

WER TRANS FORMIERT WIEN?!?

Potenziäle und
strukturbedingte Grenzen für
Transformationsprozesse im
Verkehrssystem in Wien

Diplomarbeit
Johann Schneider

Formblatt



Diplomarbeit

Wer transformiert Wien?!
Potenziale und strukturbedingte Grenzen für Transformationsprozesse im
Verkehrssystem in Wien

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieur,
eingereicht an der Technischen Universität Wien, Fakultät für Architektur und
Raumplanung

von

Johann Schneider BSc
Matrikel-Nr.: 01617929

unter Leitung von

Senior Scientist Dipl.-Ing. Dr.techn. **Harald Frey**

und Zweitbetreuung von

Projektass.ⁱⁿ Dipl.-Ing.ⁱⁿ **Barbara Laa** BSc

Institut für Verkehrswissenschaften

E230-01 Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Technische Universität Wien

Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 31. März 2025

Kurzfassung

Das Verkehrssystem wurde in den letzten 100 Jahren in all seinen Dimensionen vorwiegend auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs ausgelegt, was uns heute vor zahlreiche Herausforderungen stellt. Die Stadt Wien hat die Relevanz dieser Probleme erkannt und nimmt sich in ihren Strategien vor, weitreichende Maßnahmen zur Klimaneutralität und zur Klimawandelanpassung zu setzen. In der konkreten Gestaltung öffentlicher Räume wird diesem Umstand jedoch oft nicht genug Rechnung getragen.

Ziel dieser Arbeit ist es, das Entscheidungshandeln in planungspolitischen Prozessen in Wien verstehen zu können, verlangsamende Prozessfaktoren zu erfassen und daraus Handlungsempfehlungen für die Transformation des Verkehrssystems in Städten ableiten zu können. Dabei werden sowohl formelle als auch informelle Planungspraxen beschrieben, um ein Verständnis für das Wiener Planungssystem zu erlangen, sowie Dynamiken politischer Entscheidungspraxis analysiert. Die Analyse der Planungspraxis erfolgt akteurszentriert und nimmt Bedacht auf „Hidden Agendas“ und „versteckte“ Akteur:innen.

Aufbauend auf einer theoretischen Auseinandersetzung mit der Multi-Level-Perspektive, Luhmanns Verwaltungstheorie, politischer Theorie und dem systemischen Machtbegriff werden Einflussfaktoren auf

die Transformation des Verkehrssystems erläutert. Dabei werden sowohl die Herausforderungen einer Transformation als auch mögliche Lösungspfade erläutert. Im Blick auf den Wiener Kontext werden die institutionellen Rahmenbedingungen des Wiener Planungssystems in der Straßenplanung und deren Akteur:innen beschrieben sowie die Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte reflektiert, um im empirischen Teil auf die Handlungspraxis einerseits bei prototypischen Planungsprojekten, andererseits in drei Fallstudien von konkreten Umgestaltungsprozessen öffentlicher Räume einzugehen. Die Umgestaltungsprozesse Praterstraße, Supergrätzl Favoriten und Thaliastraße geben konkrete Hinweise auf projektbezogene Faktoren, welche die Planungsprozesse wesentlich beeinflussten, und werden in dieser Arbeit reflektiert und zueinander in Beziehung gesetzt.

Die Ergebnisse dieser Arbeit sollen Entscheidungsträger:innen, Planer:innen und Verwaltungspersonal in der verkehrspolitischen Praxis unterstützen, die Transformation des Verkehrssystems bestmöglich voranzubringen. Dafür werden sechs Handlungsempfehlungen formuliert, die eine Unterstützung transformativer Bestrebungen in Städten und Gemeinden liefern sollen und sich aus den Erfahrungen des Wiener Planungssystems speisen, das in den letzten Jahren eine deutliche Transformation durchmacht.

Abstract

Over the past 100 years, the transport system in all its dimensions has primarily been designed to meet the needs of motorized private transport, which presents us with numerous challenges today. In its strategies, the City of Vienna has recognized the relevance of these problems and is committed to implementing far-reaching measures for climate neutrality and climate change adaptation. However, this fact is often not sufficiently taken into account in the concrete design of public spaces.

The aim of this study is to understand decision-making in Viennese planning policy processes, to identify factors that slow down processes and to derive recommendations for transformative action of the transportation system in cities. Both formal and informal planning practices are described in order to gain an understanding of the Viennese planning system and to analyze the dynamics of political decision-making practice. The analysis of planning practices is actor-centered and takes into account "hidden agendas" and "hidden" actors.

Based on a theoretical examination of the multi-level perspective, Luhmann's administrative theory, political theory and the systemic concept of power, factors influencing the transformation of the transport system are explained. Both the challenges of transformation and possib-

le solutions are examined. With an insight to the Viennese context, the institutional framework conditions of the Viennese planning system including its actors are described and the transport policy of recent decades is reflected upon, thus addressing the empirical part in prototypical planning projects on the one hand as well as three case studies of concrete redesign processes of public spaces on the one hand. Throughout this thesis, the redesign processes of Praterstrasse, Supergrätzl Favoriten and Thaliastrasse provide concrete indications of project-related factors that significantly influenced the planning processes. They are reflected upon and related to each other in this thesis.

The results of this work are intended to support decision-makers, planners and administrative staff in transport policy practice in order to advance the transformation of the transport system in the best possible way. Based on the experience of the Viennese planning system, which has undergone a significant transformation in recent years, six recommendations for action are formulated, which in summary intend to support transformative efforts in cities and municipalities.

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass die vorliegende Arbeit nach den anerkannten Grundsätzen für wissenschaftliche Abhandlungen von mir selbstständig erstellt wurde. Alle verwendeten Hilfsmittel, insbesondere die zugrunde gelegte Literatur, sind in dieser Arbeit genannt und aufgelistet. Die aus den Quellen wörtlich entnommenen Stellen sind als solche kenntlich gemacht.

Das Thema dieser Arbeit wurde von mir bisher weder im In- noch Ausland einem:einer Beurteiler:in zur Begutachtung in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt. Diese Arbeit stimmt mit der von den Begutachter:innen beurteilten Arbeit überein.

Wien, am 31. März 2025

Besonderer Dank gilt...

... allen tollen Menschen, die mich während des Studiums mit Unterstützung, Rat und Ermutigung begleitet haben.

... Harald und Barbara, die meine Arbeit mit konstruktivem Feedback und Zuversicht betreut haben.

... meinen Interviewpartner:innen, die ihren Erfahrungsschatz bereitwillig geteilt und mich beim Erkenntnisgewinn bestmöglich unterstützt haben.

... Alex, Angie, Charlie, Götz, Laurenz, Ruth, Tom, Ula, Alex, Vali und Vic für anregende Gespräche und das Korrekturlesen dieser Arbeit.

... meiner Familie, die mich emotional und finanziell immer unterstützt hat, insbesondere aber meiner Schwester Helene, ohne die ich vielleicht nie Raumplanung studiert hätte.

... dem Team von con.sens mobilitätsdesign, das mir mit Rat und Flexibilität stets zur Seite gestanden ist.

... allen Menschen, die mit mir bei Platz für Wien aktiv waren und die größte Verkehrspolitische Initiative Wiens aufgezogen haben.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	13
1.1.	Problemhintergrund und Forschungsinteresse	14
1.2.	Forschungsfragen und Hypothesen	16
1.3.	Aufbau der Arbeit	17
1.4.	Persönliches Vorwort	19
2	Transformation im Verkehrssystem	21
2.1.	Transformationstheorie	22
2.2.	Policy making und Verwaltung	30
2.3.	Planungstheorie	43
2.4.	Zusammenfassung: Die Rolle von Politik und Verwaltung in der Verkehrs- und Mobilitätswende	46
3	Transformation öffentlicher Räume in Wien	49
3.1.	Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen	50
3.2.	Relevante Ziele und Strategien für Wien	53
3.3.	Straßennetzhierarchien	60
3.4.	Rechtliche Rahmenbedingungen in der Verkehrsplanung	62
3.5.	Akteurslandschaft	63
3.6.	Finanzen	78
3.7.	Die Wiener Verkehrspolitik seit den 1970er Jahren	80

4 Institutionelles Handeln in Planungsprozessen 101

4.1. Methodik	102
4.2. Allgemeines Entscheidungshandeln	107
4.3. Fallstudie Praterstraße	121
4.4. Fallstudie Supergrätzl Favoriten	145
4.5. Fallstudie Thaliastraße	158
4.6. Vergleich der Fallstudien	174
4.7. Erkenntnisse aus den Fallstudien	176
4.8. Die Fallstudien in der Multi-Level-Perspektive	179
4.9. Übertragbarkeit auf andere Städte	180

5 Synthese 183

5.1. Der Einfluss strukturbedingter Rahmenbedingungen auf Transformationsprozesse im Verkehrssystem	186
5.2. Die Grenzen der Transformation	192
5.3. Der Beitrag von Fallstudien zum Verständnis transformativer Prozesse	195

6 Handlungsempfehlungen zur Transformation des öffentlichen Raums 201

Verzeichnisse und Anhang 207

Quellenverzeichnis	208
Abbildungsverzeichnis	227
Tabellenverzeichnis	232
Anhang	234

1

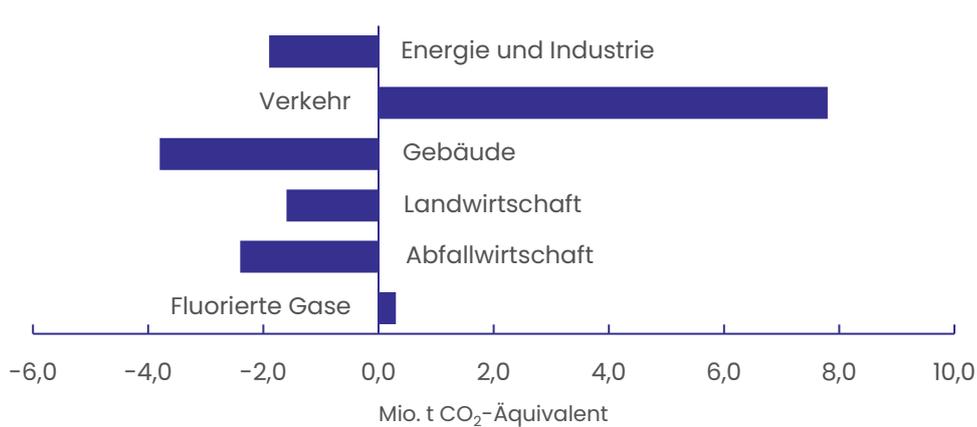
EINLEITUNG

1.1. Problemhintergrund und Forschungsinteresse

Im Pariser Klimaabkommen hat sich Österreich neben 183 anderen Staaten verpflichtet, den globalen Temperaturanstieg im Vergleich zum vorindustriellen Niveau auf 1,5 °C zu begrenzen (Vereinte Nationen 2015). Dieses Ziel verfolgen zahlreiche Strategien auf EU- und nationalstaatlicher Ebene. Während die Treibhausgasemissionen in Österreich in den meisten Sektoren seit 1995 gesunken sind, stiegen sie im Verkehrssektor stark an (siehe Abbildung 1) (Umweltbundesamt 2021). Eine Dekarbonisierung des Verkehrssystems ist jedoch ein wesentlicher Faktor zur Erreichung der Klimaziele. Einige Effekte des Klimawandels sind in den Städten bereits jetzt spürbar, die Anzahl der Hitzetage ist beispielsweise deutlich gestiegen (siehe Abbildung 2). Die steigende Hitze verdeutlicht die ungerechte Verteilung des öffentlichen Raums, der in Städten besonders beansprucht wird,

aber zu großen Teilen fahrenden oder parkenden Kraftfahrzeugen (Kfz) vorbehalten ist. Eine Umverteilung des öffentlichen Raums wird als essenziell betrachtet, um die Platzansprüche alternativer Verkehrsarten zu ermöglichen und eine sozial- und klimagerechte Mobilität zu ermöglichen. (Umweltbundesamt 2024: 28)

Die Stadt Wien hat sich in mehreren Strategien – zum Beispiel in der Smart Klima City Strategie (Magistrat der Stadt Wien 2022b: 54) – zum Ziel gesetzt, den öffentlichen Raum zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität umzuverteilen. Im öffentlichen Diskurs ist jedoch häufig zu hören, dass diesen Zielen wenig Rechnung getragen wird (z.B. Leth 2024b; Stummer 2021). Als Grund dafür werden in Gesprächen mit Planer:innen komplexe Verfahren und Zuständigkeiten in Entscheidung, Planung und Finanzierung, divergierende und nicht nachvollziehbare Interessen unterschiedlicher Beteiligter sowie unklare und intransparente Entscheidungsprozesse auf Politik-



Hitzetage in Wien seit 1970

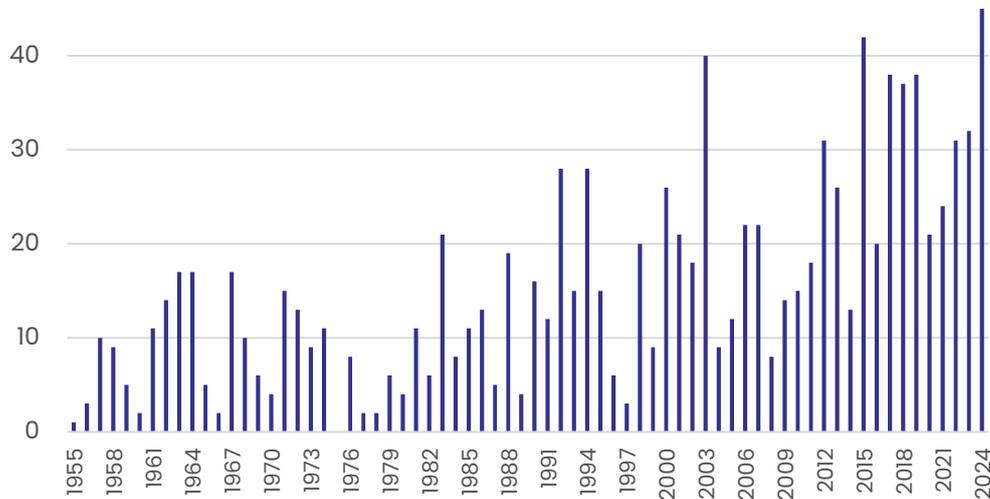


Abbildung 2:
Entwicklung der Hitzetage in
Wien zwischen 1955 und 2024;
an einem Hitzetag beträgt
die Tageshöchsttemperatur
mindestens 30 Grad Celsius

Quelle: Eigene Darstellung
Datenquelle: MA 23 (2025)

und Verwaltungsebene genannt. Diese intransparenten Entscheidungsprozesse machen eine Nachvollziehbarkeit in der Entscheidungsfindung für Umgestaltungen oder Nicht-Umgestaltungen des öffentlichen Raumes sehr schwierig. Partizipation ist bei größeren Umgestaltungen zwar bereits fester Bestandteil des Planungsprozesses, wird jedoch meist nur sporadisch durchgeführt und hat nicht zwingend Einfluss auf Entscheidungen, die im weiteren Verlauf des Prozesses getroffen werden.

In dieser Arbeit sollen zwei große Elemente dieses komplexen Planungssystems aufgebrochen und zumindest in Teilen entziffert werden. Einerseits soll die Arbeit das Entscheidungshandeln planungspolitischer Prozesse in Wien erklären – sowohl auf politischer Ebene, aber auch auf Ver-

waltungsebene. Dabei sollen sowohl formelle als auch informelle Planungspraxen beschrieben werden. Andererseits geht es um das bessere Verständnis von Dynamiken politischer Entscheidungspraxis, die mit dieser Arbeit erklärt werden sollen. Es wird untersucht, welche Akteur:innen in derartigen Prozessen wie relevant sind, wer Entscheidungen treffen kann und wie diese Entscheidungsfindung abläuft. Interessant sind dabei insbesondere „Hidden Agendas“ und „versteckte“ Akteur:innen.

Aufbauend auf dem Verständnis der Entscheidungspraxis im konkreten Wiener Verkehrssystem ist das Ziel der Arbeit die Entwicklung von Handlungsempfehlungen für eine Nachhaltigkeitstransformation des Verkehrssystems, die sich auf andere Städte übertragen lassen.

1.2. Forschungsfragen und Hypothesen

Aus dem Forschungsinteresse kristallisiert sich folgende **Forschungsfrage** heraus:

Welche strukturbedingten Rahmenbedingungen beeinflussen Transformationsprozesse im Verkehrssystem in Bezug auf den öffentlichen Raum in Wien?

Um diese Forschungsfrage zu konkretisieren und das Feld im Zuge dieser Forschungsarbeit besser eingrenzen zu können, werden noch folgende Leitfragen gestellt:

Leitfrage 1: Wie laufen Entscheidungsprozesse in der Verkehrsplanung in Wien ab? Welche Akteur:innen haben spezifische Entscheidungsmacht? welche Beziehungsgeflechte beeinflussen Entscheidungen in der Verkehrsplanung?

Leitfrage 2: Welche institutionellen Rahmenbedingungen behindern beziehungsweise fördern Transformationsprozesse in der Verkehrsplanung?

Leitfrage 3: Inwiefern kann die Anwendung der Multi-Level-Perspektive auf Fallstudien zum Verständnis transformativer Prozesse in konkreten abgegrenzten Räumen beitragen?

Zu Beginn der Arbeit werden drei Hypothesen aufgestellt, die sich vorwiegend aus den Erfahrungen meiner aktivistischen und verkehrsplanerischen Arbeit in Wien (siehe Kapitel 1.4) ergeben.

Hypothese 1: *Bezirksvorsteher:innen haben realpolitisch deutlich mehr Entscheidungsmacht (bzw. Verhinderungsmacht) als ihnen laut Stadtverfassung zusteht.*

Hypothese 2: *Einzelpersonen in der Verwaltung und in der Bezirkspolitik können Transformationsprozesse wesentlich beeinflussen und sie im schlimmsten Fall gänzlich zum Erliegen bringen.*

Hypothese 3: *Zwischen strategischer Ebene und Detailplanung fehlt eine konkrete Zielebene, an der sich die ausführenden Magistratsdienststellen orientieren können.*

1.3. Aufbau der Arbeit

Die Arbeit ist in drei Teile gegliedert:

- Theoretischer Rahmen in Kapitel 2 und 3
- Empirische Ergebnisse aus der Entscheidungspraxis und den Fallstudien in Kapitel 4
- Synthese und Handlungsempfehlungen in Kapitel 5 und 6

Theoretischer Rahmen

Anschließend an die Einleitung erfolgt in Kapitel 2 die theoretische Auseinandersetzung mit dem Bedarf einer Transformation im Verkehrssystem und verschiedener theoretischer Auseinandersetzungen aus der Transitionsforschung, der Verwaltungsforschung und der politischen Forschung. Die Theorie soll dabei helfen, die Erkenntnisse einzuordnen und in einen theoretischen Zusammenhang zu setzen, um sie später vergleichbar zu machen. Zunächst wird die Multi-Level-Perspektive nach Geels und Schot (2007) als zentrales theoretisches Gerüst erklärt und anhand des Verkehrssystems beschrieben. Als zweite wesentliche Theorie zum Verständnis planungspolitischer Prozesse folgt die Verwaltungstheorie von Niklas Luhmann (2021), welche die Perspektive der Verwaltung erklärt. Zuletzt werden verschiedene Begriffsbestimmungen und Grundlagen zur Analyse politischer Prozesse vorgestellt, unter anderem das Advocacy Coalition Framework (Sabatier und Jenkins-Smith 1993) und der Faktor von Macht im System (Avelino und Rotmans 2009; Imbusch 2012; Luhmann 2013).

Kapitel 3 geht auf den Wiener Kontext ein und gibt einen historischen Überblick über die Wiener Verkehrspolitik, aktuelle verkehrspolitische Zielsetzungen auf unterschiedlichen Ebenen und die Akteurslandschaft in der Wiener Verkehrsplanung.

Empirischer Teil

In Kapitel 4 erfolgt die empirische Auseinandersetzung mit dem Wiener Verkehrsplanungsumfeld. Zunächst wird erklärt, wie idealtypische planungspolitische Prozesse ablaufen, welche Faktoren zur Initiierung eines Projekts beitragen und welche Aspekte zur Entscheidungsfindung herangezogen werden. Dabei werden sowohl formelle als auch informelle Entscheidungspraxen analysiert.

Es folgt die Auseinandersetzung mit drei konkreten Planungsprozessen, deren Ziel die Umgestaltung eines abgegrenzten Straßenraumes war. In den Fallstudien werden spezifische Wirkungsmechanismen identifiziert, die Planungsprozesse wesentlich beeinflussen können. Die Untersuchung der Planungsprozesse der Umgestaltung der Praterstraße, der Entwicklung des Supergrätzl Favoriten und der Umgestaltung der Thaliastraße soll einen Vergleich unterschiedlicher Rahmenbedingungen und deren Einfluss auf die Entscheidungspraxis und Projektgenese ermöglichen. Die Fallstudien werden dabei stets in den Kontext der Multi-Level-Perspektive gesetzt und anhand dieser analysiert.

Der Erkenntnisgewinn in diesem Kapitel erfolgt anhand von Internetrecherche sowie zwölf leitfragengestützter Expert:inneninterviews, die zwischen Mai und Oktober 2024 durchgeführt wurden. Durch die Expert:inneninterviews konnte Zugang zu nicht öffentlichem Prozesswissen erlangt werden. Die Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte aus den Projektbeteiligten, durch persönliche Kontakte in Planungsbüros und Verwaltung und aus dem erwarteten Erkenntnisgehalt ihrer Aussagen. Die ausgewählten Interviewpartner:innen sind der Stadtpolitik, der Bezirkspolitik, der Verwaltung sowie der (privaten) Planung zugehörig. Der Interviewleitfaden resultierte aus den Forschungsfragen sowie den Prozessspezifika der Fallstudien. Je nach Tätigkeitsfeld der interviewten Person sowie lokalen Spezifika der Fallstudie wurde der Leitfaden entsprechend abgeändert oder ergänzt. Der Basisleitfaden findet sich im Anhang dieser Arbeit.

Die Auswertung der Interviews erfolgt deduktiv mittels einer theoriegeleiteten Kategoriebildung in Anlehnung an Mayring (2015). Aussagen aus den Interviews wurden dabei einem Categoriesystem in Form von Codes zugeordnet, die auf Basis des theoretischen Hintergrunds und der Interviewleitfäden definiert wurden. Eine Übersicht über das Categoriesystem befindet sich im Anhang dieser Arbeit.

Synthese und Handlungsempfehlungen

In Kapitel 5 werden die Erkenntnisse aus der theoretischen Ausarbeitung und der praktischen Auseinandersetzung mit dem Wiener Planungskontext zusammengeführt. Die Beantwortung der Forschungsfragen erfolgt anhand wesentlicher Erkenntnisse aus der Planungspraxis, gestützt durch die theoretische Einordnung.

Zum Schluss folgen in Kapitel 6 praxisnahe Handlungsempfehlungen, die politischen Akteur:innen und Planer:innen in Städten und Gemeinden helfen sollen, die Nachhaltigkeitstransformation voranzubringen und Hinweise geben, welche Faktoren zu einem Gelingen beitragen.

1.4. Persönliches Vorwort

In Anbetracht meines aktivistischen Engagements und meiner derzeitigen Arbeit als Mobilitätsplaner ergibt sich ein wesentliches Interesse am Verständnis der Wiener Verkehrspolitik. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen dabei auch dem persönlichen Verständnis vom Entscheidungshandeln im politischen System in Wien und darüber hinaus. In Anbetracht dieses Hintergrundes bin ich dabei selbst Teil des untersuchten Planungssystems und kann nicht gänzlich neutral auftreten. Annahmen im Zuge dieser Arbeit werden stets durch eigene Erfahrungen beeinflusst. Dennoch besteht der Anspruch, objektiv und wissenschaftlich zu arbeiten und Erkenntnisse sachlich zu begegnen. Besonders hervorzuheben ist dabei, dass Verkehrsplanung keine rein technische Disziplin ist. Vielmehr ist sie eine zutiefst soziale Materie. Sie lebt und wirkt von und mit Kommunikation und wird dabei ständig von Menschen und deren Werten beeinflusst. Diese Arbeit soll Politiker:innen, Planer:innen und allen, die an Verkehr und Mobilität interessiert sind, helfen, die komplexen und oft schwierig nachvollziehbaren Entscheidungen im Mobilitätsbereich zu verstehen und die menschlichen Komponenten in einem institutionalisierten System nicht zu übersehen. Die meisten Widerstände in der Planung sind nicht auf Böswilligkeit zurückzuführen, sondern werden durch konservative Wertesysteme und die Handlungsspielräume im System verursacht.

Meine Tätigkeit bei *Platz für Wien*¹ ab 2020 hat mich in die verwobenen Strukturen der Wiener Verkehrspolitik eintauchen lassen. Durch Kontakte mit erfahrenen Aktivist:innen, die die politische Szene schon länger beobachten, und den Austausch mit politischen Akteur:innen, nicht zuletzt durch die Termine mit verschiedenen Bezirksvorsteher:innen und Stadtpolitiker:innen, an denen ich teilweise direkt beteiligt war und teilweise über andere erfahren habe, durfte ich Erfahrungen über das politische System sammeln.

Ein weiterer Einflussfaktor meines großen Interesses an der Wiener Verkehrsplanung ist meine berufliche Tätigkeit im Mobilitätsplanungsbüro *con.sens* mobilitätsdesign, durch das ich bereits einige Erfahrungen in Projekten mit der Stadt Wien und Entscheidungsprozessen in der Verkehrsplanung gewinnen konnte. Das Projekt Praterstraße, welches in dieser Arbeit als Fallstudie dient und an dem *con.sens* mobilitätsdesign mitgewirkt hat, fand vor meinem Eintritt in das Unternehmen statt.

¹ Platz für Wien bezeichnet sich selbst als „größte Verkehrsinitiative Wiens“ (siehe dazu in Kapitel 3.7).

Kapitel 2 setzt sich mit der Theorie einer Nachhaltigkeitstransformation im Verkehrssystem auseinander. Zunächst wird die Multi-Level-Perspektive als zentrale Transformationstheorie vorgestellt und auf das Verkehrssystem übertragen. Es folgen eine Auseinandersetzung mit der Policy- und Verwaltungsforschung sowie ein kurzer Exkurs in die Planungstheorie. In Kapitel 2.4 werden die Theorien bezüglich ihrer Bedeutung für Transformationsprozesse in der Verkehrsplanung zusammengefasst.

2

TRANSFORMATION IM VERKEHRSSYSTEM

2.1. Transformations- theorie

Nachhaltigkeitsorientierte Forschung zu Innovation und Technologie hat seit den 1990er Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen. Das relativ neue Forschungsfeld der Nachhaltigkeitstransition beschäftigt sich mit der Frage, wie nicht-nachhaltige sozio-technische Systeme zur Nachhaltigkeit transformiert werden können. Aufgrund zahlreicher ökologischer und sozialer, aber zunehmend auch ökonomischer Probleme in einigen Sektoren, hat das Thema an Relevanz zugenommen. Im Verkehrssektor zeigt sich das beispielsweise durch Stau und hohen Platzverbrauch des Kfz-Verkehrs, lokale Luftverschmutzung, der Erschöpfung fossiler Brennstoffe, hohe CO₂-Emissionen und Verkehrsunfälle.

Diese Herausforderungen werden verstärkt durch die vorangegangene Entwicklung und Abhängigkeiten (sogenannte path-dependencies) sowie „Lock-In“-Effekten in den bestehenden Sektoren. Die etablierten Technologien sind in bestehende Verhaltensmuster, Wertschöpfungsketten sowie Regulations- und Institutionsstrukturen eingebettet. Veränderungen in den etablierten Systemen finden daher nur schrittweise statt und nicht radikal. Diese schrittweisen Veränderungen reichen allerdings nicht aus, um den bestehenden Herausforderungen in der Nachhaltigkeit zu begegnen. Sowohl der Policy-Bereich als auch die Sozialwissenschaften beschäftigen sich daher zunehmend mit der Frage, wie notwendige radikale Veränderungen

des bestehenden Systems gefördert und gesteuert werden können. (Markard et al. 2012: 955)

Markard et al. (2012) stellen vier etablierte Theorien der Transformationsforschung vor, die auf Grundlagen genereller netzwerktheoretischer Theorien ab den 1980er-Jahren beruhen. Für die vorliegende Arbeit wird die Multi-Level-Perspektive (MLP) nach Geels und Schot (2007) als meistzitierte Theorie (Kerschbaum 2022: 26) herangezogen, um mögliche Pfade und Herausforderungen der Transformation des Verkehrssystems in Wien beleuchten zu können.

Transformation und Transition

Die Begriffe Transformation und Transition werden in der Literatur teilweise als Synonym, teilweise abgegrenzt zueinander betrachtet. In dieser Arbeit wird der Begriff Transformation verwendet, der in der Definition nach Wittmayer und Hölscher (UBA 2017: 46, zit. nach Kerschbaum 2022: 26) *„gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse und Transitionen als institutionell-politische Veränderungen innerhalb sozialer Systeme beinhalten“*.

2.1.1. Multi-Level-Perspektive (MLP)

Die Multi-Level-Perspektive (MLP) stellt ein Konzept zum anschaulichen Verständnis der komplexen Dynamik sozio-technischer Veränderungen dar und besteht aus drei Ebenen: der sozio-technischen Landschaft, dem sozio-technischen Re-

Sozio-technische
Landschaft

Sozio-Technisches
Regime

Nischen

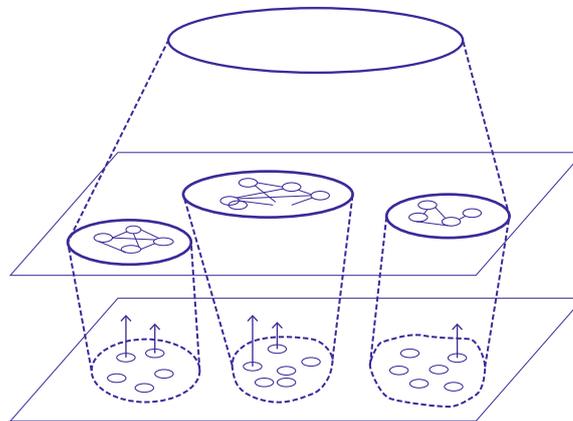


Abbildung 3:
Vernetzte Ebenen der Multi-
Level-Perspektive

Quelle: Eigene Darstellung nach
Geels (2002: 1261)

gime und Nischeninnovationen (Abbildung 3) (Geels 2002: 1258–1260).

Das **sozio-technische Regime** ist als Mesoebene der zentrale Bestandteil der Theorie und bildet „das Regelwerk [...], eingebettet in den zusammenhängenden Komplex aus Ingenieurpraktiken, Produktionsprozessen, Produktcharakteristiken, Kompetenzen und Prozessen, Akteurshandeln und der Definition von Problemen.“ (Rip und Kemp 1998: 338, eigene Übersetzung) Bestehende Regimes sind das Ergebnis früherer struktureller Veränderungen und bilden die Basis für zukünftige Veränderungen (Rip und Kemp 1998: 338). Innovationen sind grundsätzlich nicht Bestandteil des sozio-technischen Regimes, können aber dennoch stattfinden und finden üblicherweise schrittweise statt (Geels 2002). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass das bestehende System immer stabil sein und nicht verändert werden möchte aufgrund von Verknüpfungen verschiedener, heterogener Bestandteile im System. Diese Ele-

mente sind als Ergebnisse der Produktion und Reproduktion durch soziale Gruppen besonders stabil, da sie Teil der erlernten und gelebten Alltagsroutine sind. Manifestiert werden sie im Regime durch Gesetze, Normen und Richtlinien, soziale und organisatorische Strukturen sowie Wertschöpfungsketten. (Geels 2002: 1259)

Die **sozio-technische Landschaft** stellt die externen Rahmenbedingungen eines Systems dar (Makro-Ebene), die durch tiefgreifende strukturelle Trends geprägt sind. Damit sind globale, auf lokaler Ebene wirkende Trends gemeint, die durch Entscheidungen auf lokaler Ebene sehr schwer oder gar nicht geändert werden können, beispielsweise gesellschaftliche Rahmenbedingungen, globale Krisen, Klima(wandel), Ölpreise und Wirtschaftsentwicklung. Die sozio-technische Landschaft bildet damit die Grundlage und externe Struktur für das Handeln von Akteur:innen im System. Veränderungen gehen üblicherweise sehr langsam vonstatten. (Geels 2002: 1260; Geels und Schot 2007)

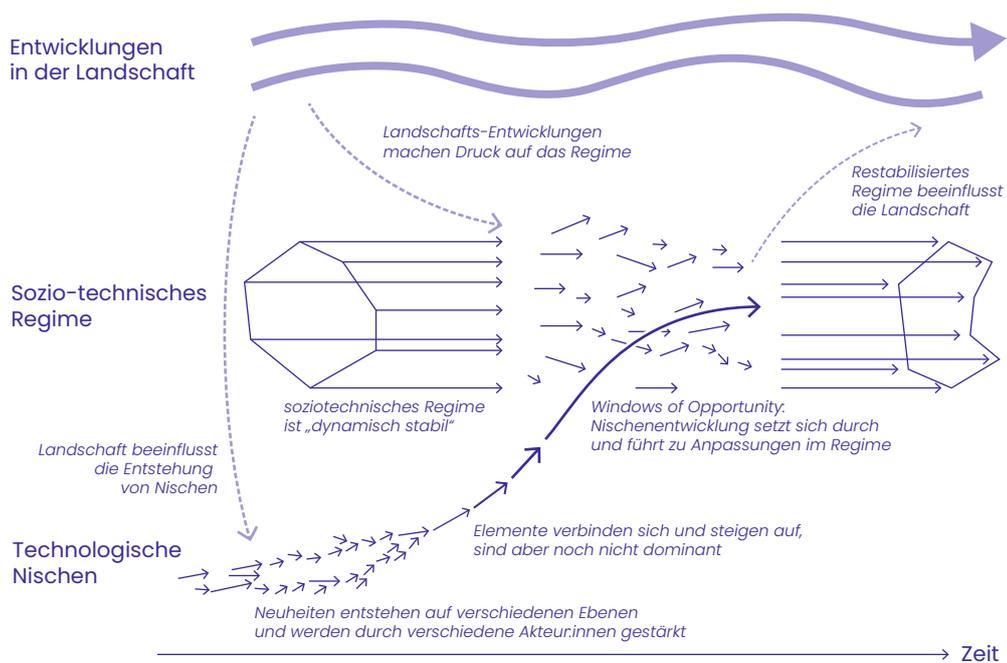
Nischeninnovationen bilden die Mikroebene, in der radikale Innovationen stattfinden können. Nischen sind Theorien oder Praxen, die substantiell vom bestehenden vorherrschenden Regime abweichen. Sie sind geschützt vom "normalen" Markt und dienen als Inkubationsräume für radikale Neuerungen (Geels und Schot 2007: 400). Viele Nischeninnovationen sind oft umständlich und teuer und scheitern häufig. Gleichzeitig geben Nischen Raum für Lernprozesse und zur Bildung sozialer Netzwerke, die Nischeninnovationen fördern. (Geels 2002: 1261)

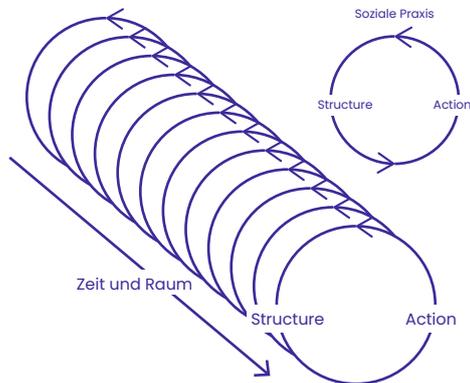
Transformation wird definiert als Übergang von einem Regime in ein anderes

(Geels 2011: 26). Die MLP geht davon aus, dass Transformationen immer aus der Interaktion zwischen den drei Ebenen heraus entstehen, wobei sich alle Ebenen – wenn auch unterschiedlich stark – gegenseitig beeinflussen. In Abbildung 4 sind diese Interaktionen dargestellt. Unter guten Bedingungen können Nischeninnovationen den Sprung in das Regime schaffen und das Regime infolge verändern. Dabei unterstützen Nischen das Regime oder arbeiten ihm entgegen. Umgekehrt werden Nischen durch das existierende Regime und durch die externen Rahmenbedingungen beeinflusst. Gleichzeitig ist das Regime eingebettet in die sozio-technische Landschaft und

Abbildung 4:
Darstellung der Multi-Level-
Perspektive (MLP) für die
Transformation von sozio-techni-
schen Systemen

Quelle: Eigene Darstellung nach
Geels und Schot (2007: 130)





halten], die immer in Strukturen eingebettet sind, aber unterschiedliche Fähigkeiten haben, diese zu nutzen“ (Vogel 2015: 41, eigene Übersetzung). Er beschreibt die Haupteigenschaften von Strukturen als transformativ und rekonstruierend. Akteur:innen (und deren Handeln) und Strukturen sind in einem kontinuierlichen sozialen Austausch miteinander und haben Einfluss aufeinander (siehe Abbildung 5).

Abbildung 5: Darstellung der Wechselwirkungen in Giddens Strukturaktionstheorie

Quelle: Eigene Darstellung nach Rose (1999), zit. nach Vogel (2015: 41)

kann in weiterer Folge zu (langsamen) Änderungen in ebendieser Landschaft führen. Die sozio-technische Landschaft ist der stabilste Faktor. Krisen und starke Änderungen in dieser Landschaft können zu Umbrüchen im sozio-technischen Regime führen. (Geels 2002)

Die Stabilität eines sozio-technischen Regimes fußt auf institutionellen Strukturen, die die technischen Artefakte, Regeln und Akteur:innen miteinander verbinden. Das Handeln der einzelnen Akteur:innen wird durch die vorgegebenen Strukturen stark beeinflusst. Diese lassen ein Wirken außerhalb dieser Strukturen prinzipiell nicht zu, weshalb man von einem „Lock-In“ spricht. (Geels 2002: 1259–1262, 2011: 27)

Die MLP orientiert sich in Konzeption und Verständnis an Giddens Strukturtheorie. Giddens (1979, zit. nach Vogel 2015: 41) beschreibt zwei Bestandteile: Structure als „Regeln und Ressourcen [...], auf die die Akteure bei ihren Handlungen zurückgreifen“ und Agency, das „im Wesentlichen die sozialen Praktiken von Akteuren [bein-

Die Anwendung der Multi-Level-Perspektive in der Praxis

Geels (2002: 1259) hält fest, dass die Multi-Level-Perspektive ein analytisches und heuristisches Konzept zum einfachen Verständnis transformativer Prozesse darstellt. Sie muss auch an den jeweiligen Kontext angepasst und skaliert werden. In Abbildung 6 ist die Struktur der Multi-Level-Perspektive angepasst an den Wiener Kontext dargestellt. In Die sozio-technische Landschaft besteht aus der Stadt mit ihren gebauten Strukturen, Governan-

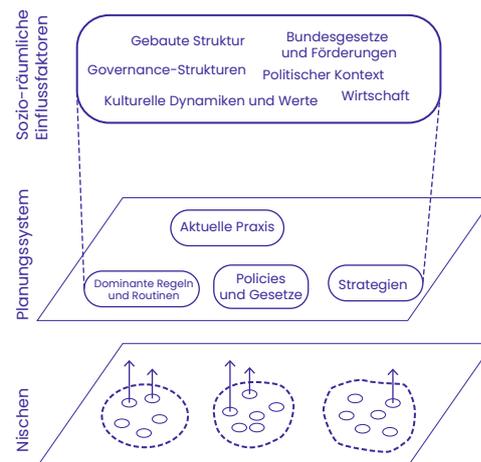


Abbildung 6: Darstellung der Multi-Level-Perspektive, angepasst an den Wiener Kontext

Quelle: Eigene Darstellung, adaptiert nach Doyon (2015: 4)

ce-Strukturen, der Wirtschaft und den kulturellen Rahmenbedingungen. Das sozio-technische Regime bezieht sich auf die Planungsebene, der Policies und Gesetze, Strategien, Regeln und Routinen sowie die gelebte Praxis zugrunde liegen. (nach Doyon 2015)

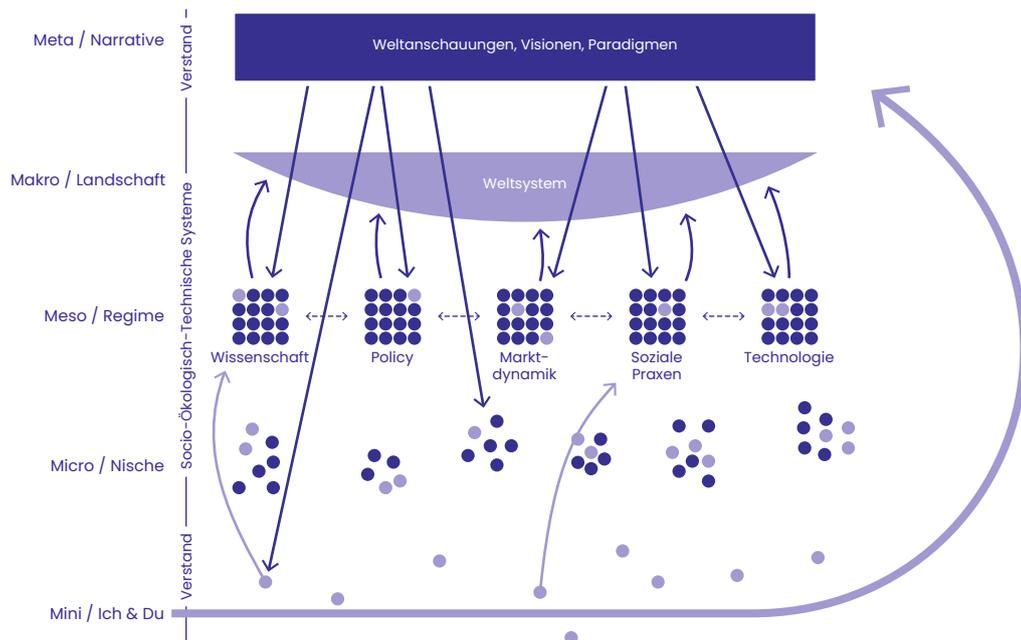
Destabilisierung des Regimes

Jene Mechanismen, die zu einer Destabilisierung des Regimes führen, wurden in der Literatur bislang nicht ausführlich behandelt (Vincent und Scholl 2019: 1). Abseits der Nischenentwicklung ist die Destabilisierung des Regimes Grundvoraussetzung zur Transformation in ein neues Regime. Die Destabilisierung des

bestehenden Regimes ruft jedoch meist großen Widerstand etablierter Akteur:innen hervor (Geels 2014). Göpel (2016: 40–51) skizziert den wichtigsten Faktor am Weg zur Nachhaltigkeitstransformation als „Great Mindshift“. Er fügt der Multi-Level-Perspektive zwei weitere Ebenen hinzu (Abbildung 7): die „Mini“-Ebene unterhalb der Nische, die sich auf die Individuen bezieht, und eine Metaebene oberhalb der sozio-technischen Landschaft. Schlüssel ist ein Wandel der Weltanschauung auf der persönlichen (untersten) Ebene, der zu einem Paradigmenwechsel in Weltanschauung und Visionen auf der Metaebene führt und so zu einer Destabilisierung des Regimes führt.

Abbildung 7:
Individuen und die Metaebene
im Kontext der MLP

Quelle: Eigene Darstellung nach
Göpel (2016: 47)



Vincent und Scholl (2019) beschäftigten sich mit den akteurszentrierten Dynamiken der Destabilisierung sozio-ökonomischer Regimes. Dabei betrachten sie das Zusammenspiel zwischen Nischen und Regimes und verorten deren Akteur:innen. Sie halten fest, dass Regimes und Nischen koexistieren können und sich wechselseitig positiv oder negativ beeinflussen. Dieser Einfluss kann auch durch Akteur:innen geschehen, die nichts gemeinsam haben und nicht miteinander in Berührung kommen oder gar mehreren Ebenen oder derselben Ebene angehören. Daher fokussieren sie sich auf die Art der unterschiedlichen Akteur:innen. Sie unterscheiden zwischen zentralen Akteur:innen (core actors) und anderen, am Rand stehenden, sich anpassenden Akteur:innen (aligned

actors), sowohl im Regime als auch in den Nischen. Erstere sind dem System, das sie repräsentieren, verpflichtet, unterstützen dessen Stabilität durch ständige Reproduktion seiner Elemente und beeinflussen andere, ihren Regeln zu folgen. Zweitere zeigen kein klares Bekenntnis zu einem bestimmten System und unterstützen Bestandteile sowohl des Regimes als auch der Nische(n). Transformationen finden dann statt, wenn Nischenakteur:innen den Regimedruck überwinden und sich die Nische zum neuen dominanten Regime entwickelt. Destabilisierung des Regimes ist ein essenzieller begleitender Prozess dieses Übergangs. (Vincent und Scholl 2019: 5) Diese Regimedestabilisierung wird in fünf Phasen beschrieben, welche in Tabelle 1 und Abbildung 8 dargestellt sind.

1. Systemblindheit und Verleugnung	Etablierte Akteur:innen haben starke Verpflichtungen im Regime und leugnen Probleme des bestehenden Systems.
2. Zunehmende, schrittweise Reaktion auf Probleme	Die Akteur:innen des Regimes erkennen Leistungsprobleme aufgrund des erhöhten externen Drucks, sind dem Regime jedoch weiterhin stark verpflichtet und reagieren mit schrittweisen Innovationsversuchen.
3. Zunehmende Zweifel und Diversifizierung	Die etablierten Akteur:innen zweifeln zumindest einige Elemente des bestehenden Regimes an und suchen nach alternativen Lösungen außerhalb des Regimes.
4. Verfall und Destabilisierung	Die Probleme werden zu groß und führen zu Krisen, die dazu führen, dass die etablierten Akteur:innen ihr Bekenntnis zum System verlieren. Es entsteht eine Neuorientierung mit radikalen Innovationen.
5. Auflösung	Die Neuorientierung schlägt fehl, das alte Regime löst sich auf.

Tabelle 1:
fünf Phasen der Regimedestabilisierung nach Vincent und Scholl (2019: 5)

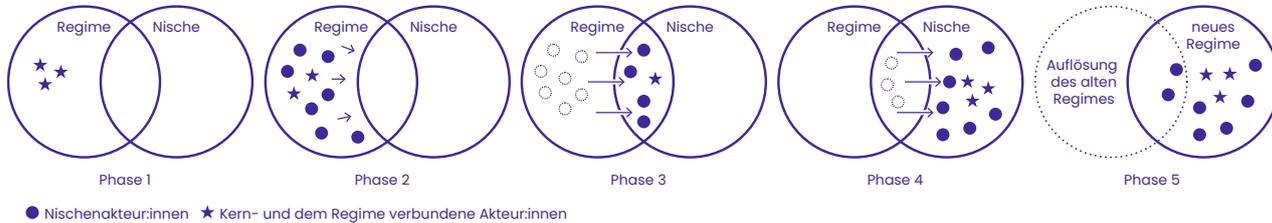
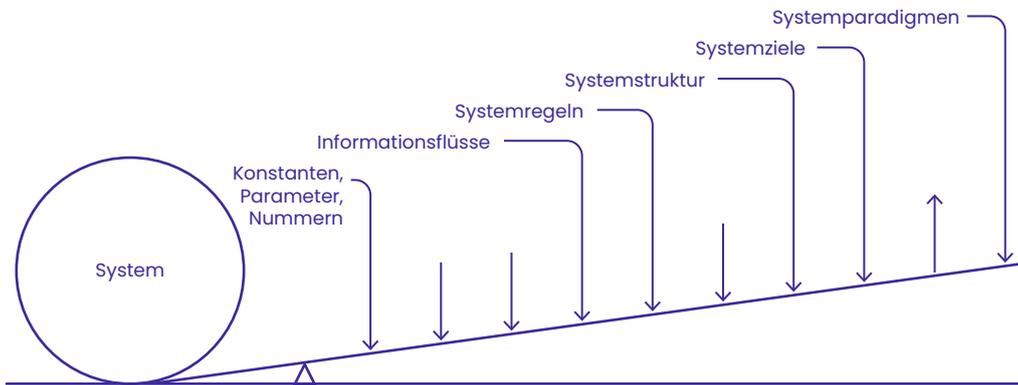


Abbildung 8:
Verschiedene Phasen der
Regime-Destabilisierung und des
Regime-Wechsels

Quelle: Eigene Darstellung nach
Vincent und Scholl (2019: 6)

Abbildung 9:
Hebelpunkte für Interventionen in
Systemen

Quelle: Eigene Darstellung
nach Meadows (1999, zit. nach
Haselsteiner et al. 2021: 99)



In Abbildung 9 sind die Hebelpunkte für Interventionen in Systemen nach Meadows (1999, zit. nach Haselsteiner et al. 2021: 99) dargestellt. Es zeigen sich unterschiedliche Hebelwirkungen von Veränderungen im System. Verändert sich ein übergeordnetes Systemziel, so verändern sich die Subsysteme, um dem neuen Ziel gerecht zu werden. Werden hingegen nur einzelne Teile des Systems verändert, reicht das nicht aus für einen umfassenden Systemwandel, stattdessen zeigt sich Widerstand im Policy-System.

