

2010 > 2015

_Stadtentwicklung

_Verkehr

_Klimaschutz

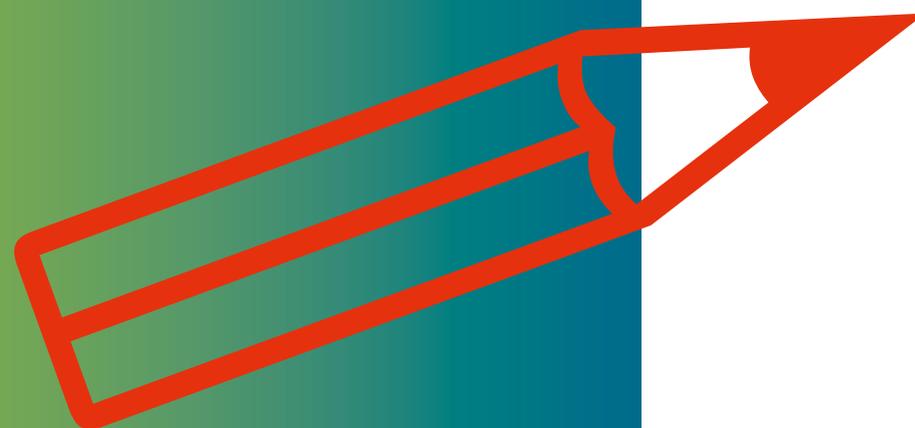
_Energieplanung

_BürgerInnenbeteiligung



2010 >
2015

- _Stadtentwicklung
- _Verkehr
- _Klimaschutz
- _Energieplanung
- _BürgerInnenbeteiligung



www.wienvoraus.at



WIEN! VORAUS. FÜNF JAHRE ZUKUNFTSRESSORT

Was ist in einer Millionenstadt wie Wien wirklich wichtig? Welche Entscheidungen werden warum und wie getroffen? Welchen Weg geht die Verwaltung – agiert sie abgehoben oder bodenständig, bürgerInnennah oder bürgerInnenfern? Viele solcher Fragen stellen Bewohnerinnen und Bewohner einer Stadt ihren PolitikerInnen und ihren BeamtInnen.

Was wird im oft gelobten und ebenso oft kritisierten Rathaus alles ausgeheckt? Werden hier wichtige Entscheidungen für alle getroffen oder beschäftigt sich »der Apparat« vorwiegend mit sich selbst? Was leisteten und leisten die weiter unten genannten Magistratsabteilungen für die Stadt?

Fragen über Fragen und Letztere soll gleich beantwortet werden: Geleistet wurde in den einzelnen Abteilungen, Fachgruppen und Ressorts wirklich viel. Die konkrete Arbeit von Magistratsabteilungen und »Rathausbeamten« und »Rathausbeamtinnen« wird im Detail oft nicht genügend wahrgenommen. Dem soll mit der vorliegenden Broschüre abgeholfen werden. Schon beim Durchblättern sollte man sehen: Die Aufgaben sind vielfältig, komplex und oft äußerst heikel. »Regieren« und »Verwalten« sind höchst verantwortungsvolle Aufgaben. Ohne die gut funktionierende Wiener Verwaltung, soviel steht fest, wäre Wien ganz sicher nicht eine der lebenswertesten Städte der Welt. Dass es in einer Millionenstadt aber auch Konflikte und Probleme gibt, ist unvermeidlich. Hier vermittelnd einzugreifen, ist ebenfalls eine zentrale Aufgabe jeder Verwaltung, die ihre Aufgabe ernst nimmt.

Auf den folgenden Seiten werden Beispiele für die tatsächlich erbrachten Leistungen mehrerer Magistratsabteilungen abgebildet, nämlich jene der

MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

MA 19 Architektur und Stadtgestaltung

MA 20 Energieplanung

MA 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung

MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau

MA 29 Brückenbau und Grundbau

MA 33 Wien Leuchtet

MA 41 Stadtvermessung

MA 46 Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

MA 65 Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

MA 67 Parkraumüberwachung

Große Projekte benötigen großzügige Lösungen: Große Planungsvorhaben werden von den Abteilungen in enger Kooperation bewältigt. Auf diese Tatsache wird im Text mehrfach hingewiesen.

Politisch verantwortlich für die hiermit vorgestellte Geschäftsgruppe ist Maria Vassilakou, Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung sowie Vizebürgermeisterin von Wien. Ein ausführliches Gespräch mit ihr über die auch medial viel beachteten Projekte ihrer ersten Amtszeit findet sich ab Seite 41.

Inhalt

Wien! Voraus. Fünf Jahre Zukunftsressort

Präambel



Gute Planung für die Stadt von morgen

- 09 Stadtentwicklungsplan (»STEP«) 2025
- 10 »Smart City Wien Rahmenstrategie«
- 11 Studie zur Lebensqualität in Wien
- 12 aspern Seestadt
- 13 Stadtstraße Aspern
- 14 Lokale Agenda 21 Wien
- 15 Wirtschaftsuniversität Wien (Campus WU) |
Ortskernschutz von Neustift am Walde und Salmansdorf
- 16 Hotel Intercontinental Wien | Forumgebäude | Neu-Leopoldau
- 17 VIERTEL ZWEI Plus | Dresdner Straße 84–90
- 18 Perspektive Liesing | In der Wiesen Ost – Garteln hoch 3
- 19 Neubau der Allianz Arena des SK Rapid |
Stadterweiterung Hauptbahnhof
- 20 Bildungscampus Sonnwendviertel
- 21 Wiedner Gürtel | Südtiroler Platz



Bürgerinnen und Bürger planen mit

- 23 »Praxisbuch Partizipation – gemeinsam die Stadt entwickeln«
- 24 Ottakringer Straße
- 26 Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof
- 27 Otto-Wagner-Areal



Architektur auf der Höhe der Zeit

- 29 Begutachtung
- 30 Baukulturelle Leitsätze | Zukunft Schwedenplatz
- 31 Möblierung Donaukanal | Wallensteinplatz



Mobilität, intelligent und nachhaltig

- 33 Velo-city 2013
- 34 Förderung des Radverkehrs | Ring-Rund Radweg
- 36 Wien zu Fuß | Routenplaner AnachB.at
- 37 Straßenbahnprojekte
- 38 Busbahnhof Wien | Neues Buskonzept für den 1. Bezirk
- 39 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 2012/13 | Parkraumüberwachung



Die Stadt, ein Festplatz

- 41 Interview mit Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou



Die Neuerfindung des öffentlichen Raums

- 49 Umgestaltung der Mariahilfer Straße
- 50 Meidlinger Hauptstraße | Ottakringer Straße
- 51 Donaukanal | Wientalterrassen



Straßen und Brücken, Lebensadern der Stadt

- 53 Anschlussstelle Landstraßer Gürtel an die A23
- 54 Gürtelbrücke | Friedensbrücke
- 55 Judith Deutsch-Steg | Mayrederbrücke
- 56 Südbahnhofbrücke | Informationszentrum »bahnorama«



Verkehrssicherheit hat oberste Priorität

- 59 Landesfahrzeugprüfstelle der Stadt Wien | Verkehrsmonitoring
- 60 Qualitätssicherung bei FahrprüferInnen | Verbesserungen im Fiakerwesen
- 61 AnwohnerInnenparken



Die Neuvermessung der Stadt

- 63 Geobasisdaten für Wien
- 64 Anwendung des 3D-Stadtmodells | Rechtliche Vermessung
- 65 Baugrunderkennung und grundbautechnische Beratung | Stadtvermessung Wien



Energieplanung spart CO₂ – und Geld

- 67 Energieeffiziente Gebäude und Stadtteile
- 68 Energiequiz | Kompetenzzentrum für Energieangelegenheiten
- 69 Solarpotenzialkataster Wien | Energieberatung für armutsgefährdete Haushalte



Mehr Licht! – und Wien Leuchtet

- 71 Dynamische Lichtregelung
- 72 Umrüstung auf LED | Standardleuchte
- 73 Verkehrslichtsignalanlagen | wien.at Public WLAN

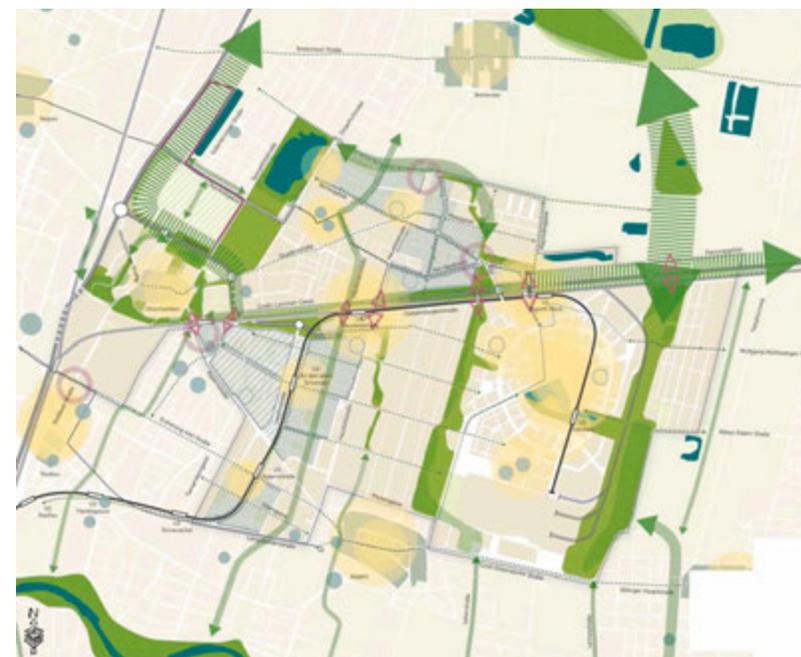


GUTE PLANUNG FÜR DIE STADT VON MORGEN

STEP
2025
STADTENTWICKLUNGSPLAN

Wien will eine »Smart City« werden. Und natürlich auch »clever« sein! Die zentralen Ideen dieses neuen, nachhaltigen Stadtkonzepts werden im **Stadtentwicklungsplan (»STEP«) 2025** festgeschrieben. Dieses umfassende Papier wurde in einem Diskussionsprozess mit ExpertInnen aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft sowie VertreterInnen aus Bereichen der Zivilgesellschaft erstellt – und stellt nun die Grundlage aller weiteren Planungsarbeit dar. Die Herausforderungen sind nämlich enorm: Wien ist die am schnellsten wachsende Stadt im deutschsprachigen Raum. Bald wird die Zwei-Millionen-EinwohnerInnen-Grenze erreicht. Für die gesamte Stadtregion mit Umland werden in den kommenden Jahrzehnten drei Millionen BewohnerInnen prognostiziert. Der STEP 2025 ist also eine breit angelegte Vision für eine Stadt, die »lebenswert, sozial, geschlechtergerecht, weltoffen, prosperierend, lernend, ökologisch und partizipativ organisiert« sein soll. Auf Basis des »STEP« werden von der MA 18 vertiefende Konzepte, so etwa das »**Fachkonzept Grün- und Freiraum**« oder das »**Fachkonzept Mobilität**« erarbeitet. Mobilität wird dabei als Herausforderung gesehen, die sowohl ressort- als auch bundesländerübergreifend bewältigt werden muss: Schließlich könnte ein guter Teil der Probleme der Millionenstadt – Stichwort: PendlerInnen – schon vor den Toren Wiens gelöst werden.

*Wohin die Reise geht:
Stadtentwicklungsplan
»STEP 2025«,
Strategieplan
Donaustadt (u.)*

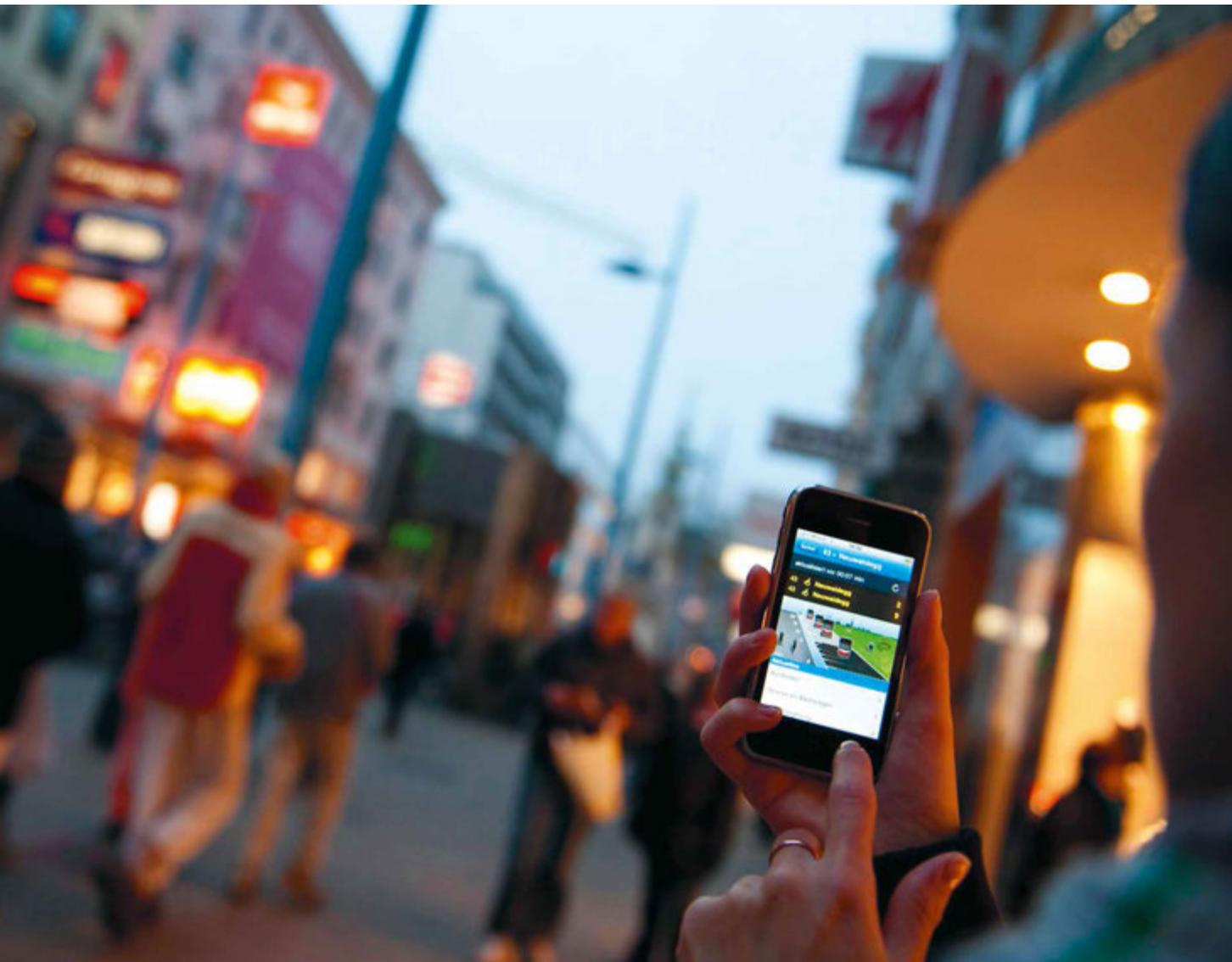




Die **Smart City Wien** soll kein buntes Prospekt bleiben, sondern zügig und umfassend Realität werden. Dafür braucht es eigene Pläne zur Umsetzung.

