

**Zeitschrift:** Werk, Bauen + Wohnen  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 100 (2013)  
**Heft:** 7-8: Wien = Vienne = Vienna

**Artikel:** Stadtsehnsucht  
**Autor:** Krammer, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-515095>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

brachte Karl Brunner, der ab 1948, nach 20 Jahren Planungstätigkeit in Lateinamerika, für drei Jahre die Wiener Stadtplanung leitete. Vom aufkommenden Individualverkehr geprägt, favorisierte sein 1951 präsentierte Konzept den nördlichen Stadtrand Wiens als Standort für zwei Trabantenstädte. Stadtautobahnen und die Verlängerung der Stadtbahn sollten die beiden neuen Städte sowie bereits bestehende Siedlungskerne mit der Kernstadt verbinden.

Gegensätzlich zu diesen radikal in die bestehende Struktur eingreifenden Planungen flossen Brunners Erfahrungen aus Lateinamerika in Überlegungen zu städtebaulichen und organisatorischen Reformen wilder und verwilderter Siedlungen am Stadtrand

**Roland Rainer erkannte schon früh die versteckten Qualitäten des Donau-Überschwemmungsgebiets als Naherholungsraum.**

ein. Seine Vorschläge zur Umgestaltung von Kleinhaus- und Kleingartensiedlungen wurden anhand von transdanubischen Beispielen illustriert. Sie umfassten Themen wie Verdichtung, Beschaffung von Grundflächen für öffentliche Zwecke, infrastrukturelle Erschliessung und Landschaftsschutz.

Roland Rainer folgte von 1958–62 Brunner als Stadtplaner von Wien. Die von ihm schon während des Kriegs zusammen mit Johannes Göderitz und Hubert Hoffmann entworfene Idee einer «gegliederten und aufgelockerten Stadt» prägte sein 1961 präsentiertes Planungskonzept für Wien. Die geforderte Auflockerung der Kernstadt würde durch Stadterweiterung, Dezentralisierung und planmässigen Aus- und Neubau der nördlich der Donau gelegenen Bezirkszentren erfolgen. Konkrete Bebauungsvorschläge veranschaulichten das Konzept. Vorausschauend waren Rainers Überlegungen zur Entwicklung einer Donauinsel; er erkannte die versteckten Qualitäten des Überschwemmungsgebiets als Naherholungsraum, die bei der Verbesserung des Hochwasserschutzes nicht gefährdet werden sollten. Seit Anfang der 1960er Jahre sind es vor allem Rainers Vorschläge, die die reale Entwicklung nordöstlich der Donau beeinflusst haben. Erst 1976 startete die Ausarbeitung eines neuen Stadtentwicklungskonzepts (STEP), und 23 Jahre nach Rainers Plan lag mit dem STEP 1984 schliesslich ein neues gesamtstädtisches Konzept vor. Weitere sollten 1994 und 2005 und nun 2014 folgen. —

## Stadtsehnsucht

André Krammer

In «Transdanubien», in jenen weitläufigen Wiener Gemeindebezirken nördlich der Donau, lebt man entrückt von der City und den restlichen Bezirken und doch im langen Schatten der Stadt jenseits des Flusses. Transdanubien ist eine historisch gewachsene Randzone, eine Peripherie mit Eigenschaften. Die Vergangenheit ist gegenwärtig, ohne museal gepflegt zu werden. Die qualitätsvollen öffentlichen Räume, die der historischen Arbeiterkultur des Roten Wien entstammen, sind auch heute noch vital. Freibäder, Donaupromenaden und Parkanlagen sind wie die jüngere Donauinsel grosszügige Narrative einer einzigartigen Freizeitkultur. Die Langsamkeit der Stadtentwicklung, die den Wiener Nordosten charakterisierte, hat den Fortbestand sensibler räumlicher und sozialer Milieus erlaubt.

Und doch haben die Gesetzmässigkeiten der «generic city» erste Spuren und Verwerfungen im Archipel Transdanubien hinterlassen. Auch hier sind monofunktionale Cluster entstanden, spezialisierte Zonen für Wohnen, Arbeiten und Einkaufen,

**Ein Gespenst geht um in Transdanubien – das Gespenst der Urbanität. Stadtfragmente wie die Donau City suchen sich in der Gesamtstadt zu behaupten.**

die heutige Stadtlandschaften oft dominieren. Viele «Cities» und «Zentren» verweisen auf eine unerfüllte Sehnsucht: Donau City, UNO City, Compact City, Donauzentrum, Frauen Werk Stadt, Erzherzog-Karl-Stadt, Seestadt Aspern, die künftige Siemens City ... Ein Gespenst geht um in Transdanubien – das Gespenst der Urbanität. Es sind Stadtfragmente wie die Donau City, die sich in der Gesamtstadt zu behaupten suchen und ihre räumliche Beziehung zur unmittelbaren Umgebung gleichzeitig vernachlässigen. Der Rückgriff auf die

