

Stadtentwicklungsbericht 2000

Beiträge zur Fortschreibung
des Wiener Stadtentwicklungsplans



INHALT

Vorwort 2

1. Allgemeines 4

2. Tendenzen der Stadtentwicklung

2.1. Internationale Städtepolitik 6

2.2. Regionale Zusammenarbeit 9

2.3. Bevölkerungsentwicklung 16

2.4. Wohnungswesen und Stadterneuerung 21

2.5. Innere Stadtentwicklung und Stadterweiterung 27

2.6. Infrastruktur und Verkehr 30

2.7. Wirtschaft und Arbeitsmarkt 40

2.8. Wissenschaft und technologische Innovation 47

2.9. Freizeit und Konsum 51

2.10. Kultur und Soziales 56

2.11. Grün- und Freiraum 59

3. Methoden der Stadtplanung

3.1. Modernes Planungsverständnis 64

3.2. Information, Partizipation und Bewusstseinsbildung 67

3.3. Der Strategieplan für Wien 70

4. Entwicklungsschwerpunkte und konkrete Projekte

4.1. Projekte im europäischen Zusammenhang 73

4.2. Projekte im gesamtstädtischen Zusammenhang 77

4.3. Projekte in den inneren und westlichen Bezirken 84

4.4. Projekte in den südlichen Bezirken 91

4.5. Projekte in den nordöstlichen Bezirken 97

Stadtentwicklungsbericht **2000**

Beiträge zur Fortschreibung
des Wiener Stadtentwicklungsplans

Obwohl seit Erscheinen des letzten Stadtentwicklungsberichts im Jahr 1996 ein vergleichsweise kurzer Zeitraum vergangen ist, waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtplanungsabteilungen in ihrer Arbeit mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert, die ihre Ursachen im raschen gesellschaftlichen und wirtschaftspolitischen Wandel der letzten Jahre haben.

Österreich ist mittlerweile ein voll integriertes Mitglied der Europäischen Union mit der Konsequenz, dass Wien einerseits durch die Möglichkeit, die Politiken der EU mitzubeeinflussen (beispielsweise EU-Städtepolitik) und an Förderprogrammen der EU (z. B. URBAN, 5. Rahmenprogramm) teilzunehmen, profitiert, andererseits in wirtschaftlicher Konkurrenz zu anderen Ballungsräumen Europas steht. Die spezifische Lage Wiens knapp 60 Kilometer zur gegenwärtigen EU-Außengrenze erfordert darüber hinaus eine vorausschauende Kooperation mit den nördlichen und östlichen Nachbarregionen.

Die Stadtplanung Wien nimmt aktiv an den grenzüberschreitenden Interreg-Programmen der EU teil, um in Form von konkreten Projekten die Zusammenarbeit mit den Städten und Regionen der Tschechischen und Slowakischen Republik sowie Ungarns zu forcieren. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren zahlreiche Kooperationsverträge zwischen der Stadt Wien und benachbarten Städten wie beispielsweise Bratislava, Budapest und Praha abgeschlossen. Ein wesentliches Element dieser Städtekooperationen ist die kontinuierliche Zusammenarbeit in Stadtplanungsfragen.

Die vielzitierte Globalisierung machte auch vor den Toren Wiens nicht Halt. Dies zeigt sich allein an der in den letzten Jahren rasant angestiegenen Zahl an Beschäftigten im Telekommunikationsbereich und in der gewachsenen Nachfrage an modernst ausgestatteten Büroflächen für internationale Unternehmen. Diese Entwicklung findet ihren sichtbaren Niederschlag unter anderem in zahlreichen Hochhausbauten im Wiener Stadtgebiet, die kürzlich fertig gestellt wurden oder Gegenstand von Planungen sind.

Parallel zu den Entwicklungen auf internationaler Ebene hatte sich die Wiener Stadtplanung mit rein wienspezifischen Entwicklungen auseinanderzusetzen. Die rasante Bevölkerungsentwicklung, die noch bis Mitte der 90er Jahre zu einer forcierten Stadterweiterung außerhalb des dicht bebauten Stadtgebiets führte, um so die Spitzen des stark gestiegenen Wohnungsbedarfs abzudecken, beruhigte sich wesentlich in der zweiten Hälfte des letzten Jahrzehnts. Größeres stadtplanerisches Augenmerk wurde wieder verstärkt den dichter bebauten Stadtgebieten geschenkt. Neben der Stadt-



erneuerung leistet die qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität in den dichtbebauten Stadtgebieten Wiens.

Die im Stadtentwicklungsplan 1994 festgeschriebene Maxime, die Stadtentwicklung entlang der Achsen der hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittel voranzutreiben und den Schwerpunkt auf den öffentlichen Verkehr zu legen, wurde in den Jahren seit Erscheinen des letzten Stadtentwicklungsberichts weiter verfolgt.

Die Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung auf Teile der Bezirke Leopoldstadt, Brigittenau und Landstraße stellt einen zentralen Eckpfeiler in der konsequenten Umsetzung des im Jahr 1994 beschlossenen Verkehrskonzepts dar. Eine weitere wichtige Maßnahme des Wiener Verkehrskonzepts ist die im Berichtszeitraum getroffene Entscheidung, die U-Bahn-Linien 1 und 2 zu verlängern. Die zuständigen Flächenwidmungsabteilungen setzen sich nunmehr intensiv mit den städtebaulichen Fragestellungen auseinander, die sich auf Grund der getroffenen Trassenentscheidung ergeben. Im Rahmen dieser Festlegungen wie auch bei anderen Verfahren und Projekten wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung, zum Teil auch mit mediativen Elementen, durchgeführt.

Der „Strategieplan für Wien“ wurde im Jahr 2000 von der Wiener Stadtregierung beschlossen und stellt ein innovatives Instrument zur umfassenden Stadtentwicklung Wiens dar. Der Strategieplan bildet die inhaltliche Klammer für die verschiedenen Programme, Konzepte und Maßnahmen, die in den einzelnen Geschäftsgruppen der Stadt Wien angesiedelt sind, und definiert die künftigen Schwerpunkte der städtischen Entwicklung. Der von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Magistrats in Abstimmung mit externen Fachleuten erarbeitete und in Stadtgesprächen und Stadtforen öffentlich diskutierte Strategieplan zeichnet sich neben der Darstellung der Ziel- und Maßnahmenbündel durch seine Umsetzungsorientierung aus. In diesem Sinne sind die strategischen Projekte, deren Umsetzungserfolg über Erfolgsindikatoren messbar ist, ein integrierender Bestandteil des Wiener Strategieplans.

Der vorliegende Stadtentwicklungsbericht gibt einerseits einen komprimierten Überblick über die Entwicklungen der letzten Jahre und beschreibt darüber hinaus die aktuellen Projekte der Stadtentwicklung, andererseits ist diese Zusammenfassung auch als Leistungsbericht zu sehen. Als ein Bericht, der sowohl den hohen Planungs- und Wissensstand als auch das hohe Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtplanungsabteilungen dokumentiert.

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Arnold Klotz
Bereichsdirektor für Stadtplanung

1. ALLGEMEINES

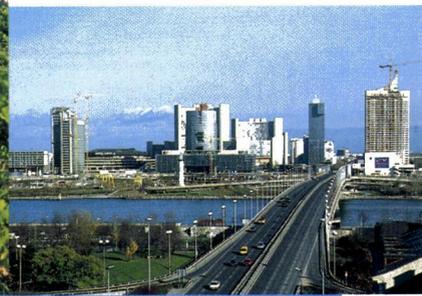
Mit dem vorliegenden Beitrag zur Stadtentwicklung Wiens setzt die MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) die Reihe gesamtstädtischer Konzepte, Pläne und Berichte fort – beginnend bei den Stadtentwicklungsplänen von 1984 und 1994 (STEP 84, STEP 94) über die drei bisherigen Stadtentwicklungsberichte (STEP-Berichte 85, 86 und 96) bis hin zum Verkehrskonzept 1994 und zum Grüngürtelplan 1995 („1.000-ha-Programm“). Allen gemeinsam ist das bereits im STEP 84 zugrunde gelegte räumliche Stadtmodell der Entwicklungsachsen und Grünkeile. Dieses soll helfen, Kontinuität und Stabilität bei der Ausdehnung der Stadt zu bewahren und das Gemeinwohl über Einzelinteressen zu stellen.

Seit dem STEP 94, der von starken Wachstumserwartungen geprägt war, haben die geänderten Rahmenbedingungen zu einer deutlichen Beruhigung der Stadtentwicklung geführt, was sich bereits im STEP-Bericht 96 abzeichnete. Gegenüber den starken Bevölkerungszuwächsen in der ersten Hälfte der 90er Jahre und dem dadurch ausgelösten Druck, große Freiflächen für die notwendig gewordene Stadterweiterung vorzusehen, hat die zweite Hälfte der 90er Jahre eine weitgehende Abschwächung gebracht. Wien wächst zwar weiter, die räumliche Ausdehnung ist allerdings geringer und wird – wie schon in der Vergangenheit – in erster Linie durch spezifische Flächenansprüche bestimmt, nicht aber durch den Flächenbedarf zusätzlicher Wohnbevölkerung.

Auch im gründerzeitlichen Stadtgebiet ist eine Entspannung der Situation zu verzeichnen. Führte der hohe Zuwanderungsdruck in Folge der Ostöffnung zunächst zu einer deutlichen Verschlechterung der Wohnverhältnisse, zu erheblicher Überbelegung der Wohnungen und zu einer Verschärfung der Migrationsproblematik, so ist in der Zwischenzeit eine Trendumkehr erkennbar. Wie vor der „Wende“ 1989 verliert das dichtbebaute Stadtgebiet an Bevölkerung und die Wohn- und Umweltverhältnisse normalisieren sich wieder – was freilich noch keine zufriedenstellende Verbesserung bei den überlasteten, nur spärlich vertretenen Grün- und Freiflächen bedeutet. So wünschenswert die „Innere Stadterweiterung“ durch Verlagerung des Wachstums auf untergenutzte innerstädtische Flächen auch ist, so kritisch muss dabei die oft übermäßige Bebauungsdichte gesehen werden. Allgemein gilt es, noch deutlicher ins Bewusstsein zu rufen, dass jede Form der Stadterweiterung für die Öffentlichkeit mit hohen Kosten für die Errichtung der notwendigen sozialen, technischen und verkehrlichen Infrastruktur verbunden ist.

Bei der planerischen Weiterverfolgung des Wiener Verkehrskonzepts haben sich seit dem STEP-Bericht 96 (der eine Erfolgskontrolle des Verkehrskonzepts einschloss) wesentliche Entwicklungen ergeben. Noch vor Ende der zweiten Ausbauphase des U-Bahn-Netzes (Verlängerung der U3 nach Simmering) konnte die dritte Ausbauphase planerisch im Wesentlichen abgeschlossen werden. Sie





umfasst die Verlängerung der U1 nach Norden und der U2 nach Osten in den 22. Bezirk, womit bedeutende verkehrspolitische Impulse einhergehen werden. Erstmals wird eine U-Bahn in das größte Entwicklungsgebiet Wiens vorstoßen und eine echte Alternative zum dort vorherrschenden Autoverkehr bieten. Auf gesamtstädtischer Ebene werden die Effekte aus dem weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes durch die mittlerweile auf sämtliche Bezirke innerhalb des Gürtels ausgedehnte Parkraumbewirtschaftung unterstützt, die dort zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse geführt hat.



Im Jahr 2000 wurde nach zweijähriger Arbeit der „Strategieplan für Wien“ fertiggestellt. Als modernes Instrument der Stadtverwaltung und Stadtregierung gehen seine Zielvorstellungen für die Gesamtentwicklung Wiens über die klassischen Inhalte der räumlichen Planung hinaus. Einerseits verbindet der Strategieplan ressortübergreifend Programme, Konzepte und Maßnahmen unterschiedlichster Sachgebiete, andererseits liegt sein Schwergewicht auf konkreten umsetzungsorientierten Projekten, deren Erfolgskontrolle eine hohe politische Verbindlichkeit bewirkt.

Der vorliegende STEP-Bericht 2000 fasst die Ende des Jahres 2000 erkennbaren Entwicklungen zusammen und führt darüber hinaus aktuelle Projek-

te der Stadtentwicklung an. Damit wird er auch der Anforderung des Wiener Gemeinderats gerecht, der in Punkt 4 seines Beschlusses über den STEP 94 den Auftrag erteilt hatte, den Stadtentwicklungsplan fortzuschreiben. Die folgenden Abschnitte 2 (Tendenzen der Stadtentwicklung) und 3 (Methoden der Stadtplanung) wurden von Mitarbeitern der MA 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) ausgearbeitet, der Abschnitt 4 (Entwicklungsschwerpunkte und konkrete Projekte) von der MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) und den Abteilungen der MA 21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung). Mitarbeiter der Magistratsdirektion – Stadtbaudirektion, Gruppe Planung, haben unterstützend mitgewirkt.

2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

INTERNATIONALE STÄDTEPOLITIK

Wien als Kompetenzzentrum der Vereinten Nationen

Als einer von weltweit drei UNO-Hauptsitzen ist Wien der einzige Hauptsitz der Vereinten Nationen in der Europäischen Union. Die Bundeshauptstadt blickt auf eine lange Tradition des Dialogs zurück, bewährte sich als Ort der internationalen Begegnung und ist Sitz vieler globaler Organisationen. Mit ihren Erfahrungen speziell auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtentwicklung beteiligte sich die Stadt Wien 1996 auch an der zweiten Weltgipfelkonferenz der Vereinten Nationen zum Siedlungswesen „Habitat II“. Seit 1999 ist Wien offizieller Partner des „United Nations Center for Human Settlement“ (UNCHS-Habitat) und dessen „Best Practices and Local Leadership Programme“ – einer Initiative zur Förderung des internationalen Erfahrungsaustausches über erfolgreiche Praktiken, Techniken und Verfahren in der Stadtentwicklung.

In Abstimmung mit dem UNCHS wurde in Wien ein Kompetenzzentrum, das „Best Practices Hub Wien“, mit einem thematischen und einem regionalen Zuständigkeitsbereich eingerichtet. Thematisch fungiert es weltweit als Zentrum für städtische Umwelttechnologien (International Centre for Urban Environmental Technologies), regional betreut es Mittel- und Osteuropa in allen stadtrelevanten Fragen (Regional Centre for Central and Eastern Europe).

Darüber hinaus ist das „Hub“ die Kontaktstelle zwischen der Stadt Wien, dem UNCHS und ihren Partnerorganisationen. Mit Hilfe des „Best Practices and Local Leadership Programme“ und dessen Datensammlungen sollen Kontakte zwischen lösungssuchenden Städten und Gemeinden sowie Expertinnen und Experten auf dem Gebiet der nachhaltigen Siedlungsentwicklung vermittelt werden.



Globale Information und Kommunikation

Zu den weiteren Aufgaben zählt, zur Teilnahme am (alle zwei Jahre zu vergebenden) „International Award for Best Practices in Improving the Living Environment“ (gestiftet vom UNCHS und der Stadt Dubai) aufzurufen, Hilfestellung bei der Einreichung von „Practices“ zu bieten und eine erste Bewertung der Initiativen, Projekte und Programme vorzunehmen. Das „Best Practices and Local Leadership Programme“ soll weltweit all jenen Städten und Gemeinden, die vor ähnlichen oder vergleichbaren Problemen stehen, anwendungsorientierte Lösungen zur Verfügung stellen. Das „Hub Wien“ trägt damit zur Vermittlung von globalem Know-how bei und stellt einen weiteren Baustein zur internationalen Positionierung Wiens als Stadt der Umwelttechnologien sowie als Drehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa dar.

Im Laufe der Jahre 1996 bis 2000 sind insgesamt 26 Projekte, die von der Stadt Wien mitgetragen oder durchgeführt wurden, für das „Best Practices Programme“ eingereicht worden. Der Großteil davon wurde als „Good and Best Practices“ bewertet und ist somit über die Datenbank des „Hub“ abrufbar.

Im Juli 2000 hat die Stadt Wien bei der Welt-Städtekongress zur nachhaltigen Stadtentwicklung „Urban 21“ in Berlin einen Workshop zum Thema „Intelligente Mobilität am Beispiel von Städten in Mittel- und Osteuropa“ (nämlich Berlin, Budapest, Ljubljana, Praha, Wien und Zagreb) gestaltet.

Diesem Workshop ging eine halbjährige Arbeitsvorbereitung voraus, die dem Erfahrungsaustausch über Ziele, Qualitätskriterien, relevante Daten, Stärken und Schwächen sowie „Good and Best Practices“ zur „Intelligenten Mobilität“ diente.

Die Ergebnisse dieses Arbeitsprozesses flossen in einen Bericht und in eine Deklaration zur „Intelligenten Mobilität“ ein und bildeten die Diskussionsbasis für das von der Stadt Wien federführend betreute Symposium im Rahmen von „Urban 21“. Aufgrund der großen Resonanz bestehen Überlegungen, eine internationale Plattform mit mittel- und osteuropäischen Städten einzurichten – für einen systematischen Erfahrungsaustausch, zum Aufbau relevanter Daten und zur Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne der „Intelligenten Mobilität“.

Mitwirkung an der Europäischen Städtepolitik

Die Europäische Kommission erklärte 1997 in der Mitteilung „Wege zur Stadtentwicklung in der Europäischen Union“ ihre Absicht, die Notwendigkeit einer gemeinschaftlichen Städtepolitik im Rahmen eines „Urban Forum“ zur Stadtentwicklung eingehend zu erörtern. Auch das EUREK (Europäisches Raumordnungskonzept) betont den Stellenwert und die Bedeutung einer Europäischen Städtepolitik. Die Stadt Wien nahm dies zum Anlass, sich noch mehr als bisher mit städtischen Anliegen in der EU auseinander zu setzen, und erreichte, dass das erste von der EU veranstaltete „Urban Forum“ im November 1998 im Wiener Rathaus stattfand.

In der Diskussion um eine Europäische Städtepolitik befasste sich Wien mit der Frage, in welcher Form die EU Städte bei der Bewältigung aktueller und künftiger Herausforderungen unterstützen sollte. Eine Gruppe engagierter Expertinnen und Experten des Wiener Magistrats erarbeitete gemeinsam mit dem Europaforum Wien im Vorfeld des „Urban Forum“ eigene Wiener Positionen, die der Europäischen Kommission präsentiert und als Beitrag für einen weiteren Dialog auf europäischer Ebene vorgelegt wurden.

Urban Exchange Initiative

In den Jahren 1998 und 1999 beteiligten sich die Stadt Wien und der Österreichische Städtebund an der „Urban Exchange Initiative“, die von den EU-Mitgliedstaaten ins Leben gerufen wurde – mit dem Ziel, die Kooperation in stadtrelevanten Fragen zu intensivieren und aus dem Vergleich verschiedener Erfahrungen Strategien zur Verbesserung der Städtepolitik zu entwickeln. Die „Urban Exchange Initiative“ versteht sich als komplementäres Element und Verbindungsstück zu verschiedenen bereits laufenden Aktivitäten wie dem „Aktionsplan für Städte“, dem Europäischen Raumordnungskonzept sowie zu Programmen und Studien der OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) und anderer internationaler Organisationen, die mit Städtepolitik befasst sind.

Im Dezember 1999 wurde die „Urban Development Group“ konstituiert, die im Jahr 2000 unter portugiesischer und französischer Führung die vorliegenden Berichte und Aktivitäten der „Urban Exchange Initiative“ bündeln und verdichten sollte,



um eine noch engere Zusammenarbeit mit dem CSD (Committee on Spatial Development) in der Europäischen Kommission herbeizuführen. Auch hier hat Wien an der Entwicklung praxisorientierter Strategien zur Umsetzung von Zielen der nachhaltigen Entwicklung in den Städten mitgewirkt.

Wiens Kooperationen mit Städten und Regionen

Mit der geplanten EU-Erweiterung wird Wien in das Zentrum einer neuen europäischen Region rücken. Die Integration der mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) wird deutliche Veränderungen der Wettbewerbs- und Standortbedingungen mit sich bringen sowie neue Voraussetzungen für die Siedlungsentwicklung schaffen. Die Stadt Wien bereitet sich auf diese Herausforderungen und Chancen gemeinsam mit den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland sowie mit den Städten und Regionen jenseits der EU-Ostgrenze vor.

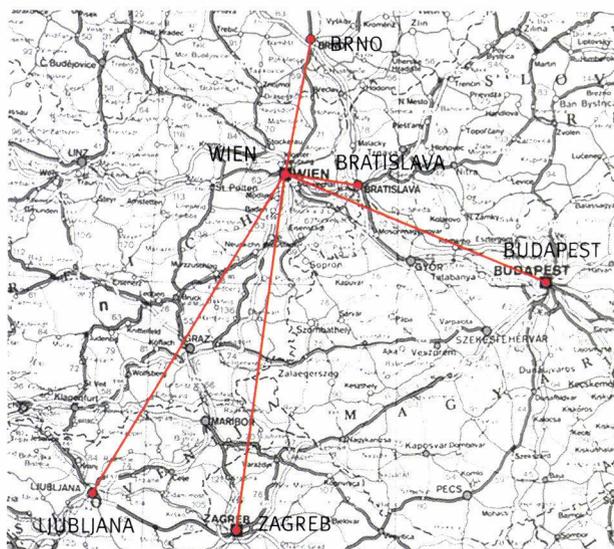
Die Zusammenarbeit von Städten bei grenzüberschreitenden Projekten und Infrastrukturplanungen sowie im Wissenstransfer ist geeignet, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wiener Region in Europa zu stärken. Gleichzeitig kann eine solche Kooperation das gegenseitige Verständnis verbessern und bestehende Ängste vor einer EU-Erweiterung abbauen helfen.

Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG etwa ist ein wesentliches Instrument, um die mittel- und osteuropäischen Länder an die EU heranzuführen. Die Grundidee dabei ist, die wirtschaftliche, infrastrukturelle, gesellschaftliche und kulturelle Verflech-

tung der aneinandergrenzenden (Stadt-)Regionen im Vorfeld des EU-Beitritts durch konkrete Projekte einzuleiten, auszubauen und zu etablieren.

Im Rahmen von EU-Gemeinschaftsinitiativen (vor allem INTERREG II A und C) betreibt Wien eine Reihe von grenzüberschreitenden Städtekooperationen mit Stadtplanungsbezug, wie etwa VITECC und „Planning the Gateway“ mit Győr, Bratislava und Brno, wie IM-PLAN mit Berlin, Praha, Krakow, Budapest und Sofia, oder „Gateway Regions“ mit Berlin, Helsinki, Stockholm und Trieste, „Future Knowledge“ und „Challenges of Tomorrow“ mit Brno, Sopron, Bratislava und Budapest sowie INFOCITIES – unter anderem mit Berlin. Darüber hinaus schloss Wien in diversen stadtentwicklungsrelevanten Sachbereichen Kooperationsverträge unter anderem mit folgenden Städten ab:

- **mit Bratislava:** Stadttechnologieabkommen, Verkehrskonzept, Stadtentwicklung, Abfallwirtschaftskonzept, Wasserver- und -entsorgung
- **mit Brno:** Koordinierung und Bau von Verkehrsinfrastruktur
- **mit Budapest:** Lösung von Verkehrsproblemen, Gütertransitverkehr
- **mit Ljubljana:** Verkehrskonzept, Stadtentwicklung, Abfallwirtschaft, Wasserver- und -entsorgung, Sicherung der Luftqualität
- **mit Moskau:** gemeinsame Projekte
- **mit Zagreb:** Stadttechnologien



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

REGIONALE ZUSAMMENARBEIT

Dringende Umsetzung des siedlungspolitischen Konzepts

Mit dem „Siedlungspolitischen Konzept Ostregion“ (SKO) erarbeiteten die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland im Rahmen ihrer Kooperation in der „Planungsgemeinschaft Ost“ (PGO) bereits im Jahr 1994 eine gemeinsame Strategie, um der Suburbanisierung und Zersiedelung im Wiener Umland entgegenzuwirken. Ziel dieses Konzepts ist es, neben St. Pölten und Wiener Neustadt mehrere Entwicklungszentren am Rand und außerhalb des Wiener Umlandes zu stärken: Tulln, Stockerau, Mistelbach, Hollabrunn, Gänserndorf und Bruck an der Leitha, aber auch Eisenstadt, Neusiedl am See und Mattersburg. Das siedlungspolitische Konzept folgt dem Leitbild der dezentralen Konzentration und hat für die anzustrebende Entwicklung der Region Wien fundamentale Bedeutung. Seine Umsetzung stößt bis dato allerdings auf erhebliche Schwierigkeiten.

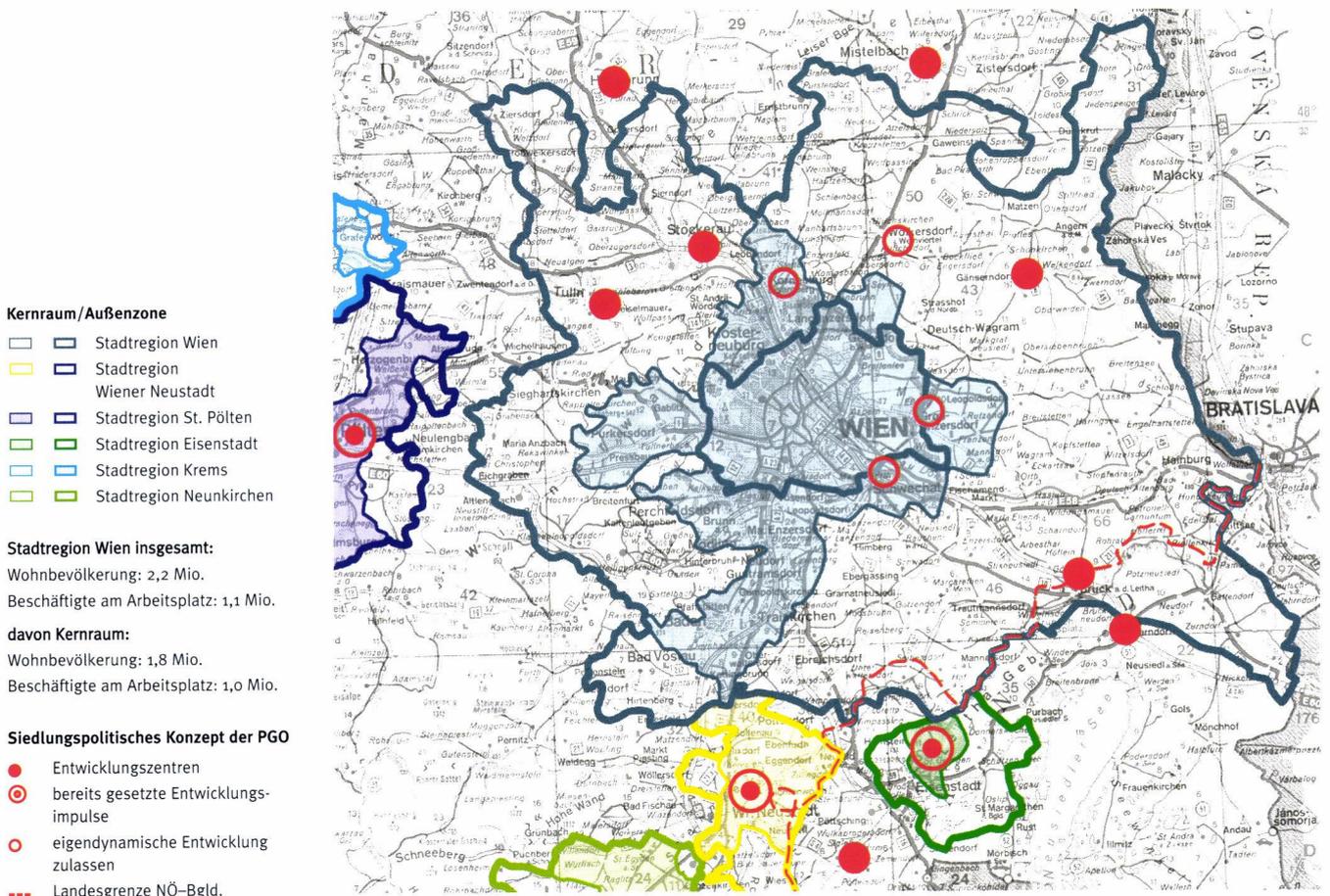
Hauptelemente der Entwicklungsstrategie

Zur Realisierung des siedlungspolitischen Konzepts gilt es in erster Linie, starke Impulse in den oben angeführten Entwicklungszentren zu setzen:

- Verwirklichung des regionalen Schnellbahnkonzepts in Abstimmung mit dem regionalen Busnetz für eine verbesserte Erreichbarkeit der Entwicklungszentren
- Erhöhung des Wohnungsneubauvolumens in den Entwicklungszentren
- Konzentration der Betriebsflächenangebote in den Entwicklungszentren
- Erstellung von Stadtentwicklungskonzepten für alle Entwicklungszentren – mit Maßnahmen zur Erhöhung der Innenentwicklungspotentiale und

STADTREGIONEN IN DER OSTREGION

Gemäß Analyse-Konzept des Österreichischen Statistischen Zentralamts 1997



der Zentrumsattraktivität durch Stadterneuerung sowie durch Verdichtung der Ortskerne (unter Einbeziehung privatrechtlicher Maßnahmen der Stadtgemeinden)

- Gründung einer „Land-Stadt-Gesellschaft“ als Planungs- und Entwicklungsgesellschaft zur Umsetzung der SKO-Strategien im Bereich der Liegenschaftspolitik (in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden)
- Einrichtung eines niederösterreichischen Landesbaulandfonds, der durch Statuten und Aufsicht ausdrücklich an die Ziele der Raumordnung gebunden ist und Gemeinden wie Investoren und Projektentwickler bei einer aktiven Bodenpolitik unterstützt

Die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden Korneuburg, Groß-Enzersdorf, Schwechat und Wolkersdorf lässt keine negativen Folgen für die Siedlungsstruktur der Region Wien erwarten und kann ihre Eigendynamik beibehalten – allerdings sollten flächensparende Bau- und Siedlungsformen forciert werden. In allen anderen Gemeinden

der Planungsregion Wien-Umland gilt es, das Siedlungswachstum mittels der Instrumente der Raumordnung sowie durch zielkonformen Einsatz des Förderungsinstrumentariums zu begrenzen:

- durch raumverträgliche Wohnbauförderung in Niederösterreich und Burgenland – in Abhängigkeit von der Erreichbarkeit durch öffentlichen Verkehr (mit Förderungsbonus) sowie der Forcierung von Geschoßwohnungsbau und verdichtetem Flachbau
- durch Zielvorgaben (in einem regionalen Siedlungsprogramm) für den Bevölkerungs- und Wohnungszuwachs der Gemeinden ohne Entwicklungszentren-Funktion

Nur durch das gesamte Paket an unterschiedlichen Maßnahmen kann der fortschreitenden Suburbanisierung im Umland von Wien wirkungsvoll begegnet werden. Insbesondere das Land Niederösterreich muss die dafür erforderlichen landesrechtlichen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen allerdings noch schaffen.

Auch die jeweiligen Städte selbst müssen vermehrt Initiativen ergreifen, um ihre Funktion als Entwicklungszentren zu stärken. Bisher schlagen sich die getroffenen Maßnahmen noch nicht in einem entsprechenden Wachstum nieder. Lediglich Hollabrunn und Tulln konnten eine gegenüber der Region Wien-Umland überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme verzeichnen.

Für eine Erfüllung der Ziele des „Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion“ (SKO) wäre es notwendig, dass all die genannten Entwicklungszentren in ihrer Einwohnerzahl deutlich stärker wachsen als bisher.



ENTWICKLUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG IN DEN ENTWICKLUNGSZENTREN DES „SKO“

	Wohnbevölkerung 1981	durchschnittliche jährl. Veränderung 1981–1991 in %	Wohnbevölkerung 1991	durchschnittliche jährl. Veränderung 1991–1999 in %	Wohnbevölkerung 1999 ¹⁾
Hollabrunn	10.140	0,3	10.461	1,2	11.384
Stockerau	12.679	0,7	13.608	0,7	14.362
Tulln	11.269	0,7	12.038	1,2	13.090
Mistelbach	10.251	0,0	10.234	0,7	10.801
Gänserndorf	4.916	3,2	6.509	0,8	6.909
Bruck/L.	7.179	0,1	7.259	0,4	7.492
Summe	56.434	0,7	60.109	0,9	64.038
Planungsregion Wien-Umland ²⁾	518.323	0,9	565.967	1,0	607.191

¹⁾ Einwohner mit Hauptwohnsitz am 1. 1. 1999

²⁾ Gemäß NÖ-Raumordnungsgesetz einschließlich Gerichtsbezirk Neulengbach

Aktivitäten der drei Landtage

Die ausdrückliche Empfehlung der „Planungsgemeinschaft Ost“ (PGO) zur Umsetzung des erstellten „Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion“ führte im Herbst 1995 zu Resolutionsanträgen in den Landtagen von Wien, Niederösterreich und Burgenland zur Schaffung einer Regionalkonferenz. Als erster Schritt dazu konstituierten sich in einer gemeinsamen Sitzung der Landtagspräsidialen in St. Pölten im September 1997 die beiden Arbeitsausschüsse „Verkehrs- und Siedlungspolitik“ sowie „Wirtschaft, Betriebsansiedlung, Arbeit und Telekommunikation“.

Diese beiden regionalpolitischen Kollegialorgane bestehen aus nominierten Abgeordneten aller in den Landtagen vertretenen Parteien und greifen aktuelle Probleme der Region auf. Informationen, Diskussionen und Berichte sollen das gemeinsame Regionalbewusstsein erhöhen, Problemlösungen durch Umsetzung notwendiger Maßnahmen beschleunigen und erforderlichenfalls auch Gesetzesänderungen bewirken. Diese gemeinsamen Ausschüsse sind auch ein weiterer Impuls zu verstärkter Kooperation zwischen den drei Bundesländern.

Bedeutung des Regionalmanagements

Verstärkte Bewusstseinsbildung ist auch in den Gemeinden mit angestrebter Zentrumsfunktion sowie in jenen Gemeinden, deren Siedlungswachstum eingedämmt werden soll, für die tatsächliche Umsetzung des SKO wichtig. Mit der Einsetzung

eines Regionalmanagers für die Region Wien-Umland im Jahr 1998 durch das Land Niederösterreich ergibt sich die Möglichkeit, die Ziele und Maßnahmen des „Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion“ in den Gemeinden zu diskutieren. In weiterer Folge kann dieses Konzept in gemeinsamen regionalen Entwicklungsprogrammen konkretisiert und in noch zu schaffenden Regionalverbänden schrittweise umgesetzt werden.

Im Einklang mit dem SKO sind auch die für den urbanen und suburbanen Lebensraum wichtigen Frei- und Grünflächen zu sichern. Dazu wurde von der PGO ein „Landschaftskonzept Region Wien-Umland Süd“ ausgearbeitet. Dieses bildet eine weitere wichtige Arbeitsgrundlage für die Gemeinden und dient dem Regionalmanager zur Initiierung und Koordinierung der Umsetzung aller diesbezüglichen Maßnahmen.

Aufbauend auf Beratungen im Rahmen der „Planungsgemeinschaft Ost“ wurde im „Strategieplan für Wien“ das strategische Projekt „Regionalmanagement Wien-Umland“ konzipiert, das es nun sukzessive umzusetzen gilt. Als erster Schritt wurde die Erstellung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden „Entwicklungsprogramms für Wien-Simmering – Schwechat-Flughafen“ eingeleitet, das die Zusammenarbeit der Bundeshauptstadt (und insbesondere des Bezirks Simmering) mit den südöstlichen Umlandgemeinden verbessern soll. Weitere Schritte sind für das südliche Wiener Umland zu setzen, um die Planungsüberlegungen der Bundesländer Wien und Niederösterreich (in Kooperation mit den Gemeinden und Wiener Bezirken) stärker miteinander zu verknüpfen.



Zuletzt wurde auch für Wien selbst die Einsetzung eines Regionalmanagers erwogen, um so eine bessere Steuerung der dynamischen Entwicklung im Nordosten der Stadt zu erreichen.

Vorausschauende Verkehrskonzepte

Die Umsetzung des siedlungspolitischen Konzepts (SKO) erfordert auch eine Umstrukturierung und Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Region Wien. 1996/97 erstellte die „Planungsgemeinschaft Ost“ ein Verkehrskonzept für das nord-östliche und östliche Umland Wiens unter Einbeziehung des nordöstlichen Wiener Stadtgebietes. Etwa zeitgleich und in Abstimmung mit dem „Verkehrskonzept Nordostraum Wien“ wurde auf Initiative der ÖBB ein kooperatives Planungsverfahren unter Einbindung der PGO, der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, des „Verkehrsverbunds Ostregion“ (VOR) sowie des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr (BMWV)

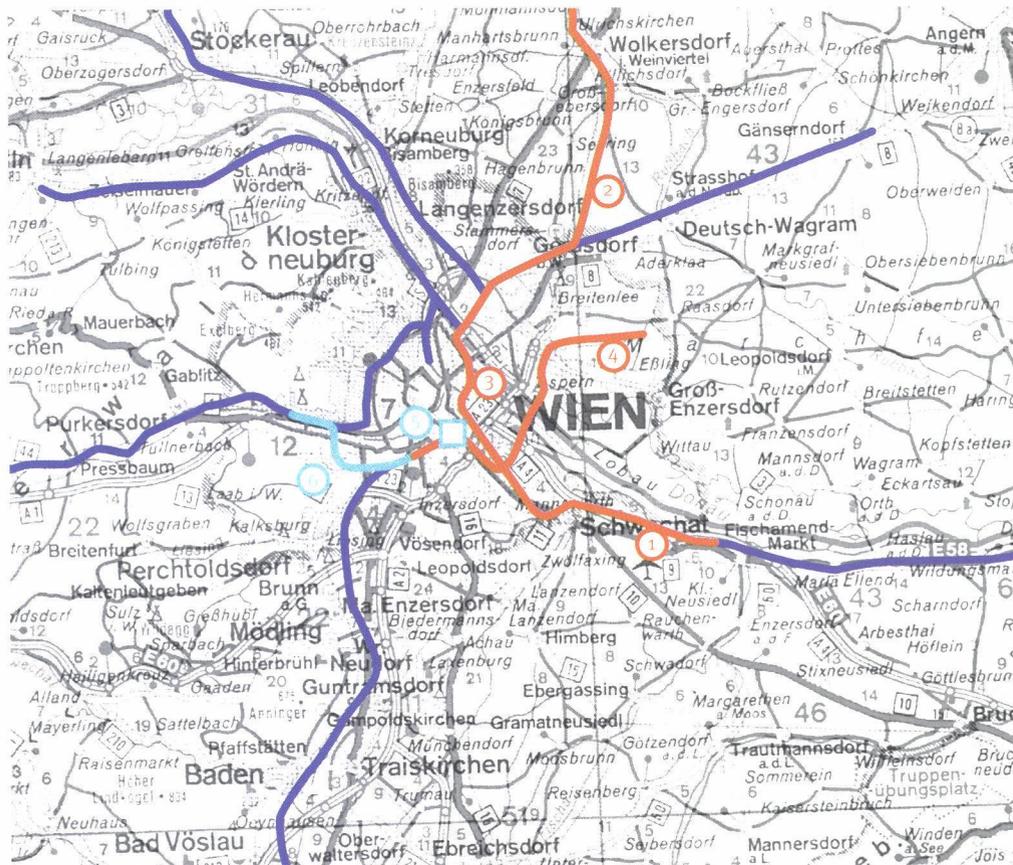
durchgeführt – mit dem Ziel einer umfassenden Optimierung des Schnellbahn- und Regionalverkehrs. Das Ergebnis dieses Planungsprozesses ist das „S-Bahn-Konzept Region Wien“, welches eine wesentliche Grundlage für die künftige Siedlungs- und Verkehrspolitik in der Ostregion bildet.

Im Bereich öffentlicher Verkehr (ÖV) finden sich unter anderem folgende, für die Regionalentwicklung bedeutende Ergebnisse in beiden Konzepten (die von kurz- bzw. mittelfristigen Realisierungen bis spätestens 2010 ausgehen) wieder:

- Ausbau der S2 Wien–Wolkersdorf (15-Minuten-Takt) und Wien–Mistelbach (30-Minuten-Takt) bis 2005
- Ausbau der S7 Wien-Mitte–Flughafen (15-Minuten-Takt und Fahrzeitverkürzung) bis 2003
- Attraktivierung sowie Erhöhung der Durchlässigkeit der S-Bahn-Stammstrecke (Floridsdorf–

S-BAHN-KONZEPT WIEN

Ausbau des Schnellbahnnetzes im Raum Wien



- Kurzfristiger Realisierungshorizont**
- 1 **Ausbau der S7:**
Wien-Nord-Flughafen
Verdichtung und Fahrzeitverkürzung; 15-Min.-Takt
 - 2 **Ausbau der S2:**
Verdichtung und Fahrzeitverkürzung
Wien–Wolkersdorf 15-Min.-Takt
Wien–Mistelbach 30-Min.-Takt
 - 3 **Attraktivierung der S80:**
durch innovatives Zug-, Leit- und Sicherungssystem Erhöhung der Durchlässigkeit
 - 4 **Ausbau und Verdichtung der S80:**
inklusive Nahverkehrsgeschoß Bahnhof Wien
- Mittelfristiger Realisierungshorizont**
- Bahnhof Wien
 - Ausbau der Verbindungsbahn im Abschnitt Meidling–Hütteldorf
 - S-Bahn-Netz (ohne Maßnahmen)

Meidling) durch ein innovatives Zug-, Leit- und Sicherungssystem

- Ausbau der S80 (15-Minuten-Takt) sowie deren Durchbindung über den künftigen Bahnhof Wien (Nahverkehrsteil) und die auszubauende Verbindungsbahn nach Hütteldorf bzw. Unterpurkersdorf
- bessere Verknüpfung des regionalen Busverkehrs mit den Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie Erweiterung des „Park and Ride“-Systems in der Region

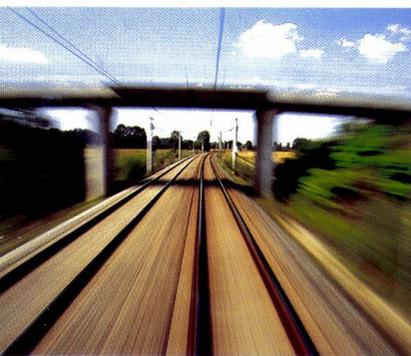
Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen hinsichtlich einer Verlagerung des regionalen Personenverkehrs auf den ÖV wird durch die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in den inneren Bezirken Wiens unterstützt. Denn diese macht leistungsfähige öffentliche Verkehrsverbindungen vor allem für Einpendlerinnen und Einpendler nach Wien zunehmend attraktiv. Allerdings können aus heutiger Sicht einige der in den Verkehrskonzepten getroffenen Festlegungen – insbesondere bezüglich Fertigstellungszeitpunkten – aufgrund ungelöster Finanzierungsfragen nicht eingehalten werden.

Im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV) sieht das „Verkehrskonzept Nordostraum Wien“ an regionalwirksamen Maßnahmen vor allem die Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestehender

Straßen (B 3, S 33) vor. Die Schließung von Netzlücken durch eine Donaubrücke bei Traismauer sowie die Errichtung der Verbindungsspanne B 307 (Kittsee–A 4/B 50), von Grenzübergängen an der March (v. a. Brücke bei Hohenau) und von Ortsumfahrungen im Zuge der Straßenverbindung Wien–Brno sind weiters hervorzuheben.

Eine Realisierung der Nordostumfahrung von Wien (B 305) ist in diesem Konzept erst nach 2010 vorgesehen. Angesichts der maßgeblichen Auswirkungen dieser Straße auf Lagegunst, Erreichbarkeit und Standortchancen in ihrem Einflussbereich ist hier eine forcierte Umsetzung aller Maßnahmen des „Siedlungspolitischen Konzepts Ostregion“ besonders dringlich – insbesondere die Schaffung und verstärkte Anwendung siedlungsbeschränkender Maßnahmen (z. B. Festlegung von Siedlungsgrenzen, räumlich gezielter Einsatz der förderungspolitischen Instrumentarien) sowie die Festlegung dieser Maßnahmen in einem räumlichen Entwicklungsprogramm für die Region Südliches Weinviertel.

Für den Nordosten Wiens – einschließlich der angrenzenden Gebiete Niederösterreichs – wurde eine „Strategische Umweltprüfung“ (SUP) zur Erarbeitung eines Raumentwicklungs- und Verkehrskonzepts in Angriff genommen. In diesem neuartigen Prozess werden Planung und Umweltprüfung vollständig integriert durchgeführt.



Einheitliche Regelungen für Fachmärkte und Einkaufszentren

Die achte Novelle zum niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 1999 sieht vor, dass – wie bei Einkaufszentren – auch Fachmärkte ab 1.000 m² Bruttogeschoßfläche einer eigenen Widmung bedürfen, deren Raumverträglichkeit zuvor zu prüfen ist. Fachmärkte sind außerdem nur dann zulässig, wenn sie innerhalb eines baulich zusammenhängenden Gebiets einer Gemeinde oder unmittelbar an dieses angrenzend gewidmet werden. Aufgrund einer Übergangsbestimmung können Fachmarktzentren allerdings überall im Kerngebiet, Betriebsgebiet und Industriegebiet ohne eigene Widmung errichtet werden, sofern diese Gebiete vor dem 1. 7. 1999 gewidmet wurden.

In Wien wird derzeit für Einkaufszentren ab 2.500 m² Nutzfläche eine eigene Widmung benötigt. Um eine unkoordinierte Entwicklung großflächiger Handelsbetriebe zu unterbinden, bedarf es der Harmonisierung diesbezüglicher Bestimmungen in den Raumordnungsgesetzen von Wien und Niederösterreich. Zusätzlich müssen beide Ländern gemeinsame Regelungen auch für andere Großprojekte mit erheblichem Publikumsverkehr (z. B. Entertainment Centers) entwickeln und rechtlich verankern, um diese nur auf geeigneten Standorten zuzulassen bzw. um nachteilige Auswirkungen auf den umgebenden Raum zu minimieren. Eine

dahingehende Novellierung der Wiener Bauordnung wurde bereits eingeleitet.

EU-geförderte Regional- entwicklungsprojekte

Das seit Mitte 2000 laufende, EU-geförderte INTERREG-Projekt RAPIS (Raum- und Projektinformationssystem) schafft eine wichtige Grundlage zur Verbesserung der Kooperation innerhalb der „Vienna Region“ (Ostregion bzw. Wien, Niederösterreich, Burgenland). Im Rahmen von RAPIS wird in der Geschäftsstelle der PGO eine „Metadatenbank“ als Informationsplattform für alle Akteure der Region aufgebaut. Diese Datenbank soll den Zugriff auf vorhandene Daten der verschiedenen Körperschaften und Institutionen erleichtern. Ein regelmäßiger Gedankenaustausch von Fachexperten aus Berlin, Praha, Budapest und Sofia begleitet das Projekt.

Eine Initiative, die die Verklammerung der „Vienna Region“ auch mit den benachbarten Großräumen Bratislava und Győr zum Ziel hat, soll im Jahr 2001 ebenfalls als EU-gefördertes Projekt gestartet werden. Im transnationalen JORDES-Projekt (Joint Regional Development Strategy) ist die Erarbeitung von Strategien zur Entwicklung des Raums Wien–Bratislava–Győr in Zusammenarbeit mit den dortigen Partnern (im Rahmen des PHARE-Programms) beabsichtigt.



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Zyklische Veränderungen

1989 erfasste die Bevölkerungsevidenz für Wien rund 1,545.700 Einwohnerinnen und Einwohner, wovon etwa 182.000 Personen (12%) nicht im Besitz der österreichischen Staatsbürgerschaft waren. Ende 1999 gibt die Evidenz einen Bevölkerungsstand von rund 1,635.400 an, darunter ca. 292.600 Menschen (18%) aus dem Ausland (Hauptwohnsitzbevölkerung sowie Bevölkerung mit weiteren Wohnsitzen). Zwischen 1989 und 1999 hat sich die Bevölkerungszahl Wiens somit um 89.700 Personen bzw. 6% erhöht.

Die inländische Wohnbevölkerung hat in diesen zehn Jahren um 20.900 Personen abgenommen,

während die ausländische Wohnbevölkerung um 110.600 Personen anwuchs.

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung Wiens verzeichnete von 1986 bis 1992 steigende Geburtenzahlen, bedingt durch die geburtenstarken Jahrgänge der 60er Jahre sowie durch die Neugeborenen von Migrantinnen und Migranten.

In der inländischen wie in der ausländischen Bevölkerung ist die Geburtenzahl seither wieder zurückgegangen, 1999 wurden 15.200 Lebendgeborene gezählt. Da aber auch die Sterblichkeit seit 1991 konstant abnimmt (aktuell etwa 18.000 Gestorbene pro Jahr), gestaltet sich das Geburtenfazit mit 2.800 Personen momentan so niedrig wie schon seit Jahrzehnten nicht.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IN WIEN 1985–1999

Jahr	Inländer	Ausländer	Insgesamt in %	Ausländeranteil
1985	1,391.186	117.208	1,508.394	7,8
1990	1,358.048	206.003	1,564.051	13,2
1995 ¹⁾	1,335.724	300.675	1,636.399	18,4
1996 ²⁾	1,336.017	296.575	1,632.592	18,2
1997	1,330.876	293.002	1,623.878	18,0
1998	1,326.878	293.073	1,619.951	18,1
1999	1,342.792	292.600	1,635.392	17,9

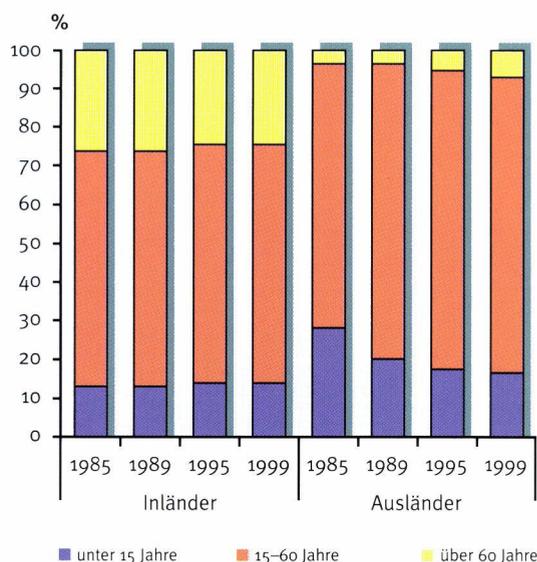
¹⁾ 1995 Bereinigung um 4.650 Personen im Zuge der EU-Wahl

²⁾ ab 1996 Hauptwohnsitzbevölkerung und Bevölkerung mit weiteren Wohnsitzen

Quelle: MA 14/MA 66, Bevölkerungsevidenz für Wien

INLÄNDISCHE UND AUSLÄNDISCHE BEVÖLKERUNG

nach ausgesuchten Altersgruppen
in Prozent



Die Jungen werden weniger, die Älteren werden mehr

In den frühen 70er Jahren erreichte Wien einen ersten Höhepunkt des demographischen Alterungsprozesses. In den darauffolgenden Jahren „verjüngte“ sich die Bevölkerung Wiens wieder. Die Anzahl der älteren Menschen (über 60 Jahre) sank von 376.000 (25% der Gesamtbevölkerung) im Jahr 1985 auf 338.000 (21% der Bevölkerung) im Jahr 1999. Die Teilgruppe der sehr alten Menschen (75 Jahre und älter) nahm im gleichen Zeitraum um 10.000 ab und umfasst derzeit 132.000 Personen, 94.000 (72%) davon sind Frauen.

