

Straßendorf, Angerdorf: Historische Dorfstrukturen als neue Pole in einem polyzentralen Wien

Daniel Löschenbrand, Susanne Tobisch, Friedrich Hauer, Angelika Psenner

(DI Daniel Löschenbrand BSc, Institute of Urban Design and Landscape Architecture, Faculty of Architecture and Planning, TU Wien, daniel.löschenbrand@tuwien.ac.at)

(DI Susanne Tobisch BSc, Institute of Urban Design and Landscape Architecture, Faculty of Architecture and Planning, TU Wien, susanne.tobisch@tuwien.ac.at)

(DI Mag.phil. Dr. Friedrich Hauer, Institute of Urban Design and Landscape Architecture, Faculty of Architecture and Planning, TU Wien, friedrich.hauer@tuwien.ac.at)

(DI Dr. Angelika Psenner, Institute of Urban Design and Landscape Architecture, Faculty of Architecture and Planning, TU Wien, angelika.psenner@tuwien.ac.at)

1 ABSTRACT

Die Stadtrandbereiche Wiens sind charakterisiert durch historische Ortskerne, welche sich oftmals als lineare Siedlungsstrukturen identifizieren lassen und hauptsächlich typologisch als Straßen- oder Angerdorf klassifizierbar sind. Im Hinblick auf eine polyzentrale Stadtstruktur Wiens, bieten diese linearen Dörfer als historisch gewachsene Strukturen mit entsprechender Relevanz für die lokale Identität, ein Potenzial zur weiteren Entwicklung von Mikro- oder Quartierszentren. Diese Perspektive beschreiben auch die zuletzt veröffentlichten Stadtentwicklungspläne von Wien, ohne jedoch konkrete Aussagen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung zu treffen.

Bei Betrachtung historischer Karten aus dem Beginn des 19. Jahrhunderts lässt sich ein umgebender Ring von linearen Siedlungsstrukturen außerhalb der Wiener Befestigungsanlagen erkennen, welcher essenziell zur Bewirtschaftung der agrikulturnen Flächen und für die Versorgung der Stadt war. Beginnend in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts führten verschiedene Stadtentwicklungsphasen zu einem gewissen Verlust von dörflichen Strukturen in neueren Stadtgefügen. Trotz des ebenso damit verknüpften stetigen Rückganges landwirtschaftlicher Aktivitäten, haben sich dörfliche Layouts und die typischen eingeschobenen Hofarchitekturen in einigen Bereichen erhalten und wurden zu einer prägenden Komponente von Stadtbildern in Wien in peripherer Lage. Eingeführte Schutzzonen für ausgewählte dörfliche Strukturen limitierten zudem signifikante Transformationen. Dennoch stellt sich in einer stetig wachsenden und sich verändernden Stadt, die Frage nach der räumlichen Perspektive dieser historischen Ortskerne, hier im speziellen die Straßen- und Angerdörfer.

Anhand eines neu entwickelten Design Research Zuganges, adressiert dieses Paper die Zukunftsperspektive der Straßen- und Angerdörfer im Kontext Wien. Wie können diese linearen Siedlungsstrukturen mit ihren spezifischen räumlichen und morphologischen Qualitäten sowie ihrer geografischen Verteilung mit Abständen von ca. 30min Gehdistanz zueinander, in künftigen urbanen Entwicklungen integriert werden?

In einer Zeitspanne zwischen 2023 und 2025, wurde ein umfassender Datensatz an Studierendenprojekten zu dieser Frage am Forschungsbereich Städtebau der TU Wien gesammelt. Drei forschungsgeleitete Design Studios brachten insgesamt 60 Projekte hervor, welche die unterschiedlichen Entwicklungspotenziale der Straßen- und Angerdörfer erörterten. Innerhalb einer Verknüpfung von Ansätzen aus den Bereichen Research by Design und Research about Design, werden diese Projekte zunächst evaluiert und sollen angereichert durch wissenschaftliche Studien und Expertenwissen zu einem Design Guide führen. Dieser forschungsbasierte Guide soll eine fundierte Designstrategie zur Weiterentwicklung der Straßen- und Angerdörfer in Wien bieten. Neben der Zukunftsperspektive thematisiert der Beitrag auch die potenziellen symbiotischen Beziehungen zwischen Forschung, Lehre und Design.

Keywords: Research Through Design, Polycentrality, Urban Design, Historical linear settlements, Heritage

2 INTRODUCTION

Innerhalb der heutigen Stadtgrenze Wiens lassen sich im Franziszeischen Kataster (ca.1820) 71 dörfliche Strukturen bzw. Ortskerne ausmachen (Fig.1). Etwa zwei Drittel dieser Dörfer sind räumlich länglich organisiert und lassen sich auf einer typologischen Ebene hauptsächlich als Straßendorf oder Angerdorf identifizieren. (Tobisch et al. 2023: 113) Generell sind lineare Siedlungsstrukturen eine prägende Typologie für den Osten Österreichs (Klaar 1942), in den ehemaligen Einflussphären der Habsburger in Osteuropa (Miller 1947; Miller 1950; Löschenbrand et al. 2023) sowie aber auch in anderen Teilen Europas (Miller 1950). Auch wenn im Kontext Wiens gewisse lineare Siedlungen in großen Stadterweiterungsphasen beinah

gänzlich durch spätere Stadtsysteme aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ersetzt wurden, haben sich lineare Siedlungsstrukturen als prägender Baustein im Wiener Stadtgebiet erhalten.

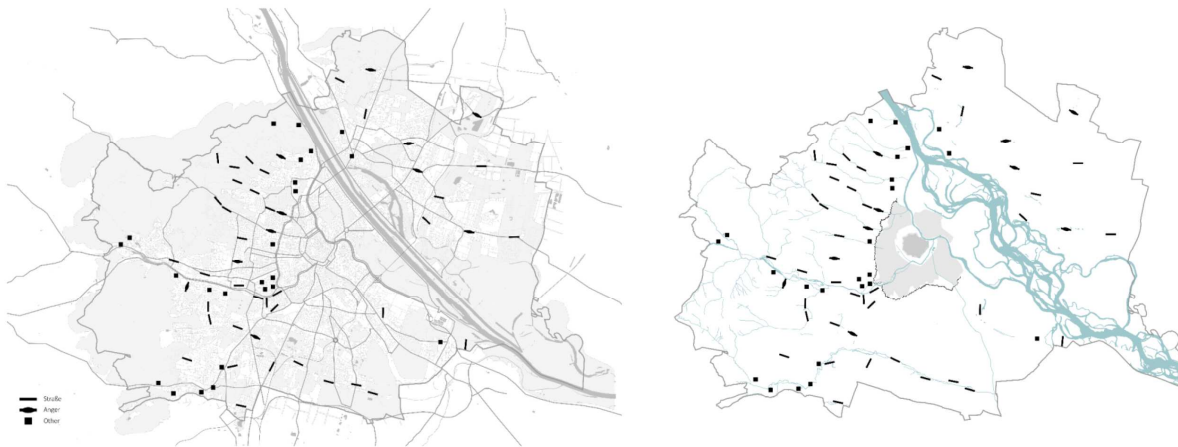


Fig. 1: Links: Übersicht und Typologisierung historische Ortskerne auf Basis des Franziszeischen Katasters (ca. 1820); Rechts: Beziehung Ortskerne zu historischer Wassersituation. © Tobisch, Löschenbrand, Psenner