2.1.2. Die Multi-Level-Perspektive im Verkehrssystem

Die Multi-Level-Perspektive ist ein analytisches und heuristisches Konzept zum einfachen Verständnis transformativer Prozesse und muss an den Kontext des untersuchten Fachgebiets angepasst und skaliert werden. Während die Anwendung der MLP anhand des Energiesystems bisher am häufigsten vorgenommen wurde, gab es auch einige Ansätze der Beschreibung von Transformationsprozessen im Verkehrssystem (Haselsteiner et al. 2021: 78). Marletto (2011), Zijlstra und Avelino (2013) und Frey und Laa (2021) beschreiben die starke Verfestigung als „Car Regime“, in dem das Auto die zentrale Rolle

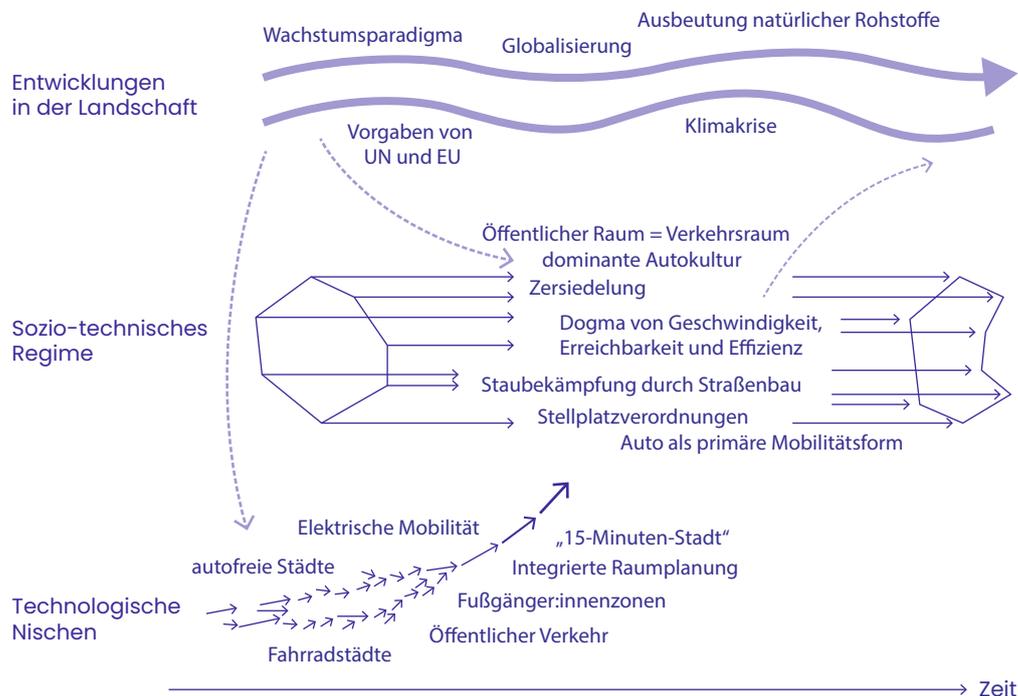


Abbildung 10:
Multi-Level-Perspektive im
Kontext des Verkehrssystems

Quelle: Eigene Darstellung nach
Frey und Laa (2021: 4) und Geels
(2002: 1261)

in allen Aspekten des sozio-ökonomischen und sozio-technischen Systems spielt und die Strukturen darauf ausgerichtet werden. Auch Österreich kann in diesem „Car Regime“ verortet werden, auch wenn die Ausprägungen regional unterschiedlich stark sein können. Abbildung 10 beschreibt die Multi-Level-Perspektive im Kontext dieses vorherrschenden „Car Regimes“.

Mattioli et. al (2020) beschreiben die Systemwiderstände, die hinter der fehlenden Nachhaltigkeitstransformation dieses „Car Regimes“ stehen und sie bisher verunmöglichen. Sie sprechen von der politischen Ökonomie der Autoabhängigkeit (political economy of car dependence).

Die Etablierung des Pkw als dominierendes Verkehrsmittel ging stark einher mit der Industrialisierung und der Etablierung der Fließbandproduktion in einem kapitalistischen Wirtschaftssystem. Die Kraftfahrzeugproduktion wurde seit der Erfindung des Automobils stetig gesteigert und stellt einen der weltweit größten Wirtschaftssektoren dar. Die weltweite Pkw-Produktion hat sich in den letzten 60 Jahren etwa versechsfacht, der Motorisierungsgrad ist gestiegen von 20 Kfz pro 1.000 Menschen (1950) auf 143 Kfz pro 1.000 Menschen (2015). Die Etablierung des Pkw als massentaugliches Alltagsverkehrsmittel hat ein komplexes System geschaffen, das aus sich selbst verstärkenden Elementen

besteht und eine immer größere Abhängigkeit von Autos schafft. Dieses System der Abhängigkeit vom Auto wurde durch die Automobilindustrie mithilfe intensiver Lobby- und Medienarbeit verstärkt. Mattioli et al. (2020: 3–12) beschreiben fünf Faktoren der Autoabhängigkeit im System: (1) die Automobilindustrie, (2) Bereitstellung von Kfz-Infrastruktur, (3) eine autoabhängige Siedlungsentwicklung und Flächennutzung, (4) die Vernachlässigung von öffentlichem Verkehr und (5) den kulturellen Status des Autos („car culture“).

Die intensiven Verflechtungen des „car-regimes“ und die tiefsitzenden Lock-In-Effekte schaffen eine Gesellschaft, in der es Nischeninnovationen auf große Systemwiderstände stoßen, um Platz im Regime zu finden.

2.2. Policy making und Verwaltung

2.2.1. Handeln in öffentlichen Institutionen

Um das Handeln öffentlicher Institutionen zu verstehen, ist es hilfreich, auf die Spezifika dieses sozialen Systems im Zuge der Systemtheorie einzugehen und den Begriff der Institution zu definieren. Zunächst wird in diesem Kapitel eine kurze Einordnung des System- und Institutionsbegriffs vorgenommen, um nachfolgend konkreter auf die Spezifika des Verwaltungssystems einzugehen.

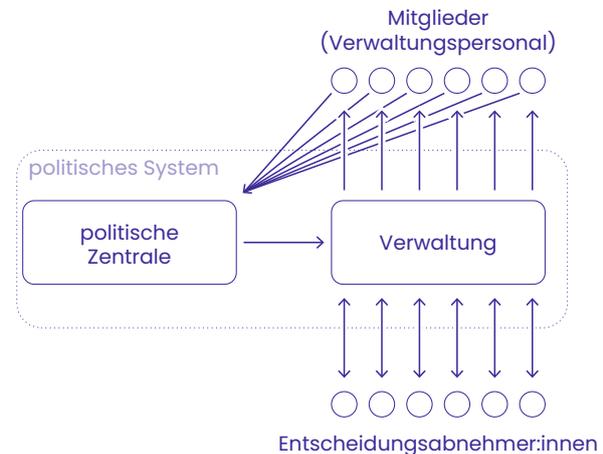
Luhmann (2021: 44–51) beschreibt ein **System** als Zusammenschluss Einzelner, welches der Verstetigung und stabilen Selbsterhaltung in einer sich stets verändernden Umwelt dient. Dabei ist das System stets mit der Umwelt im Austausch, beeinflusst sie und wird von ihr beeinflusst. Es kann dabei nur erhalten werden, wenn es seine Leistungen, die es empfängt und aussendet, selektiv auswählt. Um handeln zu können, muss das System in gewissen Gesichtspunkten unabhängig von seiner Umwelt agieren können. Das gibt ihm die Möglichkeit, strategisch zu agieren. Der Aktenbestand einer Verwaltung und seine internen Regeln befähigen ein Verwaltungssystem beispielsweise zu einem langfristig konsistenten Verhalten gegenüber seiner Umwelt. Toleranzschwellen sind dabei relevant, da sie eine gezielte Behandlung besonders schwerwiegender Umwelteinflüsse ab einer gewissen Toleranzgrenze zulassen. In einem Verwaltungssystem kann das beispielsweise die Einbeziehung vorgesetzter oder anderer zuständiger Stellen sein, wenn das Problem zu komplex ist, um durch die Einzelperson oder eine Abteilung allein gelöst zu werden. Gleichzeitig werden einfache Entscheidungen von höheren Positionen ferngehalten, was die generelle Produktivität steigert. Mit einer solchen Organisation kann sich das System im Umfeld sich stetig ändernder Umwelteinflüsse auf die Lösung bestimmter Probleme konzentrieren.

Für **Institutionen** gibt es sehr unterschiedliche Definitionen (Sabatier 2007: 23). Im Kontext dieser Arbeit, die das (Wie-

ner) Verwaltungssystem zum Thema hat, wird die öffentliche Verwaltungsinstitution als abgeschlossene Einheit gesehen, die durch Gesetze definiert ist und spezifische Aufgaben erfüllt. Sie ist scharf abgegrenzt von anderen Institutionen und agiert nach außen einheitlich. Durch diese Spezifik grenzt sie sich auch von anderen, offenen Systemen ab, etwa der Gesellschaft.

Luhmann (2021) geht in seiner Verwaltungstheorie davon aus, dass (öffentliche) Verwaltungen **Handlungssysteme besonderer Art** sind, da sie sich von anderen Systemen durch ihre Art des Handelns unterscheiden, indem sie verbindliche Entscheidungen treffen (Luhmann 2021: 57). Die Struktur der Verwaltung ist in Abbildung 11 dargestellt. Die Systemleistung der Verwaltung, also das Spezifikum dieses Systems ist es, „*Information zu Entscheidungen zu verarbeiten*“ (Luhmann 2021: 58). Da diese Entscheidungen nicht nur für die Mitglieder der Verwaltung bindend sind, sondern auch für Außenstehende, benötigen sie politische Vorbereitung und Legitimation. Damit ist die Verwaltung allein nur handlungsfähig, wenn sie Teil eines politischen Systems ist, das aus der Verwaltung und der Politik besteht. Die Politik befasst sich mit der Legitimierung des Entscheidungshandelns der Verwaltung.

Die Leistung des Systems ist es, den Austausch mit der Umwelt zu bewerkstelligen und gleichzeitig die Grenzen zu dieser Umwelt zu bewahren, also die eigenen Strukturen möglichst invariant zu erhalten. Das Verwaltungssystem ist mit drei Um-



welten konfrontiert: (1) die Politik, die sich über Wahlen legitimiert und Entscheidungen vorbereitet, (2) das Publikum, also die Öffentlichkeit, und (3) die Mitglieder der Verwaltung, also das Verwaltungspersonal. Im Vergleich zu den Umweltsystemen, die stets veränderlich sind, gibt es eine interne und externe Erwartung an die Verwaltungsorganisation, dass sie stabil agiert. (Luhmann 2021: 68–75)

Abbildung 11:
Die Verwaltung und ihre Umwelt
Quelle: Eigene Darstellung nach
Luhmann (2021: 120)

Die Informationsgewinnung als Basis der Entscheidung erfolgt durch die Umwelt, wobei die kooperative Verflechtung (mit den Entscheidungsabnehmer:innen) auf ein Minimum reduziert ist. Hat eine Privatperson beispielsweise mit der Verwaltung zu tun, sendet sie ihre Informationen an die Verwaltungsstelle und bekommt nicht mit, wer in den Entscheidungsprozess eingebunden war. Die Verwaltung wird als Einheit gesehen, in die es keinen Einblick gibt. Sie teilt in letzter Instanz ihre Entscheidung mit. Durch ihre verliehene hoheitliche Gewalt als staatliche Verwaltung

besitzen ihre Entscheidungen eine Verbindlichkeit und geben der Verwaltung ein hohes Maß an Legitimität und Macht. Durch die Autorität der Entscheidungen wird der Informationsbedarf gesenkt und die Verwaltung kann sich auf die Erledigung anderer Aufgaben konzentrieren. (Luhmann 2021: 122–128)

Das **Verwaltungssystem** strukturiert sich in seiner Organisation, Struktur und Motivation anders als private Unternehmen und Vereine. Seine Existenzmittel erschließen sich nicht durch persönliche Motivation der tätigen *Mitglieder* oder ihrer *Kunden* (Entscheidungsabnehmer:innen), sondern durch die politischen Entscheidungsträger:innen (politische Zentrale). Diese Struktur soll das Handeln der Verwaltungsakteur:innen ohne persönliche Motivation und unabhängig von deren persönlichen Befindlichkeiten machen. Die Motivation ist das „öffentliche Interesse“ beziehungsweise das Gemeinwohl. Die konkreten Ziele werden durch die politische Zentrale vorgegeben, auf deren Entscheidungsfindung die Mitglieder der Verwaltung wiederum Einfluss haben. Entscheidungsabnehmerin ist die Öffentlichkeit, die umgekehrt auf das Handeln der Verwaltung (und der Politik) Einfluss hat, indem sie Informationen bereitstellt. Im Vergleich zu Dienstleistungsunternehmen ist der Erfolg des Verwaltungshandelns jedoch nicht von der Kooperation des Publikums (den Entscheidungsabnehmer:innen) abhängig. (Luhmann 2021: 118–124)

Kommunikation zwischen Politik und Verwaltung

Im klassischen Herrschaftsmodell, das vor allem im nordamerikanischen Wissenschaftsdiskurs der „Public Administration“ weit verbreitet ist, wird davon ausgegangen, dass die Politik über die Zwecke der Verwaltung entscheidet und die Verwaltung die Mittel zur Handlung bereitstellt. Luhmann (2021: 146–163) kritisiert diese Vorstellung als Idealtypus bürokratischer Herrschaft, die ein rein rationales Entscheidungssystem in der Verwaltung voraussetzt und davon ausgeht, dass eine Eigenmacht der Bürokratie die Demokratie gefährde. Vielmehr müsse hinterfragt werden, inwiefern das Verhältnis zwischen Verwaltung und Politik rein hierarchisch und linear ist. In diesem Verhältnis hat die Politik die Aufgabe, die Verbindlichkeit der Verwaltungsentscheidungen durch die Herstellung politischen Vertrauens in der Sozialordnung demokratisch zu legitimieren. Die Politik gibt keine Befehle, sondern Informationen über ihren politischen Konsens in Form von Menschen, die in hohe Verwaltungspositionen gesetzt werden, direkten Empfehlungen für Entscheidungen oder Entscheidungsprogrammen (beispielsweise Regierungsprogramme). Da politische Entscheidungen per se legal nicht bindend sind, hat die Politik größtes Interesse daran, Personalentscheidungen der Verwaltung zu beeinflussen und Schlüsselstellen mit ihnen vertrauten Personen zu besetzen (Luhmann 2021: 156).

Ergänzend schreibt Luhmann (2021: 152): *„Ein Politiker muss nicht nur wissen, was geschehen wird, wenn er die Verwaltung in bestimmter Weise informiert; er muss auch die Bedingungen kennen, unter denen eine Information in der Verwaltung überhaupt als politisch erkannt und bearbeitet wird. [...] Der Zugang zu den Symbolen, mit deren Hilfe dies möglich ist, und der Zugang zu den Stellen, in denen diese Informationen für die Verwaltung formuliert werden, [...] ist der eigentliche Gegenstand des politischen Kampfes; ihn möglichst exklusiv und möglichst langfristig besetzt zu halten, ist das Systemziel der politischen Parteien.“*

Die Grenze zwischen Politik und Verwaltung ist fließend und wird durch die Art der Kommunikation bestimmt. Die Politik hat die Entscheidungsmöglichkeit, verschiedenen Adressat:innen unterschiedliche politische Informationen mitzuteilen, was ihr gegenüber der Verwaltung politische Macht verleiht (zum Machtbegriff siehe Kapitel 2.2.2). Gleichzeitig hat eine politische Entscheidung allein keinen legalen Status und ist damit unwirksam. Sie braucht immer die Einarbeitung in eine förmliche Verwaltungsentscheidung. Da politische Information keine Legalität besitzt und benötigt, können auch Oppositionsparteien in gewissem Ausmaß politische Informationen an die Verwaltung zutragen, die in eine Verwaltungsentscheidung einfließen können. Entscheidend ist dabei, dass das Verwaltungsorgan diese Information als politisch wahrnimmt. Bei der Einordnung dieser Informationen in politisch und unpolitisch helfen ihm sei-

ne persönliche Erfahrung (bestenfalls mit einer gewissen politischen Sensibilität), die Erfahrung der Kolleg:innen und Vorgesetzten sowie Erwartungen an die Institution der Informationsquelle. Generell liegt in der Grenze zwischen Politik und Verwaltung aber eine Variationsfähigkeit, die von der politischen Praxis und Gewohnheiten abhängig ist. Die Grenze der Politik kann somit weit in die Verwaltung hineinragen, die Verwaltung (zumindest teilweise) also selbst politisch sein. (Luhmann 2021: 152–156)

Entscheidungshandeln innerhalb der Verwaltung

Über das Verwaltungssystem lässt sich schlussfolgernd sagen, dass es einen Unterschied zwischen der Erwartung seines Handelns und seines tatsächlichen Handelns gibt. Diese Differenz ist in Tabelle 2 dargestellt. Durch die Institutionalisierung wird erwartet, dass die Verwaltung immer gleich (invariant) und rational entscheidet auf Basis der Information, die sie durch das Publikum (Öffentlichkeit) und durch die Politik (politische Ziele) – also ihre Umwelt – erhält. In der Außenwahrnehmung besteht das Verwaltungssystem nicht aus Einzelpersonen, sondern als eine Einheit und deren Abteilungen. Im tatsächlichen Entscheidungshandeln und in der Entscheidungsfindung spielen Erfahrungen, (persönliche oder institutionelle) Werte und die Qualität und Vollständigkeit der Informationen sehr wohl eine Rolle, wodurch die Einzelentscheidungen stets variant und nicht rein rational sind. (Luhmann 2021: 72; Simon 1947: 92–94) Rationales Handeln ist für Individuen nur institutionali-

Tabelle 2:
Entscheidungen in der
Verwaltung nach Simon (1947:
92–94) und Luhmann (2021: 72)

	Verwaltungssystem (erwartetes Handeln)	Mitglieder der Verwaltung (konkretes Handeln)
Entscheidungshandeln	invariant	variant
Entscheidungsfindung	rational	teilweise rational, aber durch Erfahrungen, Werte und spezifi- schen Informationen beeinflusst

siert möglich (Simon 1947: 111) Diese Varianz ist für das System in einer sich ständig ändernden Umwelt aber von Vorteil.

„Die Varianz des Systems beruht nicht darauf, dass immer dieselben, beständigen Umweltursachen immer dieselben Systemzustände bewirken, sondern darauf, dass eine Vielzahl von funktional äquivalenten Möglichkeiten verfügbar ist, die es dem System erlauben, gegenüber zahlreichen Veränderungen in der Umwelt indifferent zu bleiben beziehungsweise sie durch gleichartige Ersatzleistungen auszugleichen.“ (Luhmann 2021: 77–78)

2.2.2. Agenda Setting und politische Entscheidungen

Politische Prozesse sind aufgrund der (1) hohen Zahl an beteiligten Personen und Institutionen, der (2) langen Zeitspannen von oftmals Jahrzehnten einer Regierungsbeteiligung, der (3) hohen rechtlichen und organisatorischen Komplexität bestimmter Policy-Bereiche, der (4) Eigendynamik demokratiepolitischer Prozesse und Gremien und (5) undurchsichtigen Machtstrukturen besonders

komplex. Wissenschaftliche Theorien müssen diese Komplexität vereinfachen, um politische Prozesse zu verstehen, und können daher meist nur einen kleinen Teil der Komplexität dieser Entscheidungsprozesse abbilden. (Sabatier 2007: 3–5) In diesem Kapitel wird zunächst ein grober Aufriss institutionalisierter Entscheidungsfindung und politischen Agenda Settings gemacht. Als Theorie zur Beschreibung der politischen Entscheidungsprozesse in Wien wurde das Advocacy Coalition Framework (ACF) von Sabatier (1993) gewählt, das am Ende dieses Kapitels beschrieben wird.

Politics and Public Policy

In der englischsprachigen polittheoretischen Literatur wird zwischen politics und policy, die im Deutschen mit dem Begriff Politik zusammengefasst werden, und polity unterschieden. Da im deutschsprachigen Politik-Begriff eine Ausdifferenzierung der Begriffe ausbleibt, werden auch hier, wo eine Differenzierung notwendig ist, die englischsprachigen Begriffe genannt.

Lasswell (1971, 57, zit. nach Zittoun 2014: 4) beschreibt **policy** als Zusammenfassung von Werten, Interessen, Instrumenten

und Praktiken zur Ergebnisfindung. Zittoun sammelt weitere Definitionen von public policy und formuliert schlussendlich seine eigene als „mehr oder weniger komplexen Zusammenhang von Problemen, Zielen, Werten, Instrumenten, Maßnahmen, Konsequenzen, etc.“ (2014: 4, eigene Übersetzung) Public policy beschreibt er als Produkt politischer Aktivität (2014: 5). In Verbindung mit Luhmanns Verwaltungstheorie ist public policy das Produkt aus dem Handeln, Entscheiden und Abwägen von Alternativen von Politik und Verwaltung.

Politics lässt sich in zwei Facetten beschreiben. Einerseits als „*alle Aktivitäten, die darauf abzielen zu ordnen, zu regieren, soziale Konflikte zu lösen und die Ordnung in der Gesellschaft wiederherzustellen*“ (Zittoun 2014: 7, eigene Übersetzung). Andererseits kann sie beschrieben werden als „*Aktivität der Anfechtung, der Opposition, des Konflikts, des parteipolitischen Wettbewerbs und im weiteren Sinne der sozialen Unordnung*“ (Zittoun 2014: 7, eigene Übersetzung). Beide Definitionen stehen konträr zueinander und erscheinen dennoch beide zutreffend. Sie ergänzen Hannah Arendts Auffassung, Politik existiere nur, da das gesellschaftliche Zusammenleben auf der gleichzeitigen Koexistenz von Diversität der Menschen und gesellschaftlicher Ordnung beruht. Politik versucht diese Ordnung und Organisation herzustellen. (Freund 1986, zit. nach Zittoun 2014: 8) Die Synthese beider Definitionen zeigt, wie komplex und widersprüchlich das Feld der Politik ist.

Polity ist die institutionelle Dimension von Politik, also der „*Ordnungsrahmen, der die Bedingungen politischen Handelns angibt (Verfassung, Normen, Institutionen etc.)*“ (Gloe und Oeftering 2022)

Agenda Setting und die Produktion von public policy

Die Aktivitäten eines hoheitlichen Systems sind von der Fähigkeit abhängig, die Komplexität der Umwelt durch Selektion der wahrgenommenen Inhalte zu vereinfachen (Luhmann 2021: 44–51). Dieser Selektionsprozess spiegelt sich in politischen Prozessen als politische Agenda wider.

Kingdon (2002: 3) definiert Agenda Setting als „*Liste der Themen oder Probleme, denen Regierungsverantwortliche ihre ständige Aufmerksamkeit schenken*“ (eigene Übersetzung). Er beschreibt vier Schritte der Produktion von public policy: Die (1) politische Agenda (Themensetzung), die die Interessen und Ziele als Produkt politischer Selektion gesellschaftlicher Themen und Probleme beinhaltet, die (2) Spezifizierung (bzw. Selektion) von Alternativen als Grundlage für politische Entscheidungen, die (3) Entscheidung aus Alternativen, was sowohl beispielsweise demokratiepolitische Prozesse wie Wahlen als auch Entscheidungen politischer Entscheidungsträger:innen beinhaltet, und die (4) Implementierung der Entscheidung. Der Erfolg des politischen Handelns kann in jedem Schritt für sich entschieden werden. (Kingdon 2002: 2–3)

Zittoun (2014: 9–11) sieht zu Beginn jeder Produktion von public policy die Ausformulierung einer Problemerkklärung (problem statement). Bleibt diese Problemerkklärung unbeachtet, so trägt sie zu sozialer Unordnung bei. Daraus ergibt sich ein Drang der Politik, angeprangerte Probleme zu lösen, scheinen sie einmal im öffentlichen Diskurs auf. Die Problemerkklärung beinhaltet sowohl ein konkretes Problem, das es zu lösen gilt, als auch eine public policy, die zur Problemlösung verändert werden muss. Die Problemerkklärung muss dabei so gestaltet sein, dass das Problem als lösbar, die public policy als reformierbar erscheint und die Lösung mit dem Problem assoziiert werden kann. Eine reine Problemdefinition reicht im politischen Diskurs also nicht aus, Probleme müssen immer mit Lösungen verknüpft werden und umgekehrt.

Entscheidungsfindung

Simon (1947: 85) beschreibt Entscheidungsfindung als Prozess der Beschreibung der Konsequenzen, deren Evaluierung und das Verknüpfen mit Alternativen. Er beschreibt in seiner Theorie, dass Entscheidungsträger:innen in der Entscheidungsfindung lediglich zufriedenstellen möchten und nicht die beste Lösung suchen. Die Lösung muss „gut genug“ sein. Im Entscheidungsprozess bedeutet das eine rasche Eliminierung von Alternativen auf Basis von wenigen Informationen. Dabei werden – unter dem Risiko weniger guter Entscheidungen – manche Lösungswege gar nicht bedacht, um den Aufwand der Entscheidungsfindung möglichst gering zu halten. (Simon 1947: 14)

Ostrom (2007: 30–31) sammelt Entscheidungsmodelle der rationalen Entscheidung nach Nutzen und Kosten, beschreibt aber deren Limitierung und somit theoretische Bedeutung, da Menschen aufgrund des Mangels aller Informationen nicht rein rational entscheiden können. Vielmehr entscheiden sie auf Basis ihrer Erfahrungen und dem Lernen aus vergangenen Fehlentscheidungen.

Advocacy Coalition Framework (ACF)

Das Advocacy Coalition Framework (ACF) von Sabatier und Jenkins-Smith (1993) ist ein theoretischer Analyserahmen, um die Dynamik von politischen Entscheidungsprozessen zu erklären. Das ACF baut auf der Annahme auf, dass das Verständnis politischer Prozesse die Analyse über einen längeren Zeitraum (10 Jahre oder mehr) erfordert, um zumindest einen Zyklus der Formulierung, Implementierung und Neuformulierung einer policy und deren Erfolge und Misserfolge betrachten zu können.

Policies sind außerdem immer im Kontext früherer Entwicklungen zu betrachten. (Sabatier und Jenkins-Smith 1993: 16) Zum Verständnis von Policy-Veränderungen ist der Fokus auf politische Subsysteme erforderlich. Innerhalb eines Politikfeldes existieren mehrere Akteur:innen, die miteinander in Interaktion stehen. Diese Akteur:innen bilden sogenannte „Subsysteme“, die verschiedene private und öffentliche Institutionen und Organisationen umfassen, insbesondere jene, die besonderen Einfluss auf die Generierung politischer Ideen haben. Das können ne-

ben institutionalisierten Akteur:innen auch zivilgesellschaftliche Initiativen, Journalist:innen oder Wissenschaftler:innen sein. Innerhalb dieser Subsysteme konkurrieren verschiedene Koalitionen um Einfluss und Ressourcen im politischen System. (Sabatier und Jenkins-Smith 1993: 17)

Auch wenn das Konzept in der Behandlung konkreter Fragestellungen flexibel ist, beruht es auf drei Grundprinzipien: den Advocacy Coalitions, Policy Change und Policy Oriented Learning.

Innerhalb eines Subsystems schließen sich Akteur:innen mit ähnlichen Überzeugungen und Wertvorstellungen zu Koalitionen (Advocacy Coalition) zusammen. Diese können ideologische, wissenschaftliche oder normativ-moralische Dimensionen umfassen. Diese Koalitionen sind nicht nur durch kurzfristige Interessen verbunden, sondern auch durch die tieferliegende Übereinstimmung in ihren Weltanschauungen. Diese Wertesysteme bestehen aus drei Ebenen, (1) den Grundwerten – also Fundamentale, fast unveränderliche Weltanschauungen – (2) den politischen Prinzipien und allgemeinen politischen Zielsetzungen und (3) den sekundären Werten – also technischen Aspekten von Wertesystemen wie konkrete politische Maßnahmen und konkrete Lösungen für politische Probleme. (Gabehart und Weible 2023: 3) Zweck dieser Koalitionen ist es, gemeinsame Ziele und Wertvorstellungen in die Public Policy einfließen zu lassen. Sie agieren mehr oder weniger koordiniert, um politische Prozesse zu beeinflussen.

Änderungen der Policy (Policy Change) finden in der Regel durch policy-orientiertes Lernen (Policy Learning) statt, das durch neue wissenschaftliche Erkenntnisse, öffentliche Meinung oder veränderte politische Rahmenbedingungen (z.B. wirtschaftliche oder gesellschaftliche Krisen) angestoßen wird. Lernen führt dazu, dass Akteur:innen ihre Überzeugungen anpassen oder Koalitionen sich neu formieren. Die Stabilität von Werten und Koalitionen kann aber auch durch externe und interne Schocks beeinflusst werden. Große, externe Ereignisse wie wirtschaftliche Krisen, Naturkatastrophen oder Regierungswechsel können als „Schocks“ fungieren, die die bestehenden Koalitionen destabilisieren und neue Koalitionen oder politische Reformen anstoßen. (Gabehart und Weible 2023: 5–8)

2.2.3. Der Einfluss der Zivilgesellschaft auf Politik und Verwaltung

Wie in Kapitel 2.2.1 beschrieben, ist die Verwaltung allein dazu in der Lage, bindende Entscheidungen zu treffen. Die Politik hat Einfluss auf die Verwaltung, indem sie ihr politische Legitimität über das Entscheidungshandeln der Verwaltung zuschreibt. Aber auch die Zivilgesellschaft hat Einfluss auf das Handeln der Verwaltung. Einerseits auf direktem Wege durch eine Interessensformulierung, beispielsweise in Form eines Anliegens, einer Beschwerde oder der Meldung eines Missstands. Hierauf kann oder muss die Behörde auf Basis der bestehenden Gesetze reagieren

und der:die Interessent:in muss sich der Entscheidung fügen, solange sie korrekt getroffen wurde. Andererseits besteht die Möglichkeit der Einflussnahme über den Umweg der Politik. Die Steuerung der politischen Informationen an die Verwaltung geht grundsätzlich über Wahlen, kann aber auch durch andere Instrumente der Mitwirkung geschehen. Dieser Weg der Einflussnahme hat die Eigenheit, dass persönliche Motive spätestens in der Informationsverarbeitung durch die Politik verallgemeinert werden müssen, um konsensfähig zu sein. Beide beschriebenen Einflussformen, einerseits die direkte, individuelle und machtlose, andererseits die indirekte, generalisierte und einflussstarke, sind relevant für die Stabilität der politischen Gesamtordnung und ergänzen sich gegenseitig. (Luhmann 2021: 157–159)

2.2.4. Macht im System

Betrachtet man soziale Systeme – wie das Verwaltungssystem eines ist – kommt man nicht umhin, sich mit dem Machtbegriff auseinanderzusetzen. Auch wenn sich die Systemtheorie gegen die Behandlung dieses Begriffs sträubt (Luhmann 2013: 11–12) und auch die Governance-Theorie das Thema meist versucht auszuklammern (Mayntz 2006, zit. nach Kreuzer und Scholz 2011: 71) – in beiden Fällen wird von „Machtblindheit“ gesprochen – sind Macht und Herrschaft zentrale Begriffe der Sozialwissenschaften (Imbusch 2012: 9). In Bezug auf den Governance-Begriff kritisiert Mayntz den „Problemlösungsbias“ und hinterfragt, ob es in der

politischen Realität immer um die Lösung kollektiver Probleme oder doch primär um Machtgewinn und Machterhalt geht. Dieser Aspekt erscheint essenziell, wenn wir Entscheidungsprozesse in Politik und Verwaltung betrachten, da er den Handlungsspielraum der Akteur:innen zumindest teilweise bestimmt.

Individueller Machtbegriff

Der Machtbegriff erscheint als im Sprachgebrauch häufig verwendeter und allgemein bekannter Begriff klar in seiner Bedeutung, so als könnte stets zweifelsfrei über ihn gesprochen werden (Imbusch 2012: 9). Im Vergleich zwischen alltäglichem und wissenschaftlichem Sprachgebrauch zeigen sich große Unterschiede in seiner Deutungshoheit. Während Macht im Alltagsgebrauch meist negativ konnotiert ist, wird er in der Wissenschaft deutlich differenzierter als Teil ideologischer Debatten oder als Eigenschaft sozialer Beziehungen gesehen. Macht ist nicht sichtbar und einerseits ein dynamisches Phänomen, in dem sich die Verhältnisse zwischen Einzelpersonen, Gruppen und Institutionen immer verändern, andererseits relational, also nur im Kontext mit mehreren Menschen beziehungsweise sozialen Systemen denkbar. (Avelino und Rotmans 2009; Faucault 1980: 101, zit. nach Imbusch 2012: 9–10)

Da Macht eine „zentrale Form der Vergesellschaftung“ ist, ist sie ein allgegenwärtiges Phänomen in Gesellschaften (Imbusch 2012: 12). Dabei steht nicht die Macht in und von Organisationen im Mittelpunkt, sondern die Organisation von Macht,

„nämlich die Bildung, Reproduktion und der Verlust von Macht, das Prozesshafte, das sich in Strukturen und Dynamiken niederschlägt“ (Imbusch 2012: 13).

Imbusch (2012: 11–12) beschreibt die Ausübung von Macht als dreidimensionales System. Die erste Dimension orientiert sich an der klassischen Auffassung von Max Weber (1956: 28): „Macht bedeutet jede Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht“. Hiermit wird das aktive Treffen von Entscheidungen und deren Umsetzung mit all seinen positiven oder negativen Auswirkungen beschrieben.

Die zweite Dimension beschreibt eine versteckte, unsichtbare **Kontroll-Macht**. Macht wird hier auf soziale Institutionen ausgeübt, um bestimmte Probleme und die damit verbundenen Entscheidungen gar nicht erst in den Diskurs zu bringen. Der Fokus liegt dabei auf der verborgenen Machtausübung durch das „Nicht-Entscheiden“, um die Legitimität bestimmter Handlungen zu untergraben.

Die dritte Dimension wird als „Meta-Macht“ beschrieben und beschreibt eine umfassende Kontrolle des gesellschaftlichen Gesamtkontextes sowie den Rahmenbedingungen des sozialen Handelns, explizit die „*Öffnung oder Schließung bestimmter Optionen und Handlungskorridore*“ (Imbusch 2012: 12). Sie bedingt weitreichende Kontrolle über soziale Prozesse und Institutionen.

Macht als Systembegriff

Stülpt man die Machttheorie über die Systemtheorie, so muss man sie mit der Prämisse der Informationsselektion sozialer Systeme verbinden. Wie in Kapitel 2.2.1 beschrieben, ist der Selbstzweck sozialer Systeme die Selektion von Information in einer unendlich komplexen Umwelt zur Reduktion ebendieser Komplexität.

Luhmann (2013: 52–53) nutzt den Begriff „Einfluss“ zur Übertragung der Auswirkung von Macht auf das System. Einfluss liegt dann vor, wenn die Selektionsleistung eines Mitglieds des Systems einem anderen mitgeteilt wird und durch dieses ohne Hinterfragen als Einschränkung seiner Möglichkeiten in seinem Handeln akzeptiert wird. Dabei genügt es, wenn der Entscheidungsspielraum des zweiten Mitglieds eingeschränkt wird, selbst wenn noch Entscheidungsspielraum offen ist. Diese Einengung erfolgt durch Kommunikation und nicht durch Ordnungsvorgaben. Dabei ist relevant, dass Alternativen denkbar bleiben. Einfluss kann nur dann ausgeübt werden, wenn die Einflussnahme über die Einzelsituation hinaus generalisiert und erwartbar ist, da sich die Beteiligten nur dann über ihre Einflussnahme sicher sein können. Einfluss per se ist essenzieller Bestandteil menschlicher Kommunikation in einem komplexen Weltentwurf.

Die Verbindung zur Macht wird in einer Generalisierung von Einfluss geschlagen. Es gibt, ähnlich wie bei der Machttheorie selbst, verschiedene zeitliche, sachliche und soziale Dimensionen der Generalisie-

zung von Einfluss. Luhmann (2013: 61–62) findet für diese unterschiedlichen Dimensionen konkrete Begrifflichkeiten: zeitlich generalisierter Einfluss ist Macht, sachlich generalisierter Einfluss ist Autorität und sozial generalisierter Einfluss ist Führung. Der Einfluss lässt sich zur Macht dadurch ausbauen, „*dass der Machthaber bekanntermaßen über Alternativen verfügt, die er immer wieder in völlig verschiedenen Situationen wählen könnte und die für seine Partner durchweg [...] nachteiliger sind als das Befolgen der Wünsche des Machthabers*“ (Luhmann 2013: 63). Bedingung für Machtausübung ist, dass der Einfluss der Machthabenden auch in Zukunft erwartbar ist. (Luhmann 2013: 62–65)

Im Gegensatz dazu ist die Autorität in der Vergangenheit verankert. Durch vergangene Äußerungen oder Entscheidungen, die sich als richtig herausgestellt haben, wird Autorität erzeugt. Diese kann auch durch formale Positionen oder fachliche Qualitäten entstehen.

Auch Führung ist, ähnlich wie Autorität, durch richtige Entscheidungen in der Vergangenheit verfestigt. Sie führt dazu, dass andere Beteiligte sich den Entscheidungen der Führenden fügen, ohne alternative Handlungsstränge zu bedenken (oder bedenken zu wollen). (Luhmann 2013: 65–69)

Alle drei Dimensionen schließen einander nicht aus, eine allein kann für sich kaum bestehen bleiben. Gleichzeitig sind sie in ihren Mechanismen so unterschied-

lich, dass sie ihre gegenseitige Legitimität untergraben. Dieser Effekt lässt sich durch formale Organisation der Macht überwinden, wie sie in Verwaltungssystemen üblich ist. Hierdurch werden die Mechanismen der Generalisierung überformt mit der Organisation der Verwaltung, wodurch sie nur noch in Einzelfällen in ihrer grundlegenden Form erforderlich sind. Durch die hierarchische Organisation wird Einfluss vom Individuum selbstverständlich akzeptiert, um Teil des Systems bleiben zu können, von dem es profitiert, ohne über die Konsequenzen des Nichteinhaltens nachzudenken. (Luhmann 2013: 62–69)

Macht und Politik

In der Politikwissenschaft besteht Uneinigkeit darüber, ob Politik mit Macht gleichgesetzt werden kann (Luhmann 2013: 133). Luhmann (2013: 141–151) differenziert diese Ansicht. Die Politik ist keineswegs die einzige machtausübende Stelle einer Gesellschaft, die gesellschaftliche Ermöglichung von Macht ist jedoch erforderlich zur Aufrechterhaltung des Friedens und zur Setzung und Durchsetzung einer Rechtsordnung, was ein leistungsfähiges politisches System bedingt. Die Macht in der Gesellschaft muss (egal ob vom Staat oder anderen Akteur:innen ausgehend) immer begrenzt sein. Das politische System fängt dabei jene Mechanismen der Macht auf, die andere Machthabende in ihrer Spezialisierung stören (beispielsweise die Macht der Wirtschaftssysteme, die auf Geld spezialisiert sind, und die Macht des Staates durch Gewährleistung von Frieden und Rechtsschutz). Das politische

System dient der Erhaltung der Entscheidungsfähigkeit einer Gesellschaft, indem sie eine Selektion in den Entscheidungsgrundlagen vornimmt. Die Ergebnisse dieser Entscheidungen sind kollektiv verbindlich und müssen durch die „Überlegenheit physischer Zwangsmittel und die fraglose (nur in Ausnahmefällen umstrittene) Hinnahme der Entscheidung als legitim“ (Luhmann 2013: 144) als sozial sichere Form der Generalisierung von Einfluss gesichert sein.

Politik ist demnach die Formalisierung von Macht einer Gesellschaft zum kollektiven Treffen von Entscheidungen, die in ihrer Komplexität nicht durch die Einzelheit ihrer Individuen getroffen werden können. In einem politischen System wird die Macht durch die Schaffung bestimmter Stellen begrenzt, deren Besetzung durch politische Parteien angestrebt wird. Der Machtbereich dieser Stellen ist definiert, was ihre Macht einschränkt. Gleichzeitig bedeutet das, dass ein großer Einflussbereich einer Stelle zu einer Verringerung der Beschränkung von Macht führt. Durch die hierarchische Ordnung von Entscheidungskompetenzen wird diese Macht in die Verwaltung übertragen. Höhere Positionen können Entscheidungen niedriger Positionen ändern. Diese Hierarchien im System sagen zwar nichts über die tatsächlichen Machtstrukturen aus, können in der Machtstrategie jedoch nicht ignoriert werden.

Die Strukturen dienen auch der funktionalen Differenzierung von Politik und Verwaltung und verbinden sie zugleich. So ist es wichtig, dass klar ist, dass politische Entscheidungen von der Politik ausgehen. Gleichwohl muss die Politik mit dem Verwaltungssystem verknüpft und in deren hierarchisches System eingebettet sein, beispielsweise durch politisch besetzte hohe Positionen in der Verwaltung. Dass die Spitze der Verwaltung immer (politisch) besetzt ist, entlastet die Verwaltung, sich mit politischen Fragestellungen auseinanderzusetzen. Die Politik hat damit auch eine institutionalisierte Machtstellung gegenüber der Verwaltung. (Luhmann 2013: 146–149)

Macht in der Transformation

Avelino und Rotmans (2009: 559–562) beschreiben Machtverhältnisse in Verbindung mit Transformationsprozessen. Sie definieren Macht als „*Fähigkeit der Akteur:innen, Ressourcen zu mobilisieren, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen*“ (Avelino und Rotmans 2009: 550, eigene Übersetzung). In einem stabilen System hat das Regime grundsätzlich mehr Macht als Nischen, da es mehr Möglichkeiten hat, Ressourcen zu mobilisieren. Dabei übt das Regime aber nicht zwingend Macht über die Nischen aus. Das Regime nutzt seine Ressourcen vorwiegend, um den *Status Quo* zu erhalten, während Nischen andere Ressourcen nutzen und sie zur Schaffung neuer Zustände einsetzen können.

Aufgrund dieser Voraussetzungen führen Avelino und Rotmans (2009: 560, eigene Übersetzung) eine Zuordnung des Machtbegriffs durch:

- „Regime können neu definiert werden als (das Netzwerk von) Akteur:innen, die konstitutive Macht ausüben“
- „Nischen können neu definiert werden als (Netzwerke von) Akteur:innen, die innovative und/oder destruktive Macht ausüben.“

Die sozio-technische Landschaft wird in diesem Zusammenhang als das Systemumfeld beschrieben, in dem Systemmacht ausgeübt und Ressourcen mobilisiert werden.

In Phasen von Instabilität – beispielsweise ausgelöst durch große Veränderung in der Landschaft, einen Zusammenbruch der Regierung, Wahlen oder Marktveränderungen – ändern sich die Machtverhältnisse. Nischen können möglicherweise leichter auf Veränderungen reagieren als Regime, da sie andere Ressourcen mobilisieren können. Das Regime verliert seine systemische Macht, da es nicht mehr genug Ressourcen aufbringen kann, um sein System zu erhalten. Es entsteht ein Machtvakuum, für das Nischenakteur:innen passende Lösungen parat haben können. Durch die Bildung von Netzwerken stärken Nischenakteur:innen ihre innovative Macht. Hier entscheidet sich, ob eine Transformation fortgesetzt werden kann. Regime-Akteur:innen versuchen, die Nischeninnovationen zu „absorbieren“, um

die derzeitige Ressourcenverteilung nicht infrage zu stellen, sondern zu verstärken. Gelingt dies, so wurde die Transformation abgewendet und das alte Regime bleibt an der Macht. Es kommt zu einem ‚Lock-In‘, also einer Umkehrung der Transformation. Kann sich die Nische einer Absorbierung durch das Regime widersetzen, wird es zur Bedrohung der gegenwärtigen Ressourcenverteilung.

Kann das Regime seine dominante Rolle nicht verteidigen, bekommen transformative Kräfte mehr Raum und bilden *Nischen-Regime*. Diese können immer weiter in die Ressourcenverteilung im Regime vordringen und Ressourcen ersetzen. Ist dieser Prozess abgeschlossen, kommt es wieder zu einer Stabilisierung im System. Die Transformation ist abgeschlossen, indem die Nischen sich zum neuen Regime entwickelt haben. (Avelino und Rotmans 2009: 559–562)

2.3. Planungstheorie

Das vorherrschende Planungsparadigma in der Raum- und Verkehrsplanung hat sich im Laufe des 20. Jahrhunderts grundlegend geändert. Die Planung versucht nicht mehr eine „*einseitige Beeinflussung des Handelns anderer*“ (Hamedinger et al. 2008: 20), sondern ist vielmehr ein kooperativer Interaktionsprozess ohne linearem Ablauf von Problemverständnis, Informationssammlung und -analyse, Lösungsentwicklung und -bewertung sowie Umsetzung und Evaluierung. Schultis (1984: 10) beschreibt Stadtentwicklungsplanung als einen systematischen und ständig fortzuschreibenden Ansatz, die Entwicklung einer Stadt nach politisch gesetzten Zielen – unter integrierter Betrachtung ökologischer, sozialer, wirtschaftlicher, kultureller, finanzieller und räumlicher Faktoren – bewusst zu steuern.

Das lang praktizierte Verständnis der Planung als ingenieurtechnisches Produkt eines „*starken Staats*“ mit einer „*starken Führung*“ war eingebettet in ein positivistisches naturwissenschaftlich-technisches Weltbild, das ab den 1970er Jahren jedoch zunehmend hinterfragt wurde. Die immer größere Komplexität der Planungsaufgaben führte zu einer Kehrtwende hin zu einem post-positivistischen Planungsverständnis, da Planer:innen nicht in der Lage waren, immer bessere Pläne zu erstellen. Dieses neue Verständnis zwang dazu, „*Theorien und Disziplinen in einen breiteren historischen und sozialen Kontext einzubetten, normative Kriterien zur Ent-*

scheidung zwischen konkurrenzierenden Theorien anzuwenden, die Allgegenwart von Abweichungen in Erklärungen und Theorien zu betonen und ein Verständnis der Individuen als eigeninterpretative und autonome Subjekte zu entwickeln“ (Hamedinger et al. 2008: 21).

Unterstützt wurde dieses Verständnis durch Erkenntnisse in der Systemtheorie, da Systeme deutlich komplexer sind, als sie schienen und führte ab den 1980er Jahren zur Entwicklung neuer räumlicher Steuerungsmodelle. Der Fokus lag fortan weniger auf Annahmen der wahrscheinlichsten Entwicklung, sondern vielmehr auf der Gestaltung einer sich verändernden Zukunft, deren Entwicklungen teilweise nicht vorhersehbar und nicht steuerbar sind. Dazu gehört auch, auf verschiedene Szenarien der Zukunftsentwicklung vorbereitet zu sein. (Hamedinger et al. 2008: 20–21)

Strategieorientierte Stadtentwicklungsplanung

Die große Komplexität sozial-räumlicher Entwicklungen in Städten führt dazu, dass klassische lineare Planungsmethoden wie der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan als Entscheidung für die räumliche Entwicklung nicht mehr ausreichend sind. Die Strategie soll als übergeordnetes Leitbild Abhilfe schaffen und eine Vision für die zukünftige Entwicklung darstellen. Dabei ist sie keine rationale Endzustandsbeschreibung, sondern bildhafte Leitschnur für Handlungen und Kommunikation zwischen allen Planungsebenen und allen beteiligten Akteur:innen. (Hamedinger et

al. 2008: 27) Durch übergeordnete Planungsansätze wird versucht, die städtische Entwicklung gesamtheitlich und ressortübergreifend zu gestalten. Durch die ganzheitliche Steuerung versprach man sich ab den 1960er Jahren mehr Rationalität und den Einfluss wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Planung. (Heinig 2022: 27) Hamedinger et al. (2008: 27) beschreiben drei Kennzeichen strategischer Planung:

1. Die Behandlung von längerfristigen Planungszielen mit umfassenden Leitbildern bei gleichzeitiger Offenheit gegenüber kurzfristigen, ungeplanten Entwicklungen.

2. Die Auflösung der Differenzen zwischen linearen Planungsmodellen einerseits und projektbezogenen Einzelplanungen andererseits, denen die Einbettung in eine übergeordnete Zielstellung fehlt.

3. Die Einbeziehung und Mitwirkung verschiedenster Akteur:innen aus Verwaltung, Politik, Zivilgesellschaft und Politik als notwendiger Bestandteil. Planung wird als sozialer Prozess verstanden, der mit einer flexiblen, aus formellen und informellen Elementen bestehenden Partizipationsstrategie begleitet wird.

Die Verwaltung hat dabei nicht die Aufgabe des steuernden Organs, ist aber dennoch nicht nur eine Akteurin von vielen. Sie ist in der Rolle, für die jeweiligen Aufgabenstellungen einen ganzheitlichen und fachlich fundierten Prozess zu gestalten, der alle relevanten Akteur:innen miteinbezieht. (Heinig 2022: 23) Die Rele-

vanz strategischer Planung nahm aufgrund von zunehmend dynamisch auftretenden unvorhersehbaren sozialräumlichen Entwicklungen zu und wird aufgrund der immer knapper werdenden Ressourcen zur Gestaltung des Lebensraumes weiter steigen. (Hamedinger et al. 2008: 26)

Governance

Die zunehmende Komplexität globaler Entwicklungen führte ebenfalls ab den 1970er Jahren zu einer Neuformung der Gestaltung hoheitlicher Aufgaben. Der Übergang von Government zu Governance bedeutet eine zunehmende Auflösung der Grenzen zwischen den zentralen Institutionen Staat, Markt und Gesellschaft, was zu einer umfassenderen Kooperation zwischen staatlichen und nicht-staatlichen Akteur:innen und der Einbeziehung vielfältiger Akteur:innen und Institutionen in die politische Entscheidungsfindung führt. (Hamedinger et al. 2008: 27)

Zentrale Elemente dieser Entwicklung sind laut Hamedinger et al. (2008: 27–30) (1) die Zunahme von Partizipationsverfahren zur Einbeziehung der Bevölkerung in die Entscheidungsfindung, (2) die Ausbildung von neuen formellen und informellen Netzwerken zum Austausch zwischen staatlichen und nicht-staatlichen Akteur:innen, (3) die Modernisierung der Verwaltung und die räumliche Verteilung politischer Aufgaben unter anderem durch Dezentralisierungsmaßnahmen, (4) die Veränderung des Staatsverständnisses vom versorgenden Wohlfahrtsstaat zu einem koopera-

tiven Staat, (5) die Lösung von Konflikten und Problemen durch Aushandlungsprozesse, in der nicht Top-Down-Entscheidungen maßgebend sind sowie (6) die Steuerung planungspolitischer Prozesse nicht nur mit formellen Instrumenten, sondern auch mit informellen Aushandlungen, Bewusstseinsbildung und Überzeugungsarbeit. Government¹ ist weiterhin ein wesentlicher Bestandteil einer Governance-Struktur, gibt jedoch Kompetenzen und Ressourcen an andere Akteur:innen ab. Der Staat arbeitet kooperativ statt hierarchisch.

