

# Das östliche Österreich und benachbarte Regionen

Ein geographischer Exkursionsführer

Herausgegeben von  
Harald Hitz und Helmut Wohlschlägl

Die in diesem Buch enthaltenen topographischen Grundkarten und Stadtpläne wurden freundlicherweise vom Verlag Ed. Hölzel, A-1239 Wien, zur Verfügung gestellt.

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek:  
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Layout: ergott visual communication

ISBN 978-3-205-78447-0

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funk-sendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege, der Wieder-gabe im Internet und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2009 by Böhlau Verlag Ges.m.b.H. und Co.KG, Wien · Köln · Weimar  
<http://www.boehlau.at>  
<http://www.boehlau.de>

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier

Druck: Széchenyi István Druckerei GmbH, 9027 Győr

## 1.07 Die Erweiterung Wiens nördlich der Donau

Christian Sitte

### Thematische Schwerpunkte der Exkursion und Exkursionsroute

Die Exkursion vermittelt einen Überblick über die historische und aktuelle Stadtentwicklung des Teils von Wien nördlich der Donau. Im Mittelpunkt stehen die gegenwärtigen Nutzungsformen und der Wandel im gründerzeitlichen Brückenkopfgebiet des linken Donauufers, wo alte Industrie- und Verkehrsflächen ebenso wie die alten Arbeitermietshausviertel erneuert und überbaut wurden. Gezeigt werden Beispiele des kommunalen Wohnbaus des »Roten Wiens« der Zwischenkriegszeit und die Stadterweiterungen der Siebziger- und Achtzigerjahre, die zum Teil alte Marchfelddörfer über-wachsen. Ferner befassen wir uns mit der heutigen Dynamik entlang der alten Ausfallsstraße/Stadtentwicklungssachse »Brünnerstraße«, die über den Stadtrand hinaus ins Umland Niederösterreichs reicht, und beleuchten die Siedlungsdynamik an den Rändern des Bisambergs. Zum Abschluss wird in diesem traditionellen Weinbaugebiet ein Heuriger (= das dort vorherrschende typische Wiener Weinlokal) am Abhang des Bisambergs in Stammersdorf zum geselligen Ausklang und individueller »Nachbesprechung« mit Mög-lichkeit zum Abendessen besucht. Als Schlechtwetteroption kann ein Teil der Routenpunkte auch anhand der Ausstellungsmaterialien im Floridsdorfer Heimatmuseum, wo eine reichhaltige Kartensammlung und anderes mehr zur Verfügung steht, substitutiv beleuchtet werden.

Route: Wien (Wagramerstraße – Alte Donau – Kagran – Floridsdorf) – Brünnerstraße bis Hagenbrunn – Bisamberg – Wien-Stammersdorf – Wien (Karte: S. 62)

### 1. Übersicht zur Frage: Wien an oder neben der Donau?

Die Entwicklung der Stadt Wien in ihrem nördlichen und nordöstlichen Bereich wurde durch vier unterschiedliche, in der Folge kurz beleuchtete Einflüsse gestaltet:

- Durch die topographische Gegebenheit: Der Donaulauf hatte sich nach mehreren früher nordöstlicher gelegenen Varianten im Holo-zän mit seinem Flussbett letztlich in einem Durchbruch zwischen

Leopolds- und Bisamberg (mit 425 bzw. 358 m absoluter Höhe) festgelegt. Nach dem Durchfließen dieser »Wiener Pforte« (bei ca. 160 m Meereshöhe und Stromkilometer 1938) fächerte der Strom in der Ebene des Marchfeldes in eine rund 20 km lange und ca. 5 km breite Aulandschaft auf. Schon das Römerlager bzw. die Wurzeln der späteren Stadt Wien lagen auf der höher gelegenen so genannten »Stadtterrasse« (ca. auf 172 m beim Hohen Markt) und wurden damals vom Hauptarm – dem heutigen »Donaukanal« – am heutigen Straßenzug des Salzgries berührt. Im Laufe des Mittelalters verlegte die Donau jedoch ihre Hauptarme infolge von Hochwasserereignissen nach Norden (etwa in das Gebiet der heutigen »Alte Donau«).