Als gegenwärtig wachsende Stadt verfügt Wien seit geraumer Zeit über eine kontinuierlich steigende Bevölkerungsanzahl. Diese Bevölkerungszunahme spiegelt sich auch in einer Vielzahl von Stadterweiterungsprojekten außerhalb der konsolidierten Stadtbereiche. In der Perspektive einer räumlich wachsenden Stadt, stellt sich auch die Frage nach zunehmender Multipolarität bzw. Polyzentralität im Stadtgefüge. Ergänzend dazu bedingen aktuelle Strömungen im planerischen Diskurs wie beispielsweise die 15min Stadt oder Superblocks ebenso neue Zentralitäten auf Mikro- und Quartiersebene. Hierbei können die linearen Siedlungstypen in Wien mit ihrer räumlich geografischen Verteilung und ihren Abständen zueinander (Ref. 3.3.) eine bedeutende Rolle einnehmen. Diese Perspektive wird auch im Stadtentwicklungsplan 2025 (kurz: STEP, Stadt Wien 2014: 64) adressiert, indem die historischen Ortskerne mit einer „Stadt der kurzen Wege“ verknüpft werden (Ref. 3.4).

Wie die 15-min-Stadt in periurbanen Bereichen umgesetzt werden kann, ist die zentrale Thematik des DUT-Forschungsprojektes Evolutive Meshed and Compact City – EMC2 (Fusco et al. 2023). Die im Weiteren vorgestellte Lehrtätigkeiten sowie Teile dieser Forschung stehen im Zusammenhang mit dem Forschungsprojekt ECM2.¹ Der vorgestellte Research-by-Design-Ansatz betreffend der Weiterentwicklung der Straßen- und Angerdörfer versteht sich als eigenständige, weiterführende Forschungstätigkeit.

Wie können die historischen linearen Siedlungen in Wien zu einem integralen Bestandteil der periurbanen Stadtentwicklung werden und dabei einen Beitrag zu einer Stadt der kurzen Wege und zu urbanen Herausforderungen leisten? Für diese Zielsetzung braucht es zunächst ein methodisches Framework. Die Erarbeitung dieses Frameworks unter Hinzunahme von Zugängen aus dem Bereich Design Research ist der zentrale Bestandteil dieses Beitrages.

Wie können die historischen linearen Siedlungen in Wien zu einem integralen Bestandteil der periurbanen Stadtentwicklung werden und dabei einen Beitrag zu einer Stadt der kurzen Wege und zu urbanen Herausforderungen leisten? Für diese Zielsetzung braucht es zunächst ein methodisches Framework. Die Erarbeitung dieses Frameworks unter Hinzunahme von Zugängen aus dem Bereich Design Research ist der zentrale Bestandteil dieses Beitrages.

¹ Im transnationalen Forschungsprojekt EMC2 – arbeitet und forscht ein Konsortium bestehend aus Partnern aus Frankreich, Italien, Schweden und Österreich an der Umsetzbarkeit der Implementierung von Carlos Morenos Konzept der 15-Minuten-Stadt in der städtischen Peripherie. Dabei werden die Stadtrandbereiche von Nizza, Lille, Göteborg, Wien sowie der Küstenstreifen in Massa und Viareggio vertieft behandelt. Auf einer nationalen Ebene in Wien wird schwerpunktmäßig auf einer morphologischen Ebene gearbeitet. Die entsprechende Forschungsgruppe unter der Leitung von Angelika Psenner ist am Forschungsbereich Städtebau der TU Wien beheimatet. Lin: <https://urbanism-tuwien.at/forschung/projekt/emc2> und <https://emc2-dut.org>

3 BACKGROUND

3.1 State of the Art und Definition von Straßendorf und Angerdorf

Wie bereits eingangs erwähnt, finden sich diese linearen Siedlungstypen aufgrund historischer Konstellationen auch in östlich umgebenden Nachbarländern Österreichs und darüber hinaus. Die hier vorgestellte Betrachtung von Straßen- und Angerdörfern bezieht sich auf eine deutschsprachige Perspektive im österreichischen Kontext. Dabei gibt es wenig Primärliteratur zu diesen linearen Siedlungstypen.

Eine wichtige Grundlage zur Typologisierung von Siedlungs- und Flurformen in Österreich erfolgte durch die Arbeiten von A. Klaar (1942), der mitunter auch Definitionen zu den beiden Typen Straßen- und Angerdorf sowie zu den vielen verwandten Subtypen erstellte. Klaar definiert das Straßendorf als planvolle Siedlungsform, in derer sich entlang einer zentralen Straße regelmäßig rechteckige Grundstücke arrangieren (Klaar 1942: 18). Das Angerdorf, welches sich zusätzlich über eine zentrale Grünfläche „Anger“ innerhalb der Siedlung definiert und Allmendegut war, ist ebenso eine planmäßige Siedlungsform (ebd.: 20-21). Unabhängig vom jeweiligen Basislayout, ob Straßen- oder Angerdorf in unterschiedlichen Formen, sind beiden Typen von denselben Hoftypologien geprägt, welche die rechteckigen in die Tiefe gezogenen Parzellen zur Straße bzw. Anger hin bebauen und dadurch der charakteristische geschlossene Straßenraum entsteht (Fig.2).