Planungsbedingungen in der Verkehrsplanung

Im Vergleich zur Raumplanung hat sich der Glaube an eine rein naturwissenschaftlich-technische Ingenieursdisziplin in der Verkehrsplanung noch deutlich länger gehalten und wird von einigen Institutionen bzw. in manchen Bereichen noch heute so verstanden. Das Verkehrswesen als Fachwesen beschäftigte sich lange nur mit der Disziplin des Verkehrs selbst und entkoppelte diese von Menschen, Siedlungsstruktur und Stadtplanung. Der Verkehr wurde als Selbstzweck gesehen, den es nach technischen Rahmenbedingungen zu optimieren bedarf. Dabei galt seit der Massenmotorisierung stets der Grundsatz der *Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs*, der bis heute als Leitsatz in der Straßenverkehrsordnung beschrieben ist. Der öffentliche Raum wird als reiner Transitraum gesehen, in dem Verweilen nicht vorgesehen

ist. Dabei war es meist der Autoverkehr, dem es optimale Bedingungen zu schaffen galt. Die Siedlungsentwicklung folgte den Möglichkeiten einer autooptimierten Umwelt, was die Abhängigkeit vom Pkw schwierig rückgängig machen lässt. Siedlungsentwicklungen werden als verkehrserzeugende Faktoren betrachtet, deren Verkehrsaufkommen zu bewältigen ist. (Knoflacher 1996: 13–15, 2007: 39–41)

¹ Government als Autorität, die den Staat regiert.

2.4. Zusammenfassung: Die Rolle von Politik und Verwaltung in der Verkehrs- und Mobilitätswende

Eine Verkehrs- und Mobilitätswende zur Nachhaltigkeitstransformation des Verkehrssystems erscheint in Hinblick auf die steigenden Treibhausgasemissionen im Verkehr, der mangelnden Inklusivität eines autoorientierten öffentlichen Raums und den demografischen Wandel unausweichlich. Dass eine derartige Transformation auch eine Mehrheit in der Bevölkerung hat, wird politisch immer öfter anerkannt (z.B. Halbwidl 2024). Die hohe Komplexität und sich gegenseitig verstärkende Effekte im aktuellen Verkehrssystem machen eine derartige Transformation zu einer großen Herausforderung. Es müssen nicht nur politische Akteur:innen überzeugt, sondern strukturelle, über Jahrzehnte etablierte Systembestandteile verändert oder aufgelöst werden, die sich aufgrund ihrer Etablierung gegen Veränderungen wehren. Auch in der Verwaltung kann eine Transformation nicht von heute auf morgen geschehen. Für eine Änderung der Schwerpunktsetzung in Planung und Instandhaltung sind tiefgreifende Änderungen in der Verwaltungsstruktur notwendig. Da das Verwaltungssystem in seiner Grunddefinition nach Selbsterhaltung strebt, sind Veränderungen nur über lange Zeiträume durchführbar. Zu schnelle Veränderungen auf verschiedenen

Ebenen führen zur Destabilisierung des Verwaltungssystems. Gleichzeitig sind punktuelle Änderungen immer mit Folgeänderungen verbunden. Vorgänge der Veränderungen benötigen also viel Zeit, in der sich die Umwelt wiederum abermals verändert. So kann es sein, dass die Verwaltung, bis sie sich an veränderte Umweltbedingungen angepasst hat, schon wieder neu angepasst werden müsste. Dieser Veränderungsprozess muss also über einen langen Zeitraum politische Legitimation genießen und wird, wie Erfahrungen zeigen, durch die Politik oftmals unterschätzt.

Die Politik ist wesentlicher Bestandteil transformativer Prozesse und kann sie fördern, behindern oder gar rückgängig machen. Sie gibt dem Verwaltungshandeln Legitimität, ist aber gleichzeitig auf die Verwaltung zur Umsetzung ihrer Entscheidungen angewiesen. Die Art des politischen Handelns hat wesentlichen Einfluss auf die Effektivität des politischen Systems, weshalb politische Erfahrung und politisches Geschick hilfreich für die Umsetzung politischer Agenden sind. Da die Formung politischer Agenden eine Problemdefinition bedingt, müssen die Probleme, die das aktuelle Regime verursacht, immer wieder verdeutlicht werden. Aktuelle Entwicklungen auf Ebene der sozio-technischen Landschaft können dabei einen großen Einfluss haben, insbesondere spürbare Folgen des Klimawandels und sich ändernde Wertevorstellungen in der Bevölkerung.

Ein weiterer Einflussfaktor von Veränderungsprozessen sind Machtstrukturen. Machthabende können den Ressourceneinsatz steuern und das Handeln anderer Systembestandteile – Menschen und Institutionen – beeinflussen. Machtkonstellationen treten auf sehr verschiedenen Ebenen auf und können Transformationsprozesse sehr stark dämpfen oder stärken. In der Transformationstheorie wird generell von Macht als Regimefaktor gesprochen, der den Status-Quo stets erhalten will. Eine Auseinandersetzung mit Machtstrukturen erscheint daher unausweichlich.

Von der Theorie in die Praxis

Wie gelingt eine Übertragung wissenschaftlicher Erkenntnisse aus der Mobilitäts- und Transformationsforschung in die Praxis? Neben der Ausbildung von Planer:innen an Universitäten gibt es zahlreiche Bemühungen von Nichtregierungsorganisationen (NGOs), mittels Lobbyarbeit Einfluss auf politische Entscheidungsträger:innen zu nehmen. NGOs wie *transforming transportation*, *transform transport* und *Mobility Lab UK* versuchen mit der Sammlung wissenschaftlicher Erkenntnisse und der Verbreitung auf politischer Ebene, eine weltweite Transformation des Verkehrssystems voranzutreiben (*Mobility Policy Lab UK* o. J.; *Transform Transport* o. J.; *Transforming Transportation* o. J.).

In Österreich hat der *Verkehrsclub Österreich (VCÖ)* eine ähnliche Tätigkeit und versucht mit der Vermittlung von wissenschaftlichen Erkenntnissen Einfluss auf politische Entscheidungen zugun-

ten einer Nachhaltigkeitstransformation im Verkehrssystem zu nehmen (VCÖ o. J.). Auch zivilgesellschaftliche Initiativen können diese Transformation einfordern: die Bürger:inneninitiative *Platz für Wien* etwa, die mittels Petition Einfluss auf die Gemeinderats- und Bezirksvertretungswahlen 2020 nehmen wollte, stützte ihre Forderungen stark auf wissenschaftliche Erkenntnisse und hatte zahlreiche Wissenschaftler:innen als öffentliche Unterstützer:innen (Details in Kapitel 3.7).

In diesem Kapitel werden die strukturellen Grundlagen der Planung und Transformation öffentlicher Räume in Wien behandelt. Nach einer Übersicht über die verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen des Verwaltungshandelns erfolgt eine Übersicht über die Strategiepapiere der Wiener Stadtplanung und deren Zielsetzungen, die Kompetenzverteilung zwischen Stadt Wien und den Bezirken sowie rechtliche Rahmenbedingungen in der Verkehrsplanung. Kapitel 3.5 und 3.6 beschäftigen sich mit den wesentlichen Akteur:innen in der Verkehrsplanung in Wien und den finanziellen Rahmenbedingungen. Kapitel 3.7 gibt einen geschichtlichen Überblick über wesentliche Entwicklungen der Wiener Verkehrspolitik seit den 1970er-Jahren.

3

TRANSFORMATION ÖFFENTLICHER RÄUME IN WIEN

3.1. Verfassungsrechtliche Rahmenbedingungen

Die Republik Österreich ist ein föderalistisch aufgebauter Bundesstaat und gliedert sich in neun Bundesländer. Der Staat hat eine republikanisch-demokratische Verfassung mit einer föderalistischen Struktur. Die staatlichen Funktionen sind zwischen dem Bund (Gesamtstaat) und den Ländern aufgeteilt.

Der **Bund** besorgt die wesentlichen Aufgaben der Bundesverwaltung wie Bundesgesetzgebung, Außen- und Verteidigungspolitik und die ordentliche Gerichtsbarkeit.

Die **Bundesländer** besorgen innerhalb der Republik ebenfalls Aufgaben der Gesetzgebung und Vollziehung. Die Länder haben über den Bundesrat auch Einfluss auf die Bundesgesetzgebung.

Die **Gemeinden** sind die kleinste organisatorische Einheit des Staates und haben keine Gesetzgebungsbefugnis. Sie sind Selbstverwaltungskörper und können in ihrem eigenen Wirkungsbereich Aufgaben weisungsfrei besorgen. Innerhalb dieses eigenen Wirkungsbereichs können sie allgemeine Vorschriften (Verordnungen) erlassen. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 5)

3.1.1. Bundesverwaltung

In den Artikeln 10-15 BV-G ist die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern geregelt. Alle Materien, die im Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG) nicht ausdrücklich dem Bund zugeschrieben werden, liegen automatisch in der Kompetenz der Länder. Über sogenannte *15a-Vereinbarungen* (Art 15a B-VG) können der Bund und die Länder die Aufteilung der Gesetzgebung und Vollziehung gesondert regeln.

In den Bereichen der Raum- und Verkehrsplanung sind die Kompetenzen der Bundesverwaltung schwach ausgeprägt. Sie fallen nach der Generalklausel des Art 15 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung der Länder. Einige bedeutende Fachmaterien sind jedoch dem Bund übertragen. Für die Raumplanung sind dabei Eisenbahn, Luftfahrt, Schifffahrt, Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen), Fernmeldewesen, Umweltverträglichkeitsprüfungen für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, Bergwesen, Forstwesen und Wasserrecht relevant (Art 10 B-VG).

3.1.2. Landesverwaltung und Stadtverwaltung in Wien

Die Stadt Wien nimmt eine Sonderstellung unter den österreichischen Gemeinden ein, da sie sowohl Bundesland als auch Gemeinde mit eigenem Statut (Statutarstadt) ist.

Wien als Bundesland

Als Bundesland kann Wien eigene Gesetze erlassen und sie vollziehen. Die Wiener Landesverwaltung besteht aus folgenden Organen (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 14):

- **Wiener Landtag**
- **Wiener Landesregierung** als oberstes Organ der Vollziehung des Landes. An ihrer Spitze steht die Landeshauptfrau bzw. der Landeshauptmann
- **Amt der Wiener Landesregierung:** besorgt die Verwaltungsaufgaben. An ihrer Spitze steht der:die Landesamtsdirektor:in

In Wien übernimmt der Gemeinderat auch die Funktion des Landtages, der Stadtssenat auch die Funktion der Landesregierung, der:die Bürgermeister:in auch die Funktion des Landeshauptmannes bzw. der Landeshauptfrau, der Magistrat auch die Funktion des Amtes der Landesregierung und der:die Magistratsdirektor:in auch die Funktionen der:des Landesamtsdirektor:in (Art 108 B-VG). Die Aufgaben der Bezirksverwaltungsbehörde (nicht zu verwechseln mit den Wiener Gemeindebezirken) übernimmt der Magistrat (Art 109 B-VG).

Wien als Gemeinde

Jede österreichische Gemeinde muss aus drei Organen bestehen, die in Wien wie folgt benannt sind:

- **Gemeinderat**
- **Stadtssenat** (entspricht dem Gemeindevorstand) mit amtsführenden und nicht amtsführenden Stadträt:innen
- **Bürgermeister:in**

Die Geschäfte der Gemeinde Wien werden durch den **Magistrat** (entspricht dem Gemeindeamt) besorgt. An der Spitze des Magistrats steht der:die Magistratsdirektor:in. Das Statut der Stadt Wien ist die Wiener Stadtverfassung (WStV). In ihr sind weitere Organe etabliert. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 14)

3.1.3. Wiener Gemeindebezirke

Die Stadt Wien ist „zu Zwecken der Verwaltung“ in 23 Bezirke eingeteilt (§ 3 Abs 1 WStV). Die Bezirksverwaltung besteht dabei aus der **Bezirksvertretung** (Bezirksparlament) und dem:der **Bezirksvorsteher:in**. Der:die Wiener Bürgermeister:in ist Vorgesetzter:er der Bezirksvorsteher:innen.

Der Wirkungsbereich der Bezirksvertretungen und der Bezirksvorsteher:innen ist durch die Wiener Stadtverfassung (§ 103 WStV) geregelt. Der Gemeinderat kann darüberhinaus bei Aufgaben, die seinen Wirkungsbereich betreffen, die Beschlussfassung der Bezirksvertretung übertragen (§ 89 WStV). Die Besorgung der Aufgaben obliegt dem Magistrat (§ 103 Abs 8 WStV).

3.1.4. Kompetenzverteilung bei Projekten des öffentlichen Raums in Wien

Die Durchführungskompetenzen in der Raumordnung und in der Gestaltung des öffentlichen Raums liegen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. In

Wien gibt es im Gegensatz zu den anderen Bundesländern kein Landes-Raumplanungsgesetz, sondern lediglich einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, der durch den Gemeinderat beschlossen wird. Übergeordnete Straßenverbindungen sind in Landeskompetenz, die in Wien mit der Gemeindekompetenz zusammenfällt. Die Bezirke können über alle Materien, die in ihrem eigenen Wirkungsbereich liegen, selbst entscheiden. Konkret können folgende Kompetenzen der Gestaltung des öffentlichen Raums auf Stadtebene verortet werden:

- **Planung, Herstellung, Instandhaltung und Instandsetzung von Hauptstraßen B** (höchste Straßenkategorie) (§ 103 Abs 2 WStV); die Gestaltung der Nebenflächen wie Grünflächen und deren Ausstattung mit Aufenthaltsbereichen liegt wiederum in Bezirkskompetenz, was sich aus § 103 Abs 1 Zi 9 der WStV ergibt.
- Straßenbauten im Zusammenhang mit **U-Bahnbau** (§ 103 Abs 1 Zi 3 WStV).
- **Radverkehrsprojekte, die am Haupt-radverkehrsnetz** liegen (§ 103 Abs 1 Zi 3 WStV).
- Festlegung, welche Straßen als Hauptstraßen A und B gelten (durch Gemeinderatsbeschluss) (§ 103 Abs 2 WStV).

Die meisten Kompetenzen für den öffentlichen Raum, insbesondere in gestalterischer Hinsicht, liegen bei den Bezirken. Gemäß Wiener Stadtverfassung verfügen sie dazu über Haushaltsmittel für folgende Angelegenheiten, wobei der Bezirksvertretung die Hoheit über die Bezirksfinanzen und deren Mittelzuteilung obliegt:

- **Planung, Herstellung, Instandhaltung und Instandsetzung von Hauptstraßen A und Nebenstraßen** sowie deren Einbauten, solange sie nicht in andere Zuständigkeiten fallen. Ausgenommen davon sind Straßenprojekte im Zusammenhang mit U-Bahnbau, Radverkehrsprojekte im Hauptradverkehrsnetz und Fußgänger:innenpassagen.
- Alle anderen **Maßnahmen auf Hauptstraßen A und Nebenstraßen**: Straßenbauliche Maßnahmen zur Barrierefreiheit und zur Unfallverhütung, Errichtung und Instandhaltung von Verkehrsleiteinrichtungen (u.a. Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen), verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallschwerpunkten.
- Planung, Errichtung und Instandhaltung der **öffentlichen Beleuchtung**.
- Planung, Errichtung und Instandhaltung von **Grünanlagen** einschließlich der Baumpflanzungen, der Spielplätze und der Einrichtungen in Grünanlagen.
- Errichtung und Betrieb **öffentlicher WC-Anlagen**.
- **Reinigung und Schneeräumung** von Fußgängerübergängen und **Nebenstraßen**.
- **Vergabe von Aufträgen kleineren Umfanges** für bauliche sowie gestalterische Projekte und Maßnahmen im Bezirk.
- **Öffentlichkeitsarbeit** im Interesse des Bezirks
- Erstellung von **Bezirksentwicklungskonzepten**

3.2. Relevante Ziele und Strategien für Wien

3.2.1. Österreichweite Zielsetzungen des Bundes

Durch die verfassungsmäßige Kompetenzzuteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden (siehe Kapitel 3.1) hat der Bund kaum Kompetenzen in der Verkehrsplanung. Die Ziele des Bundes im Mobilitätsbereich, die in diesem Kapitel beschrieben werden, stellen lediglich einen Maßnahmenvorschlag an Länder und Gemeinden dar und haben keine bindende Wirkung. Ein Klimaschutzgesetz, das durch die EU für alle Mitgliedsstaaten vorgeschrieben ist und für Länder und Gemeinden bindend ist, ist 2020 ausgelaufen. Die Bundesregierung konnte sich bisher nicht auf neue Ziele einigen. (Lohmeyer 2024)

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) hat in seinem Mobilitätsmasterplan 2030 (BMK 2021) die notwendigen Schritte im Mobilitätsbereich zur Erreichung der Klimaneutralität Österreichs bis 2040 skizziert. Dies ist das formale Ziel der aktuellen österreichischen Bundesregierung und basiert auf den Vorgaben des Pariser Klimavertrags. (Bundeskanzleramt 2020: 73) Einen direkten Handlungsspielraum im Verkehrsbereich auf lokaler Ebene hat die Bundesregierung jedoch lediglich in der Legislative von Bundesgesetzen wie der Straßenverkehrsordnung (StVO) und dem Bundesstraßengesetz sowie in der Erstellung von Planungsrichtlinien. Das BMK versucht mit Förderungsmaßnahmen in finanzieller Art, den Handlungsspielraum der Gemeinden bei Maßnahmen im Verkehrsbereich zu steuern. Für den öffentlichen Raum ist das Förderprogramm von klimaaktiv mobil für

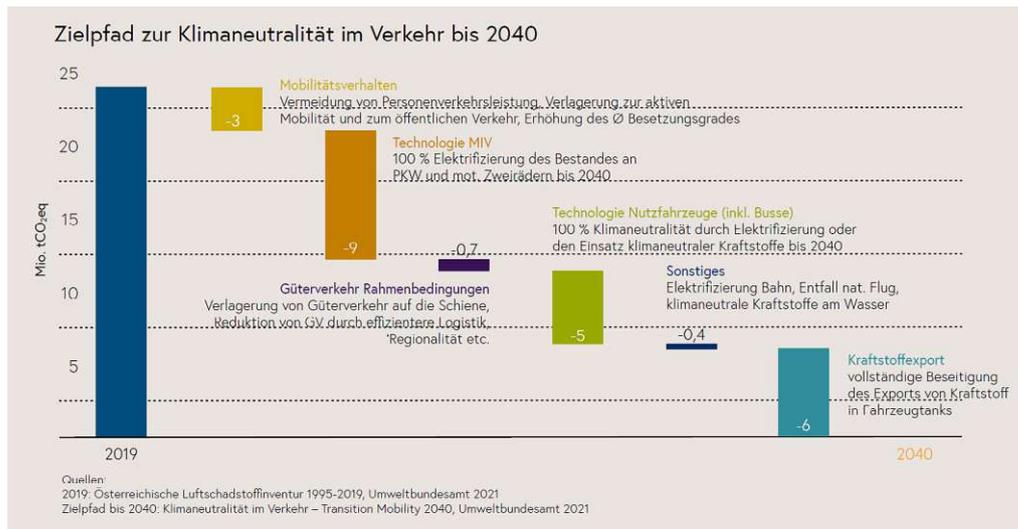
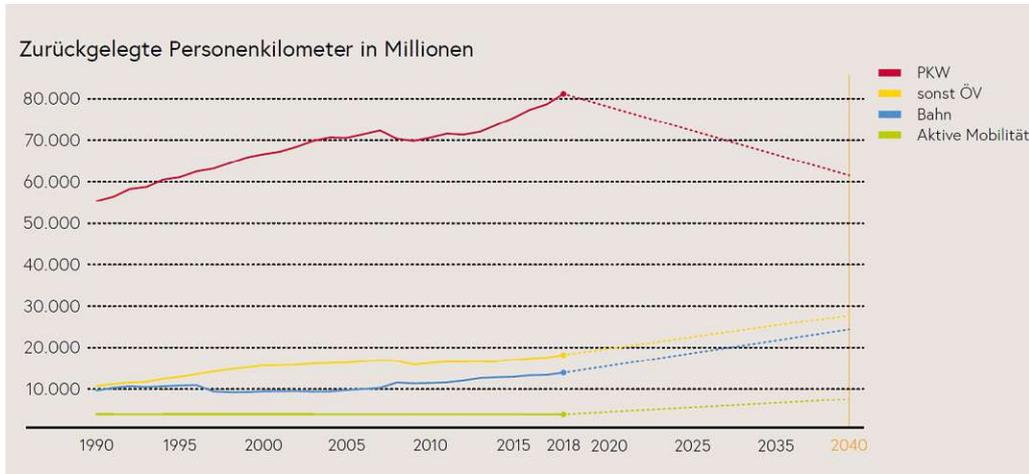


Abbildung 12:
Zielpfad zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040

Quelle: BMK (2021: 16)

Abbildung 13:
Entwicklung des Personenverkehrs mit Zielpfaden

Quelle: BMK (2021: 11)



den Rad- und Fußverkehr relevant, dessen Budget seit 2020 von € 4 Mio. jährlich erhöht wurde und 2024 € 106 Mio. betrug (Krutzler 2023; Radlobby 2020). Auch für U-Bahnbau und Regionale Straßenbahnen gibt es Zuschüsse seitens des Bundes (Riebler 2024; Wiener Linien 2021).

Der Mobilitätsmasterplan 2030 arbeitet mit einem Backcasting-Modell, das von der Klimaneutralität 2040 ausgeht und auf Basis des zur Verfügung stehenden CO₂-Budgets die erforderlichen Maßnahmen in Bereichen der Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Effizienzverbesserung bis 2030 beschreibt. Dies soll zu einer Effizienzsteigerung im gesamten Verkehrssystem führen. (BMK 2021: 8) Für den Verkehrsbereich im Zusammenhang mit der Nutzung des öffentlichen Raums in Städten ist die Verkehrswende, bestehend aus den Bereichen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung, relevant. Die Antriebswende ist der dritte Baustein der Dekarbonisierung im Verkehrsbereich.

Verkehrsverlagerung soll im Personenverkehr vom Privat-Pkw auf den Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr) geschehen. Ziel ist es, die Verkehrsleistung im Umweltverbund von 30 % auf 47 % und die Zahl der Wege von 40 % auf 60 % zu steigern sowie den Radverkehrsanteil auf 13 % der Wege zu verdoppeln. (BMK 2021: 27)

3.2.2. Strategien und Ziele der Stadt Wien

Die Stadt Wien hat zahlreiche strategische Dokumente, die ineinandergreifen und sich gegenseitig ergänzen. Sie haben unterschiedliche Detailtiefen und fachliche Ausrichtungen und betrachten unterschiedliche Zeithorizonte. In den letzten Jahren zeigt sich die klare Schwerpunktsetzung hin zur Klimaneutralität, die sich die Stadt Wien analog zu den Zielsetzungen des Bundes als Ziel für 2040 gesetzt hat. Als Dienststelle für Stadtentwicklung

und Stadtplanung ist die MA 18 für die Ausarbeitung strategischer Zielsetzungen in enger Abstimmung mit anderen Fachdienststellen sowie mit den politischen Büros und der Magistratsdirektion zuständig. Manche Fachstrategien werden durch andere Dienststellen federführend ausgearbeitet. Die Wiener Stadtpolitik ist nach Aussage von Madreiter (Interview 10 2024: 38) durch langfristige Stabilität geprägt, was lange Zeithorizonte für Strategien begünstigt. Die Strategien werden durch den Gemeinderat beschlossen und erhalten so ihre politische Legitimität gegenüber der Verwaltung. Beschlüsse des Gemeinderats erstrecken sich in ihrer Wirkung auf die gesamte Gemeinde Wien und sind – zumindest in der Theorie – auch auf Bezirksebene anzuwenden (Interview 10 2024: 12), wobei es keine direkten Sanktionen bei Nichtbeachtung gibt. Dass die gelebte Entscheidungspraxis auf Bezirksebene dem nicht unbedingt entspricht, wird in Kapitel 4.2.2 erläutert.

Regierungsübereinkommen der Wiener Stadregierung

Einen großen Einfluss auf die konkrete Umsetzung planungspolitischer Maßnahmen hat das Regierungsprogramm bzw. Regierungsübereinkommen der Stadregierung, welches das politische Programm für die Regierungsperiode darstellt. Maßnahmen, die im Regierungsprogramm stehen, stellen nach Aussagen in den Interviews einen konkreten politischen Auftrag dar und haben dementsprechend eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit. Die Inhalte werden durch die Stadträtin und die Geschäftsgruppen in die Ver-

waltung hereingetragen und besitzen so ein hohes Maß an Legitimität. Neben dem Transport konkreter Aufträge und der damit unterstützten Selektion der Inhalte, mit denen sich die Verwaltung beschäftigt, gibt es der Verwaltung Handlungsleitlinien zur Interessensabwägung bei Zielkonflikten im Entscheidungshandeln vor. (Interview 3 2024: 32; Interview 11 2024: 12–13) Die Ziele der Stadtentwicklung aus dem aktuellen Koalitionsprogramm (SPÖ Wien und NEOS Wien 2020) wurden 2022 mit der Überarbeitung der Smart Klima City Strategie (Magistrat der Stadt Wien 2022b) in einer vom Gemeinderat beschlossenen Strategie festgeschrieben.

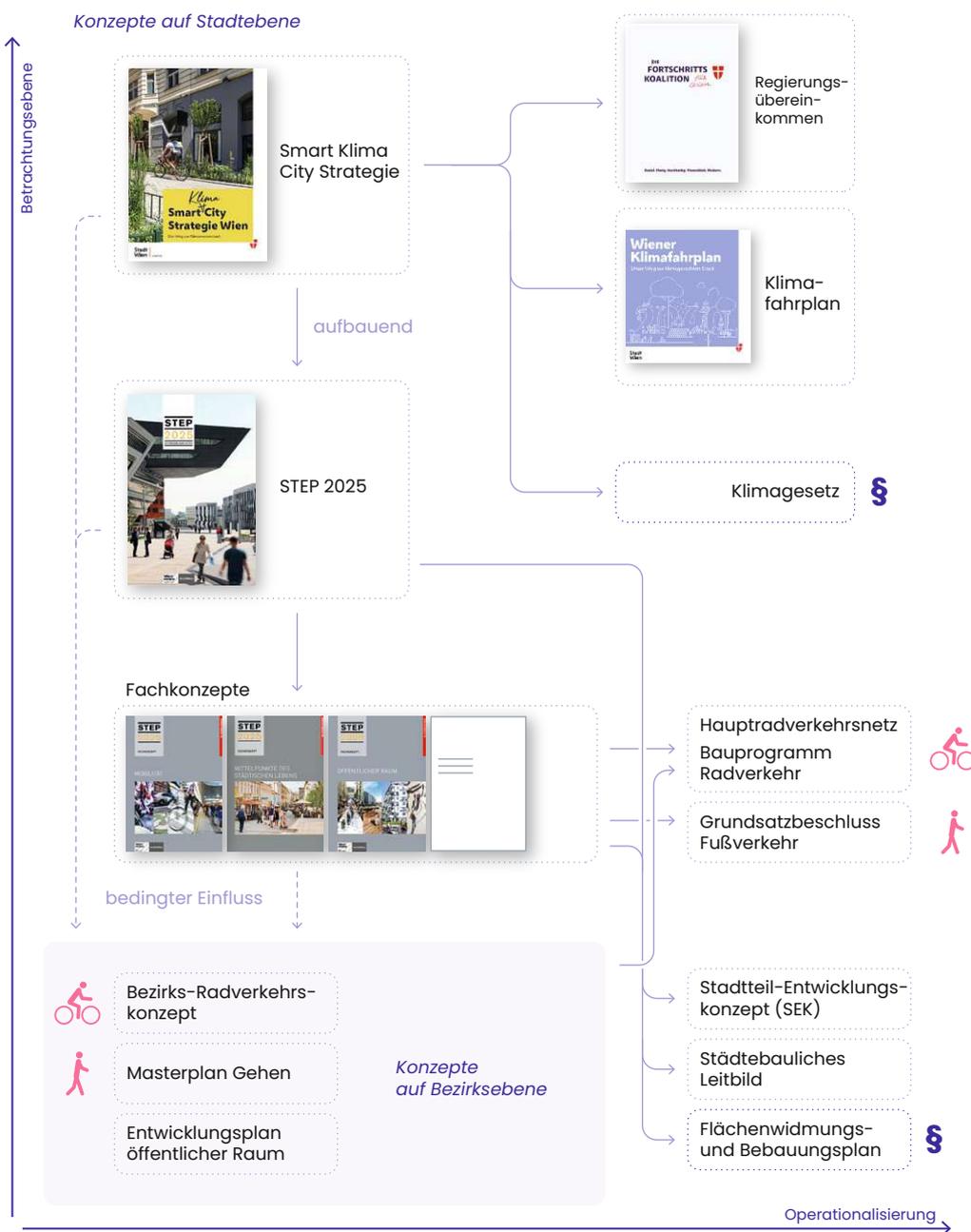
Strategien der Stadtentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene

Die Smart Klima City Strategie (Magistrat der Stadt Wien 2022b) dient als Rahmenstrategie für die Stadtentwicklung. Mit ihrem Slogan „auf dem Weg zur Klimamusterstadt“ ist sie stark auf das Ziel der Klimaneutralität Wiens bis 2040 ausgerichtet. Besonders ist die Langfristigkeit der Smart (Klima) City Strategie. Aufgrund der langen Laufzeit wird sie regelmäßig an sich verändernde Umstände, wie beispielsweise internationale Vorgaben und politische Zielsetzungen, angepasst.

Der Wiener Klimafahrplan (Magistrat der Stadt Wien 2022c) baut auf den Zielen der Smart Klima City Strategie auf und ist auf einen Zeitraum von 10 Jahren ausgelegt. Er beinhaltet unter anderem konkrete Handlungsfelder und Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 in Form einer „sozialen

Abbildung 14:
Strategien der Stadt Wien und ihr
Zusammenwirken

Quelle: Eigene Darstellung



und generationengerechten Klimapolitik“ (Magistrat der Stadt Wien 2022c: 20) zu erreichen.

Der Stadtentwicklungsplan (STEP) ist eine weitere operationalisierende Strategie der Smart Klima City Strategie und beinhaltet Aspekte der allgemeinen Stadtentwicklung und deren Entwicklungsschwerpunkte. Er wird vom Gemeinderat beschlossen und dient der Wiener Stadtentwicklung als Arbeitsprogramm. Der STEP wird seit seiner ersten Erscheinung 1984 alle 10 Jahre überarbeitet. Der aktuell gültige STEP 2025 (Magistrat der Stadt Wien 2014b) soll 2025 durch den STEP 2035 abgelöst werden. (MA 18 o. J.-e)

Mit dem STEP 2025 erschienen auch zahlreiche Fachkonzepte, die die Ziele der Stadt Wien auf gezielter fachlicher Ebene operationalisieren. Für die Entwicklung von Mobilität und Verkehr und den öffentlichen Raum sind vor allem das Fachkonzept Mobilität (Magistrat der Stadt Wien 2014a), das die Funktion eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) erfüllt, und das Fachkonzept Öffentlicher Raum (Magistrat der Stadt Wien 2018) relevant. Ferner haben das Fachkonzept Polyzentrales Wien (Magistrat der Stadt Wien 2019) mit seinen Schwerpunktsetzungen auf die Funktion und Nutzung der Wiener Zentren und Teilzentren sowie das Fachkonzept Grün- und Freiraum (Magistrat der Stadt Wien 2015) für die Zielsetzungen im öffentlichen Raum eine hohe Bedeutung.

Für den Fußverkehr wurde 2014 das Strategiepapier Fußverkehr (Mobilitätsagen-

tur Wien 2014) mit Zielsetzungen und konkreten Maßnahmen zur Förderung des zu Fuß Gehens ausgearbeitet und durch den Gemeinderat beschlossen. Wesentlicher Inhalt ist das Bekenntnis zur „*Vision Zero*“, die Reduktion der Verkehrstoten auf null. „*Die Zahl der im Verkehr Verunglückten soll um fünf Prozent pro Jahr verringert werden*“ (Stadt Wien 2014). Zusätzlich gibt es strategische Zielsetzungen im STEP 2025 sowie im Fachkonzept Mobilität und im Fachkonzept Öffentlicher Raum.

Das Wiener Klimagesetz, das 2025 in Kraft treten wird, soll den Maßnahmen des Klimafahrplans einen verbindlichen Rahmen geben (Magistrat der Stadt Wien o. J.-b). Maßnahmen im Verkehrsbereich sind im Klimagesetz allerdings nicht verankert.

Aktuelle Zielsetzungen der Stadt Wien

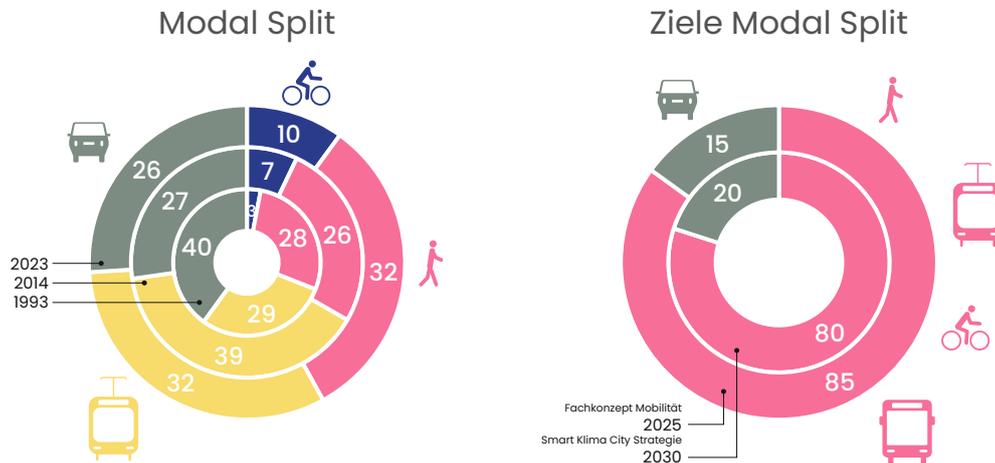
Nachfolgend werden die wesentlichen Zielsetzungen aus der Smart Klima City Strategie im Bereich Mobilität und Verkehr beschrieben, die (auch) Relevanz für den öffentlichen Raum haben. Sie basieren auf den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung, Lebensqualität und Innovation und haben immer die Klimaziele als Grundlage. Grundsätze der Mobilitätsentwicklung sind die Verringerung des Mobilitätsbedarfs (Vermeidung), die Verlagerung von Wegen vom privaten Autoverkehr auf effiziente Verkehrsmittel (Verlagerung) und der Umstieg auf CO₂-freie Antriebe (Ökologisierung). Folgende übergeordnete Ziele werden dabei gesetzt (Magistrat der Stadt Wien 2022b: 54):

Abbildung 15:

Entwicklung des Modal Split zwischen 1993 und 2023 und die Ziele der Stadt Wien

Quelle:

Eigene Darstellung nach Blum (2015), Magistrat der Stadt Wien (2014a, 2022b), Stadt Wien (2024b)



- „Der **Straßenraum** [soll] künftig neu verteilt und umgestaltet werden: grüner, schattiger und kühler, gendersensibel, sicher und alltagstauglich und mit mehr Platz für aktive Mobilität und schnelle, effiziente Öffis und Sharing-Angebote.

- Der öffentliche Verkehr ist weiterhin das Rückgrat der Mobilität.

- Ergänzend werden **Mobilitätsservices** wie unterschiedliche Sharing-Angebote – sowohl Car-Sharing als auch Ridepooling und On-Demand-Verkehr, sowohl in Stadtentwicklungsgebieten wie auch in der Bestandsstadt – gefördert, ausgebaut und über WienMobil als Plattform einfach zugänglich gemacht.

- Wien unterstützt den Umstieg auf nicht-fossile, umweltfreundliche Antriebe und die effiziente Bündelung des innerstädtischen Güterverkehrs im Sinne einer nachhaltigen, emissionsarmen **City Logistik**.

- Bei der Gestaltung der Stadtteile geht es darum, nach dem **Konzept der „15-Minuten-Stadt“** zu planen, damit Bedürfnisse in nächster Nähe gedeckt werden können: Wohnen, Lernen und Arbeiten, Einkaufen und Gesundheitsversorgung, Freizeit- und Kulturangebote, Sport und Erholung.

- Die Möglichkeiten der **Digitalisierung** sollen aktiv genutzt werden, um räumlich flexibles Arbeiten und eine Reduktion langer Pendler*innenwege zu unterstützen.“

Ein Bekenntnis zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs wird ergänzt durch konkrete Zielsetzungen. So soll „der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege“ (Magistrat der Stadt Wien 2022b: 55) bis 2030 auf 85 % steigen (siehe Abbildung 15). Im öffentlichen Raum haben Begrünung, Kühlung und Beschattung, Lückenschlüsse

im Radverkehrsnetz, flächendeckende Verkehrsberuhigungen und Qualitätsverbesserungen von Gehsteigen Priorität (Magistrat der Stadt Wien 2022b: 55–56).

3.2.3. Strategien der Bezirke

Strategien auf gesamtstädtischer Ebene haben durch den Beschluss des Gemeinderats und seiner Kompetenz der Stadtentwicklung auf gesamtstädtischer Ebene in der Theorie auch Bedeutung für den Handlungsspielraum Bezirke (Interview 10 2024: 12). Die Bezirke können selbst Konzepte und Strategien zur Bezirksentwicklung ausarbeiten, wozu üblicherweise Magistratsdienststellen beauftragt werden. Diese Entwicklungskonzepte unterscheiden sich von Bezirk zu Bezirk. Im Folgenden werden einige häufig vorkommende Bezirksentwicklungskonzepte und deren Inhalte vorgestellt.

Bezirks-Radverkehrskonzept

Einige Bezirke, dabei vor allem Außenbezirke wie Floridsdorf, die Donaustadt und Liesing, haben in den letzten Jahren Bezirks-Radverkehrskonzepte ausgearbeitet. Diese Radverkehrskonzepte werden durch die MA 18 betreut und von Planungsbüros ausgearbeitet. Sie behandeln konkrete Lückenschlüsse und Bestandsverbesserungen im Hauptradverkehrsnetz und legen häufig ein Bezirksradverkehrsnetz fest, welches das Hauptradverkehrsnetz zur besseren Bezirkserschließung ergänzen soll. Die Ausarbeitung der Radverkehrskonzepte durch den Bezirk erhöht gemäß Aussagen aus der Verwaltung das politi-

sche Bekenntnis zum Ausbau der Radinfrastruktur und macht sie konkret festhaltbar. (Interview 2 2024: 10; Interview 5 2024: 17) Die Bezirks-Radverkehrskonzepte sind nicht öffentlich einsehbar.

Masterplan Gehen

Das klimaaktiv mobil Förderprogramm der österreichischen Bundesregierung fördert bis zu 50 % der Investitionskosten von Gemeinden und Gebietskörperschaften in bauliche Maßnahmen für den Fußverkehr. Die Förderung kann in Wien nur ausgeschöpft werden, wenn auf Bezirksebene ein Masterplan Gehen ausgearbeitet wird, welcher die zu fördernden Maßnahmen beinhaltet. Auch die Erstellung des Masterplan Gehen wird durch das Förderprogramm gefördert. (Klima- und Energiefonds 2024: 7–9) Diese Voraussetzung führte zur Ausarbeitung von Masterplan Gehen in bisher 17 von 23 Bezirken. Für die Erstellung der Konzepte wird die MA 18 durch den Bezirk beauftragt, die Ausarbeitung übernehmen private Planungsbüros. Die MA 28 übernimmt als Straßenverwaltung die Einreichung der Förderunterlagen bei Bauprojekten. (Mobilitätsagentur Wien 2024)

Entwicklungsplan öffentlicher Raum

Der Entwicklungsplan öffentlicher Raum ist ein strategisches Planungsinstrument auf Bezirksebene, deren Erstellung im Zuge des Fachkonzepts öffentlicher Raum (Magistrat der Stadt Wien 2018: 58) beschlossen wurde. Die Entwicklungspläne werden durch die MA 19 erstellt und dienen der qualitativen Weiterentwicklung des öffentlichen Raums in den dicht bebauten

Bezirken. Ab 2001 wurden solche Konzepte – teilweise unter dem Namen *Neuinterpretation öffentlicher Raum* – für die Bezirke 2 bis 10, 12, 14, 15, 16, 18 und 21 erstellt. Im Jahr 2023 wurden die Entwicklungspläne für die Bezirke 4, 5 und 6 sowie 7 und 8 aktualisiert und an den Zielhorizont 2040 bzw. 2050 angepasst. (Stadt Wien 2024a) Inhalt ist eine Analyse des öffentlichen Raums sowie mit den Bezirken abgestimmte Potenziale und Empfehlungen für die Zukunft (Magistrat der Stadt Wien 2022a: 8).

3.3. Straßennetzhierarchien

Im Netz der Wiener Gemeindestraßen gibt es drei Straßennetzhierarchien, die über die Funktion und die Zuständigkeit der Straßenerhalter entscheiden: Hauptstraßen B, Hauptstraßen A und Nebenstraßen. Die Zugehörigkeit von Straßen zu Hauptstraßen B und A beschließt der Gemeinderat im Zuge einer Verordnung. Alle Gemeindestraßen werden durch die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau verwaltet, geplant und instandgehalten. Finanziert wird dies bei Hauptstraßen B durch die Gemeinde Wien, bei Hauptstraßen A und Nebenstraßen durch die Bezirke.

Hauptstraßen B sind die höchste Straßennetzkategorie und bilden sich aus den ehemaligen Bundesstraßen B, die 2002 an die Länder übertragen wurden. Sie sind Gemeindestraßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung.

Hauptstraßen A sind Gemeindestraßen mit höherer Bedeutung. Ihre Einstufung sagt allerdings nichts über ihre Nutzung aus. Hauptstraßen A können Straßen mit übergeordneter Verbindungsfunktion, aber auch Straßen mit öffentlichem Verkehr und wichtige Fußgänger:innenzonen sein. Die Kategorisierung gibt ihnen eine übergeordnete Bedeutung gegenüber Nebenstraßen. (MA 28 o. J.-d)

Die Einteilung der Straßen in Hauptstraßen B, Hauptstraßen A und Nebenstraßen gibt Aufschlüsse über den Straßenerhalter, lässt jedoch keine direkten Schlüsse über deren Verkehrsbedeutung und Nutzung zu. Die Straßenfunktion für den Kfz-Verkehr lässt sich über die Feature Road Class in der Graphenintegrations-Plattform (GIP) (ÖVDAT 2024) ablesen. Hier ist das Gemeindestraßennetz in Straßen des transnationalen und zentralörtlichen Netzes (entspricht der Funktion einer Landesstraße B), Gemeindeverbindungen (entspricht der Funktion einer Landesstraße L) und Sammelstraßen, die nahezu das gesamte sonstige Netz abdecken, eingeteilt. Diese Einteilung stellt ein theoretisches Netz dar und ist für Routings und ähnliche digitale Anwendungen relevant. Erfahrungen zeigen aber, dass sie auf die tatsächliche Straßenplanung keinen Einfluss haben und nicht immer der tatsächlichen Funktion einer Straße entsprechen. De facto hat Wien damit keine Einteilung des Straßennetzes in Straßennetzkategorien und keine übergeordnete Einteilung der Straßennetzhierarchien.

- Hauptstraße B
- Hauptstraße A/Landeshauptstraße
- Nebenstraße
- Planung Hauptstraße
- Autobahnen und Schnellstraßen
- Planung Autobahn

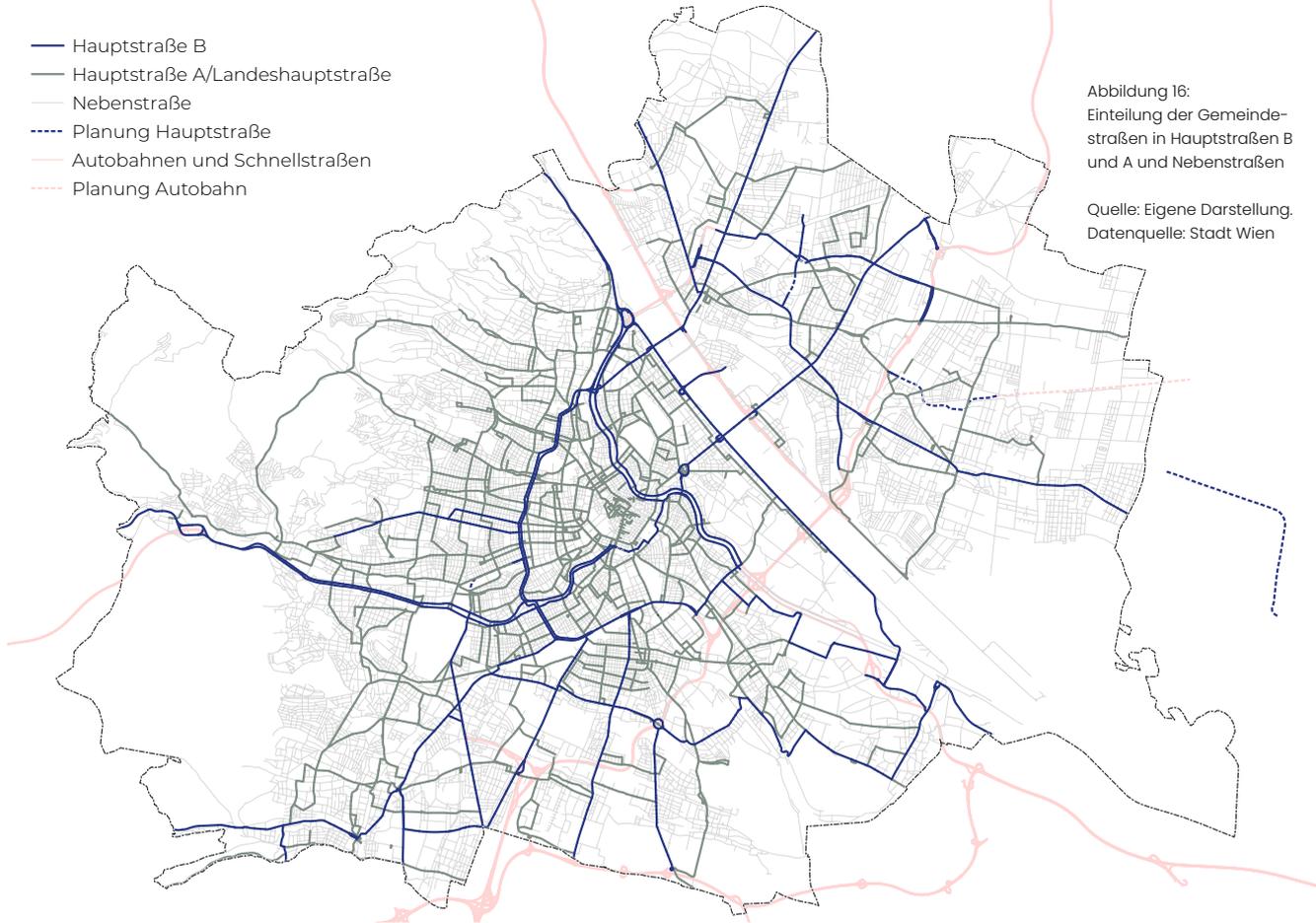


Abbildung 16:
Einteilung der Gemeinde-
straßen in Hauptstraßen B
und A und Nebenstraßen

Quelle: Eigene Darstellung.
Datenquelle: Stadt Wien

- Straßen des transregionalen Netzes
- Straßen des zentralörtlichen Netzes
- Gemeindeverbindungen
- Sammelstraßen und sonst. Gemeindestr.
- Autobahnen und Schnellstraßen

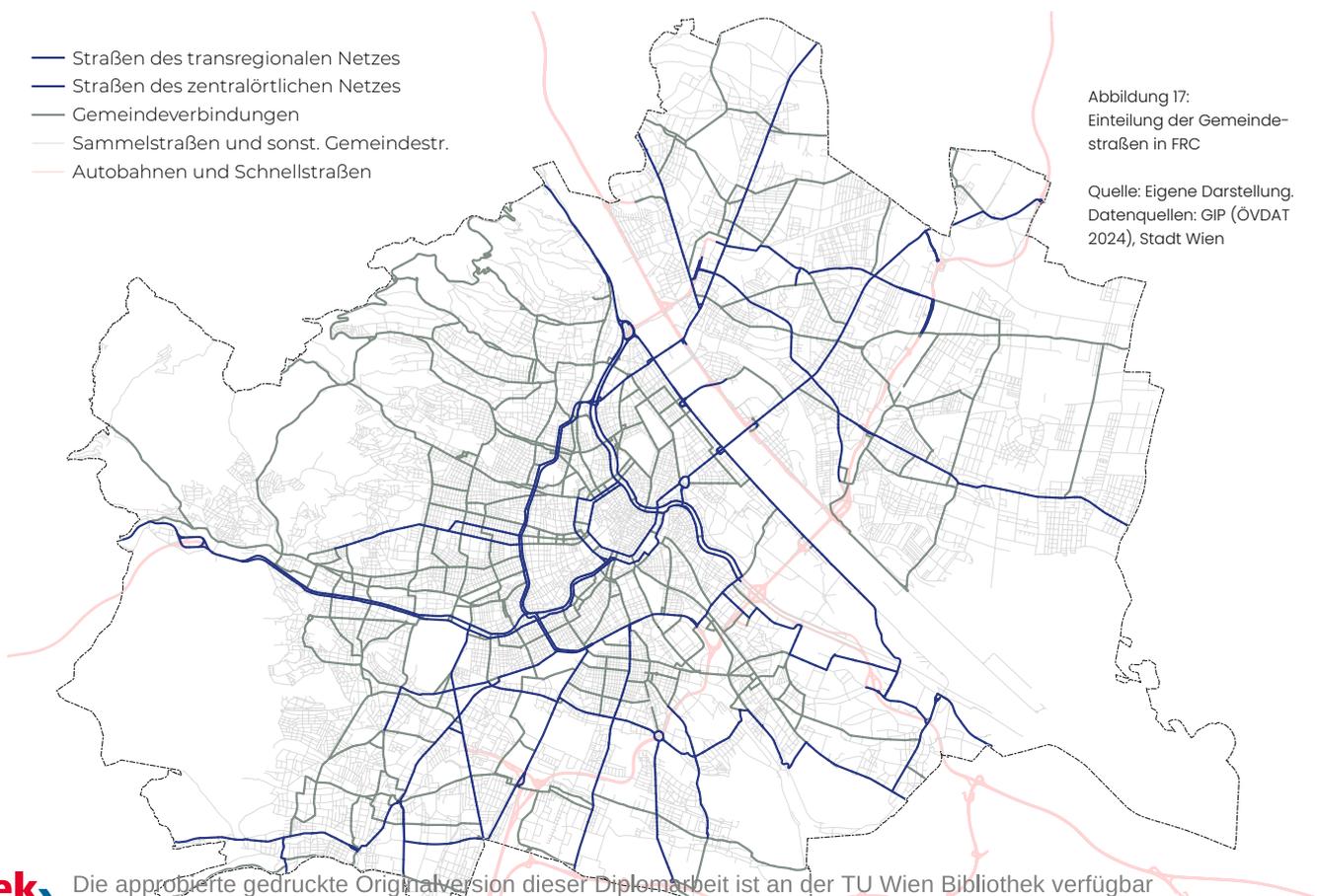


Abbildung 17:
Einteilung der Gemeinde-
straßen in FRC

Quelle: Eigene Darstellung.
Datenquellen: GIP (ÖVDAT
2024), Stadt Wien

3.4. Rechtliche Rahmenbedingungen in der Verkehrsplanung

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) ist die Rechtsordnung für den Straßenverkehr und regelt das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen sowie Zuständigkeiten und Pflichten der Straßenerhalter. Sie wurde im automobilen Zeitgeist der 1950er Jahre erstellt und bisher 35-mal novelliert. Trotz zahlreicher Versuche, die Rechte und Pflichten der aktiven Mobilität zu stärken, zeigt die StVO eine Tendenz zur Bevorzugung des Kfz-Verkehrs. Auch versteht sie den Straßenraum als reinen Verkehrsraum, in dem das Verweilen am Gehsteig beispielsweise nicht gestattet ist (§ 76 Abs 2 StVO). Auch der Sondernachrang beim Verlassen von Radverkehrsanlagen ist ein Beispiel der Benachteiligung der aktiven Mobilität.