- Ein zweiter, das heutige Stadtbild nachhaltig prägender Umstand waren die Versuche der Schiffbarhaltung dieses alten westlichsten »Wiener Arms« und – besonders in den letzten drei Jahrhunderten – die Bemühungen um einen Schutz vor den periodisch immer wieder auftretenden Katastrophenhochwässern. Auswertungen von Chroniken ergaben, dass über den Floridsdorfer Boden (linkes Donauufer) in 900 Jahren ungefähr 150 große Hochwässer geflutet sind, von denen über 50 besonders verheerend waren. Besserung brachte die 1. Donauregulierung 1870–1875, einen »totalen Hochwasserschutz« gewährleistete aber erst die 2. Donauregulierung 1974–1987 mit dem Entlastungsgerinne (»Neue Donau«), dem Bau der Donauiinsel und danach der Staustufe Wien.
- Die alte »Brückenkopfposition« von Floridsdorf am linken Uferand des Auengürtels (mit dem Ausgangspunkt der alten Manufakturstraßen Prager-, Brünner- bzw. Preßburgerstraße, später auch der Nordbahn) änderte sich auch nur unwesentlich, als dieser Siedlungsansatz 1904 gemeinsam mit anderen Dörfern (etwa Jedlese, Jedlersdorf, Leopoldau, Kagran, Hirschstetten, Stadlau, Aspern, Essling; 1910 auch Strebersdorf und Stammersdorf) der Stadt Wien als 21. Bezirk eingemeindet wurde. Anders aber als etwa bei der Donaustadt Budapest war Wien bei seinem Wachstum in der Gründerzeit trotzdem nicht an die Donau gerückt. Die Stadtgeographin ELISABETH LICHTENBERGER drückte diese Situation mit den Worten aus, dass die Stadt der Donau bis gegen Ende des 20. Jahrhunderts ihre Rückseite zuwendete.
- Ausschlaggebend dafür, als auch für die späteren städtebaulichen Anstrengungen, den Donaubereich doch in die Stadtlandschaft zu integrieren, waren eine Reihe von Großprojekten:

Die von der Donauregulierungskommission auf den rechtsufrigen (!), durch die Regulierung neu verfügbar gemachten Gründen (von 285 ha) geplante »Donaustadt« wurde entlang des Donaudurchstiches auf circa acht Kilometern aber von Bahngeländen, Lagerhäusern, Fabriksarealen und Ländelflächen (dem »Handelskai«) dominiert. Wichtig

erschienen für die damals letztlich ausgewählte Projektvariante neben der Hochwassersicherheit besonders der Gleiszugang für die im Praterbereich ausgerichtete Weltausstellung 1873 (als Erinnerung daran gibt es heute noch das »Riesenrad«). Die großzügigen Anlagen des Nord- und Nordwestbahnhofes mit den alten Kohlenrutschen und ihrer Funktion als »Einwanderungspforten« dominierten flächenmäßig dieses hochwassersicher gewordene Areal. Für Wohnnutzung blieb nur ab der »zweiten Reihe« hinter diesen Stadtstrukturelementen Platz.

Und am linken Donauufer verlief als Resultat der 1. Donauregulierung neben dem 280 m breiten Flussbett noch ein fast 500 m breites, vom städtebaulichen Maßstab her nicht bewältigbares brachliegendes »Überschwemmungsgebiet«. Nur in der Nähe der Reichsbrücke kam es, vis-a-vis des städtebaulich steckengebliebenen Mexikoplatzes mit seiner neoromanischen Kirche, am linken Ufer zur Bildung eines zweiten kleineren gründerzeitlichen Brückenkopfes beim Kaisermühlendamm.

Nach dem Ersten Weltkrieg und der Inflationszeit entstanden in einigen der freiliegenden Spekulationsflächen mehrere der großen Anlagen des kommunalen Wohnhausprogramms des »Roten Wiens« der 20er und 30er Jahre (Engelshof, Karl Seitz-Hof, Paul Speiser-Hof; Lassallehof, Goethehof); am damaligen Stadtrand in Kagran entstand die Gartenstadt »Freihofsiedlung«. Aber schon in der Kriegszeit 1918 gab es Planungen für eine zweite Donaustadt und ein zweites Entlastungsgerinne der Donau. Auch für ein »... hoch aufragendes Zentralgebäude für Handel und Industrie ... (wo) ein mächtiger Turm, den Donaublick weithin beherrschend ... die Baumassen dieses Gebäudes krönen (sollte)«, gab es schon Pläne. Im Zweiten Weltkrieg wurden alle Donaubrücken (bis auf die 1976 dann eingestürzte Reichsbrücke) gesprengt. Der 21. und der ab 1954 von ihm abgetrennte 22. Gemeindebezirk waren ein Jahrzehnt russische Besatzungszone.

