

## 1. Das Marchfeld

(dazu in [wikipedia](#)),

war über viele Jahrzehnte „totes Hinterland“ von Wien und bis zur „[Wende 1989](#)“ Grenzland zum vom „Eisernen Vorhang“ abgeschotteten „Ostblock“ der kommunistisch regierten „Volksrepubliken“. Es geriet insbesondere nach der EU-Osterweiterung 2004 verstärkt in den Fokus der Regional- und Verkehrsplanung des Landes Nö ([LEADER](#)). Insbesondere die Verkehrsinfrastruktur zur Slowakei (SK) nördlich der den Großraum durchfließenden Donau weist Defizite auf: der Großteil des Verkehrs zwischen Wien und Bratislava wird über das südlich der Donau befindliche hochrangige Straßennetz **A4-Ostautobahn - A6-Nordostautobahn** („Kittseer-Spange“) und das elektrisch betriebene Eisenbahnnetz (**Ostbahn**) abgewickelt.

Nördlich der Donau hat der grenzüberschreitende Straßenverkehr zwischen Ostösterreich und der Westslowakei über die March nur eine Brücke bei Hohenau (Gewichtsbeschränkung 7,5 t) bzw. eine Schiffsfähre bei Angern zur Verfügung. Diese sind zusammen mit der Marchquerung der eingleisig betriebenen, noch nicht elektrifizierten Eisenbahnstrecke („Marchegger Ostbahn“) die einzigen drei Grenzübergangsstellen an diesem rund 90 Kilometer langen Grenzabschnitt. In Planungen ist die Errichtung einer autobahnähnlichen Schnellstrasse durch das Marchfeld bis zum Jahr 2018 und die Zulegung eines zweiten Gleises und die Elektrifizierung der Bestandsstrecke vor. Zudem soll eine Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die March die bestehenden Radwegesysteme beider Länder vernetzen und die Zugänglichkeit des Barockschlosses Hof für slowakische Ausflugstouristen erhöhen.

**Das slowakische Marchfeld (Zahorie)**, ein wie auch sein niederösterreichisches Gegenüber intensiv landwirtschaftlich genutztes Gebiet, beherbergt mit der [Automobilfabrik von VW](#) in Devinska Nova Ves – 1972 im Nordwesten zu Bratislava eingemeindet - eine für die slowakische Wirtschaft wichtige Produktionsstätte.

Neben dem deutschen Autobauer aus Wolfsburg, der bereits seit 1991 in der Slowakei tätig ist (der die stattlichen Skodawerke privatisiert übernommen hatte), haben sich 2006 der französische Konzern PSA Peugeot Citroen in Trnava (rund 40 km nordöstlich von Bratislava) und das koreanische Unternehmen Kia Motors in Žilina in der nördlichen Mittel-slowakei angesiedelt. Die Dichte an Produktionsstätten der Automobilindustrie, welche die Slowakei vor Tschechien zum größten Pro-Kopf-Autoproduzenten der Welt machen, sowie der Umstand, dass die Automobilindustrie bereits 2004 rund 25% der gesamten Industrieproduktion des Landes ausmachen, haben dem östlichen Nachbarn Österreichs die Bezeichnung „Detroit Europas“ eingebracht, zugleich aber auch die aktuelle Anfälligkeit der überwiegenden Ausrichtung der slowakischen Export-wirtschaft auf diesen Wirtschaftszweig vor Augen geführt.

Die [Attraktivität der Slowakei \(SK\)](#) insbesondere der Westslowakei für ausländische Investoren in den Bereichen Automobil- und Elektroindustrie (Produktionsstätten von Samsung Electronics und Sony im westslowakischen Kreis Trnava) ist eine Folge der umfangreichen Reformen der SK Regierung unter *Mikulas Dzurinda* (Ministerpräsident 1998 bis 2006 – also zur Zeit des EU-Beitritts) in den Bereichen

Arbeitsmarkt, Gesundheitswesen, Renten und Bildung. Diese Regierung führte 2004 eine „Flat Tax“ ein und sorgte damit für einen einheitlichen Steuersatz von 19% in der Einkommen-, Körperschaft- und MWSt. Das dynamische Wirtschaftswachstum der SK als Folge einer hohen Auslands- und konstant hohen Inlandsnachfrage äußerte sich in beeindruckenden binnen-wirtschaftlichen Indikatoren: Anstieg des BIP pro Kopf von 8.270 Euro im Jahr 2006 auf 12.100 Euro im Jahr 2008 (Erhöhung um 46%) und Erhöhung des realen BIP von 8,5% auf 10,4% in demselben Zeitraum.

