



STEP 2025

POSITIONS- BESTIMMUNG: DER STEP 2025 AUS HEUTIGER SICHT

Aktuelle Einblicke
und Ausblicke

POSITIONS-
BESTIMMUNG:
DER STEP 2025
AUS HEUTIGER
SICHT

Aktuelle Einblicke
und Ausblicke

INHALT

Vorworte	5
Einleitung	8
1 Der Kontext: Wir leben in bewegten Zeiten – Stadtentwicklung in einer Phase politischer und gesellschaftlicher Umbrüche	11
2 Themenfelder im Fokus	21
2.1 Stadtentwicklung für die leistbare und solidarische Stadt	23
2.2 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel in der Stadtentwicklung	33
2.3 Raum für die ganze Vielfalt der Arbeit	49
2.4 Megatrend Digitalisierung für nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilitätssteuerung nutzen	59
3 Wie geht es weiter? Die Schritte zum nächsten Stadtentwicklungsplan	71
4 Der Erstellungsprozess	75
Impressum	79

VORWORTE



Ein Stadtentwicklungsplan ist mehr als ein Blick in die Zukunft; er ist Strategie und Vision zugleich und erzählt, wie wir die Stadt und das Zusammenleben in den kommenden Jahren gestalten wollen. Seit seinem Beschluss im Jahr 2014 durch den Wiener Gemeinderat dienen der STEP 2025 und seine Fachkonzepte der Stadt als Fundament für ihr Handeln und Wirken.

In diesen fünf Jahren ist viel geschehen. Die vorliegende Publikation wagt einen Blick zurück und fragt zugleich nach dem, was getan wurde, wie sich der STEP 2025 als Strategie bewährt hat und was auf kurze, aber auch auf lange Sicht zu tun ist und welche zukünftigen Schritte einzuleiten sind. Fest steht, dass seit seinem Inkrafttreten viele Neuerungen und Innovationen im Planungssystem angestoßen und eingesetzt wurden; dazu zählen Kennwerte für die Versorgung mit Grün- und Freiräumen, die Etablierung der Energieraumplanung, aber auch das Einführen einer neuen Widmungskategorie „Geförderter Wohnbau“ in der Wiener Bauordnung 2018. Herausforderungen wie bspw. dem Bevölkerungswachstum, blicken wir mit Hilfe dieser zukunftsweisenden Maßnahmen und Strategien positiv entgegen.

Fest steht aber auch, dass einige Themenbereiche seit dem Beschluss des STEP's noch viel dringlicher zu behandeln sind: Allen voran möchte ich die Klimakrise herausstreichen, deren Folgen bereits jetzt spürbar und sichtbar sind. Die Bewältigung dieser Jahrhundertaufgabe und alle mit ihr verknüpften Aspekte der Stadtplanung haben für mich höchste Priorität. Auch die Evaluierung hat gezeigt, dass sich die Wiener Stadtplanung künftig noch stärker mit dem Klimawandel auseinandersetzen muss. Er stellt daher einen von vier Themenberei-

chen dar, denen im Zuge der Evaluierung besondere Aufmerksamkeit entgegengebracht wird: Erstens soll Stadtentwicklung darauf ausgerichtet sein, möglichst allen EinwohnerInnen ein gutes Leben zu ermöglichen, unabhängig von ihrer aktuellen Einkommens- und Lebenssituation. Zweitens müssen wir die bekannten Lösungen zum Klimaschutz vorantreiben und die Stadt an die Folgen der Erderhitzung anpassen. Drittens sind die Veränderungen im Bereich der Arbeitswelt zu begleiten und zu unterstützen, damit Einkommen und Wohlbefinden aller Menschen gesichert werden. Und nicht zuletzt sollen mit Hilfe neuer Technologien – allen voran die Digitalisierung – smarte, sozialverträgliche Lösungen gefunden werden, die uns dazu befähigen, die notwendigen Transformationen in der Stadtentwicklung voranzutreiben.

Demnach ist die vorliegende Evaluation nicht nur ein prüfender Blick in die jüngste Vergangenheit, sondern auch eine erste Sammlung jener Themen, die bereits jetzt anzupacken sind, um mit dem nächsten STEP in einigen Jahren wieder über ein zukunftstaugliches Strategiedokument zu verfügen. Ich danke allen MitarbeiterInnen, die an dieser wichtigen Aufgabe beteiligt waren und dabei mitgewirkt haben. Sie sind, so wie der STEP 2025 selbst, unerlässlich für die lebens- und liebenswerteste Stadt der Welt.

Birgit Hebein
Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin
für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung



Die Welt dreht sich weiter, immer schneller, könnte man manchmal den Eindruck haben. Der gültige Stadtentwicklungsplan STEP 2025, beschlossen im Jahr 2014, stellt ein stabiles Fundament für ein Jahrzehnt Stadtentwicklung dar. Die im STEP vor fünf Jahren formulierten Grundorientierungen haben sich als robust, die getroffenen Festlegungen als weitblickend erwiesen. Folglich ist die Bedeutung des STEP 2025 als Leitplanke für Politik und Verwaltung, aber auch private Akteurinnen und Akteure ungemindert.

Klar ist aber auch, dass in den letzten Jahren viel geschehen ist: Einerseits sind – wie es laufend der Fall ist – neue Trends entstanden, andererseits haben sich langfristige Entwicklungen intensiviert, wie es 2014 noch nicht absehbar gewesen ist. So ist Wien schon seit der Jahrtausendwende eine Stadt, die wächst – ein Umstand, den man durchaus in den globalen Megatrend Urbanisierung einordnen kann. Die Fluchtbewegungen 2015 haben trotzdem zwischenzeitlich zu einer nicht vorhersagbaren Dynamisierung geführt – eine Herausforderung, die Wien gut gemeistert hat. Ebenso ist der Klimawandel unter Expertinnen und Experten, aber auch interessierten Bürgerinnen und Bürgern, weitblickenden Politikerinnen und Politikern seit Jahrzehnten bekannt, seine dramatischen Folgen schon lange klar. Doch erst in den letzten Jahren, mit dem Spürbarwerden der Auswirkungen der Erderhitzung für alle, wurden der Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des teilweise bereits unvermeidlichen Klimawandels ganz oben auf die Prioritätenliste gerückt – auch im Kontext der Stadtentwicklung.

In ähnlicher Weise darf die Digitalisierung seit langem in keiner Sonntagsrede fehlen. Die Tiefe,

mit der sie unser Privat- wie Berufsleben durchdringt, hat jedoch gerade in den letzten Jahren ein neues Niveau erreicht – das mitunter verunsichernd sein kann, gerade wenn Existenzgrundlagen gefährdet werden.

Zur Hälfte der Laufzeit eines Stadtentwicklungsplans Bilanz zu ziehen, zurück und auch nach vorne zu blicken, hat bereits Tradition in der Wiener Stadtplanung. Die Offenheit, mit der im vergangenen Jahr in den Diskurs über neue Chancen und Risiken hineingegangen wurde, verdient jedoch gesonderte Erwähnung. Die Reflexion erfolgte einerseits unter Rückgriff auf interne Expertise, andererseits unter Einbeziehung der Perspektiven anerkannter, internationaler Expertinnen und Experten verschiedenster Fachbereiche. Zu den so formulierten Haltungen wurde das Feedback von über 100 Fachleuten aus der Sozialpartnerschaft, von Universitäten, Forschungs- und Beratungseinrichtungen sowie aus vielfältigen Bereichen der Stadt Wien unter Verwendung eines Online-Tools eingeholt.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen und stellt nicht nur den vielleicht ersten Input für den nächsten Stadtentwicklungsplan dar, sondern wird auch die Arbeitsprogramme bereits der kommenden Jahre prägen. In jedem Fall kann diese Broschüre als spannende Lektüre empfohlen werden!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Madreiter', written in a cursive style.

Dipl.-Ing. Thomas Madreiter
Planungsdirektor

WARUM EINE POSITIONSBESTIMMUNG
AUS HEUTIGER SICHT?

NORMATIVER KOMPASS & HANDLUNGS- ANLEITUNG FÜR DIE WIENER STADTPLANUNG



DER KONTEXT

WIR LEBEN IN BEWEGTEN ZEITEN –
STADTENTWICKLUNG IN EINER PHASE POLITISCHER
UND GESELLSCHAFTLICHER UMBRÜCHE

01



Dass sich die Welt laufend ändert, ist keine große Erkenntnis. Das Tempo der Veränderung ist in jüngster Zeit allerdings beachtlich. „Mögest du in interessanten Zeiten leben“, der nur scheinbar gute Wunsch, der in Wahrheit als chinesischer Fluch in die Sprachgeschichte Eingang gefunden hat, ist für die heute lebenden Generationen jedenfalls in Erfüllung gegangen. Auch wir, im hoch entwickelten Mitteleuropa, erleben interessante, bisweilen unübersichtliche und manchmal auch beunruhigende Zeiten. Aber auch Zeiten, in denen vieles in Bewegung ist, scheinbare Gewissheiten hinterfragt werden und Neues erprobt wird. Die Ursachen dafür liegen in europäischen und globalen politischen, sozialen, ökologischen und ökonomischen Prozessen, auf die Wien und die Wiener Stadtplanung kaum Einfluss haben, die aber auch das Leben und das Handeln von Politik und Verwaltung in dieser Stadt prägen.

Verantwortungsvolle kommunale Politik und Verwaltung agiert in diesem Umfeld aufmerksam, analysiert und erkennt Chancen und Probleme und entwickelt Lösungen, die das Leben der Bewohnerinnen und Bewohner verbessern.

Die reale gesellschaftliche Entwicklung ist zu vielfältig, als dass sie sich in einseitig negative oder positiv-utopische Zukunftsvisionen pressen lässt. Vielmehr wirken unterschiedliche und widersprüchliche Trends und Phänomene. Einerseits erleben wir politische und ökologische Krisen, wirtschaftliche Volatilität und bisweilen eine soziale, gesellschaftliche und politische Polarisierung. Andererseits sehen wir gesellschaftliche Solidarität und Hilfsbereitschaft, Fantasie, Eigeninitiative und Gestaltungswillen der Zivilgesellschaft, Innovationskraft in Unternehmen und Wirtschaft und daraus resultierende Möglichkeiten für neue Ideen und Wege zur Gestaltung von Stadt.

Das Sowohl-als-Auch betrifft aber nicht nur die Wirkungen von Dynamik und Veränderung, sondern ist auch anleitend für das Handeln der Wiener Stadtplanung in diesem Umfeld. Mehr denn je sind nämlich im besten Sinne ganzheitliche Ansätze gefragt. Also Politiken, Strategien und Maßnahmen, die sowohl den Zusammenhalt stärken als auch Eigeninitiative fördern, die sowohl Wettbewerbsfähigkeit befördern als auch Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung forcieren, die der Stadt sowohl dabei helfen, notwendige Maßnahmen gegen die Klimakrise zu setzen, als auch die Leistbarkeit und die soziale Dimension stärken. Das heißt freilich nicht, dass sich alle Zielkonflikte in Wohlgefallen auflösen. Klimaschutz kann mit den Infrastrukturbedarfen einer wachsenden Stadt kollidieren, Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlicher Erfolg können der Ressourcenschonung entgegenwirken oder die Leistbarkeit der Stadt beeinträchtigen. Worum es also geht, ist, potenzielle Konflikte, aber auch mögliche Synergien zu identifizieren, zu bearbeiten, wo immer möglich, Lösungen zu finden, die für mehrere Bereiche Nutzen stiften und wo nötig – nach einer fachlichen und politischen Abwägung –, Ziele im Sinne des richtungsweisenden Kompasses der Stadtplanung zu priorisieren.

Stadtentwicklung ist nie fertig, sondern vor allem ein Prozess. Entwicklungs- und Planungsprozesse werden nicht nur fachlich-professionell und zielorientiert gestaltet, im Sinne einer „Ko-Kreation“ von Stadt werden auch Zivilgesellschaft und Fachöffentlichkeit einbezogen, wobei die Interessenslagen von Frauen und Männern bewusst und ausgewogen berücksichtigt werden. Diese Partizipation erzielt nicht nur bessere Lösungen, sondern organisiert solcherart Diskurs und Aushandlungsprozesse zwischen unterschiedlichen Interessen und Interessensgruppen, was die Chancen für eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung steigert.

Diese Verfahren zur räumlichen Gestaltung und Nutzung der Stadt können eine wichtige „Demokratisierung“ sein, wenn unterschiedliche Interessen und Gleichstellung wechselseitig ernst genommen, in ihrer Bedeutung abgewogen und darauf aufbauend sinnvolle Kompromisse gesucht werden.

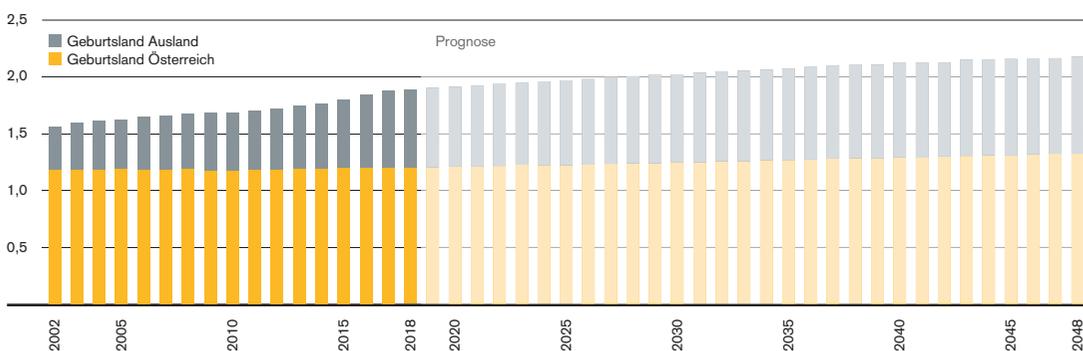
WIEN: METROPOLE DER INTERNATIONALITÄT, DYNAMIK UND KREATIVITÄT

Dass Wien wächst, ist heute längst bekannt. Im STEP 2025 war das Bevölkerungswachstum und dessen Auswirkung auf die Stadtentwicklung noch ein relativ neues Thema. Seit dessen Beschlussfassung im Jahr 2014 hat sich das Wachstum fortgesetzt, zwischenzeitlich Rekordwerte erreicht und scheint sich nun auf einem etwas niedrigeren Niveau einzupendeln. Wien wächst, weil zahlrei-

che, vor allem junge Menschen aus den Bundesländern und aus – vorwiegend dem europäischen – Ausland die Stadt als Ort für Ausbildung und Beruf wählen. Ein Muster, das für erfolgreiche Metropolen auf der ganzen Welt charakteristisch ist: Sie wachsen nicht durch Geburtenüberschuss, sondern primär durch regionale und internationale Zuwanderung. Diese Dynamik zur Gestaltung einer lebenswerten Stadt des 21. Jahrhunderts zu nutzen, gehört zu den spannendsten Aufgaben der Stadtplanung.

Wien ist eine der lebenswertesten Städte der Welt. Nicht nur die Wienerinnen und Wiener selbst sind laut Umfragen mit der Lebensqualität sehr zufrieden, auch internationale Städterankings beweisen das konstant¹. Bei der Wirtschaftsleistung pro Kopf nimmt Wien den 18. Platz unter 276 EU-Regionen ein².

Bevölkerungsentwicklung nach Geburtsland 2002 bis 2048 in Millionen (jeweils zu Jahresbeginn)



Quelle: www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/

¹ <https://wien1x1.at/site/warum-redet-ihr-immer-von-mercer/>

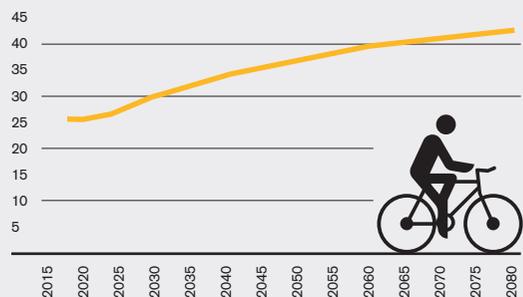
² MA 23 (2018) Wien in Zahlen. Wirtschaftsstandort 2018.

BEVÖLKERUNGSWACHSTUM IN WIEN

Ende Dezember 2018 lebten 1.899.880 Menschen in Wien. Gegenüber 2008 ist das ein Plus von über 225.000 Personen. Wien hat sich durch die Zuwanderungsgewinne der zurückliegenden Jahrzehnte von einer demografisch alternden und schrumpfenden Stadt zu einer jungen und wachsenden Metropole entwickelt. Wien ist heute das österreichische Bundesland mit der jüngsten Bevölkerung und hat somit aktuell und auch in Zukunft einen entscheidenden Vorteil: einen großen und stabilen Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Dies ist die Basis für künftige wirtschaftliche Prosperität und sichert die Lebensqualität, weil so das Verhältnis zwischen erwerbsfähiger Bevölkerung und den nicht Erwerbsfähigen stabiler bleibt. Weil die geburtenstarken Jahrgänge der Generation der „Babyboomer“ vermehrt in den Ruhestand treten, würde sich ohne Zuwanderung das Verhältnis zwischen Erwerbsbevölkerung und Menschen im Ruhestand rasch verschieben. Die dadurch entstehenden Lücken im Arbeitskräfteangebot und im Sozialsystem würden mittelfristig eine spürbare Verlängerung der Lebensarbeitszeit und damit einen deutlich späteren Pensionsantritt nötig machen.

Der Bevölkerungszuwachs der nächsten Jahre wird aufgrund niedrigerer Wanderungsgewinne aus der internationalen und regionalen Zuwanderung wieder etwas geringer eingeschätzt (2018 betrug der Zuwachs rund 11.000 Personen), er bleibt aber signifikant und zeigt die ungebrochene Attraktivität der Stadt. Etwa für das Jahr 2030 wird erwartet, dass wieder mehr als 2 Millionen Menschen in Wien leben werden. Die Stadt Wien ist dabei eingebettet in eine ebenfalls wachsende Stadtregion mit aktuell fast 2,9 Millionen Bewohnerinnen und Bewohnern³. Rund 1 Million Einwohnerinnen und Einwohner der Stadtregion leben also außerhalb Wiens. Auch deren Zahl wird in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter wachsen.⁴

Über 65-Jährige je 100 Erwachsene (zwischen 20 und 65)



Quelle: Statistik Austria – Bevölkerungsprognose 2017. Erstellt am 17.11.2017.

³ Die von der Planungsgemeinschaft Ost definierte Stadtregion+ umfasst neben Wien auch Teile Niederösterreichs und des Burgenlands und reicht von Hollabrunn und Mistelbach im Norden bis Wiener Neustadt und Mattersburg im Süden, von Neulengbach im Westen bis an die Staatsgrenzen zur Slowakei und Ungarn im Osten.

⁴ Für den Zeitraum bis 2027 wird für die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland zusammengefasst ein weiteres Bevölkerungswachstum von über 90.000 Einwohnerinnen und Einwohnern prognostiziert.

„In den europäischen Quellenländern der Zuwanderung nach Wien verändert sich die soziale Situation. Das Wirtschaftswachstum ist in den meisten dieser Länder höher als in Österreich, die Arbeitslosigkeit ist sehr stark zurückgegangen. Auch wenn das Lohngefälle noch immer beachtlich ist, kann man nicht davon ausgehen, dass die Zuwanderungsdynamik nach Wien weiter so anhält wie bisher.“

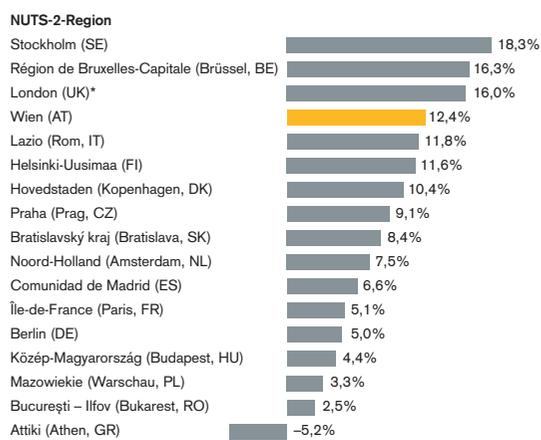
Günter Ogris, Sozialforscher und Leiter des Forschungsinstituts SORA (Institute for Social Research and Consulting)

In der 2018 zum fünften Mal durchgeführten Großstudie zum Thema Leben und Lebensqualität in Wien stimmten 72% der Befragten – sowohl Frauen als auch Männer – der Aussage „Dass Wien eine wachsende Stadt ist, sehe ich grundsätzlich positiv“ sehr oder eher zu. Nur ein Viertel antwortete „eher nicht“ bzw. gab gar keine Zustimmung. Der Anteil der Skeptikerinnen und Skeptiker verweist einerseits auf die Notwendigkeit, dafür zu sorgen, dass die Vorteile des Wachstums bei allen ankommen und andererseits darauf, den Dialog zwischen Politik, Verwaltung, Bürgerinnen und Bürgern zu Zukunftsfragen von Stadt und Stadtentwicklung fortzusetzen und zu forcieren.

ERFOLGREICHE METROPOLEN WACHSEN

Wachstum war und ist kein Ziel an sich. Es ist aber kein Zufall, dass einige Städte in Europa stark wachsen, andere unter Abwanderung leiden. Der weltweite Trend der Urbanisierung wirkt auch auf die europäische Städtelandschaft, und es sind die erfolgreichen, wirtschaftlich stabilen und lebenswerten Städte, die eine besonders starke Bevölkerungszunahme verzeichnen. Für Wien gehen die aktuellen Prognosen von einem gegenüber den letzten Jahren reduzierten, aber immer noch deutlichen Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren aus (siehe Infobox). Grund dafür dürfte u.a.

Bevölkerungsentwicklung im EU-Vergleich
Ausgewählte Städte/Stadregionen der EU, 2007/2017 in %

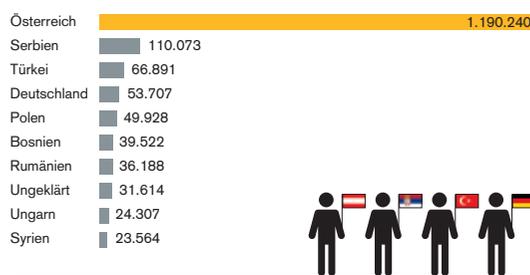


Quelle: Eurostat. Aufbereitung: MA 23

*London: NUTS-1-Region, umfasst das gesamte Stadtgebiet von Greater London

ein Rückgang der bildungs- und erwerbsorientierten Zuwanderung aus Ost- und Südosteuropa sein. Es bleibt weiterhin wichtig, branchenbezogenen Fachkräftemangel oder geringere Gründungsdynamik bei Unternehmen zu vermeiden, eine große Zahl von Tätigkeiten könnte ohne Arbeitskräfte von außerhalb Wiens niemals erbracht werden, so haben z.B. fast zwei Drittel der Beschäftigten in Sozialberufen Migrationshintergrund⁵. Die hohe Lebensqualität Wiens, Sicherheit und funktionierende Infrastrukturen sind starke Argumente für internationale Fachkräfte und Talente – die Stadtplanung kann und wird zu Sicherung und Ausbau dieser Qualitäten einen wichtigen Beitrag leisten.