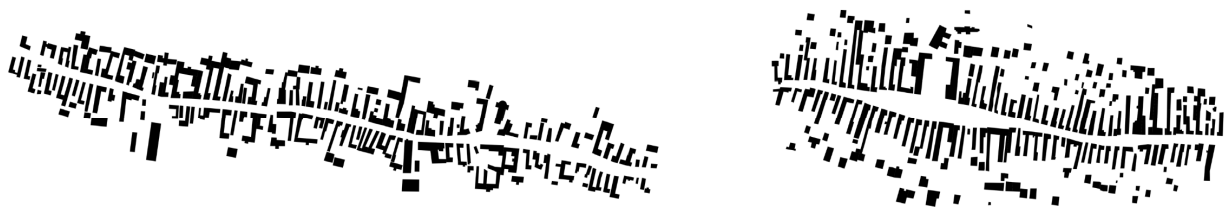


Fig. 2: Links Exemplarisches Straßendorf in Wien; Rechts: Exemplarisches Angerdorf in Wien © Tobisch, Löschenbrand, Psenner

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstanden aus deutschsprachiger Perspektive im österreichischen Kontext noch Masterarbeiten (e.g. Zierhut 1975; Dungal 1988; Zehetgruber 2010) und Dissertationen (e.g. Poschacher 1967) mit Bezug zu Straßen- und Angerdörfern. Vertiefte spezifische Auseinandersetzungen oder Standardwerke zu diesen Siedlungstypen aus einer urbanen oder raumplanerischen Perspektive finden sich nach aktuellem Wissenstand nicht. Mehr Beiträge und Publikationen finden sich bezugnehmend auf die unterschiedlichen Hofformen aus einer entweder Baukulturperspektive (e.g. Kräfner 1987) oder einer Regionalforschungsperspektive (e.g. Dachler 1909). Die Untersuchung und Recherche zu möglichen Standardwerken zu Straßen- und Angerdörfern aus einer beispielsweise ungarischen, tschechischen oder slowakischen Perspektive ist noch nicht abgeschlossen. Diese transnationale Perspektive linearer Siedlungsstrukturen wurde bereits in ersten Analysen untersucht (Löschenbrand et al. 2023) und enthält noch großes Forschungspotenzial.

3.2 Genesis der Typologie von linearen Siedlungsstrukturen in Wien

Die Ursprünge dieser planmäßigen Straßen- und Angerdorfformen in Österreich liegen im Mittelalter (Klaar 1942; Miller 1947; Miller 1950). Auch im Kontext Wien finden sich Nennungen für einige lineare Siedlungsstrukturen aus dem 11. und 12. Jahrhundert. Über die Jahrhunderte hinweg, erlebten diese Dorfstrukturen Naturkatastrophen, Feuer oder kriegerische Konflikte. (Klaar 1971; Hinkel 1994: 13, Hansenschmidt 1995: 5)

Mit ihren historischen agrikulturellen Ausrichtungen prägten diese linearen Siedlungsstrukturen das städtische Umland. H. Bobek & E. Lichtenberger (1978) unterscheiden hierzu im Wesentlichen zwischen größeren Dorfstrukturen gewidmet dem Ackerbau im Süden und Osten sowie Orten bzw. Dörfern, welche im Westen situiert, auch durch das Thema Weinbau charakterisiert waren (S. 254).

Als Wien in der Gründerzeit wesentlicher Stadterweiterungsphasen erlebte, wurden zunehmend zentrumsnähere lineare Siedlungen überformt (e.g. Ottakring). Weiters durchlebten im 20. Jahrhundert die linearen Siedlungen unterschiedliche Grade an baulichen Transformationen, was zu einem gewissen Verlust der historisch eingeschößigen Hofarchitekturen führte. Dennoch konnten gewisse lineare Siedlungen ihren

ursprünglichen charakteristischen uniformen Dorfcharakter weitestgehend bis heute erhalten (e.g. Stammersdorf oder Oberlaa). Dies wurde auch gefördert durch eine Altstadterhaltungsnovelle 1972, welche erste Schutzzonen in ausgewählten Straßen- und Angerdörfern einführte. So finden sich heute im Wiener Stadtgebiet einer Vielfalt unterschiedlicher Situationen – von stark transformiert (e.g. Simmering, Stadlau) bis hin zum weitestgehenden Erhalt der ursprünglichen Charaktersitik (e.g. Stammersdorf, Leopoldau).

3.3 Geografische Verteilung von Straßen- und Angerdörfern in Wien

Trotz unterschiedlichen geografischen Situationen in Wien – die westliche hügelige Stadtseite geprägt von den Ausläufern des Alpenvorlandes und der südliche und östliche Teil als flache Ebene – finden sich lineare Siedlungsstrukturen historisch wie gegenwärtig ringförmig um die gesamte Stadt.



Fig. 3: Ausgewählte Lineare Siedlungen in Wien inklusive 15-min-Einzugsraum. © Löschenbrand, Tobisch, Psenner

In den Hügeln im Nordwestens Wiens, die geprägt sind durch parallele Richtung Stadtzentrum verlaufende Bäche, situieren sich die linearen Dörfer jeweils an den Talböden (Fig. 1). Die Hügel selbst wurden mitunter auch für den zuvor erwähnten Weinbau landwirtschaftlich genutzt. Der östliche Teil des heutigen Wiens, welcher auf der anderen Flussseite der Donau liegt, charakterisiert sich durch eine flache Ebene. Dabei fallen in diesem Kontext unter anderem die teilweise sehr regelmäßigen Abstände der Dörfer zueinander und eine beinahe netzförmige Anordnung auf einer größeren Maßstabsebene auf. Die Verknüpfung zwischen Wasser und Siedlung, welche sich bereits in den westlichen Tallagen ausbildet, bildet sich im südlichen Teil Wiens noch auf eine neue Art aus. Hier orientieren sich einige Straßendörfer parallel versetzt zum Liesingbach.

Zieht man um die jeweiligen Straßen- und Angerdörfer in Wien einen 15-min-Einzugsraum, lassen sich die bereits erwähnten Aspekte von regelmäßigen Distanzen sowie einer gewissen Netzartigkeit nachvollziehen (Fig.3). Diese Logik der Verteilung steht in Relation zu geographischen Bedingungen und historischen agrikulturnen Praktiken, thematisiert aber auch zu Fuß begehbare Distanzen in einem räumlichen System.

3.4 Polyzentralitäten

Geprägt durch die Arbeiten von R. Rainer (Planungskonzept Wien 1962) und auch seiner Position als leitender Stadtplaner von Wien, wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in Wien zunehmend Polyzentralität gefördert. Die beiden Stadtentwicklungspläne (kurz: STEP) der Stadt Wien STEP 84 (Stadt Wien 1985) und STEP 94 (Stadt Wien 1995) förderten diese Entwicklung mit der Ausweisung von Subzentren und Entwicklungsachsen bzw. -korridoren. In diese Planungen wurden ausgewählte Straßen- und Angerdörfer in gewisse Achsen integriert. Ebenso wird in beiden Dokumenten mehrfach die Erhaltung ausgewählter historischer Ortskerne, welche auch die linearen Siedlungen abbilden, adressiert.

Wie bereits erwähnt, assoziiert der STEP25 (Stadt Wien 2014) erstmals die Ortskerne und Polyzentralität mit der Thematik „Stadt der kurzen Wege“. Ebenso umfasst der STEP25 ein Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien (Stadt Wien 2020), welches die alten Ortskerne als Versorgungszentrum auf einer kleinmaßstäblichen Ebene ausweist.

