

150 Jahre „Große Pläne“ für Wien

Vom Baulinienplan 1866 zum Stadtentwicklungsplan 2025

Rudolf Schicker

Die Versuche der Verwaltung, die Entwicklung Wiens durch planliche Festlegungen zu steuern, reichen bis ins 19. Jahrhundert zurück. Waren die Pläne des 19. Jahrhunderts noch davon geprägt, tunlichst die ganze Stadt zu umfassen, hat sich für die rechtsverbindliche Festlegung der raumordnerischen Vorgaben über die Jahrzehnte die Teilgebietsplanung durchgesetzt. Erst in der zweiten Republik setzte die Stadt wieder auf „Große Pläne“, die seit 1984 auch die Bezeichnung „Stadtentwicklungsplan“ (STEP) tragen und etwa alle 10 Jahre neu bearbeitet und vom Gemeinderat beschlossen werden. Wie haben sich die Inhalte und die Festlegungen dieser STEPs geändert? Wie hat sich die Bedeutung dieser großen Pläne gewandelt? Welche Akzeptanz bzw. welche Umsetzungstiefe konnten sie erreichen? Letztlich auch, welche Schlüsse können für die bevorstehende Neubearbeitung des STEP 2035 gezogen werden?

1 Vorläuferplanungen zu den Stadtentwicklungsplänen

Während der Monarchie

Mit dem Fall der Stadtmauer und den 1850 vollzogenen Eingemeindungen der Vorstädte war der Weg Wiens zu einer modernen Metropole einer europäischen Großmacht eingeleitet. Imperialer Ausdruck dieser Verwandlung ist die Ringstraße, hervorgegangen aus einem Wettbewerb und umgesetzt in einer für heutige Bedingungen unvorstellbar kurzen Zeit (Stadt Wien 2022a).

Überhaupt war die Dynamik der 60er und 70er-Jahre des 19. Jahrhunderts sehr groß. Die Weltausstellung 1873 z.B. hatte lediglich den Vorlauf von knapp 3 Jahren. Der Erfolg war weniger wegen der kurzen Vorlaufzeit als wegen Börsenkrach und Cholera Epidemie enden wollend. Der Bedarf nach Wohnungen und Industriearealen, Flächen für die Eisenbahninfrastruktur etc. war ebenso dynamisch wie ungerregelt. Beholfen hat sich die Stadt mit dem **Baulinienplan 1866** (Abbildung 1). Dieser legte die Straßenfluchtlinien fest und war für die neu zu erschließenden Gebiete in Favoriten oder in der Brigittenau die Grundlage für den neuen städtischen Raster mit kleinen Baublöcken und verhältnismäßig schmalen Straßen. Auch die Umnutzung der adeligen Gärten (z.B. Palais Rasumofsky) wurde mit diesem Plan abgesichert. Der Baulinienplan traf keine Aussagen über Dichte oder Bauhöhen, er bestimmte lediglich den Raster (Stadt Wien, 1994a).



Abbildung 3: Wald- und Wiesengürtel 1905 (Stadt Wien, 1994a)

Bemerkenswert ist, dass im Jahr 1905 der Wiener Gemeinderat die Schaffung des **Wald- und Wiesengürtels** beschlossen und damit erstmals die Absicherung von Wald und Freiraum betrieben hat (Stadt Wien, 1994a; Stadt Wien, 2022d).

In der ersten Republik

Mit Erlass der Bauordnung von 1929 wurden die bestehenden Generalregulierungspläne gemeinsam mit den Generalbaulinienplänen zur ersten Fassung des **Flächenwidmungs- und Bebauungsplans** erklärt. Die Bauordnung für Wien schaffte auch Bauklassen und Nutzungsdifferenzierungen, die bis dahin nicht festgelegt worden waren. Die räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Erholung wurde einbezogen. „Große Pläne“ standen jedenfalls damals nicht zur Diskussion, die begonnene Reduzierung der Wohnungsnot und die Durchlüftung der Wohngebiete mit Licht, Luft und Sonne waren vorrangig.

NS-Planungen

Die Planungen für **Groß Wien** in der NS-Zeit schließen zwar an die Planungen von vor dem ersten Weltkrieg an (Ausweitung der Stadt über die Donau), verfolgen aber auch andere als stadtplanerische Zielsetzungen, wie z.B. das „Niederholzen“ der jüdischen Quartiere im 2. Bezirk durch monumentale Achsen bis zum „Donauforum“ (Denk, 2007).

Vom Wiederaufbau zum Wirtschaftswunder

Die großen Zerstörungen der letzten Kriegsmonate in der Stadt erforderten eine rasche Festlegung für den Wiederaufbau und die Deckung des Wohnbedarfs. Dabei sollte die gewachsene Stadt nur behutsam erneuert bzw. dem alten Stadtbild gerecht wieder errichtet werden. Der Wohnungsbau rückte im großen Stil an den Stadtrand. 1948 wurde mit Karl Brunner ein aus dem lateinamerikanischen Exil zurückgeholter Architekt mit der Schaffung eines neuen Flächenwidmungsplanes für Wien beauftragt. 1952 legte er diese „**Stadtplanung für Wien**“ dem Gemeinderat vor (Brunner, 1952).



Abbildung 4: Übersicht Flächenwidmung und Hauptverkehrsnetz 1952, Maßstab 1:10.000 (Brunner, 1952)

Dieser erste Gesamtplan für die Stadt nach dem zweiten Weltkrieg ist der funktionalen Trennung und der Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit der Stadt gewidmet. Die Flächen für Wohnbau, Industrie & Gewerbe und dem Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur (ÖV und IV) sowie räumliche Gestaltungsvorschläge sind dargelegt. Der Plan enthält auch gestalterische Lösungen für innerstädtische Plätze, Kleinsiedlungsgebiete, neue Wohnsiedlungen, Sportanlagen und die Entmischung von Industrie- und Gewerbearealen. Typologien und Bebauungsstudien für Stadterweiterungsgebiete gehören ebenso dazu wie Vorschläge zur Verbesserung der Grünraumversorgung in dicht verbauten Gebieten (Brunner, 1952).

Auch die ersten Pläne für Autobahnen werden integriert: Donauuferautobahn bis Floridsdorfer Brücke, Brigittenauer Brücke inkl. Autobahn bis zur Stadtgrenze bei Stammersdorf über die Alte Donau und das Donaufeld und vom Bahnhof Meidling über Wiener- und Laaerberg, über den Alberner Hafen und das Flugfeld Aspern ins Marchfeld (Brunner, 1952).

In Weiterführung der Planungen für den Wald- und Wiesengürtel enthält die „Stadtplanung für Wien“ auch einen Grünflächenplan (Brunner, 1952).

Roland Rainer, er war 1958 zum Stadtplaner bestellt worden, entwickelte den ersten „großen Plan“ für das 1954 wieder auf seine aktuellen Grenzen re-dimensionierte Wien, das **Planungskonzept Wien 1962** (Rainer, 1962). Nach umfangreichen Erhebungsarbeiten und Analysen legte Rainer dem Gemeinderat 11 Punkte zur Beschlussfassung vor. Nach zweitägiger Diskussion wurden sie angenommen, die künftige Ausrichtung der Wiener Stadtentwicklung war damit festgelegt:

- Auflockerung der zu dicht verbauten Stadtgebiete,
- Verdichtung der zu locker verbauten Stadtgebiete,
- Entmischung von gemischt genutzten Wohngebieten,
- Bildung städtebaulicher Zentren
- Vorsorge für den Raumbedarf der Wirtschaft,
- Vorsorge für den Massenverkehr,
- Vorsorge für den Individualverkehr,
- Schutz des Stadtbildes,
- Landschaftsschutz; Schutz landwirtschaftlicher Interessen,
- Grünraumplanung,
- Zusammenarbeit mit den anderen Trägern der Planungshoheit in Wien, Niederösterreich und den Nachbargemeinden.

Damit verhalf Rainer der funktionalistischen Stadtplanung mit der expliziten Forderung nach klarer räumlicher Trennung von Wohn- und Industriegebieten, die auf Intensivierung des PKW-Verkehrs beruhte, endgültig zum Durchbruch (Stadt Wien, 2022e).

Neben einer umfangreichen Bestandsaufnahme der demographischen, wirtschaftlichen, sozialen und baulichen Daten wurde auch der Nutzungsmix nach Baublöcken erhoben, wohl als Grundlage für die durchgängige Forderung nach räumlicher Entflechtung der Daseinsfunktionen. Berücksichtigt wurden auch die Verflechtungen mit dem Umland und es wurde der Versuch unternommen, die Stadtregion Wien räumlich abzugrenzen.

Sein Gliederungsschema für die Dezentralisierung der City greift für potenzielle städtebauliche Zentren das Areal des Allgemeinen Krankenhauses Wien (AKH), den Aspernbahnnhof und die Flächen des Nordbahnhofes heraus. Die großzügigen Bahnhofsbereiche wurden schon damals als Hoffungsgebiete für die Stadtentwicklung betrachtet. Demgegenüber ist der Schritt über den Gürtel und die Donau, was städtische Zentren betrifft, sehr zurückhaltend.

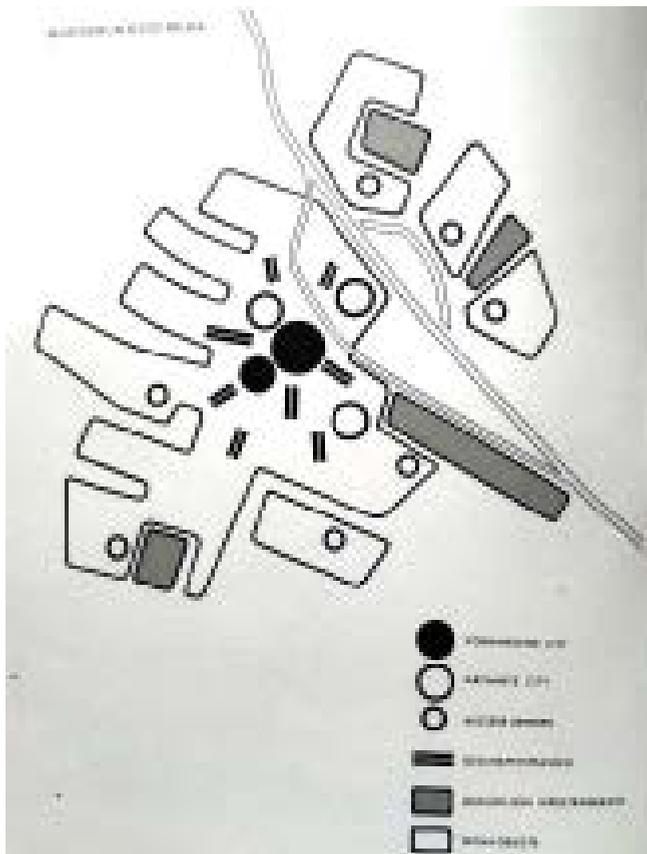


Abbildung 5: Rainersches Planungskonzept 1962, Gliederungsschema (Rainer, 1962)