Bevölkerung Wien nach Geburtsland (am 1.3.2019 Top 10)



Quelle: MA 23

DIE ROLLE DER STADTPLANUNG IM WANDEL

Parallel mit dem Bevölkerungswachstum wächst auch die Bedeutung von Städten als Märkte, immer mehr Unternehmen gründen Niederlassungen, tätigen Investments, probieren Geschäftsmodelle aus, implementieren Innovation u.v.m. Immer mehr Bereiche des Lebens werden kommerzialisiert und damit den Gesetzen des Marktes folgend gehandelt – mit all seinen Vor- und Nachteilen. Wien ist als wohlhabende und leistungsfähige Stadt für unternehmerische Aktivität und Investments attraktiv. Das betrifft für die Stadtentwicklung zentrale Bereiche wie den Immobilienmarkt ebenso wie den Mobilitätsbereich oder Smart City/Umwelttechnologien. Das ist begrüßenswert, wenn dadurch Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstand stimuliert werden.

⁵ <https://medienportal.univie.ac.at/uniview/semesterfrage/detailansicht/artikel/infografik-wie-waere-wien-eigentlich-ohne-migration/>

„Das starke Bevölkerungswachstum der vergangenen Jahre führte auch zu einer intensiven Weiterentwicklung bestehender Stadtviertel. Innen- vor Außenentwicklung – das entspricht auch den Zielen des STEP 2025, unter anderem, weil so Grünräume erhalten und vorhandene Infrastrukturen effizienter genutzt werden können. Die Stadtplanung beobachtet diese Nachverdichtungsprozesse genau und setzt sich – wo nötig – für begleitende Maßnahmen ein, etwa im Bereich des U-Bahn-Ausbaus.“

Clemens Horak, Magistratsdirektion-Baudirektion – Kompetenzzentrum übergeordnete Stadtplanung, Smart City Strategie, Partizipation, Gender Planning

Gleichzeitig verändert sich dadurch aber auch das Umfeld, in dem die Stadtplanung agiert. Die steigende Bedeutung des privaten Investments bringt neue Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner und schafft veränderte Rahmenbedingungen bei der Projektumsetzung. Das erfordert neue Kooperationsstrukturen, Planungsabläufe und Kompetenzen. Konflikte zwischen Investorinnen, Investoren und Planung werden in dieser veränderten „Investment-Landschaft“ nicht ausbleiben, weil teilweise widersprechende Interessen berücksichtigt werden müssen. Mehr Diskussionsbedarf wird es aber auch zwischen Unternehmen, Stadt und Bürgerinnen und Bürgern geben, weil Ziele, Bilder und Erwartungen an die zukünftige Stadt verhandelt, und nicht einfach diktiert werden. Für die Stadtplanung ist es in diesen Debatten zentral, sensibel und ernsthaft mit BürgerInnenanliegen umzugehen. Es gilt, die unterschiedlichen Interessen von öffentlicher Stadtentwicklung und privatem Investment deutlich zu machen und dafür Sorge zu tragen, dass die Bedürfnisse möglichst aller Gruppen und Milieus mit geeigneten Methoden gehört bzw. bei Abwägungsprozessen differenziert mitbedacht werden.

WIEN STEHT FÜR GEMEINWOHL-ORIENTIERTE STADTENTWICKLUNG: STARKE MÄRKTE BRAUCHEN EINE STARKE ÖFFENTLICHE HAND

Um Gemeinwohl und soziale Inklusion sicherzustellen, muss die öffentliche Hand leistungsfähig sein, das bedeutet starke personelle und finanzielle Ressourcen und die Fähigkeit, wirksam zu steuern, das Erfolgsrezept Wiens über viele Jahrzehnte. Das wird aufgrund rascher Veränderungen und dynamischer Märkte zunehmend wichtiger. Das Wachstum der Stadt und die Weiterentwicklung ihrer Systeme (technische, soziale und grüne Infrastruktur) erfordern und ermöglichen entsprechende Investitionen. Die Infrastrukturkapazitäten werden daher parallel mit der Bevölkerungszahl jedes Jahr um etwa 1% ausgeweitet, um das aktuelle Versorgungsniveau und die damit verbundene hohe Lebensqualität sicherzustellen und auszubauen⁶. Gewünschte Verbesserungen und Erneuerungen zum Schutz der Bevölkerung, insbesondere von älteren Menschen und von Kleinkindern vor den Folgen des Klimawandels (Stichwort Hitzesommer), kommen da noch dazu. Über diese lokalen Maßnahmen hinaus investiert Wien Milliarden in U- und S-Bahn, hochrangige Straßen, Krankenhäuser, Wohnbauförderung, Wirtschaftsförderung etc.

⁶ Erfahrungsgemäß ist beim Neubau von Wohnungen allein für die notwendige lokale Infrastruktur (Straßen, Parks, Schulen, Wasser, Abwasser etc.) mit Investitionskosten von etwa 15.000 EUR je Wohneinheit zu rechnen. Bei einer jährlichen Bauleistung von etwa 7.000 Wohnungen mit Infrastrukturbedarf ergeben sich so dafür pro Jahr Kosten von über 100 Mio. EUR.

Leistungen, die Einrichtungen und Betriebe der Stadt Wien im Bereich der Stadtentwicklung erbringen



„Die budgetären Rahmenbedingungen, die von der Europäischen Union und in der Folge für die Republik Österreich vorgegeben sind, engen den Spielraum für Investitionen der Gebietskörperschaften ein. Es wird nicht unterschieden zwischen öffentlichen Konsumausgaben und öffentlichen Investitionen, die langfristig durch Einnahmen gedeckt werden.“

Bernd Rießland, Vorstand Sozialbau AG

All diese Leistungen können nur erbracht werden, wenn die dafür nötigen Finanzierungsmechanismen zur Verfügung stehen. Hier sind einerseits angemessene Beiträge aller Projektbeteiligten zu den Kosten der Infrastruktur, andererseits realistische europäische und nationale Vorgaben zur Handhabung öffentlicher Investitionen erforderlich (nominelle und strukturelle Budgetregeln, Ausgaben- und Schuldenregeln, Haftungsobergrenzen). Wenn diese unzureichend sind, kann die hohe Qualität der öffentlichen Leistungserbringung nicht aufrechterhalten werden. Deswegen setzt sich Wien auf nationaler und europäischer Ebene für eine „Golden Investment Rule“ ein, d.h. eine Regelung, bei der langfristig wirksame öffentliche Investitionen zulässig sind, sofern sie auch langfristig einen Mehrwert erwarten lassen.

Vor diesem Hintergrund geht es darum, finanzielle Spielräume und Möglichkeiten auf kommunaler Ebene gezielt zu nutzen. Etwa, indem digitale Technologien genutzt werden, um im Mobilitätsbereich mehr Kostenwahrheit im Sinne des VerursacherInnenprinzips zu erzielen. Oder indem die Folgekosten der Entwicklung neuer Stadtteile mittels städtebaulicher Verträge gerechter verteilt werden: Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, Kapitalanlegerinnen und -anleger, Projektentwicklerinnen und -entwickler profitieren von öffentlichen Investitionen, während die Kosten für technische- und Verkehrsinfrastruktur, die Verantwortung für leistbaren Wohnraum, die Herstellung und Erhaltung von Grün- und Erholungsräumen sowie Maßnahmen zur Bewältigung der Folgen der globalen Erwärmung primär aus allgemeinen Steuern, also von allen Bürgerinnen und Bürgern der Stadt getragen werden.⁷ Die Modalitäten zur Sicherung fairer Beiträge von Privaten zu öffentlichen Leistungen ist weiter zu professionalisieren und zum Standard zu machen.

⁷ Schätzungen zufolge werden nur rund 10% der jährlichen Investitionskosten für öffentliche Infrastruktur durch die Beiträge Privater über das Instrument städtebaulicher Verträge gesichert.



THEMENFELDER IM FOKUS

02

Dieser Text basiert auf einer umfangreichen Analyse (siehe Abschnitt 4 „Der Erstellungsprozess“), liefert aber ganz bewusst keinen Gesamtüberblick über alle Agenden der Wiener Stadtplanung. Vielmehr legt er den Schwerpunkt auf jene Themenfelder, die – vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen und Trends – besondere und verstärkte Aufmerksamkeit benötigen.

Folgende vier Fragenkomplexe wurden identifiziert und werden in den folgenden Kapiteln im Detail behandelt:

Diese Themen sind keineswegs gänzlich neu oder unbearbeitet. Im Gegenteil, in vielen Fällen kann bereits auf laufende Strategien und Maßnahmen und bestehende Erfahrungswerte der Wiener Stadtplanung aufgebaut werden, vieles wurde bereits im STEP 2025 angesprochen und in den vergangenen Jahren auf den Weg gebracht. Manchmal geht es daher um Akzentuierungen, manchmal um eine systematischere Ausrollung, manchmal um Adaptionen und manchmal auch um neue Ansätze. Immer steht dabei die Verbindung und Verknüpfung zur gesamthaften Agenda der Stadtplanung Wien im Fokus.

- 1 Die leistbare und solidarische Stadt
- 2 Maßnahmen gegen die Erderwärmung und ihre Folgen
- 3 Raum für die ganze Vielfalt der Arbeit
- 4 Digitalisierung und nachhaltige Stadtentwicklung

2.1 STADTENTWICKLUNG FÜR DIE LEISTBARE UND SOLIDARISCHE STADT

Starke öffentliche Betriebe wie die Wiener Linien, die Wiener Netze und viele andere öffentliche Unternehmen der Daseinsvorsorge, ein starker sozialer Wohnbau, kostengünstige Kinderbetreuung und eine kompakte Stadtstruktur schaffen in Wien Rahmenbedingungen, um allen Bewohnerinnen und Bewohnern hohe Lebensqualität zu bieten. Das Rote Wien der Zwischenkriegszeit hat dafür das Fundament gelegt, auf dem von 1945 bis heute auf- und weitergebaut wird. Diese – auch im internationalen Städtevergleich – außerordentlichen Qualitäten Wiens begünstigen nicht nur soziale Gerechtigkeit, sozialen Frieden und Solidarität, sondern stellen auch sicher, dass Notlagen oder Brüche in der persönlichen Biografie – sei es durch Jobwechsel, Trennung, Krankheit oder Alter – durch ein funktionierendes städtisches Umfeld abgedeckt werden, auf das sich alle verlassen kön-

nen. Zudem sorgt die effiziente und kostengünstige kommunale Leistungserbringung dafür, dass allen Wienerinnen und Wienern am Ende des Monats mehr Geld im „Börsel“ bleibt. Nicht zuletzt leiden Wiener Unternehmen nicht unter dem Problem vieler anderer Großstadregionen, dass sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit geringeren Einkommen gar nicht mehr leisten können, in der Nähe ihres Arbeitsorts zu leben.

Die Wienerinnen und Wiener wissen diese Vorteile zu schätzen, die eine starke öffentliche Infrastruktur und Daseinsvorsorge bieten. So stimmten im Zuge der Wiener Volksbefragung 2013 87% der Teilnehmenden zu, dass die Wiener Kommunalbetriebe wie Wasser, Kanal, Müllabfuhr, Energie, Spitäler, Gemeindewohnbauten und öffentliche Verkehrsmittel vor Privatisierung geschützt werden sollen.



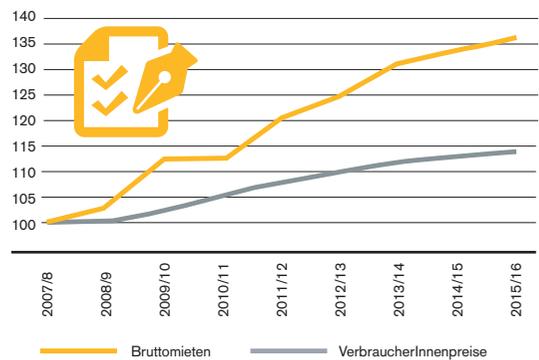
WO STEHEN WIR?

Arbeits- und Erwerbswelten verändern sich, und das Wiener Modell der leistbaren und solidarischen Stadt muss damit umgehen.

- Globalisierung und Digitalisierung wirken verstärkt als Metatrends. Sie bringen nicht, wie teilweise öffentlichkeitswirksam befürchtet, das Ende der Arbeit, sondern können im Gegenteil maßgeblich zu Produktivitäts- und Wohlstandsgewinnen beitragen. Sie kommen aber nicht automatisch allen zugute – etwa, weil der Rationalisierungsdruck steigt, die Nachfrage nach geringqualifizierten Tätigkeiten aber möglicherweise auch nach Tätigkeiten im mittleren Qualifikationsbereich sinkt und die Ungleichheit der Einkommen tendenziell zunimmt.
- Der Wiener Arbeitsmarkt ist von diesen Entwicklungen natürlich betroffen. Das Arbeitsvolumen der Gesamtwirtschaft stagnierte über längere Zeit, sodass es zwar eine steigende Zahl von Arbeitsplätzen gibt, die Zahl der Vollbeschäftigten aber zurückgeht. Zu beobachten ist darüber hinaus ein signifikanter Anteil von Niedriglohnbeschäftigung (oftmals handelt es sich dabei um Teilzeitbeschäftigte), eine nach wie vor zu hohe Gesamtarbeitslosigkeit trotz aktueller Hochkonjunktur, eine hohe Zahl von Mindestsicherungsbezieherinnen und -bezieher und eine Zunahme befristeter Dienstverhältnisse bei jungen Erwachsenen. Frauen sind deutlich häufiger in atypischen Beschäftigungsverhältnissen bzw. in Teilzeitbeschäftigung als Männer mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das durchschnittliche Einkommen von Wienerinnen.⁸

- Die Grundstückspreise sind in Wien in den letzten Jahren deutlich gestiegen und übersetzen sich in steigende Mieten und Kaufpreise am privaten Wohnungsmarkt. Grund dafür ist einerseits die durch das Bevölkerungswachstum bedingte starke Nachfrage und andererseits ein Grundstücks- und Immobilienmarkt, der als sicherer Hafen für privates (zunehmend internationales) Investment fungiert.

Private Neuvertragsmieten in Wien und VerbraucherInnenpreise (2007/8=100)



Quelle: Mikrozensus, Statistik Austria; aus AK Wien „Mieten in Österreich und Wien 2008 bis 2016“

⁸ Laut Wiener Gleichstellungsmonitor 2016 arbeiten 47% der Frauen und 26% der Männer in atypischen Beschäftigungsverhältnissen, 22% der Wienerinnen und 14% der Wiener in Niedriglohnbeschäftigung (Stand 2014), das jährliche Bruttomedianeinkommen von Frauen beträgt 17.802, EUR von Männern 22.598 EUR.

STADTENTWICKLUNG FÜR DIE LEISTBARE UND SOLIDARISCHE STADT WAS IM BEREICH DER STADTPLANUNG SCHON PASSIERT IST (EINE AUSWAHL)

- Der Preis des Jahrestickets der Wiener Linien wurde deutlich gesenkt (im Jahr der Einführung 2012 kostete die Karte 365 Euro) und das Top-Jugendticket eingeführt. Letzteres ermöglicht Schülerinnen, Schülern und Lehrlingen, mit einer geringen Aufzahlung zur Schülerfreifahrt, ein Jahr lang unbegrenzt alle öffentlichen Verkehrsmittel des Verkehrsverbunds Ostregion (Wien, Niederösterreich, Burgenland) zu nutzen.
- 2014 verabschiedete der Gemeinderat das STEP-Fachkonzept Mobilität. Ein ausdrückliches Ziel des Konzepts: die Leistbarkeit nachhaltiger Mobilität sicherzustellen und den Einsatz öffentlicher Mittel zu diesem Zweck effizient zu gestalten.
- Seit 2014 hat die Gemeinde Wien das Recht, mit Entwicklerinnen und Entwicklern von Immobilienprojekten Verträge abzuschließen, in denen deren Beiträge zur Unterstützung von Planungszielen sowie zur Errichtung von Infrastruktur vereinbart werden. Die städtischen Dienststellen machen von dieser Möglichkeit im Sinne einer fairen Beteiligung Privater an den Kosten der Stadtentwicklung Gebrauch.
- Das 2014 beschlossene STEP-Fachkonzept Grün- und Freiräume setzt sich mit der sozialen Bedeutung von Grün- und Freiräumen auseinander, betont deren Relevanz für die soziale Durchmischung und schafft die Grundlage dafür, dass Freiraum im Alltag und in der Freizeit kostenlos genutzt werden kann.
- Wesentliche Zielsetzung in diesem Fachkonzept ist der Aufbau bzw. die Stärkung eines „Freiraumnetzes Wien“, das – im Sinne von Grünraumgerechtigkeit – leichten Zugang zu hochwertigen Frei- und Erholungsräumen für alle Wienerinnen und Wiener garantiert.
- Das 2017 beschlossene STEP-Fachkonzept Produktive Stadt sichert Raum für betriebliche Tätigkeiten und hilft so Unternehmen im Sachgüterbereich, überwiegend Klein- und Kleinstbetrieben, ihre Betriebsstätte zu finanzieren.
- 2018 wurde im Gemeinderat das STEP-Fachkonzept Öffentlicher Raum beschlossen. Im Sinne einer sozial und geschlechtergerechten Stadt wird festgelegt, dass bei Planungen des öffentlichen Raums die Bedürfnisse aller Gruppen berücksichtigt werden sollen, konsumfreie Aufenthaltsmöglichkeiten sind besonders wichtig.
- Bei Neubauten größerer Wohnbauprojekte sind in Zukunft zwei Drittel der neuen Wohnungen gefördert zu errichten. Dies garantiert günstige Mieten (Widmungskategorie „Geförderter Wohnbau“ in der Wiener Bauordnung 2018).
- Mit dem 2019 fertiggestellten STEP-Fachkonzept Polyzentrales Wien wird die Weiterentwicklung des Angebots vielfältiger urbaner Zentren begünstigt. Das reduziert Mobilitätsaufwand und trägt zu Leistbarkeit und Alltagstauglichkeit der Stadt bei.

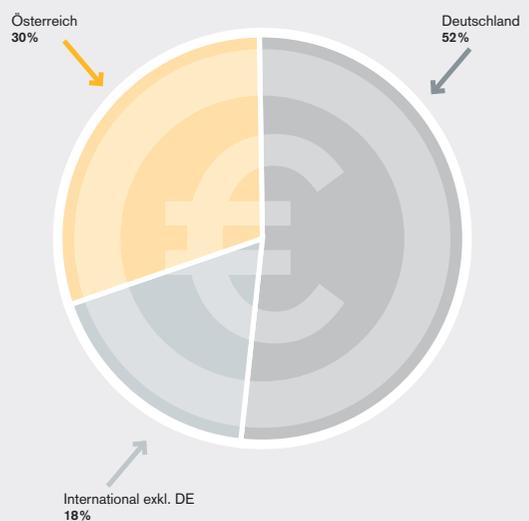
IMMO-INVESTMENT IN DIE STADT – DIE STADT ALS „ANLAGEOBJEKT“

Am Wiener Immobilienmarkt wurden in den letzten Jahren Rekordsummen investiert, sowohl von heimischen als auch vermehrt internationalen Investorinnen und Investoren. Niedrige Zinsen, viel Kapital sowie fehlende Investmentalternativen werden vermutlich auch in den nächsten Jahren für Investitionsdruck und für reges Interesse an Erwerb bzw. an Neubau insbesondere von Wohnimmobilien sorgen. Diese Entwicklung hat sichtbare Nachteile: einen Überhang von Angeboten im oberen Preissegment im freifinanzierten Bereich, einen verstärkten Wettbewerb um Flächen in Konkurrenz zum gemeinnützigen Wohnbau, Kontroversen, die privat betriebene großvolumige Projekte teilweise auslösen, und einen verstärkten Preis- und Verdrängungsdruck in der Gründerzeitstadt. Sie schafft aber auch Möglichkeiten für begrüßenswerte Entwicklungen, wenn die öffentliche Hand entsprechende Rahmenbedingungen setzt. Auf der „Haben“-Seite stehen positive Effekte für den Arbeitsmarkt, die regionale Wirtschaftsleistung und die kommunalen Einnahmen sowie die Nutzung der Kapazität Privater zur Entwicklung qualitätsvoller Stadtteile und Projekte. All dies stellt eine Governance-Herausforderung im Sinne der erfolgreichen, gendersensitiven Wahrnehmung von Gemeinwohlinteressen dar.

Wien kann in dieser Situation wirksam agieren, da es sowohl über einen stadteigenen als auch

über einen gemeinnützigen Wohnungsbestand verfügt wie kaum eine andere Stadt und darüber hinaus mit dem wohnfonds_wien, der Wohnbauförderung und in etablierter Partnerschaft mit den gemeinnützigen Wohnbauträgerinnen und -trägern rasch leistbares Angebot bereitstellen kann. Viele Städte, die ihre Wohnungsbestände verkauft haben und auch nicht über Instrumente zur Bereitstellung ausreichend leistbaren Wohnraums verfügen, erleben aktuell Phasen der Wohnungsnot, sozialer Spannungen und des Arbeitskräftemangels im Bereich niedriger Einkommensbezieherinnen und -bezieher.

Institutionelles Wohninvestment Wien
Herkunft der Investorinnen und Investoren 2018



Quelle: CBRE Österreich, Wohnungsneubau in Wien 2019

WAS STEHT DAHER AUF DER AGENDA?

Die leistbare Stadt als roter Faden der Stadtentwicklung

Im STEP 2025 wurde das Motto „Wir leisten uns Stadt“ postuliert. Darin kommt u.a. das Verständnis zum Ausdruck, dass sowohl sozialer Ausgleich als auch das Thema leistbare Stadt kontinuierliche Aufmerksamkeit und entsprechende Investitionen benötigen. Angesichts von Polarisierungstendenzen soll dieser Anspruch noch stärker als bisher zum roten Faden der Stadtplanung gemacht werden und auch die sozial gerechte und geschlechtergerechte Stadt befördern.

Die Wiener Stadtplanung hat nur indirekt Einfluss auf den Arbeitsmarkt oder die Einkommensentwicklung. Für Lebensqualität und Wohlbefinden in einer Stadt ist aber nicht nur das individuelle Einkommen alleine entscheidend, sondern auch, wie viel das Leben kostet. Als Maß für den materiellen Wohlstand der Haushalte ist der von Eurostat errechnete „Tatsächliche Individualverbrauch (TIV)“ pro Kopf relevanter als das Einkommen pro Kopf. Darin enthalten sind Güter und Dienstleistungen, die tatsächlich von den Haushalten konsumiert werden, unabhängig davon, ob dafür die Haushalte, der Staat oder gemeinnützige Organisationen bezahlen. Bei dieser Wohlstandskennzahl liegt Österreich EU-weit an dritter Stelle, 19% über dem EU-Schnitt. Eine gut organisierte Stadt mit einer starken öffentlichen Daseinsvorsorge (von der Energie- und Wasserversorgung über den sozialen Wohnbau und den öffentlichen Verkehr bis hin zur grünen Infrastruktur der Parks und kostenlosen Bildungseinrichtungen) ermöglicht eine zeitsparende, einfache und angenehme sowie kostengünstige Organisation des Alltagslebens und stärkt den so-

„Nicht erst seit der Finanzkrise, aber seitdem noch einmal verstärkt, ist in den attraktiven Metropolen Europas ein enormer Markt für Immobilien- und Grundstückstransaktion entstanden. Kritische Fragen nach der Stabilität dieser Wetten auf Rendite und nach den Auswirkungen auf das Ziel einer leistbaren, gemischten und nachhaltigen Stadt werden lauter. Es ist eine politische Entscheidung, in welcher Form dieser Markt befördert oder eingegrenzt werden soll.“

Sonja Beeck, Stadtplanerin Berlin

zialen Zusammenhalt. Wie schon gesagt: In Wien bleibt den Menschen mehr Geld fürs Leben übrig. Das Funktionieren der Stadt in diesem umfassenden Sinn sicherzustellen, gehört zu den Kernaufgaben erfolgreicher Stadtentwicklung. Seit vielen Jahrzehnten werden vor diesem Hintergrund Strategien und Maßnahmen im Sinne der leistbaren Stadt umgesetzt. Für die kommenden Jahre rücken nun die folgenden Themen und Zielsetzungen in den Fokus.