Die »**Smart City Wien Rahmenstrategie**« ist eine bis ins Jahr 2050 reichende gesamtstädtische »Dachstrategie«. Wobei Smart City für »intelligente Stadt« steht. Für innovative, nachhaltige Lösungen, für sparsamen Umgang mit knappen Ressourcen unter Berücksichtigung der sozialen Dimension. Die Stadt muss modernisiert werden, ohne dabei Lebensqualität, Komfort oder Mobilität einzuschränken. »Soziale Inklusion« ist das Asset, das Wien von technologielastigen Strategien unterscheidet. Faktum ist, dass Wien bereits viel getan hat. Der Klimastrategie Boyd Cohen reihte Wien schon 2011 unter allen Smart Cities auf Platz eins – weltweit.

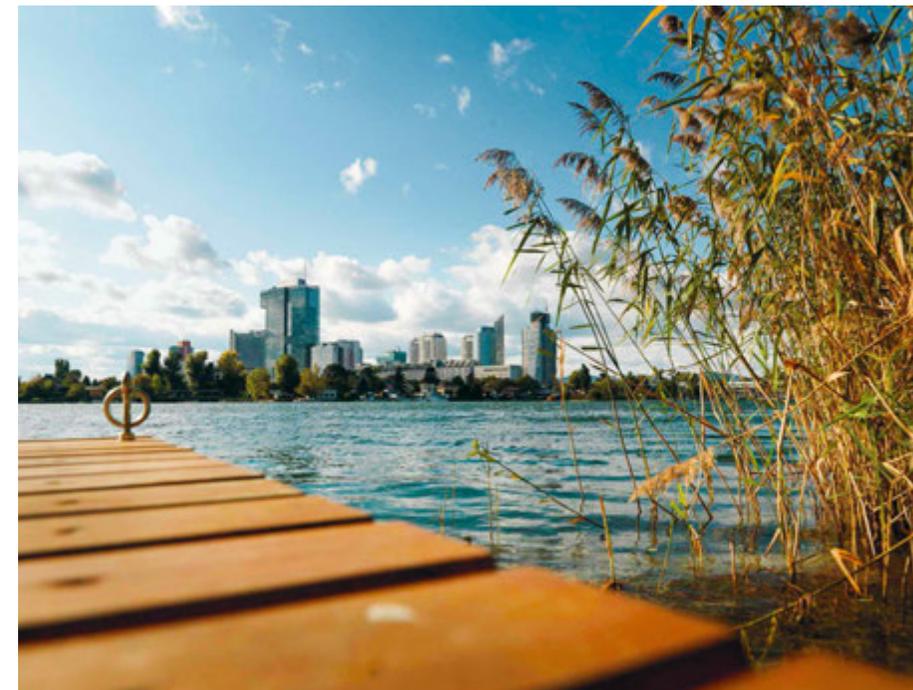
Gefragt: eine neue Orientierung für die Stadt



Die Ausgangslage für die Planerinnen und Planer der Stadt Wien ist offensichtlich sehr gut. Dies demonstriert auch eine

Studie zur Lebensqualität in Wien. Darin gaben 97 Prozent der 8.400 Befragten an, hier »sehr gerne« oder »gerne« zu leben. 80 Prozent sind mit ihrer aktuellen Wohnsituation sehr zufrieden oder zufrieden. Die Angebote in den Bereichen Kultur, Freizeit, die Umweltqualität und das Gesundheitswesen werden nochmals besser als zuletzt gesehen. Neun von zehn Personen stimmen der Aussage zu, dass Wien eine »gesunde Stadt zum Leben« ist. Fast die Hälfte der Gesamtfläche der Stadt sind Grün- und Erholungsflächen – auch das ist eine optimale Basis für weitere Planung.

Keine Frage: Klimawandel und Ressourcenknappheit stellen auch Wien vor große Herausforderungen. Neue Denkansätze sind gefragt – und werden auch tagtäglich produziert, nämlich von der MA 18. Das Ressort ist, wenn man so will, die Zukunftsabteilung des Wiener Rathauses. Hier werden die Grundlagen für eine geordnete, zukunftsfähige Entwicklung der Stadt entwickelt und festgeschrieben.



*Wien am Wasser:
Die hohe Lebensqualität der Stadt ist vorbildlich.*



aspersn Seestadt. Die Seestadt ist eines der größten im Bau befindlichen Stadterweiterungsprojekte Europas. Auf einer 240 Hektar großen Fläche in der Donaustadt entsteht ein modernes Stadtviertel, das jeweils rund 20.000 Menschen Wohnraum und Arbeitsplätze bieten wird. Die MA 21 hat 2012 – in Kooperation mit der Wien 3420 Aspern Development AG – Johannes Tovatt's Masterplan für dieses riesige Areal weiterentwickelt. Die Wiener Stadtentwicklungskommission nahm das aktualisierte städtebauliche Leitkonzept noch im selben Jahr an. Die Umsetzung ist hier auf eine Vielzahl von Schultern verteilt: Die Straßen, Wege und Plätze in der Seestadt setzt beispielsweise die MA28 um. Pionierinnen und Pioniere haben die ersten von den insgesamt 10.500 geplanten Wohnungen bereits bezogen. Vollständig bebaut wird die Seestadt jedoch erst 2028 sein. Hier entstehen außerdem 20.000 Arbeitsplätze, mehrere Bildungsquartiere und attraktiv gestaltete Straßen, Wege und Plätze. Die Grünachsen im Westen und Osten der Seestadt bleiben dabei gänzlich unbebaut. Der Fokus liegt auf qualitativollen öffentlichen Räumen, lebendigen Erdgeschoßen, auf Kleinteiligkeit und Vielfalt, Funktionsmischung und der leichteren Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Die Seestadt wird auch zahlreiche Fuß- und Radverbindungen bieten. Eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist mit der U2 und sieben Buslinien bereits gegeben. Die Straßenbahn, Schnell- und Regionalbahn werden das öffentliche Angebot mittelfristig abrunden.



Nun wird mit der **Stadtstraße Aspern** auch eine leistungsfähige Straße zur Erschließung des neuen Stadtteils geplant. Die Stadtstraße wird die Anschlussstelle Hirschstetten der A23 mit der S1, Anschlussstelle Seestadt West, verbinden. Zum Schutz der Wohnbereiche sind zwei Tunneln geplant; neuralgische Bereiche, wie die »Blumengärten Hirschstetten«, sollten möglichst wenig tangiert werden. Die Straße dient dem lokalen und regionalen Erschließungsverkehr; bestehende Ortskerne wie Hirschstetten, Aspern oder Breitenlee werden durch sie entlastet, verkehrsberuhigende Maßnahmen ermöglicht. Die Kritik der AnrainerInnen am Straßenprojekt wurde ernst genommen; schon im Vorfeld der Planung wurde der Weg einer aktiven und offenen BürgerInnenkommunikation beschritten. Die Stadt Wien hat hier erstmals die Planungs- und Baustellenkommunikation mit Mediation verschränkt; unter anderem wurde zur Klärung von offenen Fragen ein BürgerInnen-Beirat eingerichtet. Baubeginn soll 2016 sein.



*aspersn Seestadt:
Blick über den See
nach Süden
im Jahr 2028 (li.)*



*Geplanter Zubringer:
Stadtstraße
Aspern (o.),
Übersicht
Masterplan (li.)*



Die MA18 ist an vielen Fronten aktiv und auch damit beschäftigt, die **Lokale Agenda 21 Wien** zu entwickeln. Sie ist Teil des internationalen Programms »Agenda 21 zur nachhaltigen Entwicklung für das 21. Jahrhundert«. Menschen sollen damit die Möglichkeit erhalten, in ihrem Bezirk über größere und kleinere Veränderungen mitzuentcheiden. Agendabüros unterstützen dabei und helfen, Konflikte zu lösen. Wo immer möglich, sollen Betroffene in den Planungsprozess aktiv miteinbezogen werden, sollen **kooperative Planungsverfahren** zum Tragen kommen.



*Wirtschafts-
universität Wien,
Gesamtansicht*

Wie erfolgreich die Wiener Stadtplanung funktioniert, zeigt sich beispielhaft an der bereits voll funktionstüchtigen **Wirtschaftsuniversität Wien (Campus WU)**. Die U2 wirkte, wie beabsichtigt, als »Motor der Stadtentwicklung«. Die städtebauliche Entwicklung ist von großer Dynamik geprägt. Zwischen grünem Prater und Messe Wien wurde ein urbaner Campus entwickelt, der nicht nur Kommunikationsraum und Erschließungsbereich für die Gebäude der Wirtschaftsuniversität selbst ist, sondern als »erweiterter öffentlicher Raum« funktioniert und von Studierenden und Lehrenden gleichermaßen geschätzt wird. Eine völlig andere Aufgabenstellung, doch für die AnwohnerInnen ebenso zentral ist der **Ortskernschutz von Neustift am Walde und Salmansdorf**. Nach dem Abbruch historischer Gebäude in den alten Ortskernen wurde eine temporäre Bausperre verhängt. Die MA21 führt gemeinsam mit der MA19 eine detaillierte Erhebung unter verschiedenen Aspekten durch und entwickelt ein Konzept, welches Grundlage für einen zukünftigen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sein wird. Die Erhaltung dieser einzigartigen Heurigidörfer am Stadtrand von Wien steht dabei im Vordergrund.



*WU Wien:
Library and Learning Center
von Stararchitektin
Zaha Hadid*





Ein weiteres sensibles Feld der Stadtplanung befindet sich rund um das **Hotel Intercontinental Wien**. Gemeinsam mit dem Areal des benachbarten Wiener Eislaufvereins soll dieses Objekt eines privaten Großinvestors synergetisch entwickelt werden. Auf Initiative der Wiener Stadtplanung wurden Hearings mit internationalen ExpertInnen durchgeführt, ebenso wie ein Architekturwettbewerb, der 2014 entschieden wurde. Das Hotel soll nun durch ein rund 73 Meter hohes Wohn-Hochhaus und ein gemeinsames Sockelbauwerk ergänzt werden. Der Eislaufplatz wird mit Modifikationen erhalten bleiben. Auch der Neubau

Forumgebäude Rathausstraße 1 wird von der MA 21 gecoacht, ebenso wie das Projekt **Neu-Leopoldau** im Norden der Stadt. 1.400 Wohneinheiten, durchmischt mit Gewerbe, NahversorgerInnen und sozialer Infrastruktur sollen hier entstehen, ein Ensemble aus denkmalgeschützten Gebäuden, Bäumen und Straßenräumen soll erhalten und ein lebendiges, neues Viertel entwickelt werden, das gut an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.

Ein kooperatives Musterprojekt der MA 21 ist das dynamische **VIERTEL ZWEI Plus**, im Bereich der neuen U2-Stationen zwischen »Krieau« und »Stadion«. Westlich und nördlich der Trabrennbahn soll künftig ein attraktiver Wohn- und Bürostandort für bis zu 5.000 Menschen errichtet werden. Drei Planungsteams erarbeiteten in einer Workshop-Reihe tragfähige Konzepte für die künftige städtebauliche Entwicklung; das Ergebnis wurde im Zuge eines »Wrap-ups« gemeinsam diskutiert und konkretisiert und in einer Ausstellung präsentiert.

Ein weiteres kooperatives Projekt der MA 21 ist der Standort **Dresdner Straße 84–90**, der sich durch die Lage an der Entwicklungszone »Dresdner Spange« und die Torsituation zum Nordwestbahnhof-Areal auszeichnet und für eine Wohnbebauung vorgesehen ist.

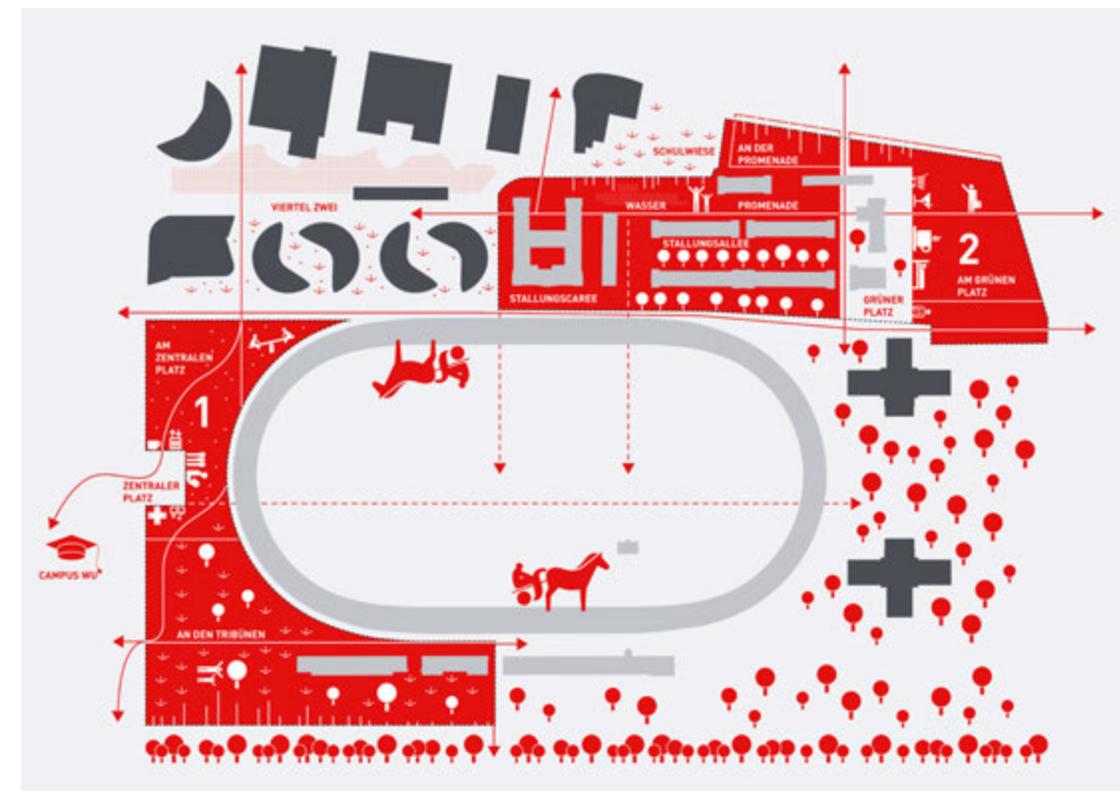
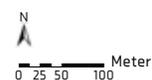


Neubau Forumgebäude
Rathausstraße (o.),
Neubau Hotel Intercontinental (li.)