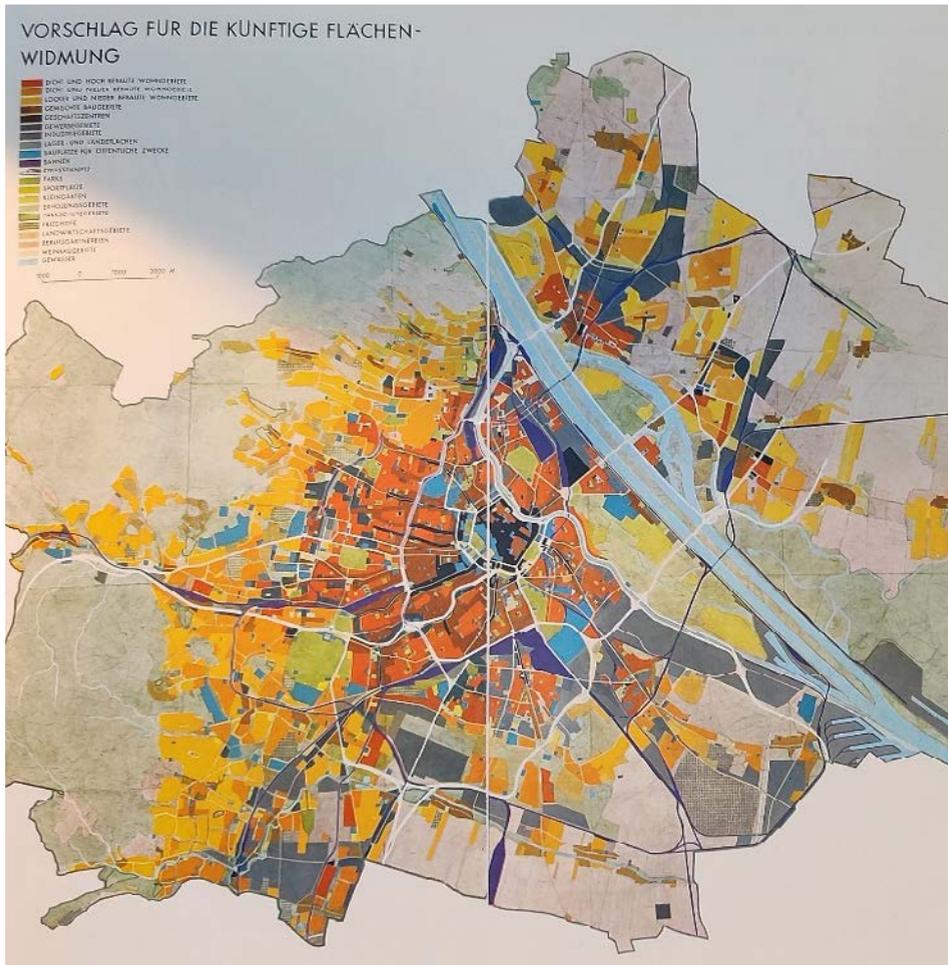


Abbildung 6: Rainersches Planungskonzept 1962, künftige Flächenwidmung (Rainer, 1962)

Wie bei Brunner beinhaltet das Planungskonzept von Roland Rainer auch einen Vorschlag für die künftige Flächenwidmung. Der Vorschlag ist stark vereinfacht und kann nur als Rahmen für die tatsächliche, wesentlich detailliertere Widmungstätigkeit der Stadtplanung gesehen werden.

Das Gesamtverkehrskonzept spiegelt den Ausbau der autogerechten Stadt wider. Die U-Bahn kommt im Konzept nicht vor. Der ÖV baut auf Straßenbahn, Stadtbahn Schnellbahn (Stammstrecke) und Busse. Rund 15 Straßenbahnlinien sollten durch Busse ersetzt werden. Straßenbahnen sollten abschnittsweise unterirdisch geführt werden, um mehr Platz für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) an der Oberfläche zu schaffen. Als einzige Neuerung ist die Verlängerung der Stadtbahn bis zum Engelsplatz bzw. im Süden bis Mödling vorgesehen. Dem

MIV soll wesentlich mehr Raum geopfert werden: Westautobahn bis zum Naschmarkt, Südautobahn und Südosttangente, die Nordbrücke und die Donauferautobahn erschließen das linke Donauufer und die Ostautobahn beginnt bei der Urania. Glücklicherweise wurden nicht alle Planungen verwirklicht.



Abbildung 7: Rainersches Planungskonzept 1962, Verkehrskonzept (Rainer, 1962)

Das Konzept beinhaltet wiederum einen Grünflächenplan und – neu – die Planungen für die zweite Donauregulierung.

Schon bald nach der Verabschiedung des Planungskonzeptes stellte sich heraus, dass die Verlegung der Straßenbahn unter die Fahrbahnen des MIV nur einen geringen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssituation sowohl des MIV als auch des ÖV leisten kann. Mit der Zusage des Bundes, 50 % der Baukosten zu übernehmen, wurde die Schaffung eines U-Bahnnetzes vom Gemeinderat beschlossen. Diese weitreichende strategische Weichenstellung wurde vollzogen, ohne dass im Planungskonzept nur ein Wort darüber angedeutet worden war (Rainer 1962; Institut für Stadtforschung 1972).

1969 wurde auch das Ressort Stadtplanung in der Wiener Stadtregierung eingerichtet. Mit den „**Leitlinien für die Stadtentwicklung**“ (Institut für Stadtforschung, 1972) präsentierte der amtsführende Stadtrat (aSTR) Hofmann einen Orientierungs- und Ordnungsrahmen für die stadtplanerisch bedeutsamen Bereiche der Stadtpolitik. Die Leitlinien entsprachen eher einem Strategieplan als einem Stadtentwicklungsplan, waren aber geeignet, in den prosperierenden 70er Jahren den Rahmen für die Stadtplanung abzugeben bzw. neue Aspekte und Schwerpunkte aufzuzeigen. Dazu zählt das Bekenntnis zur sanften Stadterneuerung, zur Absicherung des Stadtbildes durch Schutzzonen und die Einrichtung von Fußgängerzonen. Entwicklungsachsen (z.B. Meidling-Siebenhirten) und Stadterweiterungsräume (z.B. Wienerberggründe) wurden definiert. Obwohl die großen autobahn(ähnlichen) Magistralen für den Individualverkehr (IV) gerade erst in Bau waren, erhielt der Öffentliche Verkehr (ÖV)¹ mit dem U-Bahnbau und dem Schnellbahn-Ausbau einen deutlich höheren Stellenwert. Mit dem Hochwasserschutzprojekt an der Donau und dem Bekenntnis zum Schließen des Wald- und Wiesengürtels im Süden der Stadt erhielt auch der Grünraum den gebührenden Platz (Institut für Stadtforschung, 1972).

2 Die Stadtentwicklungspläne 1984, 1994, 2005, 2025

Stadtentwicklungsplan 1984

Der Einsturz der Reichsbrücke 1976 führte zunächst zu einem abrupten Ende der Ära Hofmann, weil ihm als zuständigem Stadtrat für Brücken der Einsturz zur Last gelegt wurde. Univ.-Prof. Rudolf Wurzer wurde als Fachmann für Stadtplanung in die Stadtregierung geholt. Dies war eine delikate Wahl, nachdem Wurzer bereits als Vorsitzender des Fachbeirates für Stadtplanung das funktionalistische Rainersche Planungskonzept für Wien sehr kritisch gesehen hatte und Arch. Tamms, den Architekten der Flaktürme, als Gutachter gegen Rainer eingesetzt hatte (Architekturzentrum Wien, Wien 2015).

1976 beauftragte Bürgermeister Gratz Planungsstadtrat Wurzer mit der Erarbeitung eines Stadtentwicklungsplanes. Eine der Zielsetzungen war es, die Wiener Planungstradition gesamtstädtischer Planungskonzepte fortzusetzen (Stadt Wien, 1985).

Als Grundlage der Bearbeitung wurden umfassende Bestandsaufnahmen zur demographischen, wirtschaftlichen, sozialen, baulichen Verfasstheit der Stadt

1 Die Leitlinien für die Stadtentwicklung gingen erstmals auf die von der Fachwelt bereits in den 60er-Jahren geäußerten negativen Folgen von autogerechten Städten ein. Es war erkannt worden, dass der Umbau einer historisch gewachsenen Stadt zu autobeforzugenden Städten zu hohen Substanzverlusten des baulichen Erbes und zu qualitativen Nachteilen in der Stadtstruktur führt. ÖV-Ausbau und fußgängerfreundliche Lösungen fanden Eingang in die Planungen.

durchgeführt, auch der Grünraum, die Grünversorgung, wurde intensiv dokumentiert. Schließlich stand ein umfangreicher Datenkörper mit tiefer räumlicher Gliederung zur Verfügung. Von ausschlaggebender Bedeutung war die demographische Einschätzung, dass Wien weiterhin eine schrumpfende bzw. in ihrer Bevölkerungszahl stagnierende Großstadt bleiben wird (Stadt Wien, 1984). Diese Annahme war bereits in der Dekade seines Planungshorizonts überholt, prägte aber den Ansatz der qualitativen Verbesserung der Stadt in allen Lebensbereichen (Stadt Wien, 1984 und 2022b).

Nachdem davon ausgegangen werden konnte, dass die quantitativen Anforderungen an zusätzlichen Wohnraum in absehbarer Zeit bewältigt sein würden, rückte die Stadterneuerung massiv in den Vordergrund. Die rasche und im Einklang mit den Bewohner_innen zu bewerkstellende Erneuerung des Wohnungsbestandes (weg vom Substandard) und des Wohnumfeldes in der gebauten Stadt wurden zum Schwerpunkt der gesamten Stadtpolitik (Stadt Wien, 1984).

„Die Stadtentwicklung orientiert sich verstärkt an den Qualitäten der historisch überlieferten Urbanität. In Abkehr von der funktionalistischen Doktrin der „neuen Stadt“ findet eine Reflexion darüber statt, wie der überlieferte Stadtraum modernisiert und wie die weitere Stadtentwicklung sozial, urban und umweltgerecht erfolgen kann. Ziel ist die Entwicklung eines umfassenden Stadtentwicklungsplanes, der unter klaren und einfachen Prinzipien die Gesamtqualität der räumlichen Entwicklung sicherstellen soll“ (Pirhofer, Stimmer, 2007, S. 73).

Entsprechend dem politischen Mainstream der Kreisky-Jahre (mehr Demokratie wagen und mehr an Lebensqualität) lagen die Grundsätze des STEP 84 in der gesellschaftlichen Entwicklung: Verbesserung der Lebensverhältnisse, soziale Gerechtigkeit, Solidarität, städtische Reichhaltigkeit, Stadtkultur – Stadtgestalt, Mitwirkung und Selbstbestimmung (Pirhofer, Stimmer, Wien 2007). Die Adaptierungen der Funktionalität der Stadt waren diesen Grundsätzen untergeordnet.

Im Räumlichen Entwicklungskonzept verabschiedet sich die Stadt auch von der bis dahin (von Otto Wagner bis Roland Rainer) angesetzten radial-konzentrischen Ausweitung der Stadt. Diese bewirkte u.a. das immer weitere Hinausrücken von Erholungsräumen und die Flutung des Stadtsystems mit IV. Der neue, seitens der Stadtplanung forcierte Ansatz war die Entwicklung der Stadt entlang von Hochleistungsachsen (vornehmlich im ÖV), der Unterstützung von Subzentren in den äußeren Bezirken (Simmering, Favoriten, Meidling, Floridsdorf, Stadlau und Kagran) und die Erhaltung bzw. Verbesserung der Grünversorgung durch Grünkeile zwischen den Achsen (Stadt Wien, 1984).