«City» muss nostalgisch erscheinen. Urbanität ist unter den Bedingungen gegenwärtiger ökonomischer Zwänge schwer planbar, aber leicht zerstörbar. Die umgekehrte Blickrichtung auf die lokale, sehr lebendige Alltagskultur nördlich der Donau ist lohnender. Vielleicht bräuchte es auch einen neuen Typus des Flaneurs, der durch die vielfältigen Ambiente und «Terrain vagues» Transdanubiens streift und die sichtbaren und unsichtbaren (Raum-)Erzählungen sammelt und archiviert, um künftige Brückenschläge zu erlauben. Vorgemacht hat das der österreichische Schriftsteller Peter Handke. Er hat in seinen Texten den Weg «vom Zentrum zu den Rändern» zurückgelegt und die zentralen Schauplätze des klassischen Grossstadtrömans durch Beschreibungen

städtischer Randzonen erweitert. In «Mein Jahr in der Niemandsbucht» aus dem Jahr 1994 streift das Alter Ego des Autors durch die Vorstädte von Paris. Der Eiffelturm ist nur noch Bezugspunkt in der Ferne, räumlich wie historisch. Die Randzonen und Zwischenstädte sind längst zum Exerzierfeld künftiger Entwicklungen geworden, in der Fiktion und in der Realität.

Der Nordosten Wiens bietet den grössten Anteil an Flächen für das künftige Stadtwachstum Wiens. Will man die Zukunft weiter offen halten, sollte ein Netzwerk aus Leerstellen und Raumreserven in die Entwicklung eingeschrieben werden, um Unvorhersehbares zu erlauben und die Stadt durchlässig(er) zu halten. —

---

*Christoph Luchsinger* (1954), dipl. Architekt ETH, seit 1991 Architekturbüro mit Max Bosshard in Luzern, 1990–99 Redaktor der Zeitschrift *werk*, bauen+wohnen; seit 2009 Professor für Städtebau und Entwerfen an der TU Wien.

*Erich Raith* (1954), Architekt und Stadtplaner in Wien, ausserordentlicher Professor an der TU Wien im Fachbereich Städtebau, habilitierte 2000 zum Thema «Stadt und Siedlungsmorphologie».

*Markus Tomaselli* (1962), Architekt (ZT) führt ein Architekturbüro in Wien und Tirol, unterrichtet seit 1996 an der TU Wien im Fachbereich Städtebau.

*Bernhard Eder* (1976), Architekturbüro Studio UEK, unterrichtet seit 2009 an der TU Wien im Fachbereich Städtebau.

*André Krammer* (1973), Architekt und Urbanist, 2010 Ateliergründung in Wien, Redaktor von *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung*, seit 2006 Lehrbeauftragter an der TU Wien im Fachbereich Städtebau und seit 2011 an der Abteilung für Wohnbau und Entwerfen.

---

#### Résumé

### Au train où vont les choses en Transdanubie

#### L'évolution urbaine de l'autre côté du Danube

À l'époque des Romains, l'impétueux Danube avec ses forêts vierges était la frontière du monde civilisé: la Transdanubie, territoire situé de l'autre côté du Danube, était peuplée de Barbares. Et jusqu'à aujourd'hui, la Transdanubie est restée une autre Vienne caractérisée par un contraste relevant aussi bien de l'histoire des mentalités que de la morphologie: un pendant polycentrique au corps de la ville historique. De nombreux modèles de planifications auraient dû s'inscrire dans son territoire: Otto Wagner, dans sa vision de la cité, étendait simplement ses anneaux de l'autre côté du Danube; juste après la deuxième guerre mondiale, l'urbaniste Karl Brunner proposa la construction de villes-satellites; dans les années 60, son successeur Roland Rainer misa sur une expansion structurée et aérée de Vienne. Les réflexions de Rainer au sujet de l'île du Danube (Donauinsel), de sa fonction d'espace vert et de protection contre les crues ont encore des effets aujourd'hui. Ils ont créé une scène à la cité-satellite de l'ONU et un terrain de jeu à la société des loisirs de Vienne. Depuis la chute du «rideau de fer», cet espace-frontière historique se transforme en un milieu orienté vers l'avenir. Cette région de croissance située le long du Danube est en devenir au sein du concept des cités-jumelles (Twin-City) de Vienne-Bratislava: c'est là, dans ce corridor de développement, qu'un grand projet attend d'être réalisé sur le site de l'ancien aéroport d'Aspern.

---

#### Summary

### The Course of Things in Transdanubia

#### Urban development on the far side of the Danube

The Romans recognised the impenetrable primal wooded landscape shaped by the turbulent Danube as the border of the civilised world. Barbarians, they believed, lived in Transdanubia, the regions on the far side of the Danube. Up to the present day Transdanubia has remained a different Vienna, characterized by contrasts both in terms of mentality and morphology: a polycentric contrast to the mono-centric historic city. Numerous planning models have been inscribed in this territory. Otto Wagner's vision for the metropolis simply continued the structure of the Ring across the Danube; after the Second World War the hopes of urban planner Karl Brunner were based on laying out satellite towns here; in the 1960s his successor Roland Rainer aimed at the loosely articulated expansion of Vienna. Rainer's ideas about the Donauinsel (Danube Island), his concept for its green area and for flood protection have retained their impact. They created a stage for the satellite of the UN City and a recreation area for the leisure society. Since the fall of the "Iron Curtain" this historic border area has moved towards becoming a forward-looking centre. The growth area along the Danube is developing within the context of the concept for the twin cities, Vienna-Bratislava: now, on the former Aspern airfield site, work is starting on a major project in this development corridor.