

Die Bilder sind in die Kinogeschichte eingegangen: Monsieur Hulot durch lange Korridore stolpernd, Monsieur Hulot verloren zwischen grauen Hochhausschluchten nach einem Bild des kleinen, vertrauten Maßstabs Ausschau haltend, und dann, in der 40. Minute schließlich, Monsieur Hulot in einem rundum verglasten Reisebüro, verwirrt um sich blickend, umzingelt von den immergleichen Plakaten, von den immergleichen Stadtkulissen von London, Stockholm, Mexiko, Tokio und Hawaii. So amüsant das hier skizzierte Bild einer dystopischen Stadtzukunft auch sein mag, so traurig und verhängnisvoll spiegelt sich Jacques Tatis Großstadt-Satire *Playtime*, 1967 in den Kinos angelaufen, in der Realität wider.

Die Pariser Banlieue, das neue Brasília nach Plänen von Lúcio Costa und Oscar Niemeyer, das wiederaufgebaute Nachkriegsdeutschland sowie eine ganze Reihe an nordamerikanischen Städten, die den Prototyp einer modernen, suburbanisierten Großstadt verkörpern: Viele städtebauliche Konzepte der Nachkriegsmoderne folgen genau diesem Prinzip einer internationalisierten, austauschbar gewordenen Stadt mit standardisierten Fassaden, standardisierten Gebäudetypologien und standardisierten Wege- und Verkehrsstrukturen, die in einem deutlichen Widerspruch zur europäischen Stadtkultur stehen, wie sie etwa der Wiener Architekt und Stadtplaner Camillo Sitte in seinem Buch *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889) prägte. Vor allem aber zeichnen sich die einst utopischen Konzepte der Moderne durch eine klare Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Bewegen und Erholen aus.

Die Gründe für diese vielfach realisierten Playtime-Städte liegen nicht nur in neuen Materialien und Bautechnologien, nicht nur im Glauben an eine bessere, gesündere Lebensqualität durch räumliche Trennung von wohnwerten Zonen und produzierendem

Gewerbe und nicht nur in der Emanzipation des Automobils als Sinnbild eines individuellen, vom Kollektiv vollkommen losgelösten Mobilitätsversprechens – sondern auch in einem folgeschweren städtebaulichen Manifest, das 1933 auf Initiative des Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM) verfasst und zehn Jahre später von Le Corbusier unter dem Titel *Die funktionale Stadt* veröffentlicht wurde.

EIN LEIDER NACHHALTIGES REGELWERK

„Die sogenannte Charta von Athen ist eine Reaktion auf die oft schlechten Lebensbedingungen, die Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts in vielen industrialisierten Städten vorherrschten“, sagt der Schweizer Architektur- und Stadthistoriker Vittorio Magnano Lampugnani, ehemals Professor an der ETH Zürich, der zuletzt den fünf Kilogramm schweren *Atlas zum Städtebau* (mit Harald R. Stühlinger und Markus Tubbesing) herausbrachte. „Die handelnden Personen waren davon überzeugt, mit diesem Regelwerk einen hochwertigen Beitrag für die urbane Zukunft zu leisten. Doch in den letzten Jahrzehnten hat sich herausgestellt, dass die Moderne fatale Auswirkungen auf den globalen Städtebau hatte und dass sie die historisch gewachsene, traditionell durchmischte Stadt in ihren Grundfesten massiv erschüttert hat.“¹

Bedenkt man heute, wie rasch sich politische, wirtschaftliche und soziokulturelle Rahmenbedingungen ändern können – etwa durch den Fall des Eisernen Vorhangs 1989, durch den EU-Beitritt Österreichs 1995, durch ein neues gesellschaftliches Verständnis von Lebensstil und Lebensgestaltung sowie durch die aktuellen Wechselwirkungen mit Klimakrise und Digitalisierung –, ist es im Rückblick betrachtet verwunderlich, wie nachhaltig sich die in der Charta von Athen ausgehandelten Punkte in den westlichen Industrieländern niedergeschlagen haben. Der Genius der

¹ Wojciech Czaia: *Die Stadt ist kaputtgefahren*, Interview mit Vittorio Magnano Lampugnani, in: *Der Standard*, 19. Mai 2012.

vielfach kritisierten Charta überlebte nicht nur einen siebenjährigen Weltkrieg, sondern prägte den europäischen und nordamerikanischen Städtebau bis in die Siebziger- und Achtzigerjahre wie keine andere urbane Geisteshaltung der späten Moderne des 20. Jahrhunderts. Die Auswirkungen der Charta manifestieren sich nicht nur im Jahrzehnte langen Siegeszug des Automobils, sondern auch in einem nach Daseins-Grundfunktionen getrennten Städtebau, der im Gegensatz zur sozialen und multifunktionalen Durchmischung der historisch gewachsenen Stadt und der selbst in der Gründerzeit massiv veränderten und

überformten mitteleuropäischen Stadtkörper plötzlich eine räumliche und atmosphärische Hierarchie in die Polis implementiert, die bislang bestenfalls der Religion vorbehalten war.

DIE MÄNNLICHE NACHKRIEGSSTADT

„In den Fünfzigerjahren wurde ein Wirtschaftsmodell inszeniert und rechtlich untermauert, das die Kleinfamilie ins Zentrum stellte und eine klare Arbeitsteilung für das Paar vorsah“, sagt Meike Spitzner, Verkehrsforscherin am Wuppertal Institut, die sich seit langer Zeit mit nachhaltigen und geschlechtergerechten Perspektiven in der Verkehrs- und Stadtplanung beschäftigt. Dass sich Mann und Frau auf unterschiedliche Weise durch die Stadt bewegen, hat für sie mit dominanten Bildern von Männlichkeit sowie mit einer ungleichmäßigen Verteilung von Mobilitätschancen zu tun. „Die autoorientierte Stadt- und Verkehrsplanung führt zu räumlicher Diskriminierung, Zeitenteignung, Verstärkung struktureller Gewalt und psychischer Herabwürdigung.“²

Im funktionalen Fokus der Stadtplanung und Stadtentwicklung im Global North der letzten Jahrzehnte stand stets der männliche Ernährer, der der Erwerbsarbeit nachging und Zugang zum öffentlichen Raum bekam, wohingegen das unmittelbare, im Sinne der Charta von Athen räumlich und atmosphärisch vom Rest der Stadt entkoppelte Wohnumfeld der Mutter und Hausfrau zugewiesen war. So gesehen, stellt die deutsche Journalistin Vanessa Vu in ihrem Artikel *Die männliche Stadt* in der Wochenzeitung *Die Zeit* folgerichtig fest, sei die Stadt der Moderne eine vordergründig maskulin geprägte Struktur: „So kam, könnte man sagen, die männliche Autostadt in die Welt.“³

Die Konsequenzen davon sind enorm. Zwar bauen wir heute keine Wohn- und Satellitenstädte mehr, zwar spielen wir schon lange nicht mehr mit dem Gedanken, den Wiener Gürtel zu einer innerstädtischen Autobahn



Auf der Suche nach dem Alten im Neuen: Rekonstruktion der Frankfurter Altstadt, im Hintergrund die Skyline des Finanzzentrums

² In: Vanessa Vu: *Die männliche Stadt*, in: *Zeit Online*, zeit.de, 26. September 2019.

³ Ebd.

auszubauen, und auch die aktuelle Diskussion rund um nachhaltige, resiliente und klimaneutrale Städte hat einen durchaus positiven Effekt darauf, wie wir Stadt und urbane Gesellschaft und Mobilität heute denken – dennoch töten wir immer noch unbeirrbar Ortskerne, Stadtteilzentren und innerstädtische B-Lagen, indem wir Gewerbe und Handel an den Stadtrand und in den Speckgürtel verbannen und auf diese Weise eine vermeidbare individuelle Mobilität anspornen, als ob es kein Morgen gäbe.

DIE DREI D-ZAUBERWORTE

„Bis zum Zweiten Weltkrieg war die Besiedlungs- und Regionalpolitik mehr oder weniger in Ordnung, doch in den letzten 50, 60 Jahren ist uns die Kontrolle darüber verloren gegangen, und wir haben unsere Städte ziemlich rasch kaputt gemacht“, sagt Vittorio Magnano Lampugnani. „Jetzt müssen wir sie langsam wieder in Ordnung bringen. Bis heute arbeiten wir intensiv daran, die in der Charta von Athen beschlossene Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Mobilität und Freizeit wieder aufzuheben und die dadurch entstandenen Wunden und Brüche in den Städten wieder zu schließen.“⁴

Die drei D-Zauberworte für die Zukunft, so Lampugnani, lauteten Dichte, Durchmischung und Dezentralisierung. „Das sind die drei Regeln, die durch die zehn Jahrtausende, seitdem es Stadt gibt, konstant geblieben sind. Wir werden nicht umhin kommen, diesen Regeln in Zukunft mehr Aufmerksamkeit zu schenken als in der jüngeren Vergangenheit, wo viele Fehlplanungen passiert sind. Zersiedelung werden wir uns in Zukunft nicht mehr leisten können.“⁵

Die Wiener Fachkonzepte zu den Themen *Mobilität*, *Grün- und Freiraum*, *Produktive Stadt* und *Polyzentrale Stadt*, die die MA 18 in den letzten Monaten und Jahren als Ergänzung zum STEP 2025 herausgegeben hat, sind ein wichtiger Schritt, um die Fehler der Moderne und der Charta von Athen

wiedergutzumachen. Es geht um eine Renaissance der historischen, gründerzeitlichen Stadt, es geht um eine kleine Portion Camillo Sitte im großen Kosmos Stadt.

