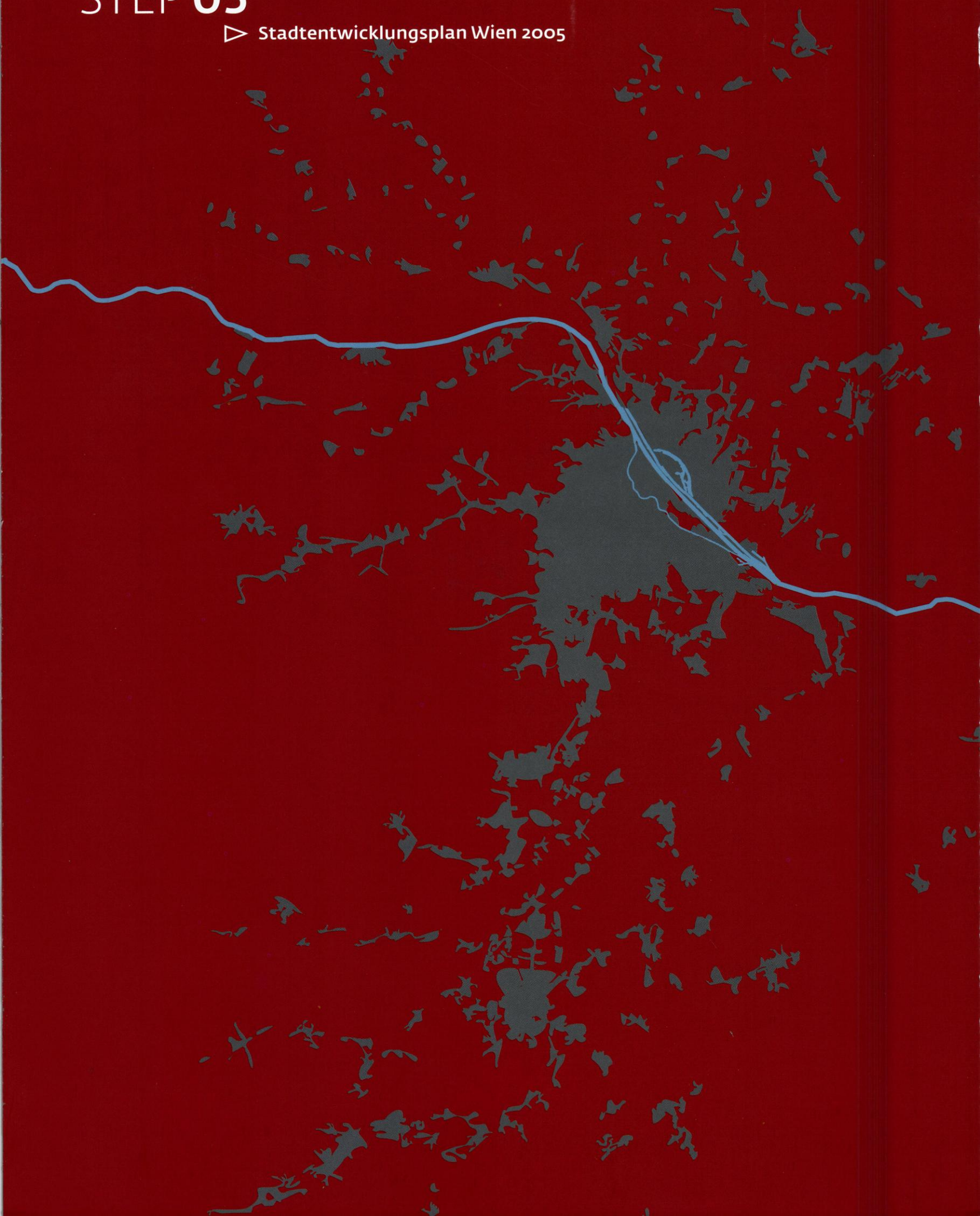


# STEP 05

▷ Stadtentwicklungsplan Wien 2005



*Der STEP 05 ist im intensiven Dialog  
zwischen Fachleuten, EntscheidungsträgerInnen  
und interessierten BürgerInnen entstanden.*

*Ich bedanke mich herzlich  
für die gute Zusammenarbeit.*

**DI Rudi Schicker**

*Amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr*

▷ **Impressum:**

Eigentümer und Herausgeber:  
Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18  
Stadtentwicklung und Stadtplanung  
www.wien.at/stadtentwicklung/step  
step@m18.magwien.gv.at

**Inhaltliche Koordination:**

Kurt Mittringer – MA 18

**Redaktionelle Bearbeitung, Inhalt:**

Kurt Mittringer – MA 18  
Christof Schremmer – ÖIR  
Cornelia Krajasits – ÖIR-Informationendienste GmbH

Karl Glotter – MA 18  
Shams Asadi – MA 18  
Bruno Domany – MA 22  
Alfred Dorner – MA 18  
Johannes Gielge – MA 18  
Brigitte Jedelsky – MA 18  
Sigrid Oblak – MA 18

**Inhaltlich-koordinative Unterstützung:**

Arnold Klotz – MD BD

**Technisch-inhaltliche Unterstützung:**

Tanja Hanzl – MA 18  
Bernhard Mackerle – MA 21A  
Mario Marth – MA 21B  
Elisabeth Maschat – MA 18  
Wolfgang Plautz – MA 18  
Beate Fellner – MA 18  
Angelika Winkler – MA 21A

**Textbeiträge:**

Gerhard Berger – MD-GIS  
Birgit Binder – MA 18  
Michael Diem – MA 19  
Robert Eigler – MA 18  
Bernhard Engleder – MD BD  
Otto Frey – MD BD  
Gabriele Gerhardtter – Entwicklung durch Erfahrung  
Hans-Peter Graner – MA 21A  
Sabine Gruber – MA 18  
Christian Härtel – MA 18  
Elfriede Heinrich – MA 21B  
Kurt Hofstetter – MA 21B  
Christoph Hrnčir – MA 21B  
Peter Klopff – MA 21A  
Andrea Kreppenhofer – MA 19  
Roman Rad – MA 21B  
Friedrich Schindegger – ÖIR  
Robert Schweighofer – MA 21A  
Wolfgang Sengelin – MA 21A  
Thomas Spritzendorfer – MA 21B  
Robert Temel – i. A. MA 19  
Thomas Titz – MA 21A

**Dialog-Veranstaltungen:**

Hanna Posch, Wolfgang Gerlich, Kirsten Förster – Büro PlanSinn

**Lektorat:**

Andrea Riedel

**Technische Koordination:**

Willibald Böck – MA 18, Referat für Öffentlichkeitsarbeit

**Grafik-Design:**

Eva Schuster, Wolfgang Gerlich – Büro PlanSinn

**Layout:**

ÖIR

**Druck:**

Friedrich – Vereinigte Druckereien und Verlagsgesellschaft Linz  
Gedruckt auf ökologischem Druckpapier  
aus der Mustermappe von „ÖkoKaufWien“

**Copyright:**

2005 Stadtentwicklung Wien  
Alle Rechte vorbehalten

ISBN: 3-902015-85-3



▷ Global denken, regional handeln, Wien entwickeln:

Der Stadtentwicklungsplan STEP 05 dient als

Leitlinie für die räumliche Entwicklung Wiens.

Er legt fest, wo und wie in der Stadt künftig gebaut,  
gewirtschaftet und gewohnt wird.

Er ist damit ein Garant für die Lebensqualität  
und die Wirtschaftskraft der Stadtregion.

Der STEP 05 markiert einen Meilenstein in der Arbeit  
für eine nachhaltige Entwicklung Wiens.



# STEP 05

▷ **Stadtentwicklung Wien 2005**



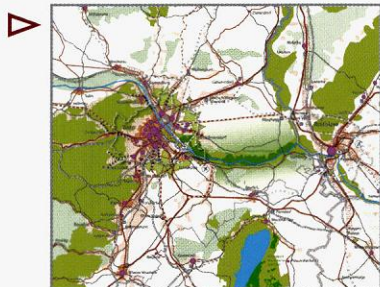
Kapitel I Vorworte

Kapitel II Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze

Kapitel III Ausgangslage und Herausforderungen

Kapitel IV Handlungsfelder der Stadtentwicklung

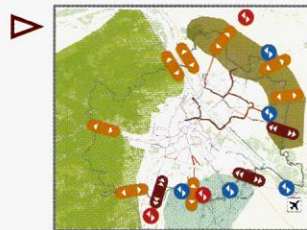
Regionales räumliches Leitbild



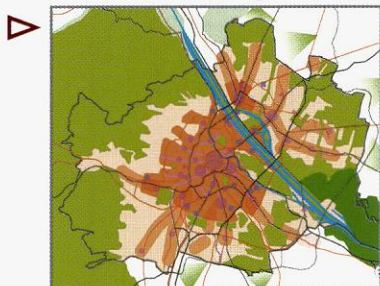
Region mit mehreren Zentren



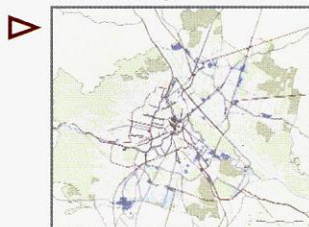
Regionale Kooperation



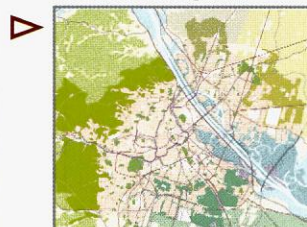
Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens



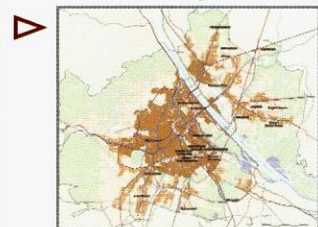
Räumliches Wirtschaftsleitbild



Leitbild Grünräume der Stadtregion

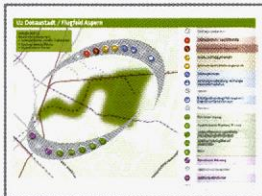
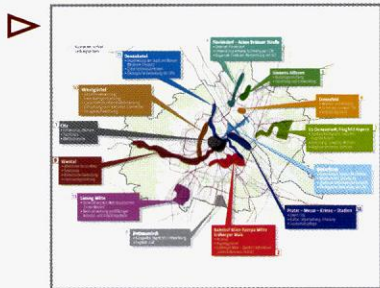


Leitbild bauliche Entwicklung



Kapitel V 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung

13 Zielgebiete der Stadtentwicklung  
Herausforderungen und Entwicklungspotenziale



City

Bahnhof Wien – Europa Mitte – Erdberger Mais

U2-Donaustadt/Flugfeld Aspern

Floridsdorf – Achse Brünner Straße

Siemens-Alissen

Donaufeld

Waterfront

Rothneusiedl

Wiental

Westgürtel

Donaukanal

Prater – Messe – Krieau – Stadion

Liesing-Mitte

# Inhalt

<b>I. Vorworte</b>	<b>10</b>
<b>II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze</b>	<b>14</b>
1. Aufgaben und Arbeitsweisen	16
1.1 Inhalte und Aufbau des STEP 05	16
1.2 Was sind die Ziele des STEP 05?	17
1.3 Wie der neue STEP 05 erarbeitet wurde	18
1.4 Wie wird der STEP 05 verwirklicht? Wie geht es weiter?	19
2. Grundsätze und Prinzipien	22
2.1 Lebensqualität	22
2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit	23
2.3 Partizipation und demokratische Bestimmung	26
2.4 Gender Mainstreaming	28
2.5 Diversität	29
<b>III. Ausgangslage und Herausforderungen</b>	<b>30</b>
1. Wien im internationalen, nationalen und regionalen Kontext	32
1.1 Neue geopolitische Rahmenbedingungen	32
1.2 Der STEP 05 im Lichte der europäischen und nationalen Raumordnungspolitik	34
1.3 Der regionale Bezugsraum für Wien	36
2. Demografischer und gesellschaftlicher Wandel	38
2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung	38
2.2 Bevölkerungsstruktur	45
2.3 Veränderung der Lebensstile	50
3. Stadtstruktur	52
3.1 Bauliche Entwicklung	52
3.2 Stadtgestaltung	61
4. Infrastruktur	64
4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	64
4.2 Technische Infrastruktur	74
5. Soziale Infrastruktur und Gesundheit	79
6. Räumliche Aspekte der Kultur	84
<b>IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung</b>	<b>86</b>
1. Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien	88
1.1 Entwürfe regionaler Kooperationen	88
1.2 Stadtumlandregion	92
1.3 Strategien Wiens in und mit der Region	95
2. Regionales räumliches Leitbild – Wien in CENTROPE	98

3. Wohnen	103
3.1 Wohnungsangebot	103
3.2 Wohnungsbedarf	104
3.3 Anforderungen an den Wohnbau	107
3.4 Wohngebiete in der Stadt	108
4. Wirtschaft und Arbeit	119
4.1 Wettbewerb der Großstadtregionen	119
4.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel	120
4.3 Arbeitsmarkt	124
4.4 Wirtschaftsräume Wiens	126
4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild	137
5. Grün- und Freiraum	149
5.1 Die Bedeutung von Grün- und Freiraum für Wien	149
5.2 Leitbild – Grünräume der Stadtregion	150
5.3 Landschaftsräume der Stadtregion	157
5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet	166
6. Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens	171
6.1 Potenzialflächen und vorrangig zu entwickelnde Stadtteile	174
6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens	177
7. Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte Wiens	183
8. Architektur und Stadtgestaltung	190
9. Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens	196
<b>V. Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung</b>	<b>202</b>
1. Die City	208
2. Bahnhof Wien – Erdberger Mais	210
3. U2 Donaustadt – Flugfeld Aspern	216
4. Floridsdorf – Achse Brünner Straße	219
5. Siemens-Allissen	221
6. Donaufeld	223
7. Waterfront	225
8. Rothneusiedl (Entwicklungsoption)	227
9. Wiental	229
10. Westgürtel	231
11. Donaukanal	234
12. Prater – Messe – Krieau – Stadion	236
13. Liesing-Mitte	238
<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>242</b>

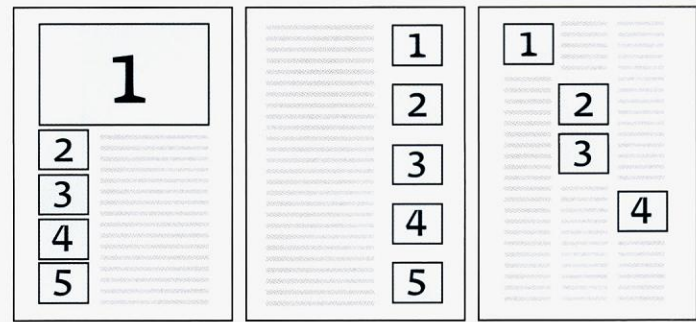
## Abbildungsverzeichnis

<b>Abbildung 1</b>	Verhältnis STEP zu anderen Programmen und Konzepten	17	<b>Abbildung 36</b>	Gestaltungsmöglichkeiten für Ackerrandstreifen	163
<b>Abbildung 2</b>	Komponenten der Lebenszufriedenheit	23	<b>Abbildung 37</b>	Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes, Darstellung 6. und 7. Bezirk als Beispiel	168
<b>Abbildung 3</b>	Die Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung	23	<b>Abbildung 38</b>	Standortaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur Phase 1 (bis 2010)	173
<b>Abbildung 4</b>	Entwicklung der CO <sub>2</sub> -Emissionen 1987–1995–2010: Trendszenario und Reduktion durch KliP-Maßnahmenprogramme	24	<b>Abbildung 39</b>	Standortaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur Phase 2 (ab 2011)	173
<b>Abbildung 5</b>	Beteiligung am STEP-Prozess – Veranstaltungen	27	<b>Abbildung 40</b>	Für die Stadtentwicklung vorrangige Gebiete – Phase 1 (bis 2010)	176
<b>Abbildung 6</b>	Beteiligung am STEP-Prozess – Workshops	27	<b>Abbildung 41</b>	Für die Stadtentwicklung vorrangige Gebiete – Phase 2 (ab 2011)	176
<b>Abbildung 7</b>	Lage Wiens in Europa	33	<b>Abbildung 42</b>	Schutzgebiete	179
<b>Abbildung 8</b>	Verteilung der Wohnbevölkerung aus dem ehemaligen Jugoslawien – ausg. Slowenien (Geburtsland), 2001	47	<b>Abbildung 43</b>	Eignungsstandorte gemäß Hochhauskonzept 2002	194
<b>Abbildung 9</b>	Verteilung der Wohnbevölkerung aus der Türkei (Geburtsland) nach Bezirken, 2001	47	<b>Abbildung 44</b>	Sichtachsen gemäß Hochhauskonzept 2002	195
<b>Abbildung 10</b>	Verteilung der Wohnbevölkerung aus den neuen EU-Mitgliedsländern (Geburtsland) nach Bezirken, 2001	47	<b>Abbildung 45</b>	Bezirkssichtachsen	195
<b>Abbildung 11</b>	Anteil der über 15-jährigen Wohnbevölkerung mit abgeschlossener Hochschul- und hochschulverwandter Ausbildung an der über 15-jährigen WB in %, 2001	48	<b>Abbildung 46</b>	13 Zielgebiete der Stadtentwicklung	207
<b>Abbildung 12</b>	Anteil der über 15-jährigen Wohnbevölkerung (WB) mit abgeschlossener Fachschule und Lehre an der über 15-jährigen WB in %, 2001	48	<b>Tabellen</b>		
<b>Abbildung 13</b>	Einkommensniveau – Durchschnittlicher Jahresbezug je ArbeitnehmerIn in Euro (brutto), 2001	49	<b>Tabelle 1</b>	Grundsätze nachhaltiger Entwicklung	25
<b>Abbildung 14</b>	Polyzentrische Stadtstruktur	54	<b>Tabelle 2</b>	Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Ostregion	38
<b>Abbildung 15</b>	Schutzzonen	62	<b>Tabelle 3</b>	Bevölkerungsentwicklung 1971–2001 nach Geschlecht	39
<b>Abbildung 16</b>	Gestaltung des öffentlichen Raums	63	<b>Tabelle 4</b>	PendlerInnenverflechtungen in der Vienna Region	40
<b>Abbildung 17</b>	Grundsätze der intelligenten Mobilität	64	<b>Tabelle 5</b>	Charakteristik der Bevölkerungsprognose-Varianten – Unterschiede zum Basisszenario	41
<b>Abbildung 18</b>	Angestrebter Modal Split	65	<b>Tabelle 6</b>	Gesamtergebnis der Bevölkerungsvorausschätzung für Wien – Basisszenario und Varianten	41
<b>Abbildung 19</b>	Verkehrsmittelwahl der WienerInnen	65	<b>Tabelle 7</b>	Fahrgastentwicklung im öffentlichen Verkehr, Wiener Stadtgrenze	67
<b>Abbildung 20</b>	Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht – alle Tage 2001	65	<b>Tabelle 8</b>	Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, Burgenland	96
<b>Abbildung 21A</b>	Mögliche Verkehrsmittelnutzung	66	<b>Tabelle 9</b>	Wohnungen nach Bauperiode	103
<b>Abbildung 21B</b>	Aktivitätenverteilung der Wege in Wien 1993 und 2001	66	<b>Tabelle 10</b>	Wohnungen nach Rechtsform	103
<b>Abbildung 22</b>	Anteil des Umweltverbundes an den gesamten Wegen	67	<b>Tabelle 11</b>	Anzahl und Größe der Arbeitsstätten in Wien und den Bezirken im weiteren Wiener Umland	122
<b>Abbildung 23</b>	Radverkehr an der Dauerzählstelle Westbahnhof	73	<b>Tabelle 12</b>	Arbeitsplatzentwicklung in der Ostregion	123
<b>Abbildung 24</b>	Mobilitätsmanagement, MPV-03	73	<b>Tabelle 13</b>	Flächenangebot nach Anbietern in ha	135
<b>Abbildung 25</b>	Fernwärmenetz Wien, Stand 2002	75	<b>Tabelle 14</b>	Bedarfszahlen zur Grünflächenversorgung	166
<b>Abbildung 26</b>	Das Wiener Kanalnetz	77	<b>Tabelle 15</b>	Typen von Potenzialflächen und empfohlene Maßnahmen nach Zeitabschnitten	188
<b>Abbildung 27</b>	Stadt-Umland-Management (SUM) Stadtregion Wien	97			
<b>Abbildung 28</b>	Anteil der Gemeindewohnungen in Wien 2001	103			
<b>Abbildung 29</b>	Abbau der Substandardwohnungen bei Hauptwohnsitzwohnungen	103			
<b>Abbildung 30</b>	Wohnfläche in m <sup>2</sup> pro Kopf in Wien 1961–2001	104			
<b>Abbildung 31</b>	Städtebauliche Problemgebiete gemäß Kriterien der Stadtplanung für die Wohnbauförderung (u. a. Wohnungsausstattung, Wohnungsdichte, Wohnungsgröße, Baualter, Überalterung der Wohnbevölkerung)	109			
<b>Abbildung 32</b>	Verteilung der projektierten Büro-BGF nach Lagen im Stadtgebiet	126			
<b>Abbildung 33</b>	Anteil der Verlagerung nach Branchengruppen	135			
<b>Abbildung 34</b>	Agrarstruktureller Entwicklungsplan AgSTEP	145			
<b>Abbildung 35</b>	Flächennutzung	150			

## Kartenverzeichnis

<b>Karte</b>	<b>1</b>	Kooperationsräume für Wien	<b>36</b>
<b>Karten</b>	<b>2 u. 3</b>	Bevölkerungsentwicklung 1981–1991 (oben) und 1991–2001 (unten) in Wien, NÖ und Bgld	<b>38</b>
<b>Karte</b>	<b>4</b>	Bevölkerungsprognose 2001 bis 2031 für die Bezirke in Wien, NÖ und Bgld	<b>39</b>
<b>Karte</b>	<b>5</b>	Varianten der Bevölkerungsentwicklung Wiens 2000–2020, räumliche Verteilung der Zunahme der Gesamtbevölkerung	<b>42</b>
<b>Karte</b>	<b>6</b>	Varianten der Bevölkerungsentwicklung Wiens 2000–2020, räumliche Verteilung der Zunahme der AusländerInnen	<b>42</b>
<b>Karte</b>	<b>7</b>	Bevölkerungsentwicklung 1991–2001, gesamt	<b>43</b>
<b>Karte</b>	<b>8</b>	Ausländische Wohnbevölkerung – Entwicklung 1991–2001	<b>43</b>
<b>Karte</b>	<b>9</b>	Junge Menschen in Wien 2001	<b>44</b>
<b>Karte</b>	<b>10</b>	Alte Menschen in Wien (über 60-jährige Wohnbevölkerung)	<b>44</b>
<b>Karte</b>	<b>11</b>	Veränderung der über 60-jährigen Wohnbevölkerung 1991–2001 nach Bezirken	<b>45</b>
<b>Karte</b>	<b>12</b>	Veränderung der unter 15-jährigen Wohnbevölkerung 1991–2001 nach Bezirken	<b>46</b>
<b>Karte</b>	<b>13</b>	Entwicklung und Verteilung der Wohnbevölkerung nach Ausbildung und Wohnverhältnissen (sozioökonomische Struktur) 1971–2001	<b>49</b>
<b>Karte</b>	<b>14</b>	Infrastrukturmaßnahmen Schiene/Wasser/Luft-Region	<b>69</b>
<b>Karte</b>	<b>15</b>	Infrastrukturmaßnahmen Straße-Region	<b>70</b>
<b>Karte</b>	<b>16</b>	Ausbaumaßnahmen im ÖV- und im IV-Netz gemäß MPV 03 und Absichtserklärung von Bund und Land Wien (3. 3. 2005), gegliedert nach Zeitabschnitten	<b>71</b>
<b>Karte</b>	<b>17</b>	Vienna Region und CENTROPE	<b>88</b>
<b>Karte</b>	<b>18</b>	Szenario polyzentrische Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung	<b>89</b>
<b>Karte</b>	<b>19</b>	Straßenprojekte (Auswahl) in der Jordes+ Region	<b>90</b>
<b>Karte</b>	<b>20</b>	Schienenprojekte in der Jordes+ Region	<b>90</b>
<b>Karte</b>	<b>21</b>	„Biosphärenregion“ mit dem Kerngebiet „Grüne Mitte“	<b>92</b>
<b>Karte</b>	<b>22</b>	Mögliche Kooperationsfelder im Stadt-Umland-Bereich	<b>93</b>
<b>Karte</b>	<b>23</b>	Biosphärenpark Wienerwald	<b>94</b>
<b>Karte</b>	<b>24</b>	Nationalpark Donau-Auen	<b>94</b>
<b>Karte</b>	<b>25</b>	Regionales räumliches Leitbild	<b>101</b>
<b>Karte</b>	<b>26</b>	Städtische Agglomerationen in EU-Europa	<b>120</b>
<b>Karte</b>	<b>27</b>	Konzentration der Finanzdienstleistungen in Wien und Wr. Umland (EU-Projekt COMET)	<b>120</b>
<b>Karte</b>	<b>28</b>	Arbeitslosenquote 2002	<b>125</b>
<b>Karte</b>	<b>29</b>	Wiener Bürogroßimmobilien über 10.000 m <sup>2</sup> (1995–2002)	<b>127</b>
<b>Karte</b>	<b>30–32</b>	Räumliche Verteilung von Branchen-Clustern in Wien	<b>131</b>
<b>Karte</b>	<b>33</b>	Räumliches Wirtschaftsleitbild	<b>147</b>
<b>Karte</b>	<b>34</b>	Grün- und Freiräume – Schutzgebiete	<b>151</b>
<b>Karte</b>	<b>35</b>	Grün- und Freiräume – Grundlagen	<b>152</b>
<b>Karte</b>	<b>36A</b>	Leitbild – Grünräume der Stadtregion	<b>153</b>
<b>Karte</b>	<b>36B</b>	Leitbild – Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Stadtgebiet	<b>155</b>
<b>Karte</b>	<b>37</b>	Leitbild bauliche Entwicklung	<b>181</b>
<b>Karte</b>	<b>38</b>	Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben	<b>193</b>
<b>Karte</b>	<b>39</b>	Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens	<b>197</b>

## Fotos



▲ Schemata der Anordnung und Nummerierung der Fotos.  
Beispiel: 158-2 entspricht Seite 158, Position 2

### Burgstaller, Peter

61, 70, 143, 157, 160-1, 161-2, 192-2

### Gerlich, Wolfgang

98, 136, 191-2

### Keinrath, Kurt

10

### Leistelle alltags- und frauengerechtes Planen und Wohnen

117-1

### Lang, Mario

alle sonstigen Fotos

### MA 18

60-4, 68, 80, 110, 111, 112, 114, 116, 126, 129, 132, 133, 140, 159-1, 160-2,3, 164, 195-1

### MA 19

195-2

### MA 42

166, 167-1

### media wien, MA 13

52, 55, 56, 57, 58, 59, 60-1,2,3, 115, 137, 138, 139, 158, 159-2, 161-1, 162, 163, 190-2, 191-1,3,4, 192-1,3

### PlanSinn

167-2

### Seidl, M.

12

### Spiola, Petra

11

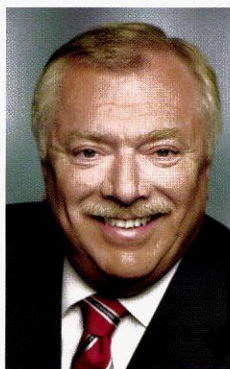
### verein wiener jugenzentren

169



I. Vorworte





## Wien – europäisch denken – regional handeln – Wien entwickeln

**MIT DEM 1. MAI 2004** ist Europa um ein großes Stück größer geworden, einer neuen europäischen „Normalität“ wieder näher gekommen. Ob die europäische Integration tatsächlich, wie es manche vermuten und auch hoffen, ein Ende der Nationalstaaten mit sich bringt, wird die Zukunft weisen. Was sich seit Jahren nachweislich entwickelt, ist eine Stärkung der Regionen und der Stadträume. Eine Konkurrenz der (europäischen) Städte und Stadtagglomerationen ist dabei unübersehbar geworden. Wir glauben in Zusammenarbeit mit dem Stadtumland sowie den benachbarten Regionen Tschechiens, der Slowakei und Ungarns eine gute Ausgangsposition zu besitzen. Auch mit den Kooperationsformen über die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) in der Länderregion Wien, Niederösterreich und Burgenland sind gute Voraussetzungen dazu gegeben.

Wien muss sich der guten Beziehungen mit den Nachbarstädten als Voraussetzung zur Nutzung der gemeinsamen Möglichkeiten bewusst sein und diese weiter ausbauen. Ein wesentlicher Schritt dazu war und ist CENTROPE – Europaregion Mitte: Der Aufbau nachhaltiger Beziehungen in dieser Region im Herzen Europas ist für Wien Ausdruck der Überzeugung, dass Konkurrenz und Kooperation einander nicht ausschließen. Im Gegenteil: Gemeinsam sind wir im Wettbewerb stark.

Wie soll, wie kann nun das Wien von morgen aussehen? Für mich ist Wien eine Stadt der Zukunftschancen – im Bereich der Forschung, Bildung, Internationalisierung, eine Stadt der modernen Wirtschaft, eine Welt(haupt)stadt der Kultur und Lebensqualität, und vor allem auch eine Wohlfühlstadt für alle ihre Bewohnerinnen und Bewohner.

Das Wien von morgen ist eine Stadt der intelligenten Mobilität und einer nachhaltigen Umwelt. Alle diese Zielvorstellungen wurden in langjährigen Nachdenkprozessen bereits formuliert: sei es im Strategieplan oder in den Wiener Visionen, die ja Grundlage für das Arbeitsprogramm dieser Stadtregerung sind. Und sie sind Zielvorstellungen für den neuen Stadtentwicklungsplan (STEP 05).

Vor diesem Hintergrund der Visionen und Leitbilder wird der STEP 05 die zukunftsorientierte, räumliche Gesamtentwicklung Wiens für eine nächste Entwicklungsphase strukturieren. Der Stadtentwicklungsplan benötigt für seine Umsetzung Partnerschaften und Akteursbeteiligung. Voraussetzung dafür war und ist ein transparenter und demokratischer Diskussionsprozess.

Seit Februar 2005 wurde der Stadtentwicklungsplan als Entwurf in den verschiedenen Gremien der Stadt diskutiert und nach einer Überarbeitung auf Basis der eingelangten Stellungnahmen von der Stadtentwicklungskommission beschlossen. Die Inhalte des Stadtentwicklungsplanes bildeten und bilden Grundlagen für lokale, regionale und internationale Veranstaltungen, in denen die Entwicklung der Stadt vertieft und präzisiert wird. Der Beschluss im Gemeinderat im Mai 2005 bedeutet daher nicht das Ende einer breiten Diskussion, sondern vielmehr den Auftrag zur Umsetzung und Fortschreibung in einem demokratischen, kooperativen Prozess.

Der Stadtentwicklungsplan erfordert von allen Akteuren vor allem eines: Denken und Handeln in europäischen Perspektiven. Wien lebt von seiner Internationalität, seiner integrativen Rolle in diesem neuen Europa. Dies muss die Basis für unser tägliches Handeln sein, ob in der Politik, der Verwaltung oder Wirtschaft. Nur so kann aus den besten Plänen lebenswerte Wirklichkeit werden.

**Dr. Michael Häupl**  
Bürgermeister der Stadt Wien

# Sehr geehrte Damen und Herren!

**IM MAI 2004 RÜCKTE WIEN** durch den Beitritt von zehn neuen Mitgliedsländern zur Europäischen Union verstärkt ins Zentrum Europas – für die Stadt Chance und Herausforderung zugleich. Die Kooperation innerhalb der Region stand schon zuvor auf einer ausgezeichneten Basis; mit der Erweiterung wurde diese Zusammenarbeit um eine Dimension reicher. Nun gilt es den Weg der Veränderung mit den Nachbarregionen Wiens gemeinsam zu beschreiten und eine noch engere Kooperation einzuleiten. CENTROPE, die neu entstehende grenzüberschreitende Europa Region Mitte, wird wesentlich dazu beitragen, den Standort Wien und sein regionales Umfeld im gesamteuropäischen Kontext sichtbar zu machen. Dabei muss die weitere Entwicklung der Stadt mit diesen neuen Rahmenbedingungen nicht nur Schritt halten, sondern es müssen Akzente gesetzt werden, die die Rolle Wiens – als Stadt mit hoher Lebensqualität, einem hohen sozialen Standard und besten Umweltnoten – aktiv definieren. Mit dem vorliegenden neuen Stadtentwicklungsplan soll diesen Ansprüchen Rechnung getragen werden.

Die Erweiterung der EU und die daraus resultierenden Rahmenbedingungen – wie u.a. neue demografische Entwicklungen, wirtschaftliche Erfordernisse, die Anforderungen an den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – bildeten den Ausgangspunkt für die Erarbeitung des STEP 05. Ziel war es, die Zukunft der Stadt sozial- und umweltverträglich zu gestalten, die Lebensqualität zu sichern und auszubauen und dabei gleichzeitig auch flexibel auf neue Entwicklungen reagieren zu können.

Der neue STEP 05 unterscheidet sich allein in seinem Entstehungsprozess von vorangegangenen Stadtentwicklungsplänen. Nicht allein FachexpertInnen erarbeiteten die Grundlagen, sondern alle Wienerinnen und Wiener waren eingeladen, ihre Ideen einzubringen. Der STEP 05 basiert auf einem Dialog und Diskussionsprozess auf breitester Basis, in dem all jene Gruppen, die die Zukunft Wiens mitbestimmen – BürgerInnen aus Wien und der Region, Verwaltung, Stadtpolitik, Investoren, Bauträger, Interessenvertretungen u.a. – vertreten waren. Darüber hinaus bestimmen erstmals die Prinzipien des Gender Mainstreaming den gesamten Prozess.

Mit dem neuen STEP 05 können wir die hohe Lebensqualität in Wien weiter erhalten und ausbauen. Dreizehn Zielgebiete als „Hot Spots“ zeigen, welche Schwerpunkte die Stadtentwicklung in den kommenden Jahren setzen wird – ohne dass dabei die an-

deren Gebiete zu kurz kommen werden. Planung und Entwicklung endet nicht bei administrativen Bezirksgrenzen, sondern definiert sich in übergreifenden Stadtregionen, die in einem inhaltlichen Konnex zueinander stehen und über ähnliche Strukturen und Charakteristika verfügen. Mit der Beschreibung von Grenzen der Besiedlung wird – im Jahr, in dem wir das 100-jährige Jubiläum des Wald- und Wiesengürtels feiern können – ein weiterer wichtiger Schritt zur Erhaltung der wertvollen Naturräume in und um Wien gesetzt. In der Europaregion CENTROPE sollen gemeinsame Potenziale genutzt und somit auch die wirtschaftliche Entwicklung forciert werden.

Die Arbeit am neuen Stadtentwicklungsplan war in allen Phasen des Entstehens äußerst intensiv. Mit dem STEP 05 liegt nun ein Produkt vor, das entscheidende Impulse für die weitere positive Entwicklung Wiens setzen wird. In diesem Sinne danke ich allen Mitwirkenden für ihren hohen Einsatz und ihre Bereitschaft, an der Gestaltung der Zukunft der Stadt aktiv und engagiert mitzuarbeiten.

**DI Rudi Schicker**

Amtsführender Stadtrat für  
Stadtentwicklung und Verkehr





## Der Stadtentwicklungsplan – eine Antwort auf neue Herausforderungen

**DIE NEUAUFLAGE DES** Stadtentwicklungsplanes mit dem STEP 05 erfolgt zum richtigen Zeitpunkt. Dieser reagiert nicht nur auf den großen und gerade für Wien besonders relevanten Erweiterungssprung der Europäischen Union im Mai 2004, sondern gibt, aufbauend auf der strategischen Orientierung Wiens im neuen „Strategieplan Wien im erweiterten Europa“, klare Antworten auf die räumliche Entwicklung Wiens in den nächsten fünf bis zehn Jahren.

Der STEP 05 kann dabei auf eine lange Tradition einer gesamtstädtischen Wiener Planungsstrategie zurückgreifen.

Wenn man diese, beginnend mit der „neuen“ Generation von Stadtentwicklungsplänen, dem STEP 1984, zurückverfolgt, lassen sich die bestimmenden Rahmenbedingungen und auch die jeweiligen Grundorientierungen deutlich ablesen.

Der STEP 1984 reagierte auf das damals aktuelle Entwicklungsszenario einer langsam schrumpfenden Stadt mit einer Strategie der Konsolidierung sowie Erhaltung der engen Verflechtung der urbanen städtischen Nutzungen und legte so die breite Basis für das Wiener Erfolgsmodell der sanften Stadterneuerung.

Der STEP 1994 ist vor dem Hintergrund des Falls des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989 und des damit verbundenen dynamischen Entwicklungsschubs sowie der enormen Nachfrage nach neuen Wohnungen zu bewerten. Er postuliert die Parallelstrategie der inneren Stadtentwicklung bei gleichzeitiger maßvoller, qualitätsvoller Stadterweiterung.

Der STEP 05 greift nun erstmals in gleichsam integrierender Weise, vor dem Hintergrund sich dynamisch entwickelnder regionaler Verflechtungen und der Chance auf eine grenzüberschreitende Europaregion mit dem Kernraum Wien – Bratislava, die regionale Perspektive der Entwicklung Wiens auf.

Gleichzeitig baut er konsequent auf den positiven Errungenschaften der bisherigen gesamtstädtischen Konzepte, wie etwa der nachhaltig angelegten Verkehrspolitik, dem hohen Standard der Lebensqualität, aber auch der Attraktivität Wiens als internationaler Wirtschaftsstandort, auf.

Der STEP 05 muss aber auch in einem Zusammenhang mit den seit dem letzten Stadtentwicklungs-

plan erfolgten Entwicklungen auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene gesehen werden.

Auf europäischer Ebene wird zunehmend die wichtige Rolle der Städte sowie der städtischen Ballungsräume erkannt, was auch sukzessive in die Europäischen Programme und in das 1999 beschlossene „Europäische Raumentwicklungskonzept“ eingeflossen ist.

Im Jahr 2002 wurde aufbauend darauf das „Österreichische Raumentwicklungskonzept“ beschlossen, das auch die Bedeutung der regionalen Kooperation, insbesondere in der dynamischen „Region Wien“ hervorstreicht.

Diese Konzepte, die vielfältigen Aktivitäten auf regionaler Ebene, wie etwa das Projekt einer grenzüberschreitenden Europaregion CENTROPE und natürlich die strategischen Konzepte der Stadt Wien, allen voran der Strategieplan Wien 2004, bilden eine wesentliche Grundlage für den STEP 05.

Das Motto „europäisch denken – regional handeln – Wien entwickeln“ trifft nicht nur sehr gut die Grundorientierung des STEP 05, sondern ist auch eine tragfähige Perspektive für die Zukunft Wiens.

**Dr. Arnold Klotz**

Bereichsleiter Stadtplanung





## II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze

Nachhaltigkeit, Gender Mainstreaming,  
Partizipation und Diversität  
sind die Grundsätze, denen sich der STEP 05 –  
als Karte und Kompass für die  
Stadtentwicklung Wiens – verpflichtet hat.





## 1. Aufgaben und Arbeitsweisen

### ▶ Was ist ein Stadtentwicklungsplan?

Der Stadtentwicklungsplan (STEP) ist das Instrument einer generellen, vorausschauenden Stadtplanung und Stadtentwicklung und legt in großen Zügen den weiteren geordneten Ausbau der Stadt fest. Er zeichnet die Verteilung von Bauland und Grünland vor, weist Entwicklungsgebiete aus und setzt diese mit der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn und hochrangiges Eisenbahn- und Straßennetz) in Beziehung. Darüber hinaus zeigt er auch die räumlich-funktionellen Zusammenhänge zwischen der Stadt und der Region auf.

### 1.1 Inhalte und Aufbau des STEP 05

**WÄHREND DER STEP 94** durch die Notwendigkeit einer Neuorientierung innerhalb des Neuen Europa und der Vorsorge für eine erstmals wieder wachsende Stadt gekennzeichnet war, steht bei der Bearbeitung des STEP 05 die Entwicklung und Festigung Wiens als Metropole im südlichen Zentraleuropa im Vordergrund.

Die Entwicklung Wiens wird durch die sich verstärkende wirtschaftliche und regionale Verflechtung sowie die europa- und weltweiten Trends (Globalisierung) beeinflusst. Diese betreffen nicht nur das wirtschaftliche Gefüge, sondern auch die Lebensverhältnisse aller StadtbewohnerInnen. Sie verändern Arbeitsbedingungen, Freizeitverhalten, Mobilität, Konsum und Kommunikation. Sie eröffnen große Chancen, erfordern aber auch aktives Mitwirken der Stadt. Viele raumwirksame Entwicklungen laufen dabei gleichzeitig, oft auch entgegengerichtet ab. Darüber hinaus wird zum ersten Mal deutlich, dass viele Anforderungen nicht mehr in den bestehenden Strukturen der baulichen Gründerzeit, aber auch nicht im Maßstab der Stadt(grenzen) das Auslangen finden. Dies macht auch die funktionelle Einbeziehung der **Verflechtungen mit der Region** bis über die Staatsgrenzen hinweg notwendig.

Dieser Vielschichtigkeit wird insofern Rechnung getragen, als Strategien in und mit der Region erarbeitet werden, die in einem „Regionalen räumlichen Leitbild“ münden. Auf Wiener Gebiet fasst ein „Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung“ (► Kap. IV.9) drei thematische Leitvorstellungen zusammen, die aufzeigen, wo qualitätsvoller **Bestand zu bewahren** und wo städtebauliche **Entwicklung möglich** und erwünscht ist:

- ▷ Berücksichtigung **wirtschaftlicher Erfordernisse** (Räumliches Wirtschaftsleitbild). (► Kap. IV.4)
- ▷ Sicherung und weiterer **Ausbau der Lebensqualität** in Wien (Grün, Wohnen, Mobilität, Freizeit, Kultur, sozialer Ausgleich ...). Vor allem dem Leitbild der „Grünräume der Stadtregion“ mit seinen daraus abgeleiteten Grenzen der baulichen Entwicklung kommt dabei besondere Bedeutung zu. (► Kap. IV.5)
- ▷ **kompakte stadtstrukturelle Entwicklung** (Leitbild Bauliche Entwicklung, räumlich-zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung u.a.). (► Kap. IV.6)

Diese thematischen Leitbilder sind Grundbestandteile und Maßnahmenfelder einer Nachhaltigen Entwicklung (► Kap. II) und integrieren in ihren Vorschlägen die Grundsätze und Ausbauvorhaben, die im Masterplan Verkehr 2003 (MPV 03) festgelegt wurden. (► Kap. III.4.1)

Unter Berücksichtigung der regionalen Entwicklungsperspektiven, der Anforderungen einer sozial- und umweltverträglichen Zukunft der Stadt, sowie der Ausbauvorhaben im MPV 03 und der aktuellen Entscheidungen wie auch im Bewusstsein der eingeschränkten Ressourcen werden unterschiedliche räumliche und zeitliche Entwicklungsprioritäten dargestellt (► Kap. IV.6). Sie finden sich auch in den nach thematisch-inhaltlichen Schwerpunkten identifizierten Zielgebieten wieder. (► Kap. V) ■

## 1.2 Was sind die Ziele des STEP 05?

**DIE WESENTLICHEN ZIELE**, die dem STEP 05 zugrundeliegen, können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Im Wettbewerb der Städte und Regionen durch attraktive Standorte, Infrastruktur und innovative Einrichtungen ein investitionsfreudiges Klima für die Wirtschaft schaffen (Headquarters, Handel, Gewerbe, KMUs, Dienstleister, Technologiecluster) sowie die Nahversorgung sichern.



Abb. 1: Verhältnis STEP zu anderen Programmen und Konzepten

2. Die Vielfalt und Qualität des Lebensraumes in der Region Wien durch Sicherung und Ausbau des Grüngürtels rund um Wien und der Donaulandschaft als regionales Strukturprinzip gemeinsam mit Niederösterreich gewährleisten.
3. Die bauliche Entwicklung entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren, mit der Ressource Boden sparsam umgehen, die vertikale Nutzungsmischung forcieren, die funktionelle und soziale Entmischung verhindern.
4. Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, öffentlicher Verkehr) an der gesamten Verkehrsleistung steigern, Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduzieren; generell soll Verkehrsentstehung verringert werden.
5. Die Lebensqualität in Wien soll durch gleiche Chancen aller Bewohnerinnen und Bewohner unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenszusammenhänge, der Herkunft, des sozialen Hintergrundes und besonderer Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu sinnerfülltem Leben durch Zugang zu Einrichtungen des kulturellen Lebens, zu den Sozial-, Bildungs-, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen, zu Wohnraum ausreichender Größe und Qualität sowie zu Natur- und Erholungsräumen gewährleistet werden.

- \* **MPV 03**: Masterplan Verkehr 03
- \* **KliP**: Klimaschutzprogramm
- \* **Jordes+**: Gemeinsame Regionalentwicklungsstrategie
- \* **Wien-Bratislava-Győr**
- \* **SUPERNOW**: Strategische Umweltprüfung Wien Nordost

Dabei wird auf ein bereits umfangreich vorhandenes, detailliertes Zielsystem zurückgegriffen, wie beispielsweise aus dem

- ▶ Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KIIP Wien)
- ▶ Stadtentwicklungsplan 94 (STEP 94)
- ▶ Grüngürtel Wien 95
- ▶ Masterplan Verkehr Wien 03 (MPV 03)
- ▶ Strategieplan 2004 u.a.

Die thematischen Strategiefelder und strategischen Projekte des ▶ *Strategieplanes 04* bilden dabei im Wesentlichen die Grundlage für die Überlegungen, in welchen generellen stadtentwicklungspolitischen Schwerpunktsetzungen und Prioritäten die Vorzüge der Stadt hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit, dem funktionellen Zusammenhang in der Region sowie hinsichtlich der Lebensqualität ausgebaut und erhalten werden sollen.

Die konkreten Festlegungen bestehender Fachkonzepte (▶ *Hochhauskonzept 02* ...), beschlossene städtebauliche Leitbilder sowie größere Leitprojekte (z. B. Westbahnhof, Aspanggründe, Erdberger Mais, Flugfeld Aspern ...) werden in die aufeinander abgestimmten Entwicklungsvorschläge integriert.

Auch die Meinungen und Wünsche der BewohnerInnen Wiens sind für die Stadtentwicklung wichtig. So wurden die im Rahmen der Großstudie „Leben und Lebensqualität in Wien 2003“ erhobenen Einschätzungen der Lebensqualität in der Stadt entsprechend berücksichtigt.

Der Stadtentwicklungsplan stellt eine Leitlinie für jene dar, die in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind. Er soll aber auch allen BürgerInnen dieser Stadt sowie den regional und international agierenden InvestorInnen, ProjektentwicklerInnen und Großunternehmen eine eindeutige Orientierung bieten, wo die Entwicklungsinteressen der Stadt liegen und in welchen Zeithorizonten und Prioritäten der Infrastrukturausbau vorgesehen ist. Schutzinteressen, die in Form von Ordnungsplanung zum Tragen kommen, stellen die andere Seite einer angestrebten höheren Planungssicherheit dar. ■

### 1.3 Wie der neue STEP 05 erarbeitet wurde

VIELE INHALTE DES STEP 05 wurden durch Studien, Expertisen, Auswertungen und Berechnungen gewonnen, einige wurden in einem breiten (fachlichen) Diskussionsprozess erarbeitet. Die wichtigsten Inhalte entstanden aber immer im **Dialog** zwischen all jenen Gruppen, die die Zukunft Wiens mitbestimmen: den BürgerInnen aus Wien und der Region, der Verwaltung, der Stadtpolitik, den InvestorInnen, Bauträgern, Interessenvertretungen und anderen. Darüber hinaus bestimmten die **Prinzipien des Gender Mainstreaming** den gesamten Prozess. (▶ *Kap. II.2*)

Die Bearbeitung startete im Frühjahr 2002 unter Federführung der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Sie erfolgte durch ein magistratsweit zusammengesetztes Team, das durch ein externes fachliches Begleitteam und ein externes Öffentlichkeitsarbeitsteam unterstützt wurde. ■

## 1.4 Wie wird der STEP 05 verwirklicht? Wie geht es weiter?

**DER STEP 05 WURDE**, nachdem er in der Öffentlichkeit, in verschiedenen Gremien und in der Stadtentwicklungskommission diskutiert und durch Stellungnahmen aus Bezirken, Interessenvertretungen, politischen Parteien, NGOs und BürgerInnen verändert wurde, dem Gemeinderat vorgelegt. Mit Beschluss im Gemeinderat ist der STEP 05 nun als Grundlage und Leitlinie für die raumwirksamen Handlungen der Fachabteilungen, der nachgelagerten Dienststellen und Unternehmungen der Stadt Wien zu verstehen. So sollen sich u.a. Widmungsverfahren an den Vorgaben des STEP 05 orientieren, Abweichungen erfordern eine substantielle Begründung. In analoger Weise gilt dies auch für andere raumwirksame Maßnahmen, z.B. im Bereich Verkehrsinfrastruktur, Wohnbau, Bodenbeschaffung etc.

Diese Funktion als räumliche Leitlinie des städtischen Handelns ist vorwiegend nach innen (für die städtischen Dienststellen nachgelagerten Einrichtungen und Unternehmungen der Stadt Wien) als bindend zu betrachten. Nach außen dient sie als Information und Orientierung für die gesamte Bevölkerung und die Wirtschaft.

In der weiteren Umsetzung sollen darauf aufbauend Fachkonzepte, städtebauliche Leitbilder, Zielgebietsprogramme, Masterpläne sowie die rechtsverbindlichen Flächenwidmungs- und Bebauungspläne erarbeitet werden und dadurch zu einer weiteren Konkretisierung des STEP 05 beitragen. Die erarbeiteten Entwicklungsvorschläge im STEP 05 sind somit auch Grundlage für bezirksgrenzenüberschreitende Programme für **Zielgebiete** der Wiener Stadtentwicklung, die ein Bindeglied zwischen dem gesamtstädtischen Konzept STEP 05 und der Detailplanung (Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung) darstellen sollen.

Die im Kapitel V beschriebenen **Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung** stellen eine Neuerung in der Präsentation der Anliegen der Stadtentwicklung dar: Hier wurden bewusst spezielle Teile des Stadtgebietes ausgewählt, in denen aufgrund ihrer Ausgangssituation oder der erwarteten Veränderungen in den nächsten Jahren eine hohe Aufmerksamkeit der Stadt erforderlich sein wird. In diesem Ansatz ging es darum zu zeigen, dass es in einigen Teilen des Stadtgebietes entweder *besondere Problemlagen* zu bewältigen geben wird oder dass dort *herausragende Entwicklungspotenziale und Chancen* vorliegen, die im gesamtstädtischen Interesse genutzt werden sollen. Bei der Auswahl dieser Zielgebiete ging es darum, für die gesamte Stadt typische und unterschiedliche Charaktere von Teilräumen und damit Problemlagen und Herausforderungen darzustellen.

Die Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung bieten eine Orientierung für handlungs- und entwicklungsorientierte Programme, die maßgeschneidert auf die jeweilige Herausforderung und Problemstellung erarbeitet und umgesetzt werden sollen. Wie sich zeigt, sind Chancen und Problemzonen nicht an Verwaltungsgrenzen innerhalb des Stadtgebietes ausgerichtet, sondern erfordern zu ihrer Bewältigung auch die Einbeziehung der relevanten AkteurInnen aller betroffenen Einrichtungen, der Bevölkerung, Wirtschaft und Verwaltungsteile. Es soll daher in Zukunft ein flexibler, den jeweiligen spezifischen Erfordernissen angepasster Rahmen für die Entwicklung und Umsetzung von Programmen gefunden werden, der je Zielgebiet auf eigene, thematisch adäquate Weise angewendet werden kann.

Die Erfahrung mit den EU-Zielgebietsprogrammen hat gezeigt, dass es sinnvoll ist, Programme für spezielle Teilräume und Zielsetzungen zu erstellen und

### ► Zum Verhältnis Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

(§ 2, Abs. 7, BO f. Wien) „... hat der Magistrat über das Verhältnis des vorgelegten Entwurfes (zum Flächenwidmungs- und Bebauungsplan; Anm. d. Red.) zu Planungsvorstellungen zu berichten, welche in Beschlüssen des Gemeinderates (wie des STEP; Anm. d.Red.) dargelegt sind.“

### ► Zielgebiete bedeuten:

- Thematische Ausrichtung (Probleme, Herausforderungen, Chancen)
- Engagement seitens der betroffenen Bezirke und relevanter AkteurInnen ist Voraussetzung für den Programmstart
- Offenheit hinsichtlich Arbeitsweisen und Methoden
- Mehrjähriges Programm mit konkreten Maßnahmen/Projekten
- Einbeziehung relevanter AkteurInnen bei Erarbeitung und Umsetzung
- Umsetzungsbegleitung – Monitoring
- Dokumentation im Stadtentwicklungsbericht (siehe unten)
- Lernerfahrungen – regelmäßiger Austausch zwischen VertreterInnen der Zielgebiete, Verwaltung und beteiligten Fachleuten oder ExpertInnen
- Die Finanzierung der Programmerstellung erfolgt durch die Stadtplanung, jene der Detailplanung und der Maßnahmen durch die zuständigen Magistratsabteilungen, die Bezirke sowie nachgelagerte Dienststellen und Unternehmungen der Stadt Wien in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich.

umzusetzen, gleichzeitig wurde aber auch klar, dass die Vorgabe einer fixen inhaltlichen Ausrichtung und Abwicklungsstruktur nicht immer passende Problemlösungen liefert. Auf diesen Erfahrungen basierend, soll in Wien in den nächsten Jahren ein eigenständiges Programmset aufgebaut werden, das auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgebiete ausgerichtet werden kann und soll.

### Grenzüberschreitende Planung

Die positive Entwicklung der ökonomischen, funktionellen und räumlichen Verflechtungen in der „Vienna Region“ ist für die Attraktivierung des Standortes Wien von größter Bedeutung. Eine funktionierende regionale und grenzüberschreitende internationale Kooperation wird in Zukunft einen entscheidenden Startvorteil im internationalen Standortwettbewerb darstellen.

Aufbauend auf den in den bereits bestehenden Kooperationsstrukturen und den innerhalb der „Vienna Region“ (PGO, Regionalmanagements, Stadt-Umland-Managements) erarbeiteten Grundlagen wurden erstmals gemeinsam mit dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung regionale Entwicklungsvorstellungen erarbeitet und in einem Regionalen räumlichen Leitbild zusammengefasst (► Kap. IV.2).

### ▸ Monitoring – Stadtentwicklungsbericht

- ▶ Laufende Erfassung der Planumsetzung
- ▶ Darstellung der Übereinstimmung und der Abweichungen
- ▶ Gründe für Abweichungen
- ▶ Darstellung neuer Entwicklungstendenzen und Anforderungen
- ▶ Allenfalls Anpassung/Aktualisierung des STEP 05
- ▶ Stand der Programmarbeit und der Umsetzungsergebnisse in den Zielgebieten
- ▶ Erfahrungen mit der Programmumsetzung, Anforderungen zur Unterstützung der Zielgebietsprogramme

### Monitoring und Evaluation

Es ist vorgesehen, den STEP 05 durch die Entwicklung eines geeigneten Indikatorensets einer laufenden Kontrolle der Zielerreichung bzw. Abweichung (Monitoring) sowie des Planungsergebnisses zu unterziehen (Evaluation). Über das Ergebnis soll dem Gemeinderat periodisch (Fünfjahresrhythmus) Bericht gelegt werden (Stadtentwicklungsbericht).

Als Grundlage für die laufende Beobachtung der Stadtentwicklung können die im STEP 05 erarbeiteten Leitbilder dienen, die in kartografischer und textlicher Form die Zielvorstellungen der räumlichen Entwicklung Wiens enthalten. Die darin zum Ausdruck gebrachten und teilweise sehr konkreten Zielformulierungen und Vorgaben für die Stadtentwicklung können quantitativ und qualitativ überprüft werden. Dies bezieht sich zum Beispiel darauf, wo in den nächsten Jahren gebaut wird, in welcher Dichte und in welcher Nutzungsmischung.

In den entsprechenden Abschnitten des STEP 05 sind planliche Darstellungen enthalten, die räumliche Ausprägungen und teilweise auch zeitliche Prioritätensetzungen angeben, deren Umsetzung in den nächsten Jahren laufend beobachtet werden kann.

Es wird bei der Darstellung und Berichterstattung über die Stadtentwicklung auch zu berücksichtigen sein, ob sich in der Zwischenzeit die Rahmenbedingungen und Prämissen der Stadtentwicklung geändert haben, z.B. durch ein verändertes ökonomisches oder demografisches Umfeld oder durch bedeutende neue Vorschläge und Projekte. Die periodisch wiederkehrende Berichterstattung sollte dadurch auch den Zweck erfüllen, den in jeder Planung erforderlichen Anpassungs- und Fortschreibungsprozess einzuleiten. Es ist in weiterer Folge notwendig und sinnvoll, auf der Basis des Stadtentwicklungsberichtes den STEP 05 auf neuesten Stand zu bringen und fortzuschreiben.

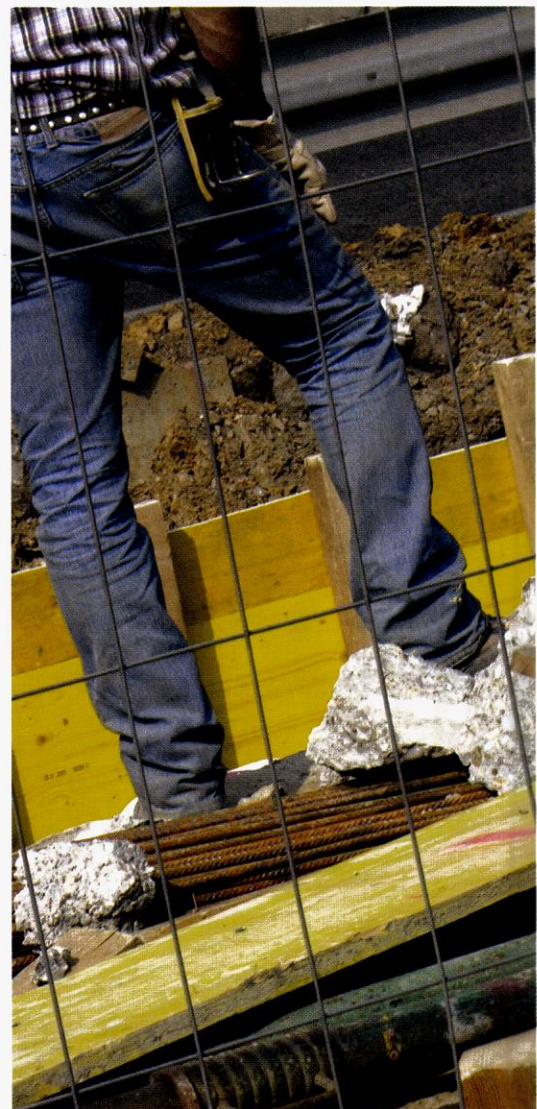
Ein besonderer Aspekt der laufenden Beobachtung wird auch die Erfassung der Umsetzungsaktivitäten sein, wobei die Erfolgskontrolle bei den Zielgebieten einen wesentlichen Bestandteil bilden werden.

Da dies – wie oben ausgeführt – durch ein neu zu entwickelndes, flexibles Programmset geschehen soll, ist es besonders wichtig, die dabei gemachten Erfahrungen zu sammeln, auszuwerten und zur Verbesserung der Umsetzungsaktivitäten zu verwenden. Dies gilt in analoger Weise für die Berichterstattung über alle Umsetzungsmaßnahmen des STEP 05.

Insgesamt soll durch die laufende Beobachtung, Reflexion und Berichterstattung ein **Lernprozess** eingeleitet werden, der es erlaubt zu differenzieren,

- ▷ ob und wo Abweichungen bei der Umsetzung gegenüber den Zielsetzungen des STEP 05 erfolgt sind,
- ▷ ob diese Abweichungen aufgrund von zwischenzeitlich geänderten Zielsetzungen eingetreten sind (was zur Anpassung des STEP führen sollte),
- ▷ ob dies aufgrund veränderter Rahmenbedingungen durch Einflüsse von außen geschehen ist,
- ▷ ob die Umsetzungspraxis die angestrebte Entwicklung nicht in der gewünschten Weise erreichen konnte – und warum.

Das Resultat dieses Prozesses ist, dass im Zeitverlauf der nächsten Jahre eine Aktualisierung und eine kontinuierliche Verbesserung des STEP 05 sowie der damit verbundenen Umsetzungsaktivitäten der Stadt Wien vorliegt. Dies ist notwendig, da ein so komplexer Vorgang wie die Entwicklung einer Metropole nicht über einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren festgeschrieben werden kann, sondern immer wieder auf neue Herausforderungen und Entwicklungschancen ausgerichtet werden muss. ■





## 2. Grundsätze und Prinzipien

**DEM STEP 05 LIEGEN** die Grundsätze und Prinzipien

- Lebensqualität
- Nachhaltigkeit
- Partizipation
- Gender Mainstreaming
- Diversität

zugrunde und stellen somit auch die Basis für die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen dar.

### 2.1 Lebensqualität

**DIE FRAGE DER LEBENSQUALITÄT** berührt alle Themen der Stadtentwicklung. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, auch in Zukunft Rahmenbedingungen zu schaffen, um die hohen Standards der Lebensqualität für alle BewohnerInnen der Stadt zu **erhalten**, zu **stabilisieren** bzw. entsprechend den neuen Anforderungen und Voraussetzungen **weiterzuentwickeln** und **anzupassen**.

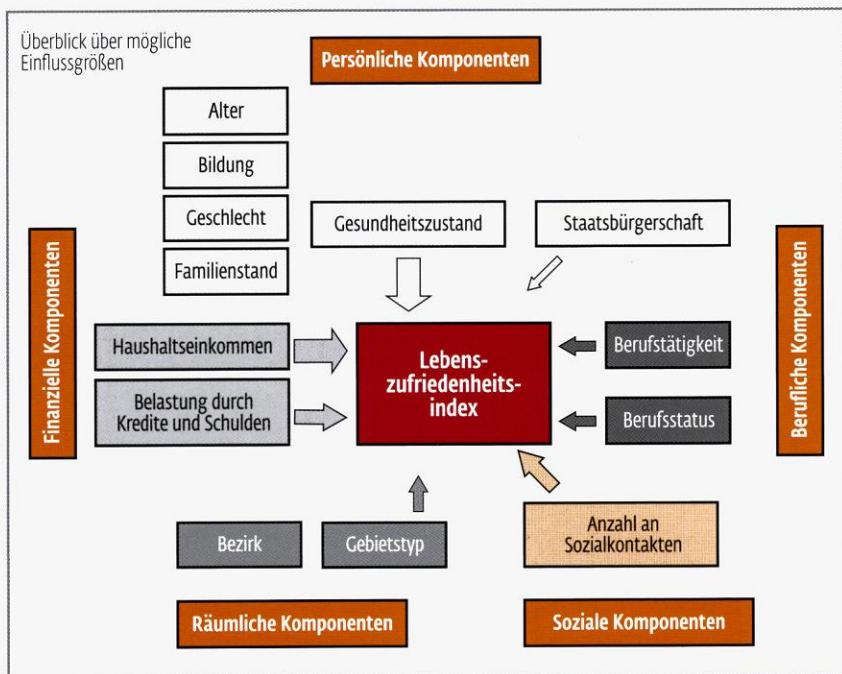


Abb. 2: **Komponenten der Lebenszufriedenheit**  
Quelle: Leben und Lebensqualität in Wien

- Die Lebensqualität einer urbanen Gesellschaft kann gemessen werden an
- ▷ der Vielfältigkeit des Angebotes und der Wahlfreiheit, der ausreichenden Verfügbarkeit sowie der sozialen und räumlichen Zugänglichkeit zu Arbeit, Einkommen, Wohnen, Einrichtungen des öffentlichen und kulturellen Lebens, zu Sozial-, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen, zu Natur- und Erholungsräumen
  - ▷ der sozialen Sicherheit und Sicherheit von Personen und Eigentum sowie der sozialen Integration
  - ▷ der Möglichkeit der Partizipation
  - ▷ der ökologischen und sozialen Verträglichkeit und Ressourcenschonung sowie
  - ▷ der Chancengleichheit und dem Gender Mainstreaming

Lebensqualität für alle Bevölkerungsschichten zu sichern bedeutet auch, sich zur sozialen und gesellschaftspolitischen Funktion der Stadt zu bekennen und diese weiterzuentwickeln.

## 2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit

Der Begriff der „nachhaltigen Entwicklung“ basiert auf einem Konzept, das von den Vereinten Nationen im Brundtland-Report definiert und im Rahmen der UNCED-Konferenz in Rio 1992<sup>1</sup> als weltweites Leitbild beschlossen worden ist.

Das Prinzip der Nachhaltigkeit hat zum Ziel, eine den Bedürfnissen der heutigen Generationen entsprechende Entwicklung zu ermöglichen, ohne die Entwicklungschancen künftiger Generationen zu schmälern. Dies erfordert die integrative Berücksichtigung ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen.

Die Dimensionen der **nachhaltigen Entwicklung** sind:

- ▷ **ökologische Nachhaltigkeit**  
Hierbei geht es um die umweltschonende Nutzung der natürlichen Ressourcen, die Verbesserung der Umweltqualität, den Schutz der biologischen

### ▷ Nachhaltigkeit

Der Begriff der Nachhaltigkeit gilt als Leitbild für eine zukunftsfähige Entwicklung der Menschheit:  
„Sie ist dann nachhaltig, wenn sie den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten zukünftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen.“ (Brundtland Report)

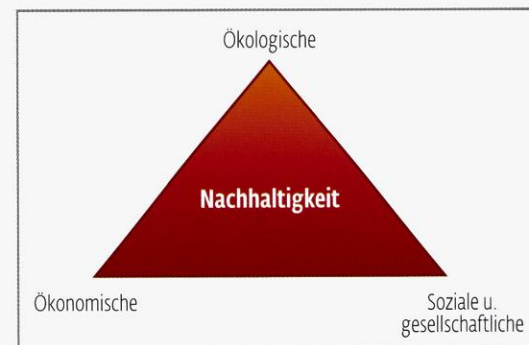


Abb. 3: **Die Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung**

<sup>1</sup> UNCED: Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung

Vielfalt sowie um die Risikovermeidung für Mensch und Umwelt.

▸ **ökonomische Nachhaltigkeit**

Diese hat zum Ziel, ein zukunftsbeständiges Wirtschaftssystem, die ökonomische Leistungsfähigkeit und Innovationskompetenz zu erhalten bzw. zu erhöhen, Vollbeschäftigung und soziale Sicherheit zu gewährleisten und den Ausgleich zwischen den Generationen sicherzustellen.

▸ **soziale und gesellschaftliche Nachhaltigkeit**

umfasst das Ziel der sozialen Gerechtigkeit, das Recht auf menschenwürdiges Leben für alle sowie die Beteiligung aller relevanten gesellschaftlichen Gruppen am politischen und gesellschaftlichen Leben.

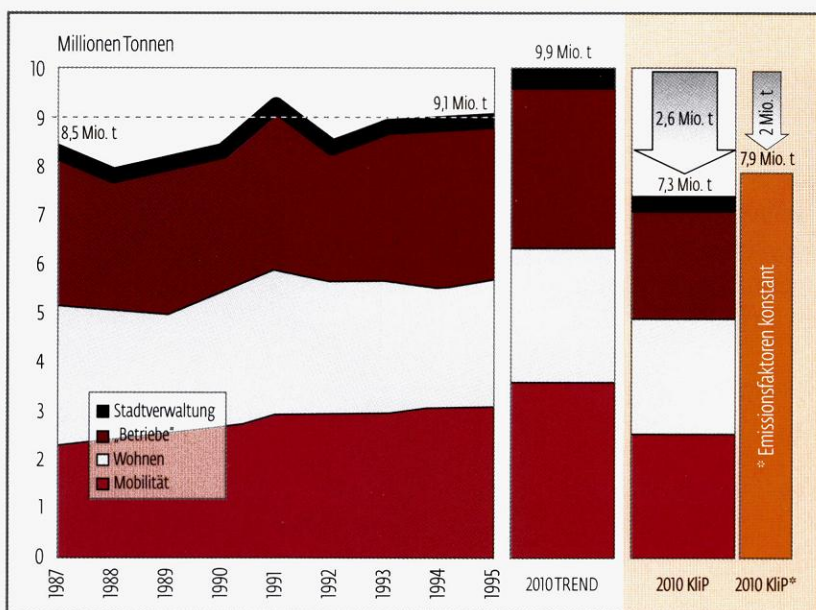


Abb. 4: **Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen 1987 – 1995 – 2010**: Trendszenario und Reduktion durch KliP-Maßnahmenprogramme  
Quelle: MA 22

Um nachhaltige Entwicklung durch Stadtentwicklung zu unterstützen, bedarf es der Abstimmung der räumlichen Ansprüche dieser drei Dimensionen.

Zur Umsetzung des Prinzips der Nachhaltigkeit hat die internationale Staatengemeinschaft 1992 in Rio die **Agenda 21** beschlossen. Neben Maßnahmen auf internationaler und nationaler Ebene wird darin die Bedeutung des konkreten Handelns vor Ort betont. Die Städte und Gemeinden wurden ermuntert, in ihrem Bereich „Lokale Agenda 21 Prozesse“ (LA 21) zu initiieren, deren Ziel die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen einer nachhaltigen kommunalen Entwicklung ist.

Mit der Unterzeichnung der **Charta von Aalborg** 1994 hat sich die Stadt Wien ausdrücklich dazu verpflichtet, die Grundsätze der nachhaltigen Entwick-

lung in sämtliche Politikfelder einzubeziehen und Prozesse der Lokalen Agenda 21 zu initiieren und zu fördern. Die Lokale Agenda 21 verfolgt die gemeinsame Entwicklung von Nachhaltigkeitsstrategien für die Stadt durch Politik, Verwaltung, Bürger und Bürgerinnen, Betriebe und NGOs. Wien hat in den vergangenen Jahren bereits eine Organisation zur Implementierung von Lokale-Agenda-21-Prozessen in der Stadt aufgebaut sowie bis 2004 in sechs Bezirken LA-21-Projekte initiiert und unterstützt. Damit ist eine Basis für eine nachhaltige Stadtentwicklung auf lokaler Ebene geschaffen. (▸ *Partizipation*)

Ein wichtiger Aspekt der Nachhaltigkeit ist der **Klimaschutz**. Eine Reihe internationaler Richtlinien fordert die Reduktion der Emission von Luftschadstoffen. So hat sich Österreich mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls verpflichtet, die Treibhausgasemissionen so weit zu reduzieren, dass sie 2010 um 13 % unter dem Wert von 1990 liegen. Um dieses Ziel auch für Wien zu erreichen, wurde im November 1999 das **Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP Wien)** beschlossen, das eine Reduktion der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf ein Level von 14 % unter dem Wert von 1990 vorsieht.

Das KliP Wien enthält 36 Aktionsprogramme zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen, darunter das Aktionsprogramm „NextSTEP“. Es beinhaltet Maßnahmen im Bereich der Stadtplanung, bei denen es u. a. um die Schaffung von Strukturen geht, die geeignet sind, Verkehr zu vermeiden. Zudem sind im Sinne des Klimaschutzes Maßnahmen zur Erhöhung der Gesamtenergieeffizienz in allen Planungsüberlegungen einzubeziehen (z. B. Förderung energiesparender Bauformen, Forcierung erneuerbarer Energieträger und Fernwärme usw.). Die Stadtentwicklung Wiens richtet ihre Politik entsprechend dieser Vorgaben zum Klimaschutz aus und berücksichtigt diese in den Maßnahmenvorschlägen des STEP 05.

Eine weitere wichtige Maßnahme im Zusammenhang mit nachhaltiger Entwicklung ist das **Netzwerk Natur**. Das Netzwerk Natur leitet auf gesetzlicher Basis die notwendige Entwicklung des Naturschutzgesetzes zu einer partnerschaftlichen, schwerpunktmäßigen, flächendeckend wirksamen und umsetzungsorientierten Planung ein. Das Programm verknüpft lokale Bedürfnisse mit allgemeinen Naturschutzzielen und geht schrittweise entsprechend einer Prioritätenliste mit der Entwicklung von lokalen Zielen und Maßnahmen vor. ▣



Tabelle 1  
**Grundsätze nachhaltiger  
Entwicklung**

<b>Ökologische Nachhaltigkeit</b>	
<b>Boden</b>	Fruchtbarkeit erhalten und sichern, Boden pfleglich bewirtschaften, mit der Ressource Boden wirtschaftlich haushalten (Bodenpolitik) und Zersiedelung und Flächenversiegelung eindämmen
<b>Wasser</b>	Qualität und Versorgung für alle sichern, Niederschläge bewirtschaften, Grundwasser vor Verunreinigung schützen, Fließgewässer als Lebensraum erhalten und gestalten
<b>Luft</b>	schadstofffreie Luft (gasförmig, fest) mit entsprechender Temperatur und Feuchte sichern, natürliche Luftströme und Durchlüftungsschneisen freihalten
<b>Landschaft</b>	Landschaft als Erlebnis- und Erholungsraum, Kultur- und Begegnungsraum, Orientierung(shilfe) begreifen und entwickeln, Landschaftsverbrauch minimieren, bestehende Identitäten und Landschaftscharakteristika erhalten, landschaftliche und biologische Vielfalt (Lebensraum für Tier und Pflanzen) sichern und entwickeln, Beeinträchtigungen vermeiden bzw. durch Pflege und Erhaltungsmaßnahmen kompensieren, Biodiversität erhalten
<b>Ökonomische Nachhaltigkeit</b>	
<b>Wohnen</b>	Angebot zur Befriedigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger schaffen, ressourcenschonende kompakte Stadtentwicklung fördern, Wohnumfeld attraktivieren, ökologisches Bauen, Energieverbrauch minimieren, Wohnen als kulturelle Ausdrucksform begreifen
<b>Wirtschaft und Arbeit</b>	Beschäftigung erhalten und schaffen, Zugang für alle Frauen und Männer mit gezielten Maßnahmen ermöglichen, regionale Kreislaufwirtschaften aufbauen, regionale Kooperationen ausbauen, Nahversorgung forcieren, Nutzungsmischung fördern, Wirtschaftskraft lokal verankern
<b>Mobilität</b>	Erreichbarkeit von Standorten, Austausch von Gütern, Dienstleistungen und sozialen Kontakten sicherstellen und ausbauen, Stadt der kurzen Wege zur Vermeidung erzwungener Verkehrswege entwickeln, Umweltverbund forcieren, motorisierten Individualverkehr reduzieren, auf Lärmreduzierung achten, breiten Zugang zur Informations- und Telekommunikationsinfrastruktur sichern
<b>Ver- und Entsorgung</b>	umwelt- und klimagerechte sowie erneuerbare Energieträger forcieren, Energieverbrauch minimieren, Wirkungsgrade erhöhen, Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen vermeiden, bei Bauten auf Minimierung des Energieverbrauches achten, Versorgungssicherheit gewährleisten, Stoffströme beachten, Abfall vermeiden, wiederverwerten und energetisch nutzen
<b>Soziale und gesellschaftliche Nachhaltigkeit</b>	
<b>Daseinsvorsorge, Gesundheit</b>	Ermöglichung der Erfüllung der Grundbedürfnisse, soziale Absicherung der Daseinsvorsorge, Lebensqualität erhöhen Sicherung des Zugangs zur Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge ohne Beschränkungen aufgrund ökonomischer bzw. kultureller Unterschiede, Prozess des Alternwerdens in Würde begleiten, Vorsorge u. soziale Absicherung gewährleisten
<b>Bildung und Wissenschaft</b>	Entwicklung von intellektuellen Ressourcen regionale Wissenszentren und Standortfaktor Wissen stärken, Kooperationen und Clusterbildungen unterstützen, Zugang zum Wissen für alle Bevölkerungsgruppen ermöglichen
<b>Kultur und Kunst</b>	Identität, gesellschaftliche Entwicklung Ressourcen für Weiterentwicklung der Kunst bereitstellen, Vielfalt der unterschiedlichen gesellschaftlichen Kulturen in der Stadt als Ausdruck städtischen Lebens ermöglichen und fördern
<b>Soziale Teilhabe – Diversität</b>	uneingeschränkte Teilnahme aller BürgerInnen am gesellschaftlichen Leben ermöglichen Chancengleichheit anstreben, Klima der Offenheit, Solidarität und Gerechtigkeit schaffen, Ausgrenzung und Stigmatisierung von Bevölkerungsgruppen verringern bzw. beseitigen, Vielfalt sichtbar und lebbar machen, Integration fördern, konfliktarmes Zusammenleben ermöglichen
<b>Gender Mainstreaming</b>	Differenzierte Wahrnehmung unterschiedlicher Lebenssituationen und Lebensbedingungen von Frauen und Männern geschlechtersensible Planungsprinzipien beachten, Chancengleichheit für Frauen und Männer bei Benützung öffentlicher Räume sicherstellen, Zugang und Teilhabe am gesellschaftlichen und ökonomischen Leben sicherstellen
<b>Partizipation</b>	Mitgestaltung der eigenen Lebensumwelt, Artikulation/Einfangen von verschiedenen Meinungen, Bedürfnissen Partizipation und Mitbestimmung in der Stadtverwaltung für alle Bevölkerungsgruppen fördern, Interessenausgleich und Konsens schaffen, Erfahrungen und Kenntnisse der Betroffenen bei Gestaltung der Lebensumwelt einbeziehen, Identifikation der Menschen mit Planungsergebnissen bzw. -prozessen anstreben
<b>Stadtbild und Identität</b>	Unverwechselbarkeit, kulturellen Bezugsrahmen schaffen, Formenvielfalt in der Stadt erhalten und entwickeln, gestalterische Qualität und Ästhetik weiterentwickeln

▶ **Partizipation**

„Teilnahme und Teilhabe der BürgerInnen an gesellschaftlichen und politischen Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozessen in einer demokratisch verfassten Gesellschaft“.

▶ Wendelin Strubelt  
(Handwörterbuch der Raumordnung)

▶ **Konfliktlösung durch Mediation am Beispiel des Flughafens Wien**

Der Flughafen Wien-Schwechat (Vienna International Airport) konnte in den letzten Jahren seine Position als West-Ost- und auch als West-Fernost-Dreh-scheibe deutlich stärken. Auch für die Zukunft werden positive Entwicklungen erwartet.

Die Stadt Wien ist nicht nur an einer nachhaltigen Absicherung der Leistungsfähigkeit und Effizienz des Flughafens interessiert, sondern auch an einer Reduzierung der Belastungen der BewohnerInnen der Flughafenregion durch Fluglärm.

Seit Ende 2000 wird – initiiert von der Flughafen Wien AG – im Rahmen eines breit angelegten Mediationsverfahrens (mit ca. 50 Verfahrensparteien) der Versuch unternommen, für die bereits bestehenden und zukünftigen Konflikte zukunftsorientierte konsensuale Lösungen auszuarbeiten. Die gefundenen Lösungen sollen schließlich in einem Mediationsvertrag verbindlich festgehalten werden.

▶ **Leben und Lebensqualität in Wien – Partizipation**

Wie die Studie „Leben und Lebensqualität in Wien“ aus dem Jahr 2003 zeigt, hat beinahe die Hälfte aller Befragten bereits Erfahrungen in der Mitwirkung bei der Gestaltung des näheren Wohnumfeldes. Bei Großprojekten auf gesamtstädtischer Ebene wirkten bereits 41 % der Männer, aber nur 28 % der Frauen mit.

## 2.3 Partizipation und demokratische Mitbestimmung

**DIE BETEILIGUNG DER BÜGERINNEN** und das Nutzen des gesamten kreativen Potenzials als Ergänzung zur repräsentativen Demokratie sind die Hauptziele der politischen Partizipation.

Im Bereich der Planung wird Partizipation als intensive Zusammenarbeit verschiedener AkteurInnen und BewohnerInnen der Stadt verstanden sowie als ein Instrument zu Erzielung des Interessenausgleichs und Konsenses in einem Planungsprozess eingesetzt.

In Wien wurden seit den 1970er Jahren in verschiedenen Zusammenhängen der Stadtplanung und -entwicklung unterschiedliche Methoden der Partizipation angewandt und umgesetzt. Diese reichen von der reinen Meinungsforschung oder Volksbefragung (z.B. Expo 1995) bis zu Mediationsverfahren (z.B. Flughafen Wien).

Das Kyoto-Ziel, verbindliche EU-Richtlinien wie Strategische Umweltprüfung oder internationale Konventionen wie die Lokale Agenda 21 geben nicht nur einen international anerkannten Rahmen vor, sondern sie bieten auch Ansatzpunkte für die kreative Ausgestaltung von Partizipationsprozessen und -verfahren auf der lokalen Ebene.

Wesentlich für **Lokale Agenda 21**-Prozesse ist, dass sie nicht von oben verordnet werden können, sondern ein Maß an Selbstorganisation brauchen. So entstehen ihre Ergebnisse in einem Dialog zwischen interessierten Bezirks- und Gemeindegürgern, örtlichen Organisationen, Akteuren der Privatwirtschaft und der Stadtverwaltung.

Die LA 21 ersetzt keine bestehenden Programme und Konzepte, sondern ergänzt diese auf einem gemeinsamen Weg der nachhaltigen Entwicklung bzw. trägt zu deren Umsetzung bei. Damit können auch die im STEP 05 formulierten Ziele und Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung stärker bei den Akteuren in der Stadt und in den Bezirken verankert und bei der Umsetzung lokaler Projekte berücksichtigt werden.

### Gestaltung der Partizipationsprozesse

Eine intensive Auseinandersetzung und Einbeziehung der AkteurInnen in die Projektplanung sind gerade im Vorfeld größerer Projekte, Planungsvorhaben und Investitionen wichtig. Wenn Beteiligung planungsbegleitend und kontinuierlich vorgesehen wird, steigt die Identifikation mit dem Ergebnis. Die damit geschaffene Vertrauensbasis ist auch die wichtigste Voraussetzung für eine Kooperation bei der Umsetzung.

Das Spektrum der Beteiligung reicht von Information über Konsultation (Beteiligte als RatgeberInnen), Kooperation (Verfahren im Dialog wie z.B. SUP – Strategische Umweltprüfungen oder Mediation) bis zur Koproduktion und Mitentscheidung. Entscheidend ist, dass eine dem Vorhaben und dem TeilnehmerInnenkreis adäquate Form gefunden und auch kommuniziert wird. Die „Verzahnung“ von Beteiligung, Planung und Umsetzung ist dabei der Kernpunkt verschiedener parallel laufender Beteiligungsaktivitäten. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch eine periodisch durchgeführte Interessenerkundung der Beteiligten.

### Prozess der Entscheidungsfindung

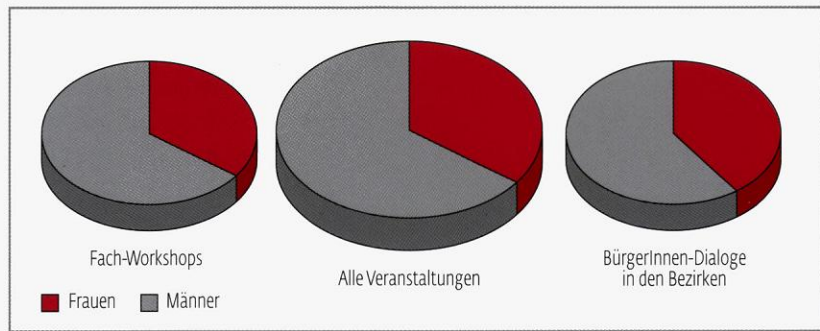
Im Bemühen um einen möglichst weit gehenden Konsens werden unüberbrückbare Interessendifferenzen mitunter so weit nivelliert, dass das Ergebnis seine Konturen verliert. Effektive Beteiligung an der Planung ermöglicht eine Annäherung von Positionen durch das Aushandeln konkreter Interessen, gibt aber gleichzeitig dem Dissens einen Raum. Dissens wird dann nicht als Misserfolg begriffen, wenn es im Laufe des Prozesses gelungen ist, eine sachliche Ebene beizubehalten bzw. zu erreichen. Wenn genügend fachliche und finanzielle Kapazität zur Verfügung steht, wenn die Möglichkeit der Einflussnahme in einem festgelegten Zeitrahmen eingeräumt wird und wenn klar wird, wo Kompromiss möglich, aber auch die Unterschiede unüberwindbar sind, konkretisiert sich der wesentliche Entscheidungsspielraum für die Politik.

### Planung profitiert von der Verknüpfung mittelbarer und unmittelbarer Beteiligung

Seit sich BürgerInneninitiativen in vielen Themenfeldern zu professionell agierenden Interessenvertretungen und NGOs entwickelt haben (1990er-Jahre), funktioniert die Einbindung verschiedener gesellschaftlicher Interessen in die Planung über die ritualisierte Auseinandersetzung zwischen Politik, Verwaltung und dieser „qualifizierten Öffentlichkeit“ im öffentlichen Rahmen. Die Einbindung dieser qualifizierten organisierten Öffentlichkeit erfährt ihre Ergänzung in Form von offenen Beteiligungsformen für die unmittelbar betroffenen BürgerInnen. Derzeit repräsentieren vielfach Männer die Mehrheit bei Beteiligungsverfahren. Um Frauen nicht systematisch von unmittelbarer Partizipation auszuschließen, müssen innovative Wege gefunden werden. Eine Verschränkung von mittelbarer und unmittelbarer Beteiligung von Männern und Frauen ist eine wichtige Voraussetzung für die „Erdung“ und die Verbreiterung sachlicher Interessen.

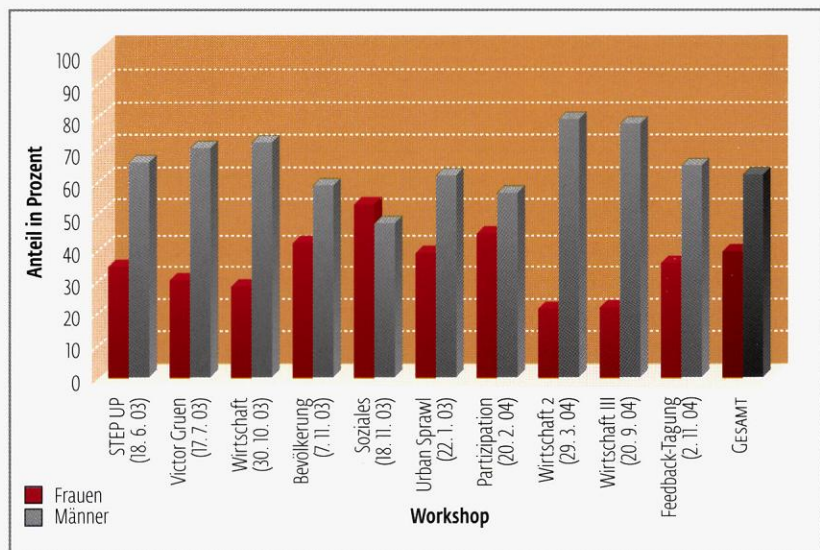
### Partizipation im Rahmen des STEP 05

Die bisherigen Erfahrungen der Stadt mit Bürgerbeteiligung und Partizipation der AkteurInnen sind vielfältig und in unterschiedlicher Tiefe und Reife vorhanden. Die zentrale Frage für den STEP 05 ist daher, welche Formen der Partizipation für die verschiedenen Planungsebenen in Zukunft anzuwenden sind.



Der Erfolg von Partizipation im Rahmen gegebener Möglichkeiten hängt wesentlich von der Maßstäblichkeit ab: Je konkreter und kleinräumiger die Vorhaben sind, bei denen Partizipation realisiert wird, umso größer ist die Möglichkeit, für alle Beteiligten befriedigende Ergebnisse zu erzielen. Je abstrakter, strategischer, programmatischer und weiträumiger die Themen sind, umso schwieriger ist es, die Betroffenen zu interessieren und den Nutzen des Engagements sichtbar zu machen.

Abb. 5: Beteiligung am STEP-Prozess – Veranstaltungen



Als Empfehlung des STEP 05 soll Partizipation nicht nur als programmatische Haltung der Stadt erklärt, sondern es sollen auch die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Diese reichen von der Verfügbarkeit entsprechender magistratsinterner und -externer finanzieller und zeitlicher Ressourcen über die Optimierung und Modernisierung der Dezentralisierung bis hin zur offensiven Entwicklung einer lebendigen politischen Streit- und Partizipationskultur.

Abb. 6: Beteiligung am STEP-Prozess – Fach-Workshops

### ▷ Gender Mainstreaming – Pilotbezirk Mariahilf

Zur Veranschaulichung von Gender Mainstreaming in der Planung ist 2002 Mariahilf als Pilotbezirk ausgewählt worden. Der Schwerpunkt des Projekts unter der Federführung der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen liegt auf dem „lokal gebundenen Verkehr“. Ziel sind Verbesserungen für jene Personen, die ihre Alltagswege in besonderem Maße im Grätzl zurücklegen, die umwegempfindlich und auf Querungshilfen angewiesen sind: Kleinkinder, Mütter und Väter, die Betreuungs- oder Versorgungsaufgaben nachkommen, (hoch)betagte Menschen, Personen im Rollstuhl oder solche mit anderen vorübergehenden oder dauernden Bewegungs- bzw. Sinnesbehinderungen. Die sieben beteiligten Magistratsabteilungen wurden 2004 aufgefordert, Planungs- und Baumaßnahmen im Bezirk unter dem Gesichtspunkt von Gender Mainstreaming systematisch zu beurteilen, zu planen und umzusetzen. Dies erfolgt in Abstimmung mit der Leitstelle, die auch die Qualitätskontrolle übernehmen und den Transfer der Erfahrungen aus dem Pilotbezirk in den Planungsalltag sicherstellen soll. Ziel des Projektes „Pilotbezirk Mariahilf“ ist es, Erfahrungen für eine künftig breitere Anwendung von Gender Mainstreaming im Planungsbereich zu gewinnen und pilothaft Mindeststandards für künftige Planungsprozesse zu entwickeln. Das Projekt läuft bis Ende 2005.

## 2.4 Gender Mainstreaming

**GENDER MAINSTREAMING** in der Stadtplanung bedeutet, die Sichtweisen von Frauen und Männern und ganz generell unterschiedliche Lebenssituationen sowie, damit verbunden, auch die unterschiedlichen Ansprüche von Beginn an in alle Entscheidungsprozesse und Projektplanungen mit einzubeziehen.

Durch die engagierte Frauenpolitik in den vergangenen 10–15 Jahren in Wien wurden die Anliegen von Frauen in der Planung thematisiert. In vielen Bereichen wurden Modellprojekte und Einzelmaßnahmen zu Verbesserungen realisiert. Die unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Sichtweisen und Anliegen zu berücksichtigen ist aber nach wie vor noch kein selbstverständlicher Bestandteil der Planung. Traditionelle Rollenbilder sind noch immer präsent und spiegeln sich oftmals noch in den Entscheidungen in Politik und Verwaltung wider. Diskriminierungen zu beenden und Gleichstellung zwischen den Geschlechtern zu erreichen ist Aufgabe der Politik; die Strategie dafür das Gender Mainstreaming.

Gender Mainstreaming erweitert die „Frauenfrage“ zur „Geschlechterfrage“ und behandelt die Gleichstellung der Geschlechter nicht als separates Thema, sondern als Grundprinzip jedes Handelns. Gender Mainstreaming verfolgt demnach das Ziel, durch Einbindung der Chancengleichheit in sämtlichen politischen Konzepten und Maßnahmen Ausgewogenheit und Gerechtigkeit für Frauen und Männer zu erreichen, und soll nicht auf die Durchführung von Sondermaßnahmen für Frauen beschränkt werden. Chancengleichheit betrifft nicht allein Frauen, sondern auch Männer und damit die Gesellschaft insgesamt, für die die Umsetzung der Forderung nach Chancengleichheit Zeichen für Fortschritt und Demokratie ist.

In der Europäischen Verfassung 2003 wurden Gender Mainstreaming und Nichtdiskriminierung folgendermaßen festgeschrieben: „Bei allen in diesem Teil (Interne Politikbereiche und Maßnahmen) genannten Maßnahmen wirkt die Union daraufhin, dass Ungleichheiten zwischen Männern und Frauen beseitigt werden und die Gleichstellung von Männern und Frauen gefördert wird.“ (Artikel III-2) Im Artikel III-3 heißt es weiter, dass bei der Festlegung und Durchführung der Politik und der Maßnahmen in den in diesem Teil genannten Bereichen die Union darauf abzielt, „Diskriminierungen aus Gründen des Geschlechts, der Rasse, der ethnischen Herkunft, der Religion oder der Weltanschauung, einer Behinderung, des Alters oder der sexuellen Ausrichtung zu bekämpfen“.

Seit Jahren gibt es auf Wiener Ebene ein klares politisches Bekenntnis zur querschnittsorientierten Frauen- und Gleichstellungs- sowie Antidiskriminierungspolitik. Insbesondere berücksichtigt wird der Gender-Aspekt auf dem Gebiet der Planung und des Wohnbaus, im Gesundheits- und Jugendbereich und in den Ressorts Umwelt und Kultur.

Seit Oktober 2004 wurde auf höchster Magistratsebene ein eigener Gender-Verantwortlicher eingesetzt. Er erarbeitet im Auftrag des Magistratsdirektors bis Februar 2005 ein Konzept für die grundlegende Umsetzung von Gender Mainstreaming im gesamten Magistrat. Die bisher mit der Materie befassten Stellen, wie die Frauenabteilung oder die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen der Stadtbaudirektion, werden ihn dabei unterstützen.<sup>2</sup>

Der STEP 05 hat diese inhaltlichen Vorgaben zu einer wichtigen Querschnittsaufgabe gemacht. Gender Mainstreaming bedeutet, alle Handlungsfelder des STEP 05 schon bei der Entwicklung der Maßnahmen verpflichtend auf die Gleich-

stellung von Frauen und Männern hin zu orientieren. Im Rahmen von Workshops, Arbeitskreisen, Planspielen und Expertisen wurde diese Aufgabenstellung aufgegriffen. Sie wird aufbauend auf bereits vorhandene Konzepte und Projekte weiterentwickelt und umgesetzt.

### Gewinne aus Gender Mainstreaming

Planung profitiert von Gender Mainstreaming, indem sie die Lebensrealität der Bürger und Bürgerinnen differenzierter wahrnimmt, systematisch mit einbezieht und so innovative Lösungen findet. Gelegentlich bedeutet dies das Überdenken bisheriger Entscheidungsparameter; in der Umsetzung jedoch führt es zu mehr Zufriedenheit durch eine verbesserte Ziel- und Passgenauigkeit sowie Nachhaltigkeit. Auch in Hinblick auf die weiteren drei Wiener Planungsgrundsätze – Partizipation, Nachhaltigkeit und Diversität – ist Gender Mainstreaming als Strategie zur Erreichung von Chancengleichheit wesentlich. ■

## 2.5 Diversität

**MIGRATION UND DAMIT** verbunden die Integration der MigrantInnen in die Gesellschaft gewinnen vor dem Hintergrund der EU-Erweiterung, der zunehmenden Globalisierung und Internationalisierung der Wirtschaft, der demografischen Entwicklung sowie aktueller sozialpolitischer Debatten mehr denn je an Bedeutung. Während die Zuwanderungspolitik (rechtliche Regulierung des Aufenthalts und der Arbeit) im Wesentlichen auf nationaler Ebene festgelegt wird, leisten und finanzieren die Städte die unmittelbare Aufgabe der Integration.

Aus dieser Disparität zwischen beschränkter legislativer Kompetenz und faktischer Verantwortung für diese Aufgabe ergibt sich für Städte die Notwendigkeit zu einer intensiveren Nutzung ihrer politischen Gestaltungsspielräume.

In Wien werden die bisher vom Wiener Integrationsfonds über mehr als ein Jahrzehnt durchgeführten Aktivitäten jetzt von einer neuen Abteilung „Integrations- und Diversitätsangelegenheiten der Stadt Wien – MA17“ fortgesetzt. Diese neue Institution

wurde aus der Überzeugung heraus eingerichtet, dass die ZuwanderInnen keine kleine „Randgruppe“, sondern ein wesentlicher Teil der Wiener Bevölkerung sind. Die inhaltliche und politische Intention wird damit auch in der Organisation der Stadtverwaltung zum Ausdruck gebracht.

### Diversitätspolitik und STEP 05

Wien bekennt sich zu einer Politik des friedlichen und gleichberechtigten Miteinanders und der Vielfalt verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen. Zuwanderung ist für die europäischen Metropolen und damit auch für Wien Normalität und nicht Sonderfall. Eine offene und zukunftsorientierte Politik in diesem Bereich ist demnach unabdingbar. Diversitätspolitik als Weiterentwicklung der erfolgreichen Wiener Integrationspolitik sieht ZuwanderInnen nicht mehr primär als eine Zielgruppe für sozialpolitische Maßnahmen, sondern als Bürgerinnen und Bürger, die ebenso wie alle anderen Leistungen der Stadt nachfragen. Diversitätsmanagement wird in diesem Sinne als notwendiger Bestandteil von Qualitätsmanagement bei der Bereitstellung des Dienstleistungsangebotes der Stadt verstanden und gelebt.

Der STEP 05 greift das Konzept der Diversität als eine Querschnittsaufgabe auf, da Wien – wie auch andere europäische Metropolen – heute vor der Aufgabe steht, auf gesellschaftliche Veränderungen zu reagieren und im Bereich der Migrations- und Integrationspolitik innovative und langfristig wirksame Antworten zu finden.

Die Sicherung der Lebensqualität in Wien beruht auf gleichen Chancen, gesellschaftlicher Durchlässigkeit und Zugänglichkeit für alle Menschen unabhängig von Geschlecht, Alter, sozialer und ethnischer Herkunft. ■



The background features a dark grey, textured surface. A prominent, light blue, wavy line runs horizontally across the middle, curving downwards on the right side. Scattered throughout the scene are numerous irregular, orange-colored shapes of varying sizes and orientations, resembling leaves or abstract fragments. The overall composition is layered and dynamic.

# III. Ausgangslage und Herausforderungen

Regionale Beziehungen,  
demografischer und soziologischer  
Wandel und die gewachsene  
Stadtstruktur sind Rahmenbedingungen  
der Stadtentwicklung.





## 1. Wien im internationalen, nationalen und regionalen Kontext

### 1.1 Neue geopolitische Rahmenbedingungen

**EINE DER GRÖSSTEN** Herausforderungen der kommenden Jahre ist die politische, wirtschaftliche und soziale Einbindung der mittel- und osteuropäischen Länder in die Europäische Union.

Für Wien eröffnet die Integration der neuen Mitgliedsländer nicht nur neue Chancen, sie erfordert auch eine strategische Positionierung der Stadt, die ihrer neuen geopolitischen Lage im Zentrum des neuen Binnenmarktes Rechnung trägt. Die erweiterte EU stellt ein wirtschaftliches Umfeld dar, das einerseits durch höheres Wachstum in den neuen Mitgliedsstaaten und damit verbundenen Impulsen für Wien charakterisiert ist, andererseits

aber auch verschärfte Wettbewerbsbedingungen aufweist. Wien kann unter diesen neuen Wettbewerbsbedingungen in Europa seine Entwicklungschancen am besten nutzen, wenn es sich auf die aus der Erweiterung erwachsenden Vorteile konzentriert.

Bei einem insgesamt positiv und stabil verlaufenden Integrationsprozess ist davon auszugehen, dass die neuen Mitgliedsländer deutlich über dem EU-Durchschnitt liegende Wachstumsraten und Investitionen verzeichnen werden. In den Zentren und den an Österreich angrenzenden meist dynamischen Regionen können diese noch weiter übertroffen werden. In einem derartigen Umfeld geht es für Wien darum, den international agierenden Unternehmen beste Voraussetzungen zu bieten, um an die-

sem Wachstumsmarkt „vor der Haustüre“ erfolgreich teilnehmen zu können.

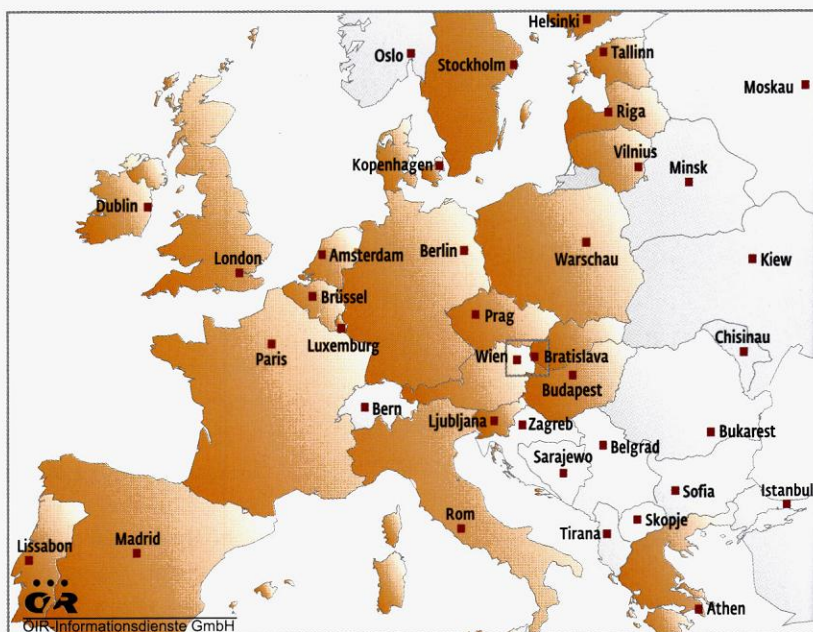
Dazu ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen für wirtschaftliche Nutzungen in der Stadt auf chancenreiche Bereiche auszurichten und sowohl die hochrangigen Verkehrsverbindungen als auch jene in die anderen Zentren der Region wesentlich zu verbessern.

Die Möglichkeiten und Chancen der Stadtregion Wien-Bratislava sind unbestritten. Deshalb lautet der nahe liegende Gedanke für die zukünftige Positionierung des Standorts Wien, die entsprechende „kritische Masse“ für eine Zone weltwirtschaftlicher Integration durch interne und grenzüberschreitende Vernetzung zu substituieren.

Angesichts der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklungsdynamik ergeben sich aber nicht nur Chancen, sondern auch Risiken. Starkes Wachstum kann auch disperse Siedlungsentwicklung, verstreute Betriebsansiedlungen und extrem gesteigertes Verkehrsaufkommen auslösen und vorhandene Naturräume beeinträchtigen. Dies wäre sowohl für die BewohnerInnen als auch für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit problematisch, denn der „weiche“ Standortfaktor Umwelt/Landschaft/Lebensqualität wird international zunehmend als wesentliche Voraussetzung für konkurrenzfähige urbane Standorte eingeschätzt.

Es geht also auch um die Frage, wie das für die Zukunft erwartete/erhoffte ökonomische Wachstum im Raum so erfolgen und gesteuert werden kann, dass wertvolle Naturraumpotenziale erhalten werden können, und wie – etwa durch Naturraum-Management, abgestimmt mit Regionalentwicklung (Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft...) – Wachstum mit Nachhaltigkeit verbunden werden kann.

Wien hat als **Hauptstadt Österreichs** die Funktion des administrativen, kulturellen, politischen und ökonomischen Zentrums inne. Die für das ganze Land wesentlichen Verwaltungs- und Kultureinrichtungen wirken nach innen und nach außen, bis in den internationalen Raum. Aufgrund der Größe und Bedeutung der Stadt finden sich hier aber auch wichtige wirtschaftliche, universitäre und wissenschaftliche Einrichtungen, deren Ausstrahlungswirkungen deutlich über das Staatsgebiet hinausreichen. Dazu gehören insbesondere Headquarters von Wirtschaftsunternehmen, die von Wien aus Teilunternehmen und Märkte in Mittel- und Osteuropa steuern.



Wien ist mit 1,6 Mio. Menschen nicht nur die größte Stadt Österreichs, sondern – in einem regionalen grenzüberschreitenden Zusammenhang gedacht – auch das Zentrum der größten städtischen Agglomeration Mitteleuropas. Durch die Erweiterung der EU erfüllt Wien aufgrund seiner geografischen Lage und seiner Potenziale nicht nur innerhalb der Ostregion, sondern auch im regionalen grenzüberschreitenden Kontext eine wichtige Funktion für die kulturelle, soziale, politische und wirtschaftliche Entwicklung und damit auch für die Lebensqualitäten der gesamten grenzüberschreitenden Region.

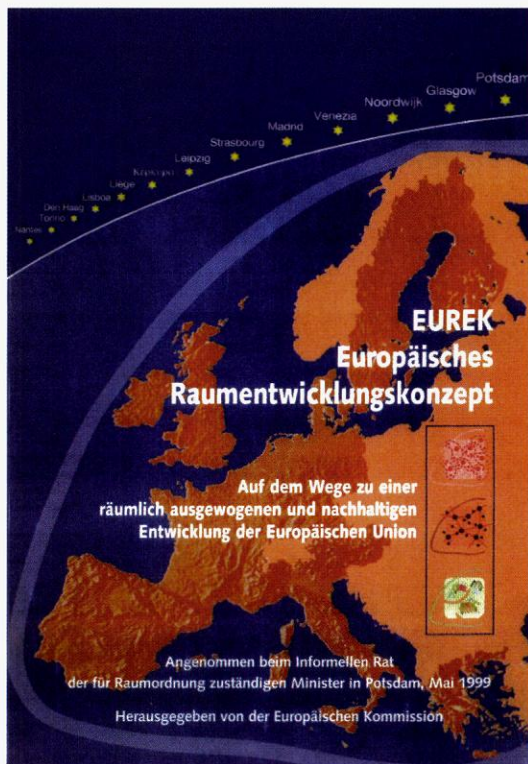
Dieser speziellen Stellung und Funktion Wiens innerhalb des sich neu formierenden grenzüberschreitenden Kooperationsraumes wird im Rahmen des STEP 05 insofern Rechnung getragen, als hier die Wechselwirkungen und die Ansatzpunkte für gemeinsame Strategien und Kooperationen aufgezeigt und im Sinne einer positiven Entwicklung der gesamten Region konzipiert werden.

(► Kap. IV.2)



Abb. 7:  
**Lage Wiens in Europa**





## 1.2 Der STEP 05 im Lichte der europäischen und nationalen Raumordnungspolitik

**DIE STANDORTBEDINGUNGEN** Wiens in der raumordnungspolitischen Landschaft der europäischen Städte und Regionen haben sich in den letzten 15 Jahren dramatisch verändert. Österreichs Beitritt zur Europäischen Union, die Öffnung des Eisernen Vorhanges 1989 zusammen mit den politischen und wirtschaftlichen Transformationen in vier Nachbarstaaten Österreichs sowie die Osterweiterung der Europäischen Union 2004 haben Wien in eine neue europäische Wachstumszone gerückt, in der auch die Hauptstädte Prag und Budapest als konkurrierende Metropolregionen auftreten. Bratislava als Sonderfall einer unmittelbar benachbarten Hauptstadt wird – im Interesse beider Städte – zum Partner in einer gemeinsamen Metropolregion werden.

Diese weit reichenden Veränderungen der regionalen und überregionalen Ausgangslage für die weitere Entwicklung Wiens im Rahmen des erweiterten Europa geben noch mehr Anlass, der europäischen und nationalen Raumordnungspolitik verstärkte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Dabei sind einerseits vorliegende Planungs- und Forschungsergebnisse, andererseits regionalpolitische Dokumente der Europäischen Kommission von Bedeutung.

Auf europäischer Ebene liegt seit 1999 ein von der Europäischen Kommission und den Mitgliedsstaaten gemeinsam beschlossenes **Europäisches Raumentwicklungskonzept (EUREK)**<sup>1</sup> vor. Dieser gemeinsame Referenzrahmen dient als Checklist für räumliche Auswirkungen der Gemeinschaftspolitiken und als Einstieg in die planerische Behandlung funktionaler europäischer Großräume (Beispiel Metropolregion Wien–Bratislava). Im Mittelpunkt des Konzeptes stehen das Leitbild der Entwicklung eines polyzentrischen und ausgewogeneren Städtensystems und die Stärkung der Partnerschaft zwischen städtischen und ländlichen Räumen.

Im Einzelnen werden gefordert:

1. Stärkung mehrerer größerer Zonen weltwirtschaftlicher Integration in der EU, die mit hochwertigen und globalen Funktionen und Dienstleistungen auszustatten sind, unter Einbindung der peripheren Gebiete durch transnationale Raumentwicklungskonzeptionen.
  2. Stärkung eines polyzentrischen und ausgewogeneren Systems von Metropolregionen, Stadtgruppen und Städtenetzen durch engere Zusammenarbeit der Strukturpolitik und der Politik der Transeuropäischen Netze (TEN) sowie durch Verbesserung der Verbindungen zwischen internationalen, nationalen und regionalen/lokalen Verkehrsnetzen.
  3. Förderung integrierter Raumentwicklungsstrategien für Städtensysteme in den einzelnen Mitgliedsstaaten sowie im Rahmen von transnationaler und grenzübergreifender Zusammenarbeit unter Einbeziehung des entsprechenden ländlichen Raums und seiner Städte.
  4. Stärkung der fachlichen Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung in Netzwerken auf grenzübergreifender und transnationaler Ebene.
- Von allen diesen Zielsetzungen ist die Metropole Wien mit ihrer neuen Standortsituation direkt angesprochen.

Als umfassendste Anwendung und auch Weiterentwicklung des EUREK ist das **European Spatial Planning Observation Network (ESPON)**-Programm zu verstehen. Es hat die Aufgabe, mit der Analyse und Diagnose der wichtigsten räumlichen Entwicklungstrends, Probleme und Chancen aus europäischer Per-

<sup>1</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/som\\_de.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/som_de.htm)

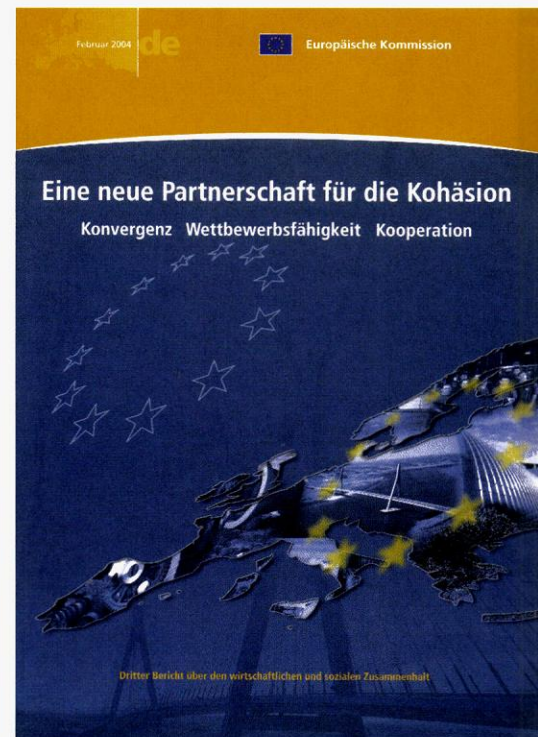
<sup>2</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/coheter/coheter\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/coheter/coheter_en.pdf)

spektive, mit der Herstellung von gemeinsamen Kartengrundlagen, Indikatoren und Typologien sowie Bewertungsmethoden die gemeinsamen Grundlagen für europäisch orientierte Raumentwicklungspolitik zu schaffen. Die ersten Ergebnisse liegen bereits vor und erlauben eine vergleichende Beobachtung und Bewertung des Standortraumes Wien in Bezug auf eine Vielzahl politisch relevanter Kriterien. In einem Zwischenbericht zum Territorialen Zusammenhalt (Interim Territorial Cohesion Report – Preliminary results of ESPON and EU Commission studies<sup>2</sup>) werden diese ausführlich dargestellt. In der dortigen Darstellung der Analyse der europäischen Städtesysteme werden die Entwicklungschancen Wiens im transnationalen Zusammenhang direkt angesprochen: „Betrachtet man das zentraleuropäische urbane System im weiteren Maßstab, so lassen sich Wachstumspotenziale sowie die Herausforderungen der alten Industrieregionen insbesondere in der zentralen transnationalen Makroregion der Beitrittsländer feststellen, die das transnationale Gebiet zwischen Warschau (im Osten), Posen (und möglicherweise Berlin im Westen), Krakau, Sachsen (Dresden), Prag, Bratislava, Wien und Budapest (im Süden) umfasst. Diese Makroregion bildet eine spezifische transnationale Einheit, die die meisten zentraleuropäischen Wachstumspole und Innovationspotenziale (Hauptstädte und deren Umgebung) sowie die wichtigsten alten Industrieregionen in den Beitrittsländern und die im strukturellen Wandel befindlichen Regionen wie ländliche Gebiete einschließt. Dieses ‚Dreieck‘ bildet in der Tat ein Ballungsgebiet großer Städte mit einem Entwicklungspotenzial, das in naher Zukunft zu einer globalen Integrationszone führen kann, die mit der europäischen Makroregion Nordwesteuropa vergleichbar ist.“

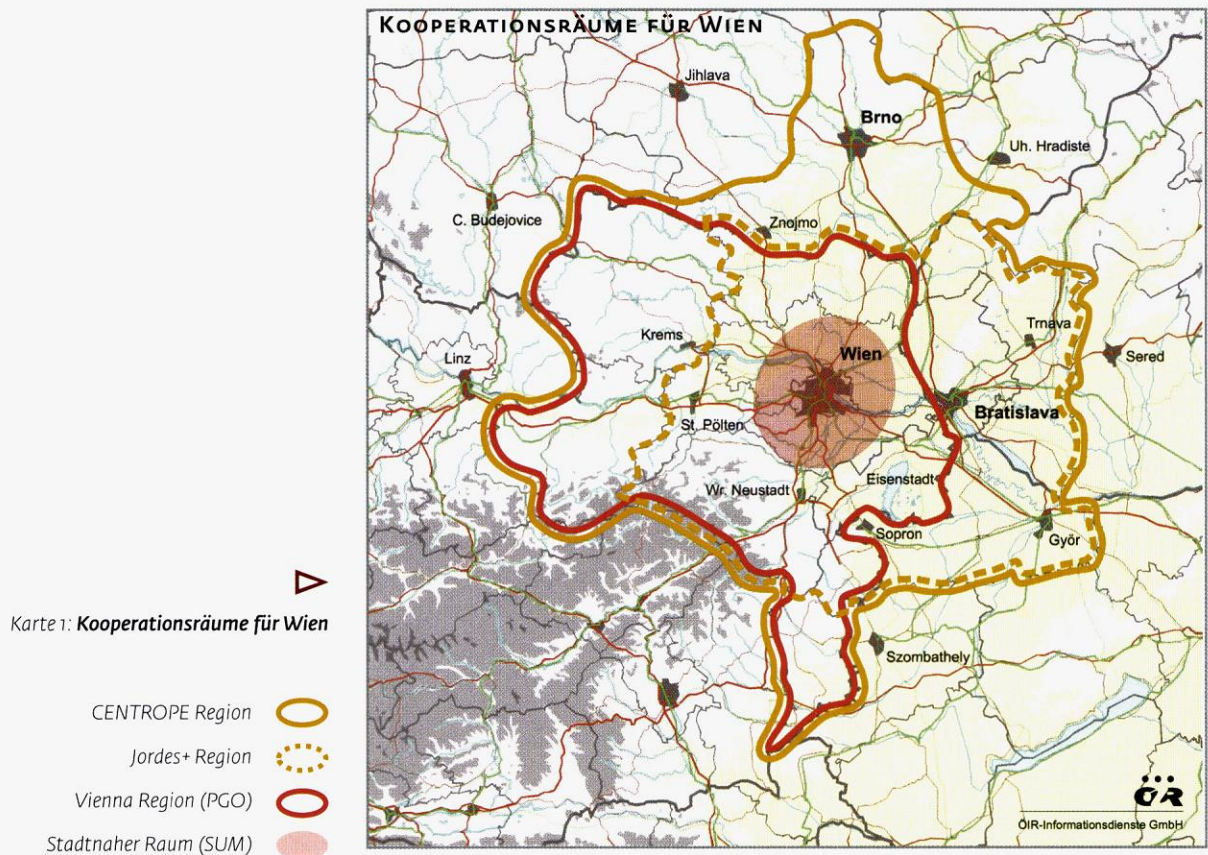
In der zusammenfassenden Klassifikation von 76 städtischen Wachstumsräumen (Metropolitan Growth Areas – MEGAs) wird (außerhalb des bisher dominierenden Wachstumskerns „Pentagon“, die Eckpunkte London-Paris-München-Mailand-Hamburg umfassend) Wien in die Reihe der Städte mit hoher Wettbewerbsfähigkeit, starkem Humankapital und guter Erreichbarkeit als Wachstumsraum mit europäischer „Zugpferd“-Funktion („European Engine“) identifiziert (zusammen mit Madrid, Rom, Kopenhagen, Berlin, Barcelona und Stockholm).

Im jüngsten, für die Regionalpolitik der Europäischen Union richtungweisenden Dokument, dem **Dritten Kohäsionsbericht der Europäischen Kommission**<sup>3</sup>, wird eine Neuorientierung der gesamten europäischen Regionalpolitik deutlich. Eine territorial ausgeglichene räumliche Entwicklung soll vor allem durch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen verfolgt werden. Damit im Zusammenhang ist auch anzumerken, dass der neue europäische Verfassungsvertrag den räumlichen Zusammenhalt als (dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt) gleichwertiges Ziel anführt. Als zentraler Ansatzpunkt für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Regionen wird den Städten künftig generell größere Bedeutung in der Regionalpolitik der Europäischen Union beigemessen. Im Kohäsionsbericht wird Wien (zusammen mit Berlin und München) als Wachstumspol der Erweiterung des bisherigen europäischen Kernraumes direkt angesprochen.

Im Jahr 2002 wurde im Rahmen der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) ein neues „**Österreichisches Raumentwicklungskonzept**“ (ÖREK) beschlossen, das unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des EUREK ebenfalls die Bedeutung der regionalen Kooperation hervorstreicht, insbesondere im dynamischen Entwicklungsraum der „Region Wien“ mit Blick auf die Chancen durch die EU-Erweiterung. ■



<sup>3</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3_en.htm)



### 1.3 Der regionale Bezugsraum für Wien

#### CENTROPE

**IM VIERLÄNDERECK ÖSTERREICH – Tschechien – Slowakei – Ungarn** ergibt sich mit der EU-Erweiterung nunmehr die Chance zum Ausbau und zur Verdichtung einer grenzüberschreitenden und multilateralen Europaregion **CENTROPE**<sup>4</sup>, die zugleich eine Modellregion für das Funktionieren der EU-Erweiterung darstellen wird. Ziel dieser Initiative ist die Stärkung des Wirtschaftsraumes zwischen den Städten Wien, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Brno, Eisenstadt und St. Pölten sowie der ihnen zugeordneten Teilräume. Dies soll durch Kooperation in den Bereichen Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung und -realisierung, Bildungs- und Forschungspolitik sowie durch den Aufbau von Netzwerken in Kultur, Tourismus und Freizeitwirtschaft ermöglicht werden. (siehe auch Strategische Projekte STRAP 2004) (► Kap. IV.1.1 Entwürfe regionaler Kooperationen)

#### Vienna Region – Strukturelle Entwicklung im österreichischen Bezugsraum von Wien

Damit Wien innerhalb der neu entstehenden Wirtschaftsregion CENTROPE eine Schlüsselrolle spielen kann, ist auch eine gut funktionierende Abstimmung zwischen den innerösterreichischen AkteurInnen notwendig. Dies betrifft in besonderem Maße die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, die unter dem Namen „Vienna Region“ bereits gemeinsam bei der Vermarktung des Standortraumes agieren. Darüber hinaus ist eine enge Koordination

<sup>4</sup> Die Europaregion CENTROPE wurde entsprechend der Erklärung von Kittsee abgegrenzt (Land und Stadt Wien, Niederösterreich, Burgenland, Land und Stadt Bratislava, Land und Stadt Trnava, Komitat Győr-Moson-Sopron, Kreis Südmähren, Stadt Brno, Eisenstadt, Győr, Sopron, St. Pölten).

bei der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung vorzunehmen, denn sie ist die Voraussetzung dafür, dass die Standort- und Siedlungsentwicklung in der Ostregion Österreichs sowohl nachhaltig als auch ökonomisch effektiv gestaltet werden kann.

Ein substanzieller Faktor der Standortqualität in der Vienna Region ist das Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Prosperität, Wettbewerbsfähigkeit sowie Lebens- und Umweltqualität in einem attraktiven Natur- und Kulturraum.

Neben der unmittelbar wirtschaftlich relevanten Standortqualität ist auch die Frage der Wohnsiedlungsentwicklung in der Region von Bedeutung. Sie bestimmt die räumliche Verteilung von EinwohnerInnen und in weiterer Folge auch jene von Versorgungseinrichtungen. Indirekt kann durch diese Entwicklung auch die Standortqualität beeinflusst werden. Wenn mit einer ungeordneten Zersiedlung auch die Zunahme des Individualverkehrs einhergeht, kann dies in einer bereits intensiv vorbelasteten Region auch wirtschaftlich (negativ) relevant werden.

### Stadtnaher Raum – kleinräumige Planungs- und Entwicklungsabstimmung

Eine dritte Ebene der Kooperation und Abstimmung in der Region betrifft den unmittelbaren Nahbereich der Stadt. Hier bestehen nicht nur große gemeinsame Entwicklungspotenziale, die in koordinierter Weise besser genutzt werden können, hier ist auch die Konkurrenzsituation zwischen Wien und dem Umland am unmittelbarsten zu spüren. Dies betrifft die konkrete Gestaltung der Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, die Ansiedlung von Einkaufs- und Unterhaltungszentren und die Freihaltung von wertvollen Naturräumen. In einer dynamischen Stadtregion, die in den nächsten Jahrzehnten starke EinwohnerInnen-, Arbeitsplatz- und Flächenzuwächse aufweisen wird, kommt der Entwicklung der städtischen Randbereiche und der attraktiven Umlandbereiche eine besondere Bedeutung zu. Neben der Kooperation der betroffenen Bundesländer und Institutionen ist es dazu notwendig, die Regionen und Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlands partnerschaftlich einzubeziehen, um eine Informations- und Vertrauensbasis zu schaffen und gemeinsame Maßnahmen zu entwickeln. Deswegen ist das Management der Stadt-Umland-Beziehungen ein Schlüsselfaktor für die Steuerung der Entwicklung der gesamten Region. (► Kap. IV.1.2 Stadtumlandregion)

In diesem Sinne ist bei allen Maßnahmen in Wien auf die Umland-Verträglichkeit zu achten, umgekehrt ist für alle Maßnahmen im Umland zu fordern, dass auf die Wien-Verträglichkeit Rücksicht genommen wird. Bei größeren Vorhaben müssen die entsprechenden Auswirkungen für beide Seiten der Stadtgrenze untersucht werden.

(► Kap. IV. 1.3 Strategien Wiens in und mit der Region)

#### ► Das Umland braucht seine Kernstadt – die Stadt Wien:

- Diese ist der entscheidende Imagerträger der Region.
- Die Kernstadt Wien hat das größte und differenzierteste Arbeitsplatzangebot.
- Die Kernstadt bietet urbanes Ambiente und stellt der gesamten Region ein hochwertiges Handels, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebot zur Verfügung.
- Nur durch die Kernstadt Wien wird den umliegenden Gemeinden Wachstum und Entwicklung ermöglicht.

#### ► Die Stadt Wien braucht aber auch das Umland:

- Ein gutes Versorgungsangebot in den Umlandzentren trägt dazu bei, die Verkehrs- und Umweltbelastung in der Kernstadt zu reduzieren.
- Der Bau großflächiger Gewerbenutzungen und „sperriger“ Infrastruktur (wie Güterverkehrszentren und Lagerflächen u.ä.) kann im Umland zumeist besser realisiert werden.
- Nicht alle Freizeit- und Wohnbedürfnisse sind quantitativ und qualitativ in der Kernstadt erfüllbar.

Ein beiderseitiges Arrangement und gemeinsame Organisation müssten für beide Seiten von Vorteil sein.

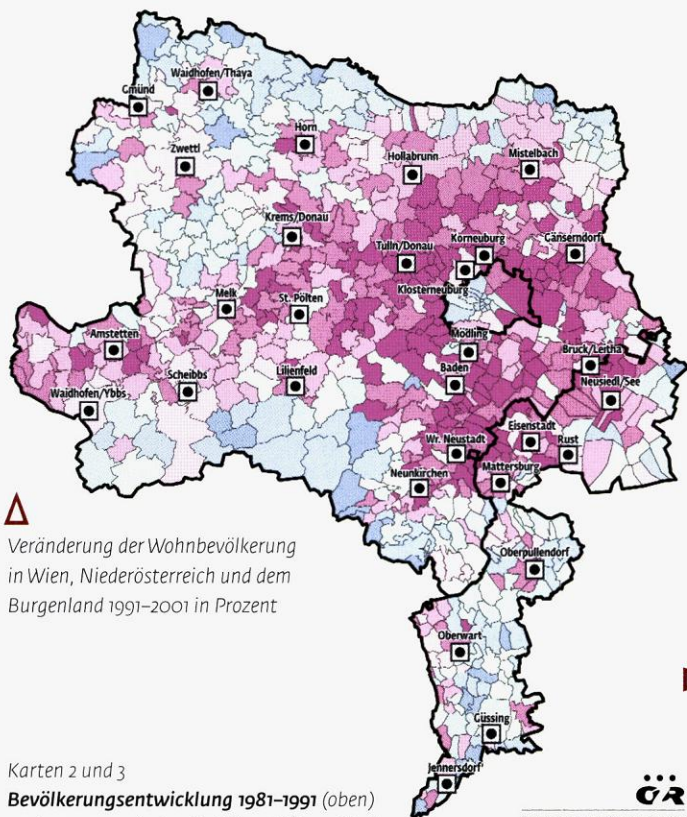
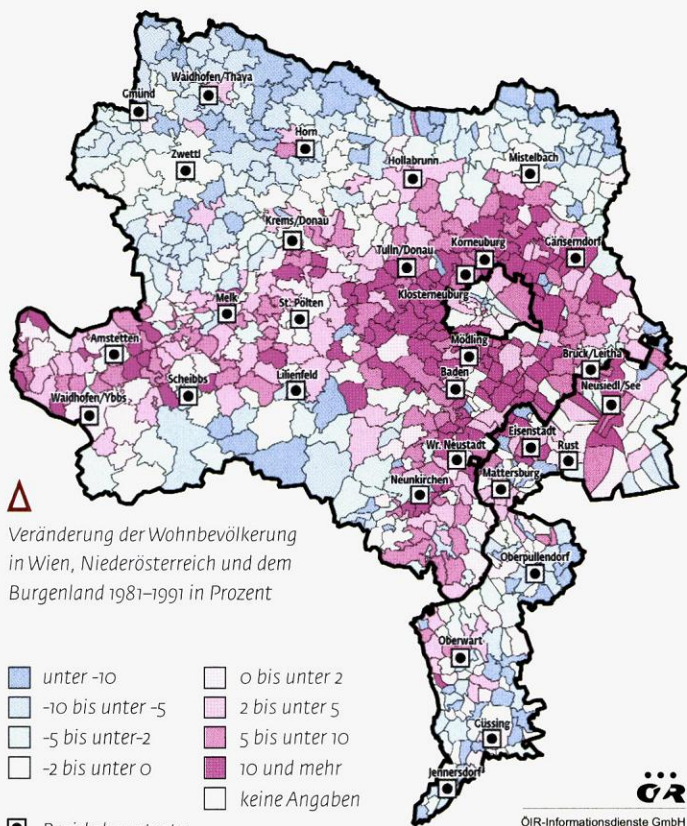
## 2. Demografischer und gesellschaftlicher Wandel

**STADTREGIONEN SIND DERZEIT** mit tief greifenden ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen konfrontiert. Daraus resultieren divergierende Problemlagen und entsprechende Anforderungen an gesellschaftspolitische, aber auch umweltpolitische Schwerpunktsetzungen, die Auswirkungen auf die ökonomische Standortentwicklung und auch auf die Lebensqualität haben. Städte sind der Motor regionaler Entwicklung, sie sind Zentren von Innovation und Fortschritt, sowohl im technischen als auch sozialen Sinne, und weisen ein hohes Qualifikations- und Wirtschaftsniveau auf.

### 2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung

**IN DER VIENNA REGION**, bestehend aus den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, lebten im Jahr 2001 lt. Volkszählung 3,373.496 Menschen bzw. 42 % der gesamten österreichischen Bevölkerung. Der Frauenanteil beträgt in Wien fast 53 %, in Niederösterreich und im Burgenland rd. 51 %.

Die längerfristige Bevölkerungsentwicklung 1971–2001 der Vienna Region zeigt nicht nur einen Rückgang der Bevölkerungsanteile gegenüber den anderen österreichischen Bundesländern von 46,3 % (1971) auf 42 % (2001), sondern auch eine deutliche Verschiebung innerhalb der Region. So hat Wien gegenüber 1971 über 64.000 EinwohnerInnen verloren, der Bevölkerungsanteil innerhalb der Ostregion verringerte sich von fast 49 % auf 46 %. Im Gegensatz dazu ist der Bevölkerungsanteil Niederösterreichs von rd. 43 % (1971) auf fast 46 % (2001) angestiegen.



Karten 2 und 3  
Bevölkerungsentwicklung 1981–1991 (oben) und 1991–2001 (unten) in Wien, NÖ und Bgld  
Quelle: VZ 1981, 1991, 2001 – Statistik Austria

Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Ostregion							
	Veränderung der Bevölkerung absolut		Bevölkerungsanteile innerhalb der Ostregion				
	1971–2001		1971	1981	1991	2001	
	Gesamt	Frauen			Gesamt	Frauen	
Ostregion	72.375	-37.545	100	100	100	100	100
Wien	-64.718	-83.483	48,9	47,4	46,9	46,0	46,7
Niederösterreich	131.643	44.640	42,8	44,2	44,9	45,8	45,1
Burgenland	5.450	1.298	8,2	8,4	8,2	8,2	8,1

▷ Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Ostregion. Quelle: Statistik Austria

Die Bevölkerungsentwicklung im unmittelbaren Umland Wiens lässt in den beiden Perioden 1981–1991 und 1991–2001 auf einen anhaltenden Suburbanisierungstrend schließen.

Bei geschlechtsspezifischer Betrachtung zeigt die Bevölkerungsentwicklung in der Ostregion eine unterschiedliche Dyna-

mik. Im Zeitraum 1981 bis 2001 stieg die Zahl der Männer um 8,4 %, die Zahl der Frauen hingegen nur um 1,1 %. In Wien geht der Bevölkerungszuwachs ausschließlich auf die Männer zurück, während die Zahl der Frauen rückgängig ist. Grund dafür ist die Zuwanderung aus dem Ausland.

Bevölkerungsentwicklung 1981–2001			
Veränderung in %, 1981–2001			
	Gesamt	Männer	Frauen
Ostregion	4,5	8,4	1,1
Wien	1,2	6,8	-3,3
Niederösterreich	8,3	10,7	6,0
Burgenland	2,9	4,5	1,4

▷ Tabelle 3:  
**Bevölkerungsentwicklung 1981–2001 nach Geschlecht.** Quelle: Statistik Austria

Der Dekadenvergleich zeigt, dass sich dabei in räumlicher Hinsicht die Suburbanisierung von den im Nahbereich gelegenen Gemeinden in immer weiter entfernte Bereiche des Wiener Umlands ausbreitet. Sogar traditionelle Abwanderungsgebiete im nördlichen Weinviertel, nahe der tschechischen und slowakischen Grenze, weisen mittlerweile wieder EinwohnerInnenzuwächse auf. Die Gebiete im Norden und Osten zeigen erst in der letzten Dekade deutliche Zuwächse. Verbesserte Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn), der Straßenausbau (S 5 nach Krems), die günstige Verfügbarkeit von Boden und offensive Boden- und Wohnbaupolitik einiger Gemeinden bieten hier attraktive Voraussetzungen für eine Ansiedlung. Beachtlich ist auch die flächige Ausbreitung im südlichen Wiener Becken und im Tullner Feld, weitgehend auch in Gemeinden außerhalb von S-Bahn-Achsen.

Als besonders attraktiv gelten nach wie vor die Gemeinden südlich und westlich der Stadt, doch haben sich hier in einer Reihe von Gebieten bereits Sättigungseffekte eingestellt (Bezirk Mödling). Hohe Bodenpreise und die starke Verkehrsbelastung tragen ebenfalls zu einer Dämpfung der Entwicklung im südlichen und westlichen Nahbereich Wiens bei.

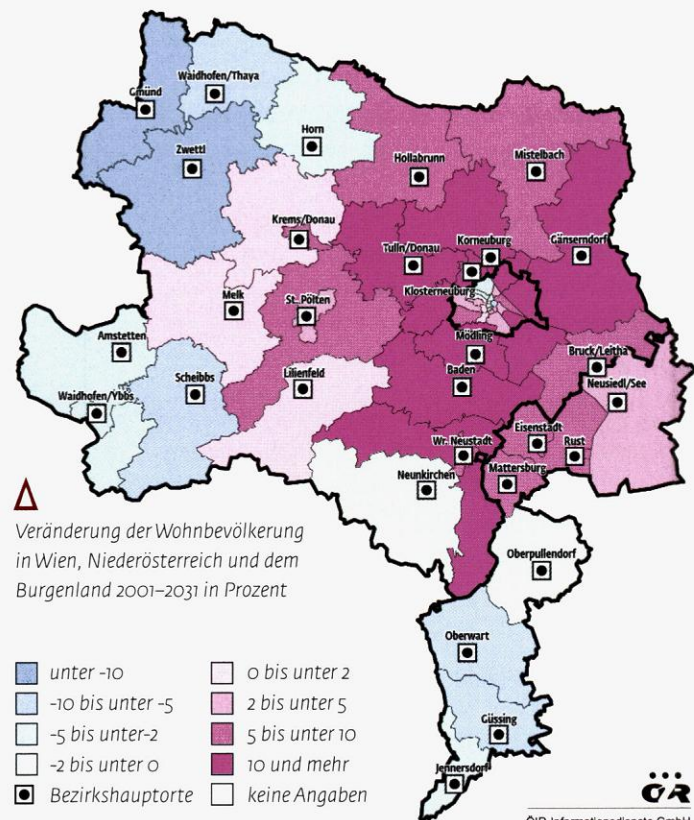
Die Tendenz zur Suburbanisierung wird – so weit dies aus heutiger Sicht einschätzbar ist – längerfristig weiter anhalten. In der ÖROK-Bevölkerungsprognose 2004 wird davon ausgegangen, dass Stadtregionen sich mehr und mehr als Wachstumspole der nationalen und international ausgerichteten Wirtschaft erweisen. Dies hat entsprechende Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und die Bevölkerungsentwicklung der Stadtregionen. Allerdings werden nicht die Kernstädte als die Gewinner einer positiven Bevölkerungsentwicklung angesehen, sondern primär die Bezirke im Stadtumland.

Für Wien wird in der Hauptvariante der ÖROK-Bevölkerungsprognose – abweichend von Prognoseergebnissen für viele eu-

ropäische Großstädte – aufgrund der signifikanten Zuwanderung aus dem Ausland eine Bevölkerungszunahme von rd. 7 % bis zum Jahr 2031 geschätzt, Wien wird daher, wie in den Neunzigerjahren, auch in den nächsten Jahrzehnten wachsen.

In den niederösterreichischen und burgenländischen Bezirken der Stadtregion wird der Zuwachs aufgrund der Wanderung innerhalb der erweiterten Stadtregion und der zusätzlichen Zuwanderung von weiter außerhalb gelegenen Bezirken mindestens doppelt so hoch sein. Das stärkste Bevölkerungswachstum wird für die NUTS III-Regionen Wiener Umland Süd und Wiener Umland Nord prognostiziert. Daraus resultiert ein noch stärkerer Zuwachs bei den Haushalten und den dafür benötigten Wohnungen und Häusern und – in weiterer Folge – ein massiver Flächenverbrauch.