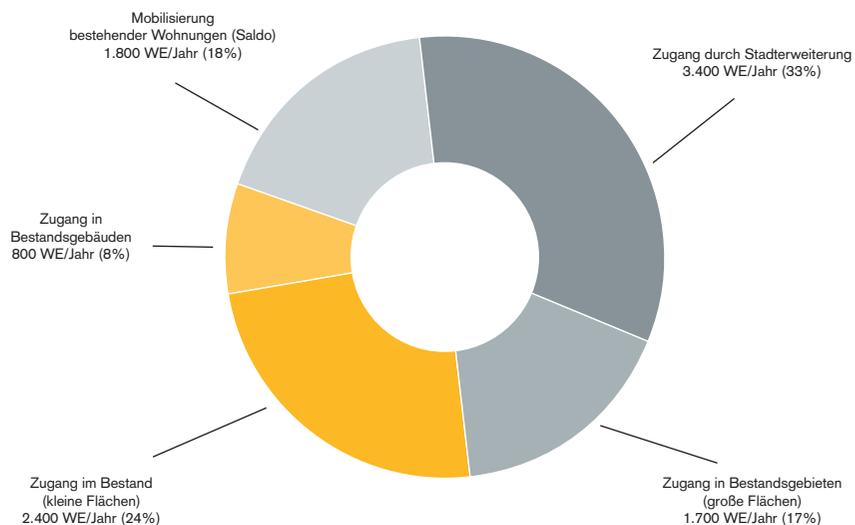
Rasche Entwicklung von Potenzialgebieten stärkt Angebot und dämpft Preise

Eine zentrale Voraussetzung für eine wachsende, aber weiterhin leistbare Stadt ist eine nachfragegerechte Ausweitung des Grundstücks- und Immobilienangebots. Das heißt ein Markt, der passende Angebote für unterschiedliche Marktsegmente und Zielgruppen bietet und nicht außer Balance gerät, weil an der lokalen Nachfrage vorbeiproduziert wird. Um diese Zielsetzung zu erreichen, bedient sich die Wiener Stadtplanung eines marktwirtschaftlichen Grundprinzips – nämlich: Mehr Angebot wirkt preisdämpfend. Übersetzt in die Logik der Stadtentwicklung heißt das, die hohe Geschwindigkeit bei der Schaffung baureifer Flächen beizubehalten und dadurch eine rasche und effiziente Umsetzung von Wohnprojekten zu forcieren. Mit der neuen Widmungskategorie „Geförderter Wohnbau“ steht nunmehr ein wichtiges neues Instrument zur Verfügung, das – vereinfacht gesagt – dafür sorgt, dass ein vernünftiges Baulandpreinsniveau etabliert wird und Bodenspekulation und die damit einhergehende Verzögerung von Entwicklungsmaßnahmen sich nicht mehr lohnt.



Darüber hinaus erfordert die komplexe Ausgangslage in vielen Wiener Entwicklungsgebieten (etwa kleinteiliger Grundbesitz, viele unterschiedliche Eigentümerinnen und Eigentümer, ungünstige Flächenzuschnitte) den Einsatz weiterer Instrumente der Entwicklungssteuerung. Aufbauend auf bestehenden Modellen – etwa der für die Entwicklung der Seestadt Aspern gegründeten Wien 3420 AG – sollten daher vermehrt Entwicklungsmanagements bzw. öffentlich-private Entwicklungsgesellschaften etabliert und das mit der Bauordnungsnovelle 2018 reformierte Instrument der Baulandumlegung angewendet werden. Sie können als Entwicklungsturbo wirken, wenn durch zweckgebundene Entwicklungsbudgets und übergeordnete Steuerung eine effiziente Gesamtprojektumsetzung, eine Synchronisierung von Infrastrukturinvestitionen und Qualitätssicherung erleichtert wird.

Neuer Wohnraum in Wien 2008–2017 (Hauptwohnsitze)



„In Wien sind ausreichend viele Entwicklungsgebiete vorhanden, um die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu decken und notwendige soziale, grüne und technische Infrastruktur auf diesen Flächen mittel- bis langfristig zu schaffen. Entwicklungspotenziale bestehen auch im bereits bebauten Stadtgebiet. Dieses leistet neben den Stadterweiterungsgebieten einen maßgeblichen Beitrag zur Bereitstellung von neuem Wohnraum, macht aber auch neue Vorgehensweisen für die Grün- und Freiraumversorgung im dicht bebauten Gebiet notwendig.“

Katharina Conrad, MA 18, Referat Stadt- und Regionentwicklung

HOHE WIDMUNGSLEISTUNG ZUR BEREITSTELLUNG VON FLÄCHEN FÜR DEN WOHNBAU

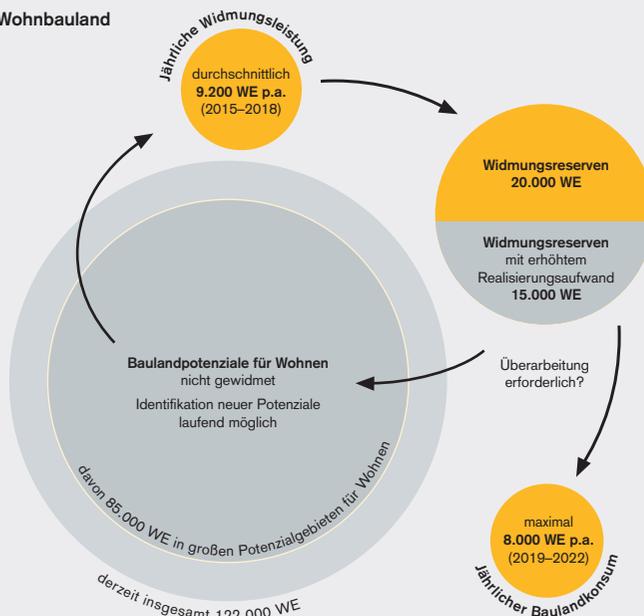
Die Flächenwidmungsplanung schafft die rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen für die Bebauung neuer Gebiete und ist somit ein wesentlicher Schritt in der Projektentwicklung. Zwischen 2015 und 2018 wurden pro Jahr durchschnittlich 9.200 Wohneinheiten neu gewidmet – mehr als der geschätzte Bedarf für die kommenden Jahre von jährlich maximal 8.000 neu zu widmenden Wohneinheiten.

Über diese jährliche Neuwidmung hinaus ist eine Reserve bereits gewidmeten Baulands für etwa 20.000 Wohneinheiten vorhanden, die kurzfristig realisiert werden bzw. werden können. Weiter

gewidmete Baulandflächen für ca. 15.000 Wohneinheiten sind zwar vorhanden, hier müssen jedoch noch größere Aufwendungen zur Baureifmachung erfolgen.

Schließlich sind auf dem Wiener Stadtgebiet Potenziale für zusätzliche etwa 120.000 Wohneinheiten bekannt, die aber noch keiner konkreten Projektentwicklung zugeführt wurden. Insgesamt sind in Wien bei gleichbleibender Entwicklung somit Flächenreserven für den Bedarf von etwa 20 Jahren vorhanden, die auch die Flächen für die erforderliche grüne, soziale und technische Infrastruktur umfassen.

Bereitstellung von Wohnbauland



Daten: Potenziale/Reserven ab 50 WE, Stand: Ende 2018; Abkürzungen: WE = Wohneinheiten / p.a. = jährlich

„Innerhalb der konsolidierten Stadt wird das Rad der Grundpreisentwicklung wohl nicht mehr zurückzudrehen sein – da liegt der Schlüssel in der qualitätsvollen und sozial verträglichen Nachverdichtung, für die es beträchtliche Spielräume gibt. Ein ebenso beträchtliches Potenzial bieten die überwiegend relativ locker gesetzten Siedlungen der 50er, 60er und 70er Jahre in Genossenschaftsbesitz.“

Klaus Wolfinger, selbstständiger Bauträger- und Unternehmensberater
sowie Vizepräsident des österreichischen Verbandes der Immobilienwirtschaft

Soziale Durchmischung

Mit der neuen Widmung „Geförderter Wohnbau“ sollen nicht nur sozial ausgewogene Neuentwicklungen erleichtert, sondern auch bei größeren Aufzonungen im Bestand geförderter Wohnraum ermöglicht werden. Das entspricht dem Wiener Ansatz, leistbares Wohnen in allen Stadtteilen, nicht nur auf einige wenige oder periphere Gebiete beschränkt, zu ermöglichen. Durch die konsequente Anwendung der neuen Widmungskategorie soll jedenfalls ein zentrales Element Wiener Lebensqualität in den kommenden Jahren gestärkt und ausgebaut werden: sozial durchmischte Stadtteile, in denen die Basis für wechselseitiges Verständnis, sozialen Austausch und sozialen Aufstieg gelegt wird. In einer zunehmend pluralen und vielfältigen Stadtgesellschaft wird das Grätzl als Ort, wo Gemeinschaft und sozialer Zusammenhalt entstehen kann, daher weiter gestärkt und die Voraussetzungen für erfolgreiche Gemeinwesenarbeit verbessert.

Niemanden zurücklassen – in Stadtteile investieren

Stichwort sozialer Aufstieg: Es gibt Viertel, die besondere Aufmerksamkeit brauchen und zu deren Stärkung und Ertüchtigung die Stadtplanung einen Beitrag leisten kann. Große Gebiete Wiens wurden in den 1950er, 1960er und 1970er Jahren entwickelt. Aus gutem Grund wurden sie bereits im STEP 2025 in den Blick genommen – die Bausubstanz ist teilweise erneuerungsbedürftig, thermisch-energetische Sanierungen sind erforderlich, die Ausgestaltung der Grünflächen ist nicht mehr

zeitgemäß, Oberflächenparkplätze reduzieren die Qualität von Freiflächen und öffentlichen Raum weiter. Zudem vollzieht sich bei den Bewohnerinnen und Bewohnern ein Generationswechsel, Familien ziehen zu, der Anteil von Kindern und Jugendlichen steigt, ebenso der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund.

Die Erneuerung und Weiterentwicklung dieser Siedlungsstrukturen, oft im Eigentum der Stadt, ist eine öffentliche Aufgabe, für die die nötigen Ressourcen gesichert werden müssen. Durch Investitionen in die bauliche, soziale und ökologische Nachhaltigkeit dieser Stadtteile können mehrere Zielsetzungen erreicht werden: zum Ersten eine Aufwertung der Lebens- und Wohnqualität sowie eine Wertsicherung des Gebäudebestands, zum Zweiten ein deutlich niedrigerer Energieverbrauch und niedrigere Energiekosten für die Bewohnerinnen und Bewohner durch thermisch-energetische Sanierungen und erneuerbare Energieversorgung. Zum Dritten wird ein deutliches Signal gesendet, dass auch diese Stadtviertel und ihre Bewohnerinnen und Bewohner von Wachstum und Transformation der Stadt profitieren können, etwa durch einen begleitenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der sozialen Infrastruktur (Schulen, Sportplätze, Büchereien, Jugendzentren etc.) oder durch Verbesserungen bei Grünflächen und Parks und eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Raum. Voraussetzung dafür wird vielfach sein, dass dort – wie bereits im STEP 2025 thematisiert und empfohlen⁹ –, wo es die Gegebenheiten zulassen, zeitgemäße Bauformen und Dichten realisiert werden und so die wirtschaftliche Grundlage geschaffen wird, die Verbesserungen in den Gebieten zu finanzieren. In Vorhaben, wie dem seit 2016 laufenden EU-geförderten Projekt

⁹ In der STEP-Leitinitiative Aktionsplan 50/60/70 wird u.a. als Umsetzungsschritt formuliert: Festlegung von Pilotprojekten, die den Mehrwert von Qualitätsverbesserungen und Nutzungsverdichtungen exemplarisch aufzuzeigen.



„Smarter Together“ in Simmering oder Projekten der Internationalen Bauausstellung „IBA_Wien 2022“, etwa der geplanten Revitalisierung der Per-Albin-Hansson-Siedlung in Favoriten, kommen in unterschiedlichen, oft partizipativen Formaten neue Methoden zum Einsatz. Ab 2019 widmet sich das EU-geförderte Projekt „RenoBooster“ der Unterstützung von Wohnhaussanierungen. Die gesammelten Erfahrungen sollen in weiteren Projekten breit angewendet werden.

Energieeffizienz für bessere Leistbarkeit nutzen

Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel (z.B. Begrünung der Stadt) leisten nicht nur einen Beitrag gegen die Zunahme der Treibhausgase, sondern helfen auch an Hitzetagen, gesundheitliche Schäden von Stadtbewohnerinnen und -bewohnern – und hier insbesondere für ältere Menschen und Kinder – fernzuhalten. Konsequenter umgesetzter Klimaschutz spart Kosten, und zwar nicht nur auf gesamtgesellschaftlicher, sondern auch auf individueller Ebene. So kostet es heute bereits gleich viel oder sogar weniger, Gebäude mit erneuerbarer Energie zu beheizen als mit fossilen Energieträgern¹⁰, wenn man korrekterweise die Gesamtkosten über einen langen Zeitraum betrachtet. Und es ist wahrscheinlich, dass die Kosten weiter sinken. (Siehe auch Kapitel 2.2: Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel als integraler Bestandteil einer Stadtentwicklung auf der Höhe der Zeit). Unterbleiben Aktivitäten des Klimaschutzes und der Anpassung, sind für Wien

sogar beträchtliche volkswirtschaftliche Schadenssummen zu erwarten¹¹. Gleichzeitig steigen die Risiken für Gebäude und Gebiete, die nicht klimafit sind, etwa durch Wertverlust und Nachteile bei der Nutzung.

Häufig stehen einer breiten Umsetzung nachhaltiger Lösungen höhere Anfangsinvestitionen im Weg, die es schwierig machen, maximale Baukostenziele einzuhalten. Dieses Hindernis wurde für den geförderten Wohnbau mit dem Entfall der Baukostenobergrenze in der jüngsten Novelle der Neubauverordnung beseitigt.¹² Nächster Schritt ist nun, auch für den freifinanzierten Bereich sowie für Büro- und Gewerbeimmobilien Regelungen und Vorgaben zu entwickeln, die den Markt stärker in Richtung sozial und ökologisch verträgliche Lösungen steuern.

Infrastrukturen für die leistbare Stadt – Die Stadt als „Kostenminimierer“

Die Stadt auf Leistbarkeit und sozialen Zusammenhalt auszurichten, bedeutet auch, alle Vorgehensweisen und Strategien der Wiener Stadtplanung aus diesem Blickwinkel zu be- und durchleuchten. Ein Beispiel ist etwa auf die Stadt der kurzen Wege zu setzen: Lokale Versorgung hilft, Mobilitätskosten sowie auch den Zeitaufwand für Alltagswege gering zu halten. Personen mit niedrigem Einkommen, eingeschränkter Mobilität, Versorgungsverpflichtungen oder vielen berufsbedingten Wegen profitieren davon besonders. Das Prinzip der Stadt der kurzen Wege ist daher handlungsleitend und achtet beson-

¹⁰ Quelle: <https://www.energyagency.at/fakten-service/heizkosten.html>

¹¹ Steininger, K. W., Haas, W., König, M., Pech, M., Prettenhaler, F., Prutsch, A., Themessl, M. Wagner, G., Wolf, A. (2015): Die Folgeschäden des Klimawandels in Österreich.

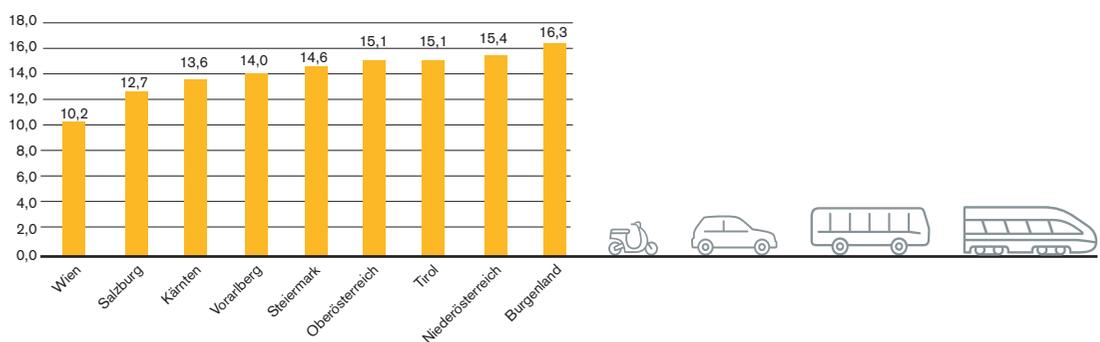
¹² Bauträgerinnen und Bauträger, die geförderten Wohnbau realisieren, haben dadurch nun die Möglichkeit, höhere Anfangsinvestitionen über einen längeren Zeitraum zu refinanzieren.

ders auf sozialen Zusammenhalt und Leistbarkeit. Auch das starke ÖV-System, das den Wienerinnen und Wienern günstig zur Verfügung steht, bedeutet eine substantielle finanzielle Entlastung, weil die Menschen nicht auf das Auto angewiesen sind und daher Kosten sparen können. Dank des hohen ÖPNV-Anteils ist der Verkehrsdruck im Wiener Straßensystem, und folglich die Kosten von Staus und Emissionen, deutlich geringer als in vergleichbaren Städten.

Ein anderer Aspekt sind öffentliche Räume sowie Grün- und Freiräume. Sie ermöglichen wohnortnahe und kostenlose Erholung, wirken positiv auf das Kleinklima und spielen eine wichtige Rolle für den sozialen Zusammenhalt und die Lebensqualität. Neben dem Ausbau des engmaschigen Freiraumnetzes (mit kleinen Parks, Grün- und Erholungsflächen über die ganze Stadt) werden weitere große Wie-

ner Parks realisiert werden. In jüngster Vergangenheit wurde die Umsetzung der sogenannten „Freien Mitte“, des ca. 10 Hektar großen Parks am künftigen Nordbahnhof-Areal, vereinbart. Allerdings gelingt die notwendige frühzeitige Flächensicherung und Flächenmobilisierung nicht immer, und Kosten für die Errichtung und die Instandhaltung sind eine starke Belastung für die Budgets der zuständigen Fachabteilungen der Stadt und der Bezirke. Im Hinblick auf die Bereitstellung von Grünflächen wurde auch durch jüngste Änderungen bei der Baulandumlegung in der Wiener Bauordnung¹³ ein Schritt gesetzt. Die neu geschaffene Möglichkeit zur Sicherung von öffentlichen Erholungsflächen gilt es, nun konsequent anzuwenden, die Flächensicherung und nutzerInnenadäquate Ausgestaltung ist eine der zentralen Herausforderungen, der sich die Stadtentwicklung stellt.

Welchen Anteil ihres Einkommens Haushalte für Mobilität ausgeben



Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Konsumerhebung 2014/15

¹³ Mit der Bauordnungsnovelle 2018 können im Rahmen der Umlegung nicht nur Verkehrsflächen, sondern auch öffentliche Erholungsflächen gegen Entschädigung der Gemeinde zugewiesen werden.

2.2 KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL IN DER STADTENTWICKLUNG

Die Stadt Wien gehört zu jenen Regionen und Städten, die sich zu einem substanziellen Beitrag zur Eindämmung des rasch voranschreitenden Klimawandels verpflichtet haben, und damit auch zu effektiven Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase. Dabei geht es sowohl um globales Verantwortungsbewusstsein als auch um die Sicherung und Stärkung der hohen Wiener Lebensqualität. Der Klimawandel ist eine existenzielle Bedrohung, der auf globaler, europäischer, nationaler und lokaler Ebene entgegengewirkt werden muss.

Gleichzeitig sind Maßnahmen zum Schutz der Bewohnerinnen und Bewohner vor den negativen Folgen der Erderhitzung erforderlich, um Leistung, Lebensqualität und Resilienz der Stadt aufrechtzuerhalten.

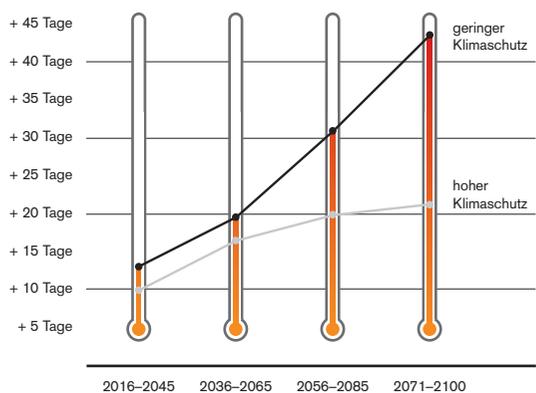


WO STEHEN WIR?

Die Auswirkungen des Klimawandels sind sowohl global als auch in Wien bereits heute spürbar und werden sich in den nächsten Jahren weiterhin verstärken. Allerdings kann das Ausmaß durch zeitnahen, umfangreichen Klimaschutz maßgeblich reduziert werden. Für Wien bedeutet das einerseits, umfassende Klimaschutzmaßnahmen, wie die Energiewende und nachhaltige Mobilität, umzusetzen und andererseits, Maßnahmen zur Reduktion der negativen Folgen zu ergreifen.

- Wie die Abbildung rechts verdeutlicht, steigt die Zahl der sehr belastenden „Tropennächte“, in der die Temperatur nicht unter 20° C fällt, bis zum Ende dieses Jahrhunderts deutlich. Beim Szenario mit „hohen Anstrengungen zum Klimaschutz“ ist der Anstieg jedoch deutlich geringer, dieser Weg muss daher verfolgt werden. Und selbst bei diesem günstigeren Szenario muss die Hitzebelastung in der Stadt gemindert werden. Der Stadt kommt dabei große Verantwortung zu, denn weniger zahlungskräftige Bevölkerungsgruppen – etwa alte Menschen mit geringem Einkommen – sind diesen Effekten oft schutzlos ausgesetzt.