Die vielleicht größte Herausforderung besteht darin, die Chancen und Problematiken zwar getrennt voneinander zu analysieren und zu verstehen, sie letztendlich aber als flexibles, amorphes und maximal multifunktionales Flechtwerk ins Stadtgebilde hineinzuweben. Möge Monsieur Hulot in Zukunft weniger verloren zwischen den Häusern umherirren und entsprechend leichter die Gegenwart wiederfinden.

⁴ Wojciech Czaja: *Die Stadt ist kaputtgefahren*, Interview mit Vittorio Magnano Lampugnani, in: *Der Standard*, 19. Mai 2012.

⁵ Ebd.



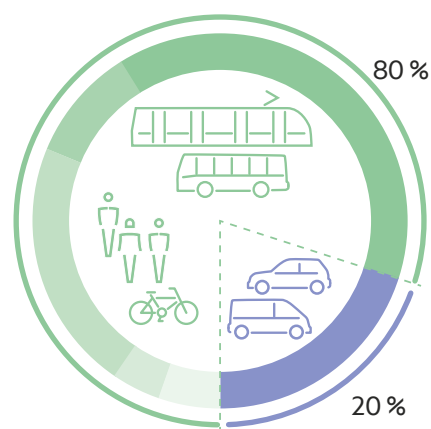


Wien, Monsieur Hulot und die Charta von Athen

Die Moderne hat die westliche Stadt geprägt wie keine andere urbane Bewegung im 20. Jahrhundert. Bis heute arbeiten wir daran, die Fehler zu kaschieren und die einst hochgelobten Funktionstrennungen zwischen Wohnen, Arbeiten, Bewegen und Erholen wieder aufzuheben. Ein Blick in die Zukunft einer bausteindurchmischten Polis.

Wojciech Czaja

ÖKOLOGISCHES ZIEL FÜR 2025



ZIELE UND INDIKATOREN

WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßen-erneuerungsprojekten.

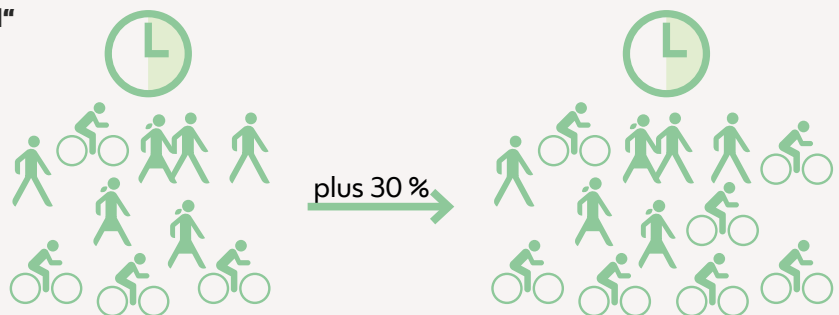
„Fair“



WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23 % 2013 auf 30 % im Jahr 2025. Die Anzahl der Verkehrstoten und der verkehrsbedingten Verletzten sinkt weiter.

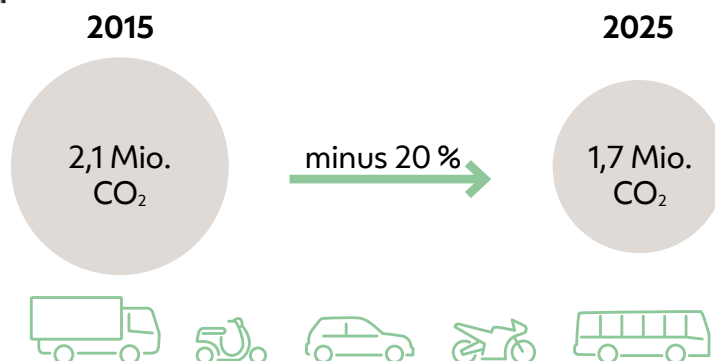
„Gesund“



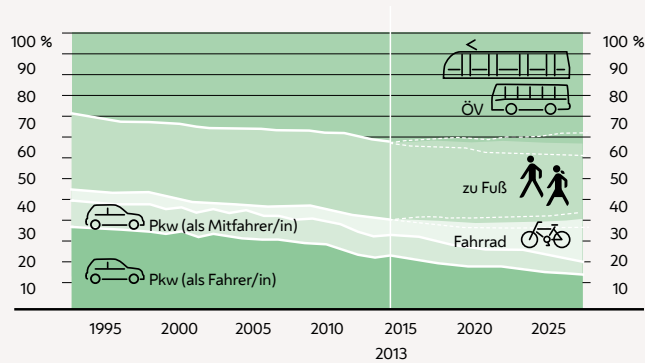
WIRKUNGSZIELE

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs im Wiener Straßennetz (gemäß EMIKAT-Definition) sinken um ca. 20 % von rund 2,1 Mio. t/Jahr (2010) bis 2025 auf rund 1,7 Mio. t/Jahr. Die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs bleibt auf hohem Niveau. Die Fahrradverfügbarkeit steigt: Bis 2025 soll in 80 % der Haushalte ein Fahrrad verfügbar sein, und 40 % der Bevölkerung sollen eine Leihradstation in maximal 300 Metern Entfernung erreichen können. Bis 2025 sollen 50 % der Bevölkerung einen Carsharing-Standort in maximal 500 Metern Entfernung erreichen können.

„Robust“



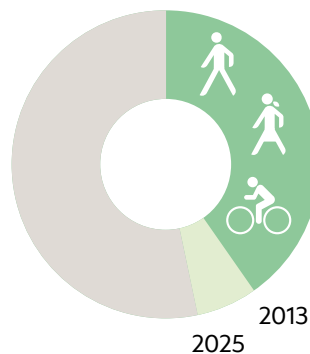
„Ökologisch“



WIRKUNGSZIELE

Der Modal Split der WienerInnen ändert sich, ausgehend vom Verhältnis 72:28 im Jahr 2013, bis 2025 auf 80 % im Umweltverbund und 20 % im motorisierten Individualverkehr. Der Modal Split des Verkehrs in Wien verschiebt sich in Richtung Umweltverbund.

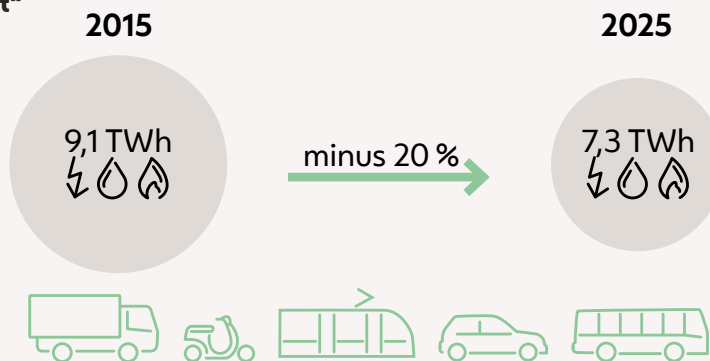
„Kompakt“



WIRKUNGSZIEL

Der Anteil der Versorgungs-, Begleit- und Freizeitwege, die zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden, steigt von 38,8 % im Jahr 2013 auf 45 % im Jahr 2025.