Die jüngere Bevölkerung wuchs im Zeitraum 1985 bis 1999 von 214.000 um 11% auf 237.000 an. Die Alterszusammensetzung wird sich in den nächsten Jahrzehnten allerdings wieder deutlich verschieben: die Anzahl der älteren Menschen wird ansteigen (bis 2011 auf ca. 391.000), während bei den jüngeren Altersgruppen nur noch geringe Verände-

rungen zu erwarten sind. Zu rechnen ist mit einer geringen Abnahme bei der Bevölkerung unter 15 Jahren, wofür die abgeschwächte Zuwanderung aus dem Ausland mitbestimmend ist. Arbeitsmarkt- und sozialpolitisch bedeutsame Veränderungen ergeben sich aus den Verschiebungen der Bevölkerung im Erwerbsalter: die jüngere Erwerbsbevölkerung (15 bis 44 Jahre) wird um rund 73.000 Personen abnehmen, die ältere Erwerbsbevölkerung (45 bis 59) hingegen um etwa 38.000 Personen zunehmen. Gegenwärtig entfallen auf 100 Wienerinnen und Wiener im Erwerbsalter 32 im Pensionsalter – im Jahr 2011 werden es 38 sein.

Regionale Dimension der demographischen Entwicklung

Der Unterschied in der Bevölkerungsentwicklung zwischen Stadt und Land ist in Österreich heute nicht mehr durch die jeweiligen Geburten- oder Sterbezahlen bedingt, sondern auf Wanderungsbewegungen zurückzuführen. Die Migration aus dem In- und Ausland entscheidet darüber, ob die Bevölkerungszahl zu- oder abnimmt. Dabei sind es in erster Linie größere Städte, die Zuwanderung verzeichnen. Das Bild der „vergreisten“ Bundeshauptstadt Wien auf der einen und des kinderreichen ländlichen Raums auf der anderen Seite wird also künftig nicht mehr zutreffen.

Überdurchschnittliches Wachstum kennzeichnet die westlichen Bundesländer, wo die Bevölkerungszunahme nahezu doppelt so hoch ist wie in den östlichen Bundesländern. Allerdings lässt sich auch in der Ostregion (Wien, Niederösterreich, Burgenland) eine gewisse Bevölkerungsdynamik feststellen – insbesondere durch die Attraktivität des Ballungsraums Wien. Schon heute zählt Wien mit seinem Umland zu den wachsenden Regionen Österreichs und wird in den kommenden Jahrzehnten weitere Bevölkerungsgewinne erzielen.

Dabei haben vor allem die Gemeinden des Wiener Umlands hohe Zuwächse zu erwarten. Wien selbst wird leicht an Bevölkerung gewinnen, auch wenn

sich die Abwanderung von Wienerinnen und Wienern in die Stadtrandgemeinden fortsetzt. Diese negative Tendenz wird durch Zuzug aus dem Ausland mehr als ausgeglichen, wenngleich dieser aufgrund der restriktiven Zuwanderungspolitik des Bundes geringer ausfällt als zu Beginn der 90er Jahre. In Zahlen: Die Bevölkerung in der „Stadtregion Wien“ wird gemäß der aktuellen Prognose bis 2011 auf rund 2,325.000 steigen, was eine Zunahme von knapp 110.000 Personen oder 5% gegenüber 1991 bedeutet. Davon werden etwa 84.000 Personen auf die Umlandgemeinden entfallen, knapp 26.000 auf Wien selbst.



Bedeutung der Zuwanderung

Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung Wiens seit Mitte der 80er Jahre in 5-Jahres-Abschnitten, so lässt sich folgende demographische Tendenz erkennen: In den Jahren 1985 bis 1989 konnte Wien durch Zuwanderung aus dem Ausland (+65.000) den Rückgang der inländischen Bevölkerung (-28.000) auffangen und damit insgesamt an Bevölkerung gewinnen (+37.000). In den darauffolgenden fünf Jahren (1990–1994) wuchs die ausländische Wohnbevölkerung durch Zuwanderung um weitere 116.000 Personen an, die inländische Bevölkerung hingegen reduzierte sich um 22.000 Per-

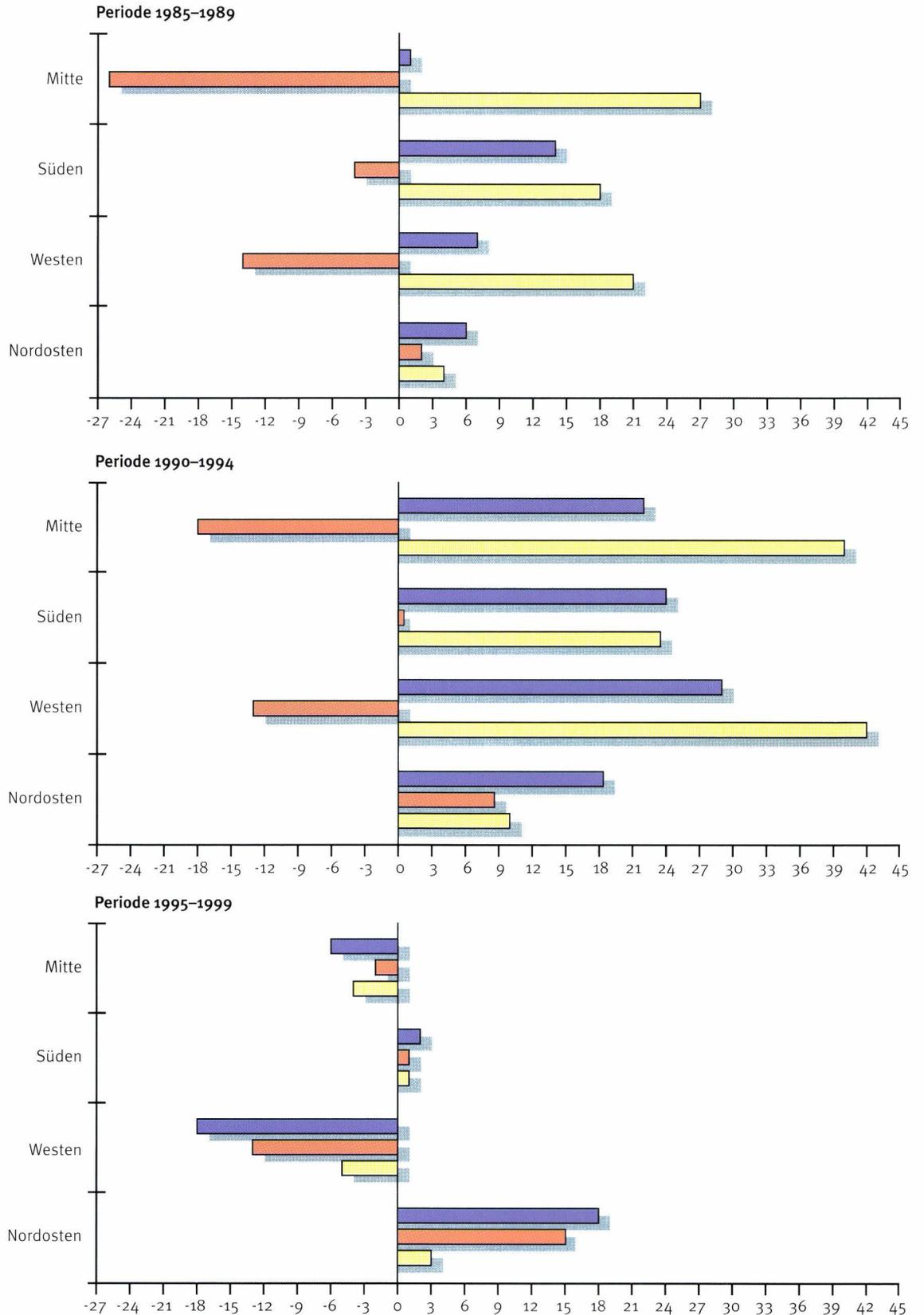
BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 1996–2011 IM WIENER RAUM

	1996	2001	2011	Veränderung 1996–2011 absolut	in %
Wien	1,616.240	1,620.169	1,641.921	25.681	1,6
Wiener Umland ¹⁾	599.270	628.701	683.258	83.988	14,0
Stadtregion Wien	2,215.510	2,248.870	2,325.179	109.669	5,0

¹⁾ Wiener Umland: Wien, politische Bezirke Baden, Mödling, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Korneuburg, Tulln, Gerichtsbezirke Wolkersdorf, Neulengbach

Quelle: MA 14/MA 66, Bevölkerungsevidenz für Wien 1996, IFD, Bevölkerungsvorausschätzung 1996–2021, im Auftrag der MA 18, Wien 1998

VERÄNDERUNG DER WIENER WOHNBEVÖLKERUNG 1985–1999 NACH BEZIRKSGRUPPEN
Alle Veränderungen absolut je Periode in 1.000 Einwohner



sonen, sodass Wien insgesamt 94.000 Einwohnerinnen und Einwohner hinzugewann und 1994 rund 1,640.000 Menschen zählte. Zwischen 1995 und 1999 blieb die Bevölkerungszahl nahezu konstant (-1.000), da die inländische Wohnbevölkerung um 7.000 Personen wuchs, während die ausländische Bevölkerung durch die restriktive Einwanderungspolitik des Bundes, aber auch durch die liberale Einbürgerungspolitik Wiens um 8.000 Personen abnahm.

Weiterer Rückgang der ausländischen Wohnbevölkerung?

Von den im Jahr 1999 in Wien gemeldeten 292.600 Ausländerinnen und Ausländern kommen 124.000 Personen aus den Ländern des ehemaligen Jugoslawien (44%), 43.000 aus der Türkei (15%), 40.000 aus den Reformländern Mittel- und Osteuropas (14%) und 27.000 aus den EU-Staaten (9%).

Unter der Annahme, dass die Stadt Wien auch künftig ihre liberale Einbürgerungspolitik fortsetzt (1999 gab es 11.000 Einbürgerungen in Wien) und von Seiten des Bundes gleichzeitig eine restriktive Einwanderungspolitik betrieben wird, ist in den nächsten Jahren mit einem weiteren Rückgang der ausländischen Wohnbevölkerung zu rechnen. Nach vorliegenden Schätzungen kann für das Jahr 2011 von etwa 266.000 Mitbürgerinnen und Mitbürgern ohne österreichische Staatsbürgerschaft ausgegangen werden, was einem Anteil von 16% an der Wiener Gesamtbevölkerung entspricht.

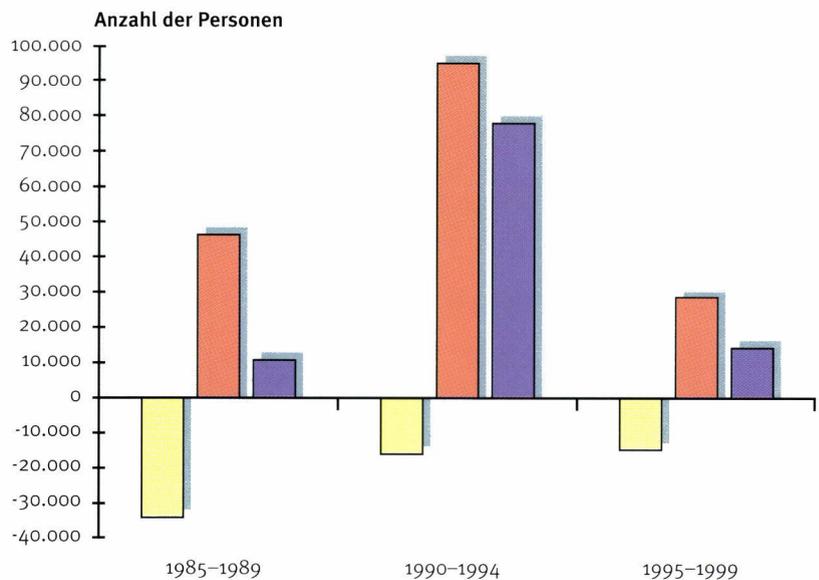
Neue Formen von Haushalt und Familie

Die Strukturen von Haushalt und Familie befinden sich in einem fundamentalen Wandlungsprozess. Veränderte Bildungs- und Berufsmuster, neue Wertvorstellungen, die Lockerung gesellschaftlicher Normen (Ehe, Familie, ...) sowie die Verbesserung der rechtlichen und sozialen Stellung von unehelichen Kindern und unverheirateten Müttern

führen zu alternativen Lebensformen, die neben die bisher klassische „Normal-Familie“ treten. Diese gesellschaftliche Entwicklung findet auch in der demographischen Struktur Wiens sowie bei den stadtplanerischen Erfordernissen (Wohnbau, soziale Infrastruktur, ...) deutlichen Niederschlag.

So nahm in den letzten Jahrzehnten die Zahl der Haushalte sukzessive zu, die Größe der Haushalte hingegen verringerte sich fortwährend. 1981 wurden in Wien rund 725.500 Privathaushalte gezählt,

VERÄNDERUNG DER WIENER BEVÖLKERUNG DURCH GEBURTEN- UND WANDERUNGSBILANZ 1985–1999



1998 waren es 785.300 (+59.800). Im gleichen Zeitraum stieg die darin enthaltene Zahl der Einpersonenhaushalte von 287.000 auf 334.000 (+47.000). Das bedeutet, dass der Zuwachs an Haushalten zu 78% auf Einpersonenhaushalte zurückzuführen ist und 43% der Wiener Haushalte von alleinstehenden Menschen geführt werden (Stand 1998). Dennoch liegt der Single-Anteil Wiens unter den Werten anderer europäischer Großstädte.

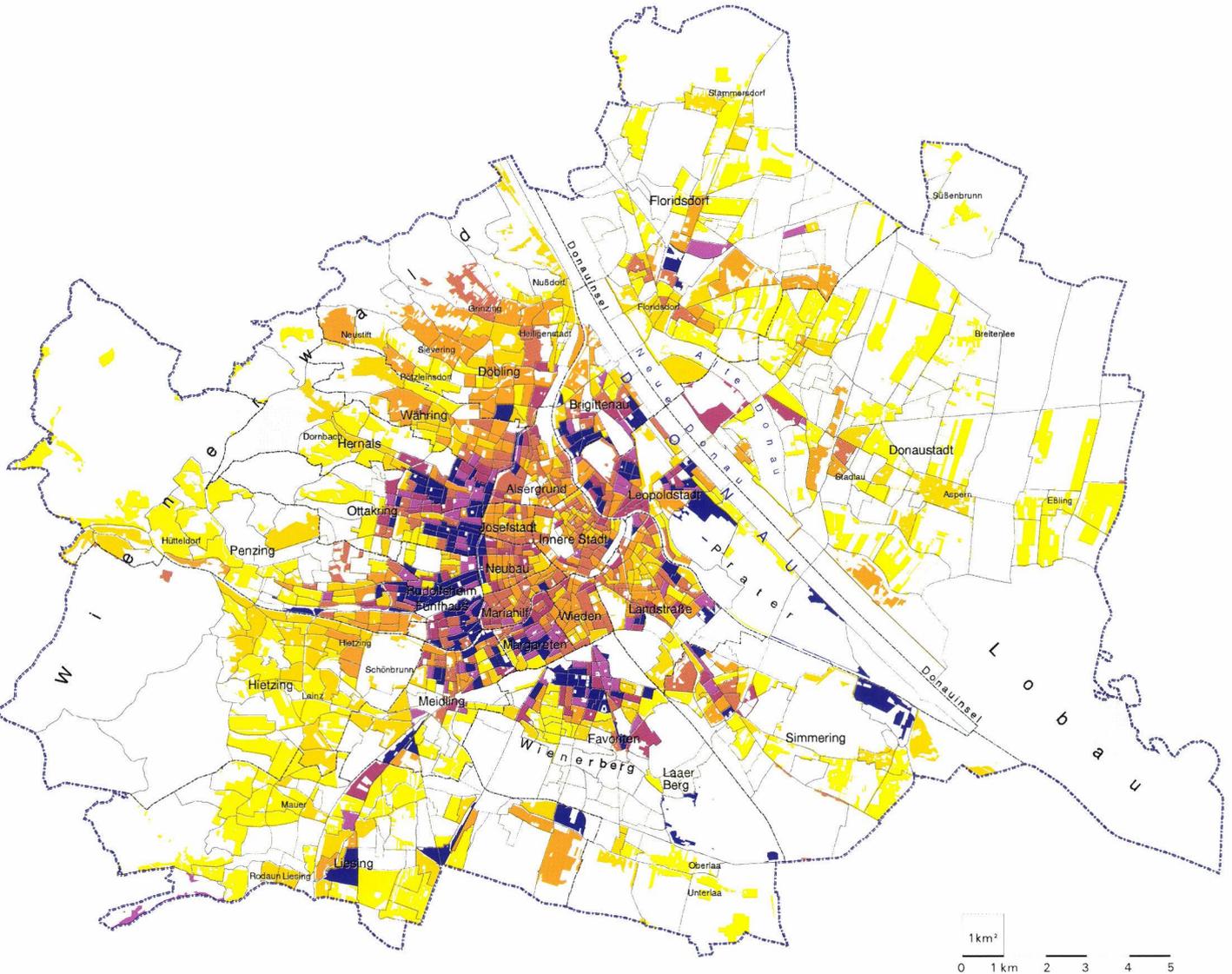
■ Geburtenbilanz
■ Wanderungsbilanz
■ Bevölkerungsveränderung

ENTWICKLUNG DER HAUSHALTE UND FAMILIEN 1981–1991, 1998

	Privathaushalte insgesamt	davon Ein-Personen-Haushalte	Anteil in %	Familien insgesamt	davon Familien mit Kindern	davon Ein-Eltern-Familien
1981	725.468	287.100	39,6	419.780	240.608	59.006
1991	746.760	310.556	41,6	414.078	219.690	54.994
1998	785.300	333.900	42,5	439.300	171.700	66.400

Quelle: Statistik Österreich, Volkszählungen 1981, 1991, Mikrozensus 1998

AUSLÄNDISCHE BEVÖLKERUNG 1999



Anteil der ausländischen Bevölkerung an der Wohnbevölkerung Wiens in Prozent

- < 5,0
- 5,0–9,9
- 10,0–14,9
- 15,0–19,9
- 20,0–24,9
- 25,0–29,9
- 30,0–34,9
- ≥ 35,0

Mittelwert für Wien 17,9 Prozent

Quelle: MA 14, Bevölkerungsevidenz in Wien

Allgemein besteht ein Trend zur kleineren Familien mit ein oder maximal zwei Kindern. Die steigende Scheidungsrate sowie die gesellschaftliche Anerkennung außerehelicher Kinder bewirken zudem eine deutliche Zunahme sogenannter „Ein-Eltern-Familien“. Die Zahl der alleinerziehenden Mütter und Väter in Wien erhöhte sich im Zeitraum 1981 bis 1998 von 59.000 auf 66.000. Aus der tendenziell fortschreitenden Abnahme der Haushaltsgröße und einer wachsenden oder zumindest stabilen Scheidungszahl (1993–1998: durchschnittlich 5.500 Ehescheidungen pro Jahr) leitet sich für Wien – trotz seiner stagnierenden Bevölkerungszahl – auch künftig ein zusätzlicher Wohnungsbedarf ab.

2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

WOHNUNGSWESEN UND STADTERNEUERUNG

Starke Neubautätigkeit in den letzten Jahren

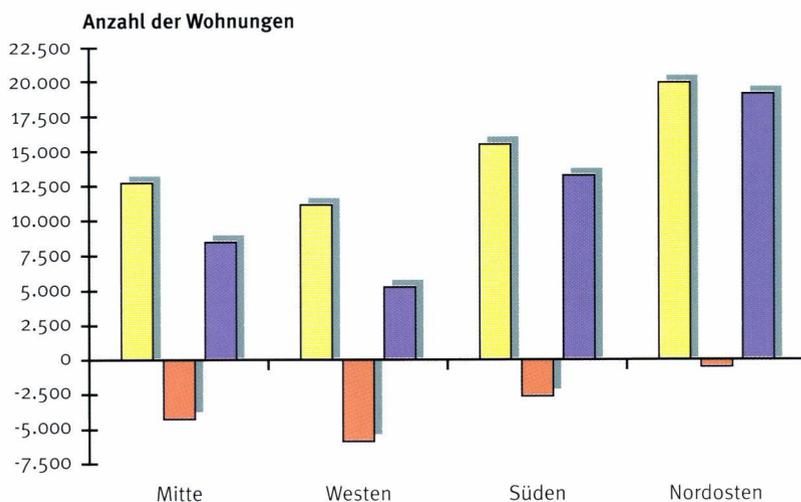
Von 1994 bis 1999 wurde in Wien mit durchschnittlich rund 10.000 Wohnungen pro Jahr deutlich mehr Wohnraum geschaffen, als zwischen 1989 und 1993 mit je 6.000 Neubauwohnungen per anno entstand. Durch diese Steigerung der Bauleistung konnte die Wohnungsnachfrage zum überwiegenden Teil befriedigt und der Wohnungsbestand der Stadt binnen sechs Jahren von 863.200 auf 909.500 Wohnungen erhöht werden (Zunahme um 46.300 Wohnungen bzw. 5,3%). Diesem positiven Saldo, resultierend aus einem „Zugang“ von 60.100 Wohnungen und einem „Abgang“ von 13.800 Wohnungen, steht im selben Zeitraum eine Bevölkerungsabnahme um rund 7.000 Wienerinnen und Wienern (-0,4%) gegenüber. Bei einzelnen realisierten Wohnbauprojekten mit geringerer

ist. Die „Superförderung“ ist eine Starthilfe, die solange gewährt wird, bis sich die finanzielle Situation der Mieterinnen und Mieter deutlich verbessert hat. Die Überprüfung des Familieneinkommens erfolgt alle fünf Jahre – und sobald kein bzw. nur noch teilweiser Anspruch auf Subvention besteht, muss diese zusätzlich zur laufenden Miete zurückbezahlt werden.

Unterschiedliche Entwicklungen in den Stadtteilen

In den Jahren 1994 bis 1999 betrug der durchschnittliche „Abgang“ rund 2.300 Wohnungen pro Jahr, wovon rund drei Viertel auf die dicht bebauten inneren und westlichen Bezirke entfielen. Damit hat sich der jährliche Mittelwert zwischen 1994 und 1999 gegenüber dem Vergleichszeitraum 1989 bis 1993 um ca. 700 Wohnungen reduziert. Der sta-

WOHNUNGSZUGANG UND WOHNUNGSABGANG IN WIEN 1994–1999
NACH BEZIRKSGRUPPEN



- Zugang
- Abgang
- Veränderung

Quelle: Statistisches Jahrbuch
der Stadt Wien 1994–1999

Standortqualität und beschränkter infrastruktureller Ausstattung gibt es daher heute relevante Wohnungsleerstände.

Ein größerer Wohnungsleerstand kann aber auch durch die eingeschränkte Leistbarkeit der Wohnungen vor allem für junge Menschen und Jungfamilien entstehen. 1998 wurde deshalb die sogenannte „Superförderung“ in das Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz aufgenommen. Mit dieser Unterstützung sind Neubauwohnungen auch für Familien mit geringem Einkommen attraktiv, weil beim Wohnungsbezug kein Grundkosten- und Baukostenanteil zu bezahlen



tistisch erfasste „Abgang“ ist zum überwiegenden Teil durch Nutzungsänderungen (von Wohnungen in Büros, ...) sowie durch Wohnungszusammenlegungen bedingt. Letzteres stellt allerdings keinen Verlust an Wohnfläche dar, sondern dient der Strukturverbesserung des Wohnungsbestandes – vor allem in den dichtbebauten, gründerzeitlichen Stadtteilen.

Die Schwerpunkte der Wiener Wohnbautätigkeit lagen in den 90er Jahren eindeutig in den nordöst-

lichen Bezirken 21 und 22 sowie in den südlichen Bezirken 10, 11, 12 und 23. Aber auch die inneren Bezirke weisen – nachdem sich der Wohnungsbestand in der zweiten Hälfte der 80er Jahre hier um 0,5% verringert hat – seit der ersten Hälfte der 90er Jahre (und insbesondere seit 1997) eine positive Wohnungsentwicklung auf. Verantwortlich dafür sind die Forcierung der inneren Stadtentwicklung sowie ein geringerer Wohnungsabgang (1993–1995: jährlich über 900 Wohnungen, 1996–1999: jährlich nur noch 600 Wohnungen).



Allerdings werden die gründerzeitlichen Stadtteile Wiens, vor allem die dichtbebauten „Problemgebiete“, in den nächsten zehn Jahren deutlich an Bevölkerung verlieren: man rechnet bis 2011 mit einer Abnahme um mehr als 30.000 Bewohnerinnen und Bewohner. Auch am Westrand von Wien dürfte die Bevölkerungszahl zurückgehen, während die Zentren im Nordosten Wiens durch Verdichtung sowie die locker bebauten Randgebiete der Stadt durch neue Wohnbauprojekte an Bevölkerung gewinnen werden: man rechnet dort mit einer Bevölkerungszunahme von mehr als 60.000 Personen.

Mäßiger quantitativer Wohnungsbedarf

Auf das starke Bevölkerungswachstum der Jahre 1989 bis 1993 (um 110.000 auf 1,642.000 Personen) folgte ab 1994 eine leichte Abnahme der Bevölkerungszahl (1999 rund 1,635.000). Aus der – laut Prognosen – relativ stabilen Bevölkerungsent-

VERÄNDERUNG DES WOHNUNGSBESTANDS UND DER WOHNBEVÖLKERUNG IN WIEN 1990–1999 NACH BEZIRKSGRUPPEN

Bezirksgruppen ¹⁾	Bestand			Veränderung			Veränderung		
	Ende 1990	1991–1995 absolut	%	Ende 1995	1996–1999 absolut	%	Ende 1999	1990–1999 absolut	%
VERÄNDERUNG DES WOHNUNGSBESTANDS									
Mitte	272.034	1.030	0,4	273.064	6.908	2,5	279.972	7.938	2,9
Westen	266.936	2.609	1,0	269.545	3.774	1,4	273.319	6.383	2,4
Süden	198.869	7.225	3,6	206.094	11.980	5,8	218.074	19.205	9,7
Nordosten	114.047	9.550	8,4	123.597	14.665	11,9	138.262	24.215	21,2
WIEN	851.885	20.414	2,4	872.300	37.327	4,3	909.627	57.742	6,8
VERÄNDERUNG DER WOHNBEVÖLKERUNG									
Mitte	480.175	17.734	3,7	497.909	-5.851	-1,2	492.058	11.883	2,5
Westen	471.784	15.027	3,2	486.811	-16.221	-3,4	470.590	-1.194	-0,3
Süden	382.970	17.903	4,7	400.873	3.138	0,8	404.011	21.041	5,5
Nordosten	229.122	21.691	9,5	250.813	17.920	7,1	268.733	39.611	17,3
WIEN	1,564.051	72.355	4,6	1,636.406	-1.014	-0,1	1,635.392	71.341	4,6

¹⁾ Bezirksgruppen:
Mitte: 1. bis 9. und 20. Bezirk,
Westen: 13. bis 19. Bezirk,
Süden: 10. bis 12. und 23. Bezirk,
Nordosten: 21. und 22. Bezirk

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 1990–1999

wicklung in den nächsten drei bis fünf Jahren leitet sich eine quantitativ mäßige Nachfrage nach neuen Wohnungen und sozialen Folgeeinrichtungen ab. Bei der qualitativen Wohnungsnachfrage wird es aber weiterhin einen erheblichen Überhang geben, betrachtet man nur den weiterhin steigenden Wohnflächenbedarf pro Person (1971: 25 m² Nutzfläche, 1991: 33 m² Nutzfläche) oder die zunehmenden Anforderungen an Wohnungsausstattung und Wohnumfeld. Darüber hinaus besteht ein Ersatzbedarf für den Wohnungsabgang durch Umnutzung, Abbruch oder Wohnungszusammenlegung. Schließlich begründen auch die tendenzielle Abnahme der Haushaltsgröße sowie die wachsende bzw. zumindest stabile Scheidungszahl zusätzlichen Wohnungsbedarf.

Daher sollte der Wohnungsneubau mittelfristig ein jährliches Bauvolumen von etwa 6.000 Wohnungen nicht wesentlich unterschreiten – auch aus folgenden weiteren Gründen:

- Das annähernde Gleichgewicht von Angebot und Nachfrage infolge der starken Zunahme der Wohnbautätigkeit in den Jahren 1995 bis 1999 hat auch bei den Altbauwohnungen eine erhebliche Senkung der Mieten bewirkt – eine Tendenz, die vor allem auch der sozial schwachen Bevölkerung zugute kommt.
- Das gründerzeitliche Stadtgebiet von Wien weist im internationalen Vergleich eine sehr hohe Bebauungsdichte auf. Eine weitere städtebauliche Intensivierung ist hier angesichts der bereits hohen Auslastung von sozialer und technischer Infrastruktur sowie aufgrund des Grünflächenmangels nicht möglich. Daher ist es notwendig, Stadterneuerung und innere Stadtentwicklung (vor allem Nutzung größerer innerstädtischer Brachen wie ehemalige Industrieflächen, Bahnhöfe oder Kasernen) sowie Stadterweiterung ergänzend zu betreiben.
- Eine zu starke Verringerung der Wohnbauleistung würde die Realisierung von stadtstrukturell und wirtschaftlich sinnvollen Mischnutzungsprojekten (z. B. Arbeiten und Wohnen) gefährden. Erst ein Mindestanteil an Wohnnutzung ermöglicht so manches städtebauliche Projekt und kann urbane Strukturen erzeugen.
- Nicht zuletzt würde ein plötzlicher starker Rückgang des Wohnungsneubaus viele Arbeitsplätze kosten.

Hohe Zufriedenheit im geförderten Wohnbau

Im Rahmen einer Studie über die Wohnzufriedenheit der Wienerinnen und Wiener wurden acht größere Wohnhausanlagen sowie vier verschiedene durchgrünte Siedlungsformen untersucht. Zusätzlich wurden Menschen, die Wien verließen und sich in den Umlandgemeinden ansiedelten, nach ihren Beweggründen dafür befragt. Die Ergebnisse zeigten, dass die Zufriedenheit mit der Wohnung – neben ihrer Größe und Preisangemessenheit – maßgeblich durch folgende Faktoren bestimmt ist:

- Lage innerhalb der Stadt, Qualität der Verkehrsanbindung
- Attraktivität und Nutzbarkeit der unmittelbaren Wohnumgebung (gute Nahversorgung, Umweltqualitäten wie geringe Lärmbelastigung und gute Luft, ...)
- Ausstattung der Wohnanlage mit attraktiven Freizeit- und Gemeinschaftseinrichtungen (Party- und Hobbyräume, Dachschwimmbad, Kinderspielplatz, wohnungsbezogene Privatgärten, begehbbare Grünflächen etc.)



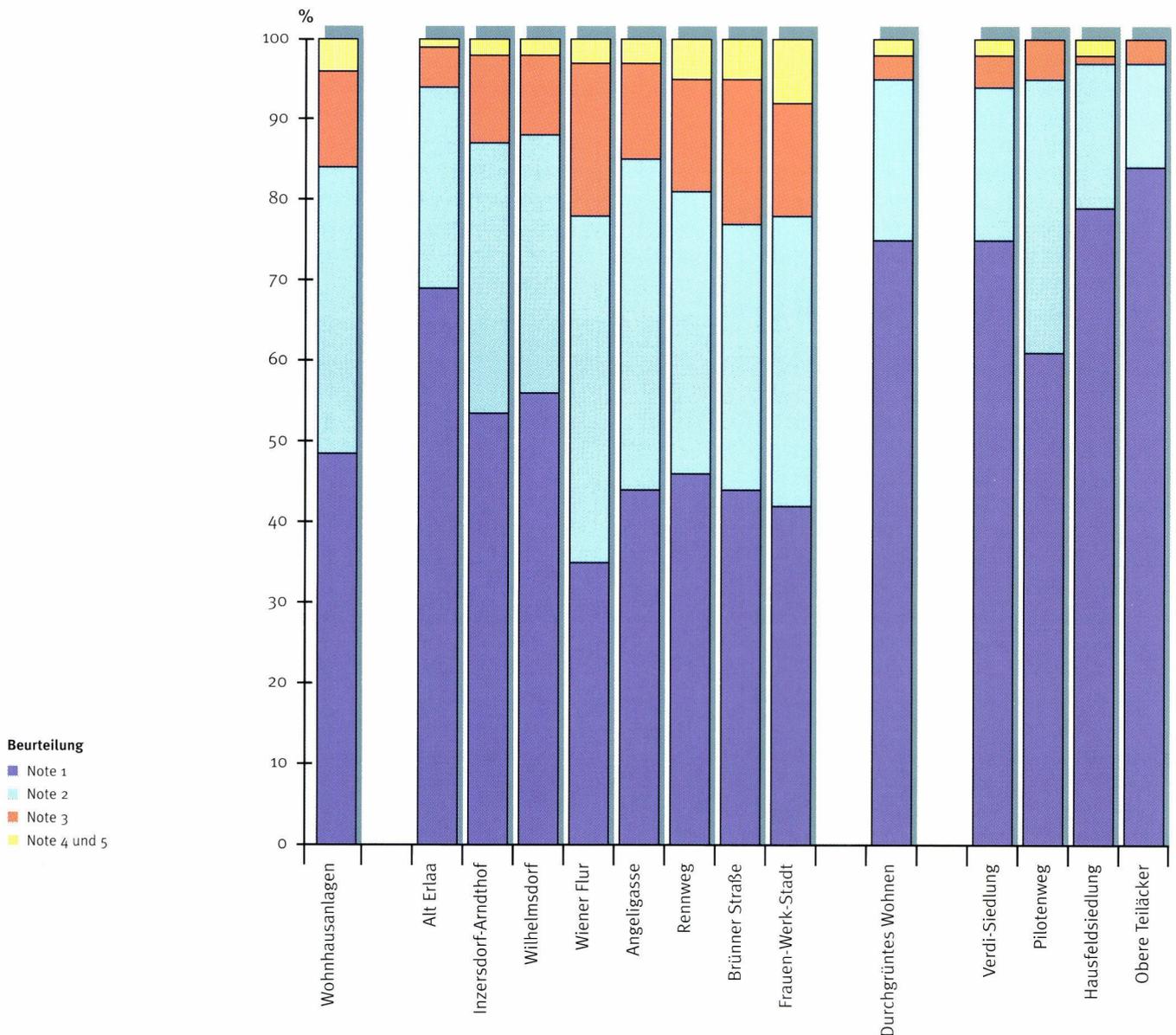
Das „Ranking“ der untersuchten Wohnhausanlagen führt der Wohnpark Alt Erlaa im 23. Bezirk an, wo 93% der Bewohnerinnen und Bewohner Zufrie-



denheit bekunden. Angesichts der guten Infrastruktur gestalten die Menschen in Alt Erlaa jene Freizeit, die sie außerhalb ihrer Wohnung verbringen, in überdurchschnittlich hohem Ausmaß (zu rund 50%) innerhalb der Wohnanlage bzw. in der näheren Wohnumgebung. Dagegen wies die „Frauen-Werk-Stadt“ im 21. Bezirk unter allen untersuchten Wohnanlagen die häufigsten Angaben von Infrastrukturdefiziten auf. Hier sollen nun gezielte Nachbesserungen die Standortqualität dieses engagierten Modellprojekts erhöhen.

WIE GERN LEBEN SIE IN IHRER WOHNUNG?

IFES - FESSEL: Wohnzufriedenheit in verschiedenen Wohn- und Siedlungsformen,
Befragung im Auftrag der Stadt Wien, MA 18



Attraktivierung des städtischen Wohnens

Daher ist bei künftigen Wohnprojekten verstärkt auf eine hochwertige Ausstattung mit attraktiven Freizeiteinrichtungen, Grünflächen und einer guten Nahversorgung zu achten. Um eine bessere Infrastrukturausstattung zu gewährleisten, sollten neue Siedlungen an bestehende Siedlungsgebiete angebunden bzw. kompaktere Siedlungseinheiten geschaffen werden. Im dichtbebauten Stadtgebiet ist die Wohnumgebung durch zusätzliche Grün- und Freiflächen (Begrünung von Innenhöfen, Baulücken etc.) sowie durch attraktive Spiel- und Sportmöglichkeiten vor allem für Kinder und Jugendliche zu verbessern. Weiters sind Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastigung und zur Verbesserung der Luftqualität durch Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs (Verkehrsberuhigung, ...) sowie durch Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig.

Gelingt es, das Wohnen in Wien dahingehend zu attraktivieren, dann sollten künftig auch der Wochenend-Freizeitverkehr sowie der Trend zum Zweitwohnsitz am Land deutlich nachlassen. Gerade die hohe Pkw-Dichte in den untersuchten Wohnhausanlagen (nur 14% der Haushalte verfügen über kein Auto) bzw. in den durchgrüneten Wohnformen (hier sind nur 3% der Haushalte ohne Auto) zeigt, wie sehr Mobilität – und auch Freizeit – für viele Wienerinnen und Wiener heute noch untrennbar mit dem eigenen Auto verbunden sind.

Verstärkte Integration von Zuwanderinnen und Zuwanderern

Die bisherige Rechtssituation schränkt das preislich leistbare Wohnungsangebot Wiens für die ausländische Bevölkerung stark auf Altbau-Mietwohnungen ein. Bei geförderten Neubaumietwohnungen wird die Wohnbeihilfe nur österreichischen Staatsbürgern gewährt; geförderte Neubaueigentumswohnungen stehen ausschließlich Inländern zu. Ebenfalls an die Staatsbürgerschaft gebunden war bis dato die Vergabe von Gemeindewohnungen. Diese Polarisierung in der Wohnsituation von inländischer und ausländischer Bevölkerung führte vor allem ab Beginn der 90er Jahre zu einer merklichen Erhöhung der ethnischen und sozialen Segregation.

Somit lassen sich innerhalb des Wiener Stadtgebiets deutliche Unterschiede in der Verteilung



der zugewanderten Bevölkerung feststellen. Eine große Zahl an Migrantinnen und Migranten wohnt in den gründerzeitlichen Stadtteilen mit relativ schlechter Bausubstanz – besonders entlang des äußeren Gürtels. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung beträgt hier 31%, im gesamten Gebiet innerhalb des Gürtels 22% und in den Stadtentwicklungsgebieten lediglich 8%.

Die Integrationsbemühungen Wiens zielen deshalb auf höhere soziale Gerechtigkeit und eine bessere soziale Durchmischung der städtischen Bevölkerung ab:

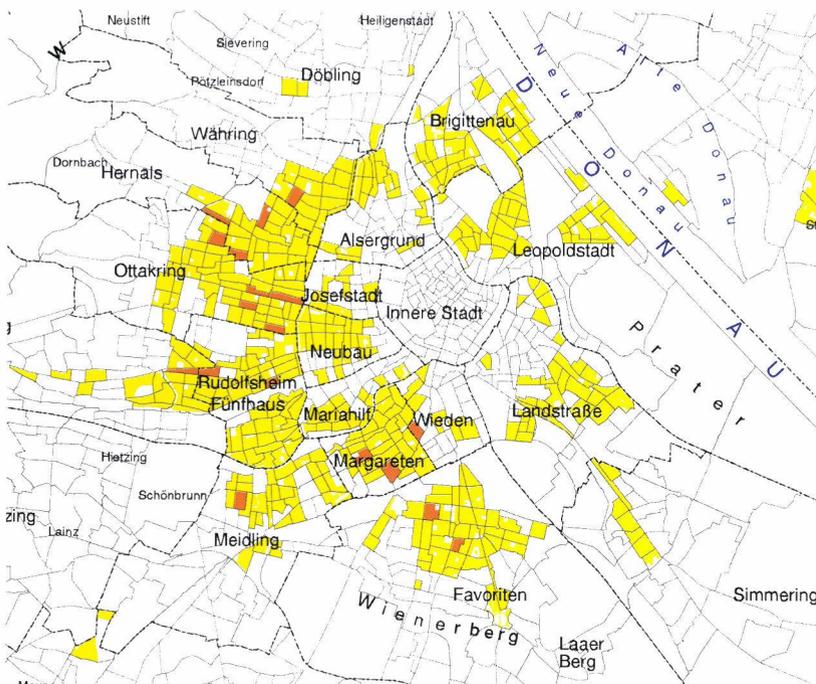
- Die Landtagsnovelle von Dezember 2000 öffnet die Wohnbeihilfe nun auch für ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger (Wirksamkeit ab 1. 6. 2001).
- In Form zweier integrativer Projekte – des „Interkulturellen Wohnens“ im 21. Bezirk (51 Mietwoh-



nungen) sowie der „Inter-Ethnischen Nachbarschaft“ im 23. Bezirk (139 Mietwohnungen) – wurde erstmals im geförderten Wohnungsbau der Versuch unternommen, der Segregation und Ausgrenzung sozialer Gruppen entgegenzuwirken.

- Im umfangreichen kommunalen Wohnungsbestand soll nun eine erste, mengenmäßig beschränkte Öffnung für Zuwanderinnen und Zuwanderer erfolgen. Als Voraussetzungen für

STÄDTEBAULICHE PROBLEMGEBIETE 1991



Merkmalüberlagerung und Punktbewertung ausgewählter Zählgebiete

□ Zählgebiete mit weniger als 10 mangelhaft ausgestatteten Wohnungen pro ha wurden ausgeschieden und nicht weiter bearbeitet.

■ Erneuerungsbedürftige Zählgebiete (8–25 Punkte)

■ Stark erneuerungsbedürftige Zählgebiete (26–40 Punkte)

Quelle: ÖSTAT, VZ 1991, HWZ 1991

die Zuweisung einer Gemeindewohnung gelten soziale Bedürftigkeit sowie ein mindestens achtjähriger Aufenthalt in Österreich.

Stadterneuerung zur Verbesserung der Wohnsituation

Als Maßnahme zur städtebaulichen Verbesserung gründerzeitlicher „Problemviertel“ fördert die Stadt Wien seit 1997 den Ankauf von Althäusern zum Zweck ihrer Sanierung. All jene Projekte in erneuerungsbedürftigen Gebieten, die gemeinnützige oder private Bauträger im Rahmen von „Ankaufsgemeinschaften“ entwickeln, werden von der Stadt vorrangig behandelt. Sanierungsbedürftige Stadtteile sind im wesentlichen durch folgende Merkmale charakterisiert:

- hohe Anzahl mangelhaft ausgestatteter Wohnungen (Kategorien C und D mit unzureichender sanitärer Ausstattung, Klein- und Kleinstwohnungen)
- hoher Anteil alter und sanierungsbedürftiger Gebäude (vor allem früh- und hochgründerzeitliche Bauten, schlechte Bausubstanz, feuchte und teilweise gesundheitsschädliche Wohnungen) sowie eine geringe Neubautätigkeit
- hohe Wohnungs- bzw. Bebauungsdichte
- hoher Anteil älterer Wohnbevölkerung (Menschen über 60 Jahre)
- hoher Anteil sozial schwacher ausländischer Wohnbevölkerung

Als Sanierungsgebiete wurden die dichtbebauten Bereiche entlang des Westgürtels (vor allem in den Bezirken 15, 16, 17 und 18) sowie Teile der Bezirke 2, 5, 10, 12 und 20 festgelegt. Diese Stadtteile wurden in elf Gebiete gegliedert, die jeweils von einer „Sanierungsgruppe“ – bestehend aus mehreren Bauträgern – sukzessive attraktiviert werden sollen: durch Wohnhaussanierung bzw. Abbruch desolater, nicht erhaltenswerter Gebäude ebenso wie durch Neubauten, die Schaffung von Dachgeschosßwohnungen sowie durch Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Während der nächsten Jahre sollen in den Sanierungsgebieten im Rahmen von über 500 Bauprojekten rund 11.000 Wohnungen saniert und im Rahmen von über 100 Neubauprojekten mehr als 8.000 Wohnungen errichtet werden.

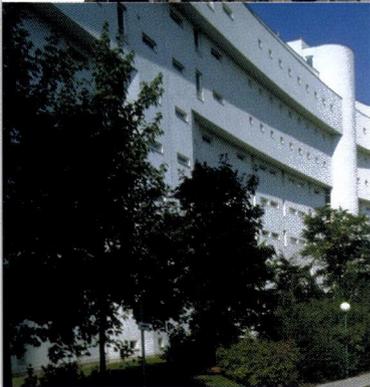
2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

INNERE STADTENTWICKLUNG UND STADTERWEITERUNG

Infrastruktur als Entwicklungsfaktor

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung Wiens wird von mehreren Faktoren bestimmt:

von der Wohnungsnachfrage aufgrund der Bevölkerungsentwicklung, aber auch von der Entwicklung der Kaufkraft bzw. der Ausgabenstruktur der Haushalte, von den verfügbaren Finanzmitteln (gemäß Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz – WWFSG 1989) ebenso wie von den gegebenen Möglichkeiten zum Ausbau der Infrastruktur.



Bei der Standortwahl für geförderte Wohnbauvorhaben wird den Folgekosten für die technische und soziale Infrastruktur – insbesondere durch die Infrastrukturkommission der Stadt – zunehmende Bedeutung beigemessen. In diesem Sinn hat sich der Schwerpunkt der Wiener Siedlungsentwicklung zuletzt auch verlagert. Nach Jahren intensiver Bautätigkeit in äußeren Stadterweiterungsgebieten werden seit 1997 vor allem Stadterneuerung, Nachverdichtung und innere Stadterweiterung (auf größeren brachliegenden oder extensiv genutzten Flächen) forciert. Jenem Entwicklungsbedarf, der durch Ergänzungen im bereits bebauten Stadtgebiet nicht abzudecken ist, sollte am Stadtrand entlang der definierten Entwicklungsachsen Platz gegeben werden.

Chancen und Probleme der inneren Stadtentwicklung

Die Voraussetzungen für eine Fortführung der inneren Stadtentwicklung scheinen günstig, weil ein Ausbau der technischen und sozialen Infrastruktur

in der Regel nicht oder nur in relativ geringem Umfang erforderlich ist und weil die meist zentrale Lage eine entsprechende Standortnachfrage gewährleistet. Allerdings bewirkt die Nutzung innerstädtischer Potentiale eine Tendenz zu immer größeren Dichten, die eine Einschränkung der Wohnqualität bzw. eine Überbeanspruchung knapper Freiräume nach sich ziehen kann.

Die Gründe dafür liegen oft in der Absicht der Projektentwickler, eine maximale ökonomische Verwertung der meist sehr teuer erworbenen innerstädtischen Liegenschaften zu erzielen. Die künftige Aufgabe der Stadt muss es sein, die planungspolitisch richtige Forcierung der inneren Stadtentwicklung so zu steuern, dass negative Auswirkungen – wie etwa die Überlastung der sozialen Infrastruktur – hintangehalten werden.

Die Mobilisierung großer Flächen für die innere Stadterweiterung schreitet nicht mit jener Geschwindigkeit voran, wie sie noch vor einigen Jahren erwartet wurde. Ursachen dafür sind unter anderem

- die stagnierende Wohnungsnachfrage bzw. rückläufige Fördermittel
- die beschränkten öffentlichen Mittel für die Bereitstellung der technischen und sozialen Infrastruktur bzw. die geringe Bereitschaft der Eigentümer größerer Liegenschaften, diese Kosten teilweise zu übernehmen
- Interessen an der vorläufigen Beibehaltung der derzeitigen (extensiven) Nutzungen
- hohe Kosten für die Absiedlung und Bestandsfreimachung bzw. für die Altlastensanierung

Kommunale Entwicklungsziele versus privatwirtschaftliche Interessen

Zusätzliche Hindernisse erwachsen auch aus der Eigentümerstruktur der Entwicklungsflächen – allerdings nicht in dem Sinn, wie sie bei der äußeren Stadterweiterung (Vielzahl an kleineren Grundeigentümern) oft zu Tage treten. Die Areale für die innere Stadterweiterung befinden sich zumeist in der Hand einzelner Großeigentümer (wie der ÖBB, der Bundesimmobiliengesellschaft oder großer Firmen), die ihre Interessen offensiv vertreten und eigene Planungen in Auftrag geben. Diese setzen häufig eine maximale Aufwertung der Liegenschaft

oder umfangreiche Vorleistungen durch die öffentlichen Hand voraus – und werden der Stadtplanung von den Immobilieneigentümern als Verhandlungsbasis unterbreitet.

Die daraus resultierende Diskrepanz zu kommunalen Entwicklungszielen sowie zu den finanziellen Möglichkeiten der Stadt erschweren die Realisierung solcher Projekte. Weitere Schwierigkeiten können aus der Verknüpfung mit anderen Vorhaben (Grundstückstausch, Suche nach Ersatzflächen etc.) entstehen. Schließlich schafft auch die Vielzahl konkurrierender Projekte mit ähnlichen Standortpotentialen (Überbauung von Westbahnhof und Wien Mitte, Bebauung von Nordbahnhof und Asparngründen, Erdberger Mais, Messegelände etc.) unsichere Realisierungshorizonte.

Zunahme aufgelockerter Bauungsformen

Die äußere Stadterweiterung ist seit 1996 durch die Rückstellung zahlreicher Projekte im geförderten Geschößwohnungsbau gekennzeichnet. Hingegen wurden seit damals Bauungsformen mit geringer Dichte begünstigt – etwa durch die infrastrukturelle Nachrüstung und widmungsrechtliche Sicherung wilder Siedlungen im Grünland, explizit von Kleingartensiedlungen. Dafür wurden die



Widmungskategorien „Kleingartengebiet für ganzjähriges Wohnen“ (Eklw) und „Gartensiedlungsgebiet“ (GS) häufiger als bisher üblich festgesetzt.