Mittlere Zunahme der Tropennächte in der Wiener Innenstadt im Vergleich zu 1981–2010



Quelle: data.ccca.ac.at/climamap

- Die lokalen Folgen des Klimawandels wie steigende Hitze, Starkregenereignisse etc. gefährden nicht nur die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung, sie sind auch teuer und bringen neue Anforderungen an die Leistungsfähigkeit technischer Infrastrukturen mit sich (z.B. an das Kanalsystem in Folge von Starkregenereignissen oder an die Energieversorgung durch Wasserkraft aufgrund stärker schwankender Pegelstände). Noch nicht genau vorhersagbare indirekte Auswirkungen der Klimakrise wie Ernteausfälle bis hin zu Migrationsbewegungen infolge von Klimaflucht kommen da noch dazu.
- In den letzten Jahren wurden auf internationaler und europäischer Ebene klimapolitische Meilensteine gesetzt. Im Pariser Klimaschutzabkommen 2015 haben sich alle UNO-Vertragsstaaten dazu verpflichtet, die Erderwärmung auf (deutlich) unter 2° Celsius zu begrenzen und bis 2050 die Dekarbonisierung (Netto-Null-Emissionen) durchzuführen, das erfordert entschlossene Maßnahmen. Auf europäischer Ebene wurde festgelegt, bis 2030 die Treibhausgasemissionen um mind. 40%¹⁴ gegenüber 2005 zu reduzieren sowie den Anteil erneuerbarer Energie auf mind. 32% und die Energieeffizienz um 32,5% zu erhöhen¹⁵. Alle Vertragsstaaten sind angehalten, ihre Klimaschutzziele kontinuierlich nachzuschärfen.¹⁶
- Auf nationaler Ebene wurde mit „#mission2030“ erstmals eine österreichische Klima- und Energiestrategie beschlossen, die den „konsequenten Dekarbonisierungspfad bis 2050“ verankert oder das Ziel zur Deckung des Gesamtstromverbrauchs mit 100% erneuerbaren Energien bis 2030 beinhaltet¹⁷. Offen ist jedoch, ob die Ziele und Strategien ausreichen, um Österreich auf Kurs zur Erfüllung der Vorgaben aus dem Pariser Klimaschutzabkommen zu bringen. Es existiert nun aber jedenfalls ein Referenzrahmen, zu dem sich die politisch Verantwortlichen verpflichtet haben und entlang dessen deren Politik beurteilt werden kann.¹⁸ Neben den grundsätzlichen Überlegungen gibt es nun auch für Österreich handfeste finanzielle Motive, die getroffenen Vereinbarungen zu erfüllen. Dem österreichischen Staat drohen Strafzahlungen im Milliardenbereich, sollten die in Absprache mit der EU gesetzten Ziele verfehlt werden. Klar ist jedenfalls, dass Bund und Länder koordiniert vorgehen müssen.

¹⁴ Beschluss 2014.

¹⁵ Beschluss im Zuge des EU Clean Energy Packages 2018. Quelle: <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-strategy-and-energy-union/clean-energy-all-europeans>

¹⁶ https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_en

¹⁷ #mission2030, S. 6–7 Ziel; ist es, „bis zum Jahr 2030 Strom in dem Ausmaß zu erzeugen, dass der nationale Gesamtstromverbrauch zu 100% (national bilanziell) aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt ist.“

¹⁸ Es ist aus aktueller Sicht wahrscheinlich, dass die Maßnahmen in der derzeitigen Form nicht ausreichend sein werden und entsprechend nachgebessert werden muss.

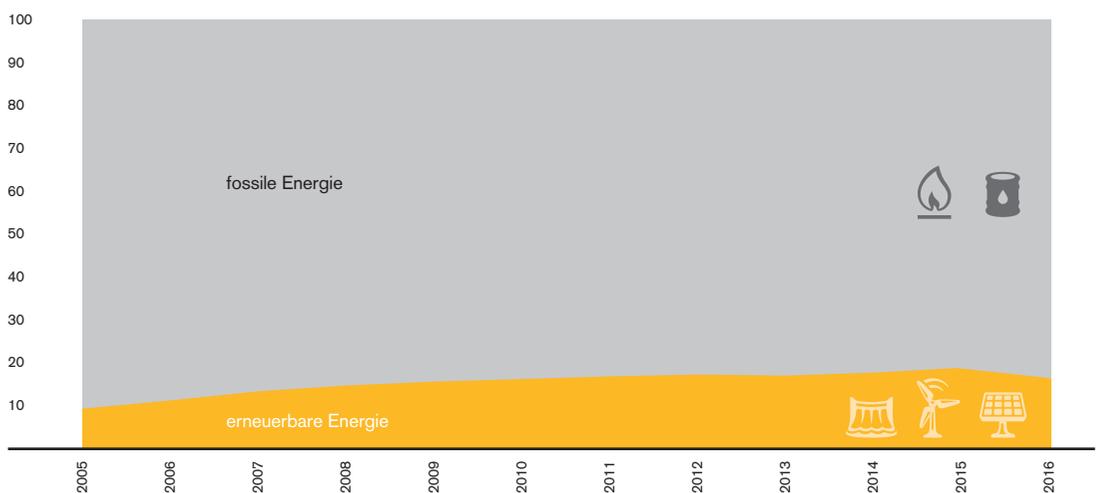


– Darüber hinaus schwanken die Kosten für fossile Energie in den letzten Jahren beträchtlich. Damit ist auch in Zukunft zu rechnen, da der Ölpreis durch kurzfristige geopolitische Entwicklungen stark beeinflusst wird und Erdöl und Erdgas zu einem Gutteil aus instabilen und/oder autokratischen Staaten und Regionen kommen.¹⁹ Der Markt für erneuerbare Energieträger entwickelt sich hingegen stabiler. Aufgrund technologischer Fortschritte und größerer Produkt- und Absatzmengen ist hier perspektivisch mit weiter fallenden Preisen zu rechnen. Zudem schaffen die Nutzung und der Ausbau erneuerbarer Energieträger Wertschöpfung vor Ort bzw. in der Region und reduzieren so Mittelabfluss aus Österreich.

in Wien ansteigt, liegt er derzeit lediglich bei ca. 17%²⁰. Fossiles Gas und Erdöl dominieren mit rund 75% weiterhin den derzeitigen Wiener Energieverbrauch²¹. Für ein dekarbonisiertes Energiesystem ist daher insbesondere eine umfassende Wärme- und Mobilitätswende notwendig.

– Obwohl der Anteil erneuerbarer Energieträger

Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch in Wien in %



Quellen: Energiebilanz 2016, Strommarktbericht E-Control und SCWR

¹⁹ Der Großteil der fossilen Energien für Österreich wird derzeit importiert. Das Erdöl stammt v.a. aus Kasachstan, Libyen und Russland, das Gas größtenteils aus Russland. (Quellen: Energiebericht Wien 2017; BMWFW 2017, Energie in Österreich. Zahlen, Daten, Fakten)

²⁰ Anteil erneuerbarer Energie am Bruttoendenergieverbrauch in Wien. Energiebericht der Stadt Wien 2018 (Daten 2016), S. 41.

²¹ Bruttoinlandsverbrauch nach Energieträgern, 2016.

KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL – ZWEI UNTERSCHIEDLICHE MASSNAHMENFELDER

Auch wenn – wie auch in diesem Kapitel – Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel oft gemeinsam behandelt werden, handelt es sich dabei um sehr unterschiedliche Themen:

- Klimaschutz bedeutet in erster Linie, Treibhausgasemissionen zu reduzieren und insbesondere aus der Nutzung fossiler Energieträger auszusteigen (Dekarbonisierung), um die fortschreitende Erhitzung der Erde zu begrenzen. In Wien heißt das, vor allem nachhaltige Mobilität zu fördern, die Strom- und Wärmeversorgung auf erneuerbare Energien umzustellen und Energieeffizienz in Gebäuden zu forcieren, da hier die meisten Emissionen entstehen. Stadtplanerische Maßnahmen (qualitätsvolle Dichten, Stadt der kurzen Wege) leisten dabei einen entscheidenden Beitrag, um den Energieverbrauch im Verkehr und im Gebäude zu senken.
- Auch wenn die Formulierung „Anpassung an den Klimawandel“ mittlerweile gebräuchlich ist, wirklich anpassen können wir uns nicht. Anpassung an den Klimawandel bedeutet lediglich zu versuchen, mit den lokalen Folgen des Klimawandels wie Hitze im Sommer, Starkregenereignissen, Dürreperioden, Artensterben etc. umzugehen und die Bevölkerung (insbesondere gefährdete Gruppen wie ältere Menschen und Kinder) bestmöglich zu schützen. Maßnahmen wie Begrünung, helle Oberflächen oder Regenwassermanagement können beispielsweise die Hitzebelastung im Sommer lindern. Dies ist insbesondere in dichten, innerstädtischen Gebieten planerisch anspruchsvoll, wo die Grünraumausstattung oft zu gering, zugleich aber besonders wichtig ist.

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel sind gleichrangige Säulen der Wiener Klimapolitik.

KLIMASCHUTZ UND ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL IN DER STADTENTWICKLUNG WAS IM BEREICH DER STADTPLANUNG SCHON PASSIERT IST (EINE AUSWAHL)

- Der Wiener Gemeinderat beschloss 2014 erstmals eine Smart City Wien Rahmenstrategie. Das Monitoring der Rahmenstrategie 2017 zeigte, dass deren Ziele im Hinblick auf die neuen Zielsetzungen der EU und des Pariser Klimaschutzabkommens zu adaptieren sind. Die aktualisierte Fassung wurde 2019 vom Wiener Gemeinderat beschlossen.
- Das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien wurde erstmals bereits 1999 vom Wiener Gemeinderat beschlossen, die Fortschreibung (KliP II) 2009. Die 2. Fortschreibung (KliP 3) für den Zeitraum 2020–2030 liegt als Arbeitsentwurf vor. Darin werden „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ als gleichrangige Säulen der Klimastrategie Wiens definiert. In den fünf Handlungsfeldern Stadtentwicklung und Stadtgrün, Energie und Gebäude, Gesundheit, Stadtökologie sowie Wasser in der Stadt werden Maßnahmen vorgeschlagen.
- Mit der neu etablierten Plattform „Energie und Klimaschutz (Smart Region)“ werden die Themen Smart City, Energie und Klimaschutz gemeinsam von den relevanten Planungsstellen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland behandelt und ein Informations- und Erfahrungsaustausch sowie verstärkte Abstimmung etabliert.
- 2017 verabschiedete der Wiener Gemeinderat die Wiener Energierahmenstrategie 2030, die den Weg zur Verringerung der Treibhausgase Wiens durch Energieeinsparungen, Nutzung von Abwärme und Abfällen und Erschließung von erneuerbaren Energiequellen bei gleichzeitiger Gewährung der Versorgungssicherheit, der sozialen Verträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit vorgibt.
- Im Jänner 2019 beschloss der Wiener Gemeinderat das „Städtische Energieeffizienz-Programm (SEP) 2030“, das Maßnahmen und Instrumente zur Energieeffizienz auch auf städtebaulicher Ebene formuliert, um die klima- und energiepolitischen Ziele Wiens und die Vorgaben der EU und des Bundes zu erreichen.
- Das STEP-Fachkonzept Energieraumplanung (2019) schafft die Grundlagen, um Energieplanung und Stadtplanung zu verknüpfen und bietet Unterstützung bei Energiefragen in Stadtplanungs- und Umsetzungsprozessen. Es formuliert erste Rahmenbedingungen für die räumliche Differenzierung der urbanen Wärmeversorgung im Stadtgebiet.
- Das 2014 beschlossene STEP-Fachkonzept Mobilität ist die Strategie für nachhaltige Mobilität in Wien. Es verfolgt das Ziel, den Anteil der Wege der Wienerinnen und Wiener mit umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Rad oder zu Fuß bis 2025 auf 80% zu erhöhen.
- Als wesentliches Element des Klimaschutzes werden das Wiener U-Bahnnetz um zentral gelegene U-Bahn-Linien und -Stationen erweitert sowie die Taktverdichtung im regionalen Zugverkehr vertraglich gesichert. In weiten Teilen der Stadt wurde die Parkraumbewirtschaftung eingeführt und mit einer günstigen Jahreskarte für den ÖV ein Anreiz zum Umsteigen geboten.

- Seit 2016 erprobt das EU-geförderte Projekt „Smarter Together“ Smart City-Lösungen in einem großen Bestandsgebiet in Simmering. Dabei wurden Wohnhausanlagen saniert, erneuerbare Energie integriert, nachhaltige Mobilitätslösungen eingeführt und innovative Partizipationsmethoden angewendet.
- Im 2018 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen STEP-Fachkonzept Öffentlicher Raum wurde das Ziel formuliert, in den nächsten Jahren insgesamt 10.000 zusätzliche Straßenbäume zu pflanzen.
- 2015 wurde von der MA 22, in Kooperation mit anderen Dienststellen, der Urban Heat Islands Strategieplan Wien herausgegeben und parallel dazu die Umsetzung „erfolgsversprechender Maßnahmen aus dem Strategieplan zur Vermeidung von Hitzeinseln“ im Regierungsübereinkommen beschlossen. 2018 startete infolge das InKA-Programm der Stadtverwaltung, welches Maßnahmen zur Reduktion der sommerlichen Überhitzung verfolgt, etwa Bauwerksbegrünung oder Wasser in der Stadt. Die Vernetzung von Dienststellen und anderen Beteiligten sowie die wissenschaftliche Begleitung sind zentral.
- Im STEP-Fachkonzept Grün- und Freiraum wurden 2014 Freiraumkennwerte für die Versorgungsqualität im Neubau beschlossen und der lokale Grünplan als Instrument neu etabliert. Ein Leitfaden zur Anwendung der Freiraumkennwerte unterstützt die Planungsprozesse, um bei allen Neuentwicklungen gute Resultate sicherzustellen.
- 2017 startete die MD-KLI die Initiative Anpassung an den Klimawandel, die v.a. auf Aufklärung und Vermittlung von Klimawissen setzt²².
- In zahlreichen Fällen wurde der öffentliche Raum durch Verkehrsberuhigung und Begrünung aufgewertet (z.B. Mariahilfer Straße, Meidlinger Hauptstraße, Lange Gasse, Währinger Straße, Zieglergasse), das stärkt den Klimaschutz durch bessere Bedingungen für sanfte Mobilität und ist eine Maßnahme, um die Sommerhitze zu reduzieren.
- Unter Einsatz neuer Planungssoftware können innovative Maßnahmen wie Bauwerksbegrünung, Regenwassermanagement und Oberflächenbeschaffenheit um 4–5 Grad kühlere Freiräume und damit ein besseres Mikroklima erzielen. Diese Möglichkeiten werden z.B. beim Wohnquartier „Biotop City“ in Favoriten angewandt. Das Pilotprojekt integriert Regenwasser-Rückhaltung zur Kanalentlastung, Dach- und Fassadenbegrünungen zur Kühlung, vielfältige Bepflanzungen mit heimischen Arten und abwechslungsreich und robust gestaltete Freiräume.
- Seit 2017 arbeitet die MA 22 mit Partnerinnen und Partnern im geförderten Forschungsprojekt „green.resilient.city – Grüne und resiliente Stadt“ an einem Steuerungsinstrument für klimasensible Stadtentwicklung, grüne Infrastrukturmaßnahmen werden bewertet, optimiert und evaluiert.
- Das Projekt Nordbahnhof sieht den neuen großen Grünraum „Freie Mitte“ vor. Für die Entwicklung des Erholungsraums Norbert-Scheid-Wald in der Donaustadt und des Regionalparks Dreiangen wurden erste Vorarbeiten geleistet.
- Das 2019 gestartete Projekt „RenoBooster“ ist EU-gefördert und soll eine zentrale Anlaufstelle für gebündelte Services zu Wohnhaussanierungen für Wien schaffen. Dies soll Quantität aber auch Qualität von Sanierungen, gerade auch in Hinblick auf Energieeffizienz und Klimaschutz, forcieren.

22 <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/initiativen/anpassung-klimawandel.html>

„Die Bewältigung der Folgen des Klimawandels ist eine Jahrhundertherausforderung und in einer Stadt ohne strategische Freiraum-, Grünraum- und Gewässerplanung nicht möglich. Deswegen muss die Planung von Freiräumen, Grünräumen und Gewässern neu interpretiert und aufgewertet werden.“

Renate Hammer, geschäftsführende Gesellschafterin des Institute of Building Research & Innovation ZT-GmbH und Sprecherin der Plattform für Baukulturpolitik

WAS STEHT NUN AUF DER AGENDA?

Klimasensible Stadtplanung und aktiver Klimaschutz sichern Lebensqualität und sparen langfristig Kosten

Weltweit setzen sich immer mehr Städte und Regionen ambitionierte Klimaschutzziele. Amsterdam will seine Emissionen bis 2050 um 80–100%, Paris ebenfalls bis 2050 um 100% und Stockholm sogar bereits 2040 um 100% reduzieren. Paris setzt bei der Anpassung an den Klimawandel unter der Bezeichnung resilienter Urbanismus auf eine klima-sensitive Stadtteilentwicklung, Glasgow geht einen ähnlichen Weg. Außerhalb Europas agiert u.a. Vancouver besonders ambitioniert.

Wien besitzt eine hervorragende Ausgangsposition, um bei der Gruppe der Vorreiter mit dabei zu sein – eine kompakte und effiziente Stadtstruktur, ein starkes Mobilitätssystem, das Bekenntnis zur Smart City und stadteigene innovative Unternehmen in allen wichtigen Bereichen der Daseinsvorsorge. Die Stadt wird auf diesen Potenzialen aufbauen, um aus fossiler Energie auszusteigen, den mit der Erderhitzung verbundenen Herausforderungen zu begegnen und andere Städte und Regionen zu inspirieren.

Eine ambitionierte Haltung in Sachen Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel stärkt nicht nur den ökologischen Aspekt der Nachhaltigkeit, sondern auch die hohe Lebensqualität und den künftigen Wohlstand der Stadt. Durch nachhaltige Lösungen und Pioniertätigkeit im Bereich innovativer Planung und Green Technology kann Wien als innovativer, „grüner“ Forschungs- und Wirtschafts-

standort attraktiver werden und somit im internationalen Standortwettbewerb profitieren. Smarte Stadtentwicklung ist vor diesem Hintergrund einerseits immer die Suche nach innovativen Lösungen mit Partnerinnen und Partnern aus Wirtschaft und Unternehmen. Genauso wichtig ist andererseits die Mitwirkung der Bevölkerung, um möglichst rasch die angestrebten Änderungen im Mobilitäts- und Konsumverhalten zu erreichen.

Vorausschauend kalkulieren: Klimasensible Stadtplanung wirkt mittelfristig kostensenkend

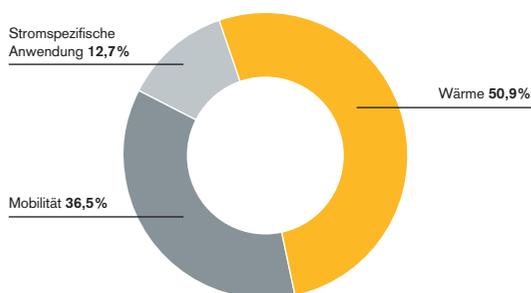
Wie im vorhergehenden Kapitel verdeutlicht (siehe Kapitel 3.1.: Zukunftsorientierte Stadtentwicklung stärkt die leistbare und solidarische Stadt), ist erneuerbare Wärmeversorgung im Wohnbau bereits wirtschaftlich überlegen, gleichzeitig werden Kühlung bzw. Schutz vor Überhitzung zunehmend zum Thema. Nachhaltige Energielösungen können aber noch mehr: Erneuerbare Wärmelösungen wie Wärmepumpen können Gebäude nicht nur beheizen, sondern bei Bedarf auch kühlen. Durch die thermische Sanierung von Gebäuden können Energiekosten für die Bewohnerinnen und Bewohner gesenkt werden. Durch vorausschauende Energieraumplanung können oftmals parallel verlegte Gas- und Fernwärme-Rohrleitungen vermieden und somit doppelte Errichtungs- und Instandhaltungskosten erspart werden.

Generell kann durch frühzeitige und umsichtige Investitionen in nachhaltige Infrastruktur nachträglichen teuren Umstrukturierungen zum Ausstieg aus fossilen Energien vorgebeugt werden.

In Anpassungsmaßnahmen muss zwar zunächst investiert werden, sie helfen aber im Endeffekt, individuelle und gesellschaftliche Gesamtkosten zu reduzieren und Energiearmut zu verringern oder zu vermeiden. Häufig können frühe Investitionen Schäden reduzieren, die zu einem späteren Zeitpunkt zu viel größeren wirtschaftlichen Belastungen führen würden (z.B. hilft eine klimasensible Ausgestaltung öffentlicher Räume, Folgeschäden von zunehmend häufig auftretenden Starkregenereignissen zu reduzieren).

Die Studie COIN Wien²⁴ (Cost Of INaction) schätzt die Folgekosten des Klimawandels für Wien bis zur Mitte des 21. Jahrhunderts. Um 2030 werden jährliche Kosten im Bereich zwischen 300 Mio. bis 1 Mrd. Euro, zur Jahrhundertmitte im Bereich von 490 Mio. bis 2,7 Mrd. Euro anfallen.

Endenergieverbrauch nach Anwendung in Wien, 2016
gesamt: 37.114 GWh



Quelle: Nutzenergieanalyse 2016
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/pdf/energiebericht2018.pdf>, S. 77

DER BEITRAG DER STADTENTWICKLUNG ZUM KLIMASCHUTZ

Derzeit werden ca. 36% der Endenergie für Mobilität, 14% für stromspezifische Anwendungen und 50% für Wärme (v.a. Raumwärme für private Haushalte und den Dienstleistungssektor) eingesetzt²³. Stadtplanung kann maßgeblich dazu beitragen, den Energiebedarf zu reduzieren und den verbleibenden Energiebedarf durch erneuerbare Energien oder Abwärme zu decken. Durch Nahversorgung und Naherholung, die „Stadt der kurzen Wege“ und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wird der Treibstoffverbrauch reduziert, durch kompakte Bauweisen und Stadtstrukturen werden der Heizbedarf und der Einsatz von Baustoffen gesenkt. Mit der Förderung erneuerbarer Energieversorgungen und ihrer Integration in bauliche Strukturen ermöglicht die Stadtplanung ein nachhaltiges Energiesystem. Durch die Herstellung und Vernetzung von Grün- und Freiräumen sowie durch die Begrünung von Straßenräumen wird ein Beitrag zur Kühlung der Stadt geleistet und gleichzeitig die Notwendigkeit zur Installation von energie- und lärmintensiven Klimaanlagen reduziert. Auch Konsum- und Ernährungsgewohnheiten haben Einfluss auf den CO₂-Ausstoß, hier kann die Stadt in ihren Einrichtungen wie Schulen, Spitälern und Heimen nicht nur zur Bewusstseinsbildung beitragen, sondern auch bevorzugt lokale und klimafreundliche Produkte einkaufen.

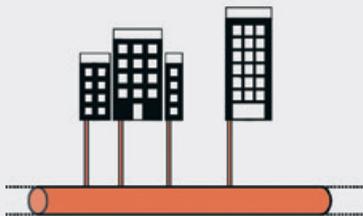
²³ Quelle: Energiebericht der Stadt Wien 2018.

²⁴ Im Auftrag der Magistratsdirektion Klimaschutzkoordination.