„Effizient“



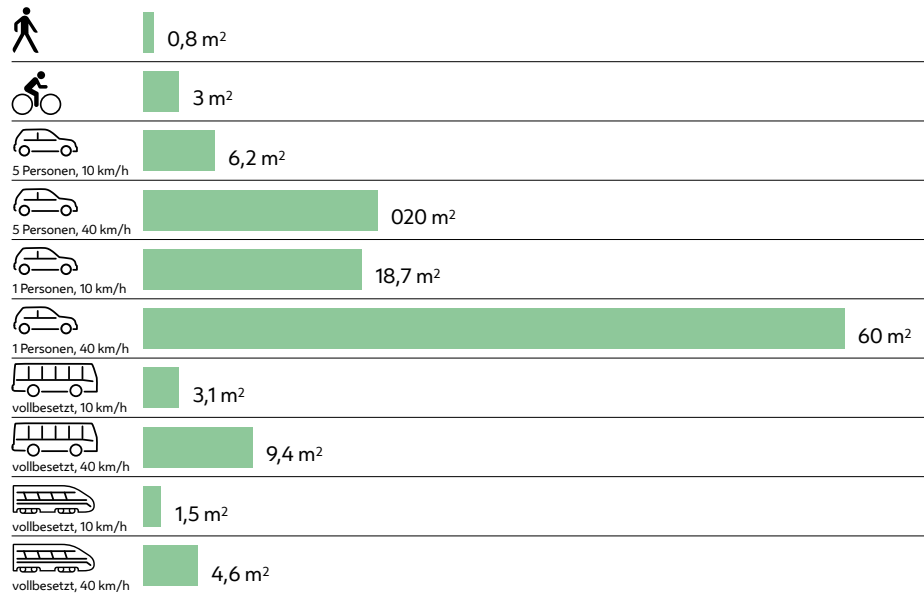
WIRKUNGSZIEL

Der absolute Endenergieverbrauch im Wiener Verkehr (gemäß EMIKAT-Definition) sinkt bis 2025 um ca. 20 % auf rund 7,3 TWh, verglichen mit rund 9,1 TWh 2010.

RAUMVERBRAUCH PRO PERSON NACH VERKEHRSMITTELN

Die Infrastruktur der wachsenden Stadt ist tendenziell überlastet, daher muss der vorhandene Raum bestmöglich ausgenutzt werden. Die Grafik zeigt, wie viel Raum das jeweilige Verkehrsmittel verbraucht.

Adaptiert auf Basis von John Whitelegg: *Transport for a Sustainable Future: The Case for Europe*, London 1993. Darstellung durch: Flow[n]/Mobility in Chain.







Miteinander mobil

Eine vorausschauende Verkehrsplanung hat in Wien Tradition. Das von einem Monitoring begleitete aktuelle Fachkonzept *Mobilität* definiert Handlungsfelder und setzt ambitionierte Ziele.

Franziska Leeb

Planung könne ohne die anderen erfolgsversprechende Lösungen erarbeiten.

Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist also nichts grundsätzlich Neues. Somit ist das aktuelle Fachkonzept *Mobilität* im Kontext der 50-jährigen Tradition einer langfristigen und sich kontinuierlich entwickelnden Wiener Verkehrsplanung zu betrachten. Geändert haben sich die Rahmenbedingungen: Das Bevölkerungswachstum, neue Technologien wie etwa Digitalisierung und Elektromobilität, Sharing-Systeme, neue Strategien für die städtische Güterlogistik und ein gewachsenes Interesse am öffentlichen Raum schaffen günstige Konstellationen für eine neue Mobilitätskultur. Um sie – im Idealfall über die Stadtgrenzen hinaus – umzusetzen, ist das Zusammenspiel vieler Akteure und nicht zuletzt politischer Wille unerlässlich.

Attraktive Gehwege und Radwege als Anreize für eine aktive, muskelgetriebene Mobilität, staufreier Fließverkehr, ausreichend Parkplätze und Lieferzonen, Platz für Bäume und im Sommer zudem für schöne, attraktive Schanigärten: Der öffentliche Raum ist ein konfliktreiches Feld. Um ihn gerecht zu teilen, sind Kompromisse notwendig. ›

Als die Wiener Linien im Mai 2012 die Kosten der Jahreskarte auf 365 Euro senkten, stieg die Anzahl der Jahreskartenbesitzerinnen binnen eines Jahres um 140.000. 2019 waren es mit 852.000 bereits mehr als doppelt so viele wie vor der Tarifierung. So spektakulär der Effekt der preiswerten Tickets scheinen mag, so wenig hat sich seither der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split verändert. Damit zeigt sich, dass es eine Kombination mehrerer Maßnahmen erfordert, um nachhaltige Mobilität für die Menschen attraktiv zu machen.

Das erste umfassende *Verkehrskonzept für Wien* veröffentlichte die MA 18 bereits 1970. Schon damals wurde dem öffentlichen Verkehr höchste Priorität eingeräumt. Otto Engelberger, damals oberster Verkehrsplaner, postulierte 1969 in der Zeitschrift *Der Aufbau*, dass es niemals das Ziel einer Verkehrsplanung sein könne, „für immer mehr Fahrzeuge den Raum zum Fahren und Abstellen (...) zu schaffen. Vielmehr müssen für die Gesamtheit der Bevölkerung alle jene Verkehrsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden, die für die modernen Lebensformen im wirtschaftlichen, im beruflichen sowie im persönlichen Bereich unerlässlich und mit ihnen vereinbar sind.“ Stadtplanung und Verkehrsplanung müssten untrennbar miteinander verbunden sein. Keine

Die hier dargestellten vier Fachkonzepte betreffen jene der MA 18. Darüber hinaus gibt es noch Fachkonzepte zu den Themen *Öffentlicher Raum* (MA 19), *Energieraumplanung* (MA 20) und *Hochhäuser* (MA 21).



(Lastenräder, E-Ladestationen, Bike- und Carsharing-Systeme etc.), macht sich bereits im Stadttalltag bemerkbar.

In der Seestadt Aspern wird schon jetzt eine mögliche Zukunft der Wiener Mobilität erprobt und gelebt. Lange bevor die ersten Wohnungen bezogen waren, wurde die U2 in den neuen Stadtteil verlängert. Flächendeckend gilt ein Stellplatzregulativ von 0,7 Parkplätzen pro Wohneinheit in Sammelgaragen. Die Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind stark limitiert, es bleibt also mehr Platz für breite Gehwege und autofreie Plätze. Mit Abgaben aus Garagenerrichtung und -betrieb

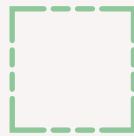
Zahlreiche Inhalte des Fachkonzepts flossen bereits in das rot-grüne Regierungsübereinkommen 2015 ein, in dem sich die Stadtregierung zu einer ressourcenschonenden Mobilität bekannte, „die die Umwelt und Gesund-



heit der WienerInnen möglichst gering belastet und für alle leistbar, zugänglich und sicher ist“. 80:20 lautet in Zahlen gefasst das wichtigste Ziel. Das heißt: Bis 2025 sollen 80 Prozent der Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs, so der Plan, soll zugleich von derzeit 28 auf 20 Prozent gesenkt werden. Eine Reihe von Pilotprojekten, die als Vorboten für grundlegende Veränderungen gedeutet werden können

wird ein Mobilitätsfonds gespeist, aus dem eine Reihe an Angeboten finanziert wird, die der Seestadt-Bevölkerung das autofreie Leben erleichtern. Ein Vorbild für andere Stadtentwicklungsgebiete – auch international. ▮

INDUSTRIELL-GEWERBLICHES GEBIET



FLÄCHEN

Flächen gesamt 1.900 ha Flächenreserven

- Rund 150 ha Widmungsreserven innerhalb der bestehenden Betriebszonen
- Rund 50 ha noch nicht entsprechend gewidmete Flächen



EIGENSCHAFTEN

- Uneingeschränkter Betrieb
- Für Betriebe passende Ausstattung
- Gute Erreichbarkeit über Straßennetz
- Leistbar



MASSNAHMEN

Proaktives Flächenmanagement insbesondere durch:

- Ausbau des Quartiersmanagements
- Verbesserungsmaßnahmen
- Kleine Gebietsergänzungen
- Baulandmobilisierung

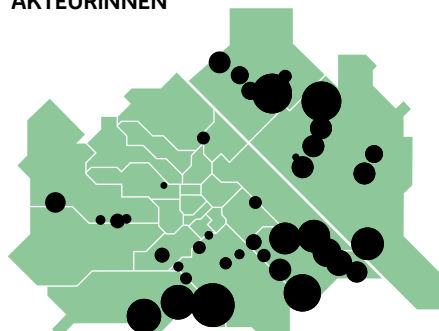


AKTEURINNEN

- Stadtplanung Wien
- Wirtschaftsagentur Wien
- Interessenvertretungen
- Unternehmen

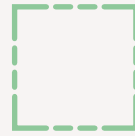


LAGE UND VERTEILUNG



GEWERBLICHES MISCHGEBIET

Flächenbestand: 200 ha



FLÄCHEN

- Gute Lage im Stadtgebiet
- Guter Anschluss an ÖV und IV
- Mehrgeschossige Bebauung
- Vielfalt und Nutzungsmix



EIGENSCHAFTEN

- Ergänzen, Überbauen, Verdichten
- Voraussetzung: Vorlage eines Entwicklungskonzeptes
- Qualitätssichernde Leitbildentwicklung
- Managementstrukturen
- Pilotprojekte