**Der Kreis Bratislava** stellt dabei den am meisten wohlhabenden der acht Kreise umfassenden SK dar: das Pro-Kopf-BIP in Kaufkraftstandards liegt um 48% über dem EU-Durchschnitt und erreicht damit ein höheres Pro-Kopf-BIP als die benachbarten österr. Bundesländer Niederösterreich und Burgenland (zum Vergleich: die ostslowakische Region Východné Slovensko weist aber einen Wert von nur 44% unter dem EU-Durchschnitt auf). Bezogen auf regionale Differenzen zwischen den „wohlhabenden“ und „armen“ NUTS 2-Regionen zählt die SK mit einem Faktor von 3,4 zusammen mit Frankreich und GB zu den Mitgliedstaaten mit der höchsten regionalen Streuung in der EU.

Die wachsende Wirtschaftskraft des Kreises Bratislava und die Zuwanderung in das Umland von Bratislava (**Suburbanisierung**) bewirkten im Zeitraum 1995 bis 2004 ... eine Bevölkerungszunahme in den benachbarten Umlandgemeinden von Bratislava von 1,5% bis 9%, während die Kernstadt von Bratislava einen Bevölkerungsverlust bis zu 10% zu verzeichnen hatte. Die wachsende Bevölkerungszunahme, der steigende Wohnungsbedarf infolge der Zunahme der Anzahl von Haushalten sowie der Umstand, dass viele Slowaken ihr Geld in Immobilien anlegen, führte in den letzten Jahren dazu, dass die [Wohnungspreise](#) in der Region Bratislava **rasant stiegen**. Heute ist der Mindestkaufpreis von 900 Euro für einen Quadratmeter Wohnfläche in Bratislava bereits mehr als doppelt so hoch wie in grenznahen Gemeinden Nö und Bgld.. Eine zunehmende Zahl von Slowaken erwarb (und erwirbt) folglich Grundstücke in den hauptstadtnahen Gemeinden Österreichs. Diese Tendenz wurde durch den **Wegfall der Grenzkontrollen seit dem 21. Dez. 2007** infolge des „Schengener Abkommens“ noch beschleunigt.

Ein Anschauungsbeispiel für die wachsende funktionelle Eingliederung in die Stadt Bratislava bzw. deren grenzüberschreitende Ausbreitungseffekte („Spread Effects“) bietet die Gemeinde **Wolfsthal** ([KARTE](#)). Die Gemeinde erfuhr früher durch ihre Lage zur Staatsgrenze der kommunistischen Volksrepublik ČSSR (mit Visapflicht für Reisende aus dem Westen) einen beständigen Rückgang ihrer Wohnbevölkerung.

Die ab 1918 als Straßenbahn („Pressburger Bahn“) betriebene Eisenbahnlinie zwischen den Stadtzentren von Wien und Bratislava wurde nicht nur eingestellt, sondern 1955 wurden zwischen Wolfsthal und der Staatsgrenze sogar die Gleise abgebaut. Die heute bis W. verkehrende Schnellbahn aus Wien endet seitdem rund 4 Kilometer vor der Grenze. Die kurze Entfernung der Gemeinde zur Altstadt von Bratislava (ca. 8

km), die günstigeren Grundstückspreise sowie das hohe Prestige eines Immobilienbesitzes in Österreich für Slowaken machten [Wolfsthal](#) innerhalb weniger Jahre nach 2004 zu einem beliebten Wohnsitz.

Die [Wohnbevölkerung](#) (+ [Qu.](#)) nahm folglich von 750 im Jahr 2001 auf 795 im Jahr 2008 zu und beträgt 2014 : 945 Ew. Wolfsthal ist zusammen mit dem Kleinstadt Hainburg an der Donau seit Juni 2008 in das öffentliche städtische Busnetz von Bratislava integriert (Linie 901).