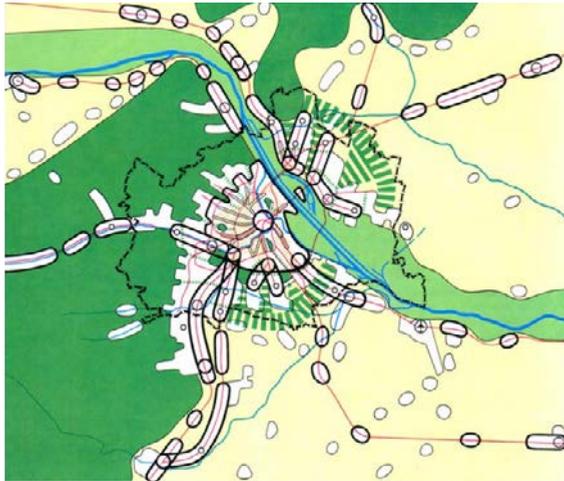


Abbildung 8: Stadtentwicklungsplan 1984, Zukünftiges Entwicklungsmodell: Siedlungsachsen und Grünkeile (Stadt Wien, 1984)

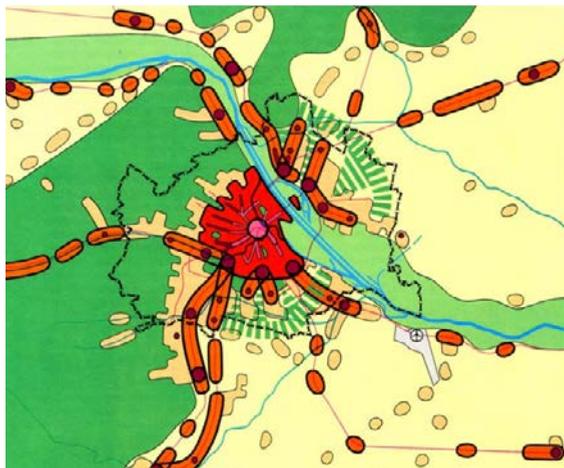


Abbildung 9: Stadtentwicklungsplan 1984, Die Grünraumdeklaration (Stadt Wien, 1984)

Wie seit dem Beschluss zum Wald- und Wiesengürtel aus 1905 (Abbildung 3) üblich, wird auch im STEP 84 mit der Grünraumdeklaration großer Wert auf die Erhaltung und die Absicherung der Frei- und Erholungsflächen genauso wie auf die Landwirtschaft gelegt.

Dieses Zusammenspiel von Entwicklungs- und Grünraumplanung stieß durchaus auch auf Kritik, sollte doch die künftige Siedlungstätigkeit vornehmlich in den Achsen und wenig bis gar nicht in den Grünkeilen stattfinden. In den außerhalb der Achsen liegenden Arealen sollte keine Siedlungsdynamik Platz greifen („Sta-

bile Gebiete“) (Stadt Wien, 1984). Die Wohnbauträger monierten, dass durch diese Konzentration auf Siedlungsachsen die Bodenpreise steigen würden. Diese Kritik wurde mit dem Hinweis, dass die Bevölkerungszahl, wenn überhaupt, dann nur langsam wachsen würde, beiseitegeschoben.

Tatsächlich gelang die geplante Achsenbildung nur teilweise. Das lag an den fehlenden Instrumenten, die Subzentren in den äußeren Bezirken waren zu schwach und die marktwirtschaftliche Dynamik des Bodenmarktes zu stark (Uhde, 2020).

Was die Verkehrsplanung betraf, so zeigt der STEP 84 zwei fundamentale Änderungen gegenüber dem Rainer'schen Planungskonzept:

- Einerseits war man sich schon der Lebensqualität verschlechternden Komponente des MIV bewusst und versuchte daher, die überdimensionalen Planungen von Autobahnen und Schnellstraßen zu reduzieren (die Schnellstraße über den Flötzersteig wurde herausgenommen, der südliche Umfahrungsring bei der Donauuferautobahn beendet). Gleichzeitig wurden aber neue Planungen für tangenziale Verbindungen aufgenommen (Floridsdorf – Kagran, Grüner Berg – Wattgasse), was im Hinblick auf die nicht mehr wachsende Stadt und die Stärkung der Subzentren logisch war.
- Andererseits fand die U-Bahn Eingang in die Entwicklungsplanung, wobei vom doch deutlich überdimensionierten Zielnetz abgerückt wurde. Die Verlängerung der Stadtbahn nach Siebenhirten und Brigittenau (Planungskonzept für Wien) wurde in die Führung der U 6 Siebenhirten – Floridsdorf übernommen. Die U 3 Ottakring – Simmering zusätzlich zum Grundnetz U1, U2 und U4 eingeplant. Für die U1 war die Verlängerung nach Leopoldau angedacht, nach Süden war sie – zur Stärkung des Subzentrums Favoriten – nicht vorgesehen. Die Schnellbahn sollte entlang bestehender Bahnlinien ausgebaut werden (S 80, S 60, S 7 usw.).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass „der STEP 84 ... einen breiten Konsens für eine sozial und ökologisch orientierte Stadtentwicklung geschaffen [hat], in der die Stadterneuerung Priorität hatte. Standortpolitik und Städtewettbewerb waren im STEP 84 vor allem auf die „weichen Standortfaktoren“ – Lebens- und Umweltqualität, traditionelle und erneuerte Urbanität und Stadtkultur fokussiert“ (Pirhofer, Stimmer, 2007). Darüber hinaus hatte der STEP 84 auch das Ziel, Planungen der Stadt über die Geschäftsgruppen hinweg abzustimmen und zusammenzufassen.² Die Erfahrungen des Autors sind jedoch, dass die Durchschlagskraft des STEP 84 im Hinblick auf die Koordination mit

² Gerade dieser Prozess führte zur Verzögerung in der Beschlussfassung. Diese erfolgte erst in der zweiten Amtsperiode von aSTR Hofmann.

anderen Geschäftsgruppen gering war, weil die Partikularinteressen der Fachbereiche stärker wirkten.

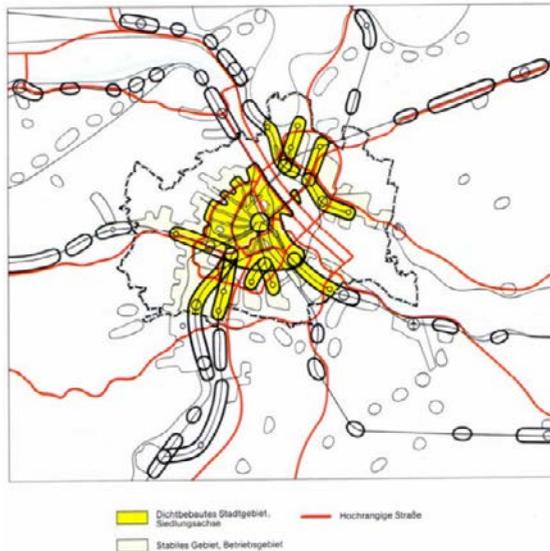


Abbildung 10: Stadtentwicklungsplan 1984, Straßennetz (Stadt Wien, 1984)

Hervorzuheben ist noch, dass der STEP 84 – erstmals für Wien – auch einen begleitenden Prozess der Einbeziehung der Bürger_innen hatte. Öffentliche Veranstaltungen und Hearings waren diese ersten Versuche, die Bevölkerung in die Erarbeitung strategischer Planungen einzubeziehen.

Der Fall des Eisernen Vorhangs 1989, die Vorbereitungen Österreichs zum Beitritt zur Europäischen Union und die Kriege im ehemaligen Jugoslawien führten dazu, dass der STEP 84 schon sehr bald einer Überarbeitung bedurfte.

Stadtentwicklungsplan 1994

Die geopolitischen Veränderungen ab 1989 waren enorm und veränderten die Rolle der Stadt Wien. Aus einer „Stadt in einer Sackgasse“ wurde eine Stadt, die im Zentrum Europas wieder an Bedeutung gewinnen konnte. Der Umfang der Veränderung, die Konsequenzen für die Zusammensetzung der Bevölkerung, die wirtschaftlichen Veränderungen sind im Nachhinein gut zu erkennen. Zu Ende der 80er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts war die Bereitschaft von Bevölkerung und Politik, diesen Wandel proaktiv zu begleiten, auf wenige Personen beschränkt. Die von aSTR Hannes Swoboda initiierten **Leitlinien für die Stadtentwicklung**³ sahen unter dem Motto „Wien wächst“ den Bau von 120.000 zusätzlichen geförderten Wohnungen bis 2010 vor, wobei die Hälfte der Woh-

3 Beschlossen im Wiener Gemeinderat 1991

nungen in der gewachsenen Stadt und der Rest in ausgewiesenen Stadterweiterungsgebieten gebaut werden sollten.

Eines stand jedenfalls fest, der STEP 84, der sich auf die räumlichen Anforderungen einer Stadt mit stabilen Bevölkerungszahlen bezog, die langsame, aber stetige wirtschaftliche Prosperität zu erwarten hatte und sich auf die weitere Verbesserung der Lebensqualität für die Wiener_innen konzentrieren konnte, war überholt. Sowohl die geopolitischen Veränderungen – Auflösung des Ostblocks, Zerfall Jugoslawiens – als auch der bevorstehende Beitritt Österreichs zur EU stellten andere Herausforderungen an die Stadtentwicklung Wiens. Der **Stadtentwicklungsplan 1994** hatte auf die Brüche dieser Periode zu reagieren. Der STEP 94 geht daher davon aus, dass Wien wieder wachsen und zu einer mitteleuropäischen Metropole werden wird. Diese Veränderungen bedeuten für eine Stadt allerdings hohe Ungewissheiten über die tatsächlichen Auswirkungen auf Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Wohnen und damit die Lebensqualität der Menschen (Stadt Wien, 1994b).⁴

Deshalb sind dem STEP 94 fünfzehn Thesen vorangestellt, die noch stärker als im STEP 84 das Signal an die Bevölkerung senden, dass bei allen Chancen und Risiken der neuen geopolitischen Lage die Stadt weiterhin für soziale Sicherheit, sozialen Ausgleich, Schutz der Schwächeren, sozialen Wohnbau und ausreichend Beschäftigung eintritt. Bürger_innenbeteiligung wird zu einem prominenten Bestandteil der Planung. Erst die weiteren Thesen stimmen auf die räumlichen Auswirkungen ein: die Ausweitung der Stadt über die Donau, Rücksichtnahme auf die Umwelt in Verkehrsfragen, Ausbau der U-Bahn und Parkraumbewirtschaftung. Und letztlich werden Europa und die Kooperation mit dem Umland als wesentliche Bestandteile der künftigen räumlichen Politik hervorgehoben (Stadt Wien, 1994b).