4 RESEARCH QUESTION AND METHODS

4.1 Forschungsfrage und Zielsetzung

Das hier vorgestellte Projekt repräsentiert einen komplexen experimentellen Zugang mit der Zielsetzung, perspektivisch eine spezifische Siedlungstypologie in Wien weiterzuentwickeln. Diese Zielsetzung soll durch Hinzunahme von Lehre, Forschung und Expertenwissen erfolgen. Der in diesem Beitrag beschriebene erste Schritt beinhaltet einen methodischen Fokus, wodurch sich gegenwärtig folgende Forschungsfrage ergibt:

Wie kann ein methodisches Framework, welches bekannte Zugänge aus dem Bereich Design Research und Lehre bündelt, organisiert sein, um wissenschaftlich fundierte Designstrategien zu entwickeln?

Auf diesem methodischen Beitrag aufbauend, wird das Potenzial der räumlichen Weiterentwicklung der linearen Siedlungsstrukturen in Wien im Hinblick auf eine 15-min-Stadt bzw. Stadt der kurzen Wege in kommenden Publikationen nach Abschluss der dazugehörigen Tätigkeiten veröffentlicht.

4.2 Research by Design

Zur Erarbeitung dieser wissenschaftlich fundierten Designstrategie wird Research by Design als zentraler Zugang gewählt. R. Roggema (2016) präsentiert für Research by Design ein methodisches Framework, in welchem er den Prozess in eine Pre-Design Phase, eine Design Phase und eine Post-Design Phase teilt und diesen auch mit Lehre und Design Studio verknüpft. Dabei versucht Roggema auch die sehr vielfältigen Definitionen von research into/about, through/by und for design zu ordnen – greift dabei auch die bekannte Dreiteilung mitunter stark geprägt durch C. Frayling (1993) zwischen Research into-/Research through-/Research for Design auf – und stellt eine Definition für Research by Design auf:

“Research by design is a method, which uses design to research spatial solutions for a certain area, accommodating a design process, consisting of a pre-design phase, a design phase and a post-design phase, herewith providing a philosophical and normative basis for the design process, allowing to investigate the qualities and problems of a location and test its (spatial) potentials, meanwhile creating the freedom to move with the proposals in uncharted territory, and producing new insights and knowledge interesting and useful for a wide audience.” (Roggema 2016: 15).

Schreurs & Martens (2005) verknüpfen Qualitätssteigerung mit Research by Design und verstehen es als kein finales Produkt. „Research by Design fokussiert auf die Produktion einer Umgebung durch das Testen von Standorten, Programmen, Wahrnehmungen, Absichten, gutem Willen, Machbarkeit (...)“ (S. 4, Übersetzung durch Autorinnen und Autoren).

Für die hier präsentierte Research by Design Methodologie ist das Design Studio das zentrale Element. Die Verknüpfung von Research by Design und einem Design Studio wurde bereits mehrfach beschrieben (e.g. Roggema 2016). Das allgemeine Design Studio ist in der Regel praxisorientiert und nicht forschungsbasiert (de Walsche 2021: 40). Dennoch kann ein Design Studio, beispielsweise im Kontext eines größeren Forschungsprojektes mit entsprechenden Forschungsfragen, über die Rolle eines Think-Tanks hinausgehen und zu einem Raum werden, wo themenbezogene Entwürfe untersucht werden und sich wertvolle Erkenntnisse ableiten lassen können (Armstrong 1999: 10).

Neben dem Design Studio als Hauptkomponente zur Erlangung der beabsichtigten fundierten Designstrategie für die Straßen- und Angerdörfer, wurden als weitere wesentliche Bauteile Analysis, Research, Evaluierung und Design Guide bestimmt.

4.3 Design Studio

Die bereits erwähnte geografische Verteilung der linearen Siedlungsstrukturen bildete auch die Grundlage in der Konzeption der forschungsgeleiteten Design Studios. Um die Gesamtheit der Straßen- und Angerdörfer auch in einer gewissen Tiefe in Wien zu behandeln, wurden drei Design Studios über drei Semester (1,5 Jahre) veranstaltet: Ein Design Studio, welches die Straßen- und Angerdörfer im Osten Wiens behandelt, eines für den Nordwesten sowie eines für den südlichen Teil.

Zielsetzung dieser jeweiligen Design Studios war es zu untersuchen, wie und in welcher Rolle diese linearen Siedlungsstrukturen in einer urbanen Weiterentwicklung der Stadtrandbereiche die Implementierung einer 15min Stadt fördern können. Neben der baulichen Weiterentwicklung und Verdichtung der Dörfer und ihrer Umgebung waren im Zusammenhang mit dem Konzept der 15min Stadt folgende Schwerpunktthemen

ausgewiesen: Angebote & Nutzungen, Förderung aktiver Mobilitätsformen, Reduktion Autoverkehr, Stadtökologie, Einbindung Stakeholder.

In jedem Design Studio wurde eine intensive Analysephase mit den Studierenden durchgeführt, indem linearen Siedlungsstrukturen in Wien nach einem semesterübergreifenden Prinzip vergleichbar untersucht wurden. Wie unter 4.4 erläutert, wurden Templates und klare Arbeitsweisen innerhalb der Analyse vorgeben, um einerseits qualitative weiterverarbeitbare Resultate zu erhalten sowie aber auch andererseits für die Studierenden eine gute Ausgangsbasis für den Entwurf zu schaffen. Jedes Design Studio wurde mit einem zusätzlichen Schwerpunkt behandelt: Netzwerkbezogener Schwerpunkt, Prozessbezogener Schwerpunkt, Konzeptioneller Schwerpunkt. Diese Schwerpunkte wurden auch gewählt, um zu erproben, ob sich diese unterschiedlichen Zugänge auch in einer späteren Benotung und Evaluierung sichtbar machen.

4.4 Analyse

Analytische Auseinandersetzungen zu den linearen Siedlungsstrukturen werden zweifach durchgeführt. Einerseits am Anfang in den Vorbereitungen und in der Beginnphase des Design Studio mit den Studierenden sowie andererseits in Form einer Aufarbeitung der ersten Analyseresultate inklusive ergänzenden Recherchen und Anlaysen für den späteren Design Guide.

Für den ersten Analysepart, welcher auch in Zusammenhang mit Lehre und Design Studios steht, lag ein Hauptfokus auf der Erstellung entsprechender Analysetemplates mit dazugehörigen Standards und Richtlinien für den Arbeitsprozess. Mit den Studierenden behandelte Analysenthemen in den forschungsgeleiteten Design Studios waren mitunter: Typologische Untersuchungen der Gebäude, Mapping der PoI (Points of Interest) und Mobilitätsanbindungen. Für diese Analysen galt es auch Feedbackschleife mit den Studierenden durchzuführen, um letztlich gewünschte Resultate zu erhalten.