Stadtentwicklung in
der Dresdner Straße (li.),
rund um die
Trabrennbahn Krieau (u.)



- Übersicht Neu-Leopoldau**
- Baufeld
 - Bauklasse II
 - Bauklasse III
 - Bauklasse IV
 - 2 Objekte Höhe bis 35 m
 - ▨ Strukturgebiet
 - ▨ Schutzzone (Abgrenzungsvorschlag)
 - Gebäude
 - Allee
 - erhaltenswerter Baumbestand
- Freiflächen**
- öffentlicher Platz
 - Park
 - Sportfläche
 - gärtnerisch auszugestalten
 - Fußweg
 - Eingänge
 - Zufahrt
 - Garagen





Liesing ist einer der größten Bezirke Wiens. Unter dem Titel **Perspektive Liesing** wurde der Zentralraum von Liesing im Süden Wiens neu gedacht. Das Gebiet ist mit 750 Hektar in etwa so groß wie der gesamte – ebenfalls nicht kleine – 3. Bezirk; Liesing ist eines von dreizehn erklärten »Zielgebieten« der Stadtplanung. Der latente Nutzungskonflikt zwischen Grünraum und Wohnbau ist hier, wie überall, eine große Herausforderung. Ein sogenannter Strategieplan zur Entwicklung des Kernbereichs von Liesing wird erarbeitet. Ein weiterer Strategieplan beschäftigt sich mit dem **Zielgebiet U2 Donaustadt**, ein anderer mit dem **Zielgebiet Zentrum Kagran**. Weitere, von der MA 21 begleitete Stadtentwicklungsgebiete sind das **Carrée Atzgersdorf** in Wien 23, wo rund 1.500 Wohneinheiten entstehen werden und der **Emil-Behring-Weg** im 12. Bezirk. Geplant ist, hier das Projekt »**Gartenstadt 2.0**« zu realisieren. Einfamilienhäuser sowie Wohnblocks mit unterschiedlichen Gebäudehöhen sollen »Gebäude-Diversität« erzeugen. Im Zuge eines sogenannten »kooperativen Implementierungsprozesses« wurde das Projekt von einem umfassenden Team sämtlicher Stakeholder begleitet. Den Traum vom Gärtnern in der Stadt will auch das Projekt **In der Wiesen Ost – Garteln hoch 3** in Wien-Liesing realisieren. Das Bebauungskonzept sieht ein System von langgestreckten, gestaffelten Gebäuden vor. Hochbeete, Rankgerüste, Wasseranschluss auf Balkonen und Terrassen, Gemeinschaftsanlagen und viele Obstbäume sollen das Grätzl großflächig ergrünen lassen. Baubeginn könnte 2016 sein; das Projekt wäre schon nach der Fertigstellung der ersten Phase mit 1.200 Wohneinheiten das Größte seiner Art weltweit und ein »Leuchtturmprojekt« für eine kompakte, nachhaltig gedachte Stadt.



Liesing: neu gestaltetes Zentrum (li.), Wien am Weg zur Gartenstadt (u.)



Wiederum ganz anders geartet sind die Problemstellungen beim **Neubau der Allianz Arena des SK Rapid** im Westen Wiens, in Hütteldorf. Die MA 21 begleitet die Planungen für das 53-Millionen-Euro-Projekt und wirkt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens mit. Bereits ab 2016 sollen hier bis zu 28.000 Fans ihre Lieblingsmannschaft anfeuern. Das geplante Stadion bildet mit seiner grün leuchtenden Fassade ein weithin sichtbares Wahrzeichen im Westen Wiens. Auch die Umgebung der »Generali-Arena« des Erzrivalen FK Austria Wien in Wien-Favoriten wird umgestaltet, und zwar im Zuge des Projekts **Viola Park**. **Stadterweiterung Hauptbahnhof**. Ab Ende 2104 stehen am neuen Hauptbahnhof Wien den Reisenden alle fünf Bahnsteige zur Verfügung – und die Entwicklung der Bauten des umliegenden Areals schreitet beeindruckend zügig voran. Bereits 2013 wurden die ersten von insgesamt 5.000 Wohnungen im Sonnwendviertel bezogen. Im Zuge von BürgerInnenbeteiligungsverfahren wurde das neue Viertel mehrfach umgeplant. Gehwege wurden verbreitert, Radwege angelegt, Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum definiert. Einige Teilflächen wurden unter Mitwirkung der MA 21 nochmals städtebaulich überarbeitet – so der östliche Teil des Sonnwendviertels. Gemeinsam mit den ÖBB wurde ein kooperatives Verfahren mit dem Titel »Leben am Helmut-Zilk-Park« ausgelobt. Sechs ArchitektInnentteams und eine »Dialoggruppe« erstellten einen »kollektiven Masterplan«; im Mittelpunkt steht nun eine »zentrale Promenade«, die vor allem der nicht motorisierten Erschließung dient.

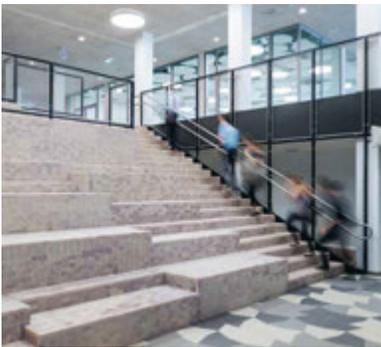
Neues Stadtviertel um den Hauptbahnhof





Im Herbst 2014 nahm im Umfeld des neuen Hauptbahnhof-Viertels der **Bildungscampus Sonnwendviertel** seinen Betrieb auf. Rund 1.100 Kinder und 200 PädagogInnen können in diesen Gebäuden lehren und lernen, sie werden die Plätze und Räume mit Leben erfüllen. In der Initialphase wurde ein Wettbewerb ausgelobt, bei dem über 100 Projekte eingereicht wurden. Das realisierte Siegerprojekt setzt neue Standards im Schulbau – mit Frei- und Rückzugsräumen, mit Platz für Begegnung und einer generell lernfreundlichen Umgebung. Zentrale Idee war, »Marktplätze« zu kreieren, die von den Kindern gemeinsam genutzt werden. Für ein konfliktfreies soziales Miteinander ist auch eine kluge Straßenplanung nötig. Das ehemalige Südbahnhof-Areal zwischen 4. und 10. Bezirk steht seit Langem im Fokus der MA 28 und wird die »StraßenbauerInnen« vermutlich noch bis 2019 beschäftigen. Insgesamt wurden im Projektgebiet rund 6,5 Kilometer Straßen neu errichtet und 5 Kilometer umgebaut. Der Gürtel wurde und wird verbreitert und mit Grüninseln versehen, der öffentliche Verkehr neu organisiert. Der neu geschaffene Alleecharakter des Gürtels setzt sich bis zur A 23-Anschlussstelle Landstraßer Gürtel fort. Und, besonders wichtig: Im Sinne der »Smart City« sind die Anlagen für Fuß- und Radverkehr sehr großzügig ausgefallen.

Fotos: © pierer.net, Architektur: PPAG architects



Eine Bilderbuchschule:
Bildungscampus
Sonnwendviertel

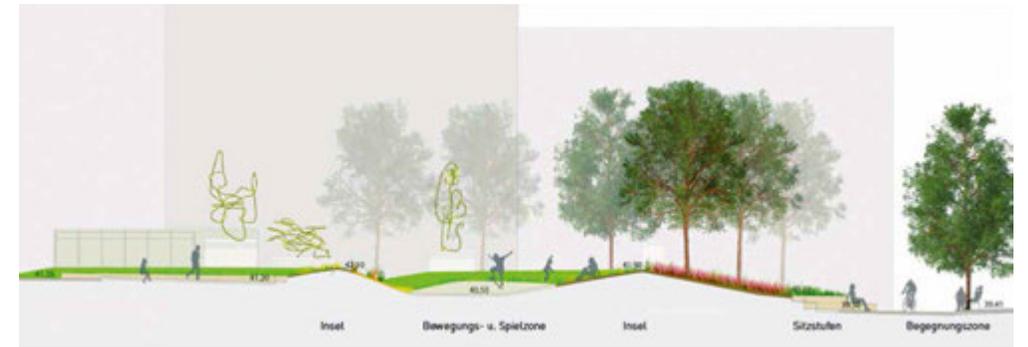


Foto und Architektur: © PPAG architects

Der Wiedner Gürtel selbst wurde im Zuge der Hauptbahnhof-Aktivitäten auf rund 60 Meter verbreitert. Ein Mittelstreifen mit neuen Bäumen trennt die beiden dreispurigen Richtungsfahrbahnen. Auf der Seite des 4. Bezirks wurde ein breiter Radweg angelegt, ebenso ein von Sträuchern gesäumter Parkstreifen. Auch der stark frequentierte

Südtiroler Platz wird von der Stadt, gemeinsam mit dem Bezirk, neu gestaltet. 2014 fand ein »Realisierungswettbewerb« statt. Merkmale des aktuellen Entwurfs sind vier erhöhte »Grüne Inseln« mit Trinkbrunnen und Spielgeräten, die als Spiel- und Aufenthaltsbereiche gedacht sind. Der wertvolle Altbaumbestand und das Andreas-Hofer-Denkmal bleiben erhalten, vier transparente Lichtskulpturen aus Metall spiegeln die Bedeutung als wichtiger Verkehrsknoten wider.

www.step.wien.at | www.smartcity.wien.at | www.la21wien.at | www.aspern-seestadt.at | www.wu.ac.at/campus | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/intercont-wev | www.viertel-zwei.at | www.zielgebiete.wien.at/liesing-mitte | www.zielgebiete.wien.at/hauptbahnhof-wien | www.stadtentwicklung.wien.at/architektur/oeffentliche-bauten/schulbauten/bildungscampus-hauptbahnhof.html



Im Nahbereich des Hauptbahnhofs:
Der Südtiroler Platz
erhält ein neues Gesicht.



BÜRGERINNEN UND BÜRGER PLANEN MIT

Im rot-grünen Regierungsübereinkommen des Jahres 2010 wurde dem Thema »Partizipation« ein hoher Stellenwert eingeräumt. Schon am Beginn neuer Projekte, so der Plan, soll BürgerInnenbeteiligung aktiv praktiziert werden. Die MA18 hat diesem Wunsch entsprochen und mit dem

»Praxisbuch Partizipation – gemeinsam die Stadt entwickeln« einen richtungsweisenden Leitfaden für Partizipation erarbeitet. Herzstück des Handbuchs ist der »Prozessplaner«. Damit werden vor allem MitarbeiterInnen des Wiener Magistrats unterstützt, die in der Stadtentwicklung und in verwandten Bereichen arbeiten und die dabei die Öffentlichkeit beteiligen wollen. Das Praxisbuch erläutert, was der beste Zeitpunkt für den Einsatz ist, es wird über Intensität, Dauer, Kosten sowie ideale TeilnehmerInnenzahl bei BürgerInnenbeteiligungsmodellen reflektiert. Auch das Praxisbuch selbst wurde partizipativ entwickelt; beteiligt waren MitarbeiterInnen der Verwaltung, ExpertInnen sowie externe AuftragnehmerInnen.



*Die Devise heißt:
mitreden,
mitgestalten*





Ein Beispiel für gelungene BürgerInnenbeteiligung ist die **Ottakringer Straße**. Hier wurde der Beteiligungsprozess schon von Anfang an sehr breit angelegt. Die MA 21 hat ab April 2011 sechs andere Magistratsabteilungen, drei Magistratsdirektionsgruppen, drei Büros von Stadträtinnen und Stadträten sowie die Vizebürgermeisterin, zwei Bezirke und darüber hinaus 8.500 AnrainerInnen, darunter Geschäftstreibende und Beschäftigte, in die Planungen miteinbezogen – galt es doch, eine eineinhalb Kilometer lange Straße völlig neu zu definieren. Der Prozess gipfelte in einer **BürgerInnenwerkstatt**, bei der Themen wie Querungen, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Aufenthaltsqualität, Bäume, Radfahren und Verkehrsorganisation abgearbeitet wurden. Danach gab es eine Feedbackveranstaltung und weitere ExpertInnengespräche.

Die Arbeiten dauerten ungefähr ein Jahr. Es wurde auf ein gutes Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel gesetzt; die Interessen von FußgängerInnen fanden besondere Beachtung. Parkplätze wurden reduziert, dafür Taxi- und Fahrradabstellplätze, Fahrradwege sowie neue Haltestellen für die Straßenbahn eingebracht. In Form eines – gelungenen – Pilotprojekts wurde bei einzelnen Haltestellen der Radweg über die Haltestellenkaps gezogen. 25 neue Bäume sowie Trinkbrunnen, Pflanzentröge und vieles mehr machen die Ottakringer Straße nun zu einem attraktiven Straßenzug. Durch rhythmische Aufweitungen und Einengungen des Querschnitts wird der Straßenzug »optisch entschleunigt«. Maßgeblich an der Konzeption war auch die MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung beteiligt; fertiggestellt wurde die neue Straße 2013 durch die MA 28.



Ottakring: BürgerInnen planen ihre Straße





Auch im 2. Wiener Gemeindebezirk, konkret im **Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof**, wurde BürgerInnenbeteiligung aktiv praktiziert. So fand 2012 ein EU-weiter städtebaulicher Ideenwettbewerb statt. Auf Basis des Siegerprojekts und den Ergebnissen des Partizipationsprozesses wurde 2014 für einen Teilbereich ein neues städtebauliches Leitbild unter Federführung der MA 21 erstellt. Im Partizipationsprozess stellte sich die grundsätzliche Frage: »Wie werden wir am Nordbahnhof leben?« Mit dem speziellen »Grätzel-Wissen« der derzeitigen und künftigen BewohnerInnen wurden in verschiedenen »Beteiligungsformaten« Empfehlungen zu diversen Planungsbereichen formuliert. Die Fertigstellung des neuen Leitbilds wurde im September 2014 bei einem großen Grätzelfest würdig gefeiert. Nun geht es auf diesem 85 ha großen, nahe dem Verkehrsknoten Praterstern gelegenen Areal an die weitere Realisierung der Projekte. Die UniCreditBank Austria AG wird hier mit dem »Austria Campus« ihren neuen Hauptsitz entwickeln. DienstleisterInnen und Kindergärten, Hotel und Veranstaltungshalle sind geplant. Die Mitte des Areals – von Am Tabor bis zur Innstraße – soll als Grünraum frei gehalten werden, um noch mehr innerstädtische Lebensqualität zu schaffen.