Das räumliche Entwicklungskonzept-Leitbild setzt daher unverkennbar auf dem Konzept von 1984 auf, nimmt zusätzlich auch stark Bezug auf die Region, greift also über die Stadtgrenzen hinaus, und gibt auch Auskunft über die, für die künftig starke Wohnbautätigkeit notwendigen Flächenpotentiale. Lediglich Süßenbrunn, das Donaufeld und die Achse nach Rothneusiedl werden ergänzt. Auch das ist Indiz dafür, dass man sich einerseits bewusst war, dass Freiraum und Kulturlandschaft ein wichtiges Gut in der Stadt sind, entlang der Achsen noch große Entwicklungspotentiale (Bahn- und Kasernen Areale) bestanden und der

4 Diese Unsicherheiten waren auch Basis für rechtspopulistische Bewegungen. Ausländerfeindlichkeit und Angst vor Zuwanderung wurden geschürt. In der Folge wurde der Zuzug von Flüchtlingen aus dem ehemaligen Jugoslawien zum Anlass genommen, die Niederlassungsmöglichkeiten in Österreich bundesgesetzlich deutlich einzuschränken. Die Folge war, dass die Bevölkerung Wiens im Saldo der Dekade 1991–2001 gegenüber den Prognosen nicht um rund 70.000 bis 80.000 Einwohner_innen wuchs sondern stabil blieb. Das Wachstum einer Stadt in der Mitte Europas sollte – wie die folgende Dekade zeigte – auch durch restriktive gesetzliche Zuwanderungsbestimmungen nicht dauerhaft aufgehalten werden.

Prozess der (sanften) Stadterneuerung fortgesetzt werden sollte. Wie schon in Brunners Stadtplanung für Wien und im Rainerschen Planungskonzept für Wien werden die städtebaulichen Konzepte für große Entwicklungsgebiete (Nordbahnhof, Aspern, Brünner Straße usw.) zu Bestandteilen des STEP 94 gemacht (Stadt Wien, 1994b).

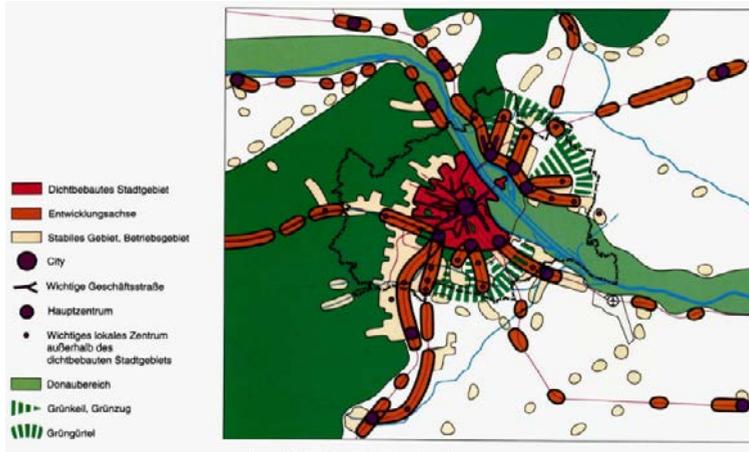


Abbildung 11: Stadtentwicklungsplan 1994, Schema des räumlichen Leitbildes (Stadt Wien, 1994b)

Wie auch 1984 ist das Konzept für den Grünraum von hoher Bedeutung. Gerade für eine Periode des beschleunigten Wachstums kommt der Absicherung des Grünraums besondere Bedeutung zu. Speziell für den Nordosten Wiens (Bezirke 21 und 22) wurde ein eigenes Landschafts- und Freiraumkonzept erarbeitet, das im 1.000-Hektar-Plan für den Nordosten seinen Ausdruck findet (Stadt Wien, 1994b).

Die auffälligste Veränderung gegenüber dem STEP 84 wurde im Verkehrsbereich unternommen. Die noch moderate Hinwendung zum ÖV im STEP 84 wurde im STEP 94 nochmals deutlich verstärkt. Das Verkehrskonzept statuiert, dass die Stadt zu wenig Platz hat für einen weiteren Ausbau des MIV. Lenkungsmaßnahmen wie die Parkraumbewirtschaftung sollen ausgebaut werden, der ÖV soll auf eigenen Trassen und Spuren von Staus des MIV befreit werden. Fußgänger_innen und Radfahrer_innen sollen Vorrang erhalten, Verkehrsvermeidung wird zum Prinzip erhoben, die Verkehrssicherheit soll ausgebaut werden und es werden Zielwerte für die Veränderung des Modal Split festgelegt. Bis 2010 soll der MIV auf 25 % und der ÖV auf 45 % angehoben werden, d.h. de facto eine Umkehr stattfinden (Stadt Wien, 1994b).

Zusätzlich zu den Verbesserungen im hochrangigen ÖV aus dem STEP 84 sollen die Vorortelinien als Schnellbahn wieder in Betrieb gehen, die U6 über

Floridsdorf hinaus Richtung Stammersdorf verlängert werden, die U1 nach Rotherneusiedl und die U2 bis Aspern geführt werden (Stadt Wien, 1994b).

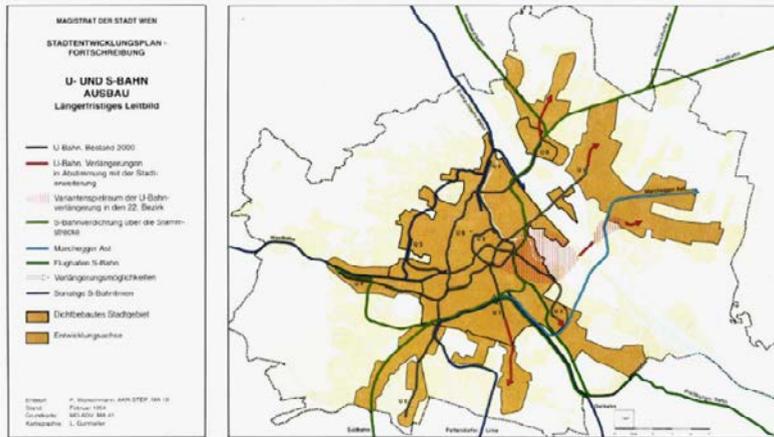


Abbildung 12: Stadtentwicklungsplan 1994, U- und S-Bahnausbau, längerfristiges Leitbild (Stadt Wien, 1994b)

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der STEP 94 im räumlichen Leitbild auf seinem Vorläufer aufbaut. Dem verdichteten Ausbau an den Achsen von Hochleistungsverkehren des ÖV, der Stadterneuerung und der Nutzung von Konversionsflächen wird eindeutig der Vorrang vor Inanspruchnahme unbebauten Gebietes in den Grünkeilen gegeben. Mit dem 1.000-Hektar-Plan liegt auch ein Konzept für das Schließen des Grüngürtels im Nordosten Wiens vor. Unter besonderer Betonung des sozialen Ausgleiches wird versucht, den geänderten Anforderungen der letzten Dekade des 20. Jahrhunderts (Stadtwachstum, zentrale Lage in Europa etc.) zu entsprechen und die Bevölkerung dabei mitzunehmen. Der STEP 94 läutet zudem unwiderruflich den Ausstieg aus dem MIV in der Stadt ein.

Dem STEP 94 ist im Gegensatz zum STEP 84 gelungen, die Dynamik der sich ändernden Stadt zu erfassen und für Aktivitäten anderer Ressorts den Rahmen abzugeben. Dies trifft v.a. für das Wohnbauressort und das Bildungsressort zu. Mit dem begleitenden Schulausbauprogramm z.B. konnte drohenden Fehlbeständen vorgebeugt werden.

Der STEP 94 berücksichtigte die geopolitischen Veränderungen der beginnenden 1990er Jahre und deren Auswirkungen auf die Stadt Wien. Die Annahme, dass Wien von einer schrumpfenden bzw. stagnierenden Stadt zu einer auch hinsichtlich der Einwohner_innenzahl wachsenden Stadt werden würde, hat sich zunächst nicht bewahrheitet, nach der Jahrtausendwende setzte die Zuwanderung nach Wien tatsächlich ein. Die Vorkehrungen des STEP 94 erwiesen sich – zeitversetzt – als richtig.

Was in den STEP 94 nicht Eingang fand, war die rasche Heranführung der mittel- und osteuropäischen Staaten an die Europäische Union. Die Folgen für die Stadt Wien wurden im folgenden STEP 05 zu einem wesentlichen Thema.

Stadtentwicklungsplan 2005

Nach dem Beitritt zur EU und in der Erwartung des Beitrittes der Nachbarstaaten zur Union, zeigte sich der Einfluss der europäischen Dimension auf die Stadtentwicklung sehr deutlich. Z.B. konkretisierten sich in dieser Phase die Helsinki-Korridore, später Transeuropäische Netze, eine Kategorie von Verkehrsverbindungen für jeden der Verkehrsmodes, die eindeutig standortbildend sein würden. Das veranlasste die politische Ressortleitung damals, den **Masterplan Verkehr 2003**, das Verkehrskonzept vor dem STEP 05, zu erstellen.

Die Einbindung in den transeuropäischen und den regionalen Verkehr stand prominent im Vordergrund. Die Rolle Wiens als mitteleuropäische Drehscheibe sollte dokumentiert und mit den Polen Hauptbahnhof, Flughafen Wien und Güterterminals/Hafen Freudenau (Stadt Wien, 2002) unterstützt werden.

Für den innerstädtischen Verkehr war wie schon 1994 die Reduktion des MIV angesagt. Unter dem Motto „Intelligente Mobilität“ sollte die Sinnhaftigkeit der Nutzung des jeweiligen Verkehrsmodes hinterfragt werden. Die Grundsätze der Wiener Verkehrspolitik wurden mit Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz, Kooperation und Innovation beschrieben. Die Umweltverbundverkehre standen ganz besonders im Fokus. Die Verlagerung des Modal Split zugunsten ÖV, Radfahren und zu Fuß gehen wurde aus dem STEP 94 fortgeschrieben. Dabei ging es aber auch um das „Mitnehmen der Bevölkerung“, die in wesentlichen Teilen noch autoaffin war. Erstmals enthielt ein Verkehrskonzept auch fünfjährige Realisierungsfenster, die mit den jeweiligen Verkehrsträgern vereinbart waren (Stadt Wien, 2003).

Entsprechend der Einbindung in den Europäischen Raum und der Verschiebung des innerstädtischen Verkehrs zugunsten der Umweltverbundverkehre wurde, was den MIV betrifft, lediglich der Umfahrungsring um Wien und die Verlängerung der Nordbrücke bis zur Brünnerstraße in das Ausbauprogramm des höherrangigen Straßennetzes aufgenommen, durch die Verlängerung der Bundesstraßen⁵ standen der Stadt größere Gestaltungsmöglichkeiten für stadtdäquate Lösungen zur Verfügung. Für den ÖV wurden v.a. die Anschlüsse in die Region forciert, weil der Modal Split bei den Pendler_innen besonders schlecht war (2/3 MIV-Anteil). Der U-Bahn-Ausbau bis zum Stadtrand sollte nicht nur für die U6 (Siebenhirten) sondern auch für andere U-Bahn-Linien in Angriff genommen werden. Zusätzlich wurden im Masterplan auch die Verlängerungen der

5 Übertragung der Kompetenz für Bundesstraßen (ausgenommen Autobahnen und Schnellstraßen) vom Bund auf die Länder.

Straßenbahnen in die neuen Konversionsgebiete (Hauptbahnhof, Nordbahnhof, Flugfeld Aspern) und die Stärkung der Tangentiallinien im 21. und 22. Bezirk forciert. Die Fertigstellung des U-Bahnanschlusses in der Seestadt Aspern vor der Besiedelung war ein Ergebnis dieser Planungen (Stadt Wien, 2003).