Zuwächse werden auch weiterhin vor allem in jenen Teilen der Stadtregion erwartet, die an oder in der Nähe großer Verkehrsachsen liegen. Vor allem dort, wo Verkehrsachsen die Erreichbar-



▷ Karte 4:  
**Bevölkerungsprognose 2001 bis 2031 für die Bezirke in Wien, NÖ und Bgld**  
 Quelle: ÖROK-Prognosen 2001 bis 2031

keit der Agglomerationsvorteile der Stadtregion ermöglichen, ist die Dynamik besonders ausgeprägt. Wie die Entwicklung der letzten Jahrzehnte gezeigt hat, ist allerdings besonders in den kleineren Gemeinden der Achsenzwischenräume ein besonders rasches Wachstum zu verzeichnen, da hier noch niedrigere Bodenpreise und eine leichtere Grundstücksverfügbarkeit gegeben sind.

Dies führt in weiterer Folge dazu, dass ein Großteil der von hier zur Arbeit pendelnden (neuen) Einwohner mit dem Pkw fahren.

### PendlerInnen

Mit zunehmender Suburbanisierung ist auch das Pendleraufkommen in der Vienna Region innerhalb der letzten Jahrzehnte kräftig angestiegen. Wien ist eindeutiges Einpendelzentrum in der Region. Im Jahr 2001 sind mehr als 208.000 Menschen nach Wien eingependelt<sup>5</sup>, das sind um 28 % mehr als noch 1981 (162.270 Personen). Seit 1981 ist auch die Zahl der Frauen, die täglich zur Arbeit pendeln, kontinuierlich und deutlich stärker als die der Männer angestiegen. Betrug der Anteil der Frauen an den gesamten PendlerInnen nach Wien 31,8 %, erreichte er 2001 bereits 37,1 %.

Besonders dynamisch entwickelte sich in den 1990er-Jahren allerdings auch die Zahl der AuspendlerInnen aus Wien: Während im Jahr 1981 35.487 Personen aus Wien in die Umlandregion zur Arbeit auspendelten, waren es im Jahr 2001 bereits 82.368 Personen. Dies bedeutet eine Steigerung von 132 %. Die Zunahme der Arbeitsplätze in den Dienstleistungsbranchen hat u.a. dazu geführt, dass der Anteil der PendlerInnen von Wien in die Umlandregionen von 28,2 % im Jahr 1981 auf 33,5 % (2001) angestiegen ist.

Der überwiegende Teil der AuspendlerInnen fährt nach Niederösterreich, hohe Steigerungsraten sind aber auch in das Burgenland (über 3.000 Personen) bzw. in andere Bundesländer (OÖ, Stmk) zu verzeichnen.

▶ Zur Arbeitsplatzentwicklung siehe Kap. IV.4)

PendlerInnenverflechtungen in der Vienna Region						
PendlerInnen (Tages- und WochenpendlerInnen)						
	1991		2001		1991–2001 in %	
	gesamt	Frauen	gesamt	Frauen	gesamt	Frauen
nach Wien	187.991	63.108	208.478	77.362	10,9	22,6
aus Wien	48.126	14.618	82.368	27.598	71,2	88,8

▶ Tabelle 4: PendlerInnenverflechtungen in der Vienna Region. Quelle: Statistik Austria

Ein wesentlicher Beitrag zur starken Verkehrsentwicklung in der Vienna Region besteht darin, dass die Pendlerbewegungen in beide Richtungen stark zunehmen und die dabei zurückgelegten Distanzen kontinuierlich steigen. Aufgrund der stark flächigen Ausbreitung der Siedlungsentwicklung (in den Achsenzwischenräumen) ist dann auch der Anteil des Pkw-Verkehrs bei den täglichen Fahrten extrem hoch. Dies betrifft nicht nur die Arbeitswege, sondern auch alle anderen, wie etwa Einkaufen, Behördenwege und Freizeitverkehr, d.h. dass aufgrund des Ausbreitungsmusters der Bevölkerung der Individualverkehr in der Stadtregion deutlich überproportional steigt (▶ Kapitel Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, III.4.1).

<sup>5</sup> Tages- und WochenpendlerInnen

### Wien wächst wieder

Bei der Bevölkerungsentwicklung in Wien lassen sich in den Jahren seit 1991 zwei Phasen unterscheiden: Einem für Wiener Verhältnisse enormen Bevölkerungswachstum Anfang der 1990er-Jahre – in der Hauptsache durch den Krieg in Exjugoslawien und durch Zuzug aus den Reformländern verursacht – stand in der zweiten Hälfte der 1990er-Jahre ein leichter Rückgang der Bevölkerung gegenüber. Der Ausländerzuzug wurde in dieser Zeit stark eingeschränkt.

In Summe hat sich die Bevölkerungszahl Wiens jedoch zwischen den Volkszählungen 1991 und 2001 um knapp 1 % auf 1.550.123 erhöht. Der Frauenanteil beträgt 53 % (818.779 Personen).

Gewinner der vergangenen Entwicklung waren die Bezirke im Nordosten, insbesondere jene nördlich der Donau (Donaustadt +28,0 %, Floridsdorf +7,4 %), aber auch Brigittenau (+6,1 %) und im Süden Simmering +14,7 %, Liesing +3,5 %, Favoriten +2,0 %. In allen übrigen Bezirken waren dagegen Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Die Verluste waren mit beinahe –10 % am stärksten in den Bezirken Währing, Wieden und Hietzing.

Innerhalb Wiens zeigt sich auch eine Wanderung der Bevölkerung aus den dicht bebauten Gebieten in die neuen Stadteile und Siedlungen der Randbezirke. Vor allem die nördlichen und östlichen Bezirke, dort wo auch die Bautätigkeit am ausgeprägtesten war, werden für die Periode 1991–2001 die höchsten Bevölkerungszuwächse ausgewiesen, während in den inneren Bezirken die Bevölkerung stagniert oder abnimmt.

Der Anteil der ausländischen Wohnbevölkerung ist in den 1990er-Jahren in Wien von 12,8 auf 16 % bzw. 248.264 Personen (2001) angestiegen. Ein Anteil von über 20 % an der gesamten Wohnbevölkerung wird in den Bezirken 2, 5, 7, 15, 16, 17 und 20 ausgewiesen, die geringsten Anteile (unter 10 %) werden in den Bezirken 21, 22, 23 und 13 verzeichnet. Der Anteil der Frauen an der ausländischen Wohnbevölkerung beträgt 47 %.

### Bevölkerungsprognosen und –szenarien für Wien

Die Menge und Typologie der Wohnungsentwicklung, die räumliche Verteilung der baulichen Entwicklung innerhalb des Stadtgebietes, der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis hin zu den Anforderungen an die soziale Infrastruktur bauen auf den (quantifizierten) Perspektiven der Bevölkerungsentwicklung auf.

Auf Basis der vorliegenden „Bevölkerungsvorausschätzung 2000 bis 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion“ (MA 18, Wien 2002) wurden verschiedene **Varianten** einer möglichen Bevölkerungsentwicklung erarbeitet.

Für eine vorausschauende Abschätzung der künftigen Flächen- und Infrastrukturerfordernisse der Stadtentwicklung ist es erforderlich, verschiedene politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung anzunehmen und

die potenziellen Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung abzuschätzen. Es geht darum, die **Bandbreite** der zu erwartenden städtischen Entwicklung zu beurteilen und die Maßnahmen der Stadtentwicklung danach auszurichten.

Drei Varianten stellen die Bandbreite der Bevölkerungsentwicklung nach dem Stand der laufenden fachlichen Diskussionen dar. Die Annahmen des Basisszenarios wurden dabei lediglich hinsichtlich der Zuwanderung nach Wien bzw. der Abwanderung ins Umland verändert. Auswirkungen auf andere Parameter, wie natürliche Bevölkerungsentwicklung und Änderung der Bevölkerungsstruktur über die Zeit (Altersstruktur, Einbürgerungen etc.), bleiben in den Varianten unberücksichtigt und wurden nur qualitativ-argumentativ erfasst.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Einflussfaktoren in den Varianten, die im Vergleich zum Basisszenario verändert wurden:

In Summe wird im Zeitraum 2000 bis 2020 mit einem Bevölkerungszuwachs im Ausmaß von etwa 72.800 bis 144.800 Personen gerechnet. Das entspricht in einem Zeitraum von 20 Jahren etwa 5 % bis 9 %. Damit würde der höchste Einwohnerstand Wiens seit 1939 (1,7 Mio. EinwohnerInnen) erreicht.

Betrachtet man die voraussichtliche **Verteilung auf die Bezirke in Wien**, so zeigen sich im Basisszenario wie auch bei den Varianten in erster Linie Zuwächse in den nordöstlichen und südlichen Teilen der Stadt.

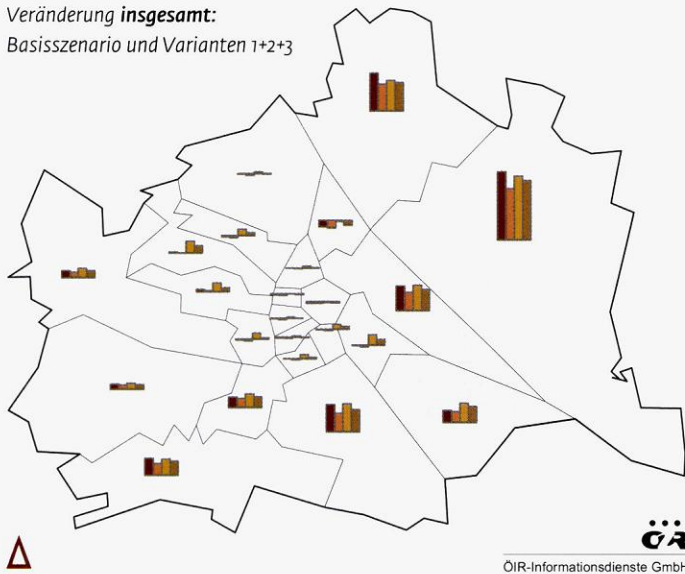
Basisszenario Dynamische Wirtschaftsentwicklung und attraktives Umfeld	Variante 1 Ungünstige wirtschaftliche Entwicklung	Variante 2 Schwache Eigendynamik bei instabilem wirtschaftlichem Umfeld	Variante 3 Schwache Eigendynamik in einem relativ stabilen wirtschaftlichen Umfeld
Günstige und stabile wirtschaftliche Entwicklung Hohe Investitionen in (attraktiven) Wohnbau Ausbau der Bildungs- und Forschungseinrichtungen Offenheit gegenüber dem Zuzug aus dem Ausland Durch intensive Bemühungen der Stadtentwicklung gelingt es, Stadtfucht zu stabilisieren bzw. leicht zu verringern Attraktive Rahmenbedingungen bewirken anhaltenden Zuzug in die Stadt aus Restösterreich Stabiler AusländerInnenzuzug mit einer leicht steigenden Tendenz zur Zuwanderung aus dem EU-Raum	Wirtschaftliche Entwicklung – signifikante Schwächen in strategischen Feldern Investitionen in (attraktiven) Wohnbau und Mittel für Wohnbauförderung werden reduziert Ausbau von Kompetenz bildenden Bildungs- und Forschungseinrichtungen verläuft eher schleppend Zuzug aus dem Ausland verläuft wie im Basisszenario Die Bemühungen der Stadtentwicklung reichen gerade aus, den Abstrom inländischer Wohnbevölkerung in die suburbanen Gebiete zu stabilisieren Abgeschwächter Zuzug in die Stadt aus dem übrigen Österreich (-10 % Zuzüge) Ausländertendenz – leicht steigende Tendenz zur Zuwanderung aus dem EU-Raum	Wirtschaftliche und bauliche Entwicklung – Schwächen im eigenen Bereich, Entwicklung durch signifikante Zuzüge aus dem Ausland beeinflusst Der phasenweise Zuzug löst Entwicklungsdynamik in Niedriglohnssektoren bei billigem Wohnraum und lokalen Dienstleistungen aus Abstrom inländischer Wohnbevölkerung bleibt stabil Abgeschwächter Zuzug aus übrigen Österreich (-10 % Wegzüge) AusländerInnenzuzug – signifikant erhöht (+20 % Zuzüge aus dem Ausland)	Signifikante Schwächen in strategischen Feldern Investitionen in (attraktiven) Wohnbau, Mittel für Wohnbauförderung werden reduziert Ausbau von Kompetenz bildenden Bildungs- und Forschungseinrichtungen verläuft eher schleppend Zuzug aus dem Ausland intensiviert sich und findet auch in den Umlandregionen statt (+10 % Zuzüge) Abstrom inländischer Zuzügler wird stabilisiert Abgeschwächter Zuzug in die Stadt aus dem übrigen Österreich (-10 %)

◀  
Tabelle 5  
**Charakteristik der Bevölkerungsprognose-Varianten** – Unterschiede zum Basisszenario

Gesamtergebnis der Bevölkerungsvorausschätzung für Wien – Basisszenario und Varianten				
	Basisszenario	Variante 1	Variante 2	Variante 3
InländerInnen	+ 97.700	+ 62.700	+ 62.700	+ 62.700
„AusländerInnen“	+ 10.100	+ 10.100	+ 82.100	+ 46.100
Bevölkerungszuwachs insgesamt	+ 107.800	+ 72.800	+ 144.800	+ 108.800
<b>Gesamtbevölkerung 2020</b>	<b>1,716.000</b>	<b>1,681.000</b>	<b>1,753.000</b>	<b>1,717.000</b>

◀  
Tabelle 6  
**Gesamtergebnis der Bevölkerungsvorausschätzung für Wien** – Basisszenario und Varianten  
Quelle: OIR, eigene Berechnungen, Basis: „Bevölkerungsvorausschätzung 2000 bis 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion“ (MA 18, Wien 2002)

Veränderung **insgesamt**:  
Basisszenario und Varianten 1+2+3



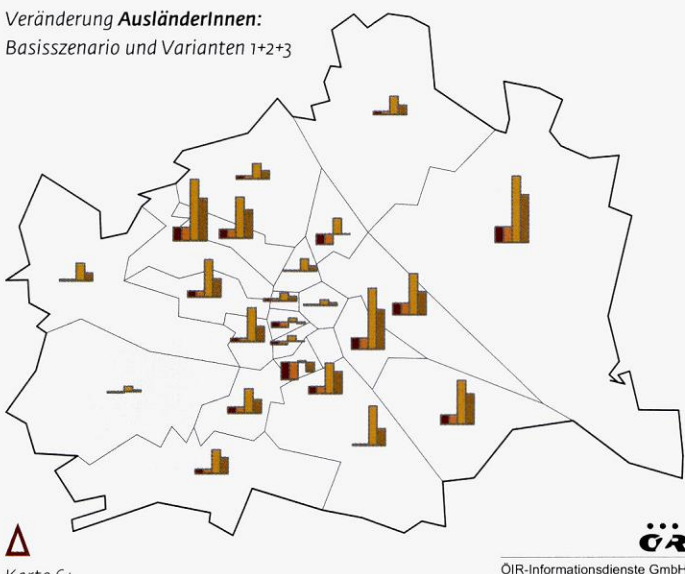
Karte 5:

**Varianten der Bevölkerungsentwicklung Wiens 2000–2020**, räumliche Verteilung der Zunahme der Gesamtbevölkerung  
Quelle: ÖIR, eigene Berechnungen

Entwicklung 2000–2020 absolut

- Basisszenario
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3

Veränderung **AusländerInnen**:  
Basisszenario und Varianten 1+2+3



Karte 6:

**Varianten der Bevölkerungsentwicklung Wiens 2000–2020**, räumliche Verteilung der Zunahme der AusländerInnen

Entwicklung 2000–2020 absolut

- Basisszenario
- Variante 1
- Variante 2
- Variante 3

In besonderem Ausmaß sind EinwohnerInnenzuwächse wie bereits in der jüngeren Vergangenheit in der Donaustadt zu erwarten, spürbare Zuwächse wird es auch in den Bezirken 2, 10, 11, 12 und 23 geben. In den übrigen Bezirken wird das Ausmaß der Veränderung deutlich geringer eingeschätzt, in den Innenstadtbezirken wird wie bereits bisher eine Stagnation bzw. ein geringfügiger Rückgang der Bevölkerung angenommen.

Zu sehr ähnlichen quantitativen und qualitativen Ergebnissen kommt die **ÖROK-Bevölkerungsprognose 2001–2031** für Wien insgesamt. In der Hauptvariante wird geschätzt, dass die Bevölkerung Wiens in den nächsten 15 Jahren um 89.600 Personen auf 1,640.300 steigen wird. Für den gesamten Prognosezeitraum werden ein Geburtendefizit sowie erhebliche Binnenwanderungsverluste vor allem in Richtung Niederösterreich und Nordburgenland angenommen. Die starke Zuwanderung aus dem Ausland und die inländische Zuwanderung aus anderen Teilen Österreichs können diese Verluste bis zum Jahr 2031 jedoch mehr als ausgleichen. ■

### BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 1991-2001

Veränderung der Wohnbevölkerung nach  
 Zählgebieten in Prozent

Einwohner  
 1991: 1.539.848  
 2001: 1.550.123  
 Veränderung: +10.275



#### Karte 7: Bevölkerungsentwicklung 1991-2001, gesamt

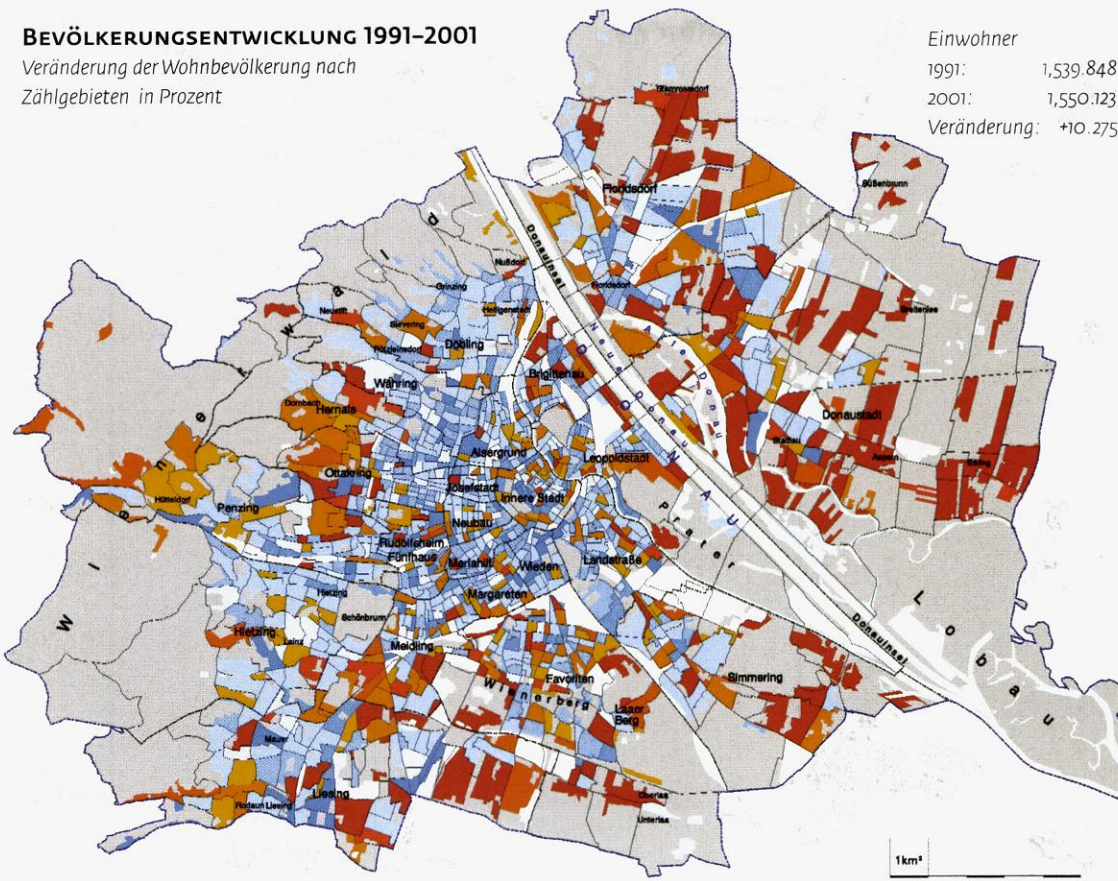
Quelle: Statistik Austria,  
 VZ1991, VZ2001, MA 18, MA 66  
 Grundkarte: MA 21B  
 Bearbeitung: MA 18, Plautz W.

#### Zunahme

- bis 3,0
- 3,1 bis 10,0
- 10,1 bis 15,0
- 15,1 bis 20,0
- 20,1 und darüber

#### Abnahme

- bis 3,0
- 3,1 bis 10,0
- 10,1 bis 15,0
- 15,1 bis 20,0
- 20,1 und darüber



### ENTWICKLUNG DER AUSLÄNDER 1991-2001

Veränderung des Ausländeranteils nach  
 Zählgebieten in Prozent

Ausländer  
 1991: 196.652  
 2001: 248.264  
 Veränderung: +51.612 (+26,2%)



#### Karte 8: Ausländische Wohnbevölkerung – Entwicklung 1991-2001

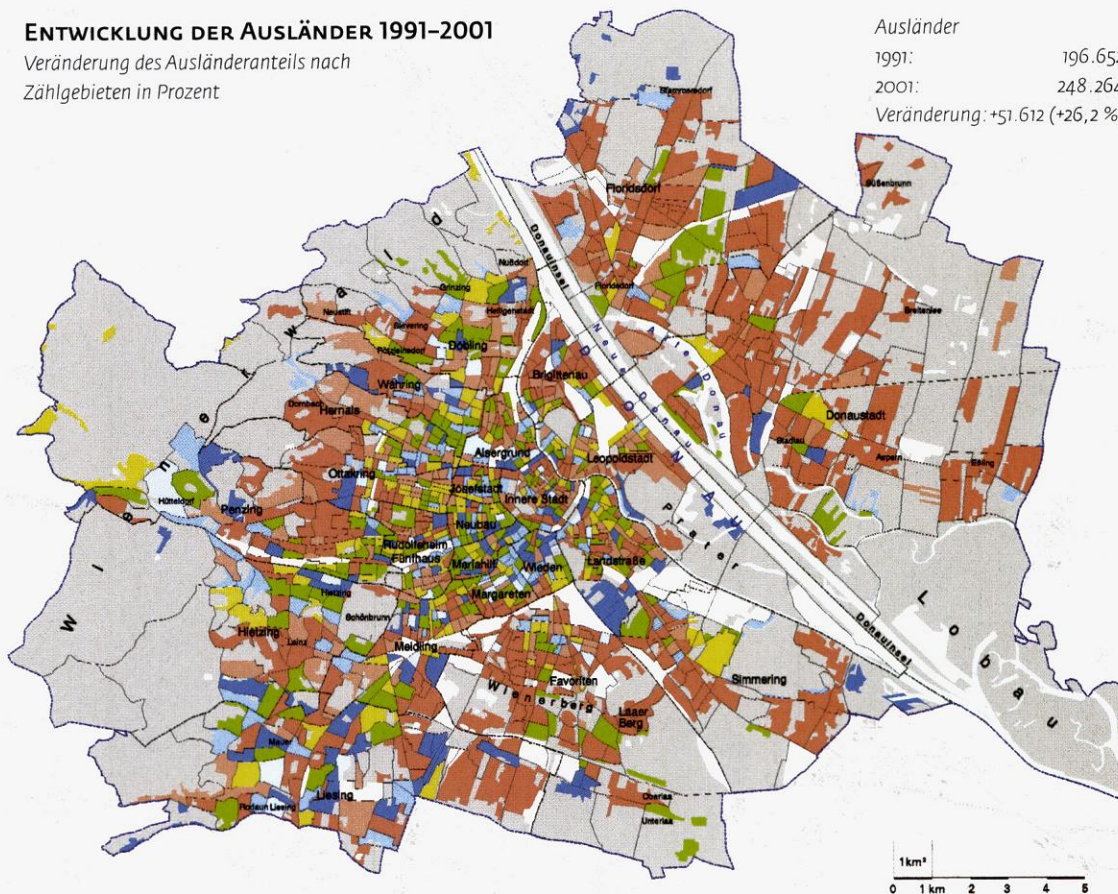
Quelle: Statistik Austria,  
 VZ1991, VZ2001, MA 18, MA 66  
 Grundkarte: MA 21B  
 Bearbeitung: MA 18, Plautz W.

#### Zunahme

- bis 13,1
- 13,2 bis 26,2
- 26,3 bis 52,4
- 52,5 und darüber

#### Abnahme

- bis 5,0
- 5,1 bis 20,0
- 20,1 und darüber



Gewässer

Zählgebiete mit weniger als 50 Einwohnern bzw. Gebiete mit größeren Verkehrsflächen

unbebautes Gebiet

Landesgrenze

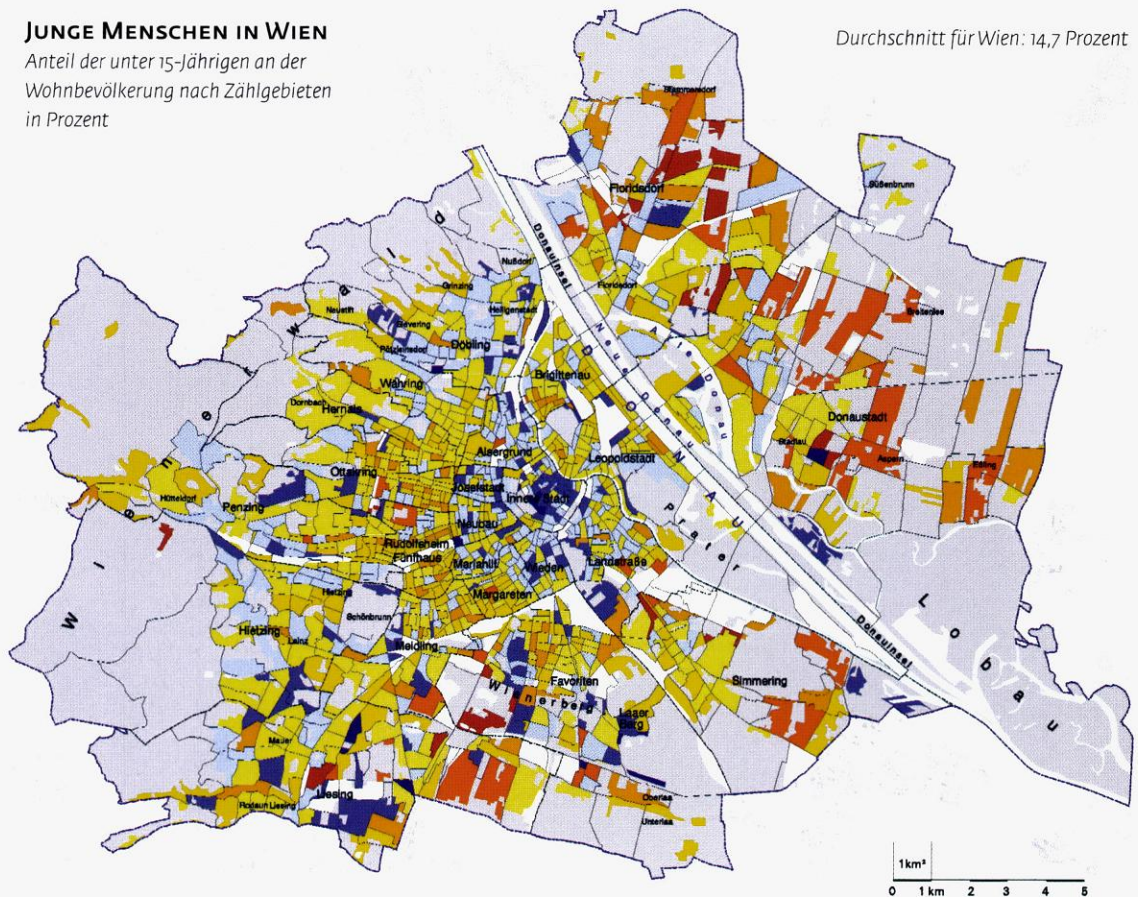
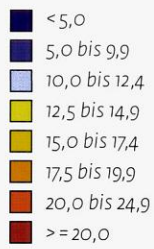
Bezirksgrenze

Zählgebietsgrenze

**Karte 9: Junge Menschen in Wien 2001**  
Quelle: Statistik Austria, VZ2001, MA 18  
Entwurf: Plautz W.  
Grundkarte: MA 21B  
Bearbeitung: MA 18, Hansely H.-J.

**JUNGE MENSCHEN IN WIEN**  
Anteil der unter 15-Jährigen an der Wohnbevölkerung nach Zählgebieten in Prozent

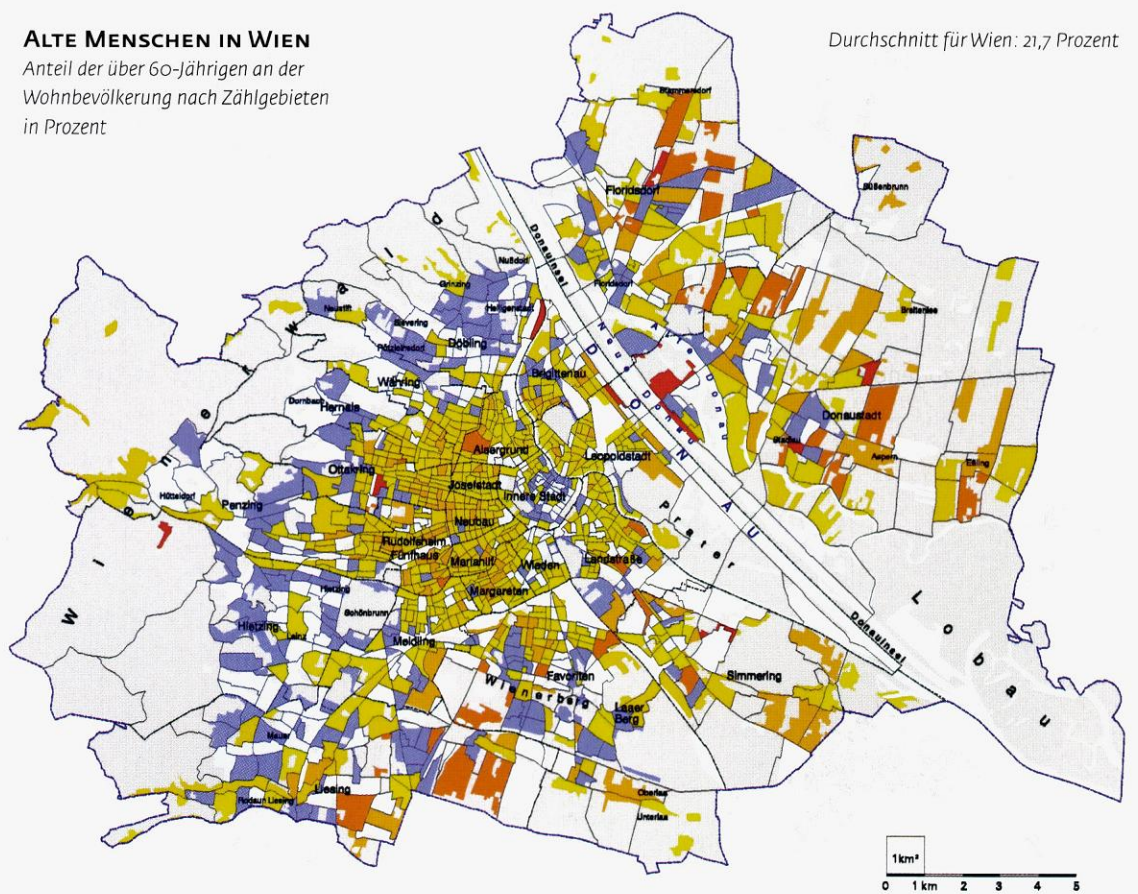
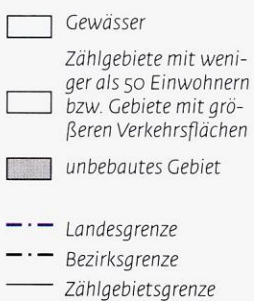
Durchschnitt für Wien: 14,7 Prozent



**Karte 10: Alte Menschen in Wien (über 60-jährige Wohnbevölkerung)**  
Quelle: Statistik Austria, VZ2001, MA 18  
Entwurf: Plautz W.  
Grundkarte: MA 21B  
Bearbeitung: MA 18, Hansely H.-J.

**ALTE MENSCHEN IN WIEN**  
Anteil der über 60-Jährigen an der Wohnbevölkerung nach Zählgebieten in Prozent

Durchschnitt für Wien: 21,7 Prozent



## 2.2 Bevölkerungsstruktur

**DIE STÄDTISCHEN GESELLSCHAFTEN** unterliegen einem fortschreitenden demografischen Wandel, der sich im Bevölkerungswachstum durch **Internationalisierung/Zuwanderung**, im fortschreitenden **Alterungsprozess** und **Aufbrechen tradierter Lebensformen** niederschlägt. Daraus ergeben sich Anforderungen an das Wohnen und das Wohnumfeld (z. B. Zunahme der Singlehaushalte, betreutes Wohnen, der Wunsch nach verbesserter, durchgrünter, lärmbelastungsfreier Wohnumgebung usw.), die Arbeitsmarktsituation, die Versorgung sowie ausreichende (öffentliche/private) Betreuungseinrichtungen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen und die Sicherung/Ausweitung/qualitative Verbesserung der Gesundheits- und Sozialeinrichtungen.

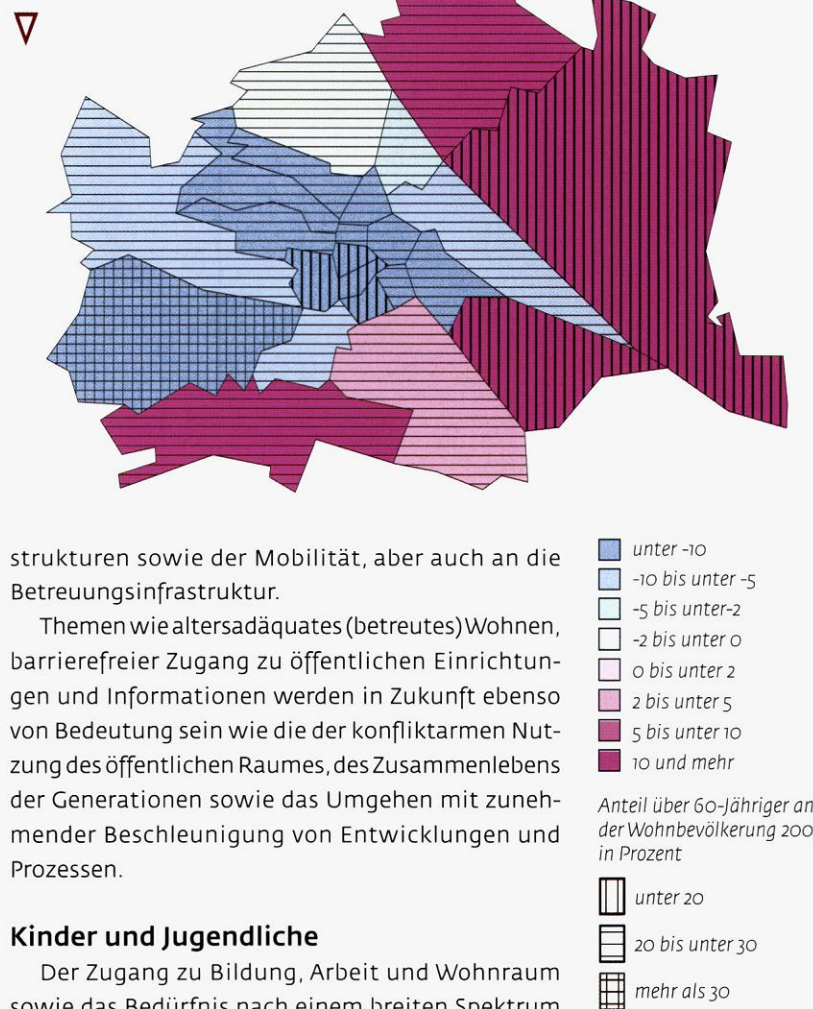
Die bestehenden und zu erwartenden demografischen Änderungen schlagen sich nicht nur in höheren Anteilen älterer Menschen, sondern auch in einer stärkeren Internationalisierung der Bevölkerung nieder. Aus den spezifischen Lebenszusammenhängen sowie dem ökonomischen und soziokulturellen Hintergrund der jeweiligen Bevölkerungsgruppen resultieren auch spezifische Anforderungen an Lebensbedingungen und damit auch Fragen der Lebensqualität.

### Der Anteil älterer EinwohnerInnen steigt

Bereits jetzt sind rund 22 % aller Bewohner und Bewohnerinnen Wiens über 60 Jahre alt, der Anteil der Frauen dieser Altersgruppe beträgt 25 %; in manchen Bezirken (1., 13., 19.) kommen die Anteile bereits an die 30 % heran. Die Entwicklung dieser Altersgruppe zeigt jedoch bei geschlechtsspezifischer Betrachtung ein unterschiedliches Bild. Während die Zahl der über 60-jährigen Männer zwischen 1991 und 2001 um über 5 % zugenommen hat, ist die Zahl der Frauen über 60 Jahre um rund 10 % zurückgegangen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass mit der Erhöhung der Lebenserwartung auch der Anteil älterer Menschen an der gesamten Stadtbevölkerung – wie in anderen Regionen Österreichs auch – weiter ansteigen wird. Mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben, den Veränderungen der Familienverbände sowie den alters- und gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen ergeben sich für diese Bevölkerungsgruppe vor allem neue Anforderungen im Bereich der Kommunikations- und der Freizeit-

Karte 11: Veränderung der über 60-jährigen Wohnbevölkerung in Wien 1991–2001 nach Bezirken in Prozent  
 Quelle: Statistik Austria



strukturen sowie der Mobilität, aber auch an die Betreuungsinfrastruktur.

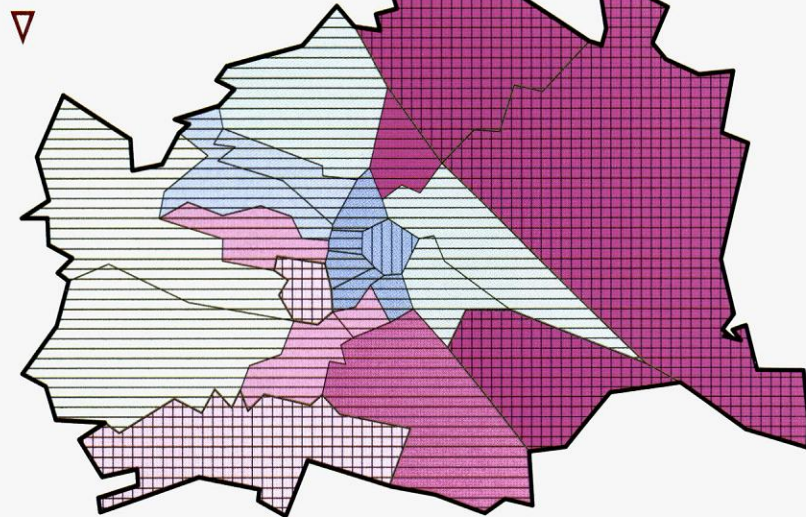
Themen wie altersadäquates (betreutes) Wohnen, barrierefreier Zugang zu öffentlichen Einrichtungen und Informationen werden in Zukunft ebenso von Bedeutung sein wie die der konfliktarmen Nutzung des öffentlichen Raumes, des Zusammenlebens der Generationen sowie das Umgehen mit zunehmender Beschleunigung von Entwicklungen und Prozessen.

### Kinder und Jugendliche

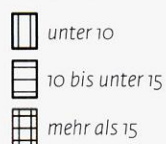
Der Zugang zu Bildung, Arbeit und Wohnraum sowie das Bedürfnis nach einem breiten Spektrum an Freizeit- und Kulturaktivitäten und ausreichende Partizipationsmöglichkeiten bestimmen die Lebensqualität von Kindern und Jugendlichen in einer Stadt. Jugendliche (junge Menschen unter 15 Jahren) sind innerhalb der Stadt nicht nur räumlich sehr unterschiedlich verteilt, sie stellen auch hinsichtlich ihrer Herkunft (z. B. inländische Jugendliche und Jugendliche mit Migrationshintergrund) sowie ihres Aktivitätsspektrums (Mädchen, Buben, verschiedene Altersgruppen) eine sehr heterogene Gruppe dar. Aus der Großstudie „Leben in Wien II“ geht hervor, dass es vor allem im unmittelbaren Wohnumfeld an ausreichend Bewegungs- und Kommunikationsraum für Jugendliche mangelt.

Die Zahl der jungen Menschen unter 15 Jahren ist im Zeitraum 1991–2001 entgegen dem gesamtösterreichischen Trend (-0,2 %) um 6,3 % gestiegen. Der

Karte 12: **Veränderung der unter 15-jährigen Wohnbevölkerung in Wien 1991–2001 nach Bezirken in Prozent**  
Quelle: Statistik Austria



Anteil unter 15-jähriger an der Wohnbevölkerung 2001 in Prozent



im Bundesländervergleich überdurchschnittlich hohe Anteil ausländischer Wohnbevölkerung kann hier als Grund angeführt werden. Die Zuwächse bei den Mädchen liegen mit 7,2 % höher als bei den Buben mit 5,4 %.

Wenngleich die Ansprüche und Vorlieben der Jugendlichen sehr stark von aktuellen Trends und Moden beeinflusst sind, so sind die Aktivitätsfelder relativ stabil. Es sind dies im Wesentlichen Sport und Bewegung, Kontakt- und Kommunikation sowie die Entwicklung eigener Projekte (Kultur, Musik, politisches und soziales Engagement). Vor diesem Hintergrund gilt es unter Berücksichtigung des doch sehr unterschiedlichen Betätigungsspektrums sowie der unterschiedlichen Raumeignung von Burschen und Mädchen, von in- und ausländischen männlichen und weiblichen Jugendlichen und Kindern Freiräume und Möglichkeiten zu schaffen, die eine entsprechende flexible Aneignung von Räumen in der Stadt möglich machen bzw. zulassen. Darüber hinaus braucht es auch speziell auf die Bedürfnisse und Lebenssituationen der Jugendlichen zugeschnittene Informations- und Anlaufstellen sowie die verstärkte Einbindung in partizipative Prozesse (vgl. auch die Kapitel Wohnen, IV.3 sowie Grün- und Freiraum, IV.5).

### Internationalisierung/Zuwanderung

Sofern Zuwanderung nicht aktiv gefördert und gesteuert wird, ist diese von einer Reihe von kaum vorhersehbaren Faktoren, wie z.B. der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung in den potenziellen Her-

kunfts- und Aufnahmeländern, den politischen Rahmenbedingungen, den aktuellen Einwanderungsbestimmungen oder von regionalen Krisen, beeinflusst. Im STEP 05 wird davon ausgegangen, dass es auch in Zukunft – wie für Großstädte typisch – zu einem weiteren Zuzug von Bevölkerung aus dem Ausland kommen wird. Die positive Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahrzehnte ist in Wien zu einem großen Teil auf den Zuzug in- und vor allem ausländischer Bevölkerung zurückzuführen. (► Kap. III.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung)

Abgesehen von ökonomischen, sozialen sowie gesellschafts- und kulturpolitischen Fragestellungen, die mit dem Miteinander von verschiedenen Kulturen in einer Stadt einhergehen, berührt dieser Aspekt auch Fragen der Integration und, eng verbunden damit, auch die Frage nach dem Zugang zu Bildung und Qualifizierung, zu Arbeit, zu Wohnraum, zu Politik, zu (öffentlicher) Infrastruktur wie Sozial- und Gesundheitseinrichtungen, aber auch die Frage nach den Anforderungen, die sich aus dem sozialen und kulturellen Wertesystem und dem spezifischen Kommunikations- und Freizeitverhalten der zugewanderten Bevölkerungsgruppen ergeben.

Im Jahr 2004 lebten in Wien rund 287.000 Personen (rd. 47 % Frauen) mit ausländischer Staatsbürgerschaft. Der Anteil jener Personen, die nicht in Österreich geboren wurden, beträgt rund 24 %.

Die stärkste Gruppe der ausländischen StaatsbürgerInnen stellen die ZuwandererInnen aus Serbien und Montenegro (ca. 26 %). Aus Kroatien, Bosnien und Herzegowina und Mazedonien kommen ca. 15 % und 14 % aus der Türkei. Rund 10 % kommen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten, mehr als die Hälfte davon aus Polen.

Bei der Gruppe der türkischen ZuwanderInnen beträgt der Frauenanteil lediglich 42 %, bei der größten Gruppe der ZuwanderInnen nämlich jener aus Serbien und Montenegro, Kroatien, Bosnien und Herzegowina und Mazedonien rd. 47 %. Der Anteil der Frauen bei den ZuwanderInnen aus den alten und neuen EU-Mitgliedsländern (Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien) liegt mit rd. 50 % über den Werten der traditionellen Einwanderergruppen. Es kann davon ausgegangen werden, dass einer der Gründe für diese unterschiedlichen Strukturen im höheren Bildungsniveau und damit in der höheren Mobilität der Frauen aus dem gesamten EU-Raum begründet liegt.

Innerhalb der Stadt zeigen sich nicht nur räumliche Konzentrationen ausländischer Wohnbevölke-

zung, es zeigen sich auch unterschiedliche räumliche Schwerpunkte nach der jeweiligen Herkunft (Geburtsland). Zu den Bezirken mit den höchsten Anteilen ausländischer Wohnbevölkerung zählen die Bezirke 16, 20, 5, 2 und 15. Während die Wohnbevölkerung aus den traditionellen Herkunftsländern in den Bezirken 20, 2, 15, 16 bzw. 10 konzentriert ist (44 % aller ZuwanderInnen aus Serbien, Kroatien, Bosnien und Herzegowina, Mazedonien, 51 % aller TürkinInnen), leben die ZuwanderInnen aus den neuen EU-Mitgliedstaaten (30 %) in den Bezirken 2, 21, 22 und 10.

Die planerischen Fragestellungen im Zusammenhang mit Internationalisierung und Zuwanderung ergeben sich in erster Linie aus

- ▶ der (spezifischen) quantitativen und qualitativen Nachfrage nach Wohnraum durch die zuwandernde Bevölkerung sowie
- ▶ den sich herausbildenden räumlichen Konzentrationen innerhalb des Stadtgebietes.

Es sind in erster Linie die persönlichen Kontakte und Netzwerke und, damit verbunden, die spezifischen Sozial- und Kommunikationsstrukturen, die im Falle von Zuwanderung eine wesentliche Rolle spielen. Diese Faktoren sind für räumliche Konzentration ebenso verantwortlich wie ökonomische Faktoren und stellen damit die Möglichkeit des Zugangs zu leistbarem Wohnraum dar.

Die Frage der räumlichen Konzentration bzw. Dekonzentration von ausländischer Wohnbevölkerung und die damit verbundenen Vor- und Nachteile sind vor dem Hintergrund der erwarteten und für das Wachstum der Stadt auch notwendigen Zuwanderung wichtige Themen. Europaweit wird seit langem intensiv über diese Fragestellung diskutiert und ebenso unterschiedlich wie die Zusammensetzung der zugewanderten Bevölkerung sind auch die integrationspolitischen Ansätze und Traditionen sowie die Ausgestaltung der Politiken und die Umsetzungsmodelle.

Im planerischen Kontext wird es in Zukunft wichtig sein, die ökonomischen und sozialen Möglichkeiten zu nutzen, die sich aus der Diversität der Bevölkerung und dem damit verbundenen spezifischen Know-how ergeben – Voraussetzung dafür ist in erster Linie die Möglichkeit des bereits angesprochenen Zugangs zu Wohnraum, Bildung, Arbeit, zu sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie zu politischer Mitbestimmung und Partizipation.

(▶ Kap. II. 2.5. Diversität)

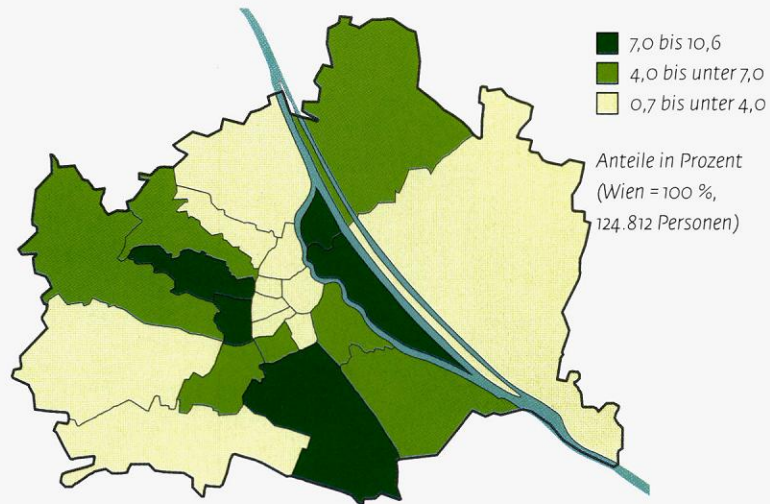


Abb. 8: Verteilung der Wohnbevölkerung aus dem ehemaligen Jugoslawien – ausg. Slowenien (Geburtsland), nach Bezirken, 2001  
 Quelle: Statistik Austria; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

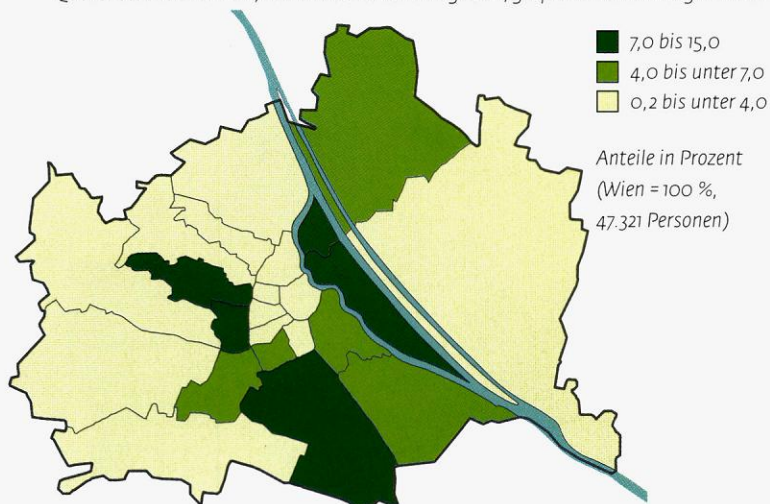


Abb. 9: Verteilung der Wohnbevölkerung aus der Türkei (Geburtsland), nach Bezirken, 2001  
 Quelle: Statistik Austria; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

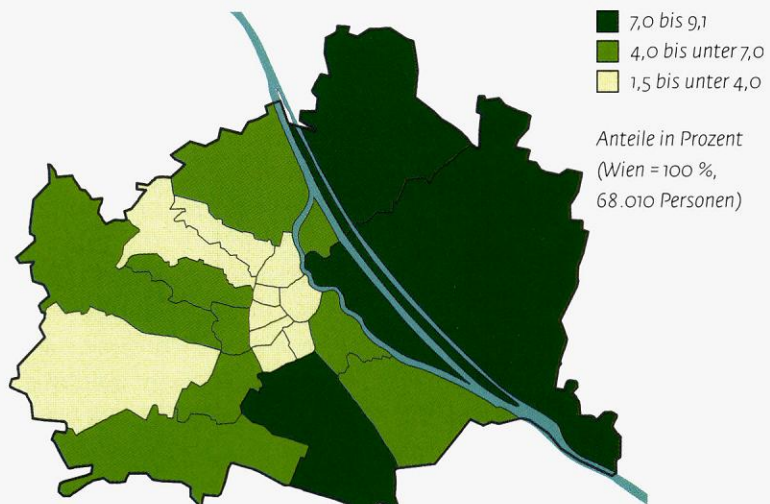


Abb. 10: Verteilung der Wohnbevölkerung aus den neuen EU-Mitgliedsländern (Geburtsland), nach Bezirken, 2001  
 Quelle: Statistik Austria; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

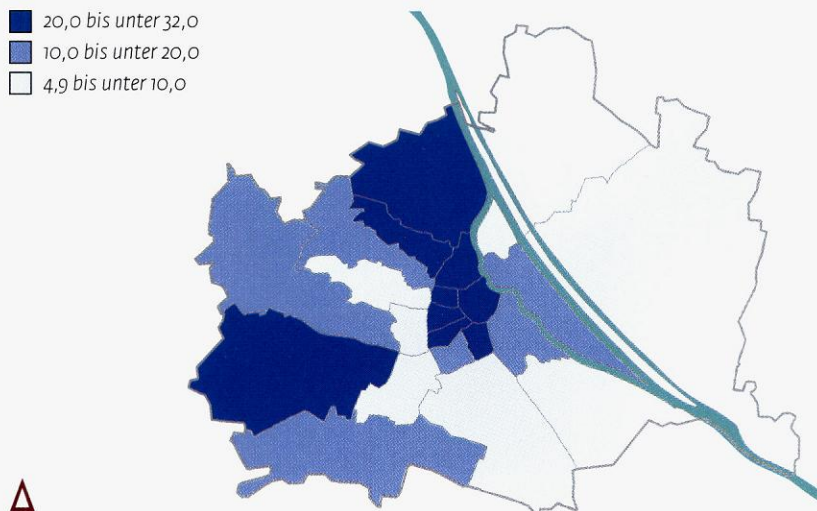


Abb. 11: Anteil der über 15-jährigen Wohnbevölkerung mit abgeschlossener Hochschul- und hochschulverwandter Ausbildung an der über 15-jährigen WB in %, 2001  
Quelle: Statistik Austria, MA 66; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

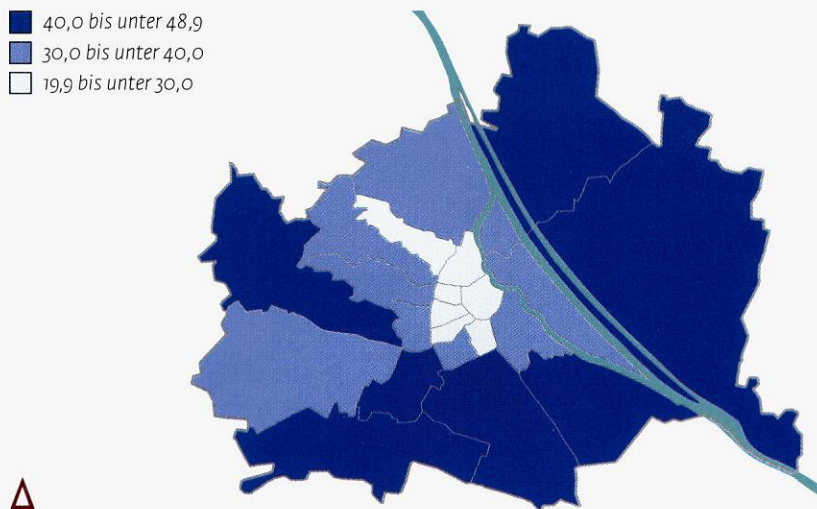


Abb. 12: Anteil über-15-jährigen Wohnbevölkerung (WB) mit abgeschlossener Fachschule und Lehre an der über 15-jährigen WB in %, 2001  
Quelle: Statistik Austria; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

### Sozialstruktur der Bevölkerung

Städte der Größenordnung Wiens sind nicht nur Zentren von Innovation und Fortschritt, in manchen Bereichen wird hier auch soziale und räumliche Segregation sichtbar.

Wien kann im Zusammenhang mit einer Politik des sozialen Ausgleichs auf eine lange Tradition zurückblicken. Soweit es die Kompetenzen der Stadt und die ökonomischen Möglichkeiten erlauben, werden laufend Maßnahmen gesetzt, die auf einen Abbau sozialer Disparitäten und Desintegration abzielen.

Das **Bildungsniveau** der Wiener Bevölkerung ist in den 1990er-Jahren weiter angestiegen und lässt auf eine hohe fachliche Kompetenz sowohl im hoch qualifizierten als auch im Facharbeiterbereich schließen.

Betrug der Anteil der Bevölkerung mit Hochschulabschluss im Jahr 1991 für Gesamtwien noch 8 %, ist er bis 2001 auf fast 13 % angestiegen. Überdurchschnittlich stark hat sich das Bildungsniveau der Frauen erhöht. Der Zuwachs der hoch qualifizierten Bevölkerung betrug in diesen 10 Jahren 54 %, bei den Frauen rund 76 % und liegt damit in allen Bezirken weit über den Zuwachsraten der Männer.

Der Anstieg von hoch qualifizierten Personen ist in allen Bezirken zu beobachten, die Zuwachsraten liegen dabei vielfach über 60 % (z.B. 10., 11., 15., 16., 20., 21., 22., 23.). In den genannten Bezirken ist allerdings das Ausgangsniveau relativ niedrig und lag 1991 zwischen 2,8 % (Simmering) und 7,8 in Liesing. Fast 40 % der Wiener Bevölkerung haben Fachschul- und Lehrabschluss, eine besonders starke Konzentration weisen hier die Bezirke (jeweils über 40 % der gesamten über 15-jährigen Wohnbevölkerung) 10., 11., 12., 21., 22. und 23. auf.

Der Anteil der Bevölkerung mit geringem Ausbildungsniveau liegt im Wiener Durchschnitt bei 33 %, über diesem Durchschnitt liegen die Bezirke 15., 20., 2., 10., 5., 12., 16., 17., 11. und 3. Sie sind damit vielfach ident mit jenen Bezirken mit hohen Anteilen an ausländischer Wohnbevölkerung bzw. auch an älteren Menschen mit niedrigem Einkommen.

Im Jahr 2001 lag der durchschnittliche Aktivbezug in Wien bei rund 26.000 Euro brutto pro Jahr, der durchschnittliche Pensionsbezug bei ca. 19.700 Euro. Nach Geschlecht und sozialrechtlicher Stellung ergibt sich folgendes Bild: Bei den Lehrlingen und Beamten erreichen die Frauen rd. 82 % des männlichen **Durchschnittsjahreseinkommens**, Pensionistinnen 70 %, Arbeiterinnen 75 %, bei den Angestellten ist die Differenz am größten, hier liegen die Durchschnittsjahreseinkommen der Frauen bei nur 61 %. Die Einkommenssituation spiegelt die immer noch starke Konzentration von Frauen in bestimmten (Niedriglohn-)Branchen, den hohen Anteil von Teilzeitbeschäftigung sowie die Unterrepräsentation von Frauen in höheren Positionen wider.

Das höchste Einkommensniveau wird für die Bezirke 1. und 13. ausgewiesen, gefolgt von den Bezirken 19., 4. und 23. Am unteren Ende liegen die Bezirke 15., 20., 5. und 16.

Die Sozialstruktur und ihre spezifischen räumlichen Ausprägungen sind ein wichtiger Indikator für Entwicklungs- und Gestaltungsnotwendigkeiten. Karte 13 zeigt, dass generell ein Anstieg des „Wohlstandsniveaus“ im Zeitverlauf zu beobachten ist, allerdings lässt sich weiterhin ein sehr klares räumliches Muster von dynamischen und weniger dynamischen Räumen erkennen. Wenngleich Planung nur in einem sehr eingeschränkten Ausmaß über ein geeignetes Instrumentarium verfügt, hier gestaltend einzugreifen, so können doch Politikbereiche wie Beschäftigungs- und Bildungspolitik, Wohnen und Sozialpolitik durch entsprechende abgestimmte Maßnahmen unterstützt werden.

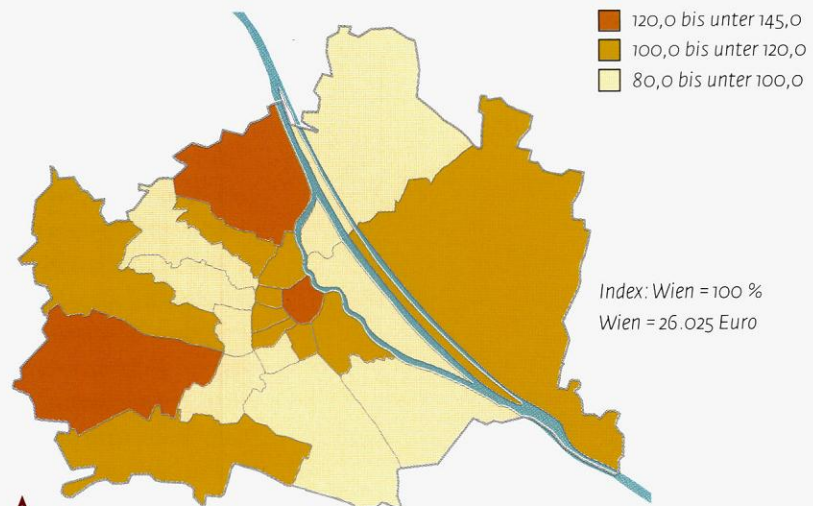
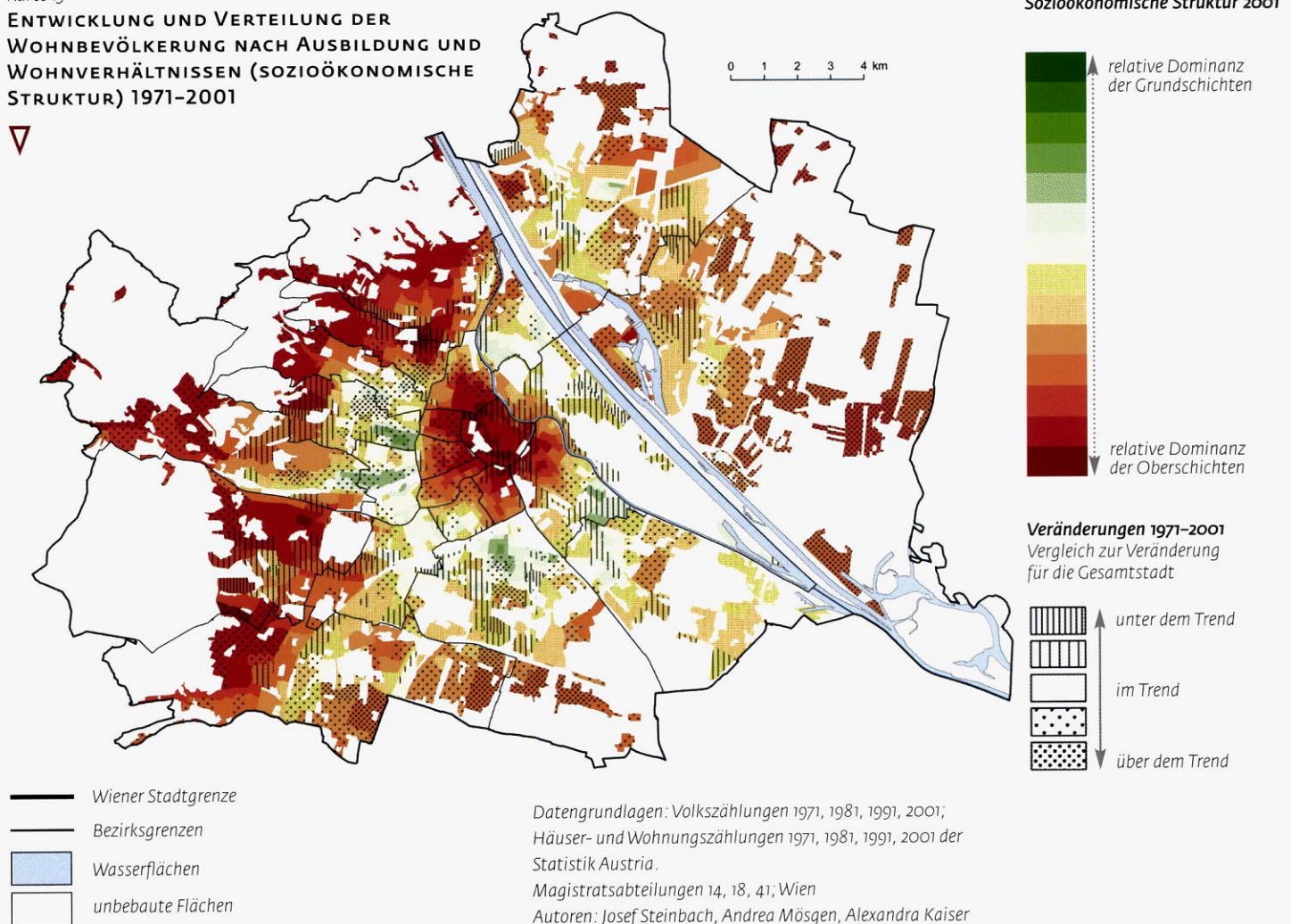


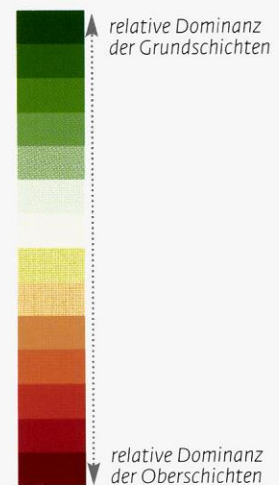
Abb. 13: **Einkommensniveau** – Durchschnittlicher Jahresbezug je ArbeitnehmerIn in Euro (brutto), 2001  
Quelle: Statistik Austria; inhaltliche Bearbeitung: ÖIR; grafische Bearbeitung: PlanSinn

Karte 13

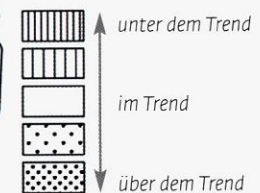
**ENTWICKLUNG UND VERTEILUNG DER  
WOHNBEVÖLKERUNG NACH AUSBILDUNG UND  
WOHNVERHÄLTNISSEN (SOZIOÖKONOMISCHE  
STRUKTUR) 1971–2001**



**Sozioökonomische Struktur 2001**



**Veränderungen 1971–2001**  
Vergleich zur Veränderung für die Gesamtstadt



- Wiener Stadtgrenze
- Bezirksgrenzen
- Wasserflächen
- unbebaute Flächen

Datengrundlagen: Volkszählungen 1971, 1981, 1991, 2001;  
Häuser- und Wohnungszählungen 1971, 1981, 1991, 2001 der  
Statistik Austria.  
Magistratsabteilungen 14, 18, 41; Wien  
Autoren: Josef Steinbach, Andrea Mösgen, Alexandra Kaiser

▷ Die geänderten Erwartungshaltungen von Frauen – und auch von Männern – an Partnerschaft/Ehe und die eigene ökonomische Existenzsicherung bestimmen ganz wesentlich die Lebensstile. U.a. führt dies zu mehr Singlehaushalten, zu einem höheren Ausmaß von AlleinerzieherInnen und Patchworkfamilien, die neue Aufgaben und deren Bewältigung im Alltag mit sich bringen.

Flexibilisierung und zunehmende Mobilitätsansprüche innerhalb der Arbeitswelt schaffen neue Probleme bei der Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Speziell für Frauen (mit geringerer Qualifikation) bedeutet, aufgrund bisheriger Rollenverteilung, die Bewältigung der alltäglichen Versorgungsarbeit oft eine organisatorische Herausforderung, und es wird dadurch auch schwieriger, stabile soziale Netze zu knüpfen. Letztere stellen gerade für die Bewältigung des Alltags von Personen mit familiären Versorgungspflichten eine wesentliche Unterstützung dar.

## Menschen mit Behinderung

Menschen mit Behinderung werden sowohl in ihrem Bildungs- und Arbeitsleben wie auch in ihrem Privatleben und in ihrer Mobilität mit einer Fülle von technischen, aber auch gesellschaftlichen Barrieren konfrontiert.

Menschen mit Behinderung sind eine sehr vielfältige Gruppe, die vom neugeborenen Menschen bis zum hochbetagten Menschen, von leicht behinderten, bis schwerst- und mehrfach behinderten Menschen reicht. Dementsprechend unterschiedlich und spezifisch sind auch die Anforderungen und Bedürfnisse in Bezug auf Angebot und Zugänglichkeit zu Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur und zur Teilnahme am öffentlichen Leben (Partizipation). Einklagbare Gleichstellung und ökonomische Absicherung bestimmen die Lebensqualität der Menschen mit Behinderung und ihrer Familien. Die wichtigsten Zielsetzungen im Zusammenhang mit den Anliegen der Menschen mit Behinderung sind Sensibilisierung der Gesellschaft, Antidiskriminierung, Gleichberechtigung und Selbstbestimmung.

Im planerischen Zusammenhang ist vor allem die barrierefreie Gestaltung des privaten und öffentlichen Raumes von Bedeutung.

## 2.3 Veränderung der Lebensstile

**DIE ENTWICKLUNG UND** Veränderung von Lebensstilen wird von mehreren Faktoren beeinflusst. Einerseits von den allgemeinen gesellschaftspolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen und andererseits von individuellen Faktoren. Die Veränderung der Lebensstile beeinflusst wiederum die ökonomische und soziale Entwicklung urbaner Gesellschaften sowie das Verhältnis der Geschlechter. Die Anforderungen, die sich daraus ergeben, sind breit gestreut und schließen die Frage der Wohn- und Standortqualitäten ebenso ein wie Fragen der Mobilität, Fragen der Versorgung mit Gesundheits-, Sozial- und Bildungseinrichtungen usw.

### Gesellschaftspolitische und ökonomische Rahmenbedingungen

Die fortschreitende **Internationalisierung und Flexibilisierung** der Wirtschaft und damit auch der Arbeitswelt wird steigende **Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse** mit sich bringen. Die Arbeitswege werden länger, flexiblere Arbeitszeiten benötigen flexiblere Angebote auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Daraus ergeben sich neue Anforderungen an die Qualität und die Quantität des Angebotes etwa im Bereich der privaten und öffentlichen Infrastruktur (z.B. Wohnen und Arbeiten, Kinderbetreuungseinrichtungen, Gesundheit, Versorgung älterer und hochbetagter Menschen, Verkehrsangebote, Geschäftszeiten usw.). Schon jetzt zeigt sich, dass Frauen und Männer in unterschiedlichem Ausmaß von diesen Veränderungen betroffen sein können. Die Gründe dafür liegen in der unterschiedlichen Struktur der Arbeitsplätze, in unterschiedlichen Zeit- und Räummustern aufgrund von Versorgungspflichten und den Unterschieden im Einkommen usw. (► *Kap. III.4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur, Kap. III.5. Soziale Infrastruktur und Gesundheit*)

Auch die neuen Produktionsweisen sowie die sich verändernden Absatz- und Bezugsverflechtungen erfordern Anpassungen im Bereich Verkehrsorganisation und Logistik. (► *Kap. III.4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur*)

Die zunehmende **Internationalisierung** von Wirtschaft und Gesellschaft ist ein wichtiges Merkmal für den positiven Entwicklungsprozess einer Stadt. Wien

wird auch weiterhin das Zentrum internationaler Zuwanderung bleiben. Durch eine aktive Gestaltung der Beziehungen sowohl zu den BewohnerInnen/Arbeitskräften als auch Unternehmen kann neues innovatives Potenzial für die Stadt genutzt werden. Offenheit und Durchlässigkeit der Gesellschaft vor allem in den Bereichen Bildung, Arbeitsmarkt, Kultur, Wohnen und Partizipation sowie der laufende Diskurs sind Voraussetzungen für eine positive und sozial stabile Weiterentwicklung der städtischen Gesellschaft. (► Kap. III. 2.2. Bevölkerungsstruktur)

In vielen europäischen Ländern haben die **Liberalisierungstendenzen und Deregulierungstendenzen** dazu geführt, dass nicht nur die öffentlichen Steuerungsmöglichkeiten (Qualität und Quantität) im Bereich der technischen und sozialen Infrastruktur eingeschränkt wurden, sondern damit auch ein Abbau des Sozialsystems einhergegangen ist. Solche Tendenzen bergen auch die Gefahr einer Segmentierung der städtischen Gesellschaft in sich und machen einen kreativen Umgang mit dem vorhandenen Instrumentarium im Sinne einer sozial ausgewogenen Entwicklung notwendig. Für die Stadt Wien ist der soziale Ausgleich eine Grundbedingung für eine nachhaltige Entwicklung. Die Sicherung sozialer Ausgewogenheit ist demnach ein wichtiger Faktor für Lebensqualität und Sicherheit.

Außerdem werden **Knappheiten** und **Beschränkungen** in Bezug auf Ressourcen, auf den öffentlichen Raum, auf Budget und Finanzen durch die öffentliche Hand in Zukunft die Handlungsspielräume prägen. Die Stadt hat nur eine eingeschränkte Instrumentenpalette zur Verfügung, um auf diese sich abzeichnenden ökonomischen und gesellschaftlichen Veränderungen zu reagieren bzw. sie im Sinne einer nachhaltigen und sozialen Stadt zu gestalten. Umso wichtiger ist es, wie bisher die gesamte Bandbreite der Möglichkeiten im Sinne einer innovativen Strategie auszuschöpfen und auch entsprechende (budgetäre) Prioritäten zu setzen.

### Veränderung individueller Faktoren

Neben gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen bestimmen auch Alter sowie die unterschiedlichen Lebenszusammenhänge (Single, Familie, Integration im Arbeitsmarkt, Frauen, Männer ...) und der jeweilige soziokulturelle Hintergrund den Lebensstil und damit die Nachfrage nach Infrastruktur.

Im Wesentlichen sind das Faktoren wie

- ▶ das (steigende) Bildungsniveau der Bevölkerung
- ▶ die Veränderung der individuellen Werthaltungen
- ▶ die Veränderungen im Geschlechterverhältnis und damit verbunden die neuen Rollenbilder von Männern und Frauen
- ▶ die Veränderung der persönlichen ökonomischen Situation sowie
- ▶ die Veränderungen, die sich im Bereich der Arbeitswelt ergeben

Die Aktionsradien der Menschen werden sich weiter vergrößern, die Form und die Intensität des Zusammenlebens wird sich verändern. So wird etwa erwartet, dass sich in der Stadt die Zahl der allein lebenden Menschen weiter erhöhen wird, die Zahl der sogenannten „Patchworkfamilien“ wird zunehmen, mehr Mobilität und mehr Flexibilität wird nicht nur neue Arbeitsort-/Wohnortrelationen nach sich ziehen, sondern insgesamt auch individuelle neue Raum- und Zeitstrukturen schaffen.

Erst die Dichte einer Großstadt bietet das Potenzial für ein kreatives Miteinander von verschiedenen Lebensstilen und Kulturen und schafft damit nicht nur eine breite Palette von unterschiedlichen Möglichkeiten und Chancen, sondern auch eine Basis für Innovation und Fortschritt. Diese Entwicklung kann aber auch zu einem Auseinanderklaffen zwischen den jungen mobilen Personengruppen und jenen führen, die aufgrund ihres Alters, ihrer konkreten Lebenszusammenhänge oder ihrer Gesundheit die geforderte Mobilität und Flexibilität nicht aufbringen können.

### Ansatzpunkte für Maßnahmen

Zur Sicherung und Verbesserung der Standort- und damit der Lebensbedingungen und Lebensqualität aller Bewohner und Bewohnerinnen der Stadt bedarf es daher auch in Zukunft weiterer Anpassungen in Hinblick auf Umwelt-, Sozial- und Stadtstrukturverträglichkeit in folgenden Bereichen (beispielhaft):

Nicht nur gesetzliche **Regulative und Vorgaben** (z.B. Bauordnung, Flächenwidmungspläne, Verrechtlichung der SUP usw.), auch die verstärkte Berücksichtigung von qualitativen Kriterien etwa im Bereich der Wohnbauförderung, der Wirtschafts- und Arbeitsplatzförderung, der Qualifikation, der Betreuungs-, Sozial- und Gesundheitseinrichtungen ermöglicht das Gegensteuern und damit die Vermeidung von Fehlentwicklungen.

**Standortpolitik** in Bezug auf Arbeitsplätze, Kultur, soziale und infrastrukturelle Einrichtungen unter rein ökonomischen Wettbewerbskriterien zu begreifen wäre in einer langfristigen Perspektive nicht ausreichend. Daher gilt es auch weiterhin, die räumliche und soziale Zugänglichkeit und Durchlässigkeit zu sichern, wie auch die Erhaltung ökologisch sensibler Räume (Stichworte: Konzentration/Dezentralisation, Stadt der kurzen Wege, Nahversorgung, Sicherung guter Luftqualität und geringer Lärmbelastung usw.), um der Segmentierung und Ausgrenzung von bestimmten Bevölkerungsgruppen und der Beeinträchtigung der Umwelt entgegenzuwirken und eine Optimierung der volkswirtschaftlichen Kosten zu erreichen. Die Entwicklung in anderen europäischen Ländern zeigt, mit welchen Problemen Städte im Falle von Budgetkürzungen konfrontiert sind. Um in Zukunft die öffentlichen Budgets bei der Finanzierung der technischen wie auch der sozialen Infrastruktur zu entlasten, werden die bewährten **PPP-Modelle oder Modelle der privaten Finanzierung durch Unternehmen** in das Instrumentarium moderner städtischer Entwicklungspolitik einzubeziehen sein. ■



## 3. Stadtstruktur

### 3.1 Bauliche Entwicklung

**WIEN IST WIE DIE MEISTEN** mitteleuropäischen Städte aufgrund der (bau-)geschichtlichen Entwicklung eine radial-konzentrisch aufgebaute Stadt. Sie hat eine annähernd kreisförmige Gestalt angenommen, die nur durch die topografischen und naturräumlichen Gegebenheiten abgewandelt wurde. Die Hügelkette im Westen sowie die verzweigte Flusslandschaft der Donau schaffen bis heute eine unverwechselbare Kulisse.

Die weitere Wiener Stadtregion ist geprägt im Westen durch die Ausläufer der Alpen, die die Hügel des Wienerwaldes bilden, und im Osten durch die Kleinen Karpaten. Durch diese Hügelketten bricht bei der Wiener Pforte die Donau, die bis zur Regulierung zwischen 1870 und 1876 hier einen bis zu sechs Kilometer breiten Augürtel bildete, diesen regelmäßig überflutete und dabei oft die Lage des Hauptstromes änderte. Im Mittelalter floss ein

Donauarm direkt am Stadtzentrum entlang, wie der Name „Maria am Gestade“ andeutet, bis heute blieb davon der Donaukanal übrig. Die Stadt selbst entwickelte sich auf den Donauterrassen über dem Fluss, umschlossen von den Wienerwaldhügeln und im Süden von Laaerberg und Wienerberg. Die Wienerwaldbäche, die zur Donau flossen, bildeten radiale Achsen, entlang derer sich die Ausfallstraßen und die Siedlungsentwicklung orientierten. Auf der anderen, nordöstlichen Seite des Augürtels beginnt das Marchfeld, und erst die Donauregulierung brachte eine gewisse Annäherung zwischen diesen beiden widersprüchlichen Landschaften und ihren Siedlungen, auch wenn der breite Strom und das Inundationsgebiet, später die Donauinsel und die Neue Donau, immer noch eine starke Barriere erzeugten.

Die wichtigste und bis heute das Stadtbild prägende Bauperiode war die so genannte Gründerzeit (1848–1918), in der fast 70 %

des gesamten Gebäudebestandes abgebrochen und in der Regel durch dichtere Bebauung ersetzt wurden.

Mit der Entfestigung und Erweiterung der Stadt 1852, der Donauregulierung 1870–76, dem Abbruch des Linienwalls 1893 sowie mit den festen Brücken der Eisenbahn über die Donau erfuhr die Stadt ihre grundlegende Gestalt, die bis heute weit gehend erhalten geblieben ist.

In der Gründerzeit differenzierte sich auch das für Wien typische dichte Straßenbahnnetz und das Geschäftsstraßensystem (zu Fuß erreichbare Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen) heraus, die bis heute wesentliche Qualitätsmerkmale der Stadt bilden.

### Gesamtstädtische Planungskonzepte

Gesamtstädtische Planungskonzepte wurden in der Vergangenheit nicht oft erstellt, wenngleich in vielen Beschlüssen von gesamtstädtischer Tragweite auch räumliche Ziele aufscheinen.

- ▶ 1893 wurde ein grobes, aber zusammengefasstes räumliches Leitbild vom Wiener Gemeinderat verabschiedet: Der so genannte „Vorläufige Bauzonenplan“ wurde aus Anlass der Änderung der Wiener Bauordnung (1893) und der Eingemeindung der Vororte um die Jahrhundertwende erstellt. Er zeigt im Wesentlichen eine einfache funktionelle Gliederung des Stadtkörpers nach Wohngebieten und nach Industriegebieten und beinhaltet eine Staffelung der Gebäudehöhen, gleichmäßig von innen nach außen abnehmend. 1893 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen eines „Generalregulierungsplanes“ international ausgeschrieben. Der Generalregulierungsplan wurde jedoch immer nur für kleine Stadtteile, nie für Wien in seiner Gesamtheit erstellt und beschlossen.
- ▶ 1905 wurde durch die Festlegung des „Wald- und Wiesengürtels“ der Schutz großer Landschaftsteile in Form eines Grüngürtels im Westen vorgenommen.
- ▶ 1961 wurde das „Planungskonzept Wien“ dem Wiener Gemeinderat vorgelegt, welches ein grobes „Gliederungsschema“ des Stadtgebietes, einen Entwurf zum „Flächenwidmungsplan“ und detaillierte Pläne zu verschiedenen Sachproblemen enthielt. Diese Leitbilder bildeten die allerdings unverbindliche Grundlage für die Erstellung einzelner „Flächenwidmungs- und Bebauungspläne“. In den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ 1972 und in der darauf folgenden „Wiener Stadtentwicklungsenquete“ 1972/73 entstand eine Reihe von Vorstellungen zur räumlichen Entwicklung, wenngleich nicht in Form eines Planes zu einem Leitbild zusammengefasst.

Von den wenigen räumlichen Leitbildern für die gesamtstädtische Entwicklung Wiens sollen zur Erklärung der derzeitigen Stadtgestalt die Stadtentwicklungspläne 1984 und 1994 kurz umrissen werden:

- ▶ Mit beiden Stadtentwicklungsplänen wird das Stadtmodell der Siedlungsachsen verfolgt. Das räumliche Leitbild sieht die Stadterweiterung im fußläufigen Einzugsbereich entlang von leistungsfähigen ÖV-Linien (U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn) vor. Der STEP 84 griff damit das bereits 1920 in Hamburg entwickelte, auf der Bandstadtidee basierende, sternförmige Entwicklungsmodell auf. Aufgrund der Probleme mit dem starken Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und der flächigen Stadterweiterung setzte in den Sechziger- und Siebzigerjahren eine Renaissance der Bandstadtidee ein.
- ▶ Um den kompakten Stadtkörper herum sollte der in Ansätzen bereits bestehende Grüngürtel 1995 (Teile des Wienerwaldes, Prater, Lobau ...) durch Ankauf und Ausgestaltung sichergestellt werden; von ihm waren weit ins Stadttinnere reichende Grünkeile (Prater, Heubergstättn, Donauefeld ...) und Grünverbindungen vorgesehen. Kaum eine andere Großstadt hat wie Wien einen nahezu fünfzigprozentigen Grünanteil am Stadtgebiet (gesichert durch den Grüngürtel 1995; die Donauinsel mit 40 km Badestrand im zentralen Bereich ist z.B. in 5 U-Bahn-Minuten vom Zentrum erreichbar). (▶ Kap. IV.5 Grün- und Freiraum)
- ▶ Das hierarchisch abgestufte Geschäftsstraßen- und Zentrensystem mit der City und den 23 Hauptgeschäfts- und ca. 100 Nebengeschäftsstraßen, das sich in der Gründerzeit entwickelt hatte, wurde durch einen Ring von 5–6 (neuen) Hauptzentren am Rand der dicht bebauten Stadt ergänzt. Unterstützt werden sollte diese Entwicklung durch den in den 70er-Jahren begonnenen U-Bahn-Bau, der radial auf die City ausgerichtet war und an dessen Endpunkten durch das Umsteigen auf die regionalen und flächenbedienenden öffentlichen Verkehrslinien die nötige Passantenfrequenz für den Handel zustande kommen sollte. Mit der Anlagerung von Dienstleistungen sollte die für Stadtzentren typische Mischung von Büros, Fachgeschäften und öffentlichem Raum entstehen. Dieses polyzentrische Modell sollte im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ eine MIV-unabhängige, krisensicherere und nachhaltigere Stadtentwicklung ermöglichen. (▶ Kap. IV.4 Wirtschaft und Arbeit)
- ▶ Das Modell der regionalen, polyzentrischen Siedlungsentwicklung wurde auch für die Länder Niederösterreich und Burgenland von der Planungsgemeinschaft OST (PGO) weiterverfolgt und mündete im Beschluss des Siedlungspolitischen Konzeptes Ostregion 94. (▶ Kap. IV.1 Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien)

### Die Stadt heute ...

- ▶ Bis heute besteht (unter den wechselhaften Vorzeichen der Bevölkerungsentwicklung) die Vorstellung einer kompakten Stadtentwicklung, die entlang hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel geschehen soll. Allerdings ist die Stadt auch ringförmig weitergewachsen. Zur Realisierung des Grüngürtels

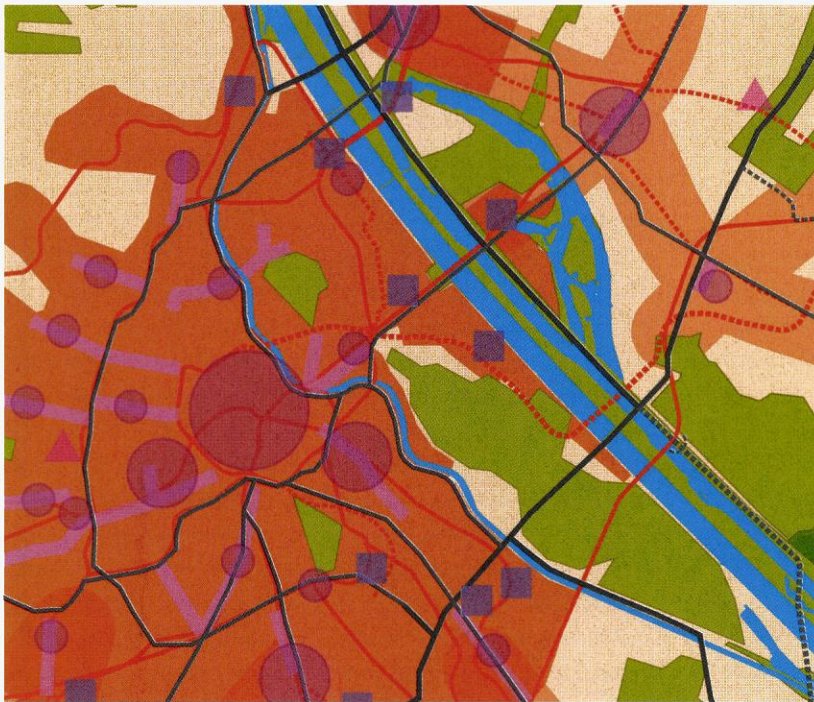


Abb. 14: **Polyzentrische Stadtstruktur**

muss daher das Umland in diese Überlegung der bis in die Region reichenden Landschaftsräume einbezogen werden.

Das Konzept der dezentralen Konzentration als Modell der Siedlungsentwicklung soll weiterhin verfolgt werden. Dieses muss auf die regionalen und überregionalen Entwicklungsoptionen (Flughafen, thematische Produktionsspezialisierung der Region „Automotive Cluster“, gemeinsame Landschaftsräume etc.) ausgerichtet werden und auf die Wettbewerbsfähigkeit im Sinne bereithaltener Wirtschaftsstandorte, für die eine überregionale Nachfrage besteht, abgestimmt sein.

- ▷ Aus der jüngeren Geschichte ist es erklärlich, dass die höherrangigen Verkehrsverbindungen wie Eisenbahn und Autobahnen bzw. Bundesstraßen lange Zeit (Eiserner Vorhang im Osten) auf den Westen und Süden ausgerichtet waren. Diese Orientierung spiegelte sich auch in den Nutzungsschwerpunkten der Stadt wider: Im Nordosten (nur durch 5 die Donau querende Brücken im motorisierten Individualverkehr mit dem älteren Stadtkörper verbunden) sollte durch die bewusste Lokalisierung der UNO-City und in weiterer Folge der Donau-City ein neuer Anknüpfungspunkt für eine Stadtentwicklung jenseits der Donau initiiert werden. Im Südosten, wo aufgrund der vorherrschenden

Westwetterlage die Hauptemittenten von Luftschadstoffen angesiedelt wurden (Kläranlage, Entsorgungsbetriebe Simmering, Schlachthof, kalorische Kraftwerke ...), sollte durch die bewusste Ausrichtung auf die Flughafenachse und durch standortverbessernde Projektentwicklung eine gezielte Aufwertung erfolgen.

- ▷ Durch die Ostöffnung und die EU-Erweiterung ist die geopolitische Situation grundlegend verändert, was eine Ausrichtung der Verkehrssysteme wie auch der baulichen Entwicklung nach sich zieht: Der Nordosten und der Südosten werden durch den hochrangigen Infrastrukturausbau massiv aufgewertet (U2 Nord, U1 Süd, Straßenring S1, Flughafenschnellbahn ...): Donau-City-Erweiterung, Kagran West, Floridsdorf Ost, Flugfeld Aspern, Brachmühle, Gewerbepark Stadlau und Kagran, Zentrum Kagran, Erdberger Mais – „maiswien“, Eurogate ...
- ▷ Um die wirtschaftliche Kompetenz und Weltoffenheit zu signalisieren, wurden in den 1990er-Jahren zahlreiche Hochhausprojekte realisiert; die Standorteignung orientiert sich (mit wenigen Ausnahmen) zumeist an Stationen und Kreuzungspunkten des hochrangigen öffentlichen Verkehrs (U-Bahn, S-Bahn).
- ▷ Insgesamt besteht aber immer noch der Eindruck einer gründerzeitlich geprägten Stadt mit vielen integrierten modernen Elementen, wie beispielsweise dem „Hochhaushügel“ um die Donau- und Uno-City, dem Millenniums-Tower als Einzelelement, dem Wienerberg als Hochhaus-Cluster ...

Trotzdem ist **Wien** eine Stadt mit einem **hohen Grünanteil**.

Die großen Parks, die Wälder rund um Wien, die landwirtschaftlich genutzten Gebiete Wiens und der Donauroum prägen bis zum heutigen Tag den Charakter der Stadt und ihre räumliche Entwicklung und sind vorwiegend das Resultat von historischen Entscheidungen:

Die Wiesen und Wälder des Wienerwaldes begrenzen seit ihrer Erklärung zum Wald- und Wiesengürtel 1905 bis heute wirksam die Siedlungstätigkeit. Im Süden ist der Grüngürtel schmaler und stärker unterbrochen. Roter Berg, Schönbrunn, Wienerberg, Laaerberg, Goldberg, Johannesberg sowie die landwirtschaftlich genutzten Flächen des Wiener Beckens sind deutlich wahrnehmbare Grünräume, zwischen denen sich Infrastrukturlinien und Siedlungs-

streifen entwickelt haben. Zentralfriedhof, Prater, Donauinsel, die rechtsufrigen Donauauen (Blaues Wasser) und Nationalpark Donau-Auen sind große – teilweise gestaltete – Grünräume. Im Nordosten dominiert die Ebene des Marchfeldes mit der weiten Agrarlandschaft. Im Norden prägen der Bisamberg, die Wienrieden und der Rendezvousberg den Stadtrand.

Das 20 km lange Band der Donau – erstmals 1876 begradigt und 1980 durch die Schaffung von Donauinsel und Neuer Donau wichtigstes Naherholungsgebiet der Stadt – integriert nicht nur die Donau und die Bezirke am anderen Donauufer ins Stadtgefüge, sondern erzeugte eine besondere Begünstigung der Standorte Donau-City und Handelskai.

Die ehemaligen kaiserlichen Parkanlagen (Schönbrunn, Burggarten und Volksgarten) bilden mit den großen Parkanlagen, die nach der Schleifung der Stadtbefestigung im Zuge der Ringstraßenbebauung entstanden waren, einen grünen, repräsentativen Akzent um die City. Vergleichbare Akzente setzten auch der Donaupark (entstanden aus der WIG 64 am Standort einer ehemaligen Abraumdeponie) und die WIG 74, am Standort Goldberg – Kurpark Oberlaa. Künftig sollen das Lange Feld und die Deponie Rautenweg in ähnlicher Weise als „neue Landschaften“ für die Bevölkerung von Floridsdorf und Donaustadt zur Verfügung stehen.

### Stadtstrukturen

Ein urbaner Ballungsraum wie Wien kann als Patchwork unterschiedlicher Stadtstruktursysteme beschrieben werden, welche oft über extrem unterschiedliche Systemeigenschaften, Stärken und Schwächen verfügen.

Vor allem die unterschiedlichen historischen Epochen der Stadterweiterungen haben ihre Spuren in der Stadtstruktur deutlich hinterlassen, aber auch topografische und regionale Charakteristika bedingen neben den vorherrschenden Nutzungen unterschiedliche Stadttypologien. Diese Vielfalt wird in erster Linie über die Charakteristika der jeweiligen Bebauung deutlich. Weniger auffällig, aber dafür nachhaltiger und langfristiger manifestieren sich die unterschiedlichen Qualitäten in der Stadtstruktur. Beispielsweise ist der Bereich zwischen Hohem Markt und Graben, trotz der großteils spätgründerzeitlichen Bausubstanz, weiterhin durch die Straßen-, Block- und Bauplatzstruktur des Mittelalters geprägt und unterscheidet sich dadurch hinsichtlich seiner Stärken und Schwächen deutlich von Stadtstrukturen, die in der Gründerzeit neu angelegt wurden und über ähnliche Bausubstanz verfügen. Die spezifischen Charakteristika, die Stärken und Schwächen unterschiedlicher Stadtbereiche lassen sich demnach als Kombination der Qualitäten sowohl der Bausubstanz als auch der Stadtstruktur verstehen.

Eine wesentliche Aufgabe einer effizienten Stadtentwicklungsplanung für die Zukunft wird es sein, die Stärken, Schwächen und Entwicklungspotenziale der unterschiedlichen Stadtsysteme wahrzunehmen und im Sinne des Instruments „Stadtentwicklungsplan“ deren jeweils spezifische Umnutzungs- und Veränderungspotenziale, aber auch das Bewahrungs- und Schutzinteresse zu berücksichtigen.

### Stadtkern

Der Kern der Inneren Stadt ist bis heute von mittelalterlichen (teilweise sogar spätantiken) Straßenzügen und Bauplatzkonfigurationen strukturiert, welche auch die vielfach deutlich jüngere Gebäudesubstanz prägen. Vor allem im Be-



△ Stadtkern

reich von Freyung und Naglergasse–Herrengasse sowie um den Stephansplatz (Blutgassenviertel, Weihburgviertel, Bäckerstraße) und um die Ruprechtskirche stammt auch ein großer Teil des aktuellen Gebäudebestandes aus vorgründerzeitlichen Epochen (Mittelalters Barock sowie Klassizismus). Diese Ensembles sind gemeinsam mit den Repräsentations- und Sakralbauten, ebenso wie die gewachsene Stadtstruktur, in welche sie eingebettet sind, wesentliche Träger der weltweit bekannten Identität und Unverwechselbarkeit Wiens. Diese Struktur besitzt durch ihre Kleinteiligkeit und ihre Komplexität, welche innerhalb einer schematischen Rasterstruktur Ausnahmen und Abweichungen zur Regel macht, einen großen Erlebnisreichtum und eine besondere Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Dadurch kommt vor allem dem vorgründerzeitlichen Teil der Innenstadt neben seiner Funktion als Tourismusmagnet und Freizeit/Gastronomiestandort auch eine große Bedeutung als Geschäfts-, Büro- und Repräsentationsstandort zu. (► Kap. V Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung – Die City)




△ Vorstadt

### Vorstädte

Die ehemaligen Vorstädte Heumühlviertel, Spittelberg, Ulrichsberg, Floriannviertel, Servitenviertel, Karmeliterviertel etc. umspannen in engem Bogen die zer-Linie und die linke Donaukanalkante. Teilweise noch erhaltene biedermeierliche Bausubstanz mit meist dreigeschoßigen, geschlossenen Gassenfronten ist kleinteilig durchmischt mit gründerzeitlichen Gebäuden, barocken Vorstadthäusern und Palais sowie Baulückenverbauungen unterschiedlicher Epochen des 20. Jahrhunderts.

Die Straßenstruktur ist in der Regel „grobmaschiger und orthogonaler“ als im Stadtkern, die lang gestreckten Blöcke sind zu den radialen Ausfallsstraßen meist quer gestellt. In Verbindung mit den schmalen Straßen, der kleinteiligen Parzellierung sowie der Maßstäblichkeit der biedermeierlichen Bausubstanz vermitteln diese Bereiche eine intime Urbanität mit hoher Lebensqualität. Dementsprechend zählen die Vorstädte vor allem für Freizeit und Gastronomieanbieter, kleine Büro- und Dienstleistungsunternehmen, aber auch als Wohngebiet und Geschäftsstandort zu den gefragtesten Adressen der Stadt.




△ Alter Ortskern

### Alte Ortskerne

Die ländlichen Dörfer am Stadtrand Wiens weisen ebenso wie die zuvor beschriebenen Stadtbereiche großteils vorgründerzeitliche Strukturen auf, welche allerdings im Unterschied zu Stadtkern und Vorstädten dörflich und landwirtschaftlich geprägt sind. Trotz heute oftmals anderer Nutzung ist der ländliche Charakter dieser Stadtteile weiterhin spürbar, wofür neben der erhaltenen Bausubstanz vor allem die „gewachsenen“ Strukturen, die Kleinteiligkeit und die einheitlich geschlossenen Straßenfronten der niedrigen Bebauung verantwortlich sind.

Die alten Ortskerne erweitern das vielseitige Spektrum der Wiener Stadtstrukturen und -milieus um ein besonders reizvolles und für Großstädte untypisches und unerwartetes Element, wodurch sie wesentlichen Anteil an der Wiener Identität haben. Darüber hinaus bilden sie aufgrund ihrer geschichtlichen Bedeutung und ihrer jeweiligen Einzigartigkeit und Unverwechselbarkeit die wichtigsten Identifikationszentren und Orientierungspunkte innerhalb des peripheren Stadtgefüges. Teilweise konnten die alten Ortskerne auch ihre Funktion als Zentrum der Versorgung gegen die wachsende Konkurrenz der verkehrstechnischen

nisch bevorzugten Einkaufszentren behaupten. Als Freizeit- und Gastronomiezentren bilden sie, ebenso wie für den internationalen Städtetourismus, einen der wichtigsten Anziehungspunkte neben dem historischen Stadtkern. Wesentlichen Anteil an der besonderen Ausstrahlung hat aber auch die weitere Existenz der landwirtschaftlichen Nutzung, welche dem zunehmenden Druck intensiver Wohnnutzung gegenübersteht. Dementsprechend wird auch dem Bestand und der Weiterentwicklung der alten Ortskerne große Aufmerksamkeit zu schenken sein. (► Kap. V Zielgebiete, Kap. IV. 5.3 Landschaftsräume der Stadtregion)

### Gründerzeitliche Blockrandbebauung

Wahrscheinlich das prägendste und identitätsbildende Element der Wiener Stadtgestalt sind die großflächigen Gründerzeitviertel, welche ohne Bruchlinien ältere Siedlungskerne (Vorstädte und alte Ortskerne) integrieren. Im Unterschied zu den Strukturen der Vorstädte und des Stadtkernes folgen die Straßen und Baublöcke der Gründerzeit einem strikt orthogonalen Raster, wodurch eine hohe Ausnutzbarkeit, aber auch vielseitige Nutzungsmöglichkeiten der Bauplätze gegeben sind. Die Kleinteiligkeit der Parzellenstruktur ermöglicht eine objektweise Austauschbarkeit, wodurch die schrittweise Erneuerung des Gebäudebestandes leicht möglich ist.

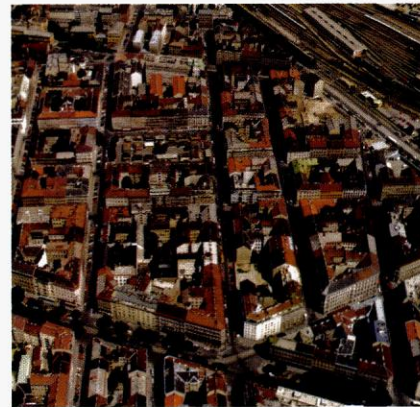
Die Vorteile der gründerzeitlichen Bausubstanz liegen in der Grundrissstruktur, der Tragwerksstruktur, den Raumhöhen und den verwendeten Materialien, die höchstmögliche Flexibilität und Offenheit in der Nutzung bieten.

Vor allem die Raumhöhe der Erdgeschoßzone und Niveaugleichheit mit dem angrenzenden Straßenraum ermöglichen großen Nutzungsspielraum für Handel, Handwerk, Gastronomie, Wohnen, Dienstleistung etc.

Nachteile des gründerzeitlichen Gebäudebestandes sind die meist hohen Dichten und die damit oft verbundene schlechte Belichtung sowie der Mangel an (halb-)privaten Grün- und Freiflächen. Die großzügig dimensionierten öffentlichen Straßenräume werden heute fast vollständig für den motorisierten Individualverkehr genutzt, wodurch auch ein großes Defizit an nutzbaren öffentlichen Freiflächen und Aufenthaltsbereichen entstand.

Der Bestand an Gebäuden, an Innenhöfen, öffentlichen Räumen und Straßenachsen prägt Wien sowohl in kultureller als auch in sozialer Hinsicht. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg wurde an dieser Grundstruktur nichts Entscheidendes verändert, auch die Gemeindebauten des „Roten Wien“ fügten sich meist in den gründerzeitlichen Raster ein. Der Wiederaufbau beschränkte sich weitgehend auf eine Wiederherstellung der Gründerzeitstrukturen im dicht bebauten Gebiet, wenn auch eher aus ökonomischen als aus kulturellen Motiven – die breit angewandte Praxis, Gründerzeitfassaden abzuschlagen, um glatte Gebäudeoberflächen zu erreichen, ist ein deutliches Zeichen für die damals geringe Wertschätzung für diese Architektur. Auch wenn Wien die Stadtsanierungsstrategie anderer europäischer Städte, die in flächenhaftem Abriss und Neubau bestand, nicht geteilt hat und hier die Idee der „sanften Stadterneuerung“ vergleichsweise früh, Anfang der 1970er-Jahre, entstanden war, so brauchte es doch einige Jahrzehnte, bis man sich über die Qualität der Architektur und des Städtebaus des 19. Jahrhunderts weitgehend einig war. (Siehe auch Kap. IV. 3 Wohnen, Kap. IV. 4 Wirtschaft und Arbeit)

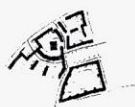
Die **gründerzeitlichen Cottageviertel** und **Sommerfrischenvillen** folgen den Wienerwaldtälern des 13., 14., 16., 17., 18., 19. und 23. Bezirkes. Westlich der Vorortelinie bilden sie einen breiten Siedlungssaum, der – eng verzahnt mit den



△ Gründerzeitliche Blockrandbebauung



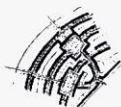
△ Gründerzeitliches Cottageviertel



△ Gemeindebau der Zwischenkriegszeit



△ Gebäude der Zwischenkriegszeit,  
Zeilenbebauung



△ Gartenstadt



△ Zeilen- und Plattenbauten



△ Großsiedlungen der 1970er-Jahre

alten Weinhauerdörfern, später eingelagerten Einfamilienhaussiedlungen und Kleingärten sowie dem unbebauten Landschaftsraum – die Terrassenlandschaft des Wienerwaldes bis heute als bevorzugte Wohnstandorte prägt.

### Strukturen der aufgelockerten Stadt

Der aufgelockerten Stadt fehlt das dreidimensionale Ordnungsmuster und damit die Überschaubarkeit und Lesbarkeit der gründerzeitlichen Stadt, sie ist vielmehr ein Patchworksystem aus individualisierter Architektur mit räumlicher Spezialisierung und funktioneller Trennung, welche sich über die unterschiedlichen zeitlichen Entwicklungsschübe in den Landschaftsraum eingelagert hat: Die Siedlungsanfänge reichen in die 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück und sind eng verbunden mit der damaligen sozialen, ideologischen und gesellschaftlichen Neuorientierung (Erwerbssiedlungen, Kleingartenanlagen, „wilde“ Siedlungen, Gartenstädte, „Superblocks“ etc.).

Die „gegliederte Stadt“ hatte ihren Beginn bereits in der Gründerzeit, als Funktionsbauten in Pavillonbauweise mit lockeren Bebauungsformen, großzügig ausgestalteten Grün- und Freiflächen (Pflegeheim Lainz, Baumgartner Höhe; Arsenal, Breitenseer Kasernen etc.) und einer hohen gestalterischen Qualität eine in der Folge richtungsweisende städtebauliche Neukonzeption darstellten.

Bereits in der **Zwischenkriegszeit** war der Typus der „**Superblocks**“ (Karl-Marx-Hof, Hugo-Breitner-Hof, Friedrich-Engels-Hof, Sandeilen, George-Washington-Hof etc.) entstanden, welcher ansatzweise noch die Systemeigenschaften der gründerzeitlichen Stadt (Blockrandbebauung, teilweise flexible Erdgeschoßnutzungen) – bei nun jedoch hohem Grünflächenanteil im Blockinnenbereich und ausreichender Besonnung der Wohnungen – aufweist.

Der Typus der **Gartenstadt** (bzw. die Erwerbssiedlungen) aus den 1920er- und 1930er-Jahren verfolgte eine neue Siedlungsform, welche der Bevölkerung leistbare, hochwertige und gesunde Wohnmöglichkeiten bieten sollte. Die Gartenstadtidee konnte sich zwar stadträumlich nur punktuell durchsetzen, doch verfügen die wenigen Beispiele in Wien (Siedlung Kriegerheimstätten, Siedlung Hermeswiese bzw. Siedlung „Lockerwiese“, Freihofsiedlung etc.), ebenso wie der damals einsetzende, experimentelle Siedlungsbau (Werkbundsiedlung), über einen nach wie vor international beachteten und beispielhaften, städtebaulichen Stellenwert.

Die zwingende Behebung der quantitativen Wohnungsnot leitete schließlich Ende der 1950er-Jahre die erste, große Stadterweiterungsphase nach dem Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ (Roland Rainer) ein. Die vier- bis sechsgeschoßige, lockere Zeilenbebauung mit großzügigen und begrünter Abstandsflächen und einer ausreichenden Belichtung der Wohn- und Aufenthaltsräume war letztlich auch – ebenso wie der kommunale Wohnbau der Zwischenkriegszeit – die Antwort auf die untragbaren Wohnverhältnisse der Gründerzeit.

Neue Bauweisen (Campussystem – **Plattenbauweise**) ermöglichten die Massenproduktion von leistbarem Wohnraum: Ab Ende der 1960er-Jahre entstanden so die Großsiedlungen (Großfeldsiedlung, Mitterhofergasse, Rennbahnweg, Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost, Am Schöpfwerk, Wohnpark Alterlaa etc.), welche über neue Bebauungsformen (Hochhäuser, Rasterbebauung, Mischformen aus Geschoßwohnbau und verdichtetem Flachbau etc.) der anhaltenden Nachfrage nach differenziertem Wohnraum entsprechen sollten. Systemschwächen wie der Mangel an Arbeitsplätzen im Wohneinzugsbereich, fehlende In-

frastrukturangebote, geringe Netzdichten im öffentlichen Verkehr und damit der Zwang der Bevölkerung zur Automobilität konnten jedoch erst über eine nachträgliche infrastrukturelle Verdichtung und den forcierten Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel gemildert werden (U1, U6, U3 etc.).

Mit der weit gehenden Abdeckung des quantitativen Wohnungsbedarfs in den 1970er-Jahren wurde die Neubautätigkeit zugunsten der „sanften Stadterneuerung“ zurückgenommen, der Verkehrswegeausbau wurde forciert und die zukünftige Stadtentwicklung sollte sich auf städtische Entwicklungsachsen nach dem „Hamburger Modell“ mit guter Infrastrukturausstattung im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrslinien konzentrieren (STEP 1984).

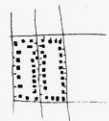
Ende der 1980er-Jahre erforderte eine neuerliche Zuwanderungswelle ein forciertes Wohnbauprogramm der Stadt Wien. Der experimentelle Wohnbau nach ökologischen und umwelttechnischen Standards brachte differenzierte Wohnungstypen (split level, Maisonetten) mit ausreichenden Versorgungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen; Nahversorgung), neuen Organisationsformen (die autofreie Mustersiedlung, die frauengerechte Stadt etc.) hervor, welche – bei hoher Versorgungsqualität – den immer individuelleren Ansprüchen der Bewohner an ihr Lebensumfeld entsprechen sollten.

Die Sonderformen der stark durchgrünt, locker bebauten **Einfamilienhaus-siedlungen** zeigen eine disperse Streuung, welche nach Verfügbarkeit des Bodens („wilde“ Siedlungen, privater Kleinhausbau) entstanden sind. Sie führen jedoch zu einer erheblichen Zersiedelung der Landschaft und hohem Flächenverbrauch. **Kleingartenanlagen**, ursprünglich zur Selbstversorgung der Bevölkerung gedacht, erfuhren mit der Umnutzung zu ganzjährigem Wohnen einen hohen Bedeutungsgewinn als bevorzugte Wohnstandorte. Gemeinsam mit der Siedlungsform des Einfamilienhauses decken sie einen besonderen Bedarf der Bevölkerung nach dem Eigenheim im Grünen am Rande der Stadt ab.

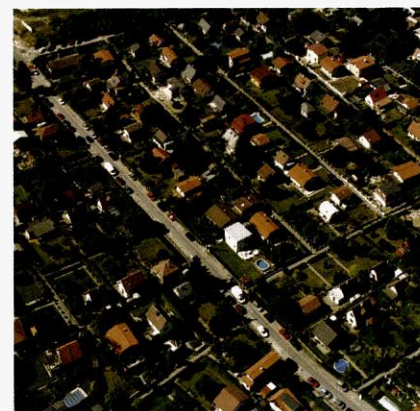
(► Kap. IV. 3 Wohnen)



△ Stadterweiterung der 1990er-Jahre



△ Einfamilienhausgebiet



△ Kleingartensiedlung



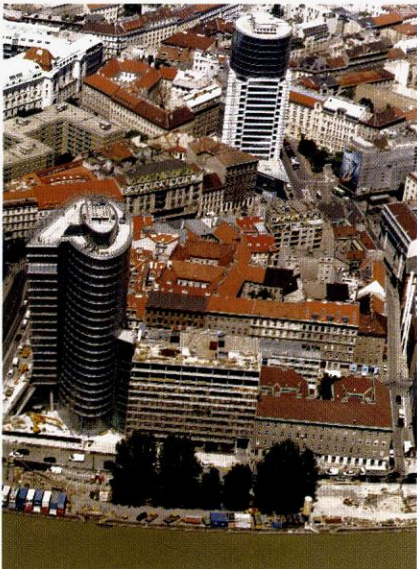
△ Badeteichsiedlung



▷ Gewerbegebiet



▷ Bürozentrum in Blockrandbebauung im Vergleich zu gründerzeitlicher Blockrandbebauung



▷ Hochhäuser innerhalb der Blockstruktur



▷ Wienerberg

### Flächen für betriebliche Nutzung

Mit einer gezielten **Betriebsansiedlung** im Einzugsbereich der neu entstandenen Wohnsiedlungen konnte der unmittelbare Arbeitsplatzmangel gemildert werden. Auch hier sind zeitlich unterschiedliche Entwicklungsschübe zu beobachten: In einer ersten Besiedlungswelle etwa ab Mitte der 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts setzte die betriebliche Aufschließung des südlichen (Liesing, Erdberger Mais südlich Ostbahn) und des nordöstlichen Stadtgebietes (Floridsdorf, Stadlau), meist in Form von Neuanlagen innerhalb traditioneller Industrie- und Betriebsbaugebiete, später im Rahmen eines eigens geschaffenen **Betriebsaufschließungsprogrammes** der Stadt Wien, ein.

Etwa ab den 1980er-Jahren entstanden planmäßig aufgeschlossene und angelegte, dienstleistungs- und produktionsorientierte **Gewerbeparks** in unmittelbarem Verband mit den neu errichteten Wohnsiedlungen, welche die steigende Nachfrage der Wirtschaft nach ausreichenden Flächen mit hoher Verkehrsgünstigkeit erfüllen sollten.

Neue, meist internationale Nachfragestrukturen und globale, strategische Portfolios führten im letzten Dezennium zur forcierten und gegenwärtig noch anhaltenden Entwicklung des Büromarktes in Wien: Es entstanden moderne **Business- und Bürozentren** mit eingelagerten, zentralen Nutzungen und Wohnbebauung, welche über eine breite Konzentration von komplementären und innovativen Nutzungen hoch qualifizierte Arbeitsplätze anbieten und nicht unwesentlich zur Entwicklung eines neuen Bebauungstypus – des Hochhauses bzw. Hochhausclusters – beigetragen haben. Siedlungsmorphologisch lassen sich anhand internationaler Beispiele drei Ausprägungen dieses Typus feststellen:

- ▷ Das **Einzelhochhaus** im **Park** als punktueller Baukörper innerhalb einer weitläufigen Park- bzw. Freifläche (Plaza). Von dieser Bebauungsform sind die Planer der betroffenen Städte aufgrund negativer Erfahrungen (isolierter, stadtfremder Baukörper, die Freiflächen wurden kaum genutzt, Unterbrechung der urbanen Sequenzen und Raumerlebnisse etc.) bereits abgerückt. In Wien finden sich wenige Beispiele dafür – z.B. Florido-Tower in Floridsdorf.
- ▷ Das **Hochhaus als Blockrandbebauung** meist auf verfügbaren, größeren Blockflächen bzw. Baulücken. Dem Vorteil einer flächensparenden Bauweise mit hohen Nutzflächengewinnen stehen der Nachteil einer oft auffälligen Höhendifferenz zu der angrenzenden Bebauung und teilweise stadtoökologische Probleme (Beschattung, Windturbulenzen etc.) gegenüber. Im Höhenbild der Stadt sind sie als singuläre Merkmale unterschiedlich sichtbar. Beispiele in Wien sind etwa der Millennium-Tower im 20. Bezirk oder das Uniqa-Hochhaus am Donaukanal.
- ▷ **Hochhausgruppen** bzw. **-cluster** sind die für diesen Stadttypus in Wien häufigste Bebauungsform: Aufgrund des hohen Flächenbedarfs sind Hochhausgruppen meist nur auf großräumige Reserveflächen der Stadt beschränkt (Donau-City, Wienerberg-City, Bahnhofsareale etc.), ihr Erscheinungsbild vermag den Höhenaufbau der Stadt merklich und einschneidend zu verändern (Skyline).

In Zukunft werden viel mehr „Gebäude auf Zeit“, nämlich die neuen, rasch amortisierten, großen Glas-, Stahl-, Aluminiumkonstruktionen spektakuläre Einzelobjekte („Landmarks“) bilden oder aufgrund ihrer Größe auch in der Stadtstruktur auffallen („large scale development“, „land-scaping“).

(▷ Kap. IV. 4 Wirtschaft und Arbeit)



### 3.2 Stadtgestaltung

**AUCH DIE VORSTELLUNGEN** darüber, wie die Stadt aussehen soll (Ideal- und Leitbilder), beeinflussen die bauliche Entwicklung und **Stadtgestalt(ung)**. Zentrale Kategorie im Hinblick auf die Stadtgestalt ist die architektonische und städtebauliche Qualität. In den vergangenen Jahren wurden viele Initiativen gestartet, um sicherzustellen, dass die Stadt als Kristallisationskern für die Identifizierung ihrer BewohnerInnen erhalten bleibt und auch weiterhin als Ganzes eine starke Identität besitzt.

Stadtpanorama von Süden



Stadtpanorama von Norden

#### Stadtbild – Silhouette

An dem Bild, das man beim Betrachten Wiens aus großer Ferne wahrnimmt, der Stadtsilhouette oder dem Stadtpanorama, änderte sich in den vergangenen zehn Jahren einiges, allerdings konzentriert an wenigen Punkten. Wenn man etwa von einem topografisch hoch gelegenen Aussichtspunkt (Kahlenberg, Leopoldsberg, Donauturm) über die Stadt blickt, ist vieles noch wie gewohnt, doch im Stadtgefüge gibt es einige Punkte, an denen Hochhausgruppen aus dem Umfeld herausragen. Das sind insbesondere der Wienerberg mit Twin-Tower und den neuen Wohnhochhäusern und andererseits die Hochhäuser entlang der Donau, beginnend mit Millennium-Tower und Florido-Tower und sich fortsetzend mit der Donau-City und dem Wohnpark Alte Donau. Die Hochhäuser an der Wagramer Straße, die Kennzeichnung der U1-Achse, die Verklammerung des Stadtzentrums mit den Gebieten nördlich der Donau – diese Hochhaus-Cluster besitzen eine besonders deutliche Fernwirkung entlang der wichtigen Stadteinfahrten vom Süden, Norden und Osten, die die Stadt schon von Weitem spürbar macht.

Von großer Bedeutung sind auch die Stadtpanoramen und -silhouetten von Türmen, hohen Bauten und Flussufern aus gesehen. Auch hier rücken an mancher Stelle Hochhäuser ins Blickfeld, vor allem solche, die aufgrund ihrer geringeren Höhe von Ferne kaum herausstechen, etwa die Bebauung entlang des Donaukanals, beginnend mit der Muthgasse, eine innerstädtische Verdichtung bildend rund um die Neubauten Media-Tower und Uniqa-Tower, und sich in einigen Jahren fortsetzend im Entwicklungsgebiet Erdberg.

Ein wichtiges Bild aus der „zentrumnahen Vogelperspektive“ ist die Dachlandschaft, weit gehend bestimmt von der gründerzeitlichen Bebauung, der Wiener Topografie folgend und Areale zeigend, die man sonst, von den Straßen aus, kaum jemals sehen kann. Von hier oben sieht man auch die Resultate

eines relativ neuen Phänomens, des Dachausbaus, der als Wohnform immer beliebter wird. Dachausbauten sind Veränderungen in einer manchmal sehr sensiblen Zone des Stadtbildes, der Ebene über den Gesimsen, weshalb die Gestaltung und Dimensionierung dieser Bauform von großer Bedeutung ist.

### Bewegungslinien

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Stadtgestalt sind die großen Bewegungslinien, von denen aus Teile der Stadt für Fahrende sichtbar werden. Paradigmatisch dafür steht Otto Wagners Stadtbahntrasse entlang des Gürtels, die durch ihr Auf und Ab zwi-

trägliche Dimensionierung der Werbemittel. Dazu ist eine ständige Auseinandersetzung mit dieser Thematik notwendig.

### Stadterneuerung – Schutzbestimmungen

Um die Erhaltung des charakteristischen Stadtbildes im Sinne des Ensembles mit seinen natürlichen Gegebenheiten, seiner historischen Struktur, seiner prägenden Bausubstanz und der Vielfalt der Funktionen zu sichern, braucht es Schutzinstrumente, die über den vom Bund verwalteten Denkmalschutz hinausgehen. Aus diesem Grunde führte man in Wien die so genannten „Schutzzone“ ein. Bis heute wurden etwa 120 Schutzzone mit 13.500 Häusern festgelegt, das sind ungefähr neun Prozent der Bausubstanz Wiens. (► Kap. IV.6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens)

Nachdem es Schutzzone bereits seit 1972 gibt, begann mit dem letzten Stadtentwicklungsplan 1994 eine Neuorientierung – eine neue operative Zugangsform wurde entwickelt. Mit dem „neuen Schutzzonemodell für Wien“ sollte u.a. eine nachvollziehbare Ausweisung von Schutzzone sowie eine Objektivierung der Bewertung und Beurteilung der Objekte innerhalb der Schutzzone gewährleistet werden. Bis zum Jahr 2004 wurden in etwa 65.000 Objekte in Wien inventarisiert. Generelle Informationen dazu können im Kulturgüterkataster über Internet abgerufen werden. Mithilfe dieser Informationen konnten bestehende Schutzzoneabgrenzungen abgeändert, ergänzt, reduziert und neue Schutzzone ausgewiesen werden. In Teilbereichen wird es auch in Zukunft notwendig sein, Nachjustierungen vorzunehmen. Diese Datenbank stellt auch eine wesentliche Unterstützung bei Entscheidungen in der Beurteilung von Bauverfahren dar.

### Weltkulturerbe

Als weiteren Schritt in Richtung Erhaltung bestehender Strukturen kann man die Auszeichnung der historischen Wiener Innenstadt im Sinne der Weltkulturerbe-Konvention der UNESCO sehen, die 2003 abgeschlossen wurde. Dieser Schritt hatte keine unmittelbaren rechtlichen Folgen, die Stadt Wien reagierte jedoch mit einer bestandsorientierten Abänderung der Bebauungspläne im Weltkulturerbe, um so den Zielen der Konvention besser entsprechen zu können. Zwar ist der Schutz des kulturellen Erbes an erste Stelle zu sehen, die sinnvolle Einbindung in einen lebendigen Stadtorganismus hat aber

### SCHUTZZONEN

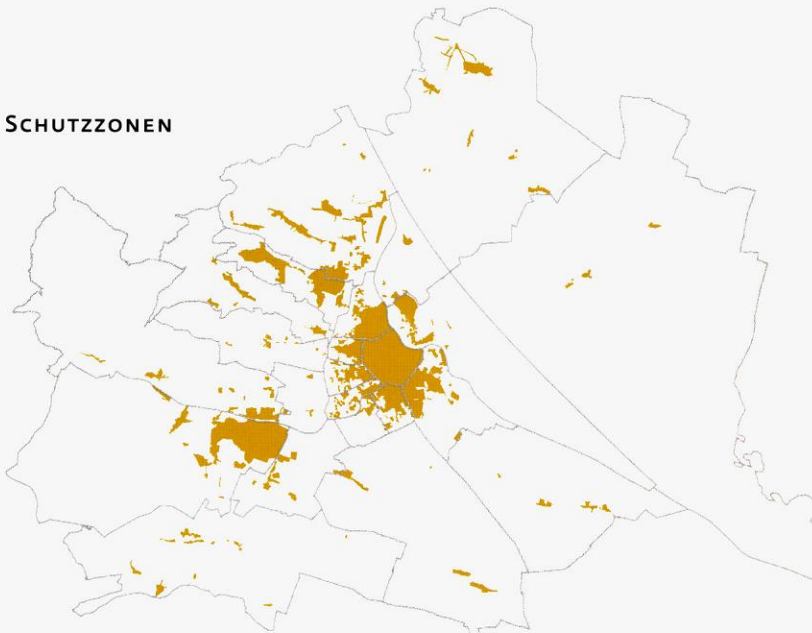


Abb. 15: **Schutzzone**  
Quelle: Flächenwidmung  
2004, MA 21

schen Wienerwaldterrassen und Bachtälern ein deutliches Bild von der Wiener Topografie erzeugt. Auch das Erscheinungsbild des Wientals durch seine lineare Führung ist Bestandteil dieser Bewegungslinien. Im Laufe der Zeit sind viele neue wichtige Verkehrsbänder dazugekommen, von denen aus die Stadt wahrgenommen wird. Dies beginnt bei den großen Stadteinfahrten, geht über wichtige interne Verbindungen wie die Südosttangente und reicht bis zu den U-Bahn-Linien und Bahnstrecken. Gerade der Wechsel zwischen Dynamik und Verweilen, Fortbewegung und Ruhe trägt entscheidend zur Wahrnehmungsvielfalt und damit zu komplexen Stadtbildern bei. Deren gestalterische Ausformung ist für das Image einer Stadt bedeutend – der städtebauliche Maßstab, die architektonische Gestaltung und die Ausformung des öffentlichen Raumes sowie die ver-

ebenso ihren Stellenwert. Wien soll eine ausbalancierte Stadt bleiben – Modernität und Tradition sollen in keinem Widerspruch stehen. In einem von der Stadt Wien erstellten Managementplan sind weitere Veranlassungen und Vorgangsweisen im Umgang mit dem Weltkulturerbe ausgewiesen.

(► Kap. IV.6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens)

### Öffentlicher Raum

Straßen und Plätze erfüllen eine wichtige integrative und kommunikative Aufgabe im städtischen Leben. Auch der Straßenraum ist ein wichtiger Lebensraum. In diesem Sinne wurde Mitte der 70er-Jahre die Kärntner Straße als erster Straßenraum in eine Fußgängerzone umgestaltet, damit wurde ein bislang den Autos vorbehaltenen Straßenraum wieder zum Lebensraum für Menschen. Ausgehend von dieser damals heftig diskutierten Maßnahme, wurde der Bann gebrochen und dem Beispiel der Kärntner Straße folgend entstanden immer mehr verkehrsfreie Fußgängerbereiche. In den letzten 27 Jahren wurde dieses Thema in Wien konsequent verfolgt. Daraus entstanden 370 realisierte Projekte mit ca. 3.100.000 m<sup>2</sup> Gesamtausmaß, 4.550 Baumpflanzungen, 105.000 m<sup>2</sup> neuen Grünflächen sowie 420.000 m<sup>2</sup> zusätzlichen Fußgängerflächen.

Diese Veränderungen rücken den öffentlichen Raum immer mehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit und erfordern damit grundsätzliche stadtgestalterische Überlegungen. Die Gestaltung freier Plätze erfordert eine Zusammenführung von Tradition und zeitgemäßer Erneuerung. Dennoch bleiben

auch Stadtmöblierung und Stadtdesign wesentliche Aspekte des öffentlichen Raumes. In Zukunft sollen durch innovatives Design ortsübliche Charakteristika hervorgehoben werden. Um urbane Identität zu garantieren, sollen „Orte der Begegnung“ geschaffen werden und mithilfe zeitgemäßer Gestaltung Straßen, Plätze und Freiräume an die unterschiedlichen „sozialen“ Bedürfnisse der Menschen angepasst werden. (► Kap. IV. 5 Grün- und Freiraum)

Eine gestalterisch nicht unwesentliche Rolle im öffentlichen Raum spielt die Werbung, die in verschiedenen Erscheinungsformen den Straßenraum bzw. den öffentlichen Raum urbanisieren oder irritieren kann. Grundsätzlich besteht die stadtgestalterische Haltung darin, diese maßstabsgerecht in das Stadtbild einzufügen. Vorliegende Strategien eines sinnvollen Umgangs (Größe, Ort) mit den verschiedenen Werbemitteln sollen in Zukunft den neuen Anforderungen entsprechend weiterentwickelt und nachjustiert werden. Grundsätzlich gilt bei Plakativitäten das Prinzip, die Gesamtzahl zu reduzieren und die vielen Werbeflächen durch hochwertigere Werbemittel zu ersetzen. ■

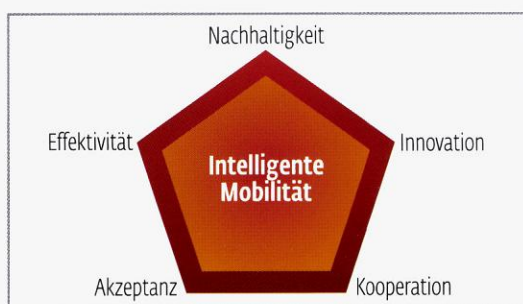
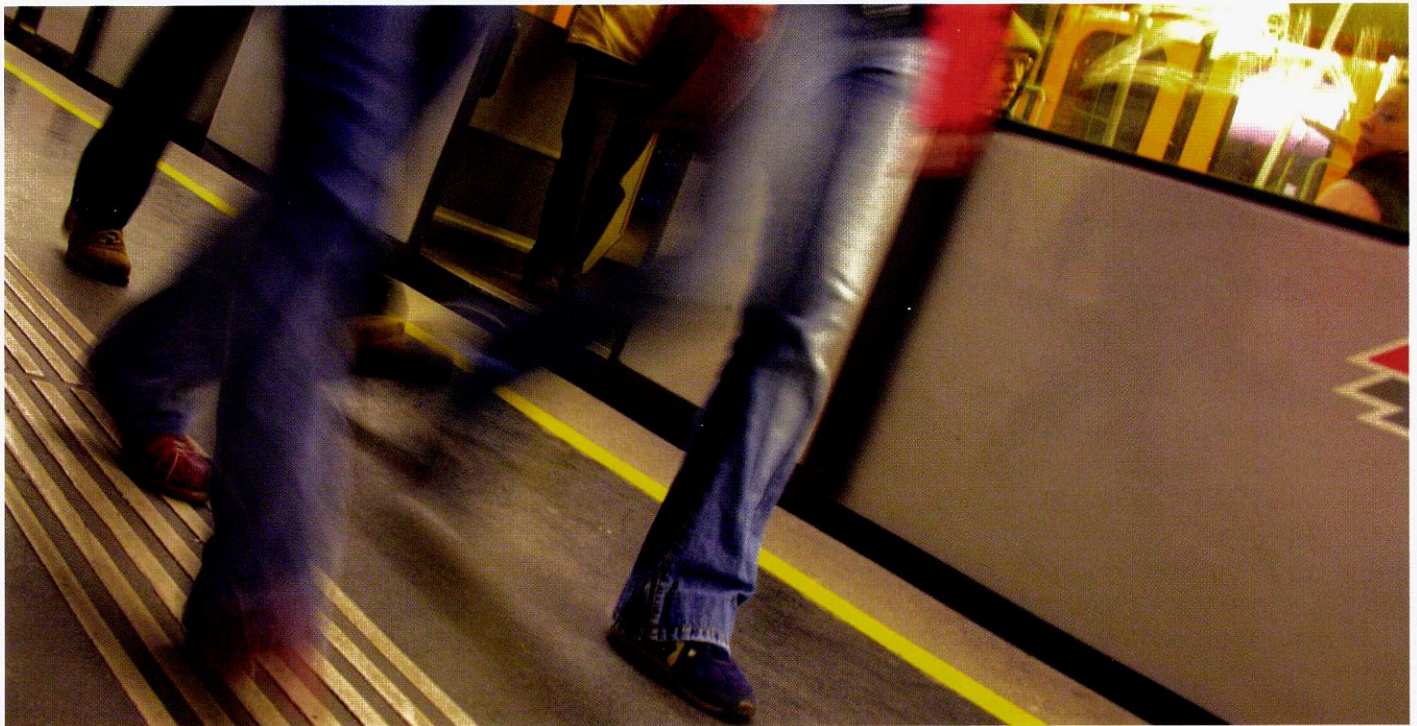


Abb. 16:

#### Gestaltung des öffentlichen Raums

Quelle: ARTEC Architekten





△ Abb. 17: **Grundsätze der Intelligenten Mobilität**  
Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003

#### ▷ Masterplan Verkehr Wien 2003

Mit dem im November 2003 vom Gemeinderat beschlossenen Masterplan Verkehr Wien 2003 werden die Prioritäten für die zukünftige Wiener Verkehrspolitik gesetzt. Der Masterplan geht „von einem umfassenden Mobilitätsverständnis aus, das auch die räumliche Anordnung von Nutzungen und die zeitliche Organisation von Aktivitäten mit ins Kalkül zieht“, und ist damit eine wichtige Ergänzung für die Stadtentwicklungsplanung.

#### ▷ Klimaschutzprogramm – KIIP Wien – Verkehr

Die Stadt Wien hat sich mit dem Klimaschutzprogramm zu einer 14-prozentigen Reduktion der Gesamtemission, bezogen auf das Jahr 1990, verpflichtet.

In der Verursacherguppe Verkehr sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2010 pro Kopf im Vergleich zu 1987 um 5 % reduziert werden.

## 4. Infrastruktur

### 4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Leitbild Intelligente Mobilität

**MOBILITÄT IST DAS VERBINDENDE** Element bei der Befriedigung unserer Grundbedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, soziale Kommunikation, kulturelle Entfaltung und damit auch die Basis für die wirtschaftliche Entwicklung. Bessere Mobilitätschancen sind aber nicht ausschließlich mit einer Beschleunigung individueller Fortbewegung gleichzusetzen, vor allem dann nicht, wenn die Beschleunigung ökologische, soziale und ökonomische Probleme nach sich zieht. Ebenso sind nicht jede Verkehrsart und nicht jedes Verkehrsmittel gleichermaßen geeignet für den Stadtverkehr.

Neben den europäischen und nationalen Rahmenbedingungen (z.B. Erweiterung der EU, Wegekostenrichtlinie, Verlängerung der Bundesstraßen B, internationaler Standortwettbewerb) bilden regionale und städtische Entwicklungen (z.B. anhaltende Suburbanisierung und Pendlerverkehr) neue Herausforderungen. Umweltpolitische und auch gesellschaftspolitische Verpflichtungen wie das Klimaschutzprogramm oder die Berücksichtigung der Grundsätze des Gender Mainstreaming und die intensive Einbindung der BürgerInnen in Planungsprozesse bilden das Spektrum, für welches es galt, neue umsetzbare Strategien und Maßnahmen festzulegen. (► Kap. II. 2 Grundsätze und Prinzipien)

Der **Masterplan Verkehr** (MPV 03) stützt sich auf ein **Leitbild**, welches die zahlreichen, den Zielen widersprechenden Trends und Konflikte zwischen Wirtschafts- und Raumordnungspolitik sowie Umwelt- und Verkehrspolitik wirksam bewältigen und damit Zielkonflikte auflösen soll.

#### „Intelligente Mobilität – „Gscheit unterwegs“

**Intelligente Mobilität** basiert auf dem Grundsatz der **Effektivität**, d.h. dem zielgerichteten und Kosten verursachergerecht berücksichtigenden Mitteleinsatz zur Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse. Intelligente Mobilität basiert auch auf den

Grundsätzen **Akzeptanz** und **Kooperation**, d.h. die vorgesehenen Maßnahmen müssen vertrauensbildend kommuniziert und die Planungsqualität durch das Einbeziehen aller Partner gestärkt werden. Und schließlich sind alle Ziele der Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz und Kooperation nur durch **Innovationen** bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik erreichbar. Auch dem STEP 05 liegen diese Grundsätze und die daraus abgeleiteten Ziele sowie Handlungsschwerpunkte zugrunde.

Aus dem Grundsatz der **Nachhaltigkeit** leiten sich die **Hauptziele Verkehrsvermeidung** – durch eine mobilitätssparende Stadt- und Raumentwicklung – und **Verkehrsverlagerung** – vom motorisierten Individualverkehr hin zu den Verkehrsarten des **Umweltverbundes** (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, FußgängerInnen) – ab. Bis 2020 soll der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 25 % aller Wege gesenkt werden, der Anteil des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 % und der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 34 % auf 40 % gesteigert werden. Im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr wird die Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr von derzeit 35 zu 65 % auf zukünftig 45 zu 55 % angestrebt.

### Mobilität von Personen

Etwa 75 % aller WienerInnen unternehmen mindestens einen Weg pro Tag, der im Schnitt 5 km lang ist; für alle Wege pro Tag sind sie etwas mehr als eine Stunde unterwegs. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖV) haben im dicht bebauten, gut durchmischten Stadtgebiet wesentlich höhere Anteile als in den Bezirken am Stadtrand.

Bei der Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes erreichen Frauen 71 %, Männer nur 56 %. Das Verkehrsverhalten der Frauen ist dadurch erheblich umweltfreundlicher als das der Männer.

Die im Zuge der Bearbeitung des Masterplan Verkehr Wien 2003 gemachten Untersuchungen zeigen, dass die **Fahrleistung der Kfz** in Wien (knapp 90 % davon verursacht der MIV) trendgemäß bis 2020 um rund 20 % zunehmen würde, wobei nur etwa +5 % durch den Bevölkerungszuwachs verursacht wären. Durch die Umsetzung der im Masterplan Verkehr formulierten Maßnahmen soll demgegenüber erreicht werden, dass die Kfz-Fahrleistung insgesamt nicht weiter ansteigt.