MASSNAHMEN

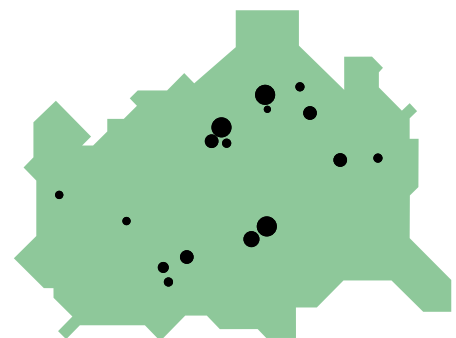
- Stadtplanung Wien
- ProjektwerberIn
- EntwicklerInnen
- Wirtschaftsagentur Wien
- Interessenvertretungen
- Unternehmen am Standort
- Planungsteams
- ExpertInnen aus Forschung und Lehre



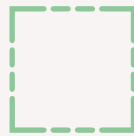
AKTEURINNEN



LAGE UND VERTEILUNG



INTEGRIERTE EINZELSTANDORTE



FLÄCHEN

Flächenbestand: 250 ha

Einzelstandorte: 220

Ziel: Bestandsflächen schützen



EIGENSCHAFTEN

- Traditionelle integrierte Standorte
- Handwerk, Gewerbe
- Kurze Wege, lokale KundInnen



MASSNAHMEN

- Sichern der Einzelstandort
- Feststellungsverfahren
- *Nur* wenn nachweislich nicht mehr betrieblich nutzbar: Umwandlung und Kompensation

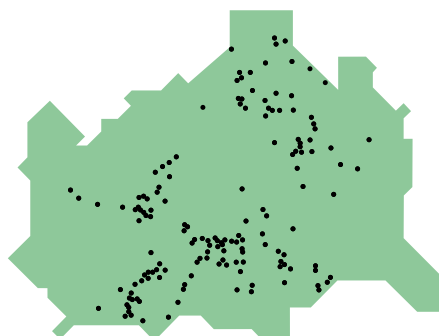


AKTEURINNEN

- Unternehmen
- Stadtplanung Wien
- Interessenvertretungen
- Wirtschaftsagentur Wien
- EntwicklerInnen



LAGE UND VERTEILUNG





Die Fabrik zwischen den Häusern

Das Fachkonzept *Produktive Stadt* schafft eine Grundlage für den Erhalt und die Schaffung von Betriebsstandorten und ist eine wesentliche Leitlinie für die künftige Stadtentwicklung.

Franziska Leeb

Ist von urbaner Lebensqualität die Rede, geht es meist um leistbare Wohnversorgung, um funktionierenden öffentlichen Verkehr, um gut organisierte kommunale Verwaltung, um Sicherheit, um hochwertige Bildungseinrichtungen, um ein breites kulturelles Angebot und um ein reichhaltiges Spektrum an Freizeitaktivitäten. Oft übersehen werden dabei die Räume für Arbeit.

Zahlreiche Straßennamen in Wien, von der Autofabrikstraße bis zur Zieglergasse, erinnern daran, dass seit dem Mittelalter die Stadt von produzierenden Betrieben durchsetzt war und immer noch ist. Dort, wo man wohnte, wurden über Jahrhunderte auch die Produkte des täglichen Bedarfs hergestellt. Mit zunehmender Industrialisierung und Motorisierung wanderten die Betriebe aus dem dichten Stadtgebiet allmählich an die Ränder. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts und im beginnenden 21. Jahrhundert wurden, damit das Angebot an leistbaren Wohnungen mit dem Bevölkerungswachstum Schritt halten kann, zahlreiche Industriestandorte in Wohnquartiere umgebaut.

Wienerberggründe, KDAG-Gründe, Mautner-Markhof-Gründe, Wagner-Biro-Gründe und viele mehr: Orte, an denen zuvor Baustoffe, Kabel, Senf oder Stahlwaren produziert wurden, stehen heute synonym für Wohnadressen. In den innerstädtischen Vierteln sind die Tischlereien und Schlossereien, die August Stauda, Dokumentarist des alten Wien, um 1900 in seinen Fotografien festgehalten hat, nach und nach Wohn- und Bürohäusern mit Garageneinfahrten und Müllräumen in den Erdgeschossen gewichen. Wo alte Strukturen erhalten blieben, wurden die Mieten für produzierende Kleinbetriebe oft unerschwinglich.

Dennoch ist Wien nach wie vor eine produktive Stadt. Ob in der Warenherstellung, im Energie- und Umweltbereich oder in traditionellen und neuen Handwerken: Im produktiven Sektor erarbeiten rund 300.000 Menschen ein Drittel der Wiener Wirtschaftsleistung. Um die



Standorte für all diese Wirtschaftszweige zu schützen und ihnen weiterhin geeignete Raumangebote zur Verfügung zu stellen, tritt die Stadt Wien mit dem Fachkonzept *Produktive Stadt* der jahrzehntelangen Praxis der Reduktion von Flächen für die Produktion im urbanen Milieu aktiv entgegen.

Für drei Typen an Betriebszonen wurden Maßnahmen als Leitfaden für Akteure und Akteurinnen der Stadtplanung und Standortentwicklung formuliert: In industriell-gewerblichen Gebieten – also einschlägig gewidmeten Arealen, die nicht mit Wohnnutzungen kompatibel sind – soll der störungsfreie

Betrieb gesichert, infrastrukturell aufgewertet und um derzeit untergenutzte Flächen erweitert werden. In gewerblichen Mischgebieten, die sich durch eine gute Lage im Stadtgebiet auszeichnen, wird das Ergänzen, Überbauen und Verdichten durch Wohnen an eine Reihe von Bedingungen geknüpft. Beispielsweise soll der Wohnanteil 50 Prozent der Kubatur nicht übersteigen, der Rest muss für leistbare Produktions- und Gewerbeflächen zur Verfügung stehen. Und an Einzelstandorten innerhalb der Stadtstruktur ist Nachverdichtung nur dann gewünscht, wenn die bestehende Betriebsnutzung integriert wird und ein störungsfreier Betrieb gewährleistet werden kann.

Wer nah an seinem Wohnort arbeiten kann, muss nicht im Stau stehen. Wer Betriebe, die Elektrogeräte reparieren und alte Möbel überholen, in der Nähe hat, ist nicht gezwungen, Teil der Wegwerfgesellschaft zu werden. Und wo produzierende Betriebe in großer Vielfalt ansässig sind, gibt es auch Arbeitsplätze für alle Bevölkerungs-

schichten – auch jenseits des boomenden Dienstleistungssektors und jenseits schicker Creative Industries. Es geht also nicht um Manufaktur-Romantik, sondern schlicht darum, der Produktion von Gütern des täglichen Lebens geeigneten Raum zu bieten. Es geht, um es noch deutlicher zu sagen, um die Entwicklung und Sicherung einer wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Stadt. ▮





250 Meter bis zur nächsten Oase

Das Fachkonzept *Grün- und Freiraum* ist das richtungsweisende Strategiepapier für die Wiener Grünraumplanung. Ob Minipark oder Großerholungsgebiet: In Zukunft soll jeder Wiener, jede Wienerin innerhalb von wenigen Gehminuten einen attraktiven Grünraum erreichen können.

Franziska Leeb

Die Öffnung des zuvor nur dem Adel zugänglichen Praters für alle unter Kaiser Joseph II. war 1766 in gewisser Weise eine frühe Bemühung um die Herstellung von Grünraumgerechtigkeit. Erst 1919, nach dem Untergang der Monarchie, wurde mit dem Lainzer Tiergarten ein weiteres beliebtes Wiener Naherholungsgebiet für die Bevölkerung geöffnet. Es folgten die großen Erholungsgebiete aus der Zeit des Feudalismus, der 1905 beschlossene Wald- und Wiesengürtel, der Nationalpark Donau-Auen und die großen Projekte der Grün- und Freiraumentwicklung in den 1960er- bis 1990er-Jahren mit dem Donaupark, dem Kurpark Oberlaa, der Donauinsel und der Erholungslandschaft auf dem Wienerberg. Doch was wir heute als Selbstverständlichkeiten empfinden, ist Resultat von 100 Jahren aktiver Grünraumsicherung durch die Wiener Stadtplanung.

Wien wächst derzeit ähnlich stark wie in der Gründerzeit. Trotz hohen Siedlungsdrucks gilt es, den Landschaftsraum der Stadtregion langfristig zu sichern und mit den aktuellen Entwicklungen den Nutzungsansprüchen einer heterogenen Gesellschaft gerecht zu werden. Die Grün- und Freiraumplanung ist mehr denn je gefordert, den öffentlichen Raum verstärkt aus der Perspektive der Älteren zu betrachten, da die Zahl der Generation Ü65 und damit auch jene der Hochbetagten stark im Steigen begriffen ist. Wie selbstbestimmt und aktiv deren Teilhabe am öffentlichen Leben gestaltbar ist, hängt auch von der Beschaffenheit des Wohnumfeldes ab.

