wir besprechen anhand eines Formblatts den Umgang mit Zitierregeln  
Ich sichte die bereits gesammelten Materialien, gliedere und strukturiere sie und treffe eine erste Auswahl.
- Ich gehe das erste Mal mit dem Fotoapparat durch den Bezirk  
und ergänze sie durch Google-Earth Aufnahmen.
- November 2008     Ich zeige meinem GWK-Lehrer einen ersten Kapitelentwurf  
den wir nach formalen Kriterien (Umgang mit Zitaten etc.) formal besprechen.  
In der autonomen Herbstferienwoche beschäftige ich mich intensiver mit der Ausarbeitung der ersten Varianten mehrerer Kapitel.
- Weitere Recherchen bei der Stadtplanung und im www.  
Ich zeige meinem Lehrer die bis jetzt fertig gestellten Kapitelteile und ergänze sie.
- Dezember 2008     Über die Weihnachtsferien versuche ich möglichst alle Kapitel in einer ersten Fassung fertig zu stellen.
- Jänner 2009        Ich mache einen zweiten Rundgang um die restlichen Fotos für meine Arbeit zu erstellen.  
Ich scanne die historischen Aufnahmen ein und diskutiere mit meinem Lehrer die Auswahl
- Februar 2009        In den Semesterferien stelle ich die Letztfassung der Arbeit her und gebe sie am 13. Februar ab.