In einer zweiten Analysephase gilt es die Resulte der Studierenden aufzuarbeiten, vereinzelt zu korrigieren und letztlich noch im Design Studio identifizierte fehlende Anaylsethemen zu ergänzen. Ziel ist eine harmonisierte gleichwertige Analyse für jedes behandelte Straßen- oder Angerdorf.

4.5 Ergänzende Forschung

Ausgewählte Inhalte betreffend der 15min Stadt von C. Moreno (2024) oder auch im Hinblick zur Straßenraumgestaltung von J. Gehl (2012, 2015) prägten bereits die Design Studios und sind auch für die weitere Erstellung des Design Guides relevant. Weiters gilt es auch netzwerkrelevante Konzeptionen wie die „400-m-Regel“ (Mehaffy et al. 2010) im Hinblick auf Qualitäten für zu Fuß gehende zu berücksichtigen.

Nach der Evalierung der Studierendenprojekte und im Hinblick auf den Design Guide gilt es entsprechende relevante Inhalte zu beispielsweise Historie, Stadtklimatologie, Soziologie oder Mobilität zu recherchieren und dadurch die im Guide enthaltenen Handlungsempfehlungen zu untermauern.

4.6 Evaluierung

Der Datensatz an Studierendendesigns aus dem Design Studio wird aufgearbeitet und qualitativ und quantitativ bewertet. Hierzu bedarf es eines Katalogs an Parametern (Ref. 5.4), anhand welcher diese Einschätzungen getroffen werden.

In der qualitativen Bewertung und Analyse der Studierendenprojekte gilt es auch die Note und die dazugehörige Ausarbeitung des jeweiligen Designs im Hinblick auf einzelne Parameter zu separieren und differenziert zu betrachten. So kann es sein, dass beispielsweise sehr vielversprechende konzeptionelle Ansätze, welche wertvolle Erkenntnisgewinne beinhalten, nicht immer überzeugende Ausarbeitungen durch Studierende erfuhren. Dementsprechend kann trotz keiner guten Note, theoretisch ein wertvoller Erkenntnisgewinn zu einem gewissen Parameter vorliegen, welcher wiederum einen Beitrag für den späteren Design Guide bilden kann.

Die Auswertung des jeweiligen Studierendendesigns erfolgt anhand einzelner Parameter und wird anhand 3 Kategorien bewertet: Für den weiteren Prozess nicht relevant; Parameter weiterverfolgbar behandelt; Parameter überzeugend behandelt.

4.7 Design Guide

Die Evaluierung der Studierendendesigns bildet die Grundlage für den Design Guide. Hierbei werden weiterverfolgbare und überzeugende Designansätze abgeleitet und nochmals auf ihre Anwendbarkeit und Umsetzbarkeit im Kontext Wien geprüft – auf einer normativen und regulatorischen Ebene sowie aber auch auf einer konzeptionellen Ebene. Anschließend werden auf Basis dieser untersuchten Designansätze mittels Expertinnen- und Expertenwissen konkrete Handlungsempfehlungen betreffend der transformativen Potenziale definiert. Ziel ist es eine Sammlung von Handlungsempfehlungen auf einer räumlich qualitativen und strategischen Perspektive im Bezug zur Weiterentwicklung der Straßen- und Angerdörfer in Wien zu kreieren.

Diese Handlungsempfehlungen sollen innerhalb des Design Guides auch anhand ausgewählter Straßen- und Angerdörfer exemplarisch angewendet werden, um die Potenziale für Entscheidungsträgerinnen, Entscheidungsträger und Stakeholder zu visualisieren.

5 RESULTS

5.1 Framework

Die unter 4.3–4.7 vorgestellten Teilbereiche wurden zu einem methodischen Framework zusammengeführt (Fig.4), welches es ermöglichen soll, Forschung und Lehre unter einem Research by Design Zugang so zu organisieren, um letztlich einen Design Guide zur Weiterentwicklung einer spezifischen Typologie zu generieren. Mit den wesentlichen Phasen Design Studio, Evaluierung und Design Guide wird eine klare chronologische und aufeinander aufbauende Abfolge beschrieben. Die dazugehörigen Analyse- und Researchtätigkeiten werden diesem linearen Prozess zugeführt.

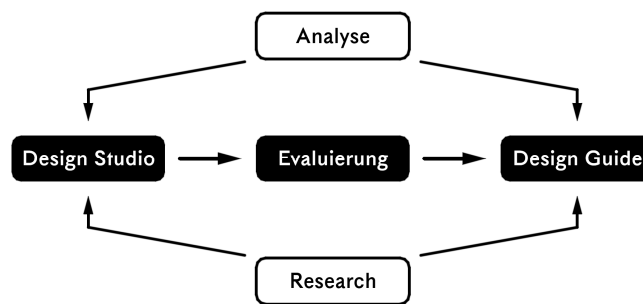


Fig. 4: Methodisches Framework. © Löschenbrand, Tobisch, Psenner

Die von Roggema (2016) erwähnte Dreiteilung (Pre-Design Phase, Design Phase, Post-Design Phase) lässt sich theoretisch auch auf dieses Schema übertragen. Dennoch sieht sich dieses Vorhaben auch als Vorstudie für entweder strategische Entscheidungen und stadtplanerischen Designs oder aber auch für tatsächliche Praxisdesignprojekte mit Umsetzung. So könnte man diese Untersuchung wiederum als Research for Design verstehen.

5.2 Analyse

Für jedes Straßendorf oder Angerdorf und der jeweiligen Umgebung wird im Hinblick auf den Design Guide eine umfassende Analyse anhand der Analysematrix (Table 1.) durchgeführt. Teile der Analysethemen werden durch die Analysetätigkeit mit den Studierenden innerhalb des Design Studios generiert. Die verbleibenden Themen werden in der Analysephase 2 erarbeitet.

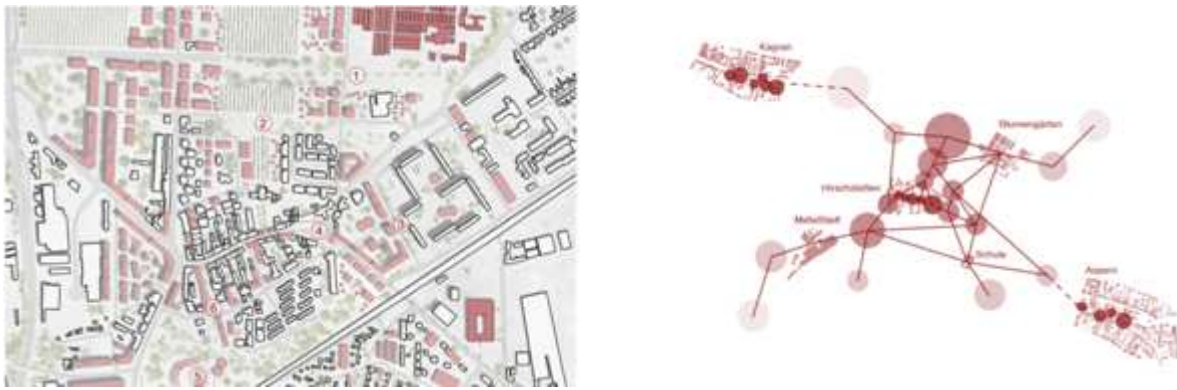


Fig. 5: Studierendesprojekt 1. © Reiner, Riedler.