Das im Fachkonzept *Grün- und Freiraum* formulierte Freiraumnetz bildet dafür eine wesentliche Grundlage. Indem Parks und Großgrünräume, aber auch kleinere Ökoflächen und Straßen mit Grünelementen miteinander verbunden werden, wird künftig jede Wienerin und jeder Wiener innerhalb von 250 Metern – also in ein paar Gehminuten – einen Grünraum erreichen können. Das enge grüne Maschennetz erhöht die Attrak-



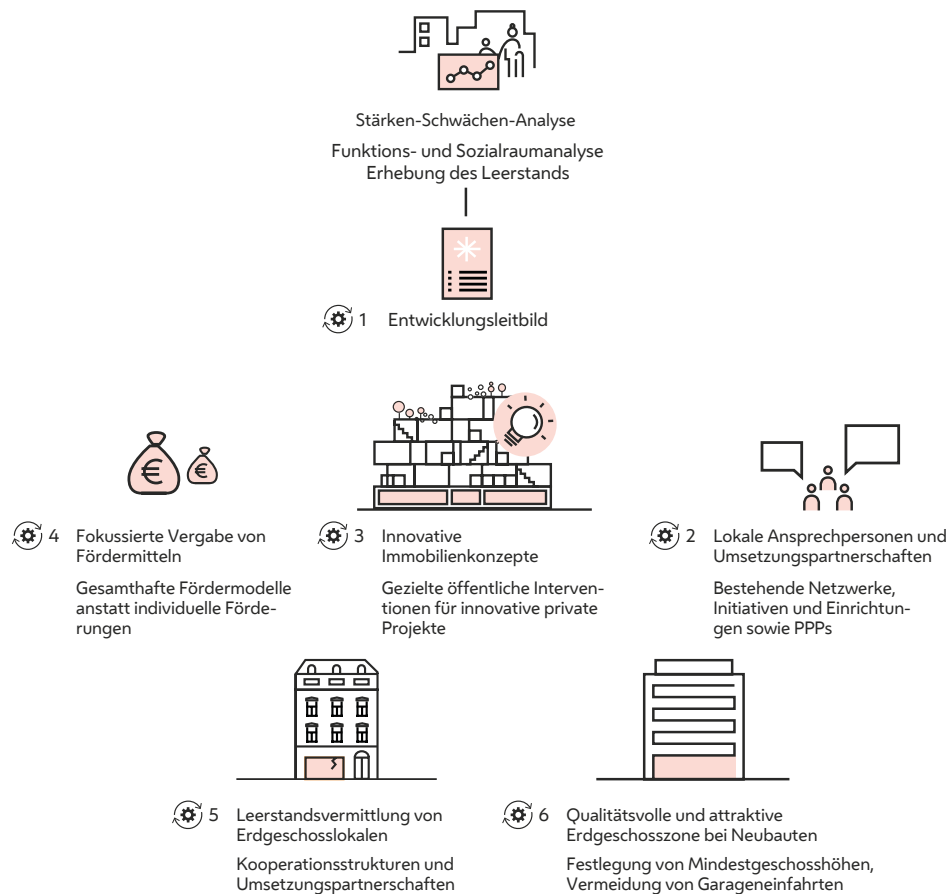
tivität der Fußwege in der Stadt, wirkt sich positiv auf das Stadtklima und die Biodiversität aus und ermöglicht nicht zuletzt auch mobilitätseingeschränkten Personen Zugang zu qualitätsvollen Aufenthaltsräumen.

In den großen Stadterweiterungsgebieten nördlich der Donau entstehen drei neue Großerholungsgebiete: Rendezvousberg, Norbert-Scheed-Wald und das Vorland Lobau. Im Herbst 2019 startete die Umsetzung des nach den Angerdörfern Stammersdorf, Gerasdorf und Süßenbrunn benannten Regionalparks Dreiangler. Wesentliche Ziele dieser vom Bisamberg bis zum Jahrhundertprojekt Norbert-Scheed-Wald durchgehenden Grünsperre im Nordosten der Stadt sind die Erhaltung der lokalen Landwirtschaft, der Schutz des eigenständigen Charakters des Landschaftsraums sowie die Attraktivierung des Grünraums für Erholungsnutzung.

Um der Stadtplanung ein standardisiertes Instrument zur Grundlagenerhebung für qualitätssichernde Verfahren und der Flächenwidmung zur Verfügung zu stellen, wurde das Planungswerkzeug *Lokaler Grünplan* entwickelt. Auf Basis verschiedener Kennwerte sorgt der Plan dafür, dass in Nachverdichtungs- und Stadtentwicklungsgebieten quantitative und qualitative Standards für die Freiraumversorgung eingehalten werden. Dazu zählt nicht zuletzt auch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die noch mehr Chancen erhalten sollen, sich mit gärtnerischen Aktivitäten am Stadtleben zu beteiligen. ▽



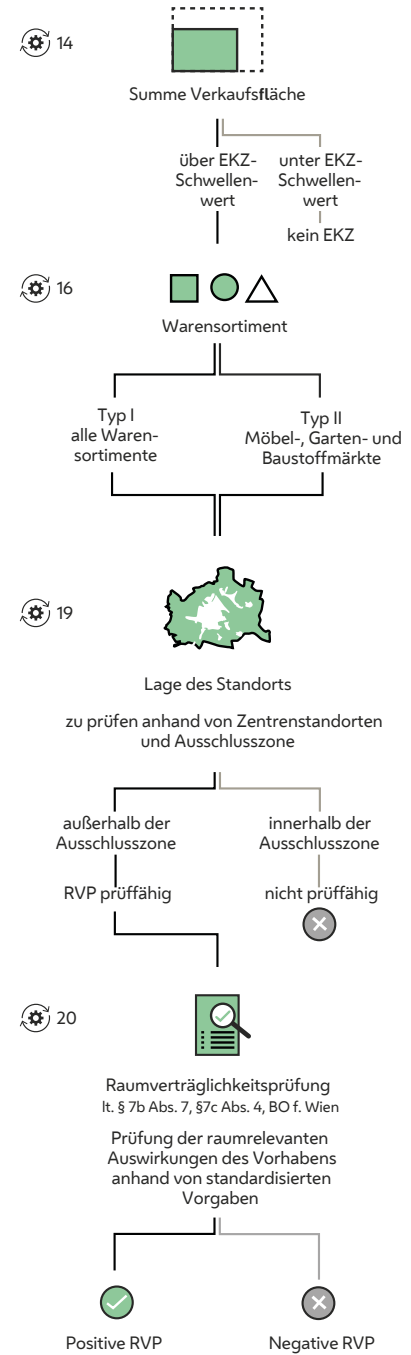
HANDLUNGSFELDER FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG UND VERBESSERUNG BESTEHENDER ZENTREN