... und neues Leben blüht –
im Nordbahnhof-Grätzel

Ein Areal, in dem konstruktive BürgerInnenbeteiligung besonders dringend gefragt war, ist das **Otto-Wagner-Areal** am »Steinhofgelände«. Über die geplanten Neubauten auf dem geschichtsträchtigen Ort wurde so lange heftig diskutiert, bis das umstrittene Wohnbauprojekt schließlich 2011 gestoppt und – gesteuert über die MA 21 – der »Reset-Knopf« gedrückt wurde. In einem zweistufigen Mediationsverfahren wurde an einem Konsens zwischen den AkteurInnen gearbeitet. Ein ExpertInnengremium wurde installiert, die aktive BürgerInneninitiative eingebunden, die Mediationsrunde laufend informiert, ein Testplanungsverfahren abgewickelt. Der bekannte Architekt Adolf Krischanitz leitete die ExpertInnenkommission; schließlich wurde ein Planungsprozess mit sechs erfahrenen Architektinnen- und Architekten-teams aus mehreren Generationen gestartet. Im November 2013 wurden die Ergebnisse veröffentlicht, für elf potenzielle Baufelder konnte ein Bebauungsvorschlag präsentiert werden.

www.stadtentwicklung.wien.at/partizipation | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/ottakringerstrasse-neu/ | www.nordbahnhof.wien.at | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/otto-wagner-areal/



Geplante Bebauung
am »Steinhof«



ARCHITEKTUR AUF DER HÖHE DER ZEIT

Eine alte europäische Stadt wie Wien muss besonders viel Wert auf ihr »Äußeres« legen. Die MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung trägt dazu bei, dass die Stadt ihr unverwechselbares Antlitz und damit auch Lebensqualität bewahrt. Sie ist verantwortlich für die Planung von Schulen, Kindergärten, Amtshäusern und anderen öffentlichen Bauten. Die MA 19 und ihre MitarbeiterInnen planen selber, führen aber auch laufend Wettbewerbe durch. Sie sind verantwortlich für die Gestaltung des öffentlichen Raums und definieren damit auch integrative und kommunikative Funktionen. Maxime ist, ästhetische Qualität mit sozialer Intelligenz zu verbinden. Zu den wichtigen Aufgaben der Abteilung gehört die **Begutachtung** der zahlreich eingereichten Projekte. Jährlich werden rund 8.000 Ansuchen für private Bauvorhaben aller Größenordnungen bearbeitet und an die Baupolizei bzw. die zuständige Behörde weitergeleitet. Hochhäuser, Industrieanlagen, Einfamilienhäuser, aber auch Werbe- oder Antennenanlagen, werden begutachtet. Die besten Projekte werden mit dem Wiener **Architekturpreis »Schorsch«** ausgezeichnet. Für Gebäude der Nachkriegszeit, die bislang weniger Aufmerksamkeit erhalten haben, wurde 2010 mit dem **Projekt Arch4579** eine Bewertungsmethodik entwickelt, die nun eine gute Grundlage für den weiteren Umgang mit diesen Bauwerken darstellt. Das Projekt entstand gemeinsam mit der Stadt Brunn im Rahmen eines EU-Projekts.

*Preisverdächtig:
der Wiener Architekturpreis
»Schorsch«*





Von der Stadt Wien wurden

Baukulturelle Leitsätze festgeschrieben. Diese wurden 2014 vom Wiener Gemeinderat beschlossen und gelten für die Planung, Errichtung und Sanierung aller Bauten und Freiräume im Einflussbereich der Stadt Wien. Die MA 19 leistet nicht nur umfassende Grundlagenarbeit, sondern ist auch mit ganz konkreten Vorhaben beschäftigt, etwa mit dem Projekt

Zukunft Schwedenplatz. Der Bereich Schwedenplatz-Morzinplatz stellt einen Entwicklungsschwerpunkt dar. Schon 2012 führte die MA 19 ein Beteiligungsfahren durch. Der Wunsch nach mehr Grün und eine bessere Organisation der Verkehrswege war maßgeblich für das **Leitbild Zukunft Schwedenplatz**, das 2015 von Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou und Bezirksvorsteherin Ursula Stenzel unterzeichnet wurde.



*Der Schwedenplatz:
Die Neugestaltung
kommt.*



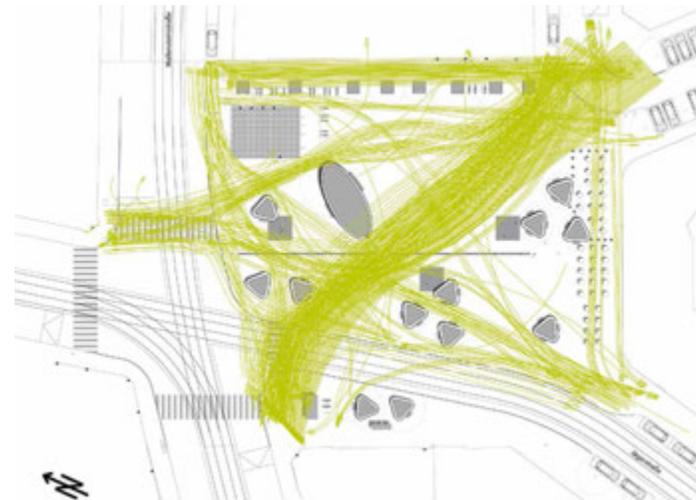
Abgeschlossene Projekte der MA 19 sind der errichtete **Kindergarten Schukowitzgasse II** (Architektur: Clemens Kirsch) sowie die 2013 in Betrieb genommene **Rettungsstation Simmering** (Architektur: söhne und partner) in der Kaiser-Ebersdorfer Straße. »Stadtgestaltung« betrifft aber nicht nur architektonische Fragen im engeren Sinn, wie man am Projekt

Möblierung Donaukanal sehen kann. An der Donaukanal-Promenade wurden Plattformen, Hocker, Liegen, Balken und Bänke (Designbüro Numen/For use) aufgestellt, die den Raum als Freizeitrevier nun deutlich aufwerten. Das Konzept der MA 19 versuchte dabei, Kostengünstigkeit, Haltbarkeit und Wartungsfreundlichkeit unter einen Hut zu bringen – abgesehen von der zeitgemäßen Gestaltung keine unwesentlichen Kriterien.

Der Wallensteinplatz im 20. Wiener Gemeindebezirk wurde schon 2004 neu gestaltet (Architektur: Schwarz Architekt), im Jahr 2013 evaluierte die MA 19 die Umgestaltung. Die Nutzungs- und Gestaltanalyse zeigt eine positive Beurteilung des Platzes; er ist eine wichtige Ergänzung zu den anderen grünbetonten Platzräumen seiner Umgebung und auch so etwas wie ein »Trittsstein« zum Augarten.

www.stadtentwicklung.wien.at/architektur | www.baukultur.wien.at |

www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/schwedenplatz | www.donaukanal.wien.at



*Urbanität,
neu definiert:
Wallensteinplatz
(re.) und
Donaukanal (li.)*



MOBILITÄT, INTELLIGENT UND NACHHALTIG

Fragen der Mobilität stehen im Brennpunkt des öffentlichen Interesses. Vor jeder Umsetzungs- und Veränderungsarbeit stehen stets konzeptuelle Überlegungen, die u. a. im **Fachkonzept Mobilität** festgehalten sind. Eine »smarte« Stadt wie Wien muss Radverkehr und öffentlichen Verkehr weiter attraktivieren; erklärtes politisches Ziel war und ist es also, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von 5 auf 10 Prozent zu heben. Vieles wurde hier bewegt. So wurde das Jahr 2013 zum »RadJahr« erklärt und die **Velo-city 2013** in Wien abgehalten. Diese internationale Konferenz unter Federführung der MA18 brachte 1.400 fahrradbegeisterte ExpertInnen aus allen Erdteilen zusammen. Unter dem Motto »The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures« wurde auf 400 Einzelveranstaltungen nach neuen Wegen gesucht, den Radverkehr international weiter zu forcieren. Das Rahmenprogramm der **Wiener Radwoche** bot Radfahrkurse, Wettbewerbe, Showacts, einen Radcorso und viele andere Aktionen.



*Velo-city-Konferenz 2013:
Gruppenfoto mit Bürgermeister
und Vizebürgermeisterin (re.),
Shopping macht happy,
auch mit dem Rad (u.)*





Abgesehen von diesem singulären Event stand die **Förderung des Radverkehrs** wie nie zuvor im Zentrum planerischer Aktivitäten. Eine »Leitstelle Radverkehr« koordinierte als »Schnittstelle« alle beteiligten Abteilungen. 2011 wurde die »Radagentur« gegründet, an deren Spitze ein »Radbeauftragter« arbeitet. Dieses Bindeglied zwischen Magistrat, Politik, Bevölkerung und NGO-Interessenvertretungen kümmert sich um Öffentlichkeitsarbeit, Bewusstseinsbildung und Beschwerdemanagement. Da die Agenden 2013 um den Bereich des Zufußgehens erweitert wurden, nennt sich die Radagentur nun **Mobilitätsagentur**. Seit 2010 werden verstärkt zahlreiche Rad-Infrastrukturprojekte umgesetzt. So wurde der **Ring-Rund Radweg** an vielen Stellen verbessert und am »äußeren Ring« überhaupt neu gebaut. Jetzt kann die prachtvolle Ringstraße auch außen von der Urania bis zum Schottentor durchgängig mit dem Rad befahren werden. Vor der Errichtung gab es speziell für den Bereich vor dem Parlament Bedenken, doch die neue »FußgängerInnenzone mit Radbefahrung« funktioniert bislang reibungslos.

Fröhliche Fahrradrundfahrt ...



Weitere wichtige Radwege entstanden an der oberen Donaustraße und im Bereich des neuen Hauptbahnhofs. Bei einigen Radwegen wurde die Benützungspflicht aufgehoben. Die Hasnerstraße im 16. Bezirk wurde zur **fahrradfreundlichen Straße**, die Kuchelauer Hafestraße in Döbling zur ersten **Fahrradstraße** Österreichs umgestaltet. Andere Fahrzeuge dürfen dort nur mehr zu- und abfahren. Insgesamt verfügt Wien heute bereits über mehr als 1.250 Kilometer Radfahranlagen. Doch nicht nur Radwege wurden gebaut. Von der MA 46, zuständig für Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, wurden in der neuen Ottakringer Straße **nur mit dem Rad befahrbare Straßenbahn-Haltestellenkaps** geplant. Sie sollen die Verkehrssicherheit erhöhen. Die ersten Erfahrungen damit sind positiv. Radabstellanlagen bei U-Bahn- und Straßenbahnhaltestellen wurden ebenfalls geplant. Mittlerweile gibt es bei 135 Stationen die Möglichkeit für »bike & ride«.



... und neue Radinfrastruktur für Wien





Wien zu Fuß ist ein wichtiger Schritt hin zur »Smart City«. Rund 28 Prozent der Alltagswege absolvieren die WienerInnen derzeit schon per pedes – doch nach Ansicht der Stadtregierung könnten es noch deutlich mehr werden. Auch hier wurde ein Schnittstellenmanagement geschaffen; im »**Netzwerktreffen FußgängerInnenverkehr**« wird der strukturierte Dialog zwischen Zivilgesellschaft und Stadtverwaltung gesucht. Ziel ist es, das Image des FußgängerInnenverkehrs zu verbessern. Das Motto »Alle Wege. Alle Sinne« soll die lustvolle Seite des Gehens betonen, die Kampagne »Gehundheit« kommuniziert die Tatsache, dass Gehen wohltuend für Leib und Seele ist. Zentrale Ansprechperson ist seit 2013 die FußgängerInnenbeauftragte der Stadt. StadtbewohnerInnen wollen ihre Reisezeiten zu Fuß, per »Öffis« oder per Pkw optimieren. Und natürlich auch sichere und schnelle Radrouten finden. Also wurde von der MA28 – Straßenverwaltung und Straßenbau – der clever-und-smarte

Routenplaner AnachB.at lanciert. Schon seit mehreren Jahren am Markt, wurde das auch als App verfügbare Navigationstool 2014 völlig neu gestaltet. Entwickelt von ITS Vienna Region berechnet es alle Wege in Wien, Niederösterreich und im Burgenland; nicht nur Route und Wegzeit, auch der CO₂-Ausstoß und die jeweilige aktuelle Verkehrslage werden angegeben.

AnachB wurde nun auch mit der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) vernetzt und ist somit für ganz Österreich einsatzbereit. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind das Rückgrat jeder »sanften Mobilität«, also wird in Wien soeben das U-Bahnnetz weiter ausgebaut. Doch nicht nur das: Die Stadt, die bereits über eines der längsten Straßenbahnnetze der Welt verfügt, gestaltet auch wegweisende

Straßenbahnprojekte. Schon 2012 wurde eine neue Trasse für die Linie 25 gebaut, die Linie 26, ausgehend vom Kagraner Platz, um 11 Stationen erweitert. Die Linie D erschließt mit zwei zusätzlichen Stationen nun einen Teil des Hauptbahnhofgeländes. In Planung befindet sich die »**Wienerbergtangente**«. Vorläufig wird ein durchgehender Buskorridor geschaffen, der später möglicherweise zur Straßenbahnlinie 15 umgewandelt wird. 2018 soll die Linie O bis ins Stadterweiterungsgebiet Nordbahnhof overlängert werden, 2019 die Linie D weiter bis zur Gudrunstraße in den 10. Bezirk fahren. Die Linie 67 im Süden soll ebenso verlängert werden wie die Linie 25, die die Seestadt Aspern zusätzlich erschließt.



Die Straßen gehören allen: RadfahrerInnen, FußgängerInnen, der Straßenbahn und den Autos.





Viele Wege innerhalb Wiens werden mit Bussen bewältigt. Auch abseits des innerstädtischen Linienverkehrs erfreut sich der Bus schon aufgrund billiger Tickets steigender Beliebtheit. So wird Wien aufgrund seiner Lage im Herzen Europas auch von immer mehr Fernbuslinien angefahren.