Der **Stadtentwicklungsplan 2005** konnte somit auf dem bereits vom Gemeinderat beschlossenen Masterplan Verkehr und dem Strategieplan 2004 (Fortschreibung des Strategieplans 2000) aufbauen (Stadt Wien 2004). Die Einbettung in ein größeres Europa sowie die enge Vernetzung mit der Region, die Staatsgrenzen überschreitet, waren dadurch schon vorbereitet. Dies fand auch Ausdruck darin, dass das räumliche Leitbild erstmals auch die Twin-City Bratislava mitberücksichtigte (Stadt Wien, 2005).

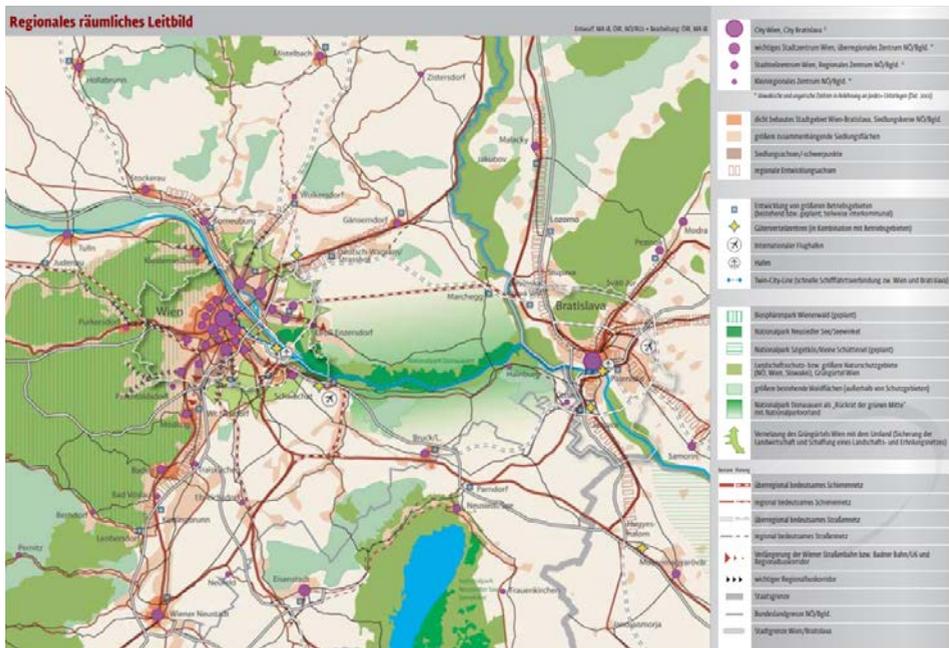


Abbildung 13: Stadtentwicklungsplan 2005, Regionales räumliches Leitbild (Stadt Wien, 2005)

Diese wiedergewonnene zentrale Lage der Stadt fand auch in den Zielsetzungen und Prinzipien ihren Niederschlag: Die Attraktivierung des Standortes im Wettbewerb der Städte stand im Vordergrund, die Vielfalt und Qualität der Lebensräume sollten gesichert bleiben, die bauliche Entwicklung sollte sich entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren, mit der Ressource Boden sollte sparsam umgegangen werden, die vertikale Nutzungsmischung forciert, der Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, öffentlicher Verkehr) an der gesamten Verkehrsleistung gesteigert und die Lebensqualität für alle Bewohner_innen erhalten, stabilisiert und weiterentwickelt werden. Die Prinzipien Nachhaltig-

tigkeit, Partizipation, Gendergerechtigkeit und Diversität sollten sich durch die gesamte Entwicklung der Stadt ziehen (Stadt Wien, 2005).

Wien war zu Beginn des Jahrtausends fraglos eine wachsende Stadt geworden. Allerdings waren die Prognosen der frühen 90er-Jahre nicht eingetreten und das Wachstum schlug sich noch nicht im Ergebnis der Volkszählung 2001 nieder. Das Verständnis dafür, dass Wien in eine deutlich stärkere Wachstumsphase eingetreten ist, war noch nicht sehr ausgeprägt. Nach dem Wohnbauboom der 90er-Jahre stagnierte der geförderte Wohnbau auf niederem Niveau. Die Stadtplanung hatte aber dafür Vorsorge zu treffen, dass für rund 20.000 bis 25.000 Personen pro Jahr ausreichend neuer Wohnraum geschaffen werden könnte. Dies geschah in der Orientierung auf die innere Verdichtung und die raschere Nutzung von Konversionsflächen (Stadt Wien, 2005).

Eine weitere wichtige Veränderung gegenüber den beiden Vorläufern war, dass durch die Aufhebung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne durch den VfGH im Jahr 1996 die Zielbestimmungen der Stadtentwicklung in die Bauordnung verlagert werden mussten. 14, mittlerweile 17 Zielbestimmungen sind dort festgehalten und haben ihre Gültigkeit auch für den STEP (BOFW Novellen, 1996).

Darüber hinaus hatte kurz vor der Bearbeitung des STEP 05 eine Gemeinderätliche Untersuchungskommission Vorkommnisse⁶ bei Flächenwidmungsdokumenten untersucht und festgehalten, dass sich die Entwürfe neuer Flächenwidmungs- und Bebauungspläne an die Vorgaben des STEP zu halten haben bzw. Abweichungen schlüssig zu begründen wären. Darauf wird vor allem im Baulichen Leitbild (Abbildung 14) reagiert. Waren die Darstellungen der Siedungsleitbilder in den STEP 84 und 94 sehr schematisch, basiert das Bauliche Entwicklungsleitbild im STEP 05 auf einer elektronisch generierten Genauigkeit der Wiener Stadtkarte im Maßstab 1:2000. Zu transformierende Gebiete wurden – siehe Anforderung der Gemeinderätlichen Kommission – gesondert dargestellt. Für die Widmungsabteilungen war hiermit genügend Klarheit geschaffen, welche Gebiete Bauland bzw. als künftiges Bauland anzusehen sind. Diese wichtige Klarstellung ermöglichte die Beschleunigung der notwendigen neuen Verordnung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne. Implizit wurden damit auch die Siedlungsaußengrenzen festgelegt. Der Komplementärraum entspricht dem Grünraum, der im Leitbild Grünraum wie die Standortplanung über die Stadtgrenzen hinaus bearbeitet wurde.

6 Beamte der MA 21C wurden der Korruption verdächtigt. Sie hätten entgegen den Festlegungen im STEP 94 Umwidmungen von Grünland in Bauland vorgenommen und dies nicht ausreichend begründet. Geschenkkannahme wurde vermutet, wurde aber nicht nachgewiesen.

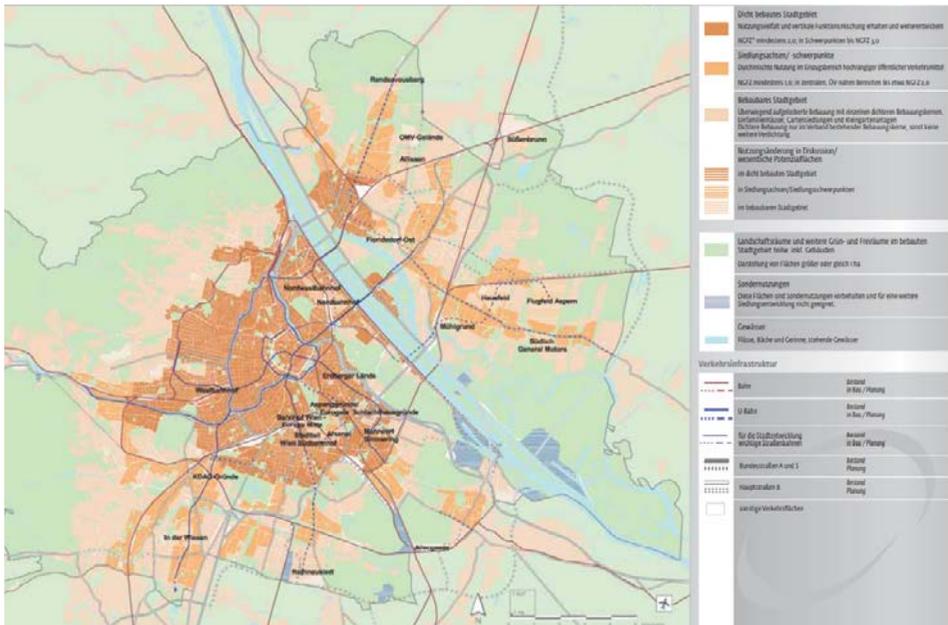


Abbildung 14: Stadtentwicklungsplan 2005, Leitbild – Bauliche Entwicklung (Stadt Wien, 2005)

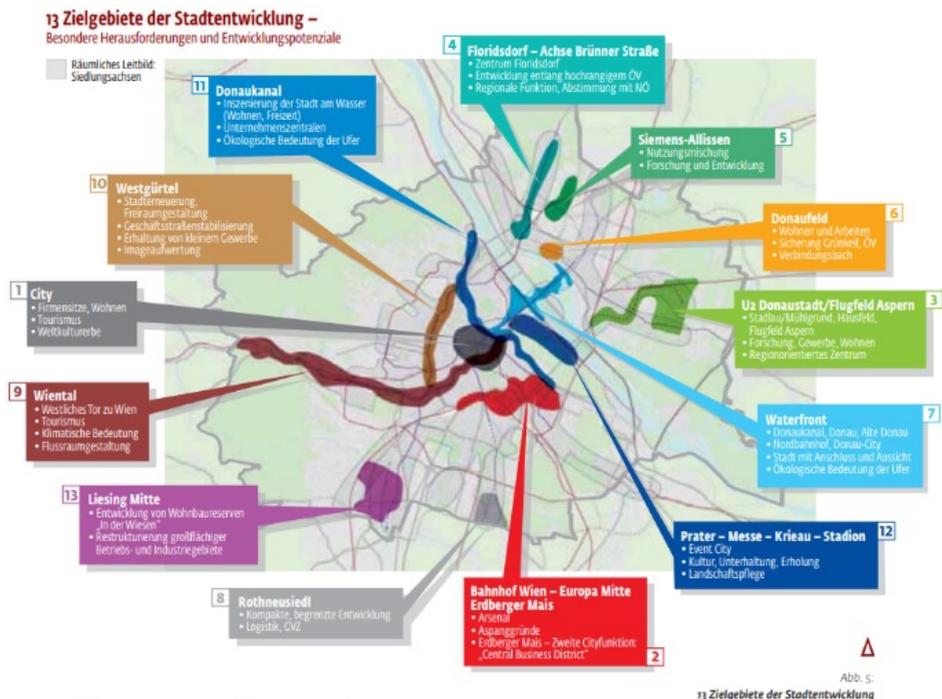


Abbildung 15: Stadtentwicklungsplan 2005, 13 Zielgebiete der Stadtentwicklung (Stadt Wien, 2005)

Trotz dieser Genauigkeit ist im räumlichen Leitbild erkennbar, dass auch der STEP 05 dem Achsenkonzept der Vorläuferprodukte folgt.