## 2. BRATISLAVA : <https://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava> :

**Der Stadtteil Petržalka** bildet zusammen mit Jarovce, Rusovce und Čunovo den südlich der Donau gelegenen **Bezirk V der Stadt Bratislava** ( [Stadtplan-online](#) + [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps) ). Er ist mit einer Wohnbevölkerung von fast 120.000 Ew. der einwohnerstärkste und mit einer Fläche von 94 Quadratkilometer der zweitgrößte Bezirk der rund 429.000 Einwohner auf einer Fläche von 368 Quadratkilometer fassenden slowakischen Hauptstadt BA

> [Fotorundflug vom Süden her - dort ab Foto 4 weiterklicken](#)  
[www.projekt-baum.eu/aero-foto-2/gs-1016/p1=1016](http://www.projekt-baum.eu/aero-foto-2/gs-1016/p1=1016)

**Petržalka wurde 1946 eingemeindet**, die anderen drei oben erwähnten Gemeinden durch die Pariser Friedenskonferenz der Tschechoslowakei (CSSR) erst 1947 angegliedert und 1972 zu Bratislava eingemeindet.

„Engerau“, so der deutsche Name von Petržalka, hatte in der Zwischenkriegszeit rund 14.000 Einwohner und war ein Bahnknotenpunkt für die Lokalbahn (Straßenbahn) aus Wien und die aus Bruck an der Leitha oder aus Győr (H) kommenden Züge.

Das bis zum Ende des 2. Weltkriegs beliebte und dünn besiedelte Erholungsgebiet (u.a. „Aupark“) der Pressburger Bevölkerung erfuhr in den Jahren 1973 bis 1980 mit der Errichtung von Europas größter Plattenbausiedlung eine vollkommene städtebauliche Umgestaltung und Überprägung. Grund war die aufgrund der kommunistischen Industrialisierung zunehmende Stadtbevölkerung und die dadurch entstandene Wohnungsnot, der mit „industrialisierter“ Plattenbauweise begegnet wurde.

Damit entstand ein Dualismus der Stadt, weil der barock geprägten Altstadt samt gründerzeitlichen Erweiterungen nördlich der Donau, südlich der Donau die Großwohnanlagen der 1970er, 80er Jahre gegenüber gestellt wurden. Die Bebauungsstruktur von Petržalka ist gekennzeichnet von einer Achse frei stehender Punkt- bzw. Scheibenhäuser in offener Hofbebauung kombiniert mit einer geschlossenen Straßenbebauung mit Breitfassadenhäusern. Die ursprünglich geplante, die Siedlung dominierende städtische Einkaufsstraße, die den Siedlungskern durchqueren sollte, wurde allerdings nicht realisiert – womit ein für solche Siedlungen typischer Infrastrukturmangel erwuchs.

**Die Plattenbausiedlung Petržalka** umfasst 49.829 Wohnungen auf einer Fläche von 28,7 Quadratkilometer und beherbergt derzeit rund 112.000 Bewohner.

**Die beiden nächst größeren Plattenbausiedlungen** finden sich mit rund 19.400 Wohneinheiten auf einer Anhöhe über

der Donau und 4 Kilometer westlich der Altstadt in Dlhé diely und mit mehr als 14.800 Wohneinheiten in Ružinov, einem Stadtteil östlich der Altstadt (Staré mesto).

Insgesamt wurden in den Jahren 1958 bis 1987 im Stadtgebiet von Bratislava **21 Plattenbausiedlungen** (ein Charakteristikum kommunistischer Städteplanung das man auch in kleineren Siedlungen antrifft) mit etwa 113.000 Wohneinheiten errichtet. So wurde Wohnraum für den raschen Bevölkerungsanstieg von Bratislava (1961: 241.800 Einwohner, 1980: 380.259 Einwohner) geschaffen. Heute leben 68% der Bevölkerung von Bratislava in ihnen..

**Nach der politischen „Wende von 1989“** (des Zusammenbruchs der kommunistischen Systeme in Europa) wurde ein Großteil der Mietwohnungen, darunter ein Großteil von Plattenbauten privatisiert. Mit der Privatisierung der Wohnungen ging auch Gemeinschaftseigentum wie Gebäudehülle, Treppenhäuser und Gebäudetechnik anteilig auf die Eigentümer der Wohnungen über. Sie sind somit auch für die Bewirtschaftung, Instandsetzung und Modernisierung der Wohnungen und Gebäude sowie die Pflege und Gestaltung des Wohnumfelds verantwortlich. Letztere Aufgabe ist nicht zuletzt wegen des in der Regel hohen Anteils an Grünflächen in Plattenbausiedlungen kostenintensiv und so werden viele vormals parkähnlich angelegten Flächen nicht oder nur unzureichend gepflegt.