Die Auslastung des von einem privaten Busunternehmen betriebenen **Busbahnhofs Wien** in Wien-Erdberg steigt konstant. In den nächsten Jahren müssen neue innerstädtische Flächen für einen zeitgemäßen Fernbus-Bahnhof gefunden werden. Die Planungen dafür laufen bei der Baudirektion zusammen. Rund um den 1. Bezirk gab und gibt es besonders viel touristischen Busverkehr, nicht nur zur Freude der BewohnerInnen der Stadt. Zu viele Touristenbusse am Ring beeinträchtigen Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs. So wurde ein **neues Buskonzept für den 1. Bezirk** notwendig. Der MA 65 und der MA 46 gelang nun eine sinnvolle Neuregelung, ohne den Busverkehr der Wiener Linien zu beschränken. Der touristische Linienverkehr durch sogenannte Hop-on-hop-off-Busse wurde auf Routen außerhalb des Rings verlegt; darüber hinaus wurde für den Bereich innerhalb der Ringstraße ein weitgehendes Fahrverbot für Omnibusse erlassen. Eine spürbare Entlastung des 1. Bezirks war die angenehme Folge dieses regulierenden Eingriffs – aber auch die berechtigten Interessen des Tourismus konnten gewahrt bleiben.

Busbahnhof in Wien-Erdberg



Individualverkehr ist und bleibt unverzichtbar, muss aber sinnvoll reguliert werden. Intensiv diskutiert, wie kaum ein anderes Projekt der letzten Jahre, war die

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung 2012/13. Um die Parkplatznot zu entschärfen und den Verkehrsfluss zu beruhigen, wurde im Oktober 2012 und Jänner 2013 die **flächendeckende Kurzparkzone** auf den gesamten 15. Bezirk und auf weite Teile des 12., 14., 16. und 17. Bezirks ausgedehnt. Das Resultat war für die BewohnerInnen der betroffenen Gebiete, aber auch für die Stadt insgesamt, spür- und messbar. Weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Stress, mehr Lebensqualität, mehr saubere Luft und vor allem mehr Parkplätze waren die positiven Effekte. Die Maßnahme ist nun weitgehend akzeptiert. Freilich kann Parkraumbewirtschaftung nur durch eine Ausweitung der **Parkraumüberwachung** gelingen. Zuständig ist die MA 67, die rund 430 Kontrollorgane auf die tägliche Reise schickt. Seit der Ausweitung der Kurzparkzonen werden über die MA 67 jährlich rund 70 Millionen Euro Einnahmen lukriert. Die Gelder kommen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit zugute. Die Einnahmen aus Strafen sind für soziale Einrichtungen zweckgebunden und werden vom Fonds Soziales Wien verwaltet.

www.velocity.wien.at | www.fahrradwien.at | www.wienzufuss.at | www.anachb.at | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn | www.wien.at/verkehr/buskonzept | www.parken.wien.at



Parkplätze gehören »bewirtschaftet« – und überwacht.



DIE STADT, EIN FESTPLATZ

Maria Vassilakou über den Umbau der Mariahilfer Straße, neue Zonen der Parkraumbewirtschaftung und die billige Öffi-Jahreskarte. Die Planungsstadträtin wünscht sich, dass in Zukunft der öffentliche Raum für die Stadtbewohner zum großen »Festplatz« wird.

Frau Vizebürgermeisterin, Ihre erste Amtszeit geht zu Ende. Was macht mehr Spaß – Opposition oder Regierung?

VASSILAKOU: Eindeutig die Regierung. In der Opposition ist man Zaungast, in der Regierungsarbeit hat man die Chance, seine Ideen auch umzusetzen – mit allen Konsequenzen.

Sie wurden quasi über Nacht zur Chefin von 2.000 Beamtinnen und Beamten. Das ist sicher nicht leicht ...

Ich habe hier sehr viel Engagement und unglaubliche Innovationskraft erlebt. Man muss die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten lassen und vermitteln, dass neue Ideen willkommen sind und auch realisiert werden. Die Umstellung der Wiener Beleuchtung auf LED und das damit verbundene kostenlose WLAN ist ein tolles Projekt, das aus der Abteilung vorgeschlagen wurde.

Die letzten Jahre waren aber nicht nur eine Vergnügungsreise ...

Sicher geht es ab und zu ganz schön heftig zu. Aber wer Belastungen nicht aushält, ist in einem Regierungsamt fehl am Platz. Gerade solche Projekte wie die Mariahilfer Straße können den Alltag von vielen Tausenden Menschen entscheidend verändern. Zum Besseren!

Was war für Sie die größte Herausforderung der Amtszeit?

Das war die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Zentrum der Debatte standen die Gebühren. Und es ist immer schwierig, neue Gebühren durchzusetzen. Aber: Das Projekt hat für den Westen Wiens das Parkproblem über Nacht gelöst und unendlich viel Lebensqualität gebracht. Man kann dort jetzt wieder bei offenem Fenster schlafen. Es ist viel mehr Platz als früher da.

Das Pickerl ist jetzt voll akzeptiert?

Nicht nur akzeptiert. Ich bekomme sehr viele positive Reaktionen. Wir sind konfrontiert mit einer Vielzahl an Anträgen, die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten. Wien braucht ein Konzept für die gesamte Stadt, das allerdings preislich gestaffelt sein muss.

Der größte Erfolg, im Rückblick?

Ganz klar: eindeutig die Einführung der 365-Euro-Jahreskarte für die Wiener Verkehrsbetriebe!





Auch da gab es am Anfang Skepsis ...

SkeptikerInnen gibt es immer. Aber wir stehen jetzt bei über 600.000 BesitzerInnen von Jahreskarten. Davor waren es 350.000. Wir haben nie gedacht, dass es so einen Run geben würde. Viele der BesitzerInnen sind NeukundInnen, echte UmsteigerInnen, die früher bestenfalls mit Einzelfahrscheinen unterwegs waren.

Jetzt wurde die U5 beschlossen, das kostet Geld.

Fehlt das nicht für Straßenbahn und Bus?

Die U5 ist wichtig, weil man damit die U6 entlasten kann, die an der Kapazitätsgrenze angelangt ist. Ich bin froh, dass wir mit der Finanzstadträtin ein Gesamtpaket vereinbaren konnten, das sowohl U-Bahn- als auch Straßenbahnausbau sicherstellt. Die U-Bahn ist der Rolls Royce unter den öffentlichen Verkehrsmitteln, entsprechend sind die Kosten. Eine Straßenbahnlinie kostet nur einen Bruchteil davon. Es wird im nächsten Jahrzehnt beides geben.

Wohin werden die neuen Straßenbahnen fahren?

Es wird neue Tangentialrouten nördlich der Donau geben und diverse Lückenschlüsse im Süden Wiens.

Persönliche Zwischenfrage: Sie haben in Ihrer Funktion sicher einige neue Gegenden, Plätze, Gebiete von Wien kennengelernt ...

Ich habe sowohl im Grünen wie auch im verbauten Gebiet ordentlich viele neue Facetten der Stadt entdeckt! Ich habe oft gelacht und gesagt: Mein Programm heißt: Maria Vassilakou lernt ihre Stadt neu kennen.

Was hat Sie dabei am meisten erstaunt oder fasziniert, überrascht?

Ein Schlüsselerlebnis war mein erster Spaziergang durch das Gebiet der neuen Wirtschaftsuniversität. Einen ebenso großen »Wow«-Effekt gab es bei der ersten U2-Fahrt nach Aspern. Da sieht man, wie rasch die Urbanisierung voranschreitet. Es gibt viele neue Stadtteile mit hoher Lebensqualität und auch spannender Architektur. In der Regel denkt man bei Wien ja immer nur an die gründerzeitliche Stadt.

Wien ist die am schnellsten wachsende Stadt Europas.

Welche Aufgaben stellen sich dadurch?

Von zentraler Bedeutung ist, dass neue Stadtteile entlang von U-Bahnen und Straßenbahnlinien gebaut werden, weil man dadurch vom Auto nicht abhängig ist. Das klingt banal, ist aber eine ordentliche Herausforderung. Die Bodenpreise sind in den letzten Jahren sehr stark gestiegen. Es ist eine zentrale Aufgabe der Stadt, die Spekulation einzudämmen, um leistbaren Wohnraum sicherzustellen.

Neue Stadtteile hatten früher das Manko, reine Schlafstädte zu sein.

Heute bieten neue Stadtteile eine hohe Lebensqualität. Viel frei zugänglichen Grün- und Freiraum. Nur so können die BewohnerInnen das Leben dort genießen. Gleichzeitig müssen die neuen Stadtteile auch – im positiven Sinn – dicht bebaut sein. Stadt entsteht erst ab einer gewissen Dichte. Das ist ein Fokus, den wir uns im neuen Stadtentwicklungsplan 2025 gegeben haben. Viele Siedlungen aus den 50er bis 70er-Jahren sind oft nur sogenannte Pyjamastädte, da wollen wir nachverdichten, das Angebot verbessern.

Die neuen BewohnerInnen in den neuen Stadtgebieten verlangen nicht nur öffentlichen Verkehr, sondern auch neue Straßen. Was kann man da aus ökologischer Sicht besser als früher machen?

Klar braucht es zur Erschließung neue Straßen. Das Auto wird weiterhin eine Rolle spielen. Wir bekämpfen auch nicht das Auto, sondern die totale Abhängigkeit davon. Die Straße sollte in Zukunft wieder Lebensraum werden, ein öffentlicher Raum, auf dem man bequem gehen, spielen und radfahren kann. Breite Gehsteige, Grünflächen, Bänke sind erwünscht. Straßen sind für mich, um es technisch zu sagen, im Idealfall lineare Grünräume.





BürgerInnenbeteiligung ist Ihnen sehr wichtig. Wo sind da Ihre Grenzen?

Es kann ja nicht sein, dass kleine Pressure-Groups auch sinnvolle Projekte stoppen.

BewohnerInnen, AnrainerInnen wissen meist besser als alle anderen, was es braucht, was wichtig und richtig ist. Frühzeitige Einbindung bedeutet höhere Akzeptanz und oft auch eine Erhöhung der Qualität. Die Schattenseite ist, dass erklärte GegnerInnen eines Projekts BürgerInnenbeteiligung bisweilen mit Kampfmaßnahmen verwechseln. Mir ist es sehr wichtig, Standards festzulegen, wie mit der Einbindung umgegangen werden muss. BürgerInnenbeteiligung gibt es ja schon lange, war aber oft zufallsgesteuert, die eingesetzten Instrumente beliebig gewählt. Wir haben im Handbuch Partizipation nun allgemeine Standards und Methoden festgeschrieben, die ab 2014 zum Einsatz kommen.

Nicht immer geht es in der Stadt konfliktfrei ab ...

Ich habe immer den Dialog gesucht, Mediationsverfahren eingesetzt, etwa beim Otto-Wagner-Spital. Man muss auch mit erklärten GegnerInnen fair umgehen. Der Erfolg von BürgerInnenbeteiligung hängt davon ab, ob man früh genug damit beginnt und das Format, die Methode geeignet ist, Neues zu denken. Der Austausch zwischen ExpertInnen und AnrainerInnen ist oft sehr fruchtbar. Aber es muss von Anfang an klargestellt werden, wo die Grenzen sind, wann und von wem Entscheidungen getroffen werden. Es gibt fachliche Aspekte, die man nicht dialogisch lösen kann. Die Meinung von ExpertInnen muss gelten. Und die Politik muss letzten Endes die Verantwortung tragen.



Die Frage der Querungen der Mariahilfer Straße hat nach Monaten unfruchtbarer Dialoge bewiesen, dass es sinnvoll war, die Meinungen der ExpertInnen zu akzeptieren. Selbst, wenn sie auch mir nicht in allem und jedem Punkt »geschmeckt« haben.

Die Errichtung von BürgerInnen-Solkraftwerken war kaum konfliktträchtig, dafür eine besondere Erfolgsgeschichte. Warum sind noch nicht auf allen Dächern Wiens Solarpaneele zu sehen?

Es sind so viele Projekte im Entstehen, dass ich schon fast den Überblick verloren habe! Es gibt in Wien bereits zwölf davon. Alle paar Monate startet ein neues Projekt, wir exportieren unser Modell schon in andere Teile Österreichs. Das Kraftwerk auf dem Dach von Wien-Mitte ist ein sehr schönes innerstädtisches Projekt. In den nächsten Jahren werden wir noch auf die großen Dächer von Einkaufszentren, Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden angewiesen sein. Die Aufgabe ist komplex, weil es ja im innerstädtischen Bereich sehr viele private Wohnhäuser gibt und immer alle WohnungseigentümerInnen zustimmen müssen.

Wie viele Solarkraftwerke wird es in absehbarer Zukunft geben?

Wir haben uns vorgenommen, auf der Basis von 2010 die installierte Fläche bis 2020 zu verzehnfachen. Da sind wir sehr gut unterwegs.

Ein heftig diskutiertes Thema war und ist der Radverkehr. Wie klingt der »Sound of Cycling« jetzt für Sie, nach vier Jahren als Stadträtin und Vizebürgermeisterin?

Er klingt: super. Ich fahre seit 28 Jahren mit dem Rad in der Stadt, schon seit Studentenzeiten. Für mich war das nie ein Dogma, sondern eine Methode, mich schnell und effizient fortzubewegen. Die vielen Debatten der letzten vier Jahre haben dazu beigetragen, dass meine Begeisterung noch zugenommen hat. Das Rad ist in einer derart dicht verbauten, historisch gewachsenen Stadt wie Wien das ideale Verkehrsmittel, von A nach B zu kommen, zumindest in der wärmeren Jahreszeit. Jeder Stadtbewohner und jede Stadtbewohnerin profitiert, denn das Rad reduziert Lärm, reduziert Autostau, verbessert das Stadtklima.

Wie kann man das oft problematische Miteinander von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Autoverkehr weiter verbessern?

Die Aufregung wird uns noch einige Jahre begleiten, denn der Radverkehr nimmt signifikant zu. Der Appell richtet sich an alle. Das Rad ist kein exotisches, sondern ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel. Auch viele Radfahrer und Radfahrerinnen müssen realisieren, dass das ein normales Verkehrsmittel ist: Die Begeisterung ist groß, aber man darf eben nicht alles machen. Es gibt nun einmal Regeln im Straßenverkehr. Eine Ampel ist eine Ampel und sie gilt für alle! Man fährt nicht am Gehsteig! Fairness und Rücksicht lassen viele Konflikte gar nicht erst entstehen.



Es gibt aber möglicherweise auch noch Optimierungsbedarf, das Radwegenetz betreffend ...

Natürlich gibt es gefährliche Stellen, Abschnitte, die den Namen Radweg nicht verdienen. Ja, wir brauchen einen weiteren, mutigen Ausbau des Radwegenetzes, auch um potenzielle Konfliktstellen zu beseitigen. Den Platz dafür müssen wir nehmen, da führt kein Weg dran vorbei. Und wir müssen stetig der Bevölkerung vermitteln, wie wichtig das Rad für die Stadt ist.

Gibt es ein radfahrerisches Leitprojekt für die nächsten Jahre?