Diese Entwicklung ist aber auch im Zusammenhang mit der verstärkten Nachfrage seitens Wiener Familien nach „Wohnen im Grünen“ zu sehen. Diese Wohnform kann im Stadtgebiet vor dem Hintergrund einer kompakten und urbanen Gesamtentwicklung natürlich nicht in großem Maßstab angeboten werden. Dennoch besteht die Absicht, entsprechende Möglichkeiten für diese Siedlungsform in adäquatem Umfang auch in Wien zu schaffen – unter anderem, um der Abwanderung von Familien in das Stadtumland entgegenzuwirken. Dabei gilt es negative Entwicklungen, die bisher im Zusammenhang mit lockerer Bebauung zu beobachten waren, zu vermeiden – sei es die Versiegelung wertvoller Grünräume, sei es die schlechte Ausstattung mit technischer und sozialer Infrastruktur oder die unzureichende städtebauliche Qualität. Entsprechende Pilotprojekte und zeitgemäße Planungsstandards sind derzeit in Vorbereitung.

Urbanistische Polarisierung

Insgesamt ist die Siedlungsentwicklung der letzten Jahre durch eine Polarisierung der Bebauungsdichten gekennzeichnet. Während in relativ zentralen Lagen Spitzenwerte bei der baulichen Ausnutzung ermöglicht wurden, nimmt man am Stadtrand sehr geringe Dichtewerte in Kauf. In der Ospelgasse im 20. Bezirk etwa weisen Grundstücke eine Geschößflächendichte (GFD) von über 7 auf, in der Hausfeldstraße im 22. Bezirk wiederum liegen die GFD-Werte unter 0,3. Das eine Extrem führt zwangsläufig zu einer Verringerung der Wohnqualität, das andere Extrem schafft Effizienzprobleme – bezüglich der Versorgung mit technischer Infrastruktur oder öffentlichen Verkehrsmitteln ebenso wie hinsichtlich des Raumwärmebedarfs.

Verschärft wird diese Polarisierung noch durch den planungspolitischen Umgang mit öffentlichen Freiräumen. Im dichtbebauten Stadtgebiet steigen die Begehrlichkeiten nach einer Bebauung öffentlicher Plätze oder Parks zunehmend, wodurch die ohnehin knappen Ausgleichsräume bedroht sind. Am Stadtrand hingegen kommen die in den Stadtentwicklungskonzepten vorgesehene widmungsrechtliche Ausweisung, vor allem aber der Ankauf und die Ausgestaltung von Grün- und Freiräumen nur sehr langsam voran. Als Begründung dafür

werden die zahlreichen privaten Gärten und landwirtschaftlich genutzten Freiflächen genannt – diese sind allerdings nicht öffentlich nutzbar.

Rückbesinnung auf traditionelle Planungsqualität

In den nächsten Jahren sollte hinsichtlich der Bebauungsdichten ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen innerer und äußerer Stadtentwicklung gefunden werden – ein Maß, das den Ausbauzielen wie den Möglichkeiten der infrastrukturellen Versorgung entspricht. Bei der inneren Stadtentwicklung werden die vernünftigen Grenzen der baulichen Verdichtung vor allem durch die erforderliche Grünraumversorgung definiert. Nur durch die Erhaltung und Attraktivierung öffentlich nutzbarer Ausgleichsräume kann die Akzeptanz innerstädtischer Wohnlagen gesichert und eine Stadtfucht sozial besser gestellter Bevölkerungsschichten vermieden werden.

Die dafür erforderliche Beschränkung des Bauvolumens steht naturgemäß in Widerspruch zum Verwertungsinteresse von Liegenschaftseigentümern. Eine Projektentwicklung in deren Auftrag (selbst in Form von Wettbewerben) darf daher nicht zu einer faktischen Auslagerung der Stadtplanung an Private führen. Die Gefahr, dass öffentliche Interessen unzureichend berücksichtigt werden, ist auch durch Beteiligung der Stadt an Entwicklungsgesellschaften nicht automatisch beseitigt. Es sollte noch stärker als bisher gewährleistet sein, dass die Vorgaben der Stadtplanung vor der Durchführung von Wettbewerben oder Planungen privater Gesellschaften systematisch erhoben und als Kriterien bei der Entscheidungsfindung (z. B. Jurierung) angewendet werden.

Selektion statt Konkurrenz

Bei der Entwicklung großer Flächen (wie etwa Donau-City, Messegelände, Erdberger Mais, St. Marx, Aspanggründe, Wienerberger- und Porr-Gründe, Ottakringer Brauerei, Brachmühle, Nordbahnhof, Westbahnhof oder Bahnhof Wien) sollten die Planungs- und Erschließungsleistungen in zeitlicher Abstufung erfolgen und sich jeweils auf wenige ausgewählte Standorte konzentrieren. Die gleichzeitige Entwicklung vieler großer Flächen erfordert nicht nur einen hohen Einsatz öffentlicher Mittel, die angebotenen Standorte konkurrieren auch untereinander in der Vermarktung. Dies mindert die Chancen auf eine entsprechende Auslastung,

der für eine attraktive Ausstattung oder für Synergien zwischen Betrieben auf den jeweiligen Standorten entscheidende Bedeutung zukommt. Eine mangelnde Ausnutzung erschlossener Flächen kann der Glaubwürdigkeit der Projekte bei den Investoren sowie der Attraktivität des Standorts Wien insgesamt schaden.

Konsequente Raumordnung

Die vorhandenen Baulandreserven Wiens reichen auch für größere Entwicklungen mittel- bis langfristig aus. Es besteht daher kein Grund, neue Standorte abseits der definierten Entwicklungsachsen zu widmen. Bei der Nutzung vorhandener Flächenreserven gilt es, noch stärker jenen Standorten Priorität einzuräumen, deren Erschließung durch übergeordnete öffentliche Verkehrsmittel möglich ist. Zudem muss ihre Entwicklung mit der Schaffung und Sicherung des Grüngürtels und der Grünecke Wiens (1.000-ha-Programm) vereinbar sein.



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

INFRASTRUKTUR UND VERKEHR

Künftige Finanzierung öffentlicher Leistungen

Die Teilnahme Österreichs an der Europäischen Währungsunion setzt die Konsolidierung des Staatshaushalts, der Budgets von Bund, Ländern und Gemeinden voraus. Durch das Sparprogramm der Bundesregierung wird auch der Investitionsspielraum Wiens schmaler – das heißt, die finanziellen Impulse der öffentlichen Hand für die Stadtentwicklung werden künftig geringer ausfallen.

Die Möglichkeiten zur Entwicklung der städtischen Infrastruktur hängen jedoch nicht nur von budgetären Rahmenbedingungen ab. In hohem Maß ist der Ausbau von Versorgungseinrichtungen durch die spezifischen Anforderungen sowie die lokalen Voraussetzungen für deren Errichtung und Betrieb bestimmt.

Stadtbaudirektion Wiens zugeordnet ist. Diese erhebt den jeweiligen Aufwand für die soziale und technische Erschließung von Siedlungsgebieten im Detail und erstellt danach eine Reihung der zu realisierenden Bauvorhaben.

Seit der Einrichtung der Infrastrukturkommission 1994 wurden 143 Projekte mit rund 41.000 Wohnungen fertiggestellt. Die durchschnittlichen Investitionskosten der Stadt für die technische und soziale Infrastruktur betragen in diesem Zeitraum rund 165.000 Schilling pro Wohnung.¹⁾ Die Kosten für die Erschließung durch öffentliche Verkehrslinien und Hauptverkehrsstraßen sowie für Bundeinrichtungen wie etwa höhere Schulen oder Polizeiwachstuben sind darin allerdings nicht enthalten. In den letzten Jahren konnten die kommunalen Infrastrukturaufwendungen durch die Forcierung innerstädtischer Bauprojekte deutlich gesenkt werden. Heute betragen sie im Schnitt etwa 63.000 Schilling pro Wohnung.

Kostenwahrheit im Verkehr

Der Verkehr in Wien verursacht generell hohe Kosten, die nur zu rund einem Drittel als Zahlungen der Verkehrsteilnehmer an die Allgemeinheit zurückfließen. Der Gesamtkostendeckungsgrad der Verkehrswege – unter Berücksichtigung von Unfallfolgekosten, Lärm- und Schadstoffbelastung sowie Flächenbeanspruchung – beträgt, ohne Kapitalverzinsung, beim motorisierten Individualverkehr (MIV) 38% und beim öffentlichen Verkehr (ÖV) 40%.²⁾ Diese Zahlen variieren sehr stark mit den angenommenen Zinskosten. Wesentlich sind daher nicht die genauen Prozentwerte, sondern die Größenordnungen.

Der niedrige Kostendeckungsgrad des Autoverkehrs ist durch zwei, in der Großstadt besonders störende Eigenschaften bedingt: durch die Umweltbelastung in Form von Lärm, Staub und Abgasen sowie durch den unverhältnismäßig hohen Platzbedarf. Die in den letzten Jahren planmäßig erfolgte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte innere Stadtgebiet (Bezirke 1 bis 9 sowie 20) ist daher ein wesentlicher Schritt zur Durchsetzung von fairen und effizienten Preisen im Stadtverkehr.

¹⁾ Quelle: Zwischenbilanz, Stand 13. Oktober 2000, MD-BD, Dezernat 2

²⁾ Max HERRY, Ernst KNOTH, Verkehrskonzeption Wien – Wegerechnung, im Auftrag der MA 18, Wien 1992



Einsparungsmöglichkeiten bei Erschließungskosten

Die hohen Kosten für Infrastrukturmaßnahmen auf bisher unerschlossenen Flächen relativieren den Vorteil niedriger Grundstückspreise am Stadtrand. Bei einer vorrangigen Siedlungstätigkeit in erschlossenen Stadtgebieten sowie in Entwicklungsachsen entlang bereits bestehender, leistungsfähiger Linien des öffentlichen Verkehrs (Straßenbahn, U- und S-Bahn) können Infrastrukturkosten in hohem Maß eingespart werden. Die Koordination der planmäßigen und wirtschaftlichen Aufschließung der im Stadtentwicklungsplan 1994 dargestellten Entwicklungsgebiete erfolgt durch die Infrastrukturkommission, welche der MD-

Beim öffentlichen Verkehr ist der niedrige Kostendeckungsgrad auf den hohen Investitions- und Betriebsaufwand zurückzuführen, wogegen die externen Kosten – vor allem zur Abgeltung von Unfällen, Luftverschmutzung und Lärm – insbesondere bei den Schienenverkehrsmitteln vernachlässigbar gering sind. Während sich der Kostendeckungsgrad der U-Bahn angesichts der sehr hohen Errichtungskosten durch Einsparungen im Betrieb kaum verbessern läßt, kann eine Betriebskostensenkung bei Straßenbahn und Bus (etwa durch Beschleunigungsmaßnahmen) durchaus deren Gesamtkostendeckungsgrade erhöhen. Bei der U-Bahn ist künftig infolge von Streckenverlängerungen in dünner besiedelte Gebiete mit entsprechend schwächerer Auslastung und daher mit einem Sinken des Kostendeckungsgrads zu rechnen. Deshalb kommt vor allem der Neukonzeption des Straßenbahn- und Busnetzes (Verdichtung und Beschleunigung, Abstimmung auf die U-Bahn, ...) große Bedeutung zu.

Kommunale, regionale und internationale Verkehrspolitik

Das Wiener Verkehrskonzept 1994 sowie der Stadtentwicklungsplan 1994 sind von der Zielvorstellung getragen, die Verkehrsverhältnisse im Wiener Raum möglichst umweltfreundlich zu gestalten. Allerdings wurden vom Wiener Gemeinderat vorwiegend Ziele für den Binnenverkehr Wiens formuliert, das Umland – und damit auch der sehr stark autoorientierte Ein- und Auspendelverkehr über Wiens Stadtgrenze – blieb hingegen ausgespart. Gerade die Probleme des Verkehrs aber sind nur im regionalen Kontext und oft darüber hinaus nur im internationalen Zusammenhang zu lösen. Deshalb gilt es, bei der Beurteilung sowohl von Erfolgen und Misserfolgen als auch von verkehrspolitischen Notwendigkeiten stets auch die Rahmenbedingungen für die kommunale Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen.

So ist beispielsweise die Politik der EU nicht eben dazu angetan, die Bemühungen Wiens und der Ostregion um eine umweltschonende Verkehrsabwicklung, unter anderem durch Verlagerung von der Straße auf die Schiene, zu unterstützen. Die relativ positive Einschätzung der europäischen Verkehrspolitik im Stadtentwicklungsbericht 1996 ist daher aus der heutigen Sicht Wiens nicht mehr aufrechtzuerhalten. So wurden die damals von der EU angekündigten Maßnahmen (etwa im Grünbuch „Faire und effiziente Preise“ niedergeschrieben) nicht umgesetzt oder auch nur weiterverfolgt.

RAHMENBEDINGUNGEN 2000 UND IHRE AUSWIRKUNGEN

Neoliberalismus (und Globalisierung):

- Deregulierung der Verkehrsmärkte
- Verknappung der öffentlichen Investitionen
- Privatisierung der Bahnen
- Rückzug des Staates aus dem ÖV

Sozialräumliche Entwicklung:

- Randwanderung von EW und AP
- Größere Pendlerdistanzen
- Steigender Motorisierungsgrad

Entwicklung der ehemaligen Comecon-Staaten:

- Steigende Motorisierung
- Anhaltendes Wohlstandsgefälle
- Vernachlässigung der Bahnen
- Ausbau der Straßeninfrastruktur

Internet (Telematik):

- Auswirkungen auf Raumstrukturen und Verkehrsentwicklung noch nicht ausreichend vorhersehbar, tendenziell werden sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr Zuwächse erwartet



- + Massive Verkehrszunahmen
- + Begünstigung von Individual- und Straßengüterverkehr
- Benachteiligung von öffentlichem Personen- und Schienengüterverkehr

Dagegen dürfte sich die im letzten Stadtentwicklungsbericht getroffene Einschätzung der Auswirkungen der Telematik (verstärkte Suburbanisierung, Bedeutungsverlust der Zentren, Bedeutungsverlust des öffentlichen Verkehrsnetzes etc.) weitgehend bestätigen. Wie sich die „digitale Revolution“ auf die Verkehrsmenge tatsächlich auswirkt und künftig auswirken wird, zeichnet sich noch nicht klar ab. Es sieht aber so aus, als würden neue und längere Wege die durch Telematik eingesparten Wege bei weitem übertreffen.

Widersprüchliche Entwicklungen

Diese Tendenzen werden durch hausgemachte Probleme noch verstärkt – etwa in Form von Projekten, die im Gegensatz zu den Vorgaben des Verkehrskonzepts stehen: beispielsweise durch die massi-

ve Konzentration tertiärer Arbeitsplätze fernab attraktiver Linien des öffentlichen Verkehrs und somit außerhalb der im Stadtentwicklungsplan festgelegten Verdichtungsgebiete (z. B. „Business Park Vienna“ am westlichen Wienerberg). Solche Projekte zeigen auch die Problematik des Ausgleichs privatwirtschaftlicher Interessen einerseits und dem Gemeinwohl verpflichteter Ziele der Stadplanung andererseits.

Auch manche Nutzungen großflächiger Gewerbegebiete – wie z. B. die schrittweise Ansiedlung verkehrintensiver Betriebe im Bereich der B 302 – sind kritisch zu beurteilen. In Zukunft gilt es für große Betriebsgebiete verstärkt klare Entwicklungs- und Wirtschaftsstrategien zu erarbeiten, die eine gezielte, längerfristige und dem Standort angemessene Entwicklung gewährleisten. Als Pilotprojekt dazu kann die Entwicklung im Bereich Erdberger Mais / ehemaliger Schlachthof St. Marx angesehen werden.

Ein krasses Beispiel für Suburbanisierung mit allen verkehrsplanerischen Folgen stellt – knapp außer-

halb der Stadtgrenze – auch der „Campus 21“ in Brunn am Gebirge dar. Aber auch positive Beispiele können genannt werden – z. B. die Nutzungsverdichtung an U-Bahn-Linien, wie an der U1 in der Donaustadt oder an der U3 in Ottakring bzw. in Erdberg und Simmering (wo das Gebiet um die Gasometer aufgewertet wird).

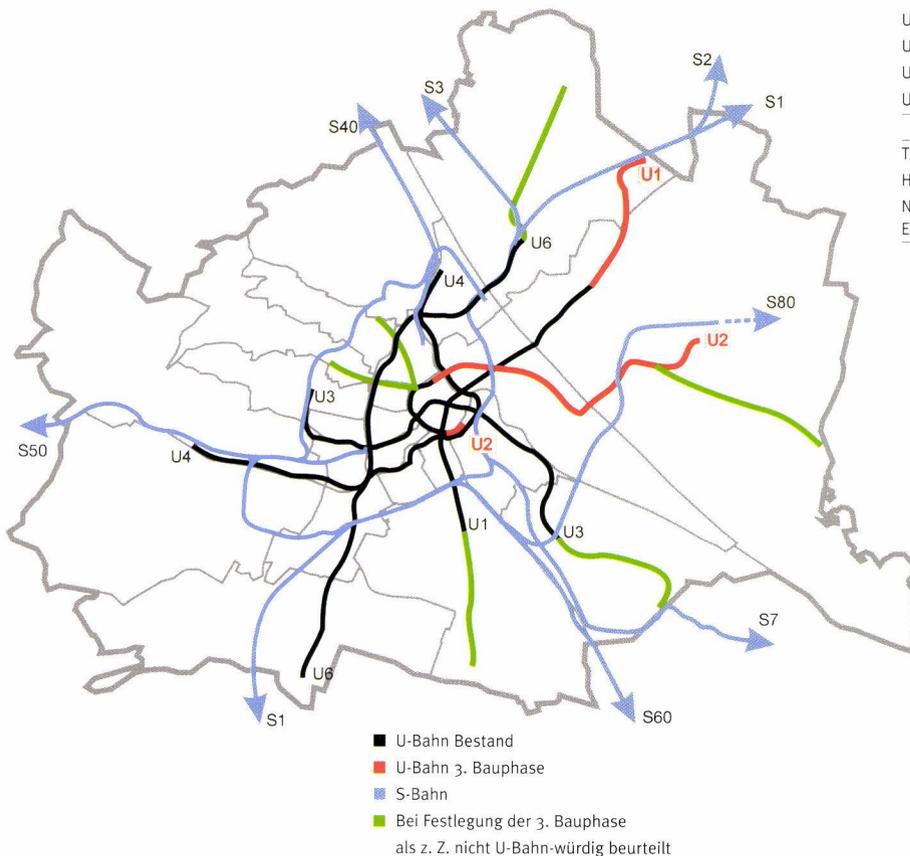
Strukturelevante Maßnahmen im Stadtverkehr

Im Dezember 1997 wurde die dritte Ausbauphase des Wiener U-Bahn-Netzes auf Basis einer umfangreichen Prioritätenbeurteilung festgelegt. In der Zwischenzeit fand die generelle Projektierung der Verlängerung der Linien U1 (Richtung Leopoldau) und U2 (Richtung Stadlau/Aspern) ihren Abschluss.

Im Dezember 2000 erfolgte die planmäßige Fertigstellung der zweiten Ausbauphase mit der Inbetriebnahme der U3-Verlängerung nach Simmering. Die dritte Bauphase wurde mit dem Umbau der U2-Stammstrecke im April 2000 offiziell begonnen.



3. U-BAHN-BAUPHASE 2000–2010



	Netz 2000		3. Bauphase	
U1	10,0 km	14 Stationen	+4,6 km	+5 Stationen
U2	3,6 km	7 Stationen	+9,0 km	+11 Stationen
U3	13,5 km	21 Stationen		-1 Station
U4	16,4 km	20 Stationen		~21 Mrd. öS
U6	17,5 km	24 Stationen		
	61,0 km	84 Stationen	+13,6 km	+15 Stationen
Tiefelage	32,5 km	53%	+5,6 km	41%
Hochlage	17,9 km	29%	+7,1 km	52%
Niveau u.				
Einschnitt	10,6 km	18%	+0,9 km	7%

Im Straßenbahn- und Busnetz dagegen kam es seit dem Stadtentwicklungsbericht 1996 weder zu stadtstrukturell relevanten Ausbauplanungen noch zu bedeutenden Bestandsverbesserungen. Das rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) kam bisher kaum über das Teststadium hinaus und konnte noch keinen Fortschritt für den unbefriedigenden Betriebszustand des Liniennetzes bewirken. Besondere Anstrengungen wären hier für die Bevorrangung an Verkehrslichtsignalanlagen notwendig. Positiv zu vermerken ist der zunehmende Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen im Zuge der laufenden Erneuerung des Fahrzeugparks.

Zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs wurde das Hauptradwegenetz Wiens in den letzten fünf Jahren um 91 km auf 350 km erweitert. Es weist allerdings immer noch Lücken und erhebliche Qualitätsmängel auf. Auch in Hinblick auf das vom Gemeinderat 1999 beschlossene Klimaschutzprogramm für Wien, das als Ziel einen Radverkehrsanteil von 8% nennt, wurde kürzlich ein Maßnahmenpaket für die nächsten fünf Jahre fertiggestellt. Dieses sieht neben infrastrukturellen

Investitionen auch öffentlichkeitswirksame Werbung für den Fahrradverkehr vor.

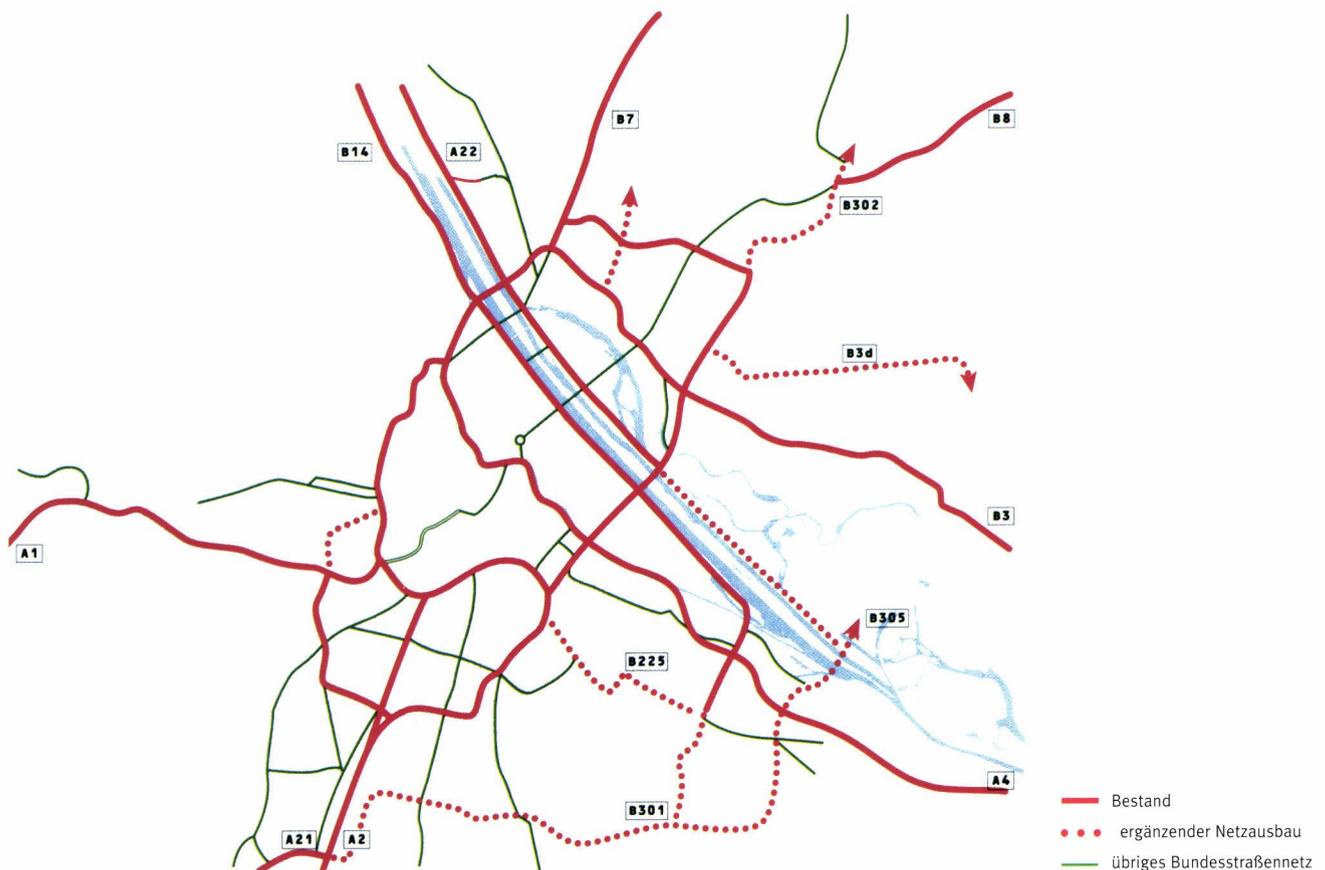
Bauliche und organisatorische Leistungen

Der Straßenbau in Wien war in den letzten Jahren von aufwendigen Instandsetzungs- und Verbesserungsmaßnahmen geprägt (Nordbrücke, Praterbrücke, Praterhochstraße, Margaretengürtel etc.). Die im Verkehrskonzept angeführten Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz konnten mit Ausnahme eines Teilstückes der B 3 im 21. Bezirk noch nicht begonnen werden. Dies ist zum einen auf wachsende Verfahrenswiderstände wie etwa Umweltverträglichkeitsprüfungen zurückzuführen, zum anderen auf die mangelnde Bereitstellung der notwendigen Bundesmittel.

Als bedeutendste Leistung der Stadt Wien im Sinne des Verkehrskonzepts kann die 1999 abgeschlossene Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte innere Stadtgebiet angesehen werden. Somit ist das Abstellen von Kraftwagen im



HOCHRANGIGES STRASSENNETZ



öffentlichen Straßenraum in den Bezirken 1 bis 9 sowie 20 (mit geringen Einschränkungen) flächen-deckend kostenpflichtig. Die Wirkungen der Park-raumbewirtschaftung sind vielfältig:

- Verringerung der Parkplatzsuchzeiten
- mehr Parkplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner

TEN-KNOTEN WIEN

Maßnahmen Knoteninfrastruktur Schiene



- Ist-Zustand
- Maßnahme
- A Terminal Hafen Wien-Albern
- BFW Bahnhof Wien (Hauptbahnhof)
- F Terminal Hafen Wien-Freudenau
- G Güterzugschleife Laaerberg
- NO Terminal Wien-Nordost
- NW Güterverteilzentrum Nordwest
- TWIN Terminal Wien-Inzersdorf
- VIE Flughafen Wien-Schwechat
- ZVb Zentralverschiebebahn Wien-Kledering

- Verlagerungen vom Autoverkehr zum öffentlichen Verkehr
- Erleichterungen für den Wirtschaftsverkehr
- der Rückbau historischer Plätze wurde möglich

Eine weitere rein organisatorische, aber äußerst wichtige Maßnahme stellt der Aufbau eines Mobilitätsmanagements dar. Die „Wiener Linien“ bauen seit 1997 ein „Individualisiertes Marketing“ auf – das heißt, sie erkunden in persönlichen Einzelbefragungen die Wünsche und Kritiken der Wiener Bevölkerung, um ihr Angebot gezielt verbessern zu können. Im Stadterweiterungsgebiet Leberberg konnten so bereits erste, recht ermutigende Erfolge (Steigerung der Fahrgastzahlen, ...) erzielt werden.

Für die Entwicklung des städtischen Güterverkehrs sollen im Rahmen des Programms „TEN-Knoten Region Wien“ (TEN steht für Transeuropäische Netzwerke) neue und innovative Impulse gesetzt werden. Das Kernprojekt „Güterterminal Wien-Inzersdorf“ konnte – obwohl weitgehend durchprojektiert – von den ÖBB als Errichter und Betreiber lange Zeit nicht in Angriff genommen werden. Zuletzt zogen die Österreichischen Bundesbahnen das dafür notwendige Ansuchen um Trassenverordnung zurück – nun wird eine verkleinerte Version angestrebt.

Vorhaben im Regional- und Fernverkehr

Einige zentrale verkehrspolitische Bestrebungen Wiens können nur im Zusammenwirken der Ostregion mit dem Bund sowie mit den ÖBB umgesetzt werden, etwa

- Verbesserungen speziell im regionalen (Pendel-)Verkehr
- die Stärkung der Knotenfunktion des Großraums Wien in Konkurrenz zu anderen (mittel-)europäischen Stadtregionen
- die umweltverträgliche Bewältigung des allgemein stark wachsenden Güter- und Personenverkehrs

Die im Rahmen der „Planungsgemeinschaft Ost“ (PGO) ausgearbeiteten Konzepte für den öffentlichen Verkehr kamen überwiegend in Abstimmung mit Bund und ÖBB zustande. Bei den Planungen

zum übergeordneten Straßennetz konzentrierte sich die regionale Zusammenarbeit vor allem auf die Nordostumfahrung, für die Empfehlungen in Baustufen vorliegen.

In letzter Zeit besteht seitens des Bundes zunehmende Zurückhaltung, abgestimmte, ja sogar vertraglich festgelegte Vorhaben auch zu realisieren. So sind an wichtigen Projekten, die seit dem Stadtentwicklungsbericht 1996 begonnen wurden, lediglich folgende zu nennen:

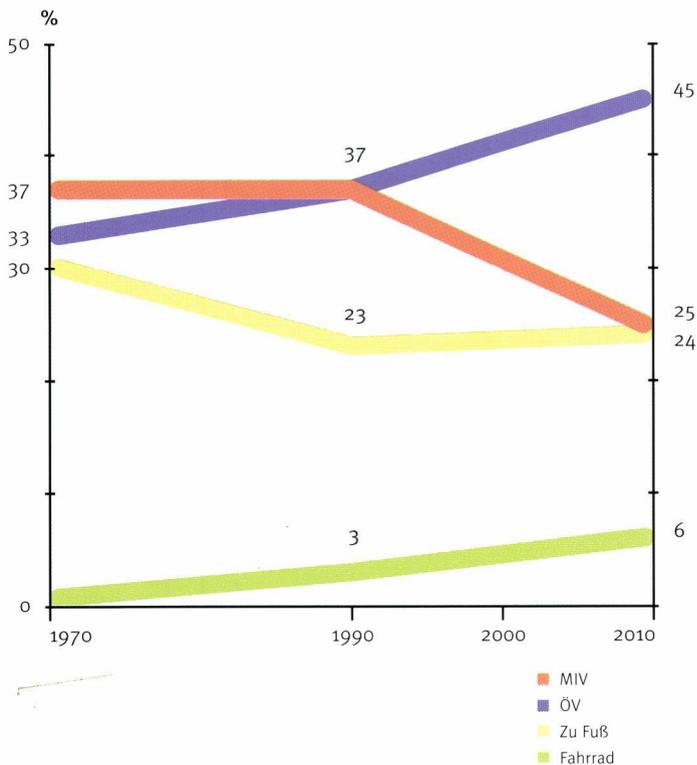
- Errichtung der Ausbindungsbauwerke des Lainzer Tunnels einschließlich Umbau des Bahnhofs Meidling
- Ausbau der Flughafen-S-Bahn S7
- Ausbau der S80 im Raum Simmering
- Wiedereinbetriebnahme der Floridsdorfer Hochbahn (1999)
- Angebotsverbesserung auf der Badner Bahn (seit September 2000)

Erfolgskontrolle durch „Modal split“

Im Verkehrskonzept 1994 wurde – erstmalig in der Wiener Stadtplanung – auch eine Erfolgskontrolle vorgesehen. Die Umsetzung der Ziele soll hinsichtlich der getroffenen Maßnahmen und ihrer realen Wirksamkeit laufend überprüft werden. Neben Kriterien wie Verkehrssicherheit oder Lärm- und Abgaswerte werden dazu insbesondere die Ver-

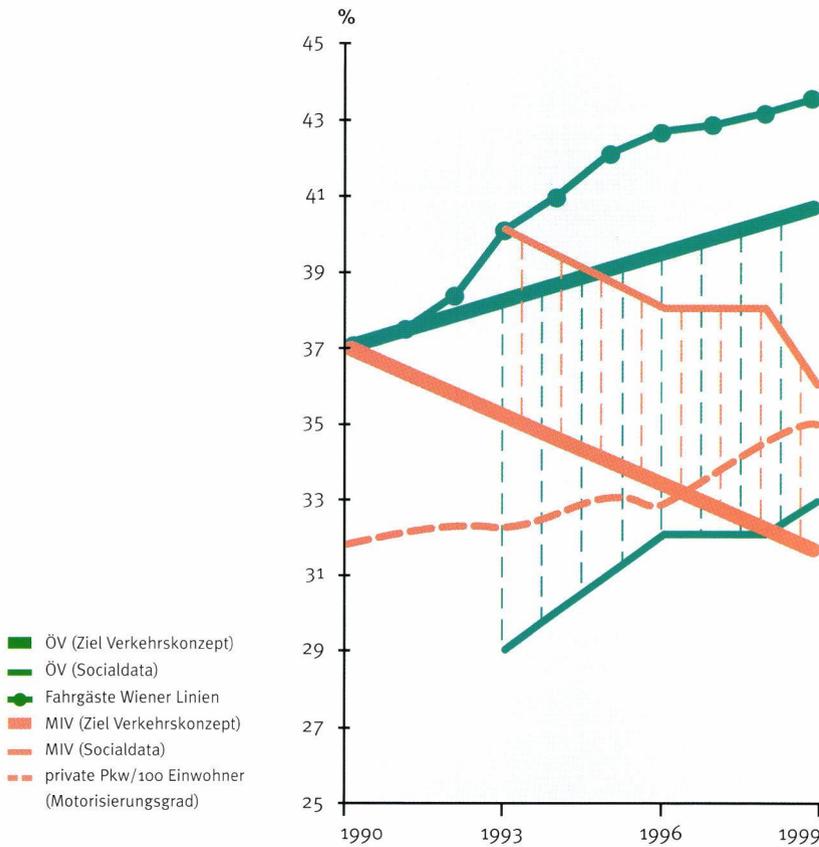
kehrsmittelwahl (Modal split) und deren Entwicklung herangezogen. Auf die „Marktanteile“ der jeweiligen Mobilitätsformen sind auch die verkehrspolitischen Vorgaben des Wiener Gemeinderats von 1994 bezogen: im Jahr 2010 sollten 25% des Wiener Verkehrs durch das Auto, 45% durch öffentliche Verkehrsmittel sowie 30% zu Fuß oder per Rad abgewickelt werden. (Diese Zielwerte basieren auf anderen statistischen Methoden als die nachfolgenden Zahlen zur bisherigen Entwicklung. Ziel- und Bestandsdaten sind deshalb nicht linear miteinander vergleichbar!)

ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMITTELWAHL IN WIEN BIS 2010
Zielvorstellungen der Stadt Wien zum Modal split



ÄNDERUNG DES VERKEHRSVERHALTENS IN WIEN 1993–1999

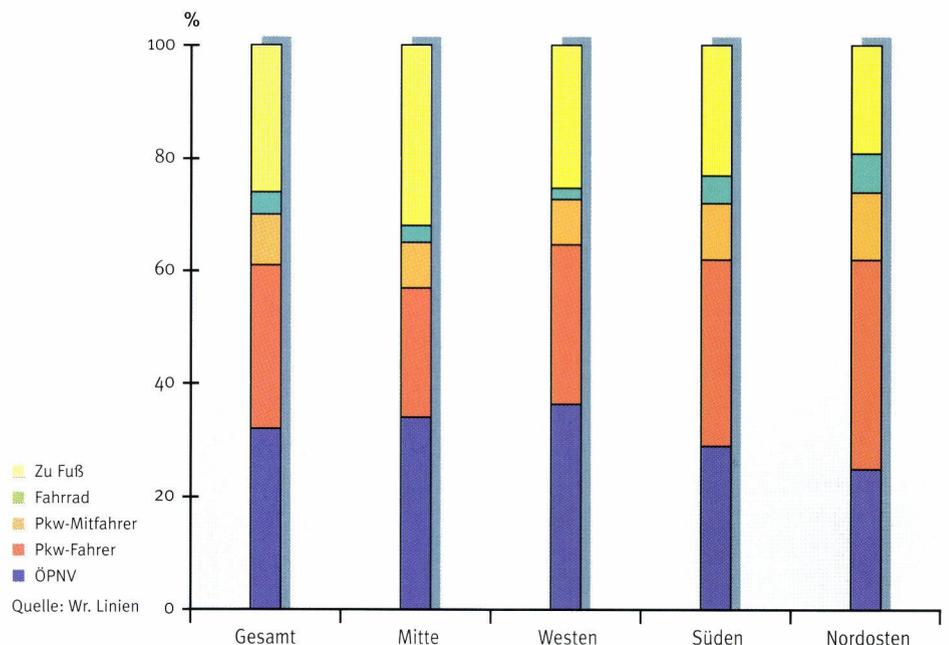
Modal split



Die Ausgangswerte zur Beurteilung der Entwicklung des „Modal split“ stammen aus Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Wienerinnen und Wiener. Diese ergeben für 1993 folgende Verkehrsanteile: 40% MIV (motorisierter Individualverkehr), 29% ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und 31% NMV (nicht-motorisierter Verkehr). Der Vergleich zu westeuropäischen Großstädten (vor allem im deutschsprachigen Raum) ergab für Wien – bereits 1993 – den zweithöchsten ÖPNV-Anteil aller erhobenen Städte (nach Zürich).

1996 sowie alljährlich seit 1998 wurden im Auftrag der „Wiener Linien“ weitere Erhebungen durchgeführt, sodass die Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch eine angemessene Zeitreihe dokumentiert ist. Dabei zeigt sich, dass der Autoverkehr bis 1999 um 4% zugunsten des öffentlichen Verkehrs abgenommen hat. Der Anteil des nicht-motorisierten Verkehrs blieb seit 1993 insgesamt gleich – wobei der Anteil der Fußwege leicht abnahm, dafür aber der Radverkehr (besonders in der Freizeit) anstieg. Demnach entspricht die reale Entwicklung des Wiener Binnenverkehrs (abgesehen vom Fußwegeanteil) zumindest tendenziell den Zielen des Verkehrskonzepts. Absolut betrachtet lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs aber noch um mindestens 4% unter dem Zielwert für 1999. Zur Erfüllung der verkehrspolitischen Vorgaben für das Jahr 2010 bedarf es also noch großer Anstrengungen.

VERKEHRSMITTELWAHL NACH STADTTEILEN



All diese Ziele wurden jedoch nur für den Binnenverkehr Wiens formuliert, das Umland – und damit auch der Ein- und Auspendelverkehr über Wiens Stadtgrenze – blieb hingegen ausgespart. Dabei gestalten sich gerade hier die Verhältnisse wesentlich ungünstiger als in der Bundeshauptstadt selbst: etwa 70% der Einpendlerinnen und Einpendler nach Wien benützen heute das private Auto. Die Verkehrspolitikerinnen und -politiker Wiens und Niederösterreichs müssten daher gemeinsam versuchen, die Verkehrsmittelwahl im Regionalverkehr, vor allem aber beim Tagespendelverkehr, zugunsten des ÖPNV zu verändern. Letzterer hält im Wiener Umland laut einer Erhebung im Auftrag des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR) bei einem Anteil von nur 10% (1999).

Ursache und Wirkung

Die tendenzielle Verkehrsverlagerung im Wiener Binnenverkehr der letzten Jahre ist auf ein ganzes Bündel von ergriffenen Maßnahmen zurückzuführen,

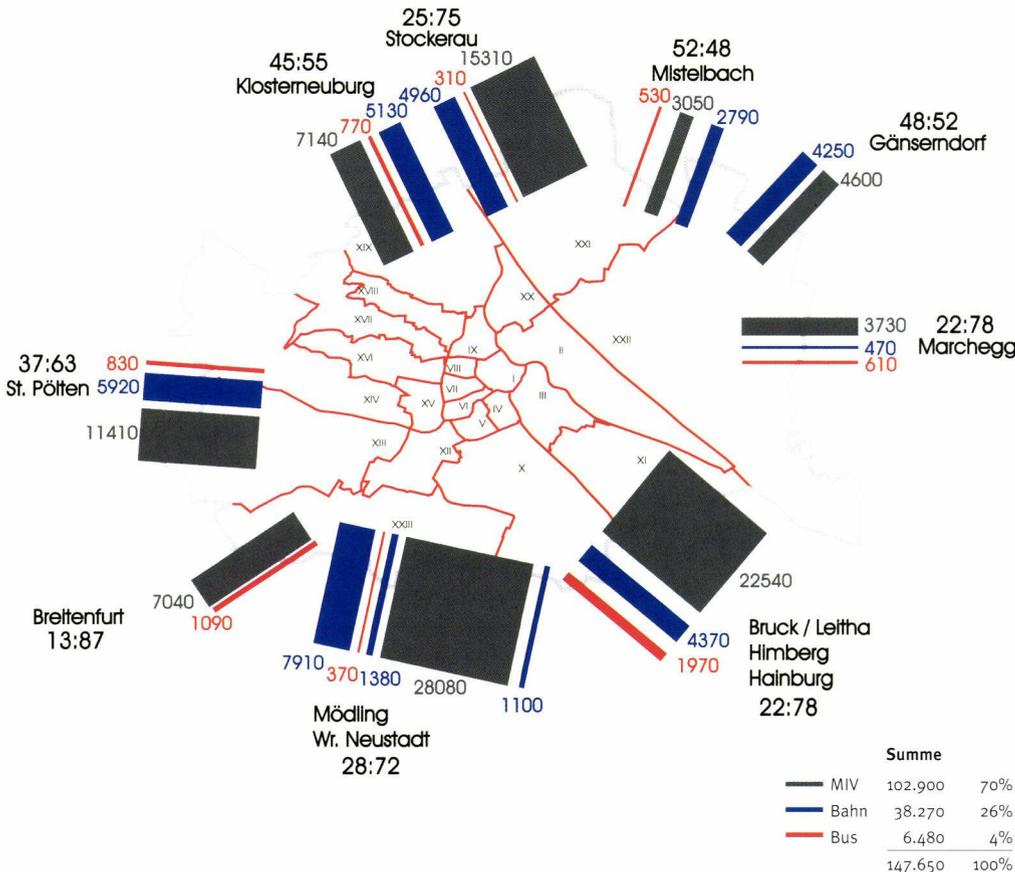
die in ihrer Wirkung voneinander abhängig sind. So greifen Angebotsverbesserungen im öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr nur dann, wenn sie gemeinsam mit Beschränkungen des fließenden und ruhenden Autoverkehrs (zurückhaltender Ausbau des hochrangigen Straßennetzes, Parkraumbewirtschaftung, ...) umgesetzt werden. Einer Fortführung dieser bisher erfolgreichen „push and pull“-Strategie steht derzeit allerdings Folgendes entgegen:

- die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die dichtbebauten Bereiche der Außenbezirke wird nach zahlreichen Untersuchungen und Diskussionen zur Zeit für nicht verfolgenswert erachtet
- weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr könnten infolge einer erzwungenen betriebswirtschaftlichen Orientierung der Betreiber und aufgrund von Budgetrestriktionen der öffentlichen Hand in Frage gestellt werden



PERSONENVERKEHRS-AUFKOMMEN AM KORDON WIEN

6 bis 9 Uhr stadteinwärts, absolute Werte und Verhältnis ÖV (1996/97) und MIV (1995)



- die näherrückende Realisierung geplanter Bundesstraßenprojekte dürfte in ihrem Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl im Wiener Verkehrskonzept deutlich unterschätzt worden sein, insbesondere unter Berücksichtigung der Impulse für die Siedlungsentwicklung

Diese Wien-spezifischen Widerstände werden von den eingangs angeführten regionalen und über-regionalen Rahmenbedingungen noch verstärkt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die im Verkehrskonzept vorgenommene Gewichtung der Maßnahmen und ihrer Wirkung neu zu bewerten:

- die Impulse durch die vorerst abgeschlossene Einführung der Parkraumbewirtschaftung dürften mittelfristig ausgeschöpft sein
- die geplanten Infrastrukturinvestitionen (vor allem im öffentlichen Verkehr) werden voraussichtlich weniger umfangreich ausfallen
- daher gilt es, Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung weiterzuentwickeln und zu verstärken (wofür das „Individualisierte Marketing“ der „Wiener Linien“ als ein Vorbild dienen kann)



Künftige Erfordernisse

Angesichts der erwähnten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist ein Festhalten an den Zielen des Wiener Verkehrskonzepts umso wichtiger. Diese sind gemeinsam mit den anderen Gebietskörperschaften der Ostregion zu vertiefen und gegenüber dem Bund geschlossen zu vertreten. Dabei sind Maßnahmen mit geringen Investitions- und Betriebskosten mehr als bisher zu forcieren – etwa Beschleunigungsprogramme für den öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit dem neuen Betriebsleitsystem der „Wiener Linien“, ein offensives Marketing nach erfolgreichen internationalen Vorbildern oder auch flankierende Maßnahmen (wie z. B. Attraktivierung der Tarifstruktur im VOR).

Am öffentlichen Verkehr orientierte Siedlungsstrukturen sind ökonomisch und ökologisch effizient. Wien in diesem Sinn „nachhaltig“ zu gestalten ist ein Hauptziel des Stadtentwicklungsplans 1994. Die Vorteile des darin festgeschriebenen Modells der Entwicklungsachsen können jedoch nur dann genutzt werden, wenn dieses Leitbild für die Stadterweiterung langfristig und konsequent verfolgt wird. Tagespolitisch motivierte Widmungsänderungen, die eine Siedlungstätigkeit außerhalb der Entwicklungsachsen ermöglichen, führen zu schlecht erschließbaren, vom Auto abhängigen Siedlungsstrukturen und büden der Allgemeinheit hohe Folgekosten auf.

Eine räumliche Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die dicht bebauten Gebiete der Außenbezirke wird derzeit nicht empfohlen – hingegen wäre eine Anhebung der vor 15 Jahren festgesetzten Kurzparkgebühren möglich. Das Garagen-gesetz wiederum müsste durch Einführung von Obergrenzen für das Stellplatzangebot (ausgenommen bei Wohngebäuden) an die verkehrspolitischen Zielsetzungen angepasst werden.

Hoffnungsträger Bahn

Im Regional- und Fernverkehr ist dem konstant zunehmenden Tagespendelverkehr besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Hier liegt das größte Veränderungspotential für eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Dieses Potential gilt es durch Angebotsattraktivierung im öffentlichen Verkehr, durch regionales bzw. dezentrales Park and Ride und – zumindest mittelfristig – durch flankierende Maßnahmen auf der Straße (Beschränkungen des Autoverkehrs) zu aktivieren.

Wien muss daher gegen die Bevorzugung des Güter- und Fernreiseverkehrs zulasten des Regionalverkehrs durch Bund und ÖBB eintreten. Weiters sollte Wien auf eine rasche Realisierung folgender Vorhaben der Österreichischen Bundesbahnen drängen:

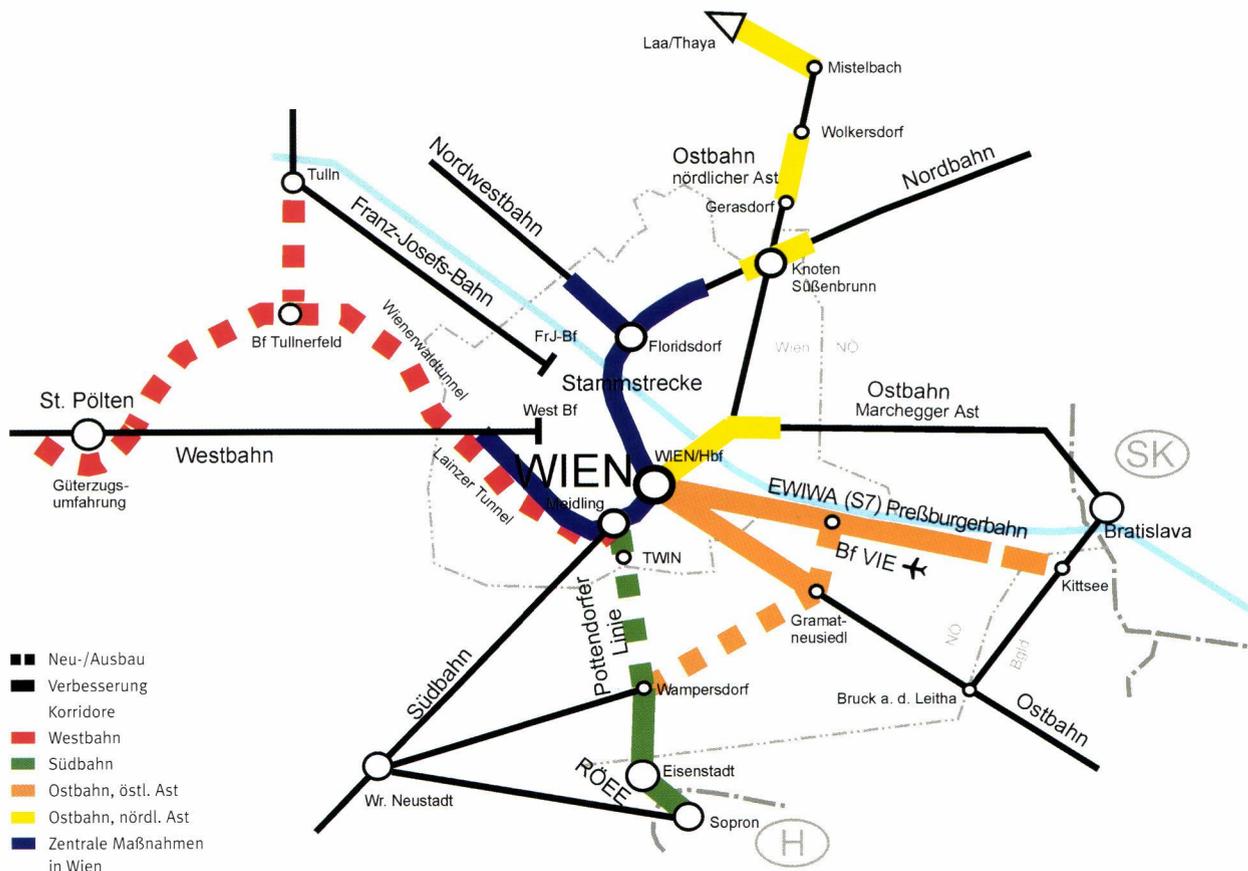
- Errichtung der Verbindungsstrecke Westbahn-Südbahn/Donauländebahn (mit Lainzer Tunnel)
- Errichtung des Nah- und Fernverkehrsteils des neuen Bahnhofs Wien
- Errichtung des Terminals Wien-Inzersdorf
- Ausbau der Pottendorfer Linie
- Adaptierung der Verbindungsbahn zwischen Meidling und Hütteldorf für verdichteten S-Bahn-Verkehr
- Anschluss des Flughafens Wien-Schwechat an das hochrangige Bahnnetz

Offensive für die Schiene

Die im Rahmen der „Bahnhofsoffensive“ der ÖBB vorgesehene Attraktivierung und Aufwertung der Wiener Fern- und Nahverkehrsbahnhöfe wird derzeit in Zusammenarbeit mit der Stadt Wien planerisch vorbereitet. Die diesbezüglichen Maßnahmen müssen in jedem Fall die Optimierung der Verkehrsfunktionen betonen – und nicht die kommerzielle Verwertbarkeit von Liegenschaften.