Der Gedanke, die durch »wilde Siedlungstätigkeit« zum Teil verlumten Gebiete (»Brettldörfel« bzw. große, seit dem 19. Jahrhundert bestehende Deponieflächen) bei Kaisermühlen mit einem Projekt »Wiener internationale Gartenschau« 1964 (heute Donaupark und Donauturm) zu sanieren, erhielt durch die noch immer schlechten zentrumsausgerichteten Verkehrsverbindungen nur wenig Unterstützung: Bis zum Bau der U 1 (1982 Endstation Zentrum Kagran) gab es nur drei Straßenbahnlinien bis Kaisermühlen, Kagran und Stadlau mit Fahrtzeiten von ca. 45 Minuten vom Stadtzentrum aus – für Floridsdorf waren diese mit zwei Straßenbahnen und dem S-Bahnverkehr ab 1962 auf der Nordbahnstrecke nur unwesentlich besser. Die Stadterweiterung setzte dennoch am damaligen Stadtrand an, ließ aber den dazwischen liegenden Donaubereich mit seinem städtebaulichen Niemandsland weitgehend unberührt.

Die 2. Donauregulierung, die für das Projekt eines totalen Hochwasserschutzes mit dem Entlastungsgerinne (ab 1972 in 15jähriger Bauzeit mit 14.000 Kubikmeter/sec Durchflussleistung entstanden – die große Bewährung zeigte sich im Augusthochwasser 2002) ein – neben dem Wienerwald – zweites unverwechselbares Naherholungsgebiet von 21 km Länge für die Stadtbevölkerung aufschloss, schuf die Grundlagen für die weiteren

Schritte zu einer endgültigen städtebaulichen Integration des Donaubeereichs in die Stadtlandschaft.

Der Gedanke, gemeinsam mit Budapest die EXPO 1995 zu gestalten, brachte neue Impulse für die im Stadtentwicklungsplan (STEP 1994) ausgewiesene Entwicklungsachse Praterstraße-Lassallestraße-Reichsbrücke-Wagramerstraße-Kagran. Für diese Achse war schon die U-Bahnlinie U 1 gebaut worden und bestanden die UNO-City in Kaisermühlen (1973–1979) bzw. das künstlich geschaffene Bezirkszentrum für den 22. Bezirk mit dem »Donauzentrum« als einzelne Teile (letzteres hat als viertgrößtes Einkaufsgebiet ca. einen halb so großen Umsatz wie etwa die Innere Stadt oder die Mariahilferstraße). Die EXPO-Idee wurde zwar durch eine Volksabstimmung storniert, die städtebaulichen Intentionen jedoch weiter verfolgt. So wurden auf der durch die Überplattung der Donauuferautobahn (»Donau City«) bzw. durch die beginnende Sanierung des Nordwestbahnhofgeländes (mit 74 ha an der Lassallestraße) hochwertige Bauflächen gewonnen. Heute kann man an dieser zweiten, jüngeren Achse aus der Inneren Stadt über die Donau entlang der Wagramerstraße die städtebauliche Anbindung durch eine Vielzahl von tertiären Einrichtungen und Wohnbauten (Genossenschafts- bzw. Eigentumswohnungen) in vielgeschoßigen Baukörpern feststellen. Der hoch aufragende Brückenkopf bei Kaisermühlen dominiert die Wiener Skyline, genauso wie die Hochbauten der letzten Jahre etwas weiter nördlich bei der Floridsdorfer Brücke (202 m hoher Milleniumstower bei der U 6/S 45 und Floridotower in Wien XXI). Insgesamt spricht das Bebauungskonzept von ca. 24.000 neuen Wohnungen im Donaubeereich. Dazwischen liegen hochintensiv genutzte Freizeiteinrichtungen: neben dem Prater besonders die »Copa Cagrana« (auf der alljährlich das Event Donauinselfest stattfindet), die »Alte Donau« und drei entlang der Entwicklungsachse aufgereichte



Abb. 1: Teil der UNO-City (Foto: Harald STANEK, 2009)



Abb. 2: Teil der Donaacity (Foto: Wernher KRAKER, 2009)

Multiplex-Cine-Center. Diese endete zunächst beim künstlich geschaffenen Bezirksmittelpunkt Donauzentrum, ist aber durch die vor einigen Jahren fertig gestellte Verlängerung der U 1 von Kagran bis an den nördlichen Stadtrand (mit Anschluss an die S-Bahn bei der Großfeldsiedlung) weiter aufgewertet worden, was sich in reger Bautätigkeit spiegelte.