Ich möchte die Verkehrssituation rund um den Naschmarkt lösen. Das gesamte Areal vom Getreidemarkt bis zur TU, von der Sezession bis zur Kettenbrückengasse soll neu organisiert werden. Ich will klar machen, das es sich hier um ein Marktgebiet handelt und nicht um eine Straßenschlucht. Alle sind gefragt: die Mobilitätsagentur, die VerkehrsplanerInnen, externe ExpertInnen, die MarktstandlerInnen und die Bevölkerung.

Ein Leitprojekt von besonderer Bedeutung und überregionaler Aufmerksamkeit war und ist ja die Mariahilfer Straße. Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?

Der erste bereits fertig gebaute Abschnitt zeigt, dass der Umbau ein Erfolg ist. Er ist einfach schön geworden und wird sehr, sehr gut angenommen. Viele Menschen aus der ganzen Stadt kommen her, gehen nicht nur shoppen, sondern nehmen erstmals wahr, wie viele Bäume es hier gibt, wie grün diese Straße und wie schön die Bausubstanz ist.

Die Straße profitiert auch als Einkaufsmeile. Der Umsatz dieses Sommers ist trotz Baustelle ausgezeichnet. Die überwiegende Mehrheit ist zufrieden und entdeckt die Mariahilfer Straße auch als Lebensraum. Die Menschen flanieren, bummeln, gehen spazieren. Es entsteht Dorfplatzatmosphäre. Man kann die Stadt wieder genießen.

Vom berühmten Stadtplaner und Architekten Rem Koolhaas stammt der Satz: »Die Stadt ist alles, was wir haben.« Was muss noch passieren, damit Wien »alles ist, was wir haben«?

Wien ist eine der schönsten Städte der Welt. Ich will, dass wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auch als »Smart City« die Nase weltweit vorne haben. Wir wollen den Autoverkehrsanteil bis 2030 auf 15 Prozent senken und damit einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Mit unserem Fernwärmenetz, dem sozialen Wohnbau und unserem weitläufigen öffentlichen Verkehr sind wir bereits Vorbild.

Fernwärme und öffentlicher Verkehr sind immens wichtig. Aber Lebensqualität ist möglicherweise noch etwas mehr ...

Ein Satz der Architekturkritikerin Jane Jacobs lautet: »Das Äußere der Häuser ist das Innere der Stadt.« Wien hat schon immer sehr viel Wert auf leistbaren Wohnraum gelegt und auch die Fassaden der gründerzeitlichen Stadt zeugen von dem Stellenwert, der der Architektur beigemessen wurde. Nun wollen wir den öffentlichen Raum als wichtigen Teil der Stadt, als virtuellen Garten neu erobern. Nicht alle Menschen haben einen Balkon, noch weniger können sich ein Haus im Grünen leisten. Mein zentrales Credo für Wien heißt: Die Stadt sollte ein großer »Festplatz« sein. Ich will, dass man hier das gute Leben täglich und auch im Freien genießen kann. Die Mariahilfer Straße ist da erst der Anfang.



Maria Vassilakou ist Vizebürgermeisterin von Wien und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung.

DIE NEUERFINDUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Straßen, Gassen und Plätze sind für die Menschen da – diesem Grundsatz folgen die Planerinnen und Planer der Stadt. Die Aufregungen und Konflikte im Vorfeld des geplanten Umbaus der größten Einkaufsstraße Wiens waren enorm, nun aber werden die Vorteile der

Umgestaltung der Mariahilfer Straße Zug um Zug sichtbar. Bis zum Sommer 2015 sollen alle Bauarbeiten abgeschlossen sein. Die Mariahilfer Straße zeigt sich aber jetzt schon als fußgängerInnenfreundliche Flanier- und Shoppingmeile. Gehsteige und Fahrbahn kamen auf gleiches Niveau, Pflasterung und Möblierung von FußgängerInnen- und Begegnungszonen wurden einheitlich gestaltet. Ebenso erstrahlt die Mariahilfer Straße nun mit neuer Beleuchtung im neuen Licht. Passantinnen und Passanten haben überall Vorrang. Ein neuer, urbaner Freiraum entsteht – nicht zuletzt durch Aufenthalts- und Verweilbereiche ohne Konsumzwang. In regelmäßigen Abständen werden Fahrradabstellanlagen errichtet, ebenso wie 12 Access Points um die Bevölkerung mit wien.at Public WLAN versorgen zu können. Die Straße erhält ein frisches, nochmals ansehnlicheres Gesicht, wird übersichtlicher und sicher auch zu einem neuen TouristInnenmagneten.



*Geschafft:
Die FußgängerInnenzone
Mariahilfer Straße
ist eröffnet.*





Deutlich weniger kontrovers verlief und verläuft der Umgestaltungsprozess in der fünftgrößten Einkaufsstraße Wiens, der

Meidlinger Hauptstraße. Neuer Belag, neue Sitzmöbel und neue Baumpflanzungen werden die **FußgängerInnenzone Meidlinger Hauptstraße** und mit ihr das »**Meidlinger Platzl**« mit seinem Wasserbecken wieder zum Mittelpunkt des 12. Bezirks machen. An der Attraktivierung sind mehrere Abteilungen beteiligt, so auch die MA 19. Besonderer Wert wurde auf die Alltagstauglichkeit der neuen Möblierung gelegt, auf weitgehende Barrierefreiheit und Möglichkeiten für gefahrloses Spiel. Eine »Platanenterrasse« in Form eines geschnittenen Baumdaches und ein »Linden-Teppich« sind raumbildende Elemente. Neben kleineren Straßenbauprojekten wie der **Neugestaltung der Koppstraße** im 16. Bezirk wurde auch das Projekt **Ottakringer Straße** erfolgreich abgewickelt.



»Fuzo« Meidlinger Hauptstraße (o.), Neugestaltung in Ottakring (re.)



Der Donaukanal:
vom Stief- zum
Liebkind der Stadt

Der Donaukanal war lange Jahre ein Stiefkind innerstädtischer Entwicklung. Nun aber werden die Ufer dieses innerstädtischen Gewässers immer mehr zu einem wichtigen Naherholungsgebiet. In den letzten Jahren wurde schon eine wesentliche Verbesserung dieses Raumes erreicht, doch genug ist nicht genug! Im »Masterplan Donaukanal« der MA 28 wird »der Kanal« als »Raum mit besonderem Potenzial« gesehen. Viele neue Ideen, auch für eine einheitliche Gestaltung bzw. Möblierung der Uferzonen, wurden entwickelt, Maßnahmen zu einer weiteren Attraktivierung durch Strandbars und diverse Lokalitäten werden aktiv unterstützt. Gleichzeitig wird aber auch die Fauna und Flora an dem durchgehend regulierten Gewässer untersucht sowie ein Entwicklungs- und Pflegeplan ausgearbeitet. Etliche Arten- und Biotopschutzprojekte wurden bereits initiiert. Ein besonders sympathisches Projekt der MA 29 sind die

Wientalterrassen. Bis 2015 entsteht zwischen Redergasse und Spengergasse die erste großflächige Terrasse entlang des Wienflusses. Erklärtes Ziel ist, neue Freiräume im dicht verbauten Bezirk zu schaffen. Den BewohnerInnen um die Wienzeile wird die Möglichkeit geboten, sich an einem warmen Tag ins Freie zu setzen. Gleichzeitig werden dadurch Engstellen auf Fuß- und Radweg beseitigt.

www.strassen.wien.at/bauen/grossprojekte/mariahilferstrasse.html | www.strassen.wien.at/bauen/grossprojekte/fuzo-meidling.html | www.stadtentwicklung.wien.at/projekte/ottakringerstrasse-neu | www.donaukanal.wien.at | www.zielgebiete.wien.at/wiental



STRASSEN UND BRÜCKEN, LEBENSADERN DER STADT

Straßenbau und Straßenerhaltung ist und bleibt eine unerlässliche Aufgabe der Stadtverwaltung. Ein wichtiges Verkehrsbauwerk, die **Anschlussstelle Landstraßer Gürtel an die A23** wurde von 2010 bis 2013 um ca. 65 Millionen Euro neu gebaut und bringt nun den täglich rund 62.000 Autos deutlich mehr Sicherheit und weniger Stau. Dank einer optimalen Koordination durch die MA 28 fielen die Kosten sogar geringer als ursprünglich budgetiert aus. Nun wird auch der 3. Bezirk via Wildganstunnel und die Unterführung Eurogate direkt an die A23 angeschlossen – eine verkehrsplanerisch gute Lösung. Dass nun auch die Straßenbahnlinie 18 nicht mehr im Stau steht, ist ein besonders erfreulicher Nebeneffekt des Projekts. Auf dem Stadtgebiet von Wien befinden sich – unglaublich, aber wahr – über 800 Brückenbauwerke. Sie alle werden von der MA 29 – Brückenbau und Grundbau kontrolliert und geprüft. Dazu kommen noch 370 Stützmauern, 83 Wegweiserbrücken und 22 Lärmschutzwände – genug zu tun für die Abteilung! Mindestens alle vier Monate werden die Brücken inspiziert, alle zwei Jahre wird das Tragwerk, werden die beweglichen Teile der Brücken kontrolliert. Spätestens nach sechs Jahren werden die gesamten Bauwerke inklusive aller Konstruktionsteile geprüft und bewertet; eventuell eine Instandsetzung oder sogar ein Neubau vorbereitet.



Neue Straßen ermöglichen flüssigen, stauarmen Verkehr.





Ein Beispiel für eine großzügige Instandsetzung ist die

Gürtelbrücke. Die Arbeiten an dem 1962 bis 1964 errichteten Bauwerk dauern plangemäß bis Herbst 2015. Die logistische Herausforderung ist groß, weil stets ein Fahrstreifen offen gehalten wird – Verkehrsbehinderungen sind dennoch unvermeidbar. Die Gesamtkosten der Generalsanierung in einem verkehrstechnisch äußerst sensiblen Bereich belaufen sich auf rund 20,7 Millionen Euro. Bereits seit längerem abgeschlossen sind die Arbeiten an der

Friedensbrücke. Die über den Donaukanal führende Verbindung vom 20. in den 9. Bezirk wurde grundlegend neu gestaltet; ein mutiger Umbau auch am Tragwerk vollzogen. Auffällig ist die neue Geländerkonstruktion aus Glas, wobei die nördliche Seite höher gezogen wurde als die gegenüberliegende – denn der Wind bläst hier vorwiegend aus Nord bzw. West. Außerdem wurden die Haltestellen der Straßenbahnlinie 5 auf die Brücke verlegt.

*Brückenneubau
durch die MA 29*



Die MA 29 wartet und restauriert nicht nur Brücken, sondern errichtet auch neue Bauwerke, so etwa den

Judith Deutsch-Steg über den Handelskai. Diese FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorbehaltene Brücke wird bis 2015 im sogenannten »Taktschiebverfahren« errichtet. Das heißt: Teilstücke des Tragwerks werden vorab in der nahen Holubstraße vorbetoniert und anschließend mit einer hydraulischen Klemmschubanlage in die richtige Position geschoben. Auf der Brücke, die die Leopoldstadt mit dem rechten Donauufer verbindet, wird zu Anschauungszwecken sogar eine »Kleinwindkraftanlage« errichtet. Auch am Rande der Seestadt Aspern ist die MA 29 aktiv. Die geplante

Mayrederbrücke ist als FußgängerInnen- und Radfahrsteg ausgelegt und überquert die künftige Stadtstraße, die ÖBB-S-80-Strecke und die U-Bahn-Linie U2. Fertigstellungsdatum ist Sommer 2016.

*Cleveres Projekt:
Wientalrassse
über der Linie U4*





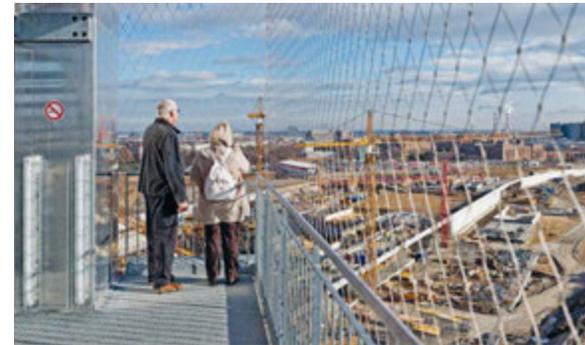
Auch rund um den neuen Wiener Hauptbahnhof ist die MA 29 gefragte Partnerin. Zwei Brückentragwerke über das Bahngelände werden gebaut.

Die Südbahnbrücke wird die Bezirke 3 und 10 miteinander verbinden und sowohl Autofahrbahnen als auch Fuß- und Radwege aufnehmen. Auch der Arsenalsteg, ein barrierefreier Fuß- und Radweg, verbindet die beiden Bezirke. Ein weithin bekanntes Bauwerk der MA 29 ist das

Informationszentrum »bahnorama«. Mit 66,72 Meter war das Bauwerk einer der höchsten Holztürme Europas; die Aussichtsplattform bot einen wunderbaren Blick auf den nunmehr fertigen Hauptbahnhof und auf das neu entstehende Viertel. Der Turm schloss Ende 2014 planmäßig seine Pforten. Die MA 29 hat am Hauptbahnhof übrigens nicht nur Brücken und den bahnorama-Turm gebaut. Schon vor Baubeginn wurden hier Baugrunduntersuchungen durchgeführt; die Abteilung war auch an den »Schüttungsarbeiten« für den Helmut-Zilk-Park beteiligt.

www.strassen.wien.at/archiv/grossprojekte/landstrasserguertel.html | www.bruecken.wien.at/kanalbruecken/guertelbr.html | www.bruecken.wien.at/baustellen/friedensbruecke.html | www.bruecken.wien.at/baustellen/holubsteg-bau.html

*Wahrzeichen am Hauptbahnhof:
Der »bahnorama-Turm« wurde
Ende 2014 planmäßig geschlossen.*



VERKEHRSSICHERHEIT HAT OBERSTE PRIORITÄT

Die MA 46 ist zuständig für »Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten.« Das klingt trocken, bietet in der Praxis aber durchaus facettenreiche und wichtige Aufgabenstellungen. So fällt etwa die

Landesfahrzeugprüfstelle der Stadt Wien in ihre Kompetenz. Diese gibt Werkstätten, diversen Vereinen und ZiviltechnikerInnen das »Pickerl« dafür, dass diese ihrerseits das »Pickerl« für Kraftfahrzeuge ausgeben dürfen. Die Prüfstelle ist zuständig für Qualitätssicherung in vielerlei Hinsicht. Sie führt gemeinsam mit der Polizei immer wieder **Schwerpunktaktionen** auf Wiens Straßen durch. Pro Jahr werden bei diesen Unterwegskontrollen rund 1.500 »auffällig gewordene« Fahrzeuge auf ihren technischen Zustand hin gecheckt. Mit Jänner 2014 übernahm die Landesfahrzeugprüfstelle auch zusätzlich die Aufgaben der Bundesprüfanstalt. Die MA 46 führt laufend das jährliche

Verkehrsmonitoring durch und kommt dabei zum Ergebnis, dass der Pkw-Verkehr konstant abnimmt. Demgegenüber konnte an den Radverkehrszählstellen im 1. Halbjahr 2014 im Vergleich zu 2013 ein Plus von durchschnittlich 30 Prozent verzeichnet werden.