Der **Arbeitspendlerverkehr** der erwerbstätigen WienerInnen umfasste im Jahr 2001 etwa 22 % aller Wege. Männer legen einen Arbeitsweg deutlich häufiger mit dem Pkw zurück als Frauen. Umgekehrt nut-

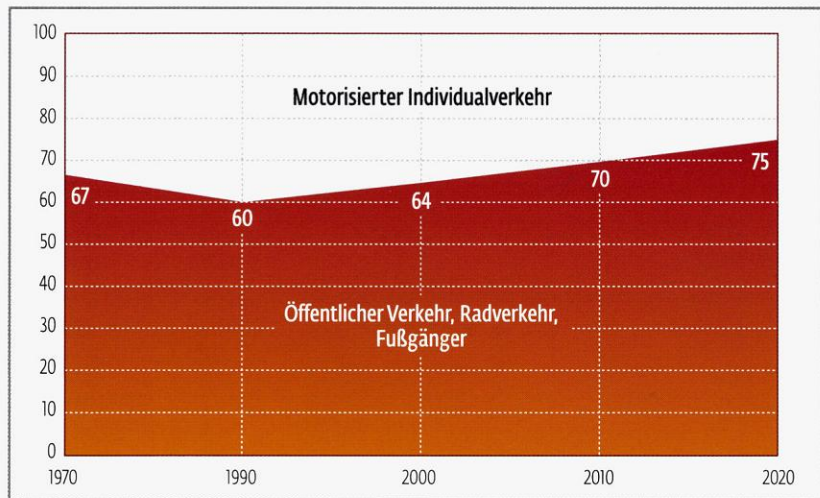


Abb. 18: Angestrebter Modal Split. Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003

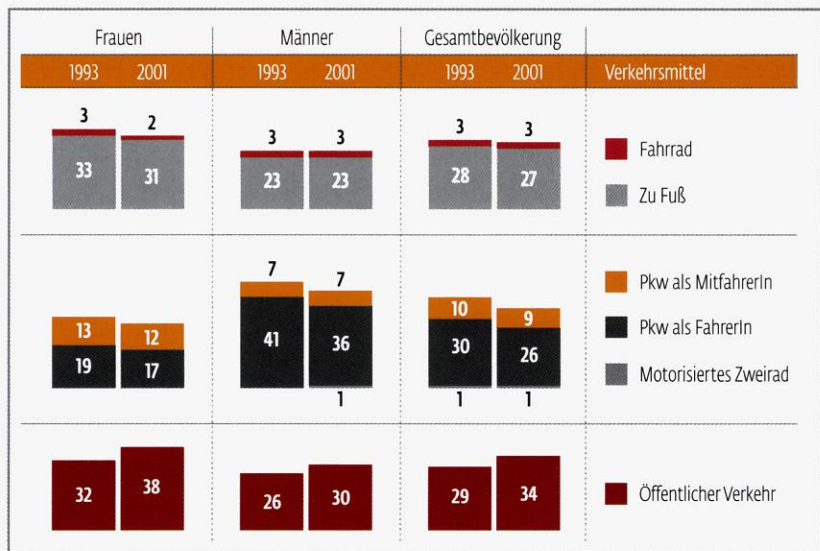


Abb. 19: Verkehrsmittelwahl der WienerInnen

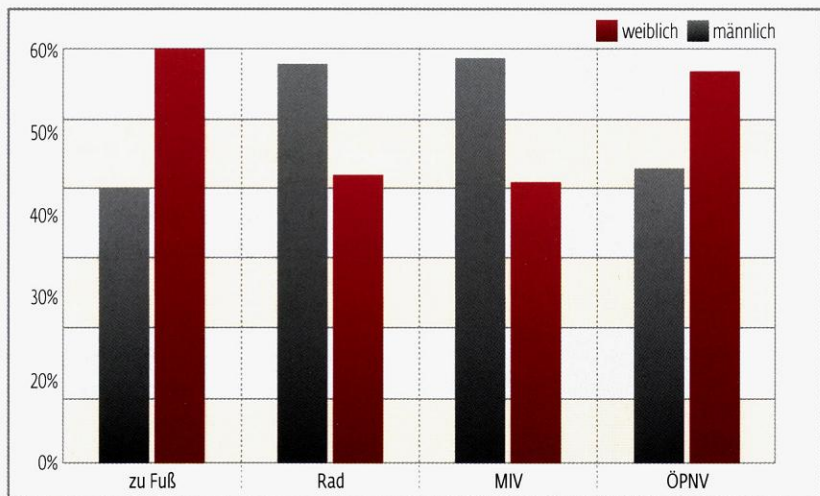
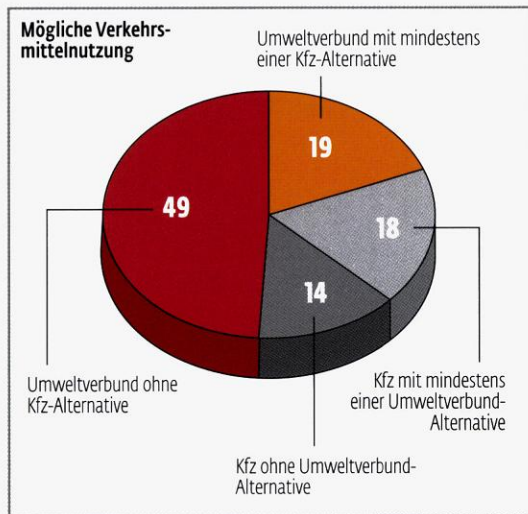


Abb. 20: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht – alle Tage 2001

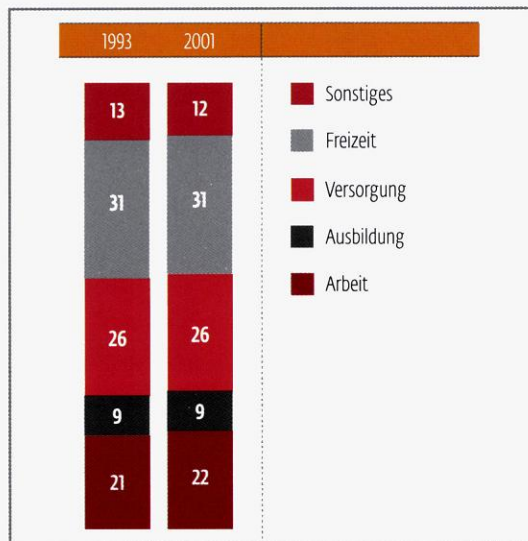
▷ **Bewusstseinsbildung – Chancen für Verhaltensänderungen**

Das Potenzial der Verlagerung vom Kfz auf den Umweltverbund und umgekehrt ist mit 18 % bzw. 19 % etwa gleich groß. Dies zeigt, dass in der Veränderung des Verkehrsverhaltens der WienerInnen sowohl große Chancen als auch entsprechende Risiken enthalten sind.

Die Verbesserung des Informationsstandes über die verkehrspolitischen Ziele bei den BürgerInnen, den MeinungsbildnerInnen, den PolitikerInnen und der Verwaltung sowie deren Akzeptanz sollen zur **Änderung des Verkehrsverhaltens** führen. Es sind Maßnahmen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Verkehrssicherheitskampagnen, Öffentlichkeitsarbeitsmodule für die Bezirke, Sensibilisierung für Gehen und Radfahren), Information und Wissensmanagement sowie Mobilitätserziehung zu verfolgen.



△ Abb. 21A. Quelle: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplans Verkehr Wien 2003



△ Abb. 21B: Aktivitätenverteilung der Wege in Wien 1993 und 2001. Quelle: Socialdata, 2002

zen Frauen bei ihren Arbeitswegen häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Steigender Wohlstand und wirtschaftlicher Strukturwandel haben gemeinsam mit der zunehmenden Motorisierung ein dynamisches Wachstum der Arbeitswege über die Stadtgrenze hinaus zur Folge. Von den **EinpenderInnen** nach Wien nutzen 65 % den motorisierten Individualverkehr und nur 35 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Durch die Abstimmung von Raumordnung und Verkehrspolitik soll das Wachstum der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort gebremst, der Anteil des Umweltverbundes bei den Arbeitswegen gesteigert, der Besetzungsgrad der Fahrzeuge im Arbeitspendlerverkehr erhöht sowie die Differenz der Arbeitswegedauer zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr verringert werden.

9 % aller Wege der Wiener Bevölkerung werden annähernd gleich von Frauen und Männern für **Ausbildungszwecke** genutzt. Zwei gegenläufige Trends bestimmen diesen Ausbildungsverkehr: der Geburtenrückgang und die Verlängerung der Ausbildungszeiten. Beides zusammen bewirkt aber eine konstant bleibende Anzahl der Personen in Ausbildung. Wesentlich ist es auch hier, die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums (Attraktivität für Fußgänger) und die verstärkte Nutzung der Verkehrsarten des Umweltverbundes zu forcieren.

Für **Freizeitaktivitäten** legt die Wiener Bevölkerung 31 % aller Wege zurück. Eine Vielzahl von Veränderungen, wie z. B. flexible Arbeitszeiten, Verlängerung der Urlaubsdauer und höhere Lebenserwartung, haben sich in dieser Mobilitätsart niedergeschlagen. Auch hier gilt es, neben der Ausweitung des städtischen Kultur- und Freizeitangebots und der Ausgestaltung des öffentlichen Raums, die Freizeitwege auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu verlagern.

Ähnlich ist es beim **Versorgungsverkehr**. Circa 26 % der Wege der Wiener sind dem Einkaufen und privaten Erledigungen zuzurechnen, wobei Frauen um ein Drittel mehr Wege im Versorgungsverkehr zurücklegen als Männer und in besonderem Maße die Verkehrsarten des Umweltverbundes benutzen. Die Erhöhung und Ausweitung von Dienstleistungsangeboten an hochwertigen, sehr gut erreichbaren Standorten wird sich fortsetzen. Dazu zählen U- und S-Bahnstationen im dicht bebauten Stadtgebiet und das hochrangige Straßennetz in Stadtrand- und Umlandgebieten.

Die Öffnungszeiten von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen werden weiter flexibilisiert. Der Trend zur „24-Stunden-Stadt“ lässt sich auch in Wien bereits erkennen. Auch hier sollen die Weglängen reduziert werden und die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes forciert werden. Die flächendeckende Nahversorgung ist der punktuellen Konzentration vorzuziehen.

Für **geschäftliche/dienstliche Erledigungen** und für Begleitwege (Abholen und Bringen) werden jeweils 6 % der Wege aufgewendet. Hier werden auch die unterschiedlichen gesellschaftlichen Rollen von Frauen und Männern deutlich. Die Frauen haben einen doppelt so hohen Anteil bei den Verkehrsarten des Umweltverbundes wie die Männer.

Die Begleitwege betreffen zum größten Teil das Bringen und Abholen von Kindern zum und vom Kindergarten, das Begleiten auf dem Schulweg und zu Freizeitaktivitäten. Aufgrund des Trends zu größeren Entfernungen zwischen Wohn-, Schulstandort und Freizeitaktivitäten ist mit einem Wachstum der Kfz-Nutzung zu rechnen. Es sind auch in diesem Bereich Maßnahmen vor allem zur Steigerung der Sicherheit und besseren Nutzbarkeit des öffentlichen Raums erforderlich. (► Kap. III. 2 Demografischer und gesellschaftlicher Wandel)

Der Städtetourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für Wien. Er hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Der **Tourismusverkehr** verursacht vor allem räumlich und zeitlich begrenzte Probleme. Sowohl im „normalen“ Städtetourismus als auch im Kongresstourismus ist in Zukunft weiteres Wachstum zu erwarten. Besonders der organisierte „Seniorentourismus“ und ein eventorientierter Städtetourismus werden boomen.

Den Zielsetzungen im Masterplan Verkehr 2003 folgend sollen im Tourismusverkehr eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Urlaubereiseverkehr, möglichst hohe Verkehrsanteile des Umweltverbundes sowie eine Minimierung der negativen Folgewirkungen des Tourismusverkehrs erreicht werden. Zur Realisierung dieser Ziele werden Maßnahmen verfolgt, die von verstärkten Informationen über Angebote im ÖV über die Sicherung der bestehenden Aus- und Einsteigstellen für Busse in vertretbarer Entfernung zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt bis hin zur Schaffung von bewirtschafteten und gesicherten Busparkplätzen bzw. Busgaragen sowie zur verpflichtenden Vorschreibung der Errichtung von Busparkplätzen beim Neubau von Hotels reichen. (► Kap. IV. 4 Wirtschaft und Arbeit)

### Personenverkehr zwischen Wien und Wiener Umland

Die Suburbanisierung hat in den letzten Jahrzehnten innerhalb der Ostregion zu stark steigendem Verkehrsaufkommen geführt. Die Zahl der TageseinpenderInnen nach Wien hat sich allein zwischen den Volkszählungsjahren 1991–2001 von 135.997 auf 208.478 erhöht. Deutlich angestiegen ist als Folge der dynamischen Arbeitsplatzentwicklung im Umland aber auch die Zahl der AuspendlerInnen aus Wien (von 48.126 auf 82.368). Während der Anteil des Umweltverbundes der WienerInnen an allen Wegen rund 65 % beträgt, verhält es sich bei den EinpendlerInnen nach Wien genau umgekehrt: 65 % der Wege nach Wien werden mit dem Pkw erledigt, nur 35 % im Umweltverbund. Noch ungünstiger ist das Verhältnis im ebenfalls steigenden Auspendelverkehr: Hier verwenden nur 19 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. (► Kap. III. 2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung, Kap. IV. 4.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel)

Eine Chance zur Bewältigung dieser Verkehrsströme besteht in der Schaffung eines darauf ausgerichteten Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr. Eine Prognose für den öffentlichen Verkehr in Wien (ÖIR, 2002, Netzanalyse Wiener Linien) zeigt,

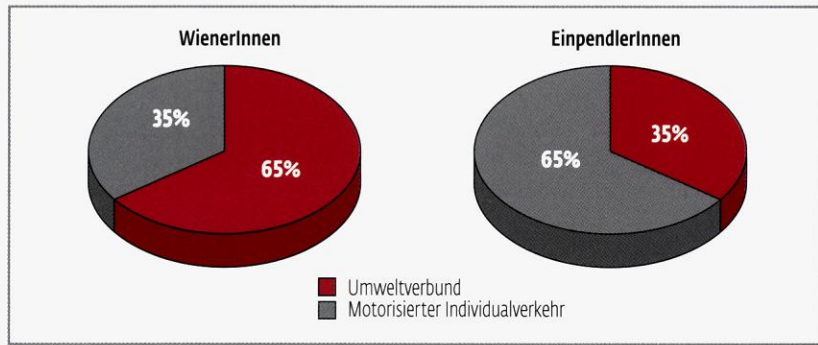


Abb. 22: Anteil des Umweltverbundes an den gesamten Wegen

Quelle: Socialdata. Ergebnisse einer Mobilitätsstudie im Rahmen der Erstellung des Masterplan Verkehr 2003. Wien, 2002

Fahrgastentwicklung im öffentlichen Verkehr, Wiener Stadtgrenze			
Kordon	Fahrten ÖV [Fahrgäste/Werktag]		2000–2010
	2000	Prognose 2010	in Prozent
Außen Nord	53.200	61.000	15
Außen Ost	44.600	56.200	26
Außen Süd	81.200	95.400	17
Außen West	46.200	53.800	16
Außenkordone (Ostregion)	225.200	266.400	18

► Tabelle 7:  
Fahrgastentwicklung im öffentlichen Verkehr, Wiener Stadtgrenze  
Quelle: ÖIR, Netzanalyse Wiener Linien, 2002

dass im Verkehr an der Stadtgrenze in allen Kordonen Fahrgastzunahmen im Ausmaß von durchschnittlich 18 % in 10 Jahren zu erwarten sind.

Die höchsten Zuwächse von 26 % werden dabei für die Achse Ost (Marchegger Ast, S7, Ostbahn) prognostiziert – hierzu tragen die Siedlungsentwicklung, der ÖPNV-Ausbau und die Passagier- sowie die Beschäftigungsentwicklung am Flughafen bei.

### Mobilität von Gütern

Ein gut funktionierender Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die Qualität Wiens als Wirtschaftsstandort.

Zu einem großen Teil handelt es sich im Güterverkehr um Binnenverkehr in Wien, nur rund 5 % sind Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr. Die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen im Binnengüterverkehr hat in den letzten Jahren abgenommen. Im Ziel- und Quellverkehr sowie im Durchgangsverkehr sind jedoch erhebliche Zunahmen des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. Dieses Wachstum begründete sich aus der Ostöffnung, der Einbindung Österreichs in die EU und der fortschreitenden Integration in die Weltwirtschaft. In den nächsten zehn, fünfzehn Jahren wird mit der EU-Erweiterung eine Fortsetzung dieser Dynamik erwartet.

Der Güterverkehr verursacht aber auch Probleme: 10 % der gesamten Kfz-Fahrten sind für 20 bis 25 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 70 % der Stickoxidemissionen verantwortlich. Der Lkw-Verkehr trägt wesentlich zur Lärmbelastung und überproportional zur Straßenabnutzung bei.

Die Stadt Wien steht daher in Hinblick auf die Steuerung und Entwicklung des Güterverkehrs vor mehreren **Herausforderungen**:

Einerseits soll im Binnenverkehr ein möglichst störungs- und behinderungsfreier Ablauf ermöglicht werden, andererseits ist selbst bei stagnierendem Verkehrsaufkommen eine wirkungsvolle Reduktion der Umweltbelastungen und die Entschärfung räumlicher und zeitlicher Problemschwerpunkte erforderlich. Die Entwicklung des Straßennetzes soll einen Abbau des Staurisikos an besonders neuralgischen Straßenabschnitten und die Entlastung der Wohnbevölkerung sowie sensibler Nutzungen ermöglichen, ohne jedoch den Anreiz zur Kfz-Nutzung gleichzeitig stark zu erhöhen.

Zur Entwicklung des **TEN-Knotens Region Wien** müssen eine Reihe von Maßnahmen gesetzt werden, um die Infrastruktur zu verbessern. Dazu gehört der



△ Hafen Wien

Ausbau von Bahnstrecken ebenso wie die Errichtung leistungsfähiger **Güterterminals** und die darauf ausgerichtete Ansiedlung entsprechender Dienstleistungsunternehmen. Die Stärkung der „Logistik-Kompetenz“ des Standortes Wien ist ein Handlungsschwerpunkt der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Stadt.

Wenngleich der Donau als Verkehrsweg sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr nicht immer die entsprechende Bedeutung zuteil wird, werden hier

vor dem Hintergrund des vollzogenen bzw. des bevorstehenden EU-Beitritts der meisten Donauanrainerländer doch beträchtliche Entwicklungs- und vor allem Verlagerungspotenziale geortet. Ziel der Stadt Wien ist es, sowohl im Transitverkehr als auch im Ziel- und Quellverkehr den Transportanteil der Wasserstraße Donau auf Kosten des Straßengüterverkehrs zu erhöhen und den Hafen Wien als multimodales Güterverkehrszentrum weiter auszubauen.

Den Bereich der **City-Logistik**, der grundsätzlich privatwirtschaftlich funktionieren soll, will Wien stärken, Behinderungen des Lieferverkehrs sollen verringert und Logistikstandorte stadtplanerisch gesichert werden.

### **Ausbau der grenzüberschreitenden und regionalen Verkehrsbeziehungen – Infrastrukturausbaumaßnahmen**

Wien liegt am Kreuzungspunkt der großen europäischen Verkehrswege, der „Donauachse“ und der „Bernsteinstraße/Pontebbana“. Mit der Erweiterung der EU in Richtung Ost- und Südosteuropa hat sich die verkehrsgeografische Position Wiens deutlich verändert.

Verkehrsnetz und Verkehrsnachfrage sind, trotz zunehmender Integration zwischen Österreich, der Slowakischen Republik und Ungarn, noch immer stark auf ihre jeweiligen Zentren ausgerichtet. Bereits mit der Ostöffnung und den damit verbundenen intensiveren grenzüberschreitenden Wirtschaftskontakten ist es zu einer Neuorientierung der Verkehrsnachfrage und damit auch der Verkehrsströme gekommen, auf die das bestehende Infrastrukturnetz ausgerichtet werden muss. Dies bedeutet, dass das bestehende Infrastrukturnetz in und um Wien in diesem neuen regionalen Kontext ausgerichtet und geplant werden muss (► Kap. IV. 2 Regionales räumliches Leitbild – Wien in CENTROPE).

Dies betrifft aber nicht nur die Infrastrukturelemente, sondern auch Vorhaben zur Attraktivierung der Intermodalität (Terminals und Bahnhöfe) sowie Vorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs.

### **Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs**

Vor diesem Hintergrund sind folgende **infrastrukturelle Maßnahmen im öffentlichen Verkehr** geplant:

Weiterer Ausbau der Eisenbahnspanne von der Ostbahn in Parndorf nach Petržalka und zum Flughafen in Bratislava, Ausbau des Marchegger Astes

der Ostbahn, Anbindung Wiens an den Transeuropäischen Korridor V mittels Ausbau der Bahnstrecke Ostbahn-Wampersdorf-Sopron, Ausbau der Nordbahn und der Pottendorfer Linie.

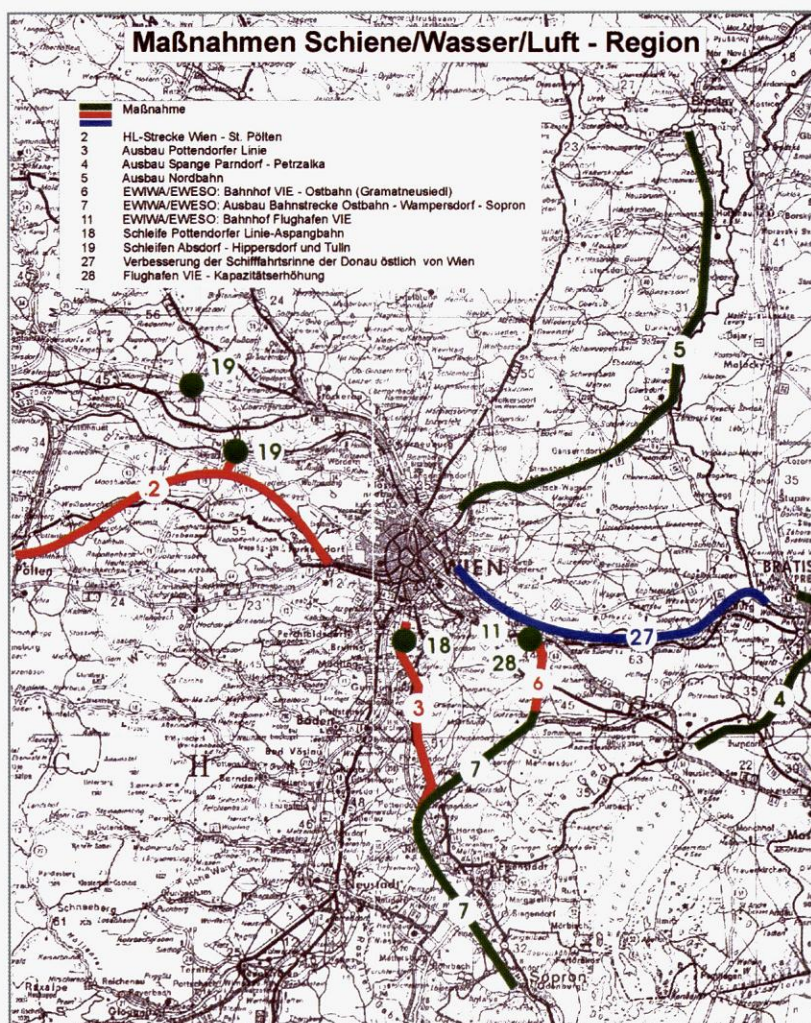
Andererseits soll durch Anwendung aller betrieblichen Maßnahmen die Möglichkeiten zur Führung von **Eisenbahn-Fernverkehrsverbindungen** in die wichtigsten Zentren der Nachbarstaaten ausgeschöpft und optimiert werden (z. B. Reisezeitverkürzungen). Im Personenverkehr nimmt das Vorhaben des **Bahnhofs Wien – Europa Mitte** als übergeordneter Durchbinde- und Umsteigeknoten einen wesentlich Stellenwert ein. Der **Westbahnhof**, als Fern- und Nahverkehrsknoten unverzichtbar, soll attraktiver gestaltet werden.

Für den **Güterverkehr** ist die **prioritäre Realisierung der Güterterminals Wien Inzersdorf und Wien-Hafen Freudenau/Albern** von großer Bedeutung.

Die Sicherung der Erreichbarkeit innerhalb der Region erfolgt aber auch über **Maßnahmen für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr**, indem wesentliche Anteile von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Zu diesem Zweck sollen das **Konzept „S-Bahn plus“** und die stadtgrenzenübergreifenden schienengebundenen Projekte (z. B. Verlängerung der Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf und Schwechat, Badner Bahn) mittelfristig umgesetzt werden. Dies hat auch einen beträchtlichen Einfluss auf die Erreichung des erwünschten Modal-Split-Zieles für den auf Wien gerichteten Regionalverkehr. Dazu sollen auch der Ausbau der S-Bahnhöfe, der P & R-Anlagen in Kombination mit tangentialen Buslinien in der Region sowie der Ausbau bzw. die Modernisierung von Bahnhöfen im Rahmen der Bahnhofsoffensive beitragen.

Zur Attraktivierung der **Binnenschifffahrt** soll die Optimierung der Schifffahrtsrinne östlich von Wien – unter Berücksichtigung des Grundwasserspiegels des Nationalparks Donau-Auen – maßgeblich beitragen.

Die für die Region notwendige **hochwertige Erreichbarkeit im Flugverkehr** soll durch den Ausbau des Flughafens VIE, verbunden mit dem Ausbau des Bahnhofs Flughafen VIE und dem Ausbau A4-Ostautobahn hergestellt werden. Durch den Ausbau der Eisenbahnspange von der Ostbahn in Parndorf nach Petržalka und zum Flughafen in Bratislava (auch in Verbindung mit dem Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn) soll die Erreichbarkeit zwischen Wien

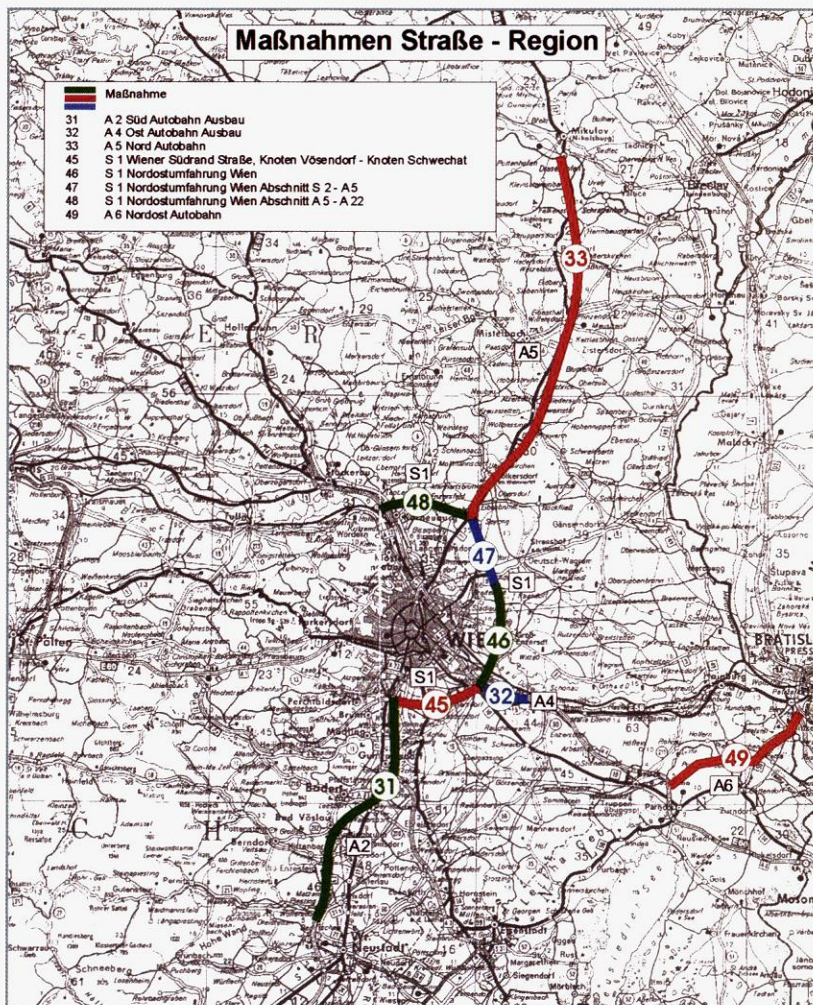


Karte 14:  
**Infrastrukturmaßnahmen  
 Schiene/Wasser/Luft-Region**  
 Quelle: Masterplan Verkehr  
 Wien 2003

und Bratislava und deren Flughäfen verbessert werden; ebenso soll die Zusammenarbeit auf betrieblicher und wirtschaftlicher Ebene zwischen den Flughäfen forciert werden.

### **Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur**

Parallel dazu sind auch Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz erforderlich, die ebenso wie die ÖV-Infrastruktur in der Stadt durchzuführen und auf den regionalen Kontext auszurichten sind. Der verbesserten **Straßenanbindung** in Richtung Osten (Ungarn, Slowakei) dienen die Vorhaben des Ausbaus der A4-Ostautobahn zum Flughafen und der A6 Richtung Bratislava (Spange Kittsee), aber auch wichtige regionale Erschließungsspannen (z. B. B8a durch das Marchfeld). Die bedeutenden Wirtschaftsräume in Tschechien und Polen werden durch die A5-Nordautobahn angebunden.



▲ Karte 15: **Infrastrukturmaßnahmen Straße - Region**  
Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Ausbau der A2-Südautobahn beseitigt einen wesentlichen Engpass der Erreichbarkeit aus dem Süden.

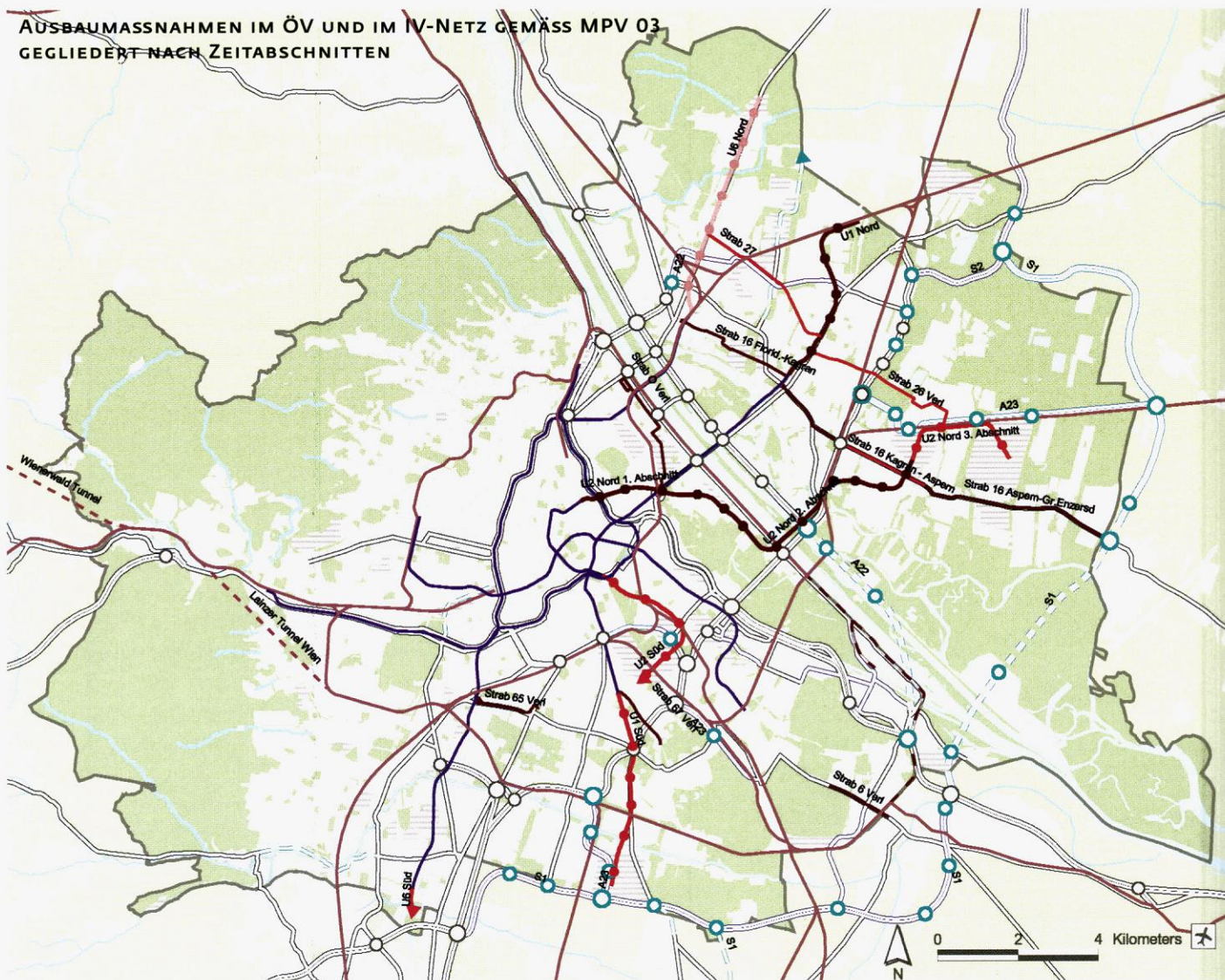
Die S1 Wiener Außenring Schnellstraße wird als zentrales Element zur Durchleitung weiträumiger Verkehrsströme dienen. Damit wird zur Entlastung städtischer und regionaler Straßen von diesen Durchfahrten beigetragen, und Erreichbarkeitsverhältnisse in der Region (v.a. nördlich der Donau) werden verbessert.

Die am 3. 3. 2005 zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Landeshauptmann von Wien und den zuständigen Direktoren der ASFINAG und der ÖBB getroffene „Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien“ sieht vor, die S1 in der außen liegenden Trassenvariante (über die Gemeindegebiete von Groß-Enzersdorf, Raasdorf und Aderklaa) zu führen.

Die zeitgerechte Fertigstellung der B3d (nach Absichtserklärung: A23) als Verbindung von der S2 zur S1 ist – als Voraussetzung für die Ansiedlung von Wirtschaftsbetrieben auf dem Flugfeld Aspern – von höchster Bedeutung für die STEP-konforme Entwicklung des Nordostrums von Wien bei dieser Trassenvariante der S1. (▶ Kap. 6 Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens)

Um der Gefahr unerwünschter Siedlungsentwicklung in Randbereichen des Stadtgebietes entgegenzuwirken, werden im Zusammenwirken mit den Nachbargemeinden und dem Land NÖ abgestimmte Maßnahmen gesetzt werden.





**Bestand im hochrangigen Verkehrsnetz**

- Bahn
- U-Bahn
- Bundesstraßen A und S
- Hauptstraßen B

**Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Verkehrsnetz**

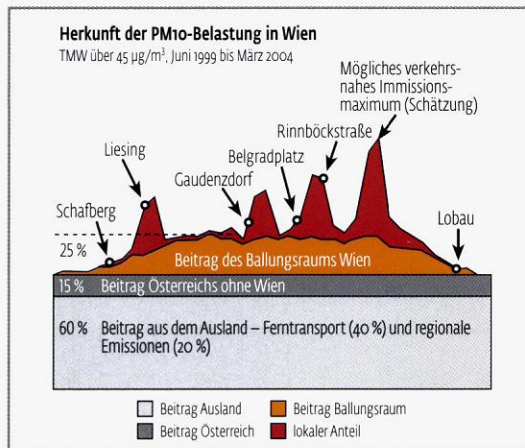
Schiene	Straßenbahn	U-Bahn/ Station	Bahn
2005–2010			
2011–2015			
nach 2015			
			Tunnel
Straße		Bundesstraßen A und S	Hauptstraßen B
2005–2010			
2011–2015			
			Tunnel
Knoten	Bestand		
	Ausbau		
Anschluss- stellen	Bestand		
	Ausbau		
Realisierung abhängig von Gebietsentwicklung			

△ Karte 16:  
**Ausbaumaßnahmen im ÖV und im IV-Netz  
gemäß MPV 03 und Absichtserklärung von Bund  
und Land Wien (3. 3. 2005), gegliedert nach Zeit-  
abschnitten**

Quelle: MPV, MA 18, MA 14  
Entwurf: Fellner B.  
Grundkarte: MA 14, MA 41, MA 45  
Bearbeitung: MA 18, Oblak S.  
Stand: April 2005

▶ **Schadstoffemissionen**

Der Großteil der gasförmigen **Schadstoffemissionen** und **des Feinstaubes** stammt aus Verbrennungsprozessen und korreliert mit dem Energieverbrauch. Dementsprechend stammen die Emissionen (Stickoxide, Kleinstaub und Kohlenwasserstoffe als Vorläufersubstanzen für die Ozonbildung) aus den Sektoren Kraft- und Fernheizwerke, Industrie, Kleinverbraucher (Haushalte und Kleingewerbe) und dem motorisierten Verkehr. Aufgrund weiträumiger Schadstoffverfrachtungen und europaweit vorherrschender Hintergrundbelastung sind etwa 75 % der Feinstaubbelastungen (PM<sub>10</sub>) und Ozon in Wien „importiert“ – wie beiliegende Darstellung zeigt.



Nur 30 % der Gesamtbelastung entstehen im Raum Wien. Der Beitrag mobiler Quellen (verkehrsbedingte Immissionen aus den Kraftfahrzeugmotoren) und aus diffusen Quellen (Wiederaufwirbelung in den Straßenräumen) beträgt in Wien über 60 %; mindestens die Hälfte dieser Emissionen sind dem Güterverkehr (schwere und leichte Lkw) zuzuordnen. Der hohe Anteil mobiler Quellen zeigt sich vor allem in den Sommermonaten, in denen heizungsbedingte Verursacher wegfallen.

Unbestritten ist, dass sich die **Anstrengungen zur Luftreinhaltung** auf eine Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen konzentrieren müssen. Die größten Wirkungen hätten technologische Maßnahmen:

- ▶ Treibstoffverbrauchsabsenkung der Fahrzeugflotten
- ▶ Förderung energieeffizienter Fahrzeugs- und Antriebskonzepte
- ▶ Verschärfung der Emissionsstandards (KFZ-Gesetz)
- ▶ Erneuerung der Fahrzeugflotte, Aus-dem-Verkehr-Zielen hoch emittierender Fahrzeuge

Aber auch die **Planung** kann Beiträge zur Sicherung günstiger luftklimatischer Bedingungen liefern durch Berücksichtigung stadtklimatischer Phänomene, Erhaltung klimawirksamer Freiflächen in den peripheren Bereichen der Stadt (Grüngürtel), die Freihaltung von Lufttransportbahnen zur Heranführung frischer, kühlerer Luft, Bedachtnahme auf vorherrschende Windrichtungen und -stärken bei der Anordnung emittierender Betriebe, Anlagen, Hochleistungsstraßen etc., durch Förderung von Frischlufttransportbahnen, Vermeidung baulicher Barrieren und von Wärmeemissionen, durch lineare Anordnung von Grünflächen, offenen Wasserflächen, Alleen bis ins dicht verbaute Stadtgebiet, die Reduzierung von Versiegelungsflächen, Förderung von begrünten Dachflächen, Reduktion der Abgabe von Strahlungswärme durch bessere Isolierung der Gebäude, Verwertung von Abwärme etc.

**Stadtverkehr in Wien**

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit hat oberste Priorität bei der Festlegung der Maßnahmen im verkehrlichen Bereich. Mit der Reduzierung der Fahrleistung und der Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr, der Verwirklichung verkehrssicherheitstechnischer Maßnahmen sowie der Adaptierung rechtlicher Rahmenbedingungen und einer funktionierende Überwachung soll erreicht werden, dass es mittel- bis langfristig keine Toten und wesentlich weniger Verletzte im Straßenverkehr gibt.

Die Verkehrsentwicklung in Wien war in den letzten Jahrzehnten vom Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt. Innerhalb des Gürtels haben die Querschnittsbelastungen zum Teil zwar abgenommen, auf den Stadtautobahnen und in den äußeren Bereichen der Stadt steigen sie aber weiterhin an.

Wesentliche Eckpunkte bei der Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes sind die Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes, die Verkehrsentlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten Wiens (z. B. S<sub>1</sub> Wiener Außenring Schnellstraße und in Weiterführung die S<sub>5</sub> und S<sub>33</sub>), die Erhaltung sensibler städtischer Räume und die Neuerschließung von Siedlungsgebieten (z. B. Erschließung des Flugfeldes Aspern, des Südbahnviertels und des Westbahnhofes). Für die stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs sind aber auch emissionsreduzierende lärmindernde Maßnahmen (z. B. Ruß- und Nox-Filter für Pkw und Lkw, Lärmschutzwände, die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen) erforderlich.

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist unterschiedlich zu bewerten: Im dicht bebauten Stadtgebiet steigen die Fahrgastzahlen, im Pendlerverkehr zwischen Wien und dem Umland werden jedoch nur 35 % der Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Innerstädtisch ist die **U-Bahn** das mit Abstand beliebteste und – bei der Fahrgastentwicklung – erfolgreichste Verkehrsmittel. Wenn die U-Bahn-Abschnitte der **dritten Ausbauphase (U<sub>1</sub> Nord, U<sub>2</sub> Aspern) 2009** in Betrieb gehen, umfasst das Wiener U-Bahn-Netz rund 75 km und rund 100 Stationen.

Bei den folgenden Netzerweiterungen haben jene Streckenabschnitte Priorität, die ein ausreichendes Potenzial zur weiteren Stadtentwicklung erkennen lassen oder wesentlich zur Modal-Split-Verbesserung beitragen.

Das U-Bahn-Netz muss aber auch mit einem attraktiven, flächenerschließenden öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert werden, dessen Angebot sowohl in infrastruktureller Hinsicht (d. h. Linienverlängerungen zur Beseitigung von Netz- und Erschließungsmängeln) als auch in betrieblicher Hinsicht (d. h. Erhöhung der Reisegeschwindigkeit, Einsatz zeitgemäßer Betriebsmittel – Ultra Low Floor/ULF<sup>6</sup>) den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht. Dieser Ausbau erfolgt unter besonderer Berücksichtigung mobilitätseingeschränkter Personen.

**Rad- und FußgängerInnenverkehr**

Der Anteil der RadfahrerInnen am Gesamtverkehrsaufkommen in Wien schwankt in den letzten Jahren zwischen 3 % und 4,5 %. Verkehrszählungen zeigen aber, dass sich das Fahrrad vom reinen Freizeit- und Sportgerät hin zum Verkehrsmittel für den Alltag entwickelt hat. Es ist geplant, den Radverkehrsanteil möglichst rasch in den nächsten Jahren auf 8 % zu erhöhen. Zu diesem Zweck wird das Wiener Radverkehrsnetz komplettiert, auf Basis qualitativ hochwertiger Standards ausgestattet und für sichere und bequeme Fahrradabstellplätze Vorsorge getroffen.

**6** Zur Verringerung der Lärmbelastung in Straßen mit Schienenverkehr beschreiten die Wiener Linien neue Wege. Diese umfassen sowohl bauliche Maßnahmen als auch den Einsatz neuer Fahrzeuge wie etwa den ULF.

Aufgrund des relativ hohen Anteils an verletzten und getöteten FußgängerInnen kommt der Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen höchste Priorität zu. Neben der Verkehrssicherheit ist aber auch die persönliche Sicherheit (z.B. Aspekte der Orientierung, Übersicht, Einsehbarkeit und ausreichende Beleuchtung) von großer Bedeutung.

Die Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden und qualitätsvollen Fußwegenetzes (Gehsteigmindestbreite von 2m) unter Berücksichtigung der Gehökonomie von FußgängerInnen ist sowohl im dicht bebauten als auch in locker bebauten Gebieten wesentlich.

Für mobilitätseingeschränkte Personen sollen Lichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Zusatzsignalen ausgestattet sowie taktile und akustische Leit- und Informationssysteme im Straßenraum eingerichtet werden.

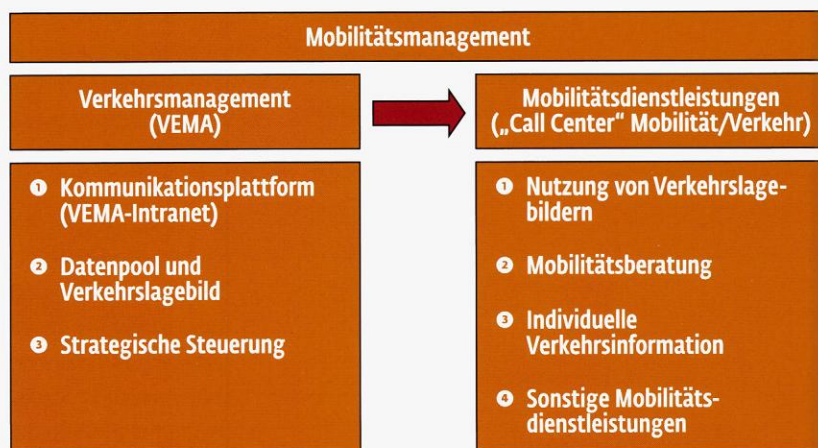
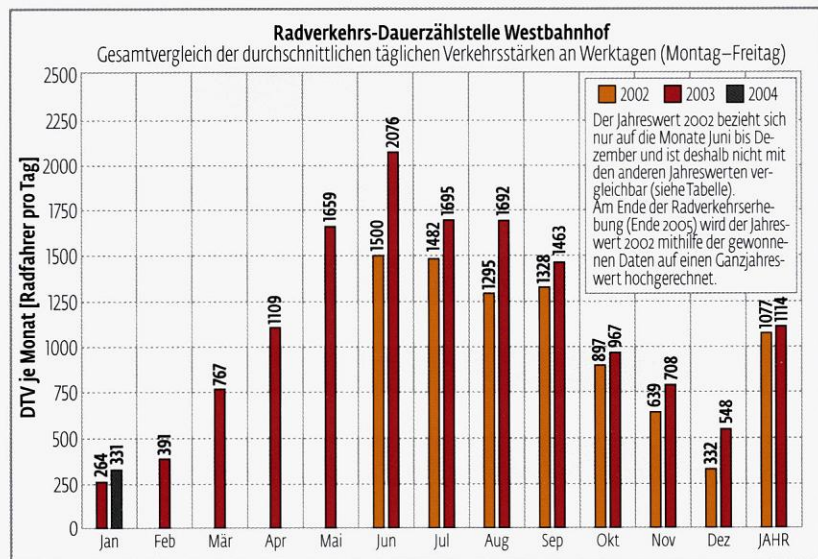
Das **Straßennetz** dient aber nicht nur der Erfüllung der verkehrlichen Funktionen, sondern ist **auch öffentlicher Raum für Aufenthalt und Begegnung**, prägt das Stadtbild und erfüllt umwelthygienische Aufgaben (Belichtung, Belüftung, Begrünung). Daher sollen durch dauernde und temporäre autoverkehrsfreie Zonen sowie großzügig dimensionierte Gehsteige erlebbare Qualitäten im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.

Möglichkeiten für Treffpunkte, Sitzgelegenheiten, aber auch kommerzielle Bereiche wie Schanigärten führen zu einer positiven Belebung des Straßenbildes. Speziell für Kinder sind nicht nur optimale Spielplätze, sondern ist auch ein dichtes Angebot an sicheren und attraktiven Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu schaffen. (► Kap. IV. 5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet)

### Ruhender Verkehr und Verkehrslenkungsmaßnahmen

Durch die im Jahr 1994 eingeführte Parkraumbewirtschaftung und das Wiener Garagenprogramm konnte der Verkehr in den dicht bebauten Bezirken reduziert und die Parkraumsituation der Wohnbevölkerung verbessert werden. Die Parkraumpolitik soll auch weiterhin dazu beitragen, Gestaltungs- und Nutzungsspielräume im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen. Um eine hohe Lebensqualität im dicht bebauten Stadtgebiet zu schaffen oder zu erhalten, wird grundsätzlich angestrebt, dass Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden.

Versuche, die Wirksamkeit des Verkehrssystems durch betriebliche und organisatorische Maßnahmen



men zu steigern, werden in Wien bereits seit Jahren unternommen (z.B. grafisches Baustelleninformationssystem, elektronisches Parkleit- und Informationssystem für Parkhäuser und Garagen). Unter Federführung der Stadt Wien soll im Projekt **VEMA (Verkehrsmanagement Wien)** eine Organisationsstruktur aufgebaut werden, die einen systematischen Informationsaustausch, die Zusammenführung und Nutzung von Verkehrsdaten und eine strategische Verkehrssteuerung gewährleistet. Wien soll in zehn Jahren über ein modernes, intermodales und regionales Verkehrsinformationssystem verfügen.

Zu den Kerndienstleistungen gehören die Informationen über Produkte und Serviceleistungen im Verkehr (z.B. Mobilitäts-Informationsgrundpaket für Neuzugezogene), Öffentlichkeitsarbeit und Marketing (ÖV-Betriebsticket, Car-Sharing, Car-Pooling, Telearbeit) sowie Bewusstseinsbildung, vor allem auch in Schulen. ■

Abb. 23:  
**Radverkehr an der Dauerzählstelle Westbahnhof**  
Quelle: Radverkehrserhebung

Abb. 24:  
**Mobilitätsmanagement, MPV 03**  
Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003

## 4.2 Technische Infrastruktur

**AN EINE WACHSENDE** sowie der Nachhaltigkeit verpflichtete Stadt werden hohe Erwartungen in Bezug auf die Entwicklung und Verbesserung der technischen Infrastruktur gesetzt.

Die schon frühzeitig eingeleitete Umweltpolitik der Stadt Wien basiert nicht zuletzt auch auf der Entwicklung und dem effizienten Einsatz neuer innovativer Produkte und Verfahren im Bereich der Stadt- und Umwelttechnologien. Diese reichen von Umweltschutzgroßtechnologien im Bereich der Abfallwirtschaft wie Filteranlagen in Müllverbrennungsanlagen und Kraftwerken, Rauchgasreinigung, Entschwefelung usw. bis hin zu Wasserversorgung und Abwasserbeseitigungstechnologien, Technologien im Bereich der Deponiesanierung sowie Verkehrstechnik und rationellem und umweltschonendem Energieeinsatz.

Die Stadterweiterung und die Entwicklung neuer Stadtteile verlangt nicht nur nach einer Verbesserung und Ausweitung der verschiedenen Netze wie Energie, Wasser, Abfall, Telekommunikation, sondern auch nach einer Optimierung unter Umwelt- und Kostengesichtspunkten.

Vor dem Hintergrund der im STEP 05 ausgewiesenen vorrangigen Entwicklungsbereiche (► Kap. IV. 6. *Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens*) lassen sich folgende Grundaussagen treffen:

- ▷ Die zur Entwicklung vorgesehenen Gebiete sind zum überwiegenden Teil an die Ver- und Entsorgungsnetze angeschlossen.
- ▷ Die Entwicklung erfolgt im Einklang und in Abstimmung mit den jeweiligen zuständigen Abteilungen, die für die technische und ökonomische Optimierung sorgen.
- ▷ Derzeit nicht angeschlossene Flächen werden nur dann in Angriff genommen, wenn die längerfristige Nutzungsperspektive die Investitionen rechtfertigen und das Vorziehen dieser Standorte aus Gründen der übergeordneten Zielsetzungen der Stadtentwicklung erfolgt.
- ▷ Die sichere und bedarfsgerechte Versorgung ist in einem sich öffnenden Elektrizitäts- und Erdgasmarkt durch Diversifikation der Energieträgerquellen weiterhin aufrechtzuerhalten.
- ▷ Eine effektive Diversifikation bei der Raumwärmeversorgung lässt sich am ehesten über einen weiteren Ausbau der Fernwärme realisieren. In einem Fernwärmesystem mit zentralen Anlagen sind nicht nur alle denkbaren Energieträger einsetzbar, sondern ein System dieser Art kann auch rasch auf andere Energieträger umgerüstet werden. Bei dezentralen Einzelanlagen benötigt eine Umstellung in der Regel Jahrzehnte, bis die Anlagen entsprechend veraltet sind und die Bereitschaft besteht, diese gegen neue Systeme auszutauschen.

### ▷ Wiener Wassercharta

Wien ist seit Dezember 2001 die erste und bis dahin einzige Stadt der Welt, die das Trinkwasser und die Quellschutzwälder unter Verfassungsschutz stellt. Mit der Wiener Wassercharta soll das Hochquellwasser als Lebensgrundlage für nachfolgende Generationen geschützt werden. Um dies nachhaltig sicherzustellen, wird die Versorgung mit Trinkwasser vorrangig als Aufgabe der öffentlichen Hand angesehen.

### Wasserversorgung

Wien wird zurzeit zu 95–97 % mit Hochquellenwasser versorgt, welches aus dem Gebiet des Schneebergs, der Rax, der Schneesalpe und des Hochschwabs kommt. Die von Wien genutzten Quellen liegen in Wasserschutz- und -schongebieten, welche nahezu 900 km<sup>2</sup> umfassen – 320 km<sup>2</sup> davon sind im Besitz der Stadt Wien und liegen außerhalb von Wien in anderen Bundesländern.

Die restlichen 3–5 % des Wasserbedarfes werden aus diversen anderen Wasserspendern gedeckt (GWW Lobau, GWW Nußdorf). Seit längerer Zeit ist kein Anstieg im Wasserverbrauch in Wien zu bemerken, es konnten vielmehr die

Verluste in den Verteilungsanlagen in den letzten zwei Jahrzehnten durch intensive Erneuerungsstrategien von ca. 20 % auf nunmehr 8–10 % gesenkt und so ein erheblicher Beitrag zu nachhaltiger Nutzung der Ressourcen geleistet werden.

### Energie – Strom, Gas und Fernwärme

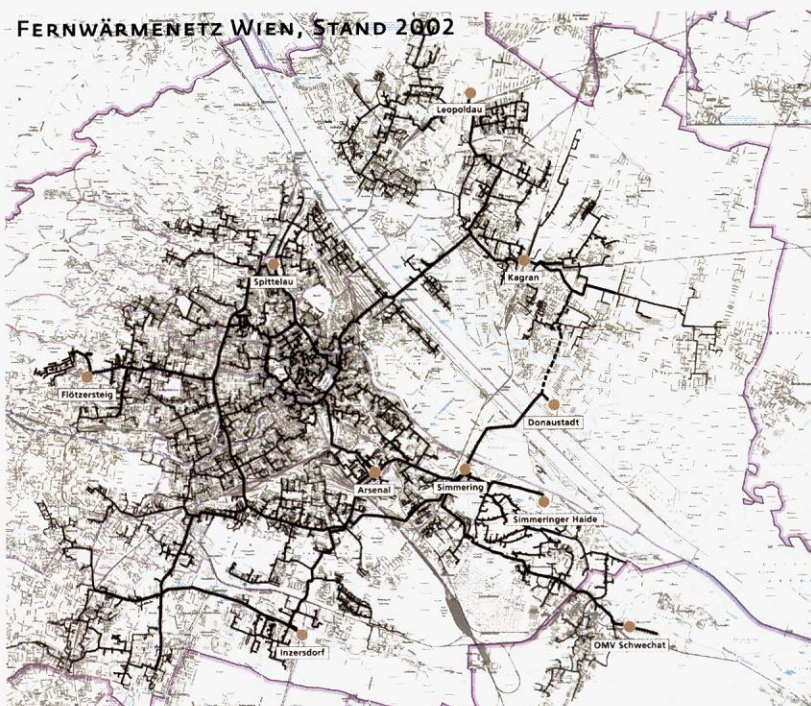
Die Schonung von Umwelt und Ressourcen entspricht dem Selbstverständnis Wiens als Umweltmusterstadt. In diesem Zusammenhang setzt Wien auch auf modernste Kraftwerkstechnologie sowie auf den Bezug von mit **Wasserkraft** erzeugtem Strom<sup>7</sup>. Etwa 13 % des Bruttoenergieverbrauches werden durch die Nutzung der Wasserkraft aufgebracht. Kraft-Wärme-Kopplungen bei den kalorischen Kraftwerken und zwei Müllverbrennungsanlagen (eine dritte Anlage ist in Vorbereitung) versorgen über ein Leitungsnetz von ca. 986 km Länge (primär und sekundär) rd. 235.000 Haushalte und rund 5.050 GroßkundInnen mit Raumwärme und Warmwasser.

Eines der Ziele des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien ist der konsequente Ausbau des Fernwärmenetzes. Die Voraussetzungen hierfür wurden bereits im Jahr 1995 mit der Neufestlegung der **Fernwärme- und Erdgasvorranggebiete** in Wien getroffen.

Die unmittelbare Einschränkung einzelner lokaler Energieversorger durch Fernwärme- und Erdgasvorranggebiete ist durch die Öffnung der Energiemärkte nicht mehr möglich. Dieses Instrument ist daher dahingehend zu adaptieren, dass auch in liberalisierten Energiemärkten eine zweiseitige Versorgung sichergestellt ist und Mehrfachsysteme vermieden werden.

Das Fernwärme-Transportnetz beträgt derzeit rd. 1.000 km, mehr als 220.000 Wohnungen und fast 5.000 Großkunden werden bereits mit Fernwärme versorgt. Im Bereich der Fernwärme-Nachrüstung wurden bisher rd. 130.000 Wohnungen in Altbauten mit Fernwärmeleitungen vorinstalliert und davon fast 60.000 Wohnungen angeschlossen. Die Althausanierung wird künftig vermehrt die nachträgliche Fernwärmeversorgung bestehender Altbauten erforderlich machen.

Durch die nahezu ausschließliche Erzeugung von Fernwärme in Müllverbrennungsanlagen sowie durch den Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplungen wird ein Optimum von Umwelt- und Ressourcenschonung erzielt. 10 Fernwärmewerke stehen für die



Einspeisung von Heißwasser in das Fernwärmeverbundnetz zur Verfügung.

Durch den laufenden Ausbau der Fernwärmeversorgung und eine Erhöhung des Erdgasanteiles wird der Anteil der leitungsgebundenen Energieträger am Wiener Raumwärmemarkt 2005 auf etwa 83 % gestiegen sein. Das bedeutet eine Erhöhung des Fernwärmeanteils auf 32 % und des Erdgasanteils auf 46 %. Damit kann nicht nur die bestmögliche Ausnutzung der in den Kraft-Wärme-Kopplungen erzeugten Fernwärme erreicht, sondern auch in Stadterweiterungsflächen zumeist eine zweiseitige Versorgung mit Strom und Erdgas bzw. Fernwärme realisiert werden.

Damit verbunden sind unter anderem der Neuanschluss von 85.000 Wohnungen und die Vorbereitung von weiteren 50.000 Wohnungen für einen nachträglichen Anschluss an Fernwärme bis zum Jahr 2005. Auch der Anteil an der Warmwasseraufbereitung in fernwärmeversorgten Wohnungen soll durch die Fernwärme Wien auf 75 % erhöht werden. Dies soll durch eine weitere Verdichtung der Netzanschlüsse – derzeit für rund 70.000 Wohnungen geplant – gewährleistet werden.

Daraus resultieren Anforderungen an den Planungsbereich: Einerseits müssen im Zuge von Flächenwidmungen für die leitungsgebundenen Energieträger entsprechende Einbautentrassen vorgesehen werden. Weiters müssen die Netzbetreiber auch



Abb. 25:  
**Fernwärmenetz Wien,**  
 Stand 2002  
 Quelle: Fernwärme Wien,  
 Geschäftsbericht

<sup>7</sup> Quelle: 3. Fortschreibung des Energiekonzepts der Stadt Wien, 1998

im Zuge der Bebauungsplanung frühzeitig auf den zu erwartenden Bedarf an Versorgungsleitungen aufmerksam gemacht werden, um kostenintensive Nachrüstungen von vornherein zu vermeiden. Andererseits müssen im Gebäudebestand die rechtlichen Rahmenbedingungen für den ungehinderten nachträglichen Ausbau des Leitungsnetzes geschaffen werden (z.B. Wegerecht für Fernwärme).

Durch die effiziente Nutzung der Primärenergie und den Umstieg von Heizöl auf Erdgas war es möglich, die klimawirksamen CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als eine Mio. Tonnen pro Jahr zu senken. Durch entsprechende gesetzliche Regelungen ist der **Niedrigenergiestandard** zum De-facto-Standard im Wohnungsneubau geworden.

Das Bundes-ELWOG (Elektrizitätswirtschaftsorganisationsgesetz) sieht vor, dass bis zum Jahr 2007 ein Ökostromanteil von mindestens 4 % in Österreich erreicht werden muss. In Wien sind bereits zahlreiche Anlagen zur Stromerzeugung auf Basis erneuerbarer Energieträger realisiert worden: 56 Fotovoltaikanlagen, eine Kleinwasserkraftanlage (Kühlwasser-Auslaufturbinenanlage Kraftwerk Simmering), die Deponiegasverstromungsanlage Rautenweg und acht Windkraftanlagen. Weiters sind entlang der Wiener Hochquellwasserleitungen zahlreiche Fotovoltaikanlagen und Trinkwasserkraftwerke im Einsatz. Durch die hohe Anzahl an Gebäuden hat die Stadt auch erhebliches Potenzial zur Nutzung der Sonnenenergie, da ohne zusätzliche Verbauung große Flächen zur Verfügung stehen. Dabei sind nicht nur die Dachflächen, sondern auch die Fassaden für Solarthermie- und Fotovoltaikpaneele geeignet.

In Planung befindet sich weiters ein Biomassekraftwerk auf dem Gelände des Kraftwerks Simmering mit einer Nennleistung von 62 MW, das rund 45.000 Haushalte mit Strom und 12.000 mit Fernwärme versorgen soll (Inbetriebnahme 2006). Weiters sind eine Biogasanlage (Inbetriebnahme 2006), eine Kleinwasserkraftanlage in Nußdorf (Inbetriebnahme 2005) und ein Windpark in Unterlaa (Inbetriebnahme 2005) in Vorbereitung.

Für ein Wiener Biomassekraftwerk bei gleichzeitiger Abwärmenutzung spricht, dass einerseits der Einsatz von erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-neutralen Energieträgern wie Holz für die Energieversorgung gesenkt wird und andererseits ein hoher Wirkungsgrad von fast 80 Prozent durch die gleichzeitige Nutzung der Abwärme für die Fernwärmeheizung erreichbar wird.

Damit wird ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Erreichung des 4-Prozent-Ziels im ELWOG geleistet.

Auch auf dem Gebiet der thermischen Anlagen geht die Entwicklung weiter. Derzeit sammelt die Stadt Wien mit einem Pilotprojekt in Hadersdorf Erfahrungen mit der Nutzung von Erdwärme: Die Sportmittelschule in Hadersdorf wird mit Wärme aus dem Lainzer Tunnel beheizt. Theoretisch besteht ein hohes Potenzial an „Tunnelwärme“ und damit eine große Chance für den Klimaschutz. Der Einsatz von Erdwärmeanlagen ist auch beim Ausbau der U2 geplant, wobei in energieautarken Stationen bis zu 60 Prozent der Energiekosten eingespart werden können.

Bei den additiven Energieformen wie **Sonnen- und Windenergie** ist festzuhalten, dass sie derzeit weder konventionelle Heizungen oder Warmwasseraufbereitungsanlagen noch das Beibehalten konventioneller Kraftwerke ersetzen können. Bei der zusätzlichen Installation ergeben sich entsprechende Mehrkosten bei Errichtung und Betrieb. Dennoch wird aus Gründen der Ressourcenschonung angestrebt, die Stromeinspeisung durch alternative Energiequellen

wie Deponiegasnutzung, Fotovoltaik und Windenergie aufgrund 60 GWh bis zum Jahr 2005 zu erhöhen. Diese werden allerdings in absehbarer Zukunft keinen bestimmenden Anteil an der Gesamtstromaufbringung erreichen können.

### Das Kanalnetz

Das öffentliche Wiener Kanalnetz hat eine Gesamtlänge von rund 2.300 Kilometern. Etwa 78 Prozent sind begehbare Kanäle, der Rest Rohrkanäle. Das Stadtgebiet wird durch 5 Hauptsammelkanäle entwässert. Zusätzlich zum Wiener Stadtgebiet sind noch Teilgebiete von angrenzenden Gemeinden in Niederösterreich an das Wiener Kanalsystem angeschlossen. Es handelt sich dabei um die Gemeinden Langenzersdorf, Gerasdorf, Hagenbrunn, Purkersdorf, Kaltenleutgeben, Mauerbach sowie Perchtoldsdorf.

98 % der Wiener Haushalte sind an das Kanalnetz angeschlossen, was einen Spitzenwert im internationalen Vergleich bedeutet. Das Wiener Abwasser stammt zu ca. 50 % aus den Haushalten und zu 50 % aus Gewerbe und Industrie. Durch die Einbindung der Wienerwaldbäche ist die Abwassermenge witterungsbedingt starken Schwankungen unterworfen.

Am tiefsten Punkt Wiens, nahe der Mündung des Donaukanals in die Donau, liegt die Hauptkläranlage der Stadt Wien.

Mit dem Umweltschutzprojekt „Abwasserentsorgung und Gewässerschutz für Wien“ werden innovative und zukunftsweisende Maßnahmen und Zielsetzungen für den Gewässerschutz festgelegt. Es liegt damit eine ökonomisch und ökologisch optimierte Gesamtlösung vor, welche die Zielsetzungen und Maßnahmen bis 2015 berücksichtigt.

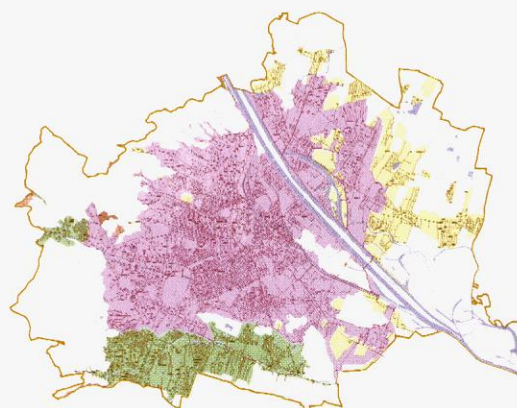
Die **neue ökologische und ökonomische Gewässerschutzstrategie** besteht aus drei Maßnahmenstufen:

- ▶ Baumaßnahmen am Kanalnetz, an der Kläranlage und an den Gewässern zur raschen Sanierung und Wiederherstellung ökologisch funktionsfähiger Gewässer- Lebensräume (z.B. Revitalisierung und naturgerechter Rückbau von Wienfluss und Liesingbach, Wiederanpflanzung standorttypischer Vegetation zum verstärkten Rückhalt von Regenwasser im Einzugsgebiet der Flüsse)
- ▶ zusätzliche gesetzliche Maßnahmen im Bereich der Abwasserentsorgung zur Lenkung und Förderung ökonomisch-ökologischer Zielsetzungen (Bauvorschriften, Grenzwerte, etc.)
- ▶ Maßnahmen „an der Quelle“ anstelle der „End of Pipe“-Lösungen (z.B. Oberflächenentsiegelung, Dachflächenbegrünung, Versickerung unbelasteter oder schwach belasteter Abwässer am Entstehungsort, Herausnahme von Fremdwasser aus dem Kanalnetz etc.)

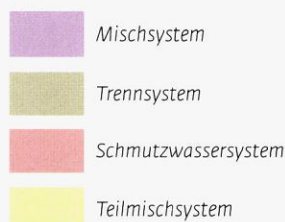
Aus ökologischer Sicht ist die Vermeidung von Mischwassereinleitungen in Liesing und Wienfluss wesentlich. Dies kann durch neue, tief liegende Entlastungskanäle (▶ *Abb. 26: Das Wiener Kanalnetz*) erreicht werden, die Regenwasser zwischenspeichern und zur Kläranlage ableiten.

### Abfallwirtschaft

Im Jahr 2000 fielen in Wien rd. 5,2 Mio. Tonnen Abfälle an, davon waren 0,33 Mio. Tonnen gefährliche Abfälle. Es dominieren fünf Abfallgruppen, wobei Abfälle mineralischen Ursprungs den größten Anteil ausmachen. Von den nicht gefährlichen Abfällen wird rund ein Drittel einer stofflichen Verwertung zugeführt, die restlichen zwei Drittel werden thermisch behandelt oder deponiert.



▲  
Abb. 26: **Das Wiener Kanalnetz**  
Quelle: MA 30



▶ Wien hat sich als erstes Bundesland dazu entschlossen, für seinen Abfallwirtschaftsplan eine **Strategische Umweltprüfung** durchzuführen. Die Ergebnisse dieses Prozesses sind:

- ▶ Abfallvermeidung intensivieren, zur Schonung wertvoller Ressourcen (bis 2010 100.000 Tonnen) durch Förderung effizienter Projekte
- ▶ Abfallverwertung (Erfassung biogener Abfälle verstärken – Biogasanlage)
- ▶ Abfallbehandlung und Beseitigung (thermisches Behandlungspotenzial durch dritte Müllverbrennungsanlage Pfaffenuan anheben)

Zur thermischen Behandlung der Abfälle stehen in Wien die Müllverwertungsanlagen (MVA) Flötzersteig und Spittelau, die Massenabfalldeponie Rautenweg, die Entsorgungsbetriebe Simmering, die Übernahme- und Aufbereitungsanlage für Bioabfälle sowie die Kompostierungsanlagen Lobau, Freudenau und die Kompostmieten beim Schafflerhof zur Verfügung. Über ganz Wien verteilt gibt es 19 Mistplätze und 33 Problemstoffsammelstellen (mindestens einer pro Bezirk).

Vorliegende Prognosen gehen – unter der Annahme, dass die wirtschaftliche Entwicklung weiterhin einen ähnlichen Verlauf nimmt wie seit Mitte der 90er-Jahre – von einer Verringerung des gesamten Abfallaufkommens aus. Aufgrund der weiteren Zunahme der Einpersonenhaushalte wird allerdings die Hausmüllmenge ansteigen.

Dem Nachhaltigkeitsprinzip folgend und unter Berücksichtigung des Nationalen Umweltplans sowie internationaler Vereinbarungen (z.B. Kyoto-Protokoll) wurden im Wiener Abfallwirtschaftskonzept 2002 folgende Zielvorgaben und Anlagenbedarfe festgelegt:

Wenngleich ein Rückgang der Gesamtabfallmengen erwartet wird, wird festgehalten, dass für manche Abfallarten bis zum Jahr 2010 keine ausreichenden Behandlungskapazitäten in Wien vorhanden sind. Teilweise werden Kapazitäten außerhalb von Wien genutzt. In Wien selbst besteht ein offenes Behandlungspotenzial für vergärbare Abfälle, die einer Behandlung in einer Biogasanlage zugeführt werden. Aufgrund des steigenden Hausmüllaufkommens werden die MVA Flötzersteig und Spittelau bis 2010 durch eine weitere Abfallbehandlungsanlage für Hausmüll mit einer Kapazität von rd. 250.000 ergänzt werden müssen. Die neue MVA Pfaffenuan wird voraussichtlich frühestens im Jahr 2008 in Betrieb gehen.

Ohne Maßnahmen zur Reduzierung des abzulagernden Materials würde die Deponie Rautenweg – auch wenn alle baulichen Maßnahmen getroffen werden, um das Schüttvolumen optimal zu nutzen – im Jahr 2009 an ihre Kapazitätsgrenze stoßen. Durch die Antragstellung und Genehmigung zur Fristverlängerung soll der Beschickungszeitraum für weitere 20 Jahre gesichert werden. ■



## 5. Soziale Infrastruktur und Gesundheit

- DER HOHE STANDARD** an Lebensqualität, der immer mehr Bedeutung als „weicher“ Standortfaktor für die Bewertung der Attraktivität einer Stadt gewinnt, basiert in Wien auf
- ▶ den günstigen geografischen klimatischen und naturräumlichen Voraussetzungen (z.B. städtischer und überregionaler Naturraum, Luft, Wasser usw.),
  - ▶ der Ausrichtung der Stadtpolitik auf Nachhaltigkeit, Umweltorientierung und der Umsetzung der Prinzipien des Gender Mainstreaming und Diversitätsmanagement sowie auf
  - ▶ der traditionsreichen und umfassenden Kommunalisierung von sozialen und technischen Dienstleistungen (z.B. Wohnbau, Gesundheit, öffentlicher Verkehr, Wasserver- und -entsorgung usw.).

Die Qualität der Daseinsvorsorgeleistungen Wiens wurde z.B. in der „Quality of Life“-Studie vom internationalen Consultingunternehmen Mercer bestätigt. Unter 219 Städten hat Wien bei einem Vergleich von 39 Kriterien (u.a. Wasser-, Elektrizitäts- und Verkehrsversorgung) hinter Zürich im Jahr 2003 den 2. Platz be-

legt. Unter den EU-(Haupt-)Städten nimmt Wien somit den ersten Platz ein. Die Sicherung der Lebensqualität in Wien beruht auf gleichen Chancen und der Zugänglichkeit zu den Daseinsvorsorgeleistungen, unabhängig von Geschlecht, Alter, sozialer und ethnischer Herkunft. Dieses Grundprinzip gilt generell und im Besonderen für die **Bildungs-, Sozial- und Gesundheitspolitik** der Stadt Wien.

### Bildung

Wien verfügt über ein breites Angebot an **Bildungseinrichtungen**, die nicht nur von lokaler und regionaler, sondern auch von nationaler und internationaler Bedeutung sind. Die Angebote reichen von der Grundausbildung und Fachausbildung bis hin zu universitärer und postuniversitärer Ausbildung. Weiters wird ein breites Spektrum zur Weiterbildung durch außerschulische Bildungsmöglichkeiten wie Volkshochschulen usw. angeboten. Die öffentlichen Bibliotheken und die Büchereien Wiens sowie diverse kulturelle Einrichtungen (Theater, Museen usw.) runden das Angebot ab.



△ HS Absberggasse



△ BG, BRG und Wisku, RG Geringergasse

▷ **Respect Yourself – Respect Youth:**  
**die Tätigkeitsbereiche der Koordinationsstelle  
für M.A.ST.A**

Durch partizipatorische, emanzipatorische, aktiv gestaltende, kommunale Kinder- und Jugendpolitik wird eine stadtteilbezogene, vernetzende, über die bestehenden Grenzen hinausgehende Angebotspalette entwickelt.

Die Koordinationsstelle für „Mobile Jugendarbeit, Aufsuchende Kinder- und Jugendarbeit, Streetwork und animative, freizeitpädagogische Betreuung – Parkbetreuung“ – ein Referat der MA 13 – sichert professionelle Kinder- und Jugendarbeit im öffentlichen Raum Wiens. 2004 subventionierte die Stadt Wien, 20 Projekte im Rahmen der Mobilien Jugendarbeit, Auf-

Unter Bedachtnahme auf die Wettbewerbsfähigkeit Wiens und die kulturelle Weiterentwicklung der urbanen Gesellschaft wird es auch weiterhin notwendig sein, den Zugang zu diesen Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen unter sozialen und räumlichen Gesichtspunkten sicherzustellen.

Die vorliegenden Bevölkerungsprognosen gehen von einer besonders dynamischen Bevölkerungsentwicklung v.a. nördlich der Donau aus. Vor diesem Hintergrund wird hier spezielles Augenmerk auf die mittelfristige Vorbereitung der erforderlichen Schulkapazitäten gelegt werden müssen; dies betrifft insbesondere die Kapazitäten im Bereich der (berufsbildenden) mittleren und höheren Schulen, die in den Kompetenzbereich des Bundes fallen.

Die Stadt Wien verwaltet über 400 Schulobjekte (Volks- und Hauptschulen, polytechnische Schulen, sonderpädagogische Zentren, Schulen für Kinder mit Behinderungen und Berufsschulen). Viele wurden am Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet. Als Folge der Stadterweiterung sowie der Forcierung des Wohnbaus wurden in den 1990er-Jahren im Rahmen des Schulbauprogramms 2000 viele weitere Schulen gebaut. Ein Ziel dieses Programms war es von Beginn an, die architektonische Qualität der Schulbauten unter Berücksichtigung der neuen pädagogischen Ansätze auf hohem Niveau zu etablieren. In Fortsetzung des Schulbauprogramms werden derzeit eine Reihe älterer Schulen generalsaniert.

Vor allem die postsekundären Bildungseinrichtungen werden zunehmend als Standortfaktor gewertet. Neue Bildungsangebote, v.a. Fachhochschulen mit innovativen thematischen Schwerpunkten in Kombination mit Technologie- und Forschungseinrichtungen, tragen insbesondere dann zur Wirtschaftskraft einer Stadt bei, wenn die gewählten Schwerpunkte und die entsprechenden Einrichtungen der Wirtschaft gut aufeinander abgestimmt und vernetzt werden. Als besonders erfolgreiches Beispiel in Wien gilt hierbei der Biotechnologie-Cluster, der in sehr dynamischer Weise universitäre Forschung mit F&E der Unternehmen und mit der Förderung neuer Unternehmensgründungen verbindet. (► Kap. IV. 4 Wirtschaft und Arbeit)

Durch bildungspolitische Maßnahmen sowie durch Frauen- und Mädchenförderung ist der Zugang zu Bildung in den letzten Jahrzehnten auch für Mädchen aller sozialer Schichten und Kulturen durchlässiger geworden, wenngleich vielfach immer noch traditionelle Werthaltungen und Vorstellungen die Lebens- und Berufswege von Mädchen bestimmen. Um die Chancengleichheit zu gewährleisten und solchen Tendenzen entgegenzuwirken, die diese Möglichkeiten wieder einschränken, bedarf es daher auch weiterhin innovativer Projekte zur Unterstützung und Heranführung an höhere und breitere Bildung und Qualifizierung.

### Kinderbetreuung – Raum für Jugendliche

Die Verfügbarkeit von wohngebietsbezogenen Einrichtungen im Bereich der Kinderbetreuung ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität von Familien bzw. allein erziehenden Frauen/Männern. Derzeit gibt es in Wien rd. 75.000 Plätze für Kinder, etwa jeweils zur Hälfte in städtischen Kindertagesheimen und in privaten Einrichtungen. Für Beratung und Betreuung stehen auch die Einrichtungen des Amtes für Jugend und Familie, wie z.B. das Eltern-Kind-Zentrum, zur Verfügung.

Einige Qualitätskriterien einer kompakten Stadt, die das Alltagsleben v.a. von Frauen (sie erledigen noch immer über 80 % des Haushaltes bzw. der Versor-

gungsarbeit) bzw. Männern mit Betreuungspflichten erleichtern sind zum Beispiel die Lage des Kindertagesheims, ein barrierefreier Zugang sowie die Kompetenz des Fachpersonals. Diese Merkmale werden sowohl in der Stadterweiterung als auch nach Möglichkeit in den dicht bebauten Stadtgebieten berücksichtigt. Die Projekte der inneren Stadterweiterung können zu einer gleichmäßigen Auslastung (Altersdurchmischung der Bevölkerung) der vorhandenen Kapazitäten beitragen.

Die Möglichkeiten für Bewegung und Freizeitaktivitäten für Kinder und Jugendliche im unmittelbaren Wohnumfeld werden als wichtiger Faktor für die Lebensqualität angesehen. Die Verfügbarkeit und der Zugang zu entsprechenden Räumen sowie die Gestaltung sind dafür wichtige Voraussetzungen.

(► Kap. IV.3 Wohnen, Kap. IV.5 Grün- und Freiraum)

Interdisziplinarität im Bereich der Jugendarbeit und der Planung sowie gegenseitige Förderung öffnete in der Vergangenheit schon den Weg zu neuen Lösungsansätzen und Realisierungen wie z.B. der Mehrfachnutzung von Freiräumen. Um die Spielräume der Stadt zu erweitern, wurde das Projekt „einfach – mehrfach“ als strategisches Projekt installiert (► *Strategieplan*). Mittels Mehrfach- (vor allem stadteigener Potenziale wie Schulhöfe, Sommerbäder etc.) und Zwischennutzungen (Baulücken müssen nicht ausschließlich als Parkplätze verwendet werden) kann auf konkrete Bedürfnisse und lokale Wünsche gut eingegangen werden. In allen Bezirken laufen mittlerweile derartige Projekte.

Eine in diesem Zusammenhang über viele Jahre bewährte Maßnahme ist das Lobbying für die Interessen der Kinder und Jugendlichen durch das Landesjugendreferat und die von ihm geförderten Vereine (Jugendzentren, wienXtra, Rettet das Kind u.a.) in Kooperation mit den Bezirken der Stadt Wien. Durch den Einsatz des zur Verfügung stehenden Instrumentariums wird versucht, den räumlichen und sozialen Benachteiligungen der Kinder und Jugendlichen entgegenzuwirken. Ziel ist die Verbesserung der Lebensqualität der Kinder und Jugendlichen sowie die Verbesserung des sozialen Klimas, die Förderung von Eigeninitiative und Identifikation mit dem Stadtteil und das Erlernen partizipativer Abläufe.

Die Geschlechtssensibilität stellt dabei ein wichtiges Arbeitsprinzip dar. Freizeitpädagogische Angebote sind ein weiterer wichtiger Schwerpunkt.

### Gesundheits- und Betreuungsinfrastruktur

Der Gesundheitszustand stellt neben dem Haushaltseinkommen den wichtigsten Indikator für die Lebenszufriedenheit der Wiener und Wienerinnen dar (► *Abb.: Lebenszufriedenheitsindex Kap II.2.1*). Entsprechend hoch werden daher die Erhaltung und der Ausbau des **Gesundheitssystems** sowie die Zugänglichkeit und Leistbarkeit desselben für alle Bevölkerungsgruppen eingeschätzt.

Wien kann hier auf einem gut funktionierenden Gesundheitswesen und einer reichen Palette an gesundheitsfördernden Maßnahmen aufbauen. Seit vielen Jahren bietet die Stadt Wien unter anderem auch geschlechtsspezifische Beratungszentren und verschiedene Gesundheitsbeauftragte an, die gezielt auf Gesundheitsrisiken eingehen und somit präventiv beratend agieren.

Der Bedarf an Krankenhäusern, (Fach-)Ärzten und Apotheken ist für Wien insgesamt abgedeckt, wobei es allerdings bei den Großeinrichtungen (Krankenhäuser) Ungleichgewichte in der räumlichen Verteilung gibt. In den letzten Jahren ist nicht nur die Zahl der EinwohnerInnen in den einzelnen Bezirken unterschiedlich stark gewachsen, es verändert sich auch die Altersstruktur der

suchenden Kinder- und Jugendarbeit und von Streetwork. Die Finanzierung der „Parkbetreuung“, die gegenwärtig von 18 Vereinen an über 120 Standorten durchgeführt wird, erfolgt aufgrund der Dezentralisierung aus Bezirksmitteln der Stadt Wien.

Die Koordinationsstelle für M.A.ST.A. fungiert als Schnittstelle zwischen den durchführenden Vereinen und den subventionierenden Stellen. Die Leistungen der Koordinationsstelle umfassen sowohl Controlling (Strategie, Qualität, Leistung und Finanz) als auch Support und Beratung für die M.A.ST.A.-Projekte.

Die Angebote orientieren sich an den jeweiligen Lebenssituationen und Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen. Sie sind niederschwellig, stadtteilorientiert und reichen von Streetwork über Projektarbeit, freizeitpädagogische Angebote bis hin zu Einzelfallhilfe. Prävention, Partizipation, Geschlechtssensibilität sowie kritische Parteilichkeit für Kinder und Jugendliche sind dabei grundlegende Arbeitsprinzipien. Im Sinne des Gender Mainstreaming wird schon seit geraumer Zeit der geschlechtssensible und geschlechtsspezifische Arbeitsansatz angewandt.

Deutlich sichtbar wird dies bei Projekten im öffentlichen Raum wie z.B. der Parkbetreuung. Wesentliche Zielsetzungen dabei sind die Förderung der Entwicklung einer positiven Geschlechterrollenidentität, der Abbau von Rollenklischees und die Förderung von Chancengleichheit im öffentlichen Raum, der zumeist von Buben okkupiert ist.

### ► be a part@Jugend – Frei – Raum

Kinder und Jugendliche sind als gleichberechtigte und aktive Interessengruppen in die Planung und Gestaltung von Freiraum (Spielplätzen, Sportplätzen und Freiflächen) einzubeziehen.

Sie haben als gleichberechtigte Bevölkerungsgruppe genauso ein Anrecht auf öffentlichen Raum und dessen Nutzung wie die Erwachsenen.

Der Verein Wiener Jugendzentren ist in Sachen „Jugend – Frei – Raum“ Lobbyist für Kinder und Jugendliche.

▷ **Gender Mainstreaming im Gesundheitsbereich**

Bereits 1999 hat das Büro der Wiener Frauengesundheitsbeauftragten mit allen relevanten Fachdienststellen des Magistrates und dem Krankenanstaltenverbund das Wiener Frauengesundheitsprogramm erarbeitet. Ein Beirat – vom Bürgermeister nominiert – garantiert die Kontinuität der Umsetzung.

Der jährliche Frauengesundheitsbericht der Stadt Wien macht Differenzen zwischen Frauen und Männern deutlich und weist darauf hin, dass eine geschlechtergerechte Gesundheitsversorgung notwendig ist. Diesem Faktum trägt die Stadt Wien Rechnung.

Mit F.E.M. und M.E.N. stehen Gesundheitszentren als Anlaufstelle für spezifische Fragen zur Gesundheit für Frauen und Männer zur Verfügung.

Bevölkerung (steigender Anteil älterer Menschen). Diesem Trend entsprechend werden Spitalskapazitäten vom Westen in den Nordosten der Stadt verlagert werden.

Ein weiteres Zusammenwachsen der Stadt mit der Umlandregion bedeutet, dass sich die Austauschbeziehungen innerhalb der Region verstärken werden. Dies wird auch auf den Gesundheitsbereich zutreffen. Wie in anderen Bereichen, wird daher auch hier eine intensivere, Verwaltungsgrenzen überschreitende Zusammenarbeit notwendig werden.

MigrantInnen zählen zu jener Gruppe von Menschen mit besonders hohen gesundheitlichen Belastungen, aber auch Problemen beim Zugang zu den Gesundheitseinrichtungen und Sozialleistungen. Nach Herkunft differenziert, manifestieren sich die vergleichsweise größten Defizite in Wien bei den Zuwanderinnen aus dem ehemaligen Jugoslawien und aus der Türkei. Die negativen Effekte auf das gesundheitliche Befinden resultieren aus einer Kombination sozioökonomischer Rahmenbedingungen, in erster Linie jedoch aus Arbeitslosigkeit und Armut, von denen MigrantInnen überdurchschnittlich betroffen sind. (► *Leben in Wien II, Gesamtbericht, S. 77*). Verständigungsschwierigkeiten und Informationsdefizite führen vielfach zu einer Verzögerung der Inanspruchnahme von medizinischen Leistungen (Arztbesuchen) und therapeutischen Maßnahmen, was chronische Leiden oder Fehldiagnosen zur Folge haben kann.

Am Beispiel der Situation von MigrantInnen wird besonders deutlich, wie wichtig es ist, sozialpräventive Maßnahmen zu setzen und damit indirekt gesundheitspräventiv zu wirken.

Im Sinne des Diversitätsanspruchs soll die soziale und räumliche **Zugänglichkeit** gewährleistet werden. Auf räumlicher Ebene kann die Gesundheitsplanung hierzu gemeinsam mit anderen kommunalen Einrichtungen in folgenden Bereichen einen Beitrag leisten:

- ▷ muttersprachliche Betreuung der MigrantInnen im Gesundheitsbereich
- ▷ Öffnung der geriatrischen Tageszentren für Menschen mit Migrationshintergrund
- ▷ stärkere Öffnung der Pensionisten-Wohnformen für Menschen mit Migrationshintergrund
- ▷ Aufbau einer zielgruppenorientierten Versorgung im niedergelassenen Bereich (Arztpraxen)
- ▷ flexible Räume für integrative Gesundheitseinrichtungen in neu zu gestaltenden Stadtteilen vorsehen (z.B. Flugfeld Aspern)

Da das zielgruppenorientierte Diversitätskonzept als integrierter Teilbereich der Kommunalpolitik funktionieren soll, ist eine ressortübergreifende Zusammenarbeit nicht nur erwünscht, sondern für dessen Erfolg auch notwendig.

Die Stadtplanung kann auch zur Gesundheitsprävention wichtige Beiträge leisten, indem sie ein bewegungsfreundliches Umfeld wie z.B. attraktive Fuß- und Radwege, benutzerfreundliche Anbindungen an Naherholungsräume – als Ausgleich zu vermehrt sitzenden Tätigkeiten und als Beitrag zu Fitness und ganzheitlichem Wohlbefinden und zur Gesundheitsvorsorge – schafft.

Die **Gesundheitsplanung** hat den Anspruch, eine ausgewogene und flächendeckende medizinische und pflegerische Grundversorgung anzubieten. Wien wurde in drei EU-konforme Verwaltungseinheiten eingeteilt (NUTS<sup>8</sup>), in denen jeweils alle medizinischen Leistungen angeboten werden sollen. Angestrebt wird

ein durchmisches Angebot an Gesundheits- und Sozialleistungen in einer kleinräumig dezentralen, aber miteinander vernetzten Verteilung. Spezialleistungen werden zukünftig nur an zentralen Standorten abgedeckt.

Wiens BewohnerInnen werden älter. Die Lebenserwartung der Frauen ist im Durchschnitt nach wie vor höher, doch steigt im Vergleich zur Kriegsgeneration nunmehr auch die Lebenserwartung der Männer. Die Bevölkerung wird aber nicht nur älter, aufgrund der Veränderungen in der Gesellschaft und der Familienstrukturen (steigende Mobilität der ArbeitnehmerInnen, steigende Frauenerwerbsquote etc.) werden auch immer weniger Pflegeleistungen von Familienangehörigen erbracht. Damit wird die Nachfrage nach Angeboten und Einrichtungen im **Pflege- und Betreuungsbereich** in Zukunft weiter steigen.

Die öffentliche Gesundheitsplanung reagiert darauf einerseits mit Modernisierungen und Standardanhebungen in den bestehenden Einrichtungen, andererseits mit Neubau von Langzeitpflegeeinrichtungen. Dem Wunsch der Menschen, so lange wie möglich in der eigenen Wohnung leben zu wollen, wird dadurch Rechnung getragen, dass sowohl die ambulante als auch die Betreuung zu Hause – durch mobile Dienste – weiter forciert und ausgebaut wird. Auch der Wiener Krankenanstaltenverbund setzt neue Schwerpunkte in seinem Angebot und gründete die neue Teilunternehmung „Pflegeheime der Stadt Wien“.

Im Bereich der geriatrischen Betreuung hat in den letzten Jahren ein Paradigmenwechsel stattgefunden, der im neuen „Strategiekonzept für die Betreuung älterer Menschen, Lebenswertes Alter in Wien – aktiv und selbstbestimmt“ formuliert wurde<sup>9</sup>. Im Vordergrund dieser Konzepte steht der Mensch. Ziel ist es einerseits, den alternden Menschen so lange wie möglich ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen und andererseits, dem Anspruch einer kundenorientierten Angebotsplanung folgend, ortsnahe ganzheitliche Dienste anzubieten.

Um dem gerecht zu werden, werden Maßnahmen gesetzt, die es ermöglichen, mit entsprechender Betreuung so lange wie möglich in der eigenen Wohnung bleiben zu können. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Rehabilitation auch in Zukunft intensiv zu fördern. Darüber hinaus geht die Entwicklung weg von einer Pflegekette (die letztlich immer bei der stationären Pflege endet) hin zum Pflegenetzwerk, innerhalb dessen die Auswahl aus einem – je nach individueller Lebenslage – diversifizierten Angebot erfolgt. Durch ein interdisziplinäres „Case Management“ soll die Durchlässigkeit aller ambulanten, teilstationären und stationären Einrichtungen garantiert werden. Eine zentrale Ansprechstelle soll die Orientierung der Kunden unterstützen.

Neben den sozialen und unterstützenden Dienstleistungen kommt auch dem **Wohnbau** eine zentrale Rolle zu: Bei Neubauten eine **barrierefreie Ausstattung** mitzudenken und vorzusehen kommt nicht nur älteren, nicht mehr so mobilen Menschen

zugute, sondern auch allen anderen NutzerInnengruppen. Insbesondere in den neu zu errichtenden Stadtteilen bietet sich die Chance, Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen unmittelbar mit neuen Wohnformen und entsprechender Infrastruktur kreativ zu kombinieren. Dafür werden gezielt Vorhaltegebiete reserviert werden. Die Entwicklung spezieller Wohnformen (z.B. Mehrgenerationenwohnen, Haus- und Wohngemeinschaften etc.) soll die Wahlmöglichkeit je nach individuellen Anforderungen und Wünschen der BewohnerInnen ermöglichen. (► Kap. IV.3.4 *Themensiedlungen*)

Grundsätzlich ermöglicht und fördert der barrierefreie, öffentliche Raum der Stadt Selbstständigkeit und Selbstbestimmung aller Bevölkerungsgruppen. Dadurch sind auch Synergieeffekte für verschiedene NutzerInnen der Stadt zu erreichen, die von einer Verminderung der Vereinsamungsgefahr bei älteren, allein stehenden Personen bis hin zu einem existenziellen Standard an Lebensqualität reicht. Als städtebauliche Voraussetzung für das altersgerechte Wohnen im Stadtteil, aber auch für Tages- und Pflegezentren sind eine durchmischte Infrastruktur (kurze Wege) sowie ein entsprechendes Dienstleistungsangebot in unmittelbarer Wohnumgebung notwendig. Dazu zählt auch der Zugang zu barrierefrei gestalteten öffentlichen Verkehrsmitteln.

Soziale (öffentliche) Sicherungssysteme bedeuten Sicherheit auf individueller Ebene und sind ein wesentliches Element in der Vermeidung sozialer Isolation und Ausgrenzung von Menschen. ■

<sup>8</sup> NUTS („Nomenclature des unités territoriales statistiques“, auf Deutsch: Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik). Wien wird in 3 NUTS-Regionen unterteilt: Region Mitte-Südost: 1.–11. und 20. Bezirk; Region West: 12.–19. und 23. Bezirk; Region Ost: 21. und 22. Bezirk

<sup>9</sup> Gemeinderätliche Geriatriekommission: Strategiekonzept für die Betreuung älterer Menschen. Lebenswertes Alter in Wien – aktiv und selbstbestimmt. Wien 2004



## 6. Räumliche Aspekte der Kultur

**KULTUR – VERSTANDEN ALS** die Auseinandersetzung mit und die Gestaltung der natürlichen und sozialen Umwelten – durchdringt alle Lebensbereiche und ist somit ein wesentlicher Bestimmungsfaktor der Lebensqualität. Die Verschiedenheit macht die Qualität des Urbanen aus, Kultur unterstützt diese Vielfalt.

Wien genießt als **Kulturstadt** internationalen Ruf, der sich gleichermaßen auf künstlerische, kulturwissenschaftliche, alltagskulturelle sowie architektonische und städtebauliche Elemente bezieht. Es wird nicht nur ein breites Spektrum kultureller Aktivitäten (Musik, Theater, Dichtung, Film, Malerei, Tanz ...) geboten, durch gezielte Investitionen in die Errichtung und den Ausbau von Kulturbauten (z.B. Museumsquartier, Karlsplatz, Hauptbibliothek ...) wird zudem die Neupositionierung Wiens als internationale Kulturmetropole und damit eine innovative, dynamische Seite Wiens gestärkt. Wien bekennt sich auch zu seiner besonderen Verantwortung für sein kulturelles Erbe im Bereich der Architektur und Stadtgestaltung (Stichwort Weltkulturerbe, Schutzzone usw.) und unterhält laufend einen aktiven, kreativen und dezidiert zeitgenössischen Dialog. (► Kap. IV. 4 Wirtschaft und Arbeit)

### Karlsplatz

Als Verkehrsknotenpunkt in Innenstadtnähe war der Karlsplatz seit dem späten 19. Jahrhundert immer wieder Anlass und Ausgangspunkt für stadtplanerische Überlegungen, die eine umfassende Neuordnung zum Ziel hatten. Gleichzeitig gab es immer wieder „subversive“ Aktionen, angefangen von der temporären Ausbreitung des Wiener Naschmarktes, über den Bau des Provisoriums der Wiener Secession bis hin zum Provisorium der ersten Wiener Kunsthalle („Container“). Der „Kunstplatz Karlsplatz“ definiert sich bereits über große Kulturinstitutionen: Kunsthalle Wien („Project Space“), Künstlerhaus, Wien Museum, Secession, Technische Universität, Musikverein. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich weiters die Generali Foundation, die Akademie der bildenden Künste, das Semper-Depot, das Konzerthaus, das Schönberg Center, das Herbert von Karajan Centrum, die Evangelische Schule sowie das Theater an der Wien. Darüber hinaus bietet der Karlsplatz ein positives Potenzial, das in Zukunft stärker genutzt werden soll: Zentrumsnähe und vorteilhafte Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel sowie das Radwegennetz; Grünzone in einem extrem verkehrsreichen

Stadtgebiet; der Karlsplatz als attraktiver urbaner Knotenpunkt, an dem die Menschen sich gerne aufhalten. Diesen „**Kunstplatz Karlsplatz**“ auch durch Maßnahmen an der Oberfläche sichtbar zu machen war der Ausgangspunkt für einen Masterplan. Der Karlsplatz wird damit von einer „Gegend“, wie Otto Wagner das genannt hat, zu einem urbanen Platz, der seine Kunsteinrichtungen sichtbar und erlebbar macht und der Kunst selbst auch Platz bietet.

### Kunst im öffentlichen Raum

Mit Beginn 2004 wurde der Fonds „Kunst im öffentlichen Raum“ eingerichtet. Sein Ziel ist die Anhebung der Qualität von Kunst im öffentlichen Raum, ihre Förderung, Dokumentation und Vermittlung. Die Mittel für den Fonds kommen aus jenen Geschäftsbereichen der Stadt Wien, die öffentliche Bauvorhaben realisieren (Wohnbau bzw. Stadtentwicklung). Eine Jury entscheidet über eingereichte Projekte, kann selbstständig Projekte initiieren, Wettbewerbe ausschreiben oder auch inhaltliche oder geografische Schwerpunkte setzen.

### Creative Industries

Wissen und Kreativität sind als intellektuelles Kapital zu einer wichtigen gesellschaftlichen Grundlage Wiens und zugleich auch zu einem zentralen Standortvorteil geworden. Der Ruf Wiens als Wissenschaftsstadt ist durch eine Reihe von Kompetenzfeldern fest verankert. Besondere Stärken Wiens liegen in der Medizin, der Psychotherapie, den Kunst- und Kulturwissenschaften sowie, nach gezielten Investitionen der Stadt, nun auch in den Bereichen Biotechnologie und „Creative Industries“. Die „Creative Industries“ als Wirtschaftszweig haben in den letzten fünf bis zehn Jahren in Personenzahlen stark zugenommen und auch in ihrer Qualität substantiell zugelegt. Schon heute sind in Wien in den Sparten Musik, Film, bildende Kunst, Mode, Design und Multimedia und anderen mehr als etwa 100.000 Beschäftigte in rd. 18.000 Klein- und Kleinstunternehmen tätig. (► Kap. IV. 4 *Wirtschaft und Arbeit*)

Wien setzt in diesem Bereich – neben der Biotechnologie und der Telekommunikation – auf ein weiteres Hoffnungsfeld, durchaus auch in einem standortpolitischen Sinn. Kunstschaffende werden in dem Sinn unterstützt, dass sie ihre Ideen auch umsetzen und verkaufen können. Damit wird dem Abwandern von Kreativen etwas Entscheidendes entgegengesetzt.

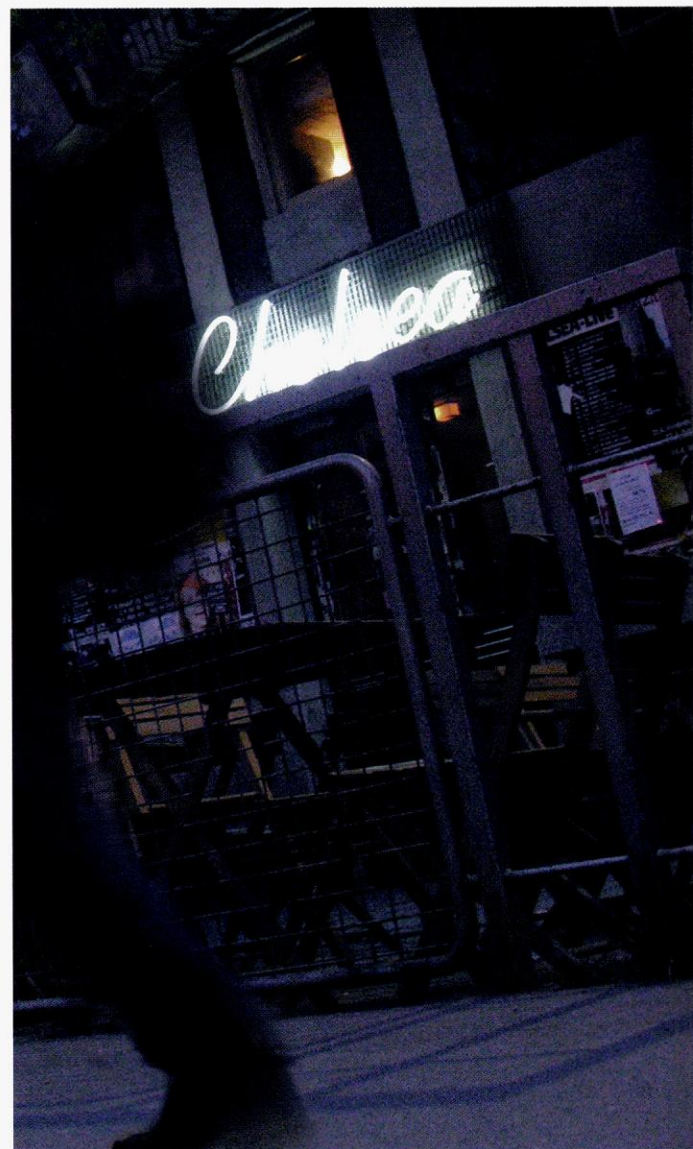
### Museen

Im Unterschied zu anderen Städten werden in Wien Museen und Kultureinrichtungen neu eröffnet und nicht geschlossen. Das Museumsquartier, weltweit eines der größten Museumsareale, wurde 2001 nach langer Planungs- und Baugeschichte eröffnet. Weil Kinder nicht nur das Publikum von morgen, sondern Teil des heutigen Kulturpublikums sind, wurde neben dem ZOOM-

Kindermuseum auch ein eigenes Theaterhaus für Kinder im Museumsquartier errichtet.

### Bezirkskultur

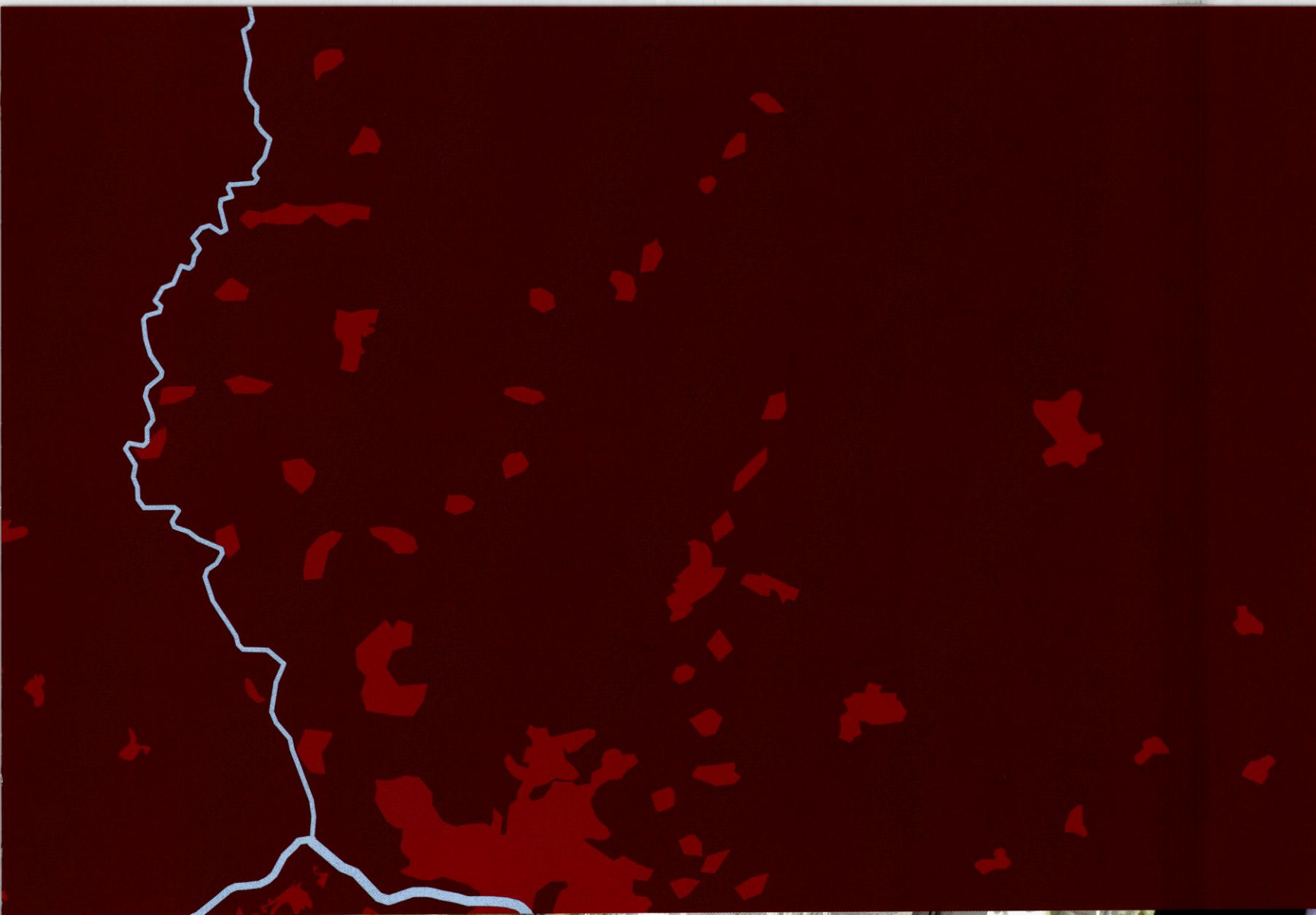
Auch der dezentralen Kulturarbeit wird in Wien ein hoher Stellenwert beigemessen. Die Förderung der Bezirkskultur spielt im Sinne einer sozialen und räumlichen Zugänglichkeit zum kulturellen Angebot der Stadt sowie im Sinne einer ausgewogenen nachhaltigen Entwicklung eine wichtige Rolle. Das Kulturressort legt diesbezüglich seinen Schwerpunkt auf die Förderung von Stadtteilinitiativen und Netzwerken – zum Beispiel das Festival „Soho in Ottakring“ oder „Operation Figurini“ als Nachfolgeprojekt nach dem erfolgreichen „Unternehmen Capricorn“, Theater in den Außenbezirken u.a. ■

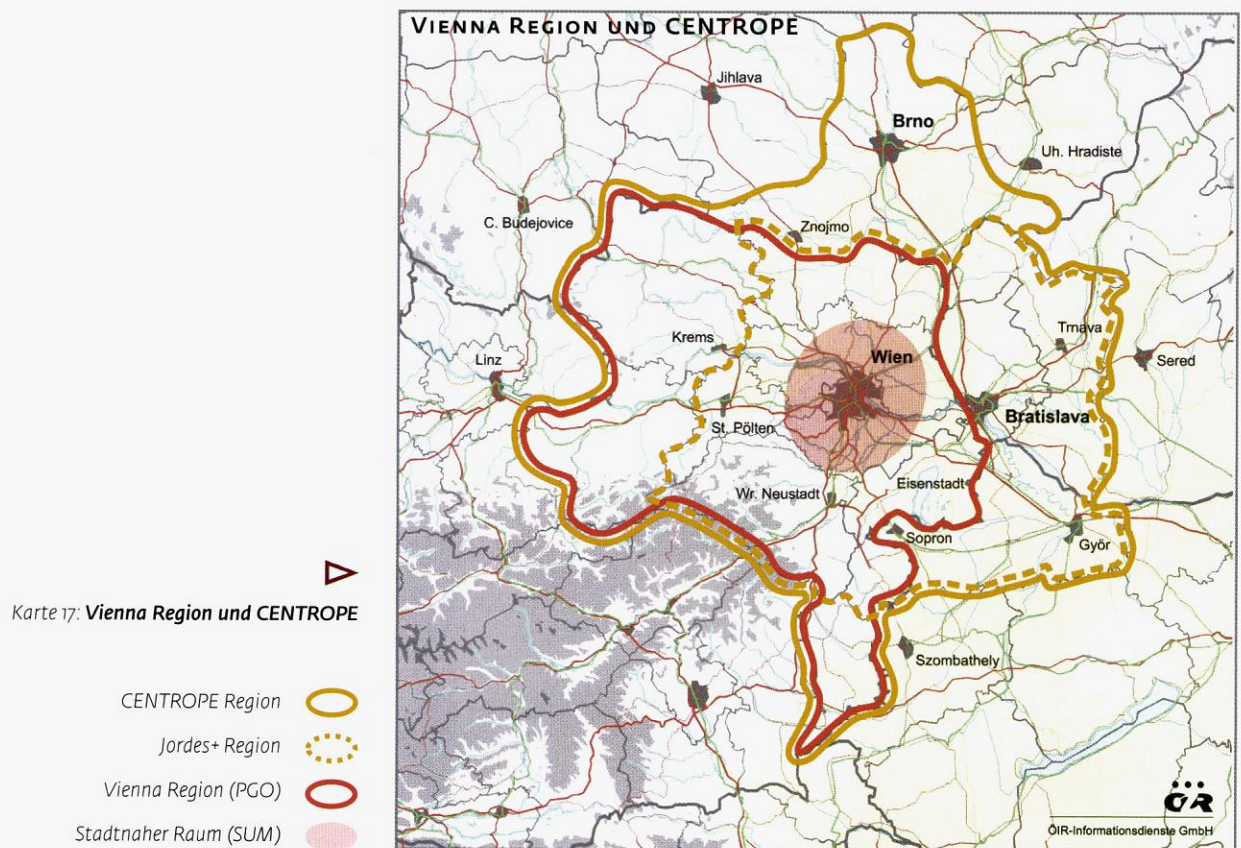




## IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung

Das regionale räumliche Leitbild und das  
räumliche Leitbild der Stadtentwicklung Wiens  
geben eine Vorausschau in die Zukunft der Stadt.





# 1. Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien

## 1.1 Entwürfe regionaler Kooperationen Europaregion CENTROPE

**MIT DER EU-ERWEITERUNG** ergibt sich nunmehr für Wien die Chance und Herausforderung, im Vierländereck Österreich – Tschechien – Slowakei – Ungarn als Zentrum einer grenzüberschreitenden und multilateralen Europaregion zu fungieren und sich gemeinsam mit den regionalen Partnern im neuen Europa zu positionieren. Diese Europaregion, **CENTROPE** genannt, ist auf die Planung und Koordinierung von Maßnahmen zur Stärkung des Wirtschaftsraumes ausgerichtet; Regional- und Standortentwicklung, Infrastrukturplanung und -realisierung, Bildungs- und Forschungspolitik, Kultur, Tourismus und Freizeitwirtschaft sind hier die wesentlichsten Bereiche. (► Kap. III.1.1) Folgende Zielsetzungen wurden formuliert:

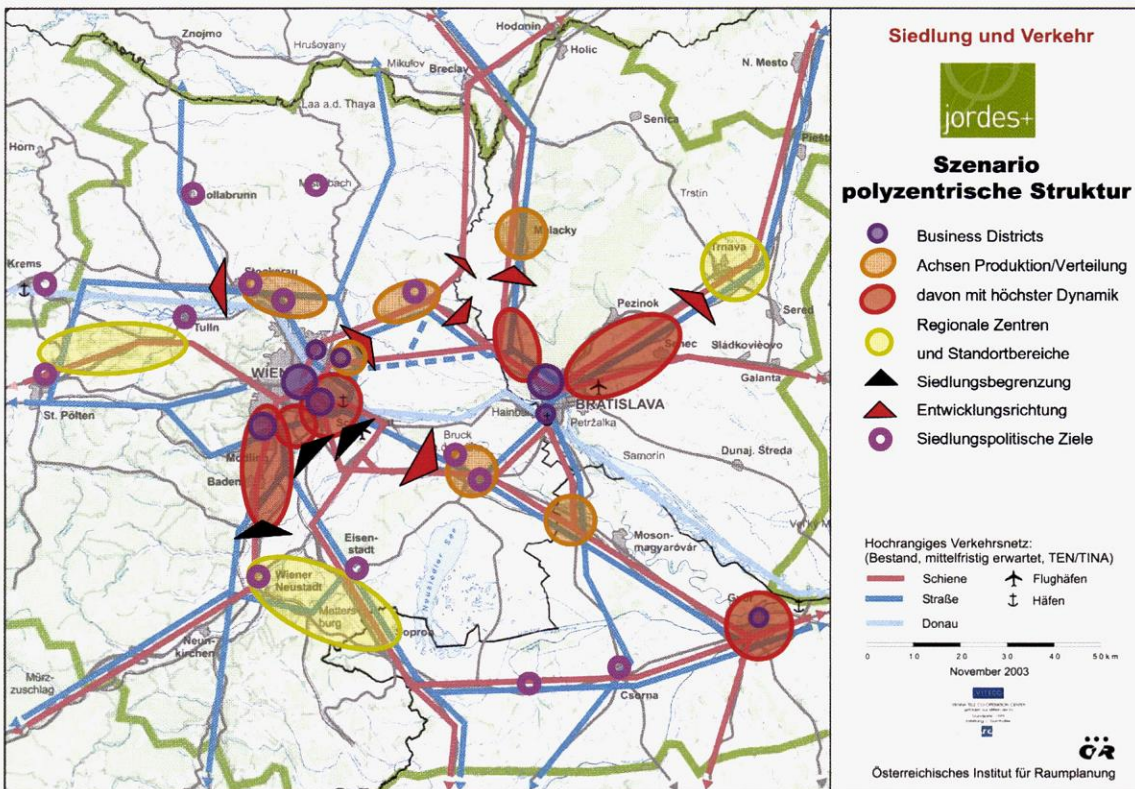
- ▷ Entwicklung des regionalen grenzüberschreitenden Bezugsraumes unter den neuen politischen, wirtschaftlichen und technologischen Voraussetzungen – als funktionaler Wirtschaftsraum im Nahbereich, der es Wien ermöglicht, mit den Stärken der CENTROPE-PartnerInnen eine im Vergleich zu anderen Städten überdurchschnittliche Entwicklungsdynamik in der EU zu erreichen
- ▷ Nutzung der wirtschaftlichen und lagebedingten Vorteile Wiens

im Städtenetz dieser Region: Größe und Spezialisierungsoptionen, Rolle als Hauptstadt und einwohner- und wirtschaftsstärkste Stadt der Region, Bildungs-, Forschungs- und Verwaltungszentren des Bundes, Finanzdienstleistungen, Headquarters, internationaler Flughafen mit Drehscheibenfunktion in Richtung Mittel-, Ost- und Südosteuropa, Standort-Lagegunst in Mittel- und Osteuropa

- ▷ optimale Vernetzung und Erschließung der Region CENTROPE im inneren und nach außen, Sicherung, Erschließung und Entwicklung von internationalen Top-Standorten in Wien entlang der Hauptverkehrsachsen
- ▷ Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Wien umgebenden Region mit starker Ausrichtung auf die Erschließbarkeit und Erschließung mit hochrangigem ÖV zur Schaffung der Voraussetzungen für ein weiteres qualitatives Wachstum – IV-Ausbaumaßnahmen erfolgen in darauf abgestimmter Weise

### Szenarien für Siedlungsentwicklung und Verkehr in der Region

Im Rahmen der Studie **Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen** (PGO 2004) wurden für den Kernraum der CENTROPE-Region (Wien – Bratislava – Györ) zwei Entwicklungsperspektiven bearbeitet.



Karte 18:  
**Szenario polyzentrische Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung**  
 Quelle: „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen“, Jordes+ Teilprojekt, PGO 2004, Wien

Diese bauen auf der Verteilung der Chancen für Wirtschaftsstandorte auf, die aus der für die nächsten Jahre geplanten Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur resultieren.

Für die weitere Entwicklung wird das **Szenario polyzentrische Struktur** herangezogen. Es geht von beobachteten Siedlungsmustern und Trends aus und setzt Steuerungseingriffe und Impulse speziell im Bereich der Infrastrukturentwicklung ein.

Zu den wirtschaftsrelevanten infrastrukturellen Impulsen sind hier insbesondere zu nennen: der Güterterminal Sopron, der Technologiepark Eisenstadt sowie mehrere Business- und Industrieparks im Teilraum Sopron – Eisenstadt – Wiener Neustadt, der Güterterminal Tulln/Judenau, mit dem Entwicklungsimpulse für die Achse Korneuburg – Stockerau und den Niederösterreichischen Zentralraum gesetzt werden sollen, sowie die ergänzende Ausstattung beider Teilräume mit Business- und Industrieparks.

In der längerfristigen Perspektive sollen der Norden und der Nordosten der Region durch Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz gestärkt werden, wobei die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in erster Linie auf die Schnittpunkte von Schiene und Straße fokussiert werden soll. Durch den langfristig geplanten Güterterminal Wien Nordost erreichen die Achsen Eibesbrunn – Wolkersdorf bzw. Gänserndorf ihre

volle Standortgunst. Wenn es zur Herstellung einer hochrangigen Anbindung an Bratislava und Malacky kommt, kann für den Raum Gänserndorf eine verstärkte Dynamik erwartet werden. Der Standortbereich Süßenbrunn – Gerasdorf – Eibesbrunn – Wolkersdorf wird durch die Nähe zum Güterterminal in langfristiger Perspektive stark profitieren.

Das Siedlungsszenario polyzentrische Struktur enthält aber auch Maßnahmen zur Einschränkung der Entwicklung in der Süd- und Südostachse, um damit sicherzustellen, dass Entwicklungsstandorte in nördlichen und nordöstlichen Teilen der Region angenommen werden. Dies bedeutet, dass in der Süd- und Südostachse eine Reorganisation und Aufwertung von Betriebsflächen an einigen wenigen Entwicklungsbrennpunkten – etwa durch Businessparks und durch Industrieparkangebote, v.a. im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel – angestrebt wird. Gleichzeitig sollen aber zumindest die Altbestände an kleinen Baulandreserven abseits des ÖV rückgewidmet werden, um sukzessive eine Fokussierung auf gut erschlossene Standorte zu bewirken und weiters das Gesamtangebot an Betriebsflächen in Grenzen zu halten. Eine derartige Vorgangsweise entspricht etwa den Vorschlägen im Aktionsprogramm der PGO für den Raum Simmering – Schwechat.



**△** Karte 19: **Straßenprojekte (Auswahl) in der Jordes+ Region**; Quelle: „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen“, Jordes+ Teilprojekt, PGO 2004, Wien

**Siedlung und Verkehr**

**jordes+**

### Straßenprojekte (Auswahl \*)

\* enthält Änderungen für die Bearbeitung des STEP'05

- Bestand
- in Bau
- Autobahn / Schnellstraße zweistreifig
- Realisierung bis 2011 (in Ungarn bis 2015)
- Autobahn / Schnellstraße zweistreifig
- Realisierung nach 2011 (in Ungarn nach 2015)
- Autobahn / Schnellstraße zweistreifig
- Marchbrücken

0 10 20 30 40 50 km

April 2005  
Erstellung: W. Neugebauer

**VITECC**  
VIENNA TELE CO-OPERATION CENTER  
gefördert aus Mitteln der EU  
Grundkarte: 1999  
Erstellung: L. Gumhalter

**ÖR**  
Österreichisches Institut für Raumplanung



**△** Karte 20: **Schiensprojekte in der Jordes+ Region**  
Quelle: „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen“, Jordes+ Teilprojekt, PGO 2004, Wien

**Siedlung und Verkehr**

**jordes+**

### Schiensprojekte

- Bestand (Personenverkehr)
- Realisierung bis 2011
- Realisierung nach 2011
- Realisierung nach 2021
- Schnellbahn-Konzept Bratislava
- Schnellbahnring (Projektidee)
- EI: Elektrifizierung
- Neubau / Ausbau

0 10 20 30 40 50 km

November 2003  
Erstellung: W. Neugebauer

**VITECC**  
VIENNA TELE CO-OPERATION CENTER  
gefördert aus Mitteln der EU  
Grundkarte: 1999  
Erstellung: L. Gumhalter

**ÖR**  
Österreichisches Institut für Raumplanung

Der durch die Straßenausbauten aufgewertete Standortraum zwischen Süd- und Südostachse ist kaum mit hochrangigem ÖV erschlossen, deshalb wäre bei der Lokalisierung großflächiger Betriebsgebiete auf die ÖV-Anbindung (für Beschäftigte und Güter) zu achten. Die Entstehung eines Siedlungsbandes entlang der S1 im Süden Wiens sollte in abgestimmter Weise verhindert werden. Generell ist der Anschluss bestehender Betriebsgebiete südlich und östlich von Wien an den ÖV anzustreben, und dafür geeignete Konzepte sind zu entwickeln (z.B. Schnellbusse für den Raum Mödling – Schwechat).

Nur unter der Bedingung einer Beschränkung der Dynamik im nahen südlichen und südöstlichen Umland ist eine ausgewogenere Dynamik in den Achsen im Norden und den anderen Teilräumen wahrscheinlich.

Im nördlichen Wiener Umland werden durch die umfangreichen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sehr große Baulandpotenziale eröffnet, z.T. auch weitab von öffentlichen Verkehrsmitteln und bestehenden Siedlungsstrukturen. Eine Konzentration der künftigen betrieblichen Entwicklung auf wenige ausgewählte Standortbereiche ist erforderlich, um konkurrenzfähige Größenordnungen bezüglich Ausstattung und Einzugsbereich zu erreichen und, in weiterer Folge, Chancen für eine selbsttragende Entwicklung zu eröffnen.

In diesem Zusammenhang ist die Anzahl möglicher Standorte zu beschränken. Damit positive Wirkungen nicht verpuffen, sollten nur einzelne regionale Achsen gestärkt werden und dort Schwerpunkte in Gemeinden geschaffen werden, die bereits über ein gewisses Potenzial an Unternehmen und EinwohnerInnen verfügen. Kleinere Gemeinden könnten über die Errichtung von interkommunalen Wirtschaftsparks und Betriebsgebieten an der Entwicklung beteiligt werden. Dies eröffnet auch die Chance zu einer Optimierung bei der Standortwahl und zu einer höheren Ausstattungsqualität der Entwicklungsstandorte.

Dieses Szenario einer auf attraktive Standorträume ausgerichteten polyzentrischen Entwicklung wird deshalb empfohlen, da eine weiter fortschreitende, kumulative Dynamik v.a. im südlichen und südöstlichen Wiener Umland erhebliche verkehrliche und umweltmäßige (Überlastungs-)Probleme zur Folge hätte. Weiters würde auch das bestehende Ungleichgewicht in der Verteilung der Arbeitsplätze nördlich und südlich der Donau weiter verstärkt statt verringert werden.

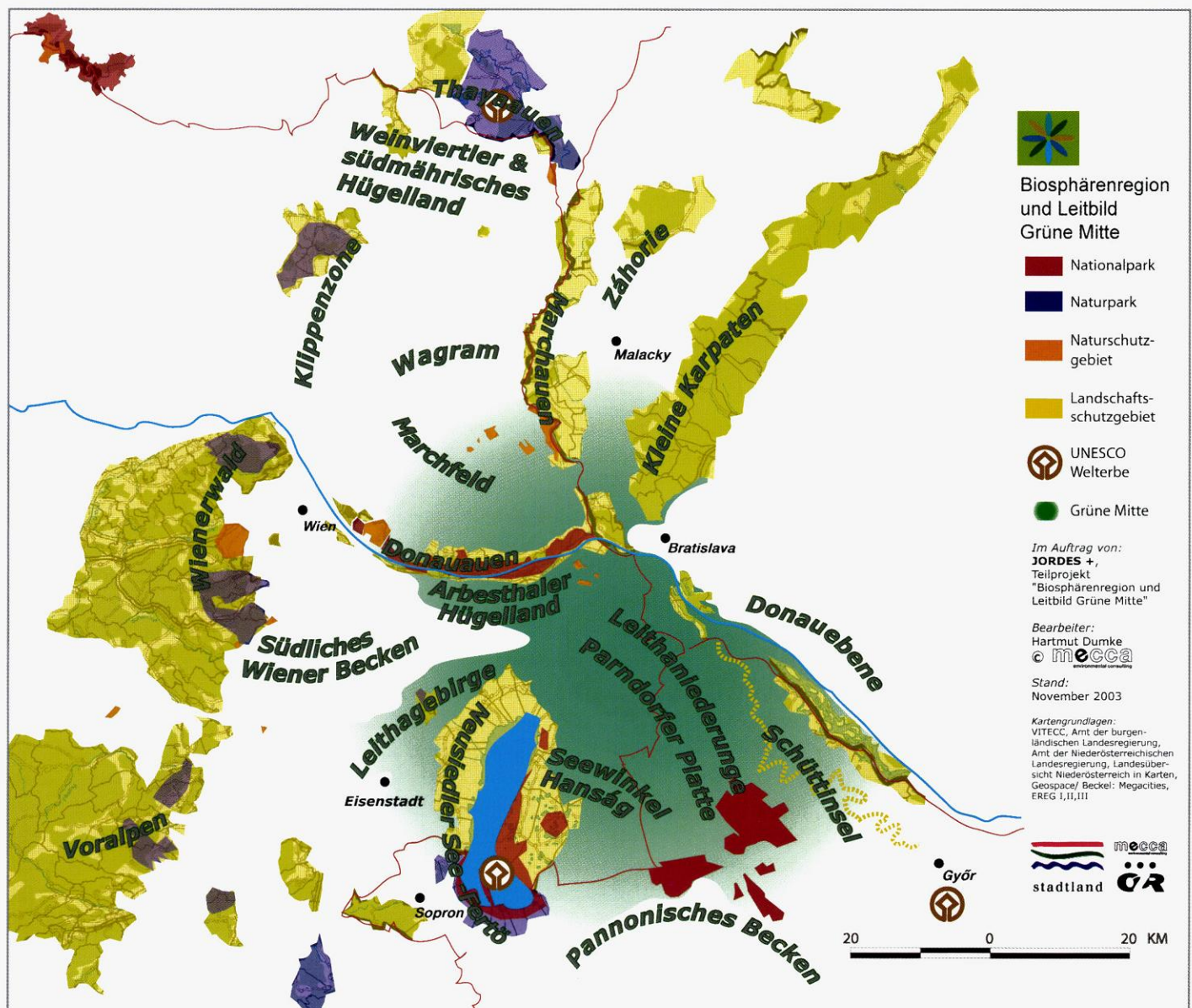
Die Erhaltung und Entwicklung einer polyzentrischen Struktur bzw. einer dezentralen Konzentration stehen im Einklang mit dem Siedlungspolitischen Konzept der Ostregion sowie dem Niederösterreichischen Landesentwicklungskonzept 2003. Unterstützt durch den gezielten Ausbau der Verkehrs- und Wirtschaftsinfrastruktur kann so eine ausgewogene räumliche Verteilung der Chancen gewährleistet werden.

## Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte

Ein weiteres – mit dem Szenario polyzentrische Struktur kompatibles – Konzept für den angesprochenen Kernraum von CENTROPE zwischen Wien, Győr und Bratislava ist auf die Bildung einer so genannten **Biosphärenregion** ausgerichtet. Es enthält ein Leitbild für die **Grüne Mitte** zwischen Wien und Bratislava, die als das Kerngebiet einer zukünftigen Biosphärenregion vorgesehen ist und aus mehreren vernetzten Biosphärenparks, Nationalparks und weiteren wertvollen Landschaftsteilen aufgebaut werden könnte (► Karte 21).

In Hinblick auf die übergeordnete Fragestellung, wie sich die Region Wien – Bratislava – Győr als Wirtschaftsraum in einem künftigen vereinten Europa positionieren kann, ist die naturräumliche Qualität nicht nur als „weicher Standortfaktor“, der eine hohe Lebensqualität in der Arbeitsumgebung signalisiert, zu sehen, sondern auch als mögliches wirtschaftliches Potenzial. Mit dem Konzept wird deshalb auch das mit dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung kompatible Entwicklungspotenzial der Region aufgezeigt.

Die Region weist besondere Eignung und eine breite Wissensbasis für die Produktion von hochwertigen Agrarprodukten und Lebensmitteln sowie für die Erzeugung und Verteilung von Alternativenenergien (Windkraft, Biomasse, Biogas und -treibstoffe) auf. Hier können Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie übergeordnete Vermarktungs- und Förderungsinitiativen in den nächsten Jahren zum Entstehen eines Kompetenzfeldes von internationaler Bedeutung beitragen. In ähnlicher Weise gilt dies für den Bereich Verkehr: In einer Region mit sehr hoher und rasch weiterwachsender Verkehrsbelastung ist die forcierte Entwicklung von nachhaltiger Mobilität eine zentrale Herausforderung (z.B. moderne, flexible ÖV-Angebote, Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Schiff, moderne Logistik und Güterverteilung). Ein Modellprojekt zur Entwicklung eines nationalparkkonformen Verkehrssystems in der Region Neusiedler See – Fertöd wird entsprechende Impulse setzen. Das bei solchen Initiativen entstehende Know-how kann in weiterer Folge wirtschaftlich (international) genutzt werden. Die Vernetzung und grenzüberschreitende Koordination der Entwicklung und Vermarktung der besonderen Biosphären kann schließlich zu einem eigenen Wirtschaftsimpuls werden, denn der Standortfaktor Umwelt, Landschaft und Freizeitwert wird in Zukunft noch größere Bedeutung erlangen, als dies bereits jetzt der Fall ist. ■



△ Karte 21: Biosphärenregion mit dem Kerngebiet Grüne Mitte; Quelle: „Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte“, Jordes+Teilprojekt, PGO, Wien 2004

## 1.2 Stadtumlandregion Räumliche Leitbilder

DAS LAND NIEDERÖSTERREICH verfolgt gezielte Schwerpunktbildungen (**Landesentwicklungskonzept 2003, Leitbild für die räumliche Entwicklung 1998**). Die Förderung der Viertelhauptstädte sowie die Entwicklung von eigenständigen Teilräumen (NÖ Zentralraum St. Pölten/Krems, Wiener Neustadt) sollen einen Ausgleich zur Konzentration der Entwicklungsdynamik auf die Stadt Wien und deren direktes Umland schaffen. Das **Siedlungspolitische Konzept Ostregion** (PGO 1994) ergänzte diese Vorstellungen durch eine Strategie der dezentralen Konzentration im Umland von Wien. Dies bedeutet die Förderung von Schwerpunkorten als Wohn- und Dienstleistungsstand-

orte im weiteren Umland von Wien bei gleichzeitiger Begrenzung der Siedlungsentwicklung im stadtnahen Suburbanisierungsring. Dieses Konzept wurde allerdings bisher nicht aktiv umgesetzt.

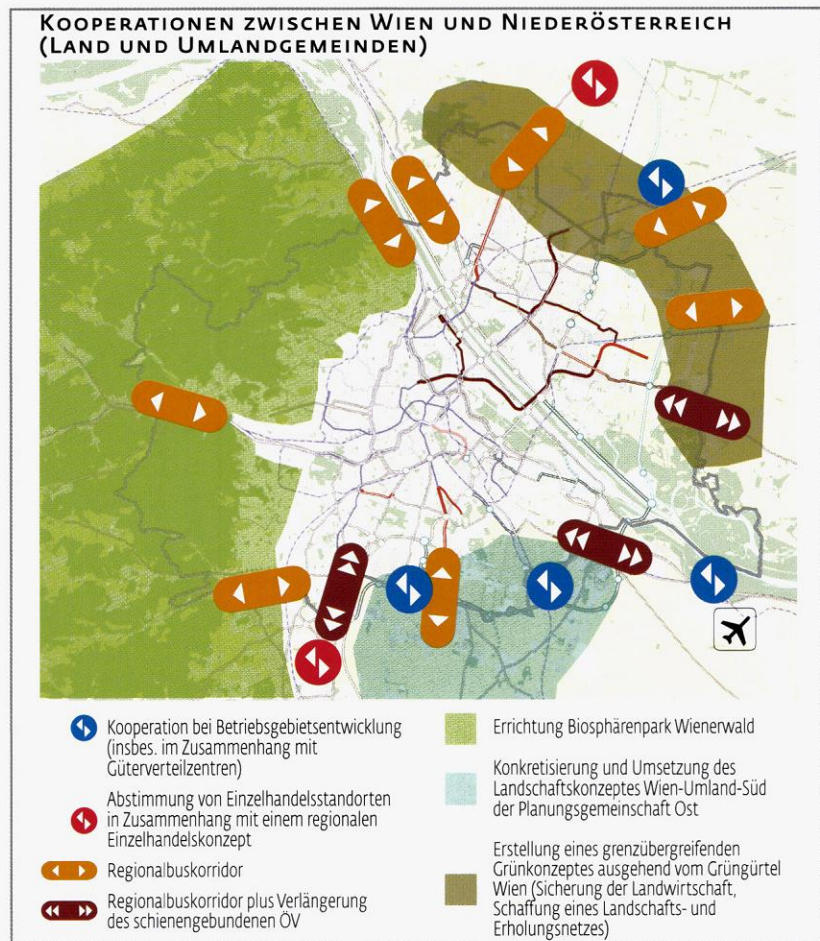
Die heutige Raumentwicklung im Umland findet kaum mehr in regionalen Zentren statt, sondern orientiert sich in ihrem Wachstum neben anderen Faktoren wie Bodenpreis und Bodenverfügbarkeit sehr stark auch an der Verkehrsinfrastruktur und den regionalen Verbindungslinien. In diesem netzartigen Wachstum der Stadtregion entstehen Knotenpunkte mit höchster Erreichbarkeit. Es kommt zur Bildung von regionalen Netzen, deren Verbindungskapazität größer ist als die Anbindung an die bisherigen Stadtzentren. Ehemalige Stadtränder auf der einen Seite

und die zunehmende Urbanisierung der stadtnahen Gebiete auf der anderen Seite führen zur Bildung einer „Zwischenstadt“. (► Kap. III.2.1 *Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung*)

Die Entwicklung lässt sich durch die Planung kaum aufhalten oder revidieren, sondern bestenfalls „zivilisieren“. Dies erfordert aber ein anderes Planungsverständnis und neue Formen interkommunaler Kooperation. Dies wird derzeit – von Wien gemeinsam mit Niederösterreich – mit dem organisatorischen Aufbau eines **Stadt-Umland-Managements** unterstützt (nähere Beschreibung siehe unten).

Um die oben beschriebenen Tendenzen so zu gestalten, dass ihre räumlichen und verkehrlichen Auswirkungen möglichst geringe Belastungen für Mensch und Umwelt mit sich bringen, sollte eine Steuerung in der Region nach folgenden **Planungsgrundsätzen** erfolgen:

- ▶ Siedlungsentwicklung nach dem Grundsatz der dezentralen Konzentration.
- ▶ Entwicklungszentren an den Schnittpunkten des hochrangigen Schienen- und Straßennetzes, um eine nachhaltig verträgliche Verkehrsentwicklung sicherzustellen.
- ▶ Konzentration von Betriebsgebieten an diesen Schnittpunkten, wobei durch gemischte Nutzungen in diesen Zentren (verschiedenste Formen von Betrieben, Freizeiteinrichtungen, Wohnnutzung) eine möglichst gute ÖV-Auslastung gewährleistet wird – Schnellbahnstationen als integratives Element eines Zentrums (Erarbeitung städtebaulicher Konzepte zur Attraktivierung von ÖV-Stationen).
- ▶ Konzentration auf wenige Betriebsstandorte im Umland von Wien – neben den Entwicklungszentren (Zentrale Orte) des Siedlungspolitischen Konzeptes Ostregion – erfordert die Beteiligung von mehreren Gebietskörperschaften an diesen Standorten (interkommunale Betriebsgebiete). Steuerungsinstrumente zur Förderung einer konzentrierten Entwicklung und zur Erschwerung der flächenhaften Zersiedelung sind auszuarbeiten.
- ▶ Potenziell MIV-induzierende Betriebe sollen nicht in dezentralen Lagen und ohne attraktiven ÖV-Anschluss errichtet werden. Freihalten höherrangiger Straßentrassen von Bebauung mit Wohn- und Gewerbenutzung zur Vermeidung neuer MIV-Verkehrserreger.
- ▶ Klare Abgrenzung der Siedlungen.