## 3.

**Die auf dem Schlossberg rund 85 m über der Donau gelegene Burg** ist das von weither sichtbare Wahrzeichen von Bratislava ([Stadtplan-Online](#)). Der Burghügel ist seit der Steinzeit besiedelt und war Befestigungsanlage unter keltischer, römischer, großmährischer und schließlich ungarischer Herrschaft. Die Burg mit ihren markanten vier Ecktürmen erhielt ihr heutiges Aussehen unter dem ersten habsburgischen Herrscher über Ungarn, Ferdinand I. (16. Jh.). Mehrere feindliche Angriffe, in Brand im Jahr 1811 und ein nachfolgendes 140-jähriges Dasein als Ruine führten dazu, dass die Burg heute über kaum kunsthistorisch wertvolle originale Einrichtung verfügt. 1951 aber entschloss man sich zum Wiederaufbau. Seitdem dient die Burg als Museum und Repräsentationsgebäude. Unweit der Pressburger Burg befindet sich am Alexander-Dubček-Platz (Námestie Alexandra Dubčeka). Benannt nach einer politischen Leitfigur des „Prager Frühlings“ von 1968 (als die Tschechoslowaken versuchten „dem Kommunismus ein menschliches Anglitz zu geben“ und dieser im August von russischen Panzern niedergewalzt wurde), der Gebäudekomplex des slowakischen Parlaments.

**Vom Schlossberg** bietet sich ein fast vollständiger Rundblick auf die Stadtteile von Bratislava und die aktuellen (überwiegend privat initiierten und finanzierten) Stadtentwicklungsprojekte: die an den Südhängen der Kleinen Karpaten gelegenen **Villenviertel Slavin** und **Koliba** als teuerste Wohnstandorte von Bratislava im Norden, ferner die Großwohnsiedlungen und **Industriegebiete von Ružinov und Vrakuňa** im Osten,

und das rund 6 Quadratkilometer große Areal der Erdölraffinerie des Unternehmens Slovnaft im Südosten, die Plattenbauten von **Petržalka** im Süden und die auf österreichischem Staatsgebiet liegenden Hundsheimer Berge mit ihren Antennenanlagen im Südwesten. Direkt zu Füßen der Burg liegt die schmucke kleine **Altstadt („Stare Mesto“)** und das moderne Wahrzeichen von Bratislava, die 1972 fertig gestellte Neue Brücke (Nový Most), die als asymmetrische Schrägseilbrücke die an dieser Stelle rund 270 m breite Donau überspannt. Auf dem Pylon in 80 m Höhe befindet sich seit 2005 das Restaurant UFO.

**Die Silhouette der südlich und östlich** an die Altstadt grenzenden Stadtteile wurde in den letzten Jahren nach der „Wende 1989“ und insbesondere nach dem EU-Beitritt 2004 durch einige inselhaft angelegte **Hochhauskomplexe** ausschließlich privater, ausländischer und slowakischer Investoren maßgeblich überformt. Dazu zählen unter anderem das 24-stöckige, im Jahr 2007 eröffnete Bürogebäude des City Business Center I an der verkehrsträchtigen **Karadžičova-Straße** sowie das ebenfalls 24 Stockwerke umfassende Wohnhausprojekt „Three Towers“ an der mehrspurigen **Hauptverkehrsstraße Bajkalská**.

Die drei einzelnstehenden ellipsenförmigen Wohntürme umfassen jeweils 221 Wohneinheiten und liegen gegenüber dem rund 30.000 Personen fassenden Stadion Tehelné pole (deutsch „Ziegelfeld“) - Spielstätte der slowakischen Fußballnationalmannschaft und des traditionsreichen Vereins SK Slovan. Weitere turmartige Wohnbauten stellen das 82 m hohe Projekt „Kukurnicak“ in der Jarošová ulica und der 2006 eröffnete, gleich hohe Wohnkomplex „Rozadol“ an der Bajkalská dar. Südlich der Donau prägen der Büroturm Aupark Tower (Fertigstellung 2008, Höhe 96 m,) und der beim Bahnhof Bratislava- Petržalka gelegene Wohnkomplex „Vienna Gate“ (Fertigstellung 2007, Höhe 80 m) die Silhouette dieses Stadtteils. Diese Höhenentwicklung ist in der Geschichte des Städtebaus von Bratislava nicht neu, in dieser Quantität und zeitlichen Verdichtung aber einzigartig.