*Lkw und Pkw,
geprüft auf Herz
und Nieren (o.),
Fahrradzählstelle
am Karlsplatz (re.)*





Die Abteilung hat auch die Aufgabe, Gefahren des Verkehrs durch Präventivmaßnahmen soweit als möglich zu reduzieren. Im Zuge dieser **Verkehrssicherheitsarbeit** werden Unfallhäufungsstellen identifiziert und Sanierungsmaßnahmen erarbeitet. Insgesamt gilt die einfache Regel: **Weniger Tempo bringt mehr Sicherheit**. 2012 und 2013 wurden deshalb alle noch nicht evaluierten Bereiche des Wiener Stadtgebiets auf eine mögliche Erweiterung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen überprüft und viele solche Zonen verordnet. Die MA 46 erstellt darüber hinaus in Zusammenarbeit mit der AUVA **Schulwegpläne für »Erstklassler«** und führt **Verkehrssicherheits-Trainings** für SchülerInnen wie Erwachsene durch. Bekannt ist auch die von der MA 46 lancierte Kampagne »T'schuldigen« – die zu mehr Rücksicht im Straßenverkehr aufruft. Wer prüft die FahrprüferInnen? Dafür ist die MA 65 – Rechtliche Verkehrsangelegenheiten zuständig. Ihr ist die

Qualitätssicherung bei FahrprüferInnen als zentrale Aufgabe zugewiesen.

Und genau diese Abteilung ist es auch, die

Verbesserungen im Fiakerwesen durchgesetzt hat. Als eine von mehreren Maßnahmen müssen FiakerInnen nun fixe Fahr- und Ruhezeiten einhalten und ein Fahrtenbuch führen.



Training und Temporeduktion heben die Sicherheit (o.), Fiaker: VerkehrsteilnehmerInnen und Attraktion (li.)

Durch das Konzept

AnwohnerInnenparken wird die Parkplatzsuche für viele BezirksbewohnerInnen erleichtert; es bietet AnrainerInnen mehr Lebensqualität durch »reservierte« Stellplätze. Dies ist natürlich nur in Bezirken mit flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und für AnwohnerInnen mit Parkpickerl möglich. 2014 wurde erstmals auch eine **neue Schrägparkordnung** getestet – die Fahrzeuge stehen dabei in einem Winkel von 30 Grad zur Gehsteigkante. Ziel ist eine optimale Raumausnutzung. Ein neues, temporär zuschaltbares **LED-Verkehrszeichen** wurde getestet und eingesetzt. Die MA 46 ist auch zuständig für die **Erteilung von Bewilligungen von Film- und Fotoaufnahmen** im öffentlichen Straßenraum, sie unterstützt Filmteams beim Erstellen ihrer Ansuchen. Blockbuster, AutorInnenfilme und Serien – alle Anträge werden serviceorientiert behandelt. Laufveranstaltungen, Radmarathons, Kirtage oder der Silvesterpfad: Die MA 35 achtet stets darauf, dass alle Verkehrsmaßnahmen für einen sicheren Ablauf vorliegen, denn solche Veranstaltungen machen die Stadt bunt, lebendig und »smart«.

www.wien-verkehr.at



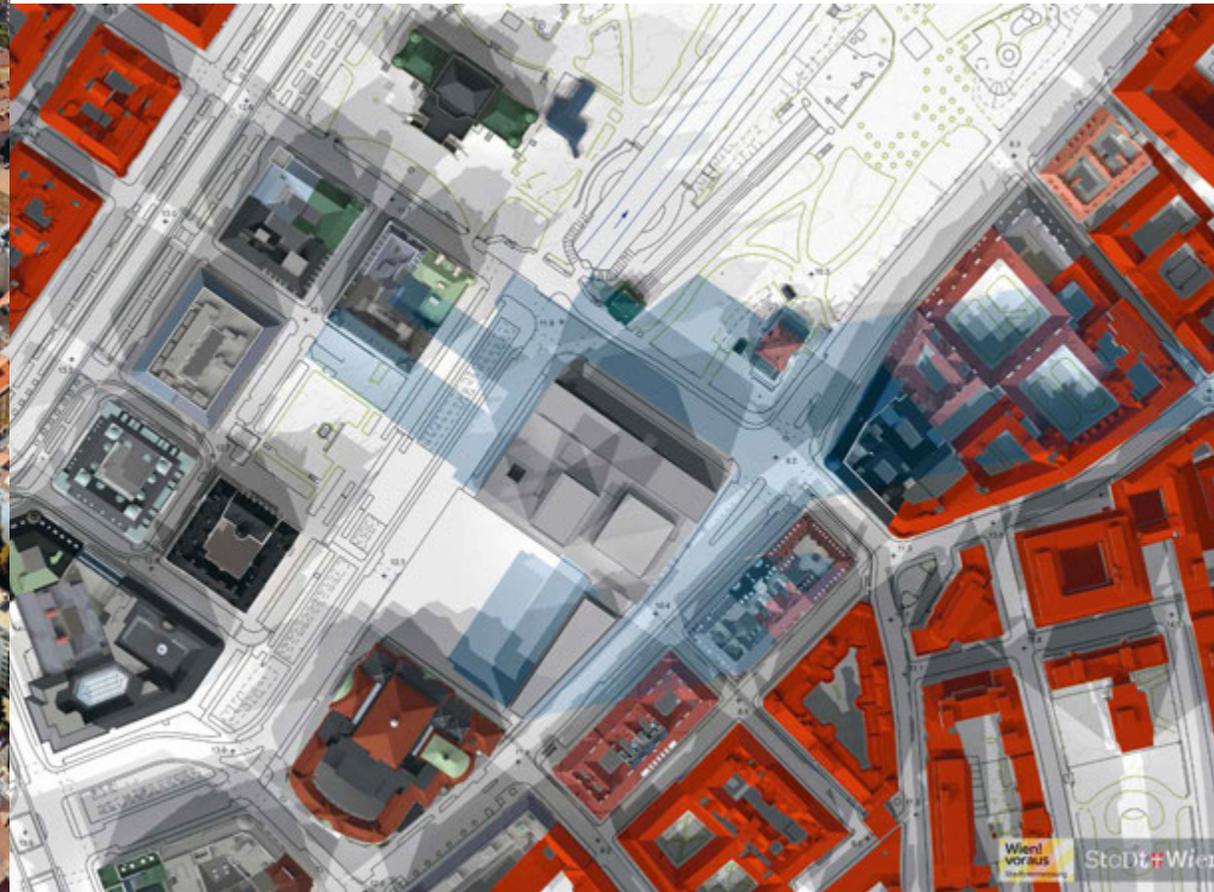
Das Ziel: mehr Stellplätze für AnrainerInnen (li.), Filmaufnahmen im öffentlichen Raum (u.)



DIE NEUVERMESSUNG DER STADT

Ohne Planung gibt es keinen Bau. Und ohne Vermessung keine Planung. Die MA 41 – Stadtvermessung liefert das unabdingbar nötige Ausgangsmaterial für alle Planungs- und Bauvorhaben. Eine der Hauptaufgaben ist die flächendeckende Bereitstellung von aktuellen

Geobasisdaten für Wien. Eine der wichtigsten Planungsgrundlagen ist die **Mehrweckkarte – die digitale Stadtkarte von Wien.** Sie macht die Topografie der Stadt bis in die dritte Dimension per Mausklick verfügbar und ist für Stadt- und VerkehrsplanerInnen, für ArchitektInnen oder Bauträger unabdingbares Werkzeug. Ohne Geobasisdaten könnte die Stadtplanung nicht so schnell und flexibel agieren. In Zukunft können die Daten auch via Internet als Open Government Data bezogen werden – ideal für Architekturbüros, ProjektentwicklerInnen und andere öffentliche Stellen. Die MA 41 produziert jährlich für das gesamte Stadtgebiet auch ein **Orthofoto** – also ein geometrisch korrigiertes Luftbild. Sie produziert das **digitale Geländemodell**, das heute eine unverzichtbare Datengrundlage für jede weiterführende Planung darstellt und laufend aktualisiert wird. Ein weiteres Aufgabengebiet ist die Erstellung des **Baukörpermodells** – das alle 550.000 Wiener Baukörper als Prismen darstellt. Für die Innenstadt wird ein eigenes **Dachmodell** zur Verfügung gestellt.



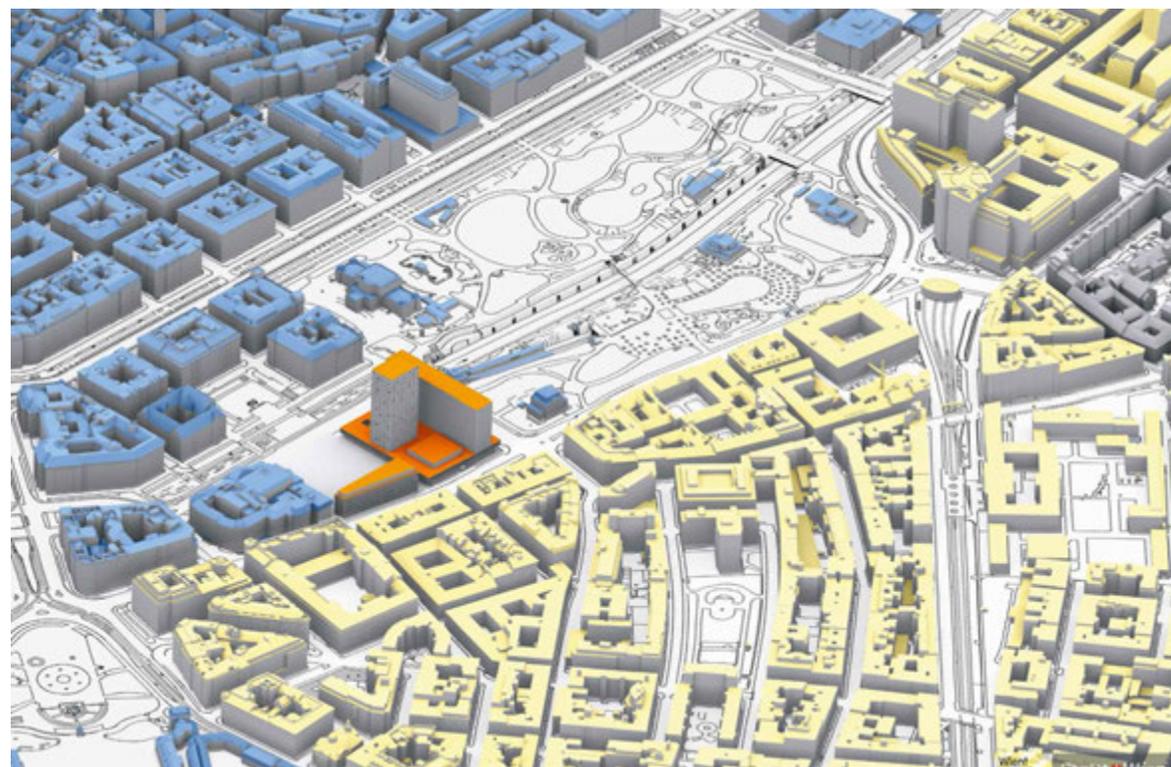
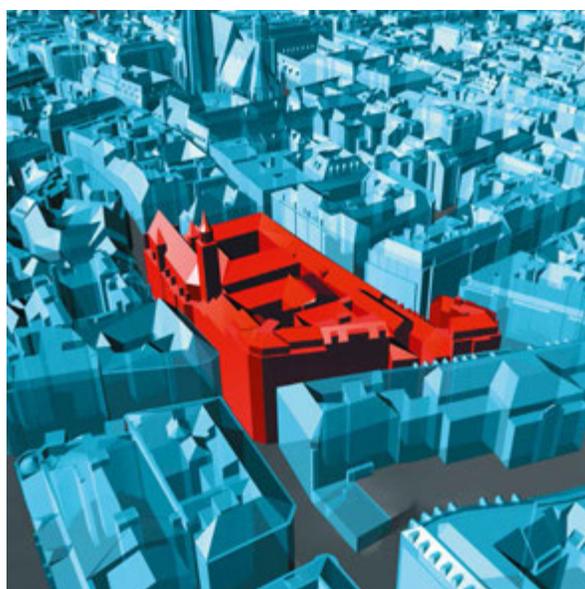


Die genannten Komponenten sind die Basis für das stets aktuelle **3D-Stadtmodell** von Wien. Die

Anwendung des 3D-Stadtmodells erfolgt in vielen einzelnen Projekten. Für das in Bau befindliche Stadtgebiet rund um den Hauptbahnhof hat die MA 41 **Sichtbarkeitsanalysen und Fotomontagen** erstellt – und damit ebenfalls bedeutende Entscheidungsgrundlagen geliefert. Die Stadt wird nicht nur aus Planungsgründen vermessen. Ein wichtiger Teil der Arbeit ist die **rechtliche Vermessung**, die vor allem Teilungsverfahren und Grenzvermessungen umfasst. Es versteht sich, dass die MA 41 mit neuestem technischen Gerät arbeitet. Eine der jüngsten Innovationen ist der Laserscanner, mit dessen Hilfe **terrestrisches Laserscanning in der Stadtvermessung** umgesetzt wird. Dadurch ergeben sich vor allem im Außendienst große Einsparungen. Der Laserscanner hilft bei vielen, komplizierten Aufgaben. Etwa wurde im Rahmen eines Archäologiekongresses der Theseustempel im Volksgarten zur Gänze gescannt. Von der MA 48 gestapelte und aufgeschichtete Müllballen wurden im Verlauf eines halben Jahres permanent gescannt, um Setzungen und Lageveränderungen zu dokumentieren. Der Laserscanner dient aber auch der Überprüfung von komplexen Bauaufträgen.



Feinste Maßarbeit – und das dreidimensionale Ergebnis



Dass bei sämtlichen Hoch- und Tiefbauten die VermessungsingenieurInnen der MA 41 die nötigen Vor- und Nachbereitungsarbeiten erledigen, versteht sich von selbst. Ihre oft im Hintergrund liegende Tätigkeit ist essenziell für die Sicherheit der StadtbewohnerInnen. Die MA 41 überwacht »Rutschhänge« ebenso wie geologisch instabile Formationen; sie ist nicht zuletzt die Hüterin der beiden Wiener Hochquellenwasserleitungen. Eine ebenfalls nötige Grundlagenarbeit für Planung und Bau ist die Erstellung des **Baugrundkatasters und die grundbautechnische Beratung**. Der hierfür zuständige Fachbereich der MA 29 berät die Wiener Linien bei der Planung und beim Bau neuer U-Bahn-Linien. Probebohrungen – wie soeben für U2 und U5 – werden gesetzt, Informationen über die Untergrundverhältnisse gesammelt, bodenphysikalische und bodenchemische Untersuchungen durchgeführt und die Ergebnisse schließlich im – öffentlich zugänglichen – Baugrundkataster Wien gesammelt und publiziert.