Die Kompaktheit der Siedlungsentwicklung, die Stadt der kurzen Wege, erforderten die Festlegung der künftigen stadtplanerischen Schwerpunkte. Dem wurde mit den 13 Zielgebieten (Abbildung 15) entsprochen. Diese waren unterschiedlich in Größe und Aufgabenstellung und beinhalteten sowohl innerstädtisch bebauten Gebiet und Transformationsareale als auch die Stadterweiterungsgebiete. Ziel war es, jeweils maßgeschneiderte Entwicklungsschritte zu setzen (Stadt Wien, 2005).

Zusammenfassend: Der STEP 05 reagierte, gemeinsam mit dem Strategieplan 2004 und dem Masterplan Verkehr 2003, auf die veränderte geopolitische Lage Wiens und berücksichtigte die einsetzende starke Zuwanderung. Dem Schutz des Grünraumes und dem kompakten Bauen wird ebenso hohe Bedeutung beigemessen wie dem Vorrang für die Umweltverbundverkehre. Für die Hot Spots der Stadtentwicklung wurden 13 Zielgebiete ausgewiesen.

Stadtentwicklungsplan 2025

Der 10-Jahresrhythmus zur Neubearbeitung der STEPs wird auch mit dem STEP 25 eingehalten. Allein im Titel drückt sich die Zukunftsorientierung noch stärker aus, allerdings mit dem Nachteil, bei Erreichen des terminisierten Zielhorizonts leichter hinsichtlich der Effektivität gemessen werden zu können. Der Konkretisierungsgrad wurde daher zurückgenommen. Der STEP 25 selbst wird durch sieben Fachkonzepte ergänzt.

Der STEP 25 wurde in einer Zeit sehr großen Bevölkerungswachstums erstellt, die Bewältigung des Wohnungsbedarfs und der Bereitstellung ausreichender Flächen für Unternehmen im Einklang mit dem Erhalt der Grünräume stehen im Vordergrund. Der Beginn der 10er-Jahre des Jahrhunderts war auch gekennzeichnet durch eine positive Haltung zum städtischen Leben; das drückt sich auch im Motto „Mut zur Stadt“ aus. Auch das Leitmotiv des STEP, Wien als lebenswerte, nachhaltige und prosperierende Stadt zu positionieren, entspricht dieser positiven Stimmung zum Stadtleben. In acht Schwerpunkten zur Erneuerung der gebauten Stadt, betreffend die Mobilisierung der Flächen für das Stadtwachstum und die Transformation der Zentren und Zwischenräume („Wien baut auf“), der Metropolenregion und der Wirtschafts-, Wissenschafts- und Forschungsstadt („Wien wächst über sich hinaus“) sowie Freiräume, Mobilität und sozialer Infrastruktur (Wien ist vernetzt“) werden die Anforderungen an eine wachsende Stadt fokussiert (Stadt Wien 2014b).

Die Gründerzeitviertel standen im Hinblick auf die Stadterneuerung in den STEPs 84 und 94 im Vordergrund, der STEP 25 widmet sich erstmals auch der Erneuerung der Viertel des Wiederaufbaus im Aktionsplan 50/60/70. Den schwie-

rigen Rahmenbedingungen der Bodenmobilisierung wird Raum gewidmet und – im Zusammenhang damit – die „kompakte“ Stadt mit qualitätvoller Urbanität für Stadterweiterungsgebiete statuiert. Erstmals findet auch die Energieraumplanung Eingang in einen STEP (Stadt Wien, 2014b). Die Smart City Rahmenstrategie für Wien wurde parallel zum STEP 25 vom Gemeinderat beschlossen (Stadt Wien, 2014a), sie ist eng mit dem STEP verzahnt. Im Zentrenkonzept ging der STEP 25 vom Achsenkonzept seiner Vorläufer ab, die die starke Monozentrierung durch Subzentren an den Achsen ergänzen wollten und postulierte die „Polyzentrische Stadt“, eine bei der gewachsenen Struktur Wiens wohl schwer realisierbare Idee.

Konsequenterweise sind die Achsen auch aus dem Leitbild Siedlungsentwicklung (Abbildung 16) verschwunden.

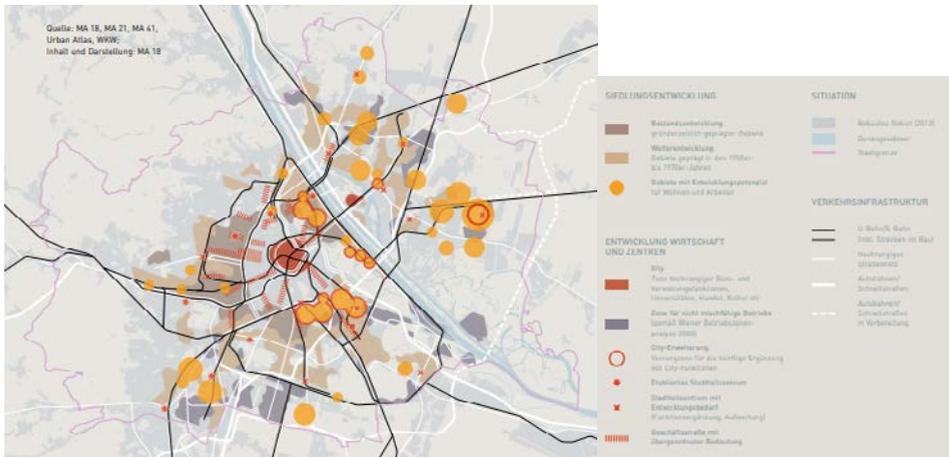


Abbildung 16: Stadtentwicklungsplan 2025, Leitbild Siedlungsentwicklung (Stadt Wien, 2014b)

Dies mag mit dem leistungsfähigen Ausbau der meisten Achsen durch U-Bahn und S-Bahn bzw. Straßenbahnlinien mit eigenen Gleiskörpern begründet werden. Es ist aber dann problematisch, wenn wie z.B. die Brünnerstraße und die Klinik Floridsdorf einerseits ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung entzogen werden und andererseits aber Entwicklungsbedarf für ein Stadtteilzentrum erkannt wird. Auch die Achse Meidling-Liesing, die hohes Entwicklungspotential hat, wird dadurch in ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung unterschätzt. Interessant ist auch, dass den Bezirken zwischen Ring und Gürtel keine Zentralität mehr zugebilligt wird.

Wie die früheren STEPs beschäftigt sich auch der STEP 25 intensiv mit dem Grünraum. Das Leitbild Grünraum nimmt die schon im STEP 05 vorgenommene Zuordnung der Wiener Grünräume zu prägenden Landschaften wie Wienerwald

oder Marchfeld vor, was bei den unterschiedlichen Klimaten und wegen der Erhaltung der Vielfalt im Stadtgebiet wichtig ist (Abbildung 17).



Abbildung 17: Stadtentwicklungsplan 2025, Leitbild Grünräume (Stadt Wien, 2014b)

Im Fachkonzept Grün- und Freiraum wird dies durch Freiraumnetzwerke und Vorgaben für die Grünraumplanung noch vertieft (Stadt Wien, 2015a).

Im Bereich Mobilität wird die Stärkung der Umweltverbundverkehre, der Ausbau des ÖV und eine Offensive für multimodale Angebote angekündigt. Das Fachkonzept Mobilität präzisiert diese Richtung und setzt ergänzend zum Masterplan Verkehr 2003 die Schwerpunkte im fairen Verteilen des Öffentlichen Raumes und dem Sharing von Verkehrsmitteln. Allerdings werden die 2003 mit den Verkehrsträgern vereinbarten fünfjährigen Realisierungsfenster nicht mehr aufgenommen, was die Realisierungschancen in einem überschaubaren Zeithorizont mindert (siehe Wienerbergstraßenbahn oder Schnellbahnausbau) (Stadt Wien, 2015b).

Die weiteren fünf Fachkonzepte beschäftigen sich mit städtebaulichen Themen wie Hochhäuser, stadtplanerischen Fragen wie dem polyzentralen Wien, dem Wirtschaftsstandort und der Sicherung von Flächen für Produktion und Gewerbe (Produktive Stadt), der Energieraumplanung und dem Öffentlichen Raum und dessen Gestaltungsmöglichkeiten im Sinne von mehr Platz für Menschen und umweltverträgliche Verkehrsarten (Stadt Wien, 2014c, 2017, 2018, 2019, 2020).

Zusammenfassend: „Der neue Stadtentwicklungsplan STEP 2025 bietet ... im Sinne der „Smart City Wien“ vorausschauende, intelligente Lösungen für die

zukunftsweisende Weiterentwicklung unserer Stadt.“ (Stadt Wien, 2014, S. 5). „Der STEP 2025 hat daher einen vorwiegend strategischen Charakter und ist eine vielfältige und motivierende Darstellung von Maßnahmen zur Steuerung der Entwicklung Wiens. Er zeigt die Entwicklungsrichtung vor und legt den Grundstein für zentrale Handlungsfelder der Stadt.“ (Stadt Wien, 2014, S. 6). Diese Zitate aus den Vorwörtern der Politik und der Beamtenschaft zum STEP 25 weisen darauf hin, dass sich dieser Stadtentwicklungsplan vom Ansatz der Vorläufer abhebt. Strategische, auf steuernde Maßnahmen konzentrierte Inhalte stehen im Vordergrund gegenüber gesamthaften Planungen. Man könnte den STEP 25 auch als Stadtentwicklungs- und Strategieplan⁷ interpretieren.

Nach Ansicht des Autors hat diese Vorgangsweise Vorteile, weil auf aktuelle Themen, wie z.B. Hochhäuser⁸, eingegangen werden kann. Auch können in den Fachkonzepten Richtlinien für städtebauliche gestalterische Vorgaben detailliert aufbereitet werden. Die Vorgangsweise hat nach Meinung des Autors aber überall dort Nachteile, wo der Stadtentwicklungsplan in Präzisierung der BO für Wien⁹ als Vorgabe für die Verwaltung dient, was die Ausarbeitung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen und ähnliche rechtlich sensible Bereiche betrifft. Die Reduzierung des Grades der Präzision eröffnet Spielräume für Verwaltung und Politik die – wie schon mehrfach vorgekommen – zur Aufhebung von verordneten Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen, Gerichtsverfahren für Bedienstete und zu heftigen politischen Kontroversen in gemeinderätlichen Untersuchungskommissionen führten. Nach Ansicht des Autors wäre die im STEP 05 erfolgte implizite Festlegung von Siedlungsaußengrenzen gerade in Zeiten hohen Siedlungsdrucks und des Umbaus der Stadt zur Klimaresilienz sinnvoll. Ebenfalls nachteilig sieht der Autor, wenn durch die Benennung des STEP nach dem Zieljahr und nicht nach dem Beschlussjahr zeitkritische Ziele nicht aufgenommen werden und die Angabe von Realisierungszeiträumen unterbleibt, um nicht in die Falle des Umsetzungsnachweises im Zieljahr zu laufen.

3 Zusammenfassend

Die Komplexität einer Metropole erschwert zweifellos ganzheitliche Betrachtungen des Gemeindegebietes oder sogar der Metropolenregion. Trotzdem sind die Versuche seit Beginn des Wachstums der Stadt vorhanden. Besonders dring-

7 Folgerichtig wurde das Produkt Strategieplan nach 2004 nicht mehr neu bearbeitet.

8 Das Fachkonzept Hochhäuser ist am Höhepunkt der Diskussion um die Bebauung des Eislaufvereins entstanden. Das Vorläuferprodukt hätte eine Hochhausbebauung an diesem Standort nicht zugelassen.