Kategorien	Analyseparameter			
Gebaute Strukturen	Anteil hist. Objekte (max 2 Geschöße, Fassade referenzierbar zu historische Hofarchitektur) vereinzelt; medium; signifikant	Erweiterung und Nachverdichtung Charakteristische Nachverdichtung innerhalb Kern; Erweiterungen Kern mit niedriger Dichte; Erweiterung Kern mit hoher Dichte; großformatige Sonderbauten	Verbaute Fläche wenig; medium or intensive verbaute Fläche	Charakteristische Typologien Offene Kleinstrukturen; Offene Großstrukturen; Geschlossene Kleinstrukturen; Geschlossene Großstrukturen; Großformatige Sondertypologien
Mobilität & Straßenraum	Anbindung der Hauptstraße an Primärnetzwerk Teil einer Hauptstraße Direkte Anbindung an Hauptstraße; Parallel zu Hauptstraße; nicht an Hauptstraßen angebunden	Mobilität Ausgebaute Fußgängerinfrastruktur; Ausgebaute Fahrradinfrastruktur; Busanbindung; Straßenbahnanbindung; Übergeordnete Anbindung	Charakteristik öffentlicher Raum (im Zentrum der linearen Struktur) Autodominiert; Aufenthalts-flächen; Bäume; Gastronomie mit Schanigarten, Möbel	
Nutzungen	Platzsituationen – Potenzial für diverse Nutzungen (auch temporär) Ja/Nein	PoI (Points of Interests, relevant für die Erdgeschoßzone) Gastronomie; Handel; Hotel; Religion; Andere	Nähe zu übergeordneten Einkaufszentren, Gewerbeparks, Büroviertel etc. Ja/Nein	
Grün- und Freiraum	Nähe zu hochwertigen Grün- und Freiraumflächen Ja/Nein	Nähe zu hochwertigen Freizeitangeboten Ja/Nein		
Geografie	Geografische Orientierung Nord-Süd; West-Ost; Nordwest-Südoost; Südwest-Nordost	Charakteristische topografische Elemente Ja/Nein	Nähe zu Wasser (Fluss, Bach) ≤200m; ≤400m; >400m	

Tabelle 1: Überblick über die Analyseparameter.

Die Analysematrix enthält die 5 Überkategorien: Gebaute Strukturen, Mobilität & Straßenraum, Nutzungen, Grün- und Freiraum sowie Geografie. Die dazugehörigen Analyseparameter repräsentieren räumliche Eigenschaften in unterschiedlichen Maßstabsebenen und sind mit entweder ja/nein oder fixierten Auswahlmöglichkeiten (auch Mehrfachauswahl) zu beantworten. Diese definierten Auswahlmöglichkeiten sollen es ermöglichen, Muster zu identifizieren sowie auf Basis der Analyseparameter etwaige vergleichbare Typen von Straßen- und Angerdörfern zu bestimmen.

5.3 Design Studios

Von den etwa 30 linearen Siedlungsstrukturen, welche sich heute in unterschiedlichen Zuständen im Stadtgebiet Wiens finden, wurden 20 lineare Siedlungsstrukturen innerhalb der drei Design Studios behandelt. Die Zielsetzung der städtebaulichen Weiterentwicklung von linearen Siedlungsstrukturen und ihrer Umgebung im Hinblick auf eine 15min Stadt wurde in den einzelnen Design Studios differenziert umgesetzt. Um Einblicke zu den Resultaten zu geben, wurde ein jeweils exemplarisches Studierendesprojekt aus dem Design Studio ausgewählt, um gewisse Zugänge der Studierenden im Rahmen dieses Beitrages vorzustellen.

Der netzwerkbezogene Fokus aus dem ersten Design Studio, also das Verständnis für die jeweilige lineare Siedlungsstruktur und ihren umgebenden baulichen Kontext auf einer größeren Maßstabebene zu behandeln und Synergien zu kreieren, war ein Zugang, der sich auch automatisch in vielen Projekten in den anderen beiden Design Studios durchsetzte. Diese Netzwerkschwerpunkte können sich auf mobilitätsbezogene oder auch auf programmatische Ebenen beziehen. Wesentliches Merkmal des exemplarischen Studierendenprojektes 1 ist es, lokale Stakeholder zu vernetzen und durch Aktivieren von ausgewählten vorhandenen Sonderbausteinen, neue programmatische Impulse zu setzen. In Kombination mit Nachverdichtung und Erweiterung von Bestandsstrukturen sollen dadurch Dichten und Frequenzen erhöht werden, welche sich wiederum bspw. positiv auf Erdgeschoßzonen auswirken soll (Fig. 5).

Neben dem unter 4.3 erwähnten prozesshaften Schwerpunkt auf einer methodisch pädagogischen Ebene², zeigte sich ein prozesshafter Zugang auch auf einer entwerferischen Ebene als überzeugend in Studierendenprojekten des Design Studio 2, in den Hügellandschaften im Wiener Westen. Das exemplarisch gewählte Projekt beinhaltet die langfristige Neuausrichtung vorhandener und neuer Wege bzw. Straßen. Diese Neuausrichtung umfasst die Umgestaltung von Straßen zugunsten von Fußgänger­mobilität und die Attraktivierung mittels thematisch geprägten Wegenetzwerken. Ergänzend dazu sollen innerhalb der linearen Dorfkerne thematisch passende Angebote geschaffen werden (Fig. 6).



Fig. 6: Studierendenprojekt 2. © Spieck.

Das dritte Designstudio integrierte die stark gewerbliche und landwirtschaftliche Prägung des Wiener Südens in Form von Kreislaufwirtschaft bzw. Circularity als ergänzendes Schwerpunktthema. Das exemplarische Studierendenprojekt 3 nahm diese Themen auf und übersetzte diese in thematische Hubs, welche die bestehenden Dorfstrukturen durch neue materielle und soziale Kreisläufe prägen sollen (Fig. 7).