Abgesehen von den maximal 12 Stockwerken umfassenden Plattenbauten prägten bis **in die ersten Jahren dieses Jahrzehnts folgende Hochhäuser** die Hauptstadt: das unweit der Neuen Brücke befindliche Verwaltungsgebäude des Messe- und Kongresszentrum **Incheba** (Errichtung 1967, Höhe 86 m), das zeitgleich östlich der Altstadt errichtete repräsentative **Hotel Kyjev** (Höhe 65 m), die an der Autobahn D2 gelegenen Betriebs- und Verwaltungsanlagen des Slowakischen Fernsehens im westlichen Stadtteil **Karlova Ves** (Errichtung 1975, Höhe 108 m), das ehemalige Bürogebäude „Pressentrum“ (heute „Tower 115“) mehrerer slowakischer Zeitungsverlage in der Pribonova-Straße unweit des Hafengeländes (Errichtung 1984, Höhe 115 m) sowie das im Zentrum errichtete Gebäude der Slowakischen Nationalbank (Errichtung 2002, Höhe 116 m).

Die massive städtebauliche Entwicklung von Büro-, Geschäfts- und Wohngebäuden in verkehrsgünstigen Lagen, die einhergeht mit der Errichtung zahlreicher Parkplatzanlagen (zumeist Tiefgaragen – etwa unterhalb des neuen Einkaufszentrums „Eurovea“) überfordert bereits das Verkehrssystem der Stadt. Tägliche Autostaus sind die

unter anderem die Folge eines Konzeptes, dass auf den motorisierten Individualverkehr als hauptsächliches Mittel der Raumüberwindung zwischen Wohnort und Arbeits- bzw. Konsumort setzt. Der öffentliche städtische Personennahverkehr, mit 12 Straßenbahnlinien und 78 Buslinien (davon 13 Omnibuslinien) in Bezug auf seine räumliche Erschließung der Stadt grundsätzlich gut ausgestattet, kann die virulent gewordene verkehrliche Situation nur unwesentlich abmildern.

#### 4.

**Die Altstadt von Bratislava („Stare Mesto“)** ist das historische Zentrum der Hauptstadt und bietet eine Fülle von kulturellen Schätzen wie schmucke Sakralbauten und prächtige Barock- und Rokokopalais auf engem Raum. Die nur wenige Dutzend Hektar zählende Altstadt wurde einst von einer Stadtmauer eingefasst, die noch im Bereich der Hauptverkehrsstraße **Staromestská** erhalten ist. Die Anlage des langgestreckten und eleganten Hviezdoslav-Platz (**Hviezdoslavovo námestie**) markiert den Verlauf der 1775 geschliffenen Stadtmauer im Süden. Die Stadtmauer war von mehreren Stadttoren durchbrochen: das Michaelertor (Michalská brana) im Norden - das einzig heute noch erhaltene Tor. Ferner das für die Laurenzertorgasse (Laurinská) namensgebende Laurenzertor im Osten, das Fischertor im Süden und Weidritztor im Westen. Innerhalb dieser Markierung ist der alte Baubestand noch weitgehend erhalten.

Die prachtvolle Ausgestaltung der Altstadt ist eine Folge der geschichtlichen Ereignisse in Mitteleuropa der **frühen Neuzeit** und habsburgischen Wirkens:

Nach der gewonnenen Schlacht bei Mohács im Jahr 1529 besetzte das Osmanische Reich die ungarische Hauptstadt Buda. Wien wurde von den Osmanen im Herbst desselben Jahres zwar belagert aber nicht eingenommen. Ferdinand I., Kaiser des Heiligen Römischen Reichs und nunmehr neuer König von Böhmen und Ungarn konnte das gegnerische Heer so weit zurückdrängen, dass der Westteil Ungarns mit Oberungarn unter habsburgischer Aufsicht blieb. Der Stadt **Pozsony** (Pressburg) wurde im Jahr 1536 von Ferdinand I. per Gesetz die Funktion einer Hauptstadt übertragen. Für die kommenden 250 Jahre tagte der ungarische Landtag fortan in der Stadt. Der Martinsdom (Dóm sv. Martina) geriet zur Krönungskirche der ungarischen Herrscher. In dieser Periode erhielt Pozsony / Pressburg sein **barockes Gepräge** und diese Ära war zweifelsohne die Blütezeit der auf rund 30.000 Einwohner (1786) angewachsenen und somit damals größten ungarischen Stadt. Maria Theresia, seit 1741 Königin von Ungarn förderte die Entwicklung von Pozsony, während ihr Sohn, Kaiser Joseph II., die Stadt vernachlässigte.