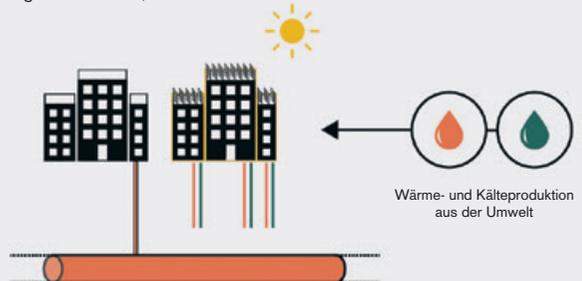
DAS ENERGIESYSTEM DER ZUKUNFT

Das Energiesystem der Zukunft ist vielseitig, dezentral und beruht auf erneuerbaren Quellen. Es koppelt Strom-, Wärme- und Verkehrssysteme, integriert verschiedene Akteurinnen und Akteure und bedient sich neuer Geschäftsmodelle. Zukünftig müssen in der Stadt vermehrt neue Quellen, v.a. Tiefengeothermie, oberflächennahe Geothermie, Sonnenenergie sowie Abwärme in die Energiesysteme integriert werden. Darüber hinaus wird der Anteil des Stroms im Energiemix aufgrund der voranschreitenden Elektrifizierung des Verkehrs, der Wärmeversorgung durch elektrisch betriebene Wärmepumpen und elektrische Warmwasseraufbereitung sowie fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung zunehmen. Erneuerbare Energien machen die Energiegewinnung zunehmend lokal möglich. Viele dezentrale Energiequellen werden direkt vor Ort genutzt oder in das Stromsystem bzw. Nah- oder Fernwärmenetz gespeist, dadurch steigt die Zahl der involvierten Akteurinnen und Akteure (Konsumentinnen und Konsumenten, die zu sogenannten Prosumerinnen und Prosumern – zu Verbraucherinnen und Verbrauchern und Produzentinnen und Produzenten von Energie gleichermaßen – werden, IT-Datencenter oder Supermärkte, die Abwärme ins System einspeisen oder Dachflächen für Photovoltaik-Anlage nutzen etc.).

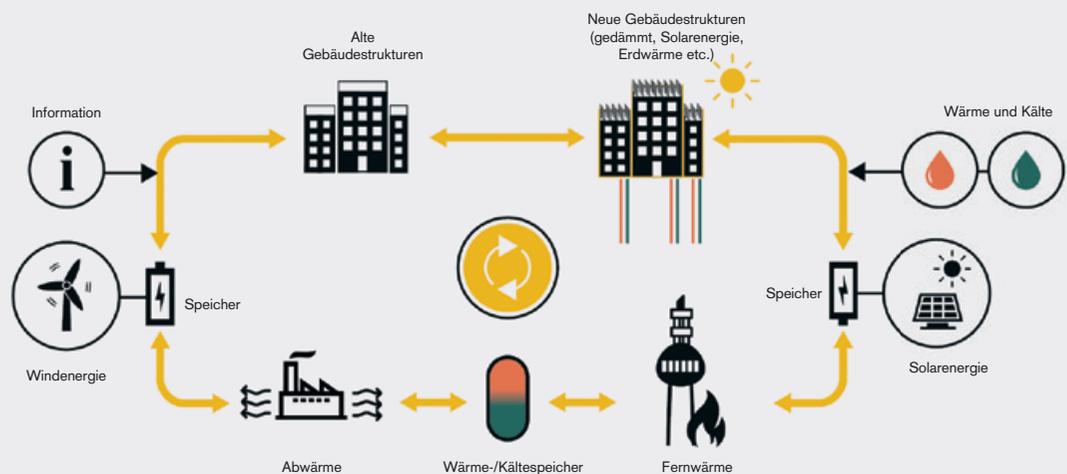
Wärmeversorgung gestern
wenig effizient und fossil



Wärmeversorgung heute
gemischt fossil, erneuerbar und effizient



Wärmeversorgung der Zukunft
effizient, erneuerbar und vernetzt



„Der Dialog mit den Nachbarkommunen ist wesentlich für eine dauerhafte nachhaltige Entwicklung einer Metropole. Gemeinsame städtebauliche Visionen und Perspektiven sollen dringende Themen wie Wohnen, Erholung, Infrastruktur und Umwelt miteinbeziehen.“

Andreas Kipar, Landschaftsarchitekt, geschäftsführender Gesellschafter der LAND srl

Alle Planungsebenen für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel nutzen

Die klimasensible Stadt ist eine gesamthafte Planungsaufgabe. Überlegungen zu Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel müssen daher auf Ebene der Stadtregion ebenso ansetzen wie auf Stadtteilebene sowie bei einzelnen Gebäuden und Baublöcken beginnen:

Die Stadtregion

Die Energieversorgung der Zukunft ist vermehrt regional. Dadurch kann die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten reduziert werden, die oftmals aus politisch instabilen Staaten stammen. Aus diesem Grund sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, um durch eine verstärkte Abstimmung und Kooperation zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland die Potenziale erneuerbarer Energie zu optimieren. Wien wird voraussichtlich auch in Zukunft seinen Energiebedarf nicht zur Gänze selbst decken können. Insbesondere erneuerbarer Strom wird großteils weiterhin von außerhalb, idealerweise aus dem Stadtumland, bezogen werden. Das Umland profitiert davon, mit Wien nicht nur einen riesigen Markt an Kundinnen und Kunden vor der Haustür zu haben, sondern auch in einen größeren Energieverbund integriert zu sein. Anforderungen an die Energiegewinnung und an die lokalen, regionalen und überregionalen Netze müssen durch

Forschungsinitiativen wie das Green Energy Lab²⁵ analysiert und länderübergreifend koordiniert werden. Auch lokale erneuerbare Energieerzeugung in Wien, wie Wärme durch Erdwärme oder Strom aus PV-Anlagen, werden künftig eine wichtige Rolle spielen. Damit all das gelingen kann, müssen raumordnerische Instrumente zugunsten der erneuerbaren Energieproduktion ausgerichtet werden.

Für den Klimaschutz in der Region ist außerdem die effiziente räumliche Entwicklung, insbesondere die kompakte Siedlungs- und Gebäudeentwicklung entlang nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur, essenziell. Das ermöglicht nicht nur klimaschonende Mobilität, sondern schont auch den Boden – Boden hat eine sehr hohe CO₂-Speicherkapazität, Bodenschutz ist daher auch Klimaschutz.

Intensivierte Zusammenarbeit ist jedoch auch bei der Anpassung an den Klimawandel gefragt. Zwar muss die Anpassung an zunehmende Hitze größtenteils lokal stattfinden, aber auch die Landnutzung im Umland hat wesentlichen Einfluss auf die Temperaturentwicklung in Wien. Wenn etwa Kaltluftschneisen oder Kaltluftentstehungsgebiete bebaut oder beeinträchtigt werden, intensiviert sich die Hitzeentwicklung in der Kernstadt mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung.

²⁵ <https://www.greenenergylab.at/>

Stadt & Stadtteile

Wien hat in den letzten Jahren bei der Stadterneuerung und der Stadterweiterung über die unmittelbare Gestaltung von Gebäuden hinaus umfangreiche Bemühungen für eine klimasensible Ausgestaltung gesetzt (z.B. qualitätsvolle Dichten, hochwertige Grün- und Freiraumgestaltung, Realisierung von neuen Parks, nachhaltige Mobilitätskonzepte etc.). Die Kernanforderungen und Handlungsspielräume stellen sich dabei in der Bestandsstadt, in der Lösungen für bestehende Strukturen gefunden werden müssen, anders dar als in den Stadterweiterungsgebieten, bei denen mehr Planungsmöglichkeiten und Spielräume bestehen. Da der Großteil Wiens bereits gebaut ist, kommt der Bestandsstadt besondere Bedeutung zu. Bei allen Maßnahmen ist stets die gebäudeübergreifende, gesamtheitliche Quartiersbetrachtung und nicht die Optimierung von Einzellösungen auf Gebäudeebene gefragt.

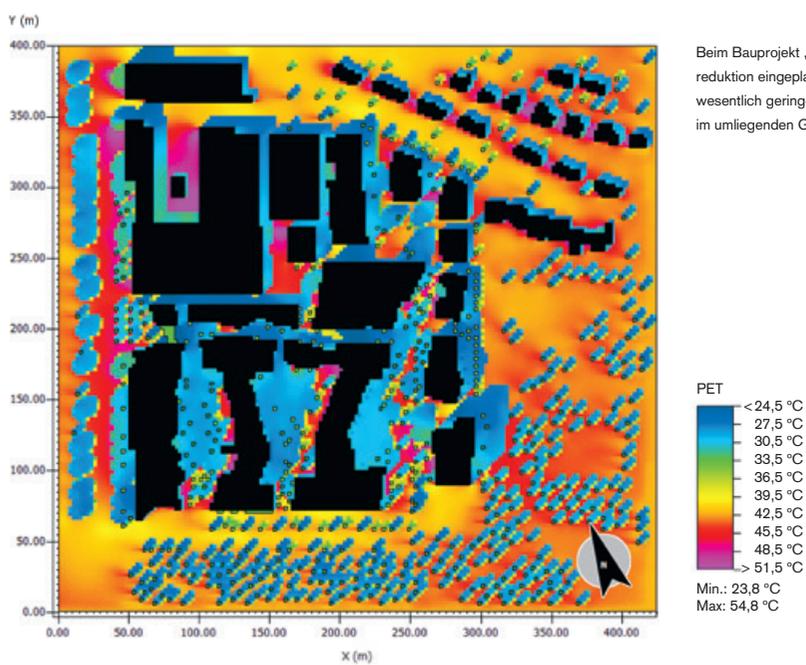
In der Stadterweiterung wird zunehmend erneuerbare Energie durch Solarenergie, Erdwärme oder Abwärme (z.B. aus Rechenzentren oder Kühlanlagen) in die Stromerzeugung und die lokale Wärmeversorgung integriert. Wie das STEP-Fachkonzept Energieraumplanung zeigt, liegen je nach Stadtgebiet sehr unterschiedliche Potenziale sowohl für die Nutzung erneuerbarer Energien als auch für Nah- und Fernwärmenetze vor. Welches Energiesystem oder -netz bzw. welche Energiequelle für das jeweilige Quartier optimaler Weise zum Einsatz kommt, muss daher im Einzelfall bestimmt werden. Seit Beschluss der Bauordnungsnovelle 2018 können auch verbindliche Vorgaben für die Energieversorgung im Gebiet im Rahmen von Energieraumplänen gemacht werden. Ziel ist jedenfalls, für jedes Quar-

tier am Beginn des Planungsprozesses ein Energiekonzept zu erstellen. Das schafft klare Vorgaben für alle Beteiligten und unterstützt die Realisierung sinnvoller und nachhaltiger Energielösungen. In der Bestandsstadt kann durch eine Erhöhung der Sanierungsrate viel Energie gespart werden. Die Klimaziele können noch effektiver erreicht werden, wenn bei Sanierungen zusätzlich zu gebäude-thermischen Maßnahmen die nachhaltige Mobilität und die Energieversorgung verbessert wird. Gebäudeübergreifende Sanierungen ermöglichen es, diese zusätzlichen Qualitäten leichter umzusetzen. Darüber hinaus ist es aus Sicht der Wiener Stadtplanung zielführend, Gebiete festzulegen, in denen für Wärme und Kälte vorrangig auf Fernwärme und alternative Systeme gesetzt wird. Weiters soll in diesen Gebieten Gasinfrastruktur für Heiz- und Warmwasserzwecke nicht weiter ausgebaut werden, um Doppelinfrastruktur zu vermeiden.

Klimaschonende Mobilitätslösungen sind auch auf Stadtteilebene – im Bestand und im Neubau – ein zentraler Faktor für den Klimaschutz. Vorrang für ÖV, Fuß- und Radverkehr, rasch und bequem erreichbare Fahrradabstellanlagen und eine kompakte Stadtstruktur mit kurzen Wegen ermöglichen Alternativen zur Autonutzung und zum Autobesitz und reduzieren damit auch die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen. Empirische Befunde zeigen, dass Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit den öffentlichen Verkehr dreimal häufiger nutzen sowie mehr zu Fuß gehen und mit dem Fahrrad fahren als Personen mit einem Auto im Haushalt. Angebote in der Stadt und im Quartier, die es den Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglichen, auf ein teures, eigenes Auto zu verzichten, fördern diese Verhaltensänderungen signifikant.²⁶

²⁶ Vgl. Ahrens, G.-A.; Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittig, S.; Wittwer, R. (2015): Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2013“. In: Straßenverkehrstechnik, 7/2015, 462–468 sowie Ahrens, G.-A.; Klotzsch, J.; Wittwer, R. (2014): Autos nutzen statt besitzen – Treiber des multimodalen Verkehrsverbundes. In: Zeitschrift für die gesamte Wertschöpfungskette Automobilwirtschaft, Heft 2/2014, S. 6–20.

Quartier Biotop City, Simulation der gefühlten Temperatur



Beim Bauprojekt „Biotop City“ wurden Maßnahmen zur Hitze-reduktion eingeplant. Wie die Simulation zeigt, können dadurch wesentlich geringere gefühlte Temperaturen (blaue Zonen) als im umliegenden Gebiet (gelb/orange Zonen) erzielt werden.

Quelle: IBA Wien/Bernhard Scharf, BOKU Wien

Im Hinblick auf die Anpassung an den Klimawandel, insbesondere auf die Reduktion der Hitze auf Stadtteilebene, gilt die im STEP 2025 festgehaltene Zielsetzung „Stadtgrün statt Klimaanlage“ mehr denn je.

Um kühlende Effekte zu erzielen, können in der Stadterweiterung Straßen und Baukörper zugunsten der Kaltluftzirkulation ausgerichtet, Grünflächen in ausreichendem Ausmaß geschaffen, untereinander und mit dem Stadttinneren vernetzt werden sowie gewässerbegleitende Grünräume erhalten und der öffentliche Raum durch kühlungsfördernde Gestaltungs- und Vegetationselemente aufgewertet werden. Große Freiflächen sind bereits nachhaltig gesichert. Dieser Schutz soll durch planerische Maßnahmen weiter verbessert und ausgebaut werden, 2019 soll dem Gemeinderat ein Konzept zur langfristigen Grünraumversorgung in der wachsenden Stadt vorgelegt werden. In strategisch sinnvollen Bereichen sind auch in Zukunft Flächen für große Parks (mindestens 10 Hektar groß, mit entsprechend hoher stadtklimatischer Bedeutung) zu sichern. Klimadaten und -analysen werden künftig in der Stadtteilplanung und bei der Konkretisierung von Vorgaben und Prozessen an Bedeutung gewinnen.

Um für ganz Wien Aussagen über (klein-)klimatische Gegebenheiten und stadtklimatische Zusammenhänge sowie regionale Abhängigkeiten aufzuzeigen, sollen stadtklimatologische Grundlagen geschaffen werden. Diese bilden eine wichtige Basis für planerische Überlegungen in der Stadt. Ziel ist die Identifikation und Sicherung von Kaltluftsammlerzonen und von für den Luftaustausch in der Stadt relevanten Flächen (Frischluftschneisen), ebenso die Identifikation städtischer Hitzeinseln. Wichtig wird auch, gefährdete Gebiete und Örtlichkeiten sowie Zielgruppen und Nutzungen zu erkennen und sichtbar zu machen, um in weiterer Folge Maßnahmen entsprechend zu priorisieren.

Auch bei der Sanierung und bei Umgestaltungen in der Bestandsstadt können und sollen Maßnahmen zur Hitzevorbeugung und der Steigerung der Lebensqualität getroffen werden. Hier gilt es, besonders gefährdete und schwache Bevölkerungsgruppen und Gebiete zu schützen. Beispielsweise durch die Erhöhung des Grünanteils in Straßenräumen durch Alleen oder Begrünungen, ausreichende Beschattung von Freiflächen, naturnahes Regenwassermanagement zur Erhöhung der Kühlleistung durch Verdunstung und die Schaffung von Wasserelementen. Alle diese Dinge sind nicht neu, aber die Umsetzung wird dringlicher, entsprechende finanzielle Mittel sind dafür einzuplanen.

Gebäude & Baublock

Im erneuerbaren Energiesystem werden Gebäude zunehmend zu Kraftwerken, die nicht nur Energie verbrauchen, sondern auch selbst produzieren und speichern. Unterschiedliche Technologien ermöglichen nachhaltige Lösungen für das Heizen und Kühlen. Letzteres, das Kühlen der Gebäude und Wohnungen, wird angesichts steigender Temperaturen wichtiger. Hierbei verschränken und verstärken sich Klimaschutz und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, passive Gebäudekühlung spielt dabei eine wichtige Rolle: Hitze-reduktion durch Bäume, Grün- und Wasserelemente, auch auf den Freiflächen der Baublöcke, Dach- und Fassadenbegrünungen²⁷, Aufhellung und Entsiegelung von Oberflächen, Beschattungen oder erneuerbare Lösungen zur Temperierung machen die Stadt resilienter gegenüber steigenden Temperaturen und Extremwetterereignissen, sichern die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner und sorgen gleichzeitig dafür, dass zusätzliche Emissionen durch die steigende Nutzung „klassischer Klimaanlage“ vermieden werden. Attraktive Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilität sind ausreichend und leicht erreichbare Fahrradabstellräume in Wohngebäuden und an Zielorten, Ladestationen für E-Räder und E-Autos in Garagen und Abstellräumen, Lastenfahrräder zum Ausborgen, ausreichende und vielfältig verfügbare Leih- und Carsharing-Angebote etc. Das sind wichtige Bausteine für den Klimaschutz, die auf Gebäude- und Baublockebene umgesetzt werden können.



²⁷ Z.B. im Projekt „50 GrüneHäuser“ (<https://projekte.ffg.at/projekt/3039695>), in dem umfangreiche Fassadenbegrünungen an 50 Bestandgebäuden und unter Einbindung der Nutzerinnen und Nutzer in einem Co-Creation-Prozess erprobt werden. Bereits seit 2012 werden in einer Kooperation von MA 21 und MA 22 in Bebauungsplänen konsequent verpflichtende Dachbegrünungen festgelegt.



2.3 RAUM FÜR DIE GANZE VIELFALT DER ARBEIT

Die Wirtschaftsregion Wien ist nicht nur die bei Weitem größte in Österreich, sondern auch unter den größten in Europa und bietet gute Bedingungen für eine moderne Wirtschaft. Wien zeichnet sich durch eine breite Palette an wirtschaftlichen Tätigkeiten und Möglichkeiten aus. Diese zu erhalten und zu stärken, ist eine zentrale Zielsetzung der Wiener Politik, weil solcherart unterschiedlichste Beschäftigungsformen ermöglicht werden und die Krisenfestigkeit einer Stadtwirtschaft, die auf vielen Säulen ruht, hoch ist. Stadtplanung hat in diesem Kontext eine wichtige Aufgabe: Arbeit braucht Platz – je nach Art der Tätigkeit in Büros, Geschäften, Werkstätten oder Industrie- und Gewerbebetrieben. Die dafür nötigen Rahmenbedingungen und räumlichen Voraussetzungen zu sichern, ist Kernagenda einer vorausschauenden Planung. Dies ist gerade in einer Phase starken Stadtwachstums wichtig, da für die in ihrer Zahl angewachsene Bevölkerung zusätzliche Beschäftigungsmöglich-

keiten erforderlich sind. Gute Voraussetzungen für eine global orientierte Wirtschaft sind daher ebenso notwendig wie jene für Tätigkeiten der sogenannten Alltagsökonomie, also Nahversorgung, Gesundheits-, Pflege-, Kultur- und Bildungseinrichtungen und Leistungen der Daseinsvorsorge, die in Wien oft durch kommunale Betriebe im Sinne der Allgemeinheit erbracht werden. Diese Ökonomie des Alltags ist nicht nur für das Funktionieren und die Lebensqualität der Stadt von entscheidender Bedeutung, sondern ermöglicht über klassische Erwerbsarbeit hinaus auch andere Tätigkeiten mit hohem gesellschaftlichem Wert wie Nachbarschaftshilfe, Engagement im Grätzel etc. Nicht zuletzt unterstützen öffentliche Güter und Dienstleistungen jene, die unbezahlte „Care-Arbeit“²⁸ leisten.

„Alltagsökonomie ist eine wirtschaftspolitische Strategie, die das Augenmerk auf binnenwirtschaftliche Aktivitäten lenkt. Dies steht ganz in der Tradition des Roten Wiens, qualitativ hochwertige sozial-ökologische Infrastrukturen (Bildung, Gesundheit, Kultur, Wohnen, aber auch Mobilität und Naherholung) bereitzustellen. Über das Rote Wien hinausgehend nutzen alltagsökonomische Strategien auch unternehmerische Anbieterinnen und Anbieter sowie zivilgesellschaftliche Initiativen. So wird die Stabilität bestehender Institutionen bereichert um individuelle und kollektive Kreativität und Experimentierfreude.“

Andreas Novy, WU Wien, Sozioökonom und Leiter des Institute for Multi-Level Governance and Development an der WU Wien

²⁸ Darunter werden Tätigkeiten des Sorgens und Sich-Kümmerns verstanden, etwa Kinderbetreuung oder Altenpflege, aber auch familiäre Unterstützung, häusliche Pflege oder Hilfe unter Freundinnen und Freunden. Bislang werden diese Tätigkeiten überproportional stark durch Frauen geleistet.

„Platz für Arbeit ist in einer wachsenden Stadt genauso wichtig wie Platz für Wohnen. Da sich die Arbeitswelt schnell und wenig vorhersehbar ändert, ist es für die Stadtplanung einerseits wichtig, die neuen wirtschaftlichen Entwicklungen zu erkennen und dafür vorzusorgen, aber diese andererseits auch zu lenken und räumlich zu begrenzen, wo sie mit anderen Zielen in Konflikt geraten.“

Michael Rosenberger, MA 18, Referat Stadt- und Regionalentwicklung

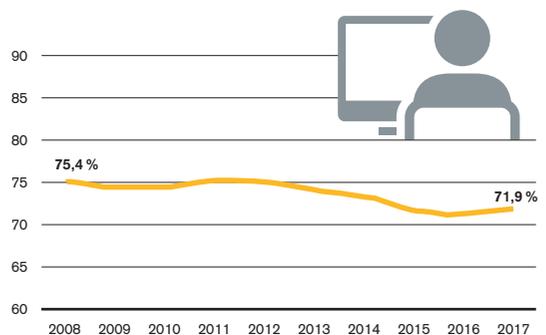
WO STEHEN WIR?

Die Zahl der Erwerbstätigen ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Allerdings wuchs und wächst das Arbeitsvolumen (geleistete Arbeitsstunden) langsamer als die Zahl der Wienerinnen und Wiener im erwerbsfähigen Alter. Die unselbstständig beschäftigte Bevölkerung wird zwar laut mittelfristiger Prognose des WIFO bis 2023 (ausgehend von 2016) um 82.000 Beschäftigte steigen. Angesichts der Prognosen zum Wachstum der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter sind allerdings ein noch höheres Jobwachstum sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen nötig, die Angebot und Nachfrage zusammenführen, um die derzeit vergleichsweise hohe Arbeitslosigkeit abzubauen und neue zu vermeiden.