In der Diskussion um die Verbesserung des Regionalverkehrs wird häufig das „Karlsruher Modell“, ein Mischsystem im Schienenverkehr, genannt. In Karlsruhe verkehren die Straßenbahnen unter Nutzung des regionalen Eisenbahnnetzes weit über die Stadtgrenzen hinaus und bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern der Peripherie attraktive, weil umsteigefreie Verbindungen bis in das Stadtzentrum. Anwendungsmöglichkeiten dieses Modells im Wiener Raum werden derzeit im Rahmen der „Planungsgemeinschaft Ost“ geprüft.

AUSBAU DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR IN DER REGION WIEN



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

WIRTSCHAFT UND ARBEITSMARKT

Erfolge und Verbesserungspotentiale

Österreich befindet sich derzeit in einer Phase guter Konjunktorentwicklung. Ein Wirtschaftswachstum von 3,3% bewirkte in den letzten Monaten einen deutlichen Rückgang der Arbeitslosigkeit, wodurch Österreich mit einer Arbeitslosenrate 3,2% (nach EU-Definition) einen der besten Werte innerhalb der Europäischen Union aufweist.

Auch die Wiener Wirtschaft wies eine hohe Dynamik auf, blieb aber mit +2,8% Wachstum erwartungsgemäß hinter der gesamtösterreichischen Entwicklung. Dieser Rückstand ist darin begründet, daß die Wiener Wirtschaft wenig exportorientiert ist und die Sachgüterproduktion in der Bundeshauptstadt eine geringere Rolle spielt. Auch der in Großstädten und nationalen Verwaltungszentren dominierende Dienstleistungssektor verzeichnete mehrheitlich unterdurchschnittliche Zuwächse, was auf Strukturanpassungen in der Finanz- und Versicherungsbranche sowie im öffentlichen Sektor zurückzuführen ist. Hingegen wies der für Wien wichtige Städtetourismus durch die Schwäche des Euro sowie die gute internationale Konjunktur ein deutliches Wachstum auf.



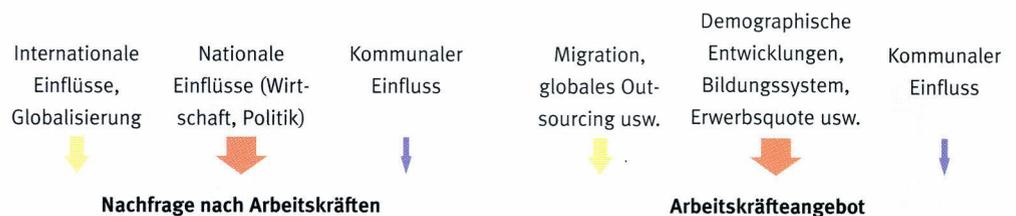
Die verbesserte Arbeitsmarktsituation in Wien ist in fast allen Branchen festzustellen. Besonders erfreulich sind dabei das stärkere Beschäftigungswachstum bei Frauen und älteren Arbeitssuchenden sowie die im internationalen Vergleich beachtlich geringe Jugendarbeitslosigkeit. Ein Indikator für die Qualität des Wiener Arbeitsmarkts ist das Bildungsniveau der Stadtbevölkerung. Dieses liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt und ist in den letzten Jahren weiter gestiegen, woran wiederum die Frauen überproportionalen Anteil haben.

Bundesweite Relevanz der Wiener Wirtschaft

Für eine mittelfristig stabile Wirtschaftsentwicklung gilt es allerdings, noch einige strukturelle Defizite zu beheben. So wird der Standort Wien von der österreichischen Raumordnungs-, Infrastruktur- und Entwicklungspolitik noch nicht entsprechend seiner Bedeutung als ökonomischer Motor der gesamten Ostregion (wenn nicht sogar des gesamten Bundesgebiets) berücksichtigt. Dabei spielt Wien mit seinem Umland auf gesamt-europäischer Ebene die einzige wahrnehmbare Rolle unter den Wirtschaftsregionen Österreichs. In diesem Sinn trifft es nicht nur die Bundeshauptstadt, sondern letztlich auch ganz Österreich, wenn beispielsweise transnationale Infrastrukturausbauten an Wien vorbeigehen oder zurückgestellt werden. Ebenso schmälern bundesgesetzliche Regelungen das Interesse internationaler Investoren, wenn z. B. umständliche Visumsbestimmungen die Arbeit ausländischer Fachleute behindern.

Für eine positive ökonomische Entwicklung Wiens (und somit auch Österreichs) müssen Wirtschaftsbeziehungen über die Staats- und EU-Grenzen hinweg gefördert – und zeitlich meist begrenzte Chancen auf regionale Kooperationen rasch wahrgenommen werden (z. B. Aufbau von Produktions- und Handelsbeziehungen in den mittel- und ost-europäischen Ländern).

KOMMUNALE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN



Internationale Standortkonkurrenz

Den international hoch eingeschätzten „weichen Standortfaktoren“ Wiens stehen gewisse ökonomische Imagedefizite (geringe Ausprägung wirtschaftlicher und geschäftlicher Tugenden wie schnelle Entscheidungen, rasches Handeln, klare Aussagen von Wirtschaftspartnern und Politikern) sowie Mängel in der Wirtschaftsstruktur (wenig ausgeprägte wirtschaftsbezogene Spezialisierung) gegenüber. Die breite Diversifikation der Wiener Wirtschaft verringert einerseits ihre Krisenanfälligkeit (im Vergleich zu Städten mit einem stark dominierenden Wirtschaftszweig) und soll deshalb auch erhalten bleiben. Andererseits bietet die große Branchenvielfalt eine eher ungünstige Ausgangslage zum Aufbau einer zusätzlich notwendigen „thematischen“ und „funktionellen“ Spezialisierung.

Das Fehlen thematischer Spezialisierungsansätze erschwert es, spezifische Wettbewerbsvorteile gegenüber Konkurrenzstandorten in der EU aber auch den Produktionsvorsprung gegenüber den Reformländern langfristig aufrechtzuerhalten. Eine funktionelle Spezialisierung Wiens könnte sich aus seiner Rolle als Vermittler zwischen Ost- und Westeuropa sowie als mitteleuropäische Zentrale multinationaler Konzerne entwickeln. Dazu fehlt allerdings noch die erforderliche Konzentration produktionsnaher Dienstleistungen in der Stadt. Somit scheint eine internationale Positionierung Wiens gegenüber bereits entwickelten Profilen anderer europäischer Metropolen (wie sie beispielsweise London als Bankenzentrum oder Mailand als Modehauptstadt besitzen) mit großem Aufwand verbunden. Aber auch ohne einer derartigen Aufgabenübernahme unter den europäischen Städten werden zumindest regional exportfähige Spezialisierungen notwendig sein, will Wien die Basis für seine Dienstleistungs- und Zulieferbetriebe aufrechterhalten.

Globalisierung von Wirtschaft und Arbeit

Die Erhöhung der jeweiligen Budgets verdeutlicht den Stellenwert, den die kommunale Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik der ökonomischen Entwicklung Wiens in einer globalisierten Welt mit weiter wachsenden Arbeitsmarktproblemen beimisst. Veränderungen der Arbeitsgesellschaft, das Vordringen neuer Arbeitsformen sowie die wachsende Flexibilisierung von Beschäftigungsverhältnissen führen zu tiefgreifenden sozialen und strukturellen Veränderungen in der Stadt.

Wien versucht auf diese Entwicklungen zu reagieren, indem es zum einen den Bestand an kleinen und mittleren Unternehmen mit „Ostkompetenz“ sichert (lokaler und regionaler Aspekt) und zum anderen spitzentechnologische Spezialisierungen – ohne allzu einseitige Ausrichtung – forciert (überregionaler Aspekt). Letzteres erfordert eine ausreichende Basis an bestehenden Unternehmen der jeweiligen Branche (z. B. der Nanotechnologie, Mikromechanik oder Schnittstellentechnologie) sowie eine Verbesserung des Innovationsflusses zwischen universitärer Forschung und Wirtschaft. Dies gelingt erfahrungsgemäß am besten, wenn sich Hochschulen, Gründerzentren und Business Parks – einem Campus ähnlich – an bestimmten Standorten der Stadt konzentrieren.

Wien bemüht sich beispielsweise mit dem neuen Technologiepark „Tech Gate Vienna“ in der Donau-City, mit der Aufwertung des Standorts „Erdberger Mais – Aspanggründe“, durch den Ausbau des



„Vienna Biocenter“ im 3. Bezirk oder auch durch die Entwicklung des Gebiets um die Muthgasse im 19. Bezirk, Ansätze einer ökonomischen Spezialisierung zu fördern und die Wirtschaftskompetenz der Stadt zu stärken. Für ein Gelingen bedarf es einer noch vermehrten Zusammenarbeit von öffentlicher Verwaltung, Privatwirtschaft und Wissenschaft. Die eigens geschaffene Magistratsabteilung „Wirtschafts- und Technologieentwicklung“ soll künftig neben der Koordination all dieser Be-

mühungen auch die Förderung innovativer, technologieorientierter Projekte sowie die professionelle Selbstdarstellung und Vermarktung des Standorts übernehmen.

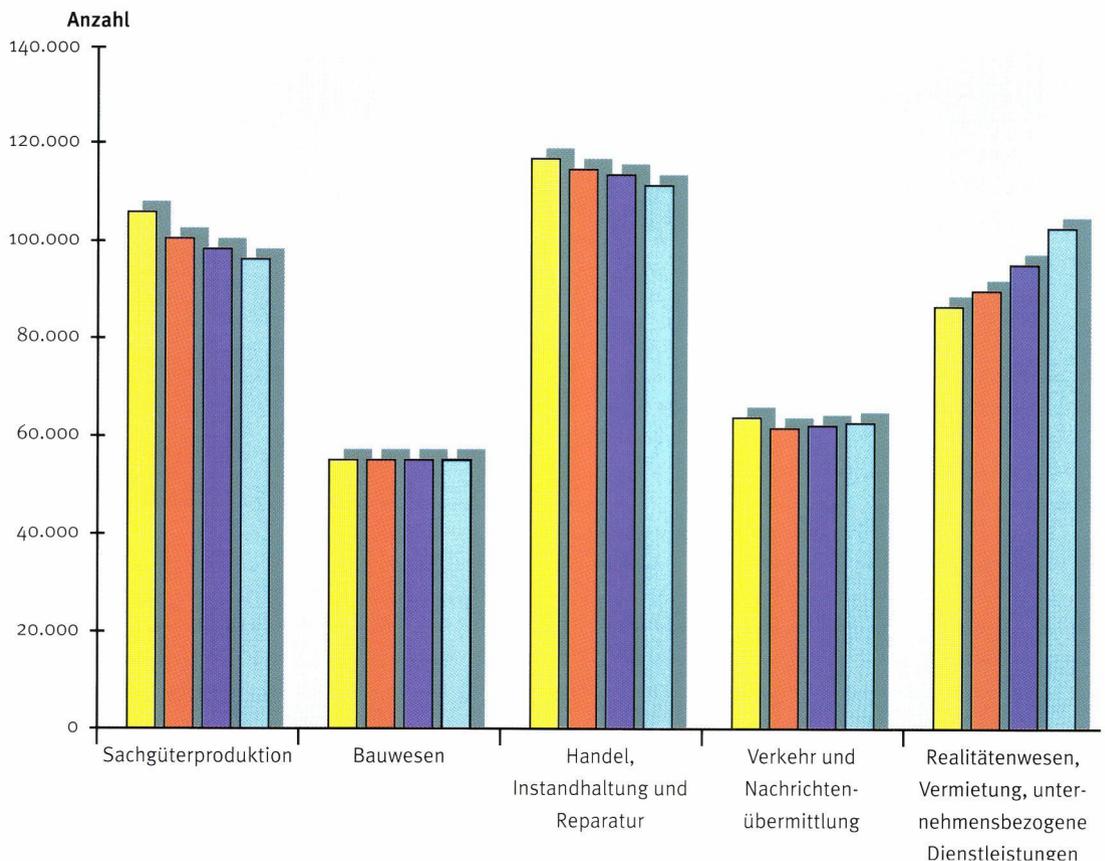
Cluster Support Programm

In sogenannten Wachstumsbranchen kann der Bedarf an qualifiziertem Personal oft nicht ausreichend gedeckt werden. Überdies verändern sich die konkreten Anforderungsprofile für Arbeitskräfte in bestimmten Bereichen so rasch, dass die spezifische Ausbildung von Fachleuten zwangsläufig hinterherhinkt. Mit dem „Cluster Support Programm“ unterstützt die Wiener Arbeitsmarktpolitik Unternehmen, die arbeitslose Personen direkt an den vakanten Arbeitsplätzen selbst ausbilden und somit ihren Fachkräftemangel eigenständig beheben. Ein Beispiel für den erfolgreichen Einsatz dieses nachfrageorientierten und arbeitsplatznahen Qualifizierungs- und Vermittlungsinstruments ist der sich rasch entwickelnde Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologie.

Rückgang des produzierenden Gewerbes

Neben der Bereitstellung gut ausgebildeter Fachleute für innovative Wachstumsbranchen zählt es zu den vorrangigen Aufgaben der Arbeitsmarktpolitik, für jene Menschen, die speziell aus Krisensegmenten der Wirtschaft freigesetzt werden, Qualifizierungsangebote in neuen, zukunftsträchtigen Berufen zu schaffen. Zwischen 1996 und 1999 ist die Anzahl der unselbständig Beschäftigten in Wien zwar von rund 757.000 auf rund 761.000 gestiegen (+0,5%). In der Sachgüterproduktion war allerdings ein Beschäftigtenrückgang von 9% und im Handel von mehr als 4% zu verzeichnen. Hingegen hat die Anzahl der Beschäftigten im Bauwesen um 0,5% und im unternehmensspezifischen Dienstleistungssektor (vor allem bei Ingenieurbüros, Rechts-, Steuer- und Unternehmensberatungen sowie in der Werbebranche) um fast 20% (von 87.000 auf 104.000) zugenommen. Für diesen Wachstumsbereich wird bis 2003 ein weiterer Zuwachs von jährlich 2% prognostiziert.

UNSELBSTSTÄNDIG BESCHÄFTIGTE IN WIEN SEIT 1996
in ausgewählten Branchen



Quelle: Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger

Für die Stadtplanung stellt nicht nur die Erschließung neuer Standorte für boomende Branchen, sondern auch der Umgang mit Betriebsflächen von Sparten mit rückläufiger Entwicklung eine wesentliche Aufgabe dar. Für ein langfristiges Betriebsflächenmanagement fehlen allerdings aktuelle Statistiken über die Flächenausdehnung der Wiener Arbeitsstätten. Die Betriebsflächen in den Branchen Gewerbe und Industrie, Bauwesen, Handel und Speditionen lassen sich also nur über Hochrechnungen abschätzen. Dazu wurden 920 der insgesamt rund 2.900 Arbeitsstätten (mit mindestens 20 Beschäftigten) – gewichtet nach Branchenzugehörigkeit, Standort und Beschäftigtenzahl – in eine Befragung aufgenommen.

Die Hochrechnungen ergaben für Mitte 2000 rund 2.100 ha Betriebsflächen, das sind über 600 ha weniger als im Jahr 1997. Dem gegenüber hat die Anzahl der Arbeitsstätten von 2.400 auf 2.900 zugenommen.

Für diese Verringerung der durchschnittlichen Grundfläche pro Arbeitsstätte zeichnen vor allem das Bauwesen, insbesondere das Baunebengewerbe, sowie der Handel verantwortlich. Die Anzahl der Unternehmen jener Branchen, deren Arbeitsstätten überdurchschnittlich großflächig sind, wie z. B. Chemie oder Maschinenbau, ist in Wien seit 1997 rückläufig.

Standortverlagerungen nehmen ab

Die wichtigsten Kriterien, die Wiener Unternehmen zur Standortverlagerung veranlassen, lauten Flächenmangel, Kostenbelastungen (z. B. durch Arbeitskosten) und Stellplatzangebot. Seit der Arbeitsstättenbefragung 1997 haben Kriterien wie Verkehrsprobleme oder Erreichbarkeit für Beschäftigte an Bedeutung zugenommen. Ein Bahnanchluss spielt allerdings nach wie vor nur eine geringe Rolle bei Standortverlagerungen.

1997 bestand in 76 Unternehmen die Absicht, den Standort zu verlagern – wobei nur 36 ihr Vorhaben bis Ende Juli 2000 verwirklicht haben. Davon siedelten 24 Betriebe innerhalb Wiens um, für zwölf Arbeitsstätten wurden Standorte außerhalb von Wien gewählt. Gemäß der Befragung von 2000 beabsichtigen insgesamt 51 Betriebe, ihren Standort in den Jahren 2000 bis 2003 zu verlagern. Davon planen 31 Unternehmen in Wien zu bleiben, 18 Unternehmen in das Wiener Umland und zwei in andere Regionen Österreichs abzuwandern.

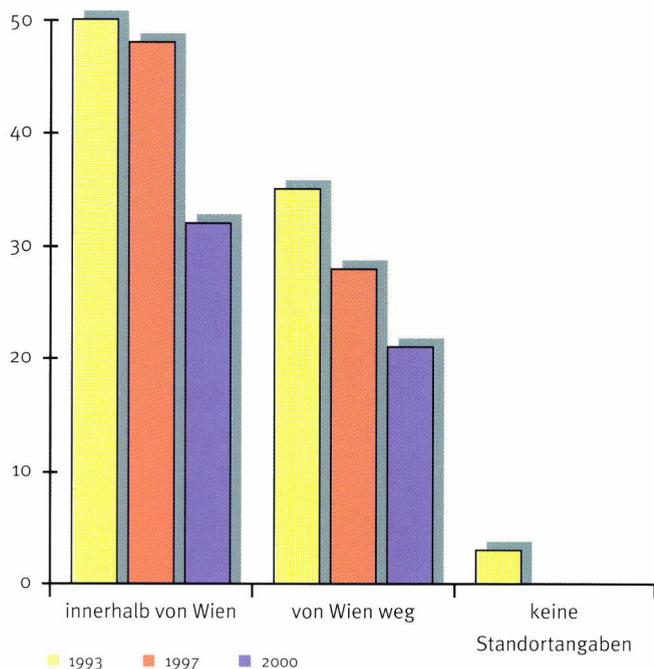
Der Südraum Wiens bleibt attraktiv

Mehr als die Hälfte der künftig zu verlagernden Arbeitsstätten (26 von insgesamt 51) befinden sich derzeit in den südlichen Bezirken Wiens (10, 11, 12 und 23). Gleichzeitig ist der Süden Wiens aber auch die bevorzugte Stadtregion für neue Unternehmensstandorte. Die Verlagerungsabsichten von Arbeitsstätten in den inneren Bezirken (1 bis 9 sowie 20) sind rückläufig: 1997 hatten hier noch 31 Betriebe (oder 41%) einen Standortwechsel vor, 2000 waren es nur mehr 14 (oder 27%). Die Abwanderung von Arbeitsstätten aus dem dicht bebauten Stadtgebiet scheint derzeit im Wesentlichen abgeschlossen zu sein. Die westlichen und nordöstlichen Bezirke (13 bis 19 sowie 21 und 22) wurden 2000 noch seltener als Wunschadresse genannt als 1997.

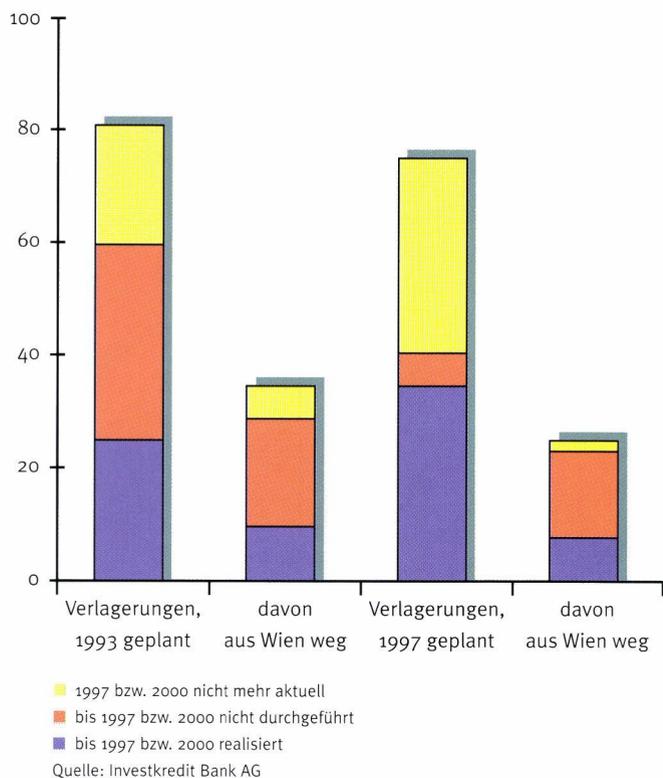
Ein Rückblick auf die Befragungen von 1993 und 1997 bestätigt, dass die Verlagerungsabsichten der Wiener Unternehmen auch über einen längeren Zeitraum rückläufig sind (1993 erwogen 82 Betriebe einen Wechsel, 1997: 76 und 2000: 51). Auch die Abwanderungsabsichten (in das Wiener Umland sowie in andere Regionen Österreichs) haben



GEPLANTE STANDORTVERLAGERUNGEN VON WIENER BETRIEBEN 1993, 1997 UND 2000



VERLAGERUNGEN 1993–1997 UND 1997–2000 nach der Anzahl der geplanten und innerhalb des Zeitraumes realisierten Verlagerungen



sich im Zeitraum 1993 bis 2000 verringert (1993: 34 Arbeitsstätten, 1997: 27 und 2000: 20). Insgesamt lässt sich feststellen, dass Wien in den letzten Jahren weiter an Attraktivität als Wirtschaftsstandort gewonnen hat. Dies macht sich in der steigenden Gesamtzahl an Arbeitsstätten und Beschäftigten bemerkbar – vor allem aber in der sinkenden Zahl von Betrieben, die eine Abwanderung aus Wien beabsichtigen.

Geringerer Flächenbedarf der Betriebe

Der künftige Flächenbedarf von Wiener Unternehmen der Branchen Gewerbe und Industrie, Handel, Dienstleistungsbetriebe und Speditionen lässt sich aus den Ergebnissen der Arbeitsstättenbefragung 2000 sowie aus der prognostizierten Wirtschafts- bzw. Beschäftigtenentwicklung abschätzen.³⁾ Während der aus der Arbeitsstättenbefragung für die Jahre 2000 bis 2003 errechnete Bedarf bis zu 38 ha (bzw. 9,5 ha pro Jahr) beträgt, ist die aufgrund der Wirtschafts- und Beschäftigtenprognose erwartete Flächennachfrage für denselben Zeitraum mit 12 ha (bzw. jährlich 3 ha) deutlich niedriger. Die Arbeitsstättenentwicklung ist dabei als zuverlässigerer Indikator anzusehen, weshalb für Wien bis zum Jahr 2003 von einer jährlichen Nachfrage von 9 bis 10 ha Gewerbe- und Industrieflächen auszugehen ist.⁴⁾

Sowohl das Beschäftigtenwachstum als auch die Zunahme der Arbeitsstätten sind vor allem auf die positive Entwicklung des unternehmensspezifischen Dienstleistungssektors zurückzuführen. Da Dienstleistungsbetriebe aber vor allem in der Startphase üblicherweise bestehende Büroräume anmieten, existiert seitens dieser Branche kein großer Bedarf an Gewerbe- und Industrieflächen. Auch für Neuansiedlungen oder Standortverlagerungen von Arbeitsstätten anderer Sektoren werden nur noch vereinzelt große Gewerbe- und Industrieflächen gesucht: während der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) den Branchen Gewerbe und Industrie, Handel, unternehmensspezifische Dienstleistungen und Speditionen in

³⁾ Der Flächenbedarf für die Ansiedlung von Unternehmen aus den Bundesländern bzw. aus dem Ausland in Wien ist in diesen Schätzungen nicht berücksichtigt, was allerdings durch nicht realisierte Verlagerungsvorhaben von Wiener Unternehmen zumindest teilweise kompensiert wird.

⁴⁾ Nachdem die 1997 beabsichtigten Filialerweiterungen von Groß- und Fachmärkten im wesentlichen abgeschlossen sind, ergibt sich aus Entwicklungen im Einzelhandel kein größerer zusätzlicher Flächenbedarf.

den Jahren 1994 bis 1996 noch rund 66 ha für 36 flächenintensive Arbeitsstätten (mit über 5.000 m² Betriebsfläche) zur Verfügung gestellt hat, waren es zwischen 1997 und 1999 nur noch rund 30 ha für 20 Arbeitsstätten dieser Größenklasse.

Langfristig ausreichendes Flächenangebot

Die derzeitigen Flächenreserven Wiens für Gewerbe und Industrie umfassen 132 ha, zusätzliche 14 ha werden bis Ende 2002 hinzukommen, weitere 13 ha nach 2002. Insgesamt 159 ha stehen also für die kurz- und mittelfristige Gewerbeentwicklung zur Verfügung. Davon verwaltet der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) gegenwärtig rund 29 ha. Im Unterschied zur Erhebung 1997 sind mittel- und langfristig verfügbare Betriebsansiedlungsgebiete – wie z. B. das ehemalige Flugfeld Aspern – nicht mehr im Angebot des WWFF enthalten. Rund 94 ha (71%) der angebotenen Gewerbe- und Industrieflächen Wiens werden zur Zeit vom freien Immobilienmarkt vermittelt. Die größten Flächenreserven (rund 74 ha) bestehen dabei im Süden Wiens – auch hiervon bietet den Großteil (über 50 ha) der freie Immobilienmarkt an.

Boom bei den Büroflächen

Die derzeit gute Beschäftigungsentwicklung insbesondere in modernen Dienstleistungsbereichen (wie Telekommunikation, EDV, ...) ist eine der

Hauptursachen für die deutliche Zunahme des Büroflächenbedarfs in Wien. Von den im Jahr 1999 neu vermieteten Büroflächen (rund 240.000 m²) entfiel rund ein Viertel auf die Telekommunikations- und EDV-Branche. Während die jährliche Büroflächennachfrage 1997 und 1998 noch rund 160.000 m² betrug, liegt diese seit 1999 bis voraussichtlich 2002 zwischen 200.000 und 250.000 m² – vor allem aufgrund der konjunkturbedingten Expansion zahlreicher großer Unternehmen sowie der weiter ansteigenden Bürobeschäftigtenzahl in



ANGEBOT AN GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN IN WIEN AB 2000 NACH BEZIRKSGRUPPEN

Bezirksgruppen	Verfügbarkeit (ha) bis Ende 2000	Verfügbarkeit (ha) bis Ende 2002	Verfügbarkeit (ha) nach 2002	Gesamt
1.-9., 20. Bezirk	7,5	11,5	0,6	19,6
10.-12., 23. Bezirk	61,8	–	12,4	74,2
13.-19. Bezirk	10,1	2,5	–	12,6
21., 22. Bezirk	52,6	–	–	52,6
Gesamt	132,0	14,0	13,0	159,0

ANGEBOT AN GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN IN WIEN AB 2000 NACH ANBIETERN

Anbieter	Verfügbarkeit (ha) bis Ende 2000	Verfügbarkeit (ha) bis Ende 2002	Verfügbarkeit (ha) nach 2002	Gesamt
BM für LV	2,3	3,3	13,0	18,6
ÖBB	6,3	10,7	–	17,0
WWFF	29,1	–	–	29,1
Immobilienmarkt	94,3	–	–	94,3
Gesamt	132,0	14,0	13,0	159,0

Quelle: Investkredit Bank AG

Wien (1997: rund 425.000, 1999: rund 446.000). Aber auch die zuletzt wachsende Bedeutung Wiens als Standort von Osteuropazentralen internationaler Unternehmen belebt die Nachfrage nach Büros. Weniger Flächen wurden 1999 vor allem von Banken angemietet, wofür die Fusionen in diesem Sektor verantwortlich sind.

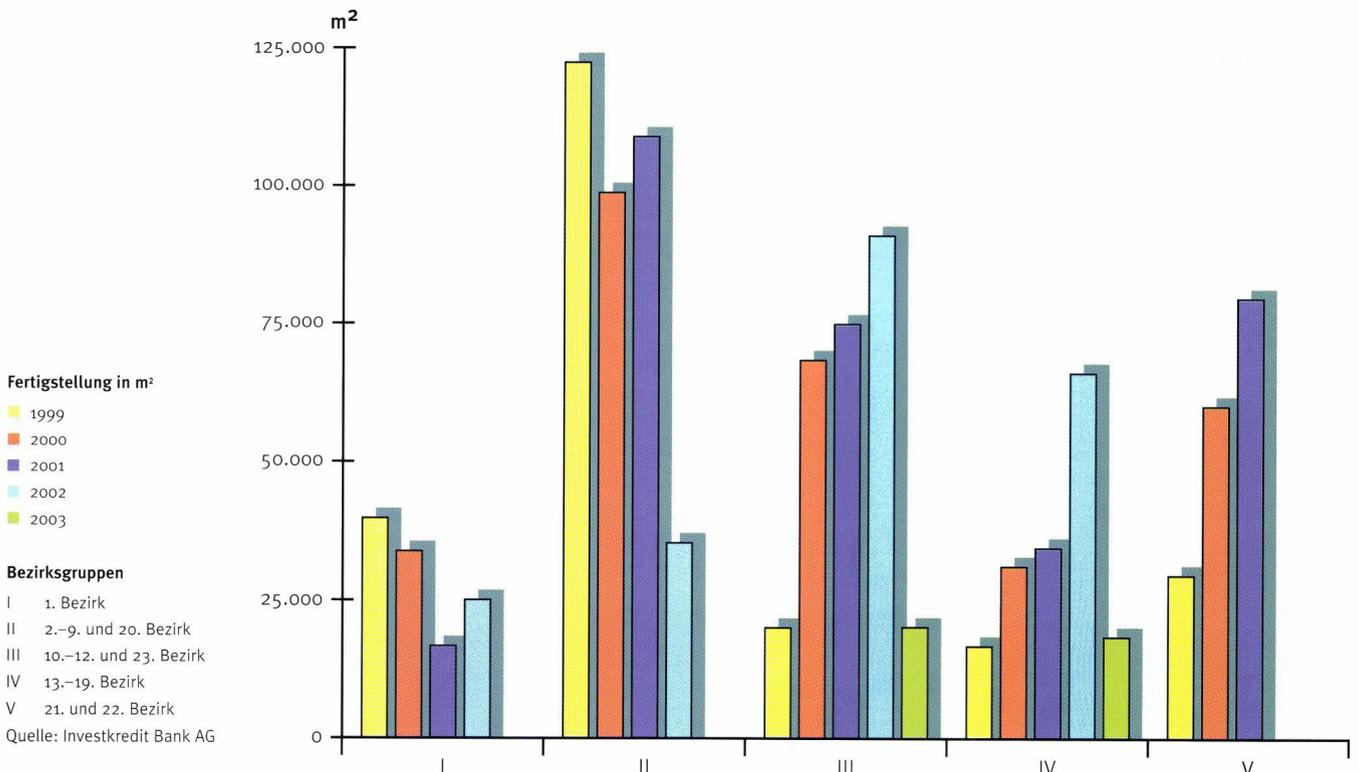
Auch die Bürobautätigkeit, die generell konjunktur- und auslastungsbedingten Schwankungen unterliegt, ist deutlich gestiegen: 1997 betrug die Bauleistung 99.000 m², 1998 bereits 168.000 m² und 1999 schließlich 206.000 m² Bürofläche. In den Jahren 2000 und 2001 werden voraussichtlich jeweils rund 300.000 m², im Jahr 2002 etwas mehr als 200.000 m² Bürofläche fertiggestellt. Die regionalen Schwerpunkte der Bürobautätigkeit zwischen 2000 und 2002 sind zum einen der Süden von Wien (Bezirke 10, 11, 12 und 23), wo voraussichtlich über 230.000 m² Bürofläche neu entstehen werden, und zum anderen die Stadtentwicklungsachsen entlang der U-Bahn-Linien: an der U1 (Lassallestraße, Wagramer Straße) werden 220.000 m² Bürofläche und entlang der U6 (Dresdner Straße, Floridsdorfer Spitz) bzw. der U3 (Richtung Simmering) jeweils 77.000 m² Bürofläche errichtet.

Unter diesen Büroprojekten sind 26 größere Bauvorhaben mit einer vermietbaren Fläche von jeweils mehr als 10.000 m². Allein auf sie entfallen rund zwei Drittel der gesamten bis 2002 entstehenden 800.000 m² Bürofläche Wiens. Somit befindet sich in den nächsten Jahren eine ausreichende Menge Büros in Planung bzw. Bau, die mit der mittelfristig absehbaren Nachfrage in Einklang steht. Weder ein Nachfrageüberhang noch eine dramatische Leerstandsrate zeichnen sich momentan ab.

International günstige Büromieten

Ende 1999 betrug der gesamte Büroflächenbestand Wiens rund 8,5 Mio. m². Die Leerstandsrate der Wiener Büroflächen war 1999 auf einem international sehr niedrigen Niveau von nur 3,3%. Dennoch sind die Mietpreise trotz wachsender Büroflächennachfrage nicht angestiegen. Wien liegt hinsichtlich der Höhe von Büromieten im europäischen Städte-„Ranking“ im unteren Drittel – gleichauf mit Madrid, aber hinter Budapest, Praha oder Warszawa. Ende 1999 betragen in Wien die monatlichen Top-Mieten in City-Lagen im Schnitt rund 300 Schilling/m².

NEUE BÜROFLÄCHEN 1999–2003 NACH BEZIRKSGRUPPEN



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

WISSENSCHAFT UND TECHNOLOGISCHE INNOVATION

Förderung der städtischen „Wissensbasis“

Ob an Universitäten und wissenschaftlichen Instituten oder in Bildungs- und Kultureinrichtungen, ob in Künstlervereinigungen und Vereinen oder in den urbanen Subkulturen: die unterschiedlichen intellektuellen und kreativen, handwerklichen und sozialen Kompetenzen bilden die „Wissensbasis“ der Stadt, auf der innovative, phantasievolle und originelle Leistungen entstehen können. Die Stadtregierung misst der Förderung von Wissenschaft und Forschung ebenso wie der Weiterentwicklung der Wiener „Wissensbasis“ einen hohen Stellenwert für die Akzentuierung und Positionierung Wiens im internationalen Städtewettbewerb bei – und leistet auch selbst dahingehende Beiträge ...



- durch die Ausschüttungen der Wiener Wissenschaftsfonds und -stiftungen
- durch Projektförderungen und Subventionen an wissenschaftliche Vereine
- durch ein breites Spektrum an Stipendienprogrammen
- durch die Vergabe von Preisen für hervorragende wissenschaftliche Leistungen
- durch eigene Forschungstätigkeit in den Forschungsinstituten und Krankenanstalten der Stadt Wien sowie in assoziierten Instituten

- durch Forschungsaufträge in unterschiedlichen stadtbezogenen Entwicklungs- und Problemfeldern
- durch vielfältige wissenschaftliche Veranstaltungen, die Impulse zur Verknüpfung wissenschaftlicher und urbaner Diskurse geben
- durch die Erforschung, Dokumentierung, Stimulierung und Weiterentwicklung von lokalen Wissensbeständen außerhalb des akademischen Bereichs

Darüber hinaus fördert die Stadtregierung Wissens- und Innovationspotentiale durch eine Reihe konkreter Projekte:

- das neue Technologiezentrum „Tech Gate Vienna“ ermöglicht eine optimale Verbindung von Forschung und Entwicklung mit innovativen Unternehmen
- drei neue Wissenschaftsförderungsfonds fördern innovationsträchtige Forschungen an der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, an der Wirtschaftsuniversität Wien sowie im Bereich der Psychotherapie
- das neue Campus-Gelände im Alten AKH bereichert die Universitätsstadt Wien durch diverse Initiativen
- die „Wiener Vorlesungen“ stellen eine Plattform für Wissensvermittlung durch international renommierte Referentinnen und Referenten dar
- das Projekt „Knowledge Base Vienna“ soll die Weichen für einen verstärkten und zielgerichteten Wissenstransfer in Wien stellen
- der „Strategieplan für Wien“ umfasst die Initiativen der Stadtregierung zur Weiterentwicklung der Gesamtstadt, wobei die Stärkung der Wiener Wissensbasis einen Schwerpunkt darstellt

Knowledge Base Vienna

Im Sinne einer für den internationalen Standortwettbewerb notwendigen „thematischen“ Spezialisierung Wiens gilt es zu erkunden, welche spezifischen zukunftsweisenden Qualifikationen und Talente Wien – noch vor den meisten anderen Großstädten Europas – auszeichnen. Das Projekt „Knowledge Base Vienna“ stieß bei seinen Recher-

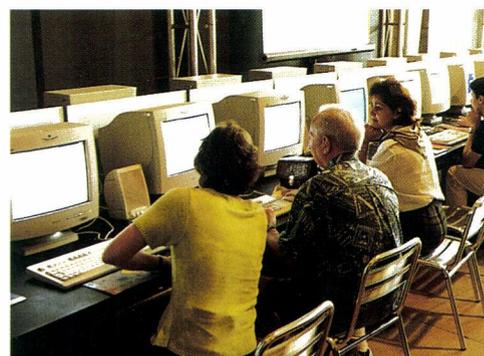


chen auf Stärkefelder wie elektronische Musik, Mediendesign oder „Innovatives Bauen und Wohnen“. Hier nimmt Wien eine international führende Rolle ein, die es mit Unterstützung der Stadt auszubauen gilt. Projekte wie die Vertriebsförderung für elektronische Musik, die Errichtung eines „Mediapark Vienna“ sowie die Gründung einer Innovationsplattform für Stadtentwicklung und Wohnbau sollen nun im Rahmen von „Knowledge Base Vienna“ zur Startreife gebracht werden.

Zukunftsweisende Technologien

Information und Kommunikation sind die Schlagworte der heutigen Zeit – und bestimmen sowohl Wissenschaft und Forschung als auch unsere Wissensgesellschaft. Die zunehmende Durchdringung aller Arbeits- und Lebensbereiche mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) übt auch auf die Stadtentwicklung immer größeren Einfluss aus.

kunftsweisende Innovationen im Zeitalter der Telekommunikation präsentiert. Jede Veranstaltung ist darüber hinaus einem aktuellen Spezialthema gewidmet – etwa „Leben im Zeitalter der Telekommunikation“ (1995), „Stadttechnologien“ (1996), „Bürgernähe durch Telekommunikation“ (1997), „Die Zukunft von Arbeit und Freizeit“ (1998), „Reisen in vernetzte Bildungswelten“ (1999) oder „Stadt mit Fernbedienung – Veränderung des Stadtlebens durch die Neuen Medien“ (2000).



Auf Anstoß der Stadtplanung hat die Stadt Wien bereits 1995 begonnen, der weltweit fortschreitenden Vernetzung mit einer alljährlichen Publikumsveranstaltung im Rathaus Rechnung zu tragen. Unter dem Titel „Global Village – die Welt als Dorf“ wird durch Vorträge und Diskussionen, Ausstellungen, Workshops und Fachsymposien ein fundierter Überblick über laufende Entwicklungen und zu-

Wien Online

Im Jahr 1995 startete auch die Stadt Wien ins Internet. Unter der Web-Adresse www.wien.at wurden sämtliche Verwaltungsstellen (über Intranet) untereinander vernetzt sowie der weltweite Zugriff auf eine Fülle von Informationen über die Stadtverwaltung und ihr umfangreiches Service ermöglicht.

„Wien Online“ zählt heute mit ca. 4,5 Millionen Seitenzugriffen pro Jahr (und hohen Steigerungsraten) zu den meist „besuchten“ Internetseiten Österreichs (neben den Web Sites des ORF und mancher Printmedien). Angebote wie die grafische Adressortung, eine Fahrplanauskunft und aktuelle kommunale Informationen gehören zu den Hits der Homepage. Wien ist als „digitale Stadt“ im europäischen Vergleich sehr weit fortgeschritten und liegt mit Berlin und Hamburg an vorderster Stelle.

Neben „Wien Online“ wurde auch die Idee der „Public Terminals“ – des öffentlichen Internetzugangs an verschiedenen Stellen der Stadt – verwirklicht. Als Service der Stadt für ihre Bürgerinnen und Bürger wurden bereits 60 solcher Terminals installiert, wovon rund 20 als sogenannte „Access Points“ fungieren. Diese „Amtswegeverkürzer“ erfreuen sich mittlerweile hoher Akzeptanz in der Bevölkerung, weshalb ein weiterer Ausbau vorgesehen ist. Seitens der Wiener Privatwirtschaft ist vorgesehen, im öffentlichen Raum Litfaßsäulen mit Internetanschluss anzubieten. Ein erster Prototyp steht in der Mariahilfer Straße.

Folgen für die Stadtplanung

Technologische Innovationen greifen durch die fortschreitende Vernetzung in die Strukturen der Betriebe, in die Arbeitswelt und damit auch in das gesamte soziale Gefüge der Stadt immer stärker ein und erfordern eine ständige Neuorientierung. Der Übergang in die Informationsgesellschaft bedeutet einen umfassenden Wandel, der sich nicht nur auf wirtschaftlicher und technologischer Ebene vollzieht. In einschlägigen Studien wurde versucht, die Auswirkungen dieses Technologieschubs auf stadtplanungsrelevante Belange zu analysieren und mögliche Handlungsstrategien zu entwickeln. Daraus konnten auch für Wien wichtige Erkenntnisse gewonnen werden:

Standortaufspaltung von Betrieben

Bislang waren Firmen mit mehreren Standorten innerhalb einer Stadtregion bestrebt, ihre Aktivitäten an einem oder an wenigen Standorten zusammenzufassen. Neuerdings ist eine Tendenz zur Aufteilung erkennbar, hervorgerufen durch die Umstrukturierung der Büroorganisation (Desk Sharing, ...). Zwar werden die „Head Offices“ zunehmend zusammengefasst, die nachgeordneten Einheiten aber werden dezentralisiert oder ausgelagert (Outsourcing in Back Offices, Call Centers etc.).



wien:online
das webservice der stadt wien

Diese Umstrukturierungen schaffen eine neue Nachfrage nach Betriebsstandorten, die bei der Entwicklung von Betriebsbaugebieten mehr und mehr zu beachten ist. Um bedarfsgerechte Standorte anbieten zu können, braucht die Stadtplanung allerdings laufenden Kontakt zu den Firmen. Nur so kann sie spezifische Anforderungen (an die technische Infrastruktur, an Größe und Beschaffenheit der Betriebsflächen, ...) erfassen und in die Standortentwicklung einbeziehen.

Auswirkungen der IK-Technologie auf den Büroflächenbedarf

Der Computer kann künftig nahezu alle Funktionen von Telefonanlagen, Fax- und Kopiergeräten, ja selbst von Aktenordnern mitübernehmen. Somit



wird in vielen Bereichen ein fester Büroarbeitsplatz nur noch begrenzt notwendig sein. Zudem erhöht der technische Fortschritt in der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) die berufliche Mobilität: Arbeiten zu Hause, Arbeiten beim Kunden oder Arbeiten unterwegs sind nur einige Formen künftiger „Bürotätigkeit“.

Telearbeit kommt auch schon heute zum Einsatz. Allerdings entwickelt sich dieser Bereich in Österreich – vor allem aus arbeitsrechtlichen und organisatorischen Gründen – noch relativ langsam. Daher sind kurz- und mittelfristig nur geringe Abschwächungseffekte auf die Nachfrage nach Büroarbeitsplätzen zu erwarten. Langfristig erscheint eine deutliche Verringerung des Büroflächenbedarfs durch Telearbeit allerdings realistisch.



Variable Unternehmensorganisation und Gebäudearchitektur

Der Vermarktungserfolg einer Büroimmobilie war bisher wesentlich von ihrer Lage abhängig. Neue technische Optionen ermöglichen künftig allerdings eine weitgehende Standortunabhängigkeit der Nutzung, wodurch sich völlig neue Standortbedingungen für Unternehmen ergeben. Dies wird zu einer Dezentralisierung der Betriebsorte führen.

Größere Bedeutung kommt dann der Veränderbarkeit und Flexibilität eines Betriebsgebäudes zu. Durch intelligente Planung sind offene Strukturen zu schaffen, die Kommunikation und Informations-

austausch frei und spontan stattfinden lassen. Eine zukunftsweisende Büroarchitektur muss für Gebäude sorgen, die die Einrichtung von Räumen zwischen zehn und mehreren Hundert m² – je nach Bedarf der jeweiligen Nutzer – ermöglichen.

Was bringt die Zukunft?

Aufgrund der exponentiellen Steigerungsraten in der Verbreitung und Nutzung der IK-Technologien gibt es derzeit keine gesicherten Entwicklungsperspektiven. Mit Sicherheit aber werden diese technologischen Innovationen das gesamte wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben maßgeblich verändern. „E-Business“ und „E-Commerce“ etwa ermöglichen einen elektronischen Geschäftsverkehr, der von Zeit und Ort unabhängig ist und weite Bereiche des physischen Handels ersetzen kann. Neue Mobilfunkstandards ermöglichen eine weltweite Integration aller Mobilfunksysteme sowie der Satellitennetze. Darüber hinaus sind sie Wegbereiter für die sogenannte WAP-Technologie (Wireless Application Protocol), die per Handy und tragbarem Computer die mobile Nutzung des Internet erlaubt. Call Centers (CC) erleben derzeit einen regelrechten Boom. Da die verstärkte Dienstleistungsorientierung aller Branchen eine steigende Nachfrage nach professionellem Telefonservice erzeugt, werden künftig neben Unternehmen auch Behörden und Verwaltung diese neuen Möglichkeiten nutzen.

Nahezu alle Bereiche der Telekommunikationsindustrie weisen positive Beschäftigungseffekte auf. In Wien sollen allein in dieser Sparte bis 2003 rund 9.000 neue Arbeitsplätze entstehen – und die Stadt damit auch als nationales und internationales Telekommunikationszentrum etablieren. Wien investiert in den Aufbau hochleistungsfähiger Telekommunikationsnetze für den Transport und die Verteilung der rasant wachsenden Datenströme, um zu einem Knotenpunkt zwischen West und Ost, Nord und Süd zu werden. Die jährliche Zunahme der verlegten Leitungskilometer zeigen das enorme Interesse an dieser neuen Infrastruktur.

Wien scheint also für den Wettlauf mit diesen technologischen Entwicklungen gerüstet zu sein. Allerdings gilt es, die Folgen all dieser Neuerungen für sämtliche planungsrelevanten Bereiche abzuschätzen, um den Einsatz der zukunftsweisenden Technologien ohne Nachteile für das soziale und wirtschaftliche Gefüge der Stadt vorantreiben zu können.

2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

FREIZEIT UND KONSUM

Ziele der kommunalen Freizeitpolitik

Die Stadt Wien ist ein Großanbieter im Freizeitbereich. Sie verwaltet den überwiegenden Teil der Wiener Freizeit- und Erholungsgebiete und tritt darüber hinaus durch die „Bespielung“ der Stadt mit Freizeitprogrammen in Erscheinung. Das Hauptaugenmerk der städtischen Freizeitpolitik liegt auf der weiteren Attraktivierung und Professionalisierung dieser Angebote und Einrichtungen. Von sozialpolitischer Bedeutung ist es dabei, vor allem die öffentlichen und gemeinnützigen Einrichtungen zu verbessern, um insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen frei zugängliche Alternativen zu kostspieligen privatwirtschaftlichen Freizeitangeboten zu schaffen.

Angesichts der Tatsache, dass mehr als drei Viertel der Freizeit im unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld verbracht werden, gilt es, die Freizeitqualität öffentlicher und halböffentlicher Räume auf Stadtteilebene für möglichst alle Bevölkerungsgruppen zu erhöhen. Vordringliche Planungsziele sind die hochwertige Grundausstattung von Freiräumen sowie Nutzungserweiterungen durch Mehrfachnutzung. Gerade im innerstädtischen Bereich sind Freiflächen allerdings knapp und müssen einem hohen Belastungsdruck standhalten. Damit Konflikte vermieden und auch „schwächere“ Interessen gewahrt bleiben (etwa von Mädchen aus zugewanderten Familien), forciert die Stadt die Gestaltung von Freiflächen auf Basis soziologischer Erkenntnisse und führt gegebenenfalls auch eine Betreuung (von Parks und Spielplätzen) durch.

Klein- und mittelständische Freizeitunternehmen, gemeinnützige Vereine sowie zahlreiche Privatinitiativen prägen zusammen mit den öffentlichen Angeboten die Freizeitlandschaft Wiens. Angesichts ihrer wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedeutung sowie im Sinne der freizeitkulturellen Vielfalt sollte die Stadt diese Akteure auch in Zukunft besonders fördern. Großprojekte der Freizeitindustrie sind dann zu unterstützen, wenn sie ökonomisch tragfähig und zukunftssicher sind sowie den stadtstrukturellen, stadtwirtschaftlichen und verkehrspolitischen Zielen Wiens entsprechen.

Kommerzialisierung der Freizeit

Die Freizeit spielt im gesellschaftlichen Leben eine immer größere Rolle. Der Anteil der Erwerbsarbeitszeit an der Lebenszeit nimmt ab, der Arbeitszeit wird allgemein ein geringerer Wert als der Freizeit beigemessen. Der Wandel und die Flexibilisierung von Erwerbsformen und Arbeitszeit verändern auch die Freizeitmuster. Freizeitaktivitäten sind heute stärker denn je mit anderen Lebensfunktionen verknüpft. So betrifft der Faktor Freizeit auch Fragen der Stadtgestaltung (Naherholung, Stadtteilgestaltung, ...), sozialräumliche Aspekte sowie Mobilitäts- und Verkehrsfragen (Freizeitverkehr, Verkehrsbelastung, ...). Nicht zuletzt wird Freizeit zunehmend zu einem Wirtschaftsfaktor.

Moderne Vergnügungszentren entwickelten sich in den 90er Jahren zu charakteristischen Stadtelementen – auch in Wien, und vor allem in Gestalt sogenannter Multiplex-Kinos. Diese Großformen bieten nicht nur Filme, sondern auch noch andere Unterhaltungsangebote sowie internationale Gastronomie.