Ergänzend erfolgt der Ausbau der U 2 als eine dritte Verkehrsachse vom Zentrum durch den nördlichen 2. Bezirk weiter über den Praterstern zum Prater-Stadion (wo die U-Bahnstation 2008 zur Fußball-EM fertig gestellt wurde) mit in den nächsten Jahren fertig zu stellender Donauquerung (Marina Wien) und Weiterführung bis in die Entwicklungsgebiete Stadlau/Aspern (projektiert bis ins zweite Jahrzehnt unseres Jahrhunderts). Dadurch werden sich weitere Impulse ergeben, sowohl für diese Gegend, als auch für die in Richtung Lobau donauabwärts bzw. östlich beim alten Flugfeld Aspern sich stark entwickelnden Wachstumsgebiete des 22. Bezirkes »Donaustadt«.

## 2. Floridsdorf – ein Stadtgebiet im Wandel der Zeit:

Am linken periodisch hochwasserbedrohten Donauufer gab es lange Zeit nur kleine Angerdörfer in einer ländlichen Umgebung. Als Fähren den zunehmenden Verkehr nicht mehr bewältigen konnten, wurde nach den Hussitenkriegen 1439 eine erste Brückenverbindung über die verschiedenen

Arme und Inseln des Stromes gebaut. Flusslaufverlegungen nach Hochwässern erzwangen mehrmals Verlegungen der Brücken. Nach der für die Stadtentwicklung Wiens auch sonst noch bedeutenden 2. Türkenbelagerung (1683) ging der Weg über die Donau, wie seine Vorläufer vom Roten Turm (heute Schwedenplatz) aus, über den Wiener Arm zum Tabor (einer Erdbefestigung) und dann über die beiden Hauptarme Fahnenstangen- bzw. Kaiserwasser in der Gegend der auch heute noch bestehenden Floridsdorfer Brücke/Wasserpark ans linke Ufer, wo »am Spitz« sich die Wege teilten.

Der Ausbau des alten Brückenkopfes erfolgte 1786 nach dem sogenannten »Robotabolitionsdekret« Josefs II., das die zu den Herrschaften gehörenden Grundflächen der Meierhöfe aufteilte und den Untertanen volle Eigentumsrechte an ihren Häusern und Feldern ermöglichte. Das Stift Klosterneuburg unter Propst Floridus Leeb parzellierte 30 Grundstücke in der »Haidshüttau« entlang der heutigen Schloßhoferstraße und östlich der Brünnerstraße (»Floridsdorf«). Dieses Gebiet war vorher von den (dagegen protestierenden) Leopoldauern als Weidegebiet genutzt worden. Der neue Ort entwickelte sich verhältnismäßig rasch, wozu später die Schiffswerft der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Verkehrsgunst beitrugen.

»Am Spitz« war die wichtige Gabelung der Wege nach Böhmen (etwa 300 km bis Prag), nach Mähren (ca. 130 km nach Brünn), und durch den Jedlersdorfer Anger führte die Poststraße nach Pressburg (als »Schloßhoferstrasse«, weil bis weit in das 19. Jahrhundert außer beim Tabor in Wien keine weiteren Donaubrücken bestanden). In den 1730er-Jahren wurden diese alten Verbindungen als »Commercial-Straßen« ausgebaut. Entsprechend der damaligen Fahrleistungen entstanden cirka alle 12 km Dörfer mit Rastmöglichkeiten. Die Neutrassierungen führten zunächst an den alten Orten (wie Stammersdorf, Jedleseesee) vorbei, beeinflussten aber deren weitere Siedlungsentwicklung in Richtung der neuen, befestigten Straßen. Um 1870 passierten rund eine Million Fuhrwerke die Große Taborbrücke – womit täglich 2.000 bis 3.000 Fahrzeuge über den »Floridsdorfer Spitz« fahren.