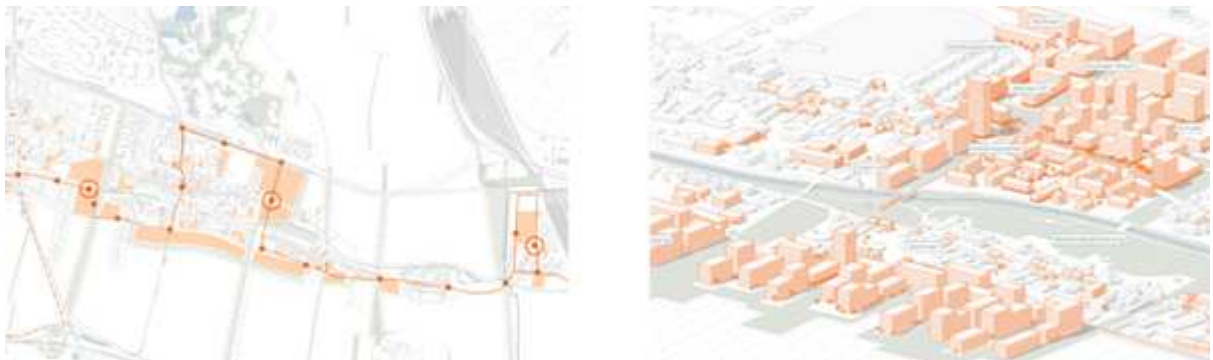


Fig. 7: Studierendenprojekt 3. © Heß, Tappe.

5.4 Evaluierung

Wie unter 4.6 erläutert, erfolgt die Auswertung der 60 Studierendendesigns nicht auf Basis einer Gesamtnote, sondern auf Basis einzelner Projektlayer. Diese umfassten die Kategorien: Umbauten und Erweiterungen der historischen Kernstruktur; Neubauten oder Umbauten im Kontext der hist. Kernstruktur; Infrastruktur (Angebote; PoI); Mobilität; Transformation halböffentlich oder öffentlich Raum; Grün- und Freiraumplanung; Soziale Durchmischung und inklusive Themen; Möglichkeiten Raumeignung, Flexibilität.

² Die Studierenden wurden zu Beginn des zweiten Design Studios mittels Workshops gezielt in die Semesterplanung involviert.

Jedes Studierendenprojekt wird auf alle 8 Projektlayer geprüft, ob dieses Thema schwerpunktmäßig behandelt wurde und wenn ja, ob dies weiterverfolgbar oder überzeugend behandelt wurde. Diese Filterung bzw. Selektion erfolgt auf Basis von Expertenwissen und die weiterverfolgbaren und überzeugenden Ansätze bilden die Grundlage für die Handlungsempfehlungen und die weitere Erstellung des Design Guides.

6 DISCUSSION & CONCLUSION

Wie eingangs erwähnt, beschreibt dieses Paper das methodische Framework zu diesem Research by Design Ansatz. Die Evaluierung der Studierendenprojekte betreffend Straßen- und Angerdörfer in Wien, die Vervollständigung der Analysen und die letztendliche Generierung des Design Guides inklusive der Applikation an ausgewählten linearen Siedlungsstrukturen sind für das Frühjahr 2026 angesetzt.

Die über 3 Semester konzipierten Design Studios, welche elementarer Bestandteil dieses Vorhabens sind, boten nicht nur auf einer designtechnischen Ebene wertvolle Erkenntnisse, sondern führten auch auf pädagogischer Ebene zu einigen Aufschlüssen. Der subjektive Eindruck der Betreuenden war es, dass durch diese starke Verflechtung zu Forschung und die Einbettung des Design Studios in Forschungsvorhaben, eine vergleichsweise stärkere Beziehung zwischen Studierende und Aufgabenstellung entstand. Ebenso die anfängliche intensive Analysephase, welche auch in der Erstellung der Templates und Richtlinien für die Betreuenden zeitaufwendiger war, führte innerhalb des Semesters zu kontextuell besser verankerten Designprojekten.

Die in diesem Paper dargelegte Methodik, basierend auf den drei wesentlichen aufeinander aufbauenden Bausteinen Design Studio, Evaluierung und Design Guide sowie die dazu begleitenden Analyse- und Researchtätigkeiten mit den jeweiligen Kategorien bildet eine erste Skizze, welche sich im noch ausstehenden Prozess adaptieren kann.

Neben dem methodischen Schwerpunkt sowie einer Darstellung der Genese von linearen Siedlungsstrukturen innerhalb der Wiener Stadtgrenze, war das generelle Ziel dieses Beitrages, das Bewusstsein für diese Typologie zu stärken und auf deren räumliche Eigenschaften und Potenziale von Straßen- und Angerdörfern hinzuweisen. Die räumliche Verteilung dieser dörflichen Strukturen mit den dazugehörigen Distanzen bietet eine potenzielle Basis für chronourbanistische Stadtplanungskonzepte.

Betreffend das Stichwort Polyzentralität, formulierte der STEP 94 im Kapitel „Räumliches Entwicklungskonzept – Leitbild“ für den Bereich: Stadlau/Aspern/Essling/Hirschstetten/Hausfeld/Altes Flugfeld/Aspern:

„Wesentliche Träger der künftigen Identität des Stadtentwicklungsbereiches werden die vorhandenen alten Ortskerne – als Kristallisationspunkte einer polyzentrischen Siedlungsentwicklung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr als Rückgrat – und das übergeordnete System der imagebildenden Grünräume – in das die zukunftsweisend gestalteten neuen Stadtviertel flächenhaft eingebettet sind – sein.“ (Stadt Wien 1995, STEP 94: 140)

In etwa 30 Jahre später kann man gegenwärtig festhalten, dass die neu eingeführte Linie U2 diese polyzentrale Perspektive mit Fokus auf die historischen Ortskerne etwas konterkarierte und neue Zentralitäten sich entlang dieser Trasse an den Stationen gegenwärtig und perspektivisch bilden. Dennoch bleibt im Gebiet Stadlau/Aspern/Essling/Hirschstetten sowie aber auch auf gesamtstädtischer Ebene das Potenzial dieser historischen Dorfkerne bzw. linearen Siedlungsstrukturen bestehen, um das Netz an Mikro- bzw. Quartierszentren weiter zu verfeinern und dadurch eine Stadt der kurzen Wege bzw. eine 15min City in peripheren Lagen weiter zu fördern.