- ▶ Sensible Abstimmung regionaler Einkaufszentren auf das lokale Siedlungsgefüge, die Kaufkraft und bestehende Wirtschaftsbetriebe (Schaffung integrierter Standorte).
- ▶ Kompakte Siedlungsformen, die den Anspruch auf privat verfügbaren Freiraum im Wohnungsverband erfüllen (z.B. verdichteter Flachbau statt offener Bebauung).
- ▶ Erhaltung von öffentlichen Grün- und Freiräumen zwischen Zonen maßvoller Verdichtung.
- ▶ Ausrichtung der weiteren Rahmenbedingungen auf die oben genannten Planungsgrundsätze, nämlich Wohnbauförderung, Infrastrukturererschließung, Bodenpolitik, Finanzausgleich. Dadurch sollen die derzeit bewirkten kontraproduktiven Effekte vermieden werden.



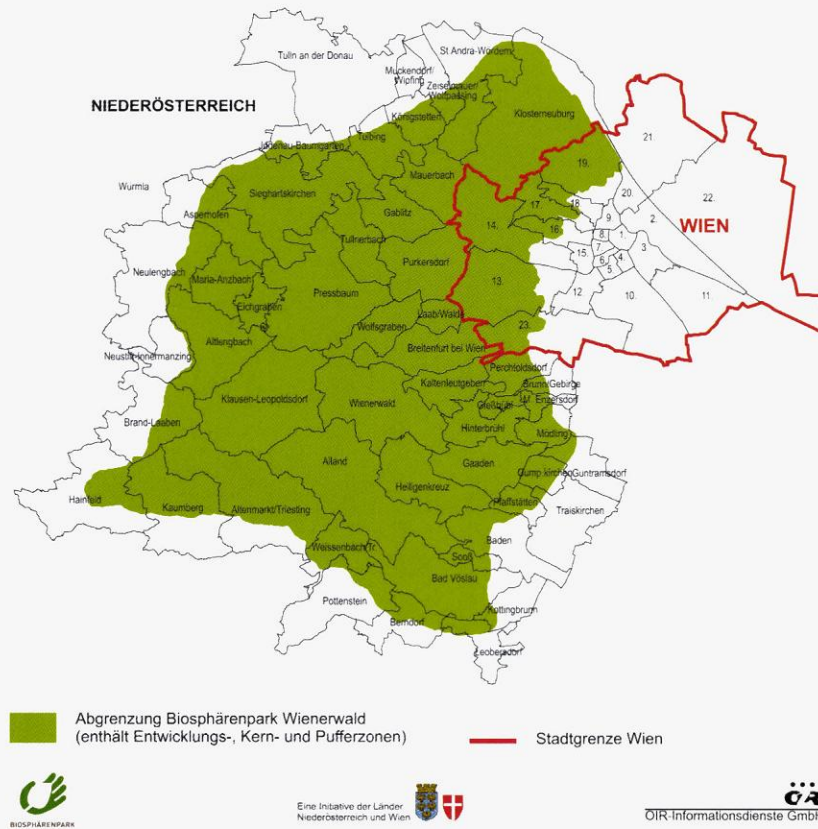
Karte 22:  
**Mögliche Kooperationsfelder im Stadt-Umland-Bereich**

### Teilräumliche Leitbilder

#### ▶ Biosphärenpark Wienerwald

Der Wienerwald gilt mit einer Fläche von 105.370 ha in Mitteleuropa hinsichtlich Flächengröße und Geschlossenheit als ein für tiefere Lagen herausragen-

**BIOSPÄHRENPAK WIENERWALD**



▲  
Karte 23: **Biosphärenpark Wienerwald**  
Quelle: Regionalanalyse Wienerwald, PGO 2004

des Waldgebiet. Der Wienerwald ist Teil der städtischen Agglomeration Wien und somit auch Teil des Grüngürtels (► Kap. V Grün- und Freiraum).

1987 wurde von den Bundesländern Wien und Niederösterreich die **Wienerwalddeklaration** verabschiedet, welche 2002 überarbeitet und erneuert wurde. Ziel dieser politischen Willenserklärung ist es, Schutz- und Entwicklungsziele für die Region so aufeinander abzustimmen, dass der Wienerwald als Natur- und Erholungsraum erhalten bleibt, gleichzeitig aber eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung ermöglicht wird. Aufbauend auf der Wiener-

walddeklaration betreiben die beiden Länder nun gemeinsame Planungen, die zur Errichtung eines Biosphärenparks Wienerwald nach den internationalen Kriterien der UNESCO führen sollen.

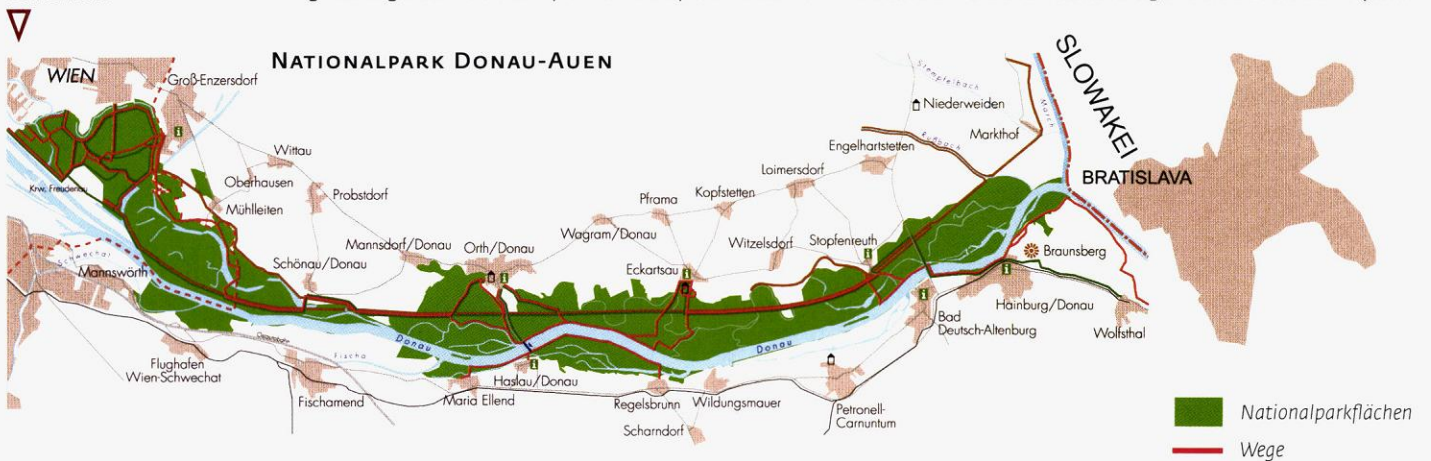
▷ **Nationalpark Donau-Auen**

Im Oktober 1996 wurde der **Nationalpark Donau-Auen** von den Ländern Wien und Niederösterreich gemeinsam mit dem Bund gegründet (Artikel 15a B-VG Vereinbarung). Er schützt eine der letzten großen unverbauten Flussauen Mitteleuropas auf einer Gesamtfläche von 9.300 ha. Davon sind 65 % Auwald, 20 % Gewässer und 15 % Äcker, Wiesen und sonstige Flächen. Die Dynamik des fließenden Stromes bewirkt eine enorme Vielfalt an Pflanzen und Tieren, die für die Besucher attraktiv erlebbar gemacht werden.

Der Nationalpark Donau-Auen erstreckt sich von Wien bis zur Marchmündung an der Staatsgrenze zur Slowakei (Bratislava). Bei einer Länge von 38 Kilometern misst er an seiner breitesten Stelle kaum 4 Kilometer, denn die Auen finden sich nur unmittelbar an der Donau. Im Norden des Nationalparks liegt die weite Ebene des Marchfeldes. Im Süden wird die Grenze durch die Abbruchkante des Wiener Beckens gebildet. Vor allem für die Wiener Bevölkerung ist das Gebiet der Lobau ein traditioneller Naherholungsraum. Durch den Nationalpark ziehen der Weitwanderweg 07 und der Donauradweg, der von Passau kommt und über Hainburg nach Ungarn führt. (► Kap. IV,5 Grün- und Freiraum)

Die Lobau ist seit 1905 Teil des Wald- und Wiesengürtels Wien und wurde 1926 der Wiener Bevölkerung als Erholungsgebiet zugänglich gemacht. Das Gebiet wurde 1978 zum Naturschutzgebiet erklärt, nachdem erfolgreich die Durchquerung mit einer oberirdischen Schnellstraße verhindert worden war. Die UNESCO hat 1977 die Untere Lobau in die Liste der Biosphärenreservate aufgenommen, als eine der fünf in Österreich existierenden Biosphären. Der Nationalpark Donau-Auen gilt weltweit als einziger, der so weit in eine Stadt reicht. Er verzeichnet rund 650.000 Besucher im Jahr.

Karte 24: **Nationalpark Donau-Auen**  
Quelle: Nationalpark Donau-Auen



Die kontinuierliche Weiterentwicklung des Gebietes und seiner Einrichtungen erfolgt durch die Nationalpark-Gesellschaft, wobei das Forstamt der Stadt Wien als eigenständiger Partner und als Verwalter des städtischen Grundbesitzes fungiert. Weitere Partner des Nationalparks Donau-Auen sind das Umweltministerium, die Bundesforste und das Land Niederösterreich.

► **Bisamberg**

1970 wurden aus Anlass des Naturschutzjahres große Teile des Gebiets Bisamberg von der Stadt Wien in NÖ angekauft, um diesen wertvollen Landschaftsraum langfristig zu sichern und den BewohnerInnen Wiens zur Erholung zur Verfügung zu stellen. Wien und Niederösterreich setzen hier ebenfalls gemeinsame Maßnahmen: Ein Landschaftsrahmenplan schaffte die Voraussetzungen zur Unterschutzstellung des gesamten Bisamberges als „Landschaftsschutzgebiet“ in Wien und in Niederösterreich.

Zur Verbesserung der Voraussetzungen als Freizeit- und Erholungsraum wurden ein Tourismuskonzept Bisamberg erstellt, Planungen zum Bisamberg Vorland durchgeführt, Projekte wie etwa das Projekt „Dampffross und Drahtessel“ entwickelt und Maßnahmen der Landschaftsgestaltung durchgeführt (z.B. wurden Ackerflächen in Wiesen umgewandelt, Wege in einfacher Ausführung gebaut, Einzelbäume, Alleen und Hecken gepflanzt sowie Rast- und Spielplätze eingerichtet), außerdem wurden Informationstafeln mit geschichtlichen und heimatkundlichen Inhalten entwickelt und aufgestellt. (► Kap. IV.5. Grün- und Freiraum)

► **Räumliche Leitbilder der kleinregionalen Entwicklungskonzepte „Region Korneuburg – Stockerau“, „Wien Nord – Marchfeld West“ sowie „Wien Donaustadt – Marchfeld Süd“**

Die Erarbeitung von Kleinregionalen Entwicklungskonzepten (KREKs) zielt auf die gemeindeübergreifende Abstimmung von Konzepten und Programmen ab. An der Erstellung der Kleinregionalen Entwicklungskonzepte sind je nach Themenschwerpunkt RaumplanerInnen, Tourismusfachleute oder LandwirtschaftsexpertInnen beteiligt. Auf Basis eines Stärken-Schwächen-Profiles der Region – um die Chancen, aber auch die Risiken für die weitere Entwicklung zu erkennen – wird ein tragfähiges Leitbild für die beteiligten Gemeinden erarbeitet.

Verkehr, Tourismus, Freizeit, Produktentwicklung, Infrastruktur und die Entwicklung interkommunaler Standortkooperationen sind einige der Themenbereiche, in denen bereits Projekte zwischen den Wiener Bezirken und den angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden entwickelt wurden.

► **Aktionsprogramm Raum Wien-Simmering – Schwechat**

In diesem Aktionsprogramm wurde im Rahmen der PGO unter Konzentration der Betriebsansiedlung auf hochwertigen Standorten eine interkommunale Masterplanung (insbesondere inter-

kommunales Entwicklungsgebiet Ailecgasse – Liesingtal) durchgeführt, in der auch die Grün- und Erholungsnetze konzipiert und eine Neugliederung von Siedlungsbereichen geplant wurde. ■

**1.3 Strategien Wiens in und mit der Region**

**Die Funktion der Großstadt in der Region: Wachstum und Spezialisierung**

WIEN VERFOLGT IM HINBLICK auf die beschriebene Ausgangslage folgende **Ziele für die Entwicklung der Stadt in der Region:**

- Konzentration der städtischen Entwicklungsmaßnahmen auf Wirtschaftsbereiche mit klaren Standortvorteilen in der Stadt
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Region CENTROPE (v.a. hochrangige Verbindungen zwischen den Zentren)
- Entwicklung der Knotenfunktionen (Güter, Personen, Dienstleistungen) zu hervorragend ausgestatteten Wirtschaftsstandorten in der Stadt
- Kooperation mit den Nachbarregionen mit dem Ziel, die Entwicklung aufeinander abzustimmen, den Infrastrukturausbau voranzutreiben, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung umweltgerecht zu steuern und geeignete Verfahren zur Klärung von Interessenkonflikten einzurichten

**Die Entwicklung der mit der (Umland-) Region intensiv verflochtenen Standorte in der Stadt**

Die mit der (Umland-)Region intensiv verflochtenen Standorte in der Stadt bieten die Möglichkeit

- des Ausbaus der Umsteigeknoten zu attraktiven Aufenthalts-, Arbeits- und Versorgungszentren – z.B. Flugfeld Aspern
- der Entwicklung von Komplementär- und Brückenfunktionen dieser Standorte im Nahbereich (Einkauf/Freizeit/Kultur) mit aktiven Ansätzen – z.B. Bahnhof Wien – Europa Mitte
- der Vernetzung und Erreichbarkeit von komplementären Wirtschaftsstandorten in der Region – z.B. Ailecgasse (Simmering – Schwechat)

**Maßnahmenvorschläge für einzelne Wirtschaftsbereiche im regionalen Kontext**

Die folgende Übersicht zeigt verschiedene Maßnahmen und Instrumente, die im Hinblick auf die oben dargestellten Überlegungen zum Einsatz kommen können. Dabei wird nach relevanten Wirtschaftsbereichen und nach Instrumenten unterschieden, die im Sinne obiger Strategien von Wien allein und oder nur in Abstimmung mit anderen Gebietskörperschaften (Bund, NÖ, Burgenland, Gemeinden) entwickelt und zum Einsatz gebracht werden können. ■

Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Bundes		
	Wien	In Kooperation mit den Bundesländern (NÖ, Burgenland) bzw. dem Bund
Einzelhandel	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geschäftsstraßenbelebung und -förderung durch Weiterentwicklung von bestehenden Förderinstrumenten, z.B. zeitl. Steuerbefreiung</li> <li>– Aufbau regional wirksamer Einzelhandelsstandorte mit besonderer Standorteignung in Wien</li> <li>– EKZ in dicht bebauten Gebieten in Geschäftsstraßen integrieren oder zu neuen Zentren entwickeln</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gemeinsam regionales Einzelhandelskonzept erarbeiten</li> <li>– gemeinsame Beurteilungs- und Entscheidungsmöglichkeiten mit einheitlichem Beurteilungsrahmen</li> <li>– gesetzliche Ziele, Planungsziele hinsichtlich Standortkriterien konkretisieren/präzisieren (Raumordnung, Grünraumplanung ...)</li> <li>– effektive Beratung zur Stärkung der Bezirkshauptorte</li> </ul> <p>In Kooperation mit dem Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– rechtliche Bestimmungen (Gewerberecht, Mietrecht, Finanzausgleich, Wohnbauförderung)</li> <li>– Beteiligung bzw. Förderung konzentrierter Standorte</li> </ul>
Gewerbe, Industrie, Logistik	<ul style="list-style-type: none"> <li>– aktive Entwicklungspolitik (Bereithaltungspolitik), aktive Bodenpolitik</li> <li>– Förderung von kleinen und mittelgroßen Unternehmen (KMU), Bestandspflege</li> <li>– attraktive Distributionen durch Kombinationsmöglichkeiten – gemischt genutzte Standorte (z.B.: DL und Logistik, Gewerbepark und Güterterminal)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– gesetzliche Ziele, Planungsziele konkretisieren (Raumordnung, Grünraumplanung ...)</li> <li>– Konzentration auf Standorte mit großem Entwicklungspotenzial</li> <li>– Standortentwicklung und -vermarktung in intensiver Zusammenarbeit von/mit Institutionen der anderen Länder (WWFF mit ECO Plus/WIBAG) – Konzentration von Betriebsansiedlungen, Großeinrichtungen grenzüberschreitend anlegen</li> <li>– gemeinsame aktive Bodenpolitik zur Flächensicherung (insbesondere für Logistikstandorte – wegen hoher Anforderungen an die Standorteignung)</li> <li>– finanzielle und organisatorische Anreize zur Kooperation schaffen und anwenden</li> <li>– attraktive Distributionen durch Kombinationsmöglichkeiten</li> <li>– gemischt genutzte Standorte (z.B.: DL und Logistik)</li> </ul>
Dienstleistungen und Büros	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausbau der Zentrumsfunktionen – Entwicklung und Nutzung bestehender oder potenzieller Standortqualitäten</li> <li>– PPP-Projekte bei Flächenbereitstellung und Projektentwicklung</li> <li>– Konzentration auf bestimmte Stadtentwicklungsgebiete bzw. auf wenige Top-Standorte, die bereits gut erschlossen sind (insbesondere attraktiver ÖV-Anschluss) oder durch geplante Ausbaumaßnahmen zu Top-Standorten werden</li> <li>– Standort-Marketing betreiben</li> <li>– Nutzung von Synergien mit Wohn- bzw. Gewerbenutzung (attraktive Mischnutzungen, attraktive ÖV-Anbindung) – Flächen für die private Nachfrage bereitstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Standortentwicklung und -vermarktung in Zusammenarbeit mit Institutionen der anderen Länder (WWFF mit ECO Plus/ WIBAG)</li> <li>– Konzentration von Betriebsansiedlungen, Großeinrichtungen analog zum Gewerbebereich möglich</li> <li>– Konzentration von Dienstleistungsstandorten in regionalen Zentren, Vermeidung von neuen Businessparks ohne hochrangigen ÖV-Anschluss</li> </ul>
Freizeitgroßinvestitionen	Analoge Maßnahmen im Bereich Freizeitgroßinvestitionen wie z.B. Einzelhandel (v.a. Raumverträglichkeitsprüfung, evt. Regionalkonzept)	

▷ Tabelle 8: Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Bundes

### Laufende Kooperation von Gebietskörperschaften

Aus den oben beschriebenen Handlungsansätzen geht hervor, dass eine enge Abstimmung zwischen Wien und Niederösterreich im Interesse beider Länder notwendig ist. Weder die Siedlungs- noch die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte weist darauf hin, dass sich die z.T. erheblichen Überlastungs- und Umweltprobleme von selbst lösen werden. Diese Kooperation muss auf der Basis einer freien Übereinkunft erfolgen. Nur so kann ein gegenseitiger Nutzen aus der Kooperation gezogen werden.

Die dabei einsetzbaren rechtlich möglichen Kooperationsformen können sein: ein Verein, ein Gemeinde-Zweckverband, eine GmbH, eine privatrechtliche vertragliche Vereinbarung oder ein Artikel-15a-Vertrag gemäß B-VG zwischen Gebietskörperschaften<sup>1</sup>. Entscheidend für die Wahl der Rechtsform ist die Funktio-

nalität und der dahinter stehende Zweck. Wichtig ist, dass beide KooperationspartnerInnen durch gemeinsame Aktivitäten zusätzlichen nachhaltigen und langfristigen Nutzen ziehen.

Vorteile bzw. Gründe für grenzüberschreitende Kooperationen können u. a. sein:

- ▷ (Gemeinde-)übergreifende Entwicklung und Nutzung von (Wirtschafts-, Wohn-, Freizeit-)Standorten (z.B. das Pilotprojekt zum Entwicklungsgebiet Ailecgasse – Liesingtal im Rahmen des Aktionsprogramms Simmering – Schwechat) – Gleichzeitige Realisierung eines Grün- und Freiraumkonzepts und sozialer Infrastruktur
- ▷ gemeinsame, professionelle Standortvermarktung
- ▷ abgestimmte Infrastrukturplanung, ÖV- und IV-Erschließung
- ▷ Schaffung von interkommunalen Betriebs- und Entwicklungsgebieten an dafür besonders geeigneten Standorten

<sup>1</sup> Im Finanzausgleichsgesetz (FAG 2005, BGBl 156/2004) wurde eine langjährige Forderung von Gemeinden, Raumplanern und Regionalentwicklern umgesetzt: Ab 1. 1. 2005 ist es möglich, freiwillig öffentlich-rechtliche Vereinbarungen über die Teilung von Kommunalsteuererträgen aus überörtlichen Projekten (z.B. interkommunalen Betriebsgebieten) abzuschließen.

- ▶ gemeinsame Aufschließung (auch ÖV), Betrieb und Vermarktung zur Bündelung und Kostenteilung

Eine Voraussetzung für das Gelingen von Kooperationen zwischen Gebietskörperschaften liegt in der starken Projekt- und Umsetzungsorientierung auf der Basis laufender, wechselseitiger und vollständiger Information und eines Vertrauensverhältnisses zwischen den SchlüsselakteurInnen.

**Verbesserung der institutionellen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Kooperation zwischen Wien, NÖ und den Umlandgemeinden:**

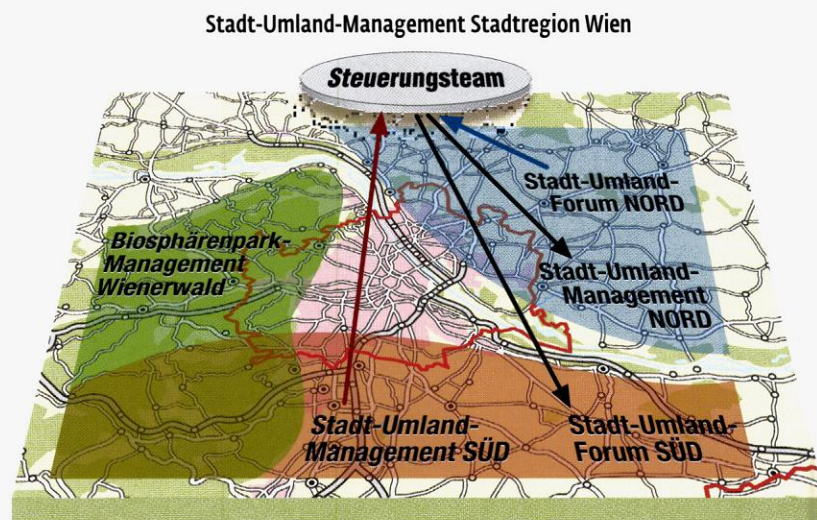
**Stadt-Umland-Management (SUM)**

Derzeit wird die Einrichtung eines Stadt-Umland-Managements (SUM) für Wiener Stadtrandbezirke, Kleinregionen, NÖ Gemeinden und bestehende Organisationen (z.B. PGO, NÖ Regionalmanagements) vorbereitet, das die grenzüberschreitende Kooperation bei Standortfragen, in der Grünraumplanung und bei diversen infrastrukturellen Projekten forcieren soll. Ziele dieser Plattform sind der Ausgleich von Interessen, die Entwicklung gemeinsamer Projekte und die Suche nach gemeinsamen Lösungen von Problemen. Wesentliche Organisationselemente (▶ Abb. Stadt-Umland-Management – SUM) sind das Stadt-Umland-Management Nord und Süd sowie deren dazugehörige Stadt-Umland-Foren und ein übergeordnetes Steuerungsteam, das der PGO zugeordnet werden soll.

Das gemeinsam mit NÖ einzurichtende Stadt-Umland-Management wird eine wichtige Kommunikations- und Diskussionsplattform sein. Das Stadt-Umland-Management wird als Schritt in Richtung Entwicklung eines Stadtregionsverbandes gesehen. Auf der Basis des SUM aufbauend wird es leichter sein, geeignete Anreiz- und Ausgleichsmechanismen sowie Ordnungsinstrumente (Gesetze und Verordnungen) einzusetzen.

**Instrumente zum kooperativen Nutzenausgleich und zur Abstimmung bei der Planung und Errichtung von Großprojekten**

Als Grundlage für den Abgleich von Vor- und Nachteilen, die aus größeren Projekten (z. B. im Zusammenhang mit der Errichtung von neuen Verkehrsinfrastrukturen im Bereich der Entwicklung von Einkaufszentren/Fachmarktzentren) entstehen, welche eine erhebliche regionale Wirkung aufweisen, sowie bei der Um-



△  
 Abb. 27: Stadt-Umland-Management (SUM) Stadtregion Wien

weltplanung ist es vorteilhaft, eine sachlich fundierte Informationsbasis zu erstellen, die allen KooperationspartnerInnen methodisch und inhaltlich voll zur Verfügung steht und deshalb wechselseitig überprüfbar ist. Vorgeschlagen wird daher, regionale Wirkungsanalysen für Großprojekte im Sinne der Verfahrensweisen von Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) oder Strategischer Umweltprüfung (SUP) unter Beteiligung der KooperationspartnerInnen durchzuführen.

**Überregionale Kooperation**

Zur Unterstützung der bereits angelaufenen grenzüberschreitenden Planungs- und Wirtschaftsaktivitäten in der Region CENTROPE wird nicht nur eine Weiterentwicklung von regelmäßigen Informations- und Gesprächsplattformen mit entsprechenden Verwaltungsstellen aus dem Raum Bratislava, Győr und Brno notwendig sein, sondern auch die Umsetzung gemeinsamer Projekte. Eine grenzüberschreitende Organisation ähnlich der Planungsgemeinschaft Ost soll dafür eine Plattform sein. ■



## 2. Regionales räumliches Leitbild – Wien in CENTROPE

**DIE REGIONALEN** Wirtschaftsbeziehungen, Pendlerwege, Einkaufs- und Tourismusbewegungen, werden sich in den nächsten Jahrzehnten eindeutig in Richtung Osten verlagern. Die in der Nachkriegszeit gewachsene und raumstrukturell prägende West- und Südorientierung wird abgelöst durch eine offene, durchgängige Region in Mitteleuropa, die wirtschaftliche und kulturelle Beziehungen in alle Richtungen unterhält.

Die jahrzehntelang dominierenden engen Grenzen im Umland Wiens werden in den nächsten Jahren so weit abgebaut, dass sie administrativen Grenzen im eigenen Land gleichen werden. In den unmittelbar angrenzenden Regionen der Nachbarstaaten entstehen dynamisch wachsende Wirtschaftsräume. Unterstützt durch das organisatorische, rechtliche und finanzielle Instrumentarium der EU werden die Nachbarregionen ein vergleichsweise höheres Wirtschaftswachstum aufweisen als die Ostregion Österreichs und andere „alte“ EU-Regionen. Die Chan-

ce Wiens und der Ostregion liegt in diesem Umfeld darin, sich aktiv an der Dynamik in den Nachbarregionen zu beteiligen und daraus wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen.

In diesem neuen Kooperationsraum mit den Regionen der Nachbarstaaten werden sowohl die Konkurrenz um Ansiedlungen von Wirtschaftsbetrieben als auch die Kooperation bei der Entwicklung der Gesamtregion zu einem global wettbewerbsfähigen Standort eine Rolle spielen: Co-opetition, die Gleichzeitigkeit von Konkurrenz und Kooperation, wird prägend für das Verhältnis der Teilregionen in CENTROPE der nächsten Jahre sein.

Im Kern der Region CENTROPE ist als europäische Besonderheit die unmittelbare Nähe der beiden Hauptstädte Wien und Bratislava von zentraler Bedeutung: im (Nahe-)Verhältnis dieser beiden Hauptstädte wird sich entscheiden, ob das Modell der Co-opetition funktioniert und dazu führt, dass beide Seiten davon ihren Nutzen haben.

Die Erschließung dieses großen Entwicklungspotenzials auf engem Raum erfordert eine intensive Vernetzung der Standorte innerhalb der Region. Dazu ist es erforderlich,

- ▶ die Verkehrsinfrastruktur zu einem vollständigen und in gleicher Qualität operierenden Netzauszubauen, vergleichbar mit jenem in anderen europäischen Großstadregionen (einschließlich der Flughäfen),
- ▶ die Wirtschaftsstandorte auf international höchstem Qualitätsniveau zu entwickeln, zu betreiben und zu vermarkten,
- ▶ die Forschungs- und Entwicklungspotenziale über die Grenzen hinweg zu vernetzen,
- ▶ die Arbeitsmärkte beiderseits der Grenzen schrittweise, mit Augenmaß zu öffnen und die Vorteile aus unterschiedlichen Qualifikationen, Sprach- und Marktzugängen sowie Lohnniveaus für das Wachstum der Gesamtregion zu nutzen.

Der in den nächsten Jahren forcierte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Abbau der Zollkontrollen werden die für die Bevölkerung am unmittelbarsten spürbaren Veränderungen in der Region bringen. Die damit einhergehenden Beeinträchtigungen, vor allem die erwartete Zunahme des internationalen Straßengüterverkehrs, stellen eine Herausforderung an die Verkehrspolitik dar: Es ist eine wesentliche Zielsetzung der Region, einen möglichst großen Anteil der erwarteten Güterströme mit Bahn und Schiff zu transportieren. Zur Erreichung dieses Zieles werden der Ausbau der Schieneninfrastruktur und der logistischen Dienstleistungen, aber auch verkehrslenkende Maßnahmen in Abstimmung mit den Nachbarregionen notwendig sein. Auch für den weiter zunehmenden regionalen Personenverkehr besteht das Ziel, möglichst viele BewohnerInnen zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzuregen – dazu sind attraktive innerregionale Verbindungen, wie zwischen den Zentren Wien und Bratislava und die Anbindung der Flughäfen der beiden Städte, ebenfalls von herausragender Bedeutung. Die Vision eines S-Bahn-Ringes, der die beiden Städte Wien und Bratislava nördlich und südlich der Donau schienenmäßig noch wesentlich intensiver und attraktiver miteinander verbinden würde, sowie die Bildung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes zwischen Wien und Bratislava verdeutlichen diese Anliegen.

Für die Entwicklung der Wirtschaft, der Wissensproduktion und der Erschließung der Märkte gilt Ähnliches: Eine eigenständige Entwicklung der Regionsteile ist die Voraussetzung, die gezielte Bündelung und Vernetzung von Partnern über die Grenzen hinweg schafft Wachstumspotenziale, die darüber hinausgehen. So wird es in der nächsten Zeit zwar einen Wettbewerb zwischen den Regionsteilen um die Ansiedlung internationaler Unternehmen geben, gleichzeitig macht es jedoch Sinn, die gesamte Region CENTROPE auf globaler Ebene zu positionieren und gemeinsam zu vermarkten.

Eine der Besonderheiten dieser Region im internationalen Maßstab liegt in ihrem Reichtum an Naturlandschaften und besonderen Biosphären. Unter der Bezeichnung Grüne Mitte wird das Nationalpark-Herz der Region zwischen Wien und Bratislava verstanden. Die Idee einer Biosphärenregion, in der die wertvollen Naturräume vom Wienerwald bis zu den Kleinen Karpaten und zur ungarischen Schüttinsel in der Donau gepflegt, stärker vernetzt und international bekannt gemacht werden, und in der das Prinzip der nachhaltigen Regionalentwicklung zu einem Leitmotiv für die gesamte Region werden kann, bildet eine Entwicklungsperspektive, die weit über die nächsten Jahre hinausreicht. Ausgehend von ihrer wirtschaftlichen Basis sollen auf neuen Qualifikationen beruhende Wertschöpfungsketten aus naturräumlichen Ressourcen und international konkurrenzfähigen Endprodukten gebildet werden, die zur zusätzlichen wirtschaftlichen Prosperität und hohem Beschäftigungs- und Einkommensniveau in einer „Biosphären-Wachstums-Region“ beitragen können. Es ist ein angenehmer Nebeneffekt, dass mit den in der Biosphärenregion versammelten Natur- und Kulturgütern auch unter dem Titel „weiche Standortfaktoren“ international im wirtschaftlichen Umfeld geworben werden kann.

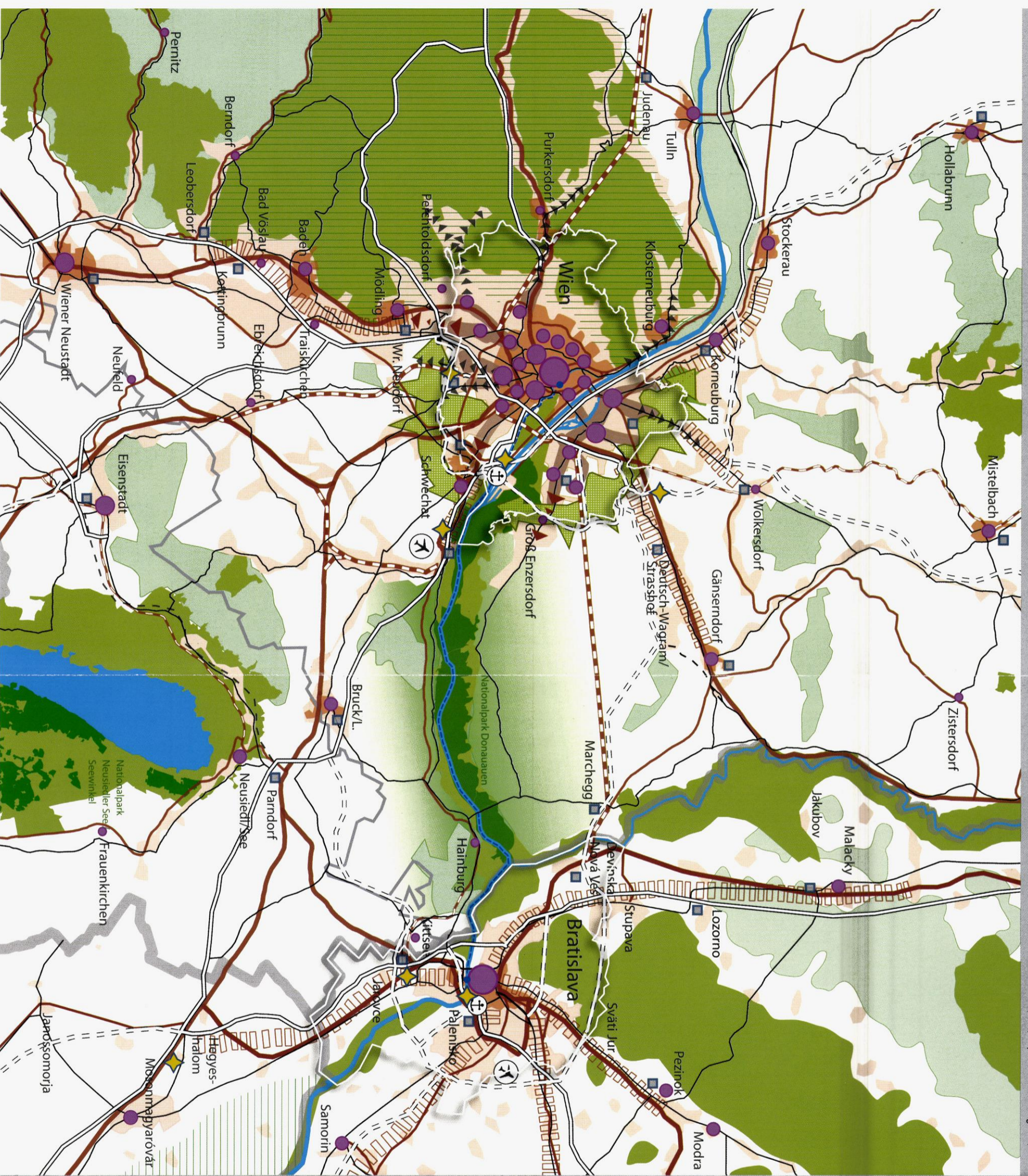
Ziel und Hoffnung der Entwicklungsarbeit für Wien und die Region CENTROPE ist es, diese spannende Zukunft in grenzüberschreitender Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen produktiv zu gestalten. Dies erfordert den Aufbau schlagkräftiger Organisationsstrukturen über die staatlichen Grenzen hinweg, aber auch die intensive Kooperation der österreichischen Partner (Länder, Bund) als Voraussetzung für den Schritt über die Grenzen. ■



Karte 25:  
**Regionales räumliches Leitbild**

# Regionales räumliches Leitbild

Entwurf: MA 18, ÖIR, NÖ/RU2 • Bearbeitung: ÖIR, MA 18





## 3. Wohnen

### 3.1 Wohnungsangebot

**AUFGUND DER** beschriebenen Bevölkerungsentwicklung (► Kap. III.2.1 *Lebensqualität*) wurde die Wohnbautätigkeit in Wien in der 2. Hälfte der 1990er-Jahre stark erhöht. Zwischen 1994 und 2000 war eine durchschnittliche Wohnbaurate von rund 10.000 geförderten und ca. 1.000 bis 1.500 frei finanzierten Wohnungen pro Jahr gegeben, die Wohnbauleistung von 1989–1993 (6.000 Wohnungen/Jahr) wurde damit beinahe verdoppelt. Danach wurde die Bauleistung jedoch wieder auf rund 6.000 Wohnungen reduziert.

Der Schwerpunkt der Wohnbautätigkeit lag im 21. und 22. Bezirk (Nordosten) bzw. 10., 11., 23. Bezirk (Süden), allerdings konnte in der 2. Hälfte der 1990er-Jahre durch die bereits ab 1997 eingeleitete Forcierung der inneren Stadtentwicklung auch eine deutliche Steigerung der Wohnbautätigkeit in den dichter bebauten Stadtvierteln wie im 2., 15., 16., 17. und 20. Bezirk registriert werden.

Der Wohnungsbestand erhöhte sich von 1990 bis Ende 2002 um insgesamt 9,2% auf 929.878 Wohnungen (Wohnungen mit Hauptwohnsitz und ohne Hauptwohnsitz).

#### Wohnungsqualität

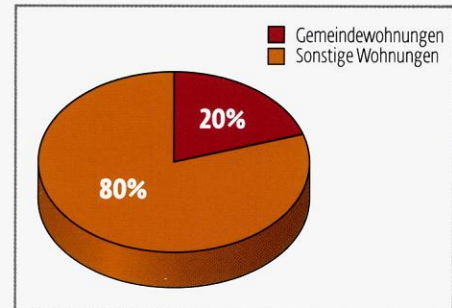
Der Anteil der Substandardwohnungen ist in den letzten 20 Jahren deutlich gesunken. Lag der Anteil der Wohnungen der Kategorien D (Wohnungen ohne WC oder überhaupt keine Wasserinstallation) 1981 noch bei rund 19%, so betrug er 1991 nur mehr rund 10% und nach der Gebäude- und Wohnungszählung 2001 lag dieser Anteil 2001 bei nur noch rund 8%.

Kleinräumig betrachtet, erreicht der Anteil der Wohnungen mit schlechter Ausstattung allerdings in manchen Stadtgebieten noch immer mehr als das Doppelte des gesamtstädtischen Durchschnitts. Davon betroffen sind in der Hauptsache gründerzeitliche und vor-

gründerzeitliche Wohngebiete entlang des Gürtels, insbesondere in den Bezirken 5., 10., 12., 15., 16., 17. sowie große Teile des Bezirks Brigittenau (20) und zentrumsfernere Teile der Bezirke Landstraße (3.) und Leopoldstadt (2.).

Die im Jahr 2003 durchgeführte Studie „Leben und Lebensqualität in Wien“ kam zu dem Ergebnis, dass die Zufriedenheit mit der Wohnqualität allgemein hoch ist, aber nicht allein durch die Größe der Wohnung bestimmt wird, sondern in einem großen Ausmaß auch von der Qualität des unmittelbaren Wohnumfeldes. Diese lässt sich festmachen etwa an der Verfügbarkeit von privatem und öffentlichem Grün, geringer Belastung durch Lärm und Verkehr, Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Vorhandensein von sozialen öffentlichen Einrichtungen und Kommunikations- und Begegnungsräumen.

Die Beurteilung des Wohnumfeldes kann allerdings nicht ausschließlich nach objektiven Kriterien (z. B. m<sup>2</sup> Grünraum/Einwohner) erfolgen, weil hier je nach persönlichen Lebenssituationen (z. B. Alter, Familienstand, Mobilität, Einkommen usw.) unterschiedliche Bedürfnisse bzw. Präferenzen bestehen. ■



▲ Abb. 28: Anteil der Gemeindewohnungen in Wien 2001; Quelle: Statistisches Jahrbuch

#### Rekonstruierte Bauperiode – Wohnungen mit Hauptwohnsitz

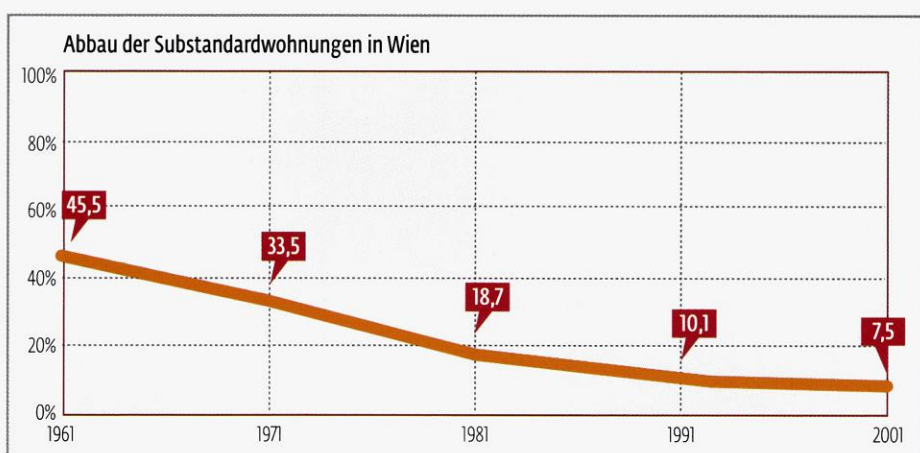
Gründerzeit (vor 1918)	249.227
Zwischenkriegszeit (1919–1945)	84.923
Wiederaufbau (1946–1960)	97.930
Nachkriegszeit (1961–1980)	203.326
1981–2001	81.301
nicht rekonstruierbar	54.248
<b>Summe</b>	<b>770.955</b>

▲ Tabelle 9: Wohnungen nach Bauperiode  
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, HWZ 2001

#### Wohnungsbestand nach Rechtsform 2001

Hauseigentum	44.938
Wohnungseigentum	89.677
Hauptmiete	586.721
Sonstige	49.619
<b>Bestand</b>	<b>770.955</b>

▲ Tabelle 10: Wohnungen nach Rechtsform  
Quelle: HWZ 2001



▲ Abb. 29: Abbau der Substandardwohnungen bei Hauptwohnsitzwohnungen  
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, HWZ 2001

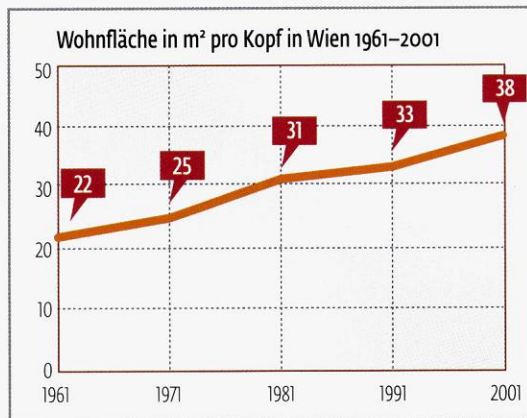


Abb. 30: **Wohnfläche in m² pro Kopf in Wien 1961–2001**  
Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, HWZ 2001

#### ▷ „Jugendgerechtes Planen und Bauen – Qualitätssteigerung im Wohnbau“

Freiräume sind in einer Großstadt wie Wien, vor allem in den Innenstadtbereichen, besonders knapp. Hier konkurrieren die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen oftmals mit denen anderer Anspruchsgruppen. Verdrängungsprozesse finden nicht nur in öffentlichen Parks statt, sondern auch in großen Wohnhausanlagen in den Stadtrandbezirken. Selbst wenn kein Mangel an Freiflächen vorhanden ist, führt das Fehlen von speziell gewidmetem Freiraum für Jugendliche oft zum „Kampf“ um Platz.

#### ▷ Kinder- und jugendfreundliche Stadtplanung und Wohnbau

Kinder und Jugendliche brauchen für ihre gesunde körperliche, geistige und soziale Entwicklung öffentliche Freiräume, die Bewegung, Kommunikation, Spiel ermöglichen. Sie brauchen anregende Räume, die sie aktiv erschließen und gestalten können. Der öffentliche und halböffentliche Raum ermöglicht viele gesellschaftliche Erfahrungen und Lernchancen, die in privaten Räumen nicht möglich sind: Auseinandersetzung mit anderen Menschen, mit Unbekanntem und Neuem, mit der Natur. Gefordert sind eine kinder- und jugendfreundliche Stadtplanung und ein entsprechender Wohnbau, die den Bedürfnissen der Kinder und Jugendlichen nach vielfältigen Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität und gefahrloser Erreichbarkeit gerecht werden.

## 3.2 Wohnungsbedarf

**DIE BAULICHE ENTWICKLUNG** Wiens wird in den nächsten Jahren erheblich von der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung abhängen.

Geht man von einer durchschnittlichen Wohnungsbelegung von rund 1,8–2,2 Personen/Wohnung aus, so bedeutet dies eine zukünftige **Wohnungsnachfrage aufgrund von EinwohnerInnenzuwachsen** von rund 50.000 Wohnungen im Basisszenario (Zeitraum 2000–2020, Bandbreite rund +/-16.500 Wohnungen). Auf den betroffenen Zeitraum verteilt bedeutet das in der Ausgangsprognose eine Nachfrage nach rund **2.500 Wohnungen/Jahr**. (► Kapitel II.2.1)

Auch im Fall einer gleich bleibenden EinwohnerInnenzahl gibt es in Wien aufgrund steigender qualitativer Anforderungen den Bedarf, kontinuierlich neue Wohnungen zu errichten und dabei auch bisher unbebaute Flächen in Anspruch zu nehmen. Ein weiterer, wesentlicher Teil des Wohnungsbedarfes entsteht aus **baulichen oder Nutzungsveränderungen im Baubestand**, wie beispielsweise aus dem Abbruch von zumeist älteren Gebäuden und durch Wohnungszusammenlegungen (vorwiegend in Gründerzeitvierteln). Es wird geschätzt, dass allein aus dieser Komponente ein **jährlicher Wohnbaubedarf von 2.500 bis 3.000 Wohnungen** entsteht<sup>1</sup>.

Zuletzt bewirkt auch die laufende Änderung der Wohnbedürfnisse bzw. der Nachfragestrukturen einen ständigen Trend zur Ausweitung der Wohnflächen pro EinwohnerIn. Bei generell steigenden Einkommen und Lebensstandards, aber auch durch die Veränderung der Haushaltsstruktur (Anteil der Singlehaushalte) entsteht eine langfristige Tendenz zur Vergrößerung der Wohnfläche pro Kopf. Auch länger in Wien lebende ZuwanderInnen haben mit Verbesserung ihrer Einkommensverhältnisse einen Nachholbedarf bei der Flächenausstattung ihrer Wohnungen. Insgesamt ist diese Tendenz langfristig stabil (1971: 25 m², 1991: 33 m², 2001: 38 m² pro EinwohnerIn), wobei in den letzten Jahren eine leichte Sättigung der Kurve zu beobachten ist.

### Veränderung der Nachfrage

Neben der quantitativen Verfügbarkeit von Wohnraum, also dem Angebot an Wohnraum, bestimmen Leistbarkeit sowie qualitative Kriterien die Nachfrage.

Unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (Alter, Lebenssituation, Einkommen, Herkunft) haben unterschiedliches Wohnverhalten und fragen unterschiedliche Segmente am Wohnungsmarkt nach bzw. haben unterschiedliche Bedürfnisse, Anforderungen und auch (finanzielle) Möglichkeiten.

Aus der sich verändernden Bevölkerungsstruktur ergeben sich für die Zukunft neue Anforderungen an den Wohnraum:

#### ▷ Steigende Nachfrage nach Klein- und Mittelwohnungen (60–80 m²)

Die Zahl der Einpersonenhaushalte hat schon in den letzten Dekaden zugenommen. Betrug der Anteil 1971 noch knapp über 35 % so erreichte er 2001 bereit 45 %. Eine weitere Steigerung der Nachfrage nach diesem Segment wird erwartet.

#### ▷ Erstversorgung mit Wohnraum für Junghaushalte

Die (Bildungs-)Zuwanderung aus dem direkten städtischen Umland bzw. den anderen Bundesländern, aber auch aus dem Ausland ist ein wichtiger Einflussfaktor für die positive Dynamik der Bevölkerungsentwicklung. Um Menschen aus anderen österreichischen Regionen bzw. anderen Ländern den Einstieg in die Stadt zu erleichtern und sie in der Stadt zu halten, ist entspre-

<sup>1</sup> Information der MA 50.

chender, auch leistbarer und in Hinblick auf sich ändernde Lebenszusammenhänge flexibler Wohnraum notwendig.

▷ **Höhere Nachfrage im Bereich des geförderten Wohnungssektors**

Durch den geförderten Wohnbau ist der Zugang zu qualitativ hochwertigem Wohnraum für eine breite Bevölkerungsschicht möglich. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage in diesem Angebotssegment weiter steigen wird, weshalb die Aufrechterhaltung der Wohnbauförderung von entscheidender Bedeutung ist. Ein weiteres Ziel ist es generell, auch im Bereich des geförderten Wohnbaus für niedrigere Einkommensgruppen hervorragende architektonische und funktionelle Qualität der Wohnungen, Gebäude und Außenräume zu gewährleisten.

▷ **Hohe qualitative Erwartungen an Wohnungsmerkmale**

Urbane Vielfalt als positiver Standortfaktor wird auch im Bereich Wohnen schlagend. Die Verfügbarkeit von Freiraum, Gemeinschaftseinrichtungen in und um das Haus, Zielgruppenorientierung der Anlage, ökologische Qualitätsmerkmale, flexibler, den aktuellen Lebenszusammenhängen entsprechender Wohnraum (Studenten, Familien, Singles, ältere Menschen ...), Arbeit und Wohnen, unterschiedliche Eigentumsformen, Nachbarschaft und soziale Kontakte, Mitbestimmung und Gestaltung gehören dabei zu den wichtigsten Kriterien.

▷ **Infrastruktur und Dienstleistungsangebote im Wohnbereich und im Wohnumfeld**

Die Nähe zum hochrangigen öffentlichen Verkehrsnetz sowie das Vorhandensein von (sozialen) Dienstleistungsangeboten wie Kinder- und Altenbetreuungs- sowie Begegnungseinrichtungen werden auch in Zukunft noch stärker nachgefragt werden. Dementsprechend große Bedeutung kommt diesem Bereich zu.

▷ **Gefühl von Wohnen im Eigenheim – Flair dörflicher Geborgenheit**

Wien hat in den letzten Jahrzehnten vor allem an das niederösterreichische Umland Bevölkerung verloren. Es wird davon ausgegangen, dass der Wunsch nach dem Eigenheim im Grünen einer der wichtigsten Beweggründe dafür ist. Grün- und Freiräume im unmittelbaren Wohnumfeld, ausreichend Begegnungs- und Kommunikationsräume für alle Altersgruppen sowie ausreichende Nahversorgung können städtische Wohnstandorte deutlich verbessern. (► Kap. III. 2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung)

Der künftige Bedarf an Wohnungsneubau ist daher in wesentlichen Bereichen nicht nur von der quantitativen Entwicklung der Wohnbevölkerung abhängig, sondern auch von den qualitativen Veränderungen der Wohnansprüche. Diese Veränderung der Ansprüche umfasst den Wunsch nach weiterer Steigerung der Wohnfläche pro EinwohnerIn, die Ausstattung von Wohnungen und Häusern ebenso wie die Ansprüche an das Wohnumfeld (privater und öffentlicher Grünraum, Kommunikations- und Begegnungsräume, Freizeiteinrichtungen, soziale Infrastruktur) und die Umweltsituation (Be- und Entlastungseffekte, kleinräumige und teilräumige Umweltbilanz) sowie die Möglichkeit der Mitgestaltung.

**Zukünftige Wohnbauleistung der Stadt**

Auf Grundlage der ausgeführten Einschätzungen und der in Kapitel III. 2.1 dargestellten Prognosen der Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jah-

▷ **Altersfreundliches Planen und Bauen**

Die Wohnqualität bildet die Basis dafür, seinen Alltag selbstständig und eigenverantwortlich gestalten zu können. Selbstbestimmt leben heißt vor allem, die Wahl zu haben, in welcher Wohnform man im Alter leben will. Um im Alter auch mit körperlichen Einschränkungen in der vertrauten Umgebung wohnen zu können, müssen einige Voraussetzungen in Bezug auf die Gestaltung der eigenen Wohnung und des Wohnumfelds erfüllt sein. Wohnungsadaptionen können bei Bedarf im Nachhinein erfolgen, was aber teurer kommt, als von vornherein barrierefrei zu planen. In Zukunft soll daher bei Umbauten und Neubauten verstärkt auf Barrierefreiheit und seniorenge-rechte Ausstattung geachtet werden.

▷ **Neue Wohnformen entwickeln**

Um dem Anspruch gesunden und selbstbestimmten Alterns gerecht zu werden, sollen die traditionellen Alten- und Pflegeheime durch neue Wohnformen ergänzt und abgelöst werden. Zu entwickeln sind verschiedene Varianten, je nach Betreuungsbedarf von Wohn- und Hausgemeinschaften mit zum Teil intergenerationellen Wohnmöglichkeiten, Gemeinschaftseinrichtungen bzw. Gemeinschaftsservices sowie unterschiedlichen Betreuungsmodellen. Die Wohnformen sollen ausreichend Raum für die Trennung zwischen Wohn- und Schlafbereich bzw. persönliche Freiräume zur selbstbestimmten Gestaltung bieten. Auch die Organisationsformen sollen Spielraum für Selbstverwaltung und Mitbestimmung geben. Nach außen stellt die Vernetzung mit dem Stadtteil eine wichtige Komponente für die Mobilität und Integration älterer Menschen dar.

▷ **Maßnahmen setzen**

Zur Entwicklung neuer Wohnformen ist eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen Betreuungs- und Pflegeorganisationen und Wohnbauträgern anzustreben. Neben ca. 40 Langzeiteinrichtungen bieten im Bereich des betreuten Wohnens insbesondere die bestehenden dezentralen Strukturen des Kuratoriums Wiener Pensionisten-Wohnhäuser Anknüpfungspunkte, die es ermöglichen, zukünftig neue Formen der Pflege und Betreuung zu entwickeln bzw. das bestehende Angebot auszubauen:

- ▶ Kooperationsmodelle mit Wohnbauträgern (seniorengerechte Wohnbauprojekte mit angeschlossenen Dienstleistungen, wie hauswirtschaftliche Dienste, ambulante medizinische Dienste, Kultur- und Freizeitangebote)
- ▶ betreute Wohngemeinschaften, z.B. für leicht demenziell erkrankte BewohnerInnen
- ▶ Einrichtung von weiteren Schwerpunktstationen für BewohnerInnen mit Demenz- oder Alzheimerkrank

ren, wird für den STEP 05 davon ausgegangen, dass **eine geförderte Wohnbauleistung im Durchschnitt der nächsten Jahre von rund 6.000 Wohnungen/Jahr** (in einer Bandbreite von 5.000 bis 7.000) aus folgenden Gründen beibehalten werden soll<sup>2</sup>:

- ▷ Schaffung eines vielfältigen Angebotes zur Attraktivierung des Wohnstandortes Wien (auch für Zuziehende).
- ▷ Ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bewirkt – auch im Altbau – „leistbare“ Preise.
- ▷ Stadterneuerung, Stadterweiterung und innere Stadtentwicklung sollen parallel betrieben werden. Das Konzept der sanften Stadterneuerung soll daher auch in Zukunft parallel zur notwendigen Neubautätigkeit einen wichtigen Schwerpunkt der Wohnbaupolitik darstellen. (▶ *STRAP*)
- ▷ Urbane Strukturen verlangen stadtstrukturell und wirtschaftlich sinnvolle Mischnutzungen. Daher ist bei Neubaugebieten auch ein Mindestanteil an Wohnungen (Wohnnutzung) von hoher Bedeutung.
- ▷ Nicht zuletzt werden durch den Wohnungsbau Arbeitsplätze in Wien erhalten, die mittelfristig nicht gefährdet werden sollen.

Eine gewisse Schwankungsbreite und Reserven, die über diesen quantifizierten Bedarf hinausgehen, sind dabei in jedem Fall vorzusehen, um bei allfälligen Verzögerungen von Projekten einerseits oder bei einer kurzfristig ansteigenden Nachfrage andererseits vorbereitet zu sein.

Es ist hier allerdings darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Sichtung von Projekten in Hinblick auf Bodenverfügbarkeit und infrastrukturelle Ausstattung sowie aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre die geplante Wohnbauleistung mittelfristig nur mit erheblichen Anstrengungen hinsichtlich der Bodenmobilisierung und der Infrastrukturfinanzierung gewährleistet werden kann.

Wie die Erfahrung zeigt, werden im Baubestand durch Baulückenverbauungen, Verdichtungen, Erneuerungen von Baulichkeiten, die nicht die widmungsmäßige Ausnutzbarkeit ausweisen, und durch Dachbodenausbauten jährlich etwa 1.000 Wohnungen geschaffen. Die Untersuchung der Eignung und Verfügbarkeit der in Wien ausgewiesenen Wohnbaupotenzialflächen hat ergeben, dass bis zum Jahr 2020 ausreichend Flächen innerhalb der Siedlungsgrenzen und des gegebenen städtebaulichen Rahmens gewidmet werden können, um eine jährliche Wohnbauleistung von 6.000 geförderten Wohneinheiten zu gewährleisten.

Um zeitgemäßes und erschwingliches Wohnen in Wien auch weiterhin zu ermöglichen, muss auch in Zukunft das Wohnungsangebot durch geförderten Wohnungsneubau sichergestellt werden, da sonst der Bedarf an erschwinglichem Wohnraum nicht befriedigt werden kann. Auf Basis der derzeit vorhersehbaren Wohnungsnachfrage wurde festgelegt, dass in den nächsten fünf Jahren ca. 28.000 Wohnungen gefördert werden sollen. Geförderte Wohnungen sollen verstärkt auch in den Gründerzeitvierteln errichtet werden. Dort sind zwar die Grundkosten höher, doch kann die vorhandene Infrastruktur genutzt und dadurch auch die soziale Durchmischung in den Gründerzeitvierteln gefördert werden. ■

<sup>2</sup> Stadtentwicklungsbericht 2000; aktuelle politische Aussagen, Information der MA 50.

### 3.3 Anforderungen an den Wohnbau

**DAS AUSMASS UND DIE** räumliche Verteilung der baulichen Entwicklung der Stadt sollen dabei möglichst den Anforderungen der Bevölkerung (gut gelegene Wohnungen mit ÖV-Anbindung, hohe Wohnqualität) und denen der Wirtschaft (optimale Standorte) entsprechen und auf die infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen (ÖV und IV gemäß MPV, Ausstattung mit leitungsgebundenen Energieträgern) abgestimmt werden. Als Randbedingung gilt es, durch geeignete Instrumente und Entwicklungsmaßnahmen der Stadt die Bodenverfügbarkeit in den angestrebten Standorten herzustellen sowie die Kosten für die Versorgung mit technischer und sozialer Infrastruktur möglichst gering zu halten.

Grundsätzlich besteht das Ziel – in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen der nachhaltigen Entwicklung – darin, für die Siedlungsentwicklung bzw. neue Wohnbautätigkeit in Wien möglichst wenig neues Bauland in Anspruch zu nehmen, die vorhandenen (teilweise bereits erschlossenen und infrastrukturell ausgestatteten) Baulandreserven prioritär zu nutzen sowie mit der baulichen Entwicklung auch die Voraussetzungen für einen hohen Nutzungsgrad öffentlicher Verkehrsmittel zu schaffen.

Dazu ist es wesentlich, die mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Standorte primär zu entwickeln und mit hoher Dichte im Nahbereich zu nutzen. Dies gilt sowohl für neue Projekte als auch für hochwertige Brachflächen im dicht bebauten Stadtgebiet. Die durch hochrangige Infrastrukturausbauten (ÖV und MIV) entstehenden neuen Gebiete mit hoher Erreichbarkeit und Standortgunst stellen daher das vorrangige Potenzial für die Entwicklung der Stadt in neuen Projekten dar (► *Kap. IV.6. Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens*), wobei die Priorität – im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie – auf Gebieten mit ÖV-Anbindung liegt.

Für die bereits durch hohe Dichte gekennzeichneten Stadtteile (z.B. Gründerzeitviertel) ist hingegen eine weitere Nutzungsintensivierung nur in jenen Bereichen sinnvoll, wo noch genügend Flächenkapazitäten gegeben sind und eine ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen hergestellt werden kann.

Gemeinsam mit den gleichzeitig in den Gründerzeitvierteln bestehenden Trends zur Objektsanierung und Wohnungsvergrößerung bedeutet diese Entwicklung jedoch auch, dass aus Gründen der Modernisierung und Anpassung an moderne Wohnstandards die EinwohnerInnenzahl in den dicht bebauten Gründerzeitvierteln abnehmen wird und für die dort absiedelnde Bevölkerung neuer, attraktiver Wohnraum in anderen Stadtteilen geschaffen werden muss.

Im Jahre 1995 wurde in Wien der Qualitätswettbewerb um öffentliche Fördermittel eingeführt und es wurden neue Vergabeverfahren etabliert. In Wien werden also sämtliche Wohnbauvorhaben, die öffentliche Gelder beanspruchen wollen, nach qualitativen Kriterien im planerischen, ökologischen und in Hinblick auf die Kostenbelastung bewertet. Zwischen 1995 und Dezember 2004 wurden in den entsprechenden Gremien rund 8.500 Wohnungen im Zuge von 19 Bauträgerwettbewerben und 545 positiv bewertete Projekte mit rund 44.550 Wohneinheiten im Grundstücksbeirat begutachtet. Auch die Leitstelle alltags- und frauengerechtes Planen und Bauen (anfangs das Frauenbüro) wurde vom Wohnfonds\_Wien, vormals Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF), von Beginn an in die Vergabeverfahren eingebunden. ■

#### ► Wiener Stadterneuerung

Das Wiener Modell der Stadterneuerung baut auf eine mehr als 30-jährige kontinuierliche Arbeit und Entwicklung auf und gilt international als beispielgebend.

In der Anfangsphase der 70er-Jahre des 20. Jahrhunderts stand die Sanierung der kulturhistorisch besonders wertvollen Teile des vorgründerzeitlichen Wiens (Blutgassenviertel, Maria am Gestade, Spittelberg ...) im Vordergrund. Obwohl durch das 1974 beschlossene Stadterneuerungsgesetz (StEG 1974) die rechtliche Basis für großflächige Neustrukturierungen, Abbruch und Eingriff in Eigentumsrechte gegeben war, setzte der Wiener Weg der Stadterneuerung (im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Städten) von seinen Anfängen an auf bestandsnahe, kleinteilige Verbesserungen, bei größtmöglichem Erhalt der Bausubstanz. Das StEG 1974 setzte mit dem Untersuchungsgebiet Ottakring auch den Grundstein für die mittlerweile auf ganz Wien ausgedehnten Gebietsbetreuungen, welche eine Anlauf- und Verbindungsstelle zu Politik und Verwaltung darstellen und neben technischen und rechtlichen Unterstützungen verstärkt auch soziale und kulturelle Aufgaben übernehmen.

Das großflächige Wohnhaussanierungsprogramm startete mit dem Wohnhaussanierungsgesetz (WSG) 1984, und der Gründung des Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds WBSF im Jahr 1984. Im Sinne der „Sanften Stadterneuerung“ werden seither v.a. bewohnte Häuser in Zusammenarbeit mit den Bewohnern und Eigentümern saniert. Die Grundsätze dieser Sockelsanierung sind – unabhängig von der Eigentümerschaft des Objektes – die Beachtung sozialer Bedürfnisse, Sicherung der Rechte und Interessen der Bewohner und Mieter und Vorrang des Bestandschutzes vor Abbruch.

### 3.4 Wohngebiete in der Stadt

**DAS STADTGEBIET VON WIEN** ist von verschiedenen Gebietstypen geprägt. In Bezug auf Wohnbau weisen diese unterschiedliche Attraktivitäten auf, die Stärken unterscheiden sich teilweise stark voneinander. Dementsprechend unterschiedlich sind auch die Gestaltungsmöglichkeiten für die künftige Entwicklung der einzelnen Gebietstypen.

#### Wohngebiete im dicht bebauten Gebiet, Gründerzeitviertel

Die Funktionen der Gründerzeitviertel sind sehr vielfältig. Sie bieten neben dem Wohnen selbst auch die Ausstattung mit Dienstleistungen, Kleingewerbe, Handel/Nahversorgung und ein dichtes Netz von sozialen Einrichtungen. Teilweise sind diese Stadtviertel auch für den Tourismus relevant. Diese Vielfalt ist eine der wesentlichen Stärken dieser städtischen Teilgebiete – sie zu erhalten und modernen Anforderungen anzupassen ist daher ein vorrangiges Ziel der künftigen Stadtentwicklung. (▶ Kap. IV. 4.4 Wirtschaftsräume Wiens)

Durch den (auch international) viel beachteten, erfolgreichen ▶ *Wiener Weg der „Sanften Stadterneuerung“* konnten der Zustand der Bausubstanz und die Wohnungsausstattung (Anzahl der Kat.-D-Wohnungen) deutlich verbessert werden, was zu einer sozial verträglichen Aufwertung der Gründerzeitviertel führte.

Die Strategie der „Sanften Stadterneuerung“ soll grundsätzlich fortgesetzt werden. Dabei ist allerdings verstärkt der Tatsache Rechnung zu tragen, dass innerstädtische Bereiche zunehmend in (internationaler und regionaler/suburbaner) Konkurrenz zu anderen Standorten stehen. Dabei können sie ihrerseits spezifische, andernorts nicht reproduzierbare Standortqualitäten und -potenziale für neue ökonomische Entwicklungen aufweisen und in diesem Wettbewerb nutzen. Dies ist besonders wichtig in Hinblick auf die Gefahr des Abwanderns der aktiveren und ökonomisch stärkeren Bevölkerungsschichten. Es ist notwendig, hier im Gegenzug auch eine Zuwanderung aktiver und jüngerer Bevölkerungsgruppen auszulösen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, müssen Entwicklungsimpulse durch die Ansiedlung moderner Einrichtungen und Attraktivitätsverbesserungen im Bestand gesetzt werden. Wohnen in Gründerzeitvierteln soll als attraktiver, klar städtisch geprägter Wohnstil auch für jüngere Leute ermöglicht werden.

In den Gründerzeitvierteln besteht ein **Spannungsfeld zwischen Schutz- und Erhaltungsinteresse** von Gebäuden und Ensembles einerseits und gänzlich neuen Entwicklungsabsichten andererseits. In dieser historischen Bausubstanz besteht ein sehr großer Veränderungsspielraum. Der gründerzeitliche Baubestand Wiens umfasst rund 30.000 Objekte, wovon etwa 5.000 in einer Schutzzone liegen. Außerhalb von Schutzzonen können Objekte ohne spezifische Genehmigung der Behörde abgebrochen und durch Neubauten ersetzt werden. Dennoch ist auch in diesen nicht geschützten Bereichen noch „erhaltenswerte“ Bausubstanz aufgrund der identitätsstiftenden Funktion bzw. der nutzungsmäßigen Qualität der Bautypologie der Gründerzeit vorhanden.

(▶ Kap. IV. 6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens)

Die gründerzeitliche Stadt hat sich funktionell in vieler Hinsicht als beispielgebendes städtebauliches Modell erwiesen, welches krisensicher, auch über große gesellschaftliche, technische und wirtschaftliche Veränderungen hinweg, Anpassungsfähigkeit und Offenheit für neue Nutzungen besitzt.

Besonders dringend zu erneuernde Baublöcke werden im Rahmen einer Blocksanierung liegenschaftsübergreifend saniert, wobei neben der Objektsanierung verstärkt auch städtebauliche Strukturverbesserungen angestrebt werden (Abbrüche bei zu dichter Bebauung im Hof, oder Nachverdichtungen untergenutzter Liegenschaften, Verbesserungen im Wohnumfeld, wie Verkehrsberuhigung oder Anlage von Grünflächen ...). Ergänzt werden diese Instrumente durch die Programme „Thewosan“ zur thermischen Wohnhaussanierung und Kleinbaustellenförderung zur Lückenverbauung im dicht bebauten Stadtgebiet.

Insgesamt wurden seit 1984 in 4.700 bewilligten Förderungsvorhaben 201.000 Wohnungen (rund 10.000 pro Jahr) mit finanzieller Unterstützung der Stadt Wien saniert. Dies entspricht einem Fünftel des Wiener Wohnungsbestandes und stellt mit einem Investitionsvolumen von 4 Mrd. Euro bzw. Zuschüssen von 3,1 Mrd. Euro eines der weltweit größten Stadterneuerungsprogramme dar.

**STÄDTEBAULICHE PROBLEMGEBIETE 1971**

Merkmalsüberlagerung und Punktebewertung ausgewählter Zählgebiete

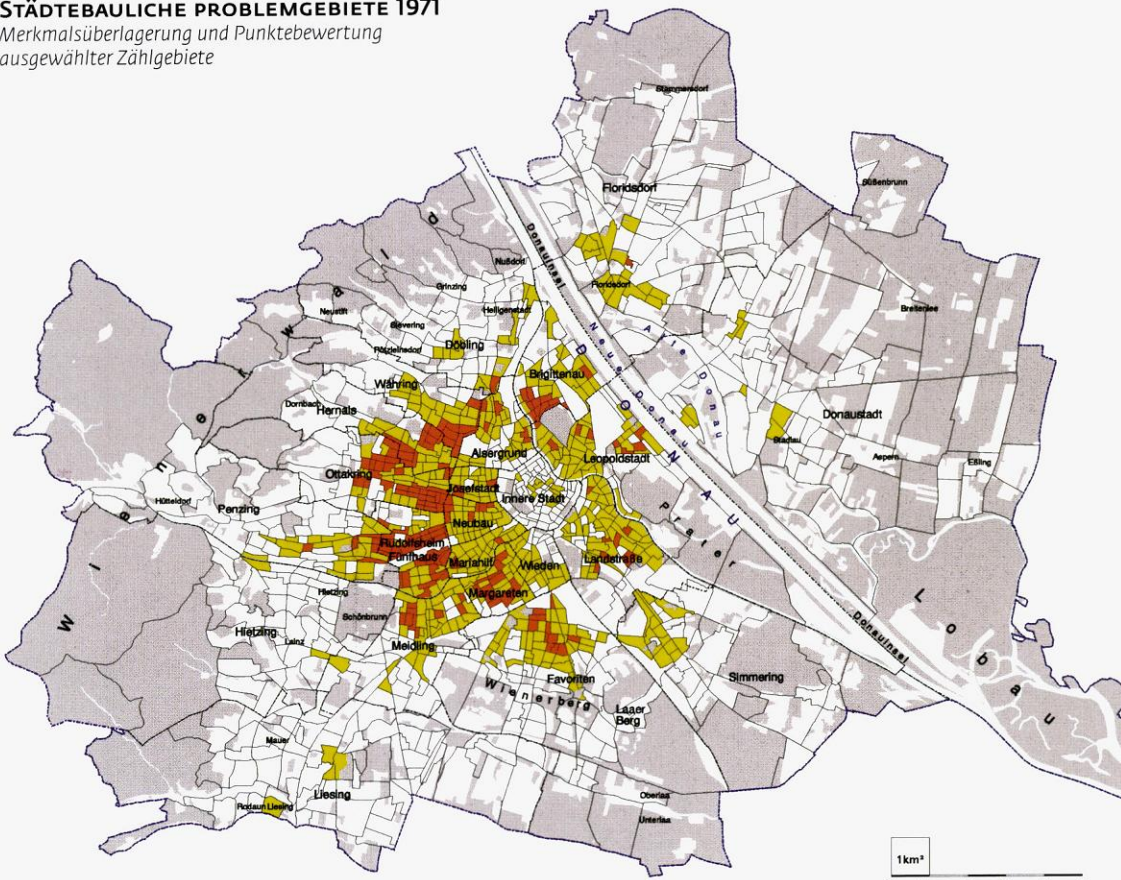


Abb. 31A und 31B: **Städtebauliche Problemgebiete gemäß Kriterien der Stadtplanung für die Wohnbauförderung**

(u. a. Wohnungsausstattung, Wohnungsdichte, Wohnungsgröße, Baualter, Überalterung der Wohnbevölkerung)

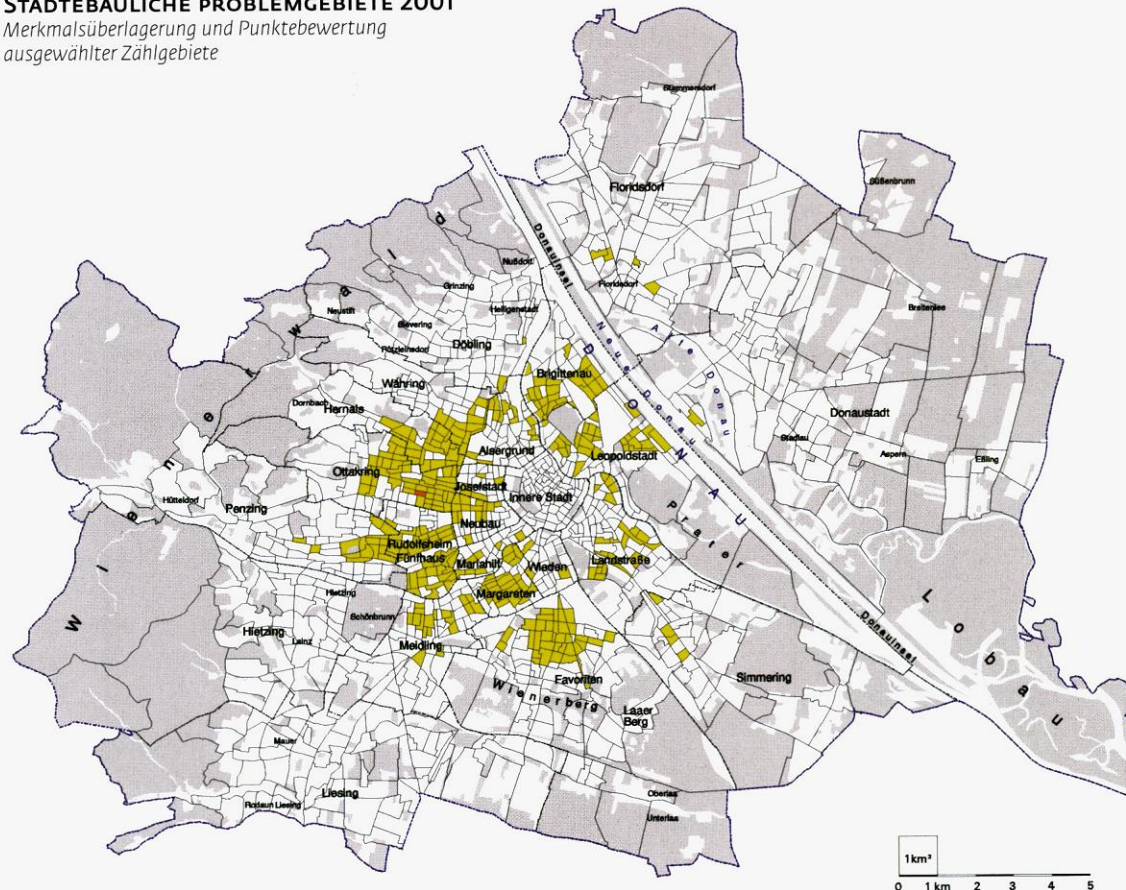
- Zählgebiet mit weniger als 20 Einwohnern oder 0-6 Punkten
- Erneuerungsbedürftige Zählgebiete (7-22 Punkte)
- Stark erneuerungsbedürftige Zählgebiete (23-35 Punkte)

Merkmale:

1. **Ausstattungsichte** – Mangelhaft ausgestattete Wohnungen pro Hektar
2. **Wohnungsausstattung** – Anteil mangelhaft ausgestatteter Wohnungen
3. **Wohnungsdichte** – Anzahl der Wohnungen pro Hektar
4. **Wohnungsgröße** – Durchschnittliche Wohnnutzfläche pro Wohnung in m<sup>2</sup>
5. **Baualter** – Anteil der vor 1919 errichteten Gebäude
6. **Neubautätigkeit** – Anteil der 1961 oder später errichteten Gebäude
7. **Überalterung der Wohnbevölkerung** – Anteil der Bewohner im Alter von 60 und mehr Jahren

**STÄDTEBAULICHE PROBLEMGEBIETE 2001**

Merkmalsüberlagerung und Punktebewertung ausgewählter Zählgebiete



- Gewässer
- Zählgebiete mit weniger als 50 Einwohnern bzw. Gebiete mit größeren Verkehrsflächen
- unbebautes Gebiet
- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- Zählgebietsgrenze

Quelle:

Leitner K. i. A. MA 18: Städtebauliche Problemgebiete 1971  
Statistik Austria: VZ 2001, GWZ 2001, MA 18  
Grundkarte: MA 21B, MA 14, MA 41,  
Bearbeitung: Hansely H.-J., Binder B., Plautz W.

**Punktebewertung:** Für die Klassen 1 bis 5 jedes der sieben Merkmale wurden 1 bis 5 Punkte vergeben. Die Bewertung wurde für alle ausgewählten Zählgebiete summiert und dieser Wert gereiht.

Es soll daher mit der Substanz der Gründerzeitbebauung in Wien pfleglich umgegangen werden. Vor allem ein verstärktes Bewusstmachen/Sichtbarmachen der Stärken der Gründerzeit könnte ein Weg sein, attraktive, neue Funktionen in den Baubestand zu integrieren.



△ Gründerzeitliche Blockrandbebauung

**Stärken** des Gründerzeitbestandes:

- ▷ weit gehend nutzungsneutrale konstruktive Primärstruktur, großes Nutzungs- und Anpassungspotenzial: Eignung für unterschiedliche Wohnformen, Büros, Ordinationen, Dienstleistungsbetriebe, Kleingewerbe etc.
- ▷ öffentliche Nutzbarkeit der Erdgeschoßzonen, tagesbelichtete Souterrains
- ▷ teilweise große Ausbau- und Gestaltungspotenziale in den Dachgeschoßbereichen, die auch durch gezielte Förderungen schwerpunktmäßig entwickelt werden sollen

Diesen potenziellen Stärken stehen auch gravierende **Schwächen** gegenüber, derentwegen die Gefahr einer Erosion der wirtschaftlichen und sozialen Substanz der Gründerzeitviertel entsteht:

- ▷ hohe Dichten, die vor allem durch die schlechte Nutzbarkeit der Flächen in den Höfen verschärfter wirken
- ▷ geringer Anteil an zugänglichen und als Gliederung/Auflockerung erlebbaaren Grünflächen
- ▷ teilweise ungünstige Belichtungsverhältnisse in den unteren Stockwerken
- ▷ nur (auf Dachgeschoßbereiche) eingeschränkte Möglichkeit, Terrassen, Loggien oder kleinere private Räume im Grünen zu schaffen (teilweise wurden neue Grünflächen in den Hofbereichen geschaffen, auch im Rahmen von Zubauten mit begrünten Dächern, die als Terrassen genutzt werden)
- ▷ bei Umstrukturierungen im Vergleich zu Neubauten teilweise extrem hohe Abstimmungs- und Verhandlungsaufwand durch die große Anzahl der einzubeziehenden vorhandenen Nutzer, Nachbarn oder Vertragspartner (Mietler, Vermieter etc.)
- ▷ Mangel an Pkw-Stellplätzen, der u.a. dazu führt, dass Verbesserungen des öffentlichen Raumes in den Gründerzeitvierteln unterbleiben oder so beschnitten werden, dass der belebende und attraktivierende Effekt weit gehend ausbleibt
- ▷ weitere, deutliche Reduktion von Substandardwohnungen kann nur durch die Initiative der Hauseigentümer erfolgen bzw. sollte durch zusätzliche Anreize in der geförderten Wohnhaussanierung unterstützt werden

Um im Wettbewerb der Wohn- und Siedlungsräume bestehen zu können und nicht zu Stadtteilen mit hoher Konzentration von ökonomisch benachteiligter (vielfach ausländischer) Wohnbevölkerung zu werden sind substanzielle Verbesserungen notwendig, die insgesamt einen modernen Wohn- und Wohnumfeldstandard ergeben. Dazu gehören die Schaffung und Erhaltung von Grünflächen, bauliche Modernisierungen auf der Gebäudeebene, die Schaffung von neuen Kristallisationspunkten für die Ansiedlung von Betrieben und Dienstleistungen, attraktive Räumlichkeiten für kleine Betriebe/Geschäfte/Büros etc.

### Maßnahmenbereiche/Empfehlungen

Diese Modernisierungsstrategie setzt in bestehenden, laufend bewohnten und genutzten Gebieten an und berücksichtigt die dort lebenden BewohnerInnen und die aktiven Betriebe. Gefordert ist auch „ein intelligenter Umgang mit dem baulichen Erbe der Gründerzeit. Im Dialog von neuer qualitätsvoller Architektur mit historischer Bausubstanz sollen Lösungen für die Zukunft entwickelt werden“ (► *siehe auch STRAP*).

Auf diese Weise sollen die urbanen Qualitäten und damit die unterschiedlichen Sozialstrukturen der Gründerzeit-Stadt – wo vorhanden – erhalten werden. Erneuerung soll daher nicht mit Verdrängung wesentlicher Teile der bestehenden Wohnbevölkerung gleichgesetzt werden, sondern die Stadtteile sollen wieder so attraktiv werden, dass frei werdende Wohnungen, Haus- oder Betriebsflächen umgehend wieder neu besiedelt werden, neue Funktionen (wirtschaftlich, infrastrukturell) eingebracht werden, was insgesamt auch zu einer Verbesserung des Lebensumfelds für alle BewohnerInnen beiträgt.

Folgende Maßnahmen sind aufgrund der in den letzten drei Jahrzehnten mit der Sanften Stadterneuerung in Wien gemachten Erfahrungen vorgesehen:

- ▶ Schwerpunktprojekte mit Ausstrahlungs- und Impulswirkung im Nahbereich.
- ▶ Zur Qualitätssicherung sollen Regeln zur baulichen Weiterentwicklung des dicht bebauten Stadtgebietes entwickelt werden, die im Falle eines Neubaus bzw. der Sanierung zur Anwendung kommen sollen und eine adäquate Weiterentwicklung sicherstellen.
- ▶ Ermöglichung und forcierte Förderung von nutzungsflexiblen Erdgeschoßzonen im Falle von Gebäudesanierungen und Neubauten (z. B. für Geschäftsnutzung, Ateliers, Begegnungs- und Kontakträume, Vereinslokale ...).
- ▶ Auch im Falle von Sanierung/Dachgeschoßausbau sollte der Attraktivierung der Erdgeschoßzonen gegenüber zusätzlichen Pkw-Stellplätzen (Kleingaragen) bzw. sonstigen Abstellräumen der Vorzug gegeben werden.
- ▶ Attraktivierung der Straßenräume hinsichtlich der Wohnnutzung (Orientierung der Wohnungen), Verkehrsberuhigung, Begrünung etc.
- ▶ Schaffung zusätzlicher Grünräume, öffentlich oder halböffentlich (Baulücken, Zusammenlegung von Innenhöfen, Dachgärten), durch entsprechende Bodenpolitik (Widmung und Ankauf von Flächen) und Ausbaumaßnahmen.
- ▶ Unterstützung der baublockweisen Verbesserung der Nutzbarkeit von Höfen, Abstellflächen, leer stehenden Gebäudeteilen (z. B. für Projektgebiete durch Gebietsbetreuungen).

Grundlegende Inhalte sollten mit verbindlichen Gestaltungs- und Entwicklungszielen festgeschrieben werden (z. B. Änderung der Ausweisung von Wohnzonen, qualitative Festlegungen – Anforderungsprofile – für Neu- und Umbauten, Auflassen von Wohnzonen, z. B. teilweise im Gürtelbereich).

Auf der Ebene der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sollen schließlich die maßgeblichen rechtlichen Rahmensetzungen bzw. -bedingungen für die bauliche Entwicklung so ausgestaltet werden, dass sie für die erwünschten Entwicklungen genügend Freiraum lassen und andererseits den Charakter der Gründerzeitviertel pflegen und weiterentwickeln.

Insgesamt soll mit diesen Maßnahmen das **Engagement der Stadt** in den Gründerzeitvierteln und im **dicht bebauten Stadtgebiet generell verstärkt werden**. Neben den genannten Instrumenten sollen vor allem in den Gebieten



△ Anbau von Balkonen an gründerzeitliche Wohnhäuser



△ Erdgeschoßzonen des Gründerzeitbestandes

mit dringendem Erneuerungsbedarf der Ankauf von Althäusern, der Erwerb von Baurechten, die Übernahme von Baubetreuungsleistungen oder sonstige aktive Unterstützungsmaßnahmen forciert werden. Damit soll entweder eine sozial verträgliche Sanierung oder ein ebenso sozial verträglich gestalteter Abbruch mit folgendem Neubau – durch Bauträger oder durch die öffentliche Hand selbst – erreicht werden (► STRAP).



△ Per-Albin-Hansson-Siedlung West



△ Großfeldsiedlung

### Wohnen in den Stadterweiterungsgebieten der 50er- bis frühen 80er-Jahre

Der Wohnungsneubau in Wien nach 1945 bis Ende der 1960er-Jahre war geprägt von der Notwendigkeit, möglichst rasch den quantitativen und auch qualitativen Wohnungsmangel zu überwinden. Für die Fortführung der Stadterweiterung wurden v.a. im Nordosten und Süden der Stadt Entwicklungsgebiete bzw. Entwicklungsachsen festgelegt. Die erste große Stadterweiterung wurde ab Ende der 1950er-Jahre nach dem Konzept der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ (R. Rainer) realisiert. Die zumeist vier- bis sechsgeschoßige, lockere Zeilenbebauung mit großen begrünten Hofflächen und einer ausreichenden Belichtung der Wohn- und Aufenthaltsräume war ähnlich wie der kommunale Wohnbau der Zwischenkriegszeit die Antwort auf die zumeist schlechten Wohnverhältnisse der Gründerzeit (v.a. in den Arbeitermiethausvierteln). Neue Bauweisen in den 1960er-Jahren ermöglichten die Massenproduktion von leistbarem Wohnraum. Die rasche Serienproduktion und die strenge Rationalisierung des Bauens bewirkten v.a. in den 60er-Jahren Uniformität und Monotonie bei den Wohnhausanlagen dieser Zeit.

Ab Ende der 1960er-Jahre bis Anfang der 1980er-Jahre entstanden zahlreiche Großwohnanlagen (u.a. Großfeldsiedlung, Rennbahnweg, Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost, Wohnpark Alterlaa), welche durch neue Bebauungsformen (Hochhäuser, Rasterbebauung, Mischformen aus Geschößwohnbau und verdichtetem Flachbau etc.) der anhaltenden Nachfrage nach differenziertem Wohnraum entsprechen sollten. Systemschwächen wie der Mangel an Arbeitsplätzen im Wohneinzugsbereich, fehlende Infrastrukturangebote, geringe Netzdichten im öffentlichen Verkehr und damit der Zwang der Bevölkerung zur Automobilität konnten erst über eine nachträgliche, infrastrukturelle Verdichtung und den forcierten Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel (v.a. durch den U-Bahn-Bau) gemildert werden. Einige Großwohnanlagen (v.a. Großfeldsiedlung und Rennbahnweg) werden durch die Verlängerung der U1 nach Leopoldau erst in einigen Jahren an ein hochleistungsfähiges öffentliches Verkehrsmittel angebunden sein.

Mit der weit gehenden Abdeckung des quantitativen Wohnungsbedarfs bis Mitte der 1970er-Jahre wurde die forcierte Neubautätigkeit zugunsten der „Sanften Stadterneuerung“ (ab 1974) im dicht bebauten Stadtgebiet zurückgenommen.

Die zukünftige Stadtentwicklung sollte sich auf städtische Entwicklungsachsen mit guter Infrastrukturausstattung im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren (STEP 1984). Ein wichtiger Schritt wurde 1984 gesetzt, als unter dem Programmtitel „Vollwertiges Wohnen“ das Wiener Modell deklariert wurde. Durch das Wiener Modell wurden neue Mindeststandards für den Wohnungsneubau und die kommunale Infrastruktur definiert.

### Stärken und Schwächen dieser Stadterweiterungsgebiete

Die „durchgrünt und aufgelockerten Stadterweiterungsgebiete“ bieten die Voraussetzungen für moderne und neue Bedarfsstrukturen des Wohnens, der Wirtschaft sowie der Erholung. Sie erfüllen damit all jene Ansprüche einer dynamischen, flexiblen und sich verändernden Lebens- und Arbeitswelt, welche von der gründerzeitlichen Stadt v.a. aufgrund der mangelnden Flächenreserven nur teilweise angeboten werden können. Die Stadterweiterungsgebiete stehen damit nicht in Konkurrenz, sondern in einer dauerhaften und engen Austausch- und Ergänzungsfunktion zur gründerzeitlichen Stadt.

Die **Stärken** der Stadterweiterungsgebiete sind v.a.:

- ▷ zumeist hohe Flexibilität hinsichtlich verfügbarer (großer) Flächenreserven
- ▷ vielfach hohe Wohn- und Umweltqualität, engmaschige Durchdringung von Landschafts- und Siedlungsraum
- ▷ große natur- und landschaftsräumliche Potenziale mit ökologischer und stadtklimatischer Ausgleichsfunktion
- ▷ hochwertige Freizeit-, Erholungs- und Sportmöglichkeiten
- ▷ vielfältige Siedlungsmuster (Patchwork) und Siedlungstypologien für differenzierte Lebens- und Wohnansprüche der Bevölkerung

Die **Schwächen** der Stadterweiterungsgebiete sind jedoch:

- ▷ großmaschige und dispers verteilte Bebauungs- und Nutzungsstrukturen mit hohem Flächenverbrauch
- ▷ hohes Verkehrsaufkommen im MIV, hoher Transportaufwand und Zwang zur „Auto-Mobilität“ bei geringer Systemeignung für eine engmaschige Netzbildung bzw. Erschließung im öffentlichen Verkehr
- ▷ zumeist geringe städtebauliche bzw. urbane Dichten mit geringer Versorgungsdichte im wohnungsnahen Einzugsbereich
- ▷ großmaschige Verteilung der (lokalen) Zentrenstandorte mit geringer Komplementarität und Verflechtungswirkung
- ▷ Mangel an qualifizierten Arbeitsplatzangeboten
- ▷ wenige traditionelle und übergeordnete Identifikationsmerkmale

### Maßnahmen

- ▷ Nachverdichtung und Aufzoning von bestehenden Siedlungen  
Durch die Nachverdichtung bestehender Siedlungen bzw. durch den Siedlungsneubau im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel sollen jene bauliche Dichten erzielt werden, welche eine optimale Ausstattung mit der technischen, sozialen und bildungsbezogenen Infrastruktur ermöglichen und eine ausreichende Versorgung mit Dienstleistungen und Nahversorgungseinrichtungen wirtschaftlich gewährleisten. Die Arbeitsplatzversorgung soll dabei einen Wert von etwa 35 Arbeitsplätzen/100 Einwohner nicht unterschreiten.  
In einem ersten Umsetzungsschritt sollten daher für einige ausgewählte kommunale Wohnhausanlagen Potenziale der Nachverdichtung (zusätzliche Wohnungsanzahl durch Neubau etc.) ermittelt werden und in der Folge in Form von Pilotprojekten Erfahrungen gewonnen werden.
- ▷ Maßnahmen der Nachverdichtung bestehender Siedlungen können durch Aufstockungen (inkl. Dachgeschoßausbau), Zubauten, Balkone (v.a. Fertigteilkons-



△ Wienerfeldsiedlung

traktionen) und Terrassen erfolgen. Vor allem zahlreiche (kommunale) Siedlungen der 1950er-Jahre und der ersten Hälfte der 1960er-Jahre mit geringer Bebauungsdichte und guter Grünflächenversorgung verfügen über ausreichende Potenziale für Verdichtungsmöglichkeiten. Da diese Siedlungen zu meist über vorwiegend kleine Wohnungen (die durchschnittliche Nutzfläche im kommunalen Wohnungsbau der 50er-Jahre betrug ca. 55 m<sup>2</sup>) verfügen, sollten bei zukünftigen Nachverdichtungen größere Wohnungen für Familien errichtet werden. Auch die Zusammenlegung von bestehenden kleinen Wohnungen ist aufgrund der Ziegelbauweise und der üblichen Wohnungsgrundrisse (z. B. Duplex-Wohnungen) mit relativ geringem Aufwand möglich. Durch die Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von unterschiedlichen Wohnungsgrößen könnten auch Umzüge innerhalb der Wohnhausanlagen im Laufe des Lebenszyklus der zukünftigen BewohnerInnen erfolgen.

- Aufgrund der Kleinheit der Wohnungen in den (kommunalen) Siedlungen der 1950er- und 1960er-Jahre und der geringeren Betriebskosten (da Wohnfolgeeinrichtungen wie Dachschwimmbäder, Sauna und Solarien etc. nicht vorhanden sind) sind diese für einkommensschwache Singles und kleine Jungfamilien leichter leistbar als Wohnungen der 1980er- und 1990er-Jahre. Daher könnten im Zuge von Nachverdichtungs- und Umbaumaßnahmen (wie z. B. ergänzende Neubauten mit kleinen Eigengärten, Loggien und Terrassen, Zusammenlegung kleiner Wohnungen, Lifteinbau) sowie durch Verbesserungen der Infrastruktur (ÖV, Nahversorgung, Dienstleistungen) in den durchgrüneten Siedlungen der 1950er- und 1960er-Jahre eigenheimähnliche, kinderfreundliche und leistbare Angebote für eine jüngere, familienorientierte Mittelschicht geschaffen werden.

Somit ist die maßvolle Nachverdichtung älterer Siedlungen nicht nur ein geeignetes Instrument zur Reduzierung der Suburbanisierung der Mittelschicht, sondern auch ein Mittel der altersmäßigen und sozialen Durchmischung (Realisierung der Konzepte des gemeinschaftlichen und betreuten Wohnens in bestehenden Siedlungen).

#### ▸ Weitere Verbesserung der Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Nachjustierung der anfänglichen Fehlbestände an ausreichenden Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen etc.); diese konnten in den letzten Jahrzehnten zwar weitgehend ausgeglichen werden, doch sind nach wie vor Angebotsmängel v. a. an wohnungsnahen Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche feststellbar. Hier sollen weitere Verbesserungen erfolgen.

#### ▸ Thermisch-energetische Wohnhaussanierung

Aus der Bauperiode von 1945 bis 1980 existieren in Wien rund 300.000 Wohnungen (ein Drittel aller Wohnungen) in Mehrwohnungsbauten. Für viele dieser Wohnbauten mit Wohnungen der Kategorien A und B laut Mietrechtsgesetz besteht großer baulicher Sanierungsbedarf. Dies betrifft insbesondere die schlecht wärme gedämmten Siedlungen und Großwohnanlagen der 1960er- und 1970er-Jahre, die zumeist in der damals üblichen Fertigteilbauweise errichtet wurden und daher für bestimmte Umbaumaßnahmen (z. B. Zusammenlegung von Wohnungen bzw. wohnungsinterne Grundrissveränderungen) nur ein geringes Potenzial aufweisen. Die Erneuerungsmaßnahmen konzentrieren sich bei den Zeilen- bzw. Plattenbauten der 1960er- und 1970er-Jahre v. a. auf Verbesserungen der Bauphysik der Gebäudehüllen.



△ Putzendoplergasse

Im Sinne des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien werden in den letzten Jahren verstärkt auch jene Wohnbauten thermisch verbessert, die aufgrund der zeitgemäßen Wohnungsausstattung bisher nicht Gegenstand der geförderten Wohnhaussanierung waren. Zu diesem Zweck wurde eine eigene, primär auf Wohnbauten der Nachkriegszeit zugeschnittene Förderung entwickelt. Bis Ende 2003 konnten ca. 41.700 Wohneinheiten zur Förderung empfohlen werden. Die dadurch erzielte Energieeinsparung beträgt rund 185 Gigawattstunden pro Jahr. Auf der Basis einer Evaluierung der Thermisch-energetischen Wohnhaussanierung (Thewosan) wurde ein verbessertes Förderungsmodell entwickelt, um ein besseres Anreizsystem für qualitativ hochwertigere Maßnahmen zu schaffen sowie den geförderten Dachgeschoßausbau in Zusammenhang mit Thewosan zu ermöglichen.

### Brownfields/Industriebrachen

„Brownfield Development“ spielt angesichts schrumpfender Grundstücksreserven und hoher Erschließungskosten auch am Stadtrand eine immer wichtigere Rolle. Eine besondere Bedeutung kommt dabei der Nutzung denkmalgeschützter Industriebauten aus dem 19. Jahrhundert zu.

Die Nachnutzungen von Brownfields sind im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung in Wien sehr vielfältig. Es sind dies die angestrebte Festsetzung eines geschützten Landschaftsteils, die Zwischen- oder Nachnutzung durch Projekte für Kinder und Jugendliche, aber auch die Nutzung für Stadterweiterungsprojekte im Rahmen der „inneren Stadterweiterung“. Für größere Brachflächen sollten aktiv Nutzungsüberlegungen gemeinsam mit den Grundeigentümern/Investoren entwickelt werden, wobei auf innerstädtischen Brachflächen vorrangig gemischte Nachnutzungen angestrebt werden sollen.

Die Kabel- und Drahtwerk AG (12. Bezirk) ist ein innerstädtisches Beispiel dafür. Nach der endgültigen Schließung im Jahr 1997 wurde dieser Standort in einem partizipativen Planungsprozess zu einem neuen Stadtteil entwickelt.

Mit der 2001 eröffneten Gasometer-City kann Wien auf diesem Gebiet ein weltweit wohl einzigartiges Wohnungsprojekt vorweisen.

Die Probleme bei der Nachnutzung von Brownfields liegen vor allem in der Beseitigung möglicher Kontaminationen des Bodens und in Schadstoffen als Folge industrieller/gewerblicher Vornutzungen sowie in den damit verbundenen Sanierungskosten, Zeitverzögerungen und Haftungsunsicherheiten im Umgang mit Verunreinigungen.

### Wohngebiete mit hohem Grünanteil

Das „Häuschen im Grünen“ ist für eine bestimmte Bevölkerungsgruppe die Erfüllung ersehnter Wohnvorstellungen. In Wien gibt es derzeit etwa 910.000 Wohnungen, 10 % davon befinden sich in Gebäuden mit je 1 bis 2 Wohnungen: 74.000 davon sind Einfamilienhäuser, 18.000 sind Gebäude mit zwei Wohnungen.

Unter Berücksichtigung der Zweitwohnsitze der ArbeitspendlerInnen wohnen in Wien fast 200.000 Menschen in Einfamilienhäusern, Zweifamilienhäusern, Reihenhäusern, verdichtetem Flachbau oder Kleingartenhäusern. In 36.000 Kleingärten (Flächenausmaß 1.264 ha) haben 3.600 Personen ihren ständigen Wohnsitz. Beim Zentralverband der Kleingärtner haben sich rund 3.000 InteressentInnen vorangemeldet.

Fast 50 % der Befragten, die aus Wien weggezogen sind, begründeten ihren Wohnwechsel damit, Wohnen im Grünen innerhalb der Landesgrenzen Wiens

### ▷ Brownfields

„Brownfields“ sind Realvermögen, die meistens durch aufgelassene oder untergenutzte Industrie-/Gewerbeflächen oder Bahnhöfe in einer Stadt, aber auch im ländlichen Raum entstehen. Brownfields werden auf Deutsch als Brachflächen in der Stadt bezeichnet.



△ Aspanggründe

### ▷ „Leben in Wien II“ – Ergebnis einer Großstudie der Lebensqualität in Wien

95 % der Wiener und WienerInnen leben gerne in Wien. Besonders erfreulich: Die allgemeine Zufriedenheit hat gegenüber 1995 sogar noch zugenommen, insbesondere bei den unter 30-Jährigen.

Dennoch möchten ca. 13 % der Bewohner in Zukunft einmal aus Wien wegziehen. Von diesen wollen 20 % ins Wiener Umland, die meisten dagegen weiter weg (70 %). Familiäre und berufliche Gründe sind dafür ausschlaggebend.

Wer mit seiner Wohnsituation nicht zufrieden ist, neigt eher dazu wegzuziehen.

In Wien sind derzeit 79 % der Befragten mit ihrer Wohnung zufrieden und auch dieser Wert hat gegenüber 1995 (71 %) zugenommen. Besonders positiv beurteilt werden die Nähe zu Kindergarten und Schule und der Anschluss an den öffentlichen Verkehr (über 80 % Note 1+2). Andererseits fühlen sich sehr viele WienerInnen in ihrer Wohnung von Verkehrslärm und -abgasen gestört.

Auch die Qualität und Ausstattung der Wohnumgebung ist für die Wohnzufriedenheit mit ausschlaggebend. Im Wiener Durchschnitt wünscht sich ca. ein Viertel der Befragten zusätzliche Grünflächen (26 %) und Lebensmittelgeschäfte (25 %), Tempo 30-Zonen (23 %) oder Wohnstraßen (20 %).



▷ Kleingartenanlage

aus finanziellen Gründen nicht oder nicht rechtzeitig verwirklichen zu können.

Die Angebote der Umlandgemeinden, mit denen WienerInnen zur Verlagerung des „Mittelpunktes der Lebensinteressen“ bewegt werden, sind tatsächlich verlockend. Das Wohnen „mit Garten“ oder gar „am Wasser“ außerhalb der Peripherie erfüllt viele Glücksklischees, deren unvorhergesehene Konsequenzen oft zu spät erkannt werden: Die „AuswanderInnen“ mutieren zu Chauffeurinnen und Chauffeuren ihrer Söhne und Töchter, die sozialer Kontakte bedürfen; die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen für die erhöhten Transportleistungen werden unterschätzt; spätestens im Alter, wenn die eigene Mobilität abnimmt, wird die Nahversorgung oder gar (medizinische) Betreuung zum Problem, die Tendenz zur Vereinsamung oft sogar verstärkt.

Auch die BürgermeisterInnen der Umlandgemeinden sind vor Fehleinschätzungen des „segensreichen“ Finanzausgleichs nicht gefeit. Die hohen Erschließungskosten für die Infrastruktur der neuen Siedlungen und deren Erhaltung stehen dazu oft im Missverhältnis. Dabei sind die Kosten, die der Allgemeinheit durch Landschaftsverbrauch (Zersiedelung), direkte und indirekte Verkehrsaufwendungen entstehen, noch nicht berücksichtigt.

Je größer die Distanzen zwischen dem ständigen Wohnsitz und den funktionellen Bezugspunkten des sozialen Beziehungsfeldes (Arbeitsplatz, Schule, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Gesundheitswesen, etc.) sind, desto höher werden die zeitlichen und finanziellen Aufwendungen, desto geringer die Bereitschaft, diese zu überwinden.

Deshalb muss das offensichtlich vorhandene Bedürfnis des Wohnens in Verbindung mit privat nutzbarem Grünraum innerhalb der städtischen Agglomeration berücksichtigt werden.

Das frei stehende Einfamilienhaus darf dafür jedoch nicht das Leitbild sein:

▷ Einfamilienhäuser verbrauchen große Flächen. 150.000 Menschen wohnen in Gebäuden mit Garten auf einer Fläche von 4.470 ha. Die übrige Bevölkerung von Wien (etwa 1,350.000 Menschen) wohnen auf einer Fläche von 4.292 ha. Das bedeu-

tet, dass 10% der Wiener Bevölkerung mehr als 50% der Wohngebiete Wiens verbrauchen. Bisweilen sind diese Gebiete aber nicht einmal entlang der Erschließungswege zugänglich („private property“), sondern liegen gleichsam als Korridore zwischen den dicht bebauten Wohngebieten und bedeutenden Erholungslandschaften.

- ▷ Die Kosten für die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur (Wege, Straßen, Einbauten) stehen in ungünstigem Verhältnis zur Anzahl der Nutzer. Umso mehr ist zu fordern, dass diese Wege öffentlich und nicht nur für Anrainer benutzbar bleiben.
- ▷ Der Energieverbrauch frei stehender Häuser ist durch das ungünstige Verhältnis von Rauminhalt und Außenwand relativ hoch.
- ▷ Aus Kostengründen sind leitungsgebundene Energieträger nicht immer vorhanden. Die Bereitstellung von Raumwärme und Heißwasser erfolgt oft über elektrische Energie oder Einzelofenheizung mit fossilen Brennstoffen, was die Erreichung der Klimaschutzziele erschwert. Die bis zu 40-prozentige Förderung solarer Energiesysteme ist aus diesem Blickwinkel zu begrüßen.
- ▷ Telefon und Stromleitungen sind vielfach nicht erdverlegt, sondern werden über Maste geführt, was wiederum zu einer Verdrängung der Landschaft führt.
- ▷ Die Verrichtungswege sind überproportional lang; aufgrund der geringen Anzahl von Transportleistungen je Flächeneinheit ist ein gutes Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur zu sehr hohen Kosten herstellbar. In Einfamilienhausgebieten sind daher die höchsten Fahrleistungen im MIV und die höchste Anzahl an Zweit- und Drittautos feststellbar.

In so einer Gegenüberstellung sollen aber auch die günstigen Einflüsse auf Klima, Grundwasser, auf Tier- und Pflanzenwelt und den Grünraum einer Agglomeration nicht außer Acht gelassen werden. Die gärtnerisch gestalteten Teile von Einfamilienhäusern, Reihenhäusern, Kleingärten etc. binden Staub, erzeugen Luftfeuchtigkeit und reduzieren die lokalen Temperaturen; der geringe Versiegelungsgrad ermöglicht die Versickerung von Niederschlägen und trägt damit zur Grundwasserneubildung bei; die Rasen- und Wiesenflächen, Strauchgruppen und Bäume sind Lebensräume für Tiere. Indirekt partizipiert auch die Bevölkerung in der Umgebung von diesen Grünräumen, die oft engagiert gestaltet sind.

Um dem Bedürfnis nach Wohnen in Verbindung mit privat oder im Hausverband nutzbarem Grünraum nachzukommen, sollen – als Alternative zum frei stehenden Einfamilienhaus – vielfältige Ideen zur Strukturveränderung im Wohnbau erarbeitet werden.

▷ Der Wohnungsaltbestand sollte in Form von Leichtbaukonstruktionen mit Balkonen und Terrassen nachgerüstet werden, wobei lärmgeschützte Innenhöfe zu bevorzugen wären. Pi-

lotprojekte für jeweils typische Gebäude aus den verschiedenen Bauepochen sollen innerhalb kurzer Frist erarbeitet werden. Daraus entwickelte typengenehmigte Fertigteilelemente könnten in größeren Serien erzeugt und mit geringerem Aufwand bei den Genehmigungsverfahren errichtet werden.

- ▷ Mehrgeschoßiger sozialer Wohnbau soll grundsätzlich nutzbare, lärmgeschützte Balkone, Terrassen, Gründächer, die im Wohnungsverband genutzt werden können, vorsehen. Die Verfügbarkeit derartiger Freiräume sollte ein bedeutsames Kriterium für die Wohnbauförderung darstellen.
- ▷ Der Anteil an Wohnformen, die Mietergärten oder Dachgärten zur Verfügung haben, soll erhöht werden. Solche Wohnformen können auch mit Wohnungen in zwei Ebenen gefunden werden, sodass städtebauliche günstigere Dichten erzielbar sind.
- ▷ Verdichteter Flachbau mit kleinen Innenhöfen soll auch in mehrgeschoßigen Varianten angeboten werden.
- ▷ Die Tradition von Reihenhäusern, die auf schmalen Parzellen hohen Wohnwert mit Garten anbieten und Dichten von 1,0 aufweisen, soll intensiv fortgesetzt bzw. weiterentwickelt werden.
- ▷ In der Baulandkategorie Gartensiedlung und in Kleingartenanlagen für ganzjähriges Wohnen sollte teilweise auch die gekuppelte Bauweise angestrebt werden. Dadurch könnte die Energieeffizienz verbessert werden und trotz Verringerung der jeweiligen Losgrößen die nutzbare Gartenfläche erhalten bleiben; damit ergibt sich eine erhöhte Dichte.

Um der starken Nachfrage nach dieser Wohnform gerecht zu werden, ist von der Stadtplanung eine entsprechende Widmungsvorsorge getroffen worden. Im Zuge des Programms der „Neuen Siedlerbewegung“ werden seitens des Wohnfonds\_Wien ab dem Jahr 2005 regelmäßig Bauträgerwettbewerbe zu diesem Schwerpunktthema abgehalten.

### Experimentalbauten im Wiener Wohnbau – Themensiedlungen

Erheblichen Anteil an einer qualitativen Weiterentwicklung des Wiener Wohnungsbaus haben Experimentalbauten, oft in Form so genannter Themensiedlungen mit seitens der Stadt vorgegebenen Schwerpunkten. Beispielsweise wurden bei der Themensiedlung Oberlaa erstmals rund 750 Wohnungen mit Abwasser aus benachbarten Heißwasserquellen beheizt, gleichzeitig wurden ein Brauchwassersystem und ein Regenwassersammler zur Bewässerung der Grünanlagen errichtet.

Die **autofreie Mustersiedlung** – Europas größtes autofreies Wohnprojekt – lenkte die üblichen Gelder für den Garagenbau in eine bemerkenswerte Infrastruktur (z.B. begrünte Dachgärten, Fahrradwerkstätte, Veranstaltungsräume etc.). Gleichzeitig wurde ein umfangreiches ökologisches Konzept realisiert: Niedrigenergiestandard, Fotovoltaik-Tankstelle für Elektroautos, Abwärmerrückgewinnung aus Abwasser, Solarenergie, Grauwasserrecycling mit Einspeisung in ein Brauchwassersystem, qualitätsvolle Grünflächengestaltung mit Feuchtbiotop und intensiver Begrünung, Verwendung von Recyclingmaterialien für die Außenraumgestaltung. Ebenfalls enthalten sind Sonderwohnformen – Tagesmütterzentrale, Altenwohnungen –, das Angebot unterschiedlicher Wohnungsausstattungen, Bewohnermitbestimmung und Car-Sharing.

Mit der Wohnhausanlage **Frauen-Werk-Stadt** wurde im Zuge der Wiener Stadterweiterung das europaweit größte von Frauen nach Kriterien des frau-



△ Hausnebenräume in den Obergeschoßen



△ Frauen-Werk-Stadt



△ Sargfabrik



△ Compact-City

engerechten Wohn- und Städtebaus geplante Bauvorhaben realisiert. Auf einer Fläche von 2,3 ha entstanden zwischen 1992 und 1997 auf Initiative des Frauenbüros der Stadt Wien 357 Wohnungen in Geschosßbauweise, geplant von vier Architektinnen in Zusammenarbeit mit einer Landschaftsarchitektin.

Aufgrund der großen Nachfrage und des großen Erfolgs der Frauen-Werk-Stadt I wurde von der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen ein Nachfolgeprojekt initiiert. Die Wohnhausanlage **Frauen-Werk-Stadt II** stellt eine konsequente Weiterentwicklung des Modellprojektes dar und wurde unter das Thema „Betreutes Wohnen sowie alltags- und frauengerechte Planung“ gestellt.

Das bisher radikalste Experiment im Rahmen des geförderten Wohnungsbaus stellt die so genannte **Sargfabrik** im dicht bebauten 14. Bezirk dar. In einem umfassenden Partizipationsprozess wurde dieses Projekt von einer privaten Initiativgruppe geplant und umgesetzt und wird in Selbstverwaltung als Wohnheim betrieben. Auf dem ehemaligen Betriebsgelände wurde eine Wohnanlage geschaffen, die neben den Wohnungen (variable Wohnboxen) auch ein umfangreiches Freizeitangebot – einschließlich Restaurant, Sauna, Veranstaltungsräumen und Kindergarten – für den Stadtteil darstellt.

Mehrere Projekte beschäftigen sich mit der Integration von MigrantInnen in die österreichische Gesellschaft – so etwa das Projekt **Interkulturelles Wohnen** mit seinen Gemeinschaftseinrichtungen, das zum Vorbild mehrerer ähnlicher Wohnungsbauten wurde.

Schließlich spielt das Thema Wohnen und Arbeiten in der Städtebaudiskussion eine zunehmend wichtige Rolle. Einen wichtigen Beitrag hierzu leistet das Projekt **Compact-City** mit 59 Wohneinheiten von 36 bis 105 m<sup>2</sup>, 22 Büros, 20 Werkstätten sowie Ateliers, Geschäften und Lagerräumen – ein vielfältiger Nutzungsmix am Stadtrand soll damit ebenso ermöglicht werden wie Wohnen und Arbeiten im gleichen Gebäude.

Das Projekt **„Gemeinsam Leben – Kolpinghaus für betreutes Wohnen“** hat zum Ziel, ein Dienstleistungsangebot im Bereich Wohnen für ältere Menschen (und deren Angehörige) zu bieten. Dazu wird neben Wohnangeboten für selbstständiges und betreutes Wohnen ein Schwerpunkt bei der stationären Pflege liegen. Ergänzend dazu werden betreute Mutter-Kind Wohnungen errichtet, um eine größere Bandbreite an Altersgruppen im Sinne eines Wohnens mit mehreren Generationen zu erhalten. Durch ein breites Spektrum an Wohnmöglichkeiten sollen das Bedürfnis älterer Menschen nach einem möglichst selbständigen Leben unter sicheren Rahmenbedingungen, nach bedarfsorientierter Pflege und auch die Bedürfnisse jüngerer Mütter und pflegender Angehöriger abgedeckt werden.

In den Jahren 2002/2003 wurde seitens des Wohnfonds\_Wien ein Wettbewerb mit dem Schwerpunktthema **Passivhaus** durchgeführt. Abgefragt wurden zum Thema Passivhausbauweise

unter anderem das planerisch-architektonische Grundkonzept zur Realisierung von Passivhausbauweise, die Darstellung und Erläuterung des konstruktiv-baulichen Grundkonzeptes und die Grundzüge der technischen Gebäudeausrüstung sowie Erläuterungen und Lösungsansätze für spezifisch baulich-technische Ansätze von Passivhäusern. Weitere Schwerpunkte stellen Wohnkomfort und Wohnqualität dar. Auf insgesamt zwei Bauplätzen werden 163 Wohnungen errichtet.

In den Jahren 2003/2004 wurde der Schwerpunkt **Holz- und Holzmischbauweise** im mehrgeschoßigen Wohnbau mit der Zielsetzung Energieeinsparung, Ökologie, Baukosten und Behaglichkeit ausgeschrieben. Auf insgesamt 3 Bauplätzen werden 254 Wohnungen errichtet, eine Wohneinheit ist lt. Wettbewerb für eine SOS-Kinderdorf-Wohngruppe vorzusehen.

### Zusammenfassende Einschätzung

Diese genannten Projekte verstehen sich bewusst als Experimente, sollen aber wie andere Experimentalbauten (z.B. Selbstbauprojekte, Holzbausiedlungen) mittelfristig zur Durchsetzung neuer Standards im sozialen Wohnungsbau führen. Die Stadt Wien lässt daher auch jeweils Evaluierungsstudien durchführen und sorgt für die Verbreitung der gewonnenen Erkenntnisse in der Fachöffentlichkeit. Gleichzeitig hofft man, das dadurch gewonnene Know-how auch international zu vermarkten und Wien zu einem Zentrum neuer Stadttechnologien zu machen.

Ökologische Wohnprojekte wie die **Sun-City** haben sich bewährt, ebenso wie die generelle Einführung des Niedrigenergiehausstandards im geförderten Wohnungsbau. Wohnbauvorhaben mit diesem Schwerpunkt sollten weiterhin verstärkt realisiert werden, wobei der Erfolg ökologisch orientierter Wohnbauprojekte vor allem die aktive Mitwirkung der BewohnerInnen voraussetzt.

Bei den Integrationswohnprojekten ist (wie z.B. bei der Interethnischen Nachbarschaft im 23. Bezirk) der bestehende Nachfrageüberhang ein Zeichen für die Akzeptanz und Attraktivität derartiger Wohnformen. Im Optimalfall sollte integriertes Wohnen eigentlich keinen Modellcharakter haben, da die in diesem Zusammenhang formulierten Ziele des nachbarschaftlichen Zusammenlebens für den normalen Wohnungsbau gelten sollten.

Der Vorbildcharakter der realisierten innovativen Modellprojekte kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Der Handlungsspielraum für innovative Wohnprojekte steigt in dem Maße, wie wirtschaftlich günstige Lösungen gefunden werden können. ■



## 4. Wirtschaft und Arbeit

### 4.1 Wettbewerb der Großstadregionen

**AUF EUROPÄISCHER EBENE** formt sich eine Metropolenlandschaft, die sich vor allem über globale wirtschaftliche Verflechtungen mit intensiven Austauschbeziehungen definiert. Die zentrale wirtschaftspolitische Herausforderung der kommenden Jahre wird es daher sein, die Qualität des Wirtschaftsstandortes Wien im immer schärfer werdenden globalen und europäischen Wettbewerb der Städte zu erhalten und auszubauen.

**Großstädte** und Metropolen und deren Umlandregionen werden weiterhin die **bevorzugten Wirtschaftsstandorte** speziell auch für Unternehmenssitze bleiben, vorausgesetzt, sie entsprechen deren Anforderungsprofil.

Die wachsenden internationalen Produktions- und Handelsverflechtungen (Globalisierung) sowie die enormen Fortschritte im Bereich des Transportwesens und der Kommunikationstechnologie verändern die Wettbewerbsbedingungen der Regionen. Damit gekoppelt sind eine räumliche Spezialisierung, die Konzentration wichtiger Funktionen auf wenige Metropolregionen und die Herausbildung ökonomischer Kerne, in denen sich

vorzugsweise Unternehmensverwaltungen, Banken und hochrangige unternehmensbezogene Dienstleistungen versammeln (Central Business Districts, CBD).

Städte werden in Zukunft neben den traditionellen Funktionen wie Handel und Finanzdienstleistungen zunehmend in Standortwettbewerb für folgende Bereiche treten:

- ▶ hochrangig konzentrierte Unternehmenszentralen
- ▶ Schlüsselstandorte für Finanzen und spezialisierte Dienstleistungen
- ▶ (hoch qualifizierte) Produktionsstandorte auch für Produktion von Innovation
- ▶ Märkte für Produkte und Innovation

Die **Stadtregion Wien** liegt mit rund 2,4 Mio. EinwohnerInnen etwa im mittleren bis unteren Bereich der Städte von europäischer Bedeutung. Deutlich größer als Wien sind beispielsweise die Verdichtungsräume von Berlin mit fast 5 Mio. EinwohnerInnen und Rom mit fast 4 Mio. EinwohnerInnen, aber auch Budapest mit 2 Mio. EinwohnerInnen nur im Stadtgebiet.

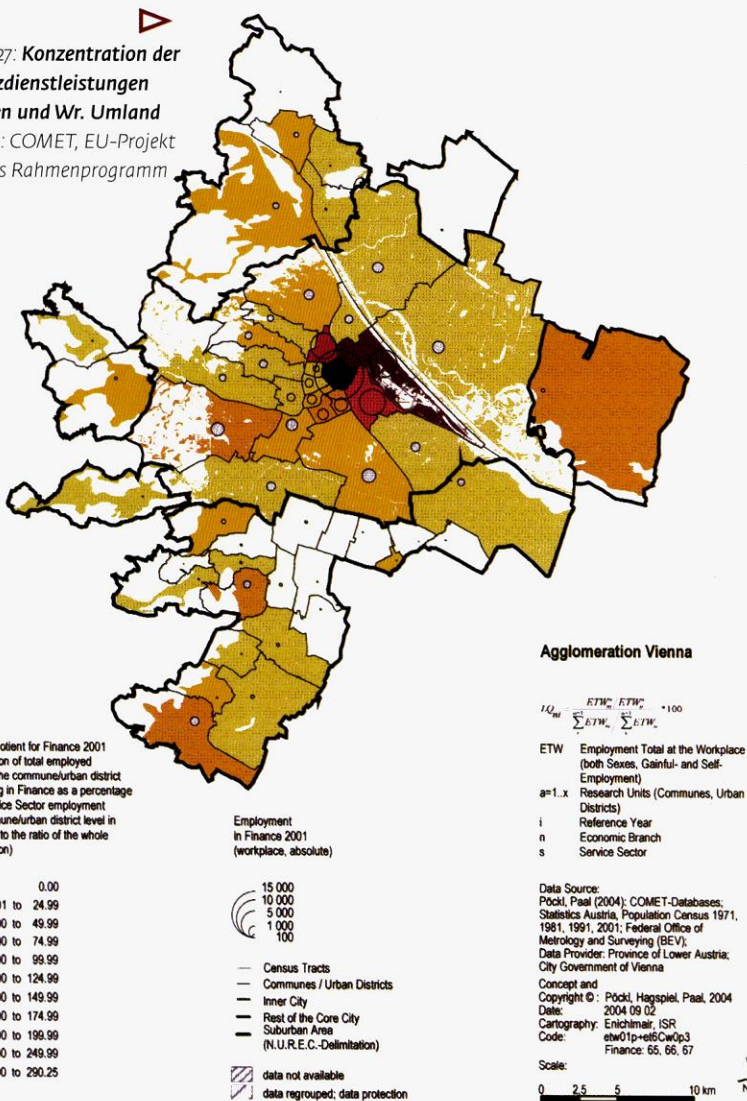
**Bevölkerung**

- 50.023–200.000
- 200.001–500.000
- 500.001–1.000.000
- 1.000.001–2.000.000
- 2.000.001–5.000.000
- 5.000.001–9.318.821



**△ Karte 26: Städtische Agglomerationen in EU-Europa**  
Quelle: Eurostat, PlaNet, CenSE  
Design: ÖIR-Informationdienste GmbH

**▷ Karte 27: Konzentration der Finanzdienstleistungen in Wien und Wr. Umland**  
Quelle: COMET, EU-Projekt  
Fünftes Rahmenprogramm



Location Quotient for Finance 2001 (concentration of total employed persons at the commune/urban district level working in Finance as a percentage of total Service Sector employment at the commune/urban district level in comparison to the ratio of the whole agglomeration)

- 0.00
- 0.01 to 24.99
- 25.00 to 49.99
- 50.00 to 74.99
- 75.00 to 99.99
- 100.00 to 124.99
- 125.00 to 149.99
- 150.00 to 174.99
- 175.00 to 199.99
- 200.00 to 249.99
- 250.00 to 290.25

- 15 000
- 10 000
- 5 000
- 1 000
- 100
- Census Tracts
- Communes / Urban Districts
- Inner City
- Rest of the Core City
- Suburban Area (N.U.R.E.C.-Delimitation)
- ▨ data not available
- ▨ data regrouped; data protection

COMET (EVK-CT2001-00600)  
An EU Project in the 5th Framework Programme, Key Action 'City of Tomorrow and Cultural Heritage', co-ordinated by the Institute for Urban and Regional Research of the Austrian Academy of Sciences. Supported by the Austrian Federal Ministry of Education, Science and Culture.

Aber nicht nur die Größe einer Stadt bzw. einer Agglomeration allein ist ausschlaggebend für ihre wirtschaftlichen Wachstumspotenziale, die fehlende Größe kann durch den Grad der wechselseitigen Verflechtung und Beziehung mit anderen Städten oder Regionen substituiert werden. Die Intensität der Vernetzung bezieht sich dabei sowohl auf die Verkehrsinfrastruktur als auch auf funktionale Beziehungen und Aufgabenteilungen. Dynamisierungspotenziale, die an anderen Standorten vorhanden sind, können so wechselseitig für die jeweils eigene Wachstumsdynamik und damit für das gesamte Netzwerk und den Standort Europa genutzt werden.

Es ist eine erklärte Politikoption im Rahmen des Europäischen Raumentwicklungskonzepts (EUREK), innerhalb der Europäischen Union mehrere größere „Zonen weltwirtschaftlicher Integration“ im Rahmen eines polyzentrischen und ausgewogenen Systems von Metropolenregionen, Stadtgruppen oder Städtenetzen zu schaffen. (► Kap. III.1.2 Der STEP im Lichte der europäischen und nationalen Raumordnungspolitik, Kap. IV.1. Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien)

Die Region CENTROPE mit den „Twin-Cities“ Wien und Bratislava soll durch intensivere wirtschaftliche Verflechtung eine noch eindeutiger und kompetitiver erfolgreiche Position unter den Regionen des südlichen Zentraleuropas einnehmen. (► Kap. III.1. Wien im internationalen, nationalen und regionalen Kontext, Kap. IV. 1.1. Entwürfe regionaler Kooperationen) ■

## 4.2 Wirtschaftlicher Strukturwandel

**AUF WIEN ENTFALEN** rd. 27 % der gesamten österreichischen Wertschöpfung, rd. 23 % aller Arbeitsstätten und rd. 25 % aller Beschäftigten. Wien ist damit nicht nur das Wirtschafts- und Arbeitsplatzzentrum der Ostregion, sondern Gesamtösterreichs.

Wien erreicht das höchste Wirtschaftsniveau im Vergleich zu den österreichischen Regionen und liegt damit auch im europäischen Vergleich im Spitzenfeld.

### Wiener Wirtschaftsstruktur

Der tertiäre Sektor bestimmt mit einem Anteil von rd. 81 % der gesamten Bruttowertschöpfung die Wirtschaftsstruktur Wiens in einem sehr hohen Ausmaß. Der vergleichbare österreichische Durchschnittswert liegt bei rd. 66 %.

Der Anteil des sekundären Sektors beträgt rd. 19 % (Österreichdurchschnitt 32 %). Innerhalb des sekun-

dären Sektors dominiert in Wien traditionellerweise die Konsumgüterindustrie, die über Jahre hinweg wenig exportorientiert und sehr stark auf den nationalen Markt ausgerichtet war. Erst seit Ende der 1990er-Jahre und nicht zuletzt als Folge der zunehmenden Liberalisierung, der Ostöffnung und des EU-Betrtritts hat eine deutliche Internationalisierung stattgefunden. Die Exporte der Wiener Unternehmen stiegen bis 2001 auf rund 11,1 Mrd. Euro (15 % der gesamten Exporte Österreichs). Dies hat sich auch insgesamt in einer Dynamik – getragen von einigen Wachstumsbereichen des industriell-gewerblichen Bereiches – niedergeschlagen.

Zu den Wachstumsbranchen zählen in erster Linie technologieorientierte Branchen wie etwa die Elektronikindustrie, der Automobil- und Fahrzeugbau, der Maschinenbau und die chemische Industrie.

Die Entwicklung des Dienstleistungsbereiches wird durch mehrere Faktoren bestimmt. In den 1990er-Jahren ist nicht nur eine starke Ausweitung der Branchen mit niedrigen Qualifikationsanforderungen und sehr hohem Frauenanteil (z.B. Einzelhandel, Tourismus) zu beobachten, sondern auch ein Aufbau von Know-how-intensiven Branchen im Technologiebereich sowie im Bereich der produktionsnahen (Beratungs-)Dienstleistungen. Allerdings wirkt der Rückgang von Arbeitsplätzen im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen eher dämpfend.

Der **Tourismus** spielt für Wien eine zentrale Rolle. Im Jahr 2004 wurden in Wien über 8,4 Mio. Nächtigungen (davon über 82 % Ausländeranteil) registriert, was einem Anteil an den gesamtösterreichischen Nächtigungen von mehr als 7 % entspricht. Ziel der Wiener Tourismuswirtschaft ist es, bis zum Jahr 2010 10 Millionen Nächtigungen zu erreichen und damit weiter an Marktanteilen zu gewinnen. Mit mehr als 82 % überwiegen eindeutig die Ausländernächtigungen, wobei Deutschland, Italien, USA und Großbritannien die Liste der Hauptherkunftsländer anführen. Nicht nur die Nächtigungen haben sich in den letzten Jahren wieder sehr dynamisch entwickelt, es sind auch die Umsätze in der Hotellerie auf über 1,1 Mio. Euro im Jahr 2004 angestiegen. Von der positiven Entwicklung profitieren nicht nur die Hotels und Gaststätten, sondern auch der Handel sowie die Kultur- und Sporteinrichtungen. Der jährliche Umsatz, den der Tourismus in Wien bewirkt, wird von den Wirtschaftsforschern auf 2,5 Mrd. Euro geschätzt, was einem Anteil am Bruttourbanprodukt von 5 % entspricht.

Ca. 10 % des gesamten Wiener Nächtigungsaufkommens entfallen auf den Kongresstourismus. Jährlich werden in Wien bis zu 390 internationale und nationale Kongresse und Tagungen mit rd. 240.000 Besuchern abgehalten.

Die Tourismusbranche zählt in Wien zu den Branchen mit durchwegs positiver Beschäftigungsdynamik. Allein im Hotel- und Gastgewerbe konnte die Zahl der unselbstständig Beschäftigten zwischen 2000 und 2003 um fast 3 % ausgeweitet werden.

Innerhalb Österreichs gilt Wien auch als Zentrum von **Forschung und Entwicklung**. Als Universitätsstandort sowie Standort großer nationaler und regionaler Forschungseinrichtungen sowie Standort von Unternehmenszentralen mit F&E-Aktivitäten entfällt mehr als die Hälfte der gesamten österreichweit getätigten öffentlichen und privaten Ausgaben für Forschung und Entwicklung auf Wien.

Für eine urbane Wirtschaft ist für eine positive Entwicklung **Innovation** unablässig. Es wird davon ausgegangen, dass Innovation dort entsteht, wo Lebensgefühl und Lebensstil optimal integriert sind. Für innovationsorientierte bzw.

#### ► **Basis für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Wiens**

Die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Wiens wird u. a. aus folgenden Gründen sehr positiv eingeschätzt:

- voranschreitende Modernisierung der Wirtschaftsstruktur – in Wien sind viele Industrien ansässig, denen in Folge des EU-Beitritts der MOEL ein hoher Beschäftigungszuwachs prognostiziert wird
- diversifizierte, industriell-gewerbliche Wirtschaft, mit einer sich beschleunigenden strukturellen Veränderung hin zum tertiären Sektor, insbesondere zu den Wirtschaftsdienstleistungen
- hohes Bildungsniveau der Bevölkerung sowie ein gut ausgestattetes dichtes Netzwerk von Bildungseinrichtungen
- gut entwickelte Basis an wissenschaftlichen Forschungseinrichtungen
- attraktives Standortpotenzial als Folge der guten Verkehrsanbindung
- gute regionale Verflechtung
- Nähe zu neuen Märkten

kreativitätsorientierte Bereiche werden Standorte nachgefragt, die sowohl urbane Dichte und Vielfalt als auch genügend Grün- und Freiraum bieten. Guter Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz ist ebenso wichtig wie ein Anschluss an das hochrangige Straßennetz.

Wenngleich der Strukturwandel insgesamt zu einer qualitativen Aufwertung und Ausweitung der Wirtschaftsaktivitäten beigetragen hat, sind daraus allerdings auch beträchtliche Arbeitsmarktprobleme entstanden.

### Entwicklung der Arbeitsstätten (Betriebe) 1991–2001

Mehr als die Hälfte aller Arbeitsstätten der Ostregion entfallen auf Wien. Die Entwicklung zwischen 1991 und 2001 zeigt jedoch, dass der Zuwachs in den Bezirken rund um Wien deutlich dynamischer verlaufen ist als jener in Wien selbst. Dies betrifft sowohl größere und große Betriebe mit mehr als 50 unselbstständig Beschäftigten als auch Klein- und Kleinstbetriebe.



Tabelle 11:

#### Anzahl und Größe der Arbeitsstätten in Wien und den Bezirken im weiteren Wiener Umland

Quelle: Arbeitsstättenzählung, Statistik Austria

	Arbeitsstätten insgesamt 2001	davon Arbeitsstätten mit ... unselbstständig Beschäftigten in %			
		0	1–19	20–49	50 u. mehr
Ostregion	168.846	30,5	62,7	4,4	2,4
Wien	87.691	32,0	60,9	4,4	2,7
Bezirke im weiteren Wiener Umland <sup>a)</sup>	31.495	31,7	62,0	4,2	2,1

<sup>a)</sup> Bezirke im weiteren Wiener Umland: Wien-Umgebung, Bruck/Leitha, Mödling, Baden, Tulln, Korneuburg, Mistelbach, Gänserndorf

Die Stadt ist aktive Gestalterin von Erwerbschancen von Frauen und Männern und damit in vielfältiger Weise Mitgestalterin von Chancengleichheit am Arbeitsmarkt, z. B. durch Schaffung von

- ▶ Möglichkeiten der Vereinbarkeit von Familie und Beruf (soziale Infrastruktur, Versorgungseinrichtungen etc.)
- ▶ Erreichbarkeiten und Mobilität (Lage von Arbeitsplätzen, Betreuungseinrichtungen, Versorgungseinrichtungen, Vereinfachung von Wegeketten)
- ▶ öffentlichen Verkehrsmitteln (angepasst an flexible Arbeitszeiten, Sicherheit)
- ▶ Zugangsmöglichkeiten zu Bildung und Qualifikation (Aus- und Fortbildung, Zugang zu Informations- und Kommunikationstechnologien)

Den überwiegenden Anteil der Arbeitsstätten stellen die Kleinbetriebe: 73 % aller Arbeitsstätten haben weniger als 5 MitarbeiterInnen, 93 % weisen unter 20 Beschäftigte auf. Die Kleinbetriebe unter 20 Beschäftigten sorgen für über 35 % der Arbeitsplätze in Wien und ihre Zahl ist zwischen 1991 und 2001 um über 50.000 angestiegen. Die mittleren Betriebe bis 49 Beschäftigte haben ebenfalls um 20.000 Arbeitsplätze zugelegt, zusammen gibt es 2001 also um 70.000 Arbeitsplätze mehr in den kleineren und mittleren Unternehmen (KMUs). Demgegenüber hat die Beschäftigung in den größeren Betrieben und der Verwaltung insgesamt nur um 7.000 zugenommen. Die Bedeutung der kleinen und mittleren Betriebe für die Wirtschaft Wiens ist somit stark gewachsen. Besonders stark gestiegen ist in den 1990er-Jahren der Anteil der Arbeitsstätten ohne unselbstständig Beschäftigte, deren Anteil in Wien bereits 32 % beträgt. Diese Entwicklung ist einerseits auf die sich intensivierenden Outsourcing-Prozesse von Unternehmen und andererseits auf die hohe Gründungsdynamik und damit steigende Zahl von Einpersonener Unternehmen vor allem in den Bereichen EDV, Beratungsdienste und persönliche Dienstleistungen zurückzuführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Trend speziell unter sich verschärfenden Konkurrenzbedingungen am Arbeitsmarkt weiter anhalten wird. Es ist daher für den Erfolg der Wiener Wirtschaft wesentlich, diesem wichtigen Trend zur Neuorganisation der Wirtschaft in kleinere Unternehmenseinheiten Rechnung zu tragen und der Bestandspflege und der Entwicklungsförderung für kleine Unternehmen ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dies nicht zuletzt deshalb, da diese Entwicklung im Umland von Wien noch intensiver stattfindet.

### Arbeitsplatzentwicklung in den 1990er-Jahren

Die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort (Arbeitsplätze) ist in Wien im Zeitraum 1981–1991 um 3,2 % auf 842.412 gestiegen, bis 2001 allerdings wieder um 2 % zurückgegangen. Ein deutlich günstigerer Verlauf lässt sich im Bereich der Frauendarbeitsplätze beobachten. In den 1990er-Jahren ist es hier – von einem relativ hohen Niveau aus – zu einer weiteren Steigerung von 2,2 % gekommen. Die Gründe dafür liegen vor allem in der Ausweitung der Arbeitsplätze im tertiären Sektor, der traditionellerweise stark mit Frauen besetzt ist, sowie in einer starken Zunahme von Teilzeitarbeit. Auch hier ist der Anteil der Frauen überdurchschnittlich hoch.