9 Diese heißt im vollen Titel „Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch“

lich erscheint es jeweils zu Zeiten substantiellen Wachstums, aber auch in wirtschaftlich prosperierenden Perioden mit Bevölkerungsverlusten wird gerne auf gesamtstädtische Planungen zurückgegriffen. Demgegenüber sind „Große Pläne“ in Zeiten der wirtschaftlichen Stagnation wenig gefragt. Folgerichtig wurden derartige Überlegungen in der Ersten Republik nicht angestellt, obwohl noch kurz vor dem Ersten Weltkrieg von namhaften Architekten Planungen für die Erweiterung der Haupt- Reichs- und Residenzstadt angestellt wurden (Wagner, 1911).

Die Planungen der Nationalsozialisten für Groß-Wien haben nur wenig Eingang in die Stadtplanung gefunden. Trotzdem sind die Planungen für Autobahnen in der Wirtschaftswunderzeit (Rainersches Planungskonzept für Wien) aufgegriffen und ausgeweitet worden (Rainer, 1962).

Mit dem Wiederaufbauplan von Brunner stieg Wien nach dem Zweiten Weltkrieg wieder in die gesamtstädtische Planung ein. (Brunner, 1952). Diese „Großen Pläne“ erlangten in der Wiener Stadtplanung eine hohe kaum zu erwartende Kontinuität, wenngleich sie sich doch deutlich unterscheiden und von den wirtschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen stark geprägt werden.

Allen Plänen ist eine gründliche Bestandsaufnahme gemein, mit der die demografischen, wirtschaftlichen und siedlungspolitischen Daten aufgenommen sowie Defizite an Wohnungsbestand sowie der sozialen und technischen Infrastruktur dokumentiert wurden.

Während in Brunners Plan noch ein Generalfächenwidmungsplan (Maßstab 1:10.000) dargestellt ist (Brunner, 1952) und Roland Rainer ebenfalls noch einen Vorschlag für die künftige Flächenwidmung in seinem Konzept vorlegt (Rainer, 1962), gehen die Stadtentwicklungspläne dazu über, Siedlungs- oder bauliche Leitbilder darzustellen. Das ist auch der Abkehr von einer funktionalistischen Planungsvorstellung (Pirhofer, Wien 2007) geschuldet, die bei Rainer noch deutlich durchschlägt.

Ebenso bedeutend ist der Übergang von Rainers Idee neuer, eigenständiger Zentren zu der im STEP 84 eingeführten Dezentralisierung im Wege von Entwicklungsachsen mit zu stärkenden Subzentren, die im Grundsatz bis zum STEP 05 weitergeführt wurde (Stadt Wien, 1984, 1994, 2005). Erst der STEP 25 bringt wieder eine Rückkehr zur polyzentrischen Stadt mit starken eigenständigen Zentren (Stadt Wien, 2014b).

Hohen Stellenwert hat bei den gesamtstädtischen Plänen Wiens auch der Grünraum. Keiner der „Großen Pläne“ kommt ohne intensive Beschäftigung mit dem Grün- und Freiraum innerhalb der Stadtgrenzen aus. Basis ist in jedem Fall der Wald- und Wiesengürtel aus dem Jahre 1905 (Stadt Wien, 2022b). Die Festlegung, dass mindestens 50 % der Fläche Wiens Grünraum bzw. Gewäs-

ser bleiben muss, ist seit dem STEP 05 festgezurrtes Credo der Stadt (Stadt Wien, 2005).

Integriert oder fest verzahnt mit den großen Plänen ist jeweils auch ein Verkehrskonzept. Hier zeigt sich der deutliche Wandel der gesellschaftlichen Einstellungen zum Stadtverkehr von der Nachkriegszeit über die Wirtschaftswunderjahre bis zu den Planungen seit den 90er-Jahren des 20. Jahrhunderts. Autobahnen, Schnellstraßen und Straßenbahnen waren das Rückgrat für das Verkehrssystem der 50er und 60er-Jahre (Brunner, 1952; Rainer, 1962). Der steigende Platzbedarf des MIV determinierte auch noch die Entscheidungen für USTRABA¹⁰ und U-Bahn in den 70er und 80er-Jahren (Rainer, 1962; Stadt Wien, 1984). Mit dem STEP 94 setzt hier die Wende ein. Die Ansicht, dass eine autogerechte Stadt nicht zur Lebensqualität beiträgt, setzte sich damals durch. Die Straßenplanungen wurden redimensioniert, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs forciert und Fußgängerverkehr als eigene Dimension wahrgenommen (Stadt Wien, 1994b). In den letzten beiden STEPs werden die Umweltverbundverkehre und die Rückgabe von Straßenraum an diese Verkehrsmodes vorangetrieben (Stadt Wien, 2005, 2014b, 2015b).

Alle gesamtstädtischen Planungen beschäftigten sich intensiv mit den jeweils aktuellen siedlungspolitischen Fragen, seien es zunächst die großvolumigen Siedlungen zur Bekämpfung der Wohnungsnot der Nachkriegszeit, die Rainerischen Auflockerungen der Siedlungen über die Stadterneuerung in den Gründerzeitvierteln bis zu den Stadterweiterungen, die durch das wieder auftretende Wachstum der Bevölkerung notwendig geworden sind und den Erneuerungsüberlegungen für die Siedlungsgebiete der 50er bis 70er-Jahre (Brunner, 1952; Rainer, 1962). Aus oben beschriebenen Gründen wurde im STEP 05 de facto eine Siedlungsaußengrenze für Wien beschrieben, die gerade in Zeiten der herzustellenden Klimaresilienz der Stadt auch heute wieder hohe Bedeutung hätte (Stadt Wien, 2005).

Mit dem STEP 05 wurden erstmals Zielgebiete definiert, auf welche die Stadtplanung sich fokussieren sollte (Stadt Wien, 2005). Dieses Instrument wird auch aktuell weitergeführt.

Seit dem STEP 94, v.a. aber seit dem STEP 05, steht die Agglomeration bis über die Staatsgrenzen hinaus im Fokus der STEPs, obwohl die gemeinsame Regionalplanung in der Agglomeration der Twin-Cities Wien Bratislava noch deutlich intensiviert werden könnte (Stadt Wien 1994b, 2005).

Mit dem STEP 84 wurde auch begonnen, die Bevölkerung in den Erarbeitungsprozess einzubinden. Wenngleich der Maßstab eines STEP doch eher die

¹⁰ Unterpflasterstraßenbahn, die Vorstufe zur U-Bahn im Wien der 60er-Jahre

Experte_innen zum Mitdiskutieren einlädt als die Bürger_innen im allgemeinen (Stadt Wien, 1984, 1994, 2005, 2015b).

Trotz dieser vielen Gemeinsamkeiten und der hohen Kontinuität ist insbesondere mit dem STEP 25 ein Wandel feststellbar. Der aktuelle STEP zielt nicht nur auf strategische Problemlösungen sondern auch auf tagesaktuelle Einzelfragen¹¹ ab und ist weniger planerisch-konzeptiv als die Vorgängerprodukte. Der STEP 25 ist auch weniger konkret als seine Vorläufer. Das betrifft z.B. die impliziten Siedlungsaußengrenzen ebenso wie die Realisierungsfenster für den Ausbau des ÖV (Stadt Wien, 2015b).

Die „Großen Pläne“ für Wien haben sich bewährt. Stadtentwicklungspläne bieten eine Gesamtsicht der städtischen räumlichen Entwicklung im System der Wiener Stadtplanung erarbeitet im Lichte der Prognosen für das kommende Jahrzehnt. Trotz der Konkurrenz von Smart City Strategien, Nachhaltigkeitsstrategien usw. haben sie einen fixen Platz im System der Wiener Stadtplanung:

- STEPs sind das Instrument zur Präzisierung der in der Bauordnung für Wien festgehaltenen Zielbestimmungen.
- Dazu fassen STEPs umfassende Bestandsaufnahmen und prognostische Daten über die Struktur der Stadt und deren vorhersehbare Entwicklung zusammen.
- STEPs bilden darüber hinaus den Rahmen für Stadterweiterung und die weiteren Schritte der Stadterneuerung ab.
- Eine weitere Rolle der STEPs ist die Zusammenführung der Fachplanungen aus den Geschäftsgruppen der Stadtverwaltung hinsichtlich ihrer räumlichen Dimension. Vorrangig dabei sind die Absicherung der räumlichen Umsetzbarkeit des erforderlichen Wohnbaus inklusive der sozialen und technischen Infrastruktur sowie die Unterstützung wirtschaftlicher Prosperität.
- Diesbezüglich haben STEPs auch die Vorgaben für Zielgebiete oder Stadtteil- bzw. Bezirksentwicklungskonzepte, was die Einbettung ins gesamtstädtische Gefüge betrifft, zu definieren.
- STEPs dienen zur Absicherung des Grün- und Freiraums gegenüber baulichen Ansprüchen – in Zeiten einer prosperierenden, wachsenden Stadt besonders wichtig.
- Stadtentwicklungspläne bieten auch die Chance, die strategischen Linien der städtischen und regionalen Verkehrspolitik zusammenzufassen und die notwendigen zu realisierenden Schritte – tunlichst auch mit Realisierungsperspektiven – abzubilden.

¹¹ Siehe Fachkonzept Hochhäuser

- STEPs sind auch das geeignete Instrument, das Zusammenwirken der städtischen Entwicklung mit den Entwicklungsabsichten des Umlandes bzw. von Nachbaragglomerationen abzubilden.
- Nicht zuletzt haben STEPs auch die verwaltungstechnische Aufgabe, die generellen Zielsetzungen aus der Bauordnung für Wien den Anforderungen der Zeit gemäß zu interpretieren und so zu konkretisieren, dass sie im Rahmen der vom Gemeinderat zu verordnenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen in den Rechtsbestand übergeführt werden können.

Ausblick auf den STEP 35

So gesehen ist auch die Erarbeitung eines in der Mitte dieses Jahrzehnts zu beschließenden neuen STEPs sinnvoll. „Als wesentliches Strategiedokument bereitet der STEP 2035 die Grundlage zur räumlichen Transformation Wiens hin zu einer klimafreundlichen, sozialen und robusten Stadt. Das Ziel des STEP 2035 ist von Anfang an klar: Das Leben in Wien soll weiterhin für alle leistbar und von hoher Qualität sein, ganz egal, ob die Temperaturen steigen oder Starkwetter-Ereignisse sich häufen.“ (Stadt Wien, 2022f). Mithin sollte der STEP 35 genau den notwendigen Umbau der Stadt zur Klima neutralen Metropole in räumlicher Hinsicht vorgeben.