Die erste Eisenbahnlinie Österreichs erreichte nach zweijähriger Bauzeit von dort aus 1839 Brünn. Sie sollte die reichen Kohlschätze des mährischen Beckens über Wien an die Donau und weiter über die Südbahn (Industriegebiet der Obersteiermark) bis nach Triest bringen. 1870 wurde mit der Nordwestbahn eine zweite wichtige Bahnlinie eröffnet. Der Bau der Bahn machte Floridsdorf zum Industriestandort. Werkstätten und andere Großbetriebe bildeten einen alten gründerzeitlichen Industriegürtel: Lokomotiv- und Waggonbaufabriken, die Lohnerwerke (Fahrzeuge – 1970 an Bombadier-Rotax verkauft). 1856 gründeten die Prager Industriellen Breitfeld und Evens eine Kesselschmiede und Maschinenfabrik, die später in die Floridsdorfer Mineralölfabrik umgebaut wurden (1924 von Shell gekauft und vermutlich bis zu ihrer Schließung 1970 die älteste Raffinerie Europas); weiters Gaswerke, oder ab 1898 die Kabelfertigung von Siemens & Halske (am damaligen Stadtrand), die später mit den Schuckert-Werken fusionierte

(heute ist dies einer der drei Hauptstandorte der Siemens AG Österreich mit Sitz der Generaldirektion und ca. 3700 Mitarbeitern im Bereich Automatisierungs-, Verkehrstechnik und weiterhin Kabelstandort – OEKW), ferner ab 1904 die AEG (die 1992 ein Technologiezentrum in Floridsdorf eröffnete).

Der Arbeiterbezirk erfuhr in der Zwischen- und Nachkriegszeit den Ausbau von großen Gemeindewohnhausanlagen. Ende der 1960er und in den Siebzigerjahren entstanden aber auch außerhalb des nun von der Stadt überwucherten alten Marchfelddörferringes (wozu etwa die Angerdörfer Kagran oder Leopoldau gehörten) und des alten Industriegürtels eine Reihe von kommunalen Satellitensiedlungen »auf der grünen Wiese« (etwa die Großfeldsiedlung bei Leopoldau mit 27.000 Bewohnern). Die heutige Bau-tätigkeit erstreckt sich hauptsächlich entlang der Brünnerstraße. Der Donauwasser in die Ebene östlich von Wien leitende Marchfeldkanal ist ein markantes Grünband im Bezirk geworden. Im Industriebereich ist eine Abwanderung feststellbar – der bevorzugte Industriestandort liegt heute im Süden Wiens.

Probleme wirft noch immer der hohe »Auspendleranteil« über die Donaubrücken auf. Staumeldungen auf der Nordbrücke oder der Südosttangente sind alltägliche Radiomeldungen im Wiener Morgen- und Spätnachmittagsprogramm. Tertiäre Dienste sollen daher verstärkt angesiedelt werden. Eine Aufwertung der Einzelhandelsstrukturen im Zentrum Floridsdorf und durch die Shopping City Nord an der Brünnerstraße erfolgt derzeit bereits. Nicht nur die neuen Bürohochhäuser, auch die Auslagerung von universitären Einrichtungen wie des Institutsgebäudes der Betriebswirtschaften der Sozialwirtschaftlichen Fakultät der Universität Wien an der Brünnerstraße sowie die ausgelagerte Veterinärmedizinische Universität im Übergangsbereich zu Kagran an der Donaufelderstraße geben Transdanubien neue Akzente.

Der Rand des Bezirkes im Norden wird mit den Hängen des Bisamberges mit seinen Heurigenorten (Stammersdorf, Strebersdorf, Bisamberg) abgeschlossen. Oberhalb von Stammersdorf konnten Reste eines urgeschichtlichen Walls nachgewiesen werden. Das in sich geschlossene Angerdorf war im Mittelalter und früher Neuzeit von Verteidigungsgräben (unter anderem einem der östlichsten Donauarme) umgeben. Es hatte eine wechselhafte Siedlungsgeschichte mit abwechselnden Verheerungen durch Hochwässer, Kriege, Brände und Epidemien. Am 27. 12. 1805 trafen einander am »Rendezvousberg« Erzherzog Karl und Napoleon, 1866 und 1914 (und wiederum 1944) wurden die Höhen am Bisamberg zum Schutze Wiens befestigt. Seit 1886 bestand die von der Augartenbrücke/Ring herausführende private Dampftramway. Nachdem diese von der Gemeinde Wien gekauft worden war, befuhr 1910 zum ersten Mal eine elektrische Straßenbahn die Linie. Seit 1932 steht am Bisamberg auch eine Sendeanlage. Stammersdorf hat – so sagt man – ein trauriges und ein lustiges Ortsende: Im Osten liegt der Floridsdorfer Zentralfriedhof, im Westen und entlang der Hagenbrunnerstraße liegen die Heurigen mit der in den Löshohlweg hineingebauten alten Kellergasse. Der Ortskern ist heute auf Grund seines Gesamtbildes als

Schutzzone ausgewiesen. Auch diese bisher eher im verkehrsmäßigen Abseits gelegenen Stadtgebiete sollen zunächst durch eine Schnellstraßenbahn, später durch eine Verlängerung der zur Zeit im Zentrum von Floridsdorf am Franz Jonasplatz/S-Bahn endenden U 6 schneller und besser an die Kernstadt angebunden werden.