Arbeitsplatzentwicklung in der Ostregion						
Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort <sup>1</sup>						
	2001		1981–1991		1991–2001	
	gesamt	Frauen	gesamt	Frauen	gesamt	Frauen
Wien	825.625	45,7	3,2	4,2	-2,0	2,2
Niederösterreich	595.960	43,1	3,2	5,1	7,1	14,6
Burgenland	91.461	44,9	-3,8	2,2	8,0	13,1
<b>Österreich</b>	<b>3.542.766</b>	<b>43,4</b>	<b>4,5</b>	<b>6,2</b>	<b>4,0</b>	<b>9,9</b>

1) Beschäftigte am Arbeitsort ohne geringfügig Beschäftigte, einschl. Karenzurlaubenden



Tabelle 12:

#### Arbeitsplatzentwicklung in der Ostregion

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung

Die Entwicklung der Arbeitsplätze innerhalb der Stadt verlief in den einzelnen Bezirken sehr unterschiedlich. Zwischen 1991–2001 ging die Zahl der Arbeitsplätze vor allem in der Josefstadt (gesamt -22,4 %, Frauen -16,8 %), in Hernals (gesamt -18,4 %, Frauen -19,4 %), in Margareten (gesamt -15,8 %, Frauen -11,8 %) sowie in Wieden, Währing, der Inneren Stadt, Rudolfsheim-Fünfhaus und Penzing um mehr als 10 % zurück, in Ottakring und Meidling waren es rd. 7 % (Frauen rd. -3,0), aber auch Mariahilf und Landstraße mussten mit -0,4 % und -1,1 % leichte Beschäftigungsverluste hinnehmen. Im Vergleich zu den anderen Bezirken mit Beschäftigungsrückgängen sind in den beiden letztgenannten Bezirken allerdings die Frauendarbeitsplätze um 2,4 % bzw. 4,7 % ausgeweitet worden.

In allen anderen Bezirken konnte die Zahl der Arbeitsplätze erhöht werden, die stärksten Zunahmen können in Donaustadt (gesamt 31,7 %, Frauen 50,7 %), in der Leopoldstadt (gesamt 8,4 %, Frauen 18,1 %), in Brigittenau (gesamt 8,2 %, Frauen 17,6 %) beobachtet werden.

Die Innere Stadt weist trotz Rückgang der Arbeitsplätze die stärkste Arbeitsplatzkonzentration (fast 12 % aller Arbeitsplätze) auf, gefolgt von Landstraße, Favoriten, Alsergrund sowie Liesing, Floridsdorf und Donaustadt.

### Strukturwandel der Wiener Wirtschaft und Anforderungen an die Stadtplanung

Die Wiener Wirtschaft war und ist durch einen erheblichen Strukturwandel gekennzeichnet, der sich einerseits im Rückgang des sekundären Sektors niederschlägt, aber andererseits auch zu einem „Upgrading“ des Standortes Wien beigetragen hat. In einem durchschnittlichen Jahr werden in Wien etwa 65.000 Arbeitsplätze in wachsenden Branchen/Betrieben geschaffen, fast ebenso viele gehen in schrumpfenden Branchen/Betrieben verloren.

#### ► Wachstumsbranchen:

- Rechts-, Steuer- und Unternehmensberatung
- Erbringung von sonstigen unternehmensbezogenen Dienstleistungen
- Datenverarbeitungsdienste
- Sozialwesen
- Hochschulen
- F&E in Natur-, Ingenieur-, Agrarwissenschaft, Medizin
- Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften

Diese Grundtendenz des Strukturwandels wird auch in den nächsten Jahren weiter bestehen und Veränderungen des Standortgefüges nach sich ziehen.<sup>1</sup> Beispielhaft seien einige raumrelevante Effekte erwähnt:

- ▷ abnehmender Flächenbedarf für Güter produzierendes Gewerbe und Industrie (Zunahme der Brachflächen in großen Gewerbe- und Industriegebieten mit hohem Umnutzungsdruck)
- ▷ Rückzug der kleinen und mittleren Produktionsunternehmen aus dem dicht bebauten Gebiet
- ▷ gleichzeitig starker Trend zu mehr Beschäftigung und Flächenbedarf in KMUs allgemein, d.h. besonders stark wachsend im Dienstleistungsbereich, auch im dicht bebauten Gebiet
- ▷ höherer Vernetzungsgrad und „Just in time“-Zulieferungen kleinerer Produktionseinheiten
- ▷ häufigere Zuliefer- und Transportfahrten mit kleineren Fahrzeugen; zeitliche Ausdehnung der Wirtschaftsbeziehungen
- ▷ Nähe zu Forschungs- und Entwicklungsstandorten (Technologiecluster); entsprechendes Ambiente für Creative Industries
- ▷ durch abnehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten erhöhte Standortansprüche, die nahe der Wohnnutzung kommen; vor allem hinsichtlich Nahversorgung, Erreichbarkeit, attraktive/repräsentative Adresse, Image des Standortes (Arbeiten als Form des Lebensstils)
- ▷ steigende Nachfrage nach komfortabler Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Autoabstellplätze (Garagenstellplätze) am Ziel- und Quellort, vor allem im höheren Managementbereich; Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- ▷ Größenanforderung an bauliche Kubaturen der Büroimmobilien, die in der historisch gewachsenen Stadtstruktur schwer integrierbar ist; Stadtrandwanderung der Dienstleistungen mit Lagepräferenzen an U-Bahnen, Stadtautobahnen und Flughafen
- ▷ Ansprüche der Tourismuswirtschaft an die „Stadtkulisse“: Gefahr der Verdrängung der Stadtbewohner durch touristische Stadtnutzer
- ▷ Internationale/regionale Großkonzerne in Dienstleistung, Handel und Produktion „machen sich ihre Standorte“ selbst nach interner Betriebslogik und Grundstücksverfügbarkeit

Als Ergebnis für die Stadtplanung ist festzuhalten, dass eine stärker kleinteilig strukturierte und noch mehr dienstleistungsorientierte städtische Wirtschaft eine größere Vielfalt von Gebäude- und Standorttypen nachfragen wird als bisher. Das Spektrum reicht von atelier- und loftartigen Einheiten, Wirtschaftsgebäuden in gründerzeitlichen Gebieten, Erdgeschoßzonen in Geschäftsstraßen über klassische Betriebsgebiete bis zu kleinen und großen Bürobauten in Stadtrandlagen, vielfach in Gemengelagen aus Produktion, Dienstleistung und oft im Nahbereich zu Wohnnutzungen. Dies wird in Zukunft von der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung verstärkt zu berücksichtigen sein.

Damit verbunden ist einerseits die Chance, eine gute Durchmischung von Arbeiten und Wohnen in der Stadt zu erzielen (nach der Idee „Stadt der kurzen Wege“), andererseits die Gefahr, kleinräumige Nutzungs- und Nachbarschaftskonflikte hervorzurufen, wobei dies gegenüber früheren Jahren weniger durch Abgase und Lärm bedingte Konflikte, sondern v.a. durch Liefer- und Besucherverkehr hervorgerufene Konflikte sein werden. Es resultiert daraus die Anforderung, kleinräumig innovative Lösungen zu erarbeiten und umzusetzen, die neue Entwicklungschancen bieten (z.B. Nutzungswandel von kleinen Einzelhandelsgeschäften zu Dienstleistungsbetrieben in Geschäftsstraßen als Chance) und die gleichzeitig die damit verbundenen Verkehrs- und Nachbarschaftsprobleme bewältigen. Dies erfordert eine gute Abstimmung von Wirtschaftsförderung, Projektentwicklung, Widmung und Verkehrsplanung auf der Ebene von Stadtteilen oder Teilgebieten von Bezirken. ■

### 4.3 Arbeitsmarkt

**GROSSTÄDTE ÜBERNEHMEN** innerhalb einer Volkswirtschaft spezifische Funktionen. Sie sind nicht nur Wirtschafts- und Arbeitszentren. In dem sehr sensiblen städtischen Wirtschafts- und Sozialgefüge lassen sich oftmals auch kritische Entwicklungen einer Wirtschaft bzw. Gesellschaft (z.B. Strukturwandel, Veränderung der Arbeitsmarktstruktur und Probleme am Arbeitsmarkt usw.) schneller erkennen.

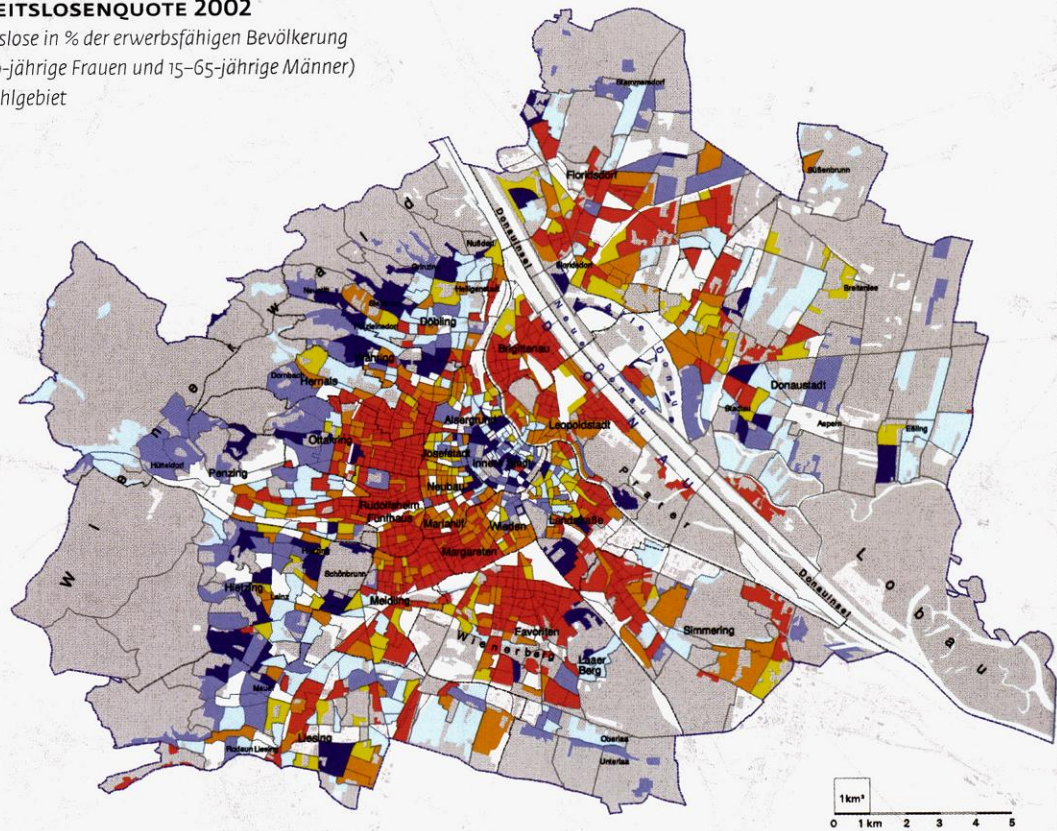
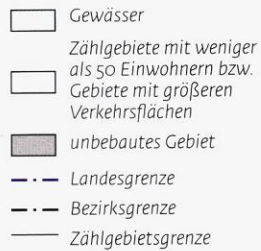
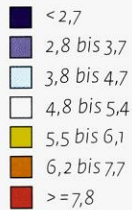
Der Arbeitsmarkt in Wien lässt sich folgendermaßen charakterisieren:

- ▷ Der Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor liegt mit über 80 % deutlich über dem österreichischen Durchschnittswert von rd. 68 %, bei deutlicher Dominanz der öffentlichen Dienstleistungen. Die Beschäftigtenentwicklung der letzten Jahrzehnte folgte im Wesentlichen der anderer vergleichbarer europäischer Städte, wenngleich sich in Wien vor allem Dienstleistungen in Niedriglohnbranchen (z.B. Einzelhandel, Tourismus) besonders dynamisch entwickelten.
- ▷ Der hohe Anteil des öffentlichen Sektors, aber auch der hohe Anteil wirtschaftsnaher Dienstleistungen sowie der hohe Anteil an Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten bringen mit sich, dass das Qualifikationsniveau der Beschäftigten in Wien deutlich höher ist als in den anderen Bundesländern. Auch der Anteil der über 15-jährigen Wohnbevölkerung mit Hochschulabschluss bzw. hochschulverwandter Ausbildung lag 2001 in Wien mit 12,6 % beträchtlich über dem Österreich-Durchschnitt von 8,0 %.
- ▷ Während in Österreich gesamt und auch in den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich die Zahl der unselbstständig Beschäftigten kontinuierlich ansteigt, verläuft die Entwicklung in Wien eher undynamisch. Besonders betroffen ist der im Strukturwandel befindliche sekundäre Sektor. Der starke Rückgang der Arbeitsplätze im sekundären Sektor, der sich seit den 1960er-Jahren kontinuierlich fortsetzt, konnte durch die positive Entwicklung im Bereich der Dienstleistung-

<sup>1</sup> Quelle: Wifo: Analyse der Wiener Wirtschaftsaktivitäten, 2002

Karte 28:  
**Arbeitslosenquote 2002**  
Quelle: MA 14, Bevölkerungsevidenz für Wien 2001, AMS (Arbeitsmarktservice) Wien 2002, MA 18  
Grundkarte: MA 14, MA 41, MA 21  
Bearbeitung: MA 18, Plautz W.

**ARBEITSLSENQUOTE 2002**  
Arbeitslose in % der erwerbsfähigen Bevölkerung (15–60-jährige Frauen und 15–65-jährige Männer) pro Zählgebiet



- gen nicht aufgefangen werden. Im Jahr 2001 lag der Anteil des sekundären Sektor bei nur mehr 17 % aller Arbeitsplätze, im Jahr 1991 bei 28 %, 1981 waren es noch 36 %.
- ▷ Rund 30 % aller bewilligungspflichtig beschäftigten AusländerInnen in Österreich entfallen auf Wien, das ergibt einen Anteil an der Summe der Beschäftigten Wiens von 9,2 % bei steigender Tendenz.
- ▷ Wien ist innerhalb der Ostregion das eindeutige Einpendelzentrum. Aus den umliegenden Regionen Niederösterreichs und des Burgenlandes pendeln mehr als 200.000 Menschen in die Bundeshauptstadt. Die Entfernungen, die täglich zurückgelegt werden, steigen kontinuierlich an. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Attraktivität Wiens als Arbeitsplatzzentrum mit dem EU-Beitritt der Nachbarländer auch über die Grenzen hinweg zunehmen wird.
- ▷ Die zunehmende Dienstleistungsorientierung sowie die Entwicklung hin zu wissensorientierter Stadtwirtschaft, aber auch die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitswelt führen zu verstärkter Segmentierung der städtischen/regionalen Arbeitsmärkte (Fachkräfte und Spezialisten, gering bzw. einschlägig qualifizierte Personen, InländerInnen – alteingesessene und neu zugezogene AusländerInnen, ältere ArbeitnehmerInnen – junge ArbeitnehmerInnen, Lehrlinge – SchulabgängerInnen, Männer – Frauen, atypische Beschäftigungsverhältnisse usw.).

- ▷ Im Jahresdurchschnitt 2003 wurde für Wien eine Arbeitslosenquote von 9,5 % (Österreich 7,0 %) ausgewiesen, wobei die Männerarbeitslosigkeit mit einer Quote von 11,0 % deutlich über jener der Frauen (7,9 %) lag. Insgesamt waren in Wien im Jahr 2003 79.872 Personen als arbeitslos gemeldet, der Frauenanteil betrug fast 40 %, was im Österreich-Vergleich relativ gering ist. Innerhalb Wiens zeigt sich eine starke Konzentration der arbeitslosen Personen vor allem in Zählbezirken mit hohem AusländerInnenanteil sowie einem im innerstädtischen Vergleich relativ hohen Anteil erwerbsfähiger Bevölkerung.
- ▷ Im Jahr 2003 kommt ca. ein Viertel der arbeitslosen Personen aus Produktionsberufen (bei den Männern mehr als ein Drittel), der überwiegende Teil (mehr als 50 %) hat lediglich Pflichtschulabschluss, der Anteil der Langzeitarbeitslosen und der regional und sozial immobilen Personen ist ebenfalls überdurchschnittlich hoch. Die Ausländerarbeitslosigkeit steigt. Ein besonderes Problem stellt auch die Eingliederung jugendlicher bzw. älterer ArbeitnehmerInnen dar. ■

▷ **Werden die traditionellen Zentren verschwinden?**

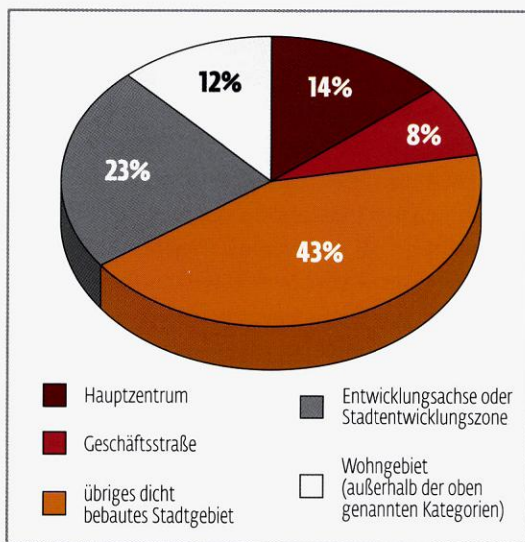
Für den vorhandenen Stadtraum braucht es eine neue Zentrenkonzeption.

Sehr wahrscheinlich wird es nicht gelingen, alle 23 Geschäftsstraßen in der bestehenden Funktion zu erhalten. Für eine spezialisierte und „abgespeckte“ (lokale) Versorgungsfunktion werden sie aber weiterhin im Besonderen für die in Summe „immer älter werdende Wiener Bevölkerung“, aber auch für wieder bevorzugte innerstädtische Wohnlagen jüngerer Bevölkerungsteile wichtig sein und so ihre spezialisierte Überlebensbasis finden.

Eine **Wiederinstallation** – „Wie sie vor 20 Jahren waren“ – ist allerdings **illusionär**.



▷ Einkaufsstraße mit Bedeutungsverlust



▷ **Abb. 32: Verteilung der projizierten Büro-BGF nach Lagen im Stadtgebiet**  
Quelle: RC, Büromarktstudie

## 4.4 Wirtschaftsräume Wiens Zentrenstruktur und Einzelhandel

**DIE CITY BIETET ALS HISTORISCHES** Hauptzentrum Wiens ein über die lokale und regionale Bedeutung hinausreichendes Angebot an Dienstleistungen und Luxusgütern sowie Kultureinrichtungen an und wird ergänzt durch Handels- und Dienstleistungskonzentrationen entlang bedeutender radialer Geschäftsstraßen. Dieses in der Gründerzeit entstandene, radial abgestufte Zentrensystem von

▷ City (Innenstadt und Randbereiche)

▷ 23 Haupt- und

▷ ca. 100 Nebengeschäftsstraßen (heute nur mehr Nahversorgung)

wird von einem Ring der fünf/sechs Hauptzentren **Favoriten, Simmering, Meidling, Floridsdorf, Kagran und Stadlau**, die durch die **Stadtentwicklungspläne STEP 1984 und STEP 1994** gefördert wurden, flankiert (Planungsmodell „Stadt der kurzen Wege“).

Durch den U-Bahn-Ausbau (seit 1974) wurde eine polyzentrische Stadtstruktur von Haupt- und Bezirkszentren deutlich gestärkt. Die (vorläufigen) Endpunkte sollten durch die umsteigebedingt erhöhte Kundenfrequenz die Angebote initiieren und die Nachfrage steigern.

Den Wiener Geschäftsstraßen (23 Hauptgeschäftsstraßen) kommt durch ihre Sicherstellung der Nahversorgung und ihre Belebung des öffentlichen Raums entscheidende Bedeutung für die Lebensqualität und Charakteristik in den Wiener Bezirken zu. Diese dem Wesen nach eigentlichen **Stadtzentren** sind durch die besondere Nutzungsmischung von Güterangebot, öffentlichen und privaten Dienstleistungen („Büromantel“) und Ambiente geprägt.

### Einzelhandel in den Stadtzentren

Im Einzelhandel ist eine deutliche Ausdünnung des Angebotes zu bemerken. Die Mietrechtsnovelle 1997, die den Vermietern mehr Spielraum bei der Preisgestaltung verschaffte, führte selbst in der City sowie in der Mariahilfer Straße (2. höchstrangiges Zentrum) zur Verdrängung der traditionellen Geschäfte durch internationale Firmen (Kettenbetriebe bzw. Filialisten).

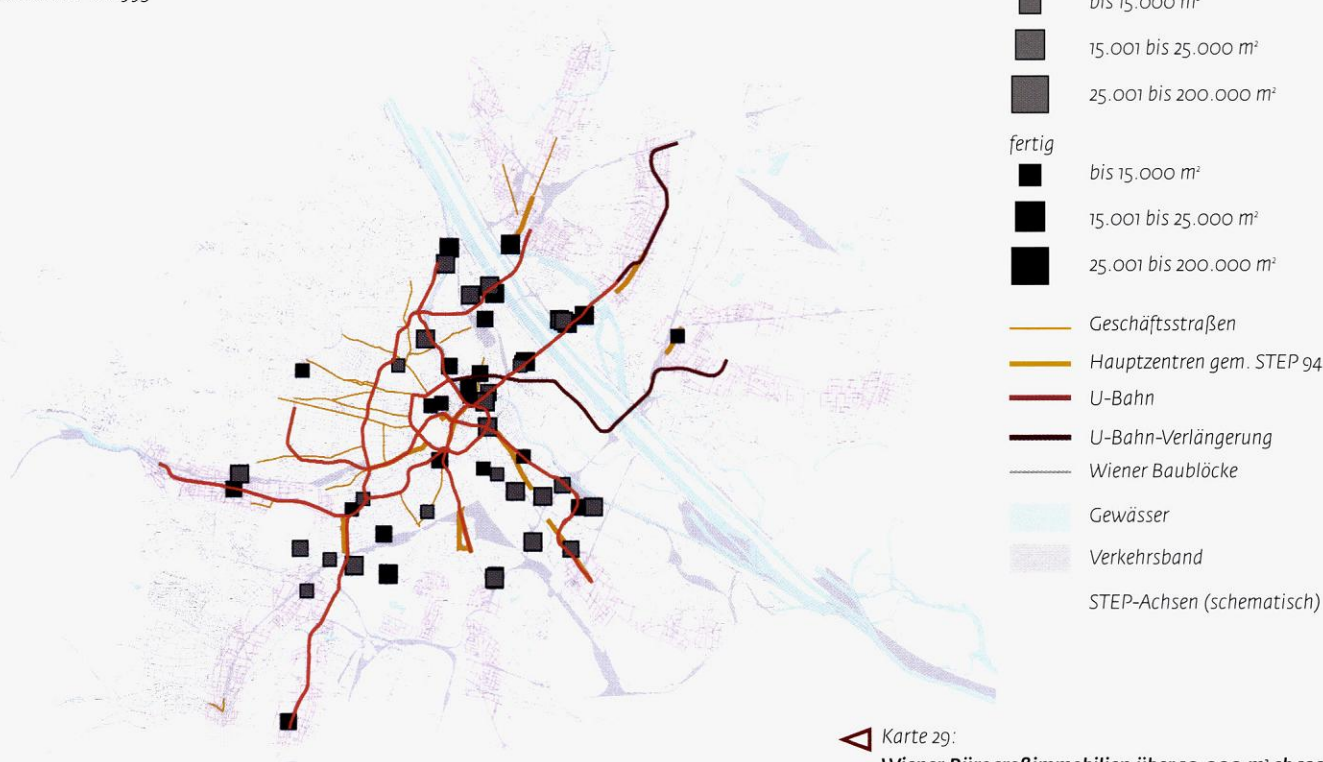
Die starke Konkurrenz durch Einkaufszentren und Fachmärkte beinhaltet die Gefahr, den Handel aus den Geschäftsstraßen sukzessive abziehen. Die traditionellen Einkaufsstraßen Wiens werden sich vermutlich nicht in der heutigen Form (Vielfalt an Fachgeschäften, Dienstleistungsdichte ...) weiter behaupten können und sich sehr unterschiedlich entwickeln. Die Funktionsanpassung und Stabilisierung kann und soll u.a. durch die maßgeschneiderte Festlegung der Widmung „Geschäftsstraße“ im Bebauungsplan und durch gezielte Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität erreicht werden (siehe unten, *Erneuerung der Einkaufsstraßen*). (▷ Kap. IV 4.5, *Räumliches Wirtschaftsleitbild*)

### Neue Bereiche von Cityfunktionen – Bürokonzentrationen

Wien war und ist vorrangig eine Verwaltungs- und Dienstleistungsstadt und erfuhr seit den 1970er-Jahren einen massiven Strukturwandel zugunsten des Dienstleistungssektors. Angesichts der fortschreitenden Tertiärisierung der Wirtschaft ist die Nachfrage nach Büro(groß)immobilien ein wichtiger Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und Region sowie für die Standortentwicklung in der Wirtschaftspolitik und Planung.

## WIENER BÜROGROSSIMMOBILIEN

über 10.000 m<sup>2</sup> ab 1995



▲ Karte 29:  
**Wiener Bürogrossimmobilien über 10.000 m<sup>2</sup> ab 1995**  
Quelle: RC, Büromarktstudie  
Bearbeitung: MA 18

Generell zeigt der städtische Büroimmobilienmarkt in Wien eine hohe Dynamik, die zu drei Viertel auf innerstädtischen Verlagerungen beruht. In der räumlichen Verteilung der unternehmensnahen Dienstleister zeigt sich eine leichte Rückläufigkeit in der Innenstadt (1. Bezirk), während an einigen wenigen Standorten (z.B. Donau-City) in den Stadtteilen Außen-Ost (21., 22. Bezirk) starke Zuwächse zu beobachten sind.<sup>2</sup>

Im gemischten städtischen Gefüge, wo aufgrund der Wohnzone ein Anteil der Büronutzung von über 20 % oft nicht zulässig ist, sind räumliche Nachfragetrends schwer ablesbar. Hier finden sich kaum verwertbare Flächen größer als 10.000 m<sup>2</sup> für Bürokonzentrationen. Ein Standortfaktor außerhalb des Gürtels ist die Anbindung an die U-Bahn.

Ausweichstandorte für Cityfunktionen bedürfen hoher öffentlicher Infrastrukturinvestitionen, mit Ausnahme der beiden bestehenden City-Erweiterungszonen im 2. und 3. Bezirk (Media-Tower, Uniqa, Wien Mitte). Als besonders begünstigt wird derzeit auch die Ostachse im Bereich des Erdberger Mais aufgrund seiner ausgezeichneten Lage zwischen Flughafen Wien-Schwechat und der City eingeschätzt.

### Büroflächenentwicklung in der City

Insgesamt stößt die Nachfrage seitens produktionsnaher Dienste und des öffentlichen Sektors nach City-Standorten an ihre quantitativen und qualitativen Grenzen, womit ihre City-Funktion limitiert ist. Was bleibt, ist ein spezielles Konsumsegment und die Nachfrage nach bestimmten Wohnungen, hauptsächlich in den oberen Geschoßen<sup>3</sup>. Die Anpassung der zunehmend leer stehenden alten Bürogebäude an die Nachfrage ist aufgrund genereller Festsetzun-

### ► Leerstandsrate

Mit einem Anstieg der Leerstandsrate in den Jahren 2004 bis 2006 von derzeit rund 5,5 % auf bis zu 7 % ist zu rechnen.

Die Leerstandsrate in Wien liegt dann voraussichtlich aber noch immer unter den Werten der meisten mittel- und westeuropäischen Großstädte und ist in diesem Ausmaß ein Indikator für ein qualitativ vielfältiges Büroflächenangebot eines „gesunden Büromarktes“.

<sup>2</sup> RC, Büromarktstudie, MA 18

<sup>3</sup> RC (2004): Technoman Perspectives – ZEWISTA – Zentren und Wirtschaftsstandorte Wien

### ▷ Schutzinteressen

Explizite Ziele sind im Wesentlichen aus den bestehenden Rechtsgrundlagen abzuleiten, allen voran den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen.

Im Jahr 1972 wurde im Interesse der Bewahrung der für das Stadtbild bedeutsamen Bebauung und des erhaltungswürdigen Stadtbildes selbst die **Altstadterhaltungsnovelle** beschlossen, die im Wesentlichen ein Abtragungsverbot, ein Verbot zur Änderung der äußeren Gestaltung der Gebäude sowie ein Erhaltungsgebot für die charakteristische und stilgerechte Ausgestaltung und die weitestgehende Aufrechterhaltung einer vorhandenen Wohnnutzung der Gebäude in Schutzzonen umfasst. Aufgrund dieser Novelle zur Bauordnung erfolgte durch Gemeinderatsbeschluss von 1973 die Festsetzung einer **Schutzzone** für den gesamten 1. Bezirk.

Ab 1992 kann in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen die Festlegung einer **Wohnzone** erfolgen, welche vor allem die Verdrängung der Wohnnutzung durch Büronutzungen im Gebäudebestand unterbinden soll. Allerdings wird auch fallweise der Expansionsbedarf der Klein- und mittleren Unternehmen eingeschränkt, weshalb eine stärker bestandsorientierte differenzierte Ausweisung der Wohnzone erfolgen sollte.

### ▷ Gründerzeit

Unter **Gründerzeit-Stadt** wird das dicht bebaute Stadtgebiet (zu einem großen Teil aus der zweiten Hälfte des 19. und aus dem frühen 20. Jahrhundert, mit älteren und jüngeren Elementen) zwischen der eigentlichen City und der Stadterweiterung des 20. Jahrhunderts verstanden.

Dieser großflächige, teils herausragende, teils „banale“ gründerzeitliche Bestand an Gebäuden, öffentlichen Räumen wie an der Wiener Stadtstruktur im Ganzen ist – bei aller Ambivalenz – **ein prägendes Qualitätsmerkmal von Wien**.

Nicht nur das kulturelle Wien, auch das soziale, das urbane Wien ist eng mit den gründerzeitlichen Raumfiguren, Baubeständen und Fassaden verbunden.

gen, wie einheitliche Festsetzungen von Wohnzonen, die Koppelung von Schutzzone und Wohnzone, die Reduzierungen von Widmungsreserven und ähnlichen Beschränkungen (► *Kap. IV. 6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens, UNESCO Kulturerbe*), eindeutig reduziert. Damit wird man dieser differenzierten Struktur und deren Erneuerungsanforderungen unter marktwirtschaftlichen Bedingungen nicht gerecht.

Unternehmen mit starkem Kundenverkehr und Wunsch nach Ambiente suchen nach wie vor die Innenstadtlage.

Die City besteht aus sehr unterschiedlichen baulichen Strukturzonen und aus sehr unterschiedlichen Funktionszonen mit sehr stark differenzierten Standortqualitäten und Erreichbarkeitsverhältnissen.

Die Restriktionen sollen gebietsweise differenziert angewendet werden, um ein vernünftiges Maß an Spielräumen für Erneuerungsinvestitionen zurückzugewinnen. Vor allem zur Erreichung durchmischter Strukturen in der City als Ganzes ist es notwendig, gebietsweise neue bauliche Möglichkeiten – sowohl für die Ausbildung öffentlicher Räume als auch für die Entwicklung von Serviceeinrichtungen für die Wohnbevölkerung – zu schaffen. Der städtisch-funktionellen Wiederherstellung von hoher Wohnqualität und auch Umfeldqualität von Arbeitsstätten außerhalb der Top-Lagen kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

### Schlussfolgerung

Unter Nutzung der erwähnten Spielräume in Bezug auf die Adaptierung der bestehenden Bausubstanz werden für die speziellen Segmente – spezialisierter Wohnungsmarkt, spezialisiertes, höchstrangiges Warenangebot, spezialisierte unternehmensnahe Dienstleistungen sowie niveauvolles Angebot im Bereich Hotellerie und Gastgewerbe wie auch Kulturangebote – weiterhin chancenreiche Entwicklungsmöglichkeiten gesehen. Für die Expansion von Cityfunktionen werden allerdings Alternativen in den „zweitbesten Lagen“ (Standorten) notwendig sein.

### Die Wirtschaft in der Gründerzeit-Stadt

Der Rückgang der Bevölkerungszahl und damit der Kaufkraft sowie der Rückzug von Gewerbe, Industrie und konsumorientierten Dienstleistungen führen zu einer weiteren wirtschaftlichen Funktionsschwächung der Gründerzeit-Stadt in nahezu allen Bereichen. Gleichzeitig bieten jene für die Gründerzeit-Stadt charakteristischen „weichen Standortfaktoren“, wie „Urbanität“, Stadtteilimage und innovative Milieus sowie Kooperationen und Netzwerke, neue Entwicklungspotenziale.

Zukunftsfähige Stadträume sollen auch durch sinnstiftende, gemeinwesenorientierte Arbeitsformen unterstützt werden. Hier bietet sich besonders die Chance, lokale oder solidarische Ökonomien zu fördern, die sich nach den örtlichen Bedürfnissen, Produktions- und Vermarktungsmöglichkeiten richten und unabhängig vom globalen Markt funktionieren. Ziel lokaler Ökonomien ist es, Wirtschaft zu relokalisieren, Arbeitsplätze und damit BewohnerInnen, Kapital und Kaufkraft vor Ort zu halten.

Unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Qualitäten der Gründerzeit-Stadt für die Identität und Gesamtentwicklung Wiens wird die Eignung dieses spezifischen Stadtraumes für die Wirtschaftsfunktionen Handel, Büros, Gewerbe und Industrie folgendermaßen eingeschätzt:

## Entwicklung der Einkaufsstraßen

In den letzten rund zehn Jahren verloren die Geschäftsstraßen durch die verstärkte Abwanderung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen bereits maßgebliche zentrale Funktionen.

Nur vier Zentren haben sich in den Jahren 1990 bis 1998 in Wien positiv entwickelt: die Innere Mariahilfer Straße/Neubaugasse, die äußere Mariahilfer Straße, Donauzentrum und Meidlinger Hauptstraße. 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.

Die Folgen der Gesamtentwicklung sind einerseits der Verlust der Versorgungssicherheit und der Lebensqualität und andererseits die Abnahme der Qualität und Attraktivität der Einkaufsstraßen als öffentlicher Raum durch leer stehende Geschäftslokale.

Um den fortschreitenden Qualitätsverlust der Geschäftsstraßen aufzuhalten und damit die Lebensqualität zu sichern, wurde 2002 von der Stadt Wien gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien u.a. ein ressortübergreifendes und interdisziplinäres Management zur Koordination der Erneuerung der Geschäftsstraßen eingesetzt.

Da es sich bei den Wiener Geschäftsstraßen und Zentren um sehr spezifische Strukturen im Stadtgebiet handelt, müssen die Maßnahmen zur Erhaltung und Stärkung der jeweiligen Zentrenfunktionen nahezu „individuell“ konzipiert werden.

In den letzten zehn Jahren wurde v.a. durch Maßnahmen der Oberflächengestaltung (u.a. Neugestaltung der Mariahilfer Straße, Neubaugasse, Landstraßer Hauptstraße und der Simmeringer Hauptstraße) und Verkehrsorganisation sowie durch handelsbezogene Maßnahmen (z.B. Einkaufsstraßenförderung durch das WIFI-Marketingbüro der Einkaufsstadt Wien) eine **teilweise Stabilisierung** der Attraktivität der Wiener Geschäftsstraßen erreicht.

Weiters wurde mit der Novelle 1996 des Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuches (BO f. Wien) die Möglichkeit geschaffen, im Bebauungsplan die Widmung „Geschäftsstraßen“ auszuweisen, in der die Errichtung von Einkaufszentren unabhängig von einer individuellen Einkaufszentrenfestsetzung zulässig ist (diese erfordert eine Raumverträglichkeitsprüfung). Damit ist eine Stärkung der gewachsenen Geschäftsstraßen durch „Frequenzbringer“ bzw. „Magneten“ (Einkaufszentren und Fachmarktzentren) beabsichtigt, deren Anteil außerhalb der Geschäftsstraßen bereits 29 % der gesamten Verkaufsfläche Wiens beträgt.

Die folgenden, auch in der Karte „Räumliches Wirtschaftsleitbild“ (► Kap. IV. 4.5) vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf die Erhöhung der Attraktivität ab:

- ▷ Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- ▷ Frequenzbringer (u.a. integrierte EKZ mittlerer Größe < 5.000–10.000 m<sup>2</sup>, Kinocenter, Unterhaltung, Kultur)
- ▷ bessere Erreichbarkeit im IV/ÖV
- ▷ Bewerbung/Marketingkonzepte.

Dabei geht es **innerhalb des Gürtels** hauptsächlich um eine Stabilisierung durch intensivere Themenspezialisierung und Ausrichtung auf die wieder stärker von jüngeren Bevölkerungsteilen bevorzugten innerstädtischen Wohnlagen.

### ▷ Lokale Ökonomie

Lokale Ökonomie ist als Überbegriff für alle auf die Entwicklung eines Ortes (einer Region) bezogenen wirtschaftlichen Aktivitäten zu verstehen und beinhaltet gemeinnützige wie auch gewinnorientierte Wirtschaftsformen. Die Entwicklung der lokalen Ökonomie setzt an den Potenzialen vor Ort an und kann somit auch die breite Palette alternativer Möglichkeiten berücksichtigen.

### ▷ Raumverträglichkeitsprüfung

Vor Festsetzung von Einkaufszentren sind, wie auch bei Großbauvorhaben, bei der Prüfung über die Auswirkungen auf die Stadtstruktur, Stadtentwicklung und Vielfalt der städtischen Nutzung sowie die Verkehrsverhältnisse insbesondere zu untersuchen:

- ▶ die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel
- ▶ die vorhandene Verkehrsfrequenz
- ▶ die **örtlichen Verkehrsverhältnisse** (Ampelanlagen, Kreuzungen, Einbahnen, Parkverbote und dergleichen)
- ▶ die Parkmöglichkeiten in der Umgebung des Einkaufszentrums
- ▶ die **Auswirkungen auf den bestehenden Verkehr**
- ▶ die Möglichkeit der Schaffung freiwilliger Stellplätze auf dem Bauplatz des Einkaufszentrums oder in der Umgebung
- ▶ die Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr und andere Einsatzkräfte
- ▶ die Kapazität der Straßen, vorhandene Stauräume und dergleichen

Darüber hinaus sind bei Einkaufszentren die Wechselwirkungen zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und der **städtischen Zentrenstruktur** (Geschäftsstraßen) sowie der Nahversorgung zu prüfen.



△ Stabile Wiener Einkaufsstraße

**Außerhalb des Gürtels** werden die o.g. „Frequenzbringer“, kombiniert mit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, nur für die (aufgrund der Umsatzentwicklung) heute noch als Einkaufsstraßen zu bezeichnenden wichtigsten Bezirks-Hauptgeschäftsstraßen vorgeschlagen. Gerade der Anteil zum Verweilen und Bum-meln ist ein Ansatzpunkt auch im Zusammenhang mit den Bedürfnissen der hier lebenden multikulturellen Bevölkerung. Umgekehrt ist auch die fehlende Aufenthaltsqualität eine Erklärung für die besonders auffällige „Ausdünnung“ der Fach-geschäfte vor allem an den zwar hervorragend erreichbaren, aber dennoch unat-traktiv wirkenden Gürtelkreuzungen (► Kap. V. 10 Zielgebiete der Wiener Stadtent-wicklung – Westgürtel).

Es besteht jedoch weiterhin koordinierter Handlungsbedarf in den dicht be-bauten Bereichen der Bezirke außerhalb des Gürtels, wo im Zusammenhang mit ökonomisch schwächerer Bevölkerung geringe Bereitschaft zu Investitionen in die Gebäude- und Geschäftsstruktur besteht. Die zum Teil zu beobachtenden Ini-tiativen lokaler Einkaufsstraßenorganisationen bringen zwar kurzfristig positive Ergebnisse. Nachhaltige Erfolge sind jedoch nur durch gesamtheitliche, gesteu-erte Erneuerungsprozesse erzielbar.

Für die Entscheidung, entsprechende Mittel der Stadt und der Interessenver-tretung der Wirtschaft gezielt einzusetzen, sind objektive Bewertungskriterien für die Festsetzung von „Geschäftsstraßen“ (gem. BO f. Wien) sowie andere Erneue-rungsmaßnahmen in den ausgewählten Einkaufsstraßen zu entwickeln. Notwen-dige Voraussetzungen für PPP-Modelle sind

- ▷ die Bereitschaft der Bezirke, im Rahmen ihrer dezentralen Budgetverantwor-tung Mittel für Erneuerungsmaßnahmen im öffentlichen Raum der Geschäfts-straßen zur Verfügung zu stellen,
- ▷ die Bereitschaft der Wirtschaft, des Handels und der Liegenschaftseigentü-mer zu Initiativen und Investitionen im eigenen Bereich und zur aktiven Teilnahme an der Entwicklung von Erneuerungskonzepten.

#### ▷ Raum für Creative Industries

Für die gesamtgesellschaftliche Weiterentwicklung braucht eine Stadt Innovationen und Zukunftsvisionen, d.h. geistig-schöpferische Leistungen, die von intellektuellen Eliten bzw. kreativen Milieus, wie der so genannten „creative class“ erbracht werden. Dementsprechend ist es von enorm hoher Bedeutung, ein Angebot an Freiräumen (räumlich, rechtlich etc.) zu erhalten und zu schaffen, in denen sich zukunfts-weisende Potenziale entwickeln können.

#### Büronutzungen im dicht bebauten (Gründerzeit-)Stadtgebiet

Durch den internationalen Trend zur stadträumlichen Polarisierung der Stand-ortnachfrage kommt es in der Gründerzeit-Stadt in Bereichen mit hoher Stand-ortqualität zu Umnutzungs- und Aufwertungsdruck. In anderen Teilen wieder-um besteht die Gefahr einer weiteren Abwertung als Wirtschaftsstandort, mit einer Entwicklung hin zur reinen Wohnstadt.

In der Gründerzeit-Stadt existieren für große Büroimmobilien und -standorte noch attraktive brachliegende Flächen (vor allem ehemalige Eisenbahnareale wie Aspanggründe, Westbahnhof, Bahnhof Wien-Europa Mitte, Nordwestbahn-hof, Arsenal, Nordbahnhof), die teilweise noch Realisierungsrestriktionen unter-liegen (Eigentumsverhältnisse). Aus Sicht der Stadtplanung handelt es sich dabei um entwicklungspolitisch wichtige, bereits gut erschlossene Standorte, was weitere intensive Bemühungen zur Mobilisierung dieses brachliegenden Flächen-potenzials notwendig macht. (► Kap. IV. 4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild)

Auch in der mittleren Größenordnung bestehen an einigen besonders ver-kehrsgünstigen Lagen noch Entwicklungspotenziale wie beispielsweise Braue-ri Ottakring, Meidlinger Hauptstraße, Zentrum Floridsdorf, Bereich Muthgas-se, Wiental und Westgürtel.

#### Kleine und mittlere Unternehmen (KMUs) im dicht bebauten (Gründerzeit-)Stadtgebiet

Insgesamt ist die Zahl der Betriebe in Wien gestiegen, in den dicht bebauten Gebieten allerdings deutlich geringer als außerhalb.

Im Einklang mit dem oben dargestellten generellen Strukturwandel stehen die im Folgenden dargestellten Wirtschaftszweige als Beispiele für einen generellen Trend, der als Chance für die Entwicklung im dicht verbauten Stadtgebiet genutzt werden soll und der auch andere Branchen miteinschließt.

Die kleinräumige Vielfältigkeit der Wirtschaftsentwicklung zeigt in ihrer Verteilung einiger ausgewählter wirtschaftlicher Aktivitäten (nachbarschaftsabhängige Dichte der Betriebe) mögliche Perspektiven und Potenziale auf:

► Die Betriebe der Branche **Wirtschafts- und Rechtsdienste** konzentrieren sich in den inneren Bezirken, aber auch an Standorten im Westen und Südwesten Wiens. Diese Branche wird allgemein als Wachstumsbranche eingeschätzt, daher scheint die zukünftige wirtschaftliche Nutzung innerstädtischer Standorte im Allgemeinen nicht gefährdet und wird grundsätzlich als positiv angesehen.

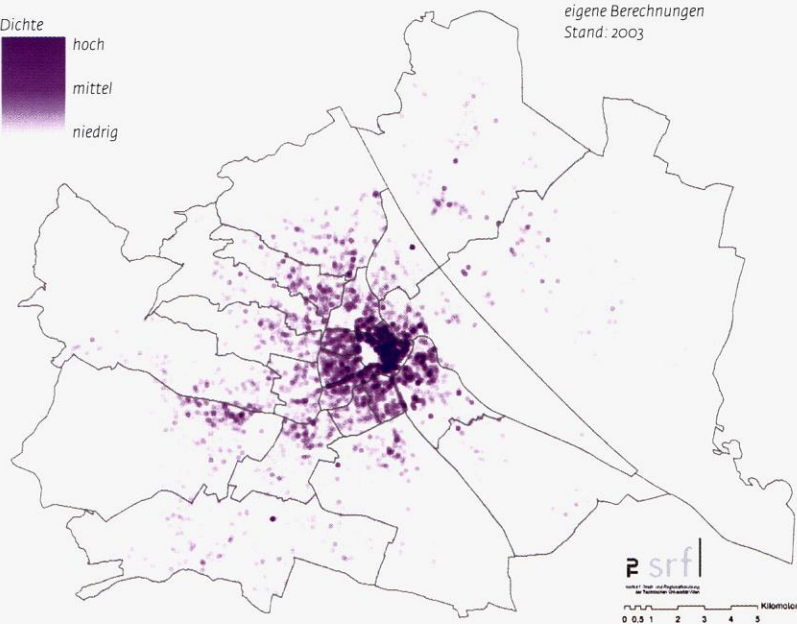
► Der **Gesundheitscluster** (Branchen aus dem Bereich Gesundheit, Forschung, Pharmazie und Chemie) weist eine hohe Dichte in innerstädtischen dicht bebauten Gebieten auf und prägt die kleinräumige Nutzungsstruktur deutlich. Von den großen Spitälern an verschiedenen Standorten in Wien gehen dabei offensichtlich massive Impulse für weitere Aktivitäten im Gesundheitsbereich aus. Die starke Konzentration dieser Branche auf die innerstädtischen Bereiche lässt aber auch auf die unterschiedlichen Versorgungsintensitäten innerhalb des gesamten Stadtgebietes schließen. Bei dieser Branche handelt es sich um eine Wachstumsbranche. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass im Falle eines starken Impulses (Gesundheitseinrichtung mit regionalem Schwerpunktcharakter) auch positive ökonomische Effekte für einzelne städtische Teilräume erzielt werden können.

► Auch für die Betriebe im Bereich der **Creative Industries**<sup>4</sup> zeigt sich eine hohe Dichte in innerstädtischen Gebieten, vor allem im 1. und 7. Wiener Bezirk. Damit ist kleinräumig durchaus ein neues Potenzial an wirtschaftlichen Aktivitäten erkennbar.

Zur Erhaltung bzw. Weiterentwicklung der wirtschaftlichen Dynamik wird es daher notwendig sein, mit baulichen, verkehrlichen, organisatorischen

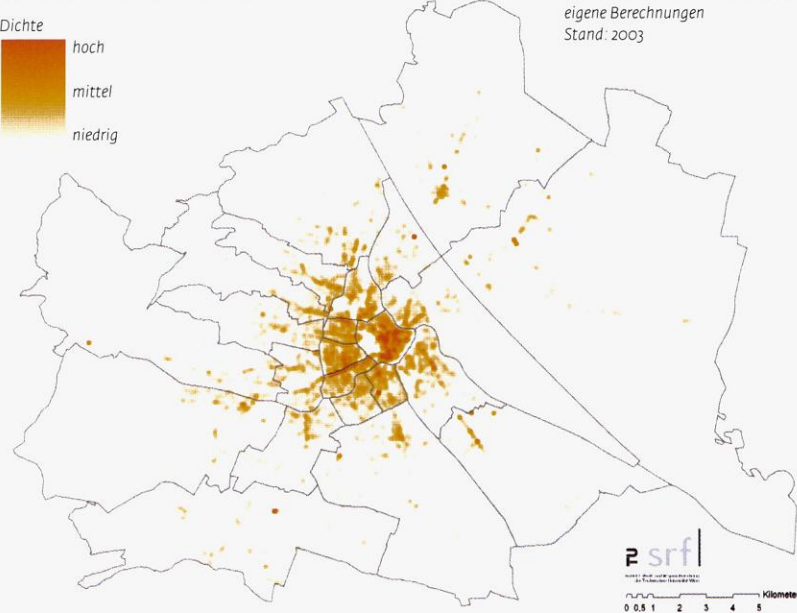
<sup>4</sup> Dazu zählen Branchen aus dem Bereich Musik, Architektur, Audiovisuelles, Literatur, Printmedien, bildende Kunst, Grafik, Mode, Design, Werbung, Kultureinrichtungen ...

### WIRTSCHAFTS- UND RECHTSDIENSTE



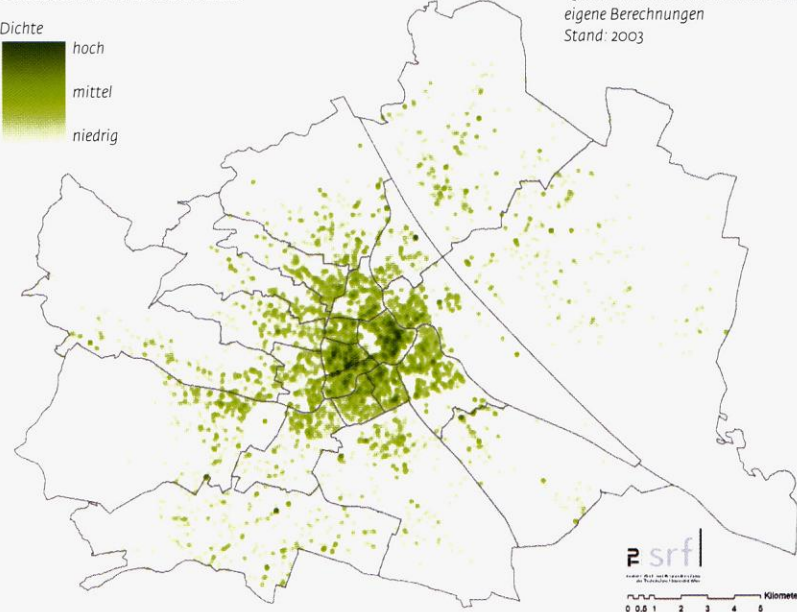
Quellen: Herold Unternehmensdaten, eigene Berechnungen  
Stand: 2003

### GESUNDHEITSCUSTER



Quellen: Herold Unternehmensdaten, eigene Berechnungen  
Stand: 2003

### CREATIVE INDUSTRIES



Quellen: Herold Unternehmensdaten, eigene Berechnungen  
Stand: 2003

► Karten 30–32:

#### Räumliche Verteilung von Branchen-Clustern in Wien

Quelle: Giffinger: „Kleinräumige Wirtschaftsentwicklung im dicht genutzten Stadtgebiet von Wien“

sowie imagebildenden Maßnahmen diese Standorte zu unterstützen (► Kap. IV. 6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens).

Nachdem für diese speziellen Nutzungen eine starke Vernetzung wichtig ist, sollte als Entwicklungsimpuls die Aufschließung und kostengünstige Versorgung mit leistungsfähigen Datenleitungen erfolgen.

Die steigende Bedeutung der „weichen Standortfaktoren“ bezieht sich nicht nur auf Lebens- und Umweltqualität „für alle“, sondern schließt auch den Faktor „Lebensstil“ in der Ausdifferenzierung und Entwicklung soziokultureller Milieus und neuer ökonomischer „Clusterbildungen“ mit ein. Speziell gilt dies für „Creative Industries“ – eine Clusterstrategie, die auch in einer Reihe europäischer Städte betrieben wird, und die sich stadträumlich beinahe immer auf die historischen Stadträume hoher Urbanität, Dichte und Vielfalt konzentriert. (Auch) Wien könnte im Bereich dieser Clusterbildung mittel- und längerfristige gute Chancen haben – und es ist anzunehmen, dass dafür die Gründerzeitstadt die entscheidende Raumfigur sein wird.

Der sozialräumliche Ansatz der Betrachtung von Wirtschaftsräumen geht über die (mögliche) Entwicklung von „Creative Industries“ weit hinaus. Er betrifft die Vielzahl von Start-ups ebenso wie Entwicklungen in der großen und vielfältigen „Landschaft“ der KMUs. In diesem Sinne ist die Gründerzeit-Stadt nicht primär als „Problemgebiet“ zu sehen, sondern wirtschaftspolitisch als ein Potenzialfeld, das spezifische (nicht reproduzierbare) Standortqualitäten und -potenziale für neue ökonomische Entwicklungen aufweist (unique selling proposition) und **flexibel** der vorhandenen inhomogenen Nachfrage angepasst und angeboten werden muss (z.B. Fördersystem).

### Großprojekte in der Stadt – neue Stadtteile

Großprojekte werden in den meisten europäischen Städten als identitätsstiftendes Zeichen, als Aktivitäten zur Umnutzung von Brownfields bzw. nicht mehr zeitgemäßer Nutzungen sowie wirtschaftlicher Impulssetzung forciert. Ihr wirklicher Beitrag zur Stadtentwicklung geht durchschnittlich nicht über 5% hinaus, ist aber oft zur neuen Imagebildung oder wirtschaftlichen Neuprofilierung wesentlich.

So gibt es auch in Wien eine Reihe von Projekten, die durch internationale Wettbewerbe oder besondere Architektur einen europäischen Bekanntheitsgrad erreichen und damit zur Bewerbung des Wirtschaftsstandortes positiv beitragen. Beispielhaft seien erwähnt: Westbahnhof, Gasometer Erdberg, Bahnhof Wien – Europa Mitte, Aspanggründe, Nordbahnhof, Donau-City ... Aufgrund ihrer Signalwirkung für die Bevölkerung, aber auch für die investierenden Unternehmen und aufgrund ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung sind einige davon auch im Strategieplan 2004 als strategische Projekte verankert.

Wie für die Eignungsstandorte gemäß Wiener Hochhauskonzept gilt, dass diese Projekte zu einem hohen Anteil durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel erschlossen werden sollen. Im Sinne eines städtischen Entwicklungsinteresses in diesem Bereich sollten Festlegungen für diese Gebiete weniger thematisch umfassend und inhaltlich detailliert erfolgen, sondern eine weit gehende Vereinfachung und Beschleunigung der Verfahren zur Gewinnung von gemeinsam entwickelten Projektvorstellungen angestrebt werden. Was dann an wenigen, aber essenziellen Vorgaben geregelt wird, muss allerdings außer Streit gestellt werden. Festzulegen sind damit auch der Zeitraum der Gültigkeit und eine Evaluierung der Ergebnisse.



△ Donau-City



Kinocenter und Zugang zur Veranstaltungshalle im Gasometer Erdberg

### Großeinrichtungen der Freizeit – Urban Entertainment Center (UEC)

Im stadtplanerischen Zusammenhang sind diese Standorte bzw. Großeinrichtungen der Freizeit sowohl unter dem Aspekt der Freizeitnutzung als auch als ökonomische Einheiten und damit vielfach auch als Impulsgeber für Entwicklung zu sehen.

Den Standorten und Einrichtungen gemeinsam sind **hohe Besucherfrequenzen**, entweder punktuell saisonal oder verteilt im Tagesverlauf. Unterschiedlich sind die spezifische Ausprägung der jeweiligen „Anker“ bzw. die Intensität der angeschlossenen Angebotsbündel. Vielfach sind kontinuierliche Weiterentwicklungen, Ergänzungen etc. feststellbar. Sie folgen betriebs- bzw. marktwirtschaftlichen Konzepten sowie der Logik der „trinity of synergy“ (Anker + Handel + Gastronomie). So werden z. B. Stadien zu Arenen (Ganzjahresauslastung), kombiniert mit Shopping, Gastronomie und anderen Entertainmenteinrichtungen.

Neben spezifisch ausgeprägten „Ankern“ fungieren auch U-Bahn-Knoten, Bahnknoten etc. als rein funktionale „Frequenzgenerierer“. So gesehen erscheint es nur logisch, dass für Wien-Mitte, Südbahnhof, Westbahnhof etc. zusätzlich Multifunktionskonzepte in unterschiedlicher Dimension angedacht werden, die ebenfalls der Logik der „trinity of synergy“ folgen.

Da in Wien aufgrund der urbanen Identität, der Größe und Struktur des Marktes keine neuen großräumigen Einrichtungen tragfähig und sinnvoll erscheinen, wird empfohlen, sich bei der Entwicklung von neuen Projekten auf bereits bestehende

- ▷ U-Bahn-Knoten,
- ▷ Zonen für Komplementäreinrichtungen schon bestehender „Generierer“ (Stadien etc.) sowie
- ▷ andere kleinteilige Ergänzungsmaßnahmen zu konzentrieren.

### Großflächige Wirtschaftsnutzungen Einkaufszentren (EKZ) und Fachmarktzentren (FMZ)

Trotz der Trendumkehr in der Stadtentwicklung und im Wohnungsbau („innere Stadtentwicklung“ mit Wohnbauten vorrangig auf brachliegenden Flächen)

#### ▷ Großbauvorhaben

sind gem. § 7b der Bauordnung für Wien Bauvorhaben mit Räumen beziehungsweise Anlagen für Veranstaltungen, wie Theater, Museen, Kongress- und Kinozentren, Ausstellungs- und Messezentren, weiters Versammlungsstätten und Sportanlagen, wenn für diese Nutzungen nach dem Wiener Garagengesetz eine Verpflichtung zur Schaffung von mehr als 30 Pflichtstellplätzen besteht.

Da gem. § 36a des Wiener Garagengesetzes bei Bauten für Veranstaltungen, Versammlungsräume, Sportanlagen und dergleichen je 50 Personen ein Stellplatz zu schaffen ist, gelten z. B. derartige Anlagen über einer behördlich zugelassenen Besucherzahl ab 1.500 Personen als Großbauvorhaben.

▷ **Einkaufszentren**

sind gem. § 7c der Bauordnung für Wien Bauvorhaben mit Räumen, die überwiegend für das Ausstellen und den Verkauf von Waren beziehungsweise für das Erbringen von Dienstleistungen bestimmt sind, soweit die Fläche dieser Räume zusammen **mehr als 2.500 m<sup>2</sup>** beträgt. Zwei oder mehrere Bauvorhaben mit derartig genutzten Räumen gelten als einziges Einkaufszentrum, wenn sie funktional (z.B. durch gemeinsame Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen, innere Erschließung, Verbindungen von Gebäuden) miteinander verbunden sind und die Fläche der Räume insgesamt mehr als 2.500 m<sup>2</sup> beträgt.

wurden weiterhin einige großflächige EKZ und Fachmärkte am Stadtrand (aber auch in den Stadtumlandgemeinden) gewidmet und realisiert. Der Trend zu immer größeren Einheiten hält ungebrochen an, ebenso der **Verdrängungswettbewerb in einigen Branchen** (Möbel, Baumärkte).

Daraus ergeben sich folgende Auswirkungen:

- ▷ Neue Verkaufseinrichtungen führen primär zu einer veränderten räumlichen Verteilung der Einzelhandelsumsätze, generieren aber kaum zusätzliche Konsumausgaben.
- ▷ Durch zunehmende Konkurrenz wird die Stellung des innerstädtischen Einzelhandels geschwächt. Zur Stabilisierung und Sicherung der innerstädtischen Versorgungsfunktion sind in der Folge umfangreiche (vielfach kostspielige) Maßnahmen vonseiten der Unternehmen sowie der öffentlichen Hand und Interessenvertretungen notwendig.
- ▷ Großflächige Verkaufseinrichtungen zeichnen sich nicht nur durch weniger Beschäftigte pro m<sup>2</sup> und auch pro Umsatzeinheit aus (Selbstbedienung), Einkaufszentren verursachen häufig auch erhebliche Mobilitätskosten (Infrastruktur, Stau, Umweltbelastungen usw.).

Dazu kommt noch die regionale Standortkonkurrenz. Eine ungebremste Zunahme an Verkaufsflächen bzw. deren Konzentration an neuen Standorten führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu **wirtschaftlichen Nachteilen für die gesamte Region**, deren Vermeidung im Interesse aller beteiligten Körperschaften liegt.

Durch eine gezieltere koordinierte Standortpolitik soll dies in Zukunft vermieden werden. Ein wichtiger Schritt dazu soll die **Entwicklung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Einzelhandelskonzeptes** sein.

(▷ Kap. IV. 1.3 Strategien Wiens in und mit der Region)

**Gewerbe und Industrie**

Wenn die strukturelle Breite der Stadtwirtschaft erhalten werden soll, muss auch in Zukunft auf die Industrie großes Augenmerk gelegt werden, denn die Industrie hat trotz massiver Tertiärisierung auch weiterhin eine wirtschaftstragende Rolle. Dabei stellt sich vor allem die Frage der Kompatibilität des produzierenden Sektors mit der sich verändernden Struktur einer Stadtwirtschaft. Ziel ist, die bestehenden industriell-gewerblichen Standorte zu sichern sowie neue stadtkompatible Standorte zur Verfügung zu stellen.

▷ **Standort- und Flächenanforderungen**

Die **Verlagerung von Industrie- und Gewerbebetrieben aus dem dicht bebauten Stadtgebiet** und auch innerhalb dieser Stadtbereiche scheint aus heutiger Sicht im Wesentlichen abgeschlossen zu sein (nur 7 geplante Verlagerungen sind derzeit bekannt).

Es werden nur mehr vereinzelt große Industrieflächen für Neuansiedlungen oder Verlagerungen gesucht und vermittelt. Eine Abnahme des Flächenbedarfs für Gewerbe und Industrie ist mit der rückläufigen Entwicklung der Sachgütererzeugung und mit der positiven Entwicklung der unternehmensspezifischen Dienstleistungen zu begründen (Erhebung 2000: jährlich ca. 10 ha, 2003: jährlich ca. 10 ha bis maximal 14 ha gegenüber den ersten beiden Erhebungen 1993: jährlich ca. 25 ha und 1997: jährlich ca. 17 ha).

Wiener Unternehmen aus dem sekundären Sektor bevorzugen für ihren neuen Standort Betriebsbaugelände mit sehr guter infrastruktureller Anbindung (Logis-

tik) und nahe liegenden Wohngebieten. Der administrative Geschäftsbereich eines Unternehmens, das Büro, soll – nach den Ergebnissen einer Befragung – bei einem Standortwechsel mitübersiedelt und von der Produktion nicht getrennt werden.<sup>5</sup>

Die derzeit aktuellen Flächenangebote übertreffen bei Weitem den erhobenen Bedarf aus Betriebsvergrößerungen und Arbeitsstättenverlagerungen. Derzeit sind im Wiener Stadtgebiet ca. 2.780 ha Flächen als Gewerbe- und Industrieflächen gewidmet (gebaut und unbebaut). Davon stehen 184 ha (davon rd. 40 ha WWFF) zur Verfügung. Bis Ende 2005 wird mit einer maximalen Nachfrage von 14 ha/Jahr gerechnet. Nach 2005 sollten – auch unter der Annahme, dass es kein zusätzliches privates Immobilienangebot gibt – die langfristig bereitzustellenden Flächenreserven des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) im Süden von Wien (26,8 ha) und insbesondere in den Bezirken 21. und 22. (80,1 ha) ausreichend sein. Insgesamt stehen damit langfristig rund 291 ha als Betriebsflächenangebot zur Verfügung.

Flächenangebot nach Anbietern in ha			
Anbieter	bis Ende 2005	nach 2005	gesamt
Immobilienmarkt	144,8	–	144,8
WWFF	39,6	106,9	146,5
<b>gesamt</b>	<b>184,4</b>	<b>106,9</b>	<b>291,3</b>

#### ► **Ausstattungsansprüche von Industrien**

Statt einer „Flächenversorgung“ muss eine Bereitstellung von geeigneten bzw. spezialisierten „Standorten“ stattfinden, die gezielt ausgebaut und entsprechend beworben werden.

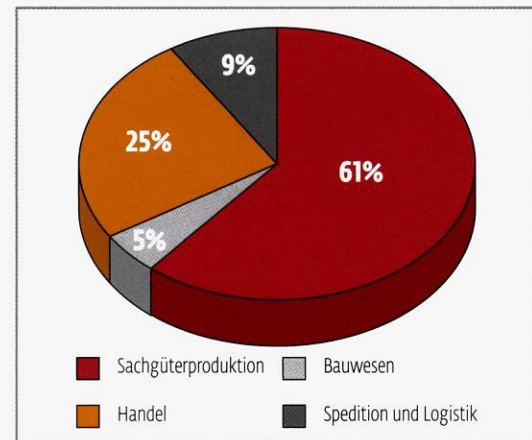
Eine gestalterische Aufwertung und eine fallweise Durchmischung mit Einrichtungen, die zur Attraktivierung notwendig und „industriengebietskompatibel“ sind, ist anzustreben. Allerdings sollen zumindest für den STEP-05-Zeithorizont auch im Sinne der KliP-Forderungen und des Nachhaltigkeitsprinzips größere Industriegebiete, die noch über eine Schleppgleisanlage verfügen, vorwiegend der traditionellen industriellen Nutzung vorbehalten bleiben (z.B.: IG Liesing). (► Kap. IV. 4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild)

#### **Tourismusstadt Wien**

Die Stadt Wien bietet ein breites touristisches Angebot im Bereich Kultur, Kunst, Freizeit- und Sport sowie im Bereich der Hotellerie und Gastronomie. Sowohl was die traditionellen als auch die möglichen neuen touristischen Entwicklungspotenziale betrifft, so lassen sich innerhalb der Stadt hierzu einige räumliche Schwerpunkte festmachen.

Von den über 8 Mio. Nächtigungen entfallen mehr als 20 % auf den 1. Bezirk, gefolgt von Leopoldstadt und Landstraße (beide rd. 9 %) sowie Neubau und Mariahilf (ca. 7 %).

Wenngleich in den letzten Jahren zu den klassischen Sehenswürdigkeiten (z.B. Schloss Schönbrunn, Hofburg usw.) auch neue kulturelle und städtebaulich interessante Einrichtungen bzw. Stadtteile (z.B. Museumsquartier, Hundertwasserhaus usw.) entstanden sind, konzentrieren sich die WienbesucherInnen immer noch auf einzelne Highlights. So sind etwa Schloss und Tiergarten Schönbrunn mit insgesamt mehr als 3,6 Mio. BesucherInnen pro Jahr die Sehenswürdigkeit Nr. 1 in Wien, die Hofburg erreicht im Vergleich dazu 1,5 Mio. BesucherInnen. (► *Tourismusverkehr siehe Kap. III. 4*)



△ Abb. 33: **Anteil der Verlagerung nach Branchengruppen**  
Quelle: Investkredit

◀ Tabelle 13:  
**Flächenangebot nach Anbietern in ha**

#### ► **Standortinformationssystem**

Die **Einrichtung eines Standortinformationssystems** beabsichtigt die Zielsetzung einer systematischen gegenseitigen Information über verfügbare und geplante industriell-gewerbliche Bauflächen, um die Beratung von Unternehmen weiter zu optimieren und **Unternehmensan- und Umsiedlungen in der Stadt zu fördern**.

Auch künftig soll jedem Unternehmen eine seinen Bedürfnissen entsprechende Fläche in Wien angeboten werden.

Diesen industriell-gewerblichen Standorten (mit ggf. Schwerpunktsetzungen) in Wien würde eine „primäre Infrastrukturversorgung“ zuteil werden, d.h. es werden Schwerpunkte der Infrastruktur hier aufgebaut, die deutliche Anreize zur Um- bzw. Ansiedlung für spezifische Branchen setzen.

#### ► **Tourismuskonzept Wien 2010**

Gemeinsam mit Experten aus der Hotellerie, der Reisebüro- und Verkehrsbranche sowie Fachleuten aus Kultur, Wirtschaft und Stadtverwaltung wurde das Tourismuskonzept Wien 2010 erarbeitet und im Oktober 2003 vorgelegt. Es enthält Vorschläge und Maßnahmenorientierungen für jene Bereiche, in denen Entwicklungspotenzial für den Tourismus liegt.



Um sicherzustellen, dass sich der Tourismus auch weiterhin als Wachstumsbranche etablieren kann, wurde im **Tourismuskonzept Wien 2010** neben der Weiterentwicklung des „klassischen“ Angebotes (z.B. Wien Weltstadt der Musik und Kunst, Kaiserstadt Wien) auch eine deutliche qualitative Erweiterung des Angebotsspektrums festgeschrieben.

#### Entwicklungsstrategien für den Tourismus

##### ► Verbesserung der Erreichbarkeit

Die gute Erreichbarkeit wird auch für die zukünftige Positionierung der Stadt im internationalen Ranking der Tourismusdestinationen entscheidend sein. Aus Sicht der Tourismusbranche geht es hier um

- ▷ die rasche Errichtung des Bahnhofs Wien – Europa Mitte
- ▷ die Verlängerung der U2 und die Neugestaltung des Bahnhofs Wien/Nord/Praterstern
- ▷ die Erhaltung von Austrian als Österreichzentrierte Fluggesellschaft und die Ermöglichung der Verkehrsentwicklung im Billigflugsegment
- ▷ die Forcierung des Straßenausbaus nach Norden und Osten
- ▷ die Organisation des innerstädtischen Tourismusverkehrs z.B. Entwicklung eines Touristenbus-Konzeptes, Routeninformationen, Spezialtickets Verkehrsbetriebe usw.

##### ► Förderung des Geschäfts-, Kongress- und Messtourismus

Der Geschäfts- und Kongresstourismus sichert die Grundausslastung der Tourismuswirtschaft auch außerhalb der Hauptsaisonen. Eine wesentliche Zunahme dieses Bereiches kann nur über eine Erhöhung der wirtschaftlichen Anziehungskraft der Stadt erreicht werden. Es geht dabei in erster Linie um

- ▷ aktive Wirtschaftsstandort-Politik für die Vienna Region von Bund, Wien, NÖ und dem Burgenland
- ▷ verstärkte Investitionen ins Kongressmarketing
- ▷ Neupositionierung Wiens als Messestadt (z.B. Messezentrum Wien)

##### ► Neue Attraktionen und innovative städtebauliche Aktivitäten

Erfolgreiche Tourismusmetropolen zeichnen sich nicht nur durch ihre traditionell-historischen Angebote, sondern auch durch ihr innovatives und kreatives Potenzial aus. Dies aufzugreifen bedeutet:

- ▷ moderne Architektur und Inszenierung bzw. Neunutzung vorhandener Bausubstanz als Erweiterung des touristischen Angebotsspektrums (z.B. Museumsquartier, Donau-City ...)
- ▷ neue bzw. revitalisierte Stadtviertel für Gäste und EinwohnerInnen attraktivieren (z.B. Spittelberg, MQ, Twin-Towers, Millennium-City ...)
- ▷ Prater neu
- ▷ Ausbau der Musikkompetenz (z.B. Musicalstandort, Tanzfestival, Livemusik-Locations usw.)
- ▷ Etablierung Wiens als Filmstandort
- ▷ Sport und Sportevents (z.B. Fußball-EM 2008, Eishockey-WM, City Marathon usw.)

Auch in Bezug auf die gesellschaftlichen Trends Erholung und Entspannung kann Wien auf eine breite Angebotspalette verweisen. Die großen Grünbereiche der Stadt, wie Donauinsel, Prater, Neue und Alte Donau, Nationalpark Donau-Auen und Wienerwald, aber auch die Grünflächen in der Stadt, bieten Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten im Grünen (z.B. Spazieren, Wandern, Wassersport, Radfahren usw.).

#### Landwirtschaft

Das Stadtgebiet von Wien ist zu fast 17% landwirtschaftlich genutzt. Hauptproduktionssparten sind der Gartenbau, der Weinbau und der Ackerbau. Neben der Funktion als Produzent vielfältiger, qualitativ hochwertiger Nahrungs- und Genussmittel und als Nahversorger der Wiener Bevölkerung ist die Landwirtschaft durch die Pflege, Bewirtschaftung und Gestaltung der landwirtschaftlichen Kulturlandschaft auch für die städtische Grünraum- und Freiraumplanung von zentraler Bedeutung.

(► Kap. IV.5. Grün- und Freiraum, Kap. IV.4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild – AgSTEP) ▣

## 4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild

VOR DEM HINTERGRUND der Verbesserung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit (überregional und innerhalb der Region CENTROPE), der Berücksichtigung der Wiener Wirtschaftsstruktur und deren Potenziale sowie der Weiterentwicklung eines integrierten zentraleuropäischen Wirtschaftsraumes wurde ein räumliches Wirtschaftsleitbild erstellt, das sich aus vier Hauptkomponenten zusammensetzt, nämlich

- ▷ dem Zentrensystem Wiens
- ▷ den Entwicklungsgebieten mit strategischer Bedeutung
- ▷ den Maßnahmen zur Sicherung bestehender Betriebssubstanz und
- ▷ dem Agrarstrukturellen Entwicklungsplan für Wien

### Das Zentrensystem Wiens – STEP 05

Die wichtigsten Wirtschaftsfunktionen einer Stadt übernehmen die Stadtzentren. Wenn diese innerhalb des (komplexen) Stadtsystems ihre Rolle nicht entsprechend ausüben können, sind damit schwer wiegende Wettbewerbsnachteile bei der Integration ins internationale Standortgefüge verbunden. Das betrifft insbesondere die City als höchstrangigen Business-Standort (CBD-Central Business District).

Bis in die späten 1990er-Jahre konnte die leitbildhafte Vorstellung der räumlich-hierarchischen Gliederung der Zentrenversorgung im Stadtgebiet der weiteren Stadtentwicklung zugrunde gelegt werden (STEP-Zentren 1984, Fortschreibung STEP 1994). Zentrenversorgung bedeutet begrifflich die Kombination von Angebot von Gütern, Dienstleistungen (Büros) und Wohnungen. Mit „Stadtzentrum“ wird die Kleinräumigkeit dieser besonderen Nutzungsmischung an meist besonderen, identifikationsstiftenden Orten (Geschäftsstraßen) verbunden.

Dieses Bild lässt sich heute nicht mehr aufrechterhalten: Schon länger war die Abwanderung auch der für die Geschäftstraßen typischen Güterversorgung in Form großflächiger Einzelhandels-einrichtungen an den Stadtrand zu beobachten; in jüngster Zeit kommt es aber auch zu Auslagerungen großvolumiger Bürokomplexe an den Rand des dicht bebauten Stadtgebietes. Geänderte Gebäudeansprüche der für die globale Netzwerkökonomie typischen Tätigkeitsmuster und -zyklen sind dafür meist die Gründe. Beispiele sind IZD-Tower, T-Mobile-Bürohaus etc. Fallweise treten diese Bürokonzentrationen und EKZ auch gekoppelt mit Großeinrichtungen für Freizeit/Unterhaltung auf. Die charakteristischen Elemente der bisherigen Stadtzentren spalteten sich aufgrund ihrer neuen Standort- und Flächenansprüche in „Teilzentralitäten“ vor allem im Nordosten und Südosten der Stadt an meist außerhalb der bisherigen Zentren gelegenen Lagen ab.

Durch die Kombination entsprechender Elemente können sich wieder neue Zentren mit bestimmten Funktionen herausbilden. Diese Entwicklungstendenzen gilt es so lenkend zu gestalten,



△ Moderne Bürogebäude

▽ Historische Wiener City als höchstrangiger Business-Standort (EU-Projekt ZEWISTA)



ten, dass „campusartige“ Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wohnareale in den neuen Entwicklungsgebieten entstehen.

Die Charakterisierung der neuen Zentrenstruktur erfolgt entsprechend den Kategorien der bisherigen Stadtentwicklungspläne (Bevölkerungseinzugsbereich, Verkaufsfläche und Umsatz im Einzelhandel, Ämter, Behörden ...). Aufgrund der Entwicklung im Einzelhandel wird allerdings den Flächenzahlen und Umsätzen bei der Einstufung geringere Bedeutung beigemessen. (Die Darstellung der angestrebten Zentrenstruktur erfolgt in der Karte Räumliches Wirtschaftsleitbild am Ende des Kapitels.)

#### ► City: Schutzbestimmungen – Ausweichstandorte

Die City als höchstrangiges Zentrum für Wirtschaftsfunktionen (überregionaler Einzugsbereich von über 250.000 Einwohner) muss weiter in ihrer Funktion erhalten und gestärkt werden.



△ Bahnhof Wien – Europa Mitte

Bauliche sowie landschafts- und freiraumbezogene Schutzbestimmungen bezeichnen das öffentliche Interesse, in bestimmten Stadtgebieten keine den Schutzgegenstand oder die betreffende Nutzung gefährdenden Aktivitäten oder Veränderungen zulassen zu wollen. (► Kap. 6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens)

Im Fall der Wiener City kann damit eine Beschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten einhergehen, vor allem dann, wenn es sich um größere Immobilien handelt. In diesem Zusammenhang wird als Ausweichstandort für bestimmte Cityfunktionen neben den beiden bestehenden City-Erweiterungsprojekten im 2. und 3. Bezirk (Media-Tower, Uniqa, Wien-Mitte) der Bereich Bahnhof Wien – Europa Mitte inklusive Aspanggründe und Erdberger Mais als besonders geeignet angesehen, da diese Gebiete dafür wichtige Standortvoraussetzungen wie Anbindung an die City als auch eine Verknüpfung mit der Flughafenschnellbahnverbindung erfüllen. (► Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung)

#### ► Hauptzentren – wichtige Stadtzentren

Gegenüber dem STEP 94 wird eine Neuordnung der Zentren vorgenommen. So werden jene Hauptzentren (Geschäftstraßenbereiche mit regionaler Bedeutung und einem Einzugsbereich von über 100.000 Einwohnern), die in den 60er-Jahren Bedeutungsverluste verzeichneten, nun als Stadtteilzentrum bzw. Geschäftsstraßen mit lokaler Bedeutung (Einzugsbereich > 10.000 EW) eingestuft (siehe unten).

Die wichtige Funktion eines Hauptzentrums der Stadt sollen weiterhin als zweithöchstrangige Zentren nach der City die Innere Mariahilfer Straße sowie weiters die Landstraßer Hauptstraße und die Zentren Donaustadt, Floridsdorf und Favoriten übernehmen.

Besonderes Augenmerk soll bei neu entstehenden EKZ (z.B. in den größeren Bahnhofsprojekten) auf die Integration und Stärkung der bestehenden Hauptzentren/Geschäftsstraßen im Nahbereich gelegt werden (z.B. Favoriten-, Mariahilfer Straße) und

dazu auch eine dafür verträgliche Größenordnung der EKZ gewählt werden.

#### ► Stadtteilzentren:

##### Anpassung der Funktionalität alter Zentren – Neue alte Einkaufsstraßen

Baugeschichtlich bedingt (► Kap. III.3 Stadtstruktur) ist die Bestandsdichte von **Stadtteilzentren** bildenden Geschäftsstraßen im Westen der Stadt sehr hoch. Aufgrund der dargestellten Entwicklungen werden zur Funktionserhaltung bzw. Funktionsanpassung Maßnahmen zur Attraktivierung vorgeschlagen. Neben der Erreichbarkeit im IV/ÖV, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Marketingaktivitäten soll vor allem durch Frequenzbringer (integrierte EKZ mittlerer Größe, Kinocenter, Unterhaltung, Kultur, Gastronomie) der Einzelhandel als Basiselement der Stadtteilzentren gefestigt werden. Wegen der Nähe zur Innenstadt als höchstrangigem Zentrum werden im Bereich innerhalb des Gürtels Maßnahmen zum Funktionserhalt als ausreichend angesehen. Aufgrund der Randlage der Geschäftsstraßen außerhalb des Gürtels werden vorwiegend Maßnahmen zur Funktionsanpassung (Aufwertung) als geeigneter angesehen.

#### ► Neue Stadtteilzentren (> 10.000 EW)

Chancen für neue **Stadtteilzentrenbildungen** liegen in der campusartigen, großformatigen Durchmischung der Funktionen vor allem im Flughafen Aspern, Bahnhof Wien – Europa Mitte, Westbahnhof/Äußere Mariahilfer Straße und im Bereich Millennium-City.

Durch diese vorgeschlagene Neudefinition der Zentrenstruktur wird ein weniger hierarchisch gegliedertes, dafür aber ein dichteres polyzentrisches System vor allem im Osten und Nordosten der Stadt ermöglicht. Voraussetzung dafür ist aber in jedem Fall eine hochrangige Erschließung im öffentlichen Verkehr.

#### Erreichbarkeitssystem der Stadtzentren – „City-System“

Das ÖV-orientierte Erreichbarkeitssystem der Stadtzentren ist als Folge des gründerzeitlichen Straßen(-bahn-)systems und des in den 70er-Jahren begonnenen U-Bahn-Liniennetzes hauptsächlich radial auf die City ausgerichtet. Die für Cityfunktionen wichtigen hochrangigen öffentlichen Verkehrslinien (U-Bahn, S-Bahn) verbinden aber bereits jetzt die wichtigeren Zentren und bestehenden Bürokonzentrationen außerhalb bestehender und geplanter Stadtzentren mit der Wiener Innenstadt und sind aufgrund ihrer geplanten Netzergänzungen und -erweiterungen Grundlage für die verbesserte Verbindung untereinander („City-System“).

In vielen mitteleuropäischen Stadtregionen ist der Trend der Hierarchieverflachung und der Ausbildung thematisch spezialisierter Zentrenentwicklung zu beobachten. Diese Entwicklung bedingt jedoch eine stärkere Verbindung der gleichrangigen Zent-

ren untereinander (geringere Ausrichtung auf das ehemalige Hauptzentrum/City). In diesem Sinn soll auch der Ausbau der ÖV-Tangentiallinien entsprechend den Projekten im MPV 03 stattfinden.

### Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung

Die Entwicklung von größeren Büro- und Gewerbe-Projekten ist ein Schwerpunkt zur Entwicklung und Positionierung der gesamten Stadt als Standort in einer sich neu formierenden Region (CENTPROPE). Mit diesen Projekten soll die Möglichkeit gewahrt und die Chance genutzt werden, über Flächenangebot, Erreichbarkeit und Informationszugang an den Aktivitäten der überregionalen Wirtschaft (globale Netzwerkökonomie) teilzunehmen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist in jedem Fall:

- ▶ das Angebot an der entsprechenden Nachfrage auszurichten (Erreichbarkeit, Fläche, Gebäudegrößen ...)
- ▶ und diese Projekte funktionell ins Standortgefüge der Stadt zu integrieren.

Diese Entwicklungsgebiete sind gekennzeichnet durch die Ausrichtung auf die überregionalen/regionalen Verflechtungen und zielen auch auf das Interesse privater (Mit-)Entwickler in PPP-Modellen ab. Sie stellen wichtige Signale an die Wirtschaft dar.

Die im Folgenden beschriebenen Entwicklungsgebiete wurden nach den Gesichtspunkten ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die Stadtwirtschaft, dem Bedarf an diesen Funktionen sowie der Erschließung mit höchstrangiger Verkehrsinfrastruktur und der Bodenverfügbarkeit/Mobilisierbarkeit ausgewählt und vorgeschlagen (▶ Karte: Räumliches Wirtschaftsleitbild)

#### ▶ Bahnhof Wien – Europa Mitte – Aspang – Erdberger Mais

Diese Zone eignet sich besonders für:

- ▶ Unternehmenszentralen, Headquarters
- ▶ Produktion sowie Forschung & Entwicklung
- ▶ alle dienstleistungsorientierten Wirtschaftsfunktionen

Sie umfasst mit Sicherheit die für die Nachfrage attraktivsten Standorte für City-Erweiterungsfunktionen. (▶ Zentren, Kap. IV. Wirtschaft und Arbeit). Die Schwerpunktsetzung in Richtung „Life Science“ und „Creative Industries“ hat hier ihren adäquaten Standort gefunden. (▶ Kap. V. 2 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung)

#### ▶ Flugfeld Aspern

- ▶ Produktion und Verteilung
- ▶ Produktion und Verkauf
- ▶ produktive Entwicklung, Forschung & Entwicklung
- ▶ spezialisierte Produktion



△ Flugfeld Aspern

Das Flugfeld Aspern hat hinsichtlich der CENTROPE-Region ein hohes Standortpotenzial. Mit einer zusätzlich notwendigen, nach Osten orientierten Einbindung in das Schienensystem könnte hier – anknüpfend an den bestehenden Strukturen im Bereich des automotiven Clusters – eine weitere wirtschaftliche Verknüpfung mit dem Raum nördlich von Bratislava erfolgen.

Die Weiterentwicklung des Standorts sollte dann in komplementäre Einrichtungen bezüglich der Wissensbasis dieses Sektors gehen (Forschung & Entwicklung), wobei eine funktionelle Abstimmung mit den Entwicklungen am Standort Siemensstraße zweckmäßig erscheint.

Das Angebot einer Schnellzugsverbindung im Personenverkehr zwischen Wien und Bratislava mit einem Halt am Flugfeld gibt dem Standort echte Chancen, F&E-, aber auch höherrangige fachspezifische Ausbildung stark zu entwickeln. Vom Bahnhof Bratislava ist die dortige Technische Universität in 10 Minuten erreichbar. Die (mittelfristige) Realisierung der Verbindung U2–U3 bindet den Standort sowohl an das City-Netz (und die damit erreichbaren Forschungs- und Entscheidungszentralen) als auch an die Flughafenverbindung am Umsteigeknoten St. Marx/Aspangbahnhof (S7) an.

Mit der U2-Verlängerung erfolgt ein erster Schritt zur Einbindung des Standorts in das „City-System“ auch mit einer hochrangigen Erreichbarkeit des Messestandorts.

Siemensstraße und Flugfeld Aspern können so im Nordosten der Stadt zu einem tonangebenden, intelligenten, wissensbasierten Standort im automotiven Bereich in einer diesbezüglich vernetzten CENTROPE-Region werden. Stadtstrukturell können sie ein nachhaltig ausgleichendes Element zu den dynamischen Entwicklungen der Ostachse südlich der Donau darstellen.

(▶ Kap. V. 3 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung)



△ Siemens-Alissen

► **Siemens-Alissen**

- ▷ Produktion und Verteilung
- ▷ Produktion und Verkauf
- ▷ produktive Entwicklung, Forschung & Entwicklung (eingeschränkt)

Unter Berücksichtigung der bis ca. 2006/2009 vorgesehenen infrastrukturellen Maßnahmen erfährt dieser Standort eine Aufwertung. Zusätzlich zu den bereits genannten Eignungen treten hier auch Standortfaktoren auf, die eine Erfolg versprechende Ansiedlung bzw. Beibehaltung von

- ▷ Datenmanipulation und -verwaltung (Back Office)
- ▷ spezialisierter Produktion
- ▷ produktiver Entwicklung, Forschung & Entwicklung (optimal) beinhaltet

Der Standort hat durch die Firma Siemens und den europaweit einzigartigen Klima-Windkanal bereits ein entsprechendes Image, das durch die vorgesehene Intensivierung der Aktivitäten der Firma Siemens auf diesem Standort und die Ansiedlungsintentionen der ARC systems research GmbH noch eine Aufwertung erfährt. Insgesamt wesentlich ist, dass die Attraktivität dieses Standortbereiches für künftige Entwicklungen sehr hoch einzuschätzen ist.

Mit der Realisierung der geplanten Straßenverbindungen und der tangentialen Straßenbahnlinien und einer Verknüpfung mit der verlängerten U1 wird die Erreichbarkeit des City-Systems und der komplementären „Forschungsstandorte“ in der Donau-City und der Dr.-Bohr-Gasse um eine wesentliche Qualitätsstufe erhöht. Insbesondere wird damit auf den hohen Bedarf an Kundenkontakten von ARC positiv reagiert.

Dieser Standort hat die Chance, im Rahmen des automotiven Bereichs zu einem spezialisierten Standort für innovative Verkehrs- und Verkehrsinformationstechnologien entwickelt zu werden. Eben deshalb kann das Angebot verstärkter Vernetzungsoptionen mit dem Standort Flughafen Aspern Sinn machen.

(► Kap. V. 5, Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung)

► **Simmeringer Haide – Freudenuer Hafen – Alberner Hafen**

Schwerpunkt:

- ▷ Produktion und Verteilung

Einschließlich der Hafenstandorte bildet das Gebiet den östlichen Knoten der Logistikkachse im Süden Wiens. Logistik umfasst dabei alle diejenigen güternahen Bereiche, die unter Nutzung sämtlicher intermodalen Möglichkeiten sammeln, manipulieren, organisieren und verteilen.

Die Standortgunst wird hier durch die Möglichkeit des trimodalen Güterumschlags (Schiene – Straße – Wasserstraße) sowie durch die neue S1 mit der geplanten Donauquerung (nach Norden und Westen) markant erhöht.

Die Donau weist noch erhebliche Transportpotenziale auf. Speziell in Richtung neue Mitgliedstaaten könnte der stark zunehmende Güterverkehr wesentlich intensiver als bisher genutzt werden und damit dazu beitragen, die erwarteten Güterverkehrszunahmen weitgehend von der Straße auf Bahn und Schiff zu verlagern. Um dies attraktiv zu gestalten, ist auch hinsichtlich des unmittelbaren Hafenumfeldes für die Nutzung Logistik, Dienstleistungen und Produktion eine entsprechende Flächenvorsorge zu treffen. (► Kap. III. 4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur)

► **Inzersdorf – Rothneusiedl (optional)**

- ▷ Produktion und Verteilung

Der Standortbereich Inzersdorf/Metzgerwerk hat die Voraussetzungen für einen funktionierenden Logistikstandort mit Erweiterungspotenzialen. Der Standort stellt den westlichen Knoten einer potenziellen Logistikkachse im Süden Wiens dar. Die S1 verteilt an ihren Einfüllknoten spezifische, hochrangige Standortqualität. Weitere Voraussetzungen sind die Realisierung der Verbindungsspanne S1/A23 und der Ausbau der Pottendorfer Linie.

Die Entwicklung in Rothneusiedl selbst ist an die derzeit optionale U1-Verlängerung gebunden (► Kap. 6 Räumliche und zeitliche Prioritäten). Diese Verlängerung würde einen Standort ermöglichen, der neben Produktion und Verteilung auch für Produktion und Verkauf sowie für spezialisierte Produktion geeignet ist. Nahezu ähnliche Standortfaktoren gelten auch für Investitionen im stationären Event/Entertainmentbereich.

(► Kap. V. 8 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung)

### **Supportmaßnahmen der Stadt für strategische Entwicklungsgebiete**

In den o.g. Gebieten signalisiert die Stadt unterstützendes Entwicklungsinteresse in Form von Vorleistungen bei der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur (wie U-Bahn, Hochleistungsstraßennetzing), aber auch durch städtebauliche Leitbilder, Masterpläne und ähnliche Planungs-/Organisationsleistungen.

Wichtiger Aspekt dabei ist, dass Transport- und Verkehrspolitik (gesicherter Ausbau bzw. Fertigstellung) immer mehr Standortpolitik werden muss, um positive wirtschaftliche Effekte zu generieren. Einerseits kommt den übergeordneten Straßennetzen in Bezug auf die Produktion und auf die damit im Zusammenhang stehenden Güterverteil- und Logistikzentren an wichtigen Knotenpunkten der Verkehrssysteme besondere Bedeutung zu („Gütersystem“), andererseits auch den hochrangigen öffentlichen Verkehrslinien wie U- und S-Bahnen im Zusammenhang mit der Flughafenerreichbarkeit und den höchstrangigen Zentren („City-System“).

### **Sicherung der bestehenden Wirtschaftsbasis Sicherung von Standorträumen für KMUs im dicht bebauten Stadtgebiet**

Wichtiger als die Entwicklung von großen Büroimmobilien – für die es außerhalb, aber auch an spezifischen Standorten in der Gründerzeit-Stadt ein zumindest mittelfristig ausreichendes Entwicklungspotenzial gibt – ist die Unterstützung der vielfältigen und häufig kleinteilig strukturierten „Stadtwirtschaft“, die eng mit der weiteren Entwicklung der Gründerzeit-Stadt verknüpft ist. Die Wachstumsbranchen der Wirtschafts- und Rechtsdienste, des Gesundheitsclusters und der Creative Industries weisen nur geringe Konflikte mit der Wohnnutzung auf, sodass hier durchaus Erweiterungs- und Entwicklungspotenzial in den dicht bebauten (Gründerzeit-)Gebieten existiert.

Bei bestehenden Betriebsgebieten soll die Nutzung durch Beibehaltung der Widmung und durch eine entsprechende Absicherung im Umfeld (z.B. Verkehrserschließung, Abstände zu anderen Nutzungen) gesichert werden. Besonders bei beabsichtigter Umwidmung soll auf den Erhalt ausreichender Entwicklungsmöglichkeiten/Weiterbestand der produzierenden und verarbeitenden Betriebe in den Baublöcken des dicht bebauten Stadtgebiets Bedacht genommen werden.

Die Erhaltung der kleinräumigen Mindestversorgungsqualität an Gütern und Dienstleistungen, Service etc. darf sich nicht nur an marktwirtschaftlichen Kalkülen orientieren, sondern folgt der Vorstellung der möglichst „kompletten Ausstattung“ kleinerer Stadteinheiten. Damit wird ein nicht unbedeutender Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt geleistet, insbesondere auch vor dem Hintergrund einer in der Tendenz immer älter werdenden Stadtbevölkerung und der damit verbundenen notwendigen Versorgungsdichte.

Die Förderung von Klein- und Mittelbetrieben bedient sich unterschiedlicher Förderschienen (z.B. Arbeitsorganisation, Aus- und Weiterbildung, administrative Erleichterungen, Bereitstellung von Risikokapital). Zur höheren „Treffgenauigkeit“ soll auch ein Raumbezug in die Förderkriterien aufgenommen werden.

Mögliche Maßnahmen auf der Ebene der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung sind die verstärkte Ausweisung von gemischtem Baugebiet und eine Rücknahme der Wohnzonenfestlegungen, die eher in Konflikt zu möglicher Büronutzung als zur (nicht vorhandenen) gewerblichen Nutzung stehen.

### **Sicherung von Produktionsstandorten**

Großflächige Gewerbe- und Industriegebiete sind als Basis der Stadtwirtschaft ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern und in gewissem Umfang vorzuhalten. Durch immer weniger umweltbelastende Produktionstechniken in Industriegebieten wird fallweise auch eine Durchmischung mit anderen Nutzungen ermöglicht.

Auch wenn es heute schon absehbar ist, dass in Bezug auf die Typologie von Betriebsstandorten die „klassischen“ Betriebe keine umfangreichen Flächen in Industriegebieten der Städte mehr nachfragen werden, muss aus Flexibilitätsüberlegungen ein Mindestmaß an Industrie- und Gewerbegebieten weiter der Produktion bzw. den produktionsnahen Wirtschaftstätigkeiten zur Verfügung stehen. Allerdings wird die Nachfrage nach Industrieflächen in der Ausstattung qualifizierten Büroflächen immer ähnlicher. D.h. flexible Nutzungsmöglichkeiten der Flächen sind ebenso notwendig wie eine „Ästhetisierung“ des Umfeldes.

Zudem bedarf es auch an Produktionsstandorten entsprechender Infrastruktur wie Einkaufen, Fitness etc., was gegen eine hundertprozentige Industrieflächenwidmung spricht. Produktionsformen der Zukunft sind entweder

- ▶ Büros, die in Bürohäusern bzw. gekoppelt mit Labors oder anderen technischen Serviceflächen, Zwischenlagern, Montage etc. untergebracht sind, oder
- ▶ Terminalgebäude der Logistik, in Form von vollautomatischen Lagerhallen (mit vollkommen anderen Standortvoraussetzungen).

Es sollen daher bestehende großflächige Industrie- und Betriebsbaugebiete aufgrund ihrer Erreichbarkeit innerhalb des „Güterverkehrssystems“, ihres derzeitigen Gewerbebestands und ihrer verhältnismäßig geringeren stadträumlichen Attraktivität weiterhin dieser Nutzung vorbehalten bleiben. Allerdings sollen auch die zur ihrer Attraktivierung notwendigen Einrichtungen – soweit diese „industriegietskompatibel“ sind – widmungsmäßig ermöglicht werden (Nahversorgung, Grünflächen...). Um den Weiterbestand als Industrie- und Gewerbegebiets nicht zu gefährden, wird darauf zu achten sein, dadurch keine Boden-

preissteigerungen auszulösen (die höherwertigen Nutzungen entsprechen). Solche Ergänzungen werden beispielsweise für das IG Liesing vorgeschlagen, welches an den Randbereichen zur Liesing und zur U6 Süd durch gemischte Nutzungen ein „Upgrading“ erfahren soll. (► Kap. V. 13 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung)

Um all diesen Herausforderungen und veränderten Nutzungsanforderungen in Zukunft adäquat begegnen zu können, soll eine vertiefte Analyse der Entwicklungstendenzen und ein darauf aufbauendes Maßnahmenpaket in Form eines Betriebs- und Industrieflächenkonzeptes erarbeitet werden. Dabei sollen die relevanten Akteure (z.B. Kammern und Interessenvertretungen, Fonds) in intensiver Weise beteiligt werden.

### Neue Mischungsformen

An attraktiven Standorten mit hochrangigem ÖV-Anschluss (U-Bahn, S-Bahn; siehe „City-System“) sollen die entstehenden „Lagen“ mit teilräumlichen Bezügen und spezifischen Schwerpunktsetzungen – ähnlich **campusartig gemischter Produktions-, Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wohnareale** entwickelt werden. Diese Form großmaßstäblicher Mischung wird für das Gebiet Siemens-Allissen und das Flugfeld Aspern vorgeschlagen und soll im besonderen Fall des Flugfeldes Aspern auch zur Bildung eines neuen Stadtteilzentrums führen.

Neben den erwähnten Gebieten von wirtschaftsstrategischer Bedeutung übernehmen auch Güterverteilzentren wichtige für die Produktion ergänzende Funktion. Sie sollen aufgewertet und ausgebaut werden, wie etwa die bestehenden Häfen Freudenau und Albern ebenso wie der Nahbereich des geplanten GVZs Süßenbrunn.

### ▷ Landwirtschaftlich genutzte Flächen

#### A. Vorranggebiet Landwirtschaft

##### Kategorie 1

Großflächige, zusammenhängende, überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen.

##### Kategorie 2

Großflächige, zusammenhängende, überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen, **bei denen eine Umnutzung absehbar ist** bzw. zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine endgültige Abwägung der zukünftigen Nutzung vorgenommen werden kann.

##### Kategorie 3

Kleinräumige, agrarisch genutzte Flächen mit besonderer örtlicher Bedeutung.

#### B. Weitere landwirtschaftliche Flächen

Alle anderen Flächen, die landwirtschaftlich (weinbaulich, gartenbaulich, ackerbaulich etc.) genutzt werden.

### ▷ Evaluierung der Gebietsabgrenzung

Ab dem Zeitpunkt der Beschlussfassung des STEP 05 soll eine Evaluierung der Gebietsabgrenzung frühestens in fünf Jahren und spätestens zwei Jahre vor Erstellung des nächsten Stadtentwicklungsplans (nach 2005) durchgeführt werden.

### Agrarstruktureller Entwicklungsplan für Wien (AgSTEP)

#### Sicherung der Landwirtschaft in Wien

Als eigener, auch von der Flächeninanspruchnahme von anderen Wirtschaftsbereichen differenzierter Bereich, wurde die Landwirtschaft schon vor Erstellung des STEP 05 im Rahmen des **Agrarstrukturellen Entwicklungsplans** bearbeitet. Die dabei erzielten Ergebnisse zur langfristigen Sicherung der Landwirtschaft in Wien werden in den STEP 05 übernommen und mit den anderen Entwicklungszielsetzungen abgestimmt.

#### Entwicklungsziele

Langfristige Leitziele für die Wiener Landwirtschaft sind – in Übereinstimmung mit den langfristigen Zielen der Grünraumplanung (► Kap. IV. 5 *Grün- und Freiraum*) – **die Erhaltung (Sicherung) der Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen und der weitere Ausbau einer umweltschonenden Produktion.**

Dazu wurde gemeinsam mit der Wiener Landwirtschaftskammer der „Agrarstrukturelle Entwicklungsplan für Wien (AgSTEP)“. Sein Inhalt ist:

- ▷ Abgrenzung jener Gebiete, die langfristig der Landwirtschaft vorbehalten sein sollen und
- ▷ Vorschläge von Maßnahmen, die zu einer langfristigen Sicherung und Erhaltung der Bewirtschaftung dieser abgegrenzten Gebiete beitragen sollen

Das Gesamtausmaß der als „**Vorranggebiet Landwirtschaft**“ ausgewiesenen Flächen beträgt rd. 4.827 ha, das sind 69 % der derzeitigen gesamten landwirtschaftlichen Nutzfläche Wiens. Es handelt sich dabei nicht um eine parzellenscharfe Abgrenzung, sondern um eine an natürlichen, städtebaulichen und infrastrukturellen Gegebenheiten orientierte grobe Abgrenzung von Gebieten. Die Gebiete der Kategorie 1 und 3 sollen langfristig der landwirtschaftlichen Nutzung vorbehalten bleiben.

Einige zur dauerhaften Bewirtschaftung der ausgewiesenen landwirtschaftlichen Vorrangflächen schwerpunktartig enthaltenen **Vorschläge und Empfehlungen** für die Entwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe Wiens werden hier auszugsweise wiedergegeben.

► **Schwerpunkt Stadtplanung**

Die vielfältige und ausgedehnte landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft der Stadt Wien ist unverwechselbares Markenzeichen und Prädikat der Stadt. Im Ranking der Städte sind es auch die unbebauten und identitätsstiftenden Teile der Wiener Stadt\_Land\_Wirtschaft mit ihrer typischen Pflanzen- und Tierwelt, die zum positiven Gesamtbild beitragen. Die Leistungen der Landwirtschaft werden von der Stadt Wien geschätzt und anerkannt: Nahversorgung, Flächensicherung, Verbesserung des Stadtklimas, Landschaftsbild, Kulturträger (Brauchtum, Ortskernhaltung), Naherholung, Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit, Sicherung der Bewirtschaftung etc. Um diese Qualitäten zu erhalten, ist die Stadt Wien bemüht, die landwirtschaftlich genutzten Gebiete in der Stadt zu berücksichtigen und zu sichern. Dies spiegelt sich nicht nur in allen übergeordneten Planungen (STEP 84, STEP 94, Grüngürtel Wien 95) wider, sondern wird nun auch durch die beabsichtigte Berücksichtigung der wesentlichen raumrelevanten Inhalte des AgSTEP im STEP 05 deutlich unterstrichen.

Über die Grundstücksicherung hinausgehend, müssen die Nutzungsansprüche der Landwirtschaft allerdings in Abstimmung mit anderen vom Gemeinderat beschlossenen Konzepten (z.B. Klimaschutzprogramm, Masterplan Verkehr 2003) oder konkurrenzierenden Anforderungen abgewogen werden.

**Maßnahmen:**

- Flächenwidmungs- und Bebauungsbestimmungen unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Erhaltung und Förderung der landwirtschaftlichen Betriebe in der Stadt sowie der Berücksichtigung aller anderen positiven Auswirkungen des Grün- und Freiflächensystems der Stadt
- Mitwirkung am Offenhalten des Feldwegenetzes – soweit es im Einflussbereich der Wiener Stadtplanung liegt – mit eindeutiger Priorität der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung, aber auch mit Nutzungsmöglichkeiten für Erholungssuchende und in Abstimmung mit den örtlichen Gegebenheiten
- Mitwirkung an der Sicherung der Zufahrtsmöglichkeit zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen mit landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten, soweit es im Einflussbereich der Wiener Stadtplanung liegt
- Abdeckung von im öffentlichen Interesse verursachten Verlustflächen durch Widmung von Flächen vorzugsweise in Vorranggebieten der Kategorie 1 und Mitwirkung bei der widmungskonformen Absicherung von Flächen für die Entwicklung von landwirtschaftlichen Spezialkulturen (Gartenbau)
- Mitwirkung bei der Sicherstellung der langfristigen Bewirtschaftung von Flächen, deren landwirtschaftliche Nutzung auch im Interesse der Stadt liegt, etwa durch Mitwirkung bei der Konzeption eines Grundstückspools – vorzugsweise für Flächen in Vorranggebieten der Kategorien 1 und 3



△ Bisamberg

Abb. 34:

**Agrarstruktureller Entwicklungsplan AgSTEP**

Digitale Grundlage: MA 14, MA 41

Plandarstellung: MA 21B

Bearbeitung: Arbeitskreis Agrarstruktureller Entwicklungsplan  
(Wiener Landwirtschaftskammer, Wiener Umwelthanwaltschaft,  
Magistratsabteilungen 18/21B/22/49/58 – Leitung,  
Ludwig-Boltzmann-Institut für Biologischen Landbau)  
Stand: Februar 2004



Vorranggebiet Landwirtschaft – Kategorie 1  
(großflächig zusammenhängende, überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen)



Vorranggebiet Landwirtschaft – Kategorie 2  
(großflächig zusammenhängende, überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen, bei denen eine Umnutzung absehbar ist bzw. zum derzeitigen Zeitpunkt noch keine endgültige Abwägung der zukünftigen Nutzung vorgenommen werden kann)



Vorranggebiet Landwirtschaft – Kategorie 3  
(kleinräumige, agrarisch genutzte Flächen mit besonderer örtlicher Bedeutung)

**GRUNDLAGEN**

**Grüngürtel Wien 1995**



Grüngürtel



Projektgebiet (Abgrenzung ist noch im Detail zu klären)

**Realnutzung MA 41 (Stand 2001)  
Nutzung NÖ generalisiert dargestellt**



Acker



Wiese



Weingarten



Unproduktive Fläche



Gärtnerei



Schottergewinnung



Wald



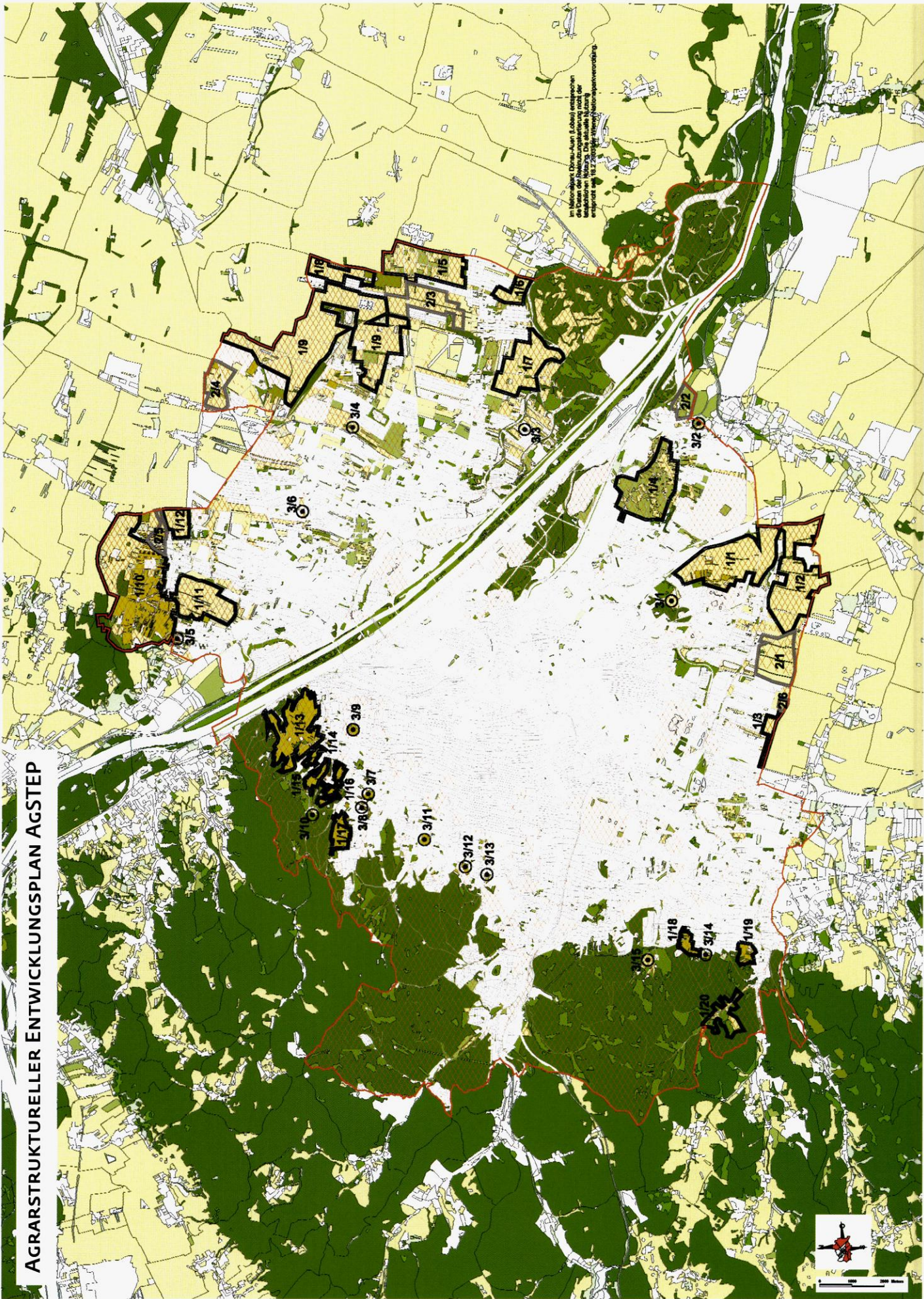
Wasserfläche



Landesgrenze

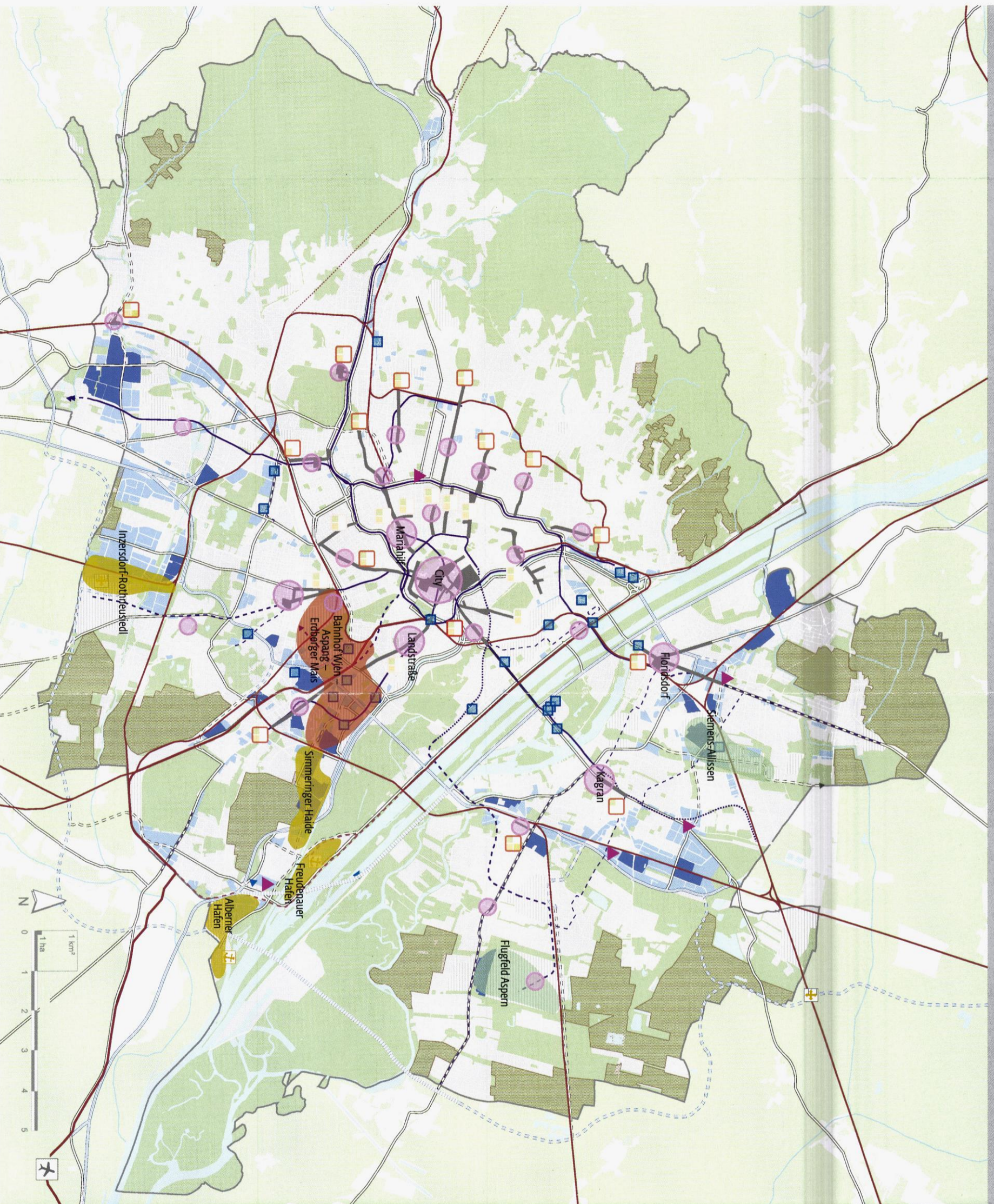


Blockkarte





Karte 33:  
**Räumliches Wirtschaftsleitbild**



## Stadtzentren

- City (überregionale Bedeutung; Einzugsbereich > 250.000 Einwohner)
- wichtiges Stadtzentrum/Geschäftsstraße mit regionaler Bedeutung (> 100.000 EW)
- Stadteilzentrum / Geschäftsstraße mit lokaler Bedeutung (< 10.000 EW)
- Geschäftsstraßen
- Stabilisierung durch:  
Funktionsanpassung/Aufwertung durch:  
Frequenzbringer (EKZ < 10.000 m<sup>2</sup>, Gastronomie, Unterhaltung, Kultur ...)
- Marketing
- Aufenthaltsqualität
- ÖV/IV
- Bürozentren (Bestand/projiziert)  
größere Bürokonzentrationen (BCF > 30.000 m<sup>2</sup>)
- Einkaufszentren (Bestand/projiziert)  
größere Einkaufszentren und Fachmarktzentren mit Warenangebot der traditionellen Geschäftsstraßen – außerhalb der Stadtzentren (Verkaufsfläche > 20.000 m<sup>2</sup>)

## Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung

- Cityfunktionen, Headquartiers, Forschung & Entwicklung ...  
Bahnhof Wien – Asperngasse – Erdberger Mais
- Produktion/Verteilung/Handel; Forschung & Entwicklung ...  
Flugfeld Aspern; Siemens-Allissen
- Logistik, Produktion/Verteilung ...  
Simmeringer Haide; Inzersdorf-Rothyfeld
- Güterverteilzentren/Häfen

## Industrie, Gewerbe und kleinteilige Stadtwirtschaft

- Bestandsicherung derzeit gewinnbarer Betriebsgebiete mit fallweiser neuer Nutzungsmischung (größer als 1 ha)
- derzeit gewinnbare Industriegebiete mit fallweiser neuer Nutzungsmischung

## Siedlungsgebiet einschließlich Kleingärten

- Bebaubares Stadtgebiet sowie Flächen und Grünflächen kleiner als 1 ha
- Nutzungsänderung in Diskussion/Wichtige Potenzialflächen

## Agrarstruktureller Entwicklungsplan (AgSTEP)

- Entwicklungs- und Schutzinteressen
- überwiegend agrarisch genutzte, großräumig zusammenhängende Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen

## Wichtige Verkehrssysteme

- U-Bahn, S-Bahn
- für Büro- und Zentrenfunktionen; hochrangiges ÖV-Netz (U-Bahn, S-Bahn)
- für die Stadtentwicklung wichtige Straßenbahnen
- für Produktionsstandorte und Logistikzentren (regionaler u. städtischer Waren- u. Güterverkehr); hochrangiges Straßennetz und Knotenpunkte
- Hauptstraßen B

Bestand in Bau Planung  
Bestand Planung  
Bestand Planung  
Bestand Planung





## 5. Grün- und Freiraum

### 5.1 Die Bedeutung von Grün- und Freiraum für Wien

**GRÜNRÄUME BESTIMMEN DIE** umweltrelevanten Faktoren der Lebensqualität der Menschen durch eine Vielzahl von Funktionen:

- ▶ Verbesserung des Bioklimas: Filterung der Luftschadstoffe, Staubbindung, Temperatenausgleich, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Luftaustausch
- ▶ Aufwertung des menschlichen Lebensraumes: Erholungs- und Freizeitraum, Raum für soziale Kontakte, Erlebnisraum als Kontrast und Ergänzung zur gebauten Umwelt, Vermittlung ökologischer Zusammenhänge
- ▶ Grundlage des Lebensraumes für Tiere und Pflanzen, Beitrag zur Grundwasserbildung
- ▶ Beitrag zur Versorgungssicherheit mit Nahrungsmitteln (Produktionsfunktion)
- ▶ Beitrag zur Orientierbarkeit im Stadtgefüge, Stadtgliederung
- ▶ Ausdruck der kulturellen Entwicklung einer Gesellschaft
- ▶ Standortqualitätssicherung als Wettbewerbsvorteil

Wien wird zu Recht als grüne Stadt bezeichnet. Diese Aussage wird auch von der Flächenstatistik eindeutig bestätigt:

- Das Wiener Stadtgebiet umfasst 41.490 ha
  - ▶ davon landschaftliches Grün (Grüngürtel als Sww oder L gewidmet) 15.709 ha
  - ▶ öffentliche Gartenanlagen der Stadt bzw. des Bundes (Epk bzw. Spk gewidmet) 2.217 ha
  - ▶ Gewässer 1.925 ha

Den Wienerinnen und Wienern und ihren Gästen stehen somit 19.851 ha Frei- und Erholungsräume – das sind 48 % des Stadtgebietes – zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es wohnungsbezogenes Grün und große private Gartenanlagen. Das bedeutet, dass verhältnismäßig große Teile des Stadtgebietes unversiegelt und vegetationsbedeckt bzw. Gewässerflächen sind.

Allerdings sind diese Grünräume ungleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt: Große Grünanlagen sind in Cottagegebieten – also in Wohngebieten mit geringer Dichte und hohem Grünanteil auf dem eigenen Grundstück – gelegen; in vergleichsweise

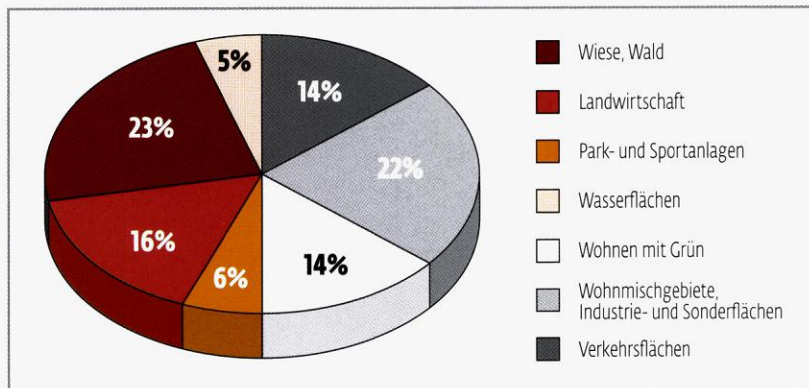


Abb. 35: Flächennutzung

se dicht bebauten Stadtgebieten mit geringen Wohnungsgrößen, geringem Grünanteil am Bauplatz und einkommenschwachen Bevölkerungsgruppen fehlen meist große Parks. ■

## 5.2 Leitbild – Grünräume der Stadtregion

**WIEN LIEGT AM SCHNITTPUNKT** zweier europäischer Großlandschaften, die in starkem Kontrast zueinander stehen: dem Alpenraum und der Pannonischen Tiefebene. Am Ostrand des Alpenraums hat sich der westliche Teil des Stadtgebiets entwickelt. Die Schotterterrassen des Wiener Beckens prägen den südlichen Stadtteil, der Donaudurchbruch der Wiener Pforte, die Donau und die Ebene des Marchfelds die nordöstlichen Stadtgebiete.

In diese Großlandschaft eingebettet – zwischen dem Wienerwald und den Karpaten – liegen die Hauptstädte der beiden Donauländer Österreich und Slowakei – Wien und Bratislava. Sie sind durch die Donau, den Nationalpark, die weitläufige Kulturlandschaft des Marchfelds und eine gemeinsame Geschichte miteinander verbunden.

In einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung stellt die Sicherung und Weiterentwicklung dieser Landschaftsräume der Grün- und Freiräume einen integralen Bestandteil der wirtschaftlichen Standortentwicklung dar und ist somit Basis für die langfristige Sicherung der Lebensqualität.

Das Leitbild „Grünräume der Stadtregion“ baut auf diesen Grundsätzen auf und definiert zunächst jene Linie, die die Grenze der übergeordneten Landschaftsräume gegenüber der bebaubaren Stadt darstellt. Außerhalb dieser Linie darf keine Bebauung und Besiedlung stattfinden (Siedlungsgrenze). Damit soll die Gleichrangigkeit für die Landschaftsräume Bisamberg, Kulturlandschaft Marchfeld, Do-

nauraum-Nationalpark Donau-Auen, die Terrassenlandschaft im Süden von Wien mit dem Landschaftsraum Wienerwald dokumentiert werden. Der Landschaftsraum Wienerwald ist durch den „Wald- und Wiesengürtel-Beschluss“ seit 1905 gesichert – ebenso durch eine Schutzgebietskategorie der Wiener Bauordnung (Sww), die einem Bauverbot gleichkommt, und durch das Naturschutzgesetz. Diese Festlegung soll für eine noch zu bestimmende Frist, zumindest aber bis zum Planungshorizont des STEP05, verbindlich sein (Plangewährleistungsfrist).

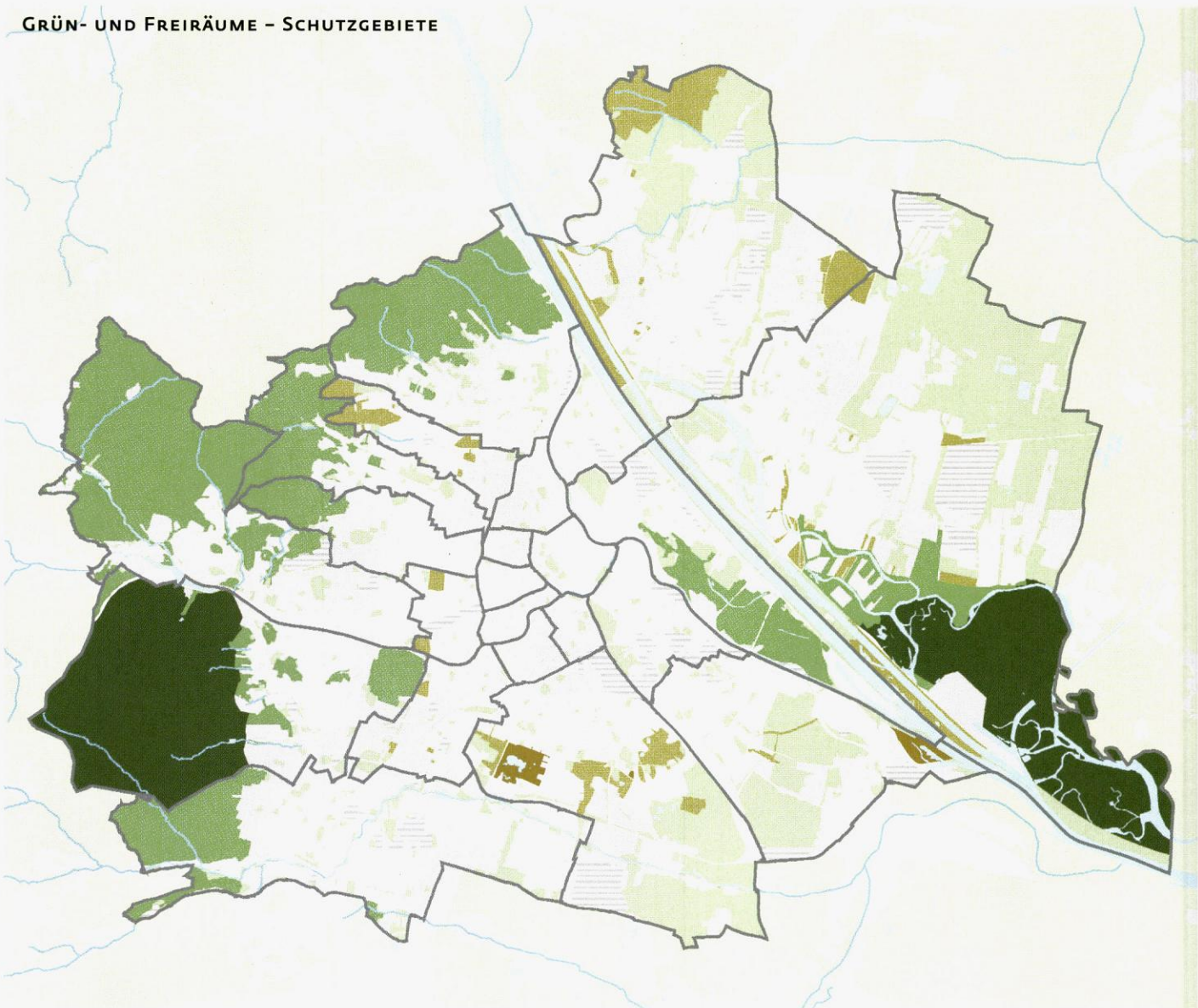
Darüber hinaus werden in der Karte 36 A jene Grünflächen (größer gleich 1 ha) dargestellt, die bereits durch Widmung gesichert sind. Das betrifft Parkanlagen, Stadtgärten, historische Gartenanlagen (inkl. Gebäude), Friedhöfe, Sportanlagen, wichtige stadtgliedernde Grünzüge u.a.

Dieses Leitbild wurde auf Grundlage des „Grüngürtel 1995 – aktualisierter Stand“ erstellt und durch die gewidmeten Grünflächen im dicht bebauten Gebiet ergänzt.

Jene Flächen – darunter auch derzeit genutzte und/oder gewidmete Grünflächen –, für die eine Nutzungsänderung in Diskussion ist oder die wesentliche Potenzialflächen darstellen, werden schraffiert gekennzeichnet.

In der Karte 36 B – „Leitbild – Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Stadtgebiet“ werden für das dicht bebaute Stadtgebiet alle bestehenden/gewidmeten, öffentlichen Grün- und Freiräume durch eine Punktsignatur gekennzeichnet. Alle Landschaftsräume der Stadtregion sowie alle weiteren Grün- und Freiräume im Stadtgebiet größer oder gleich 1 ha sind zusätzlich in ihrem Flächenausmaß aus der Karte 36 A „Leitbild – Grünräume der Stadtregion“ flächig dargestellt. ■

**GRÜN- UND FREIRÄUME - SCHUTZGEBIETE**



**Schutzgebiete gemäß Wr. Naturschutzgesetz**

- Naturschutzgebiete**  
Lainzer Tiergarten  
Lobau
  
- Landschaftsschutzgebiete**  
Prater  
Hietzing  
Hernals  
Döbling  
Obere Lobau  
Liesing
  
- geschützte Landschaftsteile**  
Endlichergasse  
Wienerberg  
Blaues Wasser  
Mauerbach
  
- Ex-lege-Schutzgebiete**  
(Sww- und SPK-Flächen per 1.3.1985)

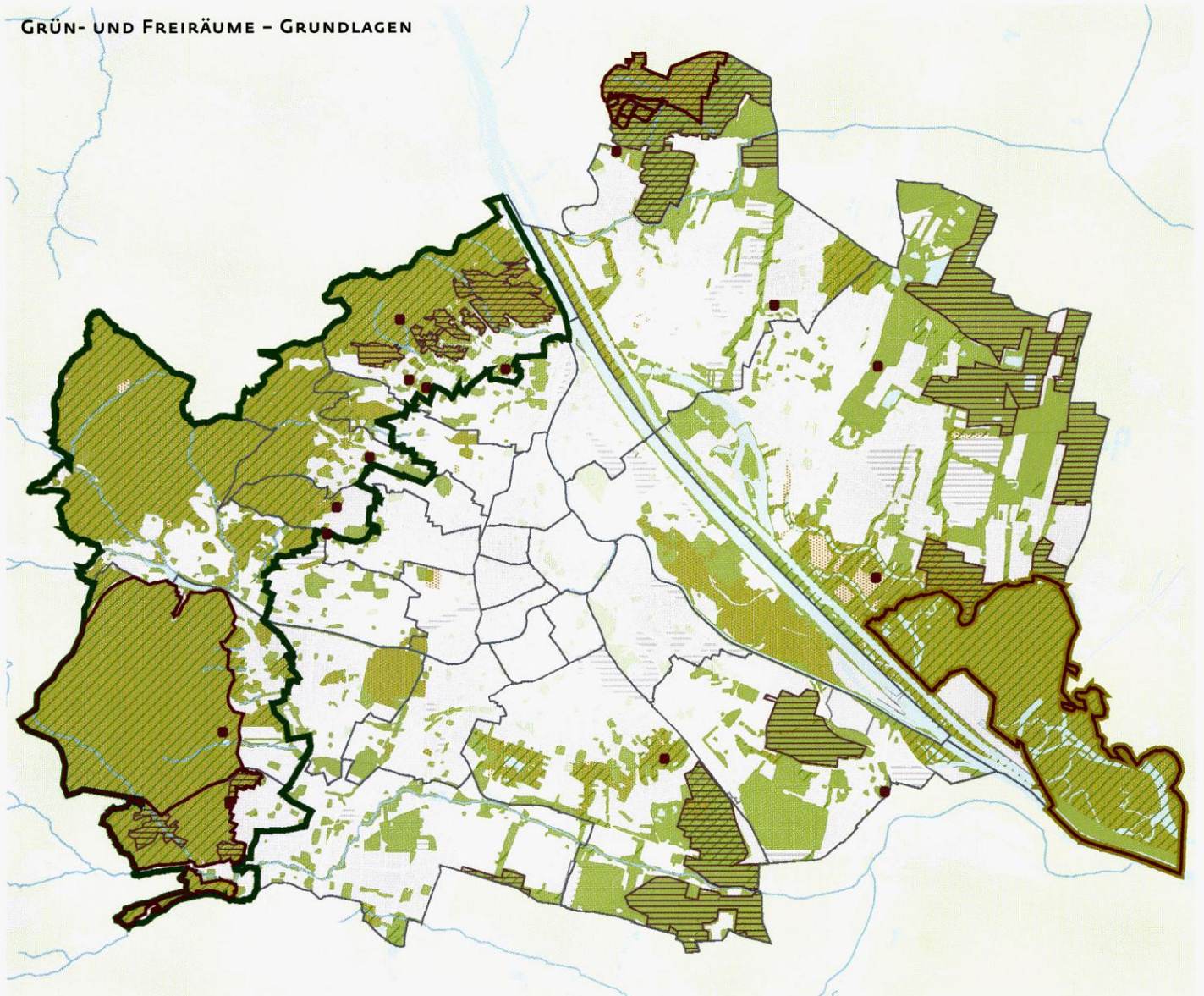


Karte 34:

**Grün- und Freiräume - Schutzgebiete**

Quelle: MA 22  
Grundkarte: NÖ Regionales Raumordnungsprogramm,  
MA 14, MA 41, MA 45  
Bearbeitung: MA 18, Jedelsky B., Fellner B.  
Stand: Jänner 2005




GRÜN- UND FREIRÄUME - GRUNDLAGEN



Naturräumliche Schutzgebiete

-  **Sww- und SwwL-Gebiete**  
gemäß Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Wiener Bauordnung)
-  **Schutzgebiete**  
gemäß Wiener Naturschutzgesetz
-  **Grüngürtel Wien 1995**  
gemäß Gemeinderatsbeschluss
-  **Grüngürtel Wien 1995 und Schutzgebiete (Naturschutzgesetz)**
-  **Nationalpark**  
gemäß Vereinbarung zw. Bund und Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung des Nationalparks Donau-Auen – Anteil auf Wiener Stadtgebiet
-  **Biosphärenpark Wienerwald**  
Anteil auf Wiener Stadtgebiet
-  **eingereichte NATURA-2000-Gebiete**  
gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie und Vogelschutzrichtlinie

Agrarstruktureller Entwicklungsplan

-  großflächige, zusammenhängende überwiegend agrarisch genutzte Flächen, die vorrangig der landwirtschaftlichen Produktion dienen
-  kleinräumige, agrarisch genutzte Flächen von besonderer örtlicher Bedeutung
-  sonstige Grün- und Freiräume



Karte 35:

**Grün- und Freiräume - Grundlagen**

Quelle: MA 18, MA 21, MA 22  
Grundkarte: NÖ Regionales Raumordnungsprogramm, MA 14, MA 41, MA 45  
Bearbeitung: MA 18, Jedelsky B., Fellner B.  
Stand: April 2005



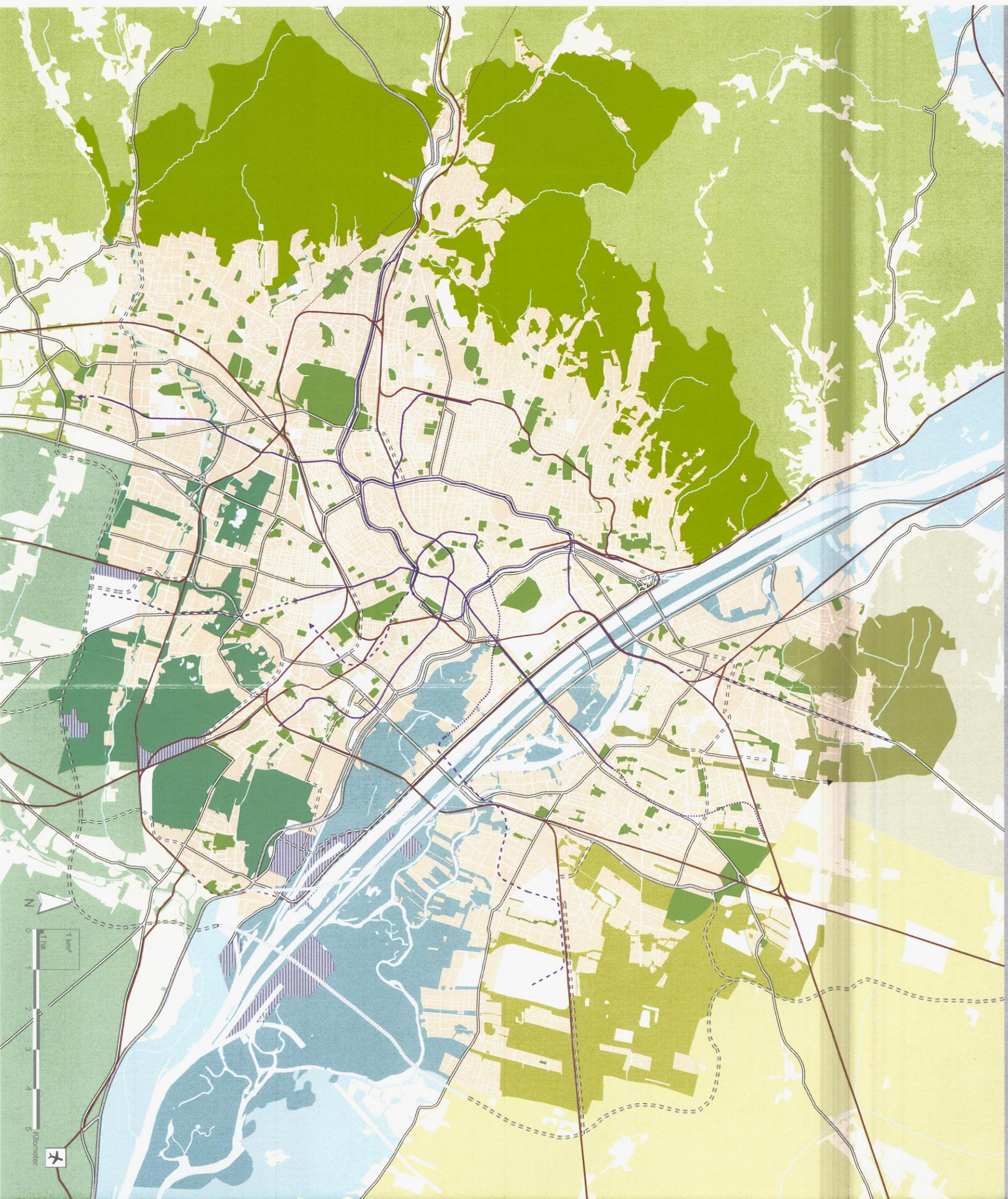
Karte 36 A:

**Leitbild - Grünräume der Stadtregion**



Karte 36 B:

**Leitbild - Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Stadtgebiet**



## Sicherung der Grünräume durch Begrenzung der baulichen Entwicklung

	Landschaftsraum	bebaubares Gebiet bzw. Sondernutzung
	Grün- und Freiraumgebiet im bebaubaren Stadtgebiet	bebaubares Gebiet bzw. Sondernutzung

## Landschaftsräume der Stadtregion

	Wien <sup>o</sup> NÖ
	Bisamberg – Südliches Weinviertel
	Kulturlandschaft Marchfeld
	Donauraum – Nationalpark Donauauen
	Terrassenlandschaft im Süden von Wien
	Wienerwald
	* entsprechend Grüngürtel Wien 1995

## Weitere Grün- und Freiräume im Stadtgebiet

Darstellung von Flächen größer oder gleich 1 ha. (Darstellung von Flächen kleiner als 1 ha siehe „Leitbild – Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Stadtgebiet“)

wichtige stadtgliedernde Grünzüge und Grünverbindungen, Parkanlagen teilw. inkl. Gebäude, Stadtgärten, historische Gartenanlagen, Sportanlagen, Friedhöfe

## Nutzungsänderung in Diskussion

Nutzungsänderung in Diskussion/  
wesentliche Potenzialflächen

## Siedlungsgebiet einschließlich Kleingärten (keine Unterscheidung EKL und EKLW)

Bebaubares Stadtgebiet inklusive Grünflächen kleiner als 1 ha

Sondernutzung  
Diese Flächen sind Sondernutzungen vorbehalten und für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht geeignet

## Gewässer

stadtraum- bzw. landschaftsgliedernde Fließgewässer (Flüsse, Bäche, Gerinne), stehende Gewässer

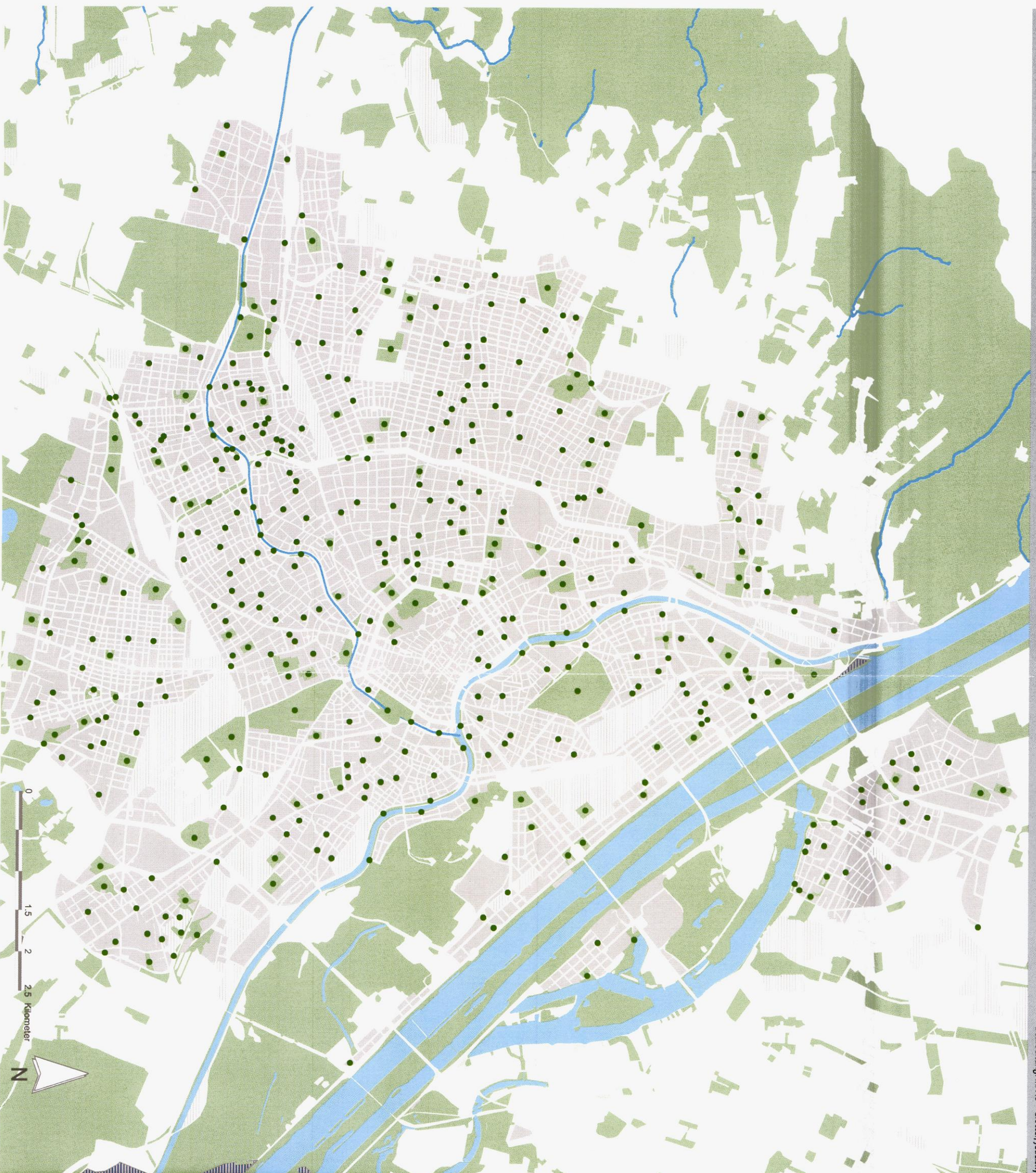
## Verkehrsinfrastruktur

	Bahn	Bestand	in Bau/Planung
	U-Bahn	Bestand	in Bau/Planung
	Bundesstraßen A und S	Bestand	Planung
	Hauptstraßen B	Bestand	Planung
	sonstige Verkehrsflächen		



# Leitbild – Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Stadtgebiet

Entwurf: MA 18 – Wagner  
 Grundkarte: MA 14 – MA 41 – MA 45  
 Bearbeitung: MA 18 – Glöckler, Jedelsky



## Grün- und Freiräume im Stadtgebiet gemäß Leitbild – Grünräume der Stadtregion

Landchaftsräume der Stadtregion und weitere Grün- und Freiräume im Stadtgebiet (wichtige stadtgliedernde Grünzüge und Grünverbindungen, Parkanlagen teilw. inkl. Gebäuden, Stadtgärten, historische Gartenanlagen, Sportanlagen, Friedhöfe – Flächen größer oder gleich 1 ha)

## Grün- und Freiräume im dicht bebauten Stadtgebiet

gewidmete und/oder bestehende Grün- und Freiräume

## Nutzungsänderung in Diskussion

Nutzungsänderung in Diskussion/  
 wesentliche Potenzialflächen

## Siedlungsgebiet einschließlich Kleingärten

Dicht bebautes Stadtgebiet

Bebaubares Stadtgebiet

Sondernutzung  
 Diese Flächen sind Sondernutzungen vorbehalten und für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht geeignet

Verkehrsfächen

## Gewässer

stadtraum- bzw. landschaftsgliedernde Fließgewässer  
 (Flüsse, Bäche, Gerinne), stehende Gewässer





### 5.3 Landschaftsräume der Stadtregion

**DIE LANDSCHAFTSRÄUME DER** Stadtregion weisen eine große Diversität auf und prägen in ihrer unterschiedlichen Charakteristik die „Wiener Landschaften“. Sie sind vielfältig in ihrer geografischen und klimatischen Ausprägung, unterschiedlich in ihrem Landschaftsbild, in ihrer Problemlage und ihren Potenzialen. Dementsprechend sind unterschiedliche Entwicklungsziele und Perspektiven zu formulieren und in vielen Fällen gemeinsam mit der Region umzusetzen.