**In der Gründerzeit** (2. H. 19. Jh. bis 1914) konzentrierte sich die Stadtentwicklung auf das trockengelegte Schwemmland der Donau südlich der Altstadt (die vormalige Insel Grössling) sowie im Norden in Richtung Hauptbahnhof (**Hlavná stanica**), der damals noch am Stadtrand lag.

**In der Zwischenkriegszeit** setzte die tschechoslowakische Moderne in Form des 1935 errichteten Manderlik-Hochhauses einige Akzente

**Der sozialistische Städtebau** (nach dem Putsch der Kommunisten zur CSSR ab 1948) ließ die historische Stadt weitgehend unberührt (aber auch langsam verfallen) und errichtete in den 1960er und 1970er Jahren mit altstadtnahen Bauten wie dem Hotel Kyjev am Kamenné námestie, der Slowakischen Nationalgalerie am nördlichen Donaukai sowie der am Kopf stehenden Pyramide des Slowakischen Rundfunks bedeutende Baudenkmäler slowakischer Architektur. Augenfällig ist nur als massivste Eingriff: die in den 1970er Jahren in Fortsetzung der neuen Schrägseilbrücke errichtete leistungsfähige Hochstraßenverbindung die durch das ehemalige jüdische Ghetto zwischen Altstadt und Schlossberg geschlagen wurde.

Ab der **politischen Wende 1989** wurde der vernachlässigte Gebäudebestand der Altstadt, der heute Anziehungspunkt der meisten Touristen von Bratislava bildet, sukzessive saniert. **Ab 2004** flossen dazu auch EU-Fördermittel. Die Altstadt präsentiert sich damit heute als fast vollständig stadterneuertes und infolge der Anlage einer Fußgängerzone verkehrsberuhigtes Gebiet mit vielen, großteils privatwirtschaftlich geführten touristischen Infrastruktureinrichtungen.

## 5.

### **Das Stadterweiterungsgebiet Mlynské Nivy:**

Die Hauptverkehrsstraße **Dostojevského rad** (> [Stadtplan-online](#)) trennt die Altstadt und das südöstlich daran angrenzende gründerzeitliches Stadtviertel um den Straßenzug **Grösslingová** vom östlich davon gelegenen Stadterweiterungsgebiet des Hafengeländes und des Stadtteils Mlynské Nivy Das Areal mit einer West-Ost-Erstreckung von rund 2 Km und einer von Breite von durchschnittlich 600 Metern, die vom Donauufer bzw. Hafenkai im Süden und den Hauptverkehrsstraßen **Mlynské Nivy** und **Prievozká** im Norden gebildet wird, ist unter der Bezeichnung „Central Business District“ das bedeutendste Stadterweiterungsgebiet von Bratislava.

Die industrielle Geschichte des Gebiets beginnt 1895 mit der Errichtung einer rund 7,5 Hektar umfassenden Erdölraffinerie, betrieben von der österreichisch-ungarischen Aktiengesellschaft **Apollo** (Öl entlang der Donau aus Rumänien). In der Mineralölraffinerie wurde Benzin, Petroleum, Paraffin, Kerzen, Vaseline, Asphalt sowie Kunstseis hergestellt. Nach mehreren Ausbaustufen und technologischen Verbesserungen erreichten die Apollo-Raffinerien 1943 mit 160.000 Tonnen verarbeitetem Erdöl ihre historisch größte Leistung. Nach einem amerikanischen Bombardement im Juni 1944 waren mehr als 80% der Industrienanlagen zerstört. Die Reste der Raffinerie wurden 1946 verstaatlicht und dem „volkseigenen Betrieb“ Slowakische Mineralölraffinerien unterstellt, der drei Jahre später in **Slovnaft** unbenannt wurde. Die Produktion in Mlynské Nivy erfolgte noch bis 1963 ehe die große Raffinerie an den neuen Standort Vlčie hrdlo, etwa 2 Kilometer weiter südöstlich verlegt wurde.