Die Brünner Straße quert zum einen die übergeordnete Grünverbindung im Zuge des Marchfeldkanals, zum anderen passiert sie an der Stadtgrenze die für die Stadt und Region bedeutenden Landschaftsräume Bisamberg und Rendezvousberg. Mit der Realisierung des Stadterweiterungsgebietes Brünner Straße (nördlich und südlich des Marchfeldkanals) in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden die großen Flächenreserven entlang dieser Siedlungsachse konsumiert. Ausständig ist nur eine Arrondierung des bestehenden Siedlungsgebietes auf kleineren Teilflächen, zum Beispiel im Bereich Heeresspital, beim Orasteig, beim ehemaligen Landesbahnhof Stammersdorf und nördlich der Marinonigasse. Auf diesen Flächen ist vorwiegend Wohnbau mittlerer Dichte in Verbindung mit privatem Grünraum vorgesehen.

Auch außerhalb der Stadtgrenzen siedelten sich in den letzten Jahren kommerzielle Einrichtungen des Einzelhandels entlang der Brünnerstraße stetig an und greifen somit deutlich ins Stadtumland hinaus.

### Literatur

CZEIKE, F. (1992 ff.): Historisches Lexikon Wien in fünf Bänden. Wien.

HINKEL, R. (1994): Wien XXI. Floridsdorf – das Heimatbuch. Wien.

Perspektiven. Zeitschrift für Stadtentwicklung. Verschiedene Hefte; u. a. 6/7–1991 (Die neue Donaustadt). Wien.

Stadtentwicklung Wien (2001): Wien – Donauraum. Magistratsabteilung 21. Wien.

Stadtentwicklung Wien (1998): Leitprogramm Entwicklungskonzept Floridsdorf. Wien.

Stadtplanung Wien (2000): Wien Städtebau – der Stand der Dinge. Wien. Aktuelle Planung & Projekte unter [www.magwien.gv.at/index/stadtentwicklung.htm](http://www.magwien.gv.at/index/stadtentwicklung.htm) bzw.: .../stadtentwicklung/02/01.htm

Zur Exkursion besteht eine ergänzende Webseite mit weiteren Karten und Unterlagen. Links unter der Internetadresse <http://homepage.univie.ac.at/Christian.Sitte/Exkursion-Geographentag09-WiennoerdlichderDonau.htm>

### Autor

Univ.-Lektor Mag. Dr. Christian Sitte  
A-1010 Wien, Freyung 6/4/9  
E-Mail: [christian.sitte@univie.ac.at](mailto:christian.sitte@univie.ac.at)

## Inhalt

Vorwort . . . . .	9
<b>1. Das engere Umland</b>	
1.01 Zwischen Gebietsschutz und suburbaner Überprägung Der Wienerwald und die Thermenlinie Robert Musil . . . . .	13
1.02 Wiener Raum und Wienerwald Landschaftsdynamik, Klima und Naturgefahren Birgit Terhorst, Bodo Damm und Franz Holawe . . . . .	27
1.03 Das Südliche Wiener Becken Entstehung und Transformation eines alten Industrieraumes Wolfgang Schwarz . . . . .	35
1.04 LEADER-Region Triestingtal Strukturwandel einer alten Industriegasse Ludwig Hansen . . . . .	51
1.05 Die grüne Mitte der »Twin City«-Region Wien – Bratislava Andreas Hacker . . . . .	63
1.06 Nationalpark Donau-Auen Archäologiepark Carnuntum Rudolf Streihammer . . . . .	71
1.07 Die Erweiterung Wiens nördlich der Donau Christian Sitte . . . . .	77
1.08 Wasserhaushalt und landwirtschaftliche Nutzung im Marchfeld Josef Eitzinger, Gerhard Kubu und Franz Holawe . . . . .	85
1.09 Landschaftsgenese, Paläoböden und Lössprofile des östlichen Niederösterreich Robert Peticzka . . . . .	93