#### Wienerwald

Die Hügellandschaft des Wienerwaldes bildet den nordöstlichsten Ausläufer der Alpen und ist eines der größten geschlossenen Laubwaldgebiete Mitteleuropas. Der Wienerwald ist damit das wichtigste Frischluftreservoir für die Großstadt und angesichts der in Wien vorherrschenden Windrichtung und -stärke für die Durchlüftung der Stadt mit Frischluft und damit für die gute Wiener Luft hauptverantwortlich. Er ist aber auch traditionsreicher Lebens- und Wirtschaftsraum und ist ein weit über die Grenzen Österreichs und Wiens hinaus bekann-

tes und beliebtes Erholungsgebiet für die Bevölkerung und die WienbesucherInnen.

Im Westen hat Wien eine grüne Stadteinfahrt. Diese Qualität ist bei weiteren Entwicklungen aufrechtzuerhalten.

Für die Wienerwaldlandschaft typisch ist die Abfolge von Wald und offenen Flächen, die auch landwirtschaftlich genutzt werden, wobei der Weinbau auf Wiener Gebiet ein besonderes Charakteristikum darstellt.

Bäche und Flüsse haben die Topografie des Wienerwaldes geformt. Die Bebauung folgt der typischen Morphologie des Geländes. Die zunächst in den Talräumen, dann auch auf den Hügeln einzeln angeordneten Häuser steigen die Hänge an, dann breitet sich die Bebauung flächig aus und wird sukzessive auch höher und dichter. Oftmals schieben sich die Häuser wie eine Barriere zwischen die dicht bebaute Stadt und den Erholungsraum. In Richtung Stadtzentrum werden sie zu geschlossenen Siedlungsflächen: Wohnbau, Gewerbe, Verwaltung und soziale Infrastruktur sind kleinteilig vermischt.

Der übergeordneten Bedeutung Rechnung tragend, wurde der Wienerwald durch vielfältige Verordnungen unter Schutz gestellt, z.B. 1905 für den



▷ **UNESCO-Biosphärenpark**

Ein **Biosphärenpark** ermöglicht eine Zonierung in Kern-, Pflege- und Entwicklungszonen und stellt die Ziele „Erhaltung von Kulturlandschaften“ und „Schutz typischer Naturlandschaften“ auf eine gleichwertige Ebene. Darüber hinaus bietet der Biosphärenpark bei adäquater Umsetzung die Möglichkeit einer Harmonisierung von Nutzungsinteressen.

Ziel des Programms ist die Entwicklung von Strategien zur nachhaltigen Nutzung der Lebensräume und die Erhaltung der natürlichen Vielfalt in weiträumigen Kultur- und Naturlandschaften von nationaler Bedeutung. Für Konzeption und Planung der Umsetzungsprojekte müssen alle beteiligten Gemeinden und interessierten Organisationen eingebunden werden.



▷ Südliches Wiener Becken



▷ Goldberg

Wiener Anteil durch die Ausweisung als „Wald und Wiesengürtel“. Außerdem wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Landschaftsstruktur und der Erholungseignung gesetzt („Verein NÖ-Wien, Gemeinsame Erholungsräume“). Im Jahr 1987 wurde von den NÖ Wienerwaldgemeinden und den Wiener Wienerwaldbezirken die „Wienerwalddeklaration“ verabschiedet, mit der die nachhaltige Bewahrung und Entwicklung der naturräumlichen und ökologische Qualität vereinbart wurde.

Auf der „Wienerwalddeklaration“ aufbauend wurde 2002 die Empfehlung zur Festlegung eines Biosphärenparks ausgesprochen. Aufgrund der besonderen strukturellen Bedingungen wird derzeit untersucht, ob die Entwicklungszone des Biosphärenparks Wienerwald auch das bebaute Gebiet umfassen soll. Damit bliebe der hohe Grünflächenanteil mit unterschiedlichen Lebensräumen als Grundlage für eine hohe Lebensqualität erhalten. Die Einreichung des Antrags auf internationale Anerkennung durch die UNESCO wird für das Jahr 2005 angestrebt. (▷ Kap. IV. 1.2. Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien – Stadtumlandregionen)

**Terrassenlandschaft im Süden Wiens**

Die weite Ebene des südlichen Wiener Beckens wird von zahlreichen West-Ost verlaufenden Wienerwaldbächen durchzogen und im Norden durch die Platten- und Terrassenlandschaft des Höhenzugs Wienerberg – Laaerberg – Goldberg begrenzt.

Auf Wiener Gebiet gibt es noch großflächig landwirtschaftliche Nutzung im Talraum der Liesing (Rothneusiedl, Oberlaa, Unterlaa) sowie im Bereich des daran in Richtung Norden ansteigenden Goldbergs. Die baulichen Strukturen bilden hier eine klare Kante. Der östliche Rand dieses Landschaftsraumes wird begrenzt durch die Anlage des Wiener Zentralfriedhofs sowie das Gärtnereigebiet in der Simmeringer Haide. Im Übrigen wird dieser Teil des Stadtraumes durch den unzusammenhängenden „Kranz der Gärten“ geprägt, das sind zum größten Teil jene Grünräume, die bereits 1905 Bestand des Wald- und Wiesengürtels waren: Wienerberg, Heuberggstätten, Laaer Berg, Löwy-Grube. Nahezu die gesamte Fläche dieser Landschaftsteile sind nach Baustoffgewinnung und Deponie als Landschaftsraum sekundär wieder hergestellt worden. (Kuppe Laaerberg 1950, WIG 74, Wienerberg West Golfgelände, Wienerberg Ost 1995). Die stark ansteigende Terrassenlandschaft ist dicht bebaut, hohe Gebäude bilden eine kurze, markante Skyline.

Dieser Landschaftsraum eignete sich aufgrund seiner topografischen Bedingungen und der infrastrukturellen Anbindung auch für die Ansiedlung von großflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben. Die hier erfolgte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung und die daraus resultierende Zerschneidung der Landschaft durch Straßen und Bahnlinien sind u.a. auch Gründe dafür, dass eine zusammenhängende Siedlungsgrenze gegenüber dem Landschaftsraum (wie im Leitbild etwa für den Landschaftsraum Marchfeld beschrieben wird) hier nicht mehr durchgängig umgesetzt werden kann.

Im Zusammenhang mit der Errichtung der S1 wird durch die bepflanzten Lärmschutzdämme, Grünbrücken etc. die Grünstruktur des nördlichen Wiener Beckens ergänzt.

Die derzeit noch vorhandenen großflächig zusammenhängenden Landschaftsteile sind gemeinsam mit dem Land Niederösterreich als landschaftsräumliches Grundgerüst zu sichern und miteinander zu vernetzen. Die Erhal-

tung dieser „Großlandschaften“ bietet die Möglichkeit, einen räumlich wirksamen Grüngürtel im Süden von Wien zu entwickeln. In der Region Wien Umland – Süd sind noch weit gehend intakte großflächige Landschaftsteile vorhanden, wie z.B. die landwirtschaftlich genutzten Flächen der so genannten „Tändelbreite“ zwischen Achau und Leopoldsdorf und die durch Gewässer, Waldstücke und kleinteilige Landschaftsenssembles reich gegliederte Kulturlandschaft im Bereich zwischen Laxenburg und Himberg. Mit dem Konzept der Verbindung dieser Landschaftsräume, vor allem entlang der Bach- und Flussläufe, ist, ausgehend vom Landschaftsschutzgebiet und Biosphärenpark Wienerwald, eine Verknüpfung mit dem Donaauraum und dem Nationalpark Donau-Auen möglich.

Das südliche Wiener Becken bietet attraktive Voraussetzungen für die Naherholung, vor allem zum Reiten und Radfahren. Erste Maßnahmen für anzulegende Wegenetze wurden vom „Verein NÖ-Wien, Gemeinsame Erholungsräume“ initiiert und müssen weiter fortgesetzt werden.

## Donauraum

### ► Nationalpark Donau-Auen

Die Donau-Auen östlich von Wien sind die letzten großen naturnahen Flussauen Mitteleuropas. Die Dynamik des fließenden Stromes ist hier trotz der Regulierungsmaßnahmen im 19. Jahrhundert noch wirksam. Der Fluss formt und verändert die Landschaft innerhalb des Regulierungsprofils in einem stetigen Prozess von Abtragung und Anlandung, von Zerstörung und Neubeginn. Das damit verbundene Nebeneinander unterschiedlicher Sukzessionsstadien, von kahlen Schotterbänken bis zu verlandenden Tümpeln und üppigem Auwald ist Grundlage für eine hohe Biodiversität, aber auch für eine abwechslungsreiche und vielseitige Erholungs- und Erlebnislandschaft.

Der Großteil der Aulandschaft östlich von Wien ist heute durch den länderübergreifenden Nationalpark Donau-Auen geschützt.

Dieser ist auch Teil des eingereichten „Natura-2000“-Gebietes auf Wiener Stadtgebiet.

Dennoch ergeben sich zur Sicherung und weiteren Verbesserung der Naturlandschaft auch für die Zukunft wichtige Handlungsnotwendigkeiten.

Vor allem die wasserbaulichen Projekte zur Verhinderung der weiteren Sohleintiefung und zur Gewässervernetzung sind wesentliche Grundlagen zur Erhaltung einer dynamischen Aulandschaft. Auch die Schifffahrt hat sich an nationalparkverträglichen Rahmenbedingungen zu orientieren. Die erforderliche Fahrwassertiefe ist daher durch den zurückhaltenden Einsatz von Bühnen und Leitwerken zu stabilisieren.

Gerade diese Landschaftselemente, die sich ohne Zutun des Menschen verändern, haben für den Artenschutz eine besondere Bedeutung und zählen heute zu den seltensten und gefährdetsten Lebensräumen. Naturnahe Uferstrukturen, Sand- und Kiesstrände üben aber auch auf den Menschen eine besondere Anziehungskraft aus und zählen daher zu den wertvollsten Erholungsräumen. Trotz des Konflikts mit den Naturschutzzielen dürfen dennoch keine großflächigen Aussperrungen und Verbotszonen den Wert der Landschaft für erholungssuchende Spaziergänger, Naturbeobachter, Badende und Bootsfahrer einschränken.

Die Antwort auf derartige Nutzungskonflikte muss einerseits in der teilweisen Einschränkung der Erreichbarkeit und andererseits in der Ausweitung des

### ► Natura-2000-Gebiete

Als Mitglied der Europäischen Union hat Österreich die beiden EU-Naturschutz-Richtlinien (die Vogelschutz-Richtlinie 79/409/EWG und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG) umzusetzen.

Ziel der Vogelschutz- und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ist die Sicherung der Artenvielfalt durch die Erhaltung natürlicher Lebensräume sowie wild lebender Arten. Zu diesem Zweck soll ein europaweites ökologisches Netzwerk besonderer Schutzgebiete mit dem Namen "Natura 2000" geschaffen werden. Darüber hinaus sehen die Richtlinien ein strenges Schutzsystem für Arten von europäischer Bedeutung vor, die in den Anhängen zu den Richtlinien aufgelistet sind.

Wien hat auf der Grundlage zweier Beschlüsse der Wiener Landesregierung folgende 4 Gebiete an die Europäische Kommission, sowohl nach der Vogelschutz-Richtlinie als auch nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie gemeldet:

- den Nationalpark Donau-Auen (Wiener Teil)
- das Naturschutzgebiet Lainzer Tiergarten
- das Landschaftsschutzgebiet Liesing (Teile A, B und C)
- die unter Landschaftsschutz stehenden Bereiche des Bisamberges



▲ Nationalpark Donau-Auen



△ Lobau



△ Donaustrom



△ Donauinsel

Angebots, also in der weiteren Vergrößerung und Vermehrung naturnaher Uferzonen durch Gewässervernetzung und Rückbau gefunden werden.

Deshalb sollen auch die noch außerhalb des Nationalparks liegenden Teile der Donau-Auen unterhalb Wiens in das Maßnahmenprogramm einbezogen werden.

#### ▶ Donaustrom und Neue Donau

Der Grüngürtel rund um Wien wird verbunden durch das Band der Donau. Auf 21 km Länge durchfließt die Donau das Stadtgebiet etwa in der geographischen Mitte Wiens. Sie ist Kernstück des gesamten städtischen Donaauraums, bestehend aus Alter Donau, Neuer Donau, Donauinsel, Prater und Donaukanal. Diese sind die wichtigsten Freizeit- und Erholungsgebiete der WienerInnen und sind gleichzeitig auch attraktive Angebote für den Tourismus.

Die Wasserfronten sind entlang Donaustrom, Neuer Donau und Donaukanal (seit der entscheidenden Verbesserung der Wasserqualität) darüber hinaus auch gefragte Standorte für Headquarters der Wirtschaftsunternehmen, für hochwertige Wohnungen, gewerbliche Freizeitbetriebe und Unterhaltungsindustrie. (▶ Kap. V. 7. Zielgebiete der Stadtentwicklung – Waterfront) „Wien an die Donau“ war über Jahrzehnte ein Leitbild für die Stadtentwicklung. Die Hochwasserschutzmaßnahmen mit der grünen Donauinsel haben die Ängste vor der Nähe zum Strom abgebaut. Die Investitionen in die technischen Maßnahmen und die Gestaltung des Donaauraums haben sich vielfach rentiert, wie die dramatischen Hochwasserereignisse der letzten Jahre gezeigt haben.

Die Flüsse und ihre begleitenden Landschaften sind vor allem als reichhaltige Ökosysteme zu begreifen, die sensibel auf Beeinträchtigungen reagieren. Durch Siedlungstätigkeit und wirtschaftliche Aktivitäten besteht die Gefahr der räumlichen Einschränkung und Belastung der Flusslandschaften. Durch vorsorgliche Einrichtung entsprechender Schutzgebiete in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen muss den Gewässern daher ausreichend Raum, auch für Retention und Grundwasserdotations, gegeben werden. Wasserflächen und Ufer müssen für alle Menschen zugänglich erhalten werden, die öffentliche Verfügbarkeit hat daher Vorrang vor privaten Interessen. Uferwege sollen für RadfahrerInnen, FußgeherInnen, SkaterInnen durchgehend frei gehalten werden. Das Risiko von Verunreinigung ist zu vermindern und die Ufer sind nach ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten. Wasseranschlagslinien sind daher möglichst flach und lang auszubilden.

Die Gestaltung des Raumes ist nach einem partizipatorischen und interdisziplinär erarbeiteten Gesamtkonzept entstanden, das vielen Anforderungen gerecht werden musste. Heute liegt die Stromlandschaft nicht nur im geographischen Zentrum der Stadt, vielmehr wird der Donaubereich auch von vielen Bevölkerungsgruppen als emotionaler Mittelpunkt erlebt.

Die Stromlandschaft ist durch zwei Flüsse und die dazwischen liegende Donauinsel als freie Wald- und Wiesenlandschaft charakterisiert. Von erhöhten Ausblicksorten werden die Unterschiede in der Wasserqualität durch ihre Farbe und die Unterschiede in der Ufergestaltung erkennbar. Die Erfahrungen des Wasserbaus aus den letzten Jahrzehnten sind hier so deutlich ablesbar.

Die städtebauliche Einbettung und Funktion dieser Stromlandschaft sollen weiterhin beibehalten bleiben. Der Donaubereich soll als zentrales Freizeit- und Erholungsgebiet von regionaler Bedeutung und internationaler Reputation erhalten bleiben und das Wien des 21. Jahrhunderts repräsentieren.

### ► Donaukanal

Der Donaukanal soll als 17 km langer, eigenständiger Landschaftsraum erlebbar bleiben. (► Kap. V. 7 Zielgebiete der Stadtentwicklung – Waterfront)

### ► Alte Donau

Der nordöstliche Hauptarm der ehemals unregulierten Donau ist heute ein Grundwassersee, der primär vom Wasserangebot der Neuen Donau abhängig ist. Seit der Fertigstellung des Kraftwerks Freudenu, „trocknet“ die Alte Donau, das traditionelle Badeparadies der Wienerinnen und Wiener, wie die Strandbäder an der Arbeiterstrandbadstraße und das Gänsehäufel, nicht mehr aus. Der Höhenunterschied zwischen dem Gelände und dem Wasserspiegel ist viel geringer als an der Neuen Donau, die Böschungen sind flacher – kein Hochwasser ist zu befürchten. Alter Baumbestand prägt ihre südlichen und östlichen Ufer. Im Gegensatz zum „Wildbadestrand“ an der Neuen Donau dominieren hier die entgeltpflichtigen, gepflegten Badeanlagen mit Kabinen, die von Baumgruppen und Schilfbeständen umgeben sind. Nur kurze Abschnitte (insgesamt etwa 30 % der gesamten Uferlänge) sind frei zugänglich. Schwimmen ist durch Bojen begrenzt, Ruder- und Segelbootverleihe, Rudersportvereine beanspruchen große Teile der Wasserflächen.

Die Alte Donau soll als Erholungsraum verstanden werden, wo Ruhe und Beschaulichkeit dominieren. Die Wege liegen hinter den einzelnen Bäder- und Sportanlagen. Einzelne Gastronomiebetriebe bilden, direkt am Ufer gelegen, die Möglichkeit zu entspannter, stiller Atmosphäre als Gegensatz zur „Copa Cagrana“ an der Neuen Donau. Dieses über Jahrzehnte entstandene Mosaik soll wegen seiner Identität und der Vielfalt unterschiedlicher Angebote für alle Altersgruppen gepflegt und in seiner Struktur erhalten bleiben. Die Freizeitbetriebe sollen sich im Nahbereich der Stationen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren, dazwischen liegende große Grünräume wie z. B. WIG 64, Rehlacke, Kaiserwasser u. a. sollen erhalten bleiben. Geplante Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich an der Oberen Alten Donau umfassen die Ufergestaltung, einen Promenadenweg, Straßenunterbrechungen und -ausgestaltung u. Ä.

In Floridsdorf, Mühlenschüttel, an der Wagrainer Straße und in Kaisermühlen sind mehrgeschoßige Bebauungen und Wohnhochhäuser bis an die Ufer gerückt, vom Drygalskiweg bis zum Seestern lassen Einfamilienhäuser und Kleingärten nur wenig Platz für die Promenade an der Unteren Alten Donau.

### ► Donauroaum/Prater

Der Prater ist ein parkartig gestalteter Grünraum, dessen Landschaftsstruktur die Merkmale von Donauauen aufweist. Die Wege, Rondeaus (Plätze), mehrreihigen Alleen weisen auf das ehemalige Gestaltungskonzept als kaiserliches Jagdrevier hin. Die Regulierungsmaßnahmen des 19. Jahrhunderts haben jedoch die Au vom fließenden Wasser getrennt, damit die Dynamik mancher Lebensräume reduziert und die Grundwasserdotation nahezu unterbrochen. Erst durch die Errichtung des Kraftwerks Freudenu sind die Chancen zur Wiederherstellung und Verbindung der Augewässer wieder gestiegen.

Nur noch etwa 50 % des gesamten Praterareals sind heute frei zugänglich. Große Sportanlagen prägen zwar den grünen Charakter des Praters, reduzieren aber die Verfügbarkeit für die Bevölkerung erheblich. Im oberen Prater ist der Zugang aus den Wohngebieten des 2. Bezirks zu den Wald- und Wiesenflächen



△ Alte Donau und Donauinsel



△ Praterauen

häufig nur durch schmale Wege möglich, die zwischen den einzelnen Sportanlagen, dem Messegelände u. a. durchführen. Auch im unteren Prater bilden Kleingartenanlagen Barrieren für die Erholungssuchenden. Die Kombination von Vergnügungseinrichtungen des „Wurstelpraters“, verschiedener Sportarten, Bäder, Veranstaltungsstätten mit offenen Grünräumen in einem Areal von ca. 500 Hektar ergibt die spezifische Identität des Wiener Praters. Urwaldähnliche Augebiete mit großen Silberpappeln stehen in spannungsreichem Kontrast zu den künstlich angelegten Kastanienalleen. Die Hauptallee ist (gemeinsam mit den Asphaltwegen auf der Donauinsel) Wiens bedeutsamster Fitnessparcours (Jogger, Skater, Radler, Reiter). Sie ist in großen Abschnitten vom Autoverkehr befreit. Die ursprüngliche Konzeption einer Achse vom Augarten/Heinestraße über den Praterstern bis zum Lusthaus am Mautnerwasser, einem ehemaligen Seitenarm der Donau, ist heute kaum mehr ablesbar.



▲ Marchfeld

### Marchfeld

Das Marchfeld besitzt auch heute noch aufgrund seiner Weite und Offenheit („der weite Horizont“) einen eigenen Reiz und unverwechselbaren Charakter. Mit dem Marchfeld assoziiert man die Kornkammer Österreichs; auch wenn heute der Gemüseanbau dank der Ernteverträge mit der Nahrungsmittelindustrie in den stadtnahen Bereichen dominiert. Der Anbau von „Energiepflanzen“ wird zunehmend ein wichtiger Produktionszweig, die Bereitstellung von Flächen für Windparks zur Nebenerwerbsquelle. Die Vorteile der Stadtnähe werden immer mehr von LandwirtInnen erkannt, die Bioprodukte erzeugen und ab Hof oder über Direktzustellungen vermarkten.

In immer größer werdenden Teilen der Donaustadt ersetzen Glashäuser den Feldgemüsebau.

Einige bäuerliche Betriebe, auch Großgrundbesitzer wie die Theresianische Akademie und das Schottenstift, haben ihre Unternehmensziele auf Schotterabbau und Flächenverpachtung für Badehütten an den so entstandenen Teichen abgeändert. Diese Teiche bereichern aber auch die Landschaftsstruktur – einige von ihnen sind sekundäre Naturschutzgebiete.

Es gibt hier auch großflächige „Brownfields“: das rd. 200 Hektar große Flugfeld Aspern, der aufgelassene Verschiebebahnhof Breitenlee – die größte Trockenbrache Wiens, das Gelände des Konsum im Hausfeld. (▶ *Kap. V Zielgebiete der Wiener Stadtgebiete*) Einige der Schotterteiche wurden mit Aushub verfüllt und sind heute große Deponieberge. Sie sollen aufgeforstet werden und so den heute geringen Waldanteil, der sich auf einige Windschutzstreifen und Remisen beschränkt, erhöhen.

Die alten Orte lassen zum Teil noch bäuerliche Strukturen erkennen (Süßenbrunn, Breitenlee, Aspern, Eßling, auch Groß-Enzersdorf). Ausgehend von diesen Ansiedlungen, zum Teil aber auch mitten in den Feldfluren, haben sich Siedlungsstreifen und kleine Wohnquartiere entwickelt. Ein Stadtrand oder eine Stadtkante ist nicht erkennbar.

Aus einer ersten im Rahmen der PGO durchgeführten Studie über Entwicklungsszenarien wurde abgeleitet, dass neben der dominierenden landwirtschaftlichen Nutzung der Tourismus als Ergänzung der regionalen Wirtschaft gefördert werden soll. Dazu bedarf es nicht nur einer Verbesserung der touristischen Infrastrukturen und des Marketings, sondern auch einer behutsamen Attraktivierung der Landschaft für Erholungs- und Freizeitaktivitäten. Diese haben den typischen Charakter des Marchfelds als offene, weite Ebene zu betonen

und auf die Anforderungen der Landwirtschaft Rücksicht zu nehmen.

(► Kap. IV. 4.5. Räumliches Wirtschaftsleitbild – AgSTEP)

Ausgehend von Natur- und Kulturschätzen des Marchfelds sind Möglichkeiten für die Nutzung als Naherholungsgebiet für die Region zwischen Wien und Bratislava zu entwickeln.

## Region Bisamberg

Der Bisamberg ist als nordöstlichster Teil des Wienerwaldes im Charakter der Landschaft schon deutlich durch die trockenheitverträglichen Flaumeichenbestände, die Orchideen, Trockenrasen und Weingärten geprägt. Gemeinsam mit dem Leopoldsberg, mit dem er auch geologisch verwandt ist, bildet er die Wiener Pforte und ist die einzige Erhebung im Nordosten Wiens. Seine Ausläufer reichen bis nach Strebersdorf und Großjedlersdorf. In Stammersdorf ist ein Großteil der insgesamt etwa 90 Weinbaubetriebe angesiedelt, in denen Eigenbauwein ausgeschenkt wird. In den zum Teil mächtigen Lössüberlagerungen entstanden durch seltene, aber heftige Niederschläge die charakteristischen Grabenerosionen, in deren Steilböschungen Keller gegraben wurden. Die daraus entstandenen Kellergassen sind ein typisches Merkmal dieser Landschaft.

Der Wiener Anteil am Bisamberg ist Ex-lege-Landschaftsschutzgebiet und als „Natura-2000“-Gebiet nominiert. Die Schanzen aus der Zeit der Preußenkriege 1866 sind wertvolle Biotope und denkmalgeschützte Zeitzeugen.

Zur Sicherung des von Bebauung bedrohten Nordabhangs des Bisamberges hat der „Verein NÖ-Wien, Gemeinsame Erholungsräume“ diese Flächen aufgekauft, im Bereich des Senders auf der Elisabethhöhe der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen und als Erholungsgebiet ausgestaltet. Seit dieser Zeit hat der Bisamberg als Erholungsgebiet an Identität gewonnen. Die Rundwanderwege wurden neu angelegt und bieten schöne Ausblicke auf die Stadt Wien und die Thermenlinie.

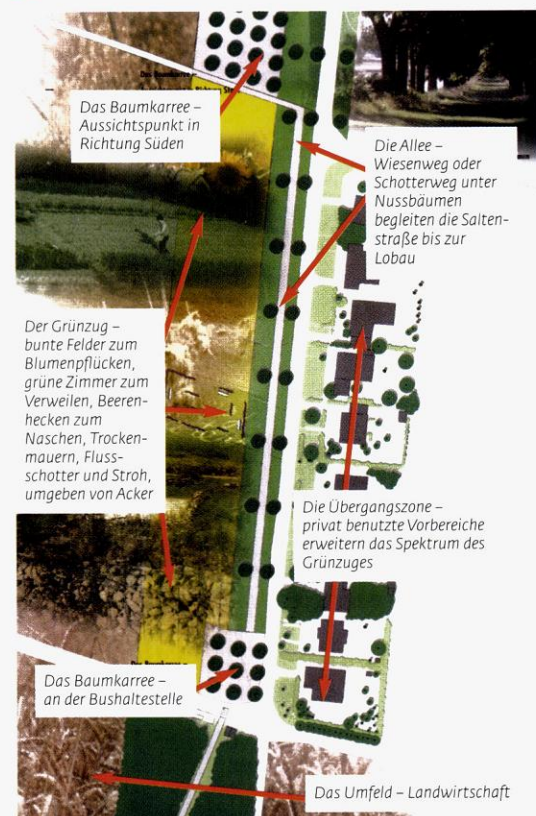
Die starke Zunahme der Wohnbevölkerung in Floridsdorf hat den Bezirk und die umliegenden Gemeinden in Niederösterreich veranlasst, in einem Tourismuskonzept die Erreichbarkeit des Bisambergs zu verbessern und Themenwege zu Natur und Kultur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen anzulegen. Entlang von Ackerrandstreifen – die gleichzeitig die Biodiversität in dieser Kulturlandschaft fördern – sollen diese Fuß- und Radwege sowie auch Naherholungseinrichtungen angeboten werden. Diese Wege sollen mit den Spazierwegen entlang dem Marchfeldkanal zu einem gemeinsamen Netz verknüpft werden.

Auch der Rendezvousberg, östlichster Teil der Hügelkette des Bisambergs, hat hohes Erholungspotenzial, nicht zuletzt wegen seiner Ausblicke auf die Stadt und das östliche Marchfeld. Derzeit ist er allerdings durch wilde Deponien, industrielle Rohstoffgewinnung (Spielsand) trotz wildnisartiger Ruderalvegetation unwegsam und unattraktiv. In Abstimmung mit den Entwicklungen entlang der Brünner Straße sind hier sensible Lösungen zu finden. (► Kap. V. 4 Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung – Floridsdorf – Achse Brünner Straße)

Von besonderer Bedeutung sind die „Vorfelder“ dieser Hügelkette. Sie ermöglichen das Erleben des Bergs, der eigentlich nur eine geringe Höhententwicklung hat, und liefern mit ihrem fruchtbaren Boden die Grundlage für ertragreiche Landwirtschaft als wirtschaftliche Voraussetzung für die Betriebe in den alten Ortskernen Strebersdorf, Stammersdorf, Großjedlersdorf, Langenzersdorf („Bisamberg Vorland“).



▲ Bisamberg



▲ Abb. 36:

### Gestaltungsmöglichkeiten für Ackerrandstreifen

Quelle: Landschaftsplanung Saltenstraße i. A. MA 49; Büro stadtländ/Sibylla Zech



△ Marchfeldkanal

Der Marchfeldkanal, ursprünglich als verrohrte Bewässerungsleitung konzipiert, konnte zum frei fließenden Bach entwickelt werden, dessen Uferbegleitweg eine stark frequentierte Radroute darstellt. Von besonderer Bedeutung für die Biodiversität ist neben der „naturnahen“ Ufergestaltung auch der geplante zweite Schönungsteich südlich der ehemaligen Panzerkaserne beim Stammersdorfer Zentralfriedhof. Von dort soll eine weitere Gewässerverbindung als charakteristisches Element des Grünzuges Richtung Süden bis zur Alten Donau geführt werden.

### Handlungsfelder

Im Folgenden werden die zu 5 Themenbereichen zusammengefassten Handlungsfelder beschrieben, die für alle vorher bezeichneten Landschaftsräume von grundsätzlicher Bedeutung sind.

#### ▶ **Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Kulturlandschaft:**

- ▶ identitätsstiftende Nutzungen fördern und typische Gestaltungselemente in neue Konzepte integrieren (z.B. Weinrieden, Gehölzstreifen, Wiesenzungen)
- ▶ Struktur der alten Ortskerne bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigen, alte Ortskerne als Betriebsstandorte der Landwirtschaft funktionsfähig erhalten, Konflikte mit anderen Nutzungen (z.B. Wohnen) vermeiden
- ▶ Blickachsen zu signifikanten architektonischen Zeichen freihalten
- ▶ multifunktionelle Freizeit-, Erholungs- und Veranstaltungseinrichtungen in den Landschaftsräumen weiterentwickeln, ohne deren Charakteristika zu beeinträchtigen sowie die Verfügbarkeit wie z.B. freie Zugänglichkeit zu reduzieren

#### ▶ **Beibehaltung/Verbesserung der Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen**

- ▶ Siedlungsränder als markante Übergänge zur offenen Landschaft eindeutig definieren: entweder als klare Grenzlinie oder in Form einer Verschränkung von Stadt und Land (▶ *Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben*)
- ▶ Ränder von alten Ortskernen durch Bepflanzungselemente definieren
- ▶ Geländeverhältnisse (Täler, Kuppen, Flüsse und Bäche) und Höhenentwicklung berücksichtigen
- ▶ Aufenthaltsqualität der Naherholungsräume durch Lärmschutzmaßnahmen sowie benutzerfreundliche Ausstattungselemente verbessern
- ▶ Barrierewirkung von Kleingartenanlagen und Einfamilienhausgebieten aufbrechen
- ▶ Grünräume zwischen den großen Wohnhausanlagen sichern

#### ▶ **Verbesserung der Erreichbarkeit und des Aufenthaltskomforts der Landschaftsräume**

- ▶ neue Tendenzen bei der Freizeitgestaltung auf Tragfähigkeit der Landschaft prüfen
- ▶ Linien des öffentlichen Verkehrs zu den Erholungsgebieten näher heranzuführen (z.B. Wienerwaldbus)
- ▶ Heranzuführen des städtischen Radwegenetzes an die Erholungsräume, Verknüpfung mit ausgewiesenen Mountainbikestrecken

- ▷ Vervollständigung und weitere Attraktivierung des Wegesystems (z.B. Leitsystem, Rundwanderwege, Themenwanderwege)
  - ▷ Fußgänger haben Vorrang vor Kraftfahrzeugen, daher entsprechende Einrichtungen schaffen (gezielte Parkplatzangebote an Ausgangspunkten für Wander- und Spazierwege zulassen bzw. anlegen)
  - ▷ Nutzungskonflikte zwischen Naturraum und Erholungsuchenden durch Lenkungsmaßnahmen und Angebotsbündelung entschärfen
  - ▷ bestehende Aussichtsplätze freihalten, neue Angebote schaffen
  - ▷ Ausstattung der Landschaftsräume mit Aufenthaltseinrichtungen und Rastplätzen sowie gastronomischen Angeboten
  - ▷ Wiesen und Ufer für informelle, selbst organisierte Freizeitnutzungen zur Verfügung stellen und infrastrukturell Vorkehrungen treffen (Bänke, Tische, Sanitäreinrichtungen, Müllcontainer, Zugänge zum Wasser, Erste-Hilfe-Einrichtungen)
  - ▷ Erreichbarkeit durch Schaffung von Zugangs- und Verbindungswegen verbessern
  - ▷ kulturelle Aktivitäten und Gewohnheiten ethnischer Gruppierungen ermöglichen
- ▶ **Den Gewässern Raum geben**
- ▷ Herstellen von Gewässerverbindungen
  - ▷ Verbesserung der Erlebbarkeit der Gewässer und der Vielfalt ihrer Lebensräume durch Erhöhung des Anteils an sonnenbeschienenen Ufern
  - ▷ Platz für kleinräumige Retentionsräume, Ausuferungen schaffen
  - ▷ Fließgewässer als begleitende Elemente verstehen, daher Fuß- und Radwege entlang von Bächen anlegen
  - ▷ Erhöhung der Biodiversität und der Grundwasserdotation durch Aufbrechen harter Regulierung (z.B. Liesing, Petersbach), verrohrte Bäche „ausgraben“
  - ▷ Erhaltung der Auengewässer
  - ▷ Ufer von künstlichen Badeseen grundsätzlich öffentlich zugänglich halten, ansonsten Einhaltung der „Drittellösung“ (je ein Drittel der Uferlänge für Badenutzung, natürliche Sukzessionsabfolgen und Bebauung hinter einer frei zu haltenden Uferzone)
  - ▷ wo Freilegungen von Flüssen, Bächen nicht mehr möglich sind, Merkzeichen schaffen (eventuell auch als künstlerische Interventionen)
  - ▷ Gewässer systematisch von ihrer Schmutzfracht befreien, Mischkanalsystem auflassen
- ▶ **Berücksichtigung der Ziele des „Netzwerk Natur“**
- ▷ Unterschiede in der standorttypischen Vegetation und topologischen Ausformungen erhalten und erlebbar machen, z.B. Parapluiekiefer, schroffe Felsabbrüche im Kalk-Wienerwald, Eiche und Buche im weichen Flysch-Wienerwald, Erhaltung standortgerechter Ufervegetation und Ufergehölze, Vielfältigkeit der Waldränder erhalten
  - ▷ Verbesserung der Lebensraumstrukturen für Tiere (Amphibien, Reptilien und Fische)
  - ▷ Trittsteinbiotope und Ökokorridore schaffen und im Sinne einer Biotopvernetzung verbinden
  - ▷ Minimierung von Versiegelung und dadurch Hitzeabstrahlung vermeiden
  - ▷ Ackerrandstreifen insbesondere entlang der Fuß- und Radwege herstellen
  - ▷ Lebensräume spezifischer Tier- und Pflanzenarten erhalten und erweitern
  - ▷ Querungsmöglichkeiten von Straßen auch für Kleintiere und Wild ermöglichen (Grünbrücken, Tunnels)
  - ▷ Stärkung der Selbstreinigungskraft stehender und fließender Gewässer durch pflanzentechnische Maßnahmen (Röhricht, Makrophytenbestände) ■



△ Innenhofbereich – Baublock Planquadrat

	Richtwert m <sup>2</sup> /EW
Wohnungsbezogene Grünflächen	3,5
Wohngebietsbezogene Freiflächen, urbane Park-, Spiel- und Freiflächen	3,0–5,0
Stadtteilbezogene Grünflächen	8,0
Sportflächen	3,5



Tabelle 14: **Bedarfszahlen zur Grünflächenversorgung**

Quelle: STEP 94

## 5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet

**DIE GRÜNFLÄCHEN DES** bebauten Stadtgebiets umfassen sowohl Flächen, welche durch den Grüngürtelbeschluss 1995 festgesetzt wurden, als auch die Grünflächen des „dicht bebauten Stadtgebietes“ entsprechend dem STEP 94. Diese beinhalten folgende Nutzungsformen: wichtige stadtteilgliedernde Grünzüge, historische Parkanlagen inklusive Gebäude, Parks (Stadtteilparks und wohngebietsbezogene Beseerparks), wohnungsbezogener (halböffentlicher /privater) Grün- und Freiflächen, Sport- und Spielflächen, großer Grünanlagen von Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen („Gesunde Gärten“), Plätze, Fußgängerzonen, Straßenräume (breite Alleen), Gewässer, Friedhöfe und kleinräumig agrarisch genutzter Flächen.

Als Ergänzung zu den Grünräumen können die „urbanen Freiräume“, die Plätze und Fußgängerzonen, aber auch der öffentliche Straßenraum gesehen werden, auch wenn Letzterer heute fast ausschließlich Funktionen für den motorisierten Verkehr erfüllt.

Im Unterschied zu den Landschaftsräumen der Stadtregion sind die Grünbereiche innerhalb des bebauten Stadtgebietes in der Regel nicht „landschaftlich geprägt“, werden also nicht als Bestandteil der regionalen Großlandschaftsräume erlebt. Aber auch diese Grün- und Freiräume müssen vielfältige Funktionen erfüllen: (► Karte 36 B Leitbild – Grünräume der Stadtregion, dicht bebautes Gebiet)

### ► Naherholungsfunktion

- Aufenthalt und Bewegung in frischer Luft
- mit der Vielfalt an Nutzungen (meditatives Naturerleben, frische Luft, Sonne genießen, Bewegung bis Sportnutzung, aktive Gartenpflege)
- kennen und verstehen lernen natürlicher Abläufe: Jahreszeiten, verschiedene Witterungszustände, Wachsen und Vergehen
- für verschiedene Ethnien, Frauen und Männer, verschiedene Alters- und Benutzergruppen – Kleinkinder in Begleitung von Erwachsenen, Kinder und Jugendliche mit selbst bestimmten Nutzungsmustern, Erwachsene in ihren verschiedenen Lebenssituationen (im Arbeitsprozess, in Ausbildung, ohne Arbeit und Wohnsitz, im Ruhestand – „Die Stadt wird älter“), mobilitätsbehinderte und sinnesbehinderte Personen, Erwachsene mit einem neuen Körperbewusstsein (Fitness und Sport im Stadtraum ausüben zur Gesundheitsvorsorge)

### ► Soziale Funktion

Menschen unterschiedlicher Ethnien, Männern und Frauen sollen folgende Möglichkeiten offen stehen: Kommunikation, soziales Lernen, verstehen lernen und zulassen unterschiedlicher Verhaltensmuster, Konditionierungen aufbrechen, Fähigkeiten entfalten, den Erfordernissen des sozialen Lernens (Konfliktbearbeitung) Raum geben

### ► Kulturelle Funktion

Darstellung der Gartenkunst, ihrer Beziehung zur Baukunst, Verständnis für den „Baustoff“ Pflanze erwecken, Raum geben für die Ausprägung ethnischer Besonderheiten in der Gestaltungssprache, gestalterisch gefasstes Wasser in der Stadt, Friedhofskultur und Trauerarbeit der verschiedenen Religionsbekenntnisse

► **Ökologische Funktion**

Lebensraum geben im und oberhalb des Bodens, Biodiversität, Bereitstellung unterschiedlicher Qualitäten und Rahmenbedingungen, Lärmreduktion (zumindest im subjektiven Empfinden), Dotation des Grundwassers

► **Klimafunktion**

Temperaturreduktion durch Assimilation und Verdunstungskälte, Beschattung, Ingangsetzen von Durchlüftungsprozessen, Staubfilterung und Staubbindung

► **Orientierungsfunktion**

Beitrag zur Stadtgliederung und Prägung, Aufwertung des Stadtraums durch Gestaltqualität, Verstärkung und Erlebbarkeit der Stadtmorphologie, Kontrast zu artifizialen Räumen, Erkennbarkeit und Identifizierbarkeit des Erscheinungsbildes

Nahezu die Hälfte der Wiener Bevölkerung lebt in Stadtgebieten, die mindestens 500 m von den landschaftlich geprägten Grünräumen der Stadtregion beziehungsweise den großen Grünanlagen des bebauten Stadtgebietes, wie z.B. Augarten, Belvedere, Schweizergarten, Schönbrunn, Türkenschanzpark, Kongresspark usw., entfernt sind. Es ist daher erforderlich, die Erreichbarkeit dieser übergeordneten Freiräume zu verbessern und zu attraktivieren bzw. diese Mangelsituation bei der Ausstattung mit Grünflächen, vor allen in den Gebieten mit hohem Versiegelungsgrad, zu beheben. Der Schwerpunkt der Maßnahmen liegt hier bei einer Ausnutzung aller Möglichkeiten zur Neuschaffung von ausreichenden Grünflächen, wobei auch das Spektrum von innovativen, intelligenten Lösungen für alternative Angebote erweitert werden sollte (Mehrfachnutzung, qualitätsvolle Indoornutzung, private Grünräume im unmittelbaren Wohnungsverband, Dachgärten etc.).

Als Beispiel für eine planerische und gestalterische Vorgangsweise werden in der ► *Abbildung 37 „Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes“* Potenziale in zwei dicht bebauten, innerstädtischen Bezirken (6. und 7. Bezirk) dargestellt.

Eine vergleichbare Fortschreibung für weitere innerstädtische Bezirke ist anzustreben.

Aufbauend auf dem Bestand an öffentlichen Parkanlagen, urbanen Plätzen und Straßen mit Aufenthaltsqualität (breite Gehsteige, Baumpflanzungen, Sitzgelegenheiten) können folgende Potenziale zur Verbesserung des Nutzungsangebotes festgestellt werden:

- Neugestaltung von gewidmeten Parkanlagen, Vergrößerung von Parkanlagen um die in der Widmung vorgesehenen Erweiterungsflächen
- Realisierung von gewidmeten Durchgängen, Realisierung von Stadteilplätzen durch Bevorrangung der langsamen VerkehrsteilnehmerInnen und Verringerung der Parkplatzflächen an der Oberfläche
- Nutzung des Straßenraums als Aufenthaltsraum und Bewegungsraum
- Raum geben für Angebote der Mehrfachnutzung und temporäre Nutzung von Baulücken etc.

Parks und Plätze werden vernetzt durch ein Radwegenetz und das System des „Grünen Weges“, welche in beiden Bezirken Angebote der Erholung, Treffpunkte und Bewegungsräume verbinden. Dadurch wird sowohl innerhalb des Bezir-



△ Andreaspark



△ Draschepark

► **Soziale Funktion der Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebieten**

Bereits durch die räumliche und gestalterische Konzeption einer Parkanlage werden die Nutzungsmöglichkeiten und NutzerInnen vordefiniert, lautet die grundlegende Annahme. Geschlechtssensible Parkgestaltung bedeutet deshalb, die Organisation und Ausstattung der Freiflächen so vorzunehmen, dass Mädchen die gleichen Chancen und Entfaltungsmöglichkeiten bekommen wie Buben. Ziel der Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen ist es, die Präsenz von Mädchen im öffentlichen Raum zu stärken, ihre Raumeignung zu unterstützen und ein ausgewogenes Verhältnis von weiblichen und männlichen Parkbesuchenden zu erreichen.

**MASSNAHMEN ZUR QUALITATIVEN UND QUANTITATIVEN VERBESSERUNG DES GRÜN- UND FREIRAUMANGEBOTES**



Abb. 37:  
**Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Verbesserung des Grün- und Freiraumangebotes, Darstellung 6. und 7. Bezirk als Beispiel**

Quelle: MA 18 – eigene Bearbeitung,  
Schwarz und Schwarz, dps-architekten i.A. MA 19  
Grundkarte: MA 14  
Bearbeitung: MA 18, Glotter K., Jedelsky B., Fellner B.,  
MA 21A  
Stand: April 2005

-  öffentliche Parkanlagen
-  urbane Plätze/Räume
-  bebaute Flächen inkl. zu erhaltender bzw. besser auszugestaltender grüner Innenhöfe
-  Erweiterung/  
Mehrfachnutzung bzw. Verbesserung des  
Nutzungsangebotes/  
Durchwegung/  „Wasser in der Stadt“
-  gewidmete Parkerweiterungen
-  „Grüner Weg“
-  Straßenraum mit hoher Aufenthaltsqualität
- Radwege**
-  Hauptnetz Bestand
-  vorrangig zu schließende Lücken
-  bestehende Parallelrouten
-  Planungsgebiet 6. u. 7. Bezirk

kes eine attraktive Durchwegung angeboten, als auch die Wegevernetzung nach außen verbessert.

Dieses System bestehender und potenzieller Angebote zur Grün- und Freiflächenutzung wird in entscheidendem Maße von dem privaten Grün- und Freiflächenangebot der Innenhöfe ergänzt. Diese sind im 6. und 7. Bezirk noch in einem hohen Maße vorhanden und qualitativ mit historischen Ensembles bzw. historischen Elementen ausgestattet. Die Verantwortung für die Erhaltung und Verbesserung der Versorgung mit öffentlichen und privaten Grün- und Freiflächen muss von allen verantwortlichen Akteuren gleichermaßen wahrgenommen werden.

## Handlungsfelder

### ► Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Stadtlandschaft

- ▷ Inszenierung der Morphologie der Stadt z. B. Strudelhofstiege, Belvedere, Mölkerbastei; Erhaltung der entsprechenden Merkmale: Stiegen, Abbrüche; Nachvollziehbarkeit der Stadtlandschaft (bestehende Straßenzüge über ehemaligen Bachläufen)
- ▷ Erhaltung des charakteristischen Stadtbildes: Plätze, Straßenensembles, Vor- und Rücksprünge der Hausfronten
- ▷ Erhaltung der gartenhistorisch originaltypischen Elemente anhand von Parkpflegewerken, behutsame Ergänzungen und Funktionsanpassungen mit den Mitteln zeitgenössischer Gartengestaltung
- ▷ Förderung von zeitgenössischer Gartengestaltung, Entwicklung von Identitäten durch künstlerische Interventionen, Auswahl spezifischer Pflanzen
- ▷ kleinräumig agrarisch genutzte Flächen in ihrer Besonderheit wahren, keinesfalls flächenmäßig verringern, Anknüpfungspunkte für „lineare Erholungsnutzung“

### ► Beibehaltung der kleinteiligen Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen

- ▷ netzartige Verbindung der punktuellen Grün- und Freiräume untereinander und zur umgebenden Landschaft (Grünverbindung)
- ▷ Möglichkeit für „Grüne Wege“ für Freizeitaktivitäten, wie Wandern, Laufen, Gehen und Radfahren, auf vom motorisierten Verkehr getrennten Trassen (Gesundheitsvorsorge, MIV-Reduktion)
- ▷ Stärkung der positiven Klimafunktion
- ▷ stabile Grundstrukturen für die Freiräume entwickeln, die Veränderungen aufgrund von aktuellen Nutzungsansprüchen ermöglichen
- ▷ Sportanlagen als „grüne Zimmer“ ausbilden durch vertikale Begrünung der Ballfanggitter, Alleen
- ▷ Anteil an privaten oder im Hausverband nutzbaren Grün- und Freiräumen vergrößern: Hofzusammenlegung (Partizipation bei der Umgestaltung), Dachgärten, Loggien und Balkone, auch nachträgliche Realisierung

### ► Verbesserung der Erreichbarkeit und des Aufenthaltskomforts der Grün- und Freiräume

- ▷ zur Flächenvergrößerung Einbeziehung der an Parkanlage angrenzenden Straßen, Sperre oder zumindest Reduktion der dem MIV zur Verfügung stehenden Flächen; Schaffung von Bewegungsraum (Skaten, Laufen, Radfahren etc.)

### ► Mehr Raum für Mädchen

#### Beispiele geschlechtsspezifische Parkgestaltung

Der Einsiedlerplatz und der St.-Johann-Park wurden geschlechtssensibel gestaltet. Ein partizipativer Prozess durch Befragungen (Parkbetreuung, Gebietsbetreuung, aktive Mütter, die Bezirksvertretung, der Jugendkontaktbeamte der Polizei sowie LehrerInnen der nahe gelegenen Schule) und die gemeinsame Diskussion möglicher Lösungsansätze sind Merkmale dieser innovativen Methode.

### ► Donaukanal-Odeongasse –

#### Parkplanung mit Mädchenbeteiligung

Die Idee bei diesem Projekte war es, Mädchen direkt an der Parkgestaltung zu beteiligen. Sie artikulierten ihre Wünsche und Bedürfnisse und konnten unter professioneller Anleitung ihre Anliegen zu Planungsvorschlägen verdichten. Diese waren:

- ein Rückzugsraum
- ein Kommunikationsraum
- ein Raum für Spiel und Sport, der nicht von Burschen vereinnahmt wird



▲ Mehr Raum für Mädchen

### ► Öffentliche Beleuchtung mit Genderperspektiven

Frauen werden – neben Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen – häufiger als Männer Opfer von Kriminaldelikten. Nach dem Prinzip „Sehen und gesehen werden“ bemüht sich die MA 33, den persönlichen Schutz und das Sicherheitsgefühl durch die Verminderung von Angsträumen zu erhöhen und Chancengleichheit in der Mobilität zu erreichen.

- ▷ Verbesserung der barrierefreien Zugänglichkeit, Möglichkeit für qualitätsvolle und gefahrenreduzierte „Entrees“
- ▷ Wegverbindungen durch Baublöcke und Kleingartenanlagen offen halten bzw. widmungsmäßig vorsehen und kurzfristig realisieren, um Zufußgehen und Radfahren konkurrenzfähiger gegenüber dem MIV zu gestalten
- ▷ mehr Zugangsmöglichkeiten zu großen ummauerten Gartenanlagen, Attraktivierung der Zugänge durch begleitende Alleen, breitere Gehsteige; Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Abbau von Barrieren
- ▷ punktuelle Verbesserung der Beleuchtung zur Verlängerung der Nutzungsdauer und zum Abbau von Angsträumen
- ▷ Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsimmissionen in Freiräumen an stark frequentierten Straßen
- ▷ Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzungsmuster (Geschlecht, Alter etc.) und Angebotserweiterungen nach freizeitpädagogischen Kriterien
- ▷ qualitativ hochwertige Gestaltung von Freiräumen, besonders in Gebieten mit einkommensschwacher Bevölkerungsstruktur als Signal der Wertschätzung, was nachweislich zu weniger „Vandalismus“ führt
- ▷ Reduktion der „selbstverständlichen“ Inanspruchnahme der Grünflächen durch Baulichkeiten (Gasreglerstationen, Umspannwerke, Tiefgaragen, Gartenstützpunkte), stattdessen widmungsmäßige Vorkehrung und Realisierung dieser Einrichtungen im bebauten Gebiet
- ▷ in Abhängigkeit von der Parkgröße Bereitstellung von Infrastruktur (Trinkwasser, Sanitäreinheiten, Radständer) und gastronomischen Einrichtungen
- ▷ Aufstellung von Müllsammelbehältern keinesfalls zulasten von Grün- und Freiflächen
- ▷ unter dem Titel der Mehrfachnutzung externe Nutzungsansprüche von Schulen, Kindertagesheimen und Horten zulassen; diese Qualitätsverbesserung soll im Regelfall nur in Altbaugebieten Platz greifen
- ▷ „Spielzonen“ vor Schulen, Kindertagesheimen, religiösen Einrichtungen, Bädern, Sportanlagen vorsehen
- ▷ räumliche Rahmenbedingungen zur Ausübung von Trendsportarten schaffen
- ▷ Vermeidung der Kommerzialisierung des öffentlichen Freiraumes, Vermeidung von Bodenverdichtungen, Kompensationen für die Inanspruchnahme der Flächen fördern
- ▷ Gewährleistung einer ganzjährigen Nutzung (Strandbäder, Sportanlagen)
- ▷ gewährleisten einer informellen Nutzung; in nutzungs-offenen Stadträumen soll sportliche Betätigung am „Wegrand“ ermöglicht werden (z.B. Skaten), Raum für „Stadtwandern“ als Synonym für langsame „Sportarten“, Synergieeffekte mit Tourismus
- ▷ Anlage von Spielflächen mit hohem Spielwert, Wasserspielplätze, Gewährleistung von Sonnenschutz
- ▷ Vorkehrung für gemeinsam nutzbare Kabinen in größeren Flussbädern
- ▷ Friedhöfe als nutzbare Grünräume der Stadt gestalten, unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse der älteren Bevölkerung (Orientierung, Lesbarkeit, Barrierefreiheit, Zugänglichkeit sowie die Schaffung von Sanitärgruppen, Sitzgelegenheiten, Schattenbereichen usw.)
- ▷ Versiegelungsgrad im Wurzelraum der Alleen reduzieren, Ausbau unterirdischer Bewässerungsanlagen mit Grundwasserspeisung, Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten verbessern, Nebenfahrbahnen vom ruhenden Verkehr befreien
- ▷ Baumreihen und Alleen entsprechend der widmungsgemäßen Festlegungen realisieren, Erstellung eines Ausbaukonzepts
- ▷ Alleeneupflanzungen bzw. Bepflanzungskonzepte zur Aufwertung vorhandener, unattraktiver Straßenräume (z. B. Linke und Rechte Wienzeile, Obere Donaustraße, Taborstraße, Äußere Mariahilfer Straße, Prager Straße, innere Brünner Straße, Floridsdorfer Hauptstraße, Leopoldauer Straße, Donauefelder Straße, Gürtel u.v.a.)
- ▷ **den Gewässern Raum geben**
- ▷ Wasser als Gestaltungselement und Lebensraum in die Grün- und Freiräume einbringen
- ▷ bei Grünräumen über verrohrten Wienerwaldbächen zumindest Zitate zum Gewässer herstellen
- ▷ Ressourcen schonende Bewässerung (Nutzbrunnen)
- ▷ befestigte Flächen durch Ausführung von versickerungsfähigen Wegebelaen, unter Berücksichtigung von Trendsportarten, ersetzen
- ▷ Niederschlagswässer der befestigten Wegeflächen zur Versickerung in den angrenzenden Grünflächen bringen
- ▷ **Berücksichtigung der Ziele des „Netzwerks Natur“**
- ▷ Biotopvernetzung: Lebensraumerweiterung, Vergrößerung der Artenvielfalt und Artenzahl, Vervollständigung der Nahrungskette
- ▷ Verwilderungsareale zulassen als Lebensraum für Initialvegetation und anregender Spielort
- ▷ mittelfristige Bilanzierung der Grünentwicklung
- ▷ Fortführung der Zeitreihe in der Grünraumerhebung Biotopmonitoring Wien
- ▷ Aufzeigen der Zustandsentwicklung der Stadtbäume (Kronenzustandsentwicklung) auf öffentlichen und privaten Flächen im gesamten Stadtgebiet
- ▷ periodische Bilanzierung von Grüngewinn und Grünverlust im dicht bebauten Stadtgebiet und an den Stadträndern ▣



## 6. Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens

### Grundsätze und Ziele

**DIE BAULICHE ENTWICKLUNG WIENS** soll sich in den nächsten Jahren an den Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung orientieren. Dabei geht es darum, die gegebene Bebauungsstruktur so weiterzuentwickeln, dass dabei

- ▷ ein möglichst geringer Verbrauch an Flächen
- ▷ eine gute Zuordnung zu schon bebauten Gebieten und zu den Linien des öffentlichen Verkehrs sowie
- ▷ eine ausgewogene Ausstattung mit Infrastruktur, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen entsteht, die es den BewohnerInnen erlaubt, ihre täglichen Wege mit geringem Aufwand und möglichst auch ohne Pkw bewältigen zu können. Durch eine derartig ausgerichtete Stadtstruktur wird gewährleistet, dass
- ▷ geringer Ressourcenverbrauch (Boden, Energie)
- ▷ hohe Versorgungsqualität (öffentliche und private Dienste)
- ▷ Zukunftssicherheit (Umweltqualität, Energiepreise, Altersstruktur)

für die EinwohnerInnen und die in der Stadt operierenden Betriebe gegeben ist.

In *baulicher Hinsicht* bedeutet nachhaltige Stadtentwicklung, das **Prinzip der kompakten Stadtentwicklung** anzustreben. Die Philosophie des STEP 05 geht von der Erfahrung aus, dass aus-

geprägt unterschiedliche Typen der baulichen Nachfrage existieren (und darüber hinaus Restriktionen gegenüber Entwicklungsmaßnahmen), die den gleichzeitigen Einsatz von verschiedenen Entwicklungsansätzen erfordern. Es wird in den nächsten Jahren erforderlich sein, **parallel**

- ▷ die innere Stadterneuerung fortzuführen (und dabei auch neue Akzente zu setzen und kleinere Baulücken zu schließen),
- ▷ Projekte der „inneren Stadterweiterung“ durch die Nutzung von bisher brachliegenden, hervorragend gelegenen Standorten innerhalb des bereits bebauten Gebietes zu betreiben (z.B. Projekt Bahnhof Wien – Europa Mitte),
- ▷ Projekte der „äußeren Stadterweiterung“ dort einzusetzen, wo sie in Hinblick auf das Ziel, eine ausgewogene Stadtstruktur zu erreichen, sinnvoll und aufgrund der Standortbedingungen günstig und realisierbar sind (z.B. Flugfeld Aspern).
- ▷ Bei allen Stadterweiterungsvorhaben gilt das Prinzip der Nutzung der „Brownfields“ vor „Greenfields“. D.h., dass Flächen, die bereits einer baulichen Nutzung unterzogen waren, jedoch aufgegeben worden waren, oder einer Nutzungsänderung unterzogen werden sollen, vorrangig vor jenen Flächen erschlossen werden sollen, die derzeit unversiegelt sind und landwirtschaftlich genutzt werden oder eine Grünlandwidmung aufweisen.

Das Beispiel Flughafen Aspern weist darauf hin, dass derzeit eine gesamtstädtisch unausgewogene Struktur nördlich der Donau besteht, wo seit Jahrzehnten eine intensive Wohnbauentwicklung stattfindet, demgegenüber aber eine nur vergleichsweise geringe Ausstattung mit Arbeitsstätten und zentralen Einrichtungen gegeben ist. Im Sinne des Prinzips der ausgewogenen Stadtstruktur soll hier eine Verbesserung der Situation angestrebt werden.

Während die Entwicklung und Pflege der traditionellen Bausubstanz und des gründerzeitlichen Erbes der Stadt kleinteilige Maßnahmen benötigen, erfordert die großräumige Veränderung der Stadtstruktur signifikante Investitionen in Infrastrukturprojekte des Verkehrs (ÖV und MIV). Bisher in erheblichem Maße auf den Individualverkehr angewiesene Stadtteile werden so mit ÖV-Angeboten an die übrigen Stadtteile angeschlossen und werden damit selbst zu attraktiven Standorten für eine ausgewogene, durchmischte Entwicklung.

Die durch Infrastrukturprojekte entstehenden, attraktiven neuen Standortbereiche dienen vorwiegend dazu, die sie umgebenden, bisher in geringerer Dichte und Qualität erschlossenen Stadtteile an den allgemeinen Standard (hochrangige ÖV-Anbindung, Anschluss an das nationale/internationale Straßennetz, Zentrenstruktur) heranzuführen.

Eine gewisse Anzahl von größeren und kleineren Wohnbau- und Wirtschaftsstandorten sollen in den nächsten Jahren entwickelt und bebaut werden. Mit den dort umzusetzenden Schwerpunktprojekten werden große Teile der Entwicklungsvolumen, die aus den Bedarfen des Wohnens und der Wirtschaft entstehen, abgedeckt werden. Sie sind weitgehend in den für die dichte Bebauung vorgesehenen Zonen der Stadt gelegen und tragen durch ihre Lokalisierung und Dichte dazu bei, dass neue, attraktive Stadtteile mit einer hohen Anzahl von EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen in optimaler Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr entstehen. Mit dieser Verbesserung der Stadtstruktur wird ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet.

### **Bereiche künftig stark verbesserter Anbindung an ÖV und IV**

Innerhalb des Stadtgebietes werden in den nächsten Jahren durch den geplanten Infrastrukturausbau Bereiche verbesserter Erreichbarkeit (gute Anbindung durch ÖV und IV) und dadurch deutlich höherer Standortgunst entstehen. In Teilen dieser aufgewerteten Bereiche – den vorrangig zu entwickelnden Stadtteilen (siehe unten) – wird dies auch aktiv seitens der Stadt unterstützt, in anderen sind hingegen restriktive Maßnahmen zur Begrenzung der Siedlungsentwicklung erforderlich (Schutz durch rechtlich abgesicherte Freihaltezone, Grüngürtel).

Besonders starke Verbesserungen der Verkehrserschließung werden in solchen Gebieten erzielt werden, die bisher bezüglich einer hochrangigen Anbindung stark benachteiligt waren, (z.B. in Teilen des 22. Bezirkes) (siehe nachfolgende Abbildungen). Gebiete mit hohem Entwicklungsinteresse der Stadt Wien sind:

#### **Phase I (bis 2010):**

- ▷ Kagran/Brachmühle – U1/Umfahrung Süßenbrunn
- ▷ Donaustadt/Messe – U2
- ▷ Donaustadtbrücke/Mühlgrund – U2
- ▷ Stadlau-Aspernstraße – U2/A23 (Verlängerung Hausfeld)
- ▷ Eurogate (Teil 1: Rennweg-Schlachthausgasse) – S7

#### **Phase II (ab 2011, bis etwa 2020):**

- ▷ Eurogate (Teil 2) U2 Süd/Anbindung A23
- ▷ Bhf. Wien – Europa Mitte/Arsenal – U2 Süd/A23
- ▷ Flughafen Aspern/General Motors – U2/S1, B3d/A23
- ▷ Rothneusiedl – U1/S1

#### **Optional:**

- ▷ Rendezvousberg – U6/A5
- ▷ Bereiche verbesserter Anbindung **nur** im MIV
- ▷ Süßenbrunn – S1/S2

Ebenfalls mit hoher Priorität versehen sind die bereits jetzt gut erschlossenen und teilweise bereits in Entwicklung stehenden Bereiche:

- ▷ Westbahnhof
- ▷ Nordbahnhof
- ▷ Gasometervorfeld – Mehrwert Simmering
- ▷ St. Marx

Einen Sonderfall stellt das Projekt Bahnhof Wien – Europa Mitte dar, das einen international attraktiven neuen Bahnhof für Wien schafft, mit direkter West-Ost-Durchfahrtsmöglichkeit, die zusammen mit dem Lainzer Tunnel eine erhebliche Zeitersparnis auf der West-Ost-Route bewirkt. Gleichzeitig entsteht auf den frei werdenden Bahnflächen ein eigener Stadtteil mit zentralen Einrichtungen, Büros, Wohnungen und Parks. Teile dieses neuen Stadtteils werden durch die U2 Süd direkt erschlossen werden.

Nach Realisierung der außen liegenden Trassenvariante der S1 (über die Gemeindegebiete von Groß-Enzersdorf, Raasdorf und Aderklaa) gemäß der am 3. 3. 2005 zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Landeshauptmann von Wien und den zuständigen Direktoren der Asfinag und der ÖBB getroffenen „Absichtserklärung über die Durchführung spezieller Infrastrukturmaßnahmen im Raum Wien“ wird es im Zusammenwirken mit den Nachbargemeinden und dem Land NÖ notwendig sein, abgestimmte Maßnahmen zum Schutz der hier noch offenen Marchfeldlandschaft und zur Vermeidung von Siedlungsentwicklung im Grenzbereich Wien-NÖ zu setzen. Neben der Schutzfunktion für die Landschaft geht es hier auch darum, Entwicklungspotenzial auf die durch hochrangige ÖV-Angebote erschlossenen Siedlungszonen in Wien zu fokussieren und nicht in periphere Lagen am Stadtrand zu verlagern.

STANDORTAUFWERTUNG DURCH VERKEHRSINFRASTRUKTUR – PHASE 1 (BIS 2010)

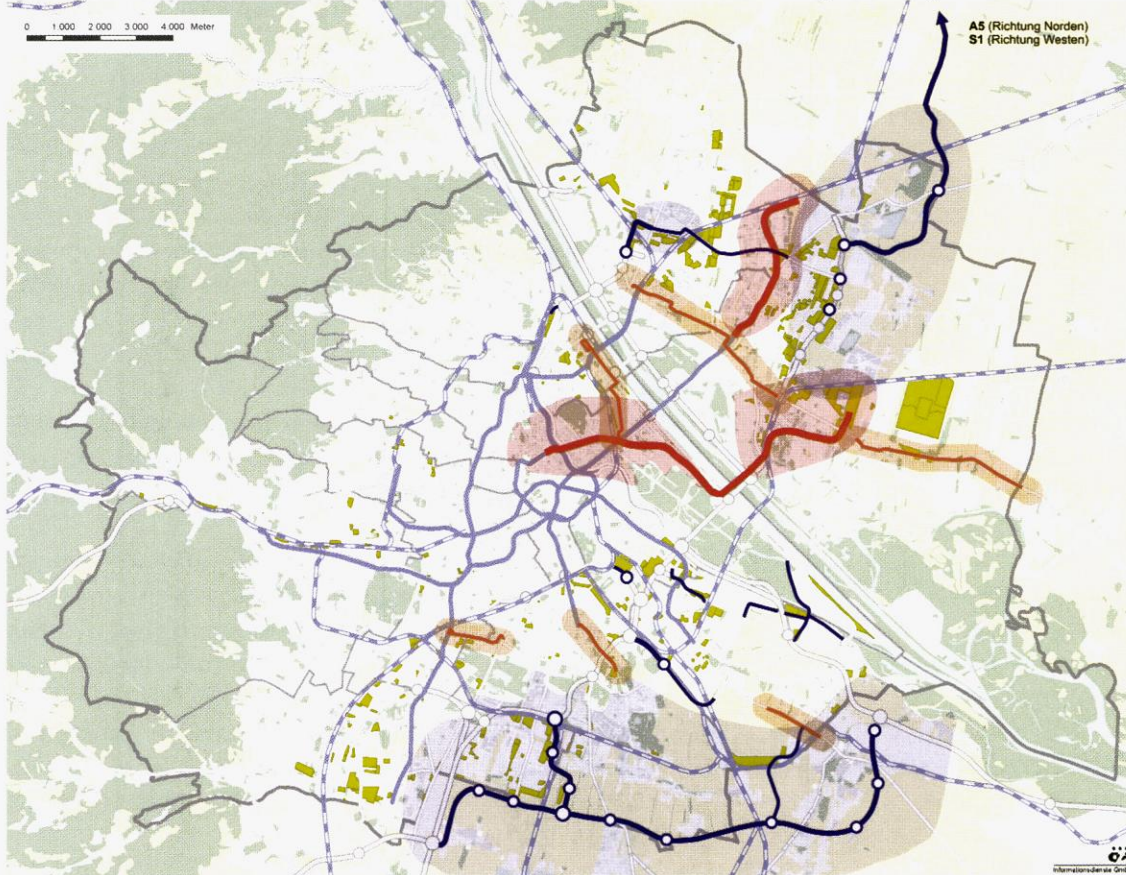


Abb. 38: Standortaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur – Phase 1 (bis 2010)

Quelle: Stadt Wien, MA 18  
Entwurf: ÖIR  
Stand: März 2005

Standortaufwertung bis 2010 durch

- Straßenausbau oder -neubau
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn

Maßnahmen bis 2010

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn

IV-Bestand\*

- Asfinag-Netz
- Hauptstraße B
- Anschlusstellen & Knoten

ÖV-Bestand\*

- S-Bahn
- U-Bahn
- Potenzialflächen unterschiedlicher Nutzung

STANDORTAUFWERTUNG DURCH VERKEHRSINFRASTRUKTUR – PHASE 2 (AB 2011)

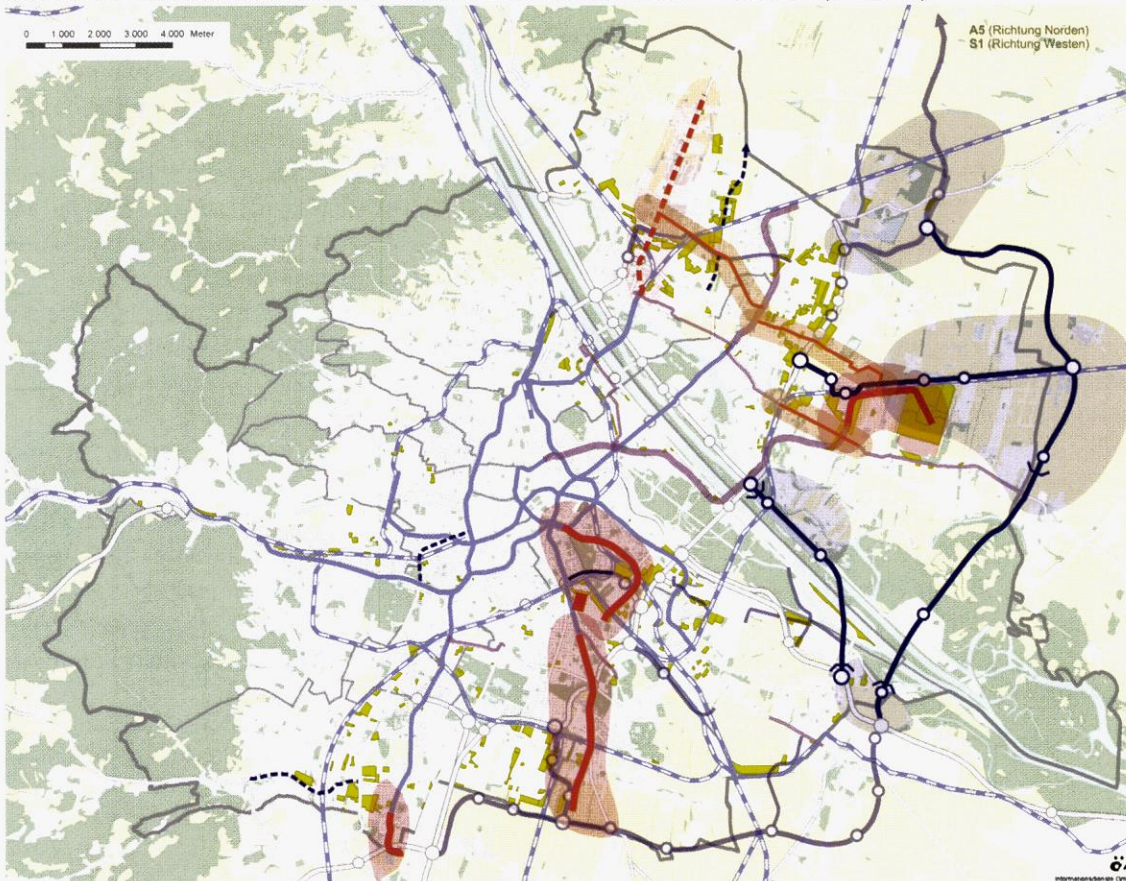


Abb. 39: Standortaufwertung durch Verkehrsinfrastruktur – Phase 2 (ab 2011)

Quelle: Stadt Wien, MA 18, Entwurf: ÖIR,  
Stand: März 2005

Standortaufwertung ab 2011 durch

- Straßenausbau oder -neubau
- Neubau U-Bahn
- Neubau U-Bahn optional
- Neubau Straßenbahn

Maßnahmen ab 2011

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Tunnelein-/ausfahrt
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn
- Realisierung abhängig von Gebietsentwicklung
- Bahnhof Wien – Europa Mitte

Maßnahmen bis 2010

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn

\* Legende gilt für beide Karten

### Konflikt Standortgunst – Siedlungsdruck

In einer Reihe von Bereichen, die in Zukunft wesentlich verbesserte Standortgunst – insbesondere im MIV – aufweisen werden, ist jedoch aufgrund der peripheren Lage und der schlechten ÖV-Erschließbarkeit sowie des Ziels, Grünräume für verschiedene Nutzungen zu erhalten, keine Siedlungsentwicklung vorgesehen. Der allenfalls entstehende Entwicklungsdruck soll daher mit entsprechenden Zielvorgaben und Schutzinstrumenten in andere Standorte gelenkt werden.

Dies gilt in besonderer Weise für die durch die geplante bzw. teilweise bereits in Bau befindliche S<sub>1</sub> im Süden der Stadt. Auch für den weiteren Verlauf der S<sub>1</sub> nördlich der Donau wird es notwendig sein, Teile der prinzipiell nun besser erschlossenen Flächen unter signifikante, rechtlich eindeutige Schutzkategorien zu stellen und damit Klarheit bezüglich der in diesen Zonen ausgeschlossenen baulichen Entwicklung herzustellen.

Es ist daher erforderlich, bei der Ausweisung von Bauland die Grenzen der kompakten Stadtentwicklung zu beachten und die bereits bestehenden Widmungsrestriktionen längerfristig abzusichern (vgl. ▶ *Leitbild Grünräume der Stadtregion, Kapitel IV.5.1, und Leitbild der baulichen Entwicklung*). ■

### 6.1 Potenzialflächen und vorrangig zu entwickelnde Stadtteile

AUF BASIS DER OBEN dargestellten Grundlagen (Infrastrukturplanungen) und Zielsetzungen (kompakte Stadt, Nachhaltige Stadtentwicklung) können im Folgenden die räumlichen und zeitlichen Prioritäten der baulichen Entwicklung Wiens in den nächsten Jahren formuliert werden. Die hier dargestellten Überlegungen gehen davon aus, dass mit der Nutzung der vorhandenen städtischen Potenzialflächen und der vorrangig zu entwickelnden Stadtteile die in Abschnitt IV.3 dargestellte Zielgröße von rund 6.000 Wohnungen pro Jahr erreicht werden kann und auch dem Flächenbedarf für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen entsprochen werden kann.

Die Potenzialflächen stellen bereits jetzt als Bauland gewidmete unbebaute Flächen dar, die mit unterschiedlicher infrastruktureller Ausstattung, Verfügbarkeit und Umfeldentwicklung zum Teil sehr verschiedene Verwertungsperspektiven aufweisen. Die Analyse und Bewertung der Potenzialflächen erfolgte mit einer eigens erstellten Datenbank, die Informationen der Infrastrukturkommission (ISK) und der Kommission zur Optimierung des Grundstücksmanagements (KOG) mit den Angaben des Masterplans 2003 zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verknüpft.

Bereiche mit besonders großen und für die Entwicklung aus gesamtstädtischer Sicht bedeutenden Potenzialflächen wurden in den beiden folgenden Karten (▶ *Abb. 40 und 41*) zu den **vorrangigen Bereichen der Stadtentwicklung** zusammengefasst.

Zonen besonders intensiver baulicher Entwicklung werden dabei in oranger Farbe hervorgehoben und dabei die Phasen des Infrastrukturausbaues als maßgeblicher Parameter für die zeitliche Staffelung verwendet.

Mit dieser Darstellung wird klar ersichtlich, dass nur die Bereiche, die den oben ausgeführten Anforderungen hinsichtlich der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Ausstattung mit sonstiger Infrastruktur und der Beachtung von wesentlichen Freihaltezonen (Grüngürtel) entsprechen, infrage kommen.

Es sind dies in **Phase 1 (bis 2010)**:

- ▶ der von der U<sub>2</sub> im 2. Bezirk erschlossene Bereich, einschließlich der bereits mit der U<sub>1</sub> hervorragend angebundenen Zonen; dazu gehören u.a. Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Praterstern, Messe, Donaustadtbrücke
- ▶ der bereits jetzt mit der U<sub>3</sub> gut erschlossene, aber noch große Potenziale aufweisende Bereich Erdberger Mais, einschließlich der Zonen Baumgasse/Schlachthof, Postgarage/Erdberger Lände, südliches Gasometervorfeld („Mehrwert Simmering“) und Simmering
- ▶ die von der U<sub>2</sub> im 22. Bezirk neu angebundenen Bereiche im Ausbauabschnitt zwischen den Stationen Seestern und Aspernstraße, d.h. vor allem das städtische Teilgebiet Stadlau-Mühlgrund
- ▶ die von der Verlängerung der U<sub>1</sub> im Norden gut angebundenen Bereiche zwischen Zentrum Kagran und Großfeldsiedlung-Brachmühle

In **Phase 2 (ab 2011)** verlagert sich die Hauptaktivität der städtischen Entwicklung sukzessive in folgende Bereiche:

- ▶ Der Bereich Hausfeld-Flugfeld Aspern, der mit der Verlängerung der U<sub>2</sub> und der Anbindung an S<sub>1</sub>/B3d die Chance zur Schaffung eines neuen, funktionell voll ausgestatteten Stadtteils nördlich der Donau bietet. Für die in der außen liegenden Variante zu realisierende S<sub>1</sub> ist die fristgerechte Fertigstellung der B3d/A23 als Entwicklungsvoraussetzung essenziell. Flankierend ist es auch erforderlich, eine strikte Begrenzung der Siedlungsentwicklung im Einzugsbereich der S<sub>1</sub> am Stadtrand (gemeinsam mit NÖ) vorzusehen, um die Verlagerung von Entwicklungspotenzial dorthin zu vermeiden.
- ▶ Der Bau des Bahnhofs Wien – Europa Mitte und die Entwicklung eines neuen Stadtteils auf dem Gelände des alten Süd-/Ost-Bahnhofes, die Verlängerung der U<sub>2</sub> im Südabschnitt und die dadurch verbessert angebundenen Bereiche zwischen Aspengründen und dem geplanten Bahnhof Wien – Europa Mitte/Arsenal mit dem Projektgebiet Eurogate werden gemeinsam zur Entstehung eines neuen Schwerpunktes im Stadtgefüge beitragen.



△ *Wien setzt bei der Stadtentwicklung auf den öffentlichen Verkehr.*

Über die genannten Bereiche hinaus sind als weitere wesentliche **Optionen der Stadtentwicklung** die Verlängerung der U1 nach Süden bis zur S1, mit der Schaffung eines Entwicklungsschwerpunktes im Bereich Rothneusiedl zu nennen, wobei hier anzumerken ist, dass die innerstädtisch gelegenen Bereiche vorrangig ausgebaut werden sollten und daher erst bei darüber hinausreichendem Bedarf dieser neue Schwerpunkt gesetzt werden soll.

Der zwischen den Zentren Floridsdorf und Kagran gelegene Bereich des Donaufelds, der im Zuge des Ausbaues mit hochwertigen Straßenbahnverbindungen in tangentialer Richtung besser erschlossen wird, kann bei einer entsprechenden Verfügbarkeit, Entwicklungsplanung und großer Nachfrage nach Wohnraum ebenfalls zu einem Entwicklungsschwerpunkt ausgebaut werden.

Der als Option ebenfalls mögliche Bereich Rendezvousberg, der einen Ausbau der U6 bis Stammersdorf voraussetzen würde, kann hingegen aus Sicht der gesamtstädtischen Prioritätensetzung derzeit nicht als vorrangig eingestuft werden. Die gesam-

te Entwicklungssachse vom Zentrum Floridsdorf bis in die angrenzenden niederösterreichischen Gemeinden, v.a. im Bereich des Knotens A5-S1, wäre aufgrund des hier zu erwartenden Druckes in einem gemeinsam erstellten regionalen Entwicklungskonzept zwischen Wien und den Nachbargemeinden in Hinblick auf die Siedlungsentwicklung zu ordnen. Für den gesamten Bereich ist auch ein zwischen Wien und NÖ abgestimmtes Einzelhandelskonzept zu erstellen und umzusetzen.

Die Typisierung der Potenzialflächen nach Nutzungsarten wird im folgenden *Kapitel IV.7, Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte*, ausführlich dargestellt. ▣

**FÜR DIE STADTENTWICKLUNG VORRANGIGE GEBIETE – PHASE 1 (BIS 2010)**

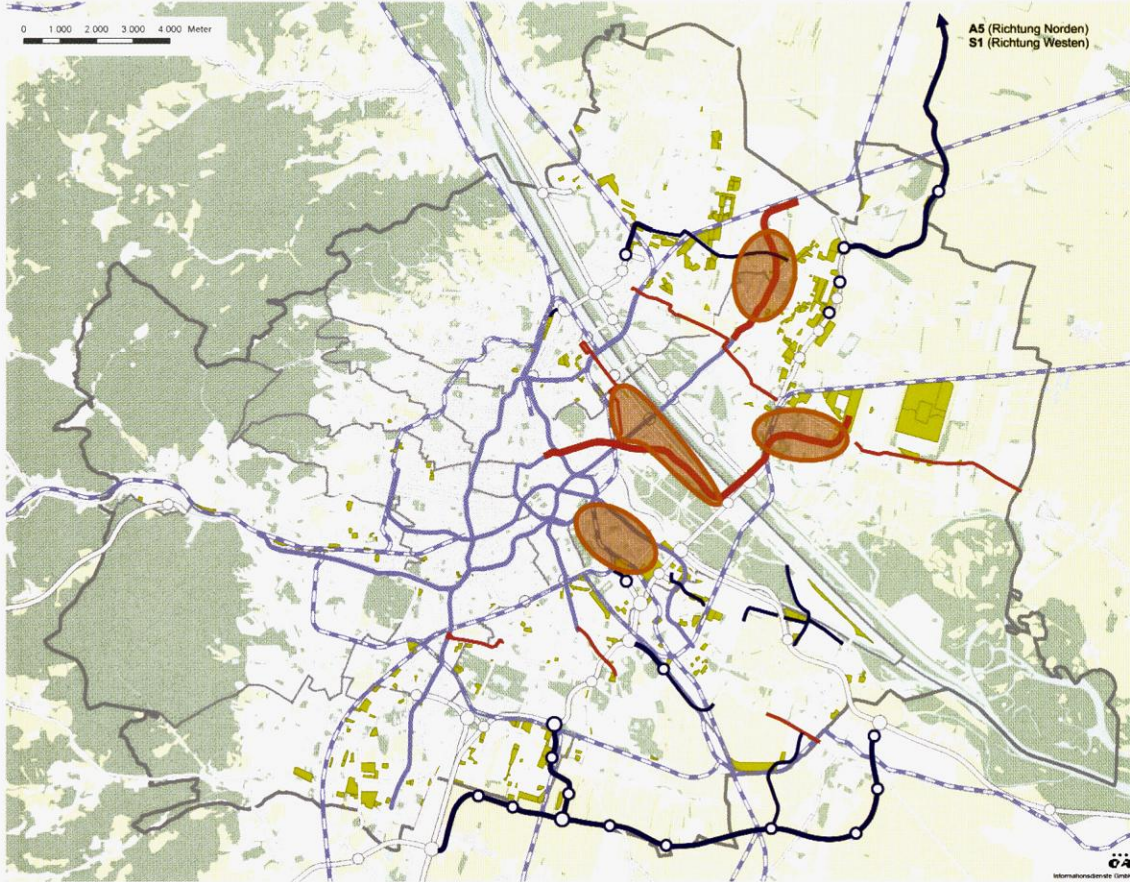


Abb. 40: Für die Stadtentwicklung vorrangige Gebiete – Phase 1 (bis 2010)  
Quelle: Stadt Wien, MA 18, Entwurf: ÖIR, Stand: März 2005

**Vorrangige Gebiete**

Bis 2010 prioritär zu entwickelnde Stadtteile

**Maßnahmen bis 2010**

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn

**IV-Bestand<sup>o</sup>**

- Asfinag-Netz
- Hauptstraße B
- Anschlussstellen & Knoten

**ÖV-Bestand<sup>o</sup>**

- S-Bahn
- U-Bahn

Potenzialflächen unterschiedlicher Nutzung

**FÜR DIE STADTENTWICKLUNG VORRANGIGE GEBIETE – PHASE 2 (AB 2011)**

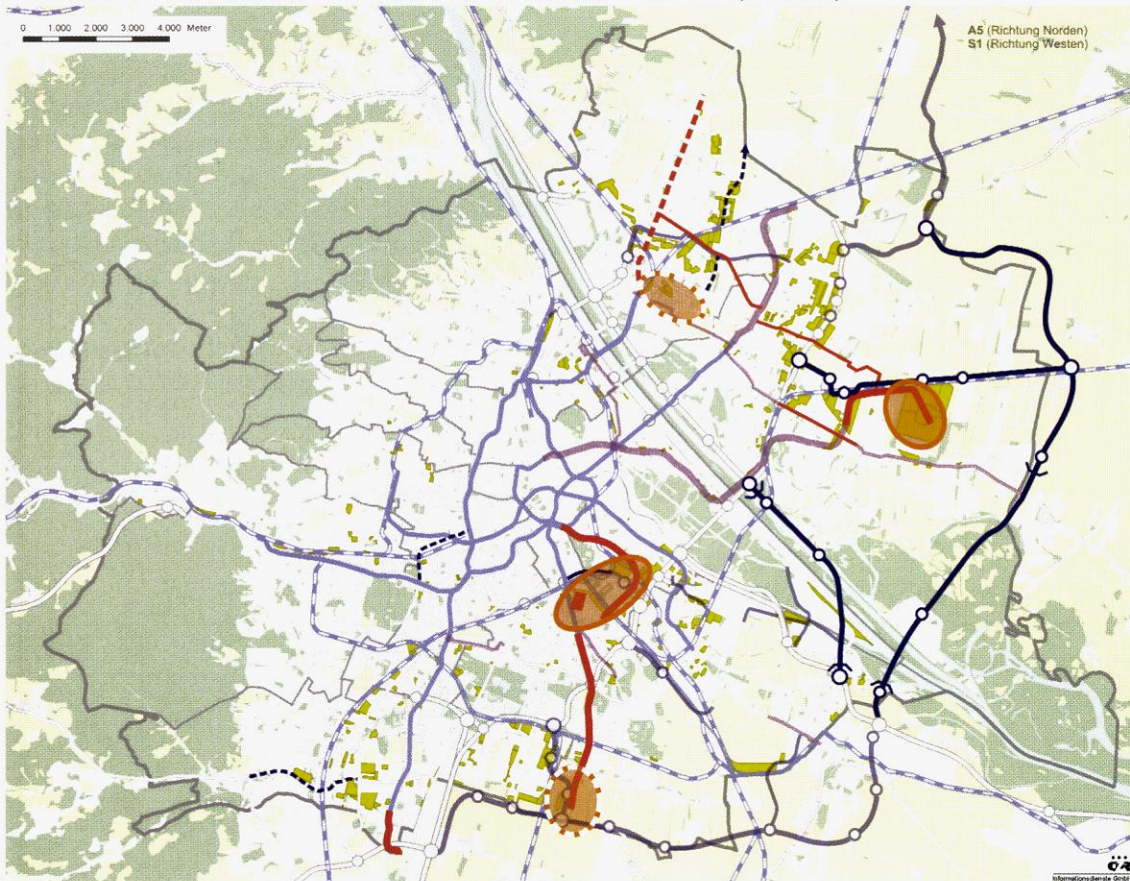


Abb. 41: Für die Stadtentwicklung vorrangige Gebiete – Phase 2 (ab 2011)  
Quelle: Stadt Wien, MA 18, Entwurf: ÖIR, Stand: März 2005

**Vorrangige Gebiete**

- Ab 2011 prioritär zu entwickelnde Stadtteile
- optional zu entwickelnde Stadtteile

**Maßnahmen ab 2011**

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Tunnelein-/ausfahrt
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn
- Realisierung abhängig von Gebietsentwicklung
- Bahnhof Wien – Europa Mitte

**Maßnahmen bis 2010**

- Straßenausbau oder -neubau (Asfinag-Netz/Hauptstraßen B)
- Neubau U-Bahn
- Neubau Straßenbahn

<sup>o</sup> Legende gilt für beide Karten

## 6.2 Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens

### DIE ÄUSSERE BEGRENZUNG DER künftigen Siedlungsentwicklung

Wiens erfolgt

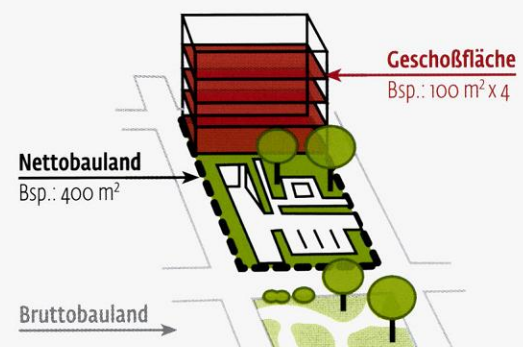
- ▷ einerseits durch die in Abschnitt IV.5.2 dargestellten und begründeten Schutz- und Freihaltekategorien (Grüngürtel Wien, Nationalpark etc.) und
- ▷ andererseits durch die Zielsetzung einer kompakten Stadtentwicklung mit entsprechender Ausrichtung auf ÖV-Linien sowie
- ▷ durch die Anforderung, den Ausbau der technischen und sozialen Infrastruktur möglichst kostensparend durchzuführen und bestehende Kapazitäten optimal zu nutzen.

Aus diesen Zielen und Anforderungen resultiert das Bestreben, die bauliche Entwicklung nach außen zu begrenzen und innerhalb des Siedlungsgebietes in der Form von Verdichtungen und Achsenbildungen um die hochrangigen ÖV-Erschließungen so zu gliedern, dass einer möglichst großen Zahl von BewohnerInnen und ArbeitnehmerInnen die Chance zur Nutzung des Wiener ÖV-Angebotes gegeben wird.

Die **Begrenzung der baulichen Entwicklung Wiens** wird in Abschnitt IV.5.2 definiert und in der Karte „Grünräume der Stadtregion“ kartografisch dargestellt. Die Darstellung zeigt die Abgrenzung der bebaubaren Gebiete gegenüber den übergeordneten Grünräumen und regional bedeutenden Landschaftsräumen sowie gegenüber den Grün- und Freiräumen im bebauten Stadtgebiet. Die Karte baut auf den relevanten Grundlagen auf (regionales Grünsystem Wien-Bratislava, überregionale Grünraumvernetzung) und zeigt an, wobei künftigen Siedlungserweiterungen keinesfalls gebaut werden sollte. Hier soll keine weitere Siedlungstätigkeit durch Widmungen ermöglicht werden – betrifft Kleingarten (Ekl), Kleingarten für ganzjähriges Wohnen (Eklw), Gartensiedlungsgebiet (GS), Wohngebiet (W), Gemischtes Baugebiet (GB), Industriegebiet (IG), Sondergebiet (SO). Diese Begrenzung der künftigen baulichen Entwicklung Wiens wird in der Karte Leitbild der baulichen Entwicklung (siehe unten) als Grundlage übernommen.

Die Karte **Leitbild der baulichen Entwicklung** enthält die Darstellung des in Wien angestrebten **Dichtemodells** für die bauliche Entwicklung. Abgestimmt auf die vorgesehene Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und unter Berücksichtigung und Weiterentwicklung der im STEP 94 getroffenen Festlegungen wird im Leitbild der baulichen Entwicklung eine Umfassung des **dicht bebauten Stadtgebietes dargestellt, in dem** eine Bebauung mit einer Dichte von **mindestens NGFZ 2,0<sup>1</sup>** vorgesehen ist, im Wesentlichen eine geschlossene Bauweise von zumindest 3 bis 4 Geschossen. In zentralen, mit ÖV hochrangig erschlossenen Bereichen des dicht bebauten Gebietes sollen darüber hinaus Bauungsdichten von NGFZ 3,0 angestrebt werden.

Innerhalb des dicht zu bebauenden Gebiets sind punktuell auch wesentlich höhere Bauungsdichten möglich und sinnvoll, Unterschreitungen der Mindestdichte werden jedoch als nicht zielkonform betrachtet. Dies bedeutet jedoch nicht, dass bestehende Widmungen mit geringerer Dichte sofort abzuändern sind, sondern dass dies ein längerfristiges Entwicklungsziel der Stadt darstellt, das in kontinuierlicher Abstimmung mit der kleinräumigen Entwicklung im Umfeld umgesetzt werden soll.



Die **Nettogeschoßflächenzahl NGFZ** gibt das Verhältnis der Geschoßfläche GF zum Nettobauland NBL an.

$$NGFZ = GF/NBL$$

$$\text{hier: } NGFZ = 400/400 = 1$$

<sup>1</sup> Die Nettogeschoßflächenzahl (NGFZ) in einem Gebiet kennzeichnet die erzielbare Geschoßfläche. Genauer beschreibt sie das Verhältnis zwischen der erzielbaren Geschoßfläche und den für Bauzwecke gewidmeten Grundstücksflächen (Nettobauland); NGFZ 1,0 bedeutet daher ein Verhältnis von 1:1, NGFZ 2,0 bedeutet, dass die Geschoßfläche doppelt so groß ist wie die Fläche des Nettobaulandes.

Als zweite Kategorie werden im Leitbild der baulichen Entwicklung **Siedlungsachsen/Siedlungsschwerpunkte** dargestellt. Diese Gebiete liegen generell im Anschluss an das dicht bebaute Stadtgebiet und/oder weisen eine Erschließung mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die sonstigen Voraussetzungen für eine dichte Bebauung auf. Es ist daher möglich und sinnvoll, in diesen Gebieten Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu konzentrieren. In Hinblick auf das Modell der kompakten, ÖV-orientierten Stadt wird deshalb in den Siedlungsachsen/Siedlungsschwerpunkten eine Nettogeschosßflächendichte von mindestens 1,0 vorgesehen, wobei in den zentralen, ÖV-nahen Bereichen durchaus höhere Dichten bis etwa NGFZ 2,0 realisiert werden sollen.

In diesen beiden Dichtezonen des Stadtgebietes können auch **Hochhausbereiche** ausgewiesen werden, wenn die im Hochhauskonzept<sup>2</sup> definierten standörtlichen Eignungsvoraussetzungen gegeben sind. Für diese Bereiche sollen städtebauliche Leitbilder für die nähere Gestaltung und Definition von möglichen Hochhausnutzungen erstellt werden (siehe Abschnitt IV.8, unten).

Als dritte Kategorie wird das übrige **bebaubare Stadtgebiet** dargestellt, in dem aufgrund der Lage und der bestehenden Bebauungsstrukturen niedrigere Dichten sinnvoll sind. Dieses Gebiet liegt außerhalb der für eine dichte Bebauung vorgesehenen Zonen und weist neben einzelnen Bebauungskernen überwiegend aufgelockerte Bebauung und in den Übergängen zu den Landschaftsräumen auch sehr hohe Grünanteile mit Einfamilienhäusern, Gartensiedlungen und Kleingartenanlagen auf. Während im Verband bestehender Verdichtungskerne (z.B. alte Dorfkerne), bei entsprechenden Lage- und Infrastrukturvoraussetzungen die Ausweisung einzelner Flächen mit höherer Dichte (bis etwa NGFZ 1,0) sinnvoll ist, sollte in den charakteristischen Gartensiedlungen und Kleingartenanlagen die bauliche Verdichtung vermieden werden (und NGFZ 0,5 nicht überschreiten).

Im Leitbild der baulichen Entwicklung werden auch besonders bedeutende Flächen des Stadtgebietes dargestellt, in denen bereits näher definierte Entwicklungsinteressen seitens der Stadt bestehen und wo zum Teil bereits seit einiger Zeit gezielte Entwicklungsmaßnahmen gesetzt werden. Auf diesen Potenzialflächen soll schwerpunktmäßig die künftige bauliche Entwicklung Wiens stattfinden (kleinere Flächen wurden nicht dargestellt). Diese **Potenzialflächen** sind für Neubebauungen vorgesehen (für Wohnen, öffentliche Einrichtungen und wirtschaftliche Nutzungen mit entsprechenden Freiraumanteilen) und zum Teil bereits jetzt als Bauland gewidmet. Die Baureife und die Verfügbarkeit dieser Flächen weisen deutliche Unterschiede auf (was im anschließenden Kapitel IV.7 näher beschrieben wird); es wird jedoch angestrebt, die Entwicklung der Flächen im Einklang mit den oben ausgeführten zeitlichen und räumlichen Prioritäten durchzuführen.

### Schutzbestimmungen für den Baubestand Wiens

Die Karte „Schutz- und Fördergebiete“ stellt ergänzend wesentliche, für die weitere bauliche Entwicklung Wiens relevante Bestimmungen zusammen, wie sie aus dem STEP 05 und aus bereits vorher festgelegten Programmen und Teilkonzepten resultieren.

#### ▷ Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch, Bauordnung für Wien – BO für Wien, Stand vom 21. Februar 2003

##### Schutzzonen

§ 7. (1) In den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen können die wegen ihres örtlichen Stadtbildes in ihrem äußeren Erscheinungsbild erhaltungswürdigen Gebiete als in sich geschlossenes Ganzes (Schutzzonen) ausgewiesen werden.

(1a) Bei der Festsetzung von Schutzzonen sind die prägende Bau- und Raumstruktur und die Bausubstanz sowie auch andere besondere gestaltende und prägende Elemente, wie die natürlichen Gegebenheiten oder Gärten und Gartenanlagen, zu berücksichtigen.

....

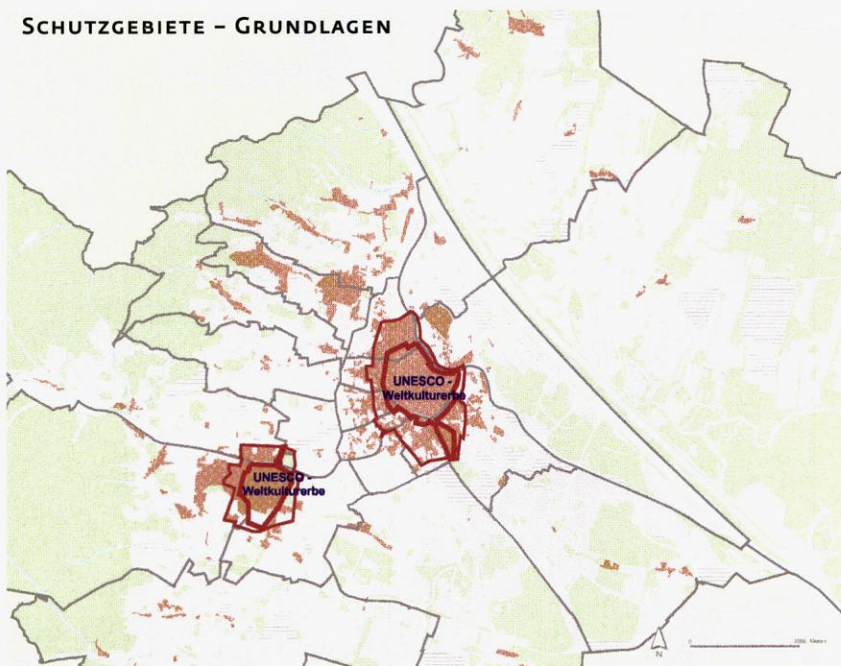
(3) Für Schutzzonen können im Bebauungsplan über die Festsetzung gemäß § 5 Abs. 4 hinaus die erforderlichen Bestimmungen über die Anordnung einzelner Baukörper (Brunnen, Säulen, Bildstöcke, Schuppen und dergleichen), die Anordnung und Ausgestaltung von Höfen und die Ausgestaltung und Ausstattung der öffentlichen Bereiche (Verkehrsflächen, Beleuchtungskörper und dergleichen) festgesetzt werden.

<sup>2</sup> Hochhauskonzept Wien, 2002

Neben den bereits oben beschriebenen Grenzen (Grenze der baulichen Entwicklung, Grenze des dicht bebauten Gebietes) werden folgende **Schutzinteressen** bzw. Gebiete mit spezifischen Restriktionen dargestellt:

- ▷ Denkmalschutz (dzt. ca. 2.500 Objekte in Wien)
- ▷ Schutzzone gemäß Bauordnung für Wien (dzt. ca. 14.000 Objekte in Wien)
- ▷ UNESCO Weltkulturerbe (Schönbrunn, Innere Stadt)

Diese so dargestellten Bereiche unterliegen daher den jeweiligen Beschränkungen bei der baulichen Entwicklung (z.B. Rücksichtnahme auf den historischen Baubestand in der Innenstadt in Hinblick auf Bauklassen, Bautypologie, Nutzungsmix, erhöhte Aufmerksamkeit und intensivere Auseinandersetzung bei Neubauten in historischen Bereichen). ■



▲ Abb. 42: **Schutzgebiete - Grundlagen**  
Quelle: MA 18, MA 21  
Stand: April 2005

**Schutzinteressen**  
**UNESCO-Weltkulturerbe**

-  Kernzone
-  Pufferzone
-  Schutzzone gemäß Bauordnung Wien

▷ **UNESCO – Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt**

**Artikel 1**

Im Sinne dieses Übereinkommens gelten als „Kulturerbe“

**Denkmäler:** Werke der Architektur, Großplastik und Monumentalmalerei, Objekte oder Überreste archäologischer Art, Inschriften, Höhlen und Verbindungen solcher Erscheinungsformen, die aus geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind;  
**Ensembles:** Gruppen einzelner oder miteinander verbundener Gebäude, die wegen ihrer Architektur, ihrer Geschlossenheit oder ihrer Stellung in der Landschaft aus geschichtlichen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind;

**Stätten:** Werke von Menschenhand oder gemeinsame Werke von Natur und Mensch sowie Gebiete einschließlich archäologischer Stätten, die aus geschichtlichen, ästhetischen, ethnologischen oder anthropologischen Gründen von außergewöhnlichem universellem Wert sind.

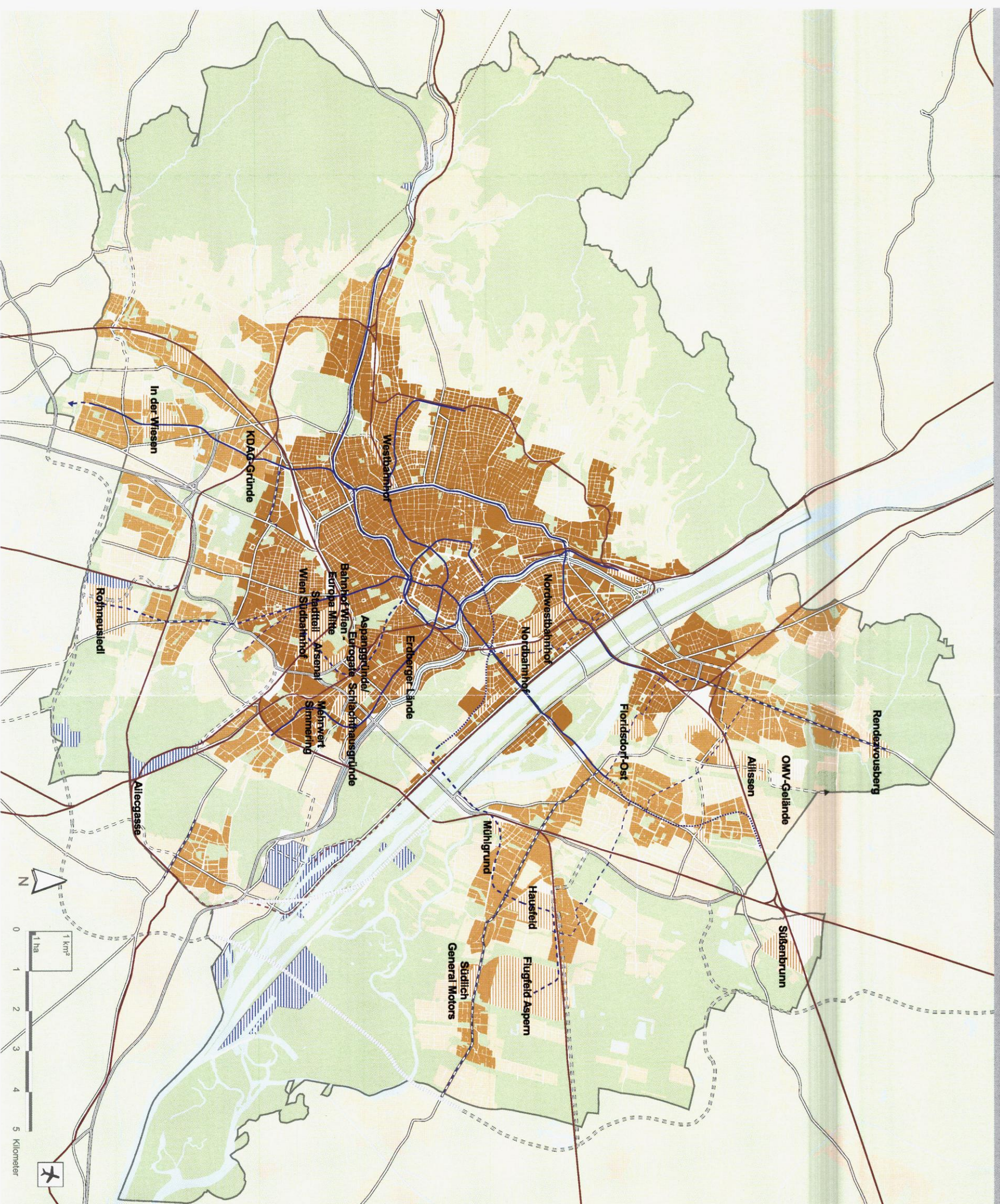
**Artikel 4**

Jeder Vertragsstaat erkennt an, dass es in erster Linie seine eigene Aufgabe ist, Erfassung, Schutz und Erhaltung in Bestand und Wertigkeit des in seinem Hoheitsgebiet befindlichen, in den Artikeln 1 und 2 bezeichneten Kultur- und Naturerbes sowie seine Weitergabe an künftige Generationen sicherzustellen. Er wird hierfür alles in seinen Kräften Stehende tun, unter vollem Einsatz seiner eigenen Hilfsmittel und gegebenenfalls unter Nutzung jeder ihm erreichbaren internationalen Unterstützung und Zusammenarbeit, insbesondere auf finanziellem, künstlerischem, wissenschaftlichem und technischem Gebiet.



Karte 37:

**Leitbild – bauliche Entwicklung**



\* Die Nettogeschäftsfächenzahl (NGFZ) gibt an, wie groß die in einem Gebiet erzielbare Geschöfäche im Verhältnis zu den für Bauzwecke gewömmten Grundstücfächen (Nettoauland) ist.

## Bebauungsdichte

	<b>Dicht bebautes Stadtgebiet</b> Nutzungsvielfalt und vertikale Funktionsmischung erhalten und weiterentwickeln
	NGFZ* mindestens 2,0; in Schwerpunkten bis NGFZ 3,0
	<b>Siedlungsachsen/-schwerpunkte</b> Durchmischte Nutzung im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel NGFZ mindestens 1,0; in zentralen, ÖV-nahen Bereichen bis etwa NGFZ 2,0
	<b>Bebaubares Stadtgebiet</b> Überwiegend aufgelockerte Bebauung mit einzelnen dichteren Bebauungskernen, Einfamilienhäuser, Gartensiedlungen und Kleingartenanlagen Dichtere Bebauung nur im Verband bestehender Bebauungskerne, sonst keine weitere Verdichtung
	<b>Nutzungsänderung in Diskussion/ wesentliche Potenzialflächen</b> im dicht bebauten Stadtgebiet in Siedlungsachsen/Siedlungsschwerpunkten im bebaubaren Stadtgebiet

Landschaftsräume und weitere Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet teilw. inkl. Gebäuden  
 Darstellung von Flächen größer oder gleich 1 ha

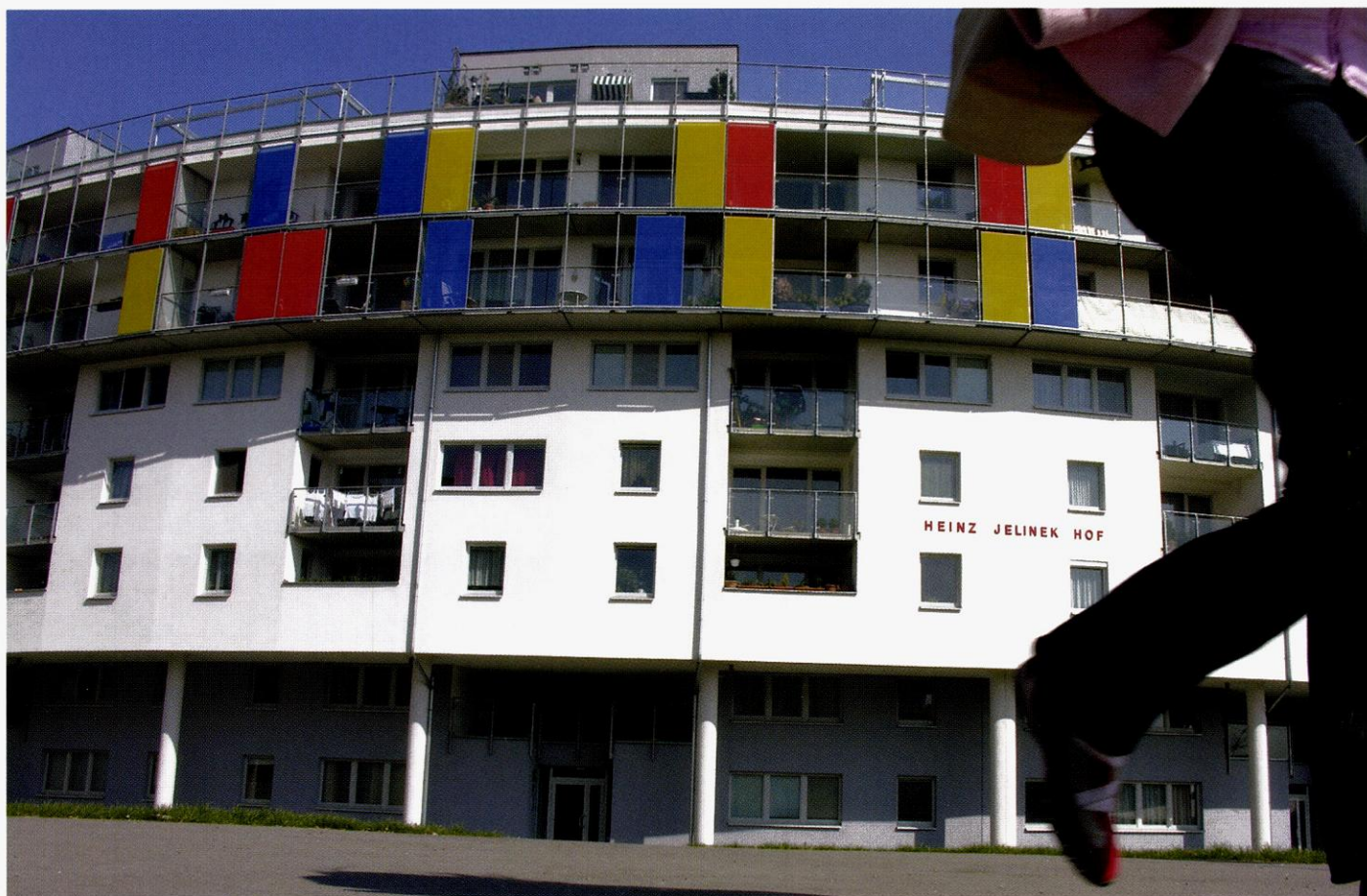
**Sondernutzungen**  
 Diese Flächen sind Sondernutzungen vorbehalten und für eine weitere Siedlungsentwicklung nicht geeignet.

**Gewässer**  
 Flüsse, Bäche und Gerinne; stehende Gewässer

## Verkehrsinfrastuktur

	<b>Bahn</b>	Bestand in Bau / Planung
	<b>U-Bahn</b>	Bestand in Bau / Planung
	für die Stadtentwicklung wichtige Straßenbahnen	Bestand in Bau / Planung
	Bundesstraßen A und S	Bestand Planung
	Hauptstraßen B	Bestand Planung
	sonstige Verkehrsflächen	





## 7. Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte Wiens

**DAS LEITBILD DER BAULICHEN ENTWICKLUNG** und die Darstellung der räumlichen und zeitlichen Prioritäten bei der Entwicklung von Teilgebieten der Stadt geben ein grobes Bild der räumlichen und zeitlichen Abläufe der Stadtentwicklung. Insbesondere in Hinblick auf die mittel- bis längerfristige Perspektive des STEP 05 bedarf es in der Umsetzung einer Detaillierung und laufenden Anpassung an die Rahmenbedingungen und die Abläufe der Infrastrukturentwicklung.

Der folgende Abschnitt fasst die Ergebnisse der laufenden Bewertung der in Wien ausgewiesenen Potenzialflächen für die bauliche Entwicklung zusammen. Berücksichtigt werden dabei die Eignung des Gebietes für verschiedene Nutzungen (Wohnen, wirtschaftliche Funktionen) aufgrund der Größe, des Zuschnitts, des Umfelds, der infrastrukturellen Voraussetzungen und der Verfügbarkeit bzw. des Bodenpreises sowie der qualitativen Einschätzungen und Informationen der beteiligten Dienststellen. Das kontinuierliche Update der Informationen und deren Berücksichtigung ist als wesentliches Element des Umsetzungsprozesses für den STEP 05 zu sehen.

### Typen von Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte

Auf kleinräumig unterschiedliche Standortqualitäten und – diesen entsprechend – spezifische Nachfragearten nach Bauformen und Nutzungen wird bei dieser Bewertung differenziert eingegangen. Zeitliche Prioritäten werden daher innerhalb der verschiedenen Typen von Potenzialflächen formuliert, d. h. es werden die jeweils günstigsten dieser Flächen identifiziert. Welche dies sind, hängt u.a. mit dem realisierbaren Ausbau der übergeordneten Verkehrsnetze eng zusammen. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Typen von Potenzialflächen<sup>1</sup> für Stadtentwicklungsprojekte genauer beschrieben. Dabei werden der jeweils spezifische Beitrag zur Erfüllung von Entwicklungszielen, aber auch die jeweils gegebenen oder erwarteten Hindernisse bei der Umsetzung angeführt.

#### Typ A = kleinere innerstädtische Baulandpotenziale

Diese Art der Stadterweiterung ist oft wenig augenscheinlich, macht aber dennoch einen wesentlichen Anteil der errichteten

<sup>1</sup> Die hier ausgewiesenen Potenzialflächen sind nicht alle bereits als Bauland ausgewiesen.

Wohneinheiten und Büroflächen aus und kann in mehrfacher Hinsicht als sehr vorteilhaft bewertet werden. Bei einseitig betrieblich genutzten Flächen sollte eine gemischte Struktur mit einer hohen Arbeitsplatzdichte angestrebt werden. Wie die Stadterneuerung kann sie zur Aufwertung erneuerungsbedürftiger Stadtteile beitragen und den tendenziellen Bevölkerungsverlust im dicht bebauten Gebiet (in Zusammenhang mit der steigenden Wohnfläche pro Einwohner) ausgleichen, was auch in Hinblick auf die Erhaltung der traditionellen Zentren (Mantelbevölkerung für Geschäftsstraßen) von Bedeutung ist. Aufgrund der meist hohen Dichte und Nutzungsmischung in der Umgebung sind die räumlichen Wirkungen im Allgemeinen günstig (im Durchschnitt kurze Wege, geringer Autoverkehrsanteil). Die vorhandene Infrastruktur ist oft ausreichend oder kann relativ kostengünstig ergänzt werden. Aufgrund der maßvollen Größe der Einzelprojekte ist auch kaum mit verkehrlichen Überlastungsproblemen oder Anrainerwiderständen zu rechnen.

Zu beachten ist allerdings die im dicht bebauten Gebiet oft mangelhafte Grünraumversorgung, welche durch Bebauung von Brachflächen oder intensivere Inanspruchnahme bestehender Parkanlagen noch verschärft werden kann. Auch kann die Wohnqualität der Neubebauungen unter zu hohen Dichten oder Immissionen z.B. von angrenzenden Hauptstraßen leiden.

Beispiele für Bereiche mit zahlreichen kleineren Potenzialflächen für die innere Stadterweiterung sind

- ▷ Favoriten West (Tarbuk- und Heller-Areale etc.)
- ▷ Favoriten Ost (Ankerbrot-Areal, Preyer'sches Kinderspital)
- ▷ Breitensee bis Oberbaumgarten (Linzer/Hütteldorfer Straße)
- ▷ Umfeld Höchstädtplatz
- ▷ Wilhelmskaserne

Auch zusammenhängende Flächen von mittlerer Größe, die mittelfristig zur Umnutzung anstehen, können dieser Kategorie zugerechnet werden (z.B. Erdberger Lände, Siemens-Areal und Postgarage). Projekte dieser Größenordnung sind auch schon imstande, Einrichtungen mitzufinanzieren, welche nicht nur dem eigenen Projekt zugute kommen, sondern dem ganzen Stadtviertel.

### Typ B = große Flächen der inneren Stadterweiterung

Diese Flächen verbinden meist **zentrale Lage** mit – zumindest mittelfristig – **optimaler Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz** und – bei den dichten städtischen Gebieten – einem **hohen Maß an Urbanität** aufgrund des Standortes.

Im Sinne einer kostengünstigen (Infrastrukturbereitstellung) und Ressourcen schonenden Planung (Flächenverbrauch) genießen diese Flächen grundsätzlich **hohe Priorität**. Dennoch können im Einzelfall erhebliche Vorleistungen notwendig sein (z.B. für Dekontaminierung, übergeordnete Verkehrslösungen), wel-

che – neben der Frage der Bodenpreise und -verfügbarkeit – die Realisierung der geplanten Nutzung erschweren.

Der Hauptteil der Projekte befindet sich auf Flächen, die aufgrund der technischen Weiterentwicklung im Eisenbahnwesen bzw. der verbesserten Logistik oder veränderten Organisation eingespart werden können, wie beispielsweise die Standorte:

- ▷ Nordbahnhof (75 ha): Entlang der Lassallestraße wurde bereits ein Teil des Gebiets zur Bebauung freigegeben. Ein städtebauliches Leitbild wurde bereits 1994 fertig gestellt, in dem im Wesentlichen ein gründerzeitliches Blockmuster beibehalten wurde.
- ▷ Westbahnhof (30 ha): Der Masterplan, der aufgrund eines europaweiten Wettbewerbs (2003) entwickelt wurde, sieht eine städtebauliche Entwicklung in 3 Phasen vor: Phase 1 – Umbau der Bahnhofshalle und Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Phase 2 – Blockrandbebauung entlang der Felberstraße, Phase 3 – weitere Bebauung mit gemischter Nutzung bis zum Bereich Johnstraße/Schlossallee nördlich und südlich der Gleisanlagen.
- ▷ Aspanggründe – „Eurogate“ (22 ha/13 ha): Befindet sich am Landstraßer Gürtel. Die Anbindung an die S7 stellt eine spannende Schnittstelle zwischen lokalen und globalen Nachfragekategorien dar. Ein auf dem städtebaulichen Konzept von Norman Foster aufbauender Strukturplan Aspanggründe wurde bereits vom Gemeinderat beschlossen.
- ▷ Südbahnviertel – Bahnhof Wien – Europa Mitte (55 ha): Ein Letter of Intent wurde von BMVIT, Stadt Wien und ÖBB unterzeichnet, und nach einer Reihe von Entwürfen wurde ein städtebaulicher Masterplan vom Gemeinderat beschlossen.
- ▷ Baumgasse/Schlachthof, „Karree St. Marx“.

Weiters zählen dazu folgende Standorte, für die noch keine konkreten baulichen Regulative entwickelt wurden:

- ▷ Nordwestbahnhof
- ▷ Arsenal (Panzerwerkstätten, ARC Areal)

Für die genannten Standorte sind als **Funktionen** Dienstleistungen (inkl. Unternehmenszentralen, Büros), Handel/Nahversorgung, teilweise auch Forschung und Bildung vorgesehen. Allerdings übersteigt das Flächenangebot insgesamt die Nachfrage nach derartigen Funktionen bei Weitem, weshalb in den betreffenden Entwicklungsgebieten auch erhebliche Wohnungsanteile vorgesehen sind (meist zwischen 30 % und 70 % der Bruttogeschossfläche).

Im Wesentlichen werden in diesen Gebieten Bebauungsprinzipien wie Kleinstrukturiertheit, kurze Wege, Nutzungsvielfalt angewendet werden, wobei in einzelnen Fällen höhere Bauten bzw. höhere bis hohe Dichten Schwerpunkte setzen können (z.B. Eurogate).

Ein massives **Problem** für die Realisierung dieser Projekte, insbesondere jener, die auf Flächen geplant sind, die sich derzeit

noch im Besitz der ÖBB befinden, stellt die **Bodenverfügbarkeit bzw. der Preis** dieser Flächen dar. Da hohe Bodenpreise die Verwertbarkeit erschweren, können auch günstig gelegene Flächen, die keine großen Vorleistungen bei der übergeordneten Infrastruktur erfordern, mitunter längere Zeit hindurch nicht bebaut werden. Weiters tendieren die Projektentwickler – auf der Suche nach zahlungskräftigen Endnutzungen – einerseits zu hohen Dichten, was die Wohnqualität des Projekts, aber auch der Umgebung beeinträchtigen kann, und andererseits zu geringen Wohnungsanteilen, was im Interesse der funktionellen Durchmischung und eines auch außerhalb der Arbeitszeit belebten Stadtteils nachteilig ist.

Aus diesen Gründen ist es bei großen Entwicklungsgebieten besonders wichtig, schon im Vorfeld der Flächenwidmung ein Maximum der künftigen Dichte und Nutzungsverteilung im Rahmen von städtebaulichen Leitbildern oder auch Verträgen verbindlich festzulegen und eine angemessene Beteiligung der Projektentwickler an der Realisierung der erforderlichen Infrastruktur sicherzustellen.

### Typ C = Bürokonzentrationen außerhalb der Stadtzentren

Seit einigen Jahren sind neue Stadtteile am Rande des dicht bebauten Gebiets im Entstehen, die als Fortsetzung des konzentrischen Wachstums der Stadt aufgefasst werden können. Sie haben teilweise den Charakter und die besondere Attraktivität von Edge-Cities (Stadtteile am Rand der Bebauung zu offenen Bereichen), liegen aber noch immer relativ zentral. Die meisten befinden sich an Schnittpunkten radialer ÖV-Linien mit einer tangentialen leistungsfähigen Straßenverbindung, die vorherrschende Nutzung sind Büros und Dienstleistungen. Beispiele für derartige Entwicklungen sind (Nennung im Uhrzeigersinn):

Bereich	ÖV-Anbindung	MIV-Anbindung
▷ Muthgasse	U4	B227/B14
▷ Millennium-City	U6/S-Bahn	B227/B14
▷ Donau-City	U1	A22/B8
▷ Donaustadtbrücke	U2 in Bau	A22/B14
▷ TownTown	U3	A23
▷ Gasometer	U3	A22/B228
▷ Porr-Gründe	–	(A23)
▷ Wienerberg	–	B17/B225
▷ Philadelphiabrücke	U6	B12/B225
▷ Hadikgasse	U4	B1

Diese Art der Standortentwicklung entspricht offensichtlich einem wichtigen Segment der Nachfrage nach Büroflächen, das in innerstädtischen Lagen nicht abgedeckt werden kann. Die Gründe dafür sind u. a. Schutzbestimmungen und beengte räum-

liche Verhältnisse in der Innenstadt, hoher Bodenpreis, geringe MIV-Erreichbarkeit.

Die Vorteile einer derartigen Form der Zentrumserweiterung kommen v. a. dann zum Tragen, wenn die Bedeutung des MIV-Anschlusses durch hochrangige ÖV-Erschließung relativiert wird, wie dies auch in vielen Fällen gelungen ist (z. B. MIV-Anteil im Ziel- und Quellverkehr der Millennium-City: rund 20 %; Donau-City, Andromeda-Tower: 35 %)². Zusätzlich zu den meist bestehenden radialen Verbindungen ist in diesem Fall auch ein Ausbau der Tangentiallinien empfehlenswert, um einerseits den MIV-orientierten Einzugsbereich abzudecken und andererseits durch die direkte Verbindung der Bürokonzentrationen untereinander deren Attraktivität gegenüber peripheren Standorten zu erhöhen. Entsprechende Projekte sind bereits im MPV enthalten, insbesondere zur „Nachrüstung“ der mit ÖV bisher schlecht erschlossenen Bürokonzentrationen im 10. Bezirk (Porr-Gründe, Wienerberg).

Im Zentrengefüge der Stadt bilden diese Standorte neue Konzentrationen mit Teilzentralität, haben aber zumeist nicht das Potenzial, zu einem vollständigen, multifunktionalen Zentrum zu werden. Die Gründe dafür sind einerseits die relativ isolierte Lage (geringe Mantelbevölkerung im unmittelbaren Umfeld, Barrieren), andererseits die räumliche Nähe zu bestehenden Hauptzentren.

Einen Sonderfall stellt das Areal „Erdberger Mais“ (250 ha) dar, da es aufgrund seiner Größe sowie der Nähe zu großen Flächen der inneren Stadterweiterung (Aspanggründe, Bahnhof Wien) das Potenzial besitzt, langfristig zu einer Bürokonzentration im Rang der City aufzusteigen („2nd CBD“). Andererseits ist in diesem großen Gebiet – wie auch bei den inneren Stadterweiterungsflächen – ein höherer Wohnungsanteil anzustreben, da weder die Büroflächennachfrage ausreicht, um ein derart umfangreiches Flächenangebot auszulasten, noch monofunktionelle Strukturen in diesem Maßstab wünschenswert sind. Die Gebiete Erdberger Mais und insbesondere Mehrwert Simmering (Areal südlich der Gasometer) wurden im Strategieplan als Prototypen eines städtebaulichen Konzepts und damit als strategisches Projekt aufgenommen. Geplant sind standortgemäße hochwertige Nutzungen und attraktive Bedingungen für Arbeiten und Wohnen. Strukturkonzepte wurden bereits in der Stadtentwicklungskommission und dem Gemeinderat beschlossen.

### Typ D = Stadterweiterung in den Siedlungsachsen

Der Schwerpunkt der **äußeren** Stadterweiterung soll – wie auch schon im STEP 94 vorgesehen – innerhalb der dicht zu bebauenden Bereiche entlang hochrangiger ÖV-Linien liegen. Von den 1994 ausgewiesenen Stadterweiterungsflächen wurden allerdings viele 1996 aufgrund rückläufiger Nachfrage (gebremste Zuwanderung) zurückgestellt oder wegen Verzögerungen bei Grunderwerb oder Infrastrukturausbau erst teilweise realisiert.

² Untersuchung „Großprojekte mit erheblichen Besucherströmen“, SOREF i. A. d. MA 18, 2000

Da der Wohnungsbedarf durch innere Stadterweiterung allein nicht abgedeckt werden kann, sind diese Gebiete weiterhin vorranglich zu entwickeln – v.a. dann, wenn sie bereits über einen hochrangigen ÖV-Anschluss verfügen. Beispiele sind:

Bereich	ÖV-Anbindung	MIV-Anbindung
▷ In der Wiesen	U6	B224
▷ Kagran West	U1	B3/B8
▷ Erzherzog-Karl-Str.	U2 (in Bau)	B3
▷ Heerespital	Linie 31/33 (ev. U6)	B7
▷ Floridsdorf Ost	Linie 16/26	B3
▷ Berresgasse	Linie 26	–

Ebenfalls in den Siedlungsachsen liegen Projekte kleineren Umfangs, aber besonderer Bedeutung, da sie einen Ausbau bestehender Stadtzentren darstellen und neben Wohnnutzung auch einen größeren Büroflächenanteil enthalten können. Beispiele dafür sind:

Bereich	ÖV-Anbindung	MIV-Anbindung
▷ Brauerei Liesing	S-Bahn	B13
▷ Kagraner Platz	U1 (in Bau)	B8
▷ Waagner-Biró	U2 (in Bau)	B3
▷ Mühlgrund	U2 (in Bau)	B3b

### Typ E = Zentren mit regionaler Bedeutung

**Zentren mit regionaler Bedeutung** übernehmen die Funktionen von Arbeitsplatzschwerpunkten für die umgebende Region in und außerhalb der Stadt. Sie weisen große Flächenreserven und gute Verkehrsanbindungen ins Stadtzentrum (City) ebenso wie ins Wiener Umland auf und erfüllen wesentliche Zentrenfunktionen. Die Bebauung erfolgt teilweise in hoher Verdichtung, vor allem um die Haltestellen/Endpunkte der U-Bahnen. An den Schnittpunkten hochrangiger MIV- und ÖV-Verbindungen können dabei auch neue Versorgungszentren entstehen.

Beispiele:

- ▷ Flughafen Aspern, strategisches Projekt des Strategieplans: Nutzungsmix aus attraktivem Wohnen und vielfältigen Wirtschaftszonen mit hohem Arbeitsplatzanteil, Masterplan wird erarbeitet
- ▷ Rothneusiedl: optionaler Entwicklungsschwerpunkt an der U1/S1 – nach Auffüllung der stadtnäheren Entwicklungsstandorte

Das hier teilweise bestehende Konfliktpotenzial mit angrenzender Wohnbevölkerung im locker bebauten Gebiet und gegenüber vorgesehenen Grünkeilen/Schutzgebieten soll durch entsprechende Kommunikations- und Abstimmungsprozesse bewältigt werden.