SCHEMATISCHER PLANUNGS- PROZESS VON NEUEN ZENTREN



PLANUNGSSCHRITTE ZUR STEUERUNG DES GROSSFLÄCHIGEN EINZELHANDELS



HANDLUNGSFELDER FÜR DIE WEITERENTWICKLUNG UND VERBESSERUNG BESTEHENDER ZENTREN

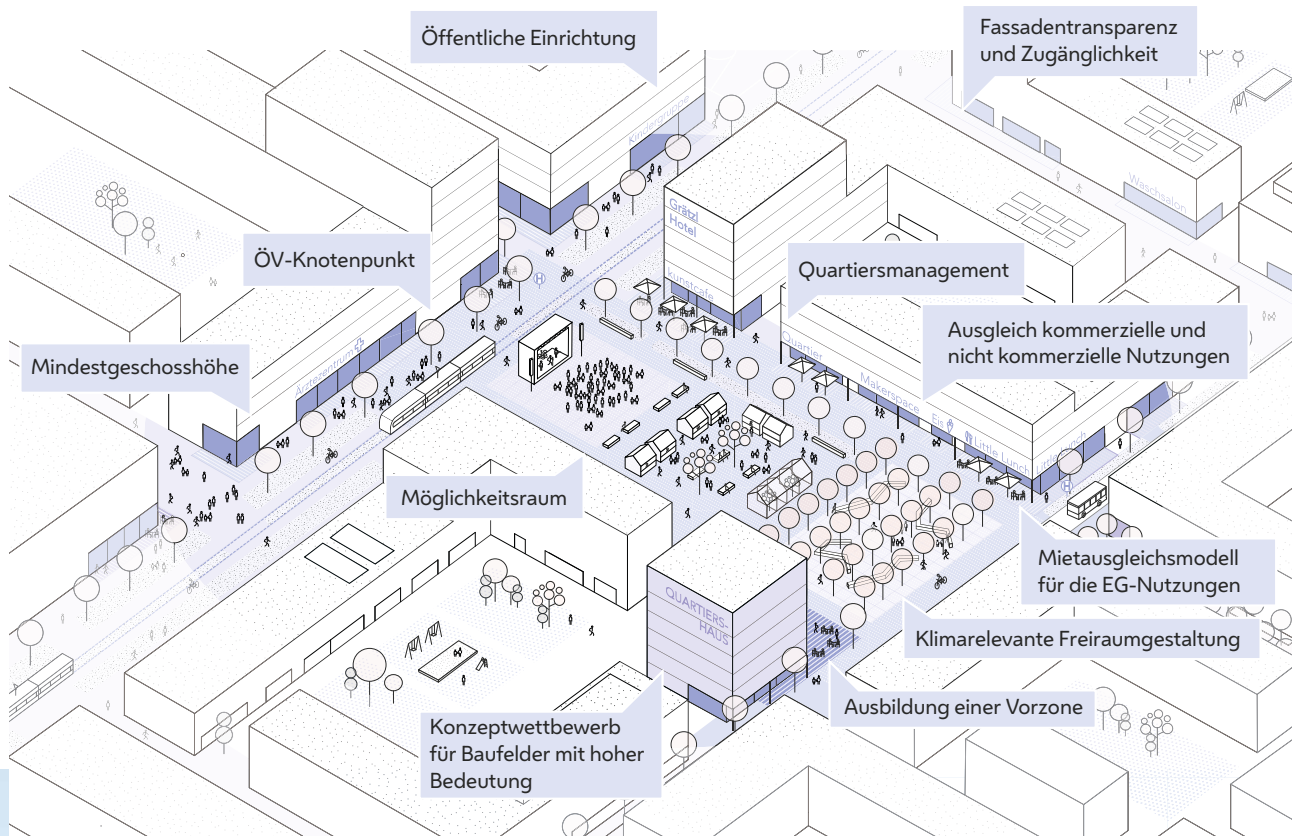


Abb.: Beispielhafte Darstellung eines neuen Zentrums





Stadt der vielen Zentren

Orte, an denen das Leben der Stadt pulsiert, entstehen nicht zufällig. Das Fachkonzept *Mittelpunkte des städtischen Lebens*. *Polyzentrales Wien* definiert Prozesse und Werkzeuge, die bestehende und künftige Zentren für die Herausforderungen der Zukunft rüsten.

Franziska Leeb

„Wir wollen ein Wien der vielen Zentren“, betont Katharina Conrad, Raumplanerin in der MA 18 und Projektleiterin des Fachkonzepts *Mittelpunkte des städtischen Lebens. Polyzentrales Wien*. Im Dezember 2019 wurde die Leitlinie im Gemeinderat beschlossen. „Das Besondere daran ist“, so Conrad, „dass es so ein fachübergreifendes Konzept für Wien noch nie gegeben hat.“ Erstmals wurden nun konkrete Strategien und Handlungsfelder für die Planung bestehender und neuer Zentren ausgearbeitet. Wien ist eine polyzentrale Stadt, wo die Ortskerne der in der wachsenden Großstadt aufgegangenen Vororte und Gemeinden nach wie vor im Stadtplan ablesbar sind. Etliche behielten ihre Funktion als Kristallisationsorte des urbanen Lebens, anderen setzten die zunehmende Motorisierung und der wirtschaftliche Strukturwandel zu. Sie wurden zu Durchzugsstraßen oder leiden an Leerstand.

Um ihre Rolle als Mittelpunkt städtischen Lebens erfüllen zu können, müssen Zentren über eine Reihe an Charakteristika verfügen. Eine wesentliche Basis, um eine gewisse Mindestfrequenz zu sichern, bildet die Mischung





unterschiedlicher Funktionen – etwa Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie natürlich Wohnen. Zentren sollen gleichermaßen gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden wie auf attraktiven Wegen zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar sein und konsumfrei nutzbaren öffentlichen Raum aufweisen, der zum Verweilen und Flanieren einlädt.

In einem räumlichen Leitbild wurde eine dreistufige Zentrenhierarchie festgelegt. Als „Metropolzentren“ mit weit über die Stadtgrenzen hinausgehender Bedeutung gelten die Innere Stadt und die Mariahilfer Straße. „Hauptzentren“ wie die Praterstraße oder die Favoritenstraße verfügen über Anziehungswirkung im Standortbezirk und den benachbarten Bezirken sowie über ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen. „Quartierszentren“ hingegen mit einem Einflussbereich in ihrem näheren Umfeld wie Gersthof, der Maurer Hauptplatz oder die Großfeldsiedlung ergänzen das Angebot der höherrangigen Zentrumstypen.

In der Seestadt Aspern ist derzeit das 20. Hauptzentrum im Entstehen.

Und mit den Stadtentwicklungsgebieten Hausfeld, Donaufeld, Nordwestbahnhof, In der Wiesen und Rothneusiedl gesellen sich nach und nach neue Quartierszentren zu den bereits 27 bestehenden hinzu. Um diese bunte und vielfältige Landschaft von insgesamt 53 Zentren zu erhalten und zu entwickeln, wurden 20 Handlungsfelder festgelegt.

Eine wichtige Rolle kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu, die auf Alltagstauglichkeit, soziale Gerechtigkeit und Verbesserung des Mikroklimas zu achten hat. Die Erdgeschosse sollen offen, einsichtig und barrierefrei zugänglich sein, Arkaden und bauliche Beschattungen erlauben eine witterungsunabhängige Nutzung, Mindestgeschosshöhen erhöhen die Nutzungsspielräume. Förderungen für deren unternehmerische Nutzung sollen prioritär in den Haupt- und Quartierszentren vergeben werden. Ein Erdgeschosszonen-Management, wie es bereits erfolgreich in der Seestadt und im Nordbahnviertel praktiziert wird, ist essenziell, um in neuen Zentren konkurrenzfähige Standorte zu entwickeln. Mit den höheren Mieten von Handelsketten können beispielsweise Flächen für weniger ertragreiche Nutzungskonzepte quersubventioniert werden.

Auch wenn das Fachkonzept dezidiert kein Handelskonzept ist, definiert es doch wesentliche Planungsschritte zur Steuerung des großflächigen Einzelhandels. Denn Wien verfügt mit 1,5 Quadratmetern pro Kopf über einen sehr hohen Anteil an Einzelhandelsfläche – das ist etwa doppelt so viel wie in London! Deshalb werden im Sinne der Stadtverträglichkeit und eines sparsamen Umgangs mit der Ressource Boden begleitende städtebauliche Vorgaben für Einkaufszonen in der Bauordnung verankert: Der Schwellenwert für Einkaufszentren wird dabei von 2.500 auf 1.600 Quadratmeter herabgesetzt. Außerdem werden einheitliche Anforderungen für die Raumverträglichkeitsklärung festgelegt.



Noch schneller, noch strategischer

Jedes Jahr besuchen zahlreiche interessierte Delegationen Wien, um sich über den strategischen Zugang der Stadt Wien zur Mobilität zu informieren. Eine Besonderheit in Wien ist, dass die Konzepte ohne Unterbrechung in Richtung Stadtverträglichkeit und Nachhaltigkeit ausgerichtet sind – und das bereits seit Jahrzehnten. Erst in diesem konsequenten Umfeld zeichnet sich der Wert von langfristigen Strategien ab.

Die Geschwindigkeit, mit der neue Entwicklungen auftreten, stellt das Konzept der langfristigen Strategie vor neue Herausforderungen. Ob elektrische Roller, Automatisierung von Fahrzeugen oder „Mobility as a Service“ auf digitalen Plattformen – Entwicklungen finden rasch statt, und Wirkungen sind oft noch nicht eindeutig. Klare Zielsetzungen und Prioritäten sind in dieser Situation daher besonders wichtig. Was für die Gesellschaft in der Stadt vorteilhaft ist, steht über den aktuellsten technischen Lösungen oder Geschäftsinnovationen. In Zukunft werden Strategien noch mehr Orientierungsrahmen sein und die Maßnahmenarbeit mit mehr Spielraum erfolgen, um auf neue Chancen einzugehen.



Gregory Telepak,

studierte Raumplanung an der TU Wien und arbeitet seit 2010 für die MA 18. Er ist zuständig für Gesamtverkehrsstrategien, europäische und internationale Verkehrspolitik, Entwicklung des S-Bahn-Netzes sowie technologische Trends im Bereich Mobilität.



Eine Oase voll Glück und Grün

Wer in Wien vor seine Haustür tritt, hat es nicht weit zu Kindergärten, Schulen, Geschäften und Lokalen. Wer auch noch Erholung im Grünen sucht oder den kühlenden Schatten eines Parkbaumes genießen möchte, ist – zumindest heute noch – auf ein bisschen Glück angewiesen. Doch das wird sich bald ändern: In Zukunft werden alle Menschen dieser Stadt ganz in ihrer Wohnnähe eine Grünoase finden. In den nächsten Park geht es auf sicheren, ruhigen Wegen. Und für einen Tag im Grünen braucht man maximal ein Fahrrad und einen Grätzelstadtplan.