- Entwicklungen in Wirtschaft und Arbeitsmarkt sind einerseits konjunkturbedingt, andererseits liegen dahinter aber fundamentale Trends, mit denen Städte weltweit konfrontiert sind und die das wirtschaftliche Umfeld, in dem Stadtentwicklung stattfindet, nachhaltig verändern. Technologische Innovationen und eine fortschreitende Digitalisierung verändern die Unternehmenslandschaft und Märkte (siehe auch Kapitel 3.4.: Megatrend Digitalisierung für nachhaltige Stadtentwicklung und Mobilitätssteuerung nutzen). Städte werden zum Experimentierfeld für Innovationen, neue Geschäftsmodelle und Investmentstrategien, international drängt eine steigende Zahl von Unternehmen in den städtischen Markt²⁹.

- Zum Zeitpunkt der Erarbeitung und des Beschlusses des STEP 2025 war diese Dynamik schon abzusehen, allerdings hat sie sich in den letzten Jahren nochmals deutlich beschleunigt und ist in ihren Konsequenzen für die Stadtentwicklung heute besser fass- und einschätzbar.

Anteil der Erwerbstätigen an der Wiener Wohnbevölkerung (in %) im erwerbsfähigen Alter



Quelle: <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/bquote-arbeitsortw-zr.html>

²⁹ Und entwickelt dabei Angebote in so unterschiedlichen Bereichen wie Mobilität, Immobilien, Bauwirtschaft, Big Data etc.

MÄRKTE UND UNTERNEHMENSLANDSCHAFT IN TRANSFORMATION – EIN NEUES UMFELD FÜR DIE STADTPLANUNG

Technologische Entwicklungen, unternehmerische Dynamik und Internationalisierung schaffen ein neues Umfeld für Stadt und Stadtplanung. Es birgt Möglichkeiten für neue Investments, Partnerschaften und Kooperationen, die positive Innovationen und Projekte am Standort ermöglichen, aber auch, dass neue Produkte und Services am Markt auftauchen, die in ihren Wirkungen den Zielen der Stadtplanung widersprechen. Innovations- und Disruptionspotenzial mit Folgen für die Stadtplanung ist insbesondere in folgenden Bereichen sichtbar:

- Der Büroimmobilienmarkt ändert sich rasch. Die Nutzungsdauer von Unternehmensimmobilien wird kürzer, oft erst 30 Jahre alte Bürogebäude werden damit obsolet, was nicht nur im Sinne von Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit bedenklich ist, sondern Standorte schon nach relativ kurzer Zeit wieder infrage stellt. Durch die seit längerem laufenden Übersiedlungen von Großbetrieben und der damit einhergehenden Umsetzung alternativer Bürokonzepte kommt es tendenziell zu einem Rückgang der benötigten Fläche je Arbeitsplatz. Generell passen Unternehmen ihre Immobilienbedarfe rascher der veränderten Arbeitswelt an, temporäre und flexible Lösungen wie Kurzfristverträge oder Miete statt eigener Investition nehmen zu. Diese Trends begünstigen Co-Working-Spaces in denen flexible Konfigurationen von Arbeitsplätzen mit Infrastruktur angeboten werden – ein zunehmend lukratives Geschäftsfeld.³⁰ Co-Working-Anbieterinnen und -anbieter haben den Wiener Markt längst entdeckt, in den nächsten Jahren ist hier mit einer stark steigenden Konkurrenz durch solche Angebote zu rechnen.
- Ohne starke öffentliche Steuerung und Begleitung bringt diese Marktdynamik früher oder später Risiken mit sich. Etwa, wenn großformatige Objekte weniger nachgefragt werden und für diese alternative Nutzungs- oder Umnutzungskonzepte fehlen. Oder wenn ältere Standorte brach liegen, in einigen Fällen mit erheblichen Effekten für die Stadtstruktur oder Investments in neue Bürokonzepte mit hoher internationaler Attraktivität unterbleiben und damit Platz für innovative Unternehmen und Standortanreize für internationale Unternehmensansiedlungen, Start-ups und Talente fehlt.
- Fragmentierung, Globalisierung und Flexibilisierung der Arbeitswelt und der damit verbundene Wandel der Lebensstile führten und führen zum Entstehen neuer Arten selbstständiger (Erwerbs-)tätigkeit, insbesondere im kleinstbetrieblichen Bereich. Mittlerweile sind über 50% der Unternehmen in Wien Ein-Personen-Betriebe³¹.
- Innovationen ermöglichen Produktion und Gewerbe in der Stadt – neue Technologien, Veränderungen in Produktionsschritten, die zunehmende Bedeutung städtischer Innovations- und Wissensmilieus auch für Gewerbe und Produktion und vielfältige Logistikdienste schaffen einen Markt für Nutzungsmischung und für eine engere Verschränkung von Produktion mit anderen städtischen Funktionen.
- Die Handelslandschaft steht vor deutlichen Änderungen mit potenziell negativen Auswirkungen auf die Stadtentwicklung (Stichwort: die Stadt der kurzen Wege, lokale, dezentrale Versorgung in städtischen Zentren). Marktbeobachterinnen und Marktbeobachter sehen – in erster Linie bedingt durch E-Commerce – bereits seit 2014 einen Rückgang der Einzelhandelsflächen und prognostizieren längerfristig eine Gesamtabnahme um bis zu ein Viertel. Alternative Nutzungskonzepte für Flächen, die der Einzelhandel nicht mehr benötigt, werden daher zunehmend wichtiger.
- Neue Lösungen wie Kreislaufwirtschaft, Umwelttechnik, lokale Energieproduktion und -versorgung sowie regionale Hightech-Lebensmittelproduktion werden einerseits zwingend notwendig, um den Ressourcenverbrauch zu reduzieren. Andererseits bringen sie Potenzial für Beschäftigung, Wertschöpfung und Investment.

³⁰ Der US-amerikanische Marktführer in Sachen Co-Working-Spaces, WeWork, betrieb Ende 2018 514 Standorte in 97 Städten, wird von Analysten auf 20 Mrd. USD geschätzt und verfügt über 4,5 Mrd. USD Expansionskapital.

³¹ Daten: Wirtschaftskammer Österreich (2017).

STADTENTWICKLUNG FÜR DIE LEISTBARE UND SOLIDARISCHE STADT WAS IM BEREICH DER STADTPLANUNG SCHON PASSIERT IST (EINE AUSWAHL)

- Die Agentur „Kreative Räume“ wurde 2016 im Auftrag der Wiener Stadtregierung eingerichtet. Sie bearbeitet die Themen Leerstand und Raumnutzung durch Kultur, Soziales, Kreativwirtschaft und Stadtteilarbeit.
- Im Sommer 2017 hat der Wiener Gemeinderat durch den Beschluss des STEP-Fachkonzepts Produktive Stadt festgelegt, Raum für den produktiven Sektor in der Stadt vorzuhalten und der Bedarfslage der Unternehmen anzupassen.
- Im Juni 2018 wurde in der Stadtentwicklungskommission (STEK) der Masterplan Gründerzeit zur Kenntnis genommen, der auch die Erhaltung kleiner, in den Baubestand integrierter gewerblicher Flächen zum Ziel der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung in Gründerzeitgebieten macht.
- In der Stadtregion wurden mit den Regionalen Leitplanungen Bezirk Mödling bzw. Nordraum Wien und der Wirtschaftskooperation Marchfeld in Niederösterreich neue Wege der Gemeindekooperation beschritten. Darüber hinaus wurde in der PGO eine Plattform eingerichtet, die sich mit Möglichkeiten der wirtschaftsräumlichen Zusammenarbeit beschäftigt.
- Weiters haben Wien und Niederösterreich das Projekt Logistik 2030+ in Angriff genommen. Im Fokus des Projekts steht eine nachhaltige Logistik im Großraum Wien und die dafür erforderlichen Veränderungsprozesse.
- Immer häufiger werdenutzungsgemischte Stadtquartiere und nutzungs offene Gebäude errichtet, etwa im Seeparkquartier in der Seestadt Aspern. In der Nähe des Hauptbahnhofs entstehen Quartierhäuser mit innovativen Nutzungskonzepten und der Möglichkeit für kooperatives Arbeiten. Im Quartier am Seebogen, ebenfalls in der Seestadt, ist ein Gewerbehof in Planung.
- Das 2019 fertiggestellte STEP-Fachkonzept Polyzentrales Wien benennt räumliche Zielsetzungen und Regeln für den Handel sowie Strategien zur Entwicklung von Wiens Zentren. Bereits im STEP-Fachkonzept Produktive Stadt und mit der Bauordnungs novelle 2018 wurde die Expansion des Einzelhandels in Industrie- und Gewerbegebieten eingeschränkt, damit diese Flächen einerseits auch in Zukunft Betrieben zur Verfügung stehen und andererseits bestehende Zentren im Stadtgefüge nicht geschwächt werden.

„Wissen darüber, wie sich Märkte, Unternehmen und Geschäftsmodelle in unterschiedlichen Branchen im Kontext von technologischen, sozialen und gesellschaftlichen Transformationen verändern, wird für die Stadtplanung zunehmend wichtig. Chancen und Risiken werden so frühzeitig erkannt und ein proaktives Agieren erleichtert.“

Herbert Bartik, Urban Innovation Vienna

WAS STEHT NUN AUF DER AGENDA?

Stadtentwicklung für Wertschöpfung und Wohlstand

„Wien schafft Wohlstand“ ist eine selbstbewusste Ansage im STEP 2025. Sie war und ist vom Verständnis getragen, dass Stadtplanung und öffentliche Verwaltung wesentlich zum Funktionieren des Wirtschaftsstandorts beitragen und damit auch darüber mitentscheiden, inwieweit ausreichend Arbeit und sinnvolle Beschäftigung vorhanden sind. Flächensicherung für Industrie und produzierendes Gewerbe stand daher im STEP bereits ebenso im Fokus (die Zielsetzung wurde im Rahmen des STEP-Fachkonzepts Produktive Stadt weiter konkretisiert) wie die Unterstützung urbanen UnternehmerInnen-tums oder die Herausbildung neuer hochwertiger Standorte für Büros und Unternehmenszentralen.

Diese Festlegungen und die darauf aufbauenden Strategien und Maßnahmen schaffen eine gute Basis dafür, die anstehende Phase intensiverer Dynamik und rascher Veränderungen positiv zu nutzen.

Weitblick und Vorsorge für vorausschauendes Agieren

Der Beitrag der Stadtplanung zum künftigen Erfolg und der Resilienz des Wirtschaftsstandorts – und damit auch der Lebensqualität Wiens – wird wesentlich davon abhängen, wie gut es gelingt, Marktentwicklungen „zu lesen“ und zu antizipieren. „Weitblick und Vorsorge“ sind gefragter denn je. Es gilt, die eigenen Haltungen, Prinzipien und Zielsetzungen im Lichte der erwarteten Entwicklungen einzuschätzen und zu bewerten. Die Wiener Stadtplanung behält daher laufende Veränderungsprozesse bei Technologien, Unternehmen und Märkten

im Blick und beurteilt potenzielle Wirkungen auf die baulich-räumliche Entwicklung der Stadt. Auf diesem Wissen aufbauend kann informiert entschieden werden, ob Neues ermöglicht und unterstützt oder reglementiert, gesteuert oder, wenn es für die Wienerinnen und Wiener Schaden mit sich bringen würde, auch verhindert werden sollte.

Wandel des Büromarktes steuern und begleiten

Der Büromarkt ist im Wandel. Die Wiener Stadtplanung wird sich daher entsprechendes Marktwissen verschaffen, um einschätzen zu können, welche Bürokonzepte aktuell und in Zukunft gefragt sein werden und welche Unternehmen sich (international) etablieren. Zum einen ist es zweckmäßig, proaktiv auf Unternehmen und Developerinnen und Developer zuzugehen, von denen positive Impulse für Stadtteilentwicklung und Standortentwicklung ausgehen können. Zum anderen sind Strategien für die Um- und Neunutzung älterer Büroimmobilien gefragt. Hier marktfähige Lösungen zu finden, ist zwar primär eine Aufgabe der Eigentümerinnen und Eigentümer, die Stadtplanung wird aber dort Veränderungsprozesse im Hinblick auf städtebauliche oder verkehrsplanerische Interventionen (ansprechende Gestaltung des Umfelds, innovative Mobilitätslösungen etc.) begleiten, wo dies erforderlich ist. Was geeignete Standorte für großvolumige Büroprojekte betrifft, gibt der STEP 2025 klare, handlungsleitende Vorgaben (adäquates/ ausreichendes Flächenangebot, leistungsfähige ÖV-Anbindung, gute Vernetzung mit Bahnhöfen und dem Flughafen). Die Herstellung der passenden und qualitativ hochwertigen Umfeldqualität solcher Projekte ist zu organisieren und erfordert die finanzielle Beteiligung der Immobilienentwicklerinnen und -entwickler und Unternehmen, die diese Qualitäten mit ihrem Produkt mitverwerten.

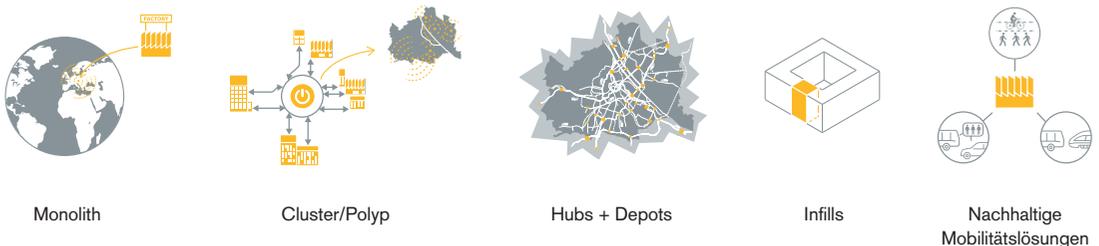


Raum und aktive Unterstützung für urbane Produktion

Was für den Büromarkt gilt, gilt auch für andere Wirtschaftsbereiche: Standort- und Raumanforderungen verändern sich laufend und schaffen neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung. Neue Formen der Verschränkung von Wohnen mit Produktion und Gewerbe scheinen realistisch. Technologische und bautechnische Fortschritte machen produktive Prozesse in mehrgeschoßigen, hybriden, Nutzungsgemischten Gewerbeimmobilien in der Stadt möglich. Die wieder zunehmende Bedeutung der Nähe zu den Kundinnen und Kunden verbindet sich damit zu einem möglichen Trend. Logistikprozesse und Dienstleistungen verbinden einzelne Arbeitsschritte, die an verschiedenen Standorten stattfinden können. Auch wenn diese Entwicklungen in ihrem Umfang und ihrer Bedeutung noch länger nicht endgültig einschätzbar sind, ist es sinnvoll, sich darauf einzustellen und sie dort zu unterstützen, wo sie als hilfreich erkannt werden.

Urbane Produktion wird nicht nur weiterhin gebraucht, auch neue Tätigkeiten und Geschäftsmodelle in Bereichen wie Umweltechnologie, Green Jobs oder bei neuen Formen der Nahrungsmittelproduktion scheinen möglich. Gleichzeitig müssen hier auch Antworten für die damit verbundenen Lieferverkehre gefunden werden. International mehren sich jedenfalls kommerzielle, privat betriebene Projekte, die die Mischung von Wohnen und Produktion für das 21. Jahrhundert adaptieren.³² Auch in Wien werden erste Projekte im Sinne sogenannter „Stadhäuser“ verfolgt.³³ Das 2017 beschlossene STEP-Fachkonzept Produktive Stadt hat diese Gedanken in eine Entwicklungsstrategie überführt, nun gilt es, Investorinnen und Investoren bei pilothaften Umsetzungsprojekten zu unterstützen – Stadtplanung und Wirtschaftsagentur Wien arbeiten hier eng zusammen.

Angebote für den produktiven Sektor



Quelle: STEP Fachkonzept Produktive Stadt

³² Z.B. Strathcona Village in Vancouver, Caxton Works in London, Long Island Waterfront in Brooklyn.

³³ Das WoGen-Quartiershaus im Sonnwendviertel bietet im Erdgeschoß sowie im ersten Stock Räume für Geschäftslokale, Büros, Co-Working-Spaces sowie eine eigene Fab-Lab-Werkstätte.

Neue Arbeit in ihrer Vielfalt ermöglichen

Klein- und Kleinstunternehmen, Ein-Personen-Unternehmen und Start-ups sind ein wichtiger Bestandteil der Wiener Stadtwirtschaft, neue Arbeitsformen und Lebenskonzepte erlangen zunehmend Bedeutung. Gerade kleine, junge, innovative Unternehmen profitieren von den Angeboten eines städtischen Umfelds – sogenannten Agglomerationsvorteilen. Und das nicht nur aus unternehmerischer Sicht, sondern auch in Hinblick auf die Vereinbarkeit des Berufs mit anderen Aufgaben, etwa Care-Arbeit. Diese Unternehmen sind nicht nur wichtig für die Beschäftigung, sondern wirken auch als Innovationstreiber und verbinden teilweise kommerzielle mit nicht-kommerziellen Tätigkeiten. Sie müssen räumlich integriert und unterstützt werden, damit sie sich entwickeln können.

Im STEP 2025 wurde unter dem Motto „Stadräume für Unternehmensträume“ eine Reihe von Maßnahmen definiert und deren Umsetzung begonnen (z.B. Erhaltung von Standorten und Bestandsflächen, Festlegung von Mindestraumhöhen im Erdgeschoß an geeigneten Standorten). Um das volle Potenzial der kleinteiligen, urbanen Wirtschaft zu entfalten, wird die Stadtplanung diese in den kommenden Jahren weiter unterstützen. Etwa, indem geeignete Bestandsgebäude vor Umwandlung oder Umnutzung bewahrt werden, aber auch in Neubauten Flächen für solche Nutzungen vermehrt integriert werden. Ein solcherart vergrößertes Angebot geeigneter Räume erhöht die Vielfalt, wirkt preisdämpfend bei Mieten und erleichtert somit Unternehmensgründung und Unternehmenswachstum. Bei der Schaffung geeigneter Räume und Immobilien werden auch die im Fachkonzept Produktive Stadt definierten gewerblichen Mischgebiete eine wichtige Rolle spielen. Es besteht

auch die Möglichkeit, Raumbedarfe von Klein- und Kleinstunternehmen in städtebauliche Verträge aufzunehmen.

Zentren stärken – Einzelhandel steuern

Städtische Zentren sollen auch in Zukunft eine Schlüsselrolle im städtischen Gefüge spielen. Sie sind Orte der Vielfalt, die das Alltagsleben der Menschen erleichtern und bereichern und damit viel mehr als nur Standorte für den Einzelhandel. Genauso wichtig sind Bildung, Kultur, Unternehmen, Gesundheit und ein attraktiver öffentlicher Raum. Unter dem Titel STEP-Fachkonzept Polyzentrales Wien wurde daher 2019 eine Planungsstrategie erarbeitet, die aufzeigt, wie die Wiener Zentrenlandschaft in ihrer Vielfalt erhalten, gestärkt und weiterentwickelt werden soll. Überlegungen für den Einzelhandel, der ein Rückgrat belebter städtischer Zentren ist, werden darin ebenso beschrieben wie Möglichkeiten, die vielfältigen Angebote der Alltagsökonomie zu unterstützen.

Der Einzelhandel bleibt eine unverzichtbare Funktion von Zentren, allerdings verlagern sich mehr Umsätze auf den Online-Handel, sodass im stationären Einzelhandel in Zukunft nur mehr weniger Flächen rentabel betrieben werden können. Das STEP-Fachkonzept zeigt jene Zentren auf, die einen umfassenden Mehrwert für die Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner schaffen und gibt der Stadtplanung mehr Möglichkeiten, den Einzelhandel dorthin zu steuern. Handelsflächenausweitungen in nicht verträglichen Lagen, etwa außerhalb zentraler Bereiche, werden konsequent eingeschränkt.

Neben klaren Regeln für den Handel benötigt eine förderliche Zentren- und Einzelhandelsentwicklung

weitere Impulse und Vorgaben der öffentlichen Hand z.B. im Hinblick auf die Erreichbarkeit mit dem ÖV, dem Fahrrad und zu Fuß, mehr Platz für Besucherinnen und Besucher, Neuordnung oder erforderlichenfalls Reduktion von Kfz-Stellplätzen, nachhaltige Mobilitätslösungen, aber auch flächenschonende Bauweisen (Stichwort: vom Flachbau zu mehrgeschoßigen Lösungen). Die Erfahrung zeigt, dass Unternehmen bereit sind, neue Lösungen zu akzeptieren, wenn sie seitens der Stadt konsequent und mit fairen Rahmenbedingungen eingefordert werden. Darüber hinaus haben sich neue Ansätze der proaktiven Steuerung von Zentren- und Einzelhandelsentwicklungen bewährt (z.B. gemanagte Einkaufsstrassen).

Das Engagement von Bürgerinnen und Bürgern und Gewerbetreibenden, die sich individuell oder im Rahmen von ehrenamtlichen, zivilgesellschaftlichen Initiativen für „ihr“ Grätzl einsetzen, kann für den Erfolg maßgeblich sein. Kreativität und Experimentierfreude dieser Menschen und Gruppen sollen daher entsprechend Raum und Unterstützung bekommen, etwa durch Förderungen oder durch rasche und unbürokratische Genehmigungen für die Nutzung des öffentlichen Raums. 2019 startete etwa das Pilotprojekt „PlaceCity“ im Floridsdorfer Bezirkszentrum, das mit Anrainerinnen und Anrainern sowie Vertreterinnen und Vertretern aus der Bevölkerung ebenso wie mit lokalen Wirtschaftsunternehmen und anderen ortsansässigen Interessenträgerinnen und -trägern neue Ideen und Perspektiven ausloten wird.

Wirtschaftsstrategien für die Stadtregion

Die Rahmenbedingungen für Arbeit und Beschäftigung kann Wien nur zum Teil alleine verbessern, dieses Thema hat eine starke stadtrregionale Dimension. In der gemeinsamen Wirtschaftsentwicklung von Stadtregionen liegt enormes Potenzial brach: Regionen, die erfolgreiche Methoden der regionalen Kooperation und Governance entwickeln, können klar messbare Produktivitätsgewinne erreichen³⁴, das Thema wird auf europäischer Ebene intensiv beforscht und diskutiert. Die Gründe dafür sind naheliegend: Effektive „Regional Governance“ hilft bspw. dabei, Mobilitäts- und Güterströme sowie daraus resultierende Logistikanforderungen effizient zu organisieren, ermöglicht die Bereitstellung eines europa- bzw. weltweit konkurrenzfähigen Portfolios an Unternehmensstandorten und nützt regionale Skaleneffekte bei der Entwicklung wirtschaftlicher Stärkefelder. Inspiration hierfür sind Metropolregionen wie Amsterdam, Lyon oder Paris, in denen regionale Wirtschaftsentwicklung ganz oben auf der Agenda steht.