Die Stadtvermessung Wien (MA 41) stellt für das Wiener Stadtgebiet zahlreiche Geodaten zur Verfügung. Der Geodatenviewer bietet Benutzerinnen und Benutzern die Möglichkeit, online aktuelle digitale Karten der Bezirke, der Mehrzweckkarte, des Geländes und des Orthofotos für das gesamte Wiener Stadtgebiet anzusehen. Die dargestellten Kartenausschnitte können als PDF ausgedruckt werden.

www.stadtvermessung.wien.at/geodaten | www.stadtvermessung.wien.at/geodaten/viewer

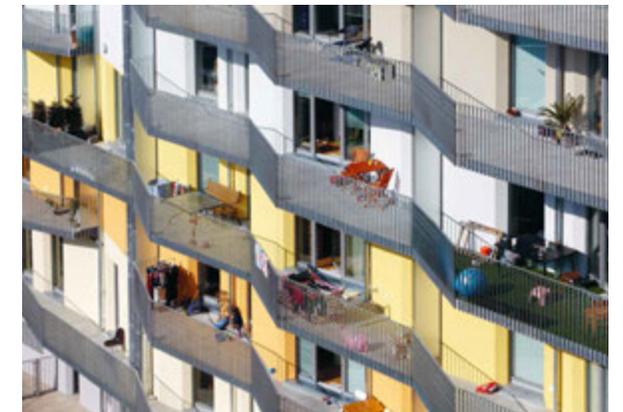
ENERGIEPLANUNG SPART CO₂ – UND GELD



»Energieplanung« ist in einer »Smart City« natürlich essenziell. Die Energieversorgung der Stadt muss langfristig in Richtung Nachhaltigkeit entwickelt werden! Die intensive Nutzung lokaler, erneuerbarer Ressourcen und die deutliche Steigerung der Energieeffizienz stehen dabei im Zentrum. Unter anderem tragen

energieeffiziente Gebäude und Stadtteile zu einem nachhaltigen Energiesystem bei. Daher hat die Stadt Leitlinien für energiebewusstes und nachhaltiges Bauen von Dienstleistungsgebäuden erstellt und im STEP 2025 Kriterien und Energiekonzepte für neue Stadtteile verankert. Daneben präsentiert der Katalog »Energie-Plus – Architektur und Energie« Vorzeigeprojekte und ist bei der Stadt kostenlos zu beziehen. Zudem ist Bewusstseinsbildung eine wichtige Maßnahme, um zu einem sparsamen Umgang mit Energie anzuregen.

*Energiespar-Komforthaus
Universumstraße (o.),
Solarpaneele am Dach
des Bahnhofs Wien Mitte (u.)*





So wurde im Herbst 2013 eine Energiesparkampagne gestartet und ein **Energiequiz** durchgeführt. Unter www.energie-gewinnen.at können sich Interessierte weiterhin zu konkreten Fragen des Energiesparens informieren. Als Unterstützung bei der Umsetzung der Energie- und Klimaziele der Stadt wurde 2013 das **Kompetenzzentrum für Energieangelegenheiten** ins Leben gerufen. Besonders hohes Potential liegt in der Erschließung von Sonnenenergie. Unter dem Titel **Wien auf dem besten Weg zur Solarstadt** werden viele Maßnahmen subsummiert. In Wien existieren bereits 1.100 Anlagen, in den vergangenen drei Jahren wurden 135.000 Quadratmeter Photovoltaikflächen als förderungswürdig genehmigt. Ein besonders erfolgreiches Projekt ist jenes der **BürgerInnen-Solarkraftwerke**. Hier können sich all jene, die kein eigenes Haus besitzen (und das sind 80 Prozent der Wiener Bevölkerung!) über alternative Finanzierungsmodelle am Ausbau der Solarenergie beteiligen. Mittlerweile sind zwölf derartige Kraftwerke in Betrieb. Ein innerstädtisches Vorzeigeprojekt befindet sich auf dem Dach des Bahnhofs Wien-Mitte.

*Energieeffizient:
Raiffeisen-Passivhochhaus
am Donaukanal*



Platz für Solaranlagen gibt es übrigens noch genug: Rund die Hälfte aller Dächer Wiens wären für den Ausbau geeignet. Die nutzbaren Dachflächen werden im

Solarpotenzialkataster Wien genauestens dargestellt. Standortfaktoren wie Ausrichtung und Verschattung der Dachflächen werden dabei berücksichtigt. Insbesondere große Dachflächen von Industriebetrieben wären ideale Standorte für lokale Solarkraftwerke. Es zeugt von einem Paradigmenwechsel in der Stadtregierung, dass die wertvollen Daten im Rahmen der Open Government Wien-Initiative ab sofort kostenfrei als »Web Map Service« über das Internet bezogen werden können. Last, but not least soll das Projekt **Energieberatung für armutsgefährdete Haushalte** vorgestellt werden. Eine maßgeschneiderte Vor-Ort-Beratung hilft einkommensschwachen Personen, Energie – und damit wertvolles Geld – zu sparen, ohne auf Lebensqualität zu verzichten. Dem Konzept der »Smart City« mit sozialer Ausrichtung wird dadurch ideal entsprochen.

www.energie.wien.at



*Energie sparen:
Beratung hilft.*

MEHR LICHT! – UND WIEN LEUCHTET

Es geht in einer Stadt wie Wien immer öfter um bessere Beleuchtung – oder mit anderen Worten um hochwertigere, kostengünstigere und ressourcenschonende Lichtversorgung. Das Aufgabengebiet der MA 33 – »Wien Leuchtet« muss also nicht näher erläutert werden, dafür aber leuchten wir hier sehr wohl die Dimension der Aufgabe aus: Rund 3.000 Straßenkilometer müssen mit »Lichtpunkten« versorgt werden – davon gibt es wiederum rund 150.000 Stück. Viele Problemstellungen hat die Abteilung nun zu berücksichtigen. In Zukunft sollen etwa Gehsteige besser als bisher ausgeleuchtet werden. Mehr Licht für Fußgängerinnen und Fußgänger, auch in Parkanlagen, verstärkt das subjektive Sicherheitsgefühl; »Angsträume« werden dadurch reduziert. »Chancengleichheit« zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr wird dadurch auch zu Nachtzeiten hergestellt. An einem zukunftsweisenden Projekt wird auf der Mariahilfer Straße gearbeitet. Das neue Zauberwort heißt **dynamische Lichtregelung**. Es bedeutet, dass die hier vorhandene Schaufensterbeleuchtung bewusst dabei helfen soll, die Straßen und Gehsteige zu erhellen. Der kluge Plan: Entsprechend der Helligkeit der Schaufenster wird die Helligkeit der LED-Straßenleuchten reduziert – was wiederum dabei hilft, teure Energie zu sparen. Über ein Pilotprojekt wird zu allererst einmal das real erzielbare Energiesparpotenzial erhoben; der Testbetrieb soll im Spätsommer 2015 beginnen.

Erhellend: Wien hat 150.000 »Lichtpunkte«.





Umrüstung auf LED. An vielen Wegen und Straßen werden in absehbarer Zeit die Leuchten und Leuchtmittel getauscht. Um die Umrüstung von Kugelleuchten auf der Donauinsel auf LED-Beleuchtung zu erleichtern, wurde ein spezielles Finanzierungsverfahren entwickelt, bei dem die getätigten Investitionen vom Auftragnehmer vorfinanziert und erst durch die erreichten Energieeinsparungen beim Betrieb refinanziert werden. Der Stadt Wien entstehen somit keine zusätzlichen Kosten, sehr wohl aber können durch die Umrüstung rund 80 Prozent der bisherigen Energiekosten eingespart werden. LED-Leuchten sind obendrein ökologisch verträglicher als herkömmliche Leuchtmittel. Insekten werden kaum mehr angezogen, die Nachthimmelaufhellung wird reduziert. Um die Umrüstung der Stadt auf neue Leuchtmittel generell zu erleichtern, wurde ein **Baukastensystem aus einheitlich gestalteten Grundelementen** entwickelt – erste Beispiele für die neuen Leuchtensysteme kann man zum Teil bereits rund um den Wiener Hauptbahnhof sehen. Die neue

Standardleuchte wird in drei verschiedenen Größen erstrahlen. Ihre Besonderheit ist eine definierte Schnittstelle zwischen Gehäuse und Einsatz. Für diese innovative Lösung wurde sogar beim Österreichischen Patentamt Gebrauchs-Musterschutz beantragt.

Abgesehen von den Hunderttausenden Leuchten der Stadt betreut die MA 33 auch die

Verkehrslichtsignalanlagen. Seit 2010 wurden an 137 Anlagen bzw. 487 Schutzwegen Blindenakustikanlagen errichtet und generell wird ein neuer Weg in der Lichtsignalsteuerung angestrebt. Die MA 33 beleuchtet Wien versorgt die Stadt auch mit

wien.at Public WLAN. Bürgerinnen und Bürger, Touristinnen und Touristen sollen an vielen Standorten Zugang zu wien.at Public WLAN, dem standortabhängigem Informationssystem der Stadt Wien erhalten. In den letzten Jahren wurde das **wien.at Public WLAN-Service** kontinuierlich ausgebaut. Bisher gibt es rund 70 Access Points, 26 davon auf der Donauinsel zwischen Floridsdorfer- und Kaisermühlenbrücke. Das Service wird an ca. 200 stark frequentierten Orten und Plätzen kontinuierlich ausgebaut – ausgebaut und dadurch wird Wien wieder ein gutes Stück »smarter« werden.

www.wien.at/verkehr/licht | www.wien.at/ikt/egov/wlan | www.wien.at/verkehr/ampeln



Alles eine Frage des guten Geschmacks: neue Leuchten für die Stadt



WLAN – auch auf der Donauinsel (re.)





*Wien, grün, modern und smart:
Blick über das Freizeitparadies
Alte Donau zur UNO-City
und dem neuen DC-Tower.*

Impressum

Mitwirkende

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Abteilungsleitung: DI Andreas Trisko

Öffentlichkeitsarbeit: Gabriele Berauscheck, Bakk.phil.

post@ma18.wien.gv.at

Magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung

Abteilungsleitung: DI Franz Kobermaier

Öffentlichkeitsarbeit: DI Michael Diem

post@ma19.wien.gv.at

Magistratsabteilung 20 – Energieplanung

Abteilungsleitung: Mag. Bernd Vogl

Öffentlichkeitsarbeit: Kristina Grgic, Bakk.phil.

post@ma20.wien.gv.at

Magistratsabteilung 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung

Abteilungsleitung: DI Walter Krauss

Öffentlichkeitsarbeit: DIⁱⁿ Elvira Pracherstorfer

post@ma21.wien.gv.at

Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

Abteilungsleitung: DI Bernhard Engleder

Öffentlichkeitsarbeit: Matthias Holzmüller

post@ma28.wien.gv.at

Magistratsabteilung 29 – Brückenbau und Grundbau

Abteilungsleitung: DI Hermann Papouschek

Öffentlichkeitsarbeit: Sabine Cizek, B.A.MA

post@ma29.wien.gv.at

Magistratsabteilung 33 – Wien Leuchtet

Abteilungsleitung: Ing. DI (FH) Harald Bekehrti

Öffentlichkeitsarbeit: Sonja Vicht

post@ma33.wien.gv.at

Magistratsabteilung 41 – Stadtvermessung

Abteilungsleitung: DI Peter Belada

Öffentlichkeitsarbeit: DIⁱⁿ Anna Fellhofer

post@ma41.wien.gv.at

Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Abteilungsleitung: Mag. Dr. Markus Raab

Öffentlichkeitsarbeit: Mag.^a Iris Wrana

post@ma46.wien.gv.at

Magistratsabteilung 65 – Rechtliche Verkehrsangelegenheiten

Abteilungsleitung: Mag. Leopold Bubak

Öffentlichkeitsarbeit: Henriette Matzenberger

post@ma65.wien.gv.at

Magistratsabteilung 67 – Parkraumüberwachung

Abteilungsleitung: Dr. Ernst Wagner

Öffentlichkeitsarbeit: Alexander Bachmaier

post@ma67.wien.gv.at

Mobilitätsagentur Wien

DI Martin Blum | www.fahrradwien.at

Petra Jens | www.wienzufuss.at

office@mobilitaetsagentur.at

Eigentümerin und Herausgeberin

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

www.stadtentwicklung.wien.at

Gesamtkoordination

Ing. Wolfgang Dvorak

Inhaltliche Koordination

DIⁱⁿ Margit Gerstl

Technische Koordination

Willibald Böck

Korrektorat

Dr.ⁱⁿ Andrea Eder

Grafische Gestaltung

Andrea Neuwirth – Büro für Visuelle Gestaltung | www.andreaneuwirth.at

Bildnachweis

Architekten Tillner & Willinger ZT GmbH | MA 18/Fürthner | MA 19 | MA 19/Monika Jost | MA 20 | MA 20/Steven Duchon | MA 21 | MA 28/Fürthner | MA 28/Gerd Götzenbrucker | MA 29 | MA 33 | MA 33/Dully | MA 41 | MA 46/Rudolf Salomon | MA 65 | PID | PID/Fürthner | PID/Schaub-Walzer | tina vienna | Schreiner, Kastler Büro für Kommunikation GmbH | Geoconsult Wien ZT GmbH | Tovatt Architects & Planners AB | Lokale Agenda 21 | Isay Weinfield; WertInvest | Stadler Prenn Architekten GbR/Schuberth und Schuberth ZT-KG/Ostertag Architects | WSE/Wiener Netze; stadtländ | IC Projektentwicklung GmbH | raum & kommunikation GmbH | ÖBB/Roman Bönsch | pierer.net /PPAG architects | zwoPK/Michael Sailstorfer (Plangrafik Rockdesign) | zwoPK Landschaftsarchitektur | wikopreventk | ExpertInnengremium Otto-Wagner-Spital | Sebastian Philipp | WES LandschaftsArchitektur | Derschmidt | Heindl Holding GmbH | Wien Energie/EHM | Manfred Burger | Fa. Philips

Druck

Paul Gerin GmbH & CoKG | www.gerin.co.at

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier aus der Mustermappe von »ÖkoKauf Wien«