Ab Mitte der 1990er Jahre erschlossen vornehmliche private slowakische Immobilienentwickler den östlichen Teil des brachgelegenen Areals und schufen mit den 33.000

Quadratmetern vermietbarer Bürofläche umfassenden Projekt „**Bratislava Business Center I-IV**“ das erste große Immobilienentwicklungsvorhaben der SK. Begünstigt von den wirtschaftlichen Reformen der Regierung Dzurinda (die den EU-Beitritt der SK begleitete) und dem Erfolg des ersten Projekts folgten weitere, wie das „**Apollo Business Center I**“ mit 44.000 Quadratmeter Bürofläche, deren größter Mieter das Slowakische Ministerium für Bauwesen und Regionalentwicklung ist, sowie das „Apollo“. Alle genannten drei Immobilienvorhaben verfügen zusammen über mehr als 3.400 Parkplätze.

Das Areal liegt unweit zweier großer Auffahrten zur Autobahn D1 und ist über die im September 2005 fertig gestellte **Apollo-Brücke** verkehrstechnisch gut erschlossen. Diese mehrspurige Autobrücke löst die älteste Brücke (Starý most) ab, eine derzeit aus Sanierungsgründen für den Individualverkehr gesperrte Brücke, die zukünftig eine Strassenbahn-Verbindung über die Donau nach Petržalka aufnehmen soll. Die Erschließung des Entwicklungsgebiets mit dem öffentlichen Personennahverkehr erfolgt ausschließlich durch an seinen Rändern verlaufende Autobuslinien.

Der **westliche Teil** dieses Stadterweiterungsgebietes erfuhr mit der Eröffnung des neuen **Slowakischen Nationaltheaters** im April 2007 eine bedeutsame kulturelle Aufwertung. Das Gebäude ist nur rund einen Kilometer vom traditionellen Haupthaus am Hviezdoslavovo námestie am Rande der Altstadt entfernt. Das alte Theater war 1886 vom bekannten und europaweit tätigen Wiener Architektenduo Ferdinand Fellner und Hermann Helmer als Gründerzeitbau errichtet worden. Das neue Theater in der Pribinova unweit des Hochhauses „Tower 115“ befindet sich an jenem Teil des Donauufers von Bratislava, das in Form des Immobilienprojekts „**Eurovea**“ mit Luxuswohnungen, einer Einkaufsgalerie, Freizeiteinrichtungen (Kino) und einem Luxushotel aufgewertet wird. Im Zuge dieses Projekts entstand ab 2010 damit eine sogenannte „**Waterfront**“ (River Park) mit Restaurants und Promenaden in Richtung Altstadt - eine stadtplanerische Neubebauung und Aufwertung einer brachgefallenen alten Industriefläche direkt an der Uferkante der Donau. Eine weitere kommerzielle Wachstumsachse der Stadt entwickelt sich **entlang der Stadtautobahn D 1** und insbesondere an ihrer Verlängerung vom Donauufer aus über den Flughafen nach Nordosten – [mapy.atlas.sk](#) (in Richtung Trnava). Vis-a-vis der Flughafenabfahrt entstand ein weiteres großes, von internationalen Firmen stark besetztes Einkaufszentrum „**Avion**“ mit siebentägiger Öffnungszeit.

*Text etwas verändert und ergänzt auf Basis von HUTTER M. 2009: Bratislava. In: Hitz / Wohlschlögl, hg. Exkursionsführer zum Dt. Geographentag in Wien; durch Christian Sitte 2014*

### **Zur KARTENINTERPRETATION :**

[www.univie.ac.at/geographie/fachdidaktik/Alte\\_Vergl\\_zu\\_GoogleEarth/2\\_ArbeitsMATERIAL\\_BRATISLAVA.pdf](http://www.univie.ac.at/geographie/fachdidaktik/Alte_Vergl_zu_GoogleEarth/2_ArbeitsMATERIAL_BRATISLAVA.pdf)  
(Arbeitsmaterial aus dem Fachdidaktik-Proseminar Karte-Atlas-WWW)- dazu :  
[www.univie.ac.at/geographie/fachdidaktik/Alte\\_Vergl\\_zu\\_GoogleEarth/5\\_Arbeitsblatt\\_Karteninterpretation\\_Bratistlava.pdf](http://www.univie.ac.at/geographie/fachdidaktik/Alte_Vergl_zu_GoogleEarth/5_Arbeitsblatt_Karteninterpretation_Bratistlava.pdf)