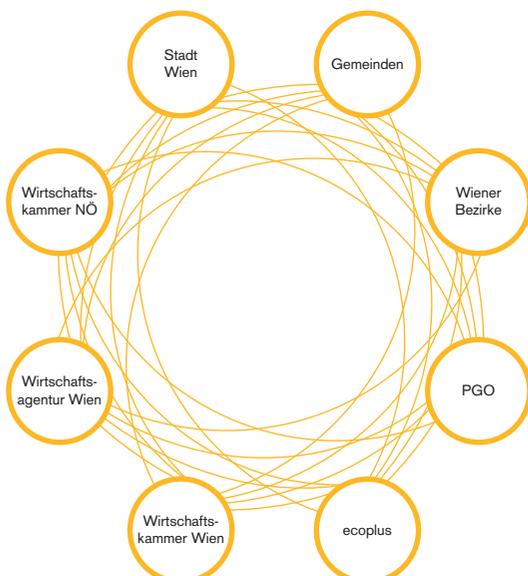
Der Ballungsraum Wien muss hier mitziehen, will er nicht Wettbewerbsnachteile erleiden. Die Wiener Stadtplanung wird vor diesem Hintergrund weiterhin Gelegenheiten nutzen und die Zusammenarbeit suchen – sei es im Rahmen von Förderprojekten der EU oder aus Österreich, aber auch in regionalen Kooperationen (z.B. in der Regionalen Leitplanung), um mit den Ländern Niederösterreich und

34 „What Makes Cities More Productive? Evidence on the Role of Urban Governance from Five OECD Countries“, Rudiger Ahrend, et al., OECD Regional Development Working Papers 2014/05,.



Burgenland, den Nachbargemeinden und Gemeindeverbänden zusammenzuarbeiten. Grundsätzlich wird ein gemeinsames Entwicklungsverständnis für die Wirtschaftsregion Wien immer wichtiger, damit die Maßnahmen der einzelnen Akteurinnen und Akteure einander ergänzen und stärken und keinesfalls die Gesamtentwicklung hemmen.

Zusammenarbeit der Akteurinnen und Akteure in der Metropolregion





2.4 MEGATREND DIGITALISIERUNG FÜR NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG UND MOBILITÄTSSTEUERUNG NUTZEN

Die Digitalisierung hat wesentlichen Einfluss auf Städte und ihre Bewohnerinnen und Bewohner. Geschwindigkeit und Breite dieser Transformation werden zunehmend spürbar. Konzepte wie Big Data, Sharing-Angebote, die On-Demand-Economy, das Internet of Things, dezentrale Datenbanksysteme und Blockchain rücken nicht nur ins Zentrum der Wirtschaft, sondern werden auch Thema für Stadtverwaltung und Gesellschaft. Die Potenziale dieser Entwicklung und Innovationen sind unbestritten, gleichzeitig werden Risiken und Herausforderungen sichtbar. Es geht daher nun darum, diese Technologien klug zu steuern und zu regulieren und Schaden bzw. auch Fehlinvestitionen abzuwenden. Und es ist jedenfalls eine wesentliche Aufgabe der Stadt, beim Umgang mit digitalen Technologien und Angeboten die Bedürfnisse und Interessen der gesamten Stadtgesellschaft im Blick zu haben und zu verhindern, dass sich Chancenungleichheiten zwischen den Geschlechtern oder sozialen Gruppen vertiefen.

WO STEHEN WIR?

Neue digitale Angebote drängen rasch in den städtischen Markt. Wie andere Metropolen war und ist auch Wien in den letzten Monaten und Jahren mit einer Vielzahl von Neuerungen konfrontiert, die insbesondere – aber nicht nur – den Mobilitätsbereich verändern.

- Egal, ob Konsum, Mobilität, Freizeit, Arbeitsleben etc., die Digitalisierung von Angeboten spielt weltweit eine zunehmend wichtige Rolle für immer mehr Menschen und verändert das Alltagsleben in Städten und die Art und Weise, wie Services genutzt werden – flexibler, kurzfristiger, geteilter.
- Technologieunternehmen sind gleichermaßen Treiber und Profiteure dieser Entwicklung³⁵. Airbnb und Uber sind zwei bekannte Beispiele, mittlerweile drängen aber auch Google (mit einer eigenen Stadtentwicklungsgesellschaft und einem Pilotprojekt in Toronto) und Facebook (mit der Errichtung eines Stadtviertels für Facebook-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt neben dem Headquarter im Silicon Valley) in den Markt für Stadtentwicklung und Städtebau.

³⁵ Der US-Ökonom Richard Florida stellte dazu fest: „Cities and urbanism represent the biggest new tech-sector of all.“
Quelle: <https://www.citylab.com/life/2018/07/the-rise-of-urban-tech/564653/>

„Die Eigenschaft der Blockchain-Technologie (BT), ‚Mittelsmänner‘ auszuschalten, kann massive Auswirkungen auf Online-Plattformen wie Uber und Airbnb haben. Oder wie es der kanadische Autor Alex Tapscott wunderbar auf den Punkt gebracht hat: ‚Blockchain macht nicht den Taxifahrer arbeitslos, sondern Uber überflüssig.‘“

Bernhard Seyringer, Politikanalyst bei MRV Research in Wien

- Es sind aber nicht nur die großen Technologieunternehmen, die sich positionieren, sondern auch Start-ups. Diese gewinnen rasch Kapitalgeberinnen und -geber und können dadurch ebenso rasch expandieren. Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Weltweit wurden 2017 44 Mrd. US-Dollar Risikokapital³⁶ in sogenannte Urban Tech-Start-ups (junge Unternehmen, deren Geschäftsfelder in stadtbezogenen Bereichen liegen)³⁷ investiert. Unternehmen und Start-ups im Mobilitätsbereich erhielten den Löwenanteil dieser Summe und entwickeln Märkte und Geschäftsmodelle für Mobilität – die Unternehmen reagieren darauf und befördern damit neue Mobilitätstrends³⁸ und sammeln gleichzeitig NutzerInnen-daten. Perspektivisch wird durch die Entwicklung die Grenze zwischen Individualverkehr (IV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) verschwimmen – der IV wird durch das Teilen „öffentlicher“, der ÖV auf der anderen Seite individueller, wenn digitale Technologien für On-Demand-Services genutzt werden.
- Fragen der Datenhoheit und der digitalen Infrastrukturbereitstellung sind vor diesem Hintergrund wichtige Aufgabenstellungen für eine starke öffentliche Hand und lassen deutliche Auswirkungen auf die Stadtentwicklung erwarten.
- Durch Blockchain-Technologie (BT)³⁹ können Logistikströme auch ohne vermittelnde Akteurinnen oder Akteure oder Plattformen viel effizienter als heute abgewickelt werden, weil Zahlungen und Übergabedokumente sicher sind. Auswirkungen der Blockchain-Technologie auf die Stadtentwicklung sind auch im Bereich der sogenannten Peer-to-Peer-Economy zu erwarten, also dort, wo Privatpersonen materielle Güter teilen und/oder vermitteln, wodurch potenziell die Ziele einer ressourcenschonenden Smart City unterstützt werden können.

³⁶ Genauer handelt es sich hierbei um Venture Capital-Investment, also Kapital, das eine Beteiligungsgesellschaft (Venture-Capital-Gesellschaft) zur Beteiligung an als riskant oder innovativ geltenden Unternehmen bereitstellt.

³⁷ Etwa Mobilitätsangebote, Lieferdienste, Co-Living und Co-Working, Immobilien, Bauwirtschaft.

³⁸ Junge Menschen in Städten machen den Führerschein später oder gar nicht, sie entscheiden sich gegen den Besitz eines Privat-PKW/wollen die durch den Besitz eines Privat-Pkw entstehenden Belastungen nicht auf sich nehmen. Sie sind multimodal unterwegs, nutzen also flexibel unterschiedliche Mobilitätsangebote. Noch zeigt sich in den Daten nicht, ob dieses Mobilitätsverhalten auch in späteren Lebensphasen beibehalten wird. Durch stadt- und verkehrsplanerische Maßnahmen kann man dies jedenfalls unterstützen.

³⁹ Grundprinzip der Blockchain ist ein webbasiertes, dezentralisiertes, öffentliches Buchhaltungssystem, das sichere Bezahlfahrer unter Ausschaltung von Intermediären ermöglicht.

MEGATREND DIGITALISIERUNG FÜR NACHHALTIGE STADTENTWICKLUNG UND MOBILITÄTSSTEUERUNG NUTZEN

WAS IM BEREICH DER STADTPLANUNG SCHON PASSIERT IST (EINE AUSWAHL)

- Das 2014 beschlossene STEP-Fachkonzept Mobilität widmet dem Thema „Mobilität braucht Innovation“ ein eigenes Kapitel – Forschung und Innovation für den Mobilitätssektor werden dort ins Zentrum gerückt. U.a. ist eine enge Zusammenarbeit mit Forschungsinstitutionen vereinbart sowie laufendes Screening aktueller Entwicklungen.
- Im Sommer 2017 ging die WienMobil-App der Wiener Linien nach einer umfangreichen Testphase in den Vollbetrieb. Alle digitalen Mobilitätsservices (Routing, Ticketing, Carsharing, Bikesharing, Parkgaragen) wurden auf einer Plattform der Wiener Linien-Tochtergesellschaft Upstream vereint und den Kundinnen und Kunden durch die App zugänglich gemacht.
- Das 2018 beschlossene STEP-Fachkonzept Öffentlicher Raum sieht die Entwicklung eines virtuellen One-Stop-Shops im Rahmen des Projekts „Wien gibt Raum“ vor – dort sollen alle Informationen zur Nutzung des öffentlichen Raums gebündelt vorliegen und Anträge online gestellt werden können.
- Das Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien (kurz: Logistik 2030+) bearbeitet gemeinsam die neuen Herausforderungen am Logistik-Sektor im Ballungsraum Wien. Basierend auf einer „Perspektive 2030+“ werden Szenarien entwickelt und daraus Bearbeitungsfelder abgeleitet (Pilotprojekte, Aktionsplan).
- Eine Sharing-Strategie zum Thema Mobilität ist in Ausarbeitung. Sharing und Digitalisierung werden als wichtige Beiträge zur Ergänzung des ÖV-Angebots angesehen und als Möglichkeit, die Zahl der Privatautos bzw. den Motorisierungsgrad weiter zu reduzieren.
- 2019 nimmt mit dem auto.Bus – Seestadt die erste automatisierte Autobuslinie Wiens den Betrieb auf. Im Projekt auto.Bus – Seestadt arbeiten die Wiener Linien, das AIT Austrian Institute of Technology, das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), der TÜV AUSTRIA sowie die Siemens AG Österreich und der französische Bushersteller NAVYA gemeinsam an der technologischen und rechtlichen Weiterentwicklung von autonomen Kleinbussen.
- Bis Ende 2020 werden in Wien 1.000 neue E-Ladestellen errichtet. Damit entsteht im öffentlichen Raum ein Basis-Ladenetz für Elektroautos. Bei der Standortauswahl für die neuen Stationen werden unterschiedliche Kriterien wie die Attraktivität des Standorts (Umsteigemöglichkeit auf Öffis, Einkaufsmöglichkeiten etc.), Frequenz und Auslastung, Anschlussmöglichkeiten an das Stromnetz und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

WAS STEHT NUN AUF DER AGENDA?

Digitalisierung für die Stadtplanung nutzbar machen

Digitalisierung betrifft viele Geschäftsbereiche und Tätigkeitsfelder der Stadt, die sich auch auf die Stadtplanung auswirken. Etwa den Büromarkt, wo Gebäude und ihr Umfeld sich rascher und besser an tatsächlichen Nutzungsmustern orientieren müssen. Oder bei Gewerbeimmobilien, wo sich Unternehmens- und Produktionsprozesse laufend ändern und eine entsprechend flexible Flächennutzung erfordern. Intelligente Gebäude und die Verbindung aller Arbeitsschritte in einem immer weiter aufgesplitteten Wertschöpfungsprozess werden wichtiger. Die Vernetzung der Gebäude z.B. über die Nutzung, Speicherung und Bereitstellung von Prozesswärme, Energieproduktion und -konsum sowie die Digitalisierung der Produktion und Logistik selbst erhöhen die Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit der Datenübertragung. Viele Formen des „Sharing“ basieren auf digitalen Diensten.

Was für Unternehmen und Märkte zurzeit allgemein gilt – hohe Dynamik, hohes Innovations- und Disruptionspotenzial für die städtische Entwicklung (siehe Kapitel „Raum für Arbeit und sinnvolle Beschäftigung schaffen“) – gilt für digitalisierungsgetriebene Entwicklungen im Besonderen. Agile

Technologieunternehmen nutzen den digitalen Fortschritt dafür, neue (Geschäfts-)Ideen und Trends rasch zu entwickeln und breit auszurollen. Die Reaktionszeit, die Stadt und Stadtverwaltung zur Verfügung haben, nimmt daher ab. Die Stadtverwaltung als Organisation muss mit dieser Steigerung des Tempos Schritt halten, nicht nur, um agieren zu können und nicht reagieren zu müssen, sondern auch, um eine möglichst breite Beteiligung bei der Technologieentwicklung sicherzustellen. Frauen sind hier gezielt zu fördern.

Mobilität im Digitalisierungsfokus

Im Mobilitätsbereich ist die durch die Digitalisierung ausgelöste Dynamik besonders hoch. Internationale IT-Großkonzerne, aber auch internationale und lokale Start-ups bringen laufend neue Mobilitätsangebote bzw. Mobilität vermittelnde Angebote auf den Markt. Carsharing-Anbieterinnen und -anbieter, E-Tretroller, (in Wien teils gescheitertes) privates Bikesharing, verschiedene Lieferservices und Angebote im Bereich der On-Demand-Mobilität (Uber & Co.) sind hier zu nennen. Die Automatisierung des Fahrens befindet sich noch in einem Vorbereitungsstadium, aber auch in diesem Bereich ist in den kommenden Jahren mit relevanten Entwicklungsschritten zu rechnen.⁴⁰ Handlungsbedarf zeichnet sich dabei insbesondere bei der Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung ab⁴¹. Diese neuen digitalisierungsbedingten Ent-

⁴⁰ Das „selbstfahrende Auto“ ist in den vergangenen Jahren zum breitenwirksamen Thema geworden. Hintergrund sind tatsächliche Fortschritte der Industrie; als Fahrassistenzsysteme werden Entwicklungen bereits schrittweise im Markt eingeführt. Gleichzeitig sind zahlreiche technische und systematische Fragen noch offen. Noch werden, je nach Quelle, unterschiedlichste Zeitpunkte für die Einführung von vollautomatisierten Fahrzeugen (SAE Level 5) genannt – diese reichen von 2020 bis 2040.

⁴¹ Automatisierte Fahrzeuge müssen am Ende der Fahrt nicht unbedingt parken. Die positive, verkehrssteuernde Wirkung dieses Instruments nimmt daher perspektivisch ab. Neue Lösungen wie ein dynamisches Roadpricing können hier Abhilfe schaffen.

wicklungen sollen bereits laufende Transformation in Richtung alternative Antriebsformen unterstützen. Besonders Herausforderungen im Zusammenhang mit batteriebetriebenen Elektroautos können adressiert werden. Für zusätzliche Komplexität sorgt, dass Automatisierung, neue Antriebstechnologien und neue Nutzungskonzepte wie Shared- und On-Demand-Mobilität, die durch die Digitalisierung ermöglicht werden, nicht sauber voneinander getrennt oder zeitlich gestaffelt auftreten, sondern überlappend und sich wechselseitig beeinflussend. Die Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, einen Überblick über neue Angebote und Services zu behalten, dort, wo es möglich ist, steuernd einzugreifen und jene zu forcieren, die die Mobilitätsziele der Stadt Wien unterstützen.

Im STEP 2025 wurden bereits wichtige Zielsetzungen und Lösungswege formuliert, die die Anforderungen städtischer Mobilität im digitalen Zeitalter aufzeigen – etwa die Integration und Vernetzung von Umweltverbund und Sharing-Angeboten. Die im STEP anvisierten „multimodalen ÖV-Knoten“, wo in Mobilitätsstationen digitale und analoge Services verknüpft sind, wurden im Sommer 2018 mit der WienMobil-Station am Simmeringer Platz erstmals pilothaft umgesetzt, weitere WienMobil-Stationen werden die Wiener Linien in den nächsten Jahren sukzessive errichten.

MOBILITÄT – AUF BEWÄHRTEM AUFBAUEN

Das Wiener Mobilitätssystem gehört zu den weltweit besten, die Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität (zu Fuß gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) wurden kontinuierlich verbessert. Durch konsequente Planung kann ein großer Teil des Verkehrs im effizienten Umweltverbund abgewickelt werden. Damit ergeben sich auch für den verbleibenden Autoverkehr sehr gute Erreichbarkeitswerte, sogar in der Hauptverkehrszeit. Das im medialen Diskurs bisweilen beschworene Stauchaos ist ausgeblieben. Mit der Parkraumbewirtschaftung wurde eine effektive Steuerungsmaßnahme gesetzt und sukzessive ausgebaut. Kurz: Die Grundprinzipien der Wiener Mobilitätspolitik haben sich bewährt und bleiben auch in Zukunft handlungsanleitend.

Die Instrumente der Verkehrssteuerung und Parkraumbewirtschaftung müssen aber für die neuen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden. Als Prinzip gilt daher: Digitalisierung und Automatisierung im Verkehrssystem sollen so gestaltet und reguliert werden, dass sie diese Grundprinzipien unterstützen und ein nachhaltiges und für Wirtschaft und Bewohnerinnen und Bewohner funktionierendes städtisches Mobilitätssystem erreicht wird.



Digitale Möglichkeiten für die Steuerung des ruhenden und fließenden Verkehrs sondieren

Eines der größten Potenziale der Digitalisierung im Verkehrsbereich liegt in einer effizienten Steuerung von Verkehrsströmen, insbesondere den Autoverkehr und das Parken betreffend. Städte wie Amsterdam wenden in der Parkraumbewirtschaftung bereits heute ein System an, bei dem Preise nachfrageorientiert gestaltet werden. Durch örtlich bzw. im Tagesverlauf unterschiedliche Preise für das Parken können Verkehrsspitzen abgefedert werden. Somit erspart man sich mehr Zeit für das Parkplatzsuchen, und auch Wirtschaftsverkehre zur Erbringung von Liefer- und Dienstleistungen haben es leichter. Auch die Stellplatzverpflichtung und die Praxis von Garagenbauten sind vor diesem Hintergrund zu überdenken, Grundbesitzerinnen und Grundbesitzer sowie Bauträgerinnen und Bauträger sollten stattdessen vermehrt zur Mobilität in Form von multimodalen und flächeneffizienteren Angeboten (Carsharing, Jahreskarten) beitragen.

Das Prinzip von Angebot und Nachfrage kann auch bei der Steuerung des fließenden Verkehrs zur Anwendung kommen. Die technologischen Entwicklungen machen es z.B. möglich, Zufahrtsbeschränkungen flexibler oder auch temporär zu gestalten oder bei Straßenbenutzungsgebühren Faktoren wie Verkehrsaufkommen oder Besetzungsgrade zu berücksichtigen. Die Umsetzung solcher neuer, digitaler Instrumente der Verkehrssteuerung ist eine

komplexe Aufgabe, die grundsätzliche Überlegungen zu Praktikabilität und Akzeptanz – auch auf politischer Ebene – ebenso notwendig machen, wie eine fundierte Sondierung und Erprobung von konkreten Maßnahmen. Im Hinblick auf eine zukunftsfähige Verkehrssteuerung werden sich die Mobilitätsexpertinnen und -experten der Wiener Stadtplanung mit diesen Fragen daher intensiv auseinandersetzen, Erfahrungen aus anderen Städten abwägen und an praktikablen, umsetzungsorientierten Vorschlägen arbeiten.⁴²

Neue Lösungen für die Logistik

Der gesamte Prozess der Güterbeförderung – von der Herstellung über den Endkonsum bis zur Wiederverwertung – verändert sich rasch, sowohl im Stadtgebiet selbst, aber auch weit darüber hinaus. Expertinnen und Experten erwarten vor diesem Hintergrund starke Zuwächse in der City-Logistik. Getrieben wird diese von einer zunehmenden Kleinteiligkeit im Last-Mile-Bereich⁴³, zurückzuführen auf das Wachstum von E-Commerce und des Dienstleistungssektors mit vielen kleinen und Kleinunternehmen. Eine nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien betriebene Optimierung von Logistikströmen durch Logistikanbieterinnen und -anbieter würde in Summe eine steigende Anzahl von Lieferfahrzeugen in der ganzen Stadt und damit Verkehrsüberlastung bringen und ist somit aus Sicht des „Systems“ Stadt wenig effizient. Der Mengen- und Effizienzdruck, aber auch

⁴² In diesen Sondierungsprozess soll auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr miteinbezogen werden.

⁴³ Letzte Meile bedeutet: der Transport zur „Haustür“ der Kundinnen und Kunden.

„Inzwischen ist es in Wien ohne wesentlichen Komfortverlust vielerorts möglich, ohne eigenes Auto flexibel ‚multimodal‘ mobil zu sein und damit hohe Kosten sowie Zeit und Aufwand für das eigene Auto zu sparen. Somit gewinnt das Konzept ‚Nutzen statt Besitzen‘ weiter an Bedeutung.“

Gerd-Axel Ahrens, Seniorprofessor am Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden

die gesteigerten Ansprüche im Umweltschutz, bringen gleichzeitig neue Chancen. Bündelungen und Kooperation in der Logistikbranche werden vermehrt zum Thema. Auch der Trend zu kleineren Fahrzeugen ist im Hinblick auf elektrische Antriebslösungen eine Chance und kann dabei helfen, die in der Smart City Wien Rahmenstrategie definierte Zielsetzung zu unterstützen, Wirtschaftsverkehre mit Quelle und Ziel innerhalb des Stadtgebiets bis 2030 weitgehend CO₂-frei abzuwickeln. Um die möglichen Vorteile aber tatsächlich realisieren zu können, müssen die Rahmenbedingungen entsprechend gestaltet werden. Die Wiener Stadtplanung arbeitet daher bereits gemeinsam mit der Logistikbranche an Kooperationsmodellen und der Umsetzung digitaler und analoger Lösungen, um den Güterverkehr effizienter, kostengünstiger und umweltfreundlicher zu machen.

Aber nicht nur die Last-Mile-Verkehre nehmen zu, die Logistik insgesamt verändert sich (kurze Lagerhaltung, On-Demand-Lieferung, kleine Produktmengen, die möglichst rasch zu möglichst vielen Konsumentinnen und Konsumenten geliefert werden), neue Logistikdienstleistungen etablieren sich. Vor diesem Hintergrund braucht es ein leistungsstarkes System aus unterschiedlichen Logistik- und Verteilzentren an regionalen und innerstädtischen Standorten. Große Lager- und Verteilzentren entstehen bevorzugt in der Region, stadtnahe Logistikhubs dienen zur Bündelung von Last-Mile-Verkehren und ein Netz wohnortnaher Micro-Hubs ermöglicht es schließlich den Kundinnen und Kunden, ihre Liefere-

rungen abholen zu können. Die Sicherstellung von Flächen für ein solch nachhaltiges und effizientes Logistiksystem in der Metropolregion und in Wien selbst ist daher ein zentrales neues Handlungsfeld der Stadt- und Regionalplanung. Durch Zusammenarbeit in der Stadtregion können Standorte für große Verteilzentren und stadtnahe Logistik-Hubs kooperativ und den Anforderungen entsprechend optimiert werden. Innerstädtisch müssen bei allen Neuplanungen Logistikanforderungen und der daraus resultierende Flächen- und Platzbedarf mitbedacht werden. Neben der Flächensicherung hat die öffentliche Hand eine zentrale Steuerungsrolle. Logistik in der Stadtregion kann nur funktionieren, wenn Lieferungen und Infrastrukturen gebündelt werden – im Fachjargon spricht man von White-Label-Lösungen oder Hubs, die von allen Logistikdienstleisterinnen und -dienstleistern gemeinsam genutzt werden. Digitale Lösungen helfen bei der Etablierung und möglichst reibungslosen Nutzung solcher gemeinsamer Infrastrukturen.