Isabel Wieshofer,

geboren 1963 in Wien, studierte Biologie und arbeitete von 1989 bis 2002 am Ludwig-Boltzmann-Institut, zuständig für Biolandwirtschaft und angewandte Biologie. Von 2002 bis 2012 arbeitete sie in der Wiener Umweltschutzabteilung (MA 22). Seit 2012 ist sie in der MA 18 Leiterin des Referates Landschaft und Öffentlicher Raum.

Ich kann mich noch gut an meinen Vater erinnern, einen Mann aus der unteren Mittelschicht. Eines Tages kam er mit seinem ersten Auto nach Hause, und wir alle standen um dieses Auto und bewunderten es. Jahre später sah ich denselben Stolz wieder in seinen Augen, als er mir ein Auto schenkte, um mich in Sicherheit zu wissen, wenn ich spät abends nach Hause kam. Mein Bruder bemalte seine Ente damals rosa, blau und grün und fuhr damit durch die Stadt. Alle erkannten sein Gefährt sofort, auch ohne auf das Nummernschild zu achten.

All dies ist Teil meines Lebens, Teil der Geschichte meiner Familie. Viele gute Erinnerungen sind mit dem Automobil verbunden, einem identitätsstiftenden Alltagsgegenstand für ganze Generationen. Kein anderes lebloses Ding vermag es, Fortschritt, Wohlstand, Identität, Freiheit, Sicherheit und sogar das Gefühl der Verbundenheit mit anderen so gut zu transportieren und in sich zu vereinen wie das Auto – Emotionen einer Generation, gegen die man mit bloßer Rationalität meist nicht ankommt.

Es folgten neue Generationen, zum Glück, und jetzt bieten sich seit Langem wieder Chancen, das autozentrierte Konzept von Mobilität zu



überwinden. Jüngere Menschen und nachkommende Generationen haben ihre eigenen Symbole, ihre eigene Identitäten und ihre eigene Vorstellungen von Freiheit. Hier eröffnen sich Möglichkeiten, (radikal) neue Wege zu gehen. Im Grunde bleibt uns angesichts der Klimakrise und den damit verbundenen massiven Emissionen (sowohl Schadstoffe als auch Lärm) in fast allen europäischen Großstädten nichts anderes übrig. Was wir jetzt brauchen, ist Mut, Ehrlichkeit und die Bereitschaft, tatsächlich wirksame Lösungen und Konzepte umzusetzen, anstatt uns mit bloßem Aktionismus und irgendwelchen Alibimaßnahmen aufzuhalten.

DIE METROPOLE UND DER DRAHTESEL

Wien als autofreie Großstadt. Die Idee ist nicht neu. Neu aber ist die Dimension und die Bereitschaft, in großen Lösungen zu denken: für ganz Wien, nicht nur für das Zentrum und einzelne Teile, sondern für Wien als funktionalen Raum bis ins Umland. „In einer Stadt bis zu einer Million Einwohner kann man alles zu Fuß erreichen, bis zehn Millionen reichen Fahrräder. Das hat Peking früher bewiesen. Auch in Wien lebten früher zwei Millionen Menschen ohne Auto“, sagte der emeritierte Professor Hermann Knoflacher von der TU Wien in einem Interview 2013. ›



Den Status quo mit kleinen Modifikationen aufrechtzuerhalten, das wird uns nicht wirklich weiterbringen. Es genügt nicht, wenn wir unser Verkehrssystem optimieren, indem wir den Autoverkehr von einer Straße auf eine andere Straße verlagern, mittels Carsharing eine Art Zweiklassengesellschaft der Mobilität schaffen oder all unsere Hoffnungen auf alternative Antriebstechnologien oder autonome Fahrzeuge setzen – und damit an dem Konzept des automobilen Menschen und einer weitgehend motorisierten Gesellschaft festhalten. Dies gilt insbesondere in der Stadt.

Urbane Räume können und müssen eine Vorreiterrolle einnehmen, wenn es darum geht, das gesamte Mobilitätssystem mehr oder weniger disruptiv zum Besseren zu verändern. Und es besteht kein Zweifel daran, dass dieser Wandel kein rein technologischer sein wird, sondern vor allem ein kultureller und politischer. Das Warten beziehungsweise das Hoffen auf neue Technologien darf keine Ausrede dafür sein, notwendige Paradigmenwechsel hinauszuzögern oder sinnvolle Maßnahmen im Hier und Jetzt zu verhindern.

LERNEN VON PONTEVEDRA

Wenn wir uns europäische Agglomerationen genauer ansehen, stellen wir fest, dass es bereits viele Konzepte für Stadtteile ohne moto-

risierten Individualverkehr gibt. Viele dieser Bemühungen können beachtliche Erfolge vorweisen. So ist das Zentrum der spanischen Stadt Pontevedra de facto seit 20 Jahren autofrei. Lediglich Fahrzeuge von Anrainern, der öffentlichen Nahverkehr und der Lieferantenverkehr dürfen in der Stadt unterwegs sein, haben aber immer Nachrang gegenüber Fußgängerinnen und Radfahrern. Die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge ist mit maximal 30 Stundenkilometern beschränkt. Die Folgen: Umsätze in der Innenstadt stiegen an, die CO₂-Emissionen gingen um 70 Prozent zurück, und es gibt seit Jahren keine Verkehrstoten mehr in der Innenstadt.

Die niederländische Kleinstadt Houten ist komplett auf Mobilität mit dem Fahrrad ausgerichtet. Autos sind in der City nur noch selten zu sehen, der Autoverkehr wird über Umgehungsstraßen umgeleitet, das Zentrum ist im Alltag demgemäß eine fast autofreie Zone. In Houten gab es seit 40 Jahren keinen tödlichen Fahrradunfall, und auch hier profitierte der Einzelhandel von der Systemänderung.

Zu einem der spannendsten Konzepte, dem *Urban Mobility Plan of Barcelona*, der für die Jahre 2013 bis 2018 ausgearbeitet wurde, gehört das Modell der sogenannten Superblöcke. Dabei werden jeweils neun Häuserblöcke zu einem XXL-Verkehrsblock zusammengefasst. Der Rest des Konzepts ist ähnlich wie bei den zuvor genannten Beispielen: Innerhalb der Blöcke fahren nur Autos von Anrainerinnen und Lieferanten, und zwar mit maximal zehn Stundenkilometern. Die meisten Fahrzeuge werden außen herumgeleitet. Personen, die zu Fuß unterwegs sind oder Fahrrad fahren, haben innerhalb der Superblöcke Vorrang vor dem Auto. Frei gewordene Flächen – wie beispielsweise ehemalige Kreuzungen – wurden in Spielplätze oder Fußballfelder umgewandelt.

Auch hier wurden anfängliche Befürchtungen des Einzelhandels, Kundenschaft zu verlieren, durch gestiegene

Verkaufszahlen widerlegt. Konzepte für autofreie Zonen – entweder bereits in Umsetzung oder noch in Planung – gibt es auch in Berlin, Hamburg, Bremen, Paris, Gent, Oslo und Madrid. Und natürlich auch in Wien. Die Ziele sind im Grunde überall ähnlich, ebenso die Herausforderungen und Widerstände. Es ist essenziell, daraus zu lernen und im Gegenzug andere an unseren Erkenntnissen teilhaben zu lassen.

MOBILITÄT ODER STILLSTAND?

Rund 65 Prozent der Flächen in Wien gehören als Parkplätze und Straßen momentan den Autos, die im Schnitt zu 98 Prozent der Zeit nutzlos herumstehen. In der Rahmenstrategie *Smart City Wien* findet sich die Zielsetzung, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2025 auf 20 Prozent zu senken. Öffentlicher Raum für alle soll auf diese Weise zurückgewonnen, aktive Mobilität gefördert werden. 2017 lag der MIV-Anteil bei 27 Prozent und jener des Zu-Fuß-Gehens bei 28 Prozent. 2018 hat der MIV-Anteil allerdings von 27 auf 29 Prozent leicht zugenommen, jener des Zu-Fuß-Gehens von 28 auf 26 Prozent hingegen abgenommen.

Die Entwicklung geht also leider in die falsche Richtung. Auch wenn es für diese Entwicklung einige mehr oder weniger plausible Erklärungsversuche gibt – etwa die gute Wirtschaftslage, die die Anzahl an PKW-Neuzulassungen im Jahr 2018 auf ein Höchstniveau ansteigen ließ, oder die Stadtentwicklung, da Wien vor allem in den Außenbezirken wächst und dort Strukturen entstehen, die dem Autoverkehr mehr Raum bieten, als dies in den Gründerzeitvierteln der Fall ist. Letztendlich aber, so viel ist sicher, ist es für das Klima und die davon betroffenen Menschen irrelevant, aus welchen Gründen Autoverkehrsanteile hoch sind oder sogar noch steigen. Das Gebot der Stunde (und der nächsten Jahre) besteht darin, diesen Trend umzukehren.