Die Herausforderungen des kommenden Jahrzehnts sind im Hinblick auf die Stadtentwicklung die am meisten fordernden seit dem Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg:

- Die Auswirkungen des Klimawandels werden für Wien mit seiner Lage am Alpenostrand und vornehmlich kontinentalem Klima stärker sein als im Europäischen Durchschnitt.
- Die Adaptierung der gebauten Stadt an die sich ändernden Umweltbedingungen wird hohe Anstrengungen erfordern, damit die Lebensqualität und Stadtbild nicht deutlich in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Dekarbonisierung z.B. erfordert gewaltige bauliche Eingriffe und Umstellungen von Verhaltensweisen der Bevölkerung, denen im Stadtgefüge Rechnung zu tragen sein wird.
- Parallel dazu ist damit zu rechnen, dass die Bevölkerungszahl Wiens weiter steigen wird. Durch Flüchtlingsbewegungen kann es zu einem noch größeren Zuwanderungsdruck kommen. Dieses Mehr an Menschen erfordert zusätzlichen leistbaren Wohnraum, Beschäftigung und Raum für Freizeitaktivitäten.
- Letzteres erhöht den Nutzungsdruck auf die Parks und Gärten der gebauten Stadt und die Erholungsräume in und um die Stadt.
- Besonders herausfordernd wird die Frage des Wohnraums. Beim unumstößlichen Ziel, den Anteil von 50 % der Fläche Wiens als Grün- und Freiraum zu erhalten, kann zusätzlicher Wohnraum nur durch Verdichtung bzw. vertikaler

Nutzungsmischungen¹² erreicht werden; die wenigen noch nicht genutzten Konversionsflächen werden nicht ausreichen. Schon jetzt steigen die Grundstückspreise für den geförderten Wohnbau ins Unermessliche¹³. Ohne diesen wird die Versorgung mit leistbarem Wohnraum aber nicht zu bewerkstelligen sein. Bestehende Vorgaben der Stadtplanung¹⁴ werden zu wenig sein und die Bodenbevorratung des Wohnfonds Wien ebenfalls. Im Rahmen der Bearbeitung des nächsten STEP werden möglicherweise auch dirigistische Maßnahmen in Bodenpreispolitik und Untergrenzen der Bebauungsdichte angedacht werden müssen.

- Ein Sonderproblem, wegen seiner räumlichen Dimension aber wichtiges für Wien, ist die Neugestaltung der Gründerzeitzeonen. Speziell bei den wenig qualitätsvollen Bauten ist die Lebensdauer oft schon überschritten. Eine Wiederbebauung ohne Zusammenlegung der kleinen Grundstücken vergibt Chancen.¹⁵
- Durch den Druck der Wohnbauwirtschaft auf die Bodenpreise sind auch Areale für flächenintensive Betriebe nur schwer erschwinglich. Will man die Abwanderung ins Umland und damit mehr Pendler- und Lieferverkehr vermeiden, werden Gebiete abgegrenzt und – zumindest was die Erdgeschoße betrifft – gewerblichen oder industriellen Nutzungen vorbehalten bleiben müssen. Ein vertikaler Nutzungsmix wird im Hinblick auf die beschränkte Flächenverfügbarkeit insgesamt zuzulassen sein.
- Die Aufteilung des Öffentlichen Raums zwischen den Verkehrsarten einerseits und zwischen Verkehr und anderen Nutzungen (Grünbereiche und schatten spendende Bäume, Konsum- und konsumfreie Zonen etc.) wird weiterhin zu Konflikten führen, „g’scheite Lösungen“, wie zeitlich gestaffelte oder parallele Mehrfachnutzungen, werden gefragt sein.
- Obwohl Wien eine Stadt des Öffentlichen Verkehrs ist, braucht dessen Netz noch starke Ergänzungen im Donau querenden Verkehr, aber auch was die Tangentialverbindungen nördlich der Donau, am Wienerberg und im Liesingtal betrifft. Eine wesentlich größere Herausforderung wird noch die Umstellung

12 Nach Geschoßen unterschiedliche Nutzungen (z.B. Wohnen oder Schulen über Einkaufszentren oder Büros wie beim Wohnpark Rennweg, Auhof-Center oder Spar Breitenfurterstraße)

13 Hintergrund ist auch der starke gestiegene Bau von Anleger- oder Vorsorgewohnungen, die de facto dem realen Wohnungsmarkt entzogen sind.

14 Stichwort Widmungskategorie „Soziales Wohnen“

15 Für diese zweite Welle der Stadterneuerung werden ebenfalls bisher wenig geliebte Instrumente wie Blocksanierung oder Enteignungen nach Stadterneuerungsgesetz eingesetzt werden müssen.

des Pendlerverkehrs vom MIV zum ÖV. Diesbezüglich wären kurzfristige Realisierungsperspektiven wichtig.¹⁶

Der STEP 35 wird sich vordringlich mit dem Umbau der Stadt zur Klimaresilienz zu befassen haben. Im Sinne der sozialen Ausgewogenheit und zur Beseitigung aktueller Fehlentwicklungen muss leistbares Wohnen und dessen räumliche Anforderungen ein prominenter Schwerpunkt sein. Die üblichen Bestandteile von siedlungspolitischem Leitbild über Verkehr und Grünraum sowie Wirtschafts-, Forschungs- und Innovationsraum sollen genauso wie die Kooperation mit dem Umland und innerhalb der Agglomeration mit Bratislava beinhaltet sein.

Weiters werden strategische Festlegungen, „harte Kanten“ wie die Angabe des gewünschten Modal Split bis zum Zieljahr, Siedlungsaußengrenzen, baukulturelle Festlegungen, Vorgaben zur Aufteilung des Öffentlichen Raumes (z.B. Gehsteigmindestbreiten, konsumfreie Zonen) und zum Schutz des Grün- und Freiraumes (z.B. > 50 % der Fläche Wiens) enthalten sein müssen.

Da der Umbau der bestehenden Bausubstanz und die Umgestaltung auch des bestehenden Straßen- und Freiraums zur Gestaltung der Klima resilienten Stadt erforderlich ist, bietet sich an, auch diese Zonen der „zweiten Stadterneuerung“ als Zielgebiete zu definieren wie das für Stadterweiterungsgebiete sinnvoll ist. Diese Zonen der städtischen Reparatur bzw. Transformation benötigen ebenfalls die Koordination der Geschäftsgruppen und Dienststellen des Magistrats wie dies bei Zielgebieten vorgesehen ist.

Der STEP 35 sollte auch darauf Antworten geben, wie die noch vom funktionalistischen Städtebau herrührende Funktionentrennung im Bauland (Wohn-, Industrie-, Gewerbegebiete...) überwunden werden kann. Sie ist bei Anwendung moderner Technologien (Schalldämmung, Lüftung...) weitgehend obsolet¹⁷, weil diese Wohnen und Arbeiten im selben Gebäude/Baublock ohne Schmälerung der Wohnqualität erlauben. Zudem haben sich vertikale Nutzungsmischungen schon bei vielen Projekten bewährt. Dadurch können nicht nur Flächen gespart, sondern auch die Stadt der kurzen Wege befördert werden. Im STEP selbst reicht wohl die Ausweisung des Siedlungsraumes, die Details der Bebauung können im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geregelt werden.

Abschließend: Die Stadt Wien tut gut daran, das Instrument des Stadtentwicklungsplanes – nicht nur wegen der gesetzlichen Vorgaben – aufrecht zu halten und auch in den gewohnten 10-Jahresschritten wieder zu erneuern. Es ist flexibel

16 Leider ist zu befürchten, dass lange Planungs- und Genehmigungsverfahren, Einsprüche gegen Trassierungen und Diskussionen über die Finanzierung von Bau und Betrieb deutliche Verzögerungen verursachen werden.

17 Lediglich Gebiete gem. Seweso Richtlinie der EU bedürfen einer besonderen Abgrenzung.

genug, um auf die Herausforderungen der Zeit zu reagieren und den Rahmen für kleinräumige Stadtplanung zu setzen.

Literaturverzeichnis

- Architekturzentrum Wien (2015). Ausstellung „Die Perle des Reiches“, Wien. Bauordnungs-Novellen 1996). LBG 1996/10 und 1996/44
- Brunner, K. (1952). Stadtplanung für Wien, Hrsg.: Stadtbauamt der Stadt Wien, Wien.
- Institut für Stadtforschung (1972). Leitlinien für die Stadtentwicklung, Wien.
- Denk, M. (2007). Zerstörung als Chance? Städtebauliche Konzepte, Leitlinien und Projekte in Wien 1945–58, Wien
- Hofmann, F. (2008). – Leitlinien. Androsch, Hannes (Hrsg.), Wien.
- Pirhofer, G.; Stimmer, K. (2007). Pläne für Wien Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008280a.pdf
- Rainer, R. (1962). Planungskonzept für Wien, Hrsg.: Stadtbauamt der Stadt Wien mit Institut für Städtebau Akademie der Bildenden Künste, Wien.
- Stadt Wien (1984). Stadtentwicklungsplan 1984, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b004541a.pdf
- Stadt Wien (1985). Stadtentwicklungsplan, Hrsg.: Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung, MA 18, Wien.
- Stadt Wien (1994a). Historischer Atlas von Wien, 5. Lieferung, Wien.
- Stadt Wien (1994b). Stadtentwicklungsplan 1994, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b006750.pdf
- Stadt Wien (2002). Masterplan Verkehr Wien Positionspapier, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007372.html
- Stadt Wien (2003). Masterplan Verkehr 2003, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007500.html
- Stadt Wien (2004). Strategieplan 2004
- Stadt Wien (2005). Stadtentwicklungsplan 2005, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007233.html
- Stadt Wien (2014a). Smart City Wien Rahmenstrategie, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008380.html
- Stadt Wien (2014b). Stadtentwicklungsplan 2025, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf
- Stadt Wien (2014c). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Hochhäuser, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/hochhaeuser
- Stadt Wien (2015a). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum

- Stadt Wien (2015b). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Mobilität, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/mobilitaet
- Stadt Wien (2017). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Produktive Stadt, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/fachkonzept-produktive-stadt.html
- Stadt Wien (2018). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Öffentlicher Raum, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/oeffentlicher-raum/index.html
- Stadt Wien (2019). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Energieraumplanung, Wie. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/energieraumplanung/index.html
- Stadt Wien (2020). Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Mittelpunkt des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien, Wien. Online verfügbar unter: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008563.html
- Stadt Wien (2022a). Ringstraßenwettbewerb. Online verfügbar unter: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Ringstraßenwettbewerb (abgerufen am 8.4.2022)
- Stadt Wien (2022b). Auf dem Weg zurück zur Zwei-Millionen-Stadt – die Entwicklung der Wiener Bevölkerung. Online verfügbar unter: <https://wien1x1.at/bev-entwicklung-1/> (abgerufen am 8.4.2022)
- Stadt Wien (2022c). Generalregulierungsplan. Online verfügbar unter: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Generalregulierungsplan (abgerufen am 21.3.2022)
- Stadt Wien (2022d). Wald- und Wiesengürtel. Online verfügbar unter: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wald-_und_Wiesengürtel (abgerufen am 21.3.2022)
- Stadt Wien (2022e). Stadtplanung. Online verfügbar unter: www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtplanung (abgerufen am 21.3.2022)
- Stadt Wien (2022f). Stadtentwicklungsplan 2035. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2035/index.html> (abgerufen am 8.4.2022)
- Uhde, B. (2020). STEP by STEP. in 100*18 Wiener Stadtentwicklung gestern, heute, morgen. Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.), Wien.
- Wagner, O. (1911). Die Großstadt. Schroll.

Rudolf Schicker

Dipl.-Ing., ist Absolvent der Studienrichtungen Geodäsie sowie Raumplanung und Raumordnung der TU Wien. Er war unter anderem amtsführender Stadtrat für Stadtentwicklung und Verkehr in Wien und ist auch seit 2016 als Univ.-Lektor zum Thema „Langfristige Stadtentwicklung“ an der TU Wien tätig.