Breites Ausrollen von Mobility as a Service unterstützen

80% der Wege beginnen am Wohnort. Dort wird die Verkehrsmittelwahl im Laufe des Tages maßgeblich geprägt. Wo Mobility-as-a-Service⁴⁴ (MaaS)-Angebote bestehen, haben mehr Menschen die Möglichkeit, ein nachhaltiges Verkehrsmittel zu wählen, was viele von der Notwendigkeit befreit, selbst ein Auto zu besitzen.

⁴⁴ Mobility as a Service (MaaS) ist ein Ansatz, den Transport mit eigenen Fahrzeugen durch verschiedene, dem jeweiligen Bedarf entsprechende Mobilitätsdienste zu ersetzen.



Mobility as a Service



Dadurch entstehen auch Spielräume für neue smarte Lösungen, etwa multimodale und flächeneffizientere Angebote.

Bei Innovationen und Angeboten im Bereich Mobility-as-a-Service ist Wien durch Organisationen der Stadt (z.B. WienMobil-App, Citybike oder Mobilitätsstationen), aber auch durch lokale wie internationale Unternehmen (share now, MoPoint, Lime, Bird etc.) unter den führenden Städten Europas. Gute Voraussetzungen also, um das bereits hochwertig ausgebaute öffentliche Verkehrsnetz mit neuen Services zu ergänzen und zu verknüpfen. Die im STEP 2025 formulierte Zielsetzung, „Mobilität ohne Autobesitz“ zu ermöglichen, hat die grundsätzlich

positive Haltung der Stadt zu solchen Innovationen bereits klargestellt, sie bleibt handlungsanleitend und kann durch die Möglichkeiten, die digitale Anwendungen und neue Angebote bringen, noch konsequenter umgesetzt werden.

In Wiener Stadtrandlagen und Nachbargemeinden in Niederösterreich besteht großes Potenzial um vielfältige Alltagswege durch MaaS-Angebote nachhaltiger zu gestalten. Über bedarfsorientierte Mobilitätsangebote kann die Anbindung an den hochrangigen öffentlichen Verkehr verbessert werden. Im innerstädtischen Bereich können MaaS-Angebote in Kombination mit der Grundversorgung aus ÖV, Fuß- und Radinfrastrukturen den Autobesitz ersetzen. Und schließlich kann auch das betriebliche Mobilitätsmanagement⁴⁵ davon profitieren, wenn die Arbeitswege der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über den Umweltverbund und neue, innovative, Sharing- und On-Demand-Lösungen organisiert werden können. Mit dem Produkt „JÖ“ der Wiener Linien-Tochter Upstream stellt die Stadt dafür bereits ein erstes Werkzeug zur Verfügung. Die Wiener Stadtplanung und die Wiener Linien werden den weiteren Ausbau und die Professionalisierung von betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützen und Projekte durch Verkehrsanalysen, Expertise zu rechtlichen Fragestellungen und Mobilitätsstationen oder aber auch im Hinblick auf die Berücksichtigung von Mobilitätsmanagements in städtebaulichen Verträgen beraten.

⁴⁵ Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Maßnahmen, die Unternehmen ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr zu lenken und möglichst zu verringern.

„Entwicklungen wie Automatisierung (autonome Fahrzeuge, Einsatz von Transportdrohnen), neue Antriebstechnologien (elektrisch, Brennstoffzelle und Hybrid) und ‚Shared‘ bzw. ‚On Demand‘- Mobility führen zu einer städtischen Mobilität, die radikal weniger Fahrzeuge (und Parkplätze) benötigt, radikal geringeren lokalen Schadstoffausstoß verursacht und auch wesentlich leiser ist. Um dies zu erreichen, benötigt es allerdings geeignete Rahmenbedingungen und eine gezielte Steuerung dieser Entwicklungen durch die Stadt.“

Katja Schechtner, Architektin und Stadtplanerin in Boston, Manila, Paris und Wien

Faire Gestaltung des öffentlichen Raums wird wichtiger

Die Digitalisierung im Verkehrswesen zieht Anforderungen an den öffentlichen Raum nach sich. Neue Mobilitätsformen und Dienstleistungen brauchen Terminals und Abstellflächen, sichere und effiziente Ein-/Aussteigezonen, ein Basisnetz an E-Ladestationen⁴⁶ und Manipulationsflächen für den Lieferverkehr. Gleichzeitig sind immer mehr Menschen – Alte und Kinder, Frauen und Männer – je nach aktueller Lebenslage mit Kinderwagen, zu Fuß und mit dem Rad oder vielleicht auch mit Rollator/Rollstuhl unterwegs und sollen bequem und sicher vorankommen. Keinesfalls darf der Platzbedarf der neuen Mobilitätsformen zu Lasten von Fußgängerinnen und Fußgängern, des Radverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs gehen. Nur durch die Rücksichtnahme auf die vielfältigen NutzerInnengruppen wird Wien in punkto Mobilität die hohe Qualität halten und weiter ausbauen können. App-basierte Sharing-Modelle und neue Mobilitätsmodi machen eine faire Gestaltung des öffentlichen Raums umso wichtiger und sind gleichzeitig eine Chance, attrak-

tive Alternativen zu Autobesitz und Autonutzung zu stärken und damit auch den Platzbedarf für das Abstellen von Fahrzeugen zu reduzieren.⁴⁷ Abstellflächen und -stationen sollen nicht am Gehsteig errichtet werden, stattdessen sollen Parkspuren oder – wo möglich – nicht mehr benötigte Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs in Anspruch genommen werden. Neue Radwege sollen so angelegt sein, dass sie ausreichend Platz für die Nutzung durch Fahrräder, E-Bikes, E-Roller und glm. bieten. Sowohl die Wiener Bevölkerung als auch die Wiener Wirtschaft sollen von den Vorzügen der neuen Mobilität profitieren, vollgeräumte Gehsteige und blockierte Straßenbahnschienen so weit wie möglich der Vergangenheit angehören. Begegnungszonen, wie sie in den vergangenen Jahren realisiert wurden (z.B. Mariahilfer Straße, Lange Gasse etc.), können häufiger eingesetzt werden. All das ist eingebettet in die notwendige Umgestaltung von Straßenräumen im Sinne einer klimaresilienten Stadt – d.h. mehr Grün und Bäume, mehr Wasserelemente, mehr Beschattung für mehr Aufenthaltsqualität und für die Weiterentwicklung des Straßenraums zu einem Aufenthaltsraum für alle.

⁴⁶ Primär sollen E-Ladestationen im privaten und halböffentlichen Raum (z.B. Garagen) installiert werden. Nur eine Basisversorgung soll im öffentlichen Raum erfolgen.

⁴⁷ Aktuell werden rund 2/3 des öffentlichen Raums durch den fließenden oder ruhenden motorisierten Verkehr in Anspruch genommen.

Versorgung mit Strom und Daten ausweiten – Der Beitrag der Stadtentwicklung

Die moderne Stadt verlangt eine flächendeckende hochwertige Strom- und Breitband-Datenanbindung (Smart Grids, Glasfaser). Diese Systeme gewinnen durch fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung weiter an Bedeutung. Dazu kommt, dass die Stromversorgung zunehmend aus erneuerbaren Quellen stammen muss. Das alles erfordert signifikante Investitionen von Netzbetreiberinnen und -betreibern. Stadtplanung und Energieanbieterinnen und -anbieter sowie Netzbetreiberinnen und -betreiber müssen ihre Planungen und Entwicklungsvorhaben eng und frühzeitig abstimmen, damit entsprechende Vorkehrungen und Investitionen getroffen werden können. Die Stadt Wien hat ein vitales Interesse daran, diese Schlüsselinfrastrukturen in hoher Qualität bereitzustellen.

Ein weiteres Thema ist die Datensammlung und -nutzung. Öffentliche und private Akteurinnen und Akteure generieren eine Vielzahl von Daten, im Verkehr aber auch darüber hinaus. Im Sinne einer effektiven Steuerung ist es entscheidend, dass die öffentliche Hand diese Daten auch nutzen kann.

Die WienMobil-App der Wiener Linien mit der dahinter liegenden Plattform ist dafür ein international beachtetes Beispiel. Aus Sicht der Kundinnen und Kunden besteht damit ein Zugang zu Routensuche und Ticketing zahlreicher Partnerinnen und Partner. Darüber hinaus baut Wien wichtige Kompetenzen zur Funktionalität von MaaS-Plattformen auf, die bei einer Weiterentwicklung in Richtung umfassende Verkehrssteuerung – mit dem Ziel, auch die Daten von privaten Unternehmen einzubeziehen – von hohem Wert sind. Diese Herangehensweise ist vorbildlich und handlungsanleitend für andere Bereiche. So wird etwa auch im Immobilienbereich und perspektivisch in der Bauwirtschaft eine Vielzahl von Daten mit hoher Relevanz für die Stadtentwicklung erfasst. Die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit dieser Daten für die öffentliche Hand und die Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen, ist eine Schlüsselaufgabe der Zukunft. Denkbar sind in diesem Kontext etwa Vereinbarungen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen oder Vereinbarungen zur Übermittlung aggregierter Daten als Bestandteil von Übereinkommen zwischen Stadt und Mobilitätsanbieterinnen und Mobilitätsanbietern.





Durchfahrt verboten
Schrittgeschwindigkeit



ausgelm. Fahrzeuge
mit Parkhäuser für
den 7. und 8. Bezirk
sowie 104
Infano

Einbahn



Durchfahrt verboten
Schrittgeschwindigkeit

mobilitäts
agentur
wien

www.GRAETZLRAD.WIEN

Du kannst
mich aus-
borgen!

WIE GEHT ES WEITER?

DIE SCHRITTE ZUM NÄCHSTEN
STADTENTWICKLUNGSPLAN

03

Der Stadt Wien kann es nur gelingen, ihre leitenden Werthaltungen in die Realität umzusetzen, wenn sie diese in durchdachte, detaillierte und gemeinschaftlich orientierte Planungsprozesse übersetzt. Das gilt noch stärker heute, wo nicht nur die Stadt selbst von dynamischer Entwicklung geprägt ist, sondern auch das regionale und globale Umfeld. Wer vorausschauend agiert, kann dies im Sinne der Bürgerinnen und Bürger nutzen.

Dieser Bericht zeigt die aus Sicht der Wiener Stadtplanung relevanten Entwicklungen und Trends auf, analysiert diese und verdeutlicht, welche Schwerpunkte in den kommenden Jahren erforderlich sind. Er spitzt auf vier Themenfelder zu und ist bewusst selektiv, um den Brennpunkt auf Fragestellungen zu richten, die in Zukunft stärker in den Mittelpunkt rücken.

Die beschriebenen Themenfelder haben einen Querschnittscharakter, dementsprechend sind auch die Vorschläge und Antworten der Expertinnen und Experten der Stadtplanung mehrdimensional. Darüber hinaus gibt es zwischen den Themenfeldern starke Querverbindungen, die im Sinne des eingangs beschriebenen „Sowohl-als-Auch“-Ansatzes berücksichtigt und bearbeitet werden müssen. Nur eine gesamthafte Betrachtung ermöglicht es, Wirkungen umfassend einschätzen zu können und damit auch, inwieweit übergeordnete Ziele der Wiener Stadtplanung unterstützt oder konterkariert werden.

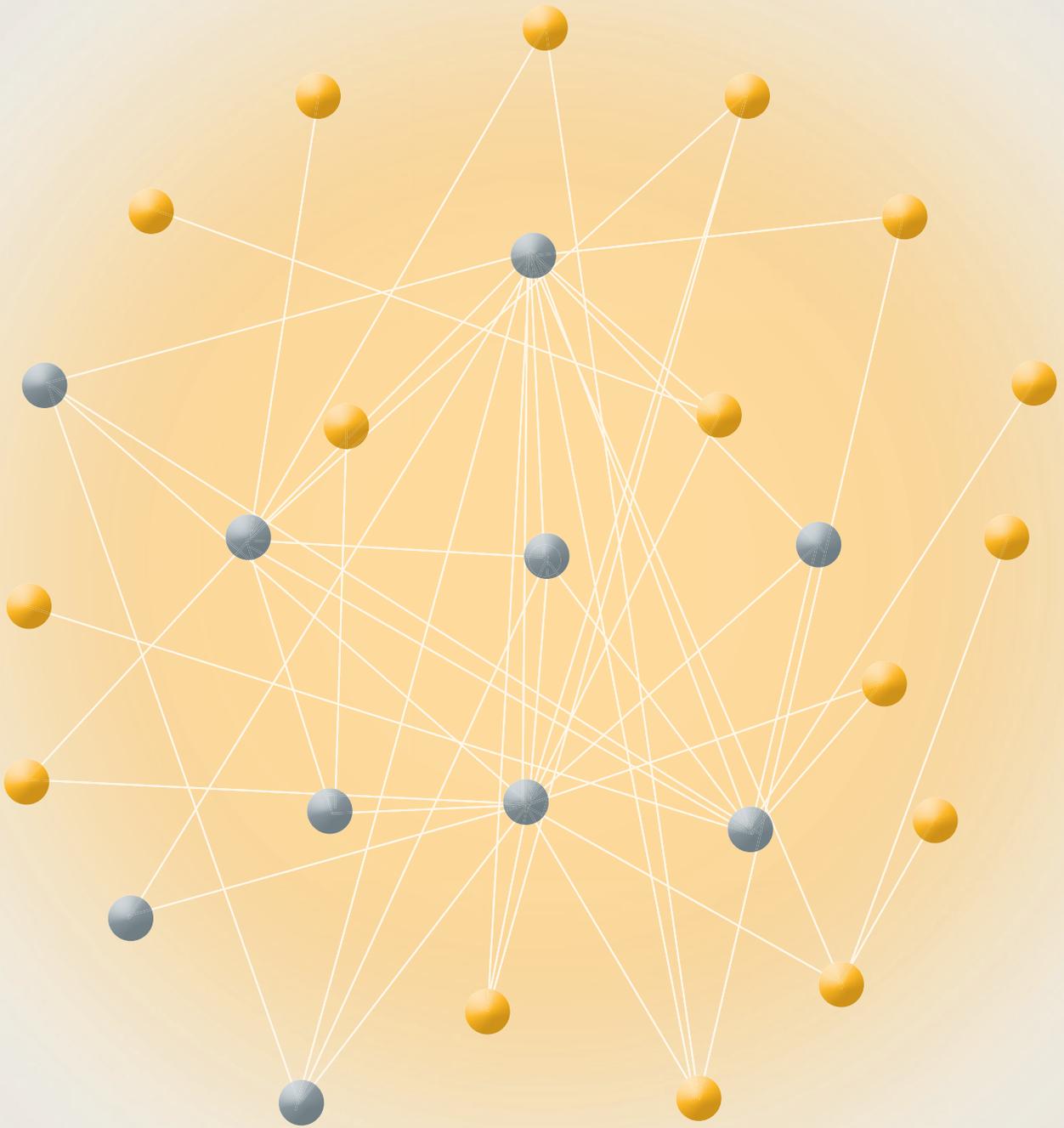
Innovative Lösungen können vor allem dann entstehen, wenn Themen und Fragestellungen integriert betrachtet werden. Etwa wenn es gelingt, Co-Working-Spaces für Unternehmen aus dem Bereich Umwelttechnologien anzusiedeln und so den Wirtschaftsstandort und die Smart City-Kompetenz der Stadt gleichermaßen aufzuwerten. Neue, innovative Sharing-Lösungen im Verkehr, die den Autobesitz weiter reduzieren helfen, können das Mobilitätssystem effektiver und wettbewerbsfähiger machen und gleichzeitig einen wesentlichen Impuls für Klimaschutz und Ressourcenschonung und auch für die leistbare Stadt liefern. Begrünungen, Bäume und Wasserelemente im öffentlichen Raum sind nicht nur wesentliches Vehikel für die Anpassung an den Klimawandel, sondern können auch die Qualität des Zusammenlebens fördern, weil sich Menschen hier gerne gemeinsam aufhalten und sich austauschen.

Die Zukunft zu gestalten, ist eine verantwortungsvolle und fordernde Aufgabe: Erstens braucht es eine starke öffentliche Steuerung, um die Entwicklungs- und Synergiepotenziale tatsächlich im Sinne der lebenswerten, solidarischen, geschlechtergerechten und ökologischen Stadt zu realisieren. Dazu braucht die öffentliche Hand entsprechende Ressourcen, die Fähigkeit, Schlüsselinvestitionen umzusetzen und Märkte zu beeinflussen. Zweitens gilt es, mit Zielkonflikten auf Basis von Fachwissen und Werthaltungen vorausschauend umzugehen – etwa, wenn Digitalisierung und Blockchain-Tech-

nologie den Stromverbrauch in die Höhe treiben oder wenn Wirtschaftswachstum zu mehr Ressourcenverbrauch und zusätzlichen Treibhausgasemissionen führt.

Der vorliegende Text beschreibt die heute erkennbaren Zukunftsfragen und stößt die Diskussion darüber an. Die Themen werden damit für die Stadtplanung handhab- und gestaltbar. Die hier formulierten Haltungen und Vorhaben sollen – wo notwendig – unmittelbar, also schon vor der nächsten großen Überarbeitung des Stadtentwicklungsplans angegangen werden. Insgesamt dient dieser Aufriss aber auch dazu, die Arbeiten für einen STEP 2035 in Gang zu setzen. Diese werden ab 2020 beginnen.





DER ERSTELLUNGS- PROZESS

04

„Positionsbestimmung: Der STEP 2025 aus heutiger Sicht“ ist das Ergebnis eines einjährigen Prozesses unter Federführung der MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), in dem Fachleute der Stadt Wien, der Sozialpartnerinnen und Sozialpartner, von Universtitäten, Forschungs- und Beratungseinrichtungen zusammengearbeitet haben. Das Projekt wurde von Urban Innovation Vienna, einem Beratungsunternehmen der Wien Holding, organisiert und inhaltlich mitgestaltet.

In einem ersten Schritt wurden von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der MA 18 und Urban Innovation Vienna Positionspapiere zu folgenden Themenbereichen der Stadtplanung entwickelt: Demographie & Metropolregion | Wirtschaft & Innovation | Siedlungsentwicklung & Lebensqualität | Mobilität & öffentlicher Raum | Finanzierung & Leistbarkeit | Energie, Klimaschutz, Smart City. Diese Positionen wurden um fachliche Beiträge von Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland ergänzt und erweitert.

EXTERNE PERSPEKTIVE DURCH EXPERTINNEN UND EXPERTEN

Folgende zehn Expertinnen und Experten haben fachspezifische Inputs verfasst und so wesentlich dazu beigetragen, die Inhalte zu schärfen und um neue Blickwinkel zu ergänzen. Besonders prägnante Aussagen finden sich als Zitat im Text wieder:

- Gerd-Axel Ahrens, Seniorprofessor am Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der Technischen Universität Dresden
- Sonja Beeck, Stadtplanerin, Geschäftsführerin von chezweitz, Büro für museale und urbane Szenographie und Geschäftsführerin der ersten Gewerbebaugruppe in Berlin (Frizz 23)
- Renate Hammer, Architektin und geschäftsführende Gesellschafterin des Institute of Building Research & Innovation ZT-GmbH
- Andreas Kipar, Landschaftsarchitekt und geschäftsführender Gesellschafter der LAND srl

- Andreas Novy, Sozioökonom und Leiter des Institute for Multi-Level Governance and Development an der WU Wien
- Günther Ogris, Sozialforscher und gemeinsam mit Christoph Hofinger Leiter des Forschungsinstituts SORA (Institute for Social Research and Consulting)
- Bernd Rießland, kaufmännischer Direktor im Vorstand der Sozialbau AG
- Katja Schechtner, Architektin und Stadtplanerin in Boston, Manila, Paris und Wien
- Bernhard Seyringer, Politikanalyst bei MRV Research in Wien
- Klaus Wolfinger, selbstständiger Bauträger- und Unternehmensberater & Vizepräsident des österreichischen Verbandes der Immobilienwirtschaft

Nach dieser ersten Bearbeitungsphase wurden alle 16 Positionspapiere auf der Online-Partizipationsplattform der Stadt Wien (www.partizipation.wien.at) von ausgewählten Fachleuten aus der Stadt Wien und von außerhalb diskutiert und kommentiert.

Über 110 Personen beteiligten sich im Frühsommer 2018 an dem Prozess und gaben rund 360 Kommentare ab. Die Kommentare wurden ausgewertet, zusammengefasst und thematisch gegliedert. Der vorliegende Text baut auf diesem breiten Fundus an Ideen und Expertisen auf. Die unterschiedlichen Inputs haben geholfen, Einschätzungen, Aussagen und Handlungsempfehlungen weiter zu präzisieren und in die vorliegende Form zu bringen. An dieser Stelle nochmals großer Dank an alle, die bereit waren, ihre Zeit und Energie in diesen Prozess zu stecken.

Die Gesamtverantwortung für den nun vorliegenden Text liegt bei der Wiener Stadtplanung.

Impressum

Zur Kenntnis genommen vom Wiener Gemeinderat am 19.12.2019

Eigentümer und Herausgeber:

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Magistratsabteilung 18)

Projektleitung:

Michael Rosenberger

Katharina Conrad

Inhalt und Redaktion:

Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18)

UIV Urban Innovation Vienna GmbH

Bearbeitungsteam:

Michael Rosenberger, Katharina Conrad, Clemens Horak,
Gregory Telepak, Herbert Bartik, Eva Pangerl, Isabel Wieshofer,
Kirsten Müllner, Paul Grohmann, Beate Fellner, Andreas Trisko,
Ina Homeier, Kurt Mittringer, Angelika Winkler, Johannes Hofinger

Erarbeitet unter Einbeziehung umfassender Expertisen von Mitarbeiterinnen
und Mitarbeitern der Stadt Wien sowie externer Fachleute.

Grafik und Layout: Erdgeschoss GmbH

Fotos: MA 18/Gerd W. Götzbrucker (Seite 10, 12, 20, 23, 31, 48, 54,
57, 58, 64, 66, 69, 70 und 73), MA 18/Christian Fürthner (Seite 28, 33,
36 und 47), MA 20/Christian Fürthner (Cover)

Lektorat: Andrea Eder

Druck: Bösmüller

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe
von „ÖkoKauf Wien“

Copyright:

Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18)

Wien 2020

Alle Rechte vorbehalten

www.step.wien.at