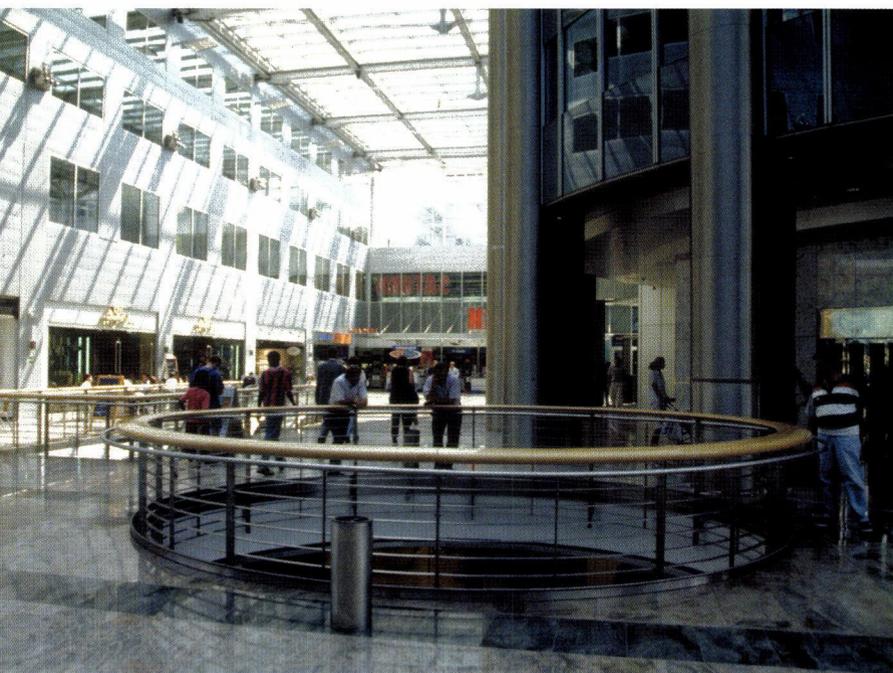
Bis Mitte 2000 wurden in Wien sechs Multiplex-Kinos eröffnet (UCI-Lassellestraße, Cineplex Reichsbrücke, Donauplex Zentrum Kagran, Kinopolis-SCN, Village Cinemas Wien Landstraße und Europlex Auhof). Weitere Kinos sind bereits in Bau (Wienerberg-City, Gasometer etc.) bzw. in Planung – was insgesamt eine drastische Ausweitung der Sitzplatzkapazität bedeutet. 1998 – also noch vor der Inbetriebnahme des ersten Großprojekts – wurden in den Wiener Lichtspielhäusern etwa 4 Mio. Karten verkauft. Multiplex-Kinos steigern nachweislich die Gesamtbesuchszahlen – bei einem Gesamtzuwachs um 50% auf rund 6 Mio. pro Jahr werden allerdings mindestens 1,6 Mio. Besucherinnen und Besucher aus den bestehenden Lichtspielhäusern in die Multiplex-Kinos wechseln. Diese



Gästeverlagerung stellt für viele der kleinen, angestammten Kinos eine existenzielle Bedrohung dar, die nur durch eine Ausrichtung auf ein neues, spezifisches Themenangebot zu bewältigen sein wird.

Urban Planning versus Urban Entertainment

Mit dem Argument, „die Position Wiens zu stärken“, wurden in den letzten Jahren auch andere Großprojekte an die Stadtplanung herangetragen. Gemeinsam ist vielen dieser aus den USA stammenden Projektideen die Koppelung von Freizeit und Einkauf. Die „Urban Entertainment Centers“ vereinen Shopping Malls und Fitness Centers, Restaurants und – wiederum – Kinos unter einem Dach. Ebenfalls charakteristisch ist das Streben



nach baulichen Superlativen wie „höchstes“ oder „größtes“ – ohne jeglichen Bezug zu den Dimensionen und Funktionen des städtebaulichen Umfelds.

Gemeinsam sind den meisten Projekten daher auch die Auswirkungen im Fall ihrer Realisierung, wovon für die Stadtentwicklung zwei Effekte besonders besorgniserregend sind: zum einen schwächt die Kaufkraftbindung der integrierten Shopping Centers die Versorgungsstruktur der Umgebung, zum anderen sorgt der Publikums- und Einkaufsverkehr für eine massive Belastung des Umfelds – vor allem wenn Projektstandorte abseits leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel ge-

wählt werden. Es ist daher unbedingt nötig, zusätzliche planerische Instrumente zur räumlichen Steuerung von Großprojekten (insbesondere von Projekten mit erheblichem Publikumsverkehr) zu entwickeln und rechtlich zu verankern.

In diesem Sinn wurden von der Wiener Stadtplanung Regulative erarbeitet, die in eine Novelle der Wiener Bauordnung einfließen sollen. Die wesentlichsten Punkte sind dabei eine verpflichtende Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) sowie die spezifische Festsetzung im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Um eine bloße Verlagerung der Problematik in das niederösterreichische Umland zu verhindern und um die Konkurrenz zwischen Standorten in Wien und Niederösterreich in geregelte Bahnen zu lenken, ist eine Harmonisierung der gesetzlichen Bestimmungen beider Länder dringend erforderlich.

Externe Effekte von Großprojekten

Die negativen Auswirkungen dieser Projekte auf die lokale Versorgungsstruktur sind insbesondere an jenen Standorten spürbar, wo noch historisch gewachsene Stadtteilzentren und Nebengeschäftsstraßen existieren. Aber auch in einigen Hauptgeschäftsstraßen kam es bereits zu einer Ausdünnung der Nahversorgung – sowohl in der Sortimentstiefe als auch in der Sortimentsbreite. Wird dieses Vakuum bei Gütern des täglichen Bedarfs zum Teil noch durch nachrückende Filialen größerer Einzelhandelskonzerne aufgefüllt, so kommt es bei der Verdrängung von Anbietern höherrangiger Güter und Dienstleistungen, die für Hauptgeschäftsstraßen typisch sind, zu unwiederbringlichen Verlusten. Ein höherrangiges Güter- und Dienstleistungsangebot kann dann oft nur mehr mit dem Pkw und zusätzlichem Zeitaufwand an meist entlegenen Standorten erreicht werden.

Ein konkretes Beispiel dafür ist die in den letzten Jahren eingetretene Konzentration der Möbelfachmärkte im Nordosten von Wien (am Rautenweg bzw. an der B 302), ganz abgesehen von der schon seit längerem bestehenden Konzentration von Fachmarktzentren südlich der Stadtgrenze (Shopping City Süd).

Spezifische Kaufkraftströme

1998 wurde die Wiener Kaufkraft auf ca. 129 Mrd. Schilling geschätzt, was einem realen Zuwachs seit 1990 von 9% bzw. 9 Mrd. Schilling entspricht und

zum Großteil auf den Bevölkerungszuwachs zurückzuführen ist. Die Pro-Kopf-Kaufkraft hat real nur um 2% zugenommen. Von diesen geschätzten 129 Mrd. Schilling einzelhandelsrelevanter Kaufkraft wurden 107 Mrd. Schilling (83%) in Wien gebunden, während 22 Mrd. Schilling (17%) aus Wien abflossen. Davon gingen etwa 14 Mrd. Schilling nach Niederösterreich, 1,4 Mrd. Schilling in andere Bundesländer, 2,2 Mrd. Schilling ins Ausland und ca. 4,4 Mrd. Schilling in Vertriebsformen wie Versandhandel, E-Commerce etc. Der Abfluss in der geschäftsstraßenrelevanten Bedarfsgruppe „Auswahlbedarf“ beträgt durchschnittlich 21%, wobei in der Gruppe „Wohnungseinrichtung“ mit 48% besonders hohe Abflüsse zu verzeichnen sind. (Nicht berücksichtigt sind hierbei die Eröffnung des IKEA-Nord – auf Wiener Stadtgebiet – sowie des Mega-Lutz bei der Shopping City Süd.)

Letzten Ergebnissen zufolge beträgt der Kaufkraftabfluss aus Wien in die Nachbarländer Tschechische und Slowakische Republik sowie Ungarn nur noch 0,4% der Wiener Kaufkraft (460 Mio. Schilling). Umgekehrt ist ein Zufluss aus diesen Ländern nach Wien im mehr als zehnfachen Umfang von 5,8 Mrd. Schilling zu verzeichnen, was für die Bundeshauptstadt einen beachtlichen Gewinn an Kaufkraft bedeutet.

Die Jahresbilanz der Kaufkraftabflüsse und -zuflüsse von und nach Niederösterreich ist relativ ausgeglichen. Aus Wien fließen 12 bis 14 Mrd. Schilling ab, der Zufluss beträgt 11 bis 14 Mrd. Schilling – da-

von ca. 70% aus dem Wiener Umland (hauptsächlich in der zentrenrelevanten Bedarfsgruppe „Kleidung“ mit 37% der regionalen Kaufkraft). Dem liegt zugrunde, dass ca. 27% der Haushalte im Wiener Umland – bedingt durch berufliches Pendeln oder einen zweiten Wohnsitz – einen starken und regelmäßigen Bezug zu Wien haben.

Attraktive Geschäftsstraßen

Über drei Viertel des Kaufkraftzuflusses aus dem Wiener Umland werden in den Wiener Geschäftsstraßen (vor allem bei Bekleidung) und in den nicht integrierten Zentren gebunden, ein Viertel fließt in die Streulagen. Die Umlandkaufkraft stellt somit einen Anteil von 13% am Gesamtumsatz der Wiener Geschäftsstraßen dar. Wesentliche Anteile der



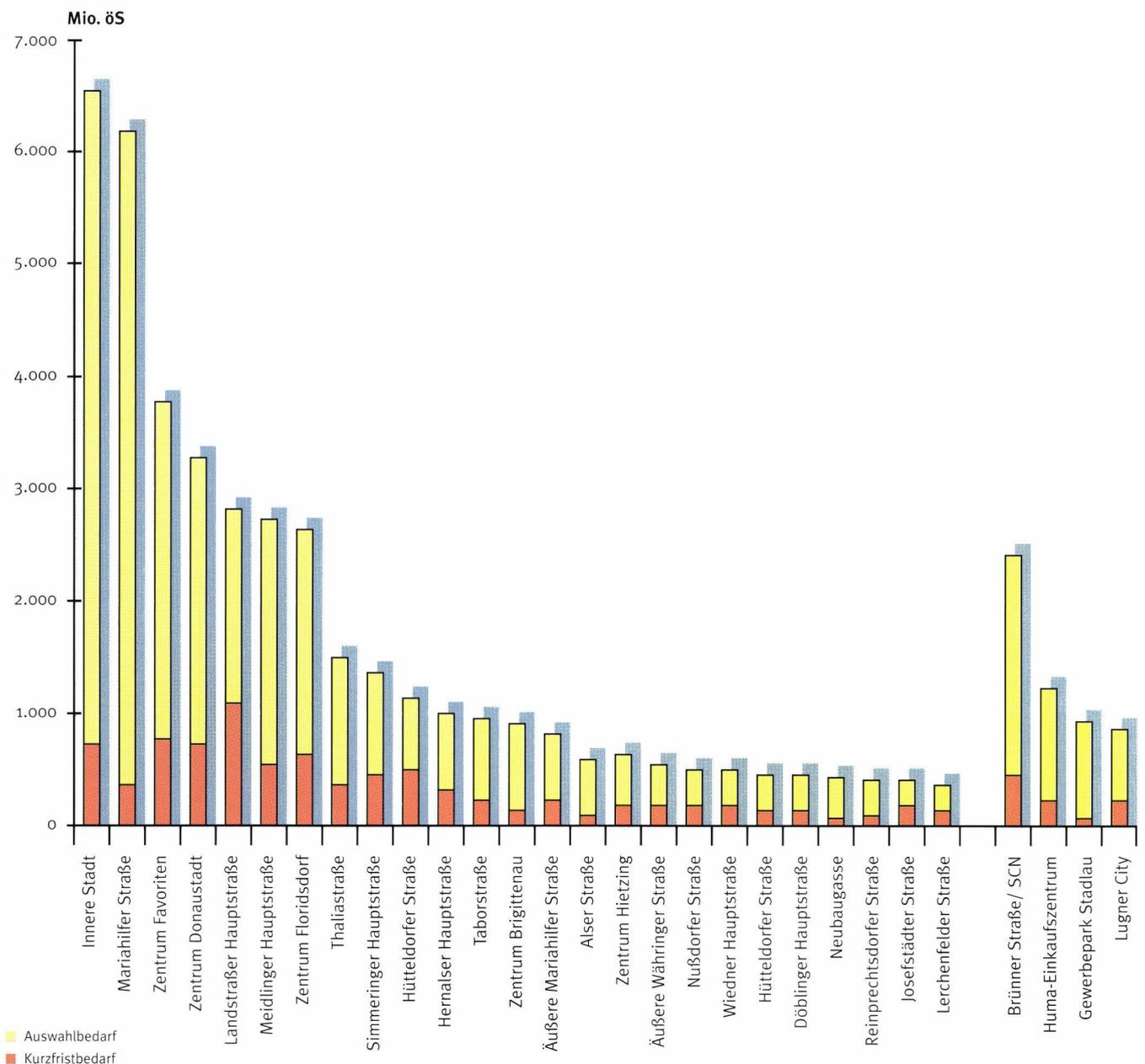
Umlandkaufkraft werden auch in den überregionalen Zentren wie in der Wiener City (1,2 Mrd. Schilling), in der Mariahilfer Straße (1 Mrd. Schilling), in den Bezirkszentren von Favoriten und Floridsdorf bzw. im Donauzentrum (DZ) und im Shopping Center Nord (SCN Brünner Straße) gebunden.

Die traditionellen Hauptgeschäftsstraßen und die größeren Zentren Wiens erreichten 1998 mit 41 Mrd. Schilling einen Anteil von 32% an den Verbrauchs-

ausgaben der Wienerinnen und Wiener. Relativ neue und nicht in das Geschäftsstraßensystem integrierte oder als „qualifizierte Streulagen“ zu bezeichnende Zentren (SCN Brünner Straße, HUMA-Zentrum, ...) erzielten mit 5,5 Mrd. Schilling 4% des gesamten Einzelhandelsumsatzes der Stadt.

Der Umsatzzuwachs aus der Wiener Kaufkraft 1990 bis 1998 wird für den gesamten Wiener Einzelhandel auf 9% (real) geschätzt. Der Umsatzzuwachs

JAHRESUMSATZ DER WIENER HAUPTGESCHÄFTSSTRASSEN UND GRÖßERER ZENTREN 1998



VERTEILUNG DER WIENER KAUFKRAFT AUF AUSGEWÄHLTE ZIELE 1990 UND 1998

	1990 ¹⁾ in Mrd. öS	1998 in Mrd. öS	Zuwachs nominell in Mrd. öS	Zuwachs nominell in %	Zuwachs real in Mrd. öS	Zuwachs real in %
Kaufkraft insg.	100,0	129,0	29,0	29,0	11,0	11,0
Geschäftsstraßen	35,3	41,6	6,3	18,0	gering	gering
neue, nicht integrierte Zentren ²⁾		5,5	5,5		5,5	
Nahbereich und Streulagen	48,5	59,5	11,0	22,6	2,5	5,1
in Wien	83,8	106,6	22,8	27,2	7,6	9,0
verbleibend						
aus Wien	16,2	22,3	6,1	37,7	3,4	21,0
abfließend						

¹⁾ Aufgrund leichter Unterschiede in der Datenbasis wurden die Ergebnisse für 1990 entsprechend angepasst, um eine Vergleichbarkeit mit 1998 zu ermöglichen.

²⁾ Neue, nicht integrierte Zentren sind der Bereich SCN/Brünner Straße, das HUMA-Zentrum, die Lugner City und der Gewerbepark Stadlau. Sie haben 1990 noch nicht bestanden bzw. sich erst seither sehr dynamisch entwickelt.

aus der Wiener Kaufkraft speziell in den Wiener Geschäftsstraßen liegt deutlich unter diesem Durchschnittswert. Einzelhandelsgeschäfte im fußläufigen Einzugsbereich (10 Minuten vom Wohnstandort) haben sich ebenso wie nicht in Geschäftsstraßen integrierte Fachgeschäfte und Einkaufszentren (Streulagen) mit +5% (real) etwas positiver entwickelt.

Nur vier Zentren haben sich deutlich positiv entwickelt: Innere Mariahilfer Straße/Neubaugasse, äußere Mariahilfer Straße, Donauzentrum und Zentrum Meidling. Das bedeutet umgekehrt, dass alle anderen Geschäftsstraßen ihren Anteil an der realen Kaufkraft der Wienerinnen und Wiener bestenfalls halten konnten, wenn nicht sogar leichte reale Einbußen verzeichneten. Der gestiegene Kaufkraftabfluss aus Wien (+18% real) dürfte auf die starke Entwicklung des Angebots im nahen Wiener Umland zurückzuführen sein.

Innerstädtischer Handel als Garant für Urbanität

Den Wiener Geschäftsstraßen kommt durch ihre Sicherstellung der Nahversorgung und ihre Belebung des öffentlichen Raums entscheidende Bedeutung für die Lebensqualität, Charakteristik und Identitätsstiftung in den Wiener Bezirken zu. In den letzten Jahren verloren diese strukturell integrierten städtischen Zentren durch die Abwanderung von Büros und Dienstleistungen bereits maßgebliche zentrale Funktionen. Die überhandnehmende Konkurrenz durch Einkaufszentren und Fachmärkte droht nun, auch noch die letzte Zentrenfunktion, nämlich den Handel, zu verdrängen. Um die urbane Qualität Wiens zu erhalten, sind daher Maßnahmen zur Stärkung und Erneuerung der Wiener Geschäftsstraßen dringend notwendig.



Nachdem es sich beim Wiener Geschäftsstraßen- und Zentrensystem um eine differenzierte Struktur mit lokalen Spezifika handelt, müssen diese Maßnahmen (neue Straßengestaltung und Verkehrsorganisation, handelsbezogene Attraktivierungsmaßnahmen, ...) „individuell“ konzipiert und in der Durchführung koordiniert werden. Zu diesem Zweck wurde im „Strategieplan für Wien“ gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien das strategische Projekt „Innerstädtische Zentren und Geschäftsstraßen“ entwickelt, im Rahmen dessen ein ressortübergreifendes Management unter Einbeziehung der Interessenvertretungen, der Bezirke, von WWFF und WBSF die systematische Umsetzung eines integrierten Maßnahmenpakets steuern soll.



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG

KULTUR UND SOZIALES

Eine Stadt in Bewegung

Mit Städten verhält es sich wie mit Biotopen: auch wenn übergeordnete Bedingungen gleich bleiben, so ändern sich doch beinahe minütlich Strukturen und Zusammensetzungen – wie auch Sichtweisen und Perspektiven. Es wechseln Symbole, Gesten und Rituale, Moden der Bekleidung und des Wohnens, Formen des Sprechens und Verhaltens, Beziehungen zwischen Generationen, Männern und Frauen, „Einheimischen“ und „Fremden“.

Kultur- und Sozialforschung haben die Aufgabe, Befunde über die quantitativen und qualitativen Momente der Veränderung zu erstellen. Diese Analysen zeigen die Entwicklungslinien und Geschwindigkeiten von Änderungen, sie zeigen Kosten und Nutzen, Chancen, Gefahren und Probleme – und sind somit unabdingbare Voraussetzung und notwendige Begleitung für Stadtplanung und Stadtentwicklungspolitik.



In den letzten zehn Jahren hat sich Wien im Stadtbild, in den sozialen Strukturen sowie in den Ansichten der Bürgerinnen und Bürger dynamisch verändert. Durch die neuen geopolitischen Rahmenbedingungen, die Globalisierung und auch durch die Entwicklung der elektronischen Medien hat sich die Stadt Wien in diesem Zeitraum stärker gewandelt als in den Jahrzehnten davor.

Der europäische Integrationsprozess hat sich in den letzten fünf, sechs Jahren, in denen auch Österreich der Staatengemeinschaft angehört, be-

schleunigt und betrifft bisher vor allem den wirtschaftlichen Zusammenschluss der Nationen. Arbeitsmarkt, Konsum- und Freizeitangebote haben sich in Wien in diesem Zeitraum deutlich an internationale Standards angepasst, Produktions- und Arbeitsformen wurden flexibilisiert. Es gibt auch in Wien einen deutlichen Trend vom Lebensarbeitsplatz zu einem Erwerbsleben, das an unterschiedlichen Arbeitsplätzen, die immer wieder neue Qualifikationen erfordern, verbracht wird.

Die neuen elektronischen Medien schaffen die Möglichkeit, Arbeit von einem zentralen Bürohaus an prinzipiell jeden anderen Ort zu verlagern – Teleworking liegt im Zug der Zeit. Aktuelle Qualifikationsprofile führen Flexibilität, Kommunikationsfähigkeit, Sprach- und EDV-Kenntnisse an vorderster Stelle.

Gesellschaftlicher Wertewandel

Im Hinblick auf Struktur und Ordnung der sozialen Beziehungen zeichnet sich – in den demographischen Befunden ebenso wie in den Ausdrucksformen dieser Beziehungen – ein deutlicher Individualisierungstrend ab. Die Bürgerinnen und Bürger verabschieden sich auch hierorts von tradierten, kollektiven Ritualen und Symbolen. Familie, Kirche, Politik und Genius loci verlieren zunehmend an Bedeutung. Die Lebensläufe werden individueller gestaltet und sind weniger fremdbestimmt als früher. Es besteht die Tendenz zum „selbst gebastelten Lebenslauf“, zur – wie es die Sozialwissenschaft nennt – Patchwork-Biographie.

Die überkommenen kulturellen Korsette wurden gesprengt, soziale Kohärenz, kollektiver Zusammenhalt und biographische Kontinuität schwinden. Soziale Beziehungen wurden in den letzten zehn Jahren durch vielfältige Emanzipationsprozesse geprägt. Die wichtigste Entwicklung betraf das Verhältnis zwischen den Geschlechtern. Frauen haben Positionen und Anerkennung in der Arbeitswelt erobert und Reflexionsprozesse über die ungleiche Verteilung von realem und symbolischen Kapital zwischen den Geschlechtern in Gang gebracht.

Es gibt einen sich immer noch verstärkenden Trend, familiäre Aufgaben an übergeordnete soziale Einrichtungen, an Kindergärten, Horte, Schulen und Bildungseinrichtungen, die im Wesentlichen durch die öffentliche Hand betrieben werden, zu übertragen. Daraus folgt eine der schwierigen Konfliktsituationen, die gegenwärtig zu bewältigen



sind: die Wünsche und Ansprüche an öffentliche Leistungen wachsen ständig, gleichzeitig stehen für zunehmende Aufgaben schrumpfende Budgets zur Verfügung. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich seitens der öffentlichen Hand umfangreichere und kundenfreundlichere Leistungen und haben nicht immer Verständnis für die damit verbundenen Kosten.

Die Verwaltung reagiert mit neuen Organisationsformen ihres Services. Öffentliche Dienste werden im Hinblick auf Effizienzsteigerung, Kunden- und Kostenorientierung neu strukturiert. In den Berichtszeitraum seit 1996 fällt eine umfangreiche, durch magistratsunabhängige Personalberater durchgeführte Untersuchung der Stadtverwaltung, deren Ergebnisse gegenwärtig umgesetzt werden.

Wien ist spannender geworden

In den letzten zehn Jahren ist Wien eine der interessantesten Kunststädte Europas geworden. Theater-, Kabarett-, Musik- und Tanzprogramme wurden ausgeweitet, qualitativ verbessert und internationalisiert. Noch nie hat es in Wien eine so große Zahl an Kulturveranstaltungen und eine entsprechend große Zahl von Besucherinnen und Besuchern gegeben. Die „ästhetische Kompetenz“ des Publikums ist gewachsen, und die Wienerinnen und Wiener zeigen deutlich mehr Verständnis für avantgardistische Kulturformen als noch in den 80er Jahren.



Die kulturelle Landschaft zeigt eine deutliche Tendenz hin zur Erlebnisgesellschaft. Sogenannte Events haben einen enormen Bedeutungszuwachs erfahren. Neben dem Donauinselfest und dem Stadtfest gibt es den Silvesterpfad und eine große Zahl neuer Stadtfestivals: Osterklang, Klangbogen, Opernfestival, Tanzwochen, Jazzfest Wien, Freiluftkinos etc. Die kulinarischen Genusszonen haben sich ausgedehnt und internationalisiert. Bis in die 80er Jahre gab es die traditionellen Wiener Beiseln und das „Bermuda-Dreieck“. In den 90er Jahren kamen unter anderem das „Floriani-Delta“, die multikulturelle Lokalszene der „Copa Cagrana“, die „Summer Stage“ am Donaukanal, das vielfältige Angebot am Spittelberg, am Rathausplatz und in der Freudenau sowie die Lokale in den Stadtbahnbögen am Gürtel dazu.



Das Kultur-Puzzle ist bunter geworden. Zu den Zuwanderinnen und Zuwanderern aus der Türkei, aus Serbien und Kroatien, die zum Teil schon in dritter Generation in Wien ansässig sind, traten in den 90er Jahren Migrantinnen und Migranten aus den Reformländern, aber auch aus Asien und Afrika. Auf diese neue multikulturelle Situation beziehen sich Konflikte, Diskussionen und politische Programme, die auf Integration, Kontingentierung, aber auch auf Ausgrenzung abzielen.

Verbindung von Alt und Neu

Die lange Zeit nur mühsam vorangeschrittene Revitalisierung des „Messepalasts“, der ehemaligen Hofstallungen, findet im Jahr 2001 ihren Abschluss. Das Museumsquartier wird dann mit einem dichten Kulturprogramm seine Tore öffnen, dessen Vielfalt sich durch das Museum Moderner Kunst, das Museum der Sammlung Leopold, das Veranstaltungszentrum der Stadt Wien, durch das Kindermuseum oder auch das Architektur Zentrum Wien dokumentiert. Eine Vielzahl teils alternativer Kultureinrichtungen ergänzt das Angebot dieses europaweit größten Kulturbezirks. Die Um- und Neubauten sollen in zeitgemäßer Formensprache eine Verbindung mit der bestehenden, historisch wertvollen Bausubstanz eingehen.



Mit dem Campus im Alten AKH verfügt Wien auch über ein neues Universitätsviertel im Stadtzentrum – und somit auch über ein wichtiges Begegnungsfeld zwischen der Stadt und der Universität.

Alte und neue Formen der Sinnstiftung

Im Spätherbst 2000 wurde die Neugestaltung des Judenplatzes mit einem Mahnmal an den Holocaust abgeschlossen. Damit gibt es in Wien nach langer Zeit endlich eine würdige Stätte, die dauerhaft an das größte Verbrechen der Menschheit erinnert.

Neben den christlichen Kirchen, die mit ihren vielen Gotteshäusern das Wiener Stadtbild nachhaltig geprägt haben, treten vor allem die Muslime, die Juden, aber auch Angehörige anderer Religionsgemeinschaften mit den materiellen Zeichen ihrer Glaubensübung wieder stärker an die Öffentlichkeit.

Auch viele neue „Konsumtempel“ prägen immer deutlicher das Stadtbild. Die Shopping Malls verfügen über eine ungebrochene Anziehungskraft auf Konsumentinnen und Konsumenten und ziehen dabei Kaufkraft aus den traditionellen Geschäftsstraßen ab. Einkaufszentren beschränken sich in ihrer Funktion nicht mehr auf die Befriedigung von Konsumbedürfnissen – sie sind Aufenthaltsorte für trendorientierte, hedonistische Erlebnis-Shopper.

Aus all diesen skizzierten Entwicklungen ergeben sich für die Wiener Stadtplanung vielfältige Fragen, Konflikte und Probleme, die zunehmend im Überschneidungsfeld von Gesellschafts-, Wirtschafts- und Kulturpolitik liegen.



2. TENDENZEN DER STADTENTWICKLUNG GRÜN- UND FREIRAUM

Dauerhafte Sicherung des Grüngürtels

Am 29. November 1995 beschloss der Wiener Gemeinderat den Plan „Grüngürtel Wien“. Damit wurde – 90 Jahre nach der beispielhaften Absicherung des Wienerwaldes – ein Programm zur Sicherstellung eines gesamtstädtischen, übergeordneten Grünsystems vorgelegt, das die gesamte Stadt mit Ausnahme des dichtbebauten Gebiets umfasst. Gleichzeitig wurde die Entwicklung eines Realisierungsprogramms in Auftrag gegeben, das im Wesentlichen drei Maßnahmen umfasst: Erstens die widmungsrechtliche Sicherung ganzer Landschaftseinheiten, zumindest aber größerer zusammenhängender Teilbereiche. Zweitens den öffentlichen Ankauf von Flächen, die durch einen hohen Entwicklungsdruck bedroht sind. Und drittens die Durchführung gegebenenfalls erforderlicher Ausgestaltungen von Flächen, um sie der Stadtbevölkerung und den Gästen Wiens zur Verfügung stellen zu können.



Die Schaffung von Stadtstrukturen ist ein langfristiger Prozess, der Konsequenz und Planungssicherheit erfordert. Dies zeigt sich deutlich am Beispiel der Bodenspekulation: Das Kaufen von Grünland im Grüngürtel und das Spekulieren auf eine Umwidmung in Bauland ist nur solange erfolgreich, solange diesem sogenannten Widmungsdruck auch nachgegeben wird. Eine konsequente und damit Rechts- und Planungssicherheit vermittelnde Widmungspolitik entzieht der Spekulation mit Grünland ihre Grundlage und kann den Bodenpreis auf einem der Grünlandnutzung entsprechenden Niveau halten.

Umsetzung in kleinen Schritten

Seit November 1995 wurden insgesamt rund 330 Plandokumente beschlossen, die Flächen des Grün- und Freiflächenprogramms enthalten – wobei die den Grüngürtel betreffenden Flächen in den jeweiligen Plandokumenten mitbearbeitet wurden und nicht primärer Anlass waren.



Dieses gesamte Freiraumsystem umfasst 19.260 ha. Im Westen und Süden Wiens ist ein Großteil der Flächen, die zum Grüngürtelprogramm 1995 zählen, bereits Bestandteil des „Wald- und Wiesengürtels“ von 1905 gewesen. Den größten Anteil am Grüngürtelprogramm 1995 haben allerdings die Bezirke jenseits der Donau (mit 7.670 ha) – also jene Teile der Stadt, die bisher noch nicht in den „Wald- und Wiesengürtel“ integriert waren.

Es sind vor allem Schutzgebietswidmungen, die für die Sicherstellung des Grün- und Freiraumes relevant sind. Daher galt es, insbesondere die Widmung „Wald- und Wiesengürtel“ (Sww) und seit 1998 auch die Widmung „Wald- und Wiesengürtel, landwirtschaftliche Nutzung“ (SwwL) zu forcieren. Die beiden Kategorien erfuhren im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Wiens im Beobachtungszeitraum einen Zuwachs von rund 500 ha. Dieser Gewinn hält sich allerdings mit dem Verlust an Widmungen der Kategorie „Ländliche Gebiete“ (L) im Umfang von 490 ha ungefähr die Waage.

Die Umwidmung von „Ländlichen Gebieten“ (L) in „Wald- und Wiesengürtel“ (Sww) oder in „Wald- und Wiesengürtel, landwirtschaftliche Nutzung“ (SwwL) erfolgte großteils in Grünräumen, deren Erhaltung ohnehin wenig umstritten ist – nämlich

Bisamberg und Goldberg. Viel wichtiger wäre die Absicherung konfliktreicherer Zonen. Die ebenfalls vorgenommenen Widmungen „Erholungsgebiete“ (E) – allerdings ohne „Kleingartengebiete“ (Ekl) und „Kleingartengebiete für ganzjähriges Woh-

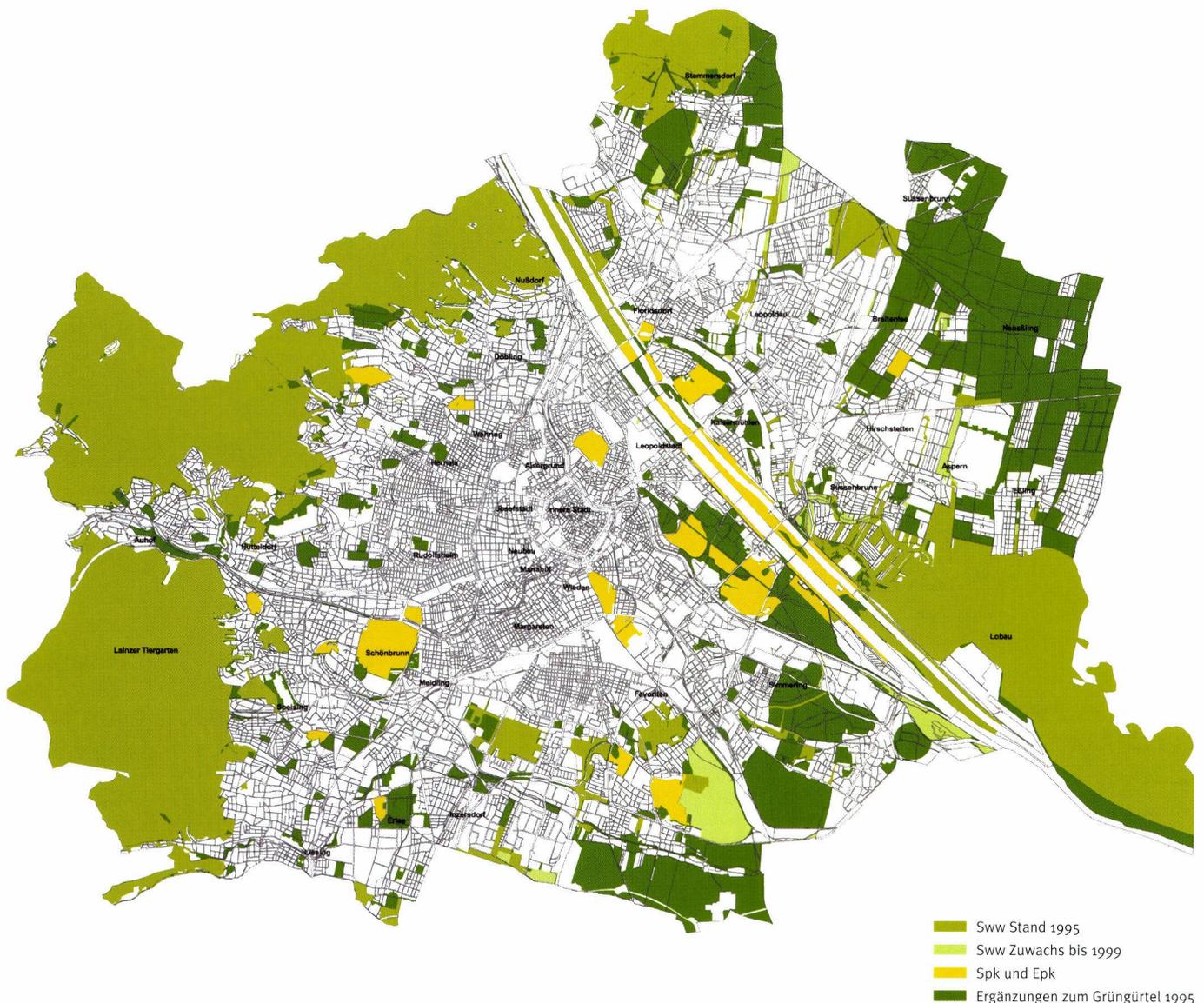
nen“ (EklW) – sowie „Parkschutzgebiete“ (Spk) mit einem Zuwachs von insgesamt 63 ha betreffen fast ausschließlich wohngebietsbezogene Freiflächen, die im Rahmen der Stadterweiterung erforderlich wurden.

ENTWICKLUNG DER GRÜNLANDWIDMUNGEN 1995–1999 (IN HA)

Widmungen	1995	1996	1997	1998	1999
Sww (SwwL)	11.017	11.343	11.377	11.515	11.528
L	4.533	4.187	4.129	4.093	4.040
E, Epk, Esp, Spk	3.239	3.256	3.259	3.286	3.302

GRÜNGÜRTEL WIEN

Entwicklung von Sww



Seit Beschluss des „Grüngürtels Wien“ wurden seitens der MA 49 (Forstamt und Landwirtschaftsbetrieb) rund 43 ha ausgestaltet, großteils im Rahmen der Aktion „Wald für junge Bürger“. Angekauft wurden bisher noch keine Grünflächen – und es besteht auch noch kein Finanzierungsmodell dafür.

Wienerwaldmanagement

Der Wienerwald ist neben der Donauinsel der beliebteste Erholungsbereich der Wiener Bevölkerung. Dieser historisch gewachsene Raum bedarf – auch angesichts neuer Freizeitanforderungen – einer sanften Erneuerung. Dabei geht es z. B. um eine verbesserte Erreichbarkeit mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, um das konfliktfreie Nebeneinander verschiedener Interessen (Mountainbiken versus Spazieren) oder auch um die Erneuerung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur. Diverse Vorschläge zur Verbesserung der Situation liegen bereits vor. Nun gilt es, diese Verbesserungsmöglichkeiten zu konkretisieren, eine zielführende Vorgangsweise zu finden, parallele Vorhaben anderer Magistratsdienststellen einzubeziehen und vor allem eine geeignete Planungs- und Realisierungsstruktur aufzubauen.

In Anbetracht der überörtlichen Bedeutung des Wienerwalds sollte es dem angestrebten „Wienerwaldmanagement“ gelingen, wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivierung durch Finanzierung über das Zentralbudget des Magistrats bzw. über Sondermittel (z. B. Sponsoring) umzusetzen.

Zukunft der Wiener Landwirtschaft

Sowohl der Stadtentwicklungsplan 1994 als auch der „Strategieplan für Wien“ sprechen sich wie das Wiener Landwirtschaftsgesetz für eine Förderung des ökologischen Landbaus sowie für eine multifunktionale Landwirtschaft aus, die neben der Produktionsfunktion z. B. auch eine Naherholungsfunktion übernehmen soll. Dennoch ist die Wiener Landwirtschaft in ihrer Existenz gefährdet.

Das größte Problem der Landwirtschaft – nicht nur in Wien – ist ihre ökonomische Situation angesichts sinkender Erlöse für agrarische Produkte. Dabei ist die Produktivität der Wiener Landwirtschaft im Vergleich zu den übrigen Bundesländern hoch. In Wien befinden sich nur 0,26% der landwirtschaftlich genutzten Fläche Österreichs, auf denen allerdings 2,2% der österreichischen End-

produktion erzeugt werden (Zahlen von 1998). Der Grund dafür ist in erster Linie struktureller Natur und liegt im vergleichsweise hohen Anteil an Gartenbaubetrieben. Die Dominanz des Gartenbaus hat allerdings dazu geführt, dass sich die Einkommenssituation der Wiener Landwirtinnen und Landwirte seit dem EU-Beitritt im Bundesländervergleich überproportional verschlechtert hat. Die Endproduktion dieses Marktsegments ist seit dem EU-Beitritt um 56% eingebrochen, in den übrigen Bundesländern war dieser Rückgang mit 24% weit aus geringer.



Die Einkommenssituation der Wiener Landwirtschaft insgesamt ist auch trotz Förderungen, die zur Abfederung der starken Preiseinbrüche infolge des EU-Beitritts gewährt wurden, problematisch. Im Zeitraum 1995 bis 1998 ging die Summe aller landwirtschaftlichen Subventionen österreichweit um 25% zurück, in Wien aber um 71%. Bei der Zusammensetzung der Förderungen zeigte sich, dass die Wiener Landwirtschaft zwischen 1995 und 1998 vor allem bei den degressiven Ausgleichszahlungen für Obst und Gemüse Mittel akquirieren konnte. Diese Übergangshilfe gibt es jedoch nun nicht mehr.



In der Studie „Suburbane Wiener Landwirtschaft – Vergleich mit den Bundesländern“ wurden die wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Wiener Landwirtschaft vor dem Hintergrund der Situation im übrigen Bundesgebiet dargestellt. Darin zeigt sich, dass der vollzogene EU-Beitritt und die bevorstehende EU-Osterweiterung gerade auf den Agglomerationsraum Wien massive Auswirkungen haben.

Am ÖPUL-Programm (Programm zur Förderung einer umweltgerechten Landwirtschaft) nahmen im Vergleich zu den übrigen Bundesländern wenige Wiener Betriebe teil, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass biologischer Landbau in Wien kaum vertreten ist. Lediglich 1% der Wiener Landwirtinnen und Landwirte bearbeitet ihre Flächen derzeit biologisch.

Die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Flächen durch Bebauung sowie durch die Errichtung von Straßen stellt eine zusätzliche Erschwerung der Bewirtschaftung dar. Schließlich stört die Hoffnung auf eine mögliche Wertsteigerung von landwirtschaftlichen Flächen vielfach die Kontinuität der agrarischen Nutzung in Wien.



Rechtssicherheit und Innovation

In einem derzeit laufenden Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Wissenschaft, Bildung und Kultur (BMW BK) sowie der MA 22 im Rahmen der Kulturlandschaftsforschung werden die Optionen für die Entwicklung von Landwirtschaft und Gartenbau in Wien untersucht. Die ersten Handlungsfelder zeichnen sich bereits jetzt ab:

- Eine Regelung des land- und forstwirtschaftlichen Grundverkehrs würde den präventiven Schutz landwirtschaftlicher Flächen vor Umnutzungen erhöhen, sie brächte eine Entlastung des landwirtschaftlichen Bodenmarktes und damit

auch verbesserte, langfristige Pachtmöglichkeiten für die Agrarbetriebe mit sich.

- Eine per Verordnung festgelegte Grenze zwischen bebaubaren und freizuhaltenen Flächen würde die Sicherstellung von landwirtschaftlichen Produktionsflächen auch langfristig gewährleisten.
- Es gilt für die Wiener Landwirtschaft, neue Marktnischen zu finden und zu nutzen, die Nachfrage nach Produkten mit geringer Transportdistanz zu verstärken und schließlich marktkonform zu produzieren.

Die „beispielbare Stadt“

Die Forderung, dass der öffentliche Raum in seiner Gesamtheit benutzbar bzw. „beispielbar“ sein muss, resultiert aus den Ergebnissen des Forschungsprojekts „Orte des Spiels“ (1990). In allen europäischen Hauptstädten haben Kinder und Jugendliche in Konkurrenz mit anderen raumbanspruchenden Faktoren zu wenig Lobbying – und daher zu wenig Platz. Gerade für Kinder stellt dies aber eine massive Einschränkung der Lebensqualität und Erlebnisqualität dar. Deshalb sind genügend große innerstädtische Freiräume sicherzustellen, die von Kindern auch alleine – ohne



Begleitung – gefahrlos zu erreichen sind. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ermöglicht das Erlernen von Konfliktfähigkeit und sozialer Kompetenz sowie die Positionierung zu gesellschaftlichen Regeln. Ein Mangel an Freiraum bei Kindern und Jugendlichen ist nur sehr mühsam oder gar nicht zu kompensieren.

Wenig Platz muss mehr(fach) genutzt werden

Vor allem in den inneren Bezirken fördert die Stadt – im Rahmen eines strategischen Projekts des „Strategieplans für Wien“ – die Mehrfachnutzung von Freiflächen. Dazu wurde im Rahmen der Magis-

tratsdirektion auch eine Anlaufstelle für Projektinteressierte eingerichtet. Eine Mehrfachnutzung ermöglicht durch Aushandlung von Verträgen und zusätzlichen Nutzungszeiten die verstärkte Inanspruchnahme bisher nicht ausgelasteter Freiräume. Die zeitliche Staffelung mehrerer Nutzungen an ein und demselben Platz erlaubt es, das Flächenangebot selbst in den dicht bebauten, gründerzeitlichen Stadtquartieren zu erweitern und Verdrängungsprozesse zu vermeiden. In Form von Zwischennutzungen können auch Baulücken für Aktivitäten herangezogen werden.

Als Vorteile der Mehrfachnutzung sind zu nennen:

- eine geringere Beanspruchung der bisher genutzten Grün- und Freiräume – und damit auch ein geringeres Konfliktpotential
- neue Möglichkeiten der Aneignung bzw. Rückgewinnung von öffentlichem Raum
- neue Nutzungsmöglichkeiten für bisher verdrängte Nutzerinnen und Nutzer (z. B. Mädchen)

Eine Mehrfachnutzung ersetzt aber keinesfalls die Sicherung neuer Freiflächen sowie Planung, Gestaltung und Pflege von Spiel- und Sportplätze bzw. Parkanlagen. Sie stellt lediglich eine Möglichkeit zur Entlastung des städtischen Freiraumsystems dar. Derzeit gibt es ca. 65 Projekte in verschiedenen Realisierungsstadien und mit unterschiedlichen Trägern und Dimensionen.

Gesundheit durch „Gesunde Gärten“

Gesundheit im Sinne der Weltgesundheitsorganisation umfasst das körperliche, soziale und seelische Wohlbefinden. Das gilt auch für den langen Prozess des Gesundwerdens, der für viele Patientinnen und Patienten im Krankenhaus beginnt. Seit der Anerkennung der ganzheitlichen Denkmodelle in der Medizin hat auch das unmittelbare Umfeld der Kranken im Genesungsprozess an Bedeutung gewonnen.

Viele der Wiener Krankenhäuser verfügen seit ihrem Bestehen über großzügige Gartenanlagen, deren Nutzung jedoch oft auf den „Blick ins Grüne“ aus dem Krankenzimmer sowie auf gelegentliche Spaziergänge agilerer Patientinnen und Patienten beschränkt bleibt. Diese wertvollen Grünflächen sollen in Zukunft aktiv für Rehabilitation und therapeutische Zwecke herangezogen werden. Die Po-



tentiale eines „Gesunden Gartens“ liegen in der Ausgleichsmöglichkeit für den Verlust an Intimsphäre im Krankenzimmer, in der anregenden und belebenden Umgebung, in der Vielfalt möglicher Sinneserfahrungen und in der Fülle von Therapiemöglichkeiten (Rehabilitation, Gartenarbeit etc.). Auch für das Krankenhauspersonal stellt ein Garten einen wertvollen Pausen- und Erholungsbe-reich dar.

Angeregt durch das Projekt „Gesunde Gärten“ konnte im Geriatriezentrum „Am Wienerwald“ bereits ein Gartentherapieprojekt initiiert werden, das den Mangel an Gestaltungsmöglichkeiten, die Monotonie des Alltags sowie die Raumnot für die Patientinnen und Patienten mindert und den Zugang zur unmittelbaren Umwelt sicherstellt.

In Zukunft gilt es bei Neu- oder Umbauten im Bereich des Gesundheitswesens die Auswirkungen auf den Grün- und Freiraum zu berücksichtigen. Landschaftsplanerinnen und -planer sollen beigezogen werden, um ein Konzept für „Gesunde Gärten“ im Sinne von nachhaltigen Nutzungsmöglichkeiten der Freiräume für Patientinnen und Patienten sowie für das Pflegepersonal auszuarbeiten.



3. METHODEN DER STADTPLANUNG

MODERNES PLANUNGSVERSTÄNDNIS

Verändertes Rollenbild

Die Rahmenbedingungen für die Stadtplanung haben sich grundsätzlich geändert. Globalisierung, Flexibilisierung und Beschleunigung aller gesellschaftlichen und ökonomischen Prozesse schlagen sich unmittelbar auch im städtischen Raum nieder. Stadtplanerinnen und Stadtplaner sind längst nicht mehr nur für ihren Bezirk oder ihre Stadt zuständig – Planung im regionalen und auch internationalen Kontext ist heute eine Notwendigkeit.

Ebenso sind Planerinnen und Planer zunehmend gezwungen, über ihr ursprüngliches Fachgebiet hinaus Aufgaben zu lösen – in Belangen der Migration und Integration ebenso wie in ökologischen oder sozialen Fragen. Dementsprechend ändern sich auch die Instrumentarien der Stadtplanung. Zusätzlich zu langfristigen und detaillierten Planungen braucht es heute für das Management einer Stadt auch flexible Rahmenpläne, die sich permanent weiterentwickeln und auf aktuelle Anforderungen spontan reagieren können – ohne dabei die übergeordneten Perspektiven aus den Augen zu verlieren.

Ergänzende Instrumentarien

Die Stadt Wien hat in diesem Sinn ihre bisherigen Konzepte und Programme um ein neues Steuerungsinstrument, den „Strategieplan für Wien“, ergänzt. Gezielt soll damit etwa auf die laufenden Veränderungen der geopolitischen Situation in Europa reagiert werden. Diese wurden eingeleitet mit der Ostöffnung 1989, setzten sich aus der spezifischen Sicht Wiens mit dem EU-Beitritt Österreichs 1995 fort und bekommen nun eine zusätzliche Dimension durch den bereits eingeleiteten Prozess der EU-Erweiterung.

Der Strategieplan ist dabei kein Ersatz für den Stadtentwicklungsplan 1994 und andere raumbezogene bzw. sachbezogene Konzepte für Wien, wie das Verkehrskonzept 1994, das übergeordnete Grüngürtelkonzept „Grüngürtel Wien 1995“, das Abfallwirtschaftskonzept 1995 oder das Klimaschutzprogramm 1999. Sie stellen weiterhin wichtige Grundlagen für die Entwicklung Wiens bzw. den Orientierungsrahmen für die Bewältigung einzelner Politikfelder dar. Durch den Strategieplan werden sie gleichzeitig aber für künftige Schlüsselaufgaben der Stadt Wien neu miteinander verknüpft.

Rechtliche Grundlagen der Planung

In Raumordnungsgesetzen sind üblicherweise klar definierte Grundsätze und Ziele der räumlichen Entwicklung sowie ein abgestimmtes Planungsinstrumentarium festgesetzt, die folgende grundlegende Wirkungen haben:

- sie schreiben eine über längere Zeit geltende Ordnung fest
- sie schützen die einzelnen Bürger und Grundeigentümer in ihren Rechten, gewährleisten also Gleichbehandlung und Rechtssicherheit
- sie ermöglichen demokratisch legitimierte Planungen, da sich die Planungsbeschlüsse der Verwaltungsorgane (Gemeinderat oder Landesregierung) auf geltendes Recht stützen
- sie vermeiden Willkür in den Entscheidungen öffentlicher Organe
- sie sichern die Koordination zwischen den verschiedenen Planungsebenen und Sachbereichen

In den Landesgesetzen Wiens fehlte diese Zielvorgabe der Raumordnung, weshalb der Verfassungsgerichtshof am 2. 3. 1995 den § 1 der Wiener Bauordnung (BO-W) aufhob.⁵⁾ Danach hätten ab 1. 9. 1996 alle geltenden Bebauungspläne, die auf Grundlage der aufgehobenen Bestimmung beschlossen wurden, ihre Gültigkeit verloren – wodurch in den betroffenen Gebieten automatisch eine Bausperre gemäß § 8 (1) BO-W in Kraft getreten wäre. Um dies zu vermeiden, hat der Wiener Landtag in den § 1 BO-W eine auf die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung bezogene Reihe von Zielen aufgenommen, auf deren Grundlage ein großer Teil der alten Flächenwidmungs- und Bebauungspläne ohne zeitaufwendige Bearbeitung übergeleitet werden konnte. Die restlichen Pläne, die den definierten Zielen nicht entsprechen, werden in einem 10-Jahres-Programm neu erstellt.

⁵⁾ Das in der österreichischen Verfassung verankerte Prinzip der Rechtsstaatlichkeit (Art 18 B-VG) verpflichtet den Gesetzgeber, den Inhalt der Gesetze so klar festzulegen, dass die Rechtmäßigkeit jedes Vollziehungsaktes am Gesetz selbst gemessen werden kann. Für die Raumordnung (Stadtplanung) ist somit ein umfassender gesetzlicher Zielkatalog unabdingbar. In der Wiener Bauordnung allerdings waren statt Zielvorgaben für die Flächenwidmung lediglich wichtige Rücksichten als Begründung für Umwidmungen enthalten.

Strategieplan für Wien

Qualität verpflichtet.
Innovationen für Wien.



Klare Grundsätze und Ziele der Raumordnung sind eine unverzichtbare Basis für eine wirksame Planung. Auch für die Durchführung von Raumverträglichkeitsprüfungen (RVP) im Vorfeld von Widmungen sind aussagekräftige Raumordnungsziele notwendig. Sie bilden die fachliche und rechtliche Grundlage zur Beurteilung der Raumverträglichkeit.

Raumverträglichkeitsprüfung für Großprojekte

Großprojekte können sich je nach Art, Lage und Umfang unterschiedlich stark auf die städtebauliche Entwicklung auswirken. Insbesondere Projekte mit erheblicher Publikumsfrequenz wie Einkaufs-, Dienstleistungs- und Veranstaltungszentren wirken sich stark auf die Infrastruktur, den Verkehr sowie auf die Versorgungsqualität im Einzugsbereich aus. Derzeit können solche Großprojekte (mit Ausnahme von Einkaufszentren) noch überall im gemischten Baugebiet, im Betriebsbaugebiet und sogar im Industriegebiet errichtet werden.

Künftig soll für die sinnvolle Umlenkung aller Bauvorhaben dieser Art – insbesondere auf Standorte, die mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind – ein Widmungsvorbehalt (so wie bereits bei Einkaufszentren) eingeführt werden. Eine Raumverträglichkeitsprüfung würde dann vor einer etwaigen Sonderwidmung die Verträglichkeit des Vorhabens mit den Raumordnungszielen sowie den übergeordneten Programmen (Stadtentwicklungsplan, Verkehrskonzept, Klimaschutzprogramm etc.) klären. Für eine diesbezügliche Gesetzesänderung wurden seitens der Wiener Stadtplanung bereits Vorschläge erarbeitet sowie deren rechtliche Umsetzung vorbereitet.

Unzureichendes bodenpolitisches Instrumentarium

Das Fehlen eines wirksamen bodenpolitischen Instrumentariums hat zur Folge, dass durch öffentliche Planungen (z. B. Baulandwidmung) und Investitionen (z. B. Infrastrukturmaßnahmen) bewirkte Wertsteigerungen von Grundstücken ohne jegliche Abgeltung den Grundeigentümern zufließen. Bei Grundankäufen (z. B. für öffentliche Einrichtungen wie Krankenhäuser, Kindergärten oder Schulen) muss die Stadt Wien dann oft jenen Mehrwert bezahlen, den sie zuvor aus eigenen Mitteln geschaffen hat. Ähnlich unbefriedigend ist die Situation etwa bei Großprojekten, die bisher – ohne jegliche Abgeltung – von hochwertigen, teils eigens ge-

schaffenen Vorleistungen der öffentlichen Hand (z. B. U-Bahn-Anschluss, Straßenerschließung) profitieren.

Ausländischen Beispielen (wie etwa der Schweiz, Deutschlands und der Niederlande) folgend wird es in Zukunft notwendig sein, bei größeren Projekten die Grundeigentümer an der Finanzierung der notwendigen Infrastruktur zu beteiligen. Bei einigen Vorhaben wurden bereits erste Schritte in diese Richtung gesetzt. Allerdings führt in Wien die Anwendung des „Stadtgesetzes betreffend die Befreiung von Anliegerbeiträgen“ aus dem Jahr 1935 dazu, dass in den Stadterweiterungsgebieten die Aufschließungsbeiträge der Grundeigentümer lediglich 15% der Gesamtkosten umfassen.⁶⁾ Dieser geringe Deckungsgrad bedeutet eine erhebliche Belastung für das Budget der Stadt Wien.



Geringe Inanspruchnahme des vereinfachten Bauverfahrens (§ 70a)

Die für Bauherren und Behörden wohl einschneidendste Veränderung in Rahmen der großen Novelle zur Wiener Bauordnung 1996 war das so-

Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Ausschnitt)

⁶⁾ Untersuchung der MA 18 über die Kostendeckungsgrade der technischen Infrastruktur in den Stadtentwicklungsgebieten des 21. Bezirks (westlich Brünner Straße/nördlich und südlich Tulzergasse, Proj.-Nr. 21/03 + 21/04) sowie des 22. Bezirks (östlich Süßenbrunner Straße, Proj.-Nr. 22/05 und südlich Langobardenstraße, Proj.-Nr. 22/07), Wien 1995.

genannte „Vereinfachte Bauverfahren“ (§ 70a). Damit können all jene Bauvorhaben, die dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan entsprechen, keine umweltrelevanten oder nennenswerten verkehrlichen Auswirkungen nach sich ziehen und keine stadtbildprägenden Besonderheiten aufweisen (z. B. Hochhäuser), ohne Baubewilligung im herkömmlichen Sinn und damit ohne langwieriges Behördenverfahren errichtet werden. Der Bauwerber hat der Behörde lediglich die Plangrundlagen vorzulegen, die von einem Zivilingenieur nachweislich überprüft sein müssen. Der Baubeginn wird nur noch durch eine Baubeginnsanzeige bekannt gegeben. Die Behörde prüft innerhalb von drei Monaten (parallel zum Baugeschehen), ob das Vorhaben allen gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Dieser für alle Beteiligten wesentlich erleichterte Ablauf bringt aber gleichzeitig ein Mehr an Verantwortlichkeit für die einzelnen Bauherren und Planer mit sich.

Nach nunmehr fünfjähriger Erfahrung mit diesem Instrument ist allerdings festzustellen, dass die Zahl der Anwendungen des vereinfachten Bauverfahrens weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Von 35.000 Bauansuchen in den Jahren 1997 bis 1999 erfolgten lediglich 277 gemäß § 70a. Das entspricht einem Anteil von 0,8%, wobei die Streuung unter den Bezirken von 0 bis 8% reicht. Zwei Hauptgründe sind für die geringe Inanspruchnahme des vereinfachten Bauverfahrens zu nennen: Erstens wollen viele Bauwerber eine formelle und offizielle Baubewilligung haben, die sie z. B. der Bank vorlegen können. Zweitens scheuen viele Planer davor zurück, die gesamte Verantwort-

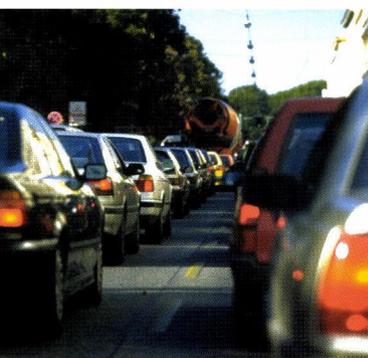
ung für die Einhaltung der Rechtsvorschriften zu übernehmen – oder sie verlangen dafür einen Preis, den wiederum der Bauwerber nicht bezahlen will.

Garagengesetz als Instrument der Verkehrspolitik

Das Angebot an Kfz-Stellplätzen am Zielort stellt ein entscheidendes Kriterium für die Verkehrsmittelwahl dar. Im Stadtentwicklungsplan sowie im „Generellen Maßnahmenprogramm zum Verkehrskonzept“, die beide am 15. April 1994 vom Wiener Gemeinderat beschlossen wurden, sind zwei zentrale Ziele zum „ruhenden Verkehr“ formuliert:

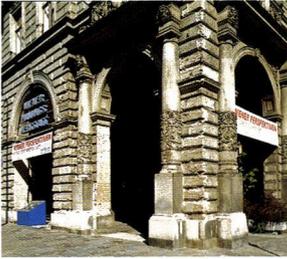
- die generelle Aufhebung der Stellplatzverpflichtung sowie die Begrenzung der Stellplatzzahlen an den Zielorten (nicht bei Wohngebäuden) zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs auf ein stadtverträgliches Ausmaß
- die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen bei Wohnungen zur Befreiung des Straßenraums von abgestellten Kraftfahrzeugen

Das Garagengesetz, das bis auf das Jahr 1939 zurückgeht und mit seiner Forderung zur Herstellung von Pflichtstellplätzen im Widerspruch zum Verkehrskonzept steht, soll dieser Strategie entsprechend geändert werden. 1996 wurde das Instrument der „Garagenverbotszone“ durch das Instrument des „Stellplatzregulativs“ ersetzt – damit kann die Stellplatzzahl in bestimmten Gebieten feiner als bisher begrenzt werden. Diesen ersten Schritten zur Umsetzung eines stadtverträglichen Verkehrsmodells sollten noch weitere folgen.



3. METHODEN DER STADTPLANUNG

INFORMATION, PARTIZIPATION UND BEWUSSTSEINSBILDUNG



STADTPLANUNG WIEN

Öffentlichkeitsarbeit der Stadtplanung

In den letzten Jahren wurden die Aktivitäten der Wiener Stadtplanung auf dem Sektor der fachlichen Öffentlichkeitsarbeit in ihrem Umfang ausgeweitet und in ihrer Qualität gesteigert. Im Folgenden soll – neben einer Gesamtdarstellung – auf einige dieser Aktivitäten detaillierter eingegangen werden.

Fachausstellungen

Einen Schwerpunkt der Informationsvermittlung stellen die Fachausstellungen in der „Wiener Planungswerkstatt“ sowie in den einzelnen Bezirken dar. Die Mittel für diese Bezirkspräsentationen wurden zuletzt jedoch durch Kompetenzverschiebungen zu den Bezirken im Rahmen der Dezentralisierung drastisch reduziert. Dies ist umso bedauerlicher, als die Themen der Stadtplanung mit den betroffenen Bevölkerungskreisen möglichst unmittelbar diskutiert werden sollten – sei es bei Präsentationen aktueller Flächenwidmungs- und Bebauungsplanungen oder verschiedener Bezirksleitlinien, sei es bei gesamtstädtischen Fragestellungen.

Die Ausstellungen in der „Wiener Planungswerkstatt“ behandelten insbesondere die Themen Grünraum, Verkehr, U-Bahn-Planung, Stadtgestaltung und Architektur. Darüber hinaus wurden die Region Wien–Niederösterreich–Burgenland sowie die Wiener Geschäftsstraßenproblematik eingehend thematisiert. Jährlich bis zu zweimal werden andere, vornehmlich europäische Städte im Sinne eines fachlichen Gedankenaustauschs eingeladen, ihre Beiträge zu Stadtplanungsfragen, Städtebau und Architektur in Wien zu präsentieren. In diesem Zusammenhang ist die Ausstellung „Best of European Cities“ zu nennen.

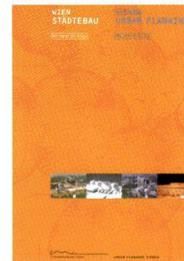
Best of
European
Cities



Bei dieser Präsentation reflektieren die Stadtplanungsämter von Amsterdam, Berlin, Hamburg, München, Zürich und Wien über allgemeine urbanistische wie spezifische lokale Fragestellungen. Die Ausstellung wurde in den beteiligten Städten gezeigt und tourt nun im Rahmen eines Know-how-Transferprojekts durch osteuropäische Städte.

Publikationsreihen

Die Wiener Stadtplanung verfügt über drei Schriftenreihen. „Der Stand der Dinge“ setzt sich auf höchstem inhaltlichen und grafischen Niveau mit Stadtthemen auseinander und erscheint in deutscher und englischer Sprache. Daneben bestehen noch „Die blaue Reihe“, die Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung veröffentlicht, sowie die „Werkstattberichte“. In allen drei Medien erschien eine große Anzahl von Fachbeiträgen.



Ein Schwerpunkt wurde auf die Auseinandersetzung mit den Themen Architektur, Stadterhaltung und Stadterneuerung gelegt. Zum nunmehr bereits dritten Mal wurde das aktuelle Geschehen seit 1998 (inklusive Realisierungen bis 2001) in den Bereichen Stadterhaltung und Stadterneuerung sowie moderne Architektur und Stadtgestaltung dokumentiert. Diese Publikation wurde gemeinsam mit einer umfangreichen Ausstellung unter dem Namen „zeichnenbau“ 1999 im Wiener Künstlerhaus präsentiert. Weiters unterstützte die Wiener Stadtplanung die Herausgabe des „Architekturführers Wien“ (in Deutsch und Englisch), eines Buches zum Schulbauprogramm 2000, eines Guides zu Wiener Freiräumen sowie diverse andere Fachpublikationen.



Veranstaltungen

Zu Stadtplanungsthemen wurden nationale und internationale Veranstaltungen wie Konferenzen, Tagungen und Vorträge ausgerichtet. Als internationale Beispiele seien die Aktivitäten im Rahmen des „European Urban Forums 1998“ sowie eine Tagung der UITP-Verkehrsverbände genannt. Auf nationaler Ebene wiesen die Veranstaltungen Schwerpunkte wie „URBAN Wien – Gürtel plus“, Landschaftsarchitektur oder Teleworking auf. Bei den „Wiener Architekturgesprächen“ wurde der fachliche Dialog zwischen in- und ausländischen Referentinnen und Referenten, der Wiener Architektenschaft, Fachbeamten der Wiener Stadtplanung sowie den politischen Entscheidungsträgern gepflegt. Im Rahmen der Betreuung in- und ausländischer Fachbesuchergruppen wurden zuletzt mehr als 1.000 Gäste pro Jahr empfangen und in Vorträgen wie auf Rundfahrten mit den Intentionen der Stadtplanung vertraut gemacht.

Vom Parteienverkehr zum Bürgerservice

Im Wiener Stadtplanungshaus (Wien 1, Rathausstraße 14–16) wurde im Jahr 2000 die „Zentrale Planauskunft Wien“ eingerichtet. Bürgerinnen und Bürger können sich hier an einem Ort über alle Fragen zur Stadtplanung informieren und ersparen sich den Gang von Amt zu Amt. Diese Stelle gibt Auskünfte über Belange der allgemeinen Stadtentwicklung ebenso wie über konkrete Projekte und Planungen, über aktuelle Flächenwidmungs- und Bebauungspläne bis hin zu speziellen Fragen zur Wiener Bauordnung. Ferner können hier Plandokumente, Stadtkarten und aktuelle Publikationen zur Stadtplanung erworben werden. Kundenfreundliche Öffnungszeiten unterstreichen den Servicecharakter dieser Einrichtung, deren häufige Inanspruchnahme seitens interessierter und betroffener Bürgerinnen und Bürger auf eine hohe Akzeptanz hindeutet.

Partizipation als Instrument der Konsensbildung

Insbesondere bei komplexen Problemsituationen und mit Zielkonflikten behafteten Großvorhaben hat sich das Wiener Modell der Bürgerbeteiligung als Instrument zur Vorbereitung politischer Entscheidungen im Sinne des Gemeinwohls bewährt. So konnten lange umstrittene Bundesstraßenprojekte – etwa die B 12b (Sagedergasse) und die B 3

(im Bereich Donaufeld) – aber auch die Neugestaltung des Yppenplatzes (im 16. Bezirk) nach Durchführung von Bürgerbeteiligungsverfahren letztendlich realisiert werden.

In Beratungsgremien mit Vertretern von Bürger- und Interessengruppen, Politikern und Experten des Magistrats, deren Leitung neutrale Moderatoren übernahmen, wurden sowohl bereits vorliegende als auch von externen Planern zusätzlich erstellte Projektvarianten offen diskutiert. Die Verfahren wurden zusätzlich durch Supervision und unabhängige Gutachter begleitet. Ein Beurteilungsgremium legte schließlich Empfehlungen zur politischen Entscheidung vor.

Auch die generellen Planungen zur Verlängerung der U-Bahn-Linien U1 (nach Leopoldau) und U2 (in die Donaustadt) wurden durch intensive Öffentlichkeits- und Kommunikationsarbeit begleitet. Im Rahmen von Ausstellungen und Informationstagen informierte die Stadt Wien über den jeweiligen Planungsstand, und in zahlreichen Einzel- und Gruppengesprächen hatten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zur Einbringung von Bedenken und Anregungen. Wenn auch nicht alle Wünsche berücksichtigt werden konnten, so hat die Kommunikation mit den Betroffenen doch wesentlich zur Optimierung der ursprünglichen Planungen beigetragen.



Mit dem im Herbst 2000 auf Initiative der Flughafen AG, der Länder Wien und Niederösterreich sowie der Umweltschicht gestarteten Verfahren „vie.mediation.at“ wird nun erstmals auch ein auf Mediation beruhendes Konfliktmanagement erprobt. Ein sogenanntes „Mediationsforum“, in dem alle Akteure und Betroffene (Projektbetreiber, Institutionen, Interessenvertretungen, Bürgerinitiativen, Politiker) gleichberechtigt vertreten sind, soll – unter Betreuung durch professionelle, neutrale Vermittler – einen verbindlichen und durchsetzbaren „Mediationsvertrag“ erarbeiten. Dieser soll

zukunftsorientierte und konsensuale Lösungen und Vereinbarungen zur Beilegung anstehender Konflikte (gegenwärtige Auswirkungen des Flughafens Wien, Folgen der vorliegenden Ausbaupläne) enthalten.

Allen Verfahren gemeinsam ist das Bemühen um Sicherstellung der für eine erfolgreiche Umsetzung von Vorhaben nötigen Transparenz, von Nachvollziehbarkeit und gegenseitiger Anerkennung von Interessen.

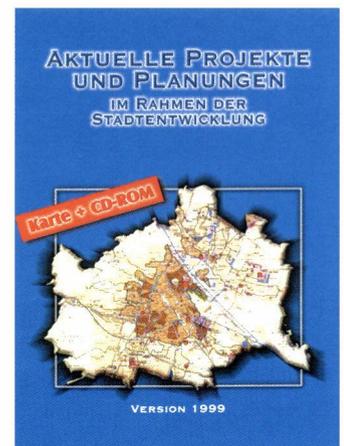
Elektronische Medien

Auf dem Sektor der elektronischen Medien wurden Videos in mehreren Sprachen zu den aktuellen Frage- und Problemstellungen der Wiener Stadtplanung sowie zu dem von der EU geförderten Zielz-Gebiet des Wiener Gürtels erstellt. Über aktuelle Projekte der Stadtentwicklung und über „500 Wiener Architekturbeispiele“ wurde je eine CD-ROM produziert.

Die wesentlichste Rolle unter den modernen Medien spielt jedoch das Internet. Die Wiener Stadtplanung präsentiert sich mittlerweile sehr umfassend im World Wide Web.

Unter <http://www.wien.gv.at> gelangt man zu Wien Online, dem Web-Service der Stadt Wien. Die Stadtplanung nimmt auch hier einen wichtigen Platz unter den vielfältigen Themenbereichen ein. Die Adresse <http://www.magwien.gv.at/ma18/> führt zu Informationen über die Instrumente der Stadtplanung, über aktuelle Widmungsverfahren, Planungen und Projekte, über die Stadtgestaltung, über EU-Projekte im Bereich der Stadtentwicklung sowie über die „Planungsgemeinschaft Ost“. Daneben sind auch Zugriffe auf den generalisierten Flächenwidmungsplan möglich (<http://service.wien.gv.at/flaechenwidmung/>). Entsprechende Links („Planung verstehen und mitreden“) ermöglichen auch Bürgerbeteiligung via Internet.

Im Rahmen des Gesamtkonzepts „URBAN Wien – Gürtel plus“ wurde unter <http://www.guertel.at> auch eine zeitgemäße Plattform für alle einschlägigen Aktivitäten geschaffen. Die technische Weiterentwicklung auf dem Sektor Internet lässt erwarten, dass dieses Medium in Zukunft noch viel mehr Bedeutung erlangen wird. Umso erfreulicher ist es, dass sich die öffentliche Verwaltung – und hier im Besonderen die Wiener Stadtplanung – zeitgerecht dieser Herausforderung gestellt hat.



3. METHODEN DER STADTPLANUNG

DER STRATEGIEPLAN FÜR WIEN

Intention und Aufgabe

Der „Strategieplan für Wien“ ist ein modernes Instrument der Stadtverwaltung und Stadtregierung zur Gestaltung der Zukunft. Die darin formulierten Zielvorstellungen für die Gesamtentwicklung Wiens gehen über die klassischen stadtplanerischen Inhalte (wie etwa des Stadtentwicklungsplans oder des Verkehrskonzepts) hinaus: Zum einen verbindet der Strategieplan ressortübergreifend Programme, Konzepte und Maßnahmen unterschiedlichster Sachgebiete, zum anderen finden auch gesellschaftspolitische Visionen oder globale Problemstellungen Berücksichtigung. Darin kommt auch zum Ausdruck, dass der Strategieplan auf einem gemeinschaftlichen Dialog von Vertreterinnen und Vertretern der Wiener Öffentlichkeit basiert.

Der Strategieplan stellt fachübergreifende Aufgaben an Politik und Administration. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, nimmt die Stadt Wien eine umfassende Verwaltungsmodernisierung in Angriff, die – wie alle umsetzungsorientierten Projekte des Strategieplans – einer genauen Erfolgskontrolle unterliegt.

Konkret bezweckt der „Strategieplan für Wien“:

- eine bessere Integration der bestehenden sektoralen Leitbilder, Programme und Projekte
- eine klare Forcierung aller für die Entwicklung der Stadt strategisch wichtigen Maßnahmen und Projekte samt ihrer konsequenten Umsetzung
- eine konkrete Festlegung von Verantwortlichen und Umsetzungshorizonten sowie eine Effizienzorientierung bei den strategischen Projekten
- eine Intensivierung der Kooperation zwischen Verwaltung, Unternehmen, Wissenschaft und Bevölkerung („Public Private Partnership“), aufbauend auf den Stärken der Stadt und der Region

Somit soll der „Strategieplan für Wien“ als gesamtstädtischer Handlungsrahmen verstanden werden. Er ist aber auch eine Einladung zur kreativen Mitwirkung an der Entwicklung von Zukunftsfragen an alle Akteure der Stadt – an die Bevölkerung, die Wiener Wirtschaft, die Verwaltung, an Initiativgruppen und diverse Institutionen –, aber auch an Kooperationspartner aus dem In- und Ausland. Im Sinne einer Positionierung Wiens auf internationaler Ebene kann der Strategieplan auch als Instrument des Stadtmarketings genutzt werden.

Der Strategieplan begreift die Stadt als ganzheitliches System, in dem ökologische, soziokulturelle und ökonomische Anforderungen gleichrangig zu behandeln sind. Demgemäß stellt er auch hinsichtlich seiner Struktur und seines Aufbaus den Versuch dar, die Inhalte nicht in klassischer sektoraler, sondern in integrativer Weise darzulegen.

Fünf Strategiefelder

Die Strategiefelder gliedern sich jeweils in eine Leitidee, welche die Grundorientierung des Strategiefelds prägnant wiedergibt, sowie in einzelne Themenbereiche mit strategischen Zielen.

Folgende fünf Strategiefelder sind im „Strategieplan für Wien“ definiert:

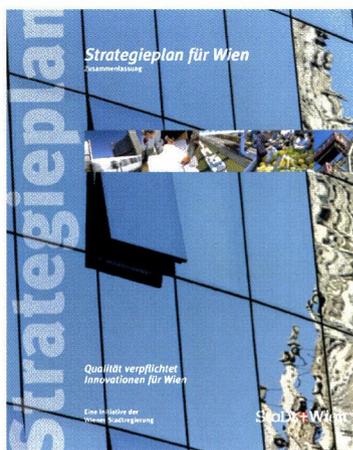
- Strategiefeld 1 – Wien in Europa und in der Region
- Strategiefeld 2 – Perspektiven für Wirtschaft und Arbeit
- Strategiefeld 3 – Förderung von Wissenschaft, Bildung und Kultur
- Strategiefeld 4 – Sicherung von Natur- und Stadtraum
- Strategiefeld 5 – Entwicklung der Lebens- und Umweltqualität

Der Strategieplan erhebt nicht den Anspruch, alle Arbeitsfelder der Stadt lückenlos abzudecken. Er versucht aber, Strategien für die wesentlichen aktuellen und auch zukünftig bedeutsamen Herausforderungen anzubieten. Seine Struktur erlaubt es, die Inhalte im Sinne der angestrebten Prozesshaftigkeit jederzeit zu ergänzen und weiterzuentwickeln.

Über 30 strategische Projekte

Den strategischen Projekten kommt eine besondere Bedeutung zu. Sie repräsentieren die Umsetzungsorientierung des Strategieplans und müssen bestimmten Kriterien entsprechen. So sollten sie etwa ...

- Signalwirkung besitzen
- die Ziele des Strategieplans greifbar machen
- möglichst viele Strategiefelder betreffen, das heißt dem integrativen Charakter des Strategieplans entsprechen
- geschäftsgruppenübergreifende Kooperationen im Rahmen des Magistrats der Stadt Wien fördern



- Kooperation zwischen der Verwaltung und dem privaten Sektor forcieren
- über ein innovatives Profil verfügen
- realistische Ziele mit einer entsprechenden Erfolgsaussicht beinhalten
- nach dem Motto „Qualität verpflichtet – Innovationen für Wien“ zukunftsorientierte Lösungen für bestimmte Handlungsfelder der Stadt initiieren

STRATEGIEPLAN FÜR WIEN

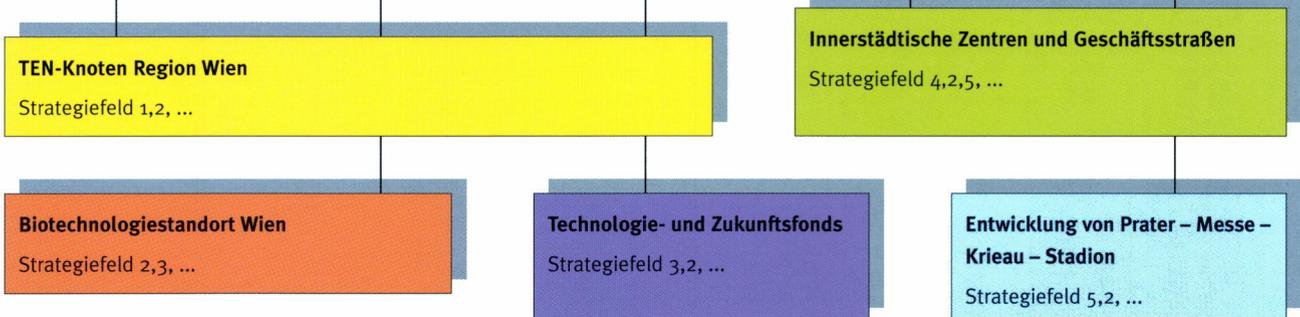
QUALITÄT VERPFLICHTET – INNOVATIONEN FÜR WIEN

STRATEGIEFELDER:



INDIKATOREN ZUR ERFOLGSKONTROLLE

ÜBER 30 STRATEGISCHE PROJEKTE ZUR UMSETZUNG:



PLANUNG DURCH QUALITÄTSMANAGEMENT

KOOPERATION MIT STÄDTISCHEN AKTEUREN

Nachfolgender Überblick über die einzelnen Projekte zeigt die Vielfalt an Themen, die der Strategieplan behandelt:

- Verwaltungsmodernisierung
- TEN-Knoten Region Wien (Transeuropäische Netzwerke)
- CCC-Projekt (Grenzüberschreitende Wirtschaftskooperationen)
- Regionalmanagement Wien-Umland
- Bahnhof Wien
- Technologiepark Wien – Tech Gate Vienna
- Biotechnologiestandort Wien
- Cluster Support Programm (Neue Wege zum Personalaufbau in Wachstumsbranchen)
- Stadtentwicklungszone „Erdberger Mais – Aspanggründe“
- Technologie- und Zukunftsfonds
- Knowledge Base Vienna (Entwicklung zukunftsfähiger Kompetenzen)
- Wiener Bildungsnetz
- Hauptbibliothek – Ein neues bildungspolitisches Symbol
- Das Kinderquartier im Museumsquartier
- Realisierung des Grüngürtels Wien '95
- Gewässer- und Grünraumvernetzung
- Attraktivierung des öffentlichen Raums
- Innerstädtische Zentren und Geschäftsstraßen
- Entwicklung von Prater – Messe – Krieau – Stadion
- Gürtelmanagement (Strategien zur Aufwertung der Gürtelzone)
- Geschlechtssensible Freiräume für Kinder und Jugendliche
- einfach – mehrfach (Nutzungsvielfalt auf Freiflächen)
- Klimaschutzprogramm der Stadt Wien
- Integrativer Gesundheitsplan 2000 für Wien
- Ökobusinessplan Wien (Umweltprogramme für die Wirtschaft)
- Gender Mainstreaming in der Planung (Für eine frauen- und alltagsgerechte Stadt)
- Stadterneuerung in öffentlich-privater Partnerschaft
- Ältere Migrantinnen und Migranten im System der Altenhilfe
- Community Interpreters (Ein Weg zu Gleichberechtigung und interkultureller Verständigung)
- PUMA – Umweltmanagement in Amtshäusern der Stadt Wien
- Alltagsgerechte Sanierung und Neubau
- Thermisch-energetische Wohnhaussanierung – THEWOSAN
- Wohnen, Arbeiten und Freizeit (Anhand von Beispielen städtebaulicher Großprojekte)

4. ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE UND KONKRETE PROJEKTE

PROJEKTE IM EUROPÄISCHEN ZUSAMMENHANG

VITECC (Vienna Tele Cooperation Centre)

Grenzüberschreitende Städtekooperationen und die Beteiligung an regionalen Infrastrukturprojekten sind für Wien von zunehmender Bedeutung. Das Projekt VITECC reagiert auf dieses Erfordernis und verstärkt die Kooperation der Städte Győr, Bratislava, Brno und Wien im Rahmen des Programms INTERREG II A. Nach erfolgreichem Abschluss von VITECC I geht es nun in einer zweiten Phase (VITECC II) darum, die grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Beziehungen durch Aktivitäten in den Bereichen Planung, Standortentwicklung, Infrastruktur, Tourismus, Kultur, Bildung und Soziales zu stärken. Dabei gilt es, auch die jeweiligen Regionalmanagement-Büros einzubeziehen. Zusätzlich wird ein Servicezentrum (VITECC-Office) zur ständigen Kommunikation, Information und Kooperation zwischen den einzelnen Städten unter Nutzung moderner Telekommunikationstechnologien eingerichtet. Damit steht VITECC mittlerweile allen Partnern sowohl im Internet als auch in Form einer Anlaufstelle offen.

Das Projekt VITECC ACCESSION ist ein erweitertes Fortsetzungsprojekt und wird vom VITECC-Städtenetzwerk getragen. Es soll den EU-Beitritt für alle Mitglieder der VITECC-Städtepartnerschaft vereinfachen und sozial verträglicher machen. VITECC

ACCESSION konzentriert sich auf die Themenbereiche strategische Stadtentwicklung und EU-Erweiterung, Städtetourismus in der Region, städtische Medien und kulturelle Zusammenarbeit.

Planning the Gateway

Hauptziel des Projekts ist die gemeinsame Entwicklung und der kooperative Aufbau eines Raumplanungsinformationssystems auf Internet-Basis für den Raum Wien – Győr – Bratislava – Brno. Dadurch sollen Informationen über stadt- und raumrelevante Aktivitäten und Entwicklungen bereitgestellt werden, die die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Projektgebiet unterstützen und intensivieren. „Planning the Gateway“ und VITECC stehen in einem engen Zusammenhang.

BRIDGE – Lifeline Danube

Das Projekt soll eine nachhaltige Entwicklung des Donauraums durch eine gemeinsame Raumentwicklungspolitik der Mitgliedsländer an der EU-Außengrenze und der mitteleuropäischen Nachbarstaaten ermöglichen. Dabei können Beziehungen und Städtepartnerschaften aufgebaut werden, die Synergien und weitere Kooperationen begünstigen. Projektpartner sind Wien, Linz, Krems, Passau, Bratislava und Győr.

Telekommunikation /
Telecommunication

Persönliche Kontakte /
Personally Contacts

Politik / Policy

Verwaltung / Administration

Wirtschaft / Economy

VITECC

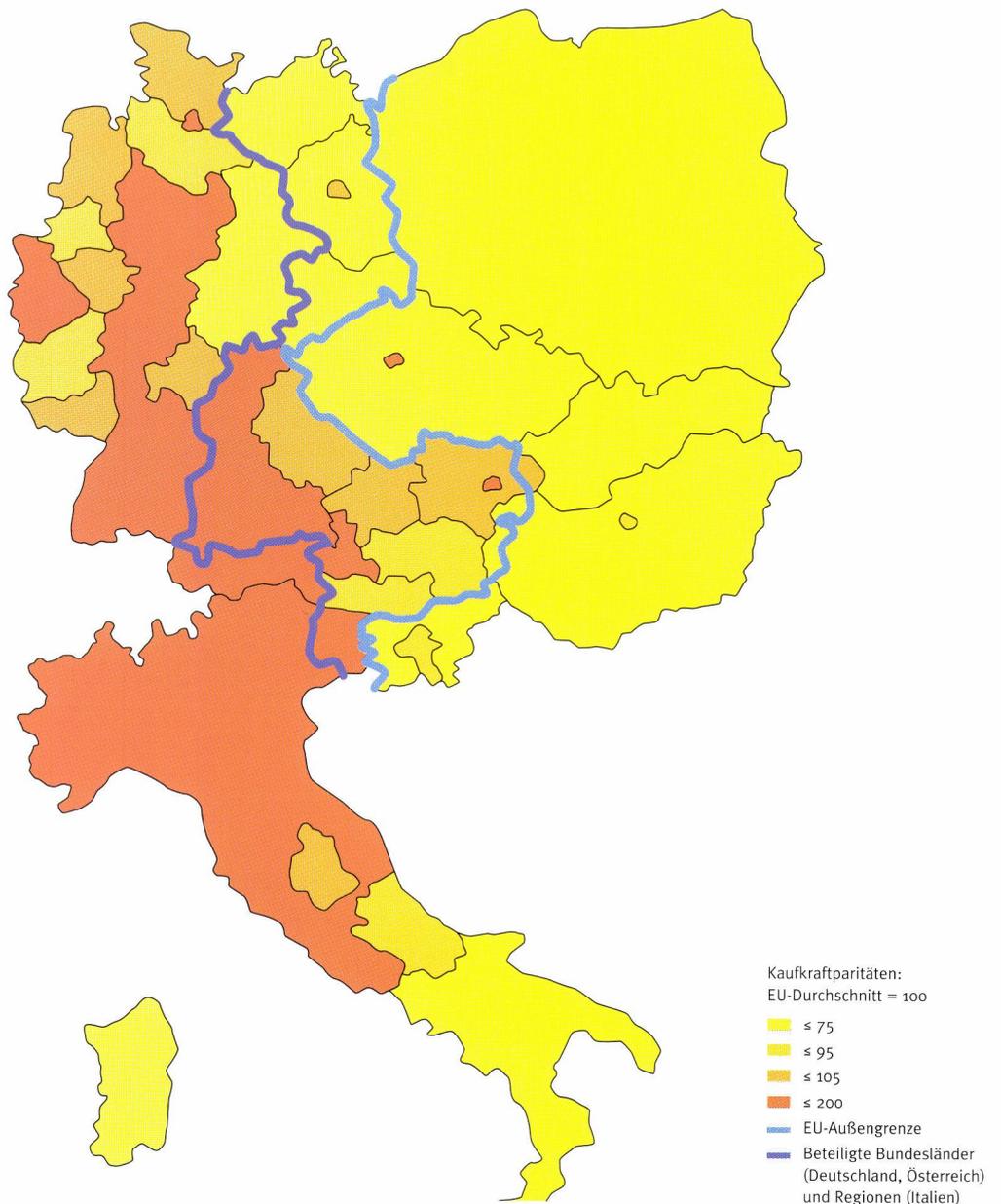
PREPARITY (Auswirkungen der EU-Erweiterung auf Grenzregionen)

Das transnationale Projekt verfolgt das Ziel, die Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung in den Regionen an der EU-Außengrenze auf den EU-Beitritt der mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) vorzubereiten. Wissenschaftliche Analysen sollen die wirtschafts- und regionalpolitisch rele-

vanten Grundlagen dafür bereitstellen. PREPARITY schafft zudem Voraussetzungen für eine gemeinsame Entwicklung des Wirtschaftsraums sowie für eine koordinierte Raumplanung. Geographisch konzentriert sich die Untersuchung auf die österreichischen, deutschen und italienischen Grenzregionen sowie auf ihre Nachbarn in Polen, der Tschechischen und Slowakischen Republik, in Ungarn und Slowenien.

EU-PROJEKT PREPARITY

BIP je Einwohner 1996



CCC-Projekt – Grenzüberschreitende Wirtschaftskooperationen

Das Programm „Crossborder Business Cooperation for Central Europe“ zur Förderung grenzüberschreitender Wirtschaftskooperationen in Mitteleuropa koordiniert bestehendes Know-how (Ostkompetenz) und spezialisierte Dienstleistungen in Wien und der gesamten Ostregion: Angebote in der Aus- und Weiterbildung ebenso wie Consulting-Leistungen oder Technologietransfer. Zudem fördert es länderübergreifende Aktivitäten von Klein- und Mittelbetrieben in der gemeinsamen Grenzregion Österreichs und seiner östlichen Nachbarn – unter anderem durch Vermittlung geschäftlicher Kontakte und Partner.

Als Startprojekt konnte bereits ein elektronisches CCC-Netzwerk mit Wirtschaftsdaten, einer Kooperationsbörse, Ausbildungsangeboten sowie Förder- und Finanzierungsinformationen aus vielen Ländern realisiert werden. Darüber hinaus wurde beim Wiener Wirtschaftsförderungsfonds – gemeinsam mit den Betriebsansiedlungsgesellschaften Niederösterreichs und des Burgenlandes – ein CCC-Büro eingerichtet. Angestrebt wird eine weitere Co-Finanzierung des CCC-Projekts durch die EU im Rahmen des INTERREG-Programms.

TECNOMAN

Durch Verbesserung und Erweiterung der Trans-europäischen Verkehrsnetze (TEN) wird die Standortqualität der Regionen in Ost- und Westeuropa wesentlich beeinflusst. Die Schwerpunkte von TECNOMAN liegen in der Grundlagenerfassung für den Ausbau leistungsfähiger Verkehrsknoten. Diverse Knotenregionen werden nach ihren Standortchancen untersucht, die sich aus ihrer Verkehrsgunst ergeben. Dies soll helfen, nationale und transnationale Entwicklungsstrategien zu harmonisieren und einen konkreten Erfahrungsaustausch ermöglichen. Die Ergebnisse des „TEN-Knoten Region Wien“-Verfahrens werden in das regionale Wiener TECNOMAN-Projekt eingearbeitet.

TEN-Knoten Region Wien

Die Entwicklung transeuropäischer Netze (TEN) und deren Ausdehnung auf die mittel- und ost-europäischen Beitrittsländer sind wesentliche Voraussetzungen für die wirtschaftliche Prosperität Europas – und daher ein vorrangiges Ziel der Verkehrs- und Kommunikationspolitik der EU. Auf-

CCC – Network

Ihr Infoserver für grenzenlose wirtschaftliche Aktivitäten

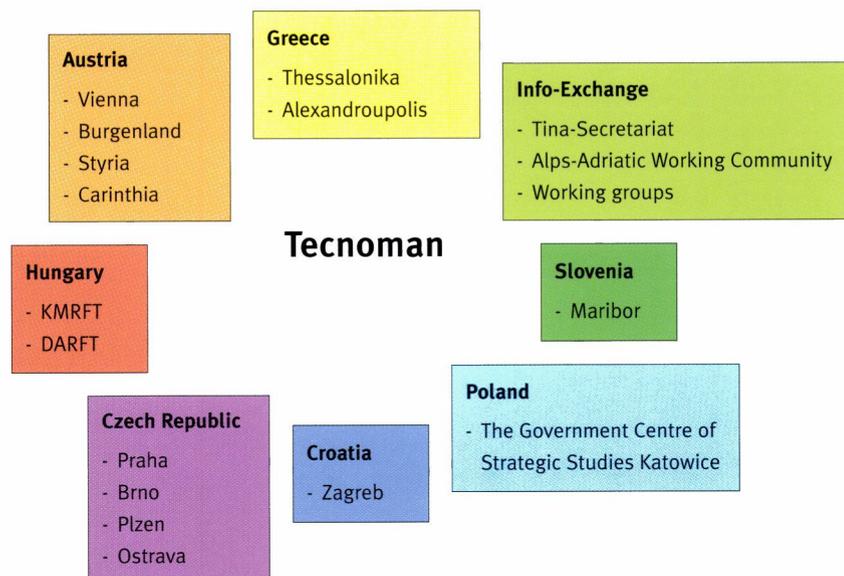


grund seiner geographischen Lage kommt dem Großraum Wien dabei zentrale Bedeutung zu. Um Wien als Knotenpunkt des europäischen Güterverkehrs zu stärken, bedarf es sowohl seiner Anbindung an die zentral- und osteuropäischen Haupttrouten als auch einer Verbesserung der städtischen bzw. regionalen Infrastruktur. Vorrang gilt es dabei ökologisch verträglichen Verkehrssystemen (insbesondere dem Eisenbahn- und Schiffs-transport) einzuräumen. Der Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze beschränkt sich allerdings nicht auf herkömmliche Verkehrsverbindungen. Er umfasst auch den zukunftsweisenden Bereich der Telekommunikation, der zunehmend eine Alternative zum materiellen Transport darstellt.

In diesem Netzwerk sollen zum einen die Wahl- und Kombinationsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Transportsystemen (Straße – Schiene, Straße – Wasser etc.) erhöht werden. Zum anderen



TECNOMAN - INTERREG II C CADSES KOOPERATION



müssen sich die Bedingungen innerhalb jedes Verkehrssystems länderübergreifend verbessern (z. B. einheitlichere Spurweiten und Stromsysteme, geringere Grenzaufenthalte). Schließlich benötigt ein leistungsfähiges Netz an seinen Knotenpunkten eine moderne Logistik, um Verteilung und Umschlag bzw. Umstieg effizient zu organisieren. Der Ausbau des „TEN-Knotens Region Wien“ attraktiviert den gesamten Großraum als modernen Investitionsstandort und bringt zusätzliche Wertschöpfungsmöglichkeiten, einen technologischen Erneuerungsschub sowie hochwertige Arbeitsplätze.

Magistrale für Europa

Im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) nimmt der Ausbau der „Magistrale für Europa“ – einer ca. 1.500 km langen Schienenverbindung von Paris über Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Augsburg, München, Salzburg und Wien nach Budapest – eine Schlüsselstellung ein. Diese künftige Hochleistungsachse wird in Ost-West-Richtung das Herzstück des zentraleuropäischen Schienennetzes darstellen. Das Projekt ist eine Initiative der an der Magistrale liegenden Städte, der jeweiligen Regionalverkehrsverbände sowie – in Deutschland – der Industrie- und Handelskammern.

„MAGISTRALE“ FÜR EUROPA



IMONET

Das Projekt untersucht, unter welchen Bedingungen sich vorhandene Güterterminals in Österreich zu hochleistungsfähigen Güterverkehrsknoten entwickeln können – und welche Chancen sich dadurch für die regionale Wirtschaft ergeben. Es wurden insgesamt vier Umschlagknoten (Wien, Graz, Wels/Linz und Villach) ausgewählt, die nun in Subprojekten untersucht werden. Die einzelnen Studien werden jeweils die organisatorischen, technischen, logistischen, politischen und finanziellen Voraussetzungen herausarbeiten. Hinsicht-

lich erforderlicher Infrastrukturinvestitionen gilt es, Möglichkeiten sogenannter Public Private Partnerships aufzuzeigen. Ebenso behandeln die Studien benachbarte Knoten im Ausland hinsichtlich deren Ausstattung, um die Chancen österreichischer Standorte besser darstellen zu können.

URBAN Wien – Gürtel plus

Die Erfolge der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN zur wirtschaftlichen und sozialen Wiederbelebung städtischer Ballungsgebiete verdeutlichen den Wert integrativer Konzepte zur Bewältigung sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Probleme. Das Programm besteht aus einem Bündel von Maßnahmen zur Sanierung veralteter Infrastruktur, zur Stimulierung von Wirtschaft und Beschäftigung, zur Bekämpfung sozialer Ausgrenzung sowie zur Verbesserung der Umweltqualität.

In Wien konnte im Rahmen des über fünf Jahre laufenden Förderprogramms „URBAN Wien – Gürtel plus“ die Lebensqualität in ausgewählten Stadtteilen entlang des Westgürtels verbessert bzw. ihre Verbesserung (durch Stimulierung weiterer Initiativen) angeregt werden. Insgesamt sind über 50 Projekte zur Umsetzung gelangt, worunter die

Revitalisierung der Gürtelmittelzone am Lerchenfelder und am Währinger Gürtel, die Belebung der historischen Stadtbahnbögen der U-Bahn-Linie 6, der Umbau des Yppenplatzes und seines Marktes, die Neugestaltung des Urban-Loritz-Platzes sowie die Gestaltung von Herklotzpark, Yppenpark und Urban-Loritz-Park als besonders wichtig hervorzuheben sind. Erwähnenswert ist auch die Errichtung einer neuen Hauptbibliothek am Neubaugürtel, die im Spätherbst 2001 fertiggestellt wird.

Ein neues URBAN-Projekt in Wien (URBAN II) wird für das Gebiet Erdberger Mais angestrebt.

4. ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE UND KONKRETE PROJEKTE

PROJEKTE IM GESAMTSTÄDTISCHEN ZUSAMMENHANG

Allgemeine Entwicklungsziele

Ein zukunftsorientierter Umgang mit dem Stadtraum umfasst die Erhaltung funktionierender sowie die Entwicklung neuer urbaner Strukturen. Ein besonderer Wert der gewachsenen Stadtstruktur Wiens liegt in der vielfach noch vorhandenen Mischung von Wohnen, Arbeit und Freizeit. Es gilt Strategien zu entwickeln, um die Vielfalt an Funktionen zu bewahren und diese Qualität auf neu entwickelte Stadtteile zu übertragen.

Die Erhaltung des historischen Stadtkörpers stellt für Wien eine kulturelle Verpflichtung dar. Um die Stadt lebendig und lebensfähig zu erhalten, braucht es aber auch Möglichkeiten, um qualitätsvolle, zeitgemäße Projekte zu integrieren. Sowohl über grundsätzliche städtebauliche Ziele als auch über einzelne konkrete Bauvorhaben gilt es einen ständigen Diskussionsprozess aufrechtzuerhalten.

Für den öffentlichen Raum bedarf es variabler Lösungen mit Mehrfachnutzungen von Freiflächen. Neue Formen der Gestaltung und der Organisation können einen Beitrag zur effizienten und bedarfsgerechten Inanspruchnahme dieses „knappen Guts“ leisten.



Kulturgüterdatenbank

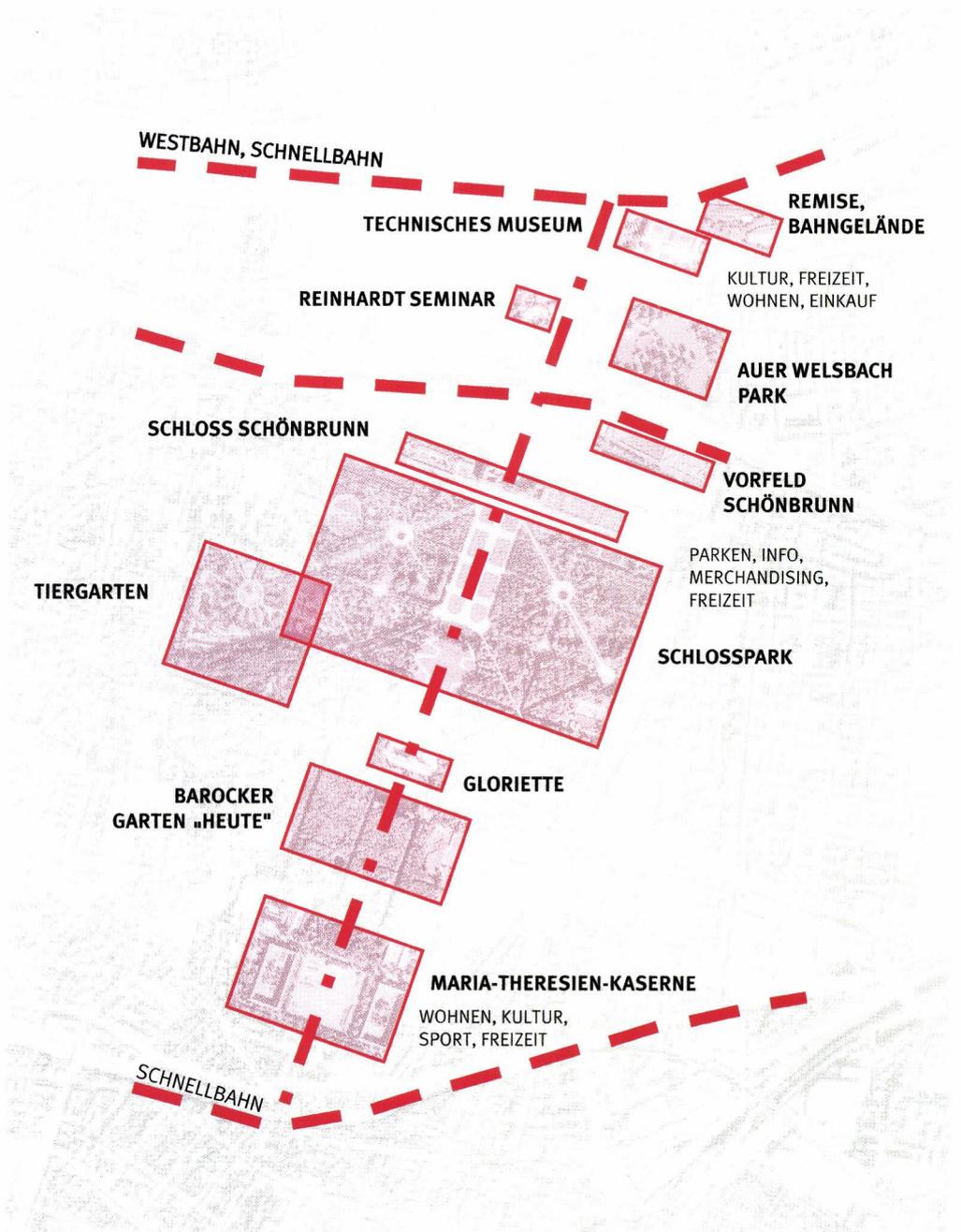
Nach etwa fünfjähriger Vorbereitungszeit werden seit 1997 hinsichtlich Stadtbild und Stadterhaltung relevante Daten über den Gebäudebestand Wiens durch in- und ausländische Fachleute (unter Einbeziehung der Stadtarchäologie) erhoben und in einer Datenbank gespeichert. Damit werden gesicherte objekt- bzw. grundstücksbezogene Grundlagen für künftige Strategien des Stadtbildschutzes (Schutzzone) und der Stadtgestaltung aufbereitet. Die Ergebnisse dieser Inventarisierung sind im magistratsinternen Intranet abrufbar, eine öffentliche Abfrage mit reduzierter Datenmenge ist über Internet möglich. Der künftige Ausbau dieser Datenbank hat zum Ziel, maßgebliche Informationen über weitere identitätsstiftende Elemente (aus den Bereichen Denkmalschutz und Landschaftsschutz) noch umfassender zu integrieren.

Kultur- und Freizeitachse Wien-Schönbrunn

Ziel des Projekts ist die Weiterentwicklung des Gebiets zwischen Westbahn und Donauländebahn längs einer „Achse“, die in etwa durch Technisches Museum, Schloss Schönbrunn und Maria-Theresien-Kaserne gebildet wird, zu einem Kultur- und Freizeitbezirk. Anstelle einer separaten Attraktivie-

rung der einzelnen Einrichtungen dieses Bereichs gilt es Synergieeffekte zu nutzen, die sich infolge der Zusammenführung singulärer Entwicklungskonzepte ergeben bzw. durch neue Impulse geschaffen werden. Die Schwerpunkte der Gesamtkonzeption liegen in den Bereichen Kultur, Freizeit, städtische Lebensqualität, Information und Kommunikation. Das Projekt nimmt zwar Bezug auf die Tendenzen der internationalen Freizeitwirtschaft,

KULTUR- UND FREIZEITACHSE WIEN-SCHÖNBRUNN



ist aber nicht vorwiegend darauf abgestimmt. Zumindest gleichwertig sollen die unmittelbaren Anforderungen der Wiener Bevölkerung erfüllt werden.

Allein die komplexen Beziehungen von Grundbesitz und Zuständigkeiten im Projektgebiet erfordern ein kooperatives Planungs- und Managementverfahren. Es liegt im Wesen des Projekts, dass an der Umsetzung jedes Konzepts mehrere Akteure mit teils unterschiedlichen Interessen eingebunden sind. Zunächst wird es erforderlich sein, die Beteiligten von der Zweckmäßigkeit einer übergeordneten und gemeinsamen Vorgangsweise zu überzeugen. Die Stadt Wien bietet sich als Plattform dieses kooperativen Verfahrens an, wobei nicht vorgesehen ist, dass die Stadt das Gebiet auf eigene Kosten entwickelt. Vielmehr soll ein Verfahrensmanagement installiert werden, das das grundsätzliche Konzept zu einem Leitbild formt, die feststehenden Partner koordiniert, neue Partner (z. B. Investoren) findet, Marketingkonzepte entwirft bzw. abstimmt und schrittweise konkrete Projekte zur Reife bringt.

Gürtelmanagement

Der Gürtel ist einer der prägendsten Stadträume Wiens. Die Dominanz des Verkehrs schränkt heute allerdings seine Funktion als Freiraum und klimawirksamer Grünzug massiv ein. Die ehemalige Boulevard-Situation ist weitgehend verödet.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden verschiedenste Planungsverfahren durchgeführt (z. B.

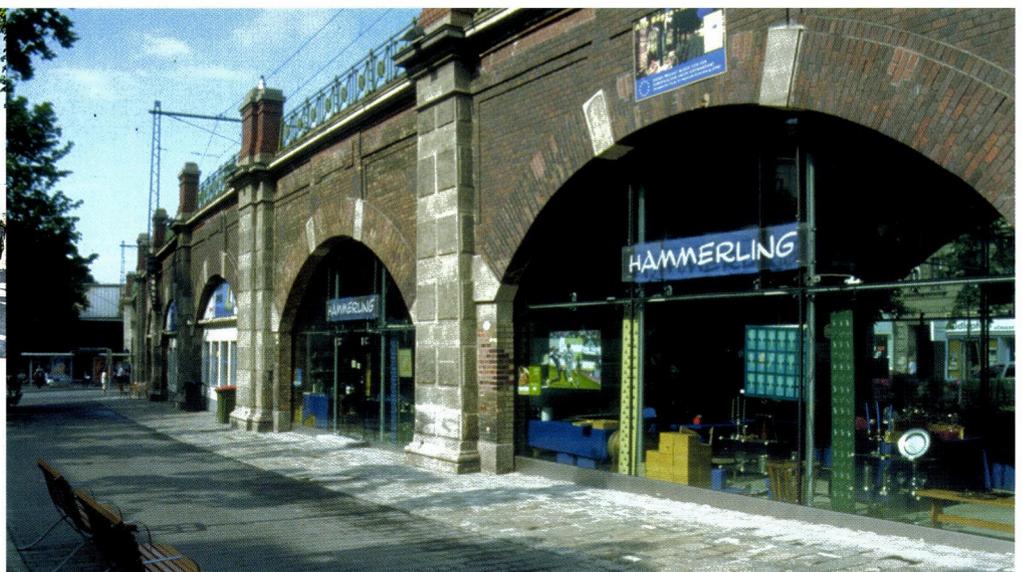
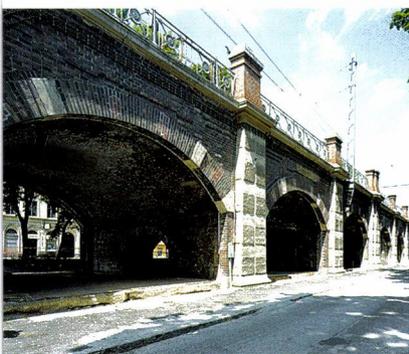
Projektorganisation Gürtel, Süd- und Westeinfahrt) und Initiativen gesetzt (EU-Projekt „URBAN Wien – Gürtel plus“ sowie das umfassende Programm der sanften Stadterneuerung), die in Teilbereichen durchaus sichtbare Erfolge erbracht haben. Schließlich kam es während der letzten vier Jahre zu einer merklichen baulichen Dynamisierung der Gürtelzone, die als Reaktion auf die verschiedenen Sanierungsbemühungen zu werten ist.

Für einen umfassenden Erneuerungsprozess, der möglichst alle relevanten Belange erfasst (Verkehr, städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung, Wohn- und Wohnumfeldsituation, sozialen Strukturen, Identität etc.), wird derzeit ein integratives Maßnahmenpaket erstellt, das öffentliche wie private Initiativen beinhaltet und bereits laufende Aktivitäten verstärken soll. 1999 zeigte eine Expertenrunde die Optionen und Randbedingungen der städtebaulichen Potentiale des Gürtels auf. Diese Inhalte werden nun im Rahmen des Gürtelmanagements auf breiterer Basis zu einem Umsetzungsprogramm weiterentwickelt.

GÜRTEL



TRANSFORM





Nutzungskonzept Donaoraum

Das Nutzungskonzept für den engeren Wiener Donaoraum stammt noch aus dem Jahr 1979. Nach mehr als 20 Jahren wurde es notwendig, dessen Gültigkeit zu überprüfen – insbesondere vor dem Hintergrund der umfangreichen städtebaulichen Entwicklung und des damit verbundenen rasanten Bevölkerungszuwachses im unmittelbaren Einzugsbereich der Donau. Aber auch jüngste und künftig geplante bauliche Maßnahmen im Donaoraum selbst – wie die Donauquerung der U6, die künftige Querung der U2 (Donaustadtbrücke), der Nordsteg, die Staustufe Wien sowie zahlreiche Investorenwünsche zur Errichtung von Freizeiteinrichtungen – legten eine Überarbeitung nahe.

Das grundsätzliche Ziel, die naturnahen Erholungsräume auf der Donauinsel und im Bereich des linken Ufers (Bezirke 20 und 21) zu erhalten, soll weiterhin verfolgt werden. Weiters bleiben die Belange des Hochwasserschutzes sowie die freie

Zugänglichkeit der Spiel- und Sporteinrichtungen gewahrt. Ergänzend sieht das aktualisierte Nutzungskonzept folgende Maßnahmen vor:

- Verbesserung der Erreichbarkeit und Zugänglichkeit vor allem des rechten Donauufers
- Ausbau und Attraktivierung der Infrastruktur (z. B. Wasserentnahmestellen, Sitzgelegenheiten, Einstiegshilfen, Toiletten)
- Verbesserung der Corporate Identity (z. B. auf Leitsystemen und Hinweistafeln)

Weiters ist eine deutliche Zonierung der Donauinsel in Gebiete der extensiven, naturnahen Erholungsnutzung (im nördlichen und südlichen Inselbereich) sowie in gut erschlossene Gebiete für eine maßvolle Entwicklung von Freizeiteinrichtungen und Gastronomie (im mittleren Inselbereich) vorzunehmen. Derzeit sind ca. 20 ha der rund 500 ha großen Inselfläche – also 4% – für Freizeit- und Erholungseinrichtungen baulich genutzt. An künftigem Entwicklungsspielraum sollen lediglich 5.000 m² (also 0,5 ha) dazukommen, die sich im Wesentlichen im Bereich um die Reichsbrücke, beim Kaisermühlensteg, bei der Donaustadtbrücke (künftige U2), bei der U6-Querung sowie an den beiden Endpunkten der Insel (Nord- und Südspitze) konzentrieren. Die Nutzung dieser Potentiale ist präzise festgelegt und limitiert und im ebenfalls neu bearbeiteten Entwurf des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans genau fixiert. Die Beschlussfassung des Nutzungskonzepts im Gemeinderat erfolgte im Juni 2000.

Gestaltung des öffentlichen Raums

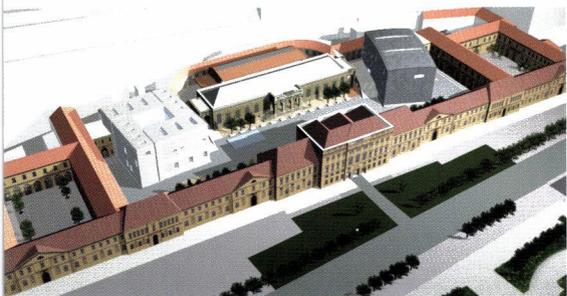
Das Konzept einer fußgängerfreundlichen Stadt strebt nicht etwa die bedingungslose Ausweitung von Fußgängerzonen an – der Stadtraum soll in seiner Gesamtheit attraktiver und nutzbarer werden. Es geht also nicht um eine Trennung der Verkehrsteilnehmer, sondern um eine urbane Koexistenz. Um diese zu verwirklichen, bedarf es einer grundlegenden Überprüfung der bestehenden Ausgestaltung von Straßen und Plätzen, wobei nur quasi „unverrückbare“ Elemente wie Bäume oder Straßenbahngleise als Zwangspunkte neuer Gestaltungs- und Verkehrskonzepte gelten dürfen.

Das strategische Projekt „Attraktivierung des öffentlichen Raums“ sieht vor, ausgewählte Orte im Stadtgefüge „neu zu interpretieren“ – das heißt, ihnen eine neue oder stärkere Bedeutung zu geben: als Orte der Erholung, des Spiels, der Kommunikation, der Bewegung, des Einkaufens oder

etwa der Kunst. Durch eine bezirksübergreifende Verknüpfung dieser Räume entsteht ein Netzwerk gestalterischer und funktioneller Maßnahmen, das die Stadt zu einem attraktiven Erlebnisraum macht.

Einen Handlungsschwerpunkt stellen auch die großen, innenstadtnahen Freiräume dar. Im Zuge ihrer funktionellen und gestalterischen Aufwertung gilt es auch, die Verbindungen untereinander sowie mit dem Stadtzentrum zu verbessern. Beispiele für solche Plätze sind:

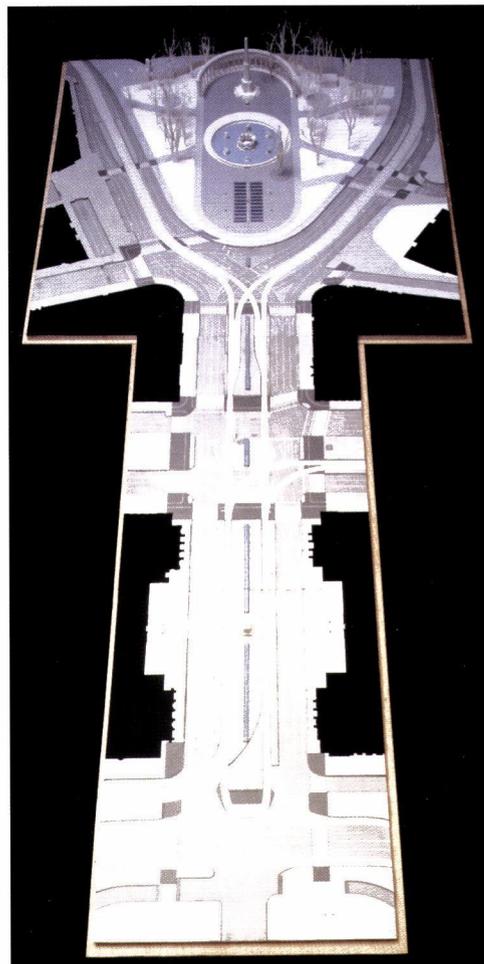
- Der Vorplatz des Museumsquartiers – als Eingangsbereich ebenso bedeutend wie als Bindeglied zum Maria-Theresien-Platz und somit zur Inneren Stadt, muss er künftig die Inszenierung vielfältiger Events ermöglichen, aber auch seiner Aufenthalts- und Begegnungsfunktion gerecht werden. Die Grundlagen dafür wurden bereits im Rahmen eines Planungsverfahrens erarbeitet, die Umgestaltung des Platzes soll bis Sommer 2001 erfolgen.



- Der Großraum Karlsplatz – angesichts der bedeutenden Kulturinstitutionen an diesem Ort genügt er in seiner funktionellen und gestalterischen Form nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Eine Neustrukturierung der Platzfläche durch einen zusammenhängenden Grünraum, bessere Fußwegerelationen und geringere Fahrspreibreiten wurde bereits konzeptiv entwickelt. Das Gesamtprojekt ist aufgrund des hohen finanziellen Aufwands allerdings nur etappenweise umsetzbar. Erste Schritte zur Realisierung wurden aber bereits eingeleitet.
- Der Schwarzenbergplatz – auch er soll grundlegend umorganisiert sowie mit Karlsplatz und Ringstraße in geeigneterer Form verbunden werden. Das Siegerprojekt des durchgeführten Wettbewerbs wird diesen städtischen Raum durch eine subtile Gestaltung mit Lichtelementen auch in den Abend- und Nachtstunden erlebbar machen.

Hochhauskonzept

Bedingt durch neue geopolitische Rahmenbedingungen sowie ein positives Investitionsklima wurde in Wien Anfang der 90er Jahre das Thema „Hochhaus“ wieder zum Gegenstand der öffentlichen Diskussion. Die Stadtplanung gab eine Hochhausstudie in Auftrag, die wesentliche Fragestellungen – etwa die Höhenentwicklung oder



mögliche Eignungs- und Ausschließungszonen – zum Inhalt hatte. Kernpunkt der Studie war die Entwicklung von 24 Kriterien zu Aspekten wie Stadtentwicklung, Gestaltqualität, soziale Verträglichkeit oder öffentlicher Raum. Obwohl der Wiener Gemeinderat die Ergebnisse rein formal nie beschlossen hat, wurden sie zu einer Richtlinie für die Beurteilung von Hochhausprojekten.

Die Vielzahl an projektierten und geplanten Hochhäusern erfordert mittlerweile aber ein verbindliches Regelwerk. Eine erste Grundlage dafür schuf eine Vergleichsuntersuchung unter amerikanischen und europäischen Städten (New York, Chicago, Atlanta, San Francisco, Seattle, Los Angeles, Paris und London), die über langjährige Erfahrung im städtebaulichen Umgang mit Hochhäusern verfügen. Die Darstellung ihrer unterschiedlichen Lösungsansätze bildet eine Basis für die weiteren Schritte in Richtung eines konkreten Hochhauskonzepts.

Projekte auf untergenutzten Flächen

Die im Stadtentwicklungsplan 1994 angestrebte Bebauung von untergenutzten Flächen wurde in den Jahren 1998 bis 2000 unter anderem im Rahmen der Überbauung bzw. Neunutzung folgender Straßenbahnremisen verwirklicht:

- Vorgartenstraße (590 geförderte Miet- und Eigentumswohnungen)
- Simmeringer Hauptstraße/Lorystraße (226 geförderte Mietwohnungen)
- Maroltingergasse (278 geförderte Mietwohnungen)
- Kreuzgasse (152 geförderte Mietwohnungen)

Beispiele für die Neunutzung bisher brachliegender Industrie- und Gewerbeareale sind:

- Neubebauung auf dem Grundstück der ehemaligen Zahnradfabrik Wattgasse/Wilhelminenstraße (319 Mietwohnungen), bereits 1997 fertiggestellt
- Neubauprojekt Forsthausgasse (rund 700 Miet- und Eigentumswohnungen), 1999 fertiggestellt
- multifunktionale Neunutzung der ehemaligen Gasometer in Simmering (615 Miet- und Eigentumswohnungen, Büro- und Geschäftsnutzungen, Freizeiteinrichtungen), Fertigstellung bis Herbst 2001
- Neubebauung auf dem Areal der ehemaligen Schmid-Stahlwerke (720 Mietwohnungen), Fertigstellung bis 2002



Projekte mit Signalwirkung

Manche Projekte der inneren Stadtentwicklung zeichnet eine besondere Signalwirkung aus – weil sie besondere Orte aufgreifen oder weil sie interessante Verknüpfungen herstellen:

- Universitäts-Campus im Alten AKH im 9. Bezirk, bereits 1998 fertiggestellt

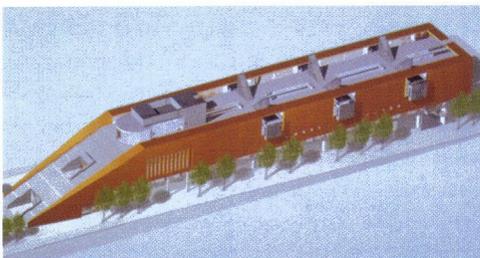


lang allerdings wenige. Bevor es zur Abwanderung regionaler Potentiale kommt, will die Stadtpolitik diese Entwicklung umkehren. Das Vienna Biocenter ist ein vielversprechender Ansatz für einen künftigen Biotechnologiestandort im 3. Bezirk, der seit dem Jahr 2000 durch spezielle Infrastruktur, konkrete Finanzierungsmodelle, durch Kooperationen mit anderen Forschungseinrichtungen und die Ansiedlung von Betrieben aufgewertet wird.

- neues Bezirkszentrum Ottakring – unter teilweiser Einbeziehung der Altbausubstanz – im Bereich der U3-Endstation (rund 600 Wohnungen, Büros, Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen, Schwesternwohnheim mit 320 Wohnungen, HTL für Elektrotechnik als Neunutzung des früheren Hauptgebäudes der Austria Tabak Werke), 1999 fertiggestellt
- „Museumsquartier“ im 7. Bezirk (größtes kulturelles Bauprojekt in der Geschichte der Republik Österreich mit Museums-, Ausstellungs- und Veranstaltungsbauten), Fertigstellung bis Sommer 2001
- „Neue Hauptbibliothek“ im Bereich der U6-Station Burggasse, 7. Bezirk, Fertigstellung bis Ende 2001

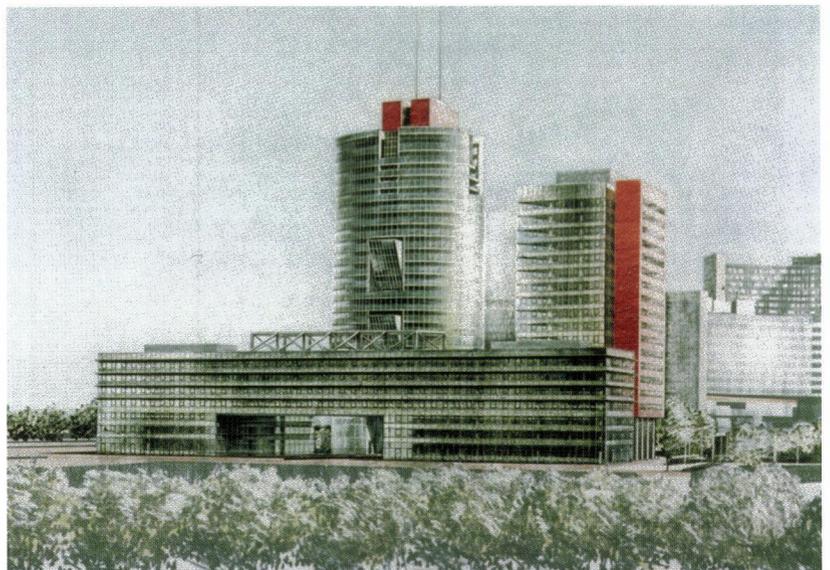
Wissenschafts- und Technologiepark Wien – Tech Gate Vienna

Für die Entwicklung und wirtschaftliche Umsetzung moderner Technologien braucht Wien eine zentrale Schnittstelle, an der Forschungsergebnisse und unternehmerisches Know-how in ständige Verbindung gebracht werden können. Deshalb entsteht am attraktiven Standort Donau-City der Technologiepark „Tech Gate Vienna“ mit dem Schwerpunkt Telekommunikation. Bereits jetzt werden eine entsprechende Anzahl von Unternehmen sowie technische Universitätsinstitute und Forschungsstellen angesiedelt. Getragen von der Stadt Wien, dem Bund und privaten Partnern geht die erste Ausbaustufe des Technologieparks 2001 in Betrieb.



Entwicklung Wiens zum Biotechnologiestandort

Im zukunftsweisenden Wissenschafts- und Wirtschaftsbereich Biotechnologie verfügt Wien zwar über hervorragende Forschungskapazitäten und auch einige Niederlassungen großer internationaler Pharmakonzerne. Neugründungen von Unternehmen in dieser boomenden Sparte gab es bis-



4. ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE UND KONKRETE PROJEKTE

PROJEKTE IN DEN INNEREN UND WESTLICHEN BEZIRKEN

Allgemeine Entwicklung des dichtbebauten Stadtgebiets

Der Rückgang der Wohnbauleistung in den letzten Jahren bewirkte eine stärkere Hinwendung zur Entwicklung von untergenutzten, jedoch infrastrukturell sehr gut ausgestatteten Gebieten – vornehmlich im Umfeld neu errichteter U-Bahn-Stationen. Beispiele dafür sind (teils bereits realisierte) Projekte wie an der U₃-Endstation Ottakring, am Hochstädtplatz, am Nordbahnhof sowie im Bereich Erdberger Mais. Abgesehen von diesen großflächigen Entwicklungszonen wurden zuletzt auch verstärkt Baulückenbebauungen bzw. Wohnprojekte mittleren Umfangs auf brachliegenden Grundstücken realisiert.



Auch künftig werden sich innerstädtische Entwicklungspotentiale ergeben, z. B. in bestimmten Abschnitten der geplanten U₂-Streckenführung. Vornehmlich angesprochen sei der Bereich zwischen dem Praterstern und der neuen Station Wehlstraße, der über ein erhebliches Umstrukturierungspotential verfügt: brachliegende Betriebsareale und Kasernen, im Zuge der Restrukturierung der Messe freiwerdende Flächen sowie der Praterstern als hochwertiger Verkehrsknoten. Von Bedeutung ist auch der Bereich Muthgasse, wo im Nahbereich der U₄ beträchtliche Potentiale auf ÖBB-Gelände vorhanden sind und Planungen zu deren Aktivierung eingeleitet wurden.

Durch problematische räumliche Entwicklungen, wie die Massierung von Freizeiteinrichtungen (Multiplex-Kinos, Urban Entertainment Centers etc.), rückte die Notwendigkeit zu integrativer Planung erneut in das öffentliche Bewusstsein. Um die Stärken und Schwächen derartiger Einrichtungen zu kanalisieren, ist es notwendig, ihre Auswirkungen zu analysieren und Prüfkriterien zu erarbeiten. Den Anlass für ein solches Prüfverfahren stellte ein Projekt am Praterstern dar, wobei sich zeigte, dass das Vorhaben an diesem Standort ökonomisch gar nicht realisierbar ist. Darüber hinaus lieferte die Prüfung wertvolle Informationen, die es ermöglichten, wirtschaftlich und stadträumlich vertretbar Alternativen aufzuzeigen.

Volksprater – Messegelände – Kriemhildbühl – Stadion (2. Bezirk)

Der Volksprater und das Messegelände, die Kriemhildbühl und der Stadionkomplex liegen am Rand des Grünen Praters und stellen ein traditionelles Freizeit-, Veranstaltungs- und Erholungsgebiet dar – allerdings mit erheblichen Mängeln. Besonders hervorzuheben sind die zum Teil chaotische Verkehrserschließung, die großräumige Abriegelung einzelner Einrichtungen, das unattraktive und ungeordnete Erscheinungsbild sowie das Fehlen eines zeitgemäßen Unterhaltungsangebots. Obwohl die vier Einrichtungen pro Jahr insgesamt 3,6 Mio. Besucherinnen und Besucher anziehen, sind kaum Synergien untereinander feststellbar. Eine Koordination der verschiedenen Angebote und Aktivitäten ist so gut wie nicht gegeben. Im gesamtstädtischen Interesse sollte der ganze Bereich attraktiviert werden – auch, damit dieser Freizeitstandort gegenüber der zunehmenden Konkurrenz diverser Entertainment-Projekte in der Wiener Stadtregion Bestand hat.

Ein starker Impuls für die Entwicklung von Prater, Messe, Krieau und Stadion geht von der in Angriff genommenen Verlängerung der U2 aus sowie von der geplanten Neustrukturierung und Nutzungsintensivierung der „Wiener Messe“. Die Stadt Wien erarbeitete ein erstes inhaltliches Grobkonzept zur Entwicklung des gesamten Bereichs, welches in einen städtebaulichen Rahmenplan mündete. Dieser legt die Eckdaten und die Begrenzung einer baulichen Entwicklung, die wesentlichen Grundsätze der Verkehrserschließung sowie grobe Realisierungsphasen fest.

Zwei Konsultanten wurden bestellt, um diese Planungen zu konkretisieren und erste Schritte zur Umsetzung zu unternehmen. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, die Voraussetzungen für die Errichtung einer Betreibergesellschaft zu prüfen, Detailkonzepte zu erarbeiten und Gespräche mit potentiellen Investoren zu führen. Die Ergebnisse dieser Phase werden in einem Masterplan zusammengeführt. Im Juni 2000 erfolgte der Kauf der „Wiener Messe“ durch die Gemeinde Wien. Dies war der entscheidende Schritt zur Gründung einer Errichtungsgesellschaft, deren Hauptaufgabe die Neukonzeption der Messe in Abstimmung mit einem Betreiber ist. Die im Zuge dessen verfügbar werdenden Flächen sind für den Ausbau des Freizeitangebots bzw. der Infrastruktur von großem Wert.

Die wichtigsten Ziele der Entwicklung des gesamten Bereichs sind:

- die Ansiedlung attraktivitätssteigernder Angebote, um die Aufenthaltsdauer des Publikums und somit die Wertschöpfung der Freizeiteinrichtungen zu erhöhen – aber vor allem auch, um neue Zielgruppen bzw. Gästeschichten anzusprechen
- die gezielte Auswahl neuer Angebote, um Ergänzungen und nicht Konkurrenzsituationen zu den bestehenden Einrichtungen zu schaffen
- die Erzeugung von Synergien unter den bestehenden und künftigen Einrichtungen durch gemeinsames Management und Marketing
- der Abbau von Barrieren, um einen räumlichen Zusammenhang zu schaffen
- die Wahrung der bestehenden Nutzungsinteressen im Umfeld (Grüner Prater, Wohngebiete etc.) durch eine schonende Entwicklung des gesamten Standorts (Erschließung, ...)

Nordbahnhof (2. Bezirk)

Das rund 75 ha umfassende Areal der Stadtentwicklungszone Nordbahnhof besteht fast ausschließlich aus extensiv genutzten Flächen der Österreichischen Bundesbahnen. Bereits 1979 haben die ÖBB einen etwa 200 m breiten Grundstücksstreifen entlang der Lassallestraße zur Bebauung freigegeben, die mittlerweile realisiert wurde.

Das vom Wiener Gemeinderat in Auftrag gegebene städtebauliche Leitbild für die Entwicklung des gesamten Areals wurde im Jänner 1994 fertiggestellt.



Obwohl seither intensive Grundstücksverhandlungen mit den ÖBB laufen, blieb lange ungewiss, wann das Gros der Flächen bereitgestellt wird. So konzentrierte sich die weitere bauliche Entwicklung bisher auf die verfügbaren Bereiche entlang von Engerthstraße und Vorgartenstraße.

In letzter Zeit zeichnen sich allerdings konkrete Projekte auf den Flächen der ÖBB ab. Dies erlaubt, entsprechend dem städtebaulichen Leitbild für den Nordbahnhof, die mittelfristige Verwirklichung der gesamten Entwicklungsphase 1 vorzusehen. Neben der Verwertung der Flächen entlang der Vorgartenstraße und der zweiten Blockreihe parallel zur Lassallestraße steht vor allem die Errichtung eines Parks sowie einer Volks- und Hauptschule im Vordergrund. Ab 2005 steht das Areal der derzeitigen Busgarage zur Verfügung, was die bauliche Schließung der Straßenfronten von Engerthstraße und Vorgartenstraße ermöglicht. Eine wesentliche Voraussetzung für die Realisierung dieser Entwicklungsphase stellen Einigungen über die Finanzierung der sozialen und technischen Infrastruktur sowie über die Bereitstellung der dafür notwendigen Flächen dar.

Wien-Mitte (3. Bezirk)

Der Bahnhof Wien-Mitte, einer der wichtigsten Verkehrsknoten Wiens (S-Bahn-Stammstrecke, U3, U4 sowie Regionalbusse), weist ein sehr unbefriedigendes Erscheinungsbild auf. Diese triste Situation steht in eklatantem Gegensatz zur hervorragenden Standortgunst des gesamten Areals, was Überlegungen für eine städtebauliche und strukturelle Neugestaltung auslöste.

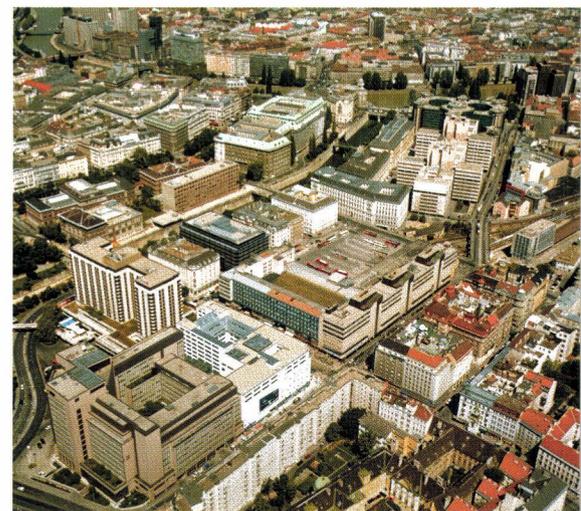
Schon 1991 wurde auf der Grundlage von Vorstudien (Prof. Roland Rainer/Prof. Hermann Knoflacher) ein Gutachterverfahren durchgeführt. Die Jury empfahl den Entwurf der Architekten Ortner&Ortner als Leitprojekt. Dieses sah im Wesentlichen einen Nutzungsmix aus Geschäften, Wohnungen, Büros, Kultur- und Sozialeinrichtungen unter Einbeziehung des Bestands (S-Bahnhof, Busbahnhof, AEZ, Geschäfte etc.) vor. Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen (Flaute in der Immobilien-

branche, Sättigung des Wohnungsmarkts, komplizierte Grundstücksverhandlungen, langwierige Absiedlungsverhandlungen) verzögerte sich allerdings die Projektrealisierung.

Ausgehend von neuen Rahmenbedingungen entstanden einige Jahre später geänderte Nutzungsvorstellungen, die von der Stadtplanung umfangreichen Studien im Rahmen eines Raumverträglichkeits- und Verkehrsgutachtens unterzogen wurden. Die hervorragende Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln gab schließlich den Ausschlag, nun – neben Büros – ein Urban Entertainment Center zu errichten, mit einem Nutzungsmix aus Freizeiteinrichtungen, Gastronomie und Einzelhandel in einer Gesamtgrößenordnung von 110.000 m² Nutzfläche. Anstatt der geplanten sechs Hochhaustürme sollen nunmehr drei Türme mit Gebäudehöhen von 87 m bzw. 97 m errichtet werden.

Die Neugestaltung des Busbahnhofs Wien-Mitte sieht eine weitgehende Auslagerung der Regionalbuslinien auf andere Standorte (Südtiroler Platz, U3-Endstation Simmering, U6-Endstation Floridsdorf) vor. Die Festsetzung eines „Stellplatzregulativs“ ermöglicht, die Zahl der für das Projekt an sich vorgeschriebenen Pkw-Stellplätze um die Hälfte zu unterschreiten.

Im Bereich Große Marxer Brücke ist – der Grundkonzeption des Gutachterverfahrens folgend – eine weitere Überbauung der Schnellbahn-Stammstrecke in Richtung der benachbarten Bundesgebäude vorgesehen. Die dort projektierten Baukörper nehmen die Höhenentwicklung der angrenzenden Bahnhofsüberbauung auf.



Stadtentwicklungszone „Erdberger Mais – Aspanggründe“ (3. Bezirk)

Die Verlängerung der U3 nach Simmering sowie die Attraktivierung der S7 (mit einer zusätzlichen Station St. Marx und damit einem direkten Anschluss zum Flughafen Wien-Schwechat, Fertigstellung bis 2002) werden – neben anderen Infrastrukturverbesserungen – die Wertigkeit des Standorts Erdberger Mais massiv anheben und ihn in das Zentrum der Entwicklungsachse Simmering–Schwechat rücken. Weiters entsteht durch die Umnutzung der Gasometer und des Schlachthofareals ein Kristallisationskern für nachziehende Projekte.

Die Zielvorstellungen für die künftige Gebietsentwicklung sehen eine standortgemäße Dichte mit überwiegend betrieblicher Nutzung bzw. Dienstleistungen vor – aber auch einen gewissen Wohnanteil mit dem Ziel einer urbanen Durchmischung. Im Rahmen einer umsetzungsorientierten Gesamtplanung soll

- die Positionierung der Stadtentwicklungszone Erdberger Mais als moderner, hochwertiger Wirtschaftsstandort – in unmittelbarer Nähe der City, des Grünen Praters und des Flughafens – erfolgen, der auch mittelfristig für investitionswillige Unternehmen attraktiv ist
- die Konzentration technologieorientierter (Gründer-)Unternehmen im räumlichen Zusammenhang mit dem Forschungszentrum Arsenal und dem Vienna Biocenter erreicht werden (Stichwort Wissenstransfer)

- ein leistungsfähiges Bus- und Straßenbahnsystem in Kombination mit einem attraktiven Fuß- und Radwegenetz entwickelt werden, das angesichts der künftig hohen Wohn- und Arbeitsbevölkerungsdichte die U3 und die Schnellbahnlinien ergänzt, um den Autoverkehrsanteil möglichst gering zu halten
- qualitätsvolle, moderne Architektur gefördert werden
- eine frühzeitige Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Investoren erfolgen, um eine hohe Planungs- und Umsetzungssicherheit zu erreichen

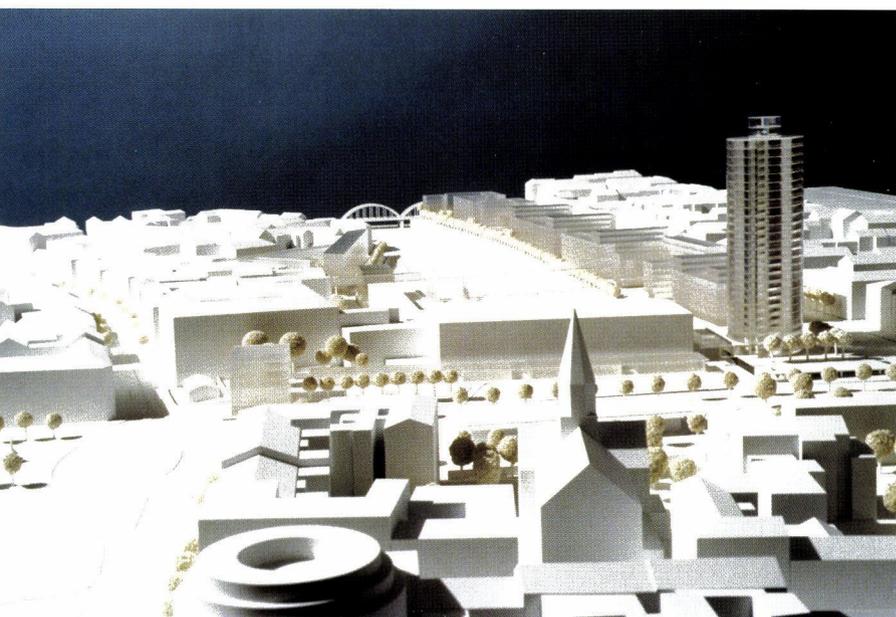
Seit September 1998 ist für die Entwicklung dieses Stadtteils ein Planungsteam eingesetzt, zu dessen Aufgaben vor allem die Koordination in den Bereichen Planungsrecht, Verkehr, Freiflächen, Bodenmanagement, Festlegung der Nutzungsmischung sowie Erschließung der Flächenreserven der Wiener Stadtwerke zählt. Bereits jetzt zeigt sich, dass für die phasenweise Entwicklung des Standorts ein serviceorientiertes Flächenmanagement und ein professionelles Marketing notwendig sind.

Die Planungen für die einzelnen Teilflächen sind mittlerweile verschieden weit fortgeschritten. Für die Aspanggründe etwa entwickelte der Londoner Architekt Lord Norman Foster im Auftrag des Entwicklungskonsortiums „Eurogate“ und auf Basis eines Pflichtenheftes der Stadtplanung einen Masterplan. Diverse Projekte, wie z. B. die geplante Überbauung der künftigen U2-Remise in Erdberg oder das in Realisierung befindliche Büroprojekt „Adler und Ameise“ (in der Guglgasse) runden das künftige Bild dieses Stadtteils ab.



Westbahnhofareal (15. Bezirk)

Der unmittelbare Anlass für Planungsaktivitäten im Bereich des Westbahnhofgeländes sind die im Rahmen der „Bahnhofsoffensive“ vorgesehenen Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen zur Schaffung einer zeitgemäßen Verkehrsstation. Die Stadt Wien ist um eine Attraktivierung dieses Stadtteils bemüht. Eine städtebauliche Nutzung von relevanten Teilbereichen des Bahnhofsareals



würde eine notwendige Aufwertung der Umgebung sowie die vorteilhafte Verklammerung der beiden Bezirksteile Rudolfsheim und Fünfhaus bewirken.

Im Sommer 1998 wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern von Stadtplanung und ÖBB sowie aus externen Planerinnen und Planern, eingesetzt, um entsprechende umsetzungsorientierte Konzepte und Vorgangsweisen zu

entwickeln. Dabei sollten in besonderem Maße die verkehrlichen, stadtstrukturellen, städtebaulichen und stadtgestalterischen Rahmenbedingungen und Aspekte vor dem Hintergrund einer schrittweisen Entwicklung berücksichtigt werden. Als Grundsatz galt, eine künftige Bebauung nur in jenen Bereichen zu ermöglichen, die wirtschaftlich und strukturell sinnvoll erscheinen. Eine vollständige Überbauung des Bahnhofsgeländes scheidet, wie in Voruntersuchungen bereits 1994 nachgewiesen wurde, dabei aus.

Die städtebauliche Entwicklung des Westbahnhofsareals könnte sich – in drei Phasen gestaffelt – wie folgt darstellen:

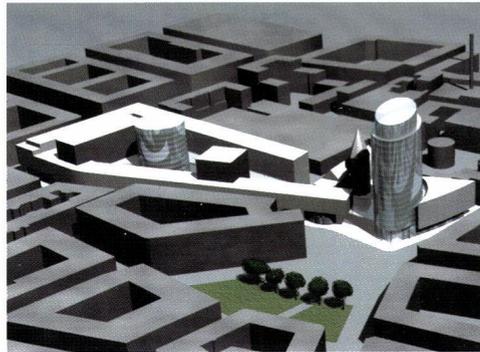
- Phase 1 (bis 2004, im Rahmen der Bahnhofsoffensive) beinhaltet den Umbau der bestehenden Bahnhofshalle in ein Geschäfts- und Einkaufszentrum inklusive der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes (mit städtebaulichen Akzenten in den Eckbereichen zur Mariahilfer und Felberstraße) sowie den Bau eines Fußgängerstegs zur Überquerung der Gleisanlage Höhe Hackengasse
- in Phase 2 (ca. 2004 bis 2010) könnte entlang der Felberstraße (von der Hackengasse bis zur Schmelzbrücke) eine Blockrandbebauung entstehen, die durch Grünbereiche und öffentliche Plätze aufgelockert ist
- in Phase 3 (ab 2010) könnte – nach Umstrukturierungen sowie der Verlagerung von Bahneinrichtungen an andere Bahnstandorte – eine weitere Bebauung mit gemischten Nutzungen in einer Größenordnung von ca. 220.000 m² bis zum Bereich Johnstraße/Schloßallee nördlich und südlich der Gleisanlagen erfolgen

Das Hauptaugenmerk ist dabei auf die Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Bezirksteilen (z. B. äußere Felberstraße), die Schaffung von Grünbereichen, auf Mischnutzungen und die Verbesserung der Lebensqualität im Bezirk zu legen. Die bauliche Entwicklung der Phasen 2 und 3 setzt geeignete Verkehrsführungen im Rahmen eines generellen Verkehrskonzepts voraus.

Vor der endgültigen Auslobung eines EU-weiten städtebaulichen Wettbewerbs für den Bereich des Westbahnhofs überprüfen die ÖBB kurzfristig noch weitere Möglichkeiten zur Neunutzung bestehender Objekte sowie zur Reduktion der Gleisanlagen.

Brauerei Ottakring (16. Bezirk)

Im Jahr 1998 wurde der Architekturwettbewerb für jenen 20.000 m² großen Teil des Geländes der Brauerei Ottakring abgeschlossen, auf dem ein multifunktionales Bezirkszentrum entstehen soll. Diese Nutzung soll auch die Stärkung der Zentrums- und Handelsfunktion der Thaliastraße unterstützen. Die Gestaltung öffentlich zugänglicher Bereiche (Plaza) sowie eines optischen Abschlusses des Johann-Nepomuk-Berger-Platzes wird diesem Quartier zusätzliche Impulse geben. Mit der Verlängerung von Dampfbadgasse und Grüllemeiergasse durch das Areal der Brauerei entsteht eine zusätzliche Verbindung von der Thaliastraße zur Ottakringer Straße – eine langjährige Barriere wird damit überwunden.



(Wohnhaussanierung, Schaffung neuer Gewerbeflächen, Dienstleistungs- und Nahversorgungseinrichtungen).

Der vorliegende Entwurf für das Bezirkszentrum sieht einen gemischt genutzten Bereich mit Einzelhandel, Büros und anderen Arbeitsstätten, Gastronomie, Hotel, Fitness- und Unterhaltungseinrichtungen vor. Unter dem Motto „Erlebnisfreizeit“ sollen zeitgemäße Formen der Freizeitgestaltung angeboten werden. Konkret gestaltet sich das Projekt wie folgt:

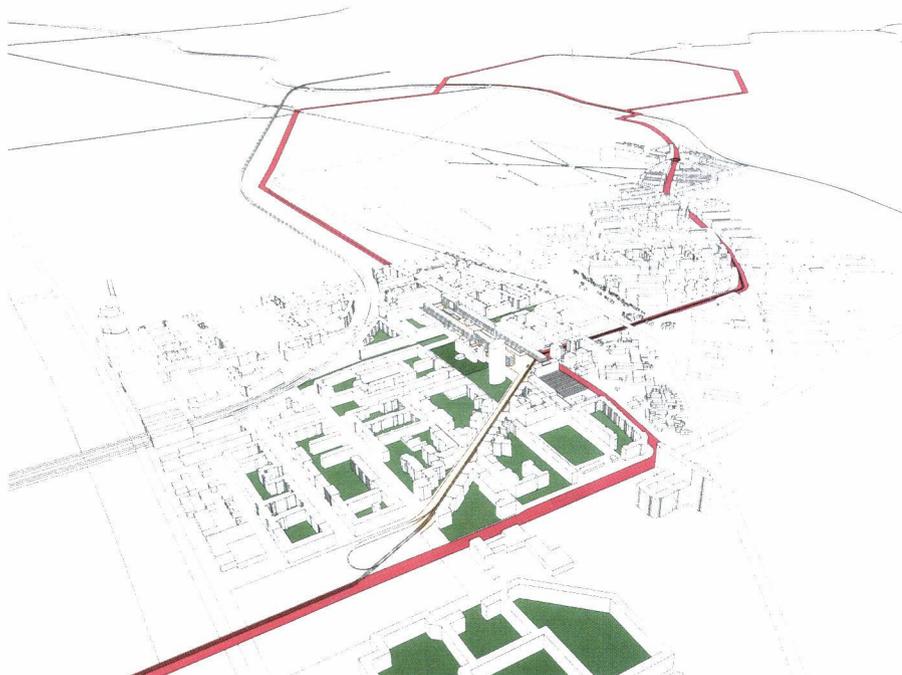
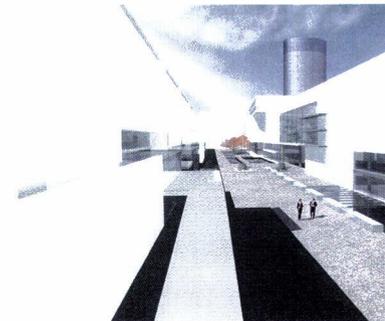
- an der Thaliastraße soll ein Einkaufszentrum entstehen, nördlich davon eine gemischte Gewerbe- und Büronutzung
- an der Ottakringer Straße ist ein ellipsenförmiges Hochhaus mit über 60 m Höhe für Büros, ein Hotel sowie für temporäre Wohnformen vorgesehen
- der denkmalgeschützte Gerstenboden und der Darreturm der Ottakringer Brauerei werden erhalten und in die neue Baustruktur eingegliedert
- südlich davon ist eine vier- bis sechsgeschoßige Bebauung entlang der Feßtgasse geplant, die einen etwa 35 m hohen Turm trägt

„Langer-Block“ (17. Bezirk)

Der Baublock zwischen Rosensteingasse, Geblergasse, Gschwandnergasse und Lobenhauergasse fungiert als Modellprojekt für die Revitalisierung von stark erneuerungsbedürftigen „Spekulationsvierteln“. Die derzeit laufende Sanierung schafft eine mustergültige Verknüpfung von Wohnungsneubau (insgesamt 180 Miet- und Eigentumswohnungen) und Stadterneuerungsmaßnahmen

Höchstädtplatz (20. Bezirk)

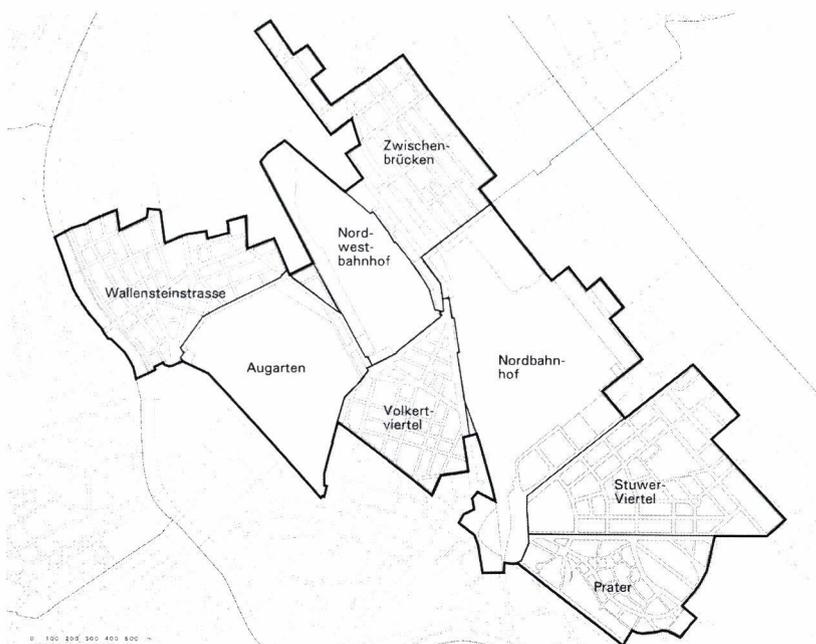
Die Absiedlung der Firma NÖM+WABCO eröffnete nicht nur die Chance, freiwerdende Baublöcke neu zu nutzen, sondern auch, diesem Stadtraum durch Neubebauung – einem städtebaulichen Gestaltungskonzept folgend – ein neues, akzentuiertes und gleichzeitig aus dem Stadtgefüge entwickeltes Gepräge zu verleihen. Dabei soll der Höchstädtplatz auch Qualität als Platzraum erlangen. Eine Höchstgrenze der baulichen Ausnutzung von etwas mehr als 80.000 m² Bruttogeschoßfläche sowie ein hoher Grad an Durchmischung mit gewerblichen und infrastrukturellen Einrichtungen wurden als Rahmenbedingungen für ein Expertenverfahren festgelegt.



Das daraus hervorgegangene Leitprojekt sieht vor, den Höchststädtplatz um den Freiraum zwischen zwei Bebauungszeilen (an der Dresdner und der Meldemannstraße) bis zur Linie U6 auszudehnen und so einen neuen öffentlichen Raum zu definieren. Parallel dazu soll der Meldemann-Park in Richtung Marchfeldstraße verlängert werden. In diesem Bereich ist auch die Errichtung eines Hochhauses geplant. Von den geplanten übergeordneten Einrichtungen ist insbesondere das Technikum Wien – eine Fachhochschule mit Schwerpunkt Elektronik – hervorzuheben. Über die Gründung einer HAK (Handelsakademie) wird derzeit mit dem Bund verhandelt. Gesichert sind die Errichtung eines „Call Center-Hotels“ sowie die Ansiedlung von Ausbildungsstätten der Firma Siemens.

Ziel-2-Förderung für ein „Städtisches Problemgebiet“ (2. und 20. Bezirk)

Im gegenwärtigen Spannungsfeld von Entwicklungschancen und Wettbewerbsdruck geraten strukturschwache Gebiete in eine besonders schwierige Situation, wenn es darum geht, den erforderlichen Strukturwandel und notwendige Modernisierungsanpassungen aus eigener Kraft von einem vergleichsweise niedrigen Niveau aus zu schaffen – und gleichzeitig soziale Stabilität zu gewährleisten. Die Ziel-2-Förderung unterstützt genau jene Initiativen, die mit punktuellen Maßnahmen nachhaltige Prozesse für mittelfristig selbsttragende Modernisierungen und Strukturverbesserungen in Gang setzen.



Die Auswahl eines Ziel-2-Gebiets in Wien für eine Strukturförderung der EU baut auf jenen Kriterien auf, die 1995 für die Auswahl des EU-Förderungsgebiets „URBAN Wien – Gürtel plus“ angelegt wurden. Für die URBAN-Gebietsabgrenzung entlang des Westgürtels wurden jene gründerzeitlichen Zonen ausgewählt, die besonders hohe Werte bei bestimmten Indikatoren aufwiesen (z. B. Anteil an Substandardwohnungen, dichter Bebauung, Zuwanderinnen und Zuwanderern, Arbeitslosen).

Das Wien-interne Auswahlverfahren für eine solche Förderungszone führte zum Ergebnis, Teile der Bezirke Leopoldstadt und Brigittenau als „Städtisches Problemgebiet“ zur Aufnahme in die Ziel-2-Gebietskulisse vorzuschlagen. Der ausgewählte Bereich umfasst eine Gesamtfläche von 440 ha und zählt rund 60.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Bei den meisten relevanten Kriterien weichen dessen Werte deutlich vom Wiener Durchschnitt ab (z. B. Anteil der Substandardwohnungen in Wien 1991: 18,5%, im Ziel-2-Gebiet: 37,8%; Zuwandereranteil in Wien 1997: 16,6%, im Ziel 2-Gebiet: 36,5%) bzw. übertreffen teilweise noch jene in der EU-Förderungszone „URBAN Wien – Gürtel plus“.

Die vier dichtbebauten Wohngebiete der vorgeschlagenen Ziel-2-Förderungszone zählen nicht zuletzt aufgrund ihrer isolierten Lage zu jenen Stadtteilen Wiens, die in den vergangenen Jahrzehnten eine eher geringe Erneuerungsdynamik aufwiesen. Der Wohnungsbestand ist hier noch stark durch gründerzeitliche Klein- und Kleinstwohnungen mit mangelhafter Ausstattung geprägt (67% der Wohnungen wurden vor dem Ersten Weltkrieg errichtet, im Wiener Durchschnitt sind es 38%). Durch den starken Zuzug ausländischer Bevölkerung in das Gebiet ist der Anteil der sozial schwachen Berufsschichten (angelernte Arbeitskräfte, Hilfsarbeitskräfte) in den 90er Jahren auf über 40% angestiegen.



4. ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE UND KONKRETE PROJEKTE

PROJEKTE IN DEN SÜDLICHEN BEZIRKEN

Allgemeine Entwicklung der Bezirke 10, 11, 12, 13 und 23

Bei der Erstellung des Stadtentwicklungsplans 1994 war aufgrund des damals gegebenen Wohnraumbedarfs eine massive Siedlungsentwicklung in den südlichen Stadtteilen vorgesehen. Angesichts einer heute rückläufigen Bevölkerungsentwicklung scheinen großflächige Erweiterungen mittelfristig nicht mehr erforderlich. Der künftige Bedarf an zusätzlichem Wohnraum soll daher weitgehend innerhalb des Stadtkörpers abgedeckt werden. Dadurch ist es möglich, die bestehende technische und soziale Infrastruktur intensiver zu nutzen und die Grün- und Freiflächen am Stadtrand für eine landwirtschaftliche Nutzung sowie für die Erholung der Bevölkerung zu bewahren. Exemplarisch sind hier etwa die Landwirtschaftsflächen südlich von Oberlaa, die Gartenbaugebiete der Simmeringer Haide sowie die Erholungsräume Laaer Berg und Lainzer Tiergarten zu nennen.

Durch die Stilllegung von großen Betrieben in den Randbereichen des dichtbebauten Stadtgebiets standen ausreichende Flächen für neue Bauvorhaben zur Verfügung. Solchen Großprojekten gingen in den letzten Jahren stets Wettbewerbe bzw. Gutachterverfahren voraus, um eine optimale Einbindung in die bestehende Stadtstruktur zu gewährleisten. Sollte es trotz allem Bedarf an peripheren Entwicklungsflächen geben, so stehen dafür die ausgewiesenen Siedlungsachsen zur Verfügung. Die dazwischen liegenden Gebiete sind in erster Linie als Grünräume zu erhalten. Da allerdings in hohem Maß eine Nachfrage nach „Wohnen im Grünen“ besteht, soll durch Festlegung

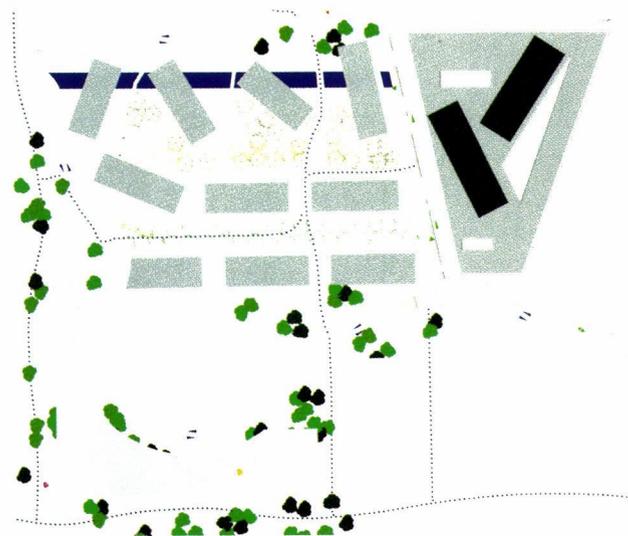
geeigneter Standorte in diesen Zwischenbereichen eine geregelte Entwicklung dieser lockeren Siedlungsform erreicht werden.

Für die nächsten Jahre ist eine Reihe hochrangiger Verkehrsprojekte im Südraum Wiens vorgesehen – auch im Straßenverkehr: etwa die Errichtung der Südumfahrung B 301 oder der Ausbau von B 225 und B 228. Die angestrebten Bahnprojekte sind nicht nur für Wien, sondern für die gesamte Region von Bedeutung. Der geplante Hauptbahnhof am Standort des jetzigen Süd- und Ostbahnhofs sowie der Ausbau der Flughafenverbindung (S7) werden wesentliche Verbesserungen im öffentlichen Personenverkehr mit sich bringen. Die Errichtung eines Güterterminals in Inzersdorf und der damit verbundene Ausbau der Pottendorfer Linie sollen vor allem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützen.

Wienerberg-City (10. Bezirk)

Der Erweiterung der Wienerberg-City ging ein städtebauliches Wettbewerbsverfahren voraus, dessen Ergebnis die Grundlage für die Erstellung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes bildete. Für die konkrete Umsetzung der Entwurfsideen wurde ein Bauträgerwettbewerb abgehalten.

Der Schwerpunkt der Planungen liegt auf der Erweiterung des „Business Park Vienna“ durch die angestrebte Errichtung von ca. 1.100 Wohnungen, von Büroflächen, einem Kindertagesheim, einer Schule sowie eines Kino-Centers samt zugeordneter Erlebnisgastronomie. Nach Fertigstellung der beiden Bürotürme (Twin Tower), die eine Höhe von



beinahe 140 m erreichen, sollen auch die übrigen Bereiche, unter anderem vier Wohnhochhäuser, kurzfristig realisiert werden. Durch die exponierte Lage auf der Anhöhe des Wienerbergs hat die projektierte Bebauung wesentlichen Einfluss auf die Silhouette Wiens.

Auch wenn eine attraktivere Busverbindung diesen neuen Stadtteil an die Linien U1 und U6 anschließen soll, gilt hier die Versorgungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterhin als stark verbesserungswürdig.

Porr-Gründe (10. Bezirk)

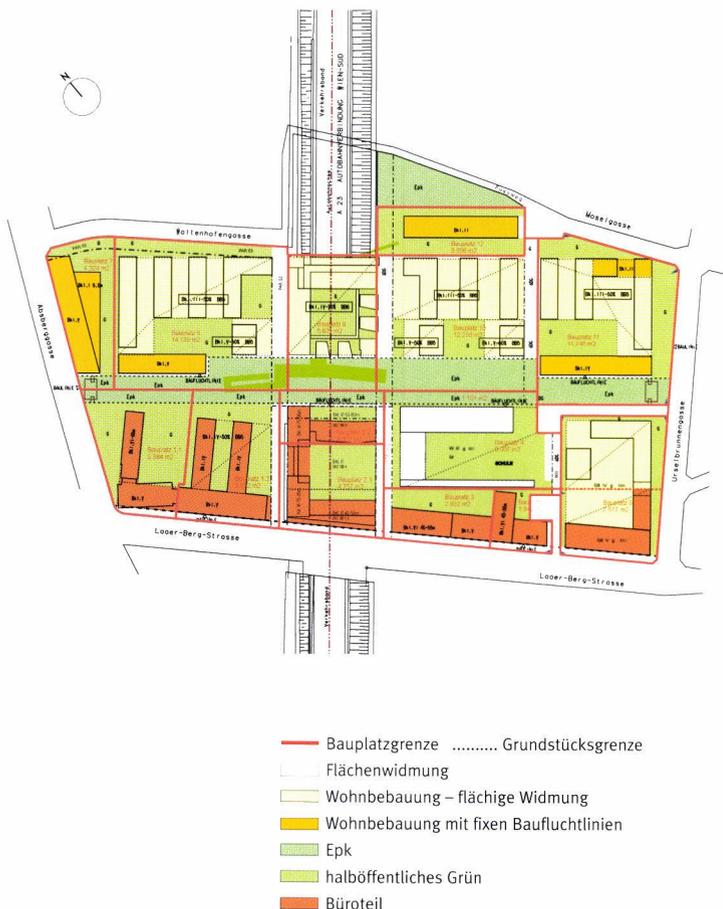
Entlang der Laaerbergstraße ist auf den ehemaligen Betriebsflächen der Firma Porr die Errichtung eines neuen Stadtteils geplant. Als Ergebnis eines durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs sollen rund 1.800 Wohnungen, Büroflächen, Kindertagesheime, eine Volks- und Hauptschule, ein Shopping Center sowie eine zentrale Grünfläche entstehen. Ein entsprechender Flächenwidmungs- und Bauungsplan, der die genannten Funktionen ermöglicht, wurde erstellt. Hervorzuheben ist,

dass die A 23 Südosttangente, die das Plangebiet quert, im Zuge des Projekts vollständig überplattet wird. Im südlichen Anschluss an das Projektgebiet ist ebenfalls eine Siedlungsentwicklung vorgesehen, die mit der Wohnbebauung Collmannngasse bereits eingeleitet wurde.

Die Erreichbarkeit des künftigen Stadtteils mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist noch nicht ausreichend gewährleistet – entsprechende Verbesserungsmaßnahmen werden derzeit ausgearbeitet.

Ehemalige Schmid-Stahlwerke (10. Bezirk)

Nach Stilllegung des Betriebsgeländes der Schmid-Stahlwerke stand das Areal für eine Nutzungsänderung zur Verfügung. Nach Durchführung eines städtebaulichen Expertenverfahrens wurde der Entwurf von Architekt Otto Häuselmayr als Grundlage für weitere Planungen herangezogen. Vorgeesehen sind ca. 700 Wohneinheiten sowie ein Kindertagesheim und eine Schule. Durch die Sittierung einer Hochgarage entlang der A 23 Südosttangente wird ein effizienter Lärmschutz geschaffen.



Bahnhof Wien (10. Bezirk)

Im Jahr 1995 führten die Österreichischen Bundesbahnen und die Stadt Wien gemeinsam ein Wettbewerbsverfahren für die Bereiche des Südbahnhofs, des Ostbahnhofs sowie des künftigen Durchgangsbahnhofs durch, das eine Empfehlung zur Weiterbearbeitung des Projekts von Architekt Theo Hotz ergab. Im Zuge der detaillierten Planungen, vor allem zum regionalen und internationalen Schienenverkehr, wurde das ursprüngliche Konzept sukzessive weiterentwickelt.

Durch den geplanten Entfall der bestehenden Kopfbahnhöfe und die Konzentration aller Bahnfunktionen auf den neuen, schräg zwischen den beiden heutigen Bahnhöfen situierten Hauptbahnhof werden große Flächen für eine städtebauliche Entwicklung frei. Vorgesehen sind hauptsächlich Bauten für Büro- und Geschäftsnutzungen, lediglich für den Bereich neben dem Schweizer Garten sind auch Wohnungen geplant. Darüber hinaus soll südlich des künftigen Bahnhofs ein neuer Stadtteil mit gemischter Struktur entstehen. Die geplante Bahnhofshalle wird den künftigen Umsteigeknoten Südtiroler Platz markieren, die dazugehörigen Vorplätze werden großzügig erweitert. Um die Zentrumsfunktion des Ortes zu dokumentieren, ist auch die Errichtung von Hochhäusern vorgesehen.

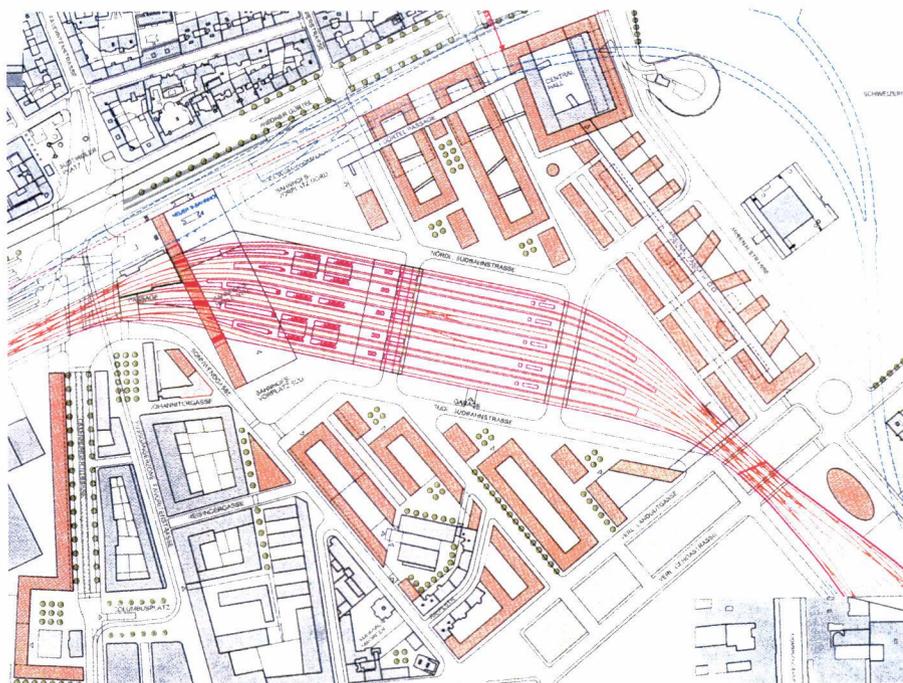
Güterterminal Inzersdorf (10. Bezirk)

Die bestehenden Einrichtungen für den Güterumschlag auf Wiener Stadtgebiet stoßen an ihre Kapazitätsgrenzen, sodass neue, leistungsstarke und multifunktionale Terminals an ausgewählten Standorten erforderlich werden. Diese müssen gemeinsam in der Lage sein, die spezifischen logistischen Anforderungen des Großraums Wien langfristig zu erfüllen. Entsprechend dem bereits 1993 im Rahmen der PGO entwickelten Güterterminalkonzept für die Ostregion ist die Errichtung eines Terminals in Inzersdorf zu verfolgen. Dieser Standort begünstigt das verkehrs- und umweltpolitische Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Zudem entlastet er die teilweise veralteten und überlasteten Güterumschlagseinrichtungen innerhalb des dicht bebauten Stadtgebiets und somit auch die innerstädtischen Verkehrsnetze.

Die Österreichischen Bundesbahnen konzipierten ein Projekt, das die Funktionen Betriebsteil, kombinierter Ladungsverkehr, EC-Bereich und konventioneller Wagenladungsverkehr umfasst. Dieses

Projekt wurde von den ÖBB aufgrund knapper werdender Finanzmittel allerdings nochmals auf seine Wirkungen hin überprüft und soll nun verkleinert werden.

Zur Wahrung der Raum- und Umweltverträglichkeit erstellte die Stadt Wien ein umfassendes Paket an verkehrlichen, strukturellen und umweltorientierten Maßnahmen als Voraussetzung für die Realisierung dieses Großbauvorhabens. Östlich des künftigen Terminals könnte gegebenenfalls eine hochwertige betriebliche Nutzung oder die Errichtung eines Business Parks erfolgen – jedoch nur unter der Voraussetzung, dass die notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen, insbesondere im Verkehrsbereich, umgesetzt werden. Zudem gilt es, die wichtigen übergeordneten Grünverbindungen aus dem Bereich Heubergstetten sowie im Verlauf der Thermensiedlung Oberlaa zu berücksichtigen.



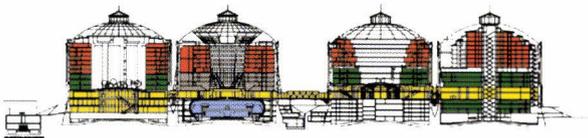
Gasometer (11. Bezirk)

Die Gasometer, in den Jahren 1896 bis 1899 erbaut, repräsentieren die Industriearchitektur der späten Gründerzeit in eindrucksvoller Weise. Bei einer Höhe von rund 75 m und einem Durchmesser von rund 65 m würde das Wiener Riesenrad in jedem der vier Gasbehälter Platz finden. Die unmittelbar aneinander gereihten, zylindrischen Bauwerke aus rotem Sichtziegelmauerwerk wurden aufgrund ihrer geschichtlichen und kulturellen Bedeutung 1981 unter Denkmalschutz gestellt. In den Jahren 1985 und 1986 erfolgte, hervorgerufen durch die Einführung des billigeren Erdgases, ihre Betriebs-einstellung.



Auslöser für neue Nutzungsüberlegungen war die Erschließung durch die U-Bahn-Linie U3, die seit Dezember 2000 direkt vor den Gasometern hält. Die Vorgaben für die Revitalisierung der Gasometer enthielten den Nutzungsschwerpunkt „Wohnen“. Das mittlerweile bereits in Fertigstellung befindliche Projekt bietet Platz für rund 600 geförderte Eigentums- und Mietwohnungen, ein Studentenheim mit 180 Wohneinheiten, eine Veranstaltungshalle für ca. 3.000 Personen, das Wiener Landes- und Stadtarchiv, eine Shopping Mall samt Restaurantflächen im Ausmaß von ca. 20.000 m² sowie Tiefgaragen für mehr als 1.000 Pkw. Die U-Bahn-Station Gasometer ermöglicht einen direkten und witterungsunabhängigen Zugang zur Shopping Mall sowie zur Veranstaltungshalle.

Analog zum nördlichen Gasometer-Umfeld wurde für das südliche Umfeld ein Planungsverfahren eingeleitet, um die künftige Entwicklung dieses Bereichs zu definieren. Dabei ist in jedem Fall auf notwendige Verbesserungen Rücksicht zu nehmen.



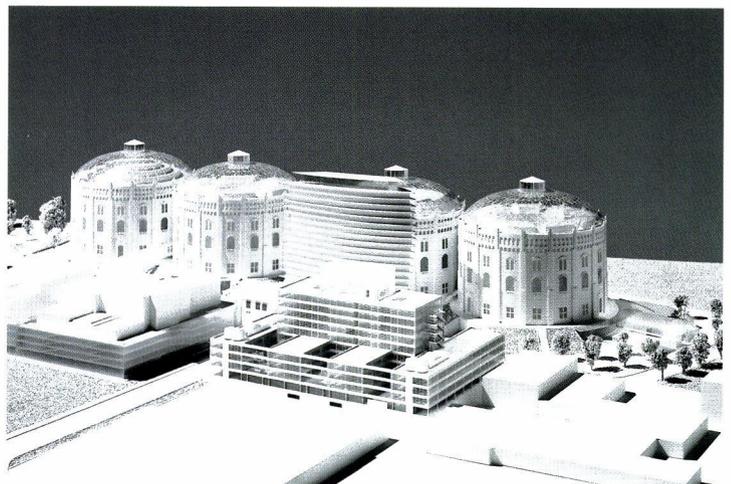
- Mall
 - Wohnungen
 - Büros
 - Studentenwohnheim
 - Veranstaltungshalle
- Quelle: www.gasometer.at



KDAG – Stadt 2000 (12. Bezirk)

Die Kabel- und Drahtwerke AG war 100 Jahre lang einer der bedeutendsten Betriebe Meidlings. Nicht nur, dass sie der wichtigste Arbeitgeber im Bezirk war – sie stellte auch einen ganz speziellen Bezugsfaktor für die Bevölkerung der Umgebung dar. Im Dezember 1997 schloss die KDAG ihre Pforten.

Aufgrund der hohen Identifikation der Bevölkerung mit diesem Standort wurde für die Beplanung dieses 6,3 ha großen Bereichs eine besonders bürger-nahe Vorgangsweise gewählt. Ein erster Schritt hierzu war das Bürgerbeteiligungsverfahren 1998, im Zuge dessen die Bevölkerung ihre Vorstellungen zur künftigen Entwicklung einbringen konnte – und auch einen Bürgerbeirat wählte, der beim nachfolgenden städtebaulichen Ideenwettbewerb „Stadt 2000“ als beratendes Gremium fungierte.





Die Aufgabenstellung für den Wettbewerb wurde in Hinblick auf eine innovative Stadtraumbildung festgelegt. Verlangt waren Vorschläge zur Flexibilität und Variabilität des Wohnens, zur engen Verbindung zwischen Wohnen und Arbeiten und ihrer kleinräumigen Vernetzung, zu Nutzungsvielfalt und Nutzungsverdichtung sowie eine Bezugnahme auf die sich ändernden Lebensrhythmen und überlagernden Funktionen – unter etwaiger Berücksichtigung neuer Kommunikationsmittel und Ordnungssysteme. Es standen also nicht die Erarbeitung eines konkreten Entwurfs, sondern Experimente, Visionen und „konkrete Utopien“ im Vordergrund.

Nach Beendigung des Bewerbs wurde beschlossen, den herkömmlichen Weg der Bebauungsplanung zu erweitern und auf Grundlage der Ideen der Wettbewerbsieger ARGE dyn@mosphäre ein Leitkonzept/-projekt zu erstellen – als Basis für einen künftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Wie erwartet, war dieser kooperative Planungsprozess zunächst aufwendiger als konventionelle Verfahren. Man kann aber bereits jetzt davon ausgehen, dass durch die frühzeitige bzw. parallele Einbeziehung aller wichtigen Akteure letztlich eine ungleich höhere Qualität zu verbuchen sein wird. Zwar gilt es auch hier, die Anforderungen an die Entwicklung des Areals so weit wie möglich im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festzulegen. Ergänzend dazu sollen die weiterreichenden Qualitäten des Projekts aber in zusätzlichen Vereinbarungen (z. B. in privatrechtlichen Verträgen) sowie durch ein kontinuierliches Stadtteil-Management gesichert werden.

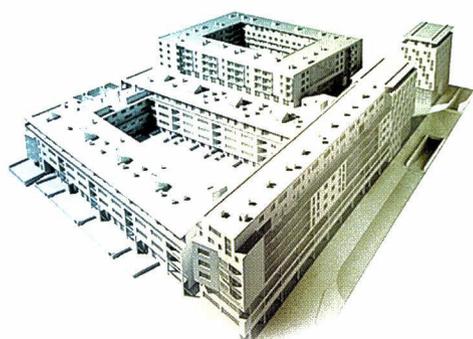
Einen besonderen Schwerpunkt bildet dabei der öffentliche Raum, der für den neuen Stadtteil identitätsstiftend sein soll. Dazu gehört die frühzeitige Einbeziehung sozialer und kultureller Aspekte: anders als in jenen Neubauvierteln, wo erst nachträglich soziale und kulturelle Einrichtungen und Aktivitäten implantiert werden, hat hier eine Gruppe von Kunst-, Kultur- und Medienschaffenden – zusammen mit der lokalen Bevölkerung (und dabei vor allem mit Jugendlichen) – ein breit angelegtes,

anspruchsvolles Programm ins Leben gerufen. Mittlerweile wollen die Beteiligten dieses bereits um überlokale, gesamtstädtisch relevante Kulturaktivitäten erweitern.

In der Wiesen (23. Bezirk)

Dieser Bereich wurde im Stadtentwicklungsplan 1994 aufgrund der attraktiven Nähe zur U6 als Entwicklungsgebiet ausgewiesen. Entsprechend dem städtebaulichen Leitprojekt sollen neben der Wohnbebauung auch Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie Betriebe mit vorzugsweise tertiären Arbeitsplätzen entstehen. Bereits fertiggestellt wurde der Teilbereich „In der Wiesen – Nord“ zwischen Anton-Baumgartner-Straße und Rößlergasse (südlich des Wohnparks Alt Erlaa) mit rund 900 Wohneinheiten. Südlich anschließend befinden sich Erwerbsgärtnerreien – unmittelbar entlang der U-Bahn-Trasse. Diese Flächen sind langfristig für gemischte Nutzungen vorgesehen. Eine bei gegebener Wohnungsnachfrage weitere Siedlungs-





Wienerwald und Liesingbachtal, ...) in Einklang zu bringen. Das Zentrum für diesen neuen Bezirksteil und die bereits bebauten Bereiche südlich davon wird – vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen – zwischen den beiden U-Bahn-Haltestellen Erlaaer Straße und Perfektastraße liegen. Hier sind eine ausreichende Nahversorgung, Bildungseinrichtungen sowie insbesondere tertiäre Arbeitsplätze rechtzeitig zu realisieren.

Ehemalige Liesinger Brauerei (23. Bezirk)

Im Rahmen eines städtebaulichen Gutachterverfahrens mit internationaler Beteiligung sollen Möglichkeiten einer Nachnutzung des 1999 stillgelegten Brauereigeländes ausgearbeitet werden. Die bisherigen generellen Vorstellungen zielen auf eine gemischte Struktur mit Wohnungen, Geschäften, Betrieben sowie kulturellen Einrichtungen ab. Insbesondere gilt es im Gutachterverfahren, Nutzungsmöglichkeiten für die weitläufigen Kelleranlagen sowie den 75 m hohen Turm der Mälzerei zu finden. Der zusammenhängende Grünbestand – insbesondere in den Hangbereichen zur Rudolf-Waisenhorn-Gasse – sollte in jedem Fall erhalten bleiben und eine Grünverbindung vom Liesingbachtal zu den angrenzenden Wohnvierteln bilden.

Eine Belebung des ehemaligen Brauereiareals bietet die große Chance, das Zentrum Liesing innerhalb der nächsten zehn Jahre zu einem attraktiven und gut funktionierenden Bezirkszentrum zu entwickeln. Insbesondere scheint eine Neubewertung des gesamten Liesinger Platzes möglich, dessen einzelne Bereiche heute noch durch Barrieren (Parkplatz, Schlepplgleis, Autoverkehrsströme) zertrennt sind. Neue Nutzungen und bessere Gestaltung, Grünbereiche sowie ein neuer Marktstandort könnten die Einheit des Platzes stärken.

entwicklung ist allerdings mit dem zusätzlichen Bedarf an sozialen Einrichtungen sowie mit Erfordernissen im motorisierten Individualverkehr abzustimmen.

Ebenso ist eine künftige Besiedlung dieses Teils von Wien mit den Zielen der Grünraumpolitik (Sicherung übergeordneter Frei- und Erholungsflächen, Grünraumvernetzung zur Anbindung an



4. ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE UND KONKRETE PROJEKTE

PROJEKTE IN DEN NORDÖSTLICHEN BEZIRKEN

Allgemeine Entwicklung von Floridsdorf und Donaustadt

Entsprechend der im Stadtentwicklungsplan 1994 vorgegebenen Grundzüge erfolgte die bauliche Entwicklung des 21. Bezirks vorwiegend im Bereich der Siedlungsachsen. Die umfangreiche Entwicklung von Floridsdorf im Zuge der Stadterweiterung in den 90er Jahren ist heute in den Bereichen Wohnbau, technische und soziale Infrastruktur annähernd abgeschlossen. Die Beschränkung der räumlichen Ausdehnung des Siedlungsgebiets ermöglichte die Erhaltung wertvoller Grünräume und landwirtschaftlicher Flächen. Aufgrund des deutlichen Bevölkerungswachstums im Bezirk kommt nun der ausreichenden Bereitstellung von Arbeitsplätzen besonderes Gewicht zu. Durch die strukturelle Stärkung des Zentrums von Floridsdorf wurde versucht, die Eigenständigkeit des Bezirks zu erhalten und zu erhöhen.

Auch im 22. Bezirk erfolgte eine kontinuierliche Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen des Stadtentwicklungsplans 1994, des Verkehrskonzepts 1994, des Programms „Grüngürtel Wien 1995“ und des Leitprogramms für die Donaustadt. Die dynamische Entwicklung des Bezirks ergab allerdings zwei gegensätzliche Anforderungen. Zum einen war es angesichts des Wohnungsbedarfs und der Knappheit an verfügbarem Bauland erforderlich, geeignete Flächenreserven baulich zu nutzen. Zum anderen galt es, wichtige Grünräume im Interesse der Wohnqualität und aufgrund ihrer ökologischen und stadtklimatischen Bedeutung zu erhalten. Eine Übereinstimmung dieser beiden Entwicklungsvorgaben wurde in den letzten Jahren durch die Ausweisung räumlicher Schwerpunkte der Siedlungs- und der Grünraumentwicklung erreicht – auf der Basis vielfältiger Studien, Gutachterverfahren und Wettbewerbe zur Stadterweiterung, Flächennutzung, Landschaftsplanung, Infrastruktur- und Verkehrsplanung.

U1 – Brachmühle (21. Bezirk)

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der U1 vom Zentrum Kagran nach Leopoldau ist im Umfeld der geplanten Station Aderklaaer Straße eine Nutzungsaufwertung und Zentrumsbildung vorgesehen. Neben der künftigen Station sollen eine „Park and Ride“-Anlage sowie Gebäude für Einkaufs- und Büronutzungen errichtet werden. Zur Belebung des gesamten Bereichs bzw. zur Nut-

zungsmischung sind auch Gewerbeflächen sowie Erholungs- und Freizeiteinrichtungen einzuplanen.

Um entsprechende Grundlagen für eine Umsetzung dieser Vorhaben zu erhalten, wurde im ersten Halbjahr 2000 ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt. Dessen Ergebnisse sowie die Empfehlungen des Begutachtungsgremiums fließen nun in ein städtebauliches Leitprojekt ein, das die Basis für die Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans bildet.



Florido Tower (21. Bezirk)

Wien errichtet mit der Donau-City ein zweites, attraktives Stadtzentrum. Dieses ist mit der Inneren Stadt durch eine starke städtebauliche Achse verbunden – und rückt Wien damit auch näher an die Donau. Gemeinsam mit dem Millennium Tower am Handelskai und dem Florido Tower auf der gegenüberliegenden Donauuferseite markiert diese Achse einen zentralen Bereich des Wiener Donauraums, der auch im Stadtbild ablesbar wird. Der Florido Tower schafft dabei einen Brückenkopf sowie ein Tor zum 21. Bezirk. Der Turm steht abgerückt von der Floridsdorfer Hauptstraße und wird von Flachbauten umrahmt. Diese bilden einen Arkadenhof, der als Grünbereich den ruhenden Pol des Projekts bildet. Der Komplex bietet in erster Linie Flächen für flexible Büronutzungen (Großraum-, Einzel-, Kombibüros etc.) und soll im Jahr 2001 fertiggestellt sein.

Gewerbehof Ignaz-Köck-Straße (21. Bezirk)

Die „Wiener Gewerbehofinitiative“ bezweckt die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Klein- und Mittelbetrieben. Als eines der Pilotprojekte wurde von der ISTE (Infrastruktur Errichtungsgesellschaft m.b.H.) die Entwicklung des „TECo21-Gewerbehofes Floridsdorf“ beauftragt. Ein fünfgeschoßiges, kompaktes Gebäude in der Ignaz-Köck-Straße wird als Kopfbauwerk der bestehenden Gewerbezeile ausgebildet. Vom Erdgeschoß bis in das 3. Obergeschoß schließen die Arbeits- und Produktionsflächen beidseitig an eine Mittelzone an und sind entlang der Konstruktionsachse beliebig unterteilbar. Der „TECo21-Gewerbehof Floridsdorf“ bietet rund 6.500 m² Nettogeschoßfläche. Davon entfallen rund 3.200 m² auf Arbeits- und Produktionsflächen, 500 m² auf voll ausgestattete Büro- und Seminarräume im 4. Obergeschoß



sowie rund 3.000 m² auf allgemeine Kommunikations- und sonstige Nutzflächen. Das Gebäude wird einem Niedrigenergiehaus entsprechend konzipiert.

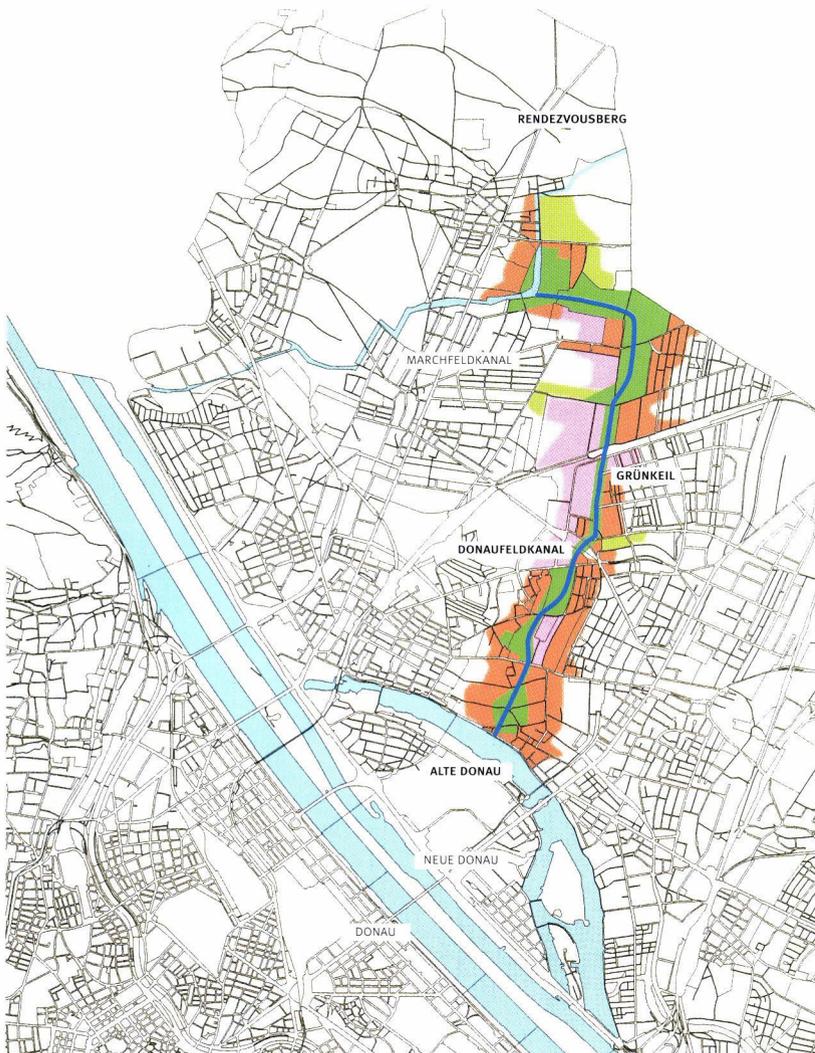
Klima-Wind-Kanal (21. Bezirk)

Seit vier Jahrzehnten wird im Wiener Arsenal der weltweit einzige Klima-Wind-Kanal zum Testen von Schienenfahrzeugen betrieben. Aufgrund des Alters der Anlagenkomponenten entspricht er allerdings nicht mehr dem Stand der Technik. Um den Kompetenzvorsprung weiterhin zu nutzen, haben sich Bund und Stadt Wien zu einem Neubau entschlossen. Mit der Neuerrichtung auf den Paukergründen ist der Ausgangspunkt für die Entwicklung eines Technologieparks für Verkehrs- und Umwelttechnologien im 21. Bezirk gesetzt.

Für die Realisierung des Klima-Wind-Kanals durch den Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) wurde eine Form der „Public Private Partnership“ gewählt. Bund und Stadt Wien beteiligen sich mit Eigenkapitalzuschüssen und Darlehen. Die Anlage wird vom WWFF für zunächst 30 Jahre an die Betreibergesellschaft RTA verpachtet, an der neben der „Arsenal Research GmbH“ alle namhaften Schienenfahrzeughersteller beteiligt sind. Die Einbindung der Industrie garantiert eine hohe Auslastung und damit einen wirtschaftlichen Betrieb. Der Klima-Wind-Kanal am neuen Standort Floridsdorf soll bis 2002 fertiggestellt sein.

Donaufeldkanal (21. Bezirk)

Als Bestandteil der Gewässervernetzung Donau-Lobau-Marchfeld (entspricht auch einem Projekt des „Strategieplans für Wien“) ist im Zuge der Entwicklung des Grünkeils „Rendezvousberg–Alte Donau“ ein neuer, ca. 7 km langer Bachlauf geplant. Dieser soll aus dem Marchfeldkanal im Bereich Heeresspital ausmünden und beim Drygalskiweg in die Alte Donau einmünden. Der Verbindungsbach hat die Aufgabe, die Alte Donau mit gut aufbereitetem Wasser aus dem Marchfeldkanal zu versorgen. Er könnte bei entsprechender Ausgestaltung zum ökologischen Rückgrat des Grünkeils werden und gleichzeitig die Stadtstruktur wie das Naherholungsangebot des Bezirks entscheidend verbessern. Bis zu 1 m³ Wasser pro Sekunde soll in das neue Bachbett ausgeleitet werden – je nach Wassergüte entweder direkt oder über eine Wasseraufbereitungsanlage. Zwei Sohlenschwellen sollen ein Trockenfallen des Gerinnes verhindern und für eine mittlere Wassertiefe von 1,20 m sorgen.



Donau-City (22. Bezirk)

Die positive Entwicklung des stadtstrukturell überaus wichtigen Projekts Donau-City samt seiner Umgebung ist der Stadt Wien ein besonderes Anliegen. Um die dahingehenden Anstrengungen zu verstärken, wurde die Zusammenarbeit zwischen der Stadt und der WED (Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum AG) in den letzten Jahren dadurch intensiviert, dass ein magistratsinternes Projektteam erforderliche Entscheidungsgrundlagen aufbereitet. Diese wurden auf Basis eines städtebaulichen Gesamtkonzepts erstellt und auf die jeweiligen Entwicklungsschwerpunkte ausgerichtet.

Ausgehend vom Stand der bereits gebauten, aller projektierten und in Planung befindlichen sowie und als Optionen festgelegten Teile der Donau-City sind annähernd zwei Drittel der vorgesehenen Gesamtkubatur (insgesamt 1,65 Mio. m³ bzw. 440.000 m² Bruttogeschoßfläche) entsprechend der angestrebten Nutzungsmischung (ca. 1.500 Wohnungen, Büros, Wissenschafts- und Technologieeinrichtungen etc.) grundsätzlich fixiert. Offen bzw. in Diskussion befindlich ist noch der südliche Bereich (die Übergangszonen zur Reichsbrücke bzw. zur Donau hin). Für diesen Standort werden derzeit Freizeiteinrichtungen sowie ein „kultureller Identifikationspunkt“ erwogen.

Wagramer Straße (22. Bezirk)

Die Wagramer Straße verbindet drei bedeutende Stadtentwicklungsprojekte nördlich der Donau, die allesamt von Hochhäusern geprägt sind:

- die Donau-City – u. a. mit dem Andromeda Tower, dem Mischek Tower und dem in Bau befindlichen Ares Tower



- den Wohnpark Neue Donau mit rund 600 Wohnungen samt Kindertagesheim, weiters das angrenzende Kinozentrum „Cineplex“ und das in Bau befindliche Hochhaus mit 250 Wohnungen, 125 Apartments sowie Büros (alles Bauten von Architekt Harry Seidler)
- den Wohnpark Alte Donau mit ca. 800 Wohnungen samt Volksschule und Kindertagesheim sowie das Internationale Zentrum Donaustadt (IZD) mit zwei Bürotürmen und einem Hotelhochhaus



Zentrum Kagran (22. Bezirk)

Im Bereich des derzeitigen „Park and Ride“-Platzes zwischen Prandaugasse und Siebeckstraße wurden die widmungsmäßigen Voraussetzungen für die Errichtung eines Einkaufszentrums und einer „Park and Ride“-Garage geschaffen. Im Winter 1999 wurde im Bereich Wagramer Straße/Siebeckstraße das „Donauplex“, ein Kino- und Freizeitzentrum samt ergänzender Gastronomie, eröffnet. Das mit dem „Donauplex“ durch eine Brücke verbundene Donauzentrum wird derzeit im Bereich des Stammhauses aufgestockt. In Vorbereitung befindet sich eine bauliche Erweiterung an der Wagramer Straße.



Kagran West (22. Bezirk)

Die erste Bauphase des Stadterweiterungsgebiets Kagran West wurde bereits abgeschlossen: rund 550 Wohnungen in den Bereichen Tokiostraße-Prandaugasse-Arakawastraße und Tokiostraße-Dückerstraße sowie eine Volksschule mit 13 Klassen und ein Kindertagesheim sind mittlerweile fertiggestellt. Die zweite Bauphase ist derzeit im Gang. Gemeinnützige Wohnbauträger planen die Errichtung von weiteren 780 Wohnungen beiderseits der Tokiostraße. Auf den verfügbaren Grundflächen könnte bereits ab 2001 ein Park als Teil eines Grünzugs errichtet werden.

Der Realisierungszeitpunkt von weiteren 460 Wohnungen östlich der Attemsgasse ist derzeit nicht absehbar. Für die geplante Straßenbahnremise Kagran, die vorgesehene Volks- und Hauptschule mit Kindertagesheim sowie für die geplante Sportanlage nördlich der Eissporthalle sind noch nicht

alle Grundflächen verfügbar. Zudem ist noch eine Abstimmung mit den Möglichkeiten zur Finanzierung der Infrastruktur sowie mit dem mittelfristigen Wohnungsbedarf erforderlich. Langfristig soll das Stadterweiterungsgebiet Kagran West insgesamt 3.500 Wohnungen und mindestens 1.000 Arbeitsplätze zählen.

Der Straßenausbau für die erste und zweite Bauphase ist fertiggestellt, die Erschließung mit öffentlichem Verkehr erfolgt vorerst durch eine Buslinie (27A). Künftig könnte in der Tokiostraße die neue Straßenbahnlinie 27 zur U1-Station Kagran verlaufen. Zur Erschließung der bereits bestehenden und geplanten Betriebe an der Dückerstraße soll die B 3 mit zugehöriger Nebenfahrbahn zwischen Donaufelder Straße und Wagramer Straße bis etwa 2003 realisiert werden; das mittlere Teilstück bis zur Leopoldauer Straße soll schon 2001 fertiggestellt sein.

Erzherzog-Karl-Stadt (22. Bezirk)

Basierend auf dem Leitprojekt der Architekten Kohlbauer und Peichl wurde in den letzten vier Jahren der 7 ha große östliche Teil der Erzherzog-Karl-Stadt mit 600 Wohnungen, einem Kindertagesheim, einer Außenstelle der Volkshochschule und anderen Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen realisiert. Die zweite Ausbauphase westlich davon muss aufgrund der geplanten Verlängerung der U2 an die geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden. Ein entsprechendes Gutachterverfahren für den Stationsbereich Aspernstraße wurde bereits abgeschlossen. Gemäß der Juryempfehlung überarbeiten die Architekten Ceska und Priesner ihren gekürzten Beitrag zu einem Leitprojekt, das als Grundlage für die Umsetzung in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan dienen kann.



Gewerbepark Stadlau (22. Bezirk)

Mit der Fertigstellung der B 302 als Verlängerung der A 23 Südosttangente sowie mit der widmungsrechtlichen Vorsorge für einen Gewerbepark wurden im Jahr 1993 die Voraussetzungen für die betriebliche Entwicklung des Bereichs entlang der Ostbahn geschaffen. Seit 1996 haben sich auf dem 35 ha großen Areal des Gewerbeparks Stadlau 21 Firmen (hauptsächlich großflächige Fachmärkte mit hohem Verkehrsaufkommen) mit insgesamt rund 400 Beschäftigten angesiedelt. Ein neuer Bereich mit etwa zehn kleineren Fachmärkten wurde im August 2000 eröffnet. Zur Verbesserung der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Einrichtung einer Buslinie geplant, welche die umliegenden Gewerbegebiete mit der U1 (künftige Station Brachmühle) bzw. mit der U2 (künftige Station Stadlau) verbinden soll. Diese Buslinie wird den Gewerbepark in Nord-Süd-Richtung durchqueren, wofür derzeit ein Anschluss an die Hirschstettner Straße errichtet wird. Dessen ungeachtet wird jeder weitere Ausbau dieses Handelszentrums zu einer zusätzlichen Belastung der A 23 führen.

U2-Stationen Aspernstraße und Stadlau (22. Bezirk)

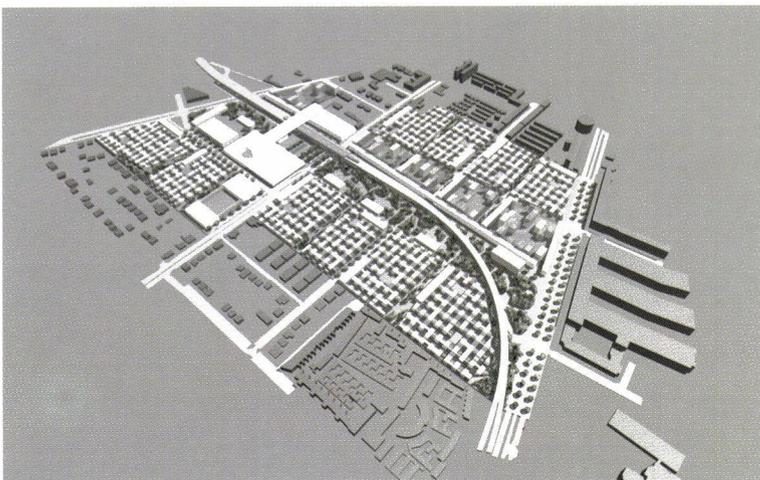
Im Zuge der U2-Verlängerung in den Nordosten Wiens wird der Bereich um die künftige U2-Station Aspernstraße eine deutliche Standortaufwertung erfahren und innerhalb des Bezirks einen neuen Stellenwert erhalten. Um die funktionelle und bauliche Struktur des Gebiets zwischen Langobardenstraße und Aspernstraße neu zu definieren, wurde im Frühjahr 2000 ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt. Der Entwurf des Architektenteams Ceska/Priesner, der ein sehr klares und

flexibles Konzept sowie eine gute Einbindung in die umgebende Struktur aufweist, wurde nun zu einem Leitprojekt weiterentwickelt.

Für das Gebiet um die zukünftige U2-Station Stadlau wurde ebenfalls ein städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt. Auch in diesem Fall soll ein Bebauungs- und Nutzungskonzept erarbeitet werden, das als Grundlage für die Erstellung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplans dienen kann. Besondere Bedeutung kommt dabei der Gestaltung des zentralen Stationsbereichs sowie der Übergangszonen zu den umgebenden Erholungsgebieten zu. Der Entwurf der Architekten Henke/Schreieck wurde hier für die Weiterentwicklung zu einem Leitprojekt empfohlen, die 2001 in Angriff genommen werden soll.

Schotterabbaukonzept (21. und 22. Bezirk)

Der Schotterabbau im 21. und 22. Bezirk nahm bis in die frühen 90er Jahre ständig zu und stellte im selben Maß ein wachsendes Problem für den Landschaftshaushalt dar. Zwar hat der Bedarf nach zusätzlichen Abbaufächen im Wiener Stadtgebiet durch den Import von Schotter aus den östlichen Nachbarländern deutlich nachgelassen. Aufgrund der veränderten Rechtssituation (Vollzug des Mineralrohstoffgesetzes durch die Magistratischen Bezirksämter) wurde dennoch eine raumplanerische Behandlung dieses Problems erforderlich. Ausgehend von einem Schotterabbaukonzept für Wien aus den Jahren 1998 und 1999 sollen nun detaillierte Rahmenbedingungen für konkrete Flächen (primär im Raum Süßenbrunn–Breitenlee–Neueßling) definiert und in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen verankert werden.



IMPRESSUM

Eigentümer und Herausgeber:
Stadtplanung Wien, Magistratsabteilung 18
info@m18.magwien.gv.at

Für den Inhalt verantwortlich:
Dipl.-Ing. Georg Kotyza, Magistratsabteilung 18

Technische Koordination:
Ing. Wolfgang Dvorak, Magistratsabteilung 18

Textliche Bearbeitung und Redaktion:
Dipl.-Ing. Reinhard Seiß
URBAN+ Kommunikation in Stadt-
und Raumplanung

Grafik und Gestaltung:
Kurt Waldert

Satz und Bildbearbeitung:
@telier max schinko

Lektorat:
Ernst Böck

Fotos:
GEOSPACE Austria, Hausmann,
Magistratsabteilung 13 media wien – Luftbilder,
Magistratsabteilung 18-Bildarchiv,
Mauritius, M. Nikolic, PID-Archiv, PIX

Druck:
AV-Druck

© Wien 2001

ISBN 3-902015-28-4

Der STEP-Bericht 2000 ist das Produkt einer Gruppe von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Wiener Stadtplanung unter der Leitung von Georg Kotyza. Ihr gehörten weiters an: Thomas Berger, Alfred Dorner, Wolfgang Dvorak, Hubert Christian Ehalt, Robert Eigler, Otto Frey, Johannes Gielge, Karl Glotter, Hans-Jörg Hansely, Brigitte Jedelsky, Albert Kaufmann, Peter Klopff, Josef Matousek, Thomas Meisl, Kurt Mittringer, Andreas Pflieger, Roman Riedel, Manfred Schopper, Manfred Schönfeld, Harald Semela und Peter Wünschmann.