### Typ F = Wohnen mit hohem Freizeitwert/Grünanteil

An den Stadträndern sollen – in adäquatem Umfang – Wohnformen für BewohnerInnen mit starker Nachfrage nach öffentlichen Freiflächen und Outdoor-Freizeitaktivitäten angeboten werden. Ziel ist es, die Abwanderung von Wienern und Wienerinnen in die Wiener Umlandregion zu reduzieren. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, eine moderate Bebauungsdichte, aber dennoch eine gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur und Nahversorgung sicherzustellen. Dies kann nur gelingen, wenn eine Geschosflächendichte von etwa 0,7 brutto (0,9 netto) überschritten wird (z.B. verdichteter Flachbau). Auszuschließen ist daher die Neuwidmung von großflächigen Gebieten für frei stehende Einfamilienhäuser.

Für derartige Angebote kommen v.a. Standorte mit bestehender Freizeitqualität bzw. einer Konzentration an Freizeiteinrichtungen infrage, z.B.

- ▷ Süßenbrunn (Anknüpfungspunkte: alter Ortskern, Schloss, Golfplatz, Reitställe, Badeteiche)
- ▷ Strebersdorf (Anknüpfungspunkte: alter Ortskern, Heurigenlokale, Ausflugsgebiet Bisamberg, Sporteinrichtungen z.T. auf Gemeindegebiet von Langenzersdorf)

Bei einer Realisierung zusätzlicher Maßnahmen im Grüngürtel haben noch weitere Standorte das Potenzial für derartige Entwicklungen, die auch das Image des weiteren Umfelds oder ganzer Bezirke positiv beeinflussen könnte, z.B.

- ▷ Aspern Süd (Lobauvorland)
- ▷ Bereich Gerasdorfer Straße (nördlicher Randbereich Allissen und OMV-Areal) im Fall einer Realisierung des Projektes „Gewässervernetzung“ (Schönungsteiche)

### Typ G = Gewerbebeparks

Die Nachfrage nach Flächen für gewerbliche Nutzungen ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen, sodass das Angebot an Betriebsgebieten redimensioniert werden kann. Dabei sollen aber jene Flächen der Wirtschaft erhalten bleiben, die für diese Nutzung am besten geeignet sind. Bei dieser Entscheidung ist Klarheit über die wichtigsten Standortfaktoren erforderlich; ein moderater Bodenpreis, gute MIV-Erreichbarkeit, geringe Sensibilität der Umgebung gegenüber Emissionen und einfache Erweiterungsmöglichkeiten zählen zu den Standardanforderungen. Die Bereitstellung eines Schienenanschlusses wird zwar seitens der Planung unterstützt, von den Betrieben aber nur mehr selten nachgefragt. Meist sind große zusammenhängende Betriebsgebiete eher geeignet, die genannten Kriterien zu erfüllen.

Wenngleich reine Gewerbegebiete zunehmend auf Standorten außerhalb der Kernstadt entstehen, sind für Kombinationen von Industrie- und Dienstleistungsbetrieben auch zentralere

Bereiche weiterhin attraktiv. In diesem Sinne bemüht sich Wien um die Ansiedlung von spezialisierten Industriebetrieben v.a. in Hochtechnologiebereichen. Entsprechende Ansätze sind räumlich verortet in:

- ▷ Siemensstraße (z.B. Windkanal auf dem ehem. SGP-Gelände)
- ▷ Gaswerk Leopoldau (vgl. *Leitbildkarte Wirtschaft: beide gehören zum Gebiet „Siemens-Allissen“*)
- ▷ Ailecgasse (potenziell interkommunales Betriebs- und Wohngebiet mit der Stadtgemeinde Schwechat)

### Typ H = Bereiche mit mehrfachen Entwicklungsoptionen (Umnutzung ehem. Gewerbegebiete)

Vor dem Hintergrund der o.g. notwendigen Redimensionierung des Angebotes an Betriebsgebieten stehen auch ehemalige Gewerbeflächen zur Umnutzung an, die sich grundsätzlich für Wohnbau eignen, aber nicht innerhalb der durch hochrangigen ÖV definierten Siedlungsachsen oder Stadtzentren liegen. Hier bestehen oft mehrere Nutzungsoptionen, wobei die Eignungen weniger spezialisiert ausgeprägt sind. Beispiele sind:

- ▷ Konsum Hausfeld
- ▷ Carlberggasse
- ▷ Randzonen Atzgersdorf
- ▷ Leopoldauer Straße

Hier hängt die künftig sinnvollste Nutzung nicht so sehr von zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen im Umfeld ab, sondern eher von der langfristig absehbaren Nutzung der unmittelbar angrenzenden Flächen. Auch wenn funktionale Durchmischung auf Stadtteilebene ein wichtiges Ziel darstellt, sollten gewerbliche Enklaven im Wohngebiet ebenso vermieden werden wie isolierte Wohnlagen im Gewerbegebiet.

### Zeitliche Prioritäten bei Stadtentwicklungsprojekten

Entsprechend der eingangs erwähnten Kurzformel sowie den obigen Erläuterungen zu einzelnen Typen von Baulandpotenzialen kann man folgern, dass innere Stadtentwicklung (also Stadterneuerung und Umnutzung von innerstädtischen Brachflächen) sowohl vom Aufwand als auch von den räumlichen Wirkungen her die günstigste Form darstellt und daher grundsätzlich Priorität haben soll.

Andererseits entspricht die Vielfalt der oben angegebenen Typen auch einer **Vielfalt der Nachfrage**, die Beachtung verlangt – insbesondere vor dem Hintergrund eines reichhaltigen und billigen, aber teilweise raumstrukturell ungünstiger gelegenen Flächenangebotes im Wiener Umland.

Nicht zuletzt wurde auch auf die Beschränkungen der realen Nutzungsmöglichkeit innerstädtischer Baulandpotenziale durch mangelnde Grundstücksverfügbarkeit und erhebliche Infrastruktur-Vorleistungen hingewiesen. Ein unbedingter Vorrang der in-

neren Stadtentwicklung ist daher, selbst wenn er wünschenswert ist, nicht ausreichend umsetzbar.

Daher ist von einer **Gleichzeitigkeit aller Typen** von Stadtentwicklung auszugehen, die auch ihre Berechtigung hat. Allerdings sollen innerhalb jeder Kategorie die relativ am günstigsten gelegenen Standorte zuerst entwickelt werden. Welche dies sind, hängt wesentlich mit der Möglichkeit zur **rechtzeitigen Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur** zusammen, insbesondere mit dem Ausbau der Verkehrsnetze. Im Folgenden werden daher die Zusammenhänge zwischen den bestehenden Baulandpotenzialen und den im MPV-03 dargestellten Maßnahmen erläutert. Dabei kann man 2 Qualitätsstufen unterscheiden:

- ▷ Die generelle Voraussetzung für eine bauliche Entwicklung bildet die grundlegende Erschließbarkeit eines Gebietes (entsprechende Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes und Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln). Diese ist für Anbietermärkte (geförderter Wohnbau) ausreichend.
- ▷ Für einen Nachfragemarkt hingegen (kommerzielle Nutzungen wie Büros oder Einkaufszentren) ist die relative Standortgunst im Vergleich zu konkurrierenden Flächenangeboten ausschlaggebend. Für die Ansiedlung hochwertiger Nutzungen ist daher besondere Qualität bei der Verkehrserschließung erforderlich (z.B. U-Bahn-Station oder Anschluss an das hochrangige Straßennetz).

Die im Folgenden angeführten Maßnahmen sind daher verschieden zu bewerten, je nachdem, ob sie eine unbedingte Voraussetzung jeder baulichen Nutzung sind (z.B. Eurogate – Niveaufreimachung der AS Landstraßer Gürtel) oder „nur“ die Voraussetzung für eine hochwertige Nutzung bzw. einen dennoch niedrigen Autoverkehrsanteil darstellen (z.B. Eurogate – U2-Verlängerung).



## Bestehende Anbindung

## Empfohlene Maßnahmen

## Typ B = große Flächen der inneren Stadterweiterung

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Nordbahnhof	U1	(B8/B14)	Verlängerung Linie O	Unterführung Nordbahnstr., Anschluss Weschelstr.
Westbahnhof	U3/6	B224	–	B224 (Tunnel Felberstr.)
Aspanggründe	S7	B221	Intervallverdichtung S7 S-Bahn-Hst. Landstraßer Gt.	A23 (Niveaufreimachung AS Landstraßer Gürtel)
Südbahnviertel (Nordteil)	–	–	Verlängerung Linie D	A23 (Niveaufreimachung AS Landstraßer Gürtel)
Südbahnviertel (Südteil)	–	–	U2 – Verlängerung Süd	evt. Anschluss an A23 (AS Simmering)
Nordwestbahnhof	(U6)	–	noch nicht untersucht	–
Arsenal (Süd)	–	–	U2 – Verlängerung Süd	A23 (Niveaufreimachung AS Landstraßer Gürtel)
Schlachthof St. Marx	–	–	neue Buslinie durch Areal	–

## Typ C = Bürokonzentrationen außerhalb der Stadtzentren

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Muthgasse	U4	B227/B14	–	B227 AS Knoten Nord
Millennium-City	U6/S-Bahn	B227/B14	–	–
Donau-City	U1	A22/B8	–	–
Donaustadtbrücke	–	A22/B14	U2 (in Bau)	–
Gasometer	U3	A22/B228	–	B228
Porr-Gründe	–	(A23)	Straßenbahn zur U1	–
Wienerberg	–	B17/B225	Straßenbahn zur U6/S-Bahn	–
Philadelphibrücke – Kapsch	U6	B12/B225	–	–
Hadikgasse	U4	B1	–	–
TownTown	U3	A23	–	–

## Typ D1 = Erweiterung von wichtigen städtischen Zentren

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Brauerei Liesing	S-Bahn	B13	Intervallverdichtung S-Bahn	Umbau Breitenfurter Straße
Kagranner Platz	–	B8	U1 (in Bau)	–
Waagner-Biró	(S80)	B3 (A23)	Zubringer zu U2	Unterführung Stadlauer Straße
Mühlgrund	–	B3b	U2 (in Bau)	–

## Typ D2 = Stadterweiterung in den Siedlungsachsen

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
In der Wiesen	U6	B224	–	B224 – Ertüchtigung Altmannsdorfer Straße
Kagran West	U1	B3/B8	Linie 16	–
Erzherzog-Karl-Str.	–	B3	U2 (in Bau)	A23/B3d (Entlastung B 3)
Heerespital	(31)	B7	Beschleunigung Linie 31 (U6) U6 – Verlängerung Nord	–
Floridsdorf Ost	Linie 26	B3	Linie 16/26-Verlängerung	–
Berresgasse	–	–	Verlängerung Linie 26	A23 – AS Quadenstraße
Südlich GM Aspern	–	B3	Verlängerung Linie 16	S1 – Nordost-Umfahrung

## Typ E = Zentren mit regionaler Bedeutung

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Flugfeld Aspern	–	–	U2-Verlängerung, S80	B3d/A 23, S1
Rothneusiedl	–	B16	U1-Verlängerung	S1 (in Bau), Verbindungsspanne A23

## Typ F = Wohnen mit hohem Freizeitwert / Grünanteil

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Süßenbrunn	S-Bahn	B8	Intervallverdichtung S-Bahn	S2 – Umfahrung Süßenbrunn
Strebersdorf	–	B3	Geänderte Busführung	–
Aspern Süd	–	–	Zubringer zu U2 – Aspernstr.	–
Gerasdorfer Straße	–	–	Zubringer zu U1 – Leopoldau	–
Rendezvousberg	–	B7	U6 – Verlängerung	S1 – Nordost-Umfahrung

## Typ G = Gewerbeparks

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Ailecgasse	–	–	Intervallverdichtung S7 S60-Haltestelle	B14 – Westspanne Rannersdorf
Siemensstraße	S1/S2	B229	Linie 27	Verlängerung B227/B229 (Lundenburger G.)
Gaswerke Leopoldau	–	–	–	B232

## Typ H = Bereiche mit mehrfachen Entwicklungsoptionen (Umnutzung ehemaliger Gewerbegebiete)

Bereich	ÖV	MIV	ÖV	MIV
Brachmühle	(25)	B8/B229	U1 (in Bau)	Spanne Seyringer Straße
Konsum Hausfeld	–	–	U2 (in Bau)	B3d
Carlberggasse	S-Bahn	B12	Intervallverdichtung S-Bahn	–
Randzonen Atzgersdorf	S-Bahn, Bus	–	–	–
Leopoldauer Str.	–	B3	–	–

Unter Zugrundelegung dieser Abhängigkeiten sowie der erzielbaren Realisierungshorizonte für die einzelnen Maßnahmen (und deren Investitionsbedarf) ist es möglich, zeitliche Prioritäten für die Entwicklung der einzelnen Standortbereiche anzugeben. Wesentlich dabei ist nicht, bei der Entwicklung von Baulandpotenzialen eine bestimmte Reihenfolge einzuhalten, sondern den **Zusammenhang zwischen verschiedenen Maßnahmen** zu beachten. Denn nur dann, wenn bei einem bestimmten Entwicklungsgebiet alle notwendigen Voraussetzungen **kumulativ** erfüllt sind bzw. gleichwertige Alternativen zur Verfügung stehen, kann dieses erfolgreich entwickelt werden (d.h. Grundstücksverfügbarkeit plus ÖV-Ausbau plus MIV-Ausbau müssen gesichert sein).

Den Ausgangspunkt für eine Einschätzung der Realisierungshorizonte der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur bildet der 2003 beschlossene Master Plan Verkehr (MPV). Insgesamt ist dabei ein Zeithorizont bis etwa 2020 für die Realisierung der dargestellten Infrastrukturausbauten vorgesehen.

Allerdings ändert sich laufend der Wissensstand über auftretende Verfahrenswiderstände und dementsprechende Verschiebungen in den Realisierungshorizonten. Darüber hinaus ist es möglich und sinnvoll, bei erkennbaren Ungleichzeitigkeiten in der Schaffung der 3 oben genannten Schlüsselvoraussetzungen eine bewusste Anpassung der Prioritätensetzung auch beim Ausbau der Verkehrsprojekte vorzunehmen. Problematisch kann die Entwicklung immer dann sein, wenn hochrangiger ÖV- und MIV-Ausbau für dasselbe Gebiet zwar vorgesehen sind, aber nur mit erheblichem Zeitabstand realisiert werden können. Denn in diesem Fall entstehen Anreize zu einer Art der kurzfristigen Nutzung, welche sich von der längerfristig optimalen unterscheiden und diese letztlich verhindern können.

Diese Gefahr besteht insbesondere bei den beiden strategisch wichtigsten Entwicklungsgebieten des Typs E (Periphere Zentren mit regionaler Bedeutung). In beiden Fällen ist längerfristig sowohl die Erschließung durch verlängerte U-Bahn-Linien vorgesehen wie die direkte Anbindung an den hochrangigen künftigen Umfahrungsring von Wien. Nur dadurch sind die Voraussetzungen für eine intensive Nutzung und eine entsprechende regional wirksame Zentrenbildung gegeben.

Im Fall des Flugfeldes Aspern wurde diese Voraussetzung durch die Aufnahme einer weiteren Verlängerung der U2 (über die früher vorgesehene Endstelle Aspern hinaus) in die 4. Ausbauphase der U-Bahn erzielt sowie durch die endgültige Entscheidung für eine S1 in der außen liegenden Variante in Verbindung mit der B3d/A23. Damit wären die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Standorte in hervorragender Lagegunst in ausreichender Menge auch nördlich der Donau geschaffen und entwickelt werden können. Dies entspricht dem Ziel der Stadtentwicklung, nördlich der Donau ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen EinwohnerInnen und Arbeitsplätzen herzustellen.

Allerdings bedarf es noch erheblicher Anstrengungen, um die verschiedenen mit diesem Entwicklungsgebiet in engem Zusammenhang stehenden Projekte (inkl. B3d/A23) auch in den vorgesehenen Trassenlagen und Zeiträumen tatsächlich realisieren zu können.

Im Fall von Rothneusiedl ist diese zeitliche Übereinstimmung von U-Bahn- und Straßenausbau nicht mehr erzielbar, da die Südumfahrung (S1) bereits in Bau ist. Dadurch entsteht kurzfristig ein massiver Anreiz für MIV-orientierte Nutzungen, welche – sofern sie realisiert werden – für die später möglichen intensiveren Bebauungen keinen Platz mehr lassen und somit die Sinnhaftigkeit der U1-Verlängerung infrage stellen würden. Hier ist es daher erforderlich, von einer kurzfristigen Verwertung abzusehen, damit nicht ungeordnete und mit dem hochrangigen ÖV später nicht mehr erschließbare Bebauungsstrukturen entstehen.

**Ziel** der Stadtentwicklung ist es daher, in den durch hochrangige Straßenzüge (z.B. S1) neu erschlossenen Gebieten am Stadtrand bauliche Entwicklungen **nur dann** vorzusehen, wenn diese Gebiete **auch** mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden können/sollen (z.B. Flugfeld Aspern: U2 **und** S1) **und** wenn sie nicht durch übergeordnete Schutzinteressen (z.B. Grüngürtel Wien) freigehalten werden sollen. ■



Tabelle 15:

**Typen von Potenzialflächen und empfohlene Maßnahmen nach Zeitabschnitten**

Quelle: MA 18



## 8. Architektur und Stadtgestaltung

**DIE STADTGESTALTUNG BEFASST** sich mit der Steuerung und Planung dessen, was die Stadtgestalt und das Stadtbild ausmacht. Den Unterschied zwischen den beiden Begriffen kann man damit charakterisieren, dass die Stadtgestalt etwas auf das Ganze der Stadt Bezogenes ist, ein imaginäres Konstrukt im Kopf, das mit einer bestimmten Stadt verbunden ist, während der Begriff Stadtbild meist eher auf kleinere Räume, auf Viertel und Stadtteile angewendet wird. In diesem Sinne setzt sich die Stadtgestalt aus den vielen Stadtbildern zusammen, die in allen Teilen der Stadt zu finden sind – wichtig ist allerdings, dass beide nicht rein visuellen Charakter besitzen, sondern sich aus einer Fülle sinnlicher und atmosphärischer, funktionaler und sozialer Eigenschaften zusammensetzen.

### Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben

Das Bild, welches sich Menschen von einer Stadt machen, besteht sowohl aus den realen Stadtbildern, den Erfahrungen aus dem alltäglichen Leben und den imaginären Konstrukten aus Stadtansichten, Stimmungsbildern und Erwartungen.

Dieses „Bild im Kopf“ (image) umfasst demgemäß Motive und Elemente, welche über das bauliche Erscheinungsbild hinausgehen, ebenso, wie Ansichten einzelner Stadträume (Straßen, Plätze, Parks ...), Panoramen (Silhouetten, Ansichten von erhöhten Punkten) und Stadtansichten (Stadtränder, Stadtkanten).

Die Stadtteilbilder, welche das Gesamtbild Wiens am wesentlichsten beeinflussen, lassen sich nach ihrer Funktion im Stadtgefüge, aber auch nach ihrer punktförmigen, linearen oder flächenhaften Gestalt gliedern.

### Stadtknotenpunkte

Stadtknotenpunkte sind Verknüpfungspunkte der Stadtstruktur, wie z. B. Praterstern, Schwarzenbergplatz oder Südtiroler Platz. Sie fungieren immer als Verbindungselement und Angelpunkt zweier oder mehrerer Stadtteile und sind zugleich Tor und Eingangsbereich nach jeder Richtung. So erschließen sich vom Praterstern u. a. grüner Prater, Leopoldstadt, Innere Stadt



und Donaauraum. Der Schwarzenbergplatz ist als Schnittpunkt von Rennweg, Prinz-Eugen-Straße und Ringstraße Verknüpfungspunkt zwischen dem Stadtzentrum und dem Bereich Südbahnhof/Arsenal sowie dem gesamten Osten Wiens bis über die Stadtgrenze hinaus.

Die Stadtknotenpunkte unterscheiden sich durch die bauliche, dreidimensionale Fassung und durch ihre Funktion in der Stadtstruktur von den Knotenpunkten der Autobahnen, welche rein verkehrstechnische Bedeutung haben und meist nicht in die Stadtstruktur eingebunden sind.

Aufgrund ihrer dominanten Stellung im Stadtgefüge, ihrer Funktion als Eingangsbereich zu Stadtteilen und ihrer damit verbundenen hohen Personenfrequenz prägen diese Orte in besonderem Ausmaß das Bild der Gesamtstadt.

### Stadttore

Stadttore sind die Bereiche, durch welche man die Stadt oder Stadtteile betritt.

Dazu zählen die Bahnhofsvorplätze der als Zielort genutzten Stationen wie Wien-Mitte (Flughafen), Südbahnhof, Westbahnhof und Franz-Josefs-Bahnhof. Bahnhöfe, welche vorwiegend als Umsteigeknoten fungieren wie z.B. Wien-Nord haben keine übergeordnete Bedeutung als Stadttor, weil durch sie nicht der eigentliche Stadtraum betreten oder in Form einer Taxifahrt erlebt wird.



Stadttore stellen auch die Einfahrtsbereiche in die Stadt, wie Westeinfahrt/Auhof und Hütteldorf/Hacking dar, ebenso die Einfahrtsbereiche in Stadtteile, wie Reichsbrücke/Mexikoplatz stadteinwärts und Reichsbrücke/Donau-City für die

Stadtteile nördlich der Donau. Im Unterschied zu den Bahnhofsvorbereichen werden diese ausschließlich aus der Perspektive der Bewegung und damit als (unterschiedlich langer) Streckenabschnitt mit Raumabfolgen und sich ändernden Blickbeziehungen erlebt. Allen Stadttoren gemeinsam ist ihre Bedeutung für das Stadtbild als erster Eindruck der Stadt, als Eingangsbereich und Tor zur Stadt.

### Bewegungslinien

Von gesamtstädtischer Bedeutung für das Stadtbild sind auch die wichtigsten Bewegungslinien, die Verkehrsbänder, von welchen aus täglich eine große Zahl an Menschen die Stadt erleben. Dazu zählen neben städtischen Boulevards, wie Ringstraße und Gürtel, den wichtigsten Fußgängerzonen und Einkaufsstrassen, auch die bisher von der Stadtgestaltung wenig beachteten Zonen entlang von Autobahnen und Trassen des öffentlichen Verkehrs. Entscheidend für die Bedeutung des Stadtbildes ist nicht die hierarchische Kategorie im Verkehrsnetz, sondern die Per-



sonenfrequenz der Verkehrsfläche. Hierbei ist je nach Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer, Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel und Autofahrer eine unterschiedliche Verkehrsbelastung als „Grenzwert“ für die gesamtstädtische Bedeutung anzunehmen, da Wahrnehmungsintensität und Sensibilität mit zunehmender Geschwindigkeit abnehmen. (Berücksichtigt wurden Bewegungslinien ab folgender Personenfrequenz: ÖV: S-Bahn und U-Bahn – gesamtes Netz, soweit nicht unterirdisch bzw. überbaut, Straßenbahn

und Buslinien – ab ca. 15.000 Personen/Tag; MIV: ab ca. 25.000 Pkw/Tag; Fußgänger: Kärntner Straße, Graben, Kohlmarkt, Naglergasse, Freyung, Rotenturmstraße, Meidlinger Hauptstraße, Favoritenstraße, Innere Mariahilfer Straße, Prater-Hauptallee; Radfahrer: Haupttradrouten decken sich mit MIV, ÖV und Fußgängerbewegungslinien).

### Stadtkanten und -ränder

Die innerstädtischen Stadtränder gegen die Freiflächen von Donau und Donaumkanal stellen wichtige Zäsuren und Gliederungselemente dar, die, ähnlich wie die Wienerberg- bzw. Laaerbergkante, als Rand des dicht bebauten Stadtgebietes, eine Ansicht der Stadt bzw. von Stadtteilen ermöglichen und daher Schauseiten und Fassade der Stadt sind.



Ähnlich einer Gebäudefassade bestimmt auch das Äußere der Stadt wesentlich das Bild und den Eindruck des Ganzen, wodurch der Gestaltung des Stadtrandes eine erhöhte Bedeutung zukommt.

Geschlossene urbane Kanten bzw. durch ihre bauliche Höhenentwicklung markante Schauseiten signalisieren Be-

deutung und Zentralität. Sie sind daher in einer der Stadtstruktur entsprechenden Lage zu gestalten. „Potemkin'sche Stadtränder“, welche nicht ihre tatsächliche Bedeutung abbilden, sind zu vermeiden.

### Identifikationsbereiche

Aufgrund ihrer historischen, kulturellen, politischen oder gesellschaftlichen Bedeutung bestimmen einige wenige Stadtteile und Kulturlandschaftsteile in besonderer Form das Bild und die Identität Wiens. Dazu zählen neben historisch-künstlerischen Fixpunkten wie Schönbrunn auch die darüber hinaus politisch und gesellschaftlich dominierende Inne-



re Stadt, unverkennbar wienerische Milieus wie Westgürtel, Prater, Zentralfriedhof und die „Heurigendörfer“, die alten Ortskerne, aber auch Donau-City und Donauinsel als die stärksten Symbole des „modernen Wien“.

### Landschaftsräume

Auch die unbebauten Bereiche der Stadtlandschaft stellen eine Herausforderung für die Gestaltung dar, da diese sowohl die Kulisse für den bebauten Bereich bilden und Teil der Stadtpanoramen sind, als auch neben der Produktionsfunktion große Bedeutung als Erholungsraum besitzen. Zudem sind die Kultur- sowie die Naturlandschaft wesentliche Träger der örtlichen und kulturellen Identität. Es sind daher Leitbilder der Landschaftsgestaltung zu entwickeln, welche alle Funktionen berücksichtigen und je nach örtlicher Priorität Aspekte der Bewirtschaftung, der Ökologie und des Artenschutzes, der „Denkmalpflege von Kulturlandschaf-



ten“ sowie der Gestaltung von Erholungsräumen berücksichtigen.

Da vor allem die große landschaftliche Diversität Wiens Lebensqualität beeinflusst, sind Gestaltungsrichtlinien zu formulieren, welche die örtliche Charakteristik und Unverwechselbarkeit betonen und die Zugehörigkeit zur jeweiligen Großlandschaft erlebbar machen. Die dominantesten Landschaftsstrukturen Wiens sind Wienerwald, Weinviertel/Bisamberg, Donauraum und der Höhenzug Wienerberg-Goldberg.

Die Leitbilder sollen neben dem charakteristischen regionalen Bild auch Aussa-

gen zur funktionellen Verknüpfung und Struktur des Wegenetzes, zur räumlichen Ästhetik und damit zum Erholungswert enthalten. Die Eingriffe sollen möglichst zurückhaltend erfolgen, sodass die Qualität der „offenen Landschaft“ im Unterschied zu den gestalteten Parklandschaften im innerstädtischen Bereich spürbar ist.

### Handlungsempfehlung

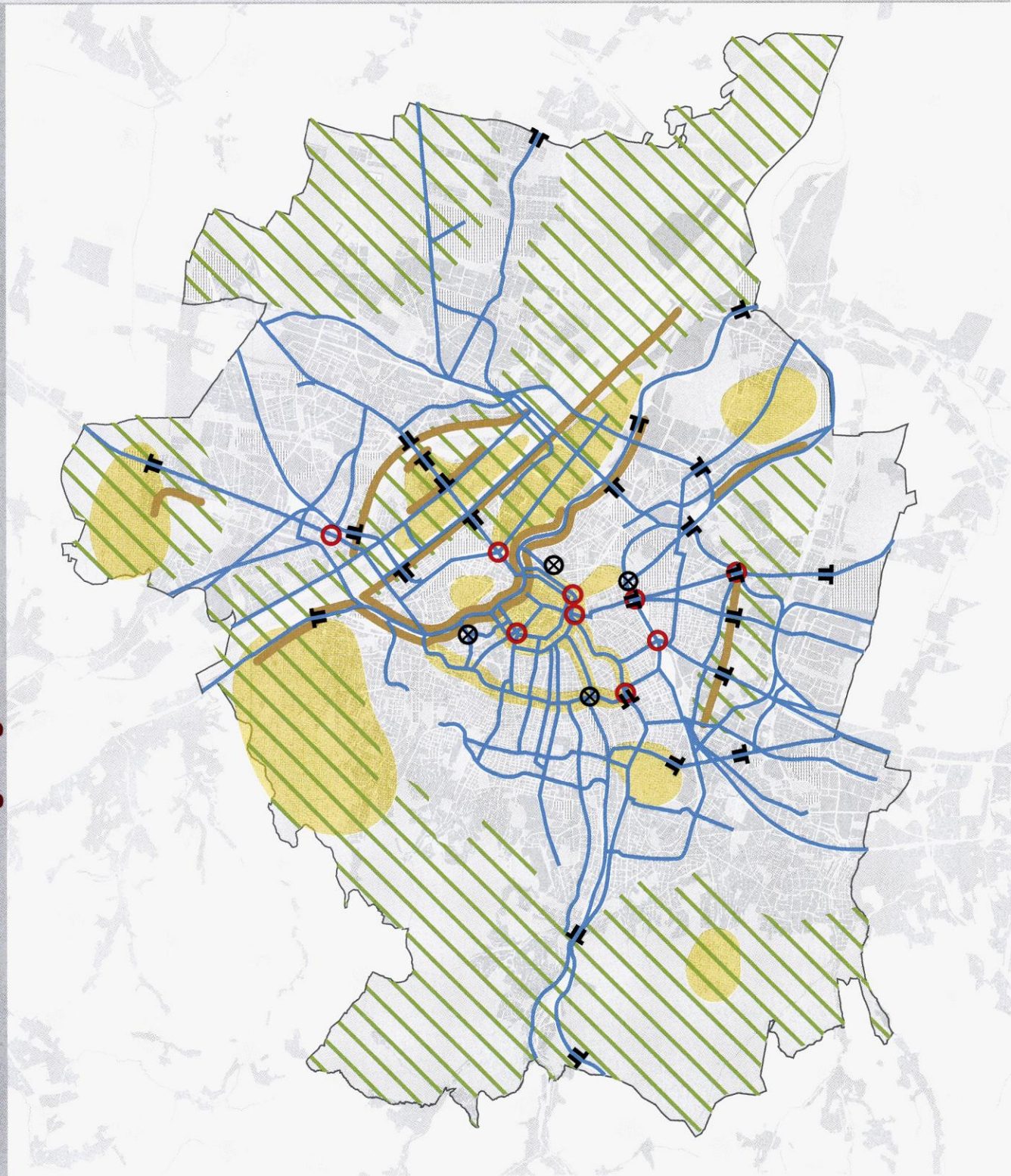
Für die in der Karte „Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben“ dargestellten Bereiche und Strukturen sind fachübergreifende Gestaltungskonzepte zu erstellen.

Diese haben der gesamtstädtischen Bedeutung Rechnung zu tragen und können daher auch als langfristige Zieldefinition formuliert werden.

Künftige Planungen und Instrumente, wie z.B. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, Verkehrsplanungen, technische Infrastrukturen etc., haben diese Ziele zu berücksichtigen. Dadurch kann auch bei größeren und daher nur langfristig zu realisierenden Gestaltungsaufgaben eine kontinuierliche Verwirklichung bzw. keine weitere Entfernung von den eigentlichen Gestaltungszielen garantiert werden. Darüber hinaus geben diese Konzepte auch kleineren und nachgeordneten Planungen gestalterische Richtlinien als Vorleistungen, welche in deren Rahmen nicht mitbehandelt werden könnten.

# Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben

Quelle: MA 18 – Härtel, Goger, Schweighofer, MA 19 – Diem  
 Grundkarte: MA 14 – MA 41, Bearbeitung: Plansinn, Stand: 2004



## Stadtteilbilder von gesamtstädtischer Bedeutung

Identitätstiftende Bereiche („Wienbild“)

Landschaftsräume

Stadttränder/Stadtkanten

Stadtknotenpunkte

Stadt Tore / Stadteinfahrten

Stadt Tore / Bahnhöfe

Bewegungslinien






- Identitätstiftende Bereiche („Wienbild“)
- Landschaftsräume
- Stadttränder/Stadtkanten
- Stadtknotenpunkte
- T Stadt Tore / Stadteinfahrten
- ⊗ Stadt Tore / Bahnhöfe
- Bewegungslinien

△ Karte 38: Gesamtstädtische Gestaltungsaufgaben

**Schnellverbindungen mit  
Stationspunkten**

-  U1
-  U2
-  U3
-  U4
-  U6
-  U1-Verlängerung Nord
-  U2-Erweiterung
-  Schnellbahn

**Legende**

-  Wasserflächen
-  Ausschlusszonen
-  Stationsbereiche –  
(dargestellt sind nur Stationen mit Intervallen von 15 Minuten, Stand Jänner 2002)
-  Standorte mit ausreichender ÖV-Erschließung, jedoch aus der Lage im Stadtgefüge zurzeit bedingt geeignet
-  Zonen für städtebauliche Leitbilder

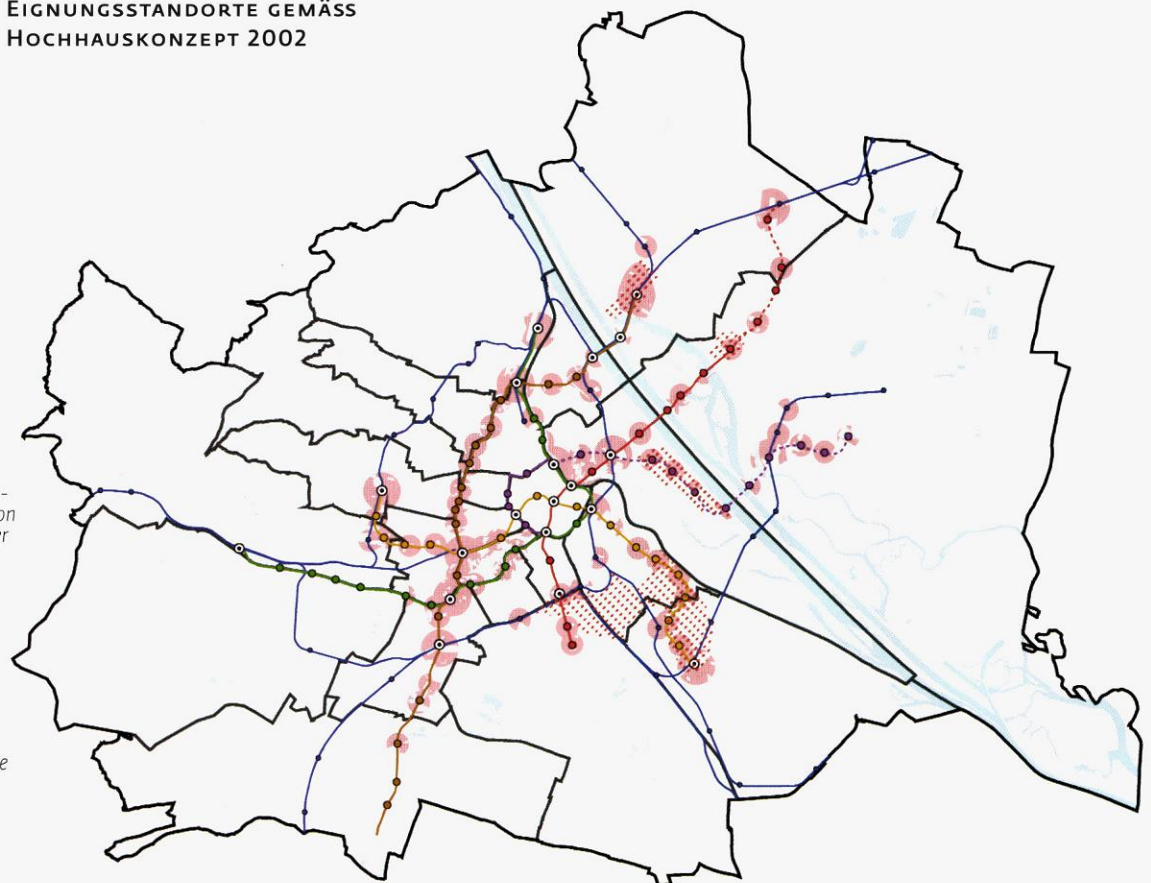
**EIGNUNGSSTANDORTE GEMÄSS  
HOCHHAUSKONZEPT 2002**

Abb. 43:

**Eignungsstandorte  
gemäß Hochhauskonzept  
2002;** Quelle: Hochhaus-  
konzept 2002

**Maßnahmen zur weiterführenden Förderung der Gestaltungsqualität in Wien**

In diesem Kontext der Vielfalt, sowohl in den Größenordnungen als auch in den Gestalten, geht es in der Architektur und Stadtgestaltung um eine Förderung der Qualität. Ein Element der Qualitätsförderung in der Stadtgestaltung ist unter anderem die architektonische Begutachtung von Neubau- und Umbauprojekten im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren.

Als zentrales Instrument, um architektonische und stadtplanerische Qualität zu sichern, wird der Wettbewerb angesehen. Möglichst viele Gestaltungsaufgaben sollten auf Basis eines Architekturwettbewerbes gelöst und vergeben werden, da nur durch die Qualität des Auswahlprozesses auch eine im Schnitt hohe Qualität der Realisierungen gesichert werden kann. Aus diesem Grund wurde 2003 ein Wettbewerbsleitfaden – „Grundlagen für die Durchführung von Wettbewerben“ veröffentlicht, welcher für Vorhaben der Stadt Wien verbindlich ist und von Bauwerbern für die Planung ihres Vergabeverfahrens herangezogen werden soll. Aufgabe ist es nun, unter den Gesichtspunkten der Vergabekultur,

diese innerhalb der Stadt Wien auf hohem Niveau umzusetzen sowie auch private Bauträger bei der Durchführung von Verfahren zu unterstützen.

Für viel Diskussion sorgen seit ihrer verstärkten Präsenz Ende der 80er-Jahre Hochhäuser im Stadtgebiet, die vor allem der Repräsentation großer Unternehmen dienen, in Wien aber auch fürs Wohnen genutzt werden. Eine Stadt wie Wien kann in ihrer Dynamik eine solche Bauform nicht ausschließen, muss aber bei der Situierung von hohen Gebäuden neben den stadtstrukturellen Komponenten besonders sorgfältig mit deren Einfluss auf historisches Umfeld und Blickbeziehungen umgehen.

Das Konzept „Hochhäuser in Wien – Städtebauliche Leitlinien“, welches im Jahr 2002 beschlossen wurde, beinhaltet vor allem Aussagen zu potenziellen Eignungsstandorten in Wien. Es stellt eine grobe Richtlinie im weiteren Umgang mit künftigen Hochhausstandorten dar und wurde durch die Festlegung von wesentlichen Sichtachsen im Jahr 2004 ergänzt.

Anhand des im Rahmen der Hochhauskonzepterstellung wieder initiierten und nunmehr fertig gestellten digitalen 3-D-Modells der Wiener Gebäudesubstanz können künftig die stadtgestalterischen

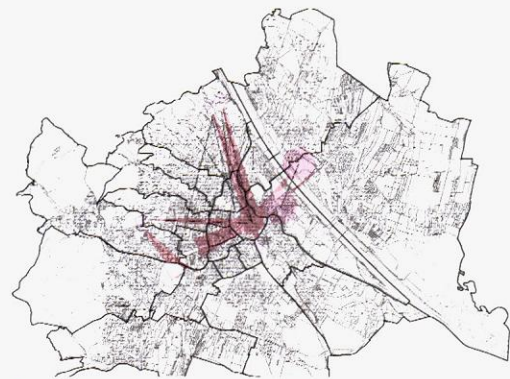
Aspekte überprüft und beurteilt werden. Die Entscheidung, inwieweit ein potenzieller Hochhausstandort zur Umsetzung gelangen soll, ist immer in Abhängigkeit zum bestehenden Stadtbild zu sehen, dieses ist und soll nicht per se verordenbar sein. Das Stadtbild wird stark durch ökonomische und eigentumsrechtliche Faktoren beeinflusst und die damit verbundenen Auswirkungen sind entsprechend dem Anlassfall immer neu zu bewerten. Das Bild einer Stadt ist und soll bis zu einem gewissen Grad gegenüber Veränderungen offen und flexibel sein.

Wie erwähnt, ist die gründerzeitliche Bausubstanz in ihrer Qualität bestimmend für die Wiener Stadtgestalt und Lebensqualität. In den vergangenen Jahren wurde eine Reihe von Studien in Auftrag gegeben. Ziel war es, ausgehend von den Besonderheiten dieser Areale den Bestand in Zukunft noch besser zu schützen, sodass seine Vorteile erhalten bleiben, während Nachteile weitgehend behoben werden können. Bisherige Strategien haben nur zu Verbesserungen in Teilsegmenten der Gründerzeit geführt. Im Sinne eines ganzheitlichen Umgangs mit dem „Stadtsystem Gründerzeit“ ist für eine künftige Weiterentwicklung sowohl ein Änderungsbedarf bei bestehenden Regelwerken als auch im Bereich der Förderinstrumente notwendig.

Im Zusammenhang mit der Unterschutzstellung der Wiener Innenstadt als Weltkulturerbe sind Dachausbauten als Gestaltveränderung in der Stadt ins Blickfeld geraten, eine Bauform, die seit den 80er-Jahren in immer größerer Zahl realisiert wird. Um eine einheitliche und adäquate Behandlung der vielen Einzelprojekte zu erreichen, die in Summe von großer Bedeutung fürs Stadtbild sind, ist es notwendig, eine einheitliche Strategie für den Umgang mit Dachgeschoßausbauten zu verfolgen.

Dachausbau soll unter der Prämisse von entsprechender architektonischer Qualität erfolgen. Nicht nur an für die Stadt bedeutsamen zentralen Orten muss mit höchstem Qualitätsanspruch sensibel auf das Umfeld reagiert werden, auch in stadtgestalterischen Randlagen ist Architekturqualität gefordert. Das vorliegende Strategiepapier soll unter hohem Qualitätsbewusstsein neuen architektonischen Entwicklungen gegenüber offen stehen und wird in Zukunft noch weiter zu verfeinern sein.

Und schließlich wird derzeit der Qualitätsverbesserung der öffentlichen Räume besonderes Augenmerk geschenkt, wie das „50-Orte-Programm“ zeigt, dessen Ziel es ist, innerhalb von 5–7 Jahren, beginnend mit dem Jahr 2001, eine Reihe von Freiraumgestaltungen zu realisieren, die u.a. speziell mit Bürgerbeteiligung durchgeführt werden. Parallel läuft die Initiative „Neuinterpretation des öffentlichen Raumes“, in deren Rahmen langfristige Entwicklungspläne für den Außenraum in den Wiener Bezirken erarbeitet werden. ■



△ Abb. 44: **Sichtachsen gemäß Hochhauskonzept 2002**  
Quelle: Hochhauskonzept 2002



△ Abb. 45: **Bezirkssichtachsen gemäß Hochhauskonzept 2004**



△ **Gründerzeitliche Bausubstanz**



△ **Dachgeschoßausbau**

## 9. Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens

**WIEN WIRD IN DEN NÄCHSTEN** Jahren und Jahrzehnten seine traditionelle Süd- und Westorientierung zugunsten einer Stadtentwicklung verändern, die in alle Richtungen wesentliche Entwicklungsimpulse aufweist. Die im Leitbild der regionalen Entwicklung gezeigte neue Orientierung Wiens auf ein modernes, wirtschaftlich und politisch integriertes Mitteleuropa wird sich in den nächsten Jahren zunehmend in der inneren Stadtstruktur widerspiegeln.

Die wesentlichsten Veränderungen entstehen durch eine massiv ergänzte und erneuerte Verkehrsinfrastruktur, die einerseits weit nach außen, in das Wiener Umland, ausgreift (S1, A22) und andererseits im Inneren neue Standorte schafft. Als Beispiel sei die Heranführung der Westbahn durch den Lainzer Tunnel an den neuen Bahnhof Wien – Europa Mitte genannt, womit erstmals eine hochrangige und zentrale Anbindung Wiens in alle Richtungen möglich wird und gleichzeitig ein neuer Stadtteil „Südbahnviertel“ in höchst attraktiver Lage mitten in der Stadt geschaffen werden kann.

Durch den Ausbau des U-Bahn-Netzes und moderner neuer Straßenbahnlinien werden Stadtteile verkehrlich hervorragend an die übrigen Stadtteile angeschlossen und ermöglichen so die Entwicklung von Wirtschaftsstandorten, neuen Bürokonzentrationen und moderner, durchmischter Wohnviertel. Dies ist vor allem für die nordöstlichen Stadtteile von großer Bedeutung, da es ein wesentliches Ziel der Stadtentwicklung in den nächsten Jahren sein wird, in den zuletzt rasch an EinwohnerInnen gewachsenen Bereichen nördlich der Donau durch die Schaffung attraktiver Standorte Arbeitsplätze zu schaffen.

Innerstädtisch liegen die Schwerpunkte auf dem weiteren Ausbau und der optimalen Nutzung vorhandener Flächen und Standorte. Im Besonderen gilt das in den nächsten Jahren für den Bereich Erdberger Mais – Simmering, wo noch erhebliche Entwicklungspotenziale bestehen, sowie den Bereich Donaukanal – Praterstern – Messegelände, wo durch die U2-Verlängerung eine erhöhte Standortqualität entstehen wird. Nördlich der Donau wird die Verlängerung der U1 den Bereich zwischen dem Zentrum Kagran und der Großfeldsiedlung wesentlich attraktiver und neue Nutzungen anziehen. Ähnliches gilt für die Verlängerung der U2 nach Stadlau-Aspern, womit dieser Stadtteil erstmals in hervorragender Qualität an die südlichen Stadtgebiete angeschlossen werden kann.

In einer zweiten Phase, in den Jahren nach 2010, wird sich die Entwicklungsaktivität sukzessive in neue Gebiete verlagern, die bis dahin mit den neuen Infrastrukturen angeschlossen werden: Dies gilt insbesondere für den Bereich Flugfeld Aspern, wo durch die weitere Verlängerung der U2 und die Schließung des Regionerings für Wien mit der S1 erstmals nördlich der Donau eine Standortqualität geschaffen wird, wie sie dem bisher bevorzugten Südosten der Stadt vorbehalten war. Diese Chance

soll dazu genutzt werden, hier einen neuen, vollwertigen Stadtteil für Wohnen und Arbeit entstehen zu lassen, der längerfristig wieder ein Stück dazu beiträgt, die innerstädtische Balance zwischen den nördlich und südlich der Donau gelegenen Gebieten auszugleichen. Es wird ein wesentliches Ziel sein, diesen Bereich baulich kompakt, in Anschluss an bestehendes Siedlungsgebiet und mit hochrangiger ÖV-Erschließung zu entwickeln und ein Ausufern des städtischen Gebietes über die Stadtgrenze hinaus zu vermeiden – nicht zuletzt, um die geplante Schließung des Grüngürtels im Nordosten Wiens realisieren zu können.

In dieser zweiten Phase wird auch die Entwicklung und Nutzung des Gebietes um den Bahnhof Wien – Europa Mitte spruchreif werden, wo durch den Bahnhof mit S-Bahn-Knoten und die Verlängerung der U2 vom Karlsplatz nach Süden ein durchgrünter Stadtteil in hervorragender, dann zentraler Lage wachsen kann. Gemeinsam mit den Entwicklungen zwischen Landstraße, Erdberger Mais und Eurogate soll hier zukünftig ein moderner Innenstadtbereich entstehen, der im europäischen Vergleich attraktiv und dynamisch wachsen kann.

Wie diese Beispiele zeigen, soll Wien in den nächsten Jahren den Weg einer **kompakten baulichen Entwicklung** weiterverfolgen, der gemeinsam mit dem massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel die Voraussetzungen dafür schafft,

- ▶ das weitere Wachstum des MIV zu bremsen,
- ▶ wertvolle Flächen an den Stadträndern für Erholung und Natur freizuhalten,
- ▶ flächen- und energiesparende Bauweisen in den neuen Stadtteilen zu realisieren

und somit insgesamt durch geeignete Stadtplanungsmaßnahmen die Grundlage für eine **nachhaltige Stadtentwicklung** zu legen. Erst das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung ermöglicht eine auch langfristig (energie-)krisensichere Entfaltung der Stadt und ihrer Wirtschaft, sie ist die Voraussetzung für hohe Lebensqualität durch geringere Schadstoffe und durch die Erhaltung von wertvollen Grünräumen in und um Wien.

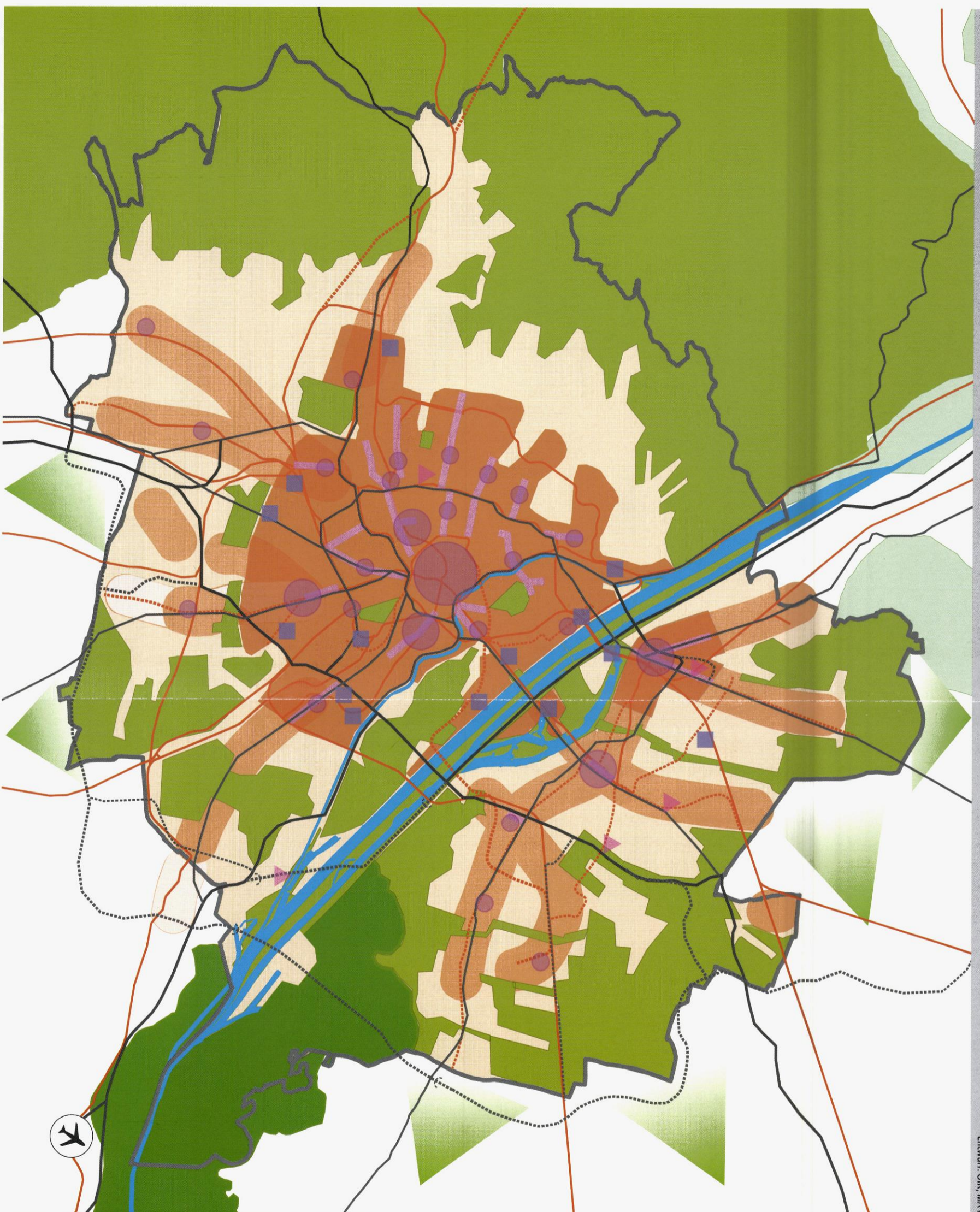
Das Räumliche Leitbild zeigt, dass sich die bauliche Entwicklung Wiens auch in Zukunft weitgehend auf Achsenräume konzentrieren soll, die mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden und die eine Voraussetzung dafür bilden, dass auch die BewohnerInnen des Wiener Umlandes die Chance haben, Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen Wiens ohne Pkw zu erreichen.

Die Schließung und Verzahnung des Grüngürtels um Wien soll schließlich – in enger Abstimmung mit dem Land Niederösterreich und den Umlandgemeinden – die Anforderungen einer mitteleuropäischen Großstadt erfüllen, die von hervorragenden Naturräumen durchzogen und umgeben ist, einer Großstadt, die diese Vision als Teil ihrer Identität sieht und entwickelt. ■



# Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens

Bearbeitung: MA 18, ÖIR, NO/RU2  
Entwurf: ÖIR, MA 18



Das Plangrafisch mit den räumlichen Leitbildern des STEP 84 und 94 vergleichbare Schema zeigt die Grundsätze der räumlichen Entwicklung im Bewusstsein der thematischen Herausforderungen, die sich aus den Nachhaltigkeitseprinzipien, aus den übergeordneten Verordnungen mit der Region sowie aus den Themenkapiteln und thematischen Leitbildern ergeben, auf

## Zentren

- City Wien
- wichtiges Stadtzentrum
- Stadtteilzentrum
- Bürokonzentration
- Einkaufs- / und Unterhaltungszentren
- wichtige Geschäftsstraße

## Bebauungsdichte

- dicht bebautes Stadtgebiet
- Siedlungsachsen/-schwerpunkte
- Siedlungsachse (optional, außerhalb Wiens)
- bebautes Stadtgebiet geringer Dichte

## übergeordnete Grünräume

- Nationalpark
- Landschaftsschutz- bzw. größere Naturschutzgeb. (NO, Wien) Grüngürtel Wien
- größere bestehende Waldflächen (außerhalb von Schutzgebieten)
- Vernetzung des Grüngürtels Wien mit dem Umland (Sicherung der Landwirtschaft und Schaffung eines Landschafts- und Erholungsnetzes)

## Verkehrsinfrastruktur

- Bestand Planung
- öffentlicher Verkehr (U-Bahn, Straßenbahn)
- Individualverkehr







# V. Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung

Diese Stadträume – die „Hot Spots“ der  
Stadtentwicklung – stellen die größten  
Herausforderungen und Chancen dar  
und sind wichtige Prüfsteine für eine weitere  
qualitätsvolle Stadtentwicklung.





## Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung

**DIE IM FOLGENDEN BESCHRIEBENEN Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung** stellen eine Neuerung in der Präsentation der Anliegen und der Arbeitsweisen der Stadtentwicklung dar: Hier wurden bewusst spezielle Teile des Stadtgebietes ausgewählt, in denen aufgrund ihrer Ausgangssituation oder der erwarteten Veränderungen in den nächsten Jahren eine hohe Aufmerksamkeit der Stadt erforderlich sein wird. Sei es, dass besondere Problemlagen zu bewältigen sein werden, sei es, dass dort herausragende Entwicklungspotenziale und Chancen liegen, die im gesamtstädtischen Interesse genutzt werden sollen. Die programmorientierte (und Verwaltungsgrenzen überschreitende) Arbeit in den Zielgebieten dient dazu, alle flächendeckend eingesetzten Entwicklungsmaßnahmen der Stadt inhaltlich zu ergänzen und koordinierend zu vertiefen. Nicht nur die Zielgebiete, auch die anderen Teile der Stadt werden wie bisher mit hoher Aufmerksamkeit für ihre Entwicklungsanliegen betreut werden.

Für die Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung sollen **handlungs- und entwicklungsorientierte Programme** – maßge-

schneidert auf die jeweilige Herausforderung oder Problemstellung – erarbeitet und umgesetzt werden. Bezirke, relevante AkteurInnen aller betroffenen Einrichtungen, VertreterInnen der Bevölkerung und der Wirtschaft werden hierzu eingeladen.

Für alle Zielgebiete werden integrative Planungsschritte sowie die Berücksichtigung der Prinzipien der Nachhaltigkeit, der Diversitätspolitik und des Gender Mainstreaming vorgesehen. Partizipative Planungsverfahren werden mit je nach Größe und Struktur der Zielgebiete unterschiedlich geeigneten Formen angewandt. Soweit in den Zielgebieten städtebauliche Maßnahmen gesetzt werden, sollen dabei auch entsprechend den Zielen des Klip Wien klimaschutz- und energierelevante Innovationen angewendet werden (z.B. Forcierung von Fernwärme, Alternativenergien, erhöhte energetische Standards, Passivhäuser, auch im Bereich der wirtschaftlichen Nutzungen, „Klima-Mustergebiete“ als Pilotprojekte ...). Die Qualitätssicherung der städtebaulichen Entwicklung und der Landschaftsraumgestaltung sollte auch weiterhin verstärkt durch Wettbewerbsverfahren erfolgen.

In den **Zielgebietsprogrammen** sollen auf thematisch adäquate Weise die Entwicklungsziele und -maßnahmen für etwa 5 bis 10 Jahre festgehalten werden.

Aufgrund der Erfahrungen mit städtischen und EU-geförderten Programmen ist es sinnvoll, die Programme auf die jeweiligen Aufgabenstellungen methodisch und inhaltlich passend auszurichten. Dabei soll es aber für alle Programme vergleichbare **Mindestinhalte** geben, die auch die Voraussetzungen für die begleitende Beobachtung der Umsetzung (Monitoring) bilden. Zu diesen Inhalten gehören:

- ▷ die Festlegung des Zielgebietes
- ▷ eine Analyse der wichtigsten Probleme, Herausforderungen und Chancen für die Entwicklung des Gebietes
- ▷ die möglichst konkrete Formulierung von Zielsetzungen, auf die das Programm ausgerichtet ist
- ▷ Maßnahmen, die zur Erreichung der genannten Ziele beitragen sollen möglichst mit quantitativen Angaben
- ▷ der Zeitraum, in dem das Programm umgesetzt werden soll
- ▷ Realisierungsschritte, Zeitplan und Zuständigkeit für die Maßnahmen

Die Zielgebietsprogramme sollen mit intensiver Beteiligung der Bezirksvertretungen erstellt und auf städtischer Ebene politisch beschlossen werden, wobei die Stadtentwicklungskommission als vorbereitendes Organ fungiert.

Damit die Umsetzung der Zielgebietsprogramme zügig erfolgen kann, soll eine **Begleitgruppe** das **Umsetzungsmonitoring** durchführen. Hier sollen die beteiligten Bezirke – als für die Umsetzung wesentlich verantwortliche Stellen – und allenfalls relevante Aktivgruppen des Zielgebietes vertreten sein.

Da die Maßnahmen für die Zielgebiete nicht über einen Zeitraum von fünf bis zehn Jahren festgeschrieben, sondern immer wieder auf neue Herausforderungen und Entwicklungschancen ausgerichtet werden sollen, ist es sinnvoll, nach etwa 5 Jahren eine Evaluierung der Fortschritte durchzuführen und die Zielgebietsprogramme nachzuzustieren.

Um die Erfahrungen mit diesem neu zu entwickelnden, flexiblen Programmsatz für Wien laufend zu sammeln, auszuwerten und zur Verbesserung der Umsetzungsaktivitäten zu verwenden, soll ein **Austausch- und Lernprozess** eingeleitet werden, der es den TeilnehmerInnen an der Programmarbeit und -umsetzung erlaubt, durch Beobachtung, Reflexion und Berichterstattung, die Programme selbst und die angewendeten Umsetzungsverfahren zu verbessern und die dabei gemachten Erfahrungen zwischen den Zielgebieten auszutauschen.

### Vorgeschlagene Zielgebiete

Die Auswahl und vorläufige räumliche Beschreibung der Zielgebiete erfolgte nach thematisch-inhaltlichen und räumlichen Schwerpunktsetzungen. Es ging bei der Auswahl darum, jene Gebiete zu erfassen,

- ▷ von denen wesentliche Impulse für die Stadt zu erwarten sind
- ▷ in denen Auswirkungen der dort stattfindenden Entwicklungsprojekte auf die Umgebung und Bevölkerung besonders intensiv sein werden
- ▷ in denen aufgrund drängender Problemlagen intensive und gebündelte Entwicklungsaktivitäten erforderlich sein werden

Die genaue Bestimmung der Zielgebiete, Bearbeitungsinhalte und der zeitlichen Abfolge der Bearbeitung wird in den nächsten Jahren aufgrund der Akti-

### ▷ Der Zielgebietsansatz:

- ▶ Zielgebiete sind auf bestimmte Themen/Herausforderungen/Chancen ausgerichtete, zusammenhängende Teile des Wiener Stadtgebietes.
- ▶ Sie sind **nicht** exakt abgegrenzt, sondern beziehen wichtige Auswirkungen und Beziehungen zu außerhalb gelegenen Funktionen oder Stadtteilen mit ein.
- ▶ Engagement seitens der betroffenen Bezirke und relevanter AkteurInnen ist Voraussetzung für Programmstart in einem Zielgebiet.
- ▶ **Zielgebietsprogramme** sind offen hinsichtlich Arbeitsweisen, Methoden.
- ▶ Erstellt werden in der Regel mehrjährige Programme (5–10 Jahre) mit konkreten Maßnahmen/Projekten.
- ▶ Bei Erarbeitung und Umsetzung werden relevante AkteurInnen einbezogen.
- ▶ Umsetzungsbegleitung – **Monitoring**
- ▶ Dokumentation im Stadtentwicklungsbericht (Fünfjahresrhythmus siehe unten).
- ▶ **Lernprozesse** werden ermöglicht durch regelmäßigen Austausch zwischen Verwaltung, AkteurInnen und beteiligten FachexpertInnen aus verschiedenen Zielgebieten.
- ▶ Die Steuerung und Qualitätssicherung der parallel laufenden Programmerstellungsprozesse erfolgen in einem gemeinsamen **Programm-Management**.
- ▶ Die **Finanzierung** der Programmerstellung erfolgt durch die Stadtplanung, jene der Detailplanung und der Maßnahmen durch die zuständigen Magistratsabteilungen, durch die Bezirke sowie nachgelagerte Dienststellen und Unternehmungen der Stadt Wien in ihrem jeweiligen Wirkungsbereich.

▶ **Umsetzungsmonitoring**

- ▶ Begleitgruppe zur Erfassung der Programmumsetzung aus VertreterInnen der Verwaltung, der beteiligten Bezirke und AkteurInnen
- ▶ regelmäßige Berichterstattung über Projektentwicklung und -umsetzung
- ▶ Hinweise zur Unterstützung der Maßnahmenumsetzung
- ▶ Beobachtung neuer Entwicklungstendenzen und Anforderungen, Anpassung der Programme

▶ **Austausch- und Lernprozess**

- ▶ Erfahrungen mit Programmumsetzung, Anforderungen zur Unterstützung der Projektentwicklung und -umsetzung sollen regelmäßig zwischen an der Umsetzung Beteiligten (Verwaltung und Externe) ausgetauscht werden.
- ▶ Das Programm-Management sorgt für die Auswertung der Erfahrungsergebnisse und entwickelt daraus Verbesserungsvorschläge für die Programmgestaltung und -umsetzung.

vitäten der Verwaltung und des Interesses von Bezirken und BewohnerInnen festgelegt werden. Es ist dabei davon auszugehen, dass die Programmarbeit für die Zielgebiete zeitlich gestaffelt durchgeführt wird, was es auch ermöglicht, fachliche Expertise und Betreuungskapazität in einer überschaubaren Anzahl von Programmen zu bündeln.

Mit der Bearbeitung der Zielgebiete in der vorliegenden Form wird ein Weg beschritten, die strukturellen und landschaftlichen Besonderheiten und Charakteristika einzelner Stadtteile über die administrativen (Bezirks-)Grenzen hinweg zu erfassen und Ansatzpunkte für entsprechende Entwicklungsschritte aufzuzeigen.

Die folgenden Zielgebiete sind jene Gebiete, in denen nicht nur die Vielfalt der urbanen Struktur am deutlichsten zum Ausdruck kommt, sie sind auch jene, deren positive ökonomische und soziale Entwicklung für die gesamte Stadt von entscheidender Bedeutung ist.

**Folgende Zielgebiete wurden ausgewählt:**

- 1 Die historische **City**, deren Funktion als zentraler Wirtschafts- und Wohnstandort auch unter den baulichen Schutzbestimmungen sicherzustellen ist. Hier wurden als zentrale Herausforderungen die Tourismusentwicklung, die Sicherung der Zentrenfunktion sowie die Berücksichtigung der Anforderungen aus dem Status des Weltkulturerbes versus zeitgemäße Architektur formuliert.
- 2 Das Gebiet **Bahnhof Wien – Europa Mitte – Erdberger Mais** ist das größte und das wichtigste Entwicklungsgebiet im dicht bebauten Stadtgebiet. Die Neunutzung des Bahnhofareals sowie die großen Flächenreserven bieten große stadtentwicklungsstrategische Entwicklungspotenziale (▶ STRAP).
- 3 Der große Entwicklungsbereich **U2-Donaustadt/Flugfeld Aspern**, der mit seinen Potenzialen zu einem Zentrum mit regionaler Verflechtung ausgebaut werden soll.
- 4 Der Teilraum **Floridsdorf – Achse Brünner Straße**, der, ausgehend vom gründerzeitlichen Zentrum Floridsdorf, vor allem von den auseinanderfallenden Handelsfunktionen sowie der Siedlungsentwicklung entlang der strukturbildenden ÖV-Linie deutlich geprägt ist.
- 5 Der Bereich **Siemens-Allissen**, wo durch Nutzung der Kompetenzen von Leitbetrieben neue Impulse für eine urbane Gebietsentwicklung zu erwarten sind.
- 6 Das **Donaufeld**, mit dem Ziel, einen lebendigen Stadtteil mit hoher Lebensqualität zu schaffen, wobei hier die Durchmischung mit Arbeitsplätzen, die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel sowie der Schutz des von einer Bebauung freizuhaltenden, wichtigen Grünkeils im Vordergrund stehen.
- 7 Das Zielgebiet **Waterfront (Stadt am Wasser)**, um hier auf Möglichkeiten hinzuweisen, die diese besonderen Lagen vor allem in Hinblick auf die bauliche Entwicklung (Büros, Wohnungen), aber auch auf die Lebensqualität bieten.
- 8 Der Bereich **Rothneusiedl** (Entwicklungsoption), der aufgrund der Nähe zu hochrangiger Infrastruktur Ansätze und Möglichkeiten für eine Entwicklung bietet.
- 9 Das **Wiental**, westliches „Tor zu Wien“. Diese wichtige innerstädtische Grünverbindung vom Wienerwald bis zum Donaukanal ist gekennzeichnet durch das Nebeneinander von geschützten Landschaftsteilen, historischer Kultur und einer zu inszenierenden Flusslandschaft.

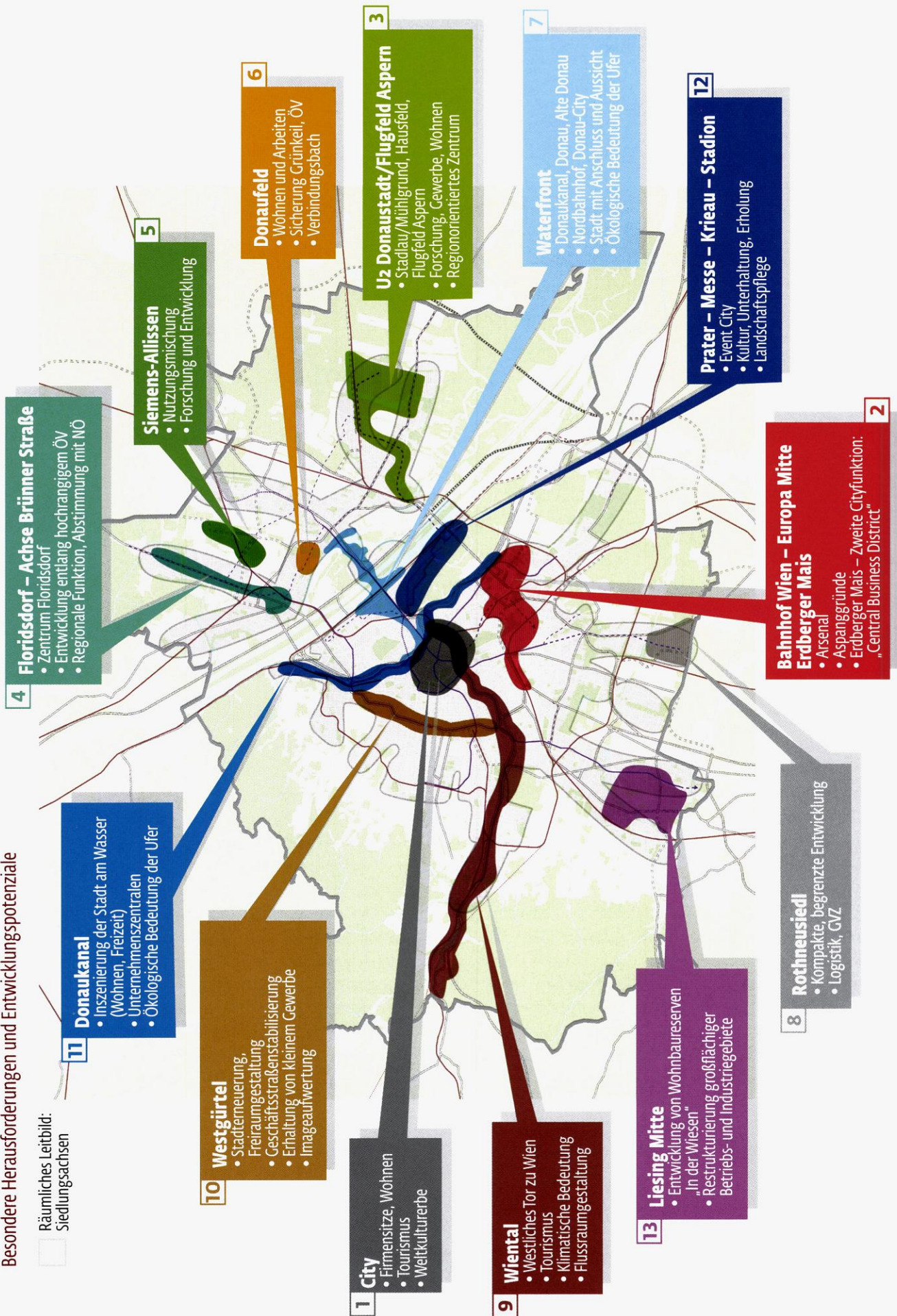
- 10 Das Zielgebiet **Westgürtel**, bei dem die wesentliche Aufgabe darin besteht, durch Maßnahmen der Stadterneuerung, der Stabilisierung der angrenzenden Geschäftsstraßen, Imageaufwertung und Verbesserung der angrenzenden Gründerzeitviertel, Verkehrsorganisation, Diversitätskonzepten eine Verbesserung der Lebensqualität für alle BewohnerInnen herbeizuführen.
- 11 Der Bereich des **Donaukanals**, wo die ökologische Bedeutung der Ufer ebenso hervorgehoben werden soll wie die Attraktivierung des Raums für Freizeit und Wohnen sowie die Möglichkeit, Unternehmensstandorte durch Flagshiparchitektur (am Wasser) zu inszenieren.
- 12 Der Teilraum **Prater – Messe – Krieau – Stadion**, der in einen der bedeutendsten Landschaftsräume der Stadt eingebettet ist und bei dem die zukünftige Herausforderung darin besteht, die Synergien zwischen bestehenden und neu zu errichtenden Einrichtungen zu nutzen sowie die Integration von Erholung, Kultur und Unterhaltung herzustellen.
- 13 Das Zielgebiet **Liesing-Mitte**, das von hochrangigen ÖV-Linien (S-Bahn, U6) erschlossen wird, und wo es einerseits gilt, bestehende Wohnbaureserven zu entwickeln und andererseits Gewerbe- und großflächige Industriegebiete den Anforderungen an moderne Produktionsstandorte anzupassen und umzustrukturieren. ■

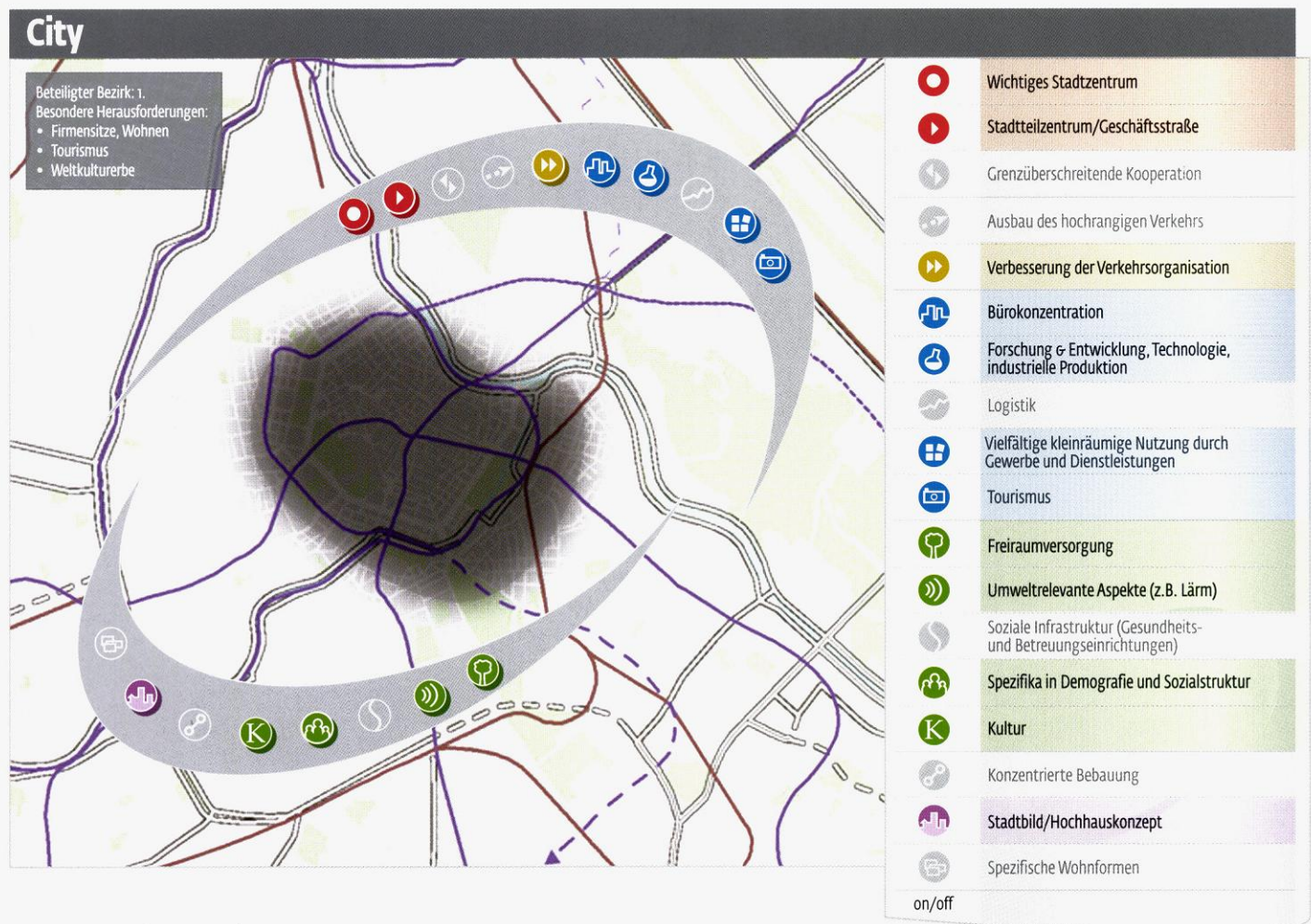


Abb. 46: **13 Zielgebiete der Stadtentwicklung** ▷

### 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung – Besondere Herausforderungen und Entwicklungspotenziale

☐ Räumliches Leitbild:  
Siedlungsachsen





# 1. Die City

## Allgemeine Beschreibung

**DIE CITY IST DAS HISTORISCHE** und kulturelle Zentrum Wiens sowie das administrativ-politische Zentrum Österreichs. 1,1 % der Gesamtbevölkerung, 20 % aller Arbeitsplätze der Stadt entfallen auf die City; es dominiert der tertiäre Sektor, ein Drittel der Dienstleistungsarbeitsplätze sind in der öffentlichen Verwaltung, 14 % im Kredit- und Versicherungswesen, 13 % der Arbeitsplätze im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung.

Die City ist auch einer der wichtigsten touristischen Anziehungspunkte Wiens.

Deutlich ablesbare, aufeinander folgende Bau- und Entwicklungsperioden kennzeichnen die bauliche Entwicklung der Wiener Innenstadt, das hochrangige öffentliche Verkehrsnetz ist auf die City ausgerichtet, Stadtrandgebiete und Umlandregion Wiens sind daher gut an das Zentrum angebunden. Zahlreiche Fußgängerzonen und eine große Anzahl an Durchgängen bilden ein gutes fußläufiges Netz.

Historische Grünflächen (Stadtpark, Burggarten, Volksgarten, Rathauspark) prägen das Gesamtbild der City und sind auch für die

Erholung der BewohnerInnen und BesucherInnen von Bedeutung.

Der gesamte 1. Wiener Gemeindebezirk ist in die Weltkulturliste der UNESCO aufgenommen worden.

## Herausforderungen

Die Wohnbevölkerung ist aufgrund der mangelnden familienfreundlichen Wohnsituation rückläufig, dadurch besteht die Gefahr der Überalterung. Durch die Absiedlung wichtiger öffentlicher Einrichtungen (Gerichte, Finanzamt) sowie dem Bedeutungsverlust als Bürostandort, u.a. begründet durch die geringen Expansionsmöglichkeiten, kommt es zu einer Schwächung der wirtschaftlichen Zentrenfunktion der City und damit zu einem Rückgang der Arbeitsplätze.

Für die vermehrt leer stehenden Gebäude gibt es Schwierigkeiten bei der Nachnutzung. Durch restriktive rechtliche Rahmenbedingungen (z.B. Denkmalschutz, Weltkulturerbe) wird der Handlungsspielraum für Investoren eingeschränkt, daher reduziert sich die Bautätigkeit fast ausschließlich auf Sanierungen sowie Zu- und Umbauten, im Bereich der Wohnnutzung auf Woh-

nungszusammenlegungen und Dachgeschoßausbauten. Abbrüche und Neubauten gibt es nur sehr wenige.

In den letzten Jahren steigt die Qualität der Wohnungen – Wohnungsgröße und Standard – der hochwertige Wohnungsmarkt wird forciert.

Obwohl die bestehenden Tiefgaragen nicht immer ausgelastet sind, besteht aufgrund der weiterhin großen Attraktivität der City als Berufs-, Einkaufs- und Wohnstandort ein (scheinbares) Parkplatzdefizit. Die im Verkehrskonzept für die Wiener City aufgestellte Forderung, (Tief-)Garagenstandorte ausschließlich im äußeren Cityrandbereich zu situieren, konnte nur teilweise realisiert werden.

## Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

### Strategien

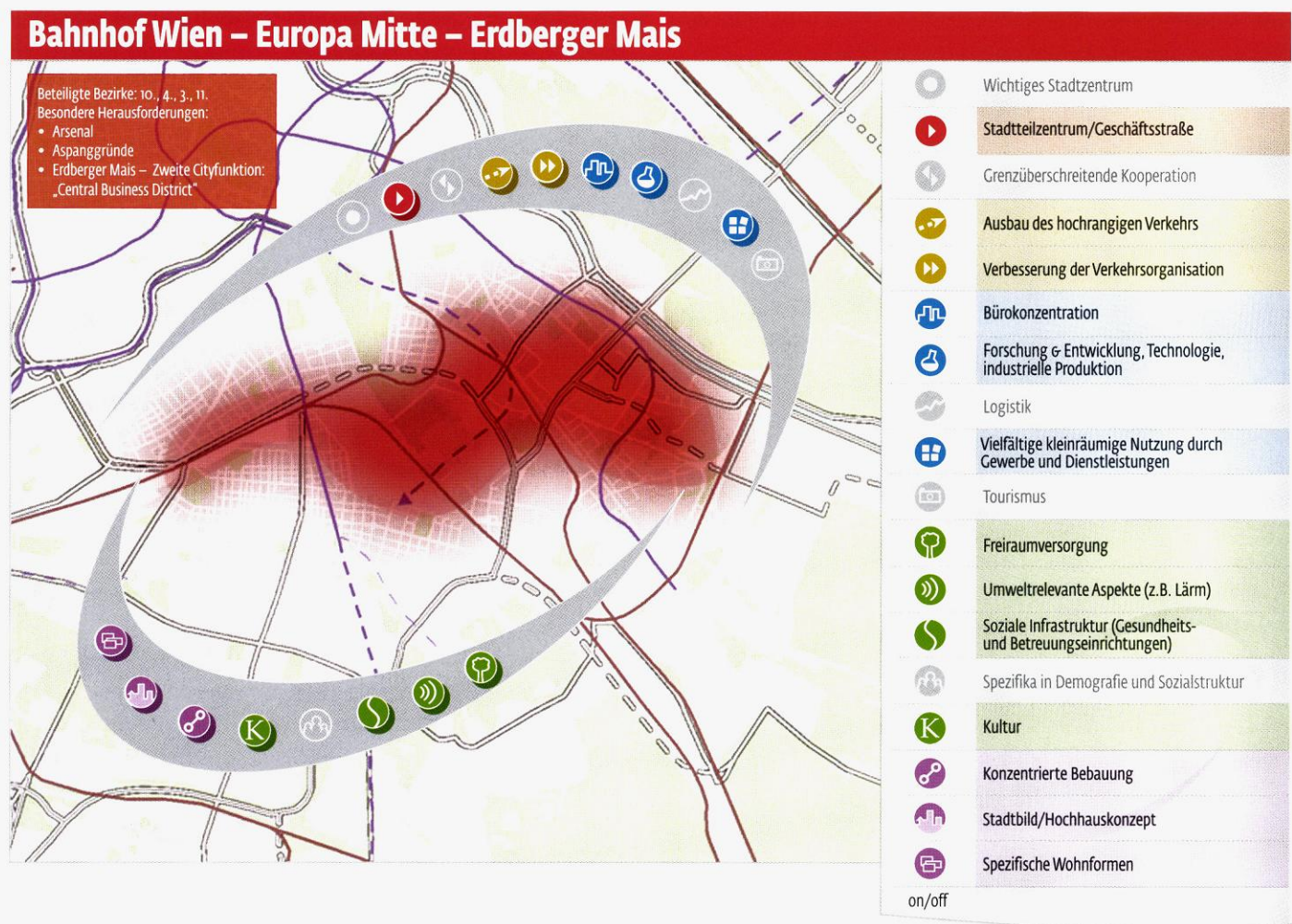
- ▷ Erhaltung der City als überregionales Zentrum von nationaler und internationaler Bedeutung
- ▷ funktionelle Ergänzung und Stärkung der Wechselwirkungen der City mit ihren (traditionellen) Cityerweiterungsgebieten Wien-Mitte und linkes Donaukanalufer
- ▷ Erhaltung der historisch wertvollen Altstadt
- ▷ Forcierung des Tourismus
- ▷ Aufrechterhaltung der Multifunktionalität der Wiener City unter Berücksichtigung der Balance zwischen den Anforderungen des kulturellen Erbes einerseits und den funktionellen und wirtschaftlichen Erfordernissen andererseits
- ▷ Belebung der Innenstadt durch Vielfalt
- ▷ Attraktivierung der City als Wohnstandort
- ▷ Förderung der Durchmischung mit wohnverträglichen Arbeitsstätten
- ▷ Erarbeitung von zeitgemäßen Entwicklungsspielräumen für die historische Bausubstanz
- ▷ sorgfältiger Umgang mit der stadtbildprägenden Dachlandschaft
- ▷ Reduzierung des IV bei gleichzeitiger Forcierung des ÖV
- ▷ Alltagstauglichkeit für die ansässige Bevölkerung aufrechterhalten (Versorgung mit Dienstleistungen und Waren)
- ▷ Erhaltung und Neuschaffung von nicht kommerzialisierten „Nischen“ (Naherholung, Alternativkultur ...)

### Maßnahmen

- ▷ differenzierte Festsetzung der Wohnzone im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zur Sicherung von vorhandenem und Schaffung von neuem Wohnraum
- ▷ Festsetzung von Gemischtem Baugebiet für den gesamten 1. Wiener Gemeindebezirk und differenzierte Wohnzonen als Voraussetzung für eine Durchmischung der Nutzungen mit Arbeitsstätten wie Büro- und Geschäftshäuser
- ▷ Optimierung der Baugenehmigungsverfahren durch Zusammenführung der verschiedenen Rechtsmaterien (diverse

Schutzkategorien) für Investoren. Erarbeitung zielkonformer Projekte unter Vermeidung von Privatisierungstendenzen bezüglich des öffentlichen Raumes

- ▷ Sicherung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen durch entsprechende widmungsmäßige Festsetzungen
- ▷ Schaffung rechtlicher Voraussetzungen für den maßvollen Ausbau von Dachgeschoßwohnungen, Förderung eines maßvollen Dachbodenausbau
- ▷ Überprüfung der Standortvarianten und bedarfsorientierte Realisierung von Tiefgaragen in Verbindung mit der Reduktion von Stellplätzen an der Oberfläche (MPV 03)
- ▷ weitere Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum
- ▷ Erhaltung der kleinräumigen, fußläufigen Vernetzung
- ▷ Erhaltung und Pflege der historischen Parkanlagen als Beitrag zur Stadtbildpflege und zur Erholung
- ▷ Förderung und Sicherung von bestehenden Infrastruktureinrichtungen wie Bildung, Freizeit, Kultur, Gesundheitseinrichtungen
- ▷ Sicherung von Hofgrünflächen, um das Kleinklima zu verbessern
- ▷ bewusster Ausbau der „Flanierqualität“ (Barrierefreiheit, Gehsteigbreiten ...) auch auf der Ringstraße und am Kai
- ▷ Vermeidung der Kommerzialisierung des öffentlichen Freiraums, Vermeidung von Bodenverdichtungen, Kompensationen für die Inanspruchnahme der Flächen fordern
- ▷ Integration der Gewässer (Wienfluss, Donaukanal) ▣



## 2. Bahnhof Wien – Erdberger Mais

### Allgemeine Beschreibung

**DAS GEBIET BESTEHT AUS** unterschiedlichen „Entwicklungszonen“, es umfasst den Bahnhof Wien – Europa Mitte und das angrenzende Südbahnviertel, das Planungsgebiet Arsenal, die Aspengründe, Neu Erdberg und Simmering (Erdberger Mais). Dieses Areal wurde auch als eines der strategischen Projekte in den Strategieplan aufgenommen.

Insbesondere kann man unterscheiden:

- ▷ beim Südbahnviertel (Bahnhof Wien) zwischen dem Nordteil und den Flächen des dzt. Frachtenbahnhofs (bis zur Gudrunstraße)
- ▷ beim Arsenal zwischen dem Bereich an der Kelsenstraße (dzt. Panzerwerkstätten) und dem Südteil (dzt. Bundesversuchsanstalten)
- ▷ bei den Aspengründen zwischen dem nördlichen Teil, benachbart zum Wohngebiet, sowie dem südlichen Teil, angrenzend zum Landstraßer Gürtel
- ▷ beim Erdberger Mais zwischen Flächen im Anschluss an bestehendes Wohngebiet (Karree St. Marx und entlang Schlachthausbahn) und dem weit gehend betrieblich genutzten Mit-

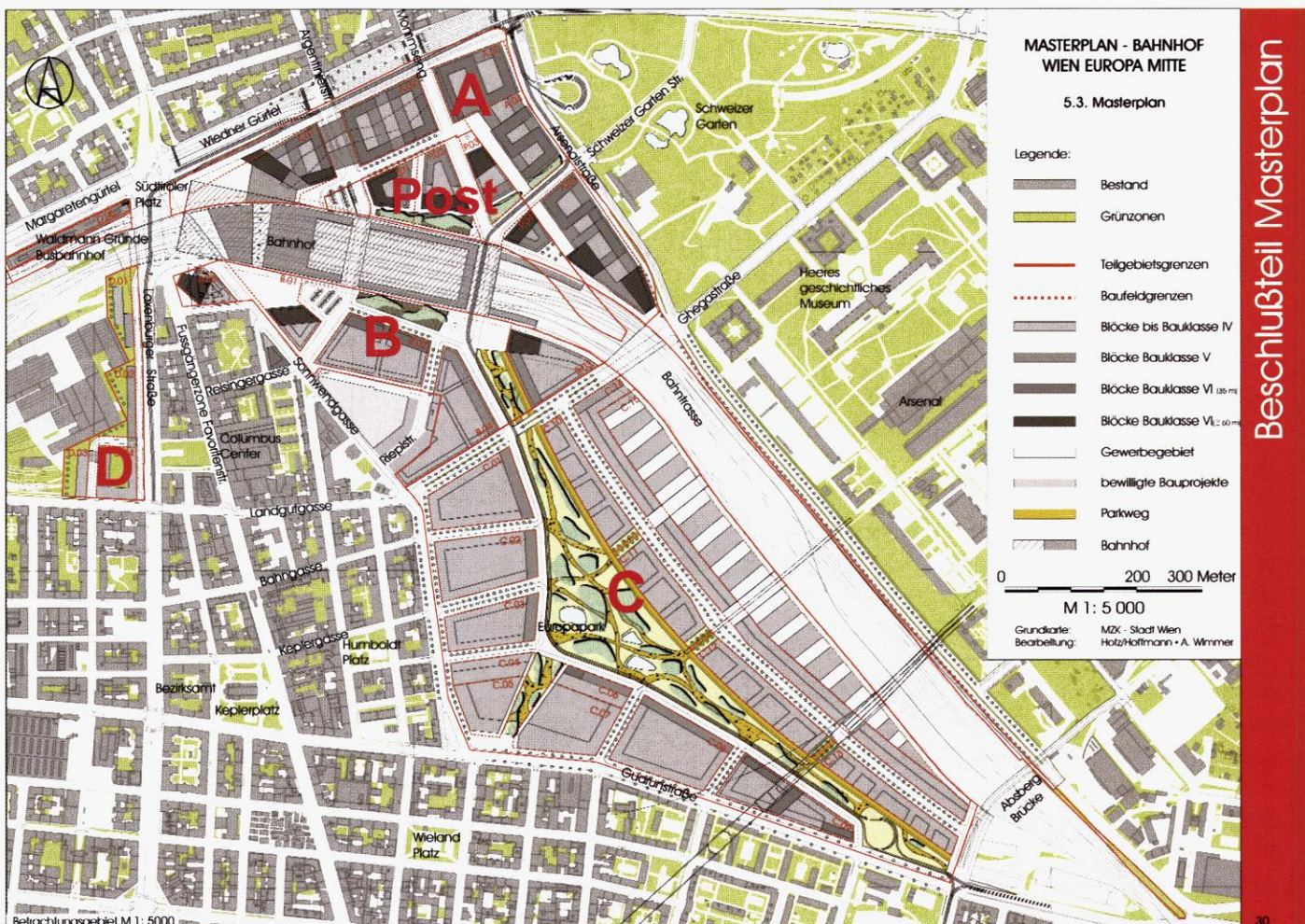
telteil mit der Hochlage der A23 – Südosttangente bzw. Ostteil an der A4

### Herausforderungen

Insgesamt besteht hier ein enormes Entwicklungspotenzial, dessen Obergrenzen in den (nachstehend beschriebenen) einzelnen Planungsverfahren ausgelotet wurden, das aber innerhalb des STEP-Planungshorizonts keinesfalls zur Gänze konsumiert werden kann. Vielmehr ist damit zu rechnen, dass sowohl die Nachfrage nach diesen Standorten als auch die Finanzierbarkeit der Infrastruktur mittelfristig nur eine Realisierung von Teilbereichen erlaubt. In Abhängigkeit vom Ausbau der Infrastruktur werden diese Teilbereiche sinnvollerweise in unterschiedlichen Phasen zu entwickeln sein.

### Entwicklungszone Bahnhof Wien – Europa Mitte

Auf dem Areal des heutigen Süd-/Ostbahnhofs wird ein neuer Bahnhof errichtet. Ziel ist die Realisierung eines Durchgangsbahnhofs sowie eine bessere Anknüpfung an den städtischen Nahverkehr. Darüber hinaus soll auf dem Gelände des heutigen



Frachtbahnhofs ein attraktiver neuer Stadtteil entwickelt werden, der auch zur Beseitigung der massiven Barriere, die derzeit durch das Bahnareal gegeben ist, beiträgt.

Die in Zukunft nicht mehr von den ÖBB benötigten Flächen im Frachtbahnhof sollen dadurch einer höherwertigen Nutzung zugeführt werden. Daraus sind Mehreinnahmen erzielbar, die für die Realisierung des Bahnhofs benutzt werden können. Die erforderlichen Umwidmungen werden auf Basis des Masterplans erfolgen.

**Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen**

Ausgehend von den Zielen des Masterplans, der die primären Strukturen in Form von Baufeldern, Freiräumen, Erschließung, sozialer Infrastruktur, räumlich gestalteten Ausprägungen sowie die städtebaulichen Kennziffern festlegt, kann mit folgender Entwicklung gerechnet werden:

Entsprechend seiner Bedeutung als Visitenkarte der Stadt soll ein freigestellter Bahnhof, der visuell in den

**Entwurf zum Masterplan**

Teilgebiet	Vorwiegende Nutzung	Wohneinheiten	Arbeitsplätze
A	Büro, Handel, Wohnen	970	8.830
B	Büro, Handel, Wohnen	460	2.790
C	Wohnen, Büro, Handel, DL, Gewerbe	3.240	4.420
D	Büro, Wohnen	150	1.600
Post	Büro, Handel, DL	340	2.850
<b>Summe</b>		<b>5.160</b>	<b>20.490</b>

Südtiroler Platz hineinragt und je einen attraktiven Vorplatz im Norden und Süden hat, errichtet werden.

Nördlich des Bahnhofs ist ein urbanes und dicht bebautes Stadtviertel geplant, in dem in erster Linie Büros sowie Handels- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch ein Hotel und Wohnungen in untergeordnetem Ausmaß Platz finden sollen.

Unmittelbar südlich des Bahnhofs soll ein Viertel mit ausgewogener Nutzungsmischung entstehen, das auch eine Verbindung zum anschließenden Bereich des 10. Bezirks herstellt.

Städtebauliche Akzente sollen die Bedeutung der Viertel beiderseits des Bahnhofs betonen.

Auf dem Areal des heutigen Frachtenbahnhofes sieht der Masterplan die Entwicklung eines attraktiven Wohnviertels vor, das um einen zentralen Park gruppiert ist. Der Park soll aber nicht nur der Grünflächenversorgung der neuen Wohnungen dienen, sondern auch an die bestehenden Strukturen der Umgebung angebunden werden. Für die Sicherstellung der sozialen Infrastruktur sind entsprechende Flächenvorsorgen zu treffen. Entlang der Ostbahn soll ein gewerblicher Nutzung vorbehaltener Bebauungstreifen das Wohngebiet von der Bahntrasse abschirmen.

Hauptträger des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich des Bahnhofes sind im Wesentlichen die S-Bahn-Linien, die auf der Schnellbahnstammstrecke verkehren, sowie die U-Bahn-Linie U1. Die Anbindung des neuen Stadtteils auf dem Areal des Frachtenbahnhofes an den höherrangigen öffentlichen Verkehr soll durch die geplante Verlängerung der U2 in Richtung Süden erfolgen sowie durch eine Verlängerung der Straßenbahnlinie D.

Das Konzept für die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt die aus den vorgeschlagenen Nutzungen abgeleiteten Prognosen betreffend Verkehrserzeugung und -verteilung.

Wichtig ist eine optimale Verknüpfung der Verkehrsangebote, wobei einerseits möglichst kurze und barrierefreie Fußwege angestrebt werden und andererseits das Radwegenetz einschließlich erforderlicher Ergänzungen in das Konzept einbezogen wird.

### Maßnahmen

- ▶ Einleitung der Umsetzungsschritte gemäß dem beschlossenen Masterplan
- ▶ Errichtung einer kreuzungsfreien fußläufigen Verbindung mit dem städtischen Umfeld, die übersichtliche Anordnung der Verkehrsbänder und Haltebereiche der öffentlichen Verkehrsträger, attraktive, kurze und barrierefreie Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern
- ▶ Entwicklung von wirksamen Lösungen für den ruhenden Verkehr
- ▶ Projekt „RUMBA“, das für Großbaustellen mit Anbindung an den Schienenverkehr eine umweltfreundliche Baustellenabwicklung zum Ziel hat und eine Reduktion des Lkw-Schwerverkehrs durch verstärkten Einsatz der Bahn als Transportmittel vorsieht

### Entwicklungszone Arsenal

Dieser Bereich ist gekennzeichnet durch großflächige Eigentumsstrukturen mit fehlender interner Erschließung, insbesondere der Südteil ist in immissionsbelasteter und eher isolierter Lage. Seine Aufwertung hängt von einer direkten Anbindung an eine U2-Verlängerung ab.

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

Aufbauend auf einem Wettbewerbsverfahren wurde ein städtebauliches Leitbild „Strukturplan Arsenal“ erstellt, in dem

die wesentlichsten Flächennutzungen, die Nutzungsmengen und das Erschließungssystem in groben Zügen angerissen wurden. Der Entwicklungshorizont dieses Leitbildes liegt bei 2025.

Die fehlende Verkehrsinfrastruktur sowie die nicht geklärten Absiedlungserfordernisse für derzeit bestehende Einrichtungen z.B. des Bundesheeres bzw. von Arsenal Research erlauben nur eine schrittweise Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes Arsenal. In der Endausbauphase könnten max. 5.000 Wohneinheiten für ca. 10.000 EinwohnerInnen und/oder 10.000 Arbeitsplätze erreicht werden.

Das Ergebnis dieses Leitbildes lässt Gestaltungsspielräume offen. Unabhängig von der schrittweisen Realisierung sind jedoch konzeptionelle Grundsätze einzuhalten:

Die Einbindung in das bestehende Ensemble ist dringend erforderlich, die Nutzungsverteilung hat Bedacht auf die Umfeldbedingungen, insbesondere auf die Lärmsituation zu nehmen. Der ÖV-Erschließung sowie der primär fußläufigen inneren Erschließung ist Priorität einzuräumen und die Grünraumvernetzung mit dem Umfeld, hier vor allem Belvedere, Schweizer Garten bis Laaer Berg, muss gewährleistet werden.

### Maßnahmen

Unabhängig von den zeitlichen Entwicklungshorizonten ist dieser Standort durch Forcierung folgender Maßnahmen vorzubereiten:

- ▶ Stärkung und Ausbau des Museumsstandortes (Heeresgeschichtliches Museum)
- ▶ Attraktivierung des Kinderfreibades Schweizer Garten
- ▶ Stärkung und Attraktivierung einer „Kulturmeile“ entlang der Arsenalstraße (zoer-Haus)
- ▶ Schaffung eines internen Erschließungssystems mit Priorität ÖV-Sekundärnetz und Verortung stadtteilverbindender Erschließungstrassen in den Randlagen
- ▶ widmungsmäßige Freihaltung der Verkehrsstrassen, insbesondere der U2, sowie übergeordneter Grün- und Freiflächen
- ▶ In der Folge soll durch restriktive Anwendung der Widmungsinstrumente die Schaffung neuer Büroflächen auf einen längeren Zeitraum verteilt und zunächst auf Schwerpunkte mit vorhandener Infrastruktur konzentriert werden. Es ist dabei eine Nutzungsmischung von Bürostandorten mit Forschungs-, Entwicklungs- und Dienstleistungsunternehmen anzustreben. Mittelfristig sollen die Gewerbestandorte erhalten bleiben, aber auch neue Gewerbehöfe und Gewerbegebiete entwickelt werden.

### Entwicklungszone Aspengründe

Für diese ca. 22 ha große Entwicklungszone wurde bereits ein Strukturplan Aspengründe erstellt und von der Stadtentwicklungskommission und dem Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossen. Der Entwicklungshorizont liegt bei 2016. Allerdings bestehen auch hier noch Restriktionen, die eine reibungslose Umsetzung



der geplanten städtebaulichen Ziele schwierig machen. Das sind vor allem Absiedlungserfordernisse für vorhandene universitäre Einrichtungen sowie der ungeklärte ÖV-Erschließungslevel (S-Bahn-Station A.-Blamauer Gasse). Im Hinblick darauf wurde im Strukturplan mit einem unteren Limit (350.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschoßfläche (BGF) und einem oberen Limit (450.000 m<sup>2</sup> BGF) gerechnet. In Abhängigkeit von der reell erreichbaren Erschließungsqualität kann eine städtebauliche Entwicklung innerhalb dieser Limits stattfinden.

Für einen ersten Entwicklungsschritt wird eine Konkretisierung der städtebaulichen Planung im Ausmaß von 200.000 m<sup>2</sup> BGF im unmittelbaren Einzugsbereich der zukünftigen S7-Station St. Marx empfohlen.

Mit der schrittweisen Umsetzung des Strukturplans Aspanggründe würden entsprechend der definierten Limits in der Endausbauphase ca. 1.600–2.000 Wohneinheiten für ca. 4.000 bis 5.000 EinwohnerInnen und ca. 7.400–8.300 Arbeitsplätze geschaffen.

Der Strukturplan Aspanggründe lässt Gestaltungsspielräume offen. Unabhängig von der schrittweisen Realisierung sind jedoch konzeptionelle Grundsätze einzuhalten:

Die Integration der neuen städtebaulichen Struktur hat unter Bedachtnahme auf die gegebenen Bebauungssituationen im Umfeld und deren BewohnerInnen zu erfolgen. Die Geschichte des Ortes ist unter dem Aspekt der Vergangenheitsbewältigung (Ver-

ladestation der Wiener Judentransporte) zu berücksichtigen.

Der ÖV-Erschließung sowie der primär fußläufigen inneren Erschließung ist Priorität einzuräumen, die Nutzungsverteilung hat Bedacht auf die Umfeldbedingungen, insbesondere auf die Lärmsituation zu nehmen, die Grünraumvernetzung des zentralen Grünraumes „grüne Linse“ mit dem Umfeld muss gewährleistet werden.

### Maßnahmen

- ▷ widmungsmäßige Freihaltung der Verkehrsstrassen, insbesondere der U2, sowie übergeordneter Grün- und Freiflächen
- ▷ schrittweise Verortung attraktiver Wohnbereiche im Norden sowie in den zu den Grünraum orientierten Lagen
- ▷ schrittweise Schaffung von Büronutzungen an den immissionsbelasteten Randbereichen (B221), A.-Blamauer-Gasse
- ▷ Verortung von Mischnutzung (überwiegend Einzelhandel/ Dienstleistungen) im Bereich Schnellbahnstationen St. Marx bzw. A.-Blamauer-Gasse
- ▷ Verortung eines zentralen Grünraumes („grüne Linse“) innerhalb der Aspanggründe. Widmungsmäßige Verortung und Freihaltung der Grün- und Freiflächen, insbesondere einer Neudefinition des Platzes der Opfer der Deportation
- ▷ Verortung eines Schulbauplatzes und eines Kindertagesheims im Nahbereich eines ÖV-Anschlusses

## Entwicklungszone Erdberger Mais

Die Stadtentwicklungszone „Neu Erdberg – Simmering“ ist das Kernstück der nach Südosten gerichteten städtebaulichen Entwicklungsachse Wiens zwischen City und dem internationalen Flughafen Wien-Schwechat (12.000 EinwohnerInnen, 45.000 Arbeitsplätze). Langfristig soll hier ein multifunktionaler Stadtteil mit einem modernen städtischen Erscheinungsbild und innovativem Standortimage entstehen (Urbanität, Innovativität und Internationalität). Dies soll durch eine standortadäquate Nutzungsverdichtung erreicht werden, die die Wirtschafts- und Wohnfunktion forciert, die Qualität der Nutzungsmischung entscheidend verbessert (Internationalität und Innovationsniveau) und dennoch ein urbanes Umfeld mit hoher Lebensqualität sicherstellt. Neben der City soll hier ein zweiter „Central Business District“ (CBD) entstehen. (► *Kap. Wirtschaft, Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung*)

Wesentliche Teile des etwa 250 Hektar großen Gebietes sollen demnach kurz- bis mittelfristig eine nachhaltige Verbesserung der Nutzungsmischung sowie eine deutliche Nutzungsverdichtung erfahren. Ausschlaggebend dafür sind:

- ▷ eine hochwertige, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur
- ▷ gut erschlossene, verfügbare Flächen mit hohem Entwicklungspotenzial
- ▷ attraktive Impulsprojekte (Gasometer, T-Mobile, Office Campus Gasometer, Adler & Ameise) in unmittelbarer Nähe
- ▷ Anbindung an Naherholungsräume (Prater)

Die Verkehrsgunst beruht auf der guten Erschließung durch öffentlichen Verkehr (U-Bahn-Linie U3, Flughafenschnellbahn S7, Straßenbahn- und Buslinien) und durch direkte Anschlüsse an die Stadtautobahnen A4 (Richtung Flughafen, Bratislava) und A23.

Aufgrund der festgestellten Schwächen (geringer Bevölkerungsanteil, hohes Niveau der Arbeitslosigkeit, hoher MigrantInnenanteil, niedriges Bildungs- und Einkommensniveau, schlechte Umweltsituation) wurden die westlichen Teile des Erdberger Mais als URBAN-II-Fördergebiet der EU ausgewiesen (URBAN II Wien Erdberg)

## Entwicklungsziele/Strategien

Der Erdberger Mais stellt aufgrund der hervorragenden Lage und einer bereits voll angelaufenen Entwicklungsdynamik eine Stadtentwicklungszone erster Priorität dar. In einem langfristig zu betrachtenden Endausbau wird mit einem zusätzlichen Potenzial von ca. 12.000 EinwohnerInnen und rund 45.000 Beschäftigten gerechnet. Aufgrund der Entwicklungspotenziale (Zuwachs von rund 48.600 Fahrgästen pro Werktag (Quell- und Zielfahrten) im Untersuchungsgebiet) ist die Notwendigkeit einer radialen und tangentialen Busverbindung gegeben.

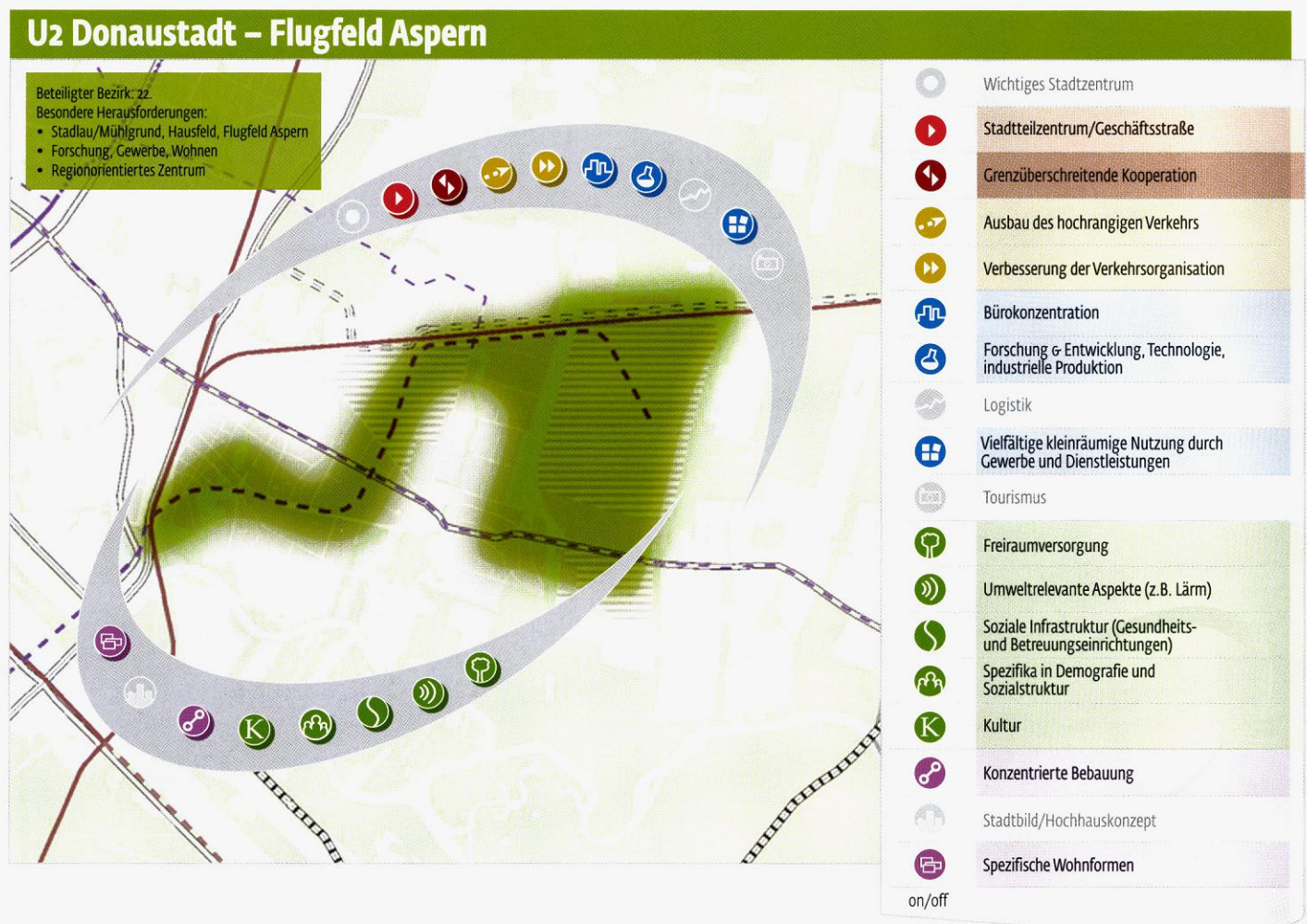
- ▷ Zur Herausbildung urbaner Strukturen wird vorgeschlagen, neben imageverbessernden Wirtschafts- und Technologiesegmente Wohnfunktion und multifunktionalen Nutzungsmix durch Ansiedlungen aus dem Kultur-, Freizeit, Sozial- und Verwaltungsbereich zu stärken. Damit soll der soziale und wirtschaftliche Zusammenhalt des Stadtteils und seines Umfelds verbessert werden.
- ▷ Sicherung und Ausgestaltung der notwendigen Grün- und Freiflächen mithilfe des Modells der Mehrwertabschöpfung („Mehrwert Simmering“).
- ▷ Zur Sicherung eines standortverträglichen Nutzungsmix für Wohnen und Arbeiten (Stadt der kurzen Wege), zur Sicherung der sozialen Infrastruktur sowie für die soziale Sicherheit in der Stadtentwicklungszone soll in gut geeigneten Randlagen (St. Marx, südliches Gasometervorfeld – „Mehrwert Simmering“) auch Wohnen verortet werden.
- ▷ In weniger attraktiven Bereichen, wie im Immissionsbereich der A23 und in größerer Entfernung von Stationen der öffentlichen Massenverkehrsmittel, sollen – jedenfalls mittelfristig – die Gewerbestandorte erhalten bleiben, aber auch neue Gewerbehöfe und Gewerbegebiete entwickelt werden.
- ▷ Kommerzielle Infrastruktur (Versorgung) wird in den Entwicklungsschwerpunkten nahe der U-Bahn-Stationen konzentriert.
- ▷ Kulturhistorisch erhaltenswerte, identitätsstiftende Industriegebäude sollen durch Infrastruktureinrichtungen aller Art genutzt werden.

## Maßnahmen

- ▷ Ausarbeitung eigenständiger Leitbilder für Teilgebiete.
- ▷ Für den Stadtteil geeignete, forschungsorientierte wirtschaftliche Entwicklungsfelder (Biotechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologien etc.) sollen zur Nutzungsverdichtung und Verbesserung des Images der Stadtentwicklungszone forciert werden.
- ▷ Zielgerichteter Einsatz der gegebenen URBAN-II-Fördermittel der EU für die benutzerorientierte Ausgestaltung des öffentlichen Raums sowie für Forschungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen.

- ▷ Verbesserung der flächendeckenden Erschließung des öffentlichen Verkehrs durch Attraktivierung und Verdichtung des sekundären Netzes sowie Taktverdichtung der Schnellbahnverbindungen (Taktverdichtung der S7 auf mind. 15-Min.-Takt 2007, Taktverdichtung der S80 auf mind. 15-Min.-Takt 2007).
- ▷ Ergänzungen des Straßennetzes zur besseren Aufschließung von großflächigen Blockstrukturen bzw. des Hauptstraßennetzes (Hauptstraße B228, Ausbau der B221/A23) sollen übermäßige Verkehrsbelastungen in den Schwerpunkten der eingeleiteten Entwicklungen schrittweise vermeiden.
- ▷ Barrierefreier, alltagstauglicher, generationen- und nutzerInnengerechter Ausbau der Grün- und Freiflächen.
- ▷ Ausbau eines Fuß- und Radwegenetzes in Korrelation zur Grün- und Freiflächenstruktur.
- ▷ Durch restriktive Anwendung der Widmungsinstrumente soll die Schaffung neuer Büroflächen auf einen längeren Zeitraum verteilt und vorrangig auf Schwerpunkte mit vorhandener Infrastruktur konzentriert werden.
- ▷ Nutzungsmischung von Bürostandorten mit Forschungs-, Entwicklungs- und Dienstleistungsunternehmen.
- ▷ Reduktion des hohen Versiegelungsgrades sowie Erhöhung des Begrünungsanteils im Sinne einer Verbesserung der stadtklimatischen und ökologischen Verhältnisse.
- ▷ Erhaltung der Arena als traditionelle Einrichtung der Alternativkulturszene.
- ▷ Nachhaltige Neunutzung der Rinderhalle als Zentrum (Medien, Bildung, Forschung, Freizeit) für die umliegenden Büro- und Wohnviertel.
- ▷ Verortung von Schulstandorten im Teilgebiet Mehrwert Simmering sowie im nördlichen Gasometerumfeld. ■





### 3. U2 Donaustadt – Flugfeld Aspern

#### Allgemeine Beschreibung

**DAS GEBIET U2 DONAUSTADT – Flugfeld Aspern** besteht aus intensiv genutzten und dicht bebauten alten Ortskernen, Teilen mit gründerzeitlichen Strukturen und neueren Siedlungen der Stadterweiterung der letzten Jahrzehnte. Dazu kommen industriell-gewerbliche Bereiche, überwiegend in Bahnnahe und mit langer Tradition sowie relativ neue Gründungen wie das Opel Austria Werk in Aspern.

In räumlicher Durchmischung kommen dann noch ältere und neue Einfamilienhaussiedlungen dazu, die bereits im Übergang zum Stadtrand, zur Lobau oder zu ländlich-bäuerlich geprägten Bereichen lokalisiert sind. Ein Charakteristikum besteht auch darin, dass es zwar mehrere kleine Zentren gibt, aber keine einheitliche und starke Zentrenstruktur.

Die Nähe zu hochrangigen Naturräumen (wie der Lobau) und die Weite der angrenzenden Landschaft haben in den letzten beiden Jahrzehnten zu einem enormen Zustrom an BewohnerInnen in dieses Gebiet geführt.

Die Ausstattung mit Arbeitsplätzen ist quantitativ und qualitativ unzureichend und konnte bisher mit der rasanten EinwohnerInnenentwicklung der letzten Jahrzehnte kaum mithalten.

Für zahlreiche Teilflächen im östlichen 22. Bezirk ergeben sich neue Nutzungsmöglichkeiten. Dies betrifft v. a. folgende Bereiche

- ▷ Stadlau und Mühlgrund
- ▷ U2 – Stationsumfeld Aspern und südlich Opel Austria
- ▷ Hausfeld
- ▷ Flugfeld

Diese oben angegebenen Flächen liegen alle im näheren Einzugsbereich der verlängerten U 2, unterscheiden sich jedoch wesentlich voneinander hinsichtlich ihrer Größe, Standortqualität und ihres Realisierungshorizonts.

- ▷ Die stadtnäher gelegenen Flächen brauchen zu ihrer Realisierung außer der U-Bahn keine weiteren großen Infrastrukturmaßnahmen und können (aufgrund des Baufortschritts der U-Bahn) auch früher bebaut werden.

► Die weiter stadtauswärts gelegenen Flächen Hausfeld und Flugfeld gehören zu den größten Flächenreserven der Stadt, für ihre Entwicklung ist allerdings ein Ausbau des hochrangigen Straßennetzes (B3d/A23, S1) erforderlich; aufgrund der späteren Realisierung dieses Teils der U-Bahn-Verlängerung kann der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung erst im Zusammenhang mit der 2. MPV-Phase (ab 2011) stattfinden.

Hinsichtlich der Standortqualität ist in beiden Kategorien je ein Teilbereich hervorzuheben: die jeweils für Zentrenfunktionen vorgesehenen Bereiche **Stadlau/Mühlgrund** einerseits und das **Flugfeld** andererseits. Beide werden nicht nur an der U-Bahn, sondern auch an Stationen der Bahnlinie Richtung Bratislava liegen sowie auf kürzestem Weg an das hochrangige Straßennetz angebunden sein (Knoten Kaisermühlen, Knoten S1/A23). Das dargestellte Zielgebiet hat daher an seinen jeweiligen Enden das hochwertigste Entwicklungspotenzial.

### Allgemeine Entwicklungsziele

Der Stadtentwicklungsbereich Stadlau – Aspern soll zu einem eigenständigen Stadtteil Wiens entwickelt werden. Bestehende Siedlungskerne und neue Kristallisationspunkte bieten Voraussetzungen zur Entwicklung attraktiver, gut ausgestatteter Versorgungszentren (Stadtteilzentren). Es soll sichergestellt werden, dass die Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur und des Verkehrs sowohl den neuen als auch den bestehenden Siedlungsteilen zugute kommen und dass ein möglichst hohes städtisches Niveau der Versorgung und Erschließung erreicht wird. Die Entwicklung der Zielgebiete soll – anknüpfend an die alten Ortskerne und örtliche Gegebenheiten – Eigenständigkeit und lokale Identität sichern.

Durch eine Reihe von größeren Leitprojekten soll in den nächsten Jahren eine signifikante Wohnungs-, EinwohnerInnen- und Arbeitsplatzzunahme realisiert werden können. Diese Zunahme, die damit verbundene dichte Anordnung und die vorgesehene Zentren- und Arbeitsplatzschaffung sollen den Bezirk Donaustadt in seiner Gesamtheit deutlich aufwerten und besser ausstatten.

### Entwicklungszone Stadlau – Mühlgrund

Dieser Stadtteil soll durch verbesserte Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr, erweiterte Einkaufsmöglichkeiten, neue Verwaltungs- und Büroplätze sowie durch zusätzliche Einrichtungen der Bildung und Kultur in seiner lokalen Zentrumsfunktion gestärkt werden. Im Kernbereich sollen vorhandene Möglichkeiten der Nutzungsintensivierung und einer maßvollen Verdichtung bei Wahrung erhaltenswerten Bestandes aufgegriffen werden. Die stark verbesserte ÖV-Erreichbarkeit in den Einzugsbereichen der U2 soll zu einem Anknüpfungspunkt für die Bildung von Dienstleistungs- und Arbeitsplatzfunktionen ausgebaut werden. Ergänzende Wohnbebauungen sind von den Erholungsarealen am Mühlwasser klar abzugrenzen.

Ein besonderer Wert der gewachsenen Stadtstruktur liegt in der hier vielfach noch gegebenen Mischung von Wohnen, Arbeit und Freizeit. Es gilt Strategien zu entwickeln, um diese Vielfalt an Funktionen in den bestehenden, dicht bebauten Siedlungsteilen zu erhalten und zu modernisieren.

### Entwicklungszone Aspernstraße

Im Bereich der U2-Stationen Donauspital und Aspernstraße wird die bereits in den letzten Jahren eingeleitete Stadtentwicklung durch weitere Wohngebiete und vor allem auch durch Einkaufs- und Arbeitsstätten sowie Bildungseinrichtungen ergänzt. Diese Entwicklungszone wird sich somit zu einem lokalen Zentrum entwickeln und bis zur Fertigstellung der U2-Verlängerung ins Flugfeld Aspern die vorläufige Endstelle der hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittel darstellen. Langfristig wird sie auch einen Hauptzielort für die BewohnerInnen des Umfeldes sowie des Siedlungsgebietes südlich von Aspern und teilweise auch von Eßling bilden.

### Entwicklungszone Hausfeld – Quadenstraße

Ausgehend von der Verlängerung der U2 von der Aspernstraße bis zur Station Hausfeldstraße (Verknüpfung S-Bahn) wird eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Bereiche Hausfeldstraße West und Nordost sowie der bestehenden Siedlungen im Bereich Quadenstraße erreicht. Der in Zukunft hervorragend erschlossene Bereich um die Station Hausfeldstraße (B3d/A23, S80, U2) sollte zur Entwicklung eines lokalen Zentrums mit Verbesserung der Versorgung der bestehenden und der neu hinzukommenden Wohnsiedlungen genutzt werden. Insgesamt soll durch diese Ergänzung der bestehenden Ansiedlungen eine insgesamt bessere Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen erreicht werden und dadurch der Stadtteil deutlich aufgewertet werden.

### Entwicklungszone Flugfeld Aspern

Auf dem mehr als 200 ha großen Areal des ehemaligen Flugfelds Aspern soll ein zukunftsweisender, eigenständiger, dicht bebauter, urbaner Stadtteil vornehmlich im Stationsumfeld der U2 entstehen. Dieser soll mit seinen ca. 6.500 bis 8.500 Wohneinheiten und 16.000 bis 25.000 Arbeitsplätzen nicht nur dem Bedarf eines Bezirkszentrums im Osten der Donaustadt nachkommen, sondern darüber hinaus auch als regional orientiertes Zentrum dienen und sich auch international als eine der Drehscheiben innerhalb der CENTROPE-Region positionieren. Voraussetzung für diese regional bedeutende Funktion ist die Realisierung einer hochrangigen Verkehrserschließung, bestehend aus U2 einerseits und B3d/A23 sowie S1 andererseits.

Der Standort soll nicht zuletzt durch die Entwicklung zu einem Büro- und Dienstleistungszentrum sowie durch die Vorsorge für hochrangige Bildungs- und Kultureinrichtungen von gesamt-

städtischer Bedeutung zu einer Säule der Städtekooperation mit Bratislava ausgebaut werden. Auch die für die Wohnbauentwicklung erforderlichen Sozial- und Freizeiteinrichtungen werden neue urbane Funktionen in diesen TeilWiens bringen, der in dieser Hinsicht derzeit noch stark unterversorgt ist.

Das Flugfeld soll eine Vielzahl von Nutzungen aufnehmen, die in ihrem Zusammenwirken wesentliche Merkmale urbaner Qualität darstellen sollen:

- ▷ hoch entwickelte Wirtschaftszone für Wissenschaft, Produktion und Gewerbe
- ▷ urbaner Wohnbau mit moderner infrastruktureller Ausstattung
- ▷ Büro- und Dienstleistungszentrum
- ▷ Wissenszentrum mit hochrangigen Ausbildungseinrichtungen, technischen Ausbildungsstätten und StudentInnen-Siedlungen
- ▷ kulturelle Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung sowie kleinräumige Stadtteilkultur
- ▷ großzügige Freiräume und direkte Anbindung an übergeordnete Grünraumstrukturen
- ▷ Einrichtungen für Sport und Wellness

Im Zusammenhang mit der Entwicklung am Flugfeld Aspern soll auch die unmittelbare Anbindung von Eßling und Neueßling ans hochrangige öffentliche Verkehrsnetz sowie die Einbettung in bestehende Wegereaktionen, die Bedachtnahme auf bereits existierenden infrastrukturellen Bedarf durch Vorsorge für entsprechende Einrichtungen erfolgen.

Die bestehenden Ansiedlungen sollen vor unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Verkehr oder Lärm bestmöglich geschützt werden.

### Maßnahmen

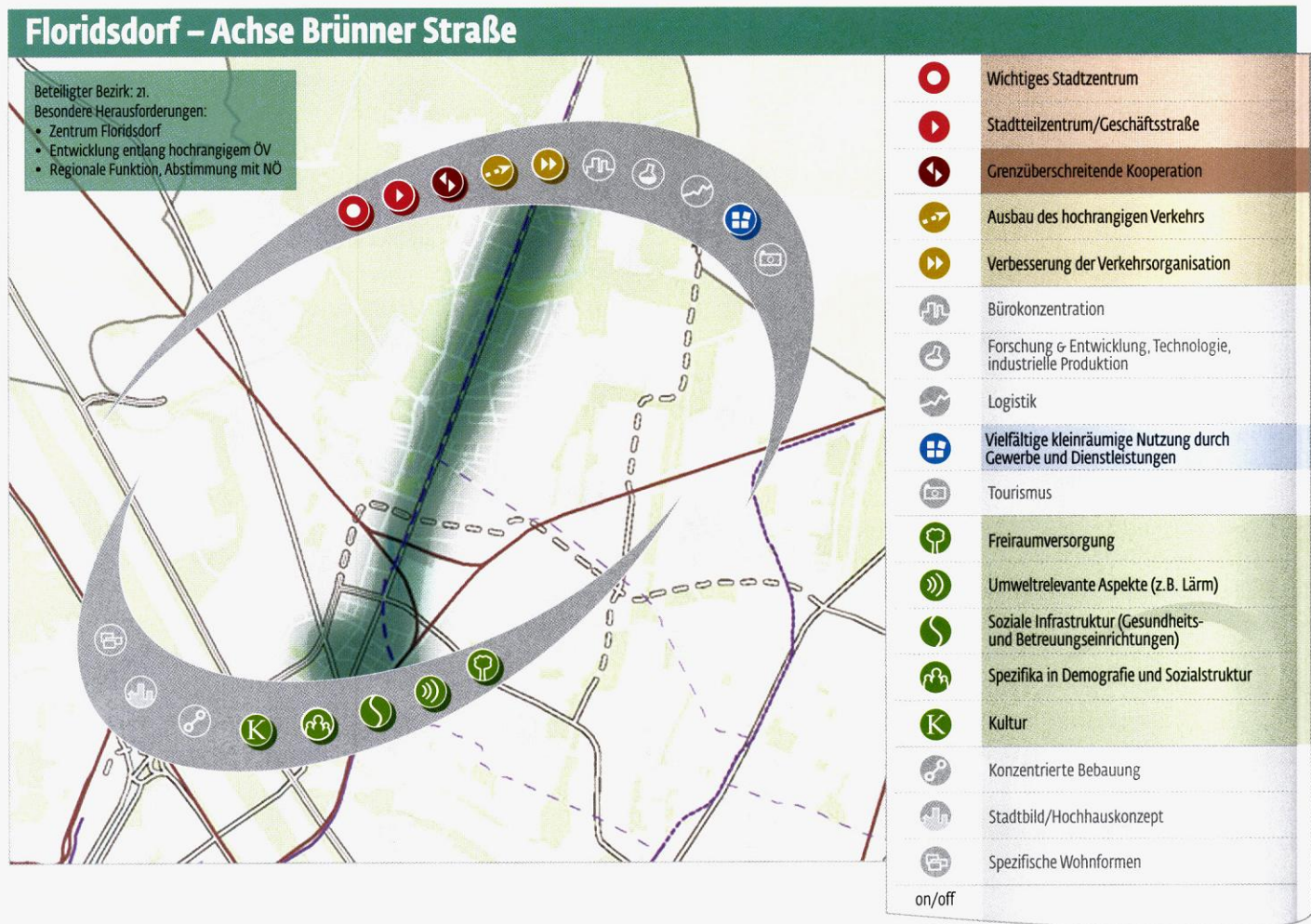
- ▷ Erarbeitung eines Masterplans als Grundlage für die Flächenwidmungsplanung und für weitere Entwicklungsschritte.
- ▷ Eine der ersten Umsetzungsmaßnahmen nach Erstellung des Masterplans soll die Ausgestaltung der übergeordneten und verbindenden Grün- und Freiräume sein.
- ▷ Erste Betriebsansiedlungen können schon vor Fertigstellung der U-Bahn und vor Besiedelung erster Wohnbauetappen stattfinden.

Ein Teilprojekt bildet der von WWFF und BIG geplante High-Tech-Park am Flugfeld Aspern, der innovative, anspruchsvolle Produktions-, Forschungs- und Entwicklungs- sowie Bildungseinheiten ansiedeln soll. Als Themenschwerpunkt werden erneuerbare Energien sowie Elemente des Automotive Cluster anvisiert. (► Kap. IV.4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild, Entwicklungsbereiche von wirtschaftsstrategischer Bedeutung)

Der Masterplan soll umsetzungsorientierte Handlungsstrategien für die Entwicklung des Standortes Flugfeld festlegen und eine Grundlage für die erforderlichen Flächenwidmungs- und Bebauungspläne darstellen. Schon in einer sehr frühen Phase – im Vorfeld der Erstellung des Masterplans – wurde die ansässige Bevölkerung in den Planungsprozess mit einbezogen. Zwei Ziele wurden damit verfolgt: zum einen, die ansässige Bevölkerung, die unmittelbar von einer Entwicklung des Flugfeldes betroffen ist, über die Entwicklungsabsichten und den derzeitigen Stand der Planungen zu informieren, und zum anderen Ideen, Wünsche und Erwartungen zur geplanten Entwicklung zu sammeln („Ideensammlung mit BürgerInnen“).

Um eine unerwünschte Ausbreitung von Siedlungsflächen in den peripheren Lagen an und außerhalb der Stadtgrenze Wiens zu vermeiden, wird es wichtig sein, als flankierende Maßnahme für die außen an der Stadtgrenze realisierte Trassenvariante der S1, ein mit NÖ und den Nachbargemeinden abgestimmtes Konzept der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu erarbeiten. ■





## 4. Floridsdorf – Achse Brünner Straße

### Allgemeine Beschreibung

**DIE Achse Brünner Strasse** verläuft vom wichtigen Stadtzentrum Floridsdorf bis über den nördlichen Stadtrand von Wien hinaus. Als historische Ausfallstraße in die neuen Mitgliedsstaaten Tschechien und Polen umfasst sie heute die historisch gewachsenen Siedlungsbereiche Spitz – innere Brünner Straße, die Betriebsflächen im Bereich SCN – Floridsdorfer Hochbahn – ÖBB Zentralwerkstätte – Elin-Areal sowie die Stadterweiterungsgebiete der 90er-Jahre zwischen Jedlersdorf und Stammersdorf.

Im Charakter einer Freilandstraße verläuft die Brünner Straße schließlich zwischen Bisamberg und Rendezvousberg und bildet außerhalb der Landesgrenze die Verbindung zum Umland mit den Siedlungskörpern (Wohngebiete sowie Handels- und Betriebsareale) Gerasdorf – Wolkersdorf im südlichen Weinviertel.

Floridsdorf übernimmt für das nördliche Umland Wiens Funktionen im Bereich Bildung (z.B. Schulstandort Franklinstraße), Gesundheit (z.B. Floridsdorfer Krankenhaus) und Arbeit (Betrie-

be). Die Brünner Straße ist damit die wichtigste Verbindung zwischen dem nördlichen Wiener Umland und der Stadt.

Entlang der Brünner Straße sind Gewerbe- und Handelsbetriebe angesiedelt, die überwiegend mit dem Pkw erreichbar sind. Eine Reihe ehemaliger Betriebsareale (Elin, Lokomotivfabrik, ÖBB Zentralwerkstätte u.a.) stehen für eine Umnutzung zur Disposition.

Die Brünner Straße quert zum einen die übergeordnete Grünverbindung des Marchfeldkanals, zum anderen passiert sie an der Stadtgrenze die für die Stadt und Region bedeutenden Landschaftsräume Bisamberg und Rendezvousberg.

Mit der Realisierung des Stadterweiterungsgebietes Brünner Straße (nördlich und südlich des Marchfeldkanals) in den 90er-Jahren wurden die großen Flächenreserven entlang dieser Siedlungsachse konsumiert. Ausständig ist nur eine Arrondierung des bestehenden Siedlungsgebietes auf kleineren Teilflächen, z. B. im Bereich Heeresspital, beim Orasteig, beim ehem. Landesbahnhof Stammersdorf und nördlich der Marinonigasse. Auf diesen

Flächen ist vorwiegend Wohnbau mittlerer Dichte in Verbindung mit privatem Grünraum vorgesehen.

### Herausforderungen – Problemlagen

- ▶ entstandener Bedeutungsverlust des (gründerzeitlichen) Zentrums Floridsdorf im Spannungsfeld der Fachmarktzentren- und Einkaufszentrenentwicklung entlang der Brünner Straße
- ▶ hohe Verkehrsbelastung einerseits durch Pendlerverkehr (Wohnstandorte im Umland und Ziele in Wien) und durch den Ausbau der internationalen Verkehrsverbindung in Niederösterreich (A5, Nordostumfahrung, B208), sowie durch Entwicklungsaktivitäten im Umland
- ▶ teilweise Verdrängung der Wohnbevölkerung entlang der Achse durch hohe Verkehrsbelastung, in Teilgebieten geringe Altersmischung
- ▶ teilweise schlechte Bausubstanz entlang der Brünner Straße, Leerstände
- ▶ beschränkte Verfügbarkeit von Flächen
- ▶ in Teilgebieten nicht standortadäquate Siedlungsformen (z.B. Kleingartengebiete in zentraler Lage).
- ▶ ehemals Standort von traditionsreichen Betrieben, jedoch Fehlen von Leitbetrieben
- ▶ mangelnde Grünversorgung mit Ausnahmen überregionaler Landschaftsräume (Bisamberg, Marchfeldkanal)
- ▶ kulturelle Defizite in weiten Teilbereichen
- ▶ differenzierte und den heutigen Erfordernissen angepasste Flächenansprüche an den historisch gewachsenen Straßenraum oft nicht zu vereinbaren (eigener Gleiskörper, Radweg, breitere Gehsteige u.Ä.)