7 ACKNOWLEDGEMENTS

Die Autorinnen und Autoren möchten sich insbesondere bei allen teilnehmenden Studierenden aller 3 Design Studios bedanken: Abdul Majid Diab, Albahsh Mohamad Omar, Angelika Moawad, Elena Hagspiel, Fabian Mitterlehner, Flora Chiba, Georg Wagner, Ilvana Noncheva, Jan, Martin Belzner, Joline Imwolde, Jonathan Hagel, Jovanna Glück, Julia Gribenko, Julia Zöchbauer, Kai Thomaschewski, Katharina Hörlendsberger, Katharina Reiner (Studierendenprojekt 1), Kemal Firat Yildirim, Lara Spieck (Studierendenprojekt 2), Läticia Heinzl, Laura Marjanovic, Lea Göttfried, Lidia Sacacol, Lisa Heß (Studierendenprojekt 3), Luisa Estelmann, Maja Munck, Maja Szabo, Maria Hochreiter, Marija Manojlovic, Marie Pober, Marko Stojcevic, Maximilian Minihofer, Mehdi Bouras, Mihaela Milosevic, Mohammad Hossein Mosadegh, Ognjen Ugrcic,

Panni Till, Patrick Hackbarth, Paula Johanna Tappe (Studierendenprojekt 3), Robert Bischoff, Rudolf Leonhard Marzelli, Sophia Heilemann, Srna Milutinovic, Verena Riedler (Studierendenprojekt 1)

Das Forschungsprojekt „EMC2: The Evolutive Meshed Compact City. A pragmatic transition pathway to the 15-minute city for European metropolitan peripheries“ wird gefördert durch ANR (Frankreich), FFG (Österreich), MUR (Italien), Vinnova (Sweden) und ist Teil der Driving Urban Transition Partnership (DUT), kofinanziert durch die Europäische Kommission.

8 REFERENCES

- Armstrong, H. (1999). Design studios as research: An emerging paradigm in landscape architecture. *Landscape Revue*, 5, 5–25.
- Bobek, H., & Lichtenberger, E. (1978). *Wien: Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts* (2nd ed.). Vienna: Böhlau.
- Dachler, A. (1909). *Karte der österreichischen Bauernhausformen: mit Beigabe textlicher Erläuterungen*. Wien: Verl. des Vereines für österreichische Volkskunde.
- De Walsche, J. (2021). Academic Research and the Design Studio. In: Jan Silberberger (Ed.), *Against and for method : revisiting architectural design as research*. (pp. 39-65)
- Dungl, L. (1988). *Das Angerdorf im Weinviertel: Geschichte, Entwicklung, Elemente* (Master thesis). Vienna: TU Wien.
- Fusco, G., Berghauer Pont, M., Cutini, V. & Psenner, A. (2023, September) The evolutive meshed compact city – a new framework for the 15mC in peripheral areas. *Proc. ECTQG 2023, Braga, Portugal*.
- Frayling, C. (1993). *Research in art and design*. Royal College of Art Research Papers, 1,1.
- Gehl, J. (2012). *Leben zwischen Häusern*. Berlin: Jovis.
- Gehl, J. (2015). *Städte für Menschen*. Berlin: Jovis.
- Hansen-Schmidt, L. (1995). *Donaustadt – Stadt am anderen Ufer*. Wien: Mohl.
- Hinkel, R. (1994). *Wien XXI, Floridsdorf: das Heimat-Buch; Jedlese, Schwarzlackenau, Strebersdorf, Jedlersdorf, Leopoldau, Stammersdorf, Zwischenbrücken, Donauefeld, Floridsdorf, Jedlersdorf am Spitz*. Wien: Brandstätter.
- Klaar, A. (1942). *Siedlungsformenkarte der Reichsgaue Wien, Kärnten, Niederdonau, Oberdonau, Salzburg, Steiermark und Tirol und Vorarlberg*. Wien: Komm.-Verl. Staatsdr. Wien.
- Klaar, A. (1971). *Die Siedlungsformen Wiens*. Wien: Paul Zsolnay
- Kräftner, J. (1987). *Naive Architektur: 2. Zur Ästhetik ländlichen Bauens in Niederösterreich*. St. Pölten/Vienna: Verl. Niederöstr. Pressehaus
- Löschenbrand, D., Tobisch, S. & Psenner 2023, September). Rural linear settlement structures as a typological response to distinct settlement factors: climate, topography, landform, social structure and demography. A discussion based on the analysis of the Pannonian Basin
- Proc. ISUF 2023, Belgrade, Serbia. <https://doi.org/10.34726/5483>
- Mehaffy, M., Porta, S., Rofe, Y., Salingaros, N. (2010). Urban nuclei and the geometry of streets: The ‘emergent neighborhoods’ model. *Urban Design International* 15, 1, 22–46
- Miller, T. (1947). *Die Siedlungen des 18. Jahrhunderts im mittleren Donautal: Siedlungsgeschichtliche Grundlagen*. Weimar: Bauhaus-Univ. Weimar, Univ.-Verl.
- Miller, T (1950). *Europäische Siedlungen*. Weimar: Bauhaus-Univ. Weimar, Univ.-Verl.
- Moreno, C. (2024). *Die 15-Minuten-Stadt: ein Konzept für lebenswerte Städte*. Berlin : Alexander Verlag
- Poschacher, R. (1967). *Das Bauernhaus im niederösterreichischen Straßendorf* (Doctoral dissertation). Wien: TU Wien.
- Rainer, R. (1962). *Planungskonzept Wien*. Wien: Jugend und Volk.
- Roggema, R. (2016). Research by design: Proposition for a methodological approach. *Urban Science*, 1, 2. <https://doi.org/10.3390/urbansci1010002>
- Schreurs, J., Martens, M. (2005). Research by Design as Quality Enhancement. In: AESOP Congress “The Dream of a Greater Europe”, Vienna, Austria.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (1985). *Stadtentwicklungsplan Wien (STEP84)*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (1995). *Stadtentwicklungsplan für Wien (STEP94)*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (2005). *Stadtentwicklung Wien 2005 (STEP05)*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (2014). *Stadtentwicklungsplan Wien (STEP2025)*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (2020). *Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens–Polyzentrales Wien (STEP2025)*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA18– Magistratsabteilung 18 (2025). *Der Wien-Plan Stadtentwicklungsplan 2035*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Tobisch, S., Löschenbrand, D. & Psenner, A. (2023, September). Wiener Straßendorf: a historical consideration of Vienna’s pristine linearen Siedlungsstrukturen. *Proc. ISUF 2023, Belgrade, Serbia*. <https://doi.org/10.34726/5484>
- Zehetgruber, C. (2010). *Von kompakten zu zersiedelten Bebauungsstrukturen im ländlichen Raum: historische Siedlungsentwicklung in ausgewählten Sammelsiedlungsgebieten Österreichs und Rückbesinnung auf die Qualität der Bebauungsstrukturen in den Ortskernen von Straßen- und Angerdörfern* (Master thesis). Vienna: TU Wien.
- Zierhut, H. (1975). *Untersuchungen zur Generalisierung der ländlichen Siedlungsformen Straßendorf, "Zeilendorf", Längsangerdorf" und "Breitangerdorf" in der ÖK 1:50 000* (Master thesis). Vienna: TU Wien.