Im internationalen Vergleich befindet sich Wien in guter Gesellschaft, wenn es um das Ausprobieren neuer Ideen und die Entwicklung von Konzepten für Wohngebiete und nachhaltige Stadtentwicklung geht. In der Seestadt Aspern beispielsweise werden die Autoparkplätze am Rande des Wohngebiets in Quartiersgaragen gebündelt. Der Weg zum eigenen Auto wird damit genauso lang wie der zu einem öffentlichen Verkehrsmittel. Das wirkt sich natürlich auch auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen aus. Das bereits 1999 eröffnete Pilotprojekt „Autofreie Mustersiedlung“ in Floridsdorf bietet eine Alternative für jene Menschen, die bereit sind, ohne eigenes Auto zu leben. In der anfangs von vielen Akteurinnen bekämpften „Begegnungszone Mariahilfer Straße“ teilen sich heute auf 1,8 Kilometern im Zentrum Wiens Autos in Schrittgeschwindigkeit den öffentlichen Raum mit Bussen, Radfahrerinnen und Passanten.

VOLL COOLE STRASSEN

Inzwischen gilt das Shared-Space-Konzept auch international als Musterbeispiel. Zuletzt wurden im August 2019 drei besonders von sommerlicher Hitze betroffene Wiener Straßenabschnitte für vier Wochen zur „Coolen Straße“ umfunktioniert. Während Radfahren



in diesen Straßen erlaubt war, wurden PKWs jedoch temporär verbannt. Die nun freien Straßenflächen und Stellplätze wurden als Aufenthaltsbereiche an die Fußgänger und Bewohnerinnen zurückgegeben. Sie wurden mit Sitzgelegenheiten möbliert, zur Kühlung wurden Sprühnebel und einige andere Wasserquellen installiert.

Die Firma tbw research führte im Auftrag der Stadt Wien die begleitende Evaluierung durch, die gezeigt hat, dass diese neuen Stadträume positiv angenommen und überaus divers genutzt wurden. Weder der Wegfall von Stellplätzen noch das temporäre Fahrverbot konnten die hohe Akzeptanz der Maßnahmen schmälern. Diese positive Resonanz sollte Entscheidungsträgern Mut machen. Vielleicht werden sie dafür sorgen, dass die „Coolen Straßen“ schon bald aus der Pilotphase herauswachsen.

All diese Bestrebungen sind Mosaiksteine einer größeren Lösung, die Hoffnung geben und zumindest ansatzweise zeigen, dass eine Änderung unserer Mobilität beziehungsweise unseres Mobilitätssystems möglich ist. Die dafür notwendige Bereitschaft wächst bei vielen Beteiligten stetig. Auf dem Weg dorthin liegen zwar noch viele Herausforderungen, die es zu meistern gilt, und es wird selbstverständlich immer auch eine gewisse Anzahl an motorisierten Individualfahrzeugen brauchen, um den Funktionen der Stadt und den Bedürfnissen der Bevölkerung nachkommen zu können – denken wir etwa an Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge sowie an Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Das alles sollte uns aber nicht davon abhalten, nach vorne zu denken und zu handeln.

Die vielen erfolgreichen kleinen Schritte, die bislang gesetzt wurden, sollen nicht den Blick auf das Wesentliche verstellen und nicht den Eindruck vermitteln, bereits alles Mögliche getan zu haben. Sie sollten vielmehr Mut machen, auch in größeren Dimensionen zu denken: Wien als Stadt, die den Fußgän-

gerinnen und Radfahrern gehört – und wo Autos, unabhängig von der Antriebstechnologie, nur dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll und nötig sind. Meine Tochter wird in einigen Monaten 18 Jahre alt. Ihre Großmutter wollte ihr zum Geburtstag den Führerschein schenken, aber sie hat dankend abgelehnt. Danke, aber jetzt nicht, vielleicht später einmal. Ganz kann es ihre Großmutter nicht verstehen. 



Verkaufszahlen widerlegt. Konzepte für autofreie Zonen – entweder bereits in Umsetzung oder noch in Planung – gibt es auch in Berlin, Hamburg, Bremen, Paris, Gent, Oslo und Madrid. Und natürlich auch in Wien. Die Ziele sind im Grunde überall ähnlich, ebenso die Herausforderungen und Widerstände. Es ist essenziell, daraus zu lernen und im Gegenzug andere an unseren Erkenntnissen teilhaben zu lassen.

MOBILITÄT ODER STILLSTAND?

Rund 65 Prozent der Flächen in Wien gehören als Parkplätze und Straßen momentan den Autos, die im Schnitt zu 98 Prozent der Zeit nutzlos herumstehen. In der Rahmenstrategie *Smart City Wien* findet sich die Zielsetzung, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bis 2025 auf 20 Prozent zu senken. Öffentlicher Raum für alle soll auf diese Weise zurückgewonnen, aktive Mobilität gefördert werden. 2017 lag der MIV-Anteil bei 27 Prozent und jener des Zu-Fuß-Gehens bei 28 Prozent. 2018 hat der MIV-Anteil allerdings von 27 auf 29 Prozent leicht zugenommen, jener des Zu-Fuß-Gehens von 28 auf 26 Prozent hingegen abgenommen.

Die Entwicklung geht also leider in die falsche Richtung. Auch wenn es für diese Entwicklung einige mehr oder weniger plausible Erklärungsversuche gibt – etwa die gute Wirtschaftslage, die die Anzahl an PKW-Neuzulassungen im Jahr 2018 auf ein Höchstniveau ansteigen ließ, oder die Stadtentwicklung, da Wien vor allem in den Außenbezirken wächst und dort Strukturen entstehen, die dem Autoverkehr mehr Raum bieten, als dies in den Gründerzeitvierteln der Fall ist. Letztendlich aber, so viel ist sicher, ist es für das Klima und die davon betroffenen Menschen irrelevant, aus welchen Gründen Autoverkehrsanteile hoch sind oder sogar noch steigen. Das Gebot der Stunde (und der nächsten Jahre) besteht darin, diesen Trend umzukehren.

Im internationalen Vergleich befindet sich Wien in guter Gesellschaft, wenn es um das Ausprobieren neuer Ideen und die Entwicklung von Konzepten für Wohngebiete und nachhaltige Stadtentwicklung geht. In der Seestadt Aspern beispielsweise werden die Autoparkplätze am Rande des Wohngebiets in Quartiersgaragen gebündelt. Der Weg zum eigenen Auto wird damit genauso lang wie der zu einem öffentlichen Verkehrsmittel. Das wirkt sich natürlich auch auf die Verkehrsmittelwahl der Bewohnerinnen aus. Das bereits 1999 eröffnete Pilotprojekt „Autofreie Mustersiedlung“ in Floridsdorf bietet eine Alternative für jene Menschen, die bereit sind, ohne eigenes Auto zu leben. In der anfangs von vielen Akteurinnen bekämpften „Begegnungszone Mariahilfer Straße“ teilen sich heute auf 1,8 Kilometern im Zentrum Wiens Autos in Schrittgeschwindigkeit den öffentlichen Raum mit Bussen, Radfahrerinnen und Passanten.

VOLL COOLE STRASSEN

Inzwischen gilt das Shared-Space-Konzept auch international als Musterbeispiel. Zuletzt wurden im August 2019 drei besonders von sommerlicher Hitze betroffene Wiener Straßenabschnitte für vier Wochen zur „Coolen Straße“ umfunktioniert. Während Radfahren





Angelika Rauch,
geboren 1954 in Wien, studierte Landschaftsplanung und ist geschäftsführende Gesellschafterin der tbw research GesmbH, wo sie den Fachbereich *Neue Mobilität* leitet, der interdisziplinär an der Forschung, Entwicklung und Umsetzung innovativer und integrierter Mobilitätslösungen arbeitet. Außerdem ist sie Vorstandsmitglied der beiden Vereine BieM Bundesinitiative eMobility Austria und WOMEN Women In Mobility & Energy Environment Network.





Von Superblocks und anderen autofreien Träumen

Weltweit mehrten sich sowohl Städte als auch Pilotprojekte, die ihre Autos aus dem Zentrum verbannen. Die radikale Maßnahme führt Studien zufolge zu mehr städtischer Qualität, wovon vor allem Bewohnerinnen und Fußgänger profitieren. Auch die Wiener Innenstadt könnte eines Tages autofrei werden. Erste Gehversuche gibt es bereits.

Angelika Rauch



Die Stadt der voll vielen Bausteine



ER

Fenster, Kaminputzer

100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999