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

#### Ziele

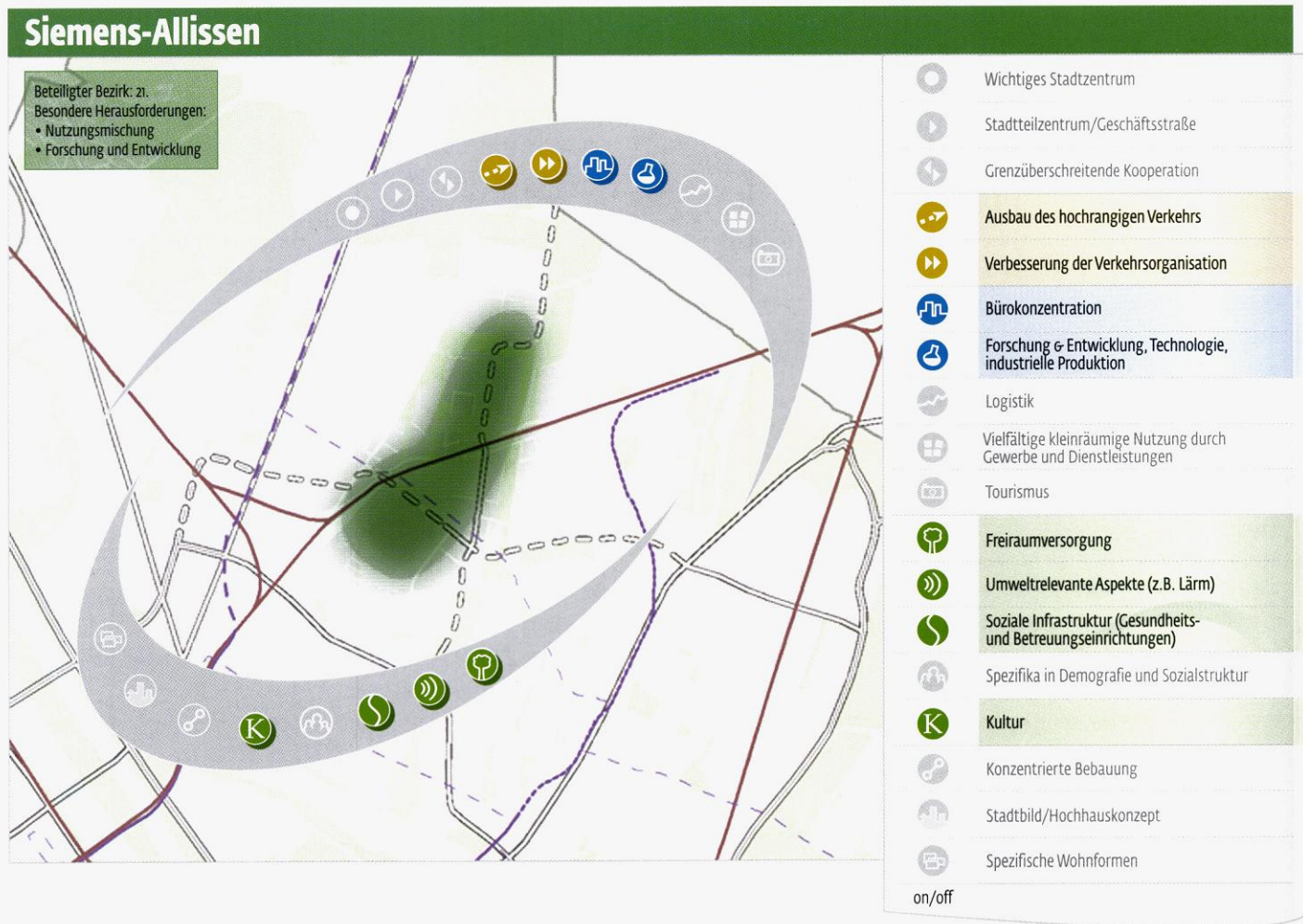
- ▶ Funktionsergänzung des alten Zentrums mit der EKZ- und FMZ-Entwicklung entlang der Brünner Straße
- ▶ Hebung des Entwicklungspotenzials entlang der Brünner Straße
- ▶ Aufbau von Kooperationsstrukturen mit dem Umland (SUM) zur Abstimmung von einander ergänzenden Funktionen in den Bereichen Wohnen – Arbeiten – Bildung – Erholung
- ▶ Erhaltung von historischer Bausubstanz (Gründerzeitviertel, alte Ortskerne)
- ▶ Attraktivierung des Straßenraums in Abstimmung mit dem Umgebungsbereich.
- ▶ Einbettung in den Landschaftsraum Bisamberg – Umland (Grüngürtel). Entwicklung des Erholungsraums Rendezvousberg
- ▶ Verbesserung des Modal-Splits in Richtung ÖV/nicht motorisierter IV
- ▶ altersmäßige Durchmischung monostrukturierter Teilgebiete

### Strategien

- ▶ Förderung prägnanter Bauformen. Vermeidung von „Hinterausituationen“ zum Straßenraum
- ▶ Erweiterung und Verdichtung des Siedlungsraums in Abhängigkeit vom Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes
- ▶ Steigerung der betrieblichen Angebotsvielfalt. Ansiedlung von Leitbetrieben
- ▶ Schaffung von attraktiven Siedlungsräumen innerhalb eines abgestimmten Zentrengefüges. Stärkung des wichtigen Stadtzentrums und der lokalen Zentren
- ▶ Förderung des Landschaftsbezuges zu Bisamberg – Rendezvousberg
- ▶ Förderung des „Umweltverbundes“

### Maßnahmen

- ▶ Stabilisierung der bestehenden Kooperationsstrukturen – Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Aktivitäten
- ▶ „Junge Wohnformen“ im Zentrum Floridsdorf, „Altenwohnen“ in Stadterweiterungsgebieten
- ▶ Blocksanierungsprojekte, städtebauliche und architektonische Wettbewerbe für sensible Bereiche (z.B. Heeresspital, Rendezvousberg)
- ▶ Förderungen für Geschäftsgründungen
- ▶ Attraktivierung der Erdgeschoßzonen – eventuell in Teilbereichen Ausweisung als Geschäftsstraße (Zentrum Floridsdorf)
- ▶ Uni-Erweiterung am Elin-Areal
- ▶ Schließung von Baumreihen, Vernetzung mit angrenzenden Grünflächen, Wegeverbindungen. Maßvoller Straßenausbau (mit Einplanung ausreichender Grünelemente) in den Freilandbereichen nördlich von Stammersdorf. Erstellung und Umsetzung von Grünraumkonzepten
- ▶ Querschnittsverbesserungen für Fußgänger im Bereich der Einkaufsstraßen und im Bereich der Wohngebiete. Förderung von Kultureinrichtungen in Teilgebieten (z.B. Bahnhof Stammersdorf)
- ▶ Beschleunigungs- und Attraktivierungsmaßnahmen der Straßenbahnlinien (ganztägige Bevorrangung vor dem IV, Haltestellenbereiche u.Ä.) als Sofortmaßnahme. Schaffung von attraktiven Busverbindungen in das Umland. Rückbaumaßnahmen der inneren Brünner Straße. Verbesserung des Angebotes für Fußgänger und Radfahrer
- ▶ Umsetzung der im MPV 03 vorgesehenen Park-and-Ride-Anlagen
- ▶ Neuschaffung und Verbesserung von Gesundheitseinrichtungen; derzeit in Diskussion sind die Standorte Heeresspital und ÖBB-Werkstätte
- ▶ altersmäßige Durchmischung anstreben durch gezielte Besiedlungspolitik
- ▶ auch „altengerechte“ Maßnahmen setzen (sicheres Gehen über 60, Gender Mainstreaming, Kulturangebot für SeniorInnen, integrative Stadtteilplanung, mobile Dienste) ■



## 5. Siemens-Allissen

### Allgemeine Beschreibung

**DAS GEBIET LIEGT ÖSTLICH DER** Siedlungsachse Brünner Straße und umfasst das Betriebsareal der Firma Siemens und das Gelände der ehemaligen SGP-Werke (heute Austrian Industries, Klimawindkanal u. a.) im Nahbereich der S-Bahn-Station Siemensstraße.

Nördlich der Nordbahntrasse schließen daran die Flächen des Gaswerks Leopoldau sowie die neu zu erschließenden Betriebsgebiete Allissen an. Insgesamt könnten diese Bereiche eine Betriebs- und Technologiezone mit einer Ausdehnung von mehr als 130 ha bilden. Die Teilregion ist im Schienenverkehr gut mit dem nördlichen und südlichen Wiener Umland verbunden (S-Bahn Richtung Gänserndorf und Wolkersdorf, auch Eilzugshalt der Nordbahn), die Straßenverbindungen ins Umland sind – trotz direkter Lage an der B29 – wenig leistungsfähig.

Es ist grundsätzlich ausreichend Entwicklungsspielraum durch locker bebaute Betriebsflächen bzw. brachliegende Gebiete vorhanden. Der Teilbereich hat das Image eines historisch gewach-

senen Betriebsbaugebiets im Bezirk. Leitbetriebe und identitätsstiftende Industriearchitektur sind vorhanden.

Es besteht räumliche Nähe zum Grünkeil Rendezvousberg – Alte Donau; vorhandene Grünstrukturen, z.B. Betriebsportanlagen, können ergänzt, attraktiviert und vernetzt werden.

### Herausforderungen

In Teilbereichen gibt es Konfliktpotenzial zwischen betrieblicher und Wohnnutzung. Teilweise sind Altlasten vorhanden (Gaswerk), Verkehrsflächen und technische Infrastruktureinrichtungen (Kanal, Wasser, Telefon und IT-Leitungen) entsprechen oft nicht den heutigen Erfordernissen. Es sind kaum öffentliche Wege und Straßen vorhanden (Durchgängigkeit fehlt).

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

Zur Entwicklung der „Betriebszone Siemens-Allissen“ sind Maßnahmen der öffentlichen Hand (Infrastruktur) und der vor Ort tätigen Akteure (Ausbau der Betriebsflächen) erforderlich.

Nur bei einem konzertierten Vorgehen ist eine entsprechende Positionierung des Standorts im regionalen Wettbewerb der Regionen (Marchfeld, Industrieviertel Südraum Wien) möglich. (► Kap. Wirtschaft, Entwicklungsgebiete von wirtschaftsstrategischer Bedeutung)

### Ziele

- ▷ Ausstattung der Betriebszone als „kompletten“ Stadtteil, um damit eine über die Arbeitszeiten hinausgehende Nutzung des Gebietes sicherzustellen
- ▷ Einbettung des Technologiestandortes in den Siedlungskörper
- ▷ Bildung eines Technologie- und Betriebsclusters, Positionierung im regionalen Firmennetzwerk – „Standortidentität“ (Siemens)

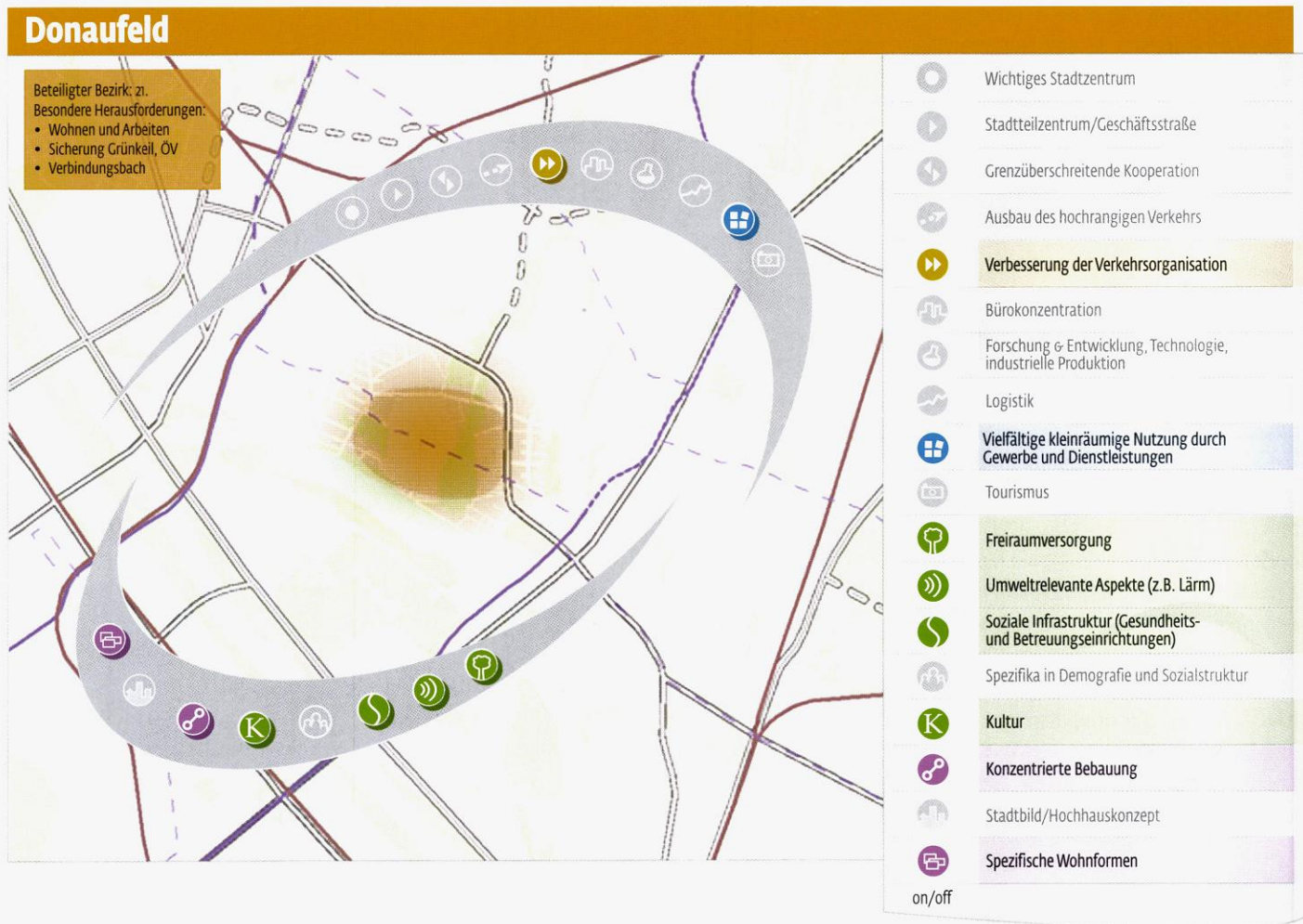
### Strategien

- ▷ Förderung der „weichen Standortvorteile“ (Bildungs-, Kultur-, Einrichtungen u.a.)
- ▷ Schaffung von Grün-, Freiflächen- und Erholungsangeboten.
- ▷ Modernisierung der Infrastruktursysteme und Anpassung an die Erfordernisse der Betriebssparten
- ▷ Nutzung der Kompetenz der Leitbetriebe zur Positionierung des Standorts

### Maßnahmen

- ▷ Kooperation in der Standortentwicklung (z.B. durch Werbung u.Ä.)
- ▷ unter vorrangiger Sicherung betrieblicher Nutzung (Konzentration Siemens, Pauker-Gründe, Techbase, Gaswerk) standortverträgliche Einbindung neuer Wohnnutzung
- ▷ Ansiedlung von Bildungseinrichtungen (z.B. Fachhochschule) und (Betriebs-)Kindergarten
- ▷ Verdichtung der Betriebsflächen, Schaffung attraktiver Gebäudestrukturen
- ▷ Nutzung, Ergänzung und Attraktivierung vorhandener Freizeitstrukturen z.B. Betriebssportflächen
- ▷ Förderung der Zugänglichkeit für umgebende Siedlungsflächen durch Öffnung für Vereinssport bzw. in Teilbereichen für die Öffentlichkeit
- ▷ Nutzung von bestehenden Hallen (z.B. historische Werkshalle der Firma Pauker) für Kulturveranstaltungen. Kooperation mit Museen und technischen Sammlungen
- ▷ Realisierung des Grünkeils (Gewässervernetzung) Rendezvousberg – Alte Donau
- ▷ Errichtung eines zusätzlichen südlichen Ausgangs der S-Bahn-Haltestelle Siemensstraße
- ▷ Errichtung der neuen Straßenbahnlinie im Bereich Siemensstraße (Linie 27) ▣





## 6. Donauefeld

### Allgemeine Beschreibung

**DAS CA. 70 HA GROSSE ENTWICKLUNGSGEBIET** Donauefeld liegt zwischen den zwei wichtigen Stadtzentren Floridsdorf und Kagran und umfasst die großteils erwerbsgärtnerisch genutzten Flächen zwischen Fultonstraße, Donauefelder Straße, Dückegasse (B3) und Oberer Alter Donau. Im Westen grenzt es direkt an das Mühlenschüttel mit seinen vielen Infrastruktureinrichtungen (Schulmeile Franklinstraße, Hallenbad, Krankenhaus Floridsdorf).

1994 wurde auf Basis des Leitprogramms Donauefeld – Kagran ein ExpertenInnenverfahren für eine künftige Entwicklung durchgeführt. Dabei wurde vorwiegend Wohnbebauung in mittlerer Dichte vorgeschlagen. Im März 1996 wurde dieses Stadterweiterungsgebiet – zusammen mit 15 anderen peripher gelegenen – seitens der Stadt Wien und des Wohnfonds\_Wien (ehem. WBSF) zurückgestellt und die Realisierung nicht weiter betrieben. Daher entstanden bis jetzt nur in den Randbereichen vereinzelte (Wohn-) Projekte (z.B. Autofreies Wohnen, Projekte an der Floridusgasse).

Aufgrund der Grundstücksstruktur und Eigentumsverhältnisse sowie wegen der hohen Infrastrukturkosten für das Gebiet ist der mögliche Realisierungshorizont auch weiterhin nicht abschätzbar.

### Herausforderungen

- ▶ Grundstücksverfügbarkeit ist zum großen Teil nicht gegeben, kleinteilige Parzellenstruktur, erwerbsgärtnerische Nutzung stehen neuen Entwicklungen entgegen.
- ▶ Auf Stadt-Wien-Flächen zur Ausgestaltung der Grünzonen an der Alten Donau zum Teil langfristige Pachtverträge.
- ▶ Geplanter Grünzug großteils noch im Privatbesitz (erwerbsgärtnerisch genutzt), derzeit keine Nord-Süd-Durchgängigkeit.
- ▶ Bestehende Infrastruktureinrichtungen im Gebiet und in den angrenzenden Bereichen sind ausgelastet. Bei weiterer Entwicklung ist die Errichtung entsprechender Infrastruktureinrichtungen erforderlich.

- ▶ Die Erschließung mit ÖV ist derzeit nur über die Linie 26 in der Donaufelder Straße gegeben. Die interne Erschließung für den MIV und die technische Infrastruktur (Kanal, Wasser, Fernwärme) muss erst errichtet werden.

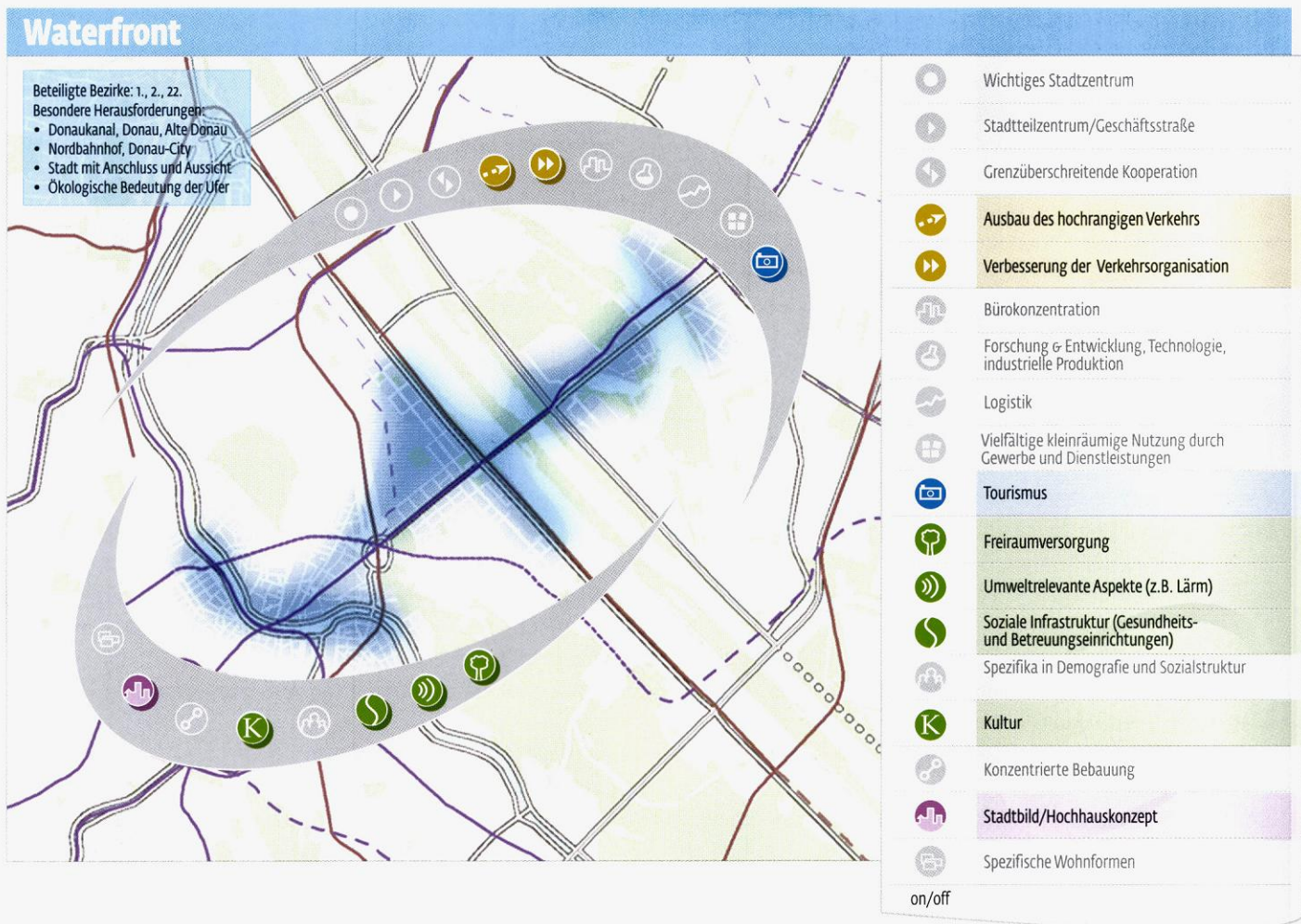
### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

Ziel ist es hier, einen lebendigen Stadtteil mit hoher Lebensqualität zu schaffen. Einige Voraussetzungen dafür sind bereits gegeben: Das Zielgebiet liegt relativ zentral und die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur ist grundsätzlich vorhanden (B3, Straßenbahnlinie 26 mit künftig kürzerer Anbindung an die verlängerte U1). Weiters ist mittelfristig (MPV-Phase bis 2010) die Errichtung einer zusätzlichen, schnellen Tangentiallinie zwischen Floridsdorf (U6, S-Bahn) und dem Donauzentrum (U1) vorgesehen (Linie 16). Auch die Nähe zu Gesundheits- und Bildungseinrichtungen (Mühlschüttel: Krankenhaus Floridsdorf, Geriatriezentrum, Kirche, Kulturinitiative, Hallenbad, Schulen (AHS, BHS, SozAk, Berufsschule); Kagran: Ärztezentrum, Internationale Schule, Gartenbauschule, Eishalle) bietet Vorteile, ebenso wie die Lage an der Alten Donau mit ihren Uferbereichen und Sporteinrichtungen. Eine zusätzliche Aufwertung wäre durch die Ausgestaltung von gewidmeten und im Besitz der Stadt Wien befindlichen Epk-Flächen (entlang der Straße „An der Oberen Alten Donau“) sowie durch die Realisierung des durch das Gebiet führenden Grünkeils Donaufeld („Rendezvousberg–Alte Donau“) mit einem Bachlauf gegeben.

#### Maßnahmen

- ▶ Errichtung der Straßenbahnlinie 16 (Donaufeldtangente), unabhängig von einer Bebauung des Gebietes (d.h. eventuell auch vorher)
- ▶ Schaffung eines entsprechenden Verkehrsnetzes mit Bevorzugung der Umweltverbundverkehre
- ▶ Evaluierung des durchgeführten Expertenverfahrens (hinsichtlich Nutzungsmischung und Strukturierung des Gebiets)
- ▶ Realisierung des Projekts „Gewässervernetzung“, d.h. des Nord-Süd-Grünzugs
- ▶ breites Spektrum an Wohnungen anbieten (sozialer Wohnbau, Generationenwohnen), eine gute infrastrukturelle Versorgung sicherstellen, Geschäfte in Erdgeschoßzonen
- ▶ widmungsmäßige Vorsorge für gewünschte Nutzungen treffen
- ▶ bestehende Kultureinrichtungen der Umgebung weiterentwickeln





## 7. Waterfront

### Allgemeine Beschreibung

**DER RAUM ZWISCHEN** Donaukanal, Donau, Neuer und Alter Donau stellt den dynamischsten Teil des Wiener Donauraumes dar. Die für die Bebauung immer besonders attraktiven Lagen am Wasser werden durch die Schnittpunkte mit der prägenden städtebaulichen Achse Wagramer Straße/U1 im besonderen Maße verstärkt. Die Uferbereiche sind daher ausgestattet mit bzw. begrenzt von signifikanten Raumfiguren bzw. Raumtypen mit hohem Wiedererkennungswert. Sichtbarstes Zeichen sind die Donau-City und der Bereich Wagramer Straße.

In der Vergangenheit hat hier basierend auf Planungsinputs wie „Wien an die Donau“, „Wien neu“, Twin-City sowie Erholungsansprüchen eine differenzierte Entwicklung stattgefunden. So ist jeweils eine sehr unterschiedliche städtebauliche Situation und Ausprägung der „Waterfront-Entwicklung“ entlang der U1-Achse zu erkennen, der für den differenzierten Umgang mit Standortqualitäten für Wien typisch ist:

- ▷ Donaukanal  
Abschnitt Nußdorf bis City: mögliche Imageaufwertung der Betriebsstandorte durch Signalarchitektur und „Inszenierung der Stadt am Wasser“

mäßige Höhenentwicklung gegenüber der City; besondere Herausforderung an die Architekturqualität im städtebaulich-historischen Kontext

Abschnitt City-Erdberg: Beibehaltung der einheitlichen gründerzeitlichen Bebauungskante

- ▷ rechtes Donauufer: ruhige Bebauungskante; punktuell durchbrochen durch einzelne Hochhäuser
- ▷ linkes Donauufer: zukünftiger Standort der höchsten Hochhausprojekte (ca. 200 m) in Wien; Inszenierung der Donau-City und der UNO-City
- ▷ rechtes Ufer der Alten Donau: mäßige Höhenentwicklung von gruppierten Wohnhochhäusern
- ▷ linkes Ufer der Alten Donau: entsprechend der landschaftlichen Qualitäten Badehütten, Kleingärten und naturnahe Ufergestaltung

Vor allem durch den Bau der Donauinsel wurde ein neues Verhältnis der Stadt zum Strom eingeleitet. Entstanden ist dadurch ein neues zukunftsgerichtetes Image von Wien und ein qualitätsvolles Nebeneinander von „weicher“ Infrastruktur und hervorragenden Erschließungskomponenten.

Durch die U2-Verlängerung werden Donauufer – Prater – Donauinsel etc. miteinander verknüpft und lassen ebenso wie die Planungen für den Nordbahnhof den Raum stärker ins Blickfeld imageträger Vorhaben sowohl für Büro- als auch Wohnstandorte rücken.

Auch das große innerstädtische Entwicklungsgebiet auf dem Gelände des ehemaligen Nordbahnhofs kann von der Lage der bedeutenden Stadtachse U1/Lassallestraße einerseits, der Lage zwischen City und Donau-City andererseits sowie von der besonderen Nähe zum Donauufer profitieren.

### Herausforderungen

- ▷ Stärkung der direkten Beziehung der (Ufer-)Bebauung zum Wasser
- ▷ Weiterentwicklung und Verstärkung der eingeleiteten Imageeffekte zur Nutzung positiver wirtschaftlicher Entwicklung
- ▷ Fortsetzung einer positiven und attraktiven Beziehung der Stadt zu den Wasserfronten (Öffnen der Stadt zu den Uferbereichen, Grünverbindungen, frei zugängliche Uferbereiche)

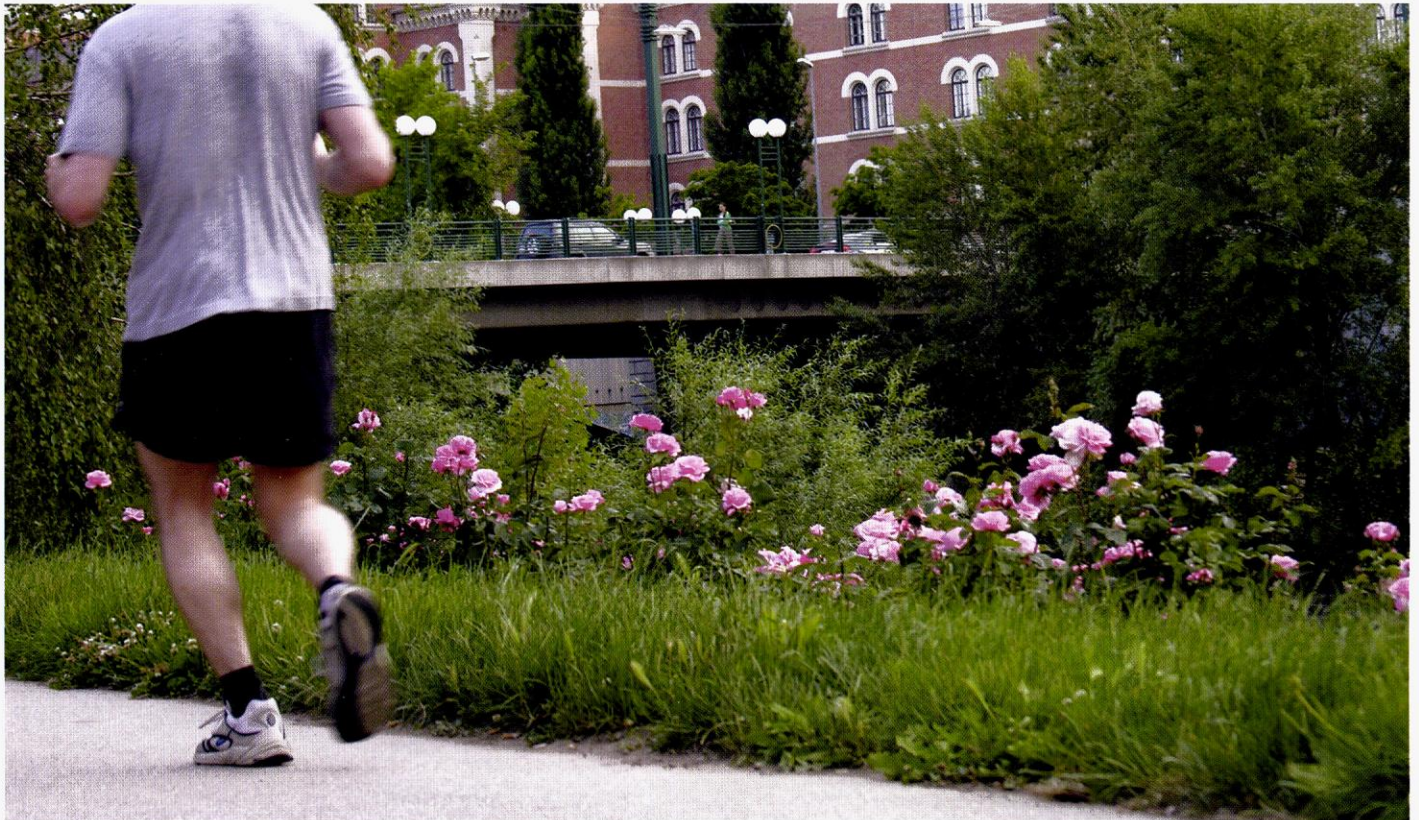
### Entwicklungsziele

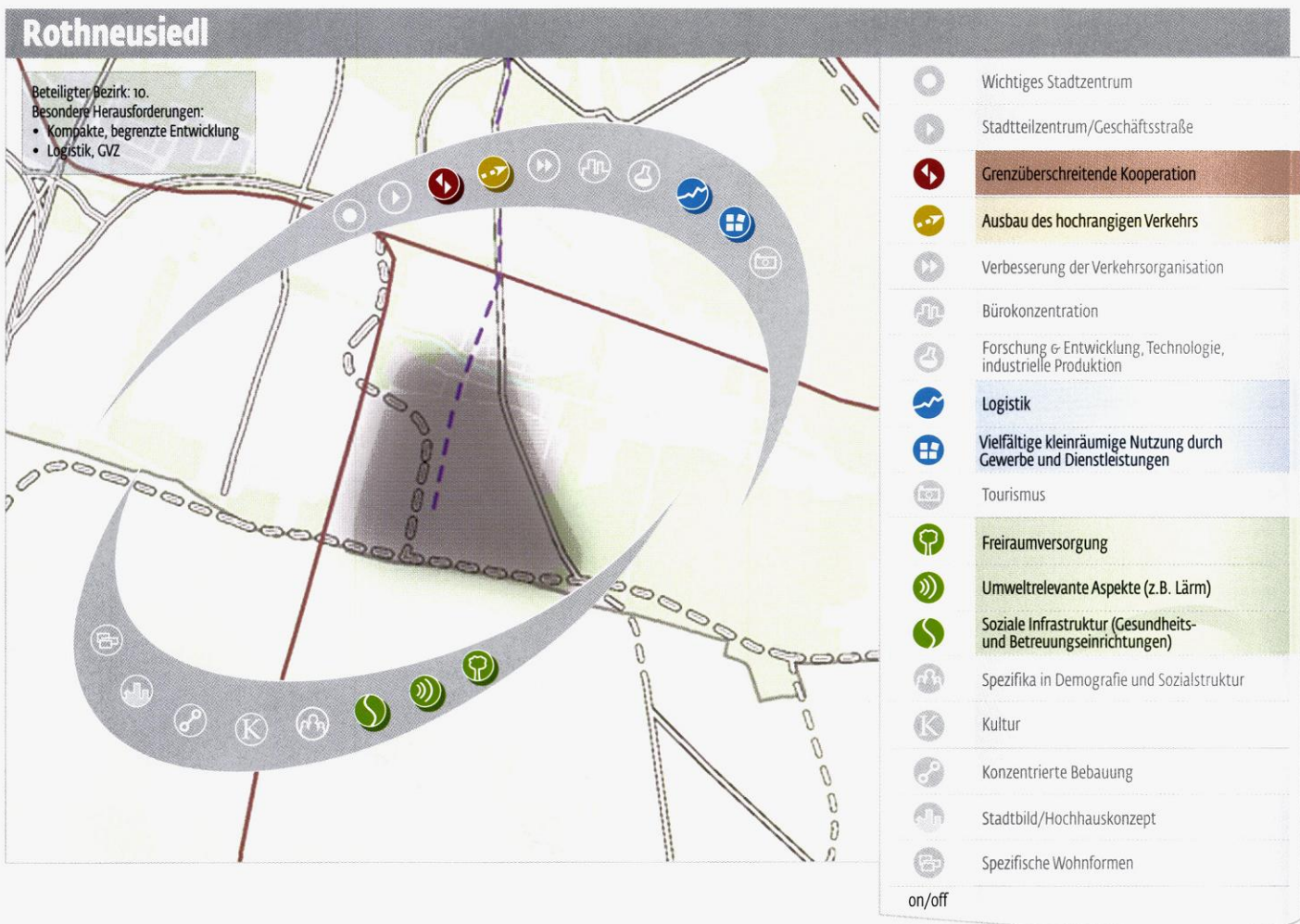
- ▷ gezielte Entwicklung von Büro- und Wohnstandorten
- ▷ Adaptierung des Zugangs zum Ufer im Bereich Donau-City als Folge der baulichen Verdichtung und Nutzungserweiterung
- ▷ optimale Erreichbarkeit, Erhöhung der Attraktivität des rechten Donauufers und Vernetzung mit dem Hinterland, bessere Zugänglichkeit der Uferabschnitte

- ▷ Alte Donau: Beibehaltung des Nebeneinander von kompakter Stadt und Naturraum als besondere Qualität
- ▷ Entwicklung zum Standort für spezifische Tourismussegmente mit den Schwerpunkten Fitness, Wellness, Kongress, Unterhaltung, Kultur
- ▷ Berücksichtigung bzw. Sicherstellung der ökologischen Bedeutung der Ufer

### Strategien und Maßnahmen

- ▷ touristische Vermarktung der Donauinsel im Zusammenhang mit längeren Wien-Aufenthalten
- ▷ Donau: Neuordnung der Länderechte nach weißer und schwarzer Schifffahrt
- ▷ Attraktivierung der Uferstandorte für die weiße Schifffahrt, bereichsweise Attraktivierung des rechten Donauufers durch die punktuelle Ansiedlung von Gastronomie u.Ä.
- ▷ Ermöglichung von Signalarchitektur an besonders bevorzugten Punkten (Donau-City, Donaustadtbrücke, Donaukanal)
- ▷ Donaukanal: City-Terminal der Twin-City-Line Wien-Bratislava
- ▷ Anbindung des angrenzenden Siedlungsgebietes durch tief ins Hinterland reichende „Brückenschläge“
- ▷ PPP-Modelle zur Finanzierung von Attraktivierungsmaßnahmen
- ▷ Neunutzung von Brachflächen
- ▷ Sicherstellung der notwendigen Infrastruktur (Beleuchtung, Sanitäranlagen etc.) im Bereich der Freiraumanlagen
- ▷ sensible Gestaltung der grünen Ufer und Sicherstellung von Rückzugsgebieten für Fauna und Flora ▣





## 8. Rothneusiedl (Entwicklungsoption)

### Allgemeine Beschreibung

**DAS ZIELGEBIET INKLUDIERT** das ca. 105 ha große Gebiet zwischen ÖBB-Pottendorfer Linie – Rosiwalgasse – Himbergerstraße – Stadtgrenze bzw. S1 und bezieht das relevante Umfeld ein. Es wurde im STEP 94 als potenzielles Stadterweiterungsgebiet ausgewiesen, dessen Bedeutung in der Zwischenzeit allerdings zurückgesetzt wurde.

Wichtige infrastrukturelle Maßnahmen sind in Bau bzw. in Planung: S1, Ausbau Pottendorfer Linie (in Planung), Güterverteilzentrum Inzersdorf/Metzgerwerke (in Planung), U1-Verlängerung (MPV), Verbindungsspanne S1-A23 (in Planung)

Das Zielgebiet ist derzeit ein zusammenhängendes, landwirtschaftlich genutztes Gebiet.

### Herausforderungen

Durch den Ausbau der geplanten Straßen- und Schieneninfrastruktur, am Schnittpunkt (regional) bedeutsamer Verkehrs-

wege gelegen, ist eine Entwicklungsdynamik zu erwarten, die nicht kompatibel mit den prioritären räumlichen Zielen der Stadtentwicklung ist.

Aus den breit gestreuten Grundbesitzverhältnissen (Stadt Wien, ÖBB, Stiftung und Private) ergibt sich für eine zielführende Planung die Notwendigkeit grundstückspolitischer Maßnahmen.

Es besteht – ausgelöst durch den Infrastrukturausbau – die latente Gefahr der Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie von Bodenspekulation im Bereich der Landwirtschaft.

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

Als Ergebnis einer Studie wurde die Errichtung eines „Businessparks mit Schwerpunkt betrieblicher Nutzung im Zusammenhang mit dem Güterverteilzentrum (GVZ Inzersdorf-Metzgerwerke) empfohlen.

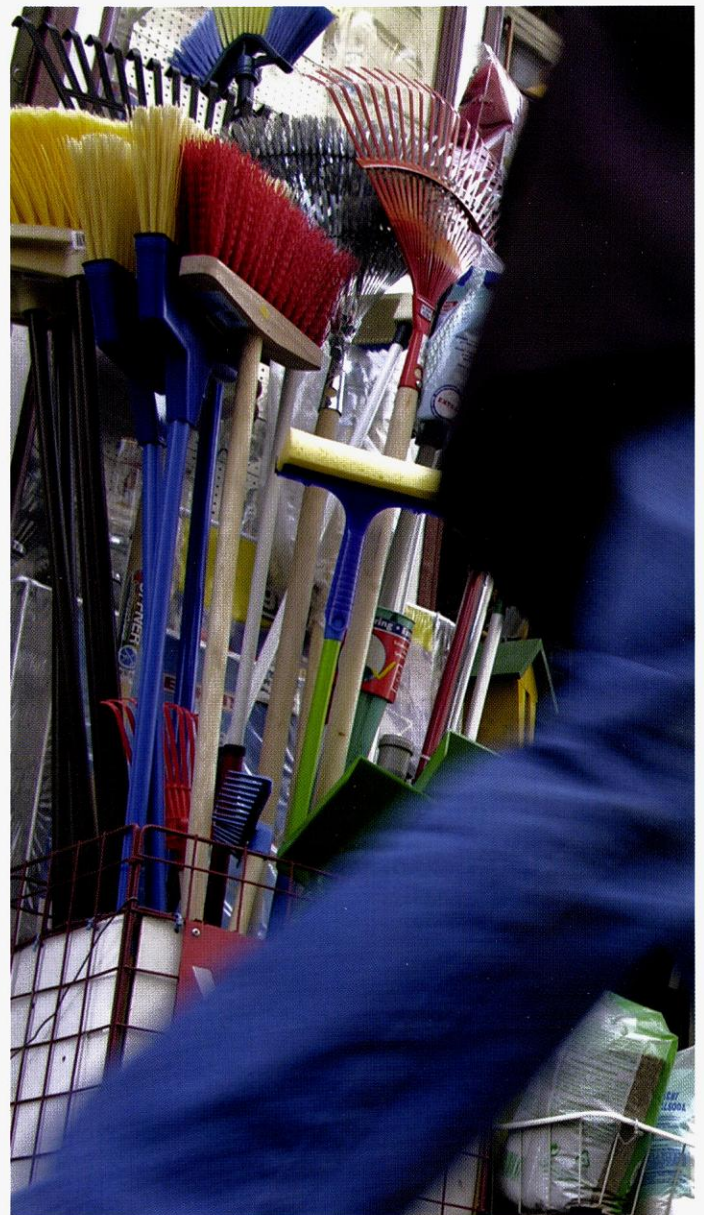
Durch die Errichtung eines stadtteilbestimmenden Parks (mind. 10 ha) soll eine attraktive „Adresse“ für Ansiedlungen aus der Technologiebranche geschaffen werden.

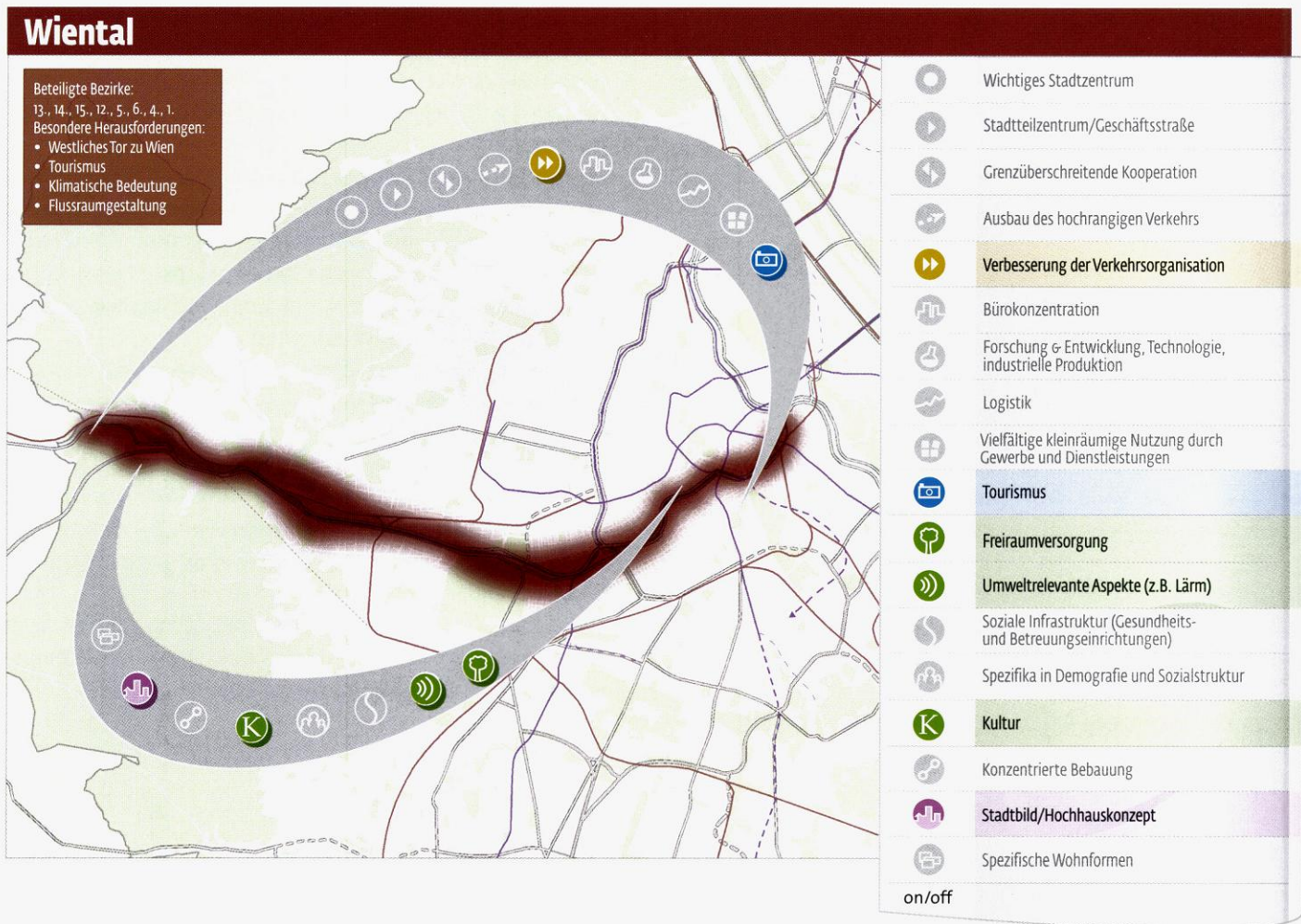
Auch Sportanlagen für publikumsträchtige Sportarten sind denkbar.

Die Errichtung eines Einkaufszentrums/Fachmarktzentrums wird als vertretbar angesehen.

### Maßnahmen

- ▷ Aufbau einer Organisationsstruktur zur Umsetzung der raumplanerischen Zielsetzungen
- ▷ Erstellung eines für den gesamten Bereich gültigen und wirksamen Masterplans als Grundvoraussetzung für eine stadtverträgliche Umsetzung der Entwicklungsvorstellungen
- ▷ Verknüpfung übergeordneter Grünraumkonzepte auf Wiener Gebiet (Wienerberg, Heuberggstätten, Rothneusiedl) mit jenen auf niederösterreichischem Gebiet
- ▷ Verlängerung der U<sub>1</sub> und damit verbunden die notwendige Errichtung von Wohneinheiten (Errichtung einer Park-and-Ride-Anlage sowie Verknüpfung von U<sub>1</sub> und S<sub>1</sub>)
- ▷ Die Errichtung der Spange von der S<sub>1</sub> zur A<sub>23</sub> ist unbedingt erforderlich, unabhängig von jeder (baulichen) Entwicklung in diesem Gebiet. ■





## 9. Wiental

### Allgemeine Beschreibung

**DAS WIENTAL IST NICHT NUR** das „grüne Tor“ der Stadteinfahrt aus dem Westen, sondern zählt neben Donaukanal, Donau und Gürtel zu den wichtigsten Strukturelementen Wiens. Darüber hinaus hat das Wiental auch als Frischluftschneise große Bedeutung für das Stadtklima.

Auf dem 14,6 km langen Wiener Abschnitt – rund die Hälfte des gesamten Flusslaufes – durchfließt die Wien fast alle die Stadt prägenden Stadtstrukturtypen und -milieus: Vom historischen Stadtzentrum, dem Ringstraßenbereich ausgehend, reihen sich die Vorstädte des Biedermeiers und des Großbürgertums der Jahrhundertwende, die Arbeiterquartiere und Gewerbegebiete der Gründerzeit, die imperiale Kulisse Schönbrunn und die gewachsenen Ortskerne von Penzing und Hietzing, die gründerzeitlichen Villenviertel Unter St. Veits und Ober Baumgartens, Büroagglomerationen und Fachmarktzentren, Lager- und Gewerbeflächen entlang der Westbahn, große Gemeindebauten an der Linzer Straße, Gartenstadtanlagen, Wohnhausanlagen der 1970er–1990er-

Jahre in Hacking, die alten Ortskerne von Ober St. Veit, Hütteldorf und Weidlingau, Einfamilienhaus- und Kleingartengebiete, das Gewerbegebiet Auhof und der Grüngürtel des Wiener Waldes aneinander.

Weiters findet sich ein großer Teil der bedeutenden Kulturdenkmäler und -institutionen der Stadt entlang des Wienflusses: Urania, Hochschule für angewandte Kunst/MAK, Stadtpark, Konzerthaus, Schwarzenbergplatz/Palais Schwarzenberg und Schlosspark Belvedere, Musikverein, Karlskirche, Technische Universität, Sezession, Akademie der bildenden Künste, Naschmarkt, Theater an der Wien, Otto-Wagner-Miethäuser Linke Wienzeile 38 u. 40 (Majolikahaus), Wientalbrücke der Stadtbahn, Schönbrunn, Technisches Museum, Kloster Mariabrunn, Lainzer Tiergarten ...

Die Strukturlinie des Wientals wird durch die einheitliche und qualitätsvolle Formensprache Otto Wagners gestalterisch betont, funktionell durch die U4 und die Verkehrs- und Stadtknotenpunkte Wien-Mitte, Schwarzenbergplatz, Karlsplatz, Gaudenz-

dorfer Knoten, Kennedybrücke und Bahnhof Hütteldorf noch verstärkt. Auch die Bewegungslinien der stark frequentierten Wientalbegleitstraßen machen die Raumabfolgen des Wientals zu einem der wesentlichsten Elemente des Wiener Stadtbilds.

Entlang der Achse Wienerwald–Donauraum verbindet das Wiental auch die großen innerstädtischen Grünbereiche Stadtpark, Belvedere, Schönbrunn/Auer-Welsbach-Park mit den Landschaftsräumen der Region und ist somit ein wichtiger Bestandteil des Wiener Grün- und Freiraumnetzes.

### Herausforderungen

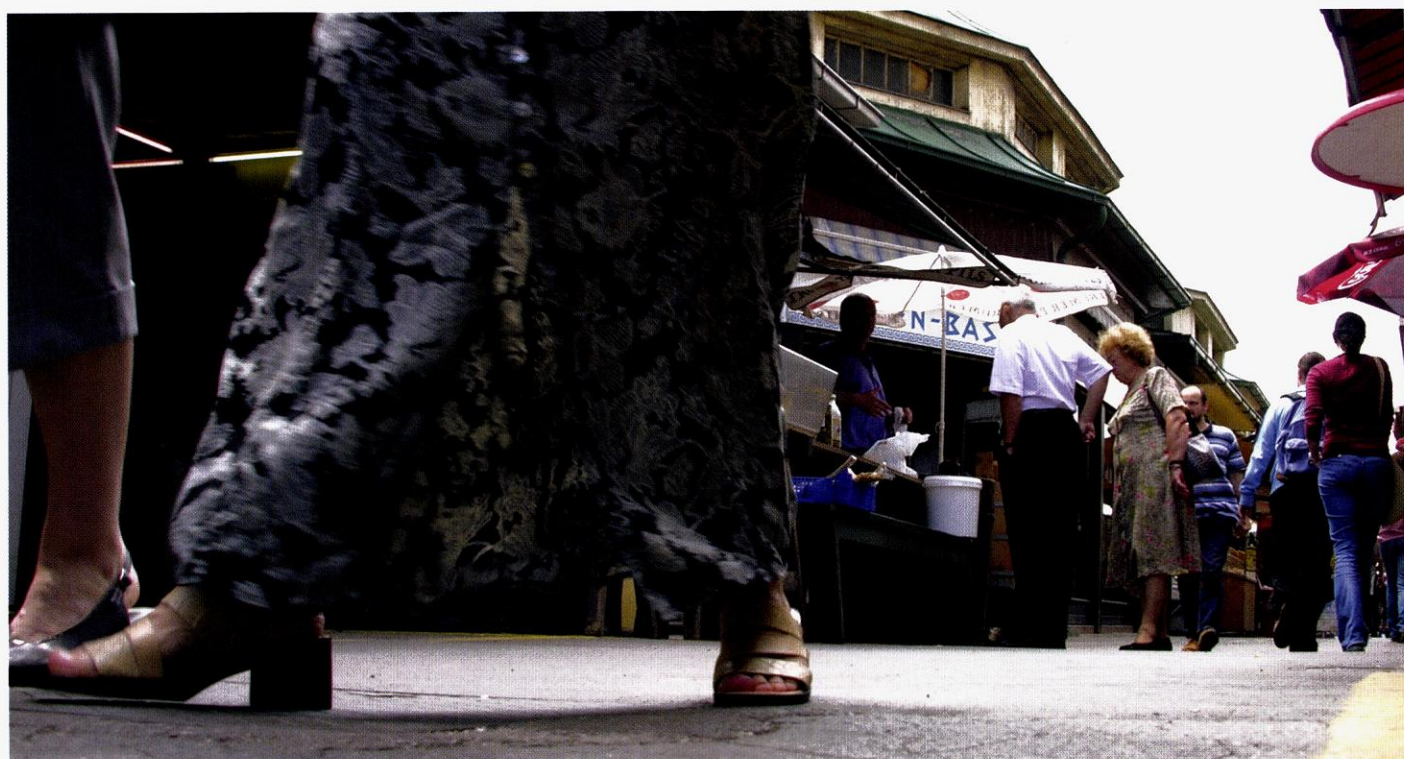
Die topografischen Besonderheiten (Talenge zwischen Lainzer Tiergarten und Westbahn) und die damit verbundenen verkehrlichen Ausbaumöglichkeiten schränken eine weitere bauliche Entwicklung des Gebietes Auhof (im Sinne einer „Tor-Wirkung“) ein. Diese kann daher nur innerhalb der derzeit festgelegten Widmungsbegrenzungen bzw. deren Volumen erfolgen.

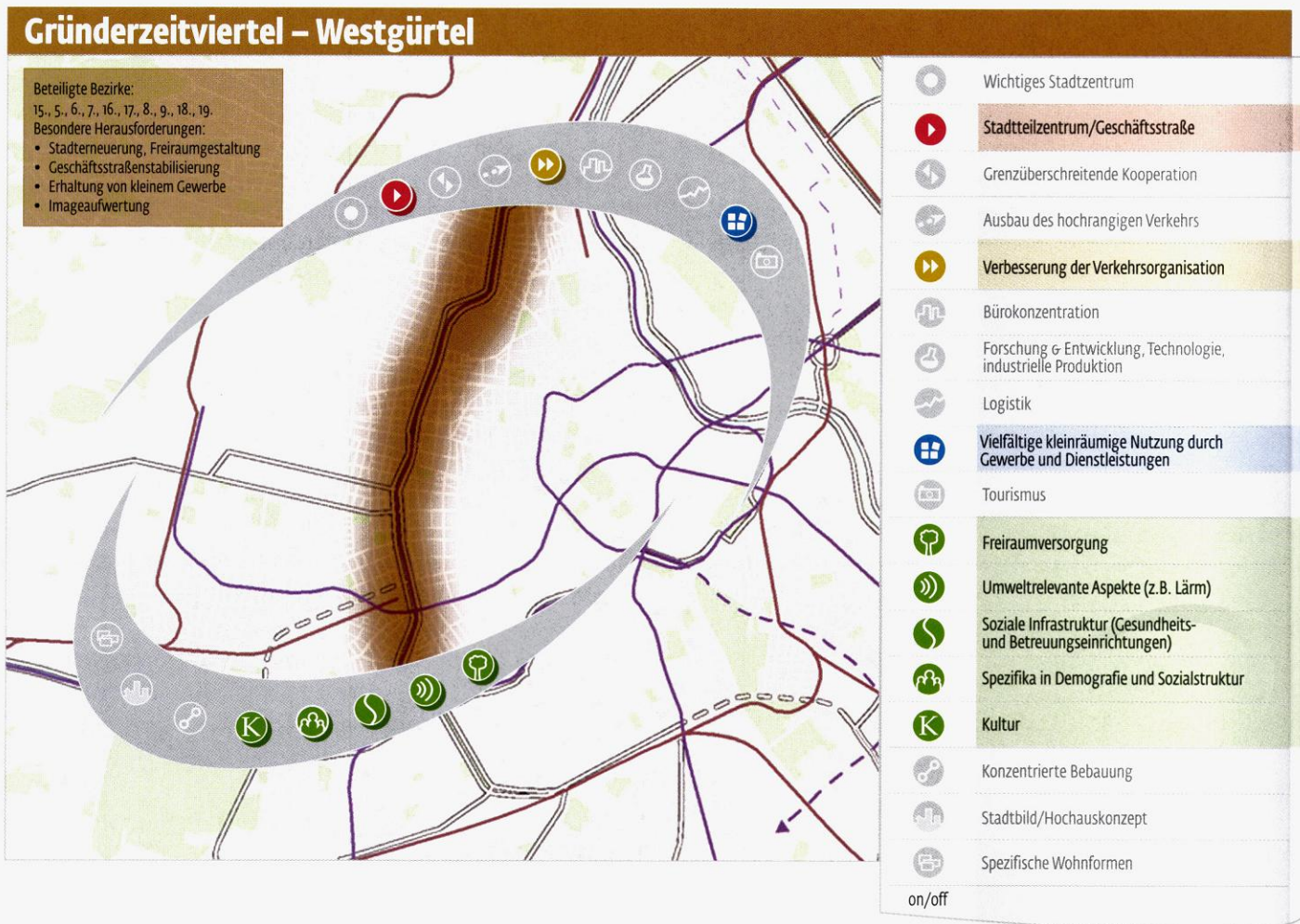
Aufgrund der fehlenden Erschließung und Aufenthaltsqualität, sowie der Dominanz des Verkehrs kann das Potenzial des innerstädtischen Wientals als Erholungs- und Erlebnisraum derzeit allerdings nicht genutzt werden.

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

- ▷ Erhaltung des Talcharakters, keine weiteren Eindeckungen und Einengungen des Flussprofils und Talraumes

- ▷ an ausgewählten Stellen Erlebbarkeit der Flusslandschaft auch in bebautem Gebiet
- ▷ Gestaltung des Vorlandes von Schönbrunn zu einem attraktiven Rahmen für das Schloss entsprechend den Wettbewerbsergebnissen
- ▷ weitere Konzentration der Nutzungen Büro, DL und Fachmarktzentrum (ohne zentrenaffines Angebot) im Abschnitt Ober Baumgarten/Ober St. Veit unter Einhaltung der Gestaltungsvorgaben (geschlossene Bebauung, dem Flusslauf folgende Baulinie, einheitliche Gebäudehöhe Bauklasse III–IV, „Schauseite“ zum Wiental gerichtet)
- ▷ großzügige landschaftsräumliche Verknüpfung der Grünverbindung Wiental mit dem Grüngürtel Wienerwald im Bereich Hütteldorf–Weidlingau; barrierefreie Anbindung an das Wegenetz des Wienerwaldes, besonders entlang der Zuflüsse der Wienerwaldbäche (Rosenbach, Halterbach, Mauerbach, Rotwasser, Grünauerbach, Kolbetergaben ...), Fuß- und Radwege entlang der Hochleistungsstrecke zwischen Wolf in der Au und Wurzbachtal
- ▷ Attraktivierung des äußeren Wientals als Erholungsraum und Ausgangspunkt in den Wienerwald u.a. durch Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Rückhaltebecken ▣





## 10. Westgürtel

### Allgemeine Beschreibung

**DER GÜRTEL IST DIE** wichtigste tangentielle Strukturlinie im dicht bebauten Kernbereich Wiens. Er zählt zu den meistbefahrenen Verkehrsadern Wiens, ist ein verbindendes Element in seiner Längsrichtung (verbindet 14 Bezirke miteinander) und weist starke Barrierewirkung in seiner Querrichtung (Barriere und Grenze zwischen den Innen- und Außenbezirken) auf.

Städtebaulich gliedert sich der Gürtel in drei klar unterscheidbare Abschnitte unterschiedlichen Charakters, den **Westgürtel**, den **Südgürtel** und den dazwischenliegenden Abschnitt zwischen **Gaudenzdorfer Knoten** und **Eichenstraße**. Der Gürtelzone zugerechnet werden auch noch die jeweils westlich und östlich angrenzenden Bereiche.

Der **Westgürtel** ist geprägt durch die von Otto Wagner konzipierte Stadtbahntrasse (heute U6), die zwischen Heiligenstadt und dem Wiental überwiegend in Hochlage geführt wird und den Gürtel damit klar gliedert. Der öffentliche Straßenraum wird durch eine geschlossene, raumbildende, straßenbegleitende,

überwiegend gründerzeitliche Bebauung begrenzt. Im Bereich des Westbahnhofs öffnet sich der Raum und bietet Platz für einen bedeutenden innerstädtischen Kreuzungspunkt mit der Inneren und Äußeren Mariahilfer Straße.

In diesem Bereich quert der Gürtel die höchstrangige Einkaufsstraße Wiens (nach der City) und erfährt eine städtebauliche Inszenierung durch die Neubebauung des Westbahnhofsareals.

Im Rahmen der Umsetzung des URBAN-Programms „Wien Gürtel Plus“ wurden Entwicklungsimpulse gesetzt, die bereits jetzt eine merkbare Belebung des bis dahin unattraktiven Straßenraums im Umfeld der Stadtbahnbögen mit sich gebracht und damit auch eine Anziehungskraft für potenzielle Investoren erreicht haben (z.B. Impulszentrum IP.TWO, Skyline etc.).

Auch mit der Umgestaltung des Urban-Loritz-Platzes und mit der Realisierung des Projekts einer neuen Hauptbibliothek wurde viel dazu beigetragen, den Gürtel von seinem Image nur eine Stadt-Autobahn, ein abgewohnter, ungeliebter Rotlichtbereich in Wien zu sein, zu befreien.

Außerdem konnte durch die Neugestaltung des Margaretengürtels, die Sanierung von Gemeindebauten sowie die Maßnahmen der Wiener Verkehrspolitik eine positive Wirkung erzielt werden. Gegen nationale und internationale Trends ist das Verkehrsaufkommen am Gürtel in den letzten Jahren eher gesunken als gestiegen, vor allem der Ausbau des U-Bahn-Netzes mit Park & Ride und die Parkraumbewirtschaftung beginnen zu greifen.

### Erfahrungen mit dem strategischen Gürtelmanagement

Im Mai 2001 erteilte die Wiener Stadtregierung den Auftrag, ein strategisches Handlungskonzept für den Gürtel zu erstellen, das geeignet ist, die positiven Entwicklungsimpulse fortzusetzen und den ganzen Gürtelbereich zu erfassen.

Die Programmziele sollen vor dem Hintergrund folgender strategischer Grundsätze in sieben bis acht Jahren erreicht werden:

- ▶ partnerschaftliches Prinzip
- ▶ integrativ und kommunikativ
- ▶ vernetzungsfähig und interaktiv
- ▶ Entwicklung von Eigendynamik
- ▶ Herstellung von Kontinuität
- ▶ Erzeugung von Synergien

Eine entsprechende Programmorganisation, bestehend aus öffentlichen und privaten Akteuren, wurde eingerichtet.

### Herausforderung

Über Jahrzehnte entwickelte sich der Westgürtel zunehmend zum Verkehrsraum, zur Sammel- und Verteilerschiene des Individualverkehrs und wurde immer mehr zu einer Trennlinie zwischen inneren und äußeren Bezirken. Es sind jene bekannten negativen Effekte ablesbar, die einen Verlust an Lebensqualität kennzeichnen:

- ▶ Verödung des städtischen Lebensraums
- ▶ überalterter, schlechter Wohnungsbestand
- ▶ negatives Image

Dies hat auch Auswirkungen auf die Sozialstruktur zur Folge, die im Nahbereich zunehmend Schwächeindikatoren wie ein im städtischen Vergleich hohes Niveau der Arbeitslosigkeit, ein niedriges Bildungsniveau etc. zeigt. Der MigrantInnenanteil an der Wohnbevölkerung ist überdurchschnittlich groß, es gibt Segregationstendenzen und Mängel an adäquaten interkulturellen Weiterbildungseinrichtungen.

Die ökonomische Schwäche des Teilraumes resultiert aus:

- ▶ der Abwanderung von Betrieben und Absiedlung höherwertiger Nutzungen
- ▶ der unterdurchschnittlichen Erneuerungsdynamik und geringen Investitionsbereitschaft

- ▶ den Erweiterungsproblemen und hohen Standortkosten (führt zu hohen Leerstandsdaten in einigen Geschäftsstraßen)
- ▶ dem Kaufkraftabfluss durch Abwanderung von Bevölkerung mit höherem Einkommen
- ▶ verkehrsorganisatorischen Problemen wie fehlende Stellplätze und Schwierigkeiten im Zulieferverkehr

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

Das partizipative Verfahren „Zielgebiet Gürtel“ wurde initiiert, um den imagemäßigen Aufwertungsprozess am Gürtel weiter fortzuführen und die bereits gesetzten positiven Entwicklungsimpulse auch für die angrenzenden Gründerzeitviertel zu verstärken. Gemeinsam mit der ansässigen Bevölkerung soll das Zielgebiet Gürtel Schritt für Schritt attraktiver und zu einem lebendigen, pulsierenden Teil der Stadt gemacht werden. In Anlehnung an den im „Zielgebiet Gürtel“ formulierten Zielkatalog geht es dabei um:

- ▶ die Verbesserung des Images der Gürtelzone durch Hebung der Wohnqualität und Reduktion der Lärmbelastung und Verbesserung der Luftqualität
- ▶ die Verbesserung der Versorgung mit Grün- und Freiflächen
- ▶ die Hebung und Entwicklung der Standortpotenziale
- ▶ die Integration unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen
- ▶ die Hebung der Gestaltungs- und Nutzungsqualität

Die Programmziele sollen – angesichts der Eigengesetzlichkeit städtebaulicher Entwicklungsprozesse – in sieben bis acht Jahren erreichbar sein.

Besondere Impulse werden von den nach einem Wettbewerbsverfahren ausgearbeiteten Ausbauvorhaben im Bereich des Westbahnhofgeländes und dem Geschäfts- und Bürohausprojekt „Skyline“ am Döblinger Gürtel erwartet.

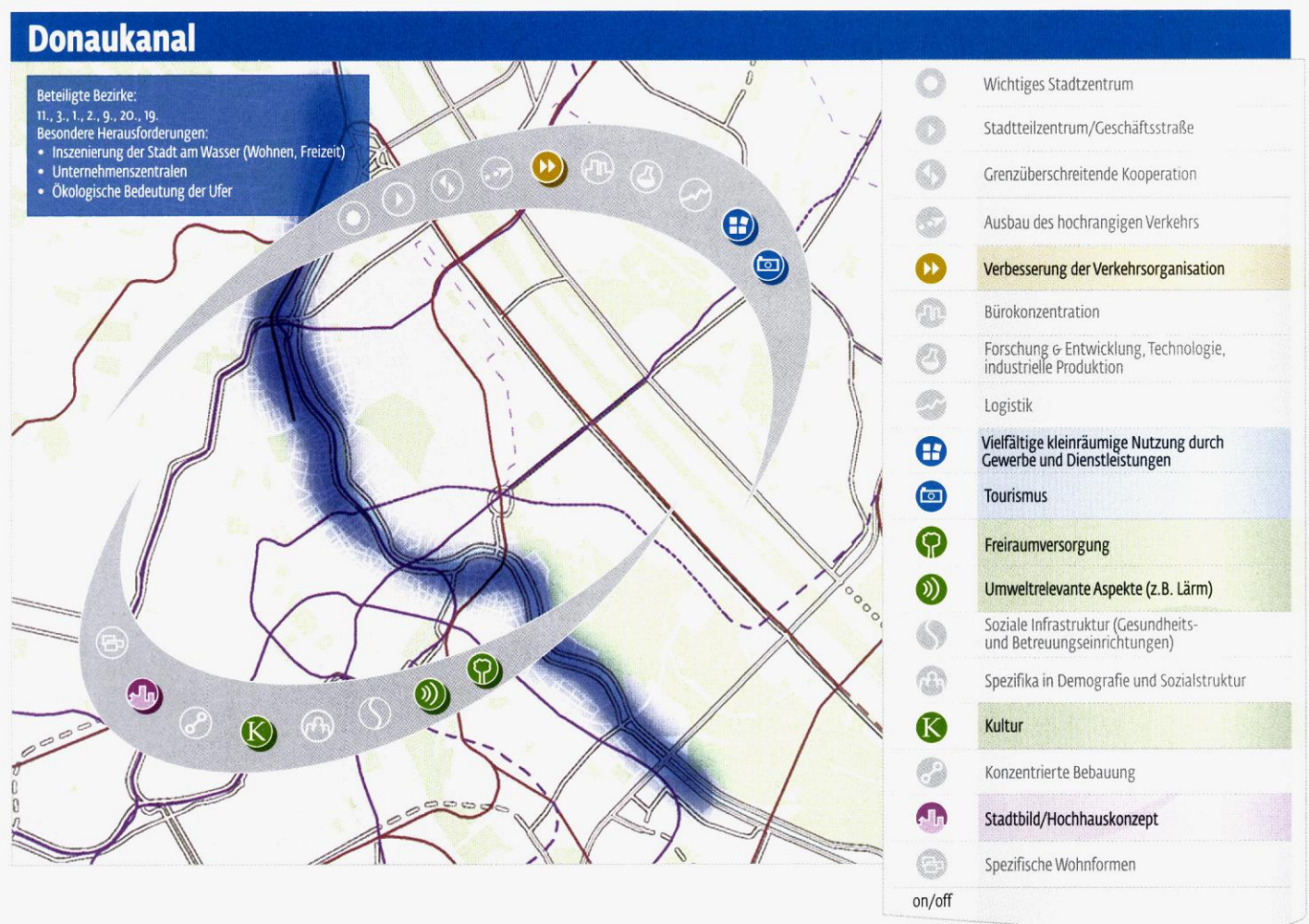
### Maßnahmen

- ▶ Nutzung von leer stehenden Betriebsstätten und Lokalitäten für alternative kulturelle und soziale Nutzungen sowie für Nischenbetriebe (leistbare Mieten)
- ▶ bewusstes Arbeiten mit dem hohen Anteil an Bevölkerung mit Migrationshintergrund (Diversitätspolitik)
- ▶ sanfte Stadterneuerung unter der Berücksichtigung möglicher Verdrängungs- bzw. Segregationstendenzen
- ▶ Schaffen von Rahmenbedingungen für alternative Zwischennutzungen
- ▶ forcierte Förderungen von Klein-, Mittel- und Nischenbetrieben, Nutzen der wirtschaftlichen Aktivitäten der ZuwanderInnen – „Ethno-Economy“
- ▶ Belebung der Erdgeschoßzonen
- ▶ zusätzliche Bepflanzungsmaßnahmen
- ▶ Reduzierung der Fahrspuren zugunsten breiterer Gehsteige

und Baumpflanzungen bzw. für zusätzliche Ladezonen und Kurzparkmöglichkeiten

- ▷ Erhöhung der Verkehrssicherheit durch temporeduzierende Maßnahmen (z. B. auch durch Pilotprojekte wie Zebrastreifen in Querrichtung u.Ä.)
- ▷ Ausbau und Optimierung des Gürtelradwegs
- ▷ Aufwertung der Eingänge zu den Geschäftsstraßen durch gestalterische Maßnahmen
- ▷ weitere Verwertung der leer stehenden bzw. untergenutzten Gürtelbögen
- ▷ Einleitung eines intensiven Ideenfindungsprozesses (ähnlich Millenniumworkshop bei den KDAG) für den Gaudenzdorfer Knoten mit anschließendem offenem städtebaulichem Wettbewerb, um dieser enorm wichtigen und interessanten Schnittstelle zwischen Gürtel und Wiental gerecht zu werden ■





## 11. Donaukanal

### Allgemeine Beschreibung

**DER DONAUKANAL SOLL ALS** 17 km langer, eigenständiger Landschaftsraum erlebbar bleiben. In den letzten Jahren sind entlang des Donaukanals eine Reihe städtebaulicher Akzente mit Projekten wie Media-Tower, Uniqa-Gebäude, Kaipalast, etc. gesetzt worden, die der Wiener Stadtlandschaft ein modernes Erscheinungsbild geben.

Das hohe Potenzial des Donaukanals als Freizeit- und Erholungsraum wird aber nur zum Teil ausgeschöpft. Mit der Summer-Stage, dem Flex und dem in Bau befindlichen Projekt für eine Überbauung der Stadtbahnbögen (Zaha-Hadid-Projekt) sowie der Sanierung der Urania sind erste Schritte gesetzt worden, die bereits eine spürbare Belebung gebracht haben.

### Entwicklungsziele

Der Donaukanal soll verstärkt als Freizeit- und Naherholungsgebiet entwickelt werden, wobei eine verbesserte behinderten-

gerechte Erreichbarkeit sowie die Herstellung sanitärer Einrichtungen als „infrastruktureller Beitrag“ der Stadtverwaltung neben Kanalisation, Beleuchtung, Grünflächen sowie Fuß- und Radwegen besonders wichtig sind.

In der weiteren Gestaltung sollen folgende Grundsätze gelten:

- ▶ Die Uferbreite soll nicht weiter verringert werden.
- ▶ Schaffung differenzierter Angebote je nach Stadtteil- und BenutzerInnenstruktur (in Abfolge unterschiedlicher Erlebnisräume), entsprechend den Uferabschnitten soll der Donaukanal unterschiedlich ausgestaltet werden, wobei künstlerische Interventionen zu bestimmten Inhalten und Gestaltungskonzepten einzelner Bereiche inkludiert sein sollen.

### Maßnahmen

Die Qualität als Naherholungsraum soll gesteigert werden durch:

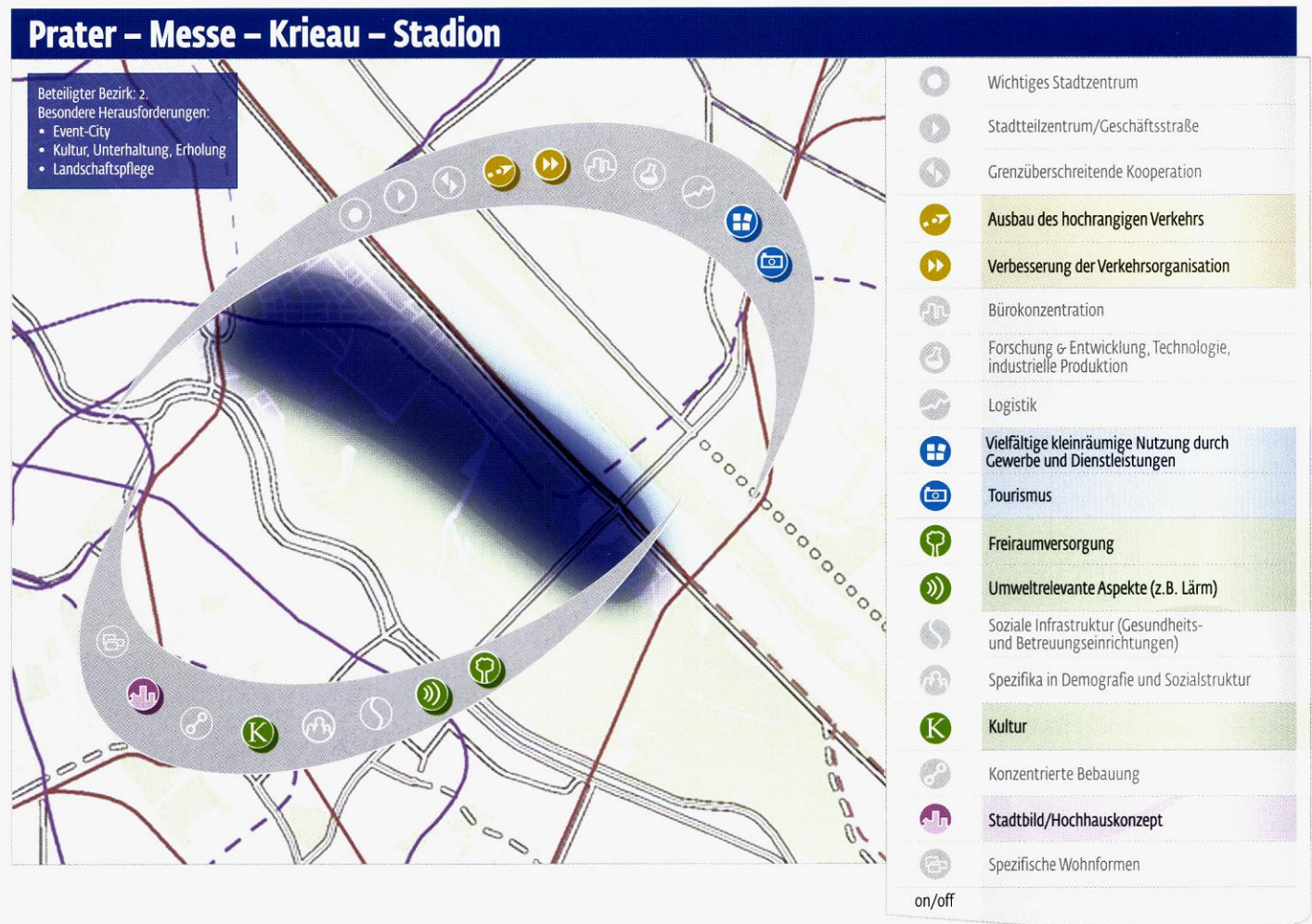
- ▷ Verbesserung der Erreichbarkeit aus den angrenzenden Stadtteilen (Barrieren wie Stiegen durch Aufzüge und Rampen ergänzen)
- ▷ Schaffung von Querungsmöglichkeiten der stark frequentierten Straßen durch Unterführung oder Ampelanlagen sowie von direkten Zugängen von den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel wie z. B. Zugänge zum Vorkai von der U4 und der künftigen U2
- ▷ Erkennbarmachung (Abgänge durch einheitliches Gestaltungskonzept), z. B. durch farbige Lichtelemente, neue Verwaltungsbauten direkt mit dem Vorkai verbinden
- ▷ Nutzung der Lagerräume in den Hochkaimauern für Sanitäreinrichtungen und gastronomische Zwecke
- ▷ Reduktion der Angsträume durch bessere Beleuchtung
- ▷ Beleuchtung einzelner Uferabschnitte mit unterschiedlicher Lichtintensität, um differenzierte Landschaftswertigkeiten zu erzeugen
- ▷ Änderung von Nutzungen, die zu den Qualitäten eines Flussraumes keinen Bezug haben (z. B. KFZ-Reparaturwerkstätten, Baumärkte und Werkstätten durch Wohnbauten, Büros, Bildungsinstitutionen oder soziale Einrichtungen ersetzen)

Auf der Basis einer „infrastrukturellen Grundversorgung“ werden in Zukunft weitere Projekte zu entwickeln sein, wobei ein zentraler Bereich zwischen Salztorbrücke und Augartenbrücke erst nach Abschluss der Arbeiten für den U-Bahn-Bau neu gestaltet werden kann.

Mit der Vergabe von Länderechten für neue Sport- und Freizeitprojekte sollen in Zukunft private Investoren und Betreiber das Angebot für die Bevölkerung ausweiten. So soll die Strandbadidee mit moderner und zeitgemäßer Ausstattung am Donaukanal wiederbelebt werden. Bestehende Einrichtungen wie das Schützenhaus oder die Kaiserbadschleuse sollen durch private Betreiber und Investoren zeitgemäßen Nutzungen zugeführt werden.

Auch die Nutzung des Donaukanals als Wasserstraße soll näher geprüft werden, wobei die Einrichtung einer Schnellverbindung Wien-Bratislava (Twin-City-Line), mit der eine Verbindung von Stadtzentrum zu Stadtzentrum realisiert werden könnte, im Vordergrund steht. ■





## 12. Prater – Messe – Krieau – Stadion

### Allgemeine Beschreibung

**DIESES IN DEN STRATEGIEPLAN** als strategisches Projekt aufgenommene Entwicklungsgebiet liegt nahezu zur Gänze im 4-km-Umkreis der City. Die zentrale Lage und die unmittelbare Nachbarschaft zu den Großerholungsräumen Prater, rechtes Donauufer, Donau und Donauinsel zeichnen diesen Teilraum aus. Vorhandene „Marken“ wie Riesenrad, Ernst-Happel-Stadion, Dusika-Stadion und die Messe Wien Neu sind identitätsstiftende Einrichtungen, deren Bekanntheit weit über die Grenzen Wiens reicht.

Darüber hinaus verfügt das Gebiet über Anschlüsse an das hochwertige MIV-System und wird in Zukunft über eine hervorragende ÖPNV-Erschließung (U2) und -verknüpfung samt Feinvernetzung verfügen.

Die zur Disposition stehenden Entwicklungsflächen gruppieren sich im Wesentlichen um die vier zukünftigen U2-Stationen und ergeben ein Grundstücksflächenpotenzial von rund 300.000 m<sup>2</sup>, das zu zwei Drittel im Besitz der Stadt Wien liegt.

### Herausforderungen

Ein besonderes Charakteristikum dieses Teilraums ist das Nebeneinander von Einrichtungen mit spezifischer Ausrichtung, eine nutzungsmäßige Verzahnung sowie Synergien auch nebeneinander liegender Bereiche sind mit wenigen Ausnahmen kaum gegeben.

Durch die punktuelle bzw. saisonale Bespielung einzelner Veranstaltungsorte sowie die daran anschließenden und damit in Verbindung stehenden großflächigen Folgeeinrichtungen, wie Parkplätze, die nur temporär genutzt werden, entstehen über weite Teile tote Bereiche.

Die Großveranstaltungsstätten bilden massive Barrieren. Der räumliche Zusammenhang zwischen den Funktionsbereichen ist auf wenige Verbindungen reduziert.

Das Entwicklungsgebiet grenzt an unterschiedlichste Bereiche wie Wohngebiete und das Landschaftsschutzgebiet Grüner Prater. Durch Veranstaltungen kann es zu Überlagerungen unter-

schiedlicher Bedürfnisse kommen. Beeinträchtigungen sollen hier möglichst minimiert werden.

Die besondere Herausforderung liegt darin, übergeordnete Konzepte wie Wien an die Donau, Hochhauskonzept, Praterkonzept etc. im Zuge der Erneuerungs- und Umstrukturierungsprozesse zu konkretisieren und so zu lenken, dass Synergien zwischen den bestehenden Einrichtungen gefördert, Folgewirkungen möglichst minimiert und bestehende „Marken“ bzw. spezifische Nutzungstypologien als Ansatzpunkte für die zukünftige Entwicklungen aufgegriffen werden.

### Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

#### Ziele

- ▷ Weiterentwicklung einer Entertainmentzone durch Upgrading und Ergänzung bestehender Einrichtungen
- ▷ Entwicklung von komplementären Bereichen vornehmlich im Bereich der künftigen U-Bahn-Stationen.
- ▷ Ausnutzung von Synergien
- ▷ Der herausragende Standort erfordert herausragende bauliche Ausformungen unter Berücksichtigung der funktionalen Anforderungen.

#### Strategien

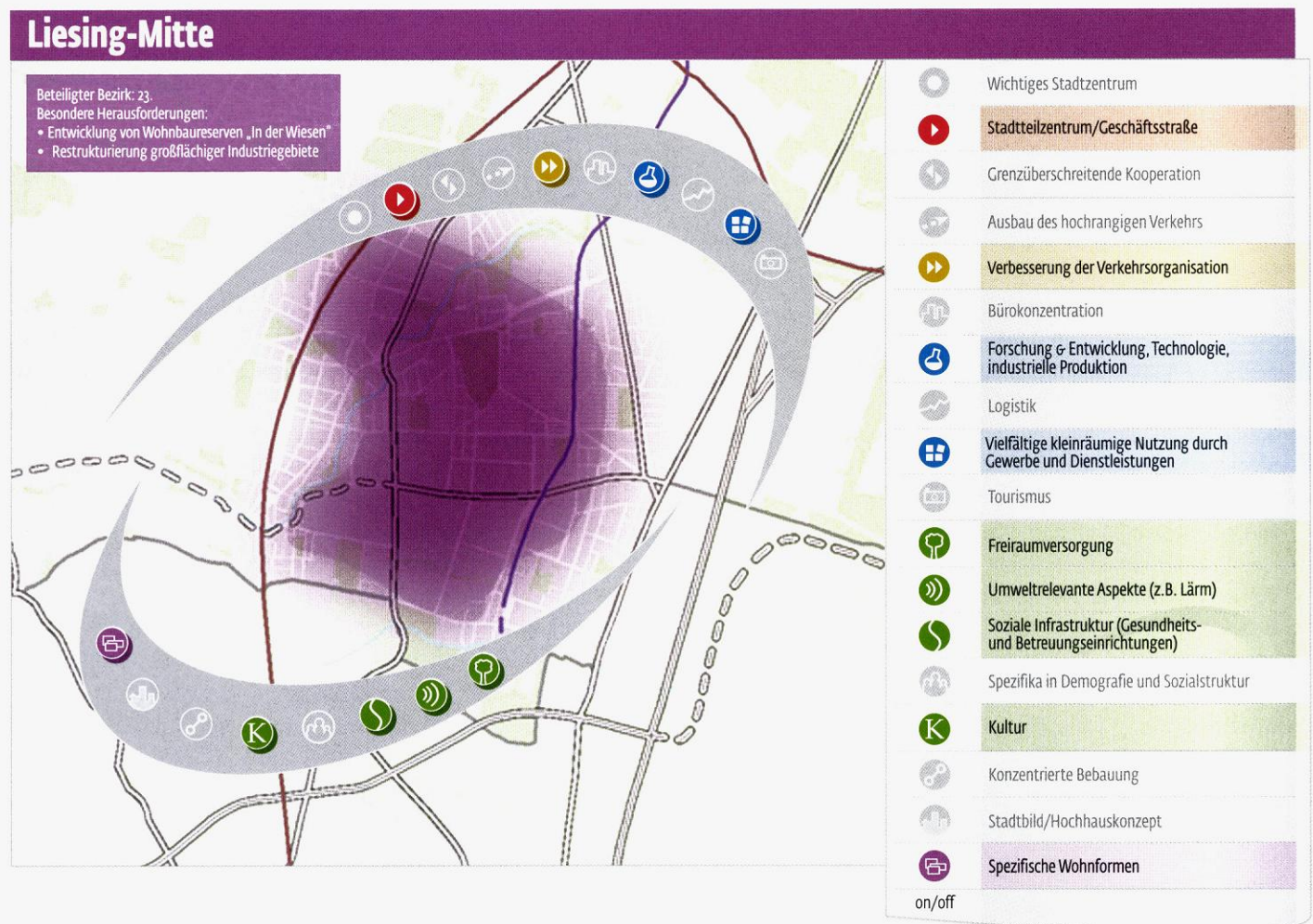
- ▷ Mit der Entwicklung des Bereiches Prater – Messe – Südkrieau zur Tourismusdestination soll die Chance genutzt werden, junges, touristisches Publikum anzuziehen. Durch die vielfältigen Möglichkeiten im Umfeld soll es zu einer Verlängerung der Verweildauer animiert werden.

- ▷ Mehrfachnutzung bestehender Einrichtungen und Infrastrukturen ermöglichen, forcieren
- ▷ Überwinden der „Auslastungstäler“ vorhandener Infrastruktur durch Angebote spezifischer Nutzungen
- ▷ Einbeziehung des Donauufers in den Erholungsraum
- ▷ Entwicklung von ergänzenden Dienstleistungsfunktionen (z.B. Büro, Hotel, Einkaufsstandorte mit spezifischer Prägung)

#### Maßnahmen

- ▷ Ausarbeitung und Anwendung von Gestaltungs- und Pflegemaßnahmen für den grünen Prater
- ▷ Berücksichtigung bzw. Konkretisierung übergeordneter Konzepte
- ▷ in Teilbereichen Hochhäuser als Landmarks ermöglichen
- ▷ Attraktivierung des rechten Donauufers und Herstellung des Bezugs zum Donauufer durch ein System von Brücken
- ▷ Ganzjahresbetrieb ausweiten
- ▷ gemeinsames Marketing und Management
- ▷ Abbau von Barrieren zur Optimierung des Besucherflusses
- ▷ gemeinsames Verkehrsmanagement mit dem Ziel der optimalen Erschließung sowie der Konfliktreduktion
- ▷ gezielte Attraktivierung der Einzeleinrichtungen
- ▷ Neuentwicklung einer Entertainmentzone im Bereich Messe Süd
- ▷ Neugestaltung des gesamten Pratersterns
- ▷ Neugestaltung der Eingangsbereiche zum Wurstelprater
- ▷ Einrichtung von Entwicklungsgesellschaften
- ▷ Durchführung diverser Gutachterverfahren





## 13. Liesing-Mitte

### Allgemeine Beschreibung

**DER BEREICH LIESING-MITTE** liegt zwischen der Südbahn und der Altmansdorfer Straße, einer stark frequentierten Haupteinfallstraße.

Der Teilbereich „In der Wiesen“ wurde bereits im STEP 1994 als Stadterweiterungsgebiet vorgeschlagen und bietet noch ca. 60 ha unbebaute und vorwiegend gärtnerisch genutzte Flächenreserven für eine Siedlungstätigkeit in hochwertiger Lage entlang der U-Bahn-Linie U6. Nach der Durchführung eines Wettbewerbs wurde 1994 ein Leitbild für das gesamte Gebiet erstellt und dieses Leitbild für das Teilgebiet „In der Wiesen Nord“ in einen neuen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan umgesetzt. Hier wurden bereits ca. 1.300 Wohneinheiten errichtet, in Randbereichen sind noch einige Wohnbauten in Planung oder vor der Fertigstellung. Für die anderen Teilbereiche war eine Realisierung aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen (Grundstücksverfügbarkeit, fehlende Infrastruktur) bisher nicht abzusehen. Hier sind vor einer

entsprechenden Widmung noch weitere Planungsschritte erforderlich.

Südlich davon liegt das großflächige Industriegebiet Liesing, das an seinen Randbereichen einerseits an die U-Bahn-Linie U6 grenzt, andererseits auch bis zum Liesingbach reicht.

Das Industriegebiet Liesing ist ein traditionsreiches Industriegebiet, das auch weiterhin als solches erhalten werden soll. Dabei gilt es einerseits, die Betriebe in ihrem Bestand zu sichern und ihnen wirtschaftliche Erweiterung zu ermöglichen und andererseits auf neue Rahmenbedingungen und Entwicklungen derart einzugehen, dass Nutzungskonflikte möglichst vermieden werden. In Teilbereichen gibt es eine gute Verkehrsanbindung. In verschiedenen Betriebsgebieten des Bereichs „Liesing-Mitte“ in weniger günstigen Lagen gibt es zunehmend instabile Nutzungsverhältnisse, Brachflächen und Bestrebungen zur Umnutzung in Richtung gemischtes Baugebiet oder Wohngebiet.

## Entwicklungszone „In der Wiesen“ Herausforderungen – Problemlagen

Dieses weit gehend unbebaute Gebiet im Süden von Wien ist im öffentlichen Verkehr durch die U-Bahn-Linie U6 sehr gut angebunden, für den motorisierten Individualverkehr gibt es im übergeordneten Verkehrsnetz jedoch bereits im Bestand hohe Belastungen.

Die Grundstücksverfügbarkeit ist zum großen Teil nicht gegeben, es überwiegen private Eigentümer und erwerbsgärtnerische Nutzung.

Bei weiterer Entwicklung ist die Errichtung entsprechender Infrastruktureinrichtungen erforderlich.

## Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen Entwicklungsziele

- ▶ Bei einer schrittweisen Besiedelung des Gesamtgebietes könnten ca. 3.700 Wohneinheiten mit ca. 8.800 Einwohnern und ca. 900 Arbeitsplätzen entstehen.
- ▶ Um eine Entwicklung des Gebietes zu ermöglichen, soll die hohe Lagegunst an der U-Bahn durch Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel unterstützt werden.
- ▶ Langfristig soll ein Wohnstandort mit qualitativ hochwertigen und auch ökologisch innovativen Wohnformen entstehen, der sowohl eine urbane Wohnsituation als auch den Zugang zur Natur zulässt, also dörfliche und städtische Lebensqualitäten vereint. Damit soll der Abwanderungstendenz ins Umland von Wien entgegengewirkt werden.
- ▶ Aufgrund der Nähe zur U-Bahn sollen Nutzungsformen bzw. Wohnformen (z. B. autofreie Siedlungen) angestrebt werden, die den motorisierten Individualverkehr möglichst gering halten. Da die Verkehrssituation im Umfeld z. B. durch den Pendlerverkehr stark belastet ist, sollten auch gesamtstädtische Maßnahmen zur Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs gesetzt werden.
- ▶ Es sollen qualitätsvolle Wohnungen entstehen, die ein breites Spektrum für unterschiedliche Lebensstile abdecken.
- ▶ Im Süden des Stadterweiterungsgebietes soll zusätzlich zum „Kaufpark Alterlaa“ und „In der Wiesen Nord“ nördlich des Gebietes ein eigenständiges Zentrum für die Nahversorgung etabliert werden.
- ▶ Flächen für die Wirtschaft sollen in verträglichem Ausmaß gesichert und entwickelt werden.
- ▶ Es soll ein Stadtteil mit attraktiven Fuß- und Radwegverbindungen vor allem unter Einbeziehung der Haltestellen für den ÖV entstehen.
- ▶ Die Überwindung von Barrieren (U-Bahn-Damm) innerhalb des Gebietes soll vor allem für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden.
- ▶ Für die Bevölkerung sollen in jeder Entwicklungsstufe ausreichend und frühzeitig hochwertige Grün- und Freiräume ge-

schaffen werden. Ebenso soll für Flächen zur Sportausübung vorgesorgt werden.

- ▶ Der Zugang zu übergeordneten Grünräumen wie zum Liesingbachtal und zum Schlosspark soll gesichert werden.
- ▶ Die bestehende Gärtnereitradition soll in die Planungen zur schrittweisen Entwicklung des Gebietes einbezogen werden.

## Maßnahmen

- ▶ Weiterführende Untersuchungen sollen die für eine Entwicklung des Teilgebietes „In der Wiesen“ und Umgebung relevanten Rahmenbedingungen zusammenstellen und analysieren. Das darauf aufbauende strategische Stadtteilkonzept soll Vorschläge zu Schwerpunkten, Dimensionen und Etappen einer künftigen Entwicklung in diesem Raum und deren Umsetzung machen.
- ▶ Die Eigentumsstruktur und die zeitlich unterschiedliche Verfügbarkeit erfordern teilflächenbezogene Umsetzungsstrategien. Dabei ist latenter Grundstücksspekulation möglichst entgegenzuwirken.
- ▶ Für die einzelnen Teilbereiche sollen vor einer Umwidmung Wettbewerbe oder Expertenverfahren durchgeführt werden.
- ▶ Grünraumplaner sollen in die Planung der Entwicklungsprojekte einbezogen werden.
- ▶ Eine Grundstruktur von Grün- und Freiräumen mit verbindenden Elementen soll definiert werden.
- ▶ Attraktive Fuß- und Radwege sollen als Verbindungen zu den übergeordneten Grünräumen geschaffen werden.
- ▶ Teilflächenbezogene Umsetzungsstrategien sollen entwickelt werden.
- ▶ Für die Realisierung der ausgewiesenen Ziele in Bezug auf Wohnraum und Arbeitsplätze müssen auch die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen bereitgestellt werden.

## Entwicklungszone Industriegebiet Liesing – Betriebsgebiete Herausforderungen – Problemlagen

Im Industriegebiet Liesing gibt es im Randbereich an der U6 Entwicklungen zur Umnutzung in Richtung Büros. Durch Umstrukturierungen kann es im Industriegebiet zu Konflikten z. B. zwischen Produktionsbetrieben und neuer Büronutzung kommen. In einigen Randbereichen ist auch die Einbettung in die umgebenden Nutzungsstrukturen problematisch.

In Betriebsgebieten geringerer Lagegunst bestehen Erschließungsprobleme (Anbindung an das hochrangige Straßennetz nicht entsprechend, Zufahrt über den Ortskern oder durch Wohngebiet), es gibt instabile Nutzungsverhältnisse, und es entstehen Industriebrachen. Hier besteht die Herausforderung vor allem darin, Umnutzungsabsichten nach geeigneten, transparenten und konsistenten Kriterien zu prüfen und für allfällige Umnutzungen klare Rahmenbedingungen vorzugeben.

## Entwicklungsziele – Strategien – Maßnahmen

### Entwicklungsziele

Die Sicherung von bestehenden Betriebs- und Industriegebieten mit günstigen Standortverhältnissen ist vorrangig, wobei eine klare Abgrenzung von Nutzungsstrukturen (Arbeiten – Versorgung – Wohnen) erfolgen soll (► *Kap. Wirtschaft*). Bei der Bewertung von Umnutzungsbestrebungen sollen klare Kriterien angewendet und die erforderlichen Rahmenbedingungen festgelegt werden.

Bei der Entwicklung dieser Flächen sollen innovative Nutzungsmischungen (Campustyp) ermöglicht werden, um Synergien zu nutzen. Dabei sollen auch Bedürfnisse der Beschäftigten in Hinblick auf Nahversorgung, Kinderbetreuung (Betriebskindergärten) u.Ä. berücksichtigt werden.

- ▷ Es soll eine standortadäquate Nutzungs-, Dichten- und Höhenentwicklung mit sensibler Einbindung in das Umfeld (Höhenentwicklung, Lärmschutz) angestrebt werden. Besonderes Augenmerk soll dabei auf die Übergangs- und Randbereiche gelegt werden. Insgesamt soll dadurch eine Verbesserung des Erscheinungsbildes erreicht werden.

- ▷ Die Sicherung von Grünverbindungen und Erholungsflächen soll auch in Hinblick auf die im Gebiet Beschäftigten erfolgen.
- ▷ Die ökologische Verträglichkeit der Flächennutzungen und der Gestaltung der Gebäude soll durch entsprechende Planungsverfahren gesichert werden.
- ▷ Die Betriebs- und Industriegebiete sollen nutzungsadäquat erschlossen werden und die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums (z.B. sichere und attraktive Wege für die Beschäftigten zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs) Anreize zur ÖV-Benutzung geben.

### Maßnahmen

- ▷ Die Erstellung eines Betriebsflächenkonzepts für das Gebiet soll in Abstimmung mit der Wirtschaftskammer Wien und dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds erfolgen.
- ▷ Bei Umnutzungsvorhaben sind entsprechende Voruntersuchungen durchzuführen. ■





## Quellenverzeichnis

### Studien und Analysen

- ▶ *Akademie der Wissenschaften (2004):* COMET – Competitiveness of Metropolitan Regions. Finanziert im Rahmen des Fünften Rahmenprogramms der Europäischen Union. Wien
- ▶ *Blaas W., Oppolzer G., Puchinger K., Rosenberger M., Zuckerstätter R. (2003):* Büromarkt und Stadtentwicklung. Stadtstrukturelle Wirkungen der Wiener Wirtschaftsentwicklung. Studie i.A. MA 18, Wien (Hrsg.). Werkstattbericht Nr. 54
- ▶ *Deutsches Institut für Urbanistik (1999):* Zukunft der Arbeit in der Stadt; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Stadt\_Land\_Wirtschaft:* Perspektiven der Landwirtschaft in Wien; Distelverein; i.A. MA 18, Wien, 1990
- ▶ *Doubek C., Spanring Ch. (2003):* Siedlungsflächenbilanz Wien – Aktualisierung 2001/2003; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Giffinger R., Binder B., Kalasek R. (2004):* Kleinräumige Wirtschaftsentwicklung im dicht genutzten Stadtgebiet von Wien. Zur Standortproblematik ausgewählter wirtschaftlicher Aktivitäten. Studie i.A. MA 18, Wien (Hrsg.). Werkstattbericht Nr. 70
- ▶ *Entwicklung durch Erfahrung (2004):* Towards a Genderaware Urban Development Planning Process; Projekt INTERACT, gefördert von der Europäischen Union im 5. Forschungsrahmenprogramm unter der Leitung „Die Stadt von morgen und das kulturelle Erbe“ (2002–2004). Wien
- ▶ *Feigelfeld H. (2003):* Städtische Lebensqualität – Auswirkungen des Wohnens. Expertise für den STEP 05; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Institut für empirische Sozialforschung (IFES) (2003):* Leben und Lebensqualität in Wien („Leben in Wien II“) – Großstudie zu den Lebensbedingungen in Wien; i.A. MA 18
- ▶ *Indrak O. (2004):* Strategien zur räumlichen Entwicklung Wiens nach siedlungsmorphologischen Grundlagen. Studie i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Indrak O., Kuzmich F., Raith E. (2004):* Entwicklungspotenziale der gründerzeitlichen Bausubstanz in Wien; i.A. MA 18, MA 19, Wien
- ▶ *Institut für höhere Studien (2002):* Ökonomische Aspekte der Errichtung von Einkaufszentren und Fachmärkten – Erstellung eines Argumentariums; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Institut der Soziologie für Architektur und Raumplanung: Städtestrategien gegen Armut und soziale Ausgrenzung – Erfahrungen in europäischen Städten (2004, unveröffentlicht);* i.A. MA 18, MA 50 und Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien
- ▶ *Institut für Stadt- und Regionalforschung (2001):* Auswirkungen des U-Bahnbaues auf die Immobilienpreise in Ottakring; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Kantner O. (2003):* Gewerbe- und Industrieflächen in Wien 2003. Studie i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Kantner O., Mayerhofer P. (Investkredit Bank AG, Hrsg.) (2003):* Büromarkt Wien 2003 bis 2006.
- ▶ *Kleindienst G., Kuzmich F. (1999):* Bebauungsformen und Raumwärmebedarf – Städtebauliche und energetische Kennwerte anhand von Wiener Bebauungsbeispielen und einer Studie von ENCOM; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Knoflacher H. (2003):* Qualität städtischer Räume. Studie i.A. MA 18, Wien, im Rahmen der EURO COST-Forschungsaktivitäten
- ▶ *Kordina K. (2005):* Kleinregionales Entwicklungskonzept Wien Nord – Marchfeld West; i.A. ARGE der Kleinregion, Wien
- ▶ *Kuzmich F. (1997):* Bebauungsformen für die Stadtentwicklung – Städtebauliche Kennwerte von Wohnhausprojekten 1991–1996; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *MA 18 (2002):* Bevölkerungsvorausschätzung 2000 bis 2030 nach Teilgebieten der Wiener Stadtregion
- ▶ *MA 18, Wirtschaftskammer Wien (Hrsg.):* Kaufkraftströme Wien 1998; Werkstattbericht Band 25, Wien, 1999
- ▶ *Marchart P. (1984):* Wohnbau in Wien 1923–1983. Compress Verlag, Wien
- ▶ *Mayerhofer E. (2003):* Kultur und Lebensqualität. Expertise im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplanes 2005, Forschungsgesellschaft für kulturökonomische und kulturpolitische Studien (FOKUS) Wien; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *MD-Stadtbaudirektion Wien (Hrsg.) (1985):* 150 Jahre Wiener Stadtbauamt. Compress Verlag, Wien
- ▶ *ÖIR (2003):* Region Wien – Bratislava, Austrian Background Report; i.A. MA 18, Wien, und OECD
- ▶ *ÖIR, Regional Consulting ZT GmbH (2004):* Regionales Organisationsmodell Siedlungs- & Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen – Jordes+ Teilprojekt, Interreg IIIA-Projekt; i.A. PGO, Wien
- ▶ *ÖIR (2004):* Regionalanalyse Wienerwald; i.A. PGO, Wien
- ▶ *ÖIR-stadtland-Büro-Fleischmann (2004):* Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd; i.A. ARGE der Kleinregion, Wien
- ▶ *ÖIR (2002):* Netzanalyse Wiener Linien
- ▶ *ÖIR (2003):* Bevölkerungsszenarien für Wien
- ▶ *ÖROK (2004):* ÖROK-Prognosen 2001–2031, Teil 1: Bevölkerung und Arbeitskräfte nach Regionen und Bezirken Österreichs, Wien
- ▶ *Pirhofer G. (2001):* Grundsätzliche Überlegungen zur Konzeption des Stadtentwicklungsplanes Wien 2004; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Puchinger K., Resch A., Hergovich A. (2004):* Entwicklungsszenarien der Wiener City. Analyse stadtstruktureller Entwicklungsprobleme der Wiener City und Cityrandgebiete. Studie i.A. MA 18, Wien (Hrsg.). Werkstattbericht Nr. 61
- ▶ *Regional Consulting ZT GmbH (2005):* Jordes+ Gemeinsame Regionalentwicklungstrategie für die Region Wien – Bratislava – Győr, Interreg IIIA-Projekt; i.A. PGO, Wien
- ▶ *Regional Consulting ZT GmbH (2004):* Technoman perspectives – ZEWISTA – Zentren und Wirtschaftsstandorte Wien, Interreg IIIB-Projekt TECNOMAN-perspectives; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *SOREF (2000):* Großprojekte mit erheblichen Besucherströmen; i.A. MA 18, Wien
- ▶ *Stadtland (2003):* Aktionsprogramm Raum Wien Simmering – Schwechat; i.A. PGO; Wien
- ▶ *stadtland-mecca-ÖIR, Regional Consulting ZT GmbH (2004):* Biosphärenregion und Leitbild Grüne Mitte – Jordes+ Teilprojekt; Interreg IIIA-Projekt; i.A. PGO, Wien
- ▶ *Steinbach J., Mösgen A., Kaiser A. (Katholische Universität Eichstätt) (2005):* Historische Sozialraumanalyse für Wien II 1971 bis 2001 (Rohfassung), Eichstätt-Ingolstadt
- ▶ *Steinbach J., Hilger S. (1997):* Erneuerungsstrategien für ausgewählte Geschäftszentren; i.A. MA 18, Wirtschaftskammer Wien, Wien
- ▶ *Wissenschaftszentrum Wien (2004):* Partizipation an der Stadtentwicklung im Rahmen des STEP 05 in Wien; i.A. MA 18, Wien
- ▶ „Teures Pflaster für Traditionsfirmen“. In: „Die Presse“ vom 25. 8. 2003, Wien

**Maßgebliche Konzepte und Beschlüsse**

- ▶ Agrarstruktureller Entwicklungsplan für Wien 2004, Abschlussbericht des Arbeitskreises, Magistratsabteilung 58, Wien
- ▶ CENTROPE – Europa Region Mitte; Interreg IIIA-Projekt; ARGE CENTROPE; Länder Wien, NÖ, Burgenland; Wien 2005/06
- ▶ Dritter Kohäsionsbericht der Europäischen Union (2004)
- ▶ Entwicklungsstudie SUM-StadtUmland-Management; stadt-land (2004); i. A. des Regionalen Entwicklungsverbandes Industrieviertel mit Unterstützung des Bundeskanzleramtes und der Länder Wien und Niederösterreich; Wien
- ▶ ESPON – European Spatial Planning Observation Network
- ▶ EUREK – Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999, Potsdam
- ▶ Fernwärme Wien: Geschäftsbericht 2003
- ▶ 3. Fortschreibung des Energiekonzeptes der Stadt Wien (1998)
- ▶ Gemeinderätliche Geriatriekommission: Strategiekonzept für die Betreuung älterer Menschen. Lebenswertes Alter in Wien – aktiv und selbstbestimmt. Wien 2004
- ▶ Jugendgerechtes Planen und Bauen , Qualitätssteigerung im Wohnbau (2004): Ergebnispapier der Arbeitsgruppe „Jugendgerechtes Planen und Bauen“ des Vereins Wiener Jugendzentren und der Kinder- und Jugendanwaltschaft Wien in Zusammenarbeit mit MA 18, MD – Stadtbaudirektion, Wien
- ▶ Hochhauskonzept Wien 2002, MA 21A
- ▶ Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich – Prinzipien, Grundsätze und Ziele einer integrierten Raumentwicklung; Amt der NÖ Landesregierung – St. Pölten 2004
- ▶ KliP Wien – Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (1999)
- ▶ Masterplan Verkehr Wien 2003, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Referat Verkehrsplanung und Regionalentwicklung, Wien
- ▶ Neuinterpretation des Öffentlichen Raumes , Entwicklungskonzept für den öffentlichen Raum, 6.; Mariahilf, Verfasser: Schwarz und Schwarz, Architekten, 2001

- ▶ Neuinterpretation des Öffentlichen Raumes , Entwicklungskonzept für den öffentlichen Raum, 7.; Neubau, Verfasser: dsp Architekten, 2004
- ▶ Österreichisches Raumentwicklungskonzept (ÖREK), ÖROK
- ▶ Siedlungspolitisches Konzept (SKO der PGO 1994), MA 18, Wien
- ▶ Stadtentwicklungsplan für Wien 1994, MA 18, Wien (Hrsg.), 1994
- ▶ Stadtentwicklungsbericht 2000. MA 18, Wien (Hrsg.), 2001. Beiträge zur Fortschreibung des Wiener Stadtentwicklungsplans
- ▶ Strategieplan Wien. MA 18, Wien (Hrsg.), MD-Stadtbaudirektion, Gruppe Planung 2004.
- ▶ Tourismuskonzept Wien 2010, Wien-Tourismus
- ▶ Verkehrskonzept 1994, MA 18, Wien
- ▶ Wiener Abfallwirtschaftskonzept 2002
- ▶ Wienerwalddeklaration 1987 und 2002

**Weiters wurden Unterlagen und Informationen zur Verfügung gestellt von**

- ▶ Geschäftsgruppe – Gesundheit und Soziales
- ▶ Geschäftsgruppe – Integration, Frauenfragen, Konsumentenschutz und Personal
- ▶ Geschäftsgruppe Wohnen, Wohnbau und Stadterneuerung
- ▶ Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke
- ▶ Geschäftsgruppe – Kultur und Wissenschaft
- ▶ Geschäftsgruppe – Umwelt
- ▶ Geschäftsgruppe Bildung, Jugend, Information und Sport
- ▶ Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr
- ▶ MD – Geschäftsbereich Bauten und Technik
- ▶ MA 7 – Kulturabteilung
- ▶ MA 11 – Amt für Jugend und Familie
- ▶ MA 14 – Automationsunterstützte Datenverarbeitung, Informations- und Kommunikationstechnologie
- ▶ MA 17 – Integrations- und Diversitätsangelegenheiten
- ▶ MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

- ▶ MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- ▶ MA 21A und 21B – Stadtteilplanung und Flächennutzung
- ▶ MA 22 – Umweltschutz
- ▶ MA 27 – EU-Strategie und Wirtschaftsentwicklung
- ▶ MA 30 – Wien Kanal
- ▶ MA 41 – Stadtvermessung
- ▶ MA 42 – Stadtgartenamt
- ▶ MA 45 – Wasserbau
- ▶ MA 48 – Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark
- ▶ MA 50 – Wohnbauförderung
- ▶ MA 56 – Städtische Schulverwaltung
- ▶ MA 57 – Frauenabteilung
- ▶ MA 66 – Statistisches Amt der Stadt Wien
- ▶ Bezirksvorstehungen
- ▶ Wiener Stadtwerke
- ▶ Wiener Wirtschaftsförderungsfonds
- ▶ wohnfonds\_wien – Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung
- ▶ Fonds Soziales Wien
- ▶ Verein Wiener Jugendzentren
- ▶ Lokale Agenda 21 in Wien
- ▶ Nationalpark Donau-Auen
- ▶ Flughafen Wien
- ▶ Zielgebiet Gürtel – Management
- ▶ Projektkoordination Donaukanal
- ▶ Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Abt. Raumordnung und Regionalpolitik, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten)
- ▶ Planungsgemeinschaft Ost
- ▶ Regionalmanagements
- ▶ Wirtschaftskammer Wien
- ▶ Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien
- ▶ Landwirtschaftskammer für Wien

## **Inhalt der CD-ROM**



Auf dieser CD-ROM finden Sie in digitaler Form die Beschlussfassung des STEP 05, in 31 Dokumente gegliedert. Diese einzelnen Dokumente im PDF-Format entsprechen den jeweiligen Kapiteln des STEP 05.

Zusätzlich bietet die CD-ROM die Möglichkeit, den gesamten Text des STEP 05 mittels Volltextsuche nach Stichwörtern zu durchsuchen.

In der Rubrik „FAQs“ werden häufig gestellte Fragen zum STEP 05 beantwortet.

## Zum Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Dem Stadtentwicklungsplan vorangegangen ist der im November 2003 beschlossene **Masterplan Verkehr 03** (MPV 03), der bereits wichtige Festlegungen und Ausbauprioritäten vor allem im Zusammenhang mit der Kofinanzierung des Bundes bei hochrangigen Infrastrukturen (U-Bahn, S-Bahn, Autobahnen und Schnellstraßen) in Abstimmung mit der angestrebten Stadtentwicklung enthält. Ebenfalls vorgeschaltet erfolgte als programmatische Festlegung die Aktualisierung des **Strategieplanes für Wien 2000**, der in 5 Strategiefeldern und 42 strategischen Projekten im Mai 2004 neu beschlossen wurde.

Mit diesen beiden wichtigen Konzepten abgestimmt erfolgte die **Erstellung des Stadtentwicklungsplanes**, der die Ziele, Vorgaben und Prioritäten auf Ebene der räumlichen Gesamt-Stadtentwicklung konkretisiert. Nach einem intensiven Diskussionsprozess – beginnend mit der öffentlichen Fachdiskussion im Jahr 2002 – wurde im Herbst 04 die öffentliche Diskussion zu den wichtigsten Themenblöcken in Bezirksveranstaltungen mit der Bevölkerung eingeleitet. Begleitend dazu erfolgte eine Dokumentation aller Veranstaltungen im Internet.

Nach der Diskussion in der Stadtentwicklungskommission im April 2005 wurde der Entwurf des neuen Stadtentwicklungsplanes dem Gemeinderat vorgelegt und von diesem am **24. 5. 2005 mit Mehrheit beschlossen**.

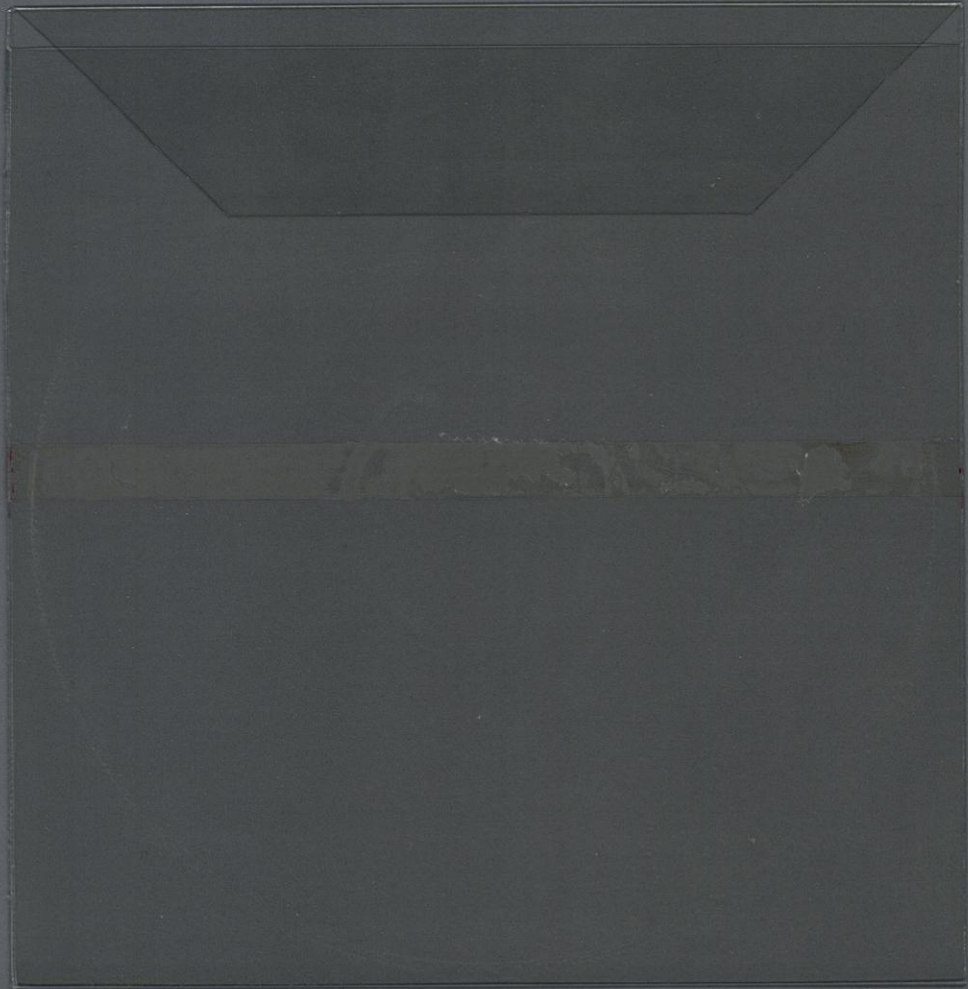
Gleichzeitig wurden auch die Änderungen zum MPV 03 aufgrund der Festlegungen gemäß der Absichtserklärung vom 3. 3. 2005 zwischen Wien und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) betreffend den „Regionenring“ (= Autobahnring, der eine Grundlage der STEP-Festlegungen bildet) beschlossen (Punkt 3).















### STEP-Beschluss 2005

Der folgende Antrag zum Stadtentwicklungsplan 2005 wurde am 24. 5. 2005 vom Wiener Gemeinderat mit Mehrheit beschlossen:

1. Der Gemeinderat der Stadt Wien stimmt dem „Stadtentwicklungsplan Wien 2005“ – bestehend aus den Sachkapiteln II – Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze, III – Ausgangslage und Herausforderungen, IV – Handlungsfelder der Stadtentwicklung und V – Zielgebiete der Wiener Stadtentwicklung – in der vorliegenden Form zu.
2. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass zum ersten Mal ein gemeinsam mit Niederösterreich abgestimmter Entwurf zu einem regionalen Leitbild erarbeitet werden konnte. Das Leitbild spiegelt die Absicht der weiteren Entwicklung der gesamten Region wider und wird bezüglich der auf Wiener Gebiet liegenden Planungsfestlegungen zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Der Gemeinderat stimmt zu, den in der Sitzung des Wiener Gemeinderates vom 4. 11. 2003 beschlossenen „Masterplan Verkehr Wien 2003“ im Sinne des mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) erzielten Ergebnisses betreffend den „Regionenring“ für Wien zu adaptieren (siehe beigeschlossener adaptierter MPV-03-Plan).
4. Der „Stadtentwicklungsplan Wien 2005“ ist Leitlinie für die Organe der Stadt Wien und für alle städtischen Dienststellen. Fachplanungen, räumliche Planungen, Investitionsplanungen sowie Entscheidungen, die für die Stadtentwicklung von Bedeutung sind, haben sich am Stadtentwicklungsplan zu orientieren. Abweichungen sind entsprechend zu begründen.
5. Der Magistrat wird beauftragt, den „Stadtentwicklungsplan Wien 2005“ fortzuschreiben und zu evaluieren. Diese Fortschreibung muss die für die Stadtentwicklung bedeutsamen Änderungen (Planungs- und Realisierungsmaßnahmen) berücksichtigen. Der Bericht ist mindestens im Fünfjahresrhythmus dem Gemeinderat vorzulegen.
6. Der Magistrat wird beauftragt, den Stadtentwicklungsplan in den geeigneten Formen zu veröffentlichen; zielgruppenspezifische Kurzfassungen sind herzustellen.

Aichinger Ernst, Aichinger Fritz, Aichinger Vroni, Ainedter Julia, Alexander Elisabeth, Altmann Florentin, Angelmaier Christa, Angerer Renate, Antalovsky Eugen, Arbter Kerstin, Arnost Karl, Asadi Samavati Shams, Aschenbrenner Günther, Astleithner Florentina, Atzmillner Christian, Aufhauser Elisabeth, Augstein Wolfgang, Augustin Helmut, Augustin Peter Kurt, Axmann Paul, Babincak Birgit, Bachhofner Isabel, Bachmayer Renate, Barazon Ronald, Barton Christine, Bauer Andreas, Bauer Jürgen, Bauer Ursula, Becher Julia, Benzer Robert, Berger Birgit, Berger Gerhard, Berger Gunter, Berger Horst, Berger Thomas, Berti Ludwig, Bestenlehner Georg, Bevilacqua Monika, Biberscheck Hanni, Biedermann Alexander, Biedermann Vera, Binder Birgit, Binder Herbert, Binder-Zehetner Andrea, Birgmayr Michael, Bischof Anna, Biswas Ramesh, Bittner Regina, Blaas Wolfgang, Blaha Franz, Blimlinger Thomas, Blüml Elisabeth, Bobadilla Carla, Bogner Peter, Böhm Christine, Böhm Ulrike, Bork Herbert, Borsdorf Axel, Bracha Natalia, Braun Walter, Breitfuß Andrea, Bresslauer Andreas, Brezansky Alfred, Brezovich Stefan, Brodner Birgit, Brossmann Eva, Broukal Josef, Bruckmayer Peter, Brumec Wilfried, Büchl-Krammerstätter Karin, Bürg Tanja, Burghart Wolfgang, Burkart Wolfgang, Cejka Sonja, Cervimka Tom, Chlup Peter, Chorherr Christoph, Chvatlinsky Sonja, Chyba Manfred, Coffey Antonia, Dallhammer Erich, Dampier Karl, Dangschat Jens, Danhel Florian, De Riz Roland, Defrantz Monika, Deltl Ludwig, Demcisin Christiane, Denk Franz, Dermutz Arno, Detzelhofer Anna, Deutsch Susanne, Deutsch Werner, Dictus Jan, Diebäcker Marc, Diem Michael, Dienitz Erich, Dietz Ros, Dimov Thomas, Dippelreiter Roland, Domany Bruno, Domenig Gert, Doppler Robert, Doppler Wilfried, Dorazin Dieter, Doring Eva, Dorner Alfred, Dortschy Sabine, Doubek Norbert, Driemer Johann, Dupal Eugenie, Dvorak Wolfgang, Dvorsky Peter, Effenberg Franz Karl, Egartner Sigrid, Ehalt Hubert, Ehlnmaier Michael, Eigler Robert, Ekkamp Franz, El Khaffi Mona, Emrich Hans, Endl Fritz, Endl Michael, Engelsberger Gerhard, Engländer Iris, Engleder Bernhard, Enner Michaela, Ermischer Wolfgang, Erscher Dietlind, Ertel Markus, Etl Sabine, Fabian Susanne, Farkas Anny, Farkas Thomas, Fassmann Heinz, Feigelfeld Heidrun, Feldtkeller Andreas, Fellner Beate, Fellner Georg, Fiedler Johannes, Finkenty Matthias, Finster Claudia, Fischmann Lothar, Fitzek Ingrid, Fleischhacker Silvia, Fletzerberger Heinz, Fohler-Norek Christine, Foltin Klaudius, Forst Sandro, Förster Kirsten, Förster Wolfgang, Forstner Martin, Frania Wolfgang, Frank Henriette, Frei Dieter, Freigassner Inge, Frey Oliver, Frey Otto, Freytag Stefan, Friedl Stefan, Fröhner Martin, Frotzler Petra, Führer Johann, Fürbaß Petra, Gackstetter Jutta, Gährken Dirk, Gartlehner Manuel, Gass Bernd, Gehart Annette, Gehmayr Sabine, Gehringer Rolf, Gerhardt Gabriele, Gerlich Wolfgang, Gerstbach Heinz, Gerstl Michaela, Gerstmayer Tina, Gielge Johannes, Gieselmann Christoph, Giffinger Rudolf, Giger Ute, Glaser Gustav, Glotter Karl, Goldschwendt Stefan, Gollner Christoph, Gomez-Maureira Erna, Grabler Martin, Graf Leopold, Granadia Martin, Graner Hans Peter, Graus-Göldner Anemarie, Greimel Franz, Greimel Ute, Greisberger Herbert, Gretner Sabine, Goschopf Dieter, Grossauer Milena, Gruber Sabine, Grundwalt Franz, Gsteu-Kirschbaum Eva, Gstöttner Sabine, Gugglberger Klaus, Gumpinger Ingrid, Guschelbauer Hannes, Gutheil Gerlinde, Gutmann Raimund, Haage Ute, Haas Bernhard, Haas Karl, Häberlin Udo, Habr Paul, Hachl Karin, Hacker Andreas, Hacker Peter, Hadrigan Michael, Hagenauer Claudia, Hahn Johannes, Haider Brigitte, Hala Bernd, Hamedinger Alexander, Hammer Elisabeth, Hammerstein Karin, Hanak Gerhard, Handler Martina, Hanschitz Armin J., Hansely Hansjörg, Hanzl Tanja, Härtel Christian, Hartl Georg, Haubenberger Sigrid, Haubenhofer Thomas, Haugeneder Johann, Hauk Eva, Hausegger Bernhard, Hausegger Gertrude, Hausleitner Birgit, Häusler Dieter, Hauswirth Rainer, Hawel Helmut, Hehenberger Andreas, Heher Edmund, Heiduk Ernst, Heinrich Edith, Heinrich Elfriede, Heitzmann Karin, Hellberg André, Hempel Gitta, Hempel Helmut, Hempel Norbert, Hensch Hans, Herbst Karoline, Hergenits Andrea, Herkowitz Sandra, Hermann Erich, Herrmann Reinhard, Herzog Johann, Hesina Wolfgang, Hiess Helmut, Hintermann Christiane, Hirtl Christine, Hochleitner Alexander, Hochmann Friedrich, Hoffman Claudia, Hofmann Günter, Hofstetter Kurt, Höger Peter, Högn Oliver, Hohenberger Erich, Hollinsky Ernst, Holper Brigitte, Holzhacker Hilde, Holzmann-Jenkins Andrea, Homole Karl, Hooge Corinne, Horak Walter, Hörl Reinhard, Hörman Robert, Hubauer Irmgard, Huber Susanne, Huemer Hannes, Hüfing Gerda, Hufnagl Christine, Hutter Martin, Ibesch Nikolaus, Inama Angelina, Indrak Ottokar, Irsa Georg, Itzinger Manfred, Ivancsics Roman, Jäger Peter, Jakob Andrea, Jakoubek Thomas, Jammer Johann, Jaunig Ursula, Jedelsky Brigitte, Jilka Brigitte, Jost Monika, Käfer Andreas, Kail Eva, Kalasek Robert, Kalchbrenner Andrea, Kalina Franz, Kals Winfried, Kammerer Ingrid, Kantner Otto, Karasek Stefan, Karger Irene, Kaser Peter, Kaufmann Renate, Kerschbaumer Grete, Keul Jutha, Khutter Wolfgang, Kinzl Renate, Klapetz Max, Klausbrückner Bruno, Kleedorfer Jutta, Kleindienst Gerhard, Kleiner Christa, Klerings Christiane, Klicka Marianne, Klicpera Charlotte, Klimmer-Pölleritzer Astrid, Klinger Stefan, Klinke Herwig, Klopff Peter, Klotz Arnold, Klug Michael, Kment Eliette, Kobermaier Franz, Köck Maria, Köfler Michael, Koger Ljuba, Kohlbacher Josef, Köhler Bettina, Kolar Marianne, Koling Michael, Koller Folkmar, Kommerer Una, Koppensteiner Franz, Koranda Franz, Kordik Maria, Kordina Hans, Kose Uschi, Kostal Margit, Kotyza Georg, Kouba Monika, Kraft Renate, Krajasits Cornelia, Kramhöller Josef, Kranabether Matthias, Kratochvíl Claudia, Kraus Wolfgang, Krauss Walter, Kreitner Gerhard, Krejczka Stefan, Kremsmayer Ulla, Kreppenhofer Andrea, Kretschmer Rudolf, Krizich Richard, Kubac-Felsing Elisabeth, Kubik Gerhard, Kugi Edith, Kugler Jochen, Kunisch Peter, Kunze Eduard, Kuppelwieser Oswald, Kurtagic Rifat, Kuzmich Franz, Lachinger Rudolf, Lachkivics Eva, Lacinia Brigitte, Lacinia Karl, Lammel Georg, Landauer Karin, Landesmann Michael, Landesmann Michael, Lang Brigitte, Lang Harry, Lang Lukas, Lang Peter, Langner Anne, Lantzberg Angelika, Larcher Anelies, Larisch Evelyn, Laschan Claudia, Lassnig Heinz Horst, Lausch Barbara, Layr Vera, Lebhart Gustav, Lechner Alexandra, Lechner Robert, Lehner Heinz, Leindl Andrea, Leitgeb-Zach Marianne, Lengauer Lukas, Leodolter Silvia, Leutgeb Monika, Licka Lilli, Lindenmayr Siegfried, Lingg Eva, Linnau Walpurga, Löcker Daniel, Löff Karl, Löffler Roland, Lötsch Bernd, Low Susanne, Ludwig Kathrin, Ludwig Martina, Lung Ernst, Lung Theresia, Machat Renate, Macho Richard, Mackeler Bernhard, Madejski Herbert, Madreiter Alexandra, Madreiter Thomas, Mahdalik Anton, Maier Gunther, Mailath-Pokorny Andreas, Maisser Maria, Malyar Martina, Manach Claude, Maresch Rüdiger, Marin Theo, Marth Mario, Martischnig Marelina, Maschat Elisabeth, Mattl Siegfried, Matousek Josef, Maurer Ernst, Mayer Bernhard, Mayer Fritz, Mayer Vera, Mayerhofer Peter, Meindl Thomas, Meisl Thomas, Meißl Heinz, Meißl Monika, Melinz Gerhard, Meth Dagmar, Michor Esther, Miczoch Peter, Mikocki Josef, Mikulik Martin, Minarik Aniko, Mischek Michaela, Mischek Ronald, Mittringer Kurt, Mloch Renate, Moidl Bernd, Molitor Rainer, Molitor Romain, Mondre Markus, Mondschein Helmut, Morocutti Helga, Moser Hannes, Moser Michaela, Mrkvicka Rudolf, Müller Ariane, Müller Erich, Musäus Michael, Musil Nora, Nadler Elmar, Nahrada Franz, Naszay Peter, Nausch Ingrid, Nessmann Karl, Nestler Gerhard, Neubauer Nadja, Neuhuber Alexander, Neundlinger Robert, Neustifter Josef, Neuwirth Peter, Niederseer Brigitte, Nikolaus Michi, Noller Sonja, Novak Helga, Novotny Herta, Novy Andreas, Nuß Andreas, Nussbaum Andrea, Nutz Claudia, Oberholzner Elke, Oberwalder Ulrike, Oblak Sigrid, Olcay Acem, Opatczyke Haline, Opl Jasmin, Orner Martin, Ortner Julia, Orou Christian, Ostermayer Josef, Oxonitsch Christian, Pahr Günther, Palfinger Michael, Pamer Volkmar, Pankesegger Peter, Partisch Friederike, Parzer Robert, Pavel Roland, Pawlik Sonja, Payer Harald, Payer Harry, Peer Christian, Peiker Gerald, Perl Christian, Petuelli Erich, Petzl Wolfgang, Petzmann Heinz, Pfaffenbichler Paul, Pfeffer Ilse, Pfefferkorn Wolfgang, Pfeiffer Andreas, Pichler Christian, Pichler Irene, Pival Georgette, Pircher Hans, Pirhofer Gottfried, Plautz Wolfgang, Pliscek Karin, Plunger Petra, Poeckl Anita, Polan Rudolf, Polansky Alexander, Pollak Wolfgang, Pomaroli Gilbert, Posch Hanna, Posch Johannes, Posik Gertrude, Potyka Hugo, Pozarek Walter, Prasse René, Preslmayr Andreas, Preslmayr Thomas, Prett Irene, Priester Nicole, Prikoszovich Michael, Prochazka Eva, Proksch Thomas, Pruckner Othmar, Prusa Eduard, Prusa Jochen, Prybila Andreas, Puchinger Kurt, Punz Andrea, Purghart Christine, Purker Lisa, Quatmann Anne, Rachs Georg, Radda Günther, Radl Christine, Raimund Ingrid, Raith Erich, Raja-Rao Rohan Cherkoori, Rataj Roman, Ratzler Elisabeth, Ratzka Franz, Raunacher Egtes, Rauscher Beatrix, Rauter Andreas, Raza Werner, Rebel-Burget Michaela, Reeger Ursula, Register Richard, Rehr Silvia, Reichard Susanne, Reichardt Eva, Reichinger Christian, Reinberg Sebastian, Reinberger Brigitte, Reiser Karl, Reiter Günther, Reiter Hans, Reiter Karl, Remesch Alfred, Renetseder Silvia, Renhardt Manfred, Resetarits Peter, Richter Brigitta, Riedel Gernot, Riedel Roman, Rieger Bettina, Rienesl Michael, Riessland Bernd, Rischka Karl, Ritter Hellmut, Riuz Begonia, Rober Marion, Rockenschaub Michael, Rode Philipp, Roessler Marianne, Rogner Peter, Rohrböck Gunther, Rohse Hartmut, Roman Oliver, Rosenberger Michael, Rosinak Werner, Rottenberg Thomas, Rotter Christine, Ruby Christian, Rucker Lisa, Rudas Laura, Ruess Gerald, Ruland Gisa, Rumpf Waltraud, Salet Willem, Samnitz Sabine, Sander Reinhard, Sarvan Eric, Schallner Henry, Schandl Inge, Schaurhofer Martin, Scheifinger Johann, Scheiner Hedwig, Scheitz Klaus, Schelepa Susi, Scherübl Susanne, Schicker Rudolf, Schieder Andreas, Schimon Sandra, Schindegger Friedrich, Schlager Walter, Schmalzer Günther, Schmid Christa, Schmid Friedrich, Schmid Tom, Schmidmayer Stephan, Schmidt Barbara, Schnattinger Andrea, Schnee Renate, Schock Eduard, Schönfeld Manfred, Schöny Robert, Schopper Manfred, Schrack Gabriele, Schramm Helmut, Schrefel Christian, Schremmer Christine, Schrenk Manfred, Schrutka Peter, Schubert Ingrid, Schubert Uwe, Schüchner Vucko, Schulz Hans, Schütz Henriette, Schwab Dieter, Schwantner Ulrike, Schwarz Wolfgang, Schwarz-Rodrian Michael, Schwarzbach Renee, Schwarzl Cornelia, Schweiger Gabriela, Schweighofer Robert, Schwetz Otto, Seidl Verena, Seiss Reinhard, Seitner Hannes, Selinger Josef, Selinger Rene, Semela Harald, Sengelin Wolfgang, Sindelar Martin, Skala Franz, Smejkal Hans, Smetana Kurt, Smidth Lise, Smolnik Hannes, Snizek Sepp, Sokol Katharina, Sommer Gottfried, Sommerluksch Eva, Spatenegger Bernd, Spenger Manfred, Spitzer Gerhard, Spitzer Thomas, Spohn-Findeis Ulrike, Springs Walter, Spritzendorfer Thomas, Stadler Wilfried, Stadlhofer Silke, Stafler Georg, Stanzer Gregori, Stastny Roland, Stebegg Alexandra, Stebegg Katharina, Stein David, Steinbach Josef, Steiner Marianne, Steiner Norbert, Steuer Katja, Stich Gerlinde, Stockinger Walter, Stoffel Alice, Stoik Christoph, Strasser Gerti, Stratil-Sauer Georg, Streichsbier Erich, Streit Gerda, Strigel Marina, Strobach Christine, Ströbinger Norbert, Strobl Susanne, Stumpf-Fekete Monika, Sturm Walter, Stutz Barbara, Suarah Daniel, Surböck Michael, Süß Clara, Svatek Daniela, Svoboda Tina, Tadler Johanna, Taucher Josef, Terl Christian, Teufel Petra, Thien Klaus, Thron Rudolf, Tiller Adolf, Titz Thomas, Todoran Liviu, Tonndorf Thorsten, Töschler Harald, Tötzer Tanja, Träbinger Thomas, Trammer Heike, Trattinig Rita, Tristo Andreas, Troper Reinhard, Tubikanec Michaela, Übersberger Eva, Unterköfler Christoph, Untner Sarah, Urschitz Daniela, Valentin Erich, Vatter Klaus, Vavra Petra, Veigl Christa, Veit Susanne, Vojdovszky Ernst, Versonik Eva, Vertal Walter, Vessely Gesta, Vettermann Heinz, Vevera Wolfgang, Vilanek Anton, Vogt Rudolf, Vogt Rudolf, Votava Gabriele, Vyborny Michael, Wächter Petra, Wäfler Martina, Wagenhofer Christa, Wagner Fritz, Wagner Helga, Wagner Helmut, Wagner Josef, Wagner Kurt, Walcher Sophia, Wallner Franz, Waltenberger Hans-Peter, Wandl Alexander, Wanschura Bettina, Weber Birgit, Weber Gerhard, Weber Peter, Wehsely Tanja, Weidinger Herbert, Weiss Friederike, Weninger Thomas, Werner Anton, Wiala-Zimmer Regina, Wieshofer Isabel, Wieshofer Isabel, Willnauer Ruth, Wimmer Hannes, Wimmer Kurt, Windisch Doris, Winkler Angelika, Winter Eduard, Wiser Christian, Wismühler Hanna-Maria, Wittner Margit, Wohleser Simone, Wojciechowska Ema, Wollansky Ilse, Woltron Ute, Wukovitsch Florian, Wurm Christian, Wurm Manfred, Wurscher Kurt, Yalcinkaya Erchan, Zabrana Georgine, Zacharia Gabriele, Zajic Alfred, Zappe Ursula, Zech Sibylla, Zechner Barbara, Zentner Brigitta, Zerzer Nada, Zibuschka Friedrich, Zimmermann Gabriele, Zimmermann Michaela, Zuckerstätter-Semela Renate



-  Wichtiges Stadtzentrum
-  Stadtteilzentrum / Geschäftsstraße
-  Grenzüberschreitende Kooperation
-  Ausbau des hochrangigen Verkehrs
-  Verbesserung der Verkehrsorganisation
-  Bürokonzentration
-  Forschung & Entwicklung, Technologie, industrielle Produktion
-  Logistik
-  Vielfältige kleinräumige Nutzung durch Gewerbe und Dienstleistungen
-  Tourismus
-  Freiraumversorgung
-  Umweltrelevante Aspekte (z.B. Lärm)
-  Soziale Infrastruktur (Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen)
-  Spezifika in Demografie und Sozialstruktur
-  Kultur
-  Konzentrierte Bebauung
-  Stadtbild/Hochhauskonzept
-  Spezifische Wohnformen