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) gelten als Stand der Technik im Verkehrswesen und werden in verschiedenen Themenbereichen durch die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) erstellt und in unregelmäßigen Abständen neu verfasst. Sie sind rechtlich nicht direkt verbindlich, sind aber meist Vertragsbestandteil bei Straßenbauprojekten, Grundlage für Straßenplanungen und oft Förderkriterium. Die Stadt Wien

hält sich in großen Teilen der Planung an die Kriterien der RVS, weicht aber nach Aussage der Radlobby in einigen Fällen davon ab. (Interview 1 2024: 33, 53, 103) Die RVS gibt auch die Kriterien für Unfallhäufungsstellen vor, die rechtlich verbindlich sind, jedoch durch die MA 46 als nicht geeignet für das Stadtgebiet angesehen werden, da im Stadtgebiet mehr Unfälle mit geringerer Unfallschwere geschehen, bei denen Umbaumaßnahmen oftmals kaum unfallverhütend sind. (Interview 4 2024: 41)

Stellplatzverordnung

Stellplatzverordnungen schreiben vor, dass bei Neubauvorhaben eine bestimmte Anzahl an Kfz-Stellplätzen im Projekt oder in räumlicher Nähe zum Projektumfeld errichtet werden müssen. Diese Verordnungen liegen in der Zuständigkeitskompetenz der Länder im Zuge ihrer Bauordnungen. Sie beeinflussen den Pkw-Besitz und die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Pkw durch die einfache Verfügbarkeit eines Pkw-Stellplatzes und den kurzen Zugangsweg im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, erhöhen die Baukosten (zulasten aller Bewohner:innen, gleich ob sie einen Pkw besitzen) und bilden durch ihre Garagenausfahrten einen monofunktionalen Fremdkörper in der städtebaulichen Struktur. Diese Faktoren machen Stellplatzverordnungen zu einem wichtigen Bestandteil des bestehenden, autozentrierten Regimes. (Haselsteiner et al. 2021: 85; Mattioli et al. 2020: 6; Scherer 2024)

3.5. Akteurslandschaft

Der Gemeinderat

Der Wiener Gemeinderat ist das oberste Organ der Gemeinde Wien und wird alle fünf Jahre gewählt. Er besteht aus 100 Gemeinderatsmitgliedern, die zugleich Abgeordnete des Wiener Landtags sind. Der Gemeinderat hat die oberste Aufsicht über die Gemeinde und wählt den:die Bürgermeister:in, Vizebürgermeister:innen und Stadträt:innen. Er beschließt das Budget (Voranschlag), den Dienstpostenplan und den Rechnungsabschluss und genehmigt die Geschäftsordnung und Geschäftseinteilung des Magistrats. Ab einer genau definierten Betragshöhe muss der Gemeinderat beispielsweise auch Transaktionen, Rechtsgeschäfte, die Bewilligung von Beiträgen und Subventionen sowie Abschreibungen genehmigen. Die Mitglieder des Gemeinderats haben das Recht, in Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs der Gemeinde Anfragen an den:die Bürgermeister:in oder amtsführende Stadträt:innen zu richten. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 14–15)

Der Wiener Gemeinderat besteht in der Periode 2020 bis 2025 aus 100 Mandatar:innen der fünf Parteien SPÖ (46 Mandatar:innen), ÖVP (22), Die Grünen (16), NEOS (8) und FPÖ (8) (MA 62 2020c).

Gemeinderatsausschüsse

Im Gemeinderat ist für jede vom Gemeinderat bestimmte Verwaltungsgruppe (diese entsprechen den Geschäftsgrup-

pen) ein Gemeinderatsausschuss einzurichten. Jeder Gemeinderatsausschuss besteht aus mindestens zehn Mitgliedern, deren Sitze auf den Anteil der Mandatar:innen aller Parteien im Gemeinderat aufgeteilt werden. (§§ 49 und 50 WStV) Die Gemeinderatsausschüsse sind beschließende Organe in den jeweiligen zugehörigen Angelegenheiten (§ 100 WStV). Für die Anliegen des öffentlichen Raums ist der Ausschuss für Innovation, Stadtplanung und Mobilität zuständig, dessen Mandate sich auf die Parteien im selben Verhältnis zur Zahl der Mitglieder im Gemeinderat aufteilen. (§ 96 Abs 1 GWO 1996) Damit hat die SPÖ die relative und die Stadtregerung die absolute Mehrheit.

Die Tagesordnungen der Gemeinderatsausschüsse werden in der Regel zunächst über die Medien veröffentlicht, bevor sie den Oppositionsparteien ÖVP, Die Grünen und FPÖ zugesendet werden. Dies ist nach Aussage der Grünen keine unübliche Vorgehensweise, um als Stadtregerung die Deutungshoheit über die abzustimmenden Themen in der Öffentlichkeit zu behalten. Themen, die auf der Tagesordnung stehen, sind innerhalb der koalierenden Parteien abgestimmt und werden beschlossen. (Interview 9 2024: 6–7)

Bauvorhaben, die ein bestimmtes Budgetvolumen überschreiten, müssen durch den Gemeinderat beschlossen werden. Sie werden durch den Stadtsenat genehmigt und dann dem Gemeinderatsausschuss vorgelegt. Durch die Mandatsmehrheit der regierenden Parteien ist das in der Regel ein reiner Formalakt. Die Parteien bekom-

men dafür Einsicht in Akten, in denen das Bauvorhaben beschrieben ist. Eine Einsicht in Pläne durch die Oppositionsparteien wird in der aktuellen Regierungsperiode durch die Regierungsparteien in der Regel nicht zugelassen. Dieses Vorgehen wird durch einen Mandatar der Grünen kritisiert. Er bekäme oft nur Informationen, die in den Bezirksvertretungen besprochen werden, wo die Pläne oft transparent mit allen Fraktionen besprochen werden. (Interview 9 2024: 6 und 8) Eventuelle Verbesserungsvorschläge und Abänderungsanträge werden im Gemeinderat üblicherweise nicht angenommen, da die Projekte bei Beschlussfassung bereits so weit fortgeschritten sind, dass Änderungen von den Regierungsparteien nicht mehr angenommen werden. In manchen Fällen finden die Bauausschreibungen bereits statt, bevor das Projekt zur Beschlussfassung vorgelegt wird. (Interview 9 2024: 11–12, 14)

Petitionsausschuss

Der Petitionsausschuss ist ein Gemeinderatsausschuss, der im Mandatsverhältnis der politischen Parteien im Gemeinderat besetzt ist und sich „mit eingebrachten Verbesserungsideen, Problemen und Bedenken“ (MA 62 2025) in Form von Petitionen befasst. Die regierenden Parteien haben durch die Mandatsverteilung die Mehrheit. Der Petitionsausschuss soll der Bevölkerung einen einfachen Weg bieten, sich mit Anliegen unter Unterstützung von mindestens 500 wahlberechtigten Personen in der Stadtpolitik Gehör zu verschaffen. Der Petitionsausschuss hört die Petitionseinbringer an und spricht Empfehlungen an den Gemeinderat, die Bezir-

ke oder die Stadtregierung aus. Bürger:inneninitiativen wie *Platz für Wien* und *Wir machen Wien* beschreiben den Petitionsausschuss aufgrund seiner unverbindlichen und unkritischen Empfehlungen, die häufig die Arbeit der Stadtregierung loben und ein „weiter wie bisher“ propagieren als kaum wirkungsvoll. (Platz für Wien 2021; Wir machen Wien 2025)

Die Stadtregierung

Bürgermeister:in

Der:Die Wiener Bürgermeister:in wird vom Gemeinderat für eine fünfjährige Amtsperiode gewählt. Es gibt keine Beschränkung der Amtszeit. Wenn erforderlich, wird er durch die vom Gemeinderat festgelegten Vizebürgermeister:innen vertreten. Der:die Bürgermeister:in ist Landeshauptfrau bzw. Landeshauptmann und Vorsitzende:r des Wiener Landtags, Vorstand des Magistrats und Vorgesetzte:r der amtsführenden Stadträt:innen, der Bezirksvorsteher:innen und aller Bediensteten der Stadtverwaltung. Aktueller Bürgermeister ist Michael Ludwig von der SPÖ, der 2018 Michael Häupl nachgefolgt ist (Ludwig o. J.).

Die Wiener Stadtregierung

Dem Wiener Stadtsenat gehören der:die Bürgermeister:in sowie die Stadträt:innen an. Ihm gehören sowohl amtsführende Stadträt:innen als auch Stadträt:innen ohne Geschäftsbereich an. Die Stadträt:innen werden nach dem Verhältniswahlrecht vom Gemeinderat gewählt. Durch das Proporzsystem können alle

Organisation der Wiener Stadtverwaltung

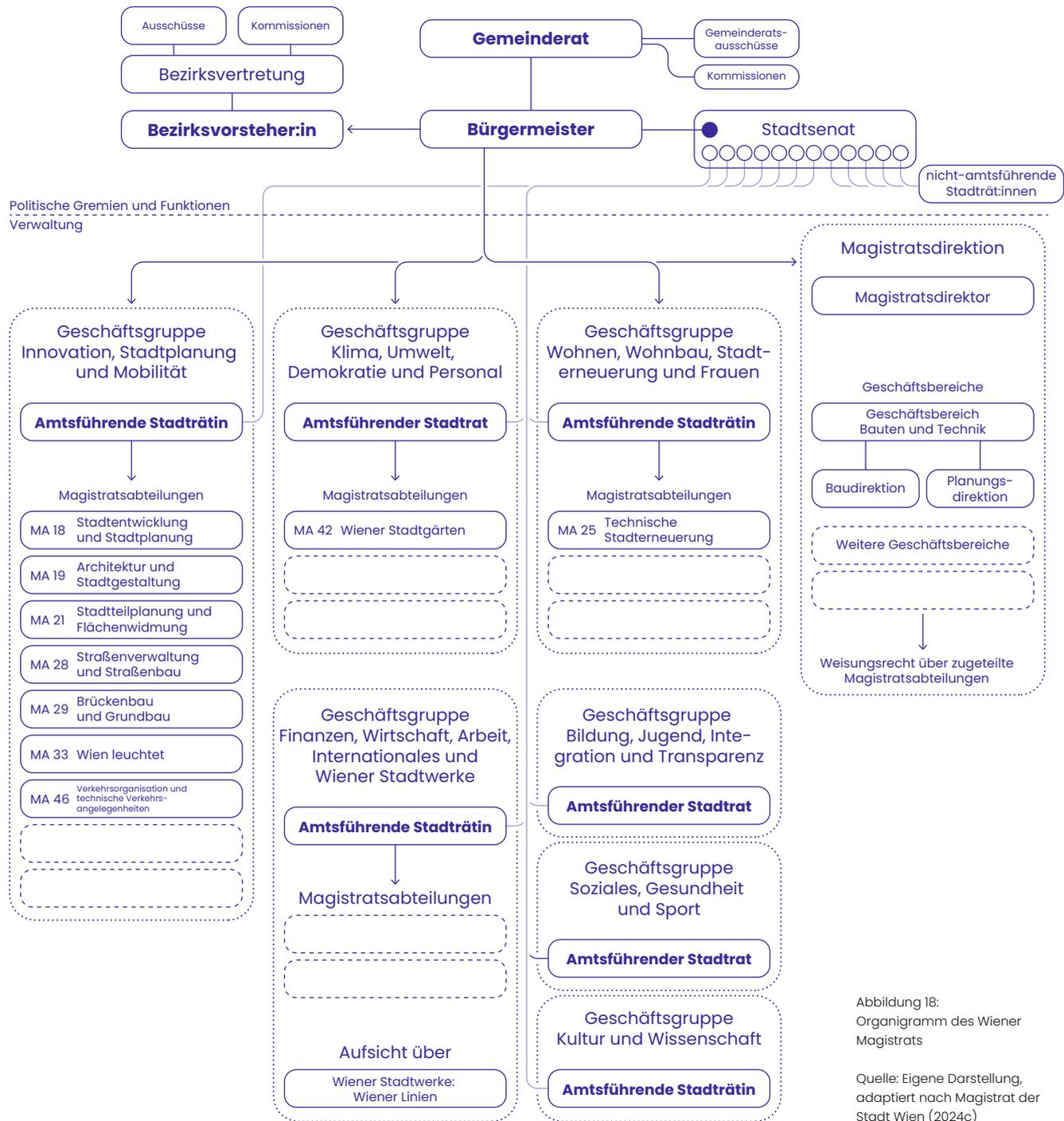


Abbildung 18:
Organigramm des Wiener
Magistrats

Quelle: Eigene Darstellung,
adaptiert nach Magistrat der
Stadt Wien (2024c)

Parteien im Gemeinderat, sobald sie einen gewissen Stimmenanteil bei der Gemeinderatswahl erreichen, eine:n oder mehrere Stadträt:innen stellen. Üblicherweise sind Stadträt:innen der Oppositionsparteien nicht amtsführend. Die Anzahl der Stadträt:innen muss zwischen 9 und 15 betragen und liegt derzeit bei 12. Der Stadtsenat berät über Angelegenheiten, die dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen sind. Den Vorsitz im Stadtsenat hat der:die Bürgermeister:in. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 16)

Der Magistrat

Der Wiener Magistrat ist das Geschäftsorgan der Stadt Wien und als einzige geschäftsbesorgende Stelle der Gemeinde zentrales Glied der Wiener Stadtverwaltung. Er ist gleichzeitig Gemeindeamt der Stadt Wien, Bezirksverwaltungsbehörde und Amt der Wiener Landesregierung. Der Magistrat besteht aus dem:der Bürgermeister:in, den amtsführenden Stadträt:innen, der Magistratsdirektion und den Dienststellen samt deren Bediensteten. Bezirksvertretungen und Bezirksvorsteher:innen sind nicht Teil des Magistrats.

Der Magistrat ist streng hierarchisch aufgebaut. Oberste Vorgesetzte der Bediensteten des Magistrats sind der:die Bürgermeister:in sowie der:die Magistratsdirektor:in, zweiterer jedoch nicht von den Stadträt:innen und den Bezirksvorsteher:innen. Der Magistrat besorgt unter anderem alle Geschäfte der Gemeinde (Geschäftsbesorgungsmonopol), voll-

zieht alle behördlichen Angelegenheiten, sofern dafür nicht andere Organe zuständig sind, und ihm obliegt die Vermögensverwaltung der Gemeinde. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 19–20)

Einteilung des Magistrats

Abgesehen von der Magistratsdirektion, dem Stadtrechnungshof und den magistratischen Bezirksämtern, die keinen Geschäftsgruppen zugeordnet sind, ist der Magistrat in Geschäftsgruppen eingeteilt. Die Geschäftsgruppen werden den vom Gemeinderat festgelegten Verwaltungsgruppen angepasst, für die Gemeinderatsausschüsse eingerichtet werden. Jeder Geschäftsgruppe ist ein:e Stadträt:in zugeordnet, der:die als Leiter:in der Geschäftsgruppe agiert. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 20)

Geschäftsgruppen

Aktuell gibt es sieben Geschäftsgruppen, denen 57 Magistratsabteilungen (Dienststellen) sowie die Unternehmungen der Stadt Wien (Gesundheitsverbund, Wien Kanal und Wiener Wohnen) untergeordnet sind (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 20–21). Für die Belange des öffentlichen Raums aktuell zuständig sind:

- Die Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität mit der amtsführenden Stadträtin Ulli Sima und den Tätigkeitsbereichen der Stadtplanung, Verkehrsplanung und technischer Belange im öffentlichen Bereich,
- die Geschäftsgruppe für Umwelt, Klima, Demokratie und Personal mit dem amtsführenden Stadtrat Jürgen Czernohorszky

und den Tätigkeitsbereichen der öffentlichen Begrünung sowie

- die Geschäftsgruppe für Finanzen, Wirtschaft, Arbeit, Internationales und Wiener Stadtwerke mit dem amtsführenden Stadtrat Peter Hanke mit dem Tätigkeitsbereich Finanzen und der Aufsicht über die Wiener Linien.

Geschäftsgruppe Innovation, Stadtplanung und Mobilität

- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- Magistratsabteilung 21 A – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
- Magistratsabteilung 21 B – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost
- Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau
- Magistratsabteilung 29 – Brückenbau und Grundbau
- Magistratsabteilung 33 – Wien leuchtet
- Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsanliegenheiten

Geschäftsgruppe Klima, Umwelt, Demokratie und Personal

- Magistratsabteilung 42 – Wiener Stadtgärten

Geschäftsgruppe Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen

- Magistratsabteilung 25 – Technische Stadterneuerung (u.a. Gebietsbetreuung Stadterneuerung)

Magistratsdirektion

Die Magistratsdirektion ist eine eigene Dienststelle und wird aktuell von dem:der Magistratsdirektor:in geleitet. Sie ist in die Präsidialabteilung, die Klimaschutzkoordination, die Personalstelle Wiener Stadtwerke, die strategische Kommunikation sowie in die Geschäftsbereiche (1) Recht, (2) Personal und Revision, (3) Organisation und Sicherheit und (4) Bauten und Technik unterteilt. (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 21)

Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau

Die Magistratsabteilung 28 (MA 28) ist für die Projektierung, den Bau, die Erhaltung und die allgemeine Verwaltung aller Gemeindestraßen in Wien zuständig. Sie ist Eigentümerin aller Liegenschaften der Stadt Wien, die als Verkehrsflächen gewidmet sind. (MA 28 o. J.-a) Damit ist sie zentrale Akteurin von Straßenumgestaltungsprojekten.

Die MA 28 ist operativ unterteilt in die Bereiche Projektentwicklung und -management (Planungsgruppe), Bau- und Erhaltungsmanagement (Baugruppen) und Liegenschaftsmanagement.

Die Planungsgruppe (Bereich Projektentwicklung und -management) ist eine relativ kleine Abteilung innerhalb der MA 28 mit ca. 20 Planungsreferent:innen, die dem:der Bereichsleiter:in unterstehen. Daran angehängt ist das Zeichenbüro, welches alle Straßendetailpläne erstellt. (Interview 3 2024: 4) Die Referent:innen haben bezirksweise Zuständigkeiten,

wobei je nach Bezirksgröße eine Person für einen oder mehrere Bezirke zuständig ist. Bei großen Bezirken können auch zwei Personen für einen Bezirk zuständig sein. Unterstützt werden die Planungsreferent:innen durch Verwaltungspraktikant:innen. (Interview 3 2024: 17; Interview 12 2024)

Die Referent:innen arbeiten dabei sehr eigenständig und können – innerhalb der festgesetzten formalen Abläufe – ihre Arbeitsweise frei wählen. Bei Projekten haben sie die Aufgabe der Projektleiter:innen und koordinieren die Planung sowie den Bauablauf mit den zuständigen Dienststellen. Sie betreuen dabei ein Projekt von der Planung bis zur baulichen Fertigstellung und sind für Planungs- bzw. Bauausreibungen zuständig sowie während des Bauablaufs in engem Austausch mit dem:der zuständigen Baureferent:in im Falle von häufig auftretenden notwendigen baulichen Abweichungen von der Planung. Innerhalb der Planungsgruppe gibt es regelmäßige Treffen, in denen sich die Referent:innen zu aktuellen Projekten austauschen. (Interview 3 2024: 10–11, 17; Interview 12 2024)

Der Bereich Bau- und Erhaltungsmanagement ist unterteilt in acht Baugruppen: Die Baugruppen Nord, Ost, Süd, West und Mitte, denen jeweils zwei bis sechs Bezirke zugeordnet sind, die Baugruppe Hauptstraßen B, die Baugruppe Straßen-sonderbauten und eine Gruppe Fahrradabstellanlagen und Förderangelegenheiten (MA 28 2024). Die Baugruppen arbeiten sehr eng mit den Referent:innen

der Planungsgruppe zusammen und haben ihre bezirksweise aufgeteilten Teams (Interview 12 2024).

Der Bereich Liegenschaftsmanagement betreut alle Liegenschaften der Stadt Wien, die durch die MA 28 verwaltet werden. Dazu gehören alle öffentlichen Straßen und noch weitere öffentliche Verkehrsflächen. In der operativen Planung wird die Grundverwaltung dann tätig, wenn Grundstücke für Straßenbauten einzulösen oder Nutzungsverträge für Grundstücke zu erstellen sind. (Interview 3 2024: 11)

Als rein ausführende und verwaltende Stelle agiert die MA 28 nur im Auftrag Budgetführender Stellen, die ein Bauvorhaben finanzieren. Auftraggeber:innen für Projekte können die Geschäftsgruppe, Bezirke, andere Dienststellen, die Wiener Linien, Einbautenträger:innen sowie private Liegenschaftseigentümer:innen sein. Die MA 28 ist dabei die einzige Dienststelle, die Straßendetailpläne zeichnen darf und arbeitet dabei im Auftrag bzw. in enger Abstimmung mit anderen Dienststellen. Diese können ihre Anforderungen allerdings lediglich schriftlich, mündlich oder anhand einfacher Skizzen kommunizieren und selbst keine Pläne zeichnen. Dadurch kommt es häufig zu Unklarheiten in der Kommunikation und Informationsverlusten. (Interview 12 2024) Der typische Prozessablauf für Straßenbauprojekte ist in Kapitel 4 dargestellt.

Die MA 28 stand als zentrale Planungsabteilung für Straßenbauvorhaben in den letzten Jahren vor einigen Herausforderungen und Umstrukturierungen, die bis heute andauern. Die steigende Quantität und Komplexität der Straßenbauprojekte durch veränderte Schwerpunktsetzungen in der politischen Agenda und steigenden Anforderungen an die Qualität der Straßenbauprojekte (z.B. durch Anforderungen in der Barrierefreiheit) kommt die Dienststelle immer häufiger an ihre Ressourcengrenze. Insbesondere seit der aktuellen Stadtregierung (2020 bis 2025) haben die Planungsvorhaben durch Zielsetzungen und deutlich gestiegene finanzielle Mittel deutlich zugenommen, wodurch die Planungs- und Baugruppen an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen sind.

Die Stadtregierung hat darauf mit einer Erhöhung der Dienstposten reagiert. Die Vergrößerung des Personalstands führt wiederum zu anderen Problemen wie beispielsweise der Bereitstellung von Ausbildungsressourcen, Arbeitsplätzen und der erhöhten Komplexität der Aufgabenbereiche der Führungspersonen, die eine weitere Aufteilung der Abteilungen erfordern. Die Leitungsstelle der Planungsabteilung wurde 2024 aufgrund einer Pensionierung neu besetzt, in Zukunft ist eine Umstrukturierung mit Aufteilung der Planungsgruppe angedacht. (Interview 3 2024: 5, 7, 13, 15, 75)

Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Die Magistratsabteilung 46 (MA 46) ist „für alle Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum zuständig, die das sichere und möglichst leichte Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmer:innen ermöglichen“ (MA 46 o. J.). Die drei Hauptaufgaben sind dabei Verkehrsorganisation, Verkehrssicherheit und technische Verkehrsangelegenheiten (Kraftfahrzeugrecht und -technik, Landesfahrzeugprüfstelle). Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums sind die Bereiche Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit relevant. Sie beschäftigen sich mit der Erstellung von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, insbesondere an Unfallhäufungsstellen, der Erreichbarkeit und Anlieferung von Grundstücken über den öffentlichen Straßenraum, tritt in Planungsprozessen als Verkehrsbehörde als Erstellerin von Verordnungen auf, ist für die Genehmigung von Baustellen im öffentlichen Raum zuständig, erteilt Ausnahmegenehmigungen zur verkehrsfremden Nutzung von Straßen und hat in einigen Belangen des öffentlichen Straßenraumes Sachverständigenfunktion. Dabei bezieht sich die Dienststelle auf die Grundsätze der StVO, die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs. (Interview 4 2024: 4–7; MA 46 o. J.)

Die MA 46 ist in zwei Dezernate sowie die Landesfahrzeugprüfstelle und organisatorische Abteilungen aufgeteilt. Das Dezernat Behörde und Planung ist in die drei Gruppen Mitte, Südost und Nordwest eingeteilt. Innerhalb der Gruppen

gibt es Teams, denen jeweils ein bis zwei Bezirke zugeteilt sind. Die Referent:innen sind jeweils nur für diese Bezirke zuständig. Das Dezernat Behörde und Planung ist für alle verkehrsorganisatorischen Angelegenheiten zuständig und erstellt Verordnungen für Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen, Bescheide und Ausnahmebewilligungen.

Das Dezernat Verkehrsmanagement und -sicherheit ist in die zwei Gruppen Verkehrs- & Datenmanagement und Verkehrssicherheit eingeteilt. Die Gruppe Verkehrssicherheit besteht aus ca. 10 Referent:innen, die eine unterstützende Funktion für die Gruppe Behörde und Planung in Belangen der Verkehrssicherheit haben. In Entscheidungen der Verkehrssicherheit haben sie das letzte Wort und können auch Sachverständigenfunktion einnehmen. In den Abteilungen gibt es Spezialist:innen für Rad- und Fußverkehr sowie Eisenbahntechnik. (Interview 4 2024: 4–10; MA 46 2024)

Die MA 46 tritt in Planungsprozessen entweder als beratende Behörde auf, die schlussendlich die erforderlichen straßenrechtlichen Verordnungen erstellt und stark in den Planungsprozess miteinbezogen wird, als Sachverständige in Fragen der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs, oder als initiiierende Dienststelle, die aufgrund von Erfordernissen der Verkehrssicherheit (Unfallhäufungsstelle) selbst oder aufgrund von Wünschen des Bezirks in Belangen der Verkehrsorganisation Projekte erstellt, wenn diese ohne bauliche Maßnahmen (Änderung von Bo-

denmarkierungen oder Verkehrszeichen) umgesetzt werden. Dabei arbeitet sie eng mit der MA 28 zusammen, die für die Umsetzung straßenpolizeilicher Maßnahmen zuständig ist. (Interview 4 2024: 9–10, 33)

Herausforderungen der MA 46 sind derzeit ein enger Personalstand bei gleichzeitig wachsenden Aufgabenbereichen. Durch die steigende Komplexität der Planungen, steigende Anforderungen an Qualität der Planungen und Partizipation sowie aufgrund deutlich mehr umzusetzender Projekte steigt auch das Arbeitsvolumen der Referent:innen. Der Personalstand ist dabei lange nicht gewachsen, bis es 2023 zu einer Aufstockung der Dienstposten gekommen ist. Auch für 2025 ist eine weitere Aufstockung in Verhandlung. (Interview 4 2024: 14, 17)

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

Die Magistratsabteilung 18 (MA 18) „*erstellt übergeordnete, räumlich-strategische Planungen und Konzepte in den Bereichen Raumplanung und Mobilität. Diese bilden die Grundlagen für wesentliche stadtentwicklungspolitische Entscheidungen.*“ (MA 18 o. J.-c) Damit ist sie die strategische, übergeordnete Planungsabteilung in den Bereichen Stadtplanung und Mobilität und ist für die zukünftige Stadtentwicklung zuständig.

Die MA 18 ist in sieben Referate aufgeteilt, wobei sich das Referat Mobilitätsstrategien mit der strategischen und generellen Planung von Mobilitätsbelangen in der Stadt und in das Stadtumland beschäftigt.

Neben dem Team für öffentlichen Verkehr, die sich mit der generellen Planung von U-Bahn- und Straßenbahnprojekten befassen, gibt es einzelne Referent:innen, die sich mit der generellen Planung des Fuß- und Radverkehrs beschäftigen. Der Referent für Radverkehr plant in Abstimmung mit der Mobilitätsagentur und den Bezirken das Hauptradverkehrsnetz und erstellt Machbarkeitsstudien für die Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Hauptnetz. Bei der Detailplanung wird er beratend hinzugezogen. (Interview 2 2024: 3–8; MA 18 o. J.-d)

Gebietsbetreuung Stadterneuerung – GB*

Die Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB*) ist eine Service-Einrichtung der Stadt Wien und Teil der MA 25 – Technische Stadterneuerung. Sie ist unterteilt in 6 Stadtteilbüros, die sich die Bezirke aufteilen und machen Beratungsleistungen zu den Themen Wohnen, Wohnumfeld und Nachbarschaft. Häufig unterstützen sie auch die Bezirke bei Öffentlichkeitsveranstaltungen und Partizipationsprojekten. (GB* o. J.)

Stadtrechnungshof

Der Stadtrechnungshof hat unter anderem die Aufgabe, die gesamte Buchführung (Gebarung) der Gemeinde und der von Organen der Gemeinde Wien verwalteten, mit Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Fonds, Stiftungen und Anstalten sowie von wirtschaftlichen Unternehmungen, an denen die Gemeinde mit mindestens 50 % des Kapitals beteiligt ist auf die Richtigkeit, Ordnungsmäßigkeit, Spar-

samkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu prüfen. Dabei sind seine Befugnisse sehr weit gefasst. (WStV: § 73b) Über seine Tätigkeit berichtet der Stadtrechnungshof jährlich an den Gemeinderat (Magistrat der Stadt Wien 2024b: 22).

Die Bezirke

In Wien gibt es 23 Bezirke, die jeweils mit Nummer und Namen bezeichnet werden. Kleinster Bezirk ist der 8. Bezirk Josefstadt mit 1,1 km². Die geringste Einwohner:innenzahl hat der 1. Bezirk Innere Stadt mit 16.500. Größter und einwohner:innens-tärkster Bezirk ist die Donaustadt mit 102,3 km² und über 220.000 Einwohner:innen. (Magistrat der Stadt Wien 2024a) Eine Übersicht über die Bezirke ist in Abbildung 19 dargestellt. Eine Übersicht über die Einwohner:innenzahlen und Flächen der Bezirke sind in Abbildung 20 und Abbildung 21 dargestellt.

Die Bezirksorgane setzen sich aus den Bezirksvorsteher:innen, den Bezirksver-

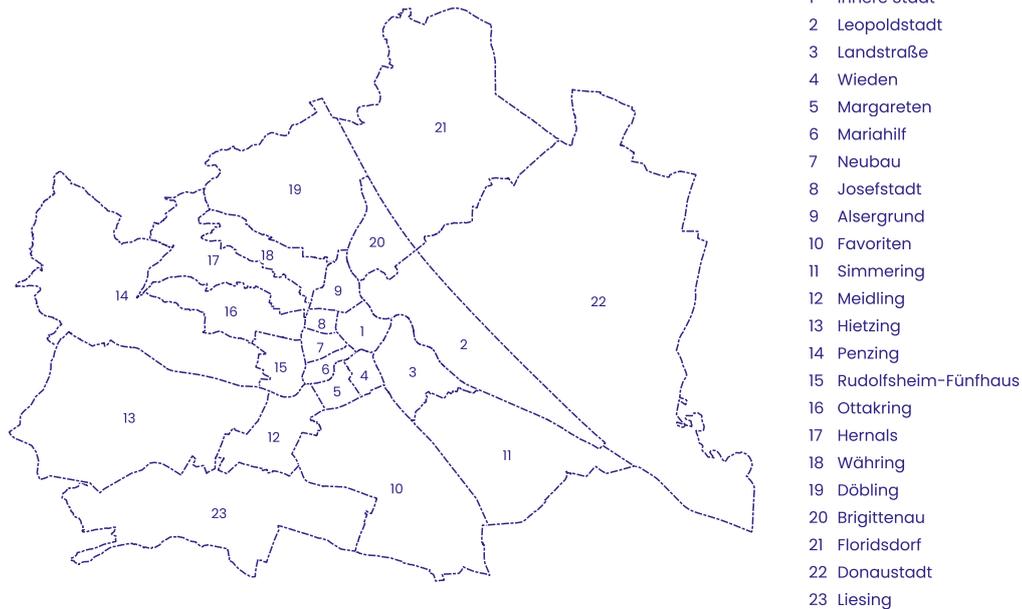
tretungen und deren Ausschüssen und Kommissionen zusammen. Die Bezirke verfügen über keine Rechtspersönlichkeit und sind damit dezentralisierte Gemein-deorgane der Gemeinde Wien. (Magistrat der Stadt Wien o. J.-a)

Bezirksvorsteher:in

Der:die Bezirksvorsteher:in wird durch die Bezirksvertretung gewählt und hat eine zentrale Rolle in der politischen und admini-strativen Struktur eines Bezirks. Er:Sie steht an der Spitze des Bezirks und übernimmt sowohl repräsentative als auch operative Aufgaben. Jeder der 23 Wiener Bezirke hat eine:n Bezirksvorsteher:in, der:die auch Vorsitz der Bezirksvertretung bzw. seiner Ausschüsse und Kommissionen sein kann. (Magistrat der Stadt Wien o. J.-a)

Abbildung 19:
Verortung der Bezirke in Wien

Quelle: Eigene Darstellung



Das Amt der Bezirksvorsteher:innen wird gemeinhin als sehr mächtig beschrieben (u.a. Interview 2 2024: 13). Sie können eigenmächtig über Ausgaben des Bezirks bestimmen, die eine bestimmte Höhe nicht überschreiten und haben Mitwirkungs- und Anhörungsrechte bei Handlungen des Magistrats, die weit über jene der Bezirksvertretungen hinaus gehen. Darüber hinaus wird, obwohl die Bezirksvorsteher:innen Weisungen des Bürgermeisters entgegennehmen müssen und bestimmte Themen durch die Geschäftsgruppen und den Gemeinderat eigenständig erledigt werden könnten, meist das Einvernehmen mit den Bezirksvorsteher:innen gesucht, wenn ihr Bezirk betroffen ist. Bei Einsprüchen gegenüber Maßnahmen der Stadtverwaltung werden Entscheidungen an den:die zuständige:n Stadträt:in weitergeleitet, die üblicherweise Konsens mit den Bezirken herstellen. (Interview 2 2024: 13; Magistrat der Stadt Wien o. J.-a)

Bezirksvorsteher:innen können Aufgaben in ihrem Zuständigkeitsbereich an Bezirksrät:innen übertragen. Angeschlossen an das Amt der Bezirksvorsteher:in ist das Büro der Bezirksvorsteher:in mit eigenen Angestellten, welches administrative Aufgaben übernimmt.

Bezirksvertretung

Die Bezirksvertretung setzt sich aus – je nach Einwohner:innenzahl des Bezirks – 40 bis 60 Bezirksrät:innen zusammen. Die Mandate der Bezirksvertretung werden nach dem Wahlergebnis der Bezirksvertretungswahl nach der relativen Zahl der

Abbildung 20:
Einwohner:innenzahlen der Bezirke

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt Wien (2024a).

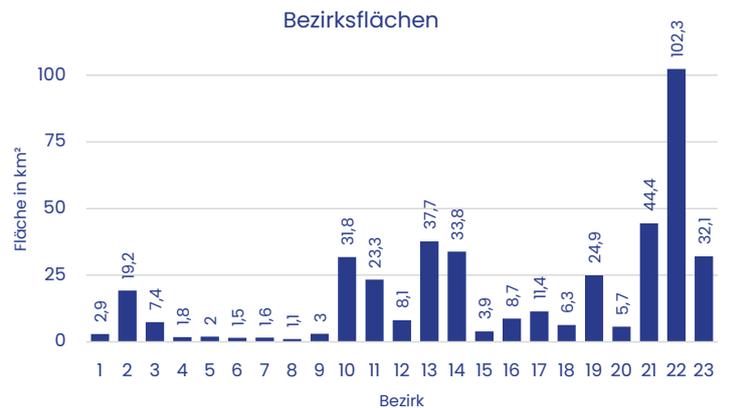
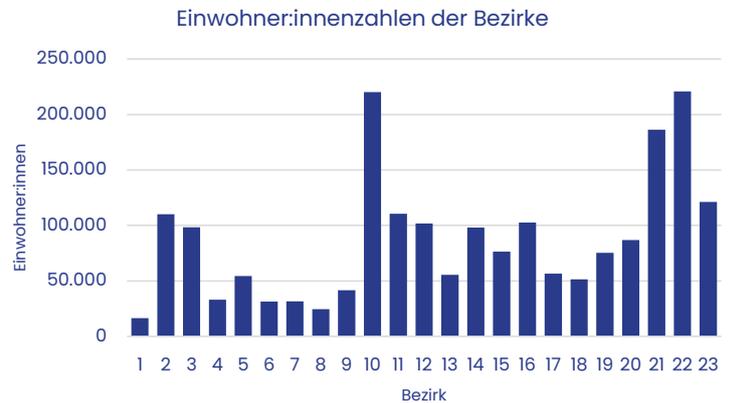


Abbildung 21:
Bezirksflächen

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt Wien (2024a)

Abbildung 22:
Übersicht über die Bezirksorgane

Quelle: Eigene Darstellung nach
Magistrat der Stadt Wien (o. J.-a)

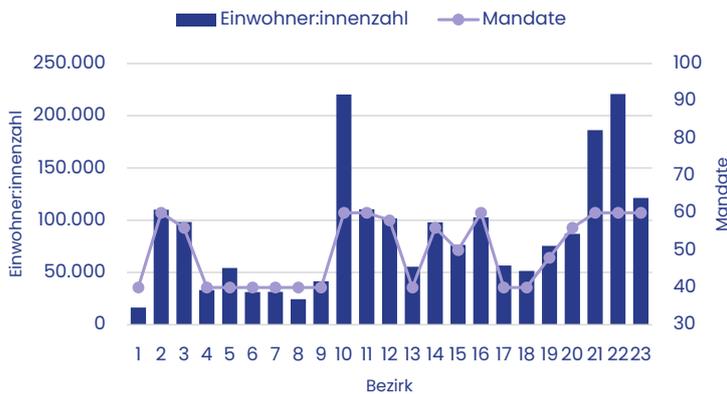
Abbildung 23:
Einwohner:innenzahl und
Mandate in der Bezirksvertretung

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat
der Stadt Wien (2024a), MA 62
(2020d)



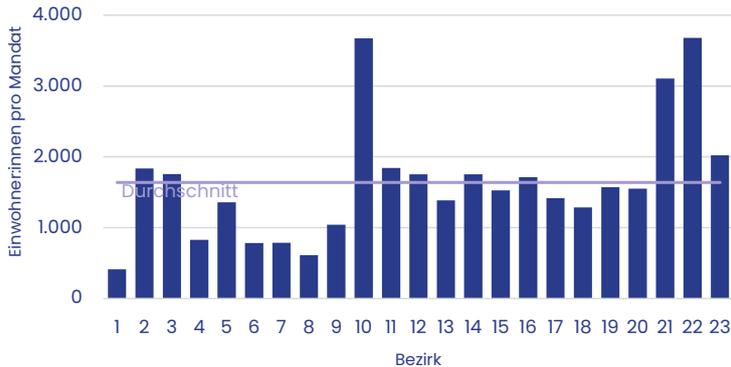
1) Bezirksorgane vorgegeben gemäß § 8 WStV

Einwohner:innenzahl und Mandate in der
Bezirksvertretung



Stimmen für eine Partei vergeben. Durch die unterschiedlichen Größen der Bezirke ergeben sich große Unterschiede in der Repräsentation der Bevölkerung in den Bezirksrät:innen. Abbildung 23 und Abbildung 24 zeigen die Verteilungen der Bevölkerungszahlen und der Mandate in den Bezirksvertretungen. Während die Bevölkerung in den Bezirken 1, 4, 6, 7, 8 und 9 deutlich stärker repräsentiert ist als in den anderen Bezirken, sind die bevölkerungsreichen Bezirke 10, 21 und 22 deutlich unterrepräsentiert.

Einwohner:innen pro Mandat in der Bezirksvertretung



Jede Bezirksvertretung muss gemäß Wiener Stadtverfassung einen Finanzausschuss, einen Bauausschuss und einen Umweltausschuss haben, um die ihm übertragenen Durchführungsrechte in den jeweiligen Materien im eigenen Wirkungsbereich durchführen zu können. Ausschüsse haben mindestens 10 und höchstens 15 Mitglieder und in gleicher Zahl Ersatzmitglieder.

Abbildung 24:
Einwohner:innen pro Mandat in den Bezirken

Quelle: Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt Wien (2024a), MA 62
(2020d)

Zusätzlich können Bezirksvertretungen Kommissionen einrichten zur Vorbereitung bestimmter Bezirksrelevanter Fragen. Im Unterschied zu den Ausschüssen haben Kommissionen keine Beschlussrechte, sondern dienen lediglich zu Vorbereitung und Informationsaustausch. Welche Kommissionen die Bezirke einrichten, können sie selbst entscheiden. Jeder Bezirk hat eine Kommission zum Thema Bezirksentwicklung und Mobilität eingerichtet, beispielsweise in Ottakring die Entwicklungs- und Mobilitätskommission (BV 16 2022) oder die Wiedner Verkehrs- und Planungskommission (BV 4 o. J.). Ihre Vorsitzenden sind von der stimmenstärksten Partei und üblicherweise erste Ansprechpartner:innen der Bezirksvorsteher:innen in Verkehrsrelevanten Themen. Der 3. Bezirk Landstraße ist der einzige, in dem der Bezirksvorsteher auch Vorsitzender der Verkehrskommission ist (Stadt Wien o. J.-g).

Institutionelle Akteur:innen außerhalb des Magistrats

Mobilitätsagentur

Die Mobilitätsagentur ist ein Unternehmen der Stadt Wien und arbeitet ausschließlich im Auftrag der Stadt. Sie dient als externe Expertin in Sachen Aktive Mobilität und ist seit 2021 auch in der Rolle der Radverkehrskoordination mit Martin Blum als Radverkehrskordinator, wodurch sie intensiv in Bauprojekte von Radverkehrsanlagen sowie in die Entwicklung des Radverkehrsnetzes miteinbezogen wird. Die Mobilitätsagentur koordiniert unter an-

derem das Radwegebauprogramm mit der Geschäftsgruppe und den zuständigen Dienststellen. Darüber hinaus betreut die Mobilitätsagentur Fußverkehrsangelegenheiten mit der Fußverkehrsbeauftragten Petra Jens und führt Marketingkampagnen und bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch. (Interview 5 2024: 5–8)

Lokale Agenda 21 (LA 21)

Ausgehend vom Aktionsprogramm Agenda 21 der Vereinten Nationen und der Unterzeichnung der Charta von Aalborg durch den Wiener Bürgermeister wurde 1998 die erste Lokale Agenda im 9. Bezirk gegründet als Modell für eine partizipative nachhaltige Stadtentwicklung. Der Verein Lokale Agenda 21 ist durch einen Beschluss des Gemeinderats heute institutionell verankert. Zu Beginn der Tätigkeit der LA21 steht ein Beschluss der Bezirksvertretung, einen Agendaprozess im Bezirk zu starten. Die Kosten dafür werden jeweils zur Hälfte vom Bezirk und von der Stadt getragen. Aktuell laufen in Wien LA21-Prozesse in 11 Bezirken, die jeweils von anderen privaten Büros betreut werden.

Ziel des LA21-Prozesses ist es, die Bevölkerung zu aktivieren und zur eigenständigen Gestaltung ihres Wohnumfeldes zu emanzipieren. Das Agendabüro soll bei der Umsetzung helfen und stellt Ressourcen, Wissen und Kontakte bereit. Etwaige Maßnahmen, beispielsweise Umgestaltungen im öffentlichen Raum, müssen durch das Bezirksbudget finanziert werden.

Als zweites Standbein betreut der Verein LA21 das Aktionsprogramm Grätzloase, in dem alle Wiener:innen ein Parklet an ihrem Wohn-, Arbeits- oder Vereinsort beantragen und gestalten können. Die Abwicklung und Finanzierung übernimmt die LA21. (LA21 o. J.)

Wiener Linien

Die Wiener Linien GmbH & Co KG planen und betreiben die städtischen U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien und sind als Tochterunternehmen der Wiener Stadtwerke GmbH eng an die Stadt Wien angegliedert.

Verkehrsverbund Ostregion

Der Verkehrsverbund Ostregion ist für die Planung, Koordination und Optimierung des öffentlichen Verkehrs in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland zuständig (VOR o. J.). Da in Wien die Stadtbus- und Straßenbahnlinien durch die Wiener Linien geplant und koordiniert werden, ist der VOR in Wien – neben Regionalzügen und der S-Bahn – lediglich für die Regionalbuslinien verantwortlich, die von Niederösterreich nach Wien fahren. Bei Straßenplanungen, die Regionalbuslinien betreffen, wird der VOR häufig in der Planungsphase konsultiert.

Einbautenträger:innen

Es gibt zahlreiche öffentliche und private Einbautenträger:innen, die u.a. Strom-, Gas-, Fernwärme-, Wasser- und Abwasser- oder Telekommunikationsleitungen unter der Straße verlegen. Öffentliche Einbautenträger:innen sind beispielsweise die Wiener Netze, Wien Energie, Wiener

Wasser (MA 31) oder Wien Kanal. Private Einbautenträger:innen sind beispielsweise Telekommunikationsunternehmen, die Telefon- und Internetleitungen unter der Straße verlegen. Nach dem Verursacherprinzip kommen Einbautenträger:innen bei erforderlichen Aufgrabungen der Straße für die Wiederinstandsetzung auf (Interview 12 2024; MA 28 o. J.-c).

Mobilitätsclubs

In Wien gibt es zahlreiche Mobilitätsclubs, die unterschiedliche Interessen haben und in der Fachkommission Verkehr über Projekte informiert werden. Insbesondere die großen Mobilitätsclubs wie ARBÖ und ÖAMTC, in geringerer Form auch die Radlobby, haben durch ihre mediale Präsenz oftmals großen Einfluss in der Meinungsbildung politischer Entscheidungsträger:innen und können Projekte dadurch beeinflussen oder gar verhindern. Dabei lobbyieren ARBÖ und ÖAMTC vorwiegend für die Interessen des Pkw-Verkehrs, die Radlobby für Radverkehrsinteressen, geht-doch.wien und walk-space für Interessen von Fußgänger:innen und der VCÖ vorwiegend für Interessen des Rad- und Fußverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. (Interview 1 2024: 19, 38–39)

Wirtschaftskammer Wien

Die Wirtschaftskammer beteiligt sich in den Gremien sehr intensiv an den Projekten und hat Interesse an den Bedürfnissen der Wirtschaftstreibenden. Dabei geht es meist um Ladezonen, Taxistandplätze oder Stellplätze in Geschäftsstraßen, die immer wieder Einsprüche durch die WK hervorrufen. Sie hat ein hohes Ge-

wicht bei Planungsprozessen und kann üblicherweise auch Einspruch gegenüber Maßnahmen einlegen. (Interview 3 2024: 29)

Arbeiterkammer

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte, kurz Arbeiterkammer, ist die gesetzliche Interessensvertretung für Arbeiter:innen und Angestellte. Sie wird formal in Straßenprojekten beteiligt, hat jedoch kaum besondere Ansprüche an die Projekte und gibt ihnen meist Zustimmung. (Interview 3 2024: 21)

Blaulichtorganisationen

Die Blaulichtorganisationen werden in Planungsprozessen durch die Landespolizeidirektion Wien, die Wiener Berufsfeuerwehr (MA 68) und die Wiener Berufsrettung (MA 70) vertreten. Sie vertreten Interessen der Verkehrssicherheit und des schnellen Vorankommens und der Zufahrt der Einsatzkräfte zu Gebäuden.

ÖBB und ASFINAG

Die ÖBB Infrastruktur AG und die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) sind für den Ausbau des hochrangigen Eisenbahn- und Autobahn- bzw. Schnellstraßennetzes verantwortlich. Sie sind private Gesellschaften in Eigentum des Bundes und haben gesetzlich festgeschriebene Kompetenzen. Eisenbahn- und Autobahnprojekte kommen in der Stadt selten vor, haben dann aber großen Einfluss auf die umgebende Verkehrsinfrastruktur. Als problematisch stellt sich dabei häufig heraus, dass ihr gesetzlicher Auftrag sehr

eng gefasst ist. Entlang von Eisenbahnstrecken und Autobahnen würden sich oft Synergieeffekte zur Errichtung von hochrangiger Radverkehrsinfrastruktur ergeben, die aufgrund des gesetzlichen Auftrags jedoch kaum Unterstützung durch ÖBB bzw. ASFINAG in der Planung erhalten. Auch regelmäßige Querungen von Eisenbahn- und Autobahnstrecken werden oftmals nicht ausreichend bedacht. (Interview 1 2024: 75)

3.6. Finanzen

Zentralbudget der Wiener Stadtverwaltung

Mit dem Zentralbudget der Wiener Stadtverwaltung ist jenes Budget gemeint, über das der Gemeinderat in seinem Voranschlag verfügt und beschließt. Über das Zentralbudget werden alle Maßnahmen finanziert, die in die Zuständigkeit des Landes oder der Gemeinde Wien fallen. Beispielhaft seien hier aufgezählt die Instandhaltung und Instandsetzung von Hauptstraßen B und die Finanzierung von Radverkehrsprojekten im Hauptradverkehrsnetz. (Stadt Wien 2024c)

Bezirksbudget

Das Bezirksbudget ist jenes Budget, das der Bezirk nach einem spezifischen Verteilungsschlüssel – beispielsweise nach Fläche, Einwohner:innenanzahl oder Straßenkilometer – vom Budget der Stadt Wien zugeteilt bekommt und über welches die Bezirksvertretung frei verfügen kann. Mit ihm müssen alle Maßnahmen finanziert werden, welche in die Kompetenz der Bezirke fallen. Der:die Bezirksvorsteher:in kann bis zu einem gewissen Höchstbetrag auch selbstständig über ein gewisses Budget verfügen, ohne einen Beschluss der Bezirksvertretung einholen zu müssen, solange sie im Rahmen des Budgetvoranschlags sind. Über größere Bezirksausgaben muss die Bezirksvertretung abstimmen. (§ 103 WStV)

Umverteilungen durch Förderungen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass Umverteilungen durch Förderungen eine immer größere Rolle in den Handlungsmöglichkeiten von Stadt und Bezirk spielen. Zahlreiche Fördertöpfe von Bund und Stadt Wien geben den Bezirken größere Spielräume in ihren Möglichkeiten zur Umgestaltung des öffentlichen Raums und steuern diese Ausgaben durch sehr konkrete Vorgaben, welche vorwiegend die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und die Klimawandelanpassung zum Ziel haben. Die Bezirke stehen dadurch vor der Wahl, Maßnahmen in diese Richtungen im öffentlichen Raum umzusetzen oder potenzielles Budget ersatzlos verstreichen zu lassen, was den Handlungsdruck erhöht. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass diese Art der Förderungen von oben einen wesentlichen Beitrag zur klimafitten Umgestaltung öffentlicher Räume bietet (Halbwidl 2024). Die Förderabwicklung erfolgt über die MA 28. Das Budget muss durch die Bezirke vorgeschossen werden und wird rückwirkend ausgeschüttet. (Interview 3 2024: 69)

- Die **klimaaktiv mobil** Förderschiene ist die wesentliche Förderschiene des Bundes zur Förderung von Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs in Städten und Gemeinden. Das zur Verfügung stehende Budget wurde in der vergangenen Regierungsperiode mehrmals erhöht und beträgt derzeit 108 Mio. Euro pro Jahr, das an alle österreichischen Gemeinden oder Wiener Bezirke ausbezahlt werden kann. Voraussetzung dafür ist ein Masterplan Gehen bzw. ein Radverkehrskonzept.

Aus diesen können konkrete Maßnahmen zu bis zu 50 % gefördert werden. (Klima- und Energiefonds 2024)

- Die aktuelle Stadtregierung schüttet mit dem **Förderprogramm Lebenswerte Klimamusterstadt** in der aktuellen Regierungsperiode 2020 bis 2025 insgesamt 100 Mio. Euro an Maßnahmen zur Klimawandelanpassung an die Bezirke aus. Die Förderungen für derartige Projekte sind an konkrete Maßnahmen zur Klimawandelanpassung geknüpft, etwa ein bestimmter Entsiegelungsgrad, Baumpflanzungen, die Realisierung von Wasserspielen, Beschattung und Sitzgelegenheiten. (Stadt Wien o. J.-d)
- Der **Regionalisierungsfonds EFRE der EU-Kommission** hat in Wien Zielgebiete zur Stadtentwicklung festgelegt mit unterschiedlichen Schwerpunkten in den letzten Förderperioden. Zielgebiete sind unter anderem strukturschwache Gebiete in der Bestandsstadt, in denen Maßnahmen der Stadtentwicklung, unter anderem Umgestaltungen des öffentlichen Raums, gefördert werden. (MA 28 o. J.-b)

Intransparenz bei der Finanzaufteilung

In der Aufteilung der finanziellen Mittel an die Bezirke gibt es mehrere intransparente Faktoren und Kriterien, die dazu ausgenutzt werden könnten, bestimmte Bezirke zu bevorzugen. Die Kriterien, nach denen die Bezirksbudgets aufgeteilt werden, werden durch den Gemeinderat festgelegt. Einzelne Kriterien wie die Aufteilung nach Straßenkilometer bevorzugen dünn besiedelte Flächenbezirke, die vorwiegend von der SPÖ regiert wer-

den. Die Aufteilung der Budgetmittel aus dem Zentralbudget und der städtischen Förderprogramme ist nicht transparent, was eine Ungleichbehandlung der Bezirke durch die Stadtregierung leichter macht.

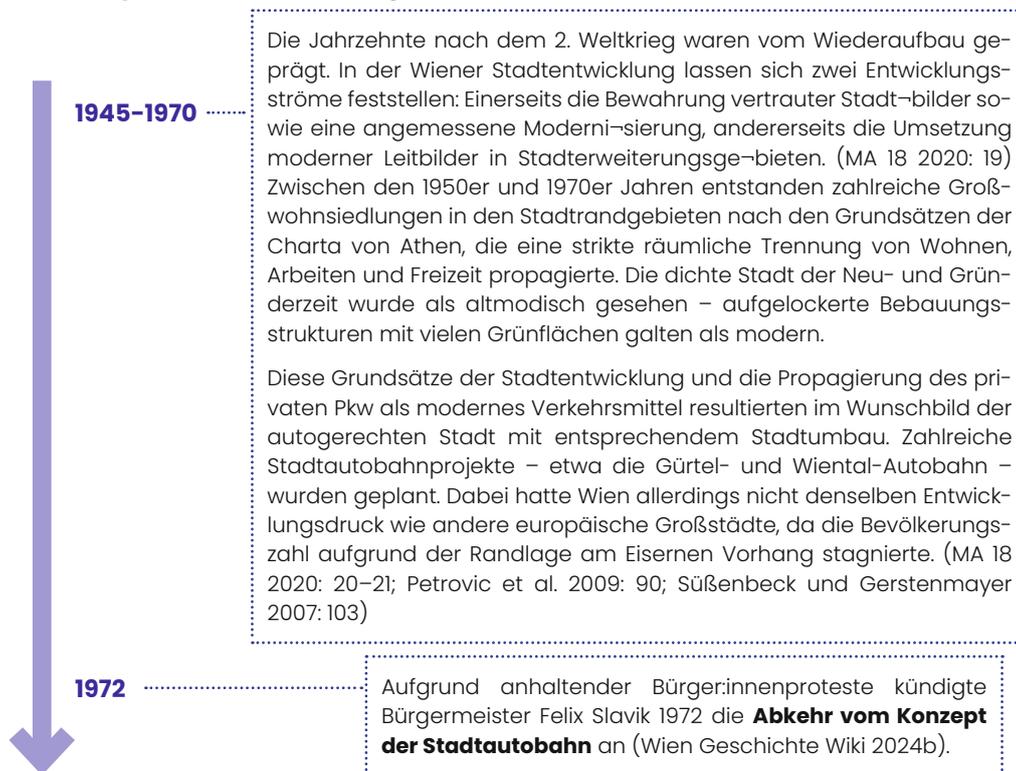
Diese Faktoren geben der SPÖ als dominierende Partei in der Wiener Stadtregierung und in den meisten Bezirken eine besondere Machtstellung, da sie in gewissen Teilen ihre eigenen Bezirke bevorzugen kann.

3.7. Die Wiener Verkehrspolitik seit den 1970er Jahren

Zum Verständnis der aktuellen Entwicklungen in der Wiener Verkehrspolitik ist ein Rückblick in die letzten 50 Jahre sinnvoll. In diesem Kapitel werden Meilensteine und wichtige Ereignisse aufgezählt, die nachhaltigen Einfluss auf aktuelle Entscheidungshandlungen haben. Bei den Ereignissen wird teilweise auf Informationen

aus dem Wien Geschichte Wiki zurückgegriffen, eine historische Wissensplattform, die auf Informationen der Öffentlichkeit und der Stadtverwaltung zurückgreift und durch die Wienbibliothek im Rathaus betreut wird (Wienbibliothek im Rathaus 2024).

Verkehrspolitische Entwicklungen 1970 bis 2010



Die Jahrzehnte nach dem 2. Weltkrieg waren vom Wiederaufbau geprägt. In der Wiener Stadtentwicklung lassen sich zwei Entwicklungsströme feststellen: Einerseits die Bewahrung vertrauter Stadt-bilder sowie eine angemessene Moderni-sierung, andererseits die Umsetzung moderner Leitbilder in Stadterweiterungsge-bieten. (MA 18 2020: 19) Zwischen den 1950er und 1970er Jahren entstanden zahlreiche Groß-wohnsiedlungen in den Stadtrandgebieten nach den Grundsätzen der Charta von Athen, die eine strikte räumliche Trennung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit propagierte. Die dichte Stadt der Neu- und Grün-derzeit wurde als altmodisch gesehen – aufgelockerte Bebauungsstrukturen mit vielen Grünflächen galten als modern.

Diese Grundsätze der Stadtentwicklung und die Propagierung des privaten Pkw als modernes Verkehrsmittel resultierten im Wunschbild der autogerechten Stadt mit entsprechendem Stadumbau. Zahlreiche Stadtautobahnprojekte – etwa die Gürtel- und Wiental-Autobahn – wurden geplant. Dabei hatte Wien allerdings nicht denselben Entwicklungsdruck wie andere europäische Großstädte, da die Bevölkerungszahl aufgrund der Randlage am Eisernen Vorhang stagnierte. (MA 18 2020: 20–21; Petrovic et al. 2009: 90; Süßenbeck und Gerstenmayer 2007: 103)

Aufgrund anhaltender Bürger:innenproteste kündigte Bürgermeister Felix Slavik 1972 die **Abkehr vom Konzept der Stadtautobahn** an (Wien Geschichte Wiki 2024b).

**NICHT MEHR
RECHTSKRÄFTIG**

-  BUNDESAUTOBAHNEN A
-  BUNDESSCHNELLSTRASSEN B
-  BUNDESSTRASSEN C
-  KNOTEN
-  ANSCHLÜSSE

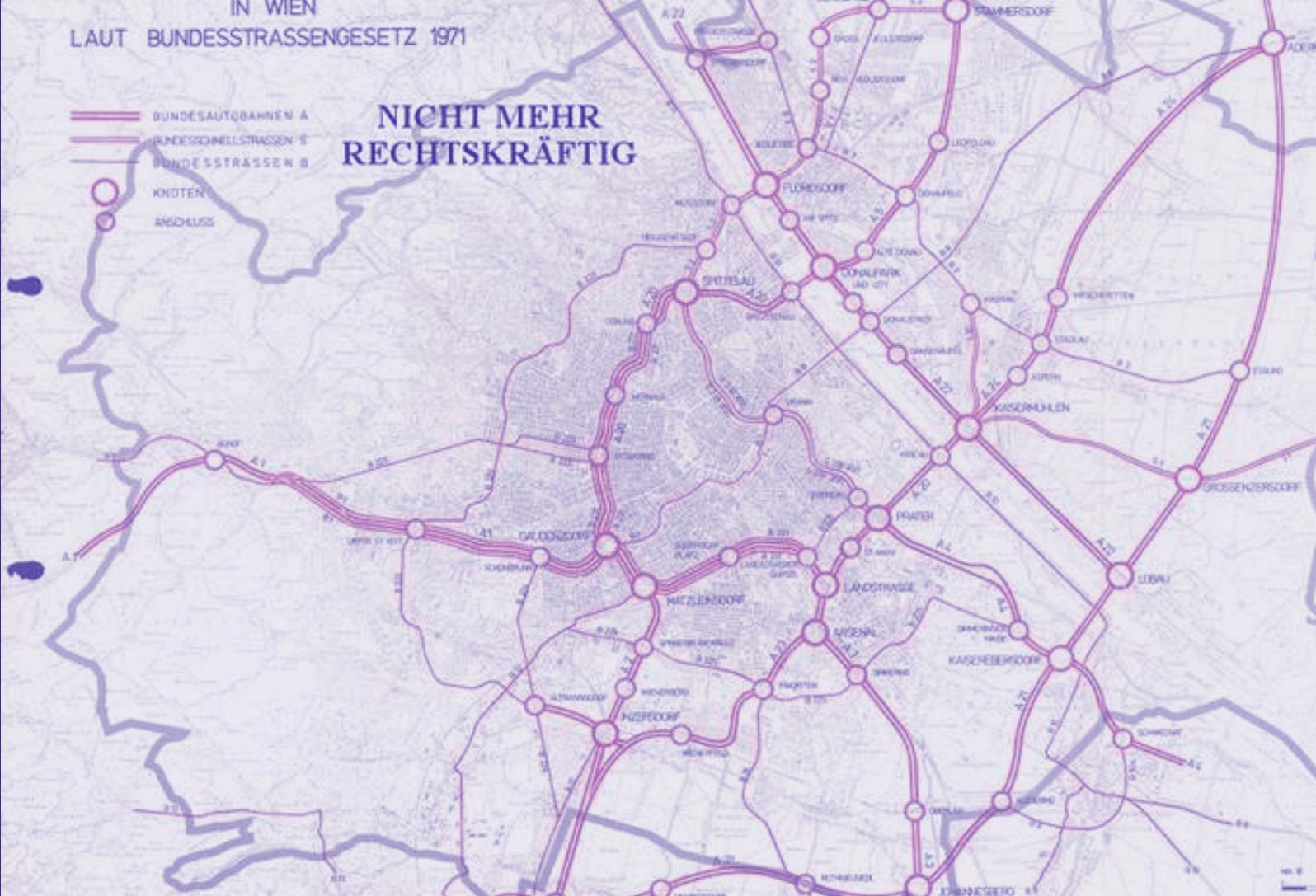


Abbildung 25:
Gürtelautobahn im Bundesstra-
ßennetz für Wien 1971

Quelle: Stadt Wien (o. J.-b)

1974

Eröffnung der Kärntner Straße als erste Fuß-
gänger:innenzone Wiens (wien.orf.at 2024a).

Das Modell der **sanften Stadterneuerung** wird eingeführt, die insbesondere bei grün-
derzeitlichen Stadtteilen zu einer kontinuierlichen Aufwertung führte. In der Stadtplan-
nung begann die Abkehr vom reinen Top-Down-Ansatz und von der Monofunktionalität
von Stadträumen. Sie wurden nach und nach von weitreichenden partizipativen Pla-
nungsmodellen und einem Fokus auf Nutzungsmischung abgelöst. (MA 18 2020: 20–22)

1978

Eröffnung der U1 zwischen Stephansplatz und Reumannplatz, die **erste U-Bahn Wiens**
(wien.orf.at 2024a). Fertigstellung der Autobahn Südosttangente A23, der ersten stadt-
umfahrenden Autobahn Wiens (ASFINAG 2012: 105–106).

1979

Erste Dezentralisierungsbestrebungen

Die Bemühungen Planung und Politik näher an der Bevölkerung zu bringen, führte zu Bestrebungen nach einer Dezentralisierung der Entscheidungskompetenzen. Ein erster Schritt dazu erfolgte 1979 mit der Festschreibung der Aufgaben der Bezirksvertretungen in der Wiener Stadtverfassung. Die Bezirksvertretungen wurden daraufhin personell aufgestockt und den Bezirksorganen Mitwirkungs-, Anhörungs- und Informationsrechte zuerkannt. Die Zahl der Mandate in den Bezirksvertretungen wurde je nach Einwohner:innenzahl eines Bezirks auf 30 bis 50 (bisher 30) festgelegt. Außerdem bekam die Bevölkerung das Recht zur Formulierung von Anliegen an die Bezirksvorsteher:innen und Antwort zu erhalten. (Stadt Wien 1978: 628, 643) Die gleichzeitig eingeführte Bereichsleitung Dezentralisierung in der Magistratsdirektion befasste sich bis heute mit der organisatorischen Durchführung der Dezentralisierung und den Schnittstellen zwischen Bezirken und Magistrat.

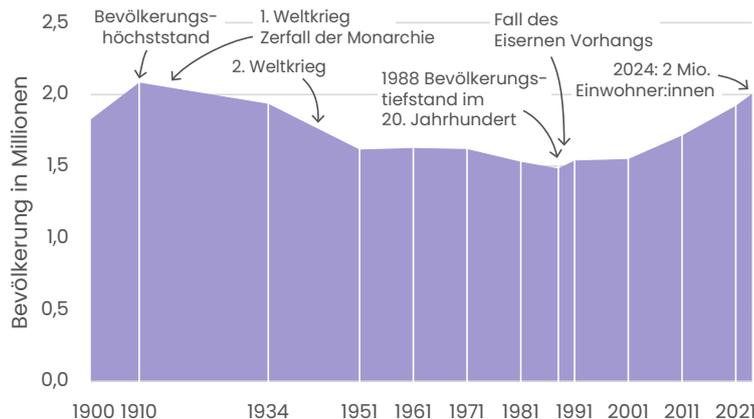
1980

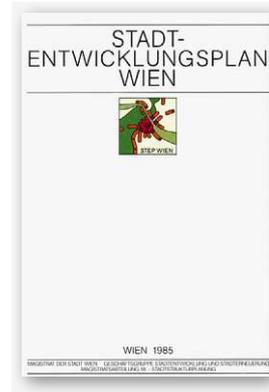
Zur Bewahrung der sozialen und funktionalen stadträumlichen Komplexität und Qualität führte das Programm der sanften Stadterneuerung in den 1980er Jahren auch zu zahlreichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr (Wien Geschichte Wiki 2024a).

Die Bevölkerung spricht sich in einer **Volksbefragung** mit 77,5% Ja-Stimmen für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und seine Priorisierung vor dem Motorisierten Individualverkehr aus (Wien Geschichte Wiki 2014).

Abbildung 26:
Bevölkerungsentwicklung Wien

Quelle: Eigene Darstellung nach
Stadt Wien (2019), Statistik Austria
(2011) und Statistik Austria und
Stadt Wien (2024)









2004–2006

Eine geplante **Tiefgarage unter dem Bacherplatz** erregt Unmut in der Bevölkerung. Die Unzufriedenheit wird von Beteiligten unter anderem mit einer mangelnden Einbindung der Bevölkerung begründet. Eine Bürger:inneninitiative sammelt fast 2.000 Unterschriften dagegen, die Änderung des Flächenwidmungsplans wird dennoch beschlossen. Es folgen Protestkundgebungen und eine Besetzung des Parks mit einem Zeltlager. Eine Anrainer:innenbefragung ergab schließlich eine Mehrheit gegen das Projekt, infolgedessen es vom Bezirksvorsteher eingestellt wurde. (Neumann 2008)

Verkehrspolitische Entwicklungen seit 2010



2010

Die Wiener SPÖ kann bei der Gemeinderatswahl 2010 nicht die absolute Mandatsmehrheit erreichen und ist daher auf einen Koalitionspartner angewiesen (MA 62 2010b). Dies läutete die zehn Jahre andauernde **Rot-Grüne Regierungszusammenarbeit** ein.

Die Grüne Spitzenkandidatin Maria Vassilakou wurde amtsführende Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürger:innenbeteiligung. Damit waren alle Planungsagenden im Mobilitätsbereich bis auf die Wiener Linien (Öffentliche Verkehrsbetriebe der Stadt Wien) in ihrem Ressort zusammengefasst. Schwerpunkte im Regierungsübereinkommen für Mobilität und Öffentlichen Raum wurden die Neugestaltung von Straßen und Plätzen, die Ausarbeitung eines Verkehrskonzepts für Wien, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fußverkehrs sowie die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die Außenbezirke. (SPÖ Wien und Die Grünen Wien 2010: 60–64) Verkehrspolitische Leuchtturmprojekte von Stadträtin Vassilakou in der Regierungsperiode sind die Gründung der Mobilitätsagentur Wien, die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung und die Umgestaltung der inneren Mariahilfer Straße in eine Fußgänger:innen- und Begegnungszone.

2011

Die **Mobilitätsagentur Wien** wird gegründet und ihr Geschäftsführers Martin Blum zum Radverkehrsbeauftragten ernannt. Sie betreibt Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung für das Radfahren und seit 2013 auch für das zu Fuß gehen. (Mobilitätsagentur Wien o. J.)



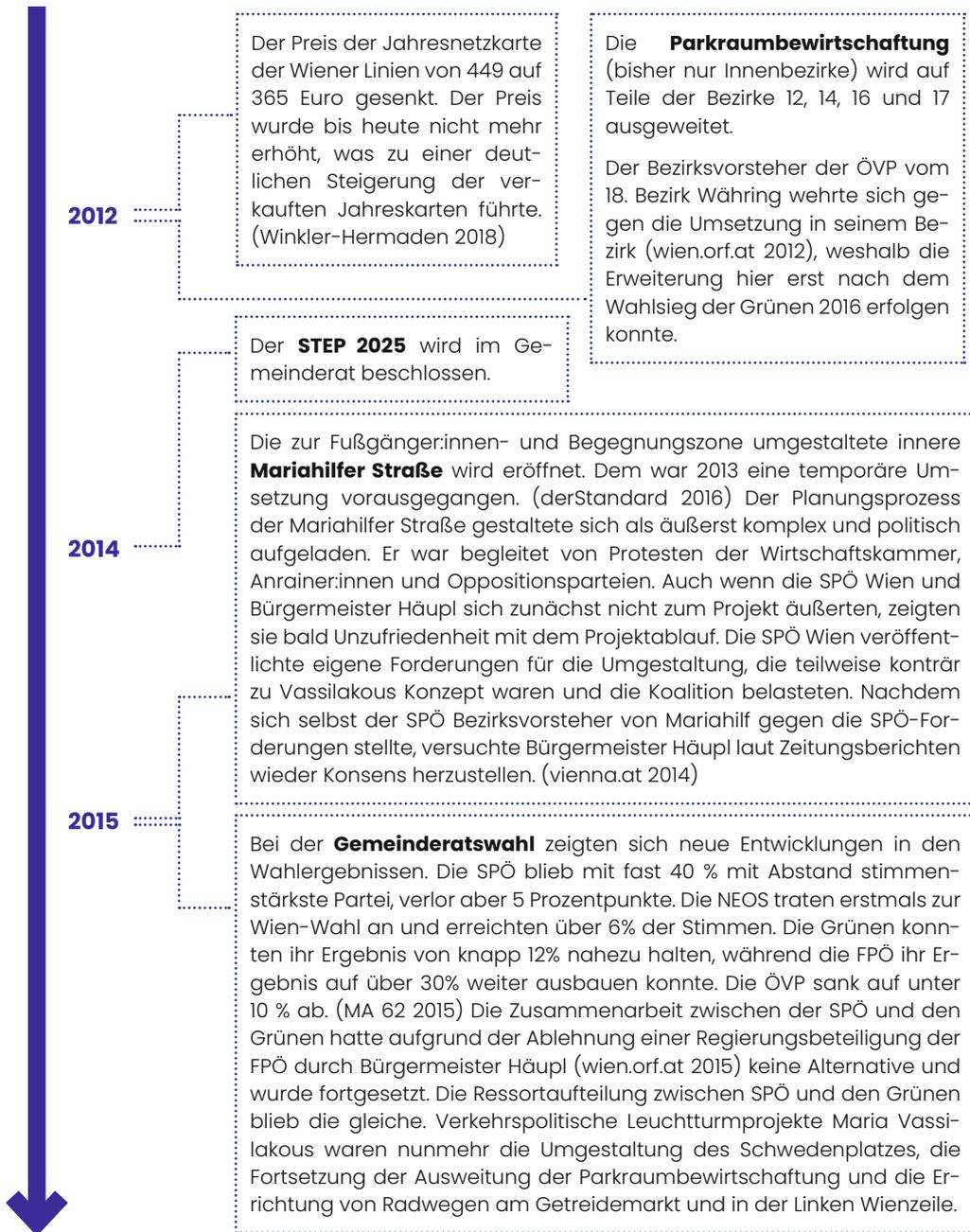




Abbildung 27:
Aktion von Platz für Wien

Quelle: Platz für Wien (2020d)

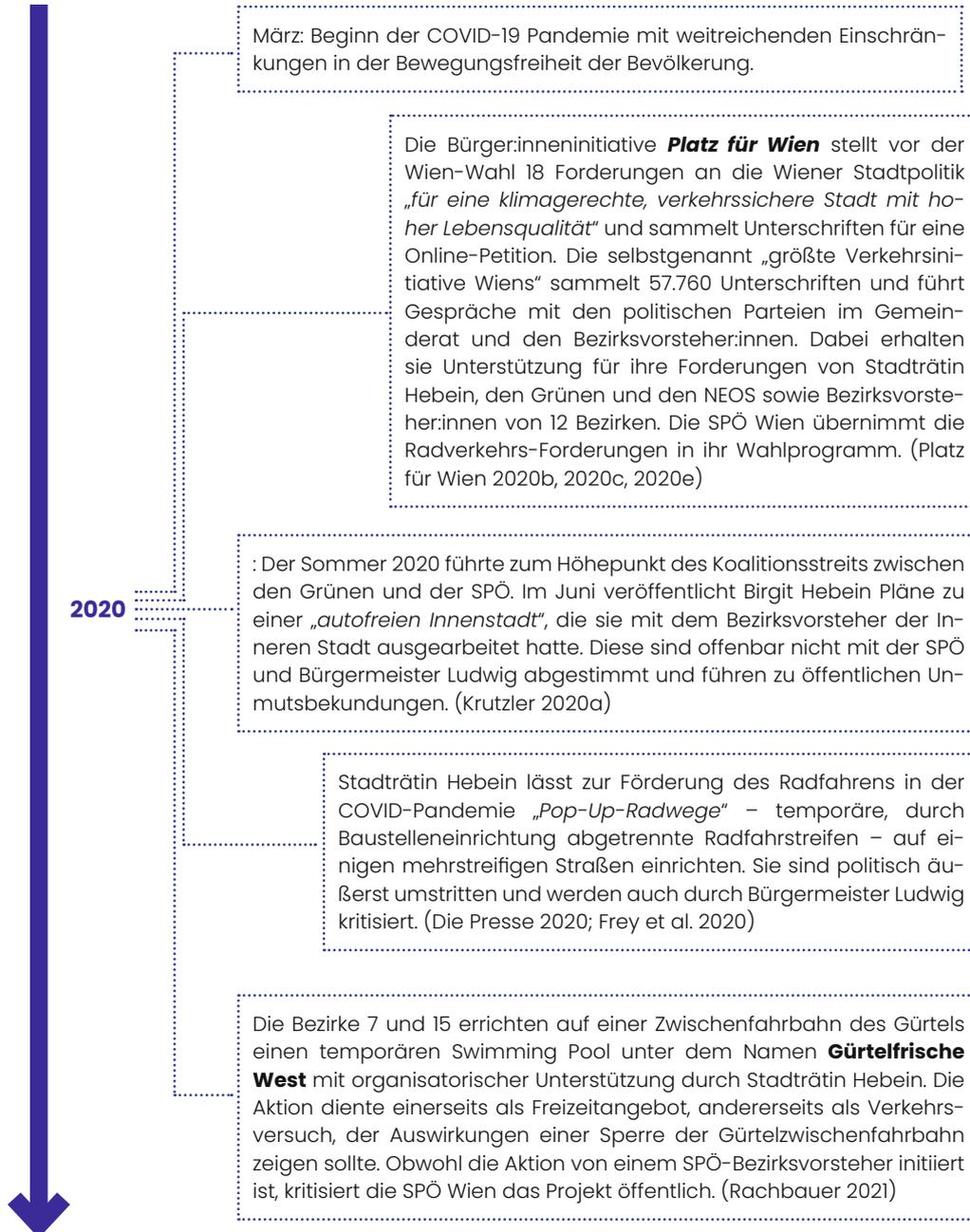


Abbildung 28:
Pop-Up-Radweg in der
Lassallestraße im Sommer 2020

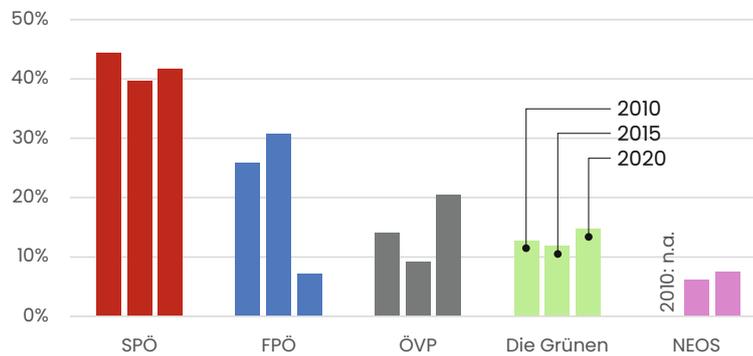
Quelle: Mobilitätsagentur (2020)



Abbildung 29:
Ergebnisse der Wien-Wahl 2020
und Vergleich mit 2010 und 2015

Quelle: Eigene Darstellung nach
MA 62 (2010b, 2015, 2020c)

Die Bundesregierung verzehnfacht die Förderungen für den Fuß- und Radverkehr auf 40 Mio. Euro. (Radlobby 2020)



2020

Oktober: Bei der **Gemeinderatswahl** stürzt die FPÖ aufgrund bundespolitischer Skandale um 24 Prozentpunkte auf 7% der Stimmen ab. Die SPÖ, die Grünen, die ÖVP und die NEOS erhalten Zuwächse. Bürgermeister Ludwig entscheidet sich überraschend für Koalitionsverhandlungen mit den NEOS, die später eine Regierung bilden sollten. Die Grünen sind damit trotz ihres höchsten bisherigen Ergebnisses auf Stadtebene nicht mehr in der Stadtregierung. Ulli Sima von der SPÖ, bisherige Stadträtin für Umwelt, wird neue Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität. (vienna.at 2020)

Sima bricht öffentlich mit der Politik ihrer Grünen Vorgänger:innen und propagiert eine Verkehrspolitik, die keine „Wunden aufreißt“. Laufende Projekte, die unter Stadträtin Heben starteten, wurden gestoppt oder evaluiert. Projekte, die weitergeführt wurden, erhielten neue Namen. In Interviews gibt Sima an, einen Schwerpunkt auf Entsiegelung und den Ausbau des Radverkehrs zu legen, für welchen mit der Vervierfachung des Radverkehrsbudgets auf 20 Mio. Euro der Grundstein gelegt wurde. (Sima 2020)

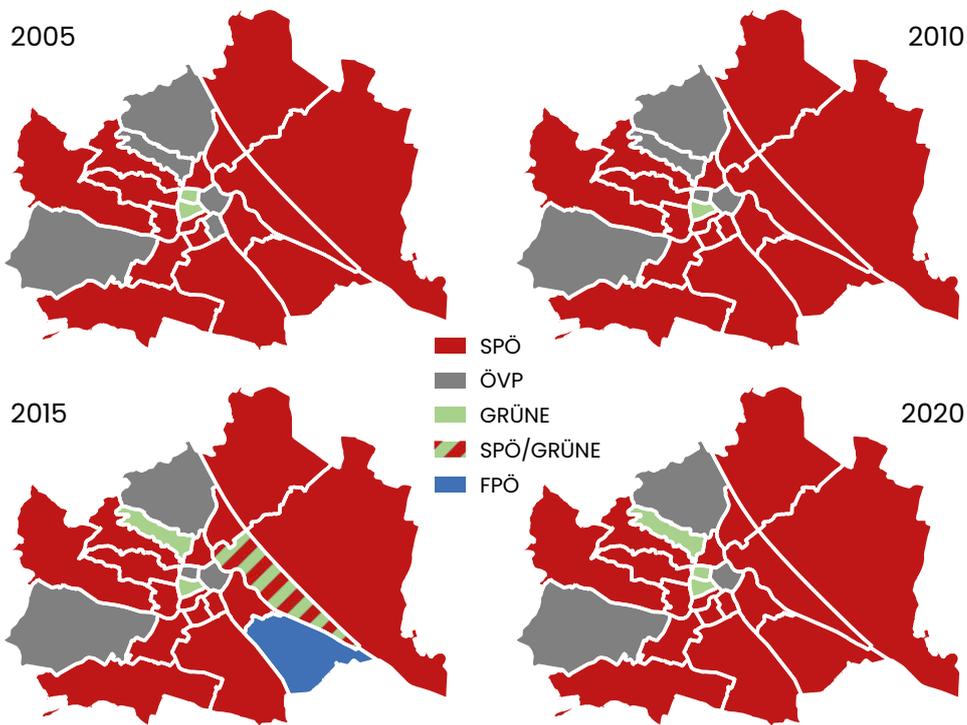
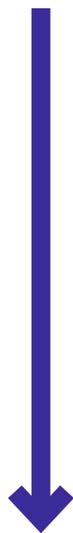


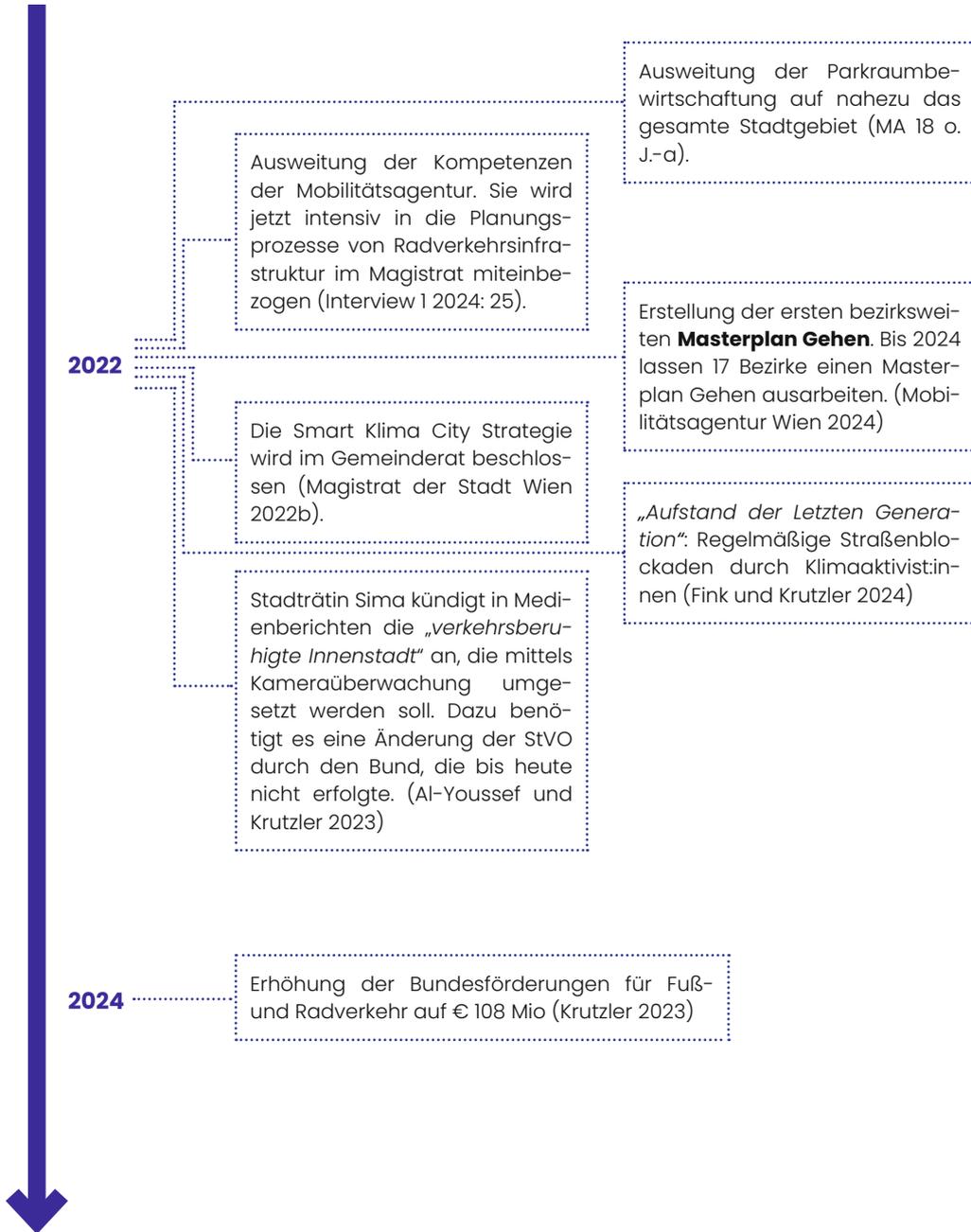
Abbildung 30: Stimmenstärkste Parteien in den Bezirken bei den Bezirksvertretungswahlen 2005, 2010, 2015 und 2020. In der Leopoldstadt fand 2016 eine Wahlwiederholung statt, aus der die Grünen als stimmenstärkste Partei hervorgingen

Quelle: Eigene Darstellung nach MA 62 (2005, 2010b, 2015, 2020c)



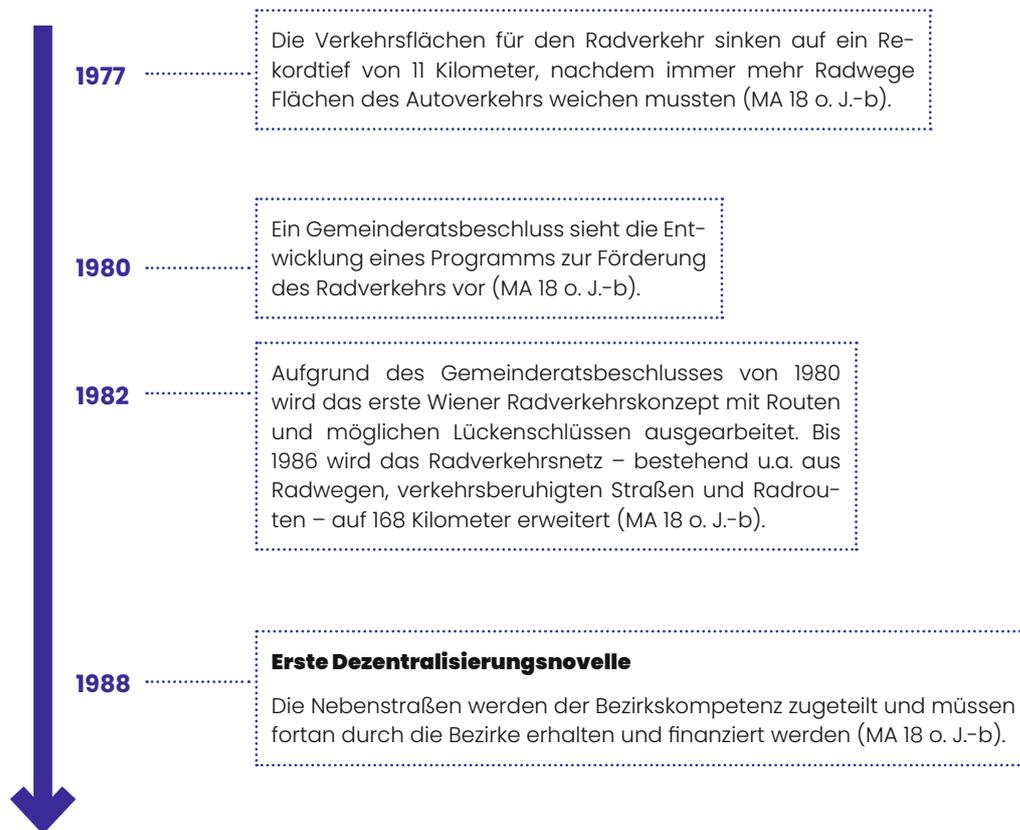
2021

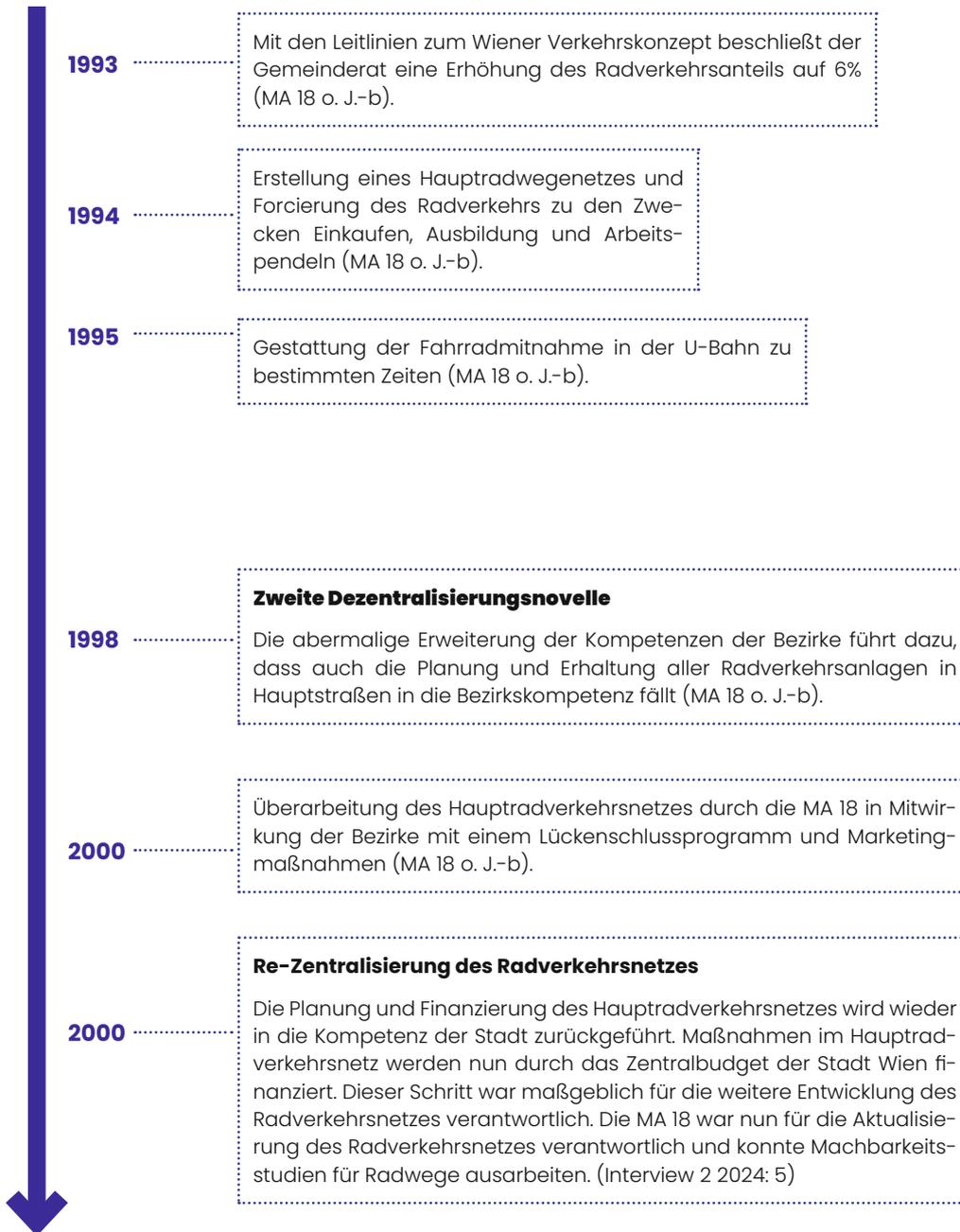
Die Baustelle der Stadtstraße, die das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern an die A23 und die S1 mittels einer leistungsfähigen vierstreifigen Straße anbinden soll, wird durch Klimaaktivist:innen besetzt. (Profil 2022)

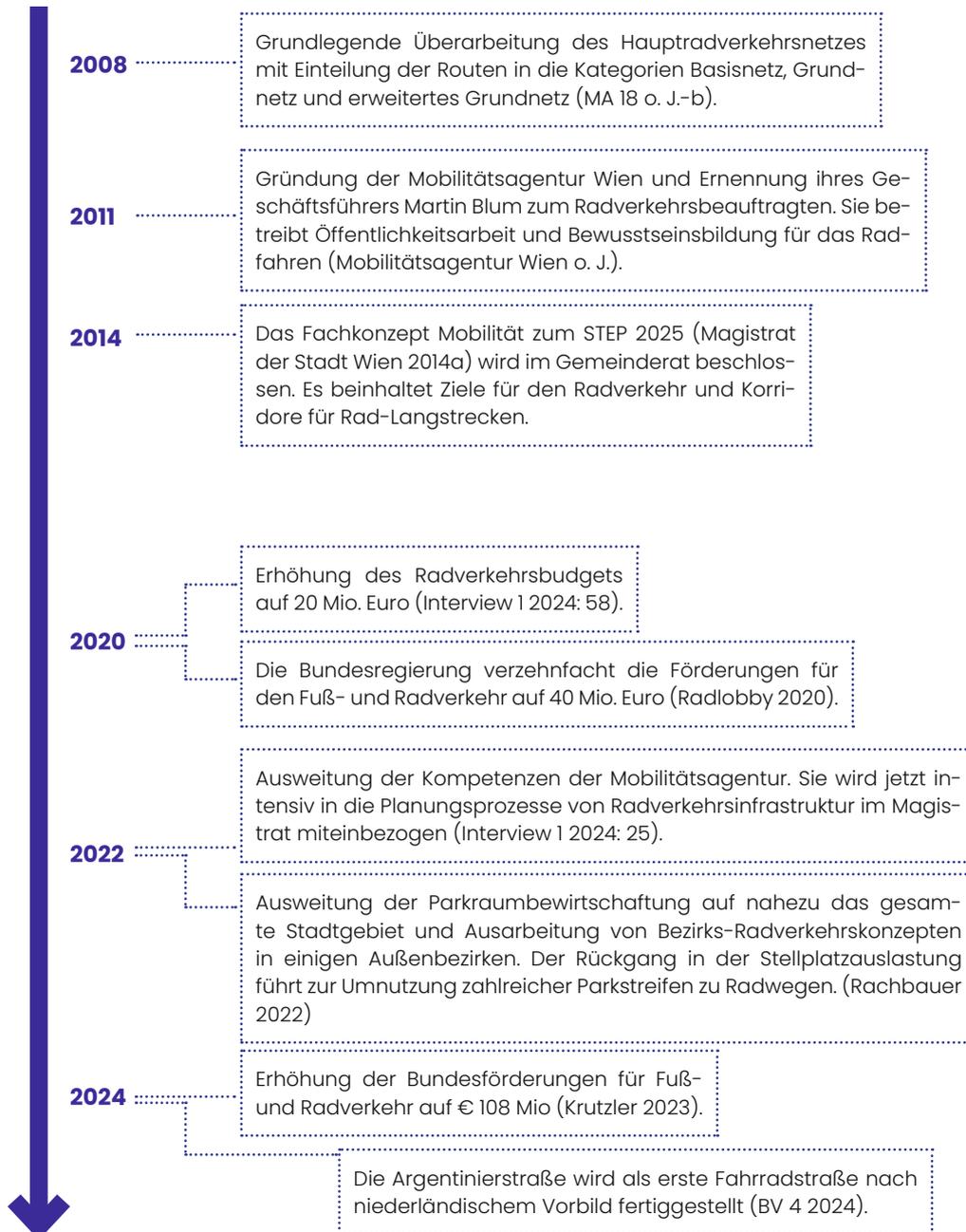


3.7.1. Meilensteine der Wiener Radverkehrsplanung

Die Entwicklung der Radverkehrsplanung eignet sich aufgrund ihres abgegrenzten Themenbereichs und der gezielten Förderung besonders, um transformative Entwicklungen im Licht der Verkehrspolitik beschreiben zu können. Dieses Kapitel beschäftigt sich daher explizit mit der Entwicklung der Radverkehrsplanung in Wien seit den 1970er-Jahren.







3.7.2. Schlussfolgerungen aus der Verkehrspolitik seit 2010

Die Verkehrsplanung ist ein politisch heißes Thema

Die Wiener SPÖ ist seit 1945 dominierende Partei in der Wiener Stadtregierung und konnte lange Zeit mit einer absoluten Mehrheit regieren. Auch die meisten Bezirke (17 von 23) haben eine rote Mandatsmehrheit in der Bezirksvertretung und SPÖ-Bezirksvorsteher:innen. Diese Voraussetzungen haben großen Einfluss auf die Machtdynamik hinter einer Regierungszusammenarbeit mit einer anderen Partei. In den Regierungskoalitionen seit 2010 hat die SPÖ die Mandatsmehrheit im Gemeinderat nur knapp verfehlt und ging in Koalitionen mit den Grünen (2010–2020) und NEOS (seit 2020).

Unter anderem im turbulenten Prozess der Umgestaltung der Mariahilfer Straße zeigte sich, dass die SPÖ in den Koalitionen eine deutlich größeres Gewicht hat als die Koalitionspartner:innen (das zeigt sich auch im Planungsprozess der Praterstraße, siehe Kapitel 4.3). Dies liegt einerseits an der deutlich höheren Legitimation durch den größeren Stimmenanteil. Andererseits besteht die SPÖ nach Aussagen eines Grünen Gemeinderats (Interview 9 2024: 24, 43) auf das Einverständnis ihrer Bezirksparteien und macht ihre Zustimmung im Stadtsenat und im Gemeinderat meist vom Konsens mit ihren Bezirksvorsteher:innen oder den Bezirksparteien, wenn diese zwar nicht die

Mehrheit im Bezirk stellen, jedoch ihre Zustimmung für eine Umsetzung benötigt wird, abhängig. Die Grünen konnten demnach als Regierungspartnerin ohne Zustimmung der SPÖ kaum Projekte umsetzen. Die Grüne Planungsstadträtin wurde 2020 durch eine der SPÖ abgelöst, was die Dynamik in der Regierung stark verändert hat.

Der Mobilitätsbereich unterliegt durch die unmittelbare Betroffenheit der meisten Menschen einer starken Meinungsbildung und öffentliche Diskussion. Das führt einerseits dazu, dass Projekte, in denen Verkehrsflächen umverteilt werden, leicht angreifbar sind, andererseits zu starker Medienpräsenz der handelnden Personen. Etwa indem Stadträtin Vassilakou in der öffentlichen Wahrnehmung deutlich präsenter wirkte als Stadträt:innen der SPÖ. Die Grünen selbst gehen davon aus, dass die SPÖ gezielt versuchte, die Erfolge der Stadträtinnen Vassilakou und Hebein zu begrenzen (Interview 9 2024: 24).

Widerstand und personelle Ressourcen

Hinzu kommt ein Ressourcenproblem: Widerstand von Interessensvertretungen und der Politik sowie teilweise aus dem Magistrat binden viele Ressourcen in der Geschäftsgruppe und bei den Projektverantwortlichen, wodurch weniger Projekte umgesetzt werden konnten. Dies hat auch mit den Werthaltungen des Personals im Magistrat zu tun, die sich nur sehr langsam ändern. (Interview 9 2024: 35–36)

Nach der Wahl 2020 änderte sich einiges: Stadträtin Sima von der SPÖ hat den

Rückhalt der Stadtpartei. Außerdem liegt es nahe, dass sie bessere Kontakte zu den SPÖ-Bezirksvorsteher:innen und den SPÖ-Bezirksparteien hat, wodurch es ihr leichter fällt, politischen Konsens zu finden und progressive Projekte umzusetzen.

Auch ist eine Verschiebung im Wertesystem in der Bevölkerung und in der Politik zu beobachten. Das könnte auf die öffentlichkeitswirksamen Proteste der Klimabewegung und von *Platz für Wien* zurückzuführen sein. Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimawandelanpassung sind nun populärer geworden (Narodoslawsky 2024). Der geringere Widerstand in Politik und der Öffentlichkeit führt zu einer besseren Ressourceneffizienz im politischen Büro, wodurch sich mehr Projekte umsetzen lassen. Auch ist zu beobachten, dass in den Medien weniger kritisch über die Umverteilung des öffentlichen Raums berichtet wird.

Die Entwicklung der Radverkehrsplanung als Positivbeispiel

Die Radverkehrsplanung steckte in Wien bis Ende der 90er Jahre in den Kinderschuhen, der Radwegebau wurde kaum ernsthaft betrieben. Die Dezentralisierungen in den 1988 und 1998 ließen das Radverkehrsnetz zu einem Stückwerk verkommen, da jeder Bezirk selbst für die Radverkehrsplanung verantwortlich war und die Abstimmung zwischen den Bezirken unzureichend war. Erst die Re-Zentralisierung der Hauptradverkehrsnetzes 2003 ermöglichte eine strategische Umsetzungsplanung. Dennoch war die Radverkehrsplanung weiterhin eine Nische

im Magistrat und wurde von Einzelkämpfer:innen in der Verwaltung betrieben, die wenig Unterstützung anderer Dienststellen erhielten. Auch die Einsetzung eines Radwegekoordinators änderte daran wenig.

Erst mit der Regierungsbeteiligung der Grünen ab 2010 änderte sich der Stellenwert des Radverkehrs. Mit Strukturreformen im Magistrat und der Einrichtung der Mobilitätsagentur zur Bewusstseinsbildung und Bewerbung des Radfahrens versuchten sie, Veränderungen im System herbeizuführen. Die Strukturen und Wertvorstellungen im Magistrat und in den Bezirken änderten sich jedoch nur langsam und der Ausbau des Radverkehrsnetzes blieb hinter seinen Erwartungen zurück (Interview 2 2024: 17). Auch eine größere Aufstockung des Radverkehrsbudgets fand in der Regierung keinen Konsens.

Die Wertehaltungen in der Gesellschaft verändern sich

Das Aufkeimen der Klimabewegung unter Fridays for Future ab 2019, die Initiative von *Platz für Wien* 2020 und die spürbar heißer werdenden Sommer stärkten die Befürworter:innen einer Verkehrswende. Den progressiven Bezirksvorsteher:innen gab das Rückenwind in der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen, teilweise auch aus ihren eigenen Parteien, andere wurden in ihrer Opposition zu Radwegen umgestimmt. (Interview 1 2024: 38; Interview 5 2024: 10–12) Parkstreifen waren bisher das größte Hindernis für Radwege, verloren in den letzten Jahren aber stetig an Bedeutung (Interview 3 2024: 65–66).

Nicht zuletzt kann das auch auf die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf ganz Wien zurückgeführt werden.

Eine echte Wende in der Wiener Verkehrspolitik ist aber erst seit der Gemeinderatswahl 2020 spürbar. Der Fokus der Stadtregierung auf Radverkehr und Klimawandelanpassung und neue Fördermodelle für die Bezirke gaben der Umgestaltung öffentlicher Räume auch in bisher eher autoorientierten Bezirken starken Aufwind. Stadträtin Sima war dabei gegenüber den Bezirken sehr konsensorientiert. Für eine hohe Qualität der Radverkehrsanlagen, große, durchgängige Projekte (Rad-Langstrecke Nord) und lange erwartete Lückenschlüsse (z.B. Wiedner Hauptstraße, Hütteldorfer Straße) nimmt sie auch größere Auswirkungen auf die Verkehrsorganisation in Kauf und versucht, mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit den öffentlichen Diskurs zu beeinflussen. Hilfreich ist dabei die Vorarbeit der Grünen in der Stadtregierung, die während ihrer Regierungsperiode Überzeugungsarbeit geleistet und die Wertehaltungen im Magistrat geprägt haben, wodurch der Radverkehr stetig mehr Priorität in der Entscheidungsfindung genoss. Mit der Aufwertung der Mobilitätsagentur 2022 wurde eine eigene Institution für den Radverkehr auch in der Planung verankert. Die Mobilitätsagentur kann sich seither direkt in die Planungen einbringen. Durch den engen und direkten Kontakt zur Stadträtin besitzt sie hohe politische Legitimität. (Interview 5 2024: 8, 17) Großen Einfluss auf das Verwaltungshandeln wird auch der Personalpolitik der Planungsgruppe der

MA 28 zugeschrieben, die in den letzten Jahren gezielt Planer:innen eingestellt hat, die zu einem großen Teil selbst Radfahren und sich so dieser Perspektive bewusst sind (Interview 2 2024: 10).

Betrachtet man die Entwicklung des Motorisierungsgrades zeigt sich außerdem, dass der private Pkw an Stellenwert in der Bevölkerung verliert. Abbildung 31 vergleicht die Entwicklung der Einwohner:innenzahlen und des Pkw-Bestands in drei Bezirken. Der 6. Bezirk Mariahilf steht stellvertretend für die Innenbezirke, in denen die Einwohner:innenzahl weitgehend konstant bleibt, die Pkw-Zulassungszahlen seit der Jahrtausendwende allerdings stark rückläufig sind. Eine ähnliche aber weniger starke Entwicklung zeigt sich in den gründerzeitlichen Außenbezirken, für die der 17. Bezirk Hernals hier exemplarisch dargestellt ist. In den Außenbezirken mit großen Stadterweiterungsgebieten wie dem 21. Bezirk Donaustadt steigen Einwohner:innenzahl und Pkw-Bestand stark an. Diese Unterschiede lassen sich zurückführen auf die dichte bauliche Struktur in den Bestandsstadtteilen, die kurze Wege und flächeneffiziente Verkehrsmittel fördern. Auch ist anzunehmen, dass die Stellplatzverfügbarkeit ein relevantes Thema bei den Zulassungszahlen sind. Stellplatzverpflichtungen kommen lediglich beim Neubau zu tragen, wodurch in Neubaugebieten deutlich mehr Stellplätze verfügbar sind als in Altbaugebieten. Insgesamt ist der Pkw-Bestand in Wien rückläufig und in den Außenbezirken mit Stadterweiterungsgebieten nahezu gleichbleibend (Leth 2024a).

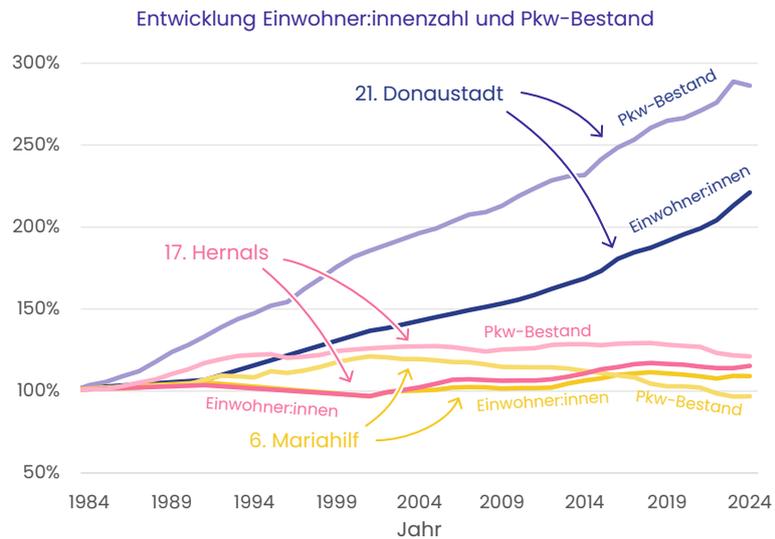
Finanzielle Förderungen haben großen Einfluss auf die Umsetzung transformativer Maßnahmen

Die Erhöhung der finanziellen Mittel durch die Stadt Wien hat ihr Übriges dazu beigetragen, unterstützt durch die deutlich gestiegenen Förderungen durch den Bund von 4 Mio. Euro auf 108 Mio. Euro pro Jahr. Dadurch können nun – neben der Vielzahl an kleineren Projekten – auch Großprojekte umgesetzt werden, wie die geplante 700 Meter lange Fuß- und Radwegbrücke zum Gewerbepark Stadlau (Stadt Wien 2024d).

Mit dem Fokus auf derart viele Umgestaltungen für den Radverkehr und zur Klimawandelanpassung zeigten sich jedoch auch Engpässe in der Verwaltung. Trotz Aufstockung des Personalstands in den planenden Abteilungen ab 2021 ist die Anzahl der Umgestaltungsprojekte inzwischen vor allem durch die Ressourcen der planenden und ausführenden Dienststellen beschränkt. Weitere Veränderungen des Personalstands stellen den Magistrat vor weitere Herausforderungen in Bezug auf physische Arbeitsplätze, Gebäude und Führungsstrukturen. (Interview 1 2024: 35–36; Interview 3 2024: 15; Interview 12 2024)

Abbildung 31: Prozentuale Entwicklung der Einwohner:innenzahlen und des Pkw-Bestands in den Bezirken Mariahilf (Innenbezirk), Hernals (gründerzeitlicher Außenbezirk) und Donaustadt (Außenbezirk mit intensiver Stadterweiterung) zwischen 1984 (Basisjahr, 100%) und 2024

Quelle: Eigene Darstellung
Datenquelle: Leth (2024a nach Statistik Austria)



Das folgende Kapitel ist der zentrale Teil der empirischen Forschung dieser Arbeit und befasst sich mit der theoretischen und tatsächlichen Handlungspraxis von Prozessen in der Verkehrsplanung in Wien. Ziel ist es, solche Prozesse mitsamt ihren Akteur:innen, Entscheidungsgremien und beeinflussenden Faktoren zu beschreiben und verstehen. Dies gelingt einerseits mit einer allgemeinen, nicht-projektspezifischen Beschreibung der formellen und tatsächlichen Handlungspraxis in Planungsprojekten in Kapitel 4.2. Dieses stützt sich auf Erkenntnisse aus zwölf Interviews mit Personen aus Verwaltung und Planung und versucht, ein umfassendes Bild über die Planungspraxis zu liefern. In den Kapiteln 4.3 bis 4.5 werden drei Umgestaltungsprojekte genauer analysiert, um das Entscheidungshandeln in den konkreten Projekten untereinander zu vergleichen und so weitere Aussagen zur tatsächlichen Praxis zu liefern. In Kapitel 4.6 werden die Erkenntnisse aus den vorangegangenen Kapiteln zusammengeführt sowie Unterschiede und Gemeinsamkeiten analysiert, um normative Aussagen über die Entscheidungspraxis zu treffen.

Planungsprozesse für Straßen und Plätze sind durch Vorgaben innerhalb

der Stadtverwaltung und in der StVO stark formalisiert. Dennoch gibt es sehr unterschiedliche Zugänge, wie Projekte initiiert werden und wie Planungen innerhalb des formalen Korsetts durchgeführt werden. Diese unterschiedlichen Zugänge werden beeinflusst durch die Aufgabenstellung und deren Komplexität, der Anzahl an Akteur:innen, der politischen Brisanz des Projekts, des allgemeinen politischen Zugangs und nicht zuletzt der Werte und Erfahrungen der einzelnen Akteur:innen. Neben den Akteur:innen im Magistrat spielen vor allem die Bezirksvorsteher:innen eine wesentliche Rolle im Ablauf, Gelingen und Scheitern von Projekten. Auch außenstehende Akteur:innen können großen Einfluss auf die handelnden Personen ausüben und Vorhaben bestärken oder erschweren.

In diesem Kapitel werden die formalen Abläufe von Planungsprozessen für Umgestaltungen des Straßenraums in Wien skizziert und Einflussfaktoren auf das Gelingen und Scheitern von Planungen beschrieben. Dabei wird vor allem auf die Prozesse der Detailplanung eingegangen, wobei die generelle Planung nicht ganz ausgelassen werden kann und sich auf ähnliche Prozesse stützt.

4

INSTITUTIONELLES HANDELN IN PLANUNGSPROZESSEN

4.1. Methodik

Vergleich von Fallstudien

In den folgenden Kapiteln wird das Entscheidungsverfahren und seine Einflussfaktoren anhand von drei Fallstudien analysiert und die einzelnen Innovationen der Fallstudien anhand der MLP eingeordnet. Die Fallstudien wurden anhand ihrer Projektspezifika und erwarteter Erkenntnisgewinne ausgewählt. Es sollten Projekte sein, die unterschiedliche Verwaltungs- und Entscheidungsebenen miteinbeziehen sowie unterschiedliche räumliche, strukturelle und finanzielle Voraussetzungen haben. Auch der Inhalt neuer transformativer Gestaltungselemente war ein Faktor in der Auswahl der Fallstudien.

Umgestaltung der Praterstraße

Die Praterstraße ist eine wichtige und viel frequentierte Einkaufsstraße, entsprechend große Bedeutung hat ihre Umgestaltung für den 2. Bezirk. Durch ihren Baumbestand und ihre vierstreifige Fahrbahn bei gleichzeitiger Nutzung als Einkaufsstraße stellt sie einen für Wien ungewöhnlichen Straßentyp dar. Der Prozess der Umgestaltung von 2015 bis 2024 war politisch besonders herausfordernd und von langer Dauer. Dabei wurde der ursprüngliche Plan kontrovers diskutiert und letztendlich verworfen, um einen neuen Planungsprozess unter neuer Stadt- und Bezirksregierung zu starten. Relevant für die Auswahl der Praterstraße als Fallstudie in der vorliegenden Arbeit waren der komplexe Prozess, die hohen Ambitionen zur Transformation des öffent-

lichen Raums, für Außenstehende spürbare Widerstände in der Planung sowie die Planungsverantwortung bei Bezirk in der Gestaltung bzw. bei der Stadt für den Radweg.

Pilotprojekt Supergrätzl Favoriten

Das Supergrätzl Favoriten ist ein im Jahr 2020 politisch initiiertes Pilotprojekt zur Verkehrsberuhigung dicht bebauter Stadtteile. Es soll bis 2025 als Testraum für neue Beteiligungsformate und Umsetzungskonzepte, insbesondere Tactical Urbanism, dienen, die bei gutem Ergebnis auf ganz Wien ausgerollt werden können. Die Auswahl dieses Projekts als Fallstudie erfolgte, da die Stadt Wien bisher wenig Erfahrungen mit temporären Maßnahmen im Straßenraum hat und erwartbar ist, dass der Prozess einige Widerstände in der Verwaltung hervorrufen würde. Auch stießen bisherige Initiativen, die sich temporärer Maßnahmen bedienten, wie zum Beispiel die Coolen Straßen und die Pop-Up-Bikelanes auf parteipolitische Konflikte und wurden wieder zurückgenommen (Krutzler 2020b). Das Verstehen dieser Widerstände erscheint wichtig für das Verständnis transformativer Prozesse, insbesondere in der Umsetzung von Maßnahmen, die in möglichst kurzer Zeit und mit wenig Kosten viel Wirkung erzeugen sollen.

Umgestaltung der Thaliastraße

Die Umgestaltung der Thaliastraße von 2020 bis zur geplanten Projektfertigstellung im Sommer 2025 wurde durch den Bezirk initiiert und sollte die Einkaufsstraße wieder beleben. Erklärtes Projektziel war

die klimafitte Transformation des öffentlichen Raums, was vor allem durch Baumpflanzungen geschehen sollte. Dieses Projekt ist für die vorliegende Arbeit spannend, da der Planungsprozess als unkompliziert gesehen wird und viel Veränderung von der Politik eingefordert wurde, was auf wenig Widerstand durch die Verwaltung stieß.

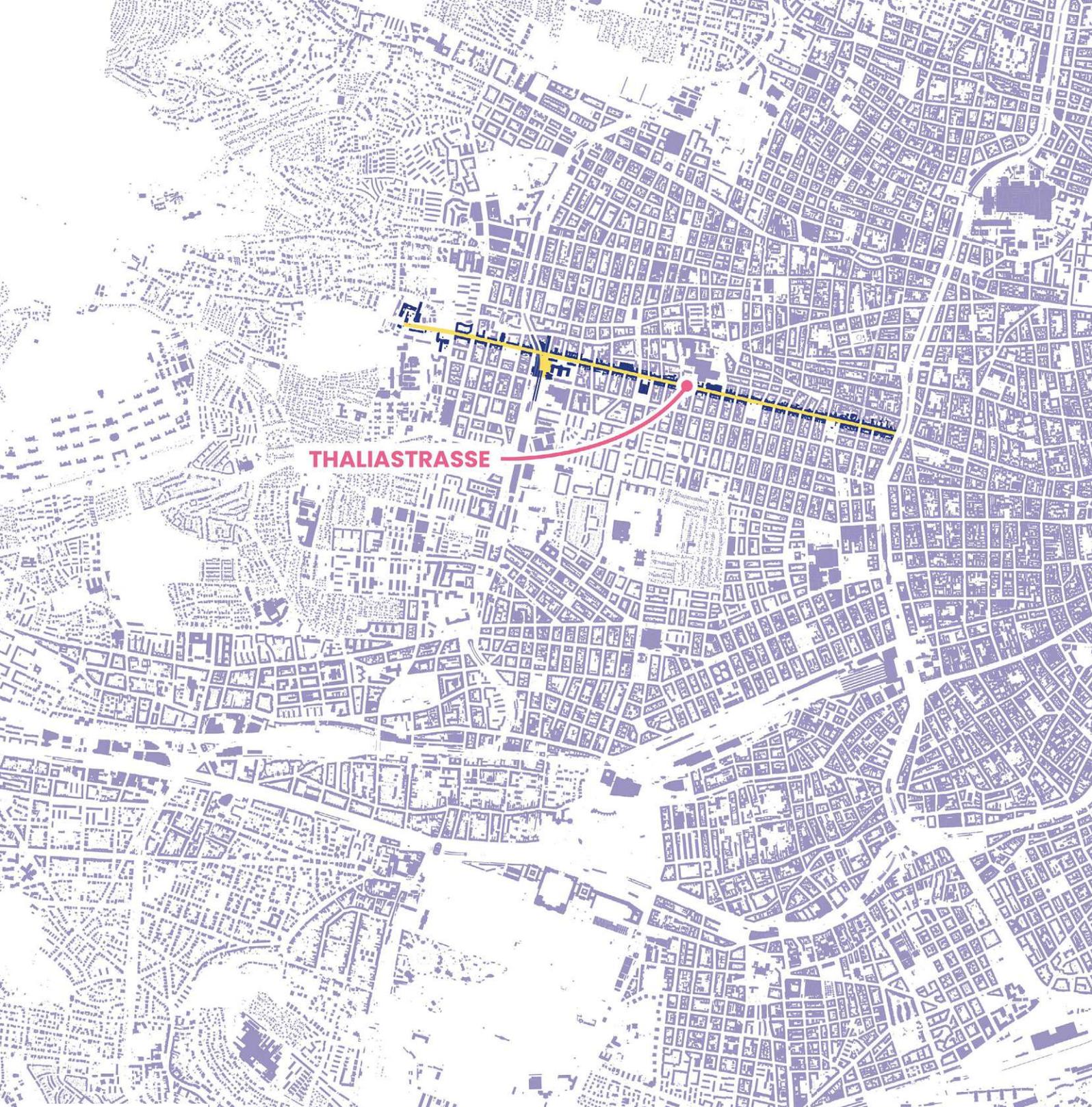
Interviews

Hauptbestandteil des empirischen Teils dieser Arbeit waren zwölf leitfadengestützte Expert:inneninterviews, die im Zeitraum Mai bis Oktober 2024 durchgeführt wurden. Eine Übersicht über die Interviewpartner:innen findet sich in Tabelle 3. Die Auswahl der Interviewpartner:innen erfolgte aufgrund des erhofften Erkennt-

nisgewinns zur Beantwortung der Forschungsfragen dieser Arbeit. Einerseits wurden Interviewpartner:innen gesucht, die an den jeweiligen Planungsprozessen der Fallstudien beteiligt waren. Im Fall der Praterstraße waren das leitende Mitarbeiter:innen zweier an der Planung beteiligter Planungsbüros, beim Supergrätzl Favoriten ein:e am Prozess beteiligte Referent:in der MA 18 und bei der Thaliastraße ein:e Bezirksrät:in der SPÖ Ottakring. Um einen Überblick über das Wiener Planungs- und Verwaltungssystem zu erhalten, wurden zusätzlich Interviews mit dem Planungsdirektor der Stadt Wien, vier Personen der MA 18, MA 28 und MA 46 auf verschiedenen Hierarchieebenen, einer leitenden Person in der Mobilitätsagentur und einem Gemeinderat der Grünen

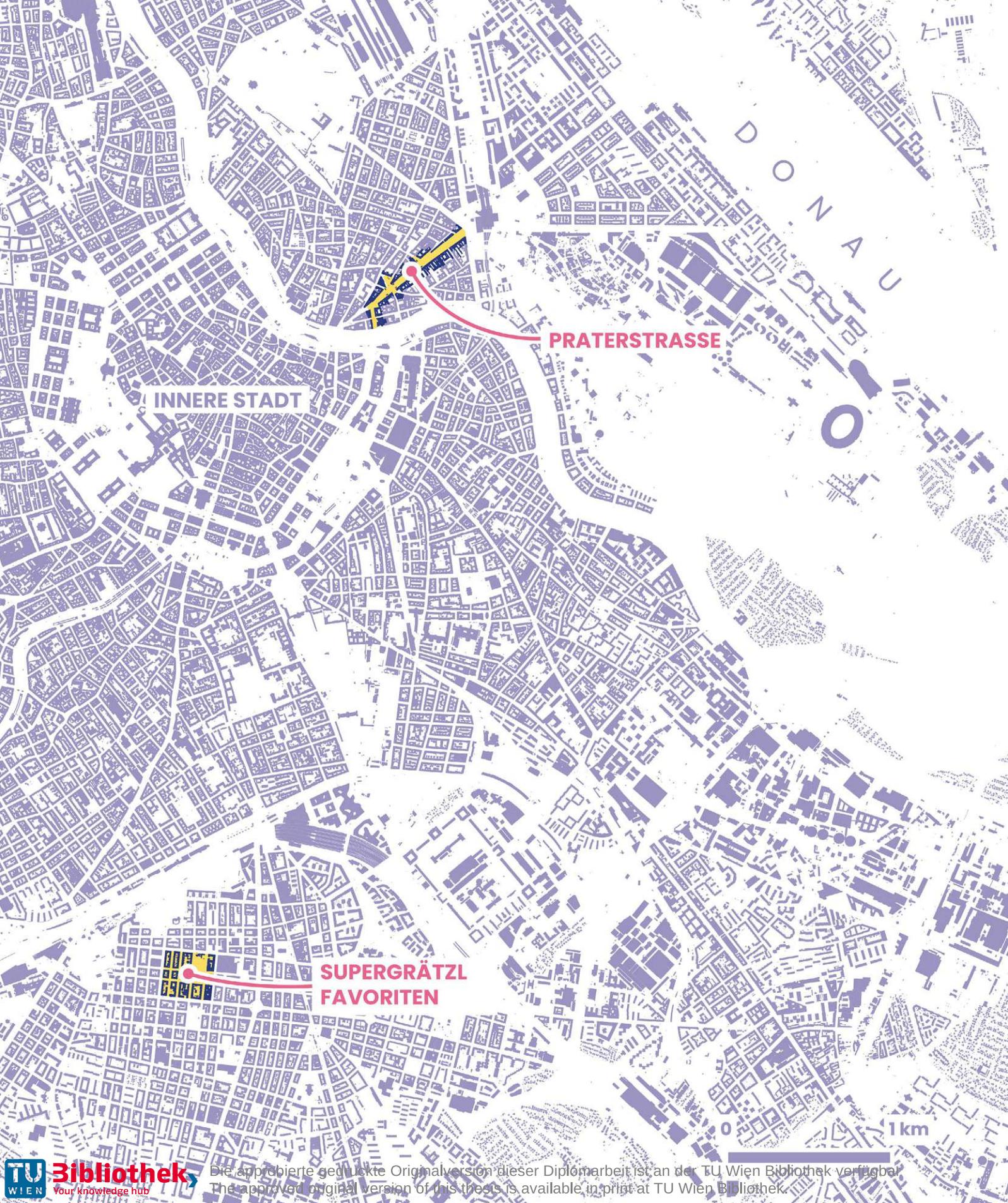
Interview	Funktion der interviewten Person
Interview 1	Roland Romano, Sprecher der Radlobby Österreich
Interview 2	Referent:in der MA 18
Interview 3	Leitende:r Referent:in der MA 28
Interview 4	Leitende:r Referent:in der MA 46
Interview 5	Leitende:r Mitarbeiter:in der Mobilitätsagentur Wien
Interview 6	Mitarbeitende:r eines ausführenden Planungsbüros
Interview 7	Mitarbeitende:r eines ausführenden Planungsbüros
Interview 8	Bezirksrät:in der SPÖ Ottakring
Interview 9	Gemeinderatsmandatar:in der Grünen Wien
Interview 10	Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien
Interview 11	Referent:in der MA 18
Interview 12	Referent:in der MA 28

Tabelle 3: Übersicht über die Interviewpartner:innen



THALIASTRASSE

Abbildung 32:
Übersicht über die Fallstudien



INNERE STADT

PRATERSTRASSE

SUPERGRÄTZL
FAVORITEN

1km

Wien durchgeführt. Die Interviews wurden insofern anonymisiert, dass in dieser Arbeit lediglich ihre Organisation und die Funktion der Person aufscheint. Bei zwei Interviewpartner:innen wurde aufgrund der leichten Rückverfolgbarkeit auf eine Anonymisierung verzichtet. Die Leitfäden bauten auf einem ähnlichen Schema auf und wurden an die jeweiligen Wissensbereiche angepasst. Die Leitfragen wurden im Voraus der Interviews an die Interviewpartner:innen versendet. Ein exemplarischer Leitfaden befindet sich im Anhang.

Grenzen und Schwächen der Methodik

Trotz der vielen Interviews und der sorgfältigen Auswahl der Interviewpartner:innen muss auf die Schwächen der Methodik hingewiesen werden. Die Erkenntnisse zur Entscheidungspraxis stützt sich auf die Aussagen mehrerer Personen aus Politik, Planung und Verwaltung. Viele Aussagen werden von unterschiedlichen Personen bestätigt, einzelne Aspekte wurden nur ein Mal erwähnt. In den nachfolgenden Kapiteln wurde versucht, die Erkenntnisse zusammenzutragen, um ein allgemeines Bild über die Handlungspraxis in Verkehrsplanungsprojekten zu erlangen. Die Aussagen können dennoch nur einen Ausschnitt darstellen und sind geprägt durch die individuellen Realitäten der interviewten Personen und die Art der Fragestellung. Auch durch die Auswahl der Interviewpartner:innen kann eine unvollständige Betrachtung nicht ausgeschlossen werden. So wurden vorwiegend Personen aus Planung und Verwaltung interviewt und lediglich zwei Politiker:innen. Auf Stadtebene wurde ein:e Politi-

ker:in der Grünen, für die Fallstudie Thaliastraße ein:e Politiker:in der SPÖ interviewt, was eine Einseitigkeit der politischen Meinungen ergibt. Auch wurde die Fallstudie Praterstraße deutlich intensiver untersucht als die anderen Fallstudien: Zur Praterstraße wurden zwei Interviews geführt und zahlreiche Aussagen in anderen Interviews gemacht. Zu den Fallstudien Supergrätzl Favoriten und Thaliastraße wurde lediglich jeweils ein Interview geführt, beim Supergrätzl Favoriten mit einer Person aus der planenden Verwaltung, bei der Thaliastraße mit ein:e:r Politiker:in aus der regierenden Partei im Bezirk.

4.2. Allgemeines Entscheidungshandeln

4.2.1. Wie Planungsprozesse in Wien ablaufen: ein generalisierter Aufriss

Als Grundstücksverwalterin aller öffentlichen Straßen ist die **MA 28** zentrale Akteurin aller Straßenplanungen. Bei Detailplanungen wird die Planung durch die Planungsreferent:innen der MA 28 ausgeführt oder an private Ingenieurbüros vergeben. Auch in der generellen Planung werden Planungsreferent:innen üblicherweise in den Planungsprozess miteinbezogen. Die Bauausführung erfolgt durch die Baugruppe der MA 28 oder wird an private Bauunternehmen vergeben. Bei der Straßenplanung unterscheidet die

Stadt Wien zwei Ebenen, die sich in den Zuständigkeiten widerspiegelt. Die **MA 18** - Stadtentwicklung und Stadtplanung betreut die Erstellung von Strategien im Mobilitätsbereich und die Generelle Straßen- Radverkehrs- und Fußverkehrsplanung. Die MA 28 befasst sich mit der Straßendetailplanung, dem Straßenbau und der Straßenerhaltung. Haben Projekte einen starken Bezug zur Gestaltung, kann auch die **MA 19** - Architektur und Stadtgestaltung für den Prozess zuständig sein. Innerhalb ihrer Projekte holen sich MA 18, MA 28 und MA 19 Unterstützung von anderen Dienststellen hinzu, die entweder durch die Planung betroffen sind, sie in Auftrag gegeben haben oder formal hinzugezogen werden müssen. Projekte werden dabei je nach Straßenkategorie und Kompetenzverteilung entweder durch die Stadt oder vom Bezirk initiiert und/oder finanziert. Politische Legitimation erhält

Zentrale Akteur:innen bei Straßenbauprojekten

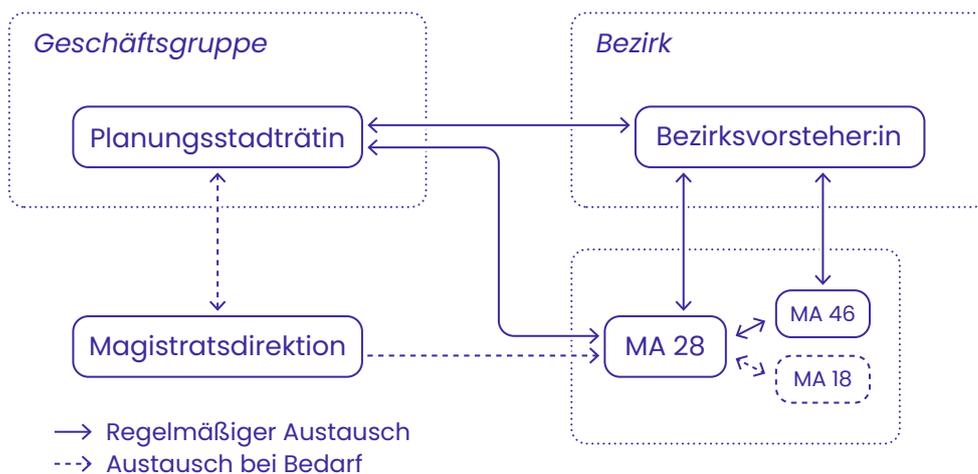


Abbildung 33:
Zentrale Akteur:innen bei
Straßenbauprojekten

Quelle: Eigene Darstellung

die Verwaltung durch die Geschäftsgruppe in Person der zuständigen Stadträtin und durch den Bezirk in Person der:des Bezirksvorsteher:in, der:die als Vertretung der Bezirksbevölkerung verstanden wird. (Interview 2 2024: 26; Interview 12 2024)

Arten von Projekten

In diesem Kapitel wird der typische Ablauf von Umgestaltungsprozessen skizziert. Zunächst werden daher für die Projekte Typen gebildet. Aufgrund der Vielzahl an unterschiedlichen Projekttypen werden nur die häufigsten Projekttypen detailliert beschrieben.

Wie in Kapitel 3.1.4 beschrieben, sind folgende Projekttypen bei Planung und Finanzierung vorwiegend auf Stadtebene angesiedelt:

- Hauptstraßen B (ohne Nebenflächen)
- Radverkehrsprojekte im Hauptradverkehrsnetz
- Straßenumbauten im Zuge von U-Bahnplanungen
- Straßenplanung in Stadterweiterungsgebieten

Alle anderen Projekttypen liegen bei Planung und Finanzierung in Bezirkskompetenz:

- Hauptstraßen A und Nebenstraßen
- Plätze und Parks
- Grünflächen und Aufenthaltsbereiche

Projekte in Stadt- bzw. Bezirkskompetenz unterscheiden sich vor allem durch die Akteursstruktur und die Entscheidungskom-

petenzen. Bei vielen Projekten sind beide Ebenen betroffen. Straßenumbauten im Zuge von U-Bahnbauten und Straßenplanung in Stadterweiterungsgebieten unterscheiden sich von ihrer Projektgenese so sehr vom üblichen Projektlauf, dass sie hier nicht beschrieben werden.

Abgesehen von den oben genannten Projekten gibt es auch Projekte, die in Bezirkskompetenz liegen, aber aufgrund ihrer Relevanz für die strategische Planung, beispielsweise als Modellversuche, durch die Stadt geleitet und teilweise finanziert werden (Beispielsweise die Fallstudie Supergrätzl Favoriten).

Initiierung von Umgestaltungsprojekten

Die MA 28 benötigt für ihre Tätigkeit in Planung und Bau von Straßen immer eine:n Verursacher:in, die:der die Maßnahme beauftragt und finanziert. Diese können folgende sein (Interview 3 2024: 8–9; Interview 12 2024):

- Auftrag durch die **Geschäftsgruppe** (politischer Auftrag durch die **Stadträtin**), teilweise indirekt über andere Dienststellen
- Auftrag durch den **Bezirk**
- Auftrag durch die **MA 46** als Verkehrsbehörde für Maßnahmen an Unfallhäufungsstellen
- Bedarf nach Umbauten durch Änderungen von Haltestellen und Fahrwegen öffentlicher Verkehrsmittel durch die **Wiener Linien**
- Bedarf einer Straßenbaustelle durch eine:n Einbautenträger:in

- Bedarf der Änderung einer Grundstücksaufschließung durch private Liegenschaftseigentümer:innen

Nach allfälligen Aufgrabungen durch Einbautenträger:innen wird die Straße in der Regel wieder in ihren Ursprungszustand gebracht. Gestalterische Maßnahmen, die über Straßenbauarbeiten hinausgehen, sowie die Tätigkeiten der **MA 18** in der Generellen Planung bedürfen eines politischen Auftrags durch die Stadt oder den Bezirk. Gründe für Straßenumgestaltungen können verschieden sein und werden durch die politische Agenda auf Stadt- und Bezirksebene, die öffentliche Meinung und anfallende notwendige Bauarbeiten an Straßeneinbauten und sonstigen Einrichtungen im Straßenraum beeinflusst.

Bei größeren Umgestaltungsmaßnahmen ist oft die Sanierung oder Verlegung von Einbauten Anlass für die Befassung durch die Bezirkspolitik. Da in solchen Fällen die Straßen ohnehin aufgedeckt werden müssen, ergeben sich finanziell und im Bauablauf Synergieeffekte. Auch Gleisbauarbeiten durch die Wiener Linien können Möglichkeitsräume für Straßenumgestaltungen bringen, wenn eine erforderliche Sanierung des Unterbaus eine Verlegung der Gleislage ermöglicht. So wurde die Wiedner Hauptstraße 2024 umgestaltet, da eine Gleissanierung erforderlich war und dadurch die für den Bau eines Radwegs notwendige Gleisverlegung ermöglichte. (Interview 3 2024: 8–9; Interview 12 2024)

Die Gründe für Initiativen von Straßenumgestaltungen lassen sich wie folgt zusammenfassen, wobei meist mehrere Gründe für ein tatsächliches Umgestaltungsprojekt zutreffen (Interview 1 2024: 16; Interview 3 2024: 8–9):

- Das Vorhaben ist Teil des Regierungsprogramms bzw. einer politischen Agenda
- Der Bezirk sieht Bedarf einer Umgestaltung durch seine eigene politische Agenda, offensichtliche Missstände oder Druck durch die Öffentlichkeit
- Radwegebau im Hauptradverkehrsnetz
- Gewünschte Begrünungsmaßnahmen
- Verkehrssicherheitsprobleme und Schulwegesicherung (öffentliche Wahrnehmung)
- Unfallhäufungsstellen nach § 96 Abs 1 StVO
- Bauarbeiten der Einbautenträger:innen
- Bauarbeiten an der Straßenbahninfrastruktur, wenn sie mit einer Sanierung des Unterbaus einhergehen

Im Alltag der planenden Dienststellen ergeben sich manchmal im Zuge anderer Projekte oder aus eigenen Überlegungen der Referent:innen Ideen für Maßnahmen, Projekte oder Projekterweiterungen, die an die Bezirksvorstehungen gespielt werden und so zur Umsetzung kommen. (Interview 5 2024: 20)

Auch gab es bereits Projekte in Form einer Public-Private-Partnership, in denen die Anrainenden Grundstückseigentümer:innen eine Straßenumgestaltung angestoßen und zu einem Großteil gezahlt haben.

Beispielsweise sei hier die Umgestaltung der Herrengasse genannt. (Teischl 2023)

Generelle Planung

Die **MA 18** leitet Projekte der Generellen Straßen-, Straßenbahn-, Radverkehrs- und Fußverkehrsplanung. Häufige Projekte der Generellen Planung, insbesondere bei Straßenbahn- und Radverkehrsprojekten, sind Machbarkeitsuntersuchungen. Hierbei wird untersucht, ob eine gewünschte Maßnahme, beispielsweise ein Lückenschluss im Hauptradverkehrsnetz in einer bestimmten Straße, möglich ist, welche Alternativen es gibt und welche Auswirkungen diese Alternativen auf den Straßenraum und die Verkehrsorganisation haben. In der Generellen Planung wird versucht, mögliche Zielkonflikte in der Umsetzung vorausschauend zu betrachten, diskutieren und Lösungen anzubieten, sodass die Komplexität der Detailplanung deutlich reduziert wird, wenn hier keine Diskussionen über gröbere Interessenskonflikte mehr geführt werden müssen. (Interview 2 2024: 5)

Projekte der Generellen Planung sind wenig formalisiert. Die Planung findet meist in enger Abstimmung mit der Mobilitätsagentur und den Magistratsabteilungen 28 und 46 statt. Bei Bedarf werden weitere Magistratsabteilungen bzw. die Wiener Linien hinzugezogen, wenn ihre Interessen oder Zuständigkeiten berührt werden. Meist gibt es auch Abstimmungen mit den Bezirken. Abstimmungen mit der Geschäftsgruppe dienen der politischen Mitsprache und Legitimation. (Interview 5 2024: 4–5)

Unter der aktuellen Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität Ulli Sima gibt es vier Mal im Jahr einen Abstimmungstermin mit Mobilitätsagentur, MA 18 und MA 28, in dem das **Bauprogramm für den Radverkehr** besprochen und koordiniert wird. Darüber hinaus gibt es unregelmäßige Besprechungen zu Einzelprojekten. Die aktuelle Stadträtin bringt sich damit sehr stark in die Genese von Radverkehrsprojekten ein und schafft somit politische Legitimation für den weiteren Projektablauf. (Interview 5 2024: 4–5)

Monatlich wird ein **Koordinationsstreffen zum Thema Radverkehr** abgehalten, in dem die Mobilitätsagentur die für den Radverkehr zuständigen Personen der einzelnen Dienststellen – üblicherweise MA 18, MA 28, MA 29, MA 33, MA 46 und MA 45 – einlädt, um aktuelle Radverkehrsprojekte zu besprechen, koordinieren und nächste Schritte zu diskutieren. Dabei geht es sowohl um das generelle Ausbauprogramm, aber auch um einzelne Projekte, die sich bereits in der Detailplanung befinden. Bei Problemen in einem Projekt oder größerem Abstimmungsbedarf werden hier auch weitere, projektspezifische Dienststellenbesprechungen vereinbart. (Interview 5 2024: 4–5)

Detailplanung

Bei Straßenbauprojekten sind Magistratsintern die drei Gremien (1) Auditkommission, (2) Projekt- und Einbautenbesprechung und (3) Fachkommission Verkehr formal festgelegt, die sich teilweise aus den formalen Anforderungen der Mitwirkung aus § 94f der StVO ergeben.

Die **MA 28** ist üblicherweise für die Planung und Projektsteuerung zuständig und koordiniert alle Maßnahmen, die dafür gesetzt werden und alle Akteur:innen, die hinzugezogen werden. Sie bekommt zunächst einen Auftrag durch die Geschäftsgruppe oder den Bezirk, der Umsetzungsinteressen und Ziele beinhaltet, beziehungsweise durch andere Bauträger mit deren Anforderungen zur Umsetzung. Die MA 28 kann die Detailpläne entweder selbst erstellen oder, wie häufig bei größeren Projekten, schreibt die Planerstellung an ein externes Planungsbüro aus. Zunächst wird ein Lageplan auf Basis des Auftrags gezeichnet. Dieser wird bei größeren Projekten üblicherweise mit dem Bezirk, den Dienststellen, deren Zuständigkeiten durch die Planung berührt werden, der Mobilitätsagentur, den Wiener Linien und mit der Geschäftsgruppe abgestimmt. Ob, wie und wie oft andere Dienststellen außerhalb der formalen Gremien in die Planungen miteinbezogen werden, hängt vom Ermessen und der Arbeitsweise der Planungsreferent:in und von der politischen Relevanz des Projekts ab. Bei kleineren Projekten erfolgt vor der Auditkommission oft keine Abstimmung mit anderen Dienststellen.

Der Planungsentwurf für ein Projekt mit Lageplan wird in die Auditkommission getragen. Die Auditkommission ist ein formales Fachgremium, das 2006 vorwiegend zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsplanungsprojekte aufgrund einer Richtlinie auf Bundesebene eingerichtet wurde (FSV 2006; Hladshik und Kirchberger 2013: 9), in der jedoch auch andere qualitative Inhalte

diskutiert werden. Die Auditkommission wird von der Baudirektion einberufen. In ihr sitzen Referent:innen bzw. Bereichsleiter:innen der für die Verkehrsplanung relevanten Dienststellen und seit 2022 auch Vertreter:innen der Mobilitätsagentur. Der fachübergreifende Austausch in Projekten durch die Auditkommission führt oft zu einer deutlichen Qualitätssteigerung der Projekte, da hier zusätzliche Erfahrungen und andere Blickwinkel eingebracht werden können. Die Auditkommission ist das erste formale Gremium, in dem andere Dienststellen Projekte der MA 28 zu sehen bekommen, wenn sie nicht bereits vorher abgestimmt wurden. (Interview 2 2024: 35; Interview 5 2024: 17; Interview 11 2024: 24; Interview 12 2024)

Nach der Auditkommission gibt es üblicherweise eine oder mehrere Korrekturschleifen des Planungsentwurfs, bevor das Projekt in der **Projekt- und Einbautenbesprechung (P&E)** vorgestellt wird. Hier sitzen neben Vertreter:innen der relevanten Dienststellen auch die **Wiener Linien, Einbautenträger:innen**, die **Bezirke** als Vertreter:innen der Bezirksbevölkerung, die **Wirtschaftskammer** als Vertreter:in der Wirtschaftstreibenden sowie **Landespolizeidirektion, Feuerwehr** (MA 68) und **Berufsrettung** (MA 70). Die P&E wird von der MA 28 geleitet und nicht selten kommt es zu größeren Änderungswünschen. Die Dienststellen und Bezirke haben dabei ein Einspruchsrecht bei geplanten Umbaumaßnahmen. Bei Uneinigkeit erfolgt die Entscheidung durch die Baudirektion. (Interview 3 2024: 21; Interview 11 2024: 24; Interview 12 2024)

Kleinprojekt auf Bezirksebene

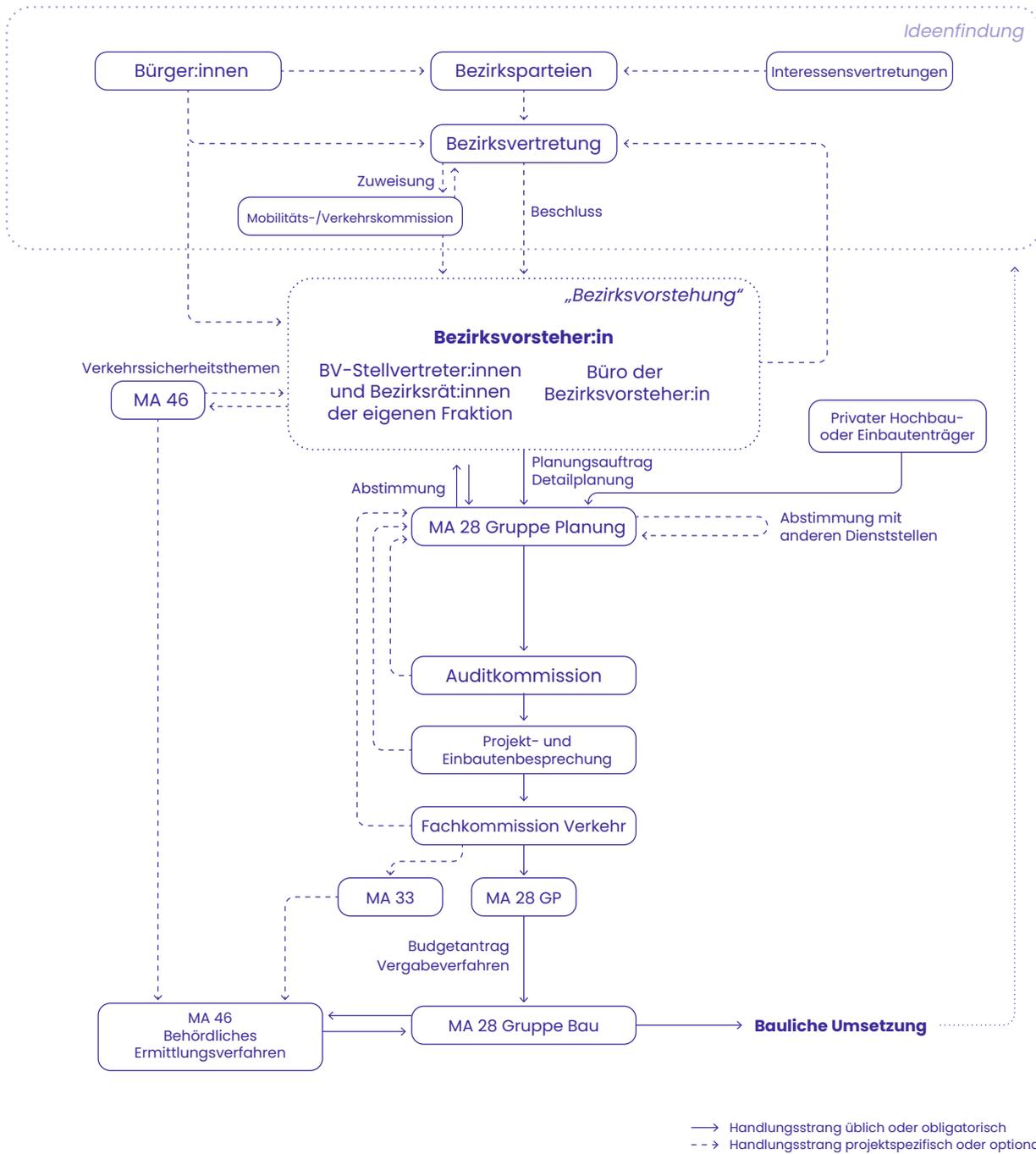


Abbildung 34:
Generalisierter Ablauf von kleinen
Planungsprojekten

Quelle: Eigene Darstellung

Großprojekt

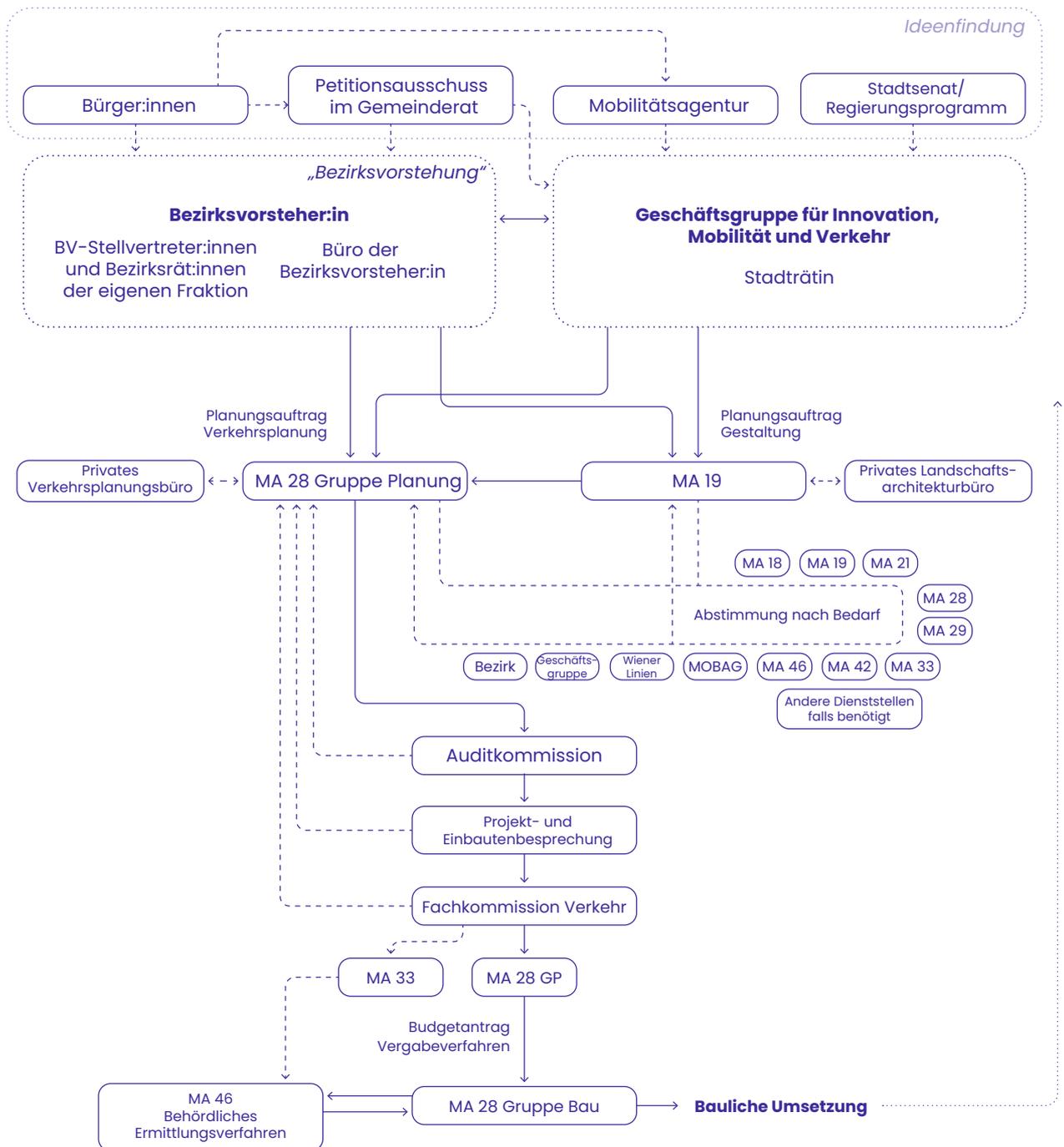


Abbildung 35:
Generalisierter Ablauf von großen
Planungsprojekten

Quelle: Eigene Darstellung

Im nächsten Schritt – nach einer etwaigen Überarbeitung des Planentwurfs – wird der Planungsentwurf in der **Fachkommission Verkehr** aufgelegt, wo gesetzliche Interessensvertretungen wie Wirtschaftskammer und Arbeiterkammer sowie nicht-gesetzliche Interessensvertretungen wie **ARBÖ**, **ÖAMTC**, **Radlobby**, **VCÖ** und **Walkspace**, aber auch das **Verkehrsamt** der Landespolizeidirektion die Entwürfe einsehen, Fragen stellen und Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit einbringen können. Dabei werden die Pläne üblicherweise nur bei groben Bedenken nochmals geändert. (Interview 1 2024: 18–21)

P&E und Fachkommission Verkehr erfüllen die Erfordernisse der Mitwirkung der Landespolizeidirektion und Interessensvertretungen der Berufsgruppen nach § 94f der StVO sowie die Erfordernisse der Mitwirkung der Bezirksvorsteher:innen nach § 103h WStV.

Die Detailplanung ist mit der abgestimmten und durch Referent:in, Abteilungs- und Bereichsleitung der MA 28 unterzeichneten Fassung des Lageplans abgeschlossen. Lediglich bei Großprojekten werden durch die MA 28 ein technischer Bericht und eine Grobkostenschätzung erstellt (Interview 12 2024). Solche Großprojekte erfordern eine Planungs- und Realisierungsfreigabe durch die Baudirektion und müssen vor der Umsetzung durch den **Stadtssenat** genehmigt und durch den **Gemeinderat** beschlossen werden (Interview 9 2024: 10–12; Interview 12 2024).

Ausführung

Die Bauausführung wird durch die **Gruppe Bau der MA 28** durchgeführt oder an Bauunternehmen ausgeschrieben. Dabei stimmen sie sich mit erforderlichen Bau-tätigkeiten anderer Bauträger:innen wie jenen der Wiener Linien oder Einbauten-träger:innen ab. Da im Bauablauf häufig Unwägbarkeiten auftreten, kommt es meist zu geringfügigen Umplanungen während des Bauablaufs, für die der:die zuständige Planungsreferent:in in engem Austausch mit dem:der Baureferent:in ist. (Interview 12 2024)

Ist die bauliche Ausführung fertiggestellt, kommt es zum behördlichen Ermittlungs-verfahren. Dieses wird durch die **Verkehrsbehörde (MA 46)** geleitet. Es nehmen alle relevanten Dienststellen sowie der Bezirk und die Polizei teil. Ziel des behördlichen Ermittlungsverfahrens ist es, die Grundlage für verkehrsrechtliche Verordnungen zu schaffen. Hierbei werden Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen festgelegt, wobei es häufig zu Änderungen der ursprünglichen Planungen kommt, etwa durch die Markierung oder das Weg-lassen einzelner Fahrstreifen. Dies hat teilweise großen Einfluss auf die tatsächliche Nutzung des Straßenraums, da hier durch Einzelpersonen noch spontane Änderun-gen durchgeführt werden können, die nicht mehr durch die qualitätssichernden Gremien laufen. (Interview 1 2024: 21)

4.2.2. Zielkonflikte, Interessensabwägung und Entscheidungsfindung

Aufgrund der begrenzten Platzressourcen bei gleichzeitig vielen (gewünschten) Nutzungen kommt es bei Umgestaltungsprojekten im öffentlichen Raum häufig zu Zielkonflikten. Durch eine aktive Beteiligung der relevanten Akteur:innen wird im Planungsprozess versucht, solche Zielkonflikte zu lösen, Prioritäten zu setzen und Kompromisse zu finden. Relevant für die Interessensabwägung sind neben rechtlichen Erfordernissen und Zielsetzungen der StVO sowie Erfordernisse der Zufahrt und Erreichbarkeit der Anrainer:innen des betroffenen Straßenabschnitts vor allem politische Agenden und Zielsetzungen. In diesem Kapitel wird auf häufig auftretende Zielkonflikte und auf die Systematik der Interessensabwägung und Entscheidungsfindung innerhalb der Stadtverwaltung eingegangen.

Häufig auftretende Zielkonflikte entstehen (derzeit) aufgrund von Interessen des Öffentlichen Verkehrs, der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, des Radverkehrs auf Haupttradrouten, von Begrünungsmaßnahmen, dabei insbesondere Baumpflanzungen, des zu Fuß gehens und an Stellplätzen mit besonderen Nutzungen wie Ladezonen oder Behindertenstellplätze. (Interview 3 2024: 29–33, 71–72) Reguläre Pkw-Stellplätze werden zwar weiterhin meist durch die Bezirke eingefordert, haben allerdings nach Aussagen von Magistratsbediensteten in den letzten

Jahren deutlich an Relevanz verloren und sind kaum noch Verhinderungsgrund für Umgestaltungen, insbesondere zugunsten von Radwegen oder Begrünungs- und Aufenthaltsmaßnahmen. (Interview 3 2024: 64; Interview 4 2024: 57)

Die Auftraggeber:innen von Umgestaltungen, also die **Geschäftsgruppe** mit der **Stadträtin** als Vorstand oder die **Bezirke** mit den **Bezirksvorsteher:innen** als Vorstand, teilen bei der Auftragserteilung üblicherweise bereits Ziele bzw. den Anlass für die Umgestaltung mit, was eine politische Legitimation an die Verwaltung signalisiert (Interview 3 2024: 71). Bei größeren Gestaltungsprojekten bringt sich die Stadträtin derzeit sehr stark in die Planungsprozesse ein und bekommt regelmäßige Berichte über die Projektgenese. Dieses starke Einbringen ist ein Spezifikum der aktuellen Stadträtin Sima und wurde davor nicht so intensiv gehandhabt. Reine Radverkehrsprojekte werden in der Regel in der Grobplanung mit der Geschäftsgruppe besprochen. Liegt nach einer Interessensabwägung eine Entscheidung für eine Anlageform vor, wird das Planungsprojekt durch den Magistrat abgearbeitet ohne größere Einflüsse durch die Stadträtin. (Interview 2 2024: 35; Interview 3 2024: 19–20; Interview 7 2024: 20) Die **Bezirksvorsteher:innen** bzw. ihre gesandten Vertreter:innen in Form von **Bezirksrät:innen** ihrer Fraktion bringen sich in der Regel auch in die Projektgenese ein. Die Intensität der Beteiligung kann dabei sehr unterschiedlich sein und hängt von der politischen Agenda, der Projektgröße und der generellen Arbeitsweise der

Einzelpersonen ab. Dabei übernimmt der Bezirk bei Großprojekten in vielen Fällen die politische Projektsteuerung. (Interview 6 2024: 19)

Politische Agenden spielen bei der Interessensabwägung daher eine wichtige Rolle. Entweder bringen sich die politischen Entscheidungsträger:innen selbst in den Prozess ein und steuern ihn, oder sie teilen den planenden Dienststellen ihre Interessen und Ziele mit. Auch in Projektbesprechungen können politische Agenden mitgeteilt und Entscheidungen durch die Geschäftsgruppe oder den Bezirk getroffen werden. Bezirksvorsteher:innen bzw. deren Vertreter:innen tauschen sich im Arbeitsalltag in der Regel sehr viel mit den **Bezirksreferent:innen der MA 28 und MA 46** aus, wodurch auch über diesen Weg Interessensabwägungen und Entscheidungen vorgenommen werden. (Interview 2 2024: 35) Besonders in den Bezirksinteressen spielen strategische Zielsetzungen der Stadt laut Aussage der MA 18 (Interview 2 2024: 22) selten eine große Rolle.

Die **MA 46** hat einen sehr starken Einfluss auf den Entscheidungsprozess, da sie als Verkehrsbehörde verbindliche Entscheidungen treffen kann. In mehreren Interviews wurde betont, dass die Belange der Kfz-Leistungsfähigkeit an Kreuzungen und die Verkehrssicherheit in der Praxis die größten Einflussfaktoren sind. Der Kfz-Leistungsfähigkeit werde durch die MA 46 ein hoher Stellenwert eingeräumt, was durch diese auch mit den Zielsetzungen der StVO begründet wird (Inter-

view 2 2024: 37; Interview 3 2024: 55; Interview 9 2024: 35–36). Während die MA 46 selbst angibt, die Verkehrssicherheit immer über die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu stellen (Interview 4 2024: 42), berichtet die Radlobby von einem Fall, wo die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs an einer Unfallhäufungsstelle höher gewichtet wurde als die Verkehrssicherheit. Für den Rad- und Fußverkehr werden keine Leistungsfähigkeitsberechnungen gemacht. (Interview 1 2024: 30) Als Verkehrsmenge zur Berechnung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs wird dabei immer jene von aktuellen Verkehrszählungen herangezogen. Angebotsplanung und Strategische Zielsetzungen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs spielen dabei keine Rolle. (Interview 2 2024: 37; Interview 4 2024: 25) Kommt es durch Zielkonflikte zu einer Überlastung einer Kreuzung im Planfall, müssen die politischen Entscheidungsträger:innen entscheiden, ob sie eine solche Überlastung in Kauf nehmen, um andere Interessen höher zu gewichten. (Interview 2 2024: 37)

Den **Wiener Linien** wird eine bedeutende Rolle in Planungsprozessen zugeschrieben. Bei Straßenplanungen, bei denen Straßenbahn- oder Buslinien betroffen sind, werden die Wiener Linien im Planungsprozess – unter anderem in der Auditkommission – hinzugezogen, wobei sie wie Magistratsdienststellen eine Einspruchsmöglichkeit gegenüber Maßnahmen haben. Ihr Interesse im Planungsprozess ist es, eine Verschlechterung (z.B. Fahrzeitverlängerung) für den öffentlichen Verkehr zu vermeiden und im besten

Fall eine Verbesserung herbeizuführen. Dabei kommt den Wiener Linien ein hohes Gewicht in der Entscheidungsabwägung zu, da es ein hohes politisches Bekenntnis zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gibt. (Interview 12 2024) In den letzten Jahren zeigte sich eine starke Opposition der Wiener Linien gegen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30 und Begegnungszonen auf Straßen mit Bus- oder Straßenbahnverkehr. Inzwischen wurde auf einigen derartigen Straßen in den Innenbezirken Tempo 30 eingerichtet, teilweise mit Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr. (derStandard 2016; Die Presse 2014) Auch Begegnungszonen in Straßen mit Busverkehr wurden beispielsweise in der Neubaugasse und in der Mariahilfer Straße eingerichtet, während Begegnungszonen auf Schienenstraßen noch nicht möglich sind, wie die Fallstudie Thaliastraße (Kapitel 4.5) zeigt.

Straßenbahngleise sind üblicherweise eine fixe Konstante im Straßenraum, die nicht verändert werden kann. Bei Gleisbauarbeiten kommt das Verursacherprinzip zu tragen: wäre eine Gleisverlegung, beispielsweise für den Bau eines Radwegs, erforderlich, müsste die Stadt Wien sie finanzieren. Solche Maßnahmen erscheinen bisher jedoch kaum finanzierbar. Lediglich bei erforderlichen Sanierungen des Unterbaus, wie es 2024 in der Wiedner Hauptstraße erforderlich war, ist es möglich, die Gleislage zu verändern. (Interview 3 2024: 37–39)

Gibt es Meinungsverschiedenheiten zwischen verschiedenen Projektbeteiligten (beispielsweise Dienststellen, Bezirksvorsteher:in oder Wiener Linien) oder Einsprüche zu Maßnahmen, die nicht im direkten Dialog beigelegt werden können, wird der Fall mit allen Argumenten der **Baudirektion in der Magistratsdirektion** vorgelegt, die dann darüber entscheidet. Auch bei Zielkonflikten unterschiedlicher Nutzungen im Straßenraum wird die Entscheidung durch die Magistratsdienststellen im Regelfall der Baudirektion zugewiesen. Die Baudirektion koordiniert sich bei solchen Zielkonflikten immer mit der Geschäftsgruppe, womit auch eine politische Legitimation der Entscheidung einhergeht. (Interview 3 2024: 23–27)

Schlussendlich ist festzuhalten, dass für die Priorisierung der einzelnen Verkehrsträger und Nutzungen im öffentlichen Raum zwar die Ziele des STEP – insbesondere Priorisierung des Umweltverbunds – Relevanz haben können, es in der Praxis für konkrete Situationen allerdings kaum strukturierte Vorgaben wie Richtlinien gibt. Zielkonflikte müssen vielmehr bei jedem Projekt neu ausverhandelt werden. Auch entstehen viele Zielkonflikte durch das Festhalten der Verkehrsfunktion und Flüssigkeit für den Kfz-Verkehr, für dessen Netz es ebenfalls keine strukturierten Vorgaben und Strategien gibt. Straßenhierarchien und -funktionen für den Kfz-Verkehr werden teilweise bei jedem Projekt neu diskutiert und ausverhandelt.

4.2.3. Partizipation

Die Stadt Wien hat sich im STEP 2025 (Magistrat der Stadt Wien 2014b: 29–30) das Ziel gesetzt, die Partizipation in der Stadtentwicklung voranzutreiben und verbindliche Leitlinien dafür auszuarbeiten. Bei bestimmten Vorhaben der Stadtteilplanung, die eine Änderung der Flächenwidmung verursachen, sind diese Leitlinien bindend. In der Planung öffentlicher Räume hat Partizipation in mehreren Formen Einzug in die Wiener Planungspraxis gefunden.

Bei Straßenbauprojekten ist Partizipation nicht zwingend vorgesehen. Bei größeren Projekten werden im Auftrag der **Bezirke** meist jedoch vor oder während des Planungsprozesses Beteiligungsformate durchgeführt. Die Durchführung und Auswertung erfolgt, wie in den Fallstudien Praterstraße und Thaliastraße, häufig durch die **Gebietsbetreuung Stadterneuerung**, wobei sich die Bezirke stark beteiligen. Die Beteiligungsformate gehen dabei meist jedoch nicht über Befragungen hinaus, tatsächliche Mitwirkung ist nicht vorgesehen. In späteren Planungsphasen erfolgen oft analoge Planausstellungen in der Bezirksvorstehung, bei der die Planer:innen und Bezirkspolitiker:innen für Fragen zur Verfügung stehen (Interview 8 2024: 9).

Die Stadt Wien möchte Partizipationsverfahren bei Straßenbauprojekten intensivieren und neue Formate entwickeln (Interview 10 2024: 9). Die Durchführung

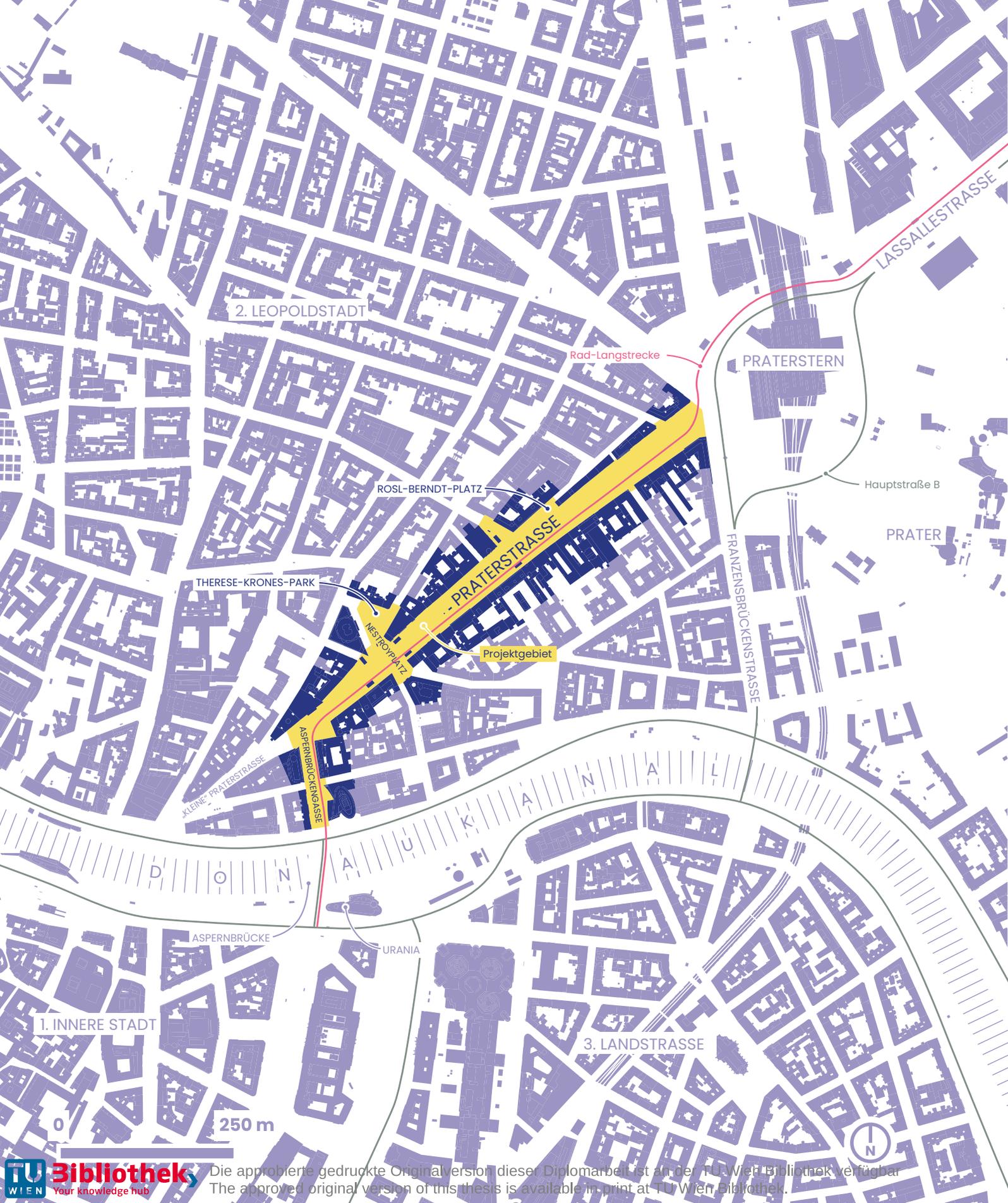
stößt bisher jedoch an personelle Grenzen in den Bezirksvertretungen, deren Bezirksrät:innen oft ehrenamtlich die Beteiligungsprozesse betreuen. Zudem gibt es keine konkreten Vorgaben für partizipative Prozesse und die Einbindung der Ergebnisse in die Planung (Interview 8 2024: 46). Auch ist nicht immer klar, welche:r Akteur:in für die Durchführung der partizipativen Prozesse zuständig ist, wodurch es bei jedem Projekt unterschiedlich sein kann. Die MA 28 sieht einen Zielkonflikt im (politischen) Wunsch nach einer raschen Umsetzung von Umgestaltungsprojekten und dem Wunsch nach mehr Partizipation, da Beteiligungsprozesse einen Planungsprozess immer länger machen (Interview 12 2024). Mit dem Wiener Klimateam hat die Stadt Wien im Jahr 2022 ein neues Format ins Leben gerufen, in dem Bürger:innen direkt über ein Budget für Maßnahmen in ihrem Bezirk entscheiden können (MA 20 o. J.).

Abbildung 36:
Beteiligungsprozess in Wien

Quelle: Eigene Aufnahme

www.margareten.wien.at





2. LEOPOLDSTADT

Rad-Langstrecke

PRATERSTERN

Hauptstraße B

PRATER

ROSL-BERNDT-PLATZ

THERESE-KRONES-PARK

PRATERSTRASSE

Projektgebiet

NESTROY-PLATZ

FRANZENSBRÜCKENSTRASSE

KLEINE PRATERSTRASSE

ASPERNBRÜCKENGASSE

D O N A U K A N A L

ASPERNBRÜCKE

URANIA

1. INNERE STADT

3. LANDSTRASSE

250 m



4.3. Fallstudie Praterstraße

Die Praterstraße ist eine 1 km lange Radialstraße im 2. Bezirk Leopoldstadt, die den Praterstern mit der Schwedenbrücke verbindet. Auf halber Länge der Praterstraße befindet sich der Nestroyplatz mit einer gleichbenannten U-Bahnstation.

Sie ist im stadteinwärtigen Abschnitt zwischen Schwedenbrücke und Aspernbrückengasse (300 m) Nebenstraße und im stadtauswärtigen Abschnitt zwischen Aspernbrückengasse und Praterstern Hauptstraße A und die geradlinige Fortsetzung der Hauptstraße B 8 Wagramer Straße – Lassallestraße, die am Praterstern in die Franzensbrückenstraße abzweigt und den 22. Bezirk mit der Innenstadt verbindet. Über die Aspernbrückengasse ist die Praterstraße eine Kfz-Hauptverbindung zwischen Praterstern und Donaukanal bzw. Ring. Bis 2023 gab es von der Aspernbrückengasse bis zum Praterstern durchgehend jeweils zwei Fahrstreifen pro Richtung, die am Nestroyplatz und an der Rotensterngasse durch Linksabbiegefahrstreifen ergänzt waren. Zwischen Schwedenbrücke und Aspernbrückengasse besteht ein Fahrstreifen als Einbahn in Fahrtrichtung stadtauswärts mit Erlaubnis zum Radfahren gegen die Einbahn. Dieser innere Abschnitt ist verkehrsberuhigt und dient dem Kfz-Verkehr nur zur Erschließung.

Die Praterstraße liegt zwischen Aspernbrückengasse und Praterstern in der

höchsten Netzkategorie (Basisroute) des Hauptradverkehrsnetzes und ist Teil der meistbefahrenen Radroute Wiens zwischen Innenstadt und Prater bzw. Donauinsel. Die Basisroute zweigt in die Aspernbrückengasse zum Donaukanal ab. Bis 2023 bestanden zwei Einrichtungsradwege an beiden Seiten der Fahrbahn mit einer Breite von jeweils 1,4 m (Radlobby 2017). Diese Radwege galten als zu schmal – die RVS sieht für Einrichtungsradwege auf Rad-Langstrecken eine Regelbreite von 2,3 bzw. 2,6 m vor (FSV 2006: 23) – und überlastet, zumal sie kein Überholen zuließen.

Unter der Praterstraße verläuft seit 1979 die U-Bahnlinie 1, die am Nestroyplatz eine Station mit Aufnahmegebäuden im Straßenraum hat. Im Zuge der Errichtung der U-Bahn wurde auch die für Wiener Verhältnisse ungewöhnlich dichte Platanenallee gepflanzt. Zwischen Rotensterngasse und Nestroyplatz wird die Straße durch die Buslinie 5A in Fahrtrichtung stadteinwärts befahren.

Die Praterstraße beherbergt zahlreiche Geschäfte, Cafés und Restaurants und kann als eines der gesellschaftlichen Zentren der Leopoldstadt gesehen werden.

Vergangene Entwicklungen

Die Praterstraße wurde zuletzt Ende der 1970er Jahre im Zusammenhang mit dem U-Bahnbau umgestaltet und erhielt im Zuge dessen ihre Platanenallee und die Radwege. Da die Menge an Radfahrenden in der Praterstraße immer mehr stieg und sie zu einer der meistbefahren-

Abbildung 37:
Projektabgrenzung Praterstraße

Quelle: Eigene Darstellung



Abbildung 38:
Praterstraße und Nestroyplatz vor
der Umgestaltung

Quelle:
wikimedia commons / Gugerell

nen Radrouten Wiens wurde, stießen die schmalen Einrichtungsradwege spätestens in den 2010er Jahren an ihre Kapazitätsgrenze. 2014 wurden an der Zählstelle Praterstern täglich durchschnittlich 2.380 Radfahrende gezählt mit einem Maximalwert von 5.740, 2022 waren es bereits 3.555 Radfahrende mit einem Maximalwert von 7.793 (nast consulting 2014, 2023). Spätestens durch die Festlegung der Praterstraße als Teil der Rad-Langstrecke Nord im STEP 2025 wurde ab 2015 der Bedarf nach einer Neuverteilung des Straßenraums deutlich.

Die **Wiener Grünen** brachten eine Neugestaltung der Praterstraße erstmals im Wahlkampf für die Wien-Wahl 2015 auf, indem die Leopoldstädter Grünen eine Studie der **TU Wien** für ein neues Verkehrskonzept vorstellten (Radlobby 2017). Eine Verbesserung für den Radverkehr

könne demzufolge nur durch Entfall mindestens eines Fahrstreifens geschehen. Die Bezirksvertretungswahl Leopoldstadt ging zugunsten der **SPÖ** aus und **Bezirksvorsteher Karlheinz Hora** stellte sich öffentlich gegen eine Neuverteilung des öffentlichen Raums, um den Kfz-Verkehr nicht zu beeinträchtigen. (Bauer 2016)

Nach der Aufhebung der Bezirksvertretungswahl Leopoldstadt 2015 durch den Verfassungsgerichtshof wurde die Wahl 2016 wiederholt. Dabei sank die Wahlbeteiligung deutlich. Die Grünen konnten von allen Parteien ihre Wähler:innen am besten mobilisieren und gewannen die Wahl vor der SPÖ. Neue **Bezirksvorsteherin** wurde **Ursula Lichtenegger von den Grünen**. (orf.at 2016b) Daraufhin wurde 2017 der Planungsprozess zur Umgestaltung der Praterstraße und des Nestroyplatz gestartet.

Einer der Anlässe für die Umgestaltung war die erforderliche Deckensanierung der U-Bahntunnel unter der Praterstraße durch die **Wiener Linien** (Interview 1 2024: 65).

Projektbeschreibung und Projektabgrenzung

Das Projekt der Neugestaltung der Praterstraße und des Nestroyplatzes ist räumlich klar abgegrenzt und schließt die Praterstraße zwischen Aspernbrückengasse und Praterstern, die Aspernbrückengasse sowie den Nestroyplatz, den Therese-Kronen-Park und den Rosl-Berndt-Platz mit ein. Die im Volksmund sogenannte kleine Praterstraße zwischen Schwedenbrücke und Aspernbrückengasse ist nicht Teil des Projekts. Am Praterstern ist das Projekt durch die Kreisfahrbahn der B8 und die fortsetzenden Häuserfluchten der Praterstraße abgegrenzt. Im Zuge der erforderlichen Sanierung der Aspernbrücke 2023 und 2024 wurde die Rad-Langstrecke auf die Aspernbrücke ausgeweitet.

Politische Rahmenbedingungen

Das Projekt Praterstraße ist durch sehr schwierige, da ständig stark veränderte politische Rahmenbedingungen geprägt. Die Leopoldstadt ist traditionell ein von der SPÖ regierter Bezirk. Von 1945 bis 2016 erhielt die SPÖ immer die Mandatsmehrheit in der **Bezirksvertretung** und stellte alle **Bezirksvorsteher**. Bei der Be-

zirksvertretungswahl 2010 erhielt die SPÖ mit 45 Prozent der Stimmen die relative Mehrheit vor FPÖ, Grünen und ÖVP (MA 62 2010a). Seit 2013 war der 2. Bezirk durch Bezirksvorsteher Karlheinz Hora der SPÖ Leopoldstadt regiert (MA 8 o. J.). Bei der Bezirksvertretungswahl 2015 wurde die SPÖ abermals stimmenstärkste Partei und Karlheinz Hora blieb Bezirksvorsteher. Die Bezirksvertretungswahl Leopoldstadt 2015 wurde aufgrund von Unregelmäßigkeiten durch den Verfassungsgerichtshof aufgehoben und wurde am 18.9.2016 wiederholt. Die Wahlbeteiligung sank im Vergleich zum ersten Wahlgang um fast die Hälfte, die Grünen wurden mit 35% stimmenstärkste Partei vor der SPÖ mit 28% und der FPÖ mit 22%. (MA 62 2016; orf.at 2016b) Das schlechte Abschneiden der anderen Parteien wird auf Probleme in der Mobilisierung ihrer Wähler:innen zurückgeführt (orf.at 2016a).

Der ehemalige Bezirksvorsteher Karlheinz Hora starb im August 2017 (Edler 2017). Spitzenkandidat der SPÖ Leopoldstadt für die Bezirksvertretungswahl 2020 wird Alexander Nikolai, der politisch immer mehr in Erscheinung tritt und eine Reduktion der Kfz-Fahstreifen ablehnt. Aufgrund der Mandatsverteilung in der Bezirksvertretung ist die Bezirksvorsteherin auf die Stimmen der SPÖ angewiesen, um Bezirksbudget für das Projekt freizugeben, was der SPÖ ein hohes Gewicht in der Entscheidungsfindung gibt. Bei der Bezirksvertretungswahl 2020 wurde die SPÖ mit 35% wieder stimmenstärkste Partei. Der Abstand zwischen SPÖ und den Grünen war jedoch deutlich geringer als noch bei

vorhergehenden Wahlen. Alexander Nikolai wurde durch die Bezirksvertretung zum Bezirksvorsteher gewählt. (MA 8 o. J.; MA 62 2020a)

Auf Stadtebene erreichte die SPÖ bei der Gemeinderatswahl 2010 nicht die absolute Mehrheit und ging eine Regierungskoalition mit den Grünen ein. Erstmals seit 1945 wurde das Planungs- und Verkehrsressort nicht von der SPÖ geführt, **Maria Vassilakou** von den Grünen wurde Vizebürgermeisterin und amtsführende **Stadträtin** für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürger:innenbeteiligung. Bei der Umgestaltung der Mariahilferstraße 2015 in eine Fußgänger:innen- und Begegnungszone zeigten sich bereits große Widerstände durch den Koalitionspartner SPÖ (Vasari 2015). Im Juni 2019 wurde Maria Vassilakou durch **Birgit Hebein** als Vizebürgermeisterin und Stadträtin abgelöst (derStandard 2019).

Der Konflikt um die autofreie Innenstadt in der Hochphase des Wahlkampfs zur Gemeinderatswahl 2020 und Meinungsverschiedenheiten bei Lobautunnel und Stadtstraße belastete die Koalition stark, sodass sich die SPÖ nach der Wahl trotz Stimmenzugewinne der Grünen zu einer Koalition mit den NEOS entschied (Krutzler 2020a; MA 62 2020c; vienna.at 2020). **Ulli Sima** von der SPÖ wurde daraufhin amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität und kündigte in den Medien eine sich von ihren Vorgängerinnen unterscheidende, konsensorientiertere Politik an (Krutzler 2020b).

Prozess

Prozess Teil I: Klimaboulevard Praterstraße (2017–2020)

Im Juni 2016, direkt nach der Amtsübernahme der Grünen Bezirksvorsteherin Ursula Lichtenberger, startete die **GB* 2/20** ein Bürger:innenbeteiligungsverfahren, das in mehreren Phasen von 2017 bis 2019 durchgeführt wurde (Krammer 2017). 2019 wurde eine Machbarkeitsstudie für eine Fahrstreifenreduktion durchgeführt. Sie kam zu dem Schluss, dass eine Fahrstreifenreduktion auf einen Fahrstreifen in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht empfohlen wird, da sie „zu hohen Verlagerungen der Kfz-Verkehrsströme in das umliegende Straßennetz und auf benachbarte Straßen führen“ (Käfer 2019: 27) würde. Ein solcher Schluss auf Basis der Untersuchungsergebnisse wurde später von den planenden Büros als nicht nachvollziehbar bezeichnet (Interview 6 2024: 5).

Im Herbst 2019 wurde von der **MA 19** – Architektur und Stadtgestaltung ein Gestaltungsverfahren ausgeschrieben, in dem ein Konsortium unter der Führung von **3:0 Landschaftsarchitektur** und der Unterstützung durch **con.sens mobilitätsdesign** (Verkehrsplanung) und **Weatherpark** (Stadtklimatologie) mit dem Markenauftritt **cuulbox** teilnahm und beauftragt wurde. Im Anschluss wurde ein Generelles Straßenprojekt durch die **MA 28** ausgeschrieben, das con.sens mobilitätsdesign für sich gewinnen konnte. Im Jänner 2020 startete der Planungsprozess, der durch den Ausbruch der COVID-19-Pandemie im März 2020 beeinträchtigt und verzögert

wurde, da sich die Beteiligten auf die Abhaltung von Besprechungen in Form von Online-Meetings umstellen mussten. Trotz der getrennten Beauftragung des Gestaltungs- und des Verkehrsplanungsprojekts wurden beide Prozesse zusammen bearbeitet. In Austausch mit den zur Umsetzung relevanten Magistratsabteilungen wurde ein Gestaltungsentwurf ausgearbeitet, der im September 2020 bei einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit präsentiert wurde. (Interview 6 2024: 4; Interview 7 2024: 4; Klammer 2020)

Der Gestaltungsentwurf wurde von cululbox als „*klimafitter Boulevard*“ benannt und beinhaltete als wesentliche Veränderungen zum Bestand zwei breite Einrichtungsradwege, eine dritte Baumreihe in der Mitte der Praterstraße und eine Baumreihe an der Ostseite der Aspernbrückengasse (3:0 Landschaftsarchitektur 2020).

Im Sommer 2020 wurde aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie stark gestiegenen Radverkehrszahlen in der Praterstraße am rechten, stadtauswärts führenden Fahrstreifen ein temporärer Radfahrstreifen eingerichtet, um Radfahrenden mehr Platz zu bieten. Diese Maßnahme wurde auch auf anderen Straßen in Wien eingerichtet und durch Stadträtin Birgit Hebein im Wahlkampf propagiert. Die Begleituntersuchung konnte eine deutliche Steigerung der Radverkehrszahlen nachweisen und betrachtet die Einrichtung der Pop-Up-Radwege als Erfolg. Dennoch wurden sie nach dem Sommer 2020 abgebaut und nicht wieder eingesetzt. (Die Presse 2020; Frey et al. 2020)

Prozess Teil 2: Mega-Radhighway Praterstraße (2020–2024)

Nach der Übernahme des Planungsressorts durch Ulli Sima als neue **Stadträtin** wurde das Projekt Praterstraße gestoppt und sollte nach ihrem Wunsch hin evaluiert werden. Nach einer Projektvorstellung durch 3:0 Landschaftsarchitektur sollte das Projekt überarbeitet werden. Schwerpunkt in der Zielsetzung war jetzt nicht mehr der „klimafitte Boulevard“, sondern die Rad-Langstrecke, die von der Urania bis nach Kagran durchgängig ausgebaut werden sollte und nun als „Mega-Radhighway“ vermarktet wurde. (Interview 7 2024: 4; Stadt Wien 2023)

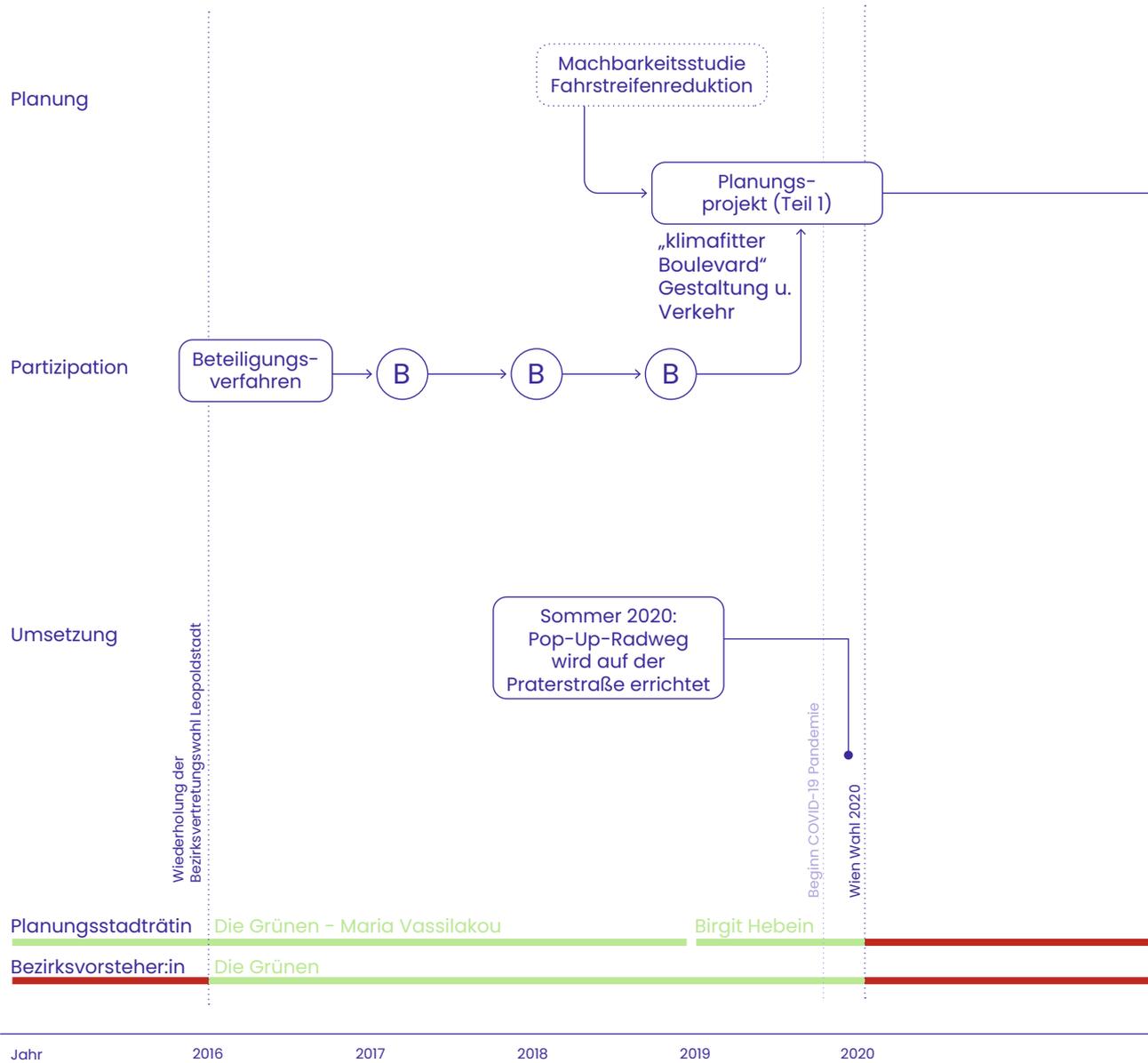
Nach Aussage der Projektbeteiligten wurde das Gestaltungsprojekt zugunsten des Verkehrsprojekts in seiner Relevanz zurückgestuft (Interview 7 2024: 4). In der Zwischenzeit wurden mehrere Varianten der Verkehrsorganisation ausgearbeitet und durch die **MA 28** ein neues generelles Verkehrsplanungsprojekt für die gesamte Rad-Langstrecke von Kagran zur Aspernbrücke ausgeschrieben, welches durch **FCP Fritsch, Chiari & Partner** bearbeitet wurde. Das Gestaltungsprojekt wurde in weiterer Folge geändert und beinhaltete nur mehr die Platzbereiche im Verlauf der Praterstraße, die **3:0 Landschaftsarchitektur** gestalten sollte. (Interview 7 2024: 5)

Die ursprüngliche Umsetzung im ersten Prozess war für das Jahr 2020 geplant (Interview 9 2024: 62). Im Juni 2023 erfolgte der Spatenstich zur Umgestaltung der Praterstraße. Geplant waren 1,5 Jahre

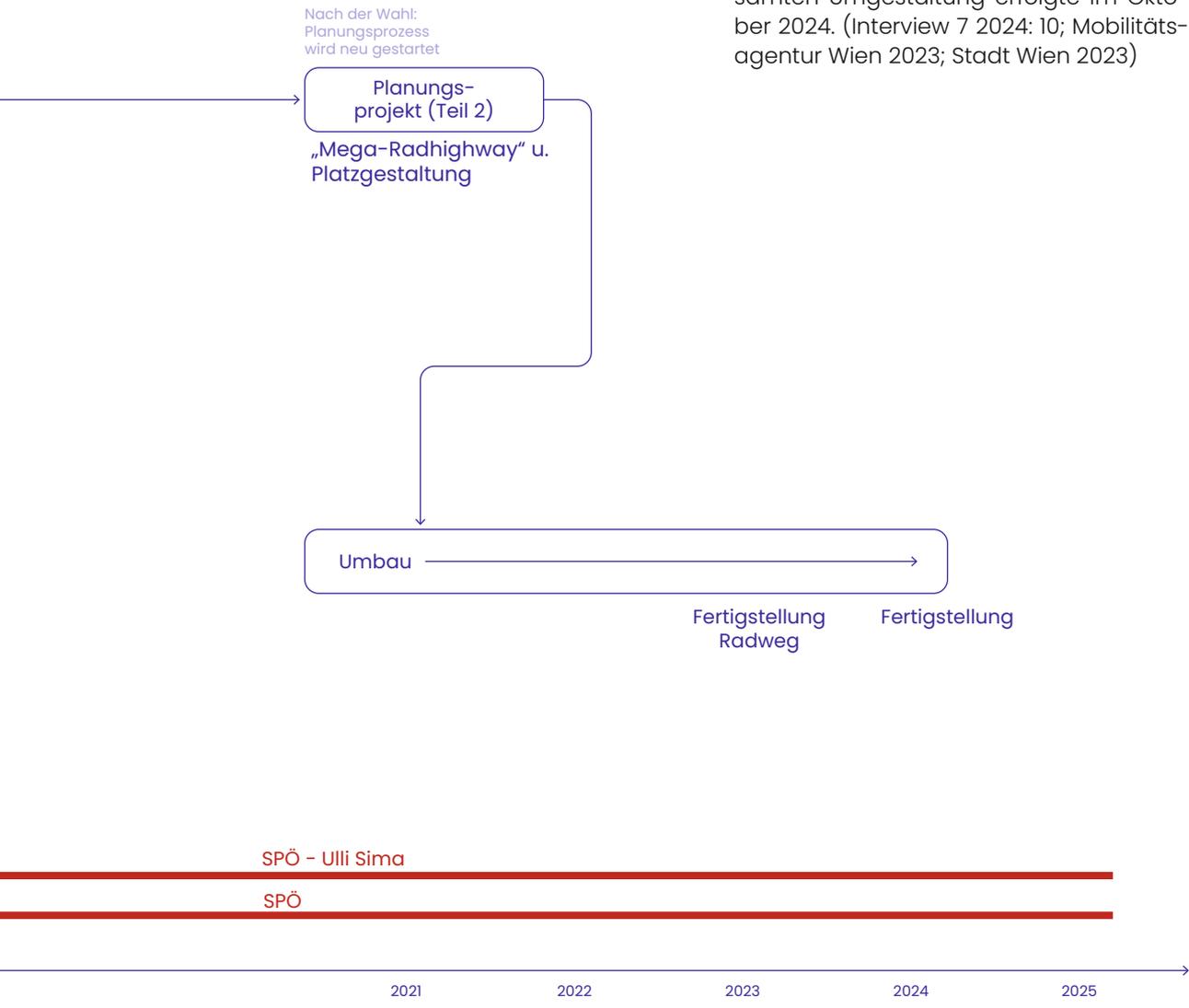
Abbildung 39:
Ablaufgrafik

Projekttablauf Umgestaltung Praterstraße

Quelle: Eigene Darstellung



Bauzeit. Die Fertigstellung des Radwegs sollte noch im Jahr 2023 geschehen und wurde im Bauablauf mit Pönalen priorisiert. Die Eröffnung des Radwegs erfolgte am 22.12.2023, die Fertigstellung der gesamten Umgestaltung erfolgte im Oktober 2024. (Interview 7 2024: 10; Mobilitätsagentur Wien 2023; Stadt Wien 2023)



SPÖ - Ulli Sima

SPÖ



Abbildung 40:
Praterstraße nach der
Umgestaltung

Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 41:
Praterstraße nach der
Umgestaltung

Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 42:
 Fahrbahn und neue Mittel-
 Baumreihe

Quelle: Eigene Aufnahme

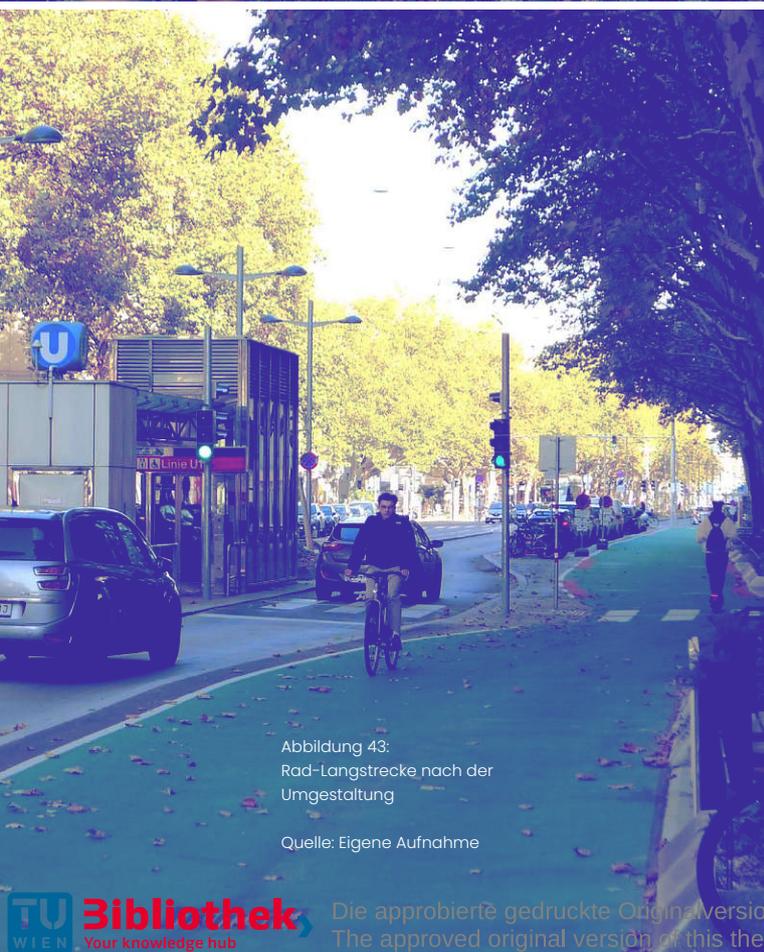


Abbildung 43:
 Rad-Langstrecke nach der
 Umgestaltung

Quelle: Eigene Aufnahme

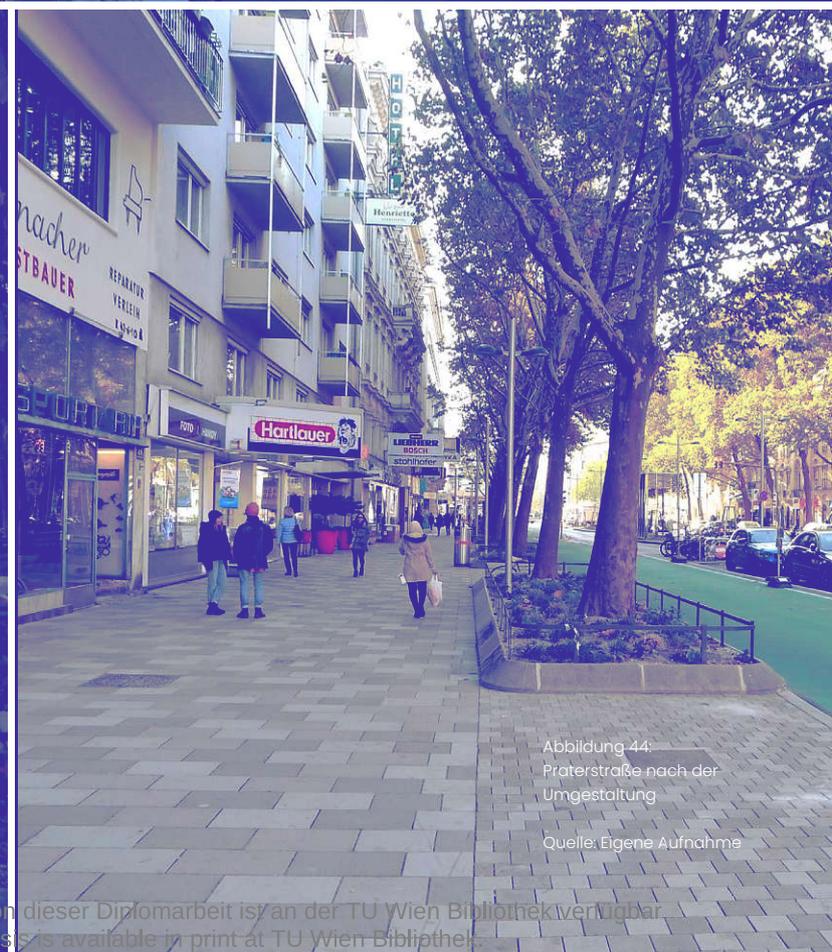


Abbildung 44:
 Praterstraße nach der
 Umgestaltung

Quelle: Eigene Aufnahme

Akteur:innen

Die folgende Abhandlung gibt eine Übersicht über die handelnden Akteur:innen im Prozess der Umgestaltung der Praterstraße zwischen 2015 und 2024 und das Akteurshandeln in Bezug auf deren Motive, Ziele, Kommunikation und Zusammenarbeit. Die Akteur:innen werden einerseits nach amtlichen Funktionen, andererseits nach Einzelpersonen und Institutionen aufgelistet. Es werden nur Akteur:innen aufgelistet, die direkt und öffentlich sichtbar in Verbindung mit dem Gestaltungsprozess der Praterstraße in Erscheinung getreten sind oder in Interviews erwähnt wurden. Die Funktionen werden dort getrennt, wo sie im Prozess getrennt aufscheinen.

Akteur:innen in politischen Funktionen

- Bezirksvorsteher:innen Karlheinz Hora (SPÖ, 2013–2016), Ursula Lichtenegger (die Grünen, 2016–2020), Alexander Nikolai (SPÖ, seit 2020)
- Stadträtinnen für Stadtentwicklung und Mobilität, Maria Vassilakou (die Grünen, 2010–2019), Birgit Hebein (die Grünen, 2019–2020), Ulli Sima (SPÖ, seit 2020)

Andere politische Akteur:innen

- SPÖ Leopoldstadt
- Die Grünen Leopoldstadt
- SPÖ Wien
- Die Grünen Wien

Akteur:innen in der Verwaltung

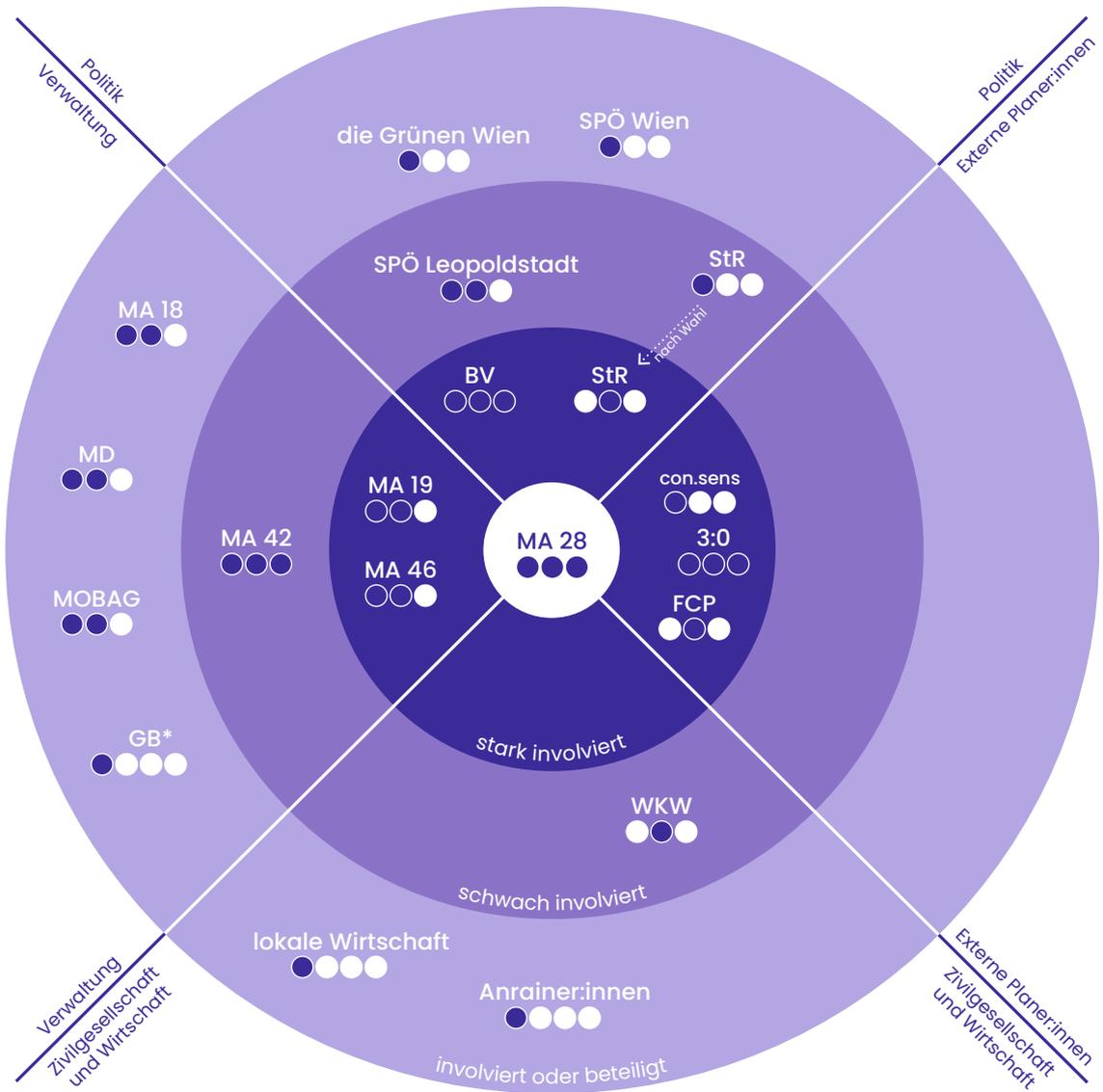
- MA 19
- MA 28, Planungsgruppe
- MA 28, Baugruppe
- MA 46
- Kompetenzzentrum technische Infrastruktur (KTI) in der Baudirektion

Externe Planer:innen

- 3:0 Landschaftsarchitektur
- con.sens mobilitätsdesign
- Weatherpark
- FCP Fritsch, Chiari & Partner
- Traffix Verkehrsplanung

Externe Akteur:innen

- Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2/20 (GB*)



Phase der Beteiligung:

- Partizipationsprozess
- Planungsprozess Teil 1
- Planungsprozess Teil 2
- Umsetzung

Abkürzungen Akteur:innen:

- STR** Büro der Stadträtin
- BV** Bezirksvorsteher:in
- MD** Magistratsdirektion
- MOBAG** Mobilitätsagentur
- GB*** Gebietsbetreuung Stadterneuerung

- WKO** Wirtschaftskammer Wien
- con.sens** con.sens mobilitätsdesign
- 3:0** 3:0 Landschaftsarchitektur
- FCP** Fritsch, Chiari & Partner
- MA** Magistratsabteilung

Abbildung 45:
Akteursstruktur

Quelle: Eigene Darstellung

Akteurhandeln und Interessen der handelnden Personen und Institutionen

Der Planungsprozess der Umgestaltung der Praterstraße wird durch die ständig wechselnden politischen Zuständigkeiten, undurchsichtige politische Machtverhältnisse und stark divergierende Interessenslagen als sehr schwierig, gleichzeitig aber auch als sehr ungewöhnlich wahrgenommen. In diesem Kapitel werden die Akteur:innen vorgestellt und ihre Rollen und durch die Interviewten Personen wahrgenommenen Interessen erläutert. Dabei wird grundsätzlich der Prozess bis zum politischen Ressortwechsel 2020 beschrieben. Werden Handlungsstränge nach 2020 beschrieben, so ist dies angeführt.

Die **Bezirksvorsteher:innen** haben eine sehr wichtige Stellung bei Planungsprojekten im öffentlichen Raum. Während der bis 2016 regierende Bezirksvorsteher Karlheinz Hora eine Umgestaltung der Praterstraße mit Fahrstreifenreduktion ablehnte, schaffte der Wahlsieg der Grünen mit anschließender Stellung der Bezirksvorsteherin einen Möglichkeitsraum zur Planung und Umsetzung des Projekts. Bei großen Umgestaltungsprojekten im öffentlichen Raum bringen sich die Bezirksvorsteher:innen bzw. die Bezirksrät:innen ihrer Partei oft sehr stark in den Prozess ein und übernehmen die politische Projektsteuerung. Bei der Praterstraße hat sich die Bezirksvorsteherin nach Aussage der Beteiligten ungewöhnlich wenig in

die Zieldefinierung und Projektsteuerung eingebracht. Auch die Geschäftsgruppe und **Stadträtin Birgit Hebein** haben sich kaum in den Prozess eingebracht, nach Aussage eines Mitarbeiters im politischen Ressort wollte man den Bezirk selbstständig handeln lassen und ihn im Hintergrund bestmöglich dabei unterstützen, dem Projekt innerhalb des Magistrats die notwendige Unterstützung zu geben. (Interview 6 2024: 4 und 8; Interview 9 2024: 61)

Die Abwesenheit einer aktiven politischen Projektsteuerung führte jedoch zu einem Mangel an konkreten politischen Zielen für das Projekt. Waren zwar grobe Ziele zu Prozessbeginn formuliert, wurden sie als nicht ausreichend und zu wenig ambitioniert für einen progressiven Straßenraumentwurf wahrgenommen. Auch wurden die Ziele von politischer Seite kaum eingefordert. Zusätzlich erzeugte die Diskussion um die autofreie Innenstadt im Sommer 2020 ein entscheidungspolitisches Vakuum, da alle Ressourcen der Geschäftsgruppe nun in diesem Thema gebunden zu sein schienen. (Interview 6 2024: 4 und 8)

„Es [...] gab eben keine politische Steuerung, weder auf der städtischen Ebene, noch auf der Bezirksebene, und damit ist es zu einem Magistratischen Projekt geworden“ (Interview 6 2024: 19)

Die Rolle der Stadträtin und ihrer Geschäftsgruppe änderte sich mit dem politischen Wechsel im Planungsressort nach der Gemeinderatswahl 2020. Die

neue **Stadträtin Ulli Sima** verfolgte eine andere politische Agenda als ihre Vorgängerinnen und versuchte, sich sehr stark von ihnen abzugrenzen, um ihr politisches Profil zu stärken und Rückhalt innerhalb der **SPÖ Wien** für ihre politischen Entscheidungen zu erhalten. Damit einher ging eine veränderte Öffentlichkeitsarbeit und eine Veränderung im Framing des Umgestaltungsprozesses. Das Thema Radverkehr rückte deutlich in den Vordergrund, die Rad-Langstrecke wurde unter dem Namen „*Mega-Radhighway*“ intensiv vermarktet. Das Projekt wurde evaluiert und geändert, wobei die Verkehrsplanung in den Vordergrund und die Gestaltung in den Hintergrund rückte.

Die veränderten Rahmenbedingungen drückten sich auch in einer deutlich intensiveren Involvierung der Stadträtin aus, die regelmäßige Berichterstattungen und Projektpräsentationen und eine intensive Einbindung in die Entscheidungsfindung verlangte. Damit übernahm sie die politische Projektsteuerung und gab dem Projekt neue Zielsetzungen und Prioritäten. Beim Thema Verkehr war das die Errichtung der Rad-Langstrecke, beim Gestaltungsprojekt, das auf die Platzbereiche reduziert wurde, war es die größtmögliche Entsiegelung. (Interview 6 2024: 7; Interview 7 2024: 4) Die wesentlichen Qualitäten des Gestaltungsentwurfs in der ersten Phase konnten in der zweiten Phase wieder eingebracht werden. Trotz des Fokus auf Entsiegelung durch die Stadträtin Sima resultierte die Reduktion des Planungsgebiets im Gestaltungsprojekt auf die Platzbereiche in einer ge-

ringeren Relevanz von Begrünung und Baumpflanzungen in den restlichen Straßenabschnitten. Dadurch ist die Zahl der Bäume in der finalen Umsetzung zugunsten der Stellplätze deutlich geringer als im ersten Gestaltungsentwurf. (Interview 7 2024: 7) In den Medien zeigte sich ein Interesse des Bezirksvorstehers für eine Beibehaltung des Großteils der Stellplätze (wien.orf.at 2022).

Die **SPÖ Leopoldstadt** hatte eine wichtige Rolle im Planungsprozess, da ihre Zustimmung aufgrund der Mehrheitsverhältnisse in der Bezirksvertretung für einen Beschluss des Bezirksbudgets erforderlich war. Eine Zustimmung der FPÖ war aufgrund der Opposition gegen eine Fahrstreifenreduktion auszuschließen. Auch die **SPÖ Wien** machte ihre Zustimmung zum Budget für die Umgestaltung von der Zustimmung ihrer Bezirkspartei abhängig. Durch den ungewöhnlichen Wahlsieg der **Grünen Leopoldstadt** bei der Wahlwiederholung 2016 in einem bisher von der SPÖ sehr stark dominierten Bezirk war den politischen Beteiligten klar, dass es bei der Bezirksvertretungswahl 2020 sehr wahrscheinlich wieder zu einem Machtwechsel kommen würde. Der propagierte SPÖ-Spitzenkandidat für die Bezirksvertretungswahl wurde **Alexander Nikolai**, dessen politische Agenda zu Beginn noch recht unbekannt war. Er stellte sich sehr schnell gänzlich gegen eine Fahrstreifenreduktion und wurde starkes Gewicht im politischen Diskurs um die Praterstraße. Es zeigte sich, dass die Entscheidung um die Fahrstreifenreduktion nun keine verkehrstechnische mehr war, sondern vielmehr

eine politische, durch die SPÖ Leopoldstadt bestimmte. Ziel der SPÖ Leopoldstadt und des Spitzenkandidaten war die Rückeroberung des Bezirks bei der Wahl 2020, was sich in einer fundamentaloppositionellen Rolle ausprägte. Ziel der Grünen im Bezirk und auf Stadtebene war nun die Aushandlung eines Kompromisses mit der SPÖ, da eine Verbreiterung des Radwegs nur zulasten eines Kfz-Fahrstreifens gehen konnte. Dabei wurden im Hintergrund viele Gespräche geführt, die dem ausführenden Planungsteam weitgehend verborgen blieben. Bestärkt durch das verkehrstechnische Gutachten wurde die Variante mit einer Fahrstreifenreduktion stadtauswärts ausverhandelt. (Interview 9 2024: 55–56, 59)

Trotz aller Uneinigkeiten der politischen Akteur:innen wurde die Existenz und die Schaffung eines Radwegs in Rad-Langstreckenqualität seit 2016 nie in Frage gestellt. Die Rad-Langstrecke war somit unstrittiges politisches Ziel und wesentliches Ziel in der Neuverteilung des Straßenraums. (Interview 1 2024: 30)

Die **MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung** trat im Prozess als zuständige Dienststelle für die Gestaltung des öffentlichen Raums auf und war verantwortlich für das Gestaltungsprojekt. Dabei erstellte sie die Ausschreibung für das Planungsprojekt und war erste Ansprechstelle für die planenden Büros. Die MA 19 übernahm die Projektsteuerung, wobei sie in der Projektführung nicht ausreichend präsent war, sodass die Zuständigkeiten oftmals nicht gänzlich klar waren. Das Interes-

se der MA 19 schien vorwiegend auf der Ausgestaltung der Oberflächen und Gestaltungselemente zu liegen. Technische Infrastruktur und Begrünung schienen wenig Relevanz zu haben. (Interview 6 2024: 4; Interview 7 2024: 14)

Die Planungsgruppe der **MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau** war für alle verkehrsplanerischen Themen im Projekt verantwortlich und erstellte die Ausschreibung für das zum Gestaltungsprozess parallellaufende Generelle Verkehrsplanungsprojekt. Nach dem Eindruck der interviewten Planer:innen schien der zuständige Planungsreferent einen großen Zeitdruck zu haben und hatte das Ziel, das Projekt möglichst schnell abschließen zu können. Das führte auch zu einem Desinteresse an Themen, die möglicherweise neue, länger anhaltende Diskussionen auslösen hätten können. (Interview 6 2024: 14)

Die **MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten** wurde zu verkehrsplanerischen Besprechungen eingeladen und hatte gemäß ihres Aufgabenverständnisses vor allem das Ziel, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Verkehrssicherheit sicherzustellen. Dabei hat sie Entscheidungen in der Straßenraumaufteilung maßgeblich beeinflusst, indem sie verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zugestimmt oder sie abgelehnt hat. Die Grundlage dieser Entscheidungen wurden dabei oft nicht in nachvollziehbarer Weise mitgeteilt. Sie wirkten in manchen Fällen gar willkürlich, wenn Maßnahmen

mit der Begründung abgelehnt wurden, sie würden die Leistungsfähigkeit zu stark beeinträchtigen, obwohl Berechnungen das Gegenteil zeigten. Auch Aspekte der Verkehrssicherheit wurden in mehreren Fällen vorgebracht, um Maßnahmen zu verhindern, die aus Sicht der anderen Beteiligten nicht nachvollziehbar erschienen. Es entstand der Eindruck, die Akteur:innen der MA 46 hätten kaum Interesse, innovative Verkehrslösungen, die von der bisherigen Praxis abwichen, durchzudenken und zuzulassen. (Interview 6 2024: 11)

Das **Kompetenzzentrum technische Infrastruktur** (KTI) innerhalb der Baudirektion hatte die Rolle der letzten Entscheidungsinstanz bei Zielkonflikten, die durch die Projektbeteiligten nicht gelöst werden konnten, oder zur Absicherung von Entscheidungen, die eine politische Priorisierung benötigten. So entfiel beispielsweise in der Aspernbrückengasse ein Abbiegefahrstreifen in die Obere Donaustraße, um eine durchgängige Baumreihe bei gleichzeitiger Verbreiterung der Radwege zu schaffen, was zulasten der Kfz-Leistungsfähigkeit an diesem Knoten ging. Diese Entscheidung wurde der KTI überlassen, die dem Fahrstreifenentfall in Abstimmung mit der Geschäftsgruppe zustimmte. (Interview 6 2024: 11)

Die beteiligten Planungsbüros wurden durch öffentliche Verhandlungsverfahren ermittelt. Im ersten Prozessteil waren das im Gestaltungsprojekt ein Konsortium unter dem Namen **cuulbox** mit dem Hauptauftragnehmer **3:0 Landschaftsarchitektur** und den Subauftragnehmern

con.sens mobilitätsdesign und **Weat-herpark**. Im Verkehrsplanungsprojekt wurde con.sens mobilitätsdesign Hauptauftragnehmer. Das Ziel der Projektbeteiligten wurde schon in der Ausschreibung kommuniziert und wurde als „*klimafitter Boulevard*“ benannt. Motivation der Planer:innen war es, ein möglichst innovatives, zukunftsweisendes und klimaresilientes Projekt unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten, insbesondere aber des Fußverkehrs und der Rad-Langstrecke umzusetzen. Wesentlicher Bestandteil war eine Maximierung der Beschattung durch Baumpflanzungen und die bauliche Umsetzung mittels Schwammstadtprinzip. Diese Ziele prägten den Planungsprozess, mussten aufgrund der fehlenden politischen Zielsetzungen allerdings sehr stark durch die Planungsbüros eingefordert werden. (Interview 6 2024: 4)

3:0 Landschaftsarchitektur wurde auch in der zweiten Planungsphase mit dem Gestaltungsentwurf beauftragt, der sich diesmal auf die Platzbereiche beschränkte. Motivation und selbstgesetzte Ziele blieben gleich. Die politischen Anforderungen waren durch das Thema Entsiegelung geprägt, das durch Stadträtin Sima sehr stark eingefordert wurde. Der Gestaltungsentwurf musste in der zweiten Phase mehrmals nachgebessert werden, da stets zusätzliche Entsiegelung gefordert wurde, was jedoch zulasten der Flächen für Aufenthaltsbereiche ging. Gleichzeitig wurde in den Streckenbereichen, die im Gestaltungsprojekt nicht enthalten waren, die Baumpflanzungen und de-

ren Qualität aufgrund mangelnder Wurzelraumaufweitungen auf ein Minimum reduziert. (Interview 7 2024: 7) Während des Bauablaufs hatte 3:0 Landschaftsarchitektur die künstlerische Oberleitung und war an den wöchentlichen Baubesprechungen beteiligt. Ihre Aufgabe war vor allem die Qualitätssicherung und die Funktion als Ansprechstelle bei auftretenden Fragen während des Bauablaufs. (Interview 7 2024: 12)

Obwohl die zwei getrennt ausgeschriebenen Projekte prozessual sehr eng gemeinsam durchgeführt wurden, stellte sich die inhaltliche Aufteilung in der Umsetzung innovativer Bauformen als problematisch heraus. Die Planungsbüros der cuulbox legten einen starken Fokus auf die Integration blaugrüner Infrastruktur in den Straßenraum, was im Gestaltungsprojekt, das 3:0 Landschaftsarchitektur mit seiner Expertise zu Schwammstadt-Bauweisen führte, nicht berücksichtigt werden konnte. Ingenieurthemen der baulichen Ausgestaltung wären im Verkehrsprojekt zu planen, wo 3:0 Landschaftsarchitektur jedoch keine Leistungen hatte.

FCP wurde nach dem Ressortwechsel 2020 von der MA 28 mit der verkehrsplannerischen Leitung der Planung der Rad-Langstrecke Nord von der Aspernbrücke bis Kagran beauftragt, was die Praterstraße miteinbezog. Ihr Fokus lag vorwiegend auf der Errichtung eines Radwegs in Qualität einer Rad-Langstrecke, sowohl in der generellen Planung als auch in der Detailplanung. (Interview 7 2024: 5)

Traffix Verkehrsplanung wurde 2019 mit der Machbarkeitsuntersuchung einer Fahrstreifenreduktion auf der Praterstraße beauftragt und modellierte mehrere Planvarianten mit einem Verkehrsmodell. In Planfall B – einer Reduktion eines Fahrstreifens je Richtung – ergab sich eine Erhöhung der Verkehrsmenge in der Franzensbrückenstraße in Fahrtrichtung Donaukanal um 8,5% und in der Taborstraße in Fahrtrichtung Donaukanal um 6%, bei gleichzeitiger Reduktion der Verkehrsstärken in der Praterstraße um 25% (Käfer 2019: 18–22). Es wurde der Schluss gezogen, dass eine Fahrstreifenreduktion stadteinwärts nicht empfohlen werde, da sich der Verkehr in das umliegende Straßennetz verlagern würde. Diese Schlussfolgerung lässt die Untersuchung nach Meinung des planenden Büros con.sens mobilitätsdesign nicht zu, beeinflusste das Entscheidungshandeln jedoch stark (Interview 6 2024: 5).

Die **Gebietsbetreuung Stadterneuerung für den 2. und 20. Bezirk (GB* Mitte)** bekam 2016 vom Bezirk den politischen Auftrag, ein Bürger:innenbeteiligungsverfahren zu leiten, das bis 2019 in mehreren Phasen durchgeführt wurde (Krammer 2017). Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens wurden jedoch kaum in die Zielformulierungen der Planung miteinbezogen und fanden keinen Widerhall in Politik und Verwaltung (Interview 6 2024: 32).

Das *Advocacy Coalition Framework* (ACF) geht von Koalitionen aus, die sich in politischen Subsystemen zur Erreichung eines spezifischen Ziels bilden. Beim Prozess der Praterstraße lassen sich drei primäre Koalitionen erkennen, wobei sich die Zugehörigkeit der Akteur:innen sich teilweise ändert oder nicht klar auszumachen ist.

- Die Koalition der Befürworter:innen einer innovativen klimafitten Umgestaltung wurde zunächst vor allem durch die Planungsbüros der *cuulbox* und deren Einreichentwurf sowie durch die Grünen gebildet. Später trat auch Stadträtin Sima bei, wobei sich der Umsetzungsschwerpunkt verlagerte. Diese Koalition wurde unterstützt durch das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens, das einen großen Wunsch der Bevölkerung für eine klimafitte Umgestaltung zeigte.

- Die zweite Koalition hatte Interesse an der Umsetzung der Rad-Langstrecke. Diese Koalition setzt sich aus den Akteur:innen zusammen, die eine klimafitte Umgestaltung propagierten, sowie aus weiteren Akteur:innen in Planung und Verwaltung. Da dieses Ziel weitgehend unbestritten war, zeigten sich auch keine direkten öffentlichen Gegner:innen einer Rad-Langstrecke. Mit dem Auftreten von Ulli Sima als Verkehrsstadträtin wurde diesem Ziel eine noch höhere Relevanz eingeräumt.

- Die dritte Koalition besteht aus jenen Akteur:innen, die den Status Quo, insbesondere in den Belangen des Kfz-Verkehrs, beibehalten wollen. Das betrifft einerseits die Fahrstreifenanzahl, andererseits die

Stellplatzzahl. Sie bestand zunächst aus FPÖ, ÖVP (beide auf Stadt- und Bezirksebene), Bezirks-SPÖ, Bezirks-NEOS und ÖAMTC (Edler 2016). Die SPÖ Wien vertrat aus machtpolitischen Gründen (siehe unten) die Interessen der Bezirks-SPÖ, weshalb sie auch dieser Koalition zugeordnet werden kann. Sie wurden unterstützt durch das verkehrstechnische Gutachten zur Fahrstreifenreduktion von Traffix und durch das Handeln der MA 46.

Manche Akteur:innen vertraten zeitweise Interessen mehrerer Koalitionen, wobei die Schwerpunktsetzung in öffentlichen Aussagen für die Zuordnung zu einer Koalition entscheidend ist. So sprachen sich die NEOS *„für eine Belebung der Straße mit einem Mix aus Gastronomie, Kultur und Gewerbe aus. Jedoch nicht auf Kosten der Autofahrer.“* (Edler 2016)

Obwohl die Grünen bis 2020 mit dem Mobilitätsressort und der Bezirksvorstehung die wichtigsten politischen Ämter führten, war es ihnen nicht möglich, ihre Interessen im Planungsprozess durchzusetzen. Der Einfluss der SPÖ war durch ihre Mehrheit im Gemeinderat und in der Stadtregierung festgelegt und unterstützt durch die Stimmen der SPÖ in der Bezirksvertretung, welche die Grünen für die Abstimmung eines Budgetantrags benötigten. Dass die SPÖ Wien die Interessen ihrer Bezirkspartei vertritt, kann auf Dynamiken von Macht und Einfluss innerhalb der Stadtspartei zurückgeführt werden. Diese Praxis gibt der Bezirkspartei somit auch Einfluss auf Entscheidungen der Stadtregierung und verfestigt die Macht, die die SPÖ Leo-

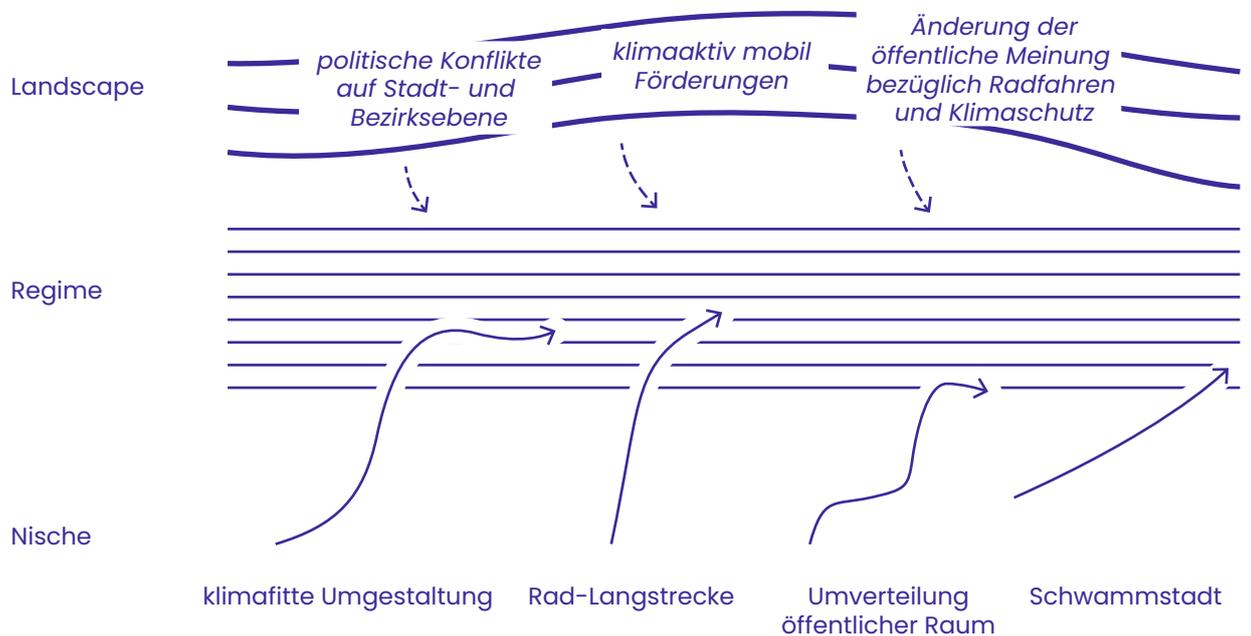
poldstadt in der räumlichen Ausdehnung des Bezirks hat. Aufgrund der besonderen Mehrheitskonstellation nach der wiederholten Bezirksvertretungswahl 2016 war die Mehrheit der Grünen in der Bezirksvertretung außerdem nicht gefestigt, weshalb die SPÖ Leopoldstadt die Rolle der Fundamentalopposition einnahm.

Da abzusehen war, dass die Bezirksregierung der SPÖ lediglich eine vierjährige Pause hatte, lässt sich auch vermuten, dass die unterschiedlichen Signale aus der Bezirks- und Stadtpolitik Einfluss auf die Entscheidungen der Verwaltung gehabt haben, was sich mit Luhmanns Verwaltungstheorie erklären lässt. Die Verwaltung ist auf politische Aufträge angewiesen, die sowohl von Regierungsseite als auch von der Opposition kommen können. Die politische Legitimation entscheidet, ob diese Aufträge angenommen werden. Da abzusehen war, dass die SPÖ im Bezirk lediglich eine Regierungspause hat, könnten ihre Aussagen weiterhin Legitimität in der Verwaltung genossen haben. Die Signale der Unterstützung durch die Stadt-SPÖ, die in Regierungsverantwortung war, können diese Legitimation verstärkt haben.

Projektfazit

Die bisherige Beschreibung der Projektgenese beinhaltet einige Projekterfolge und Innovationen. Diese werden nachfolgend zusammengefasst und fördernde sowie behindernde Faktoren benannt. Folgende Projekterfolge und Innovationen lassen sich aus der Analyse des Planungsprozesses herauslesen. Sie werden in Abbildung 46 in die MLP verortet.

- Das durch das Projektteam der cuulbox in Teil 1 und durch die politische Agenda der Stadtpolitik formulierte Ziel der Umsetzung eines klimafitten Boulevards konnte teilweise umgesetzt werden. Viele Klimawandelanpassungsmaßnahmen aus dem ersten Entwurf konnten im finalen Projekt übernommen werden. Im Streckenbereich wurden jedoch einige Abstriche zugunsten des Verkehrsraums gemacht.
- Das Ziel der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf Rad-Langstreckenqualität wurde erreicht und wurde im Projektablauf nie hinterfragt. Während der erste Entwurf zwei breite Einrichtungs-Radwege vorsah, wurde nun ein 4 Meter breiter Zweirichtungsradweg an der Südseite gebaut, während der Einrichtungsradweg an der Nordseite leicht verbessert wurde.
- Die Umverteilung des öffentlichen Raums vom Kfz-Verkehr zur Aktiven Mobilität wurde umgesetzt, hätte aber noch weitergehender durchgeführt werden können. Ein zweiter Fahrstreifen stadtein-



wärts wäre nach Aussagen der Projektbeteiligten nicht zwingend erforderlich gewesen, was den Spielraum für Begrünungs- und Aufenthaltsflächen deutlich erhöht hätte.

- Innovative technische Gestaltungsmerkmale sind die dritte Baumreihe in Straßenmitte und die erweiterten Wurzelräume nach dem Schwammstadtprinzip, die aber nur in den Platzbereichen umgesetzt wurden. Das Einlassen von Oberflächenwasser in die Baumscheiben war zum Planungszeitpunkt von Seiten des Magistrats noch nicht möglich, wäre aber inzwischen umsetzbar (Interview 7 2024: 7).

Das Projekt war stark durch die schwierigen politischen Verhältnisse geprägt und in der Hinsicht besonders herausfordernd und komplex für die Umsetzung. Nachfolgend einige fördernde und behindernde Faktoren zur Umsetzung der Projektziele.

- Die Planungsbüros der **cuulbox** zeigten große Ambitionen und vertraten ihr Konzept gegenüber den handelnden Akteur:innen. Aufgrund fehlender politischer Zielsetzungen und der Abwesenheit politischer Steuerung waren sie jedoch die einzigen, die gestalterische Qualitäten in ausreichendem Maß einforderten. Dies führte zu einem Steuerungsvakuum und widersprüchlichem Entscheidungshandeln in der Verwaltung aufgrund fehlender politischer Legitimation.

Abbildung 46:
Einordnung der Innovationen des Projekts Praterstraße in die MLP

Quelle: Eigene Darstellung

- Wie die politische Projektsteuerung war auch die inhaltliche Projektsteuerung schwach ausgeprägt, wodurch die Handlungsstränge oft nicht klar und linear waren.
- Die Interessenslagen der handelnden Akteur:innen in Politik und Verwaltung waren oftmals nicht nachvollziehbar oder blieben unausgesprochen. Es bestand der Eindruck, dass viele fachliche Entscheidungen aufgrund vorgefertigter Meinungen getroffen wurden und weniger aufgrund fachlicher Einschätzung. Einige Akteur:innen waren lediglich an einer raschen Abwicklung der Planungsaufgabe interessiert, was – analog zu Simons Theorie von Entscheidungsfindung in administrativen Systemen – zu einer Reduktion der betrachteten Möglichkeiten geführt haben kann, in der nicht die beste Lösung gesucht wird, sondern eine, die gut genug erscheint.
- Die **MA 46** hat die Aufgabe, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dabei trifft sie Entscheidungen anhand der StVO und der RVS, wobei das Ermessen und die Erfahrung der beteiligten Referent:in eine große Rolle spielen. Einige Argumente für Entscheidungen erschienen beteiligten Personen als willkürlich. Auch wurden Spielräume der Richtlinien teilweise auf das Maximum ausgereizt, was zu einer Maximierung des Verkehrsraumes für den Kfz-Verkehr führte. Letztendlich lässt sich dieses Handeln teilweise auf die Abwesenheit konkreter politischer Zielsetzungen und einer präsenten politischen Steuerung zurückführen.
- Als maßgebender Einfluss für den Projektverlauf zeigten sich die politischen Verhältnisse. **Die Grünen** konnten den Bezirk nur aufgrund einer Wahlwiederholung gewinnen. Die **SPÖ** hatte sehr große Chancen, bei der nächsten Wahl wieder die Mehrheit zu erreichen und agierte dementsprechend wahltaktisch. Ihr Spitzenkandidat positionierte sich als Gegner der Umgestaltungspläne. Über die SPÖ Wien hatte er Einfluss auf das Entscheidungshandeln der Stadtpartei und konnte so Projektentscheidungen blockieren und Einfluss auf sie nehmen. Die Handlungen von Stadträtin Hebein im Vorwahlkampf 2020 verschlechterten das Verhältnis von SPÖ Wien und den Grünen Wien in der Regierungskoalition, was das Entscheidungshandeln vermutlich ebenfalls beeinflusste.
- Ursprüngliches Projektziel war die Reduktion der Fahrstreifen auf einen je Richtung. Dies wurde durch zwei Faktoren verhindert: die Vorstudie, die die Machbarkeit einer Fahrstreifenreduktion untersuchte, sprach sich gegen eine Fahrstreifenreduktion stadteinwärts aus, wobei dieser Schluss von Akteur:innen in Zweifel gesetzt wird. Auf Basis der fachlichen Einschätzung des Planungsbüros hätte die Fahrstreifenreduktion durchgeführt werden können. Die **SPÖ Leopoldstadt** sprach sich gänzlich gegen eine Fahrstreifenreduktion aus, konnte schlussendlich aber zum Kompromiss der Fahrstreifenreduktion stadtauswärts bewegt werden.

- Die Umsetzung der Rad-Langstrecke war un widersprochenes Projektziel und war durch die Festschreibung im STEP 2025 und die politischen Zielsetzungen legitimiert. Damit war klar, dass eine Umsetzung nach Rad-Langstrecken Kriterien bzw. nach den Kriterien für Rad-Schnellverbindungen in der RVS erfolgen sollte.
- Der Planungsprozess nach 2020 profitierte von einer klaren politischen Projektsteuerung durch Stadträtin Sima, die sich regelmäßig detailliert informieren ließ und viele Entscheidungen direkt beeinflusste. Dies verstärkte die politische Legitimität zur Umsetzung des Projekts und gab klare Handlungsstränge vor.

Die Nischeninnovationen des Projekts wurden bereits in Abbildung 46 verortet. Betrachtet man die fördernden und behindernden Faktoren, lassen sich diese in die verschiedenen Ebenen der MLP einordnen.

Das Planungsteam der Culbox lässt sich bei den Nischeninnovationen verorten, da sie den Anspruch zeigen, innovative Lösungen zu planen und umzusetzen und im Prozess als größte Unterstützer:innen auftraten. Dabei wurden sie von den Grünen unterstützt, die sich im politischen System des Regimes verorten lassen, Nischeninnovationen jedoch unterstützen, um diese in das Regime zu holen. Das Gleiche gilt für jenes Verwaltungspersonal, welches die Nischeninnovationen in der Umsetzung unterstützt, in den Interviews jedoch nicht explizit erwähnt wurde.

Der Großteil der direkt eingebundenen Akteur:innen lässt sich im Regime verorten. Insbesondere der starke Fokus auf die Belange des Kfz-Verkehrs in der Planungsphase, welcher die Platzaufteilung wesentlich beeinflusste, ist zentraler Bestandteil des „Auto-Regimes“, welches in Kapitel 2.1.2 beschrieben wird. Dabei wird der Kfz-Verkehr als gegeben angenommen, um den herum alle anderen Nutzungen geplant werden. Die Nischeninnovationen wurden zwar von einigen Akteur:innen gestützt, was jedoch nur wenig Einfluss auf die Entscheidungen zur Beibehaltung der Dominanz des Kfz-Verkehrs hatte. Der Einfluss der Regime-Akteur:innen auf die Beibehaltung des Status-Quo erfolgte dabei einerseits bewusst, was beispielsweise die Bekenntnisse aus der Bezirkspolitik gegen Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zeigen, andererseits unbewusst durch die Befolgung von Richtlinien und die Anwendung erlernter Verhaltensmuster, beispielsweise im Handeln der Verkehrsbehörde.

Verstärkt wurde das Beibehalten der Kfz-Dominanz durch die als schwach wahrgenommene politische Projektsteuerung, wodurch die Koalition aus Befürwortern der Nischeninnovationen geschwächt und die Koalition für die Beibehaltung des Auto-Regimes gestärkt wurde. Forderungen der Opposition und Aussagen der Verkehrsbehörde hatten so großen Einfluss auf die Planungen und wurden teilweise un widersprochen übernommen. Dieser Faktor lässt sich im Regime verorten.

Weitere Entwicklungen in der Landschaft, die einen Einfluss auf das Entscheidungsverfahren im Projekt gehabt haben könnten, sind:

- Im Projektverlauf traten immer größere Spannungen zwischen den zwei auf Stadtebene regierenden Parteien SPÖ und Grünen auf, die politische Ressourcen in anderen Projekten band und Einfluss auf die Zusammenarbeit zwischen den Grünen und der SPÖ im Bezirk hatte. Im 2. Bezirk wurde das verstärkt durch die geplante „Rückeroberung“ des Bezirks der SPÖ von den Grünen.

- Die allgemeine gesellschaftspolitische Stimmung, die sich zu immer stärker werdenden Forderungen nach Klimaschutz veränderte. Dies prägte sich unter anderem durch regelmäßige Klimaproteste ab 2019 und zivilgesellschaftliche Forderungen zur Umverteilung des Straßenraums aus.

- Das Handeln der Grünen in der Stadtregierung, die ihren Fokus auf Klimaschutz und Klimawandelanpassung legten und mit diesen Themen regelmäßig in den Medien auftraten. Damit war klar, dass eine allfällige Umgestaltung einer wichtigen Straße in der Innenstadt nur nach Kriterien des Klimaschutzes und der Klimawandelanpassung geschehen konnte. Die Grünen zeigten sich in ihrer Regierungszeit immer wieder innovationsbereit. In der Praterstraße zeigte sich das im Jahr 2020 durch die Einrichtung von temporären geschützten Radfahrstreifen.

- Die *klimaaktiv mobil* Förderungen zur Förderung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr wurden seit 2019 stetig ausgebaut. Auch die Stadt Wien nimmt diese Förderungen in Anspruch, was den Schluss zulässt, dass die Förderkriterien Einfluss auf die Planungen – insbesondere auf die Neuplanung ab 2020 – genommen haben.

Abbildung 47:
Aspernbrückengasse mit drei
Fahrstreifen, breitem Radweg
und neuer Baumreihe

Quelle: Eigene Aufnahme



NOVOTEL

UNIQA

ge
be

uniqa.at

UNIQ

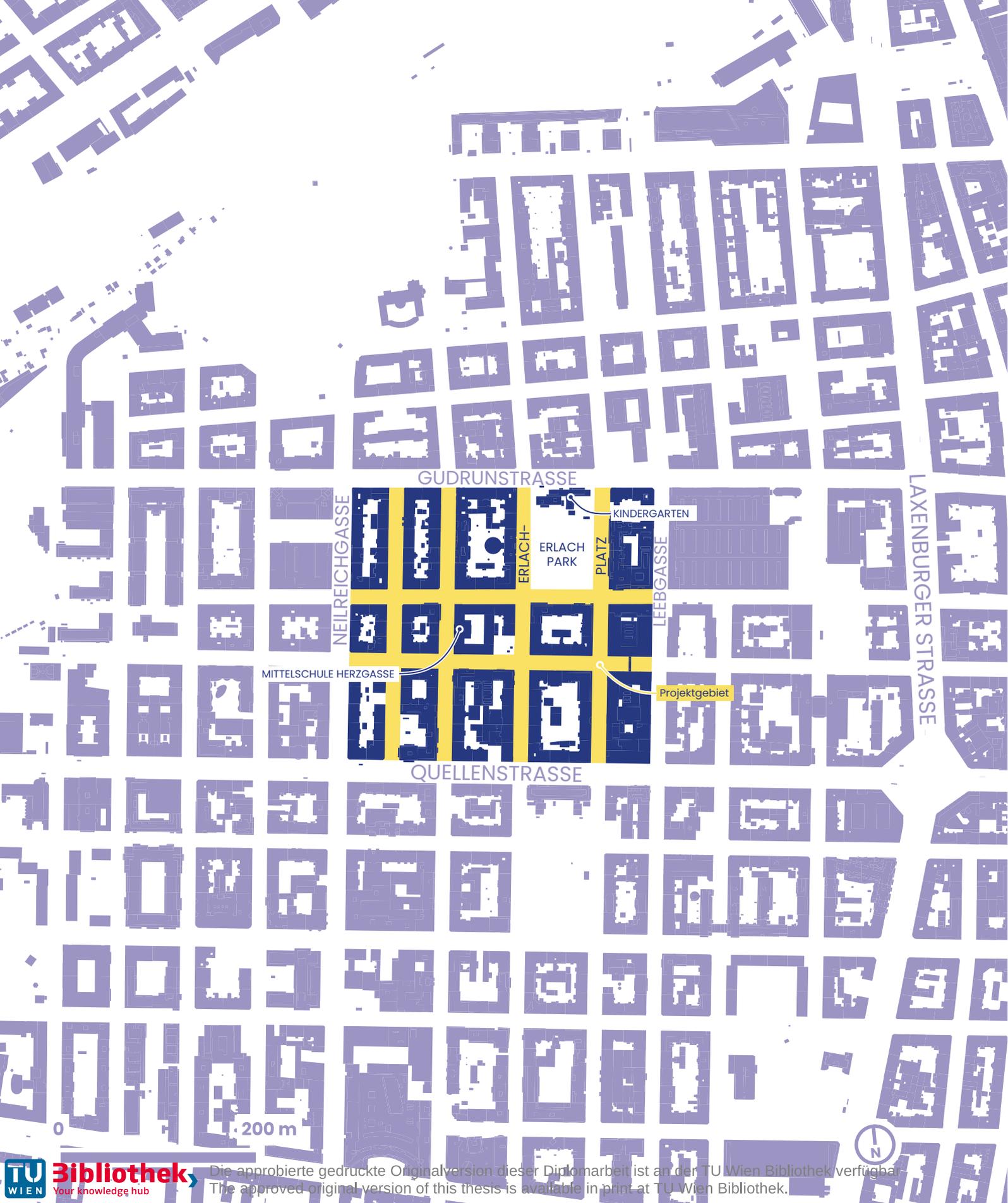
NOVOTEL

NOVOTEL

← Taubstraße 250m
↑ Westroyplatz 250m

SB 9512 EY

UN 44207J



GUDRUNSTRASSE

NEILREICHGASSE

ERLACH-PLATZ

LEEGBASSE

LAXENBURGER STRASSE

KINDERGARTEN

ERLACH-PARK

MITTELSCHULE HERZGASSE

Projektgebiet

QUELLENSTRASSE

0 200 m



4.4. Fallstudie Supergrätzl Favoriten

Das Supergrätzl ist ein dem Superblock angelehntes Planungsprinzip nach dem Vorbild der Superilles in Barcelona (Guiding Architects Barcelona 2023) und den Kiezblocks in Berlin (Changing Cities o. J.). Es dient der Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität in einem streng abgegrenzten Planungsgebiet, das sich über mehrere Baublöcke erstreckt. Das Projektgebiet für den ersten Wiener Superblock, der Gegenstand dieser Fallstudie ist, liegt im 10. Bezirk Favoriten und ist abgegrenzt durch die Straßen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse. Das ca. 8,5 Hektar große Gebiet ist geprägt durch eine dichte gründerzeitliche Bebauungsstruktur. Die Straßen sind, wie in der gesamten Umgebung, streng rasterartig angeordnet.

Die Umliegenden Straßen Gudrunstraße, Quellenstraße und Neilreichgasse sind Hauptstraßen A. In Der Quellenstraße verkehrt die Straßenbahnlinie 6, in der Gudrunstraße die Buslinie 14A. Gudrunstraße und Quellenstraße sind Einkaufsstraßen mit zahlreichen Geschäften. Die Leebgasse, als vierte umgrenzende Straße, ist Nebenstraße und wird durch die Straßenbahn bei Ein- und Ausziehfahrten des Bahnhofs Favoriten genutzt. Die Straßen innerhalb des Supergrätzls sind Nebenstraßen. Vor der Umgestaltung waren alle Straßen im Supergrätzl Einbahnstraßen durchgehend in eine Richtung, sodass sie von Kfz auf sehr langer Strecke in eine

Richtung genutzt werden konnte. Durch das Fehlen modaler Filter wurde das Verkehrsaufkommen als hoch wahrgenommen. Die Straßenräume waren aufgrund der hohen Stellplatzzahl und des hohen Anteils versiegelter Flächen durch die Dominanz des Kfz-Verkehrs geprägt. Bäume und Bepflanzungen waren nur an wenigen Kreuzungsbereichen vorhanden. (Studio LAUT 2021a)

In der Erlachgasse zwischen Herzgasse und Aixingergasse war die Straße bereits vor dem Projekt als Fußgänger:innenzone verordnet. Die Gestaltung beinhaltet viele Grünflächen und Baumpflanzungen. An der nordöstlichen Ecke des Supergrätzls befindet sich der Erlachplatz mit dem Erlachpark in Größe eines Häuserblocks und einem großen Kindergarten. Im Zentrum des Supergrätzls in der Herzgasse befindet sich die Kooperative Mittelschule Herzgasse.

Im Projektgebiet leben mit Stand 2021 3.041 Menschen, davon deutlich weniger Frauen (46% Frauen) als im Wiener Durchschnitt (51%). Die Bevölkerung ist jünger als der Wiener Durchschnitt. Das Projektgebiet ist durch eine hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte geprägt. Die Bevölkerungsdichte beträgt 650 Menschen pro Hektar und ist damit fünf Mal so hoch wie der Wiener Durchschnitt mit ca. 130 Menschen pro Hektar. Der Motorisierungsgrad ist mit 29 Pkw pro 100 Bewohner:innen deutlich niedriger als im Wiener Durchschnitt mit 37 Pkw pro 100 Bewohner:innen. (Studio LAUT 2021b, 2021a)

Abbildung 48:
Projektabgrenzung Supergrätzl
Favoriten

Quelle: Eigene Darstellung

Projektbeschreibung und Projektabgrenzung

Das Projektgebiet ist durch die Straßen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse abgegrenzt, wobei die genannten Straßen nicht Teil des Projektgebiets sind. Das Projekt selbst bezieht den öffentlichen Straßenraum ein. Der Erlachpark und sonstige Privatflächen sind nicht Teil des Projekts.

Die Auswahl der Projektgebiete für Supergrätzl soll anhand folgender Kriterien erfolgen (MA 18 2022: 8):

- Hohe Gebäude- und Bevölkerungsdichte oberhalb des Wiener Durchschnitts (mehr als 130 Bewohner:innen pro Hektar)
- Mangel an öffentlichen Freiräumen
- Bildungseinrichtungen im Projektgebiet
- Bedarf für Entsiegelung und Begrünung
- Bedarf für Kühlung des Stadtraumes
- Hohes Erneuerungspotenzial im Straßenraum
- Möglichkeit zur Änderung der Verkehrsorganisation

Das Projektgebiet für das Supergrätzl Favoriten wurde aufgrund der hohen Hitzebelastung gemäß der Wiener Hitzekarte, der dichten Besiedelung und dem dadurch hergeleiteten Bedarf an Freiräumen sowie der Standorte mehrerer Bildungseinrichtungen mit der MS Herzgasse im Zentrum und des dadurch besonders festgestellten Bedarfs nach Kfz-Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der

Verkehrssicherheit ausgewählt. Aufgrund des niedrigen Motorisierungsgrades und des niedrigen Stellplatzdrucks durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung 2020 sah man hier Potenzial zur Umnutzung des Straßenraumes. (Interview II 2024: 6; Stadt Wien 2021) Dabei bestand die explizite politische Vorgabe eines Pilotstandorts in Favoriten, was auf einen Schwerpunkt in der politischen Agenda der aktuellen Stadtregierung auf Bildungs- und Stadtentwicklungsmaßnahmen in Favoriten aufgrund des schlechten Rufs als „Problembezirk“ und dessen politischen Themensetzung im Wahlkampf zurückgeführt werden kann (Interview II 2024: 6; Scherndl und Gaigg 2020). Zur Umsetzung des Projekts war eine Zusammenarbeit mit dem Bezirk notwendig, wobei das Interesse des Bezirksvorstehers groß war, das Pilotprojekt in Favoriten umzusetzen.

Politische Rahmenbedingungen

Bereits vor der Festschreibung der Supergrätzl in die politischen und strategischen Zielsetzungen der Stadt Wien (beispielsweise in die Smart Klima City Strategie) wurde das Superblock-Konzept als mögliches Konzept zur Attraktivierung des öffentlichen Raums in Wien fachlich diskutiert. Das Forschungsprojekt SUPERBE untersuchte 2018 bis 2020 die Übertragbarkeit des Superblock-Prinzips auf den Wiener Kontext (Studio LAUT 2020). Die Lokale Agenda Josefstadt veröffentlichte 2019 ein Konzept für ein Superblock-Konzept im 8. Bezirk (NEOS Wien 2021). Die Bürger:inneninitiative Platz für Wien forderte als eine ihrer 18 Forderungen an die Wiener Stadt- und Bezirksregierungen für die Wahl 2020 „100 verkehrsberuhigte Wohngebiete mit hoher Aufenthaltsqualität“. Diese Forderung leitet sich direkt aus dem Superblock-Ansatz ab. (Platz für Wien 2020a, 2020b) Die Forderungen wurden in einer Online-Petition von 57.760 Personen sowie durch die **NEOS Wien** und deren Spitzenkandidat Christoph Wiederkehr, die Grünen Wien und den **Bezirksvorsteher von Favoriten Marcus Franz** unterstützt (Platz für Wien 2020e).

Nach den Gemeinderats- und Bezirksvertretungswahlen 2020 bