





Aktuelle gesellschaftliche, ökologische und ökonomische Entwicklungen stellen die Stadtplanung vor immer neue Herausforderungen. Dabei gilt es nicht nur auf neue Trends zu reagieren, sondern gemeinsam mit den BürgerInnen aktiv die Stadt von morgen zu gestalten. Offenheit, Innovationsfreude und der Mut, auch neue Wege zu beschreiten, sind dabei zentrale Faktoren.

Ich möchte mich bei den MitarbeiterInnen der Stadtentwicklung herzlich bedanken, die mit ihrem großen Engagement wesentliche Grundlagen dafür schaffen, dass die hohe Lebensqualität in Wien auch für künftige Generationen gesichert werden kann.

**Mag.ª Maria Vassilakou**

Vizebürgermeisterin, Stadträtin für  
Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung



Wien als Stadt mit weltweit höchster Lebensqualität hat vitales Interesse daran, diese nicht nur zu erhalten, sondern sich den Herausforderungen einer globalisierten Welt auf vielfältigen Wegen zu stellen. Als „smart city“ will sich

Wien dabei auch als eine der führenden Städte hinsichtlich Forschung und Technologieentwicklung positionieren. Nicht zuletzt aufgrund seiner hohen regionalen Wirtschaftskraft, des überdurchschnittlichen Wissenskaps und der Konzentration neuester Technologien bringt Wien dafür auch hervorragende Voraussetzungen mit.

Eine „smart city“ zu sein heißt für Wien auch, die Lebensqualität aller BewohnerInnen weiter zu steigern. Neben Energieeffizienz und technischen Aspekten sind daher Grundsätze wie z. B. Nachhaltigkeit, Partizipation, Diversität sowie eine sozial und wirtschaftlich ausgewogene Entwicklung von großer Bedeutung. Es geht vor allem darum, einen langfristigen intelligenten Weg in die Zukunft für die Stadt aufzuzeigen und umzusetzen. Auch dafür wurde Wien bereits ausgezeichnet und vom amerikanischen Klimastrategen Boyd Cohen in einem internationalen Ranking – noch vor Toronto, Paris und New York – an erste Stelle gereiht.

Die Wiener Stadtplanung sieht es als ihre Kernkompetenz, für eine „smart city“ die entsprechenden Grundlagen in einer großen Bandbreite an Aufgabenbereichen zu schaffen – von der Mobilität bis zur Stadtforschung, von der regionalen Zusammenarbeit bis zur Öffentlichkeitsarbeit. Eine unserer großen Aufgaben für die kommenden Jahre ist in diesem Zusammenhang die Erarbeitung eines neuen Stadtentwicklungsplans, der 2014 vorliegen soll.

Diese Vielfalt an Herausforderungen erfordert nicht nur ein hohes Ausmaß an Fachkompetenz, sondern auch an Flexibilität und Engagement, für das ich mich bei meinen MitarbeiterInnen an dieser Stelle ganz herzlich bedanken möchte.

Gleichzeitig gilt mein Dank all unseren PartnerInnen innerhalb und außerhalb des Magistrats, ohne deren Kooperationsbereitschaft viele der Aufgaben nicht zu bewältigen wären.

DI Thomas Madreiter  
Leiter der MA 18 – Stadtentwicklung  
und Stadtplanung

## STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG



### Mitwirkung Wiens in internationalen Städtenetzwerken

Die MA 18 beteiligt sich an den beiden Netzwerken METREX (der europäischen Ballungs- und Großräume) und EUROCITIES (der europäischen Städte). Sie bieten Plattformen für den Wissens- und Erfahrungsaustausch über Ballungsraumfragen und dienen der Weiterentwicklung und Vertretung der Interessen der Städte gegenüber EU-Institutionen und den Mitgliedsstaaten. Die Stadt Wien ist in den verschiedenen thematischen Foren von EUROCITIES vertreten, die MA 18 engagiert sich in den Foren economy und mobility.

### CIDEP

Unter Federführung der MA 18 wurde im Frühjahr 2009 das Projekt „CIDEP – Siedlungsformen für die Stadterweiterung“ entwickelt und zur Förderung im Rahmen des EU-Programms zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Slowakei–Österreich 2007–2013 ausgewählt. Projektpartner der MA 18 war der Magistrat der Stadt Bratislava. Das Projekt wurde mit der Veröffentlichung „Siedlungsformen für die Stadterweiterung“ (Band 115 und 116 der Reihe Werkstattberichte der MA 18) im Herbst 2011 inhaltlich abgeschlossen. Projektziel war die Identifizierung und klare Definition von Siedlungstypen, die in der künftigen Stadterweiterung Verwendung finden können. Die Typen wurden in einem einheitlichen Standard textlich, grafisch und anhand von Kennzahlen beschrieben und stehen als Informationsquelle für die Arbeit in der Stadtplanung zur Verfügung.

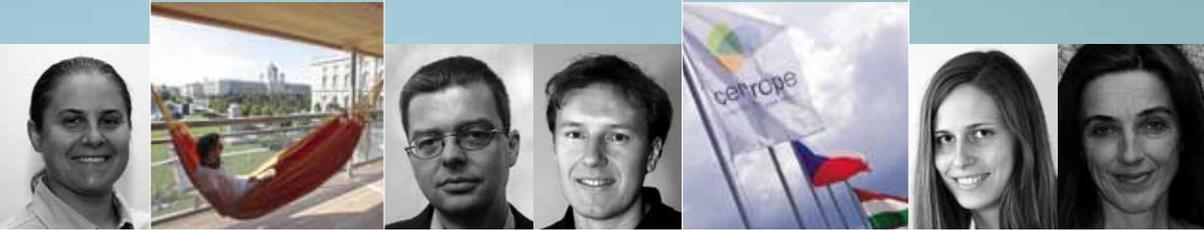
### STEP 2014

Der Stadtentwicklungsplan für Wien ist das übergeordnete strategische Planungsdokument Wiens, das etwa alle 10 Jahre – zuletzt mit dem STEP 05 – vom Gemeinderat neu festgesetzt wird. Im Herbst 2011 wurde der Magistrat beauftragt, die inhaltliche Neubearbeitung der Fragestellungen einzuleiten, sodass eine Beschlussfassung 2014 möglich ist. In der MA 18 wurde ein STEP-Team eingerichtet, das den Prozess der STEP-2014-Erstellung plant und mit dessen Bearbeitung begonnen hat.

### Smart City Wien

Die Stadt Wien koordinierte gemeinsam mit mehreren Projektpartnern (WSTW Holding AG, Wien 3420 Aspern Development AG, Siemens AG Österreich, AIT, raum & kommunikation GmbH, TU Wien, Energieinstitut der Wirtschaft GmbH), unterstützt durch TINA VIENNA, das Projekt smart city Wien im Rahmen des 1st Call for Proposals „Smart Energy Demo – fit4set“ des Klima- und Energiefonds.

Ein wesentlicher Bestandteil des Projekts war ein Stakeholderprozess, der in insgesamt 3 Foren (Vision 2050, Roadmap for 2020 and beyond und Action



Plan for 2012–15) durchgeführt wurde. Diese hatten das Ziel, Entwicklungsmaßnahmen zu erfassen und vorzubereiten, um Wien auf dem weiteren Weg zu einer Vorbildstadt für Klimafreundlichkeit und für einen nachhaltigen urbanen Lebensstil zu unterstützen.

Weiters hat die MA 18 im Rahmen des „Strategic Energy Technology Plans“ (SET- Plan) der EU gemeinsam mit Amsterdam, Genua, Hamburg, Kopenhagen und Lyon sowie in- und ausländischen Partnern aus Forschung und Industrie den Projektantrag „Transform“ eingereicht. Auf der Basis von „Smart Urban Labs“ (in Wien sind das Liesing und die Seestadt Aspern) sollen energieeffiziente integrative Ansätze erforscht, entwickelt und überprüft werden.



### **[www.pro2013plus.eu](http://www.pro2013plus.eu)**

Projektziel ist die weitere Vernetzung der vier Regionen Wien, Niederösterreich, Vysočina und Südmähren, um die zukünftige Zusammenarbeit zu stärken. Eine Netzwerk- und Potenzialanalyse ermittelt die Grundlagen für die nächste EU-Förderperiode 2014–2020.

### **Centrope Capacity – [www.centrope.com](http://www.centrope.com)**

Centrope Capacity ist das EU-geförderte Leitprojekt, das bis 2012 für die Europa Region Mitte einen multilateralen, verbindlichen und nachhaltigen Kooperationsrahmen für die Zusammenarbeit von Gebietskörperschaften,

Unternehmen und gesellschaftlichen Einrichtungen schafft. Politische Beschlüsse 2011 betrafen u. a.:

- Verbesserung von Qualifizierung und Arbeitskräftemobilität innerhalb von Centrope
- Standortmarketing für Centrope
- Entwicklung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, Schwerpunkt öffentlicher Verkehr
- Gemeinsame Aktivitäten zur bestmöglichen Nutzung der EU-Programmperiode 2014–2020

Die wichtigsten **Aktivitäten** 2011:

- Pilotprojekt INAT (Infrastructure Needs Assessment Tool): Maßnahmenplan zur Verbesserung der regionalen Verkehrsinfrastruktur, mit Schwerpunkt öffentlicher Verkehr
- Peer Review: Erfahrungsaustausch mit fünf versierten Europaregionen
- Regionaler Wirtschaftsbericht für die Region Centrope
- Stakeholder-Workshops zu den Themen Life Science und Energie
- Vorbereitung eines Monitorings von Mangelberufen/Anrechenbarkeit von Qualifikationen am grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt
- Markenbildungsprozess, Standortmarketingmaßnahmen: Investorenseminare, Messeauftritte, Standortfolder etc.

#### **polyce – [www.polyce.eu](http://www.polyce.eu)**

Das Projekt analysiert die Metropolenregionen von Bratislava, Budapest, Prag, Ljubljana und Wien bezüglich ihrer Stärken, Schwächen und Potenziale und gibt konkrete Handlungsanleitungen und Empfehlungen für die Zusammenarbeit.

#### **Fokus Erdgeschoßzone**

Das partizipativ und prozesshaft angelegte Projekt Fokus Erdgeschoßzone setzt sich, die unterschiedlichsten Perspektiven berücksichtigend, mit der Entwicklung, aber vor allem auch mit dem Potenzial und den Möglichkeiten der Attraktivierung, Aktivierung und der Mobilisierung der Erdgeschoßzone Wiens als zukunftssträchtiger Stadtraum auseinander. Dabei werden verschiedene Herausforderungen, welche sich etwa anhand von stadtstrukturellen, wirtschaftlichen, rechtlichen oder kommunikativ tradierten Rahmenbedingungen begründen, erforscht.



## REGIONALE KOOPERATIONEN



### Planungsgemeinschaft Ost (PGO)

Die Ergebnisse zum komplexen PGO-Projekt „SRO – Strategien für die räumliche Entwicklung der Ostregion“, insbesondere die Entwicklungsszenarien und -strategien wurden kompakt zusammengefasst und in einer eigenen Publikation (Titel: „stadregion+“) dokumentiert. Die Publikation zeichnet ebenso ein übersichtliches Bild der Stadtregion Wien, die sich auch auf Teile Niederösterreichs und Burgenlands erstreckt. Da durch die Zusammenarbeit der drei Länder und auch mit den Umlandgemeinden Mehrwerte für die gesamte Agglomeration geschaffen werden können, kann man von dieser Region auch von einer „Stadtregion+ (plus)“ sprechen.

Für Räume, die in Niederösterreich und Burgenland südlich an die „Stadtregion+“ anschließen, wurden Strukturanalysen und Bevölkerungsbefragungen durchgeführt, die als Grundlagen für die Ausarbeitung von Entwicklungsstrategien dienen.

Mit dem Geo- und Statistikinformationssystem „CentropeMAP/Centrope-STATISTICS“ konnte ein hoher Benützungsstandard erreicht werden, sodass ein sehr gutes Werkzeug für grenzübergreifende räumliche Analysen zur Verfügung steht. Für diverse Verkehrsanalysen wurden die Ergebnisse der Kordonerhebung Wien verwendet, die ebenso wie die CentropeMAP auch allen interessierten BürgerInnen über die Homepage der PGO zur Verfügung steht ([www.planungsgemeinschaft-ost.at](http://www.planungsgemeinschaft-ost.at)).



### Stadt Umland Management (SUM)

Kernpunkt der Arbeit des SUM ist die Koordinierung und Steuerung der räumlichen Entwicklung im Ballungsraum Wien. 2011 wurde mit Unterstützung des SUM u. a. das Projekt Stadtregion+ der PGO unterstützt, ein Leitfaden für die Anwendung eines „Landschaftskontos“ erstellt sowie in Kooperation mit ITS Vienna Region die Radrouten der aktualisierten Radkarte Wien-Niederösterreich in den Routenplaner [www.AnachB.at](http://www.AnachB.at) integriert.

Die Stadt-Umland-Konferenz 2011 stand ganz im Zeichen des Dialogs mit Jugendlichen. Unter anderem wurde dabei mit großem Erfolg das Videoprojekt „MyLife 24/24“ präsentiert, im Rahmen dessen Jugendliche eigene Videoclips über ihre Vorstellungen zur Zukunft der Region präsentierten.

## LANDSCHAFTS- UND FREIRAUMPLANUNG



### **FREI.RAUM.NETZ.WIEN**

In konsequenter Weiterentwicklung der Planungsleistungen für die Sicherung der Grün- und Freiraumversorgung in Wien wurden die Arbeiten an einem Freiraumnetz Wien abgeschlossen. Unter Zugrundelegung der übergeordneten Aussagen im STEP 05 wurde ein stabiles Hauptnetz an Grün- und Freiräumen im Sinne einer infrastrukturellen Versorgung für die gesamte Stadt herausgearbeitet, das als Basis für konkrete Umsetzungsmaßnahmen in besonders bedeutenden Gebieten herangezogen werden kann. In Verbindung mit der Ausarbeitung eines wienweiten Fußwegenetzes wurden die Grundlagen für eine vertiefende Bearbeitung einer Vernetzung der Freiräume geschaffen.

In einem zweiten Schritt soll dieses Netz verfeinert werden und durch konkrete Maßnahmenpakete umsetzungsreif gemacht werden. Dabei sollen neben der Alltagstauglichkeit auch aktuelle Aspekte der Stadtökologie und -klimatologie (Schutzgebiete, Durchlüftung, Kühlräume etc.) Berücksichtigung finden. Damit soll die hohe Lebensqualität der Stadt auch unter den Rahmenbedingungen eines dynamischen Wachstums nachhaltig sichergestellt werden. Im Zentrum der Bearbeitung steht dabei die Bevölkerung: die Zugänglichkeit von Freiräumen, die nutzbare Vernetzung und somit die Alltagstauglichkeit sind daher die vorrangigen Ziele bei der Entwicklung dieses Freiraumnetzes.

### **Zielgebiete der Stadtentwicklung**

Zur Unterstützung der Arbeit in den Zielgebieten der Stadtplanung liefert die MA 18 landschaftsplanerische Leistungen, Expertisen und allfällige Fachplanungen zur Sicherung der übergeordneten Zielsetzungen in den Zielgebieten. Dabei wurde in Einzelfällen auch aktiv an der Planung und Definition von Maßnahmen mitgewirkt, um Impulse und einen Rahmen für eine vorausschauende und nachhaltige Gesamtentwicklung zu setzen.

Schwerpunkte waren dabei die Zielgebiete Wiental, City, U2 Donaustadt/asperrn Seestadt, Donauroum Leopoldstadt/Prater, Floridsdorf/Achse Brünner Straße und Favoriten/Hauptbahnhof/Arsenal.

### **Soziale Aspekte der Freiraumnutzung**

Landschafts- und Freiraumplanung stellt eine Schlüsseldisziplin in der Stadtentwicklung dar. Lebensqualität und -zufriedenheit hängen in einem hohen Maß davon ab, welcher Stellenwert der Umsetzung entsprechender Zielsetzungen eingeräumt wird bzw. wie intensiv die Aneignung des öffentlichen Raums gelebt werden kann. Dabei kommt den sozialen bzw. den nutzerInnenbezogenen Ansprüchen an den öffentlichen Freiraum besondere Bedeutung zu.



Das Augenmerk wurde in Fortführung der Themen „Bewegungsmöglichkeiten der älteren Bevölkerung im Freiraum“ („gemma raus!“, PASEO Aktionsplan „Bewegtes Altern in Wien“), aber auch auf die spezifischen Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen (Arbeitskreis „Spielen in der Stadt“) gerichtet. Darüber hinaus erfolgte eine Auswertung der sozialwissenschaftlichen Studie zur Lebensqualität in Wien.



### **Leitfaden Partizipation in der Stadtentwicklung**

Beteiligungsprozesse in der Stadtplanung finden auf sehr verschiedenen Ebenen und in unterschiedlicher Intensität statt. Da Partizipation in Planungsprozessen der Stadt Wien zukünftig gemäß Regierungsübereinkommen noch intensiver zum Tragen kommen wird, bedarf es einer weiteren vertiefenden Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Tools von Öffentlichkeitsbeteiligung und einer Definition der potenziellen Anwendungsbereiche. Insbesondere dem Einsatz neuer Medien wird dabei ein entsprechender Stellenwert eingeräumt (z. B.: Web 2.0, e-participation). In diesem Sinne werden Regeln, Instrumente und Modelle, die Beteiligungsprozesse unterstützen, zusammengestellt und evaluiert. Es wird überprüft, in welchen stadtplanerischen Anwendungsfeldern welche Tools einsetzbar sind. Der Leitfaden soll 2012 vorliegen und den Planungsdienststellen als Unterstützung für das Aufsetzen und die Umsetzung von Beteiligungsprozessen unter besonderer Berücksichtigung der Wiener Situation dienen.

## Lokale Agenda 21 Plus

Die Lokale Agenda 21 Wien ist Teil des internationalen Programms „Agenda 21 zur nachhaltigen Entwicklung für das 21. Jahrhundert“. Begonnen wurde das Projekt 2003, wobei der Dialog zwischen BürgerInnen, BezirkspolitikerInnen, ExpertInnen des Magistrats und anderen AkteurInnen im Vordergrund steht. Seit 2009 läuft die Weiterentwicklung der LA 21-Prozesse unter dem Titel „LA 21plus“. Die wesentliche Veränderung ist eine stärkere Verknüpfung mit nachhaltigkeitsorientierten Programmen und Strategien auf gesamtstädtischer Ebene mit den Schwerpunkten „Nachhaltige Mobilität und öffentlicher Raum“, „Stadtteile für Jung und Alt“ und „Interkultureller Dialog“. Unterstützt wird das Projekt durch EU-Fördermittel. Derzeit profitieren davon die Bezirke Landstraße, Wieden, Alsergrund, Donaustadt und Liesing. Gestärkt und unterstützt wird dieses erfolgreiche Instrument der BürgerInnenbeteiligung durch das rot-grüne Regierungsübereinkommen.

## Radfahren in Wien

Die ambitionierten Zielsetzungen für die Steigerung der Wiener Radnutzung (10% Modal-Split-Anteil bis 2015) erfordern neue und zusätzliche Strategien. Auf Basis eines im Jahr 2011 erstellten umfassenden Konzeptes sind mittlerweile erste strukturelle Anpassungen erfolgt, z. B. mit der Gründung der Radagentur Wien bzw. durch die Implementierung der Leitstelle Radverkehr in der Baudirektion. Weiters liegt ein umfassendes Maßnahmenprogramm für Infrastrukturausbau und PR-Aktivitäten vor.

Im Jahr 2011 wurden die Bewerbungsunterlagen Wiens für den größten internationalen Radkongress erstellt und eingereicht. Mittlerweile wurde entschieden, dass Wien im Jahr 2013 Austragungsort der „Velo-City“ sein wird, an der über 1.000 Delegierte aus der ganzen Welt teilnehmen werden.

Darüber hinaus wurde eine generelle Studie über die Implementierung von „fahrradfreundlichen Straßen“ ausgearbeitet, das als Basis für die nunmehr laufenden Umsetzungsschritte dient.



## PROJEKTKOORDINATION FÜR MEHRFACHNUTZUNG



### Vermittlung findet Stadt!

Ziel von „Mehrfachnutzung“ ist es v. a., die Potenziale der stadteigenen Flächen für weitere InteressentInnen zu öffnen, z. B. Schulhöfe und Schulsportanlagen nachmittags, Samstag, Sonntag und in den Ferien. So konnte 2011 die nachträgliche Öffnung bzw. Verknüpfung der Schulsportflächen des neuen Campus am Nordbahnhof mit dem direkt benachbarten öffentlichen Bednarpark im 2. Bezirk abgeschlossen werden.

In den Bezirken konnten verschiedenste Organisationen und Initiativen bei der Umsetzung ihrer Projekte unterstützt werden. Viele Beratungs- und Vernetzungsgespräche waren beispielsweise nötig, um gemeinsam mit Initiativen der Lokalen Agenda 21Plus im 22. Bezirk in Aspern den Gemeinschaftsgarten Norweger Viertel und in Stadlau einen regelmäßigen Bauernmarkt zu errichten. Weiters steht die Öffnung eines Vorgartens der Schule in der Stolzenthalergasse mit dem Ziel der Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes im 8. Bezirk zur Debatte.

Großes Augenmerk wurde 2011 auf die Erstellung einer mit Mehrfachnutzungsprojekten verorteten Wien-Karte gelegt. Ziel dabei war die Erfassung, Bearbeitung, Organisation, Analyse und Präsentation geografischer Daten mittels Geoinformationssystem (GIS). Eine Auswahl der erfassten Projekte wurde nach Schwerpunkten gegliedert, mit Infotexten versehen und in einer Wien-Karte verortet, die als Pop-ups aufgerufen werden können. Eine Testversion wurde Ende 2011 gestartet. Ein Zugang über das interne StadtplanungsGIS (MA 21B) wird 2012 ermöglicht.

Das Interesse von KünstlerInnen und Kulturinitiativen an Zwischennutzungsprojekten war auch 2011 unverändert groß. So konnten z. B. die vienna filmcommission oder die Wiener Festwochen bei der Suche nach Dreh- und Veranstaltungsorten beraten werden. Neben den Vermittlungstätigkeiten für kurzfristige kulturelle Aktivitäten gelang es auch für die neue Produktion von „theatercombinat“, in einer ehemaligen Gewerbeliegenschaft im 15. Bezirk eine Zwischennutzung zu organisieren.



PERSPEKTIVE ERDGESCHOSS

Die Unterstützung der MA 18-Bearbeitung „Perspektive Erdgeschoß“ mit den Schwerpunkten „Kreativwirtschaft“ und „Gründerstraßen statt Gründerzentren“ sowie einer breiten Palette von sozialen und kulturellen AnrainerInneninitiativen und Nutzungsmöglichkeiten soll zu einer Belebung des öffentlichen Raumes wirkungsvoll beitragen.

# VERKEHRSPLANUNG UND MOBILITÄTSSTRATEGIEN



## Entscheidungsgrundlagen für die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Außenbezirke

Gemäß Regierungsübereinkommen wurden die Grundlagen zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die dicht bebauten Gebiete der Außenbezirke sowie auf das Umfeld von U- und S-Bahn-Stationen erstellt. Es wurden genaue Stellplatzhebungen durchgeführt (Auslastung, Anzahl, Kurz- und Dauerparker, Garagenauslastung) und die statistischen Daten erhoben (KFZ-Besitz, Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdaten). Der Vorschlag einer möglichen Abgrenzung dient als Diskussionsgrundlage in den Bezirken.

## Machbarkeitsstudie Straßenbahnlinie 13

Die Linie 13A ist eine der meistfrequentierten Buslinien in Wien. Eine Taktverdichtung scheint kaum möglich (in der Stoßzeit wird bereits ein Intervall von unter 4 Minuten gefahren), Störungen führen in Folge zu unregelmäßigen Intervallen, die sich im Verlauf der Linie vergrößern. Mögliche Lösungen liegen in der Erhöhung der Kapazität durch größere Fahrzeuge (z. B. Gelenkbus, Straßenbahn) bzw. in der Verbesserung der Rahmenbedingungen entlang der Linie. Für die Umstellung auf eine Straßenbahnlinie konnte eine technisch machbare Trasse gefunden werden. Die Grobkostenschätzung für die empfohlene Trasse beträgt ca. 120 Mio. Euro. Die Umstellung auf Straßenbahn ist mit ungleich höheren Kosten verbunden als ein Gelenkbus. Da viele Verbesserungsmaßnahmen bereits im bestehenden Busbetrieb umsetzbar sind, wären weitere Schritte für die kurzfristige Umstellung auf Gelenkbus mit den Bezirken und den Wiener Linien durchzuführen. Die Straßenbahn wird als langfristige Option gesehen.

## Sozialraumanalyse Mariahilfer Straße

Die Sozialraumanalyse zur inneren Mariahilfer Straße wurde als Grundlage für neue Verkehrslösungen erstellt. Die derzeit wesentlichen Funktionen der Geschäftsstraße sind Einkaufen, Erledigung täglicher Wege und Freizeit. Die Analyse zeigt, dass die Lebendigkeit, die Vielfalt und der Branchenmix erhalten bleiben sollten, um weiterhin den urbanen städtischen Charakter beizubehalten. Die Vision ist ein lärmgeminderter und möglichst abgasfreier Raum mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Der Autoverkehr soll reduziert und entschleunigt werden. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird auf die Wichtigkeit von nicht konsumorientierten Angeboten hingewiesen, die allen Gruppen zugute kommen.

Ergänzend wurde auch eine Geschäftsstraßenanalyse durchgeführt, die die Einbettung der Straße in funktionale Beziehungen hinsichtlich der ökonomischen Standortfaktoren analysiert. Die Alleinstellungsmerkmale sind die jungen urbanen Kunden und ein bunter Branchenmix.



### Potenzialanalyse Fahrradstationen an Bahnhöfen

Vor dem Hintergrund, dass der Radverkehrsanteil künftig deutlich gesteigert werden soll, wurden Potenziale von hochwertigen Abstellanlagen in Form von Radstationen (Abstellanlagen mit zusätzlichen Angeboten wie Fahrradwerkstatt usw.) an Bahnhöfen untersucht. Das Nachfragepotenzial (PendlerInnen, Verhalten dieser Gruppen) wurde dem bestehenden Angebot (legale und illegale Abstellplätze) an Bahnhöfen gegenübergestellt. An allen untersuchten Bahnhöfen übersteigt die potenzielle Nachfrage das bestehende Angebot an Radabstellplätzen. Legt man internationale Richtwerte zugrunde, so kann ab etwa 200 Abstellplätzen eine Radstation zweckmäßig und halbwegs rentabel betrieben werden. Die Berechnungsergebnisse zeigen, dass bei Zugrundelegung dieses Grenzwertes an drei Bahnhöfen – Floridsdorf, Wien Meidling und Wien Mitte – das Potenzial für eine Radstation vorhanden ist.

### Sensibilisierungskampagne

Eines der Ziele der Verkehrspolitik der Stadt Wien ist es, ein respektvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu fördern. Nicht zuletzt wird durch gegenseitigen Respekt und Verständnis auch ein wichtiger Beitrag zur Anhebung der Verkehrssicherheit geleistet. Zur Vorbereitung dieser Sensibilisierungskampagne wurden gemeinsam mit Vertretern maßgeblicher Interessenvertretungen und der Wiener Linien Verhaltensregeln als Grundlage für eine Bewusstseinskampagne erarbeitet.



### Straßenverkehrszählung 2010

In Wien erfolgen Straßenverkehrszählungen seit dem Jahr 1975 im Fünfjahresrhythmus auf ausgewählten Querschnitten auf dem höchstrangigen Gemeindehauptstraßennetz (Hauptstraßen A und B). Das Zählstellennetz des Jahres 2010 setzte sich aus temporären Kurzzeitzählungen und den automatischen Dauerzählstellen im Wiener Stadtgebiet zusammen. In der Verkehrsentwicklung zwischen 2005 und jener 2010 zeigt sich eine Verkehrsabnahme von ca. 5,5% am gesamten hochrangigen Wiener Straßennetz.

## STADTFORSCHUNG UND RAUMANALYSEN



### OPENCities

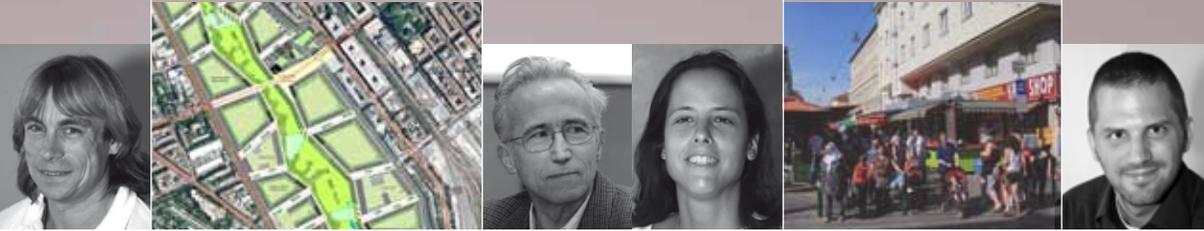
Das Projekt OPENCities versucht die Zusammenhänge zwischen der Attraktivität einer Stadt für internationale Zuwanderungsströme und ihrem (wirtschaftlichen) Erfolg darzustellen, Möglichkeiten einer Stadt, diese Attraktivität zu beeinflussen, aufzuzeigen sowie Strategien und konkrete Maßnahmen zur Förderung der „Offenheit“ und zur besseren Nutzung der sich daraus ergebenden Chancen zu entwickeln.

2011 konnte das im Rahmen des EU-Programms URBACT II geförderte Projekt erfolgreich abgeschlossen werden. Rund drei Jahre arbeitete von Seiten der Stadt Wien ein geschäftsgruppenübergreifendes Team (MA 17, MA 18, MA 27, FSW) lokal vernetzt mit einer Local Support Group bestehend aus ExpertInnen aus NGOs, Wissenschaft und Verwaltung sowie international vernetzt mit den europäischen Partnerstädten an dieser Fragestellung. Ergebnisse waren u. a. ein lokaler Aktionsplan mit konkreten Maßnahmen, eine Sammlung von Good Practice Case Studies, der OPENCities Monitor (ein Online-Benchmarking-Tool zur Messung der Offenheit von Städten anhand verschiedenster Indikatoren) sowie die Realisierung der Fotowanderausstellung OPENCities Faces, für welche in den teilnehmenden Städten Zugewanderte porträtiert und ihre persönlichen Geschichten erzählt wurden.

### Projekt „Haushaltstypen – Methoden der statistischen Abbildung“

Kleinräumige Daten zu Bestand und Veränderung der Haushaltsstruktur der Wiener Bevölkerung stellen wichtige planungsrelevante Informationen dar. Die zeitliche Entwicklung der Anzahl von Singlehaushalten hat beispielsweise Implikationen für den Wohnungsbedarf, jene von Haushalten mit Kindern oder von Seniorenhaushalten für den Bedarf an entsprechenden sozialen Infrastrukturen im Wohnumfeld. Seit der letzten Volkszählung 2001 verfügt die Stadt Wien über keine kleinräumigen Datenbestände, die über die strukturelle Zusammensetzung der Haushalte Auskunft geben. Zwar geben Umfragen und Erhebungen einen repräsentativen Einblick in die gesamtstädtische Situation, Umfragedaten lassen aber aufgrund der Stichprobengrößen keine Aussagen für kleinere Gebietseinheiten wie Zählgebiete zu.

Im Zuge des Projekts „Haushaltstypen – Methoden der statistischen Abbildung“ wurden die Daten der kleinräumigen Bevölkerungsevidenz für haushaltsstrukturelle Analysen nutzbar gemacht, denn der Datensatz erlaubt eine genaue Analyse des Wohnungsbelags. Es lässt sich eine plausible Typologie entwickeln, die sowohl die Größe als auch die alters- und herkunftsspezifische Zusammensetzung beinhaltet. Die Ergebnisse des Projekts werden in weiterer Folge als Grundlage für einen Sozialraumatlas nutzbar gemacht und als Planungsgrundlage zur Verfügung stehen.



### **Erreichbarkeitsorientierte Analysen von Angebots- und Bedarfsstrukturen**

Erreichbarkeitsorientierte Analysen ermöglichen kleinräumige Aussagen über Wohngebiete und deren Ausstattung mit sozialer Infrastruktur. Die zu diesem Zweck Ende 2010 erworbene EDV-Applikation RABE (Raum-Angebot-Bedarf-Erreichbarkeit), die in ähnlicher Form in München bereits langjährig erprobt ist, wurde in die vorhandene Datenlandschaft eingebettet. Mit diesem Tool wurde in vielen Einzelschritten eine Routine aufgebaut, die nicht nur eine modellhafte Analyse des Ist-Zustandes, sondern auch die Simulation vielfältiger Änderungen (z. B. Infrastrukturausbau, Bevölkerungsentwicklung) erlaubt. Das ermöglicht beispielsweise die Evaluierung von Einzelprojekten hinsichtlich ihrer Wirkung auf ein Stadtgebiet und dessen Versorgungslandschaft. Ein entscheidender Vorteil dieser Berechnungsmethode ist, dass bei gebietsweiser Betrachtung die ganze Stadt als Gesamtsystem mitsimuliert wird und somit die Auswirkungen von Änderungen außerhalb des betrachteten Gebietes ebenfalls Berücksichtigung finden.

Die bisherigen Ergebnisse der Modellrechnung konnten anhand der Daten tatsächlicher Quell-Ziel-Beziehungen evaluiert werden, wobei die Übereinstimmung von Modell und Realität sehr zufriedenstellend ausgefallen ist. Derzeit konzentriert sich das Modell nur auf bestimmte Infrastruktureinrichtungen. Die Ausweitung der Anwendung ist angedacht, jedoch auch von der Verfügbarkeit und Qualität entsprechender Eingangsdaten abhängig. Die zukünftigen Bestrebungen der MA 18 sind außerdem, die derzeitigen Abläufe weiter zu optimieren, um noch schneller Analysen „on demand“ erstellen zu können.

### **ÖREK Partnerschaft „Vielfalt und Integration im Raum“**

Die Umsetzungspartnerschaft „Vielfalt und Integration im Raum“ des Österreichischen Raumentwicklungskonzepts ÖREK soll aus Sicht der raumbezogenen Politiken dazu beitragen, die Wissensbasis für erfolgreiche Integrationsprozesse vor Ort zu erweitern, die Erkenntnisse praxisnah und umsetzungsorientiert für die Akteure der Raumentwicklungs-, Regional- und Standortpolitik aufzubereiten und die strukturellen Voraussetzungen für die Politikkoordination zwischen den Gebietskörperschaften und zwischen Raum- und Integrationspolitik zu verbessern.

Als Kernakteure konnten das Bundeskanzleramt – Koordination Raumordnung und Regionalpolitik (Federführung), das Bundesministerium für Inneres, die Länder Wien, Vorarlberg und Niederösterreich, die Städte Innsbruck, Leoben und Wiener Neustadt sowie der Österreichische Städtebund gewonnen werden, mit begleitender Unterstützung durch die Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK).

Ziel ist die Erarbeitung und Verbreitung fachlicher Grundlagen für eine „diversitätsorientierte Raumentwicklungs- und Regionalpolitik“. Gleichzeitig soll dadurch eine Sensibilisierung der Maßnahmenträger von Raumentwicklungs-, Regional- und Standortpolitik für die räumliche Dimension von Zuwanderungs- und Integrationsprozessen und für die spezifische Verantwortung der raumbezogenen Politiken für erfolgreiche Integrationsprozesse erreicht werden. Ebenfalls sollen Maßnahmenträger auf kommunaler und regionaler Ebene bei der Erarbeitung und Umsetzung standortbezogener und gemeindeübergreifender Integrationsstrategien und -maßnahmen unterstützt werden.

## STABSSTELLE GIS – GEOGRAFISCHE INFORMATIONSSYSTEME



### Methodische Weiterentwicklung des FußgängerInnenroutings

Am Beispiel einer Erreichbarkeitsanalyse (Reisezeit von jeder Adresse Wiens zum Stephansplatz im öffentlichen Verkehr inkl. Zugangswege zur Haltestelle) wurde die Methodik des Fußwegeroutings im GIS weiterentwickelt.

Erstmals wurde der neue VBW-Fußwegegraph des Verkehrsbezugssystems Wien (der offizielle von der Stadt Wien gepflegte Verkehrsgraph) für dieses Routing verwendet. Es zeigte sich, dass das VBW dafür im Wesentlichen geeignet ist. Entsprechende Verbesserungen des VBW würden den Zeitaufwand für Analysen wesentlich reduzieren und gleichzeitig die Qualität erhöhen. Weiters wurde bei dieser Analyse erstmals eine ÖV-Matrix basierend auf dem aktuellen Fahrplan des VOR, die im Wege von ITS Vienna Region beschafft wurde, integriert.



### Algorithmus

Der/die FußgängerIn geht nicht immer zur nächsten Haltestelle, sondern wählt aus den drei nächstgelegenen Haltestellen die für diese Fahrt optimale aus, auch wenn das einen weiteren Fußweg zur Folge hat. Diese realitätsnahe Art der Modellierung führt gegenüber dem bislang eingesetzten Algorithmus in 22% der Fälle zu einem besseren Ergebnis (= kürzere Gesamt-Reisezeit). Bei Ampeln werden Wartezeitzuschläge berücksichtigt.

### Landnutzungskartierung mit Schwerpunkt Land Information System Austria (LISA)

Die MA 18 beschäftigt sich bereits lange mit dem Thema Landbedeckung und Landnutzung und deren Entwicklung. Wien besitzt – auch aufgrund seiner Doppelfunktion als Land und Gemeinde – das mit Abstand entwickeltste System zum Monitoring der Landnutzung in Österreich. Dabei ist insbesondere die Realnutzungskartierung zu erwähnen. Es handelt sich um eine ca. 2-jährliche, flächendeckende Kartierung basierend ausschließlich auf bereits vorhandenem Datenmaterial (Orthofoto, Laserscan, Statistikdaten zu Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Betriebsstätten). Weiters liegen, zwar detaillierter, jedoch mit gebietsweise sehr stark differierendem Erhebungsstand im Vorfeld von Flächenwidmungsverfahren vor Ort erhobene Bestandsaufnahmen vor.

LISA ist ein Forschungsprojekt in Österreich mit dem Ziel, eine stark automatisierte Landnutzungs- und Landbedeckungskartierung zu erstellen, die österreichweit homogen ist und bei der Klassifizierung besonders auf die Bedürfnisse der Gebietskörperschaften eingeht.

Das Ziel von LISA ist es, Informationen zum Status quo und den Veränderungen in der österreichischen Landbedeckung und -nutzung bereitzustellen.

### STABSSTELLE ÖFFENTLICHER RAUM, SOZIALE PROZESSE UND MASSNAHMENENTWICKLUNG



#### Leitfaden „planen – aber sicher!“

In dem Projekt „Physische und soziale Verunsicherungsphänomene“ sollten jene Faktoren, die einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl in der Stadt haben, erforscht und der Beitrag, den die Stadtplanung für ein sicheres Wien leisten kann, dargestellt werden. Die verschiedenen Faktoren, die die Wahrnehmung von Sicherheit/Unsicherheit beeinflussen, wurden herausgearbeitet. Diese können baulicher, interaktiver (verschiedene Personengruppen auf den Plätzen) und subjektiver (bisherige Erfahrungen im öffentlichen Raum) Art sein. Die sicherheitsspezifischen Aspekte dieses baulich-räumlichen Bereichs wurden in einem weiteren Schritt in einem Nachschlagewerk für PlanerInnen zur Umsetzung im Leitfaden „planen – aber sicher!“ zusammengefasst.

## Funktionen im öffentlichen Raum – Einkaufen

Als Teil der Analysesettings vor einer geplanten Umgestaltung der inneren Mariahilfer Straße wurde eine Geschäftsstraßenanalyse erstellt. Die Mariahilfer Straße ist die bedeutendste Einkaufsstraße Wiens. Die Alleinstellungsmerkmale der Straße sind die junge Dynamik im pulsierenden Leben und die interessante und breite Mischung an Angeboten. Sie ist ein Ort zum Flanieren und Treffen und wird als klarer Gegenpol zu den Einkaufszentren in und rund um Wien gesehen. Der attraktive urbane Charakter der Straße ist für die dort vertretenen Unternehmen ein wesentlicher ökonomischer Standortfaktor. Ein weiterer ist die gute Erreichbarkeit für KundInnen aus dem ganzen Stadtgebiet. Ziel einer Umgestaltung sollte die Unterstützung der bestehenden Qualitäten und gleichzeitig mehr Angebot an Flächen auch zu nicht kommerzialisierter, urbaner Nutzung sein.

Im Rahmen des Pilotprojekts „Lebendige Straßen“ wurde versucht, Methoden zu entwickeln, um strukturschwächeren Einkaufsstraßen neue Dynamik zu verleihen. Nach Abschluss des Projekts wurde im Jahr 2011 eine Evaluierung durchgeführt, um die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt zu sichern. Sie hat erfolgreiche Maßnahmen in den jeweiligen Handlungsbereichen (Wirtschaft, bauliches Umfeld, Gestaltung öffentlicher Raum, Kommunikation, Kultur und Öffentlichkeitsarbeit) herausgearbeitet und dargestellt, in welcher Weise sie wirksam waren.



## „Raum erfassen“ – Analysen für den öffentlichen Raum

Die Ansprüche der WienerInnen an den öffentlichen Raum und seine Gestaltung haben sich in den letzten Jahren stark gewandelt. Gleichzeitig nahm die Erkenntnis bei den Planungsverantwortlichen zu, dass Menschen unterschiedlichen Alters, unterschiedlichen Geschlechts und in unterschiedlichen Lebensphasen auch unterschiedliche Bedürfnisse bei der Nutzung von Straßen, Plätzen und Parks haben. Eine differenzierte Analyse betrachtet nicht nur das baulich-infrastrukturelle Umfeld eines Planungsraumes, sondern auch dessen soziale Komponenten. Die Implementierung von Funktions- und Sozialraumanalysen als Analyseinstrument im Vorfeld von Planungen soll mit einem Handbuch unterstützt werden.

## ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND WISSENSMANAGEMENT



Die gezielte Kommunikation der Leistungen der Stadtentwicklung hat seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Die Öffentlichkeitsarbeit bewegt sich dabei in einem breiten Feld zwischen BürgerInnen-Information und partizipativen Prozessen. Thematisch orientiert sich die Arbeit einerseits an aktuellen Projekten und inhaltlichen Schwerpunkten der Stadtplanung, gleichzeitig ist es notwendig, flexibel auf tagesaktuelle Ereignisse zu reagieren.

Magistratsweit einzigartig ist die Vernetzung der ÖffentlichkeitsarbeiterInnen der Planungsabteilungen sowie weiterer Dienststellen der Geschäftsgruppe unter Federführung des Referats Öffentlichkeitsarbeit und Wissensmanagement der MA 18. Neben den „klassischen“ Instrumentarien, wie z. B. Ausstellungen und Publikationen, bedient sich die Öffentlichkeitsarbeit dabei verstärkt neuer Medien, wie z. B. Web-2.0-Anwendungen.

Zahlreiche nationale und internationale Tagungen und Konferenzen (z. B. Smart-city Stakeholder Foren, Stadt-Umland-Konferenz etc.) wurden in Wien abgehalten, die durch den Bereich Eventmanagement ausgerichtet bzw. unterstützt wurden.

Im Rahmen eines zeitgemäßen Wissensmanagements wird das vorhandene Know-how der MA 18 über ein EDV-basiertes System via Internet einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Aufgrund der Umstellung auf ein neues Bibliothekssystem sind Buchbestände der MA 18 nunmehr auch über den Österreichischen Bibliothekenverbund erfasst und recherchierbar. Bestandteil der Informationstätigkeit ist auch die Betreuung von (Fach-) Delegationen sowie von MedienvertreterInnen in Abstimmung mit der Geschäftsgruppe.

### **Ausstellungen in der Wiener Planungswerkstatt**

Das Ausstellungszentrum der Stadtentwicklung widmet sich jährlich in Schwerpunktausstellungen aktuellen Fragen der Stadtplanung. Dabei kommt ein besonderer Stellenwert auch einem umfassenden Begleitprogramm mit zahlreichen FachexpertInnen aus dem In- und Ausland zu, das in Vorträgen, Diskussionen bis hin zu Exkursionen vertiefte Informationen bietet.

— [www.wien.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma18/wiener-planungswerkstatt.html](http://www.wien.at/stadtentwicklung/dienststellen/ma18/wiener-planungswerkstatt.html)

### **GEO DATA CITY**

Die Pläne der Wiener Stadtentwicklung sind längst nicht mehr Papierrollen, sondern verknüpfen unzählige Daten aus Geländetopografie, Verkehrsnetzen, Sozialraumstudien, Denkmalpflege, Baudichte und vielen anderen Quellen in digitalen Karten. Eine wesentliche Basis dafür sind Geoinformationssysteme-



me, kurz GIS genannt. Was sie können, was sie sind und wie sie helfen, die Zukunft von Wien zu gestalten, das wurde in der Ausstellung präsentiert.

#### FREIRAUM FÜR ALLE

Die Ausstellung „Freiraum für alle“ zeigte das Thema Grün- und Freiraumplanung in Wien in seinen unterschiedlichsten Facetten, beleuchtet interessante Aspekte aus verschiedenen Blickwinkeln und thematisiert dabei auch wichtige Zukunftsfragen der Freiraumgestaltung.

#### DIE STADT IST UNS NICHT EGAL

Ob in Eigeninitiative oder unterstützt durch die Stadt Wien: Engagement für die eigene Stadt lohnt sich. Die Ausstellung zeigte, wie sich unterschiedlichste Menschen in verschiedenen Projekten für eine nachhaltige Stadtentwicklung einsetzen und welche Bandbreite an Beteiligungsprozessen es in der Stadt gibt.

#### Wien radelt zur Arbeit

2011 wurde die neue bundesweite Kampagne „Österreich radelt zur Arbeit“ gestartet, die dazu motivieren sollte, das Fahrrad auch auf dem Arbeitsweg zu benutzen. Die Stadt Wien unterstützte die Aktion, vor allem auch hinsichtlich Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit. Besonders erfreulich war die Unterstützung innerhalb des Magistrats durch Magistratsdirektor Dr. Erich Hechtner und das PUMA-Programm.

Beteiligen konnten sich Teams von 2–4 Personen aus Wiener Betrieben, im Aktionsmonat Juni konnte man online Radeltage und Kilometer eintragen und bei einem „Radel-Lotto“ teilnehmen. Preise vom Fahrrad bis hin zu Team-Radreisen waren zu gewinnen.





In Wien gab es 550 Betriebe mit insgesamt 3.000 TeilnehmerInnen, damit stellte die Stadt mehr als die Hälfte aller TeilnehmerInnen österreichweit. Allein in Wien wurden 400.000 Radkilometer zurückgelegt und über 60 Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden. Seitens der MA 18 hat sich rund ein Drittel der Belegschaft an der Aktion beteiligt.

— [www.bike2work.wien.at](http://www.bike2work.wien.at)

### Web 2.0

Social Media und Web-2.0-Anwendungen kommen in der Öffentlichkeitsarbeit immer stärkere Bedeutung zu. Neben dem bestehenden Blog wurde 2011 auch ein Facebook-Auftritt eingerichtet, der beginnend mit dem Bike-Festival intensiv genutzt wurde. Die magistratsinterne Diskussionsplattform „StadtplanerInnen im Web 2.0“ auf „wien.team“ bietet seit November 2011 allen MitarbeiterInnen der Stadtplanung die Möglichkeit, neue Kommunikationsstools zu testen und den Umgang damit zu üben.

— [planungswerkstatt.blogspot.com](http://planungswerkstatt.blogspot.com)

— [www.facebook.com/planungswerkstatt](http://www.facebook.com/planungswerkstatt)

### Delegationsbetreuung

Auch 2011 waren die fachlichen Expertisen der MA 18 sehr gefragt. Insgesamt wurden 54 Vorträge vor in- und ausländischen Gruppen (1.185 Personen) gehalten. Davon entfallen auf internationale Delegationen 43 Gruppen mit 929 Personen.

Neben den Abordnungen verschiedener Stadtverwaltungen und Universitäten wurden auch hochrangige Delegationen, wie z. B. der Bürgermeister sowie Stadträte aus Taipeh, die Mitglieder des Landtages aus Seoul oder etwa MitarbeiterInnen des Verkehrsministeriums Bangkok betreut. Darüber hinausgehend haben rund 1.400 Privatpersonen und SchülerInnen im Zuge der Ausstellungen in der Wiener Planungswerkstatt an einer Führung teilgenommen.

### Ausstellungen in den Bezirken

Zur Information der Wiener Bevölkerung wurden die Ausstellungen „In Zukunft Stadt – In Zukunft Wien“, „Fahr Rad in Wien“ und „Platz für die Stadt – Morzinplatz/Schwedenplatz“) an verschiedenen Standorten in Wien gezeigt.

### Ausstellungen in Österreich und im Ausland

Die Ausstellung „UNESCO-Weltkulturerbe Wien“ wurde vom 25. Mai bis 17. Juni im Österreichischen Kulturforum Bratislava und „Yo.V.A.3 Young Viennese Architects“ von 31. Mai bis 24. Juni an der FH Technikum Kärnten in Spittal/Drau präsentiert.

Die Umsetzung der Vielzahl an Projekten ist nur durch die Unterstützung der MitarbeiterInnen in den Bereichen Büromanagement sowie Budget, Personal und Steuerung möglich. Die Budgetkoordination der Geschäftsgruppe ist ebenfalls in der MA 18 angesiedelt.





**MEDIENINHABER & HERAUSGEBER:**

Magistrat der Stadt Wien,

MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Inhaltliche Koordination: Gaby Berauscek;

Technische Koordination: Willibald Böck;

Grafische Konzeption und Realisierung: E. Hoermann, [www.bzw.co.at](http://www.bzw.co.at);

Fotos: Lukas Beck, Schaub-Walzer, MA 18, Wien 3420 Aspern Development AG,

ARGE CENTROPE, schreinerkastler, hoermann, shutterstock, bilderbox,

Christanell, Verein „Lokale Agenda 21“, Kromus, Wiener Linien, MA 28,

Alex Halada, enf architekten, Kronsteiner;

Druck: Druckerei Holzhausen; Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der

Mustermappe von „ÖkoKauf“ Wien. © Stadtentwicklung Wien 2012.

**Wien!**  
**voraus**



**Magistratsabteilung 18**  
**Stadtentwicklung und Stadtplanung**  
1082 Wien, Rathausstraße 14–16  
[www.stadtentwicklung.wien.at](http://www.stadtentwicklung.wien.at)  
E-Mail [post@ma18.wien.gv.at](mailto:post@ma18.wien.gv.at)  
T: +43 1 4000-80 18  
F: +43 1 4000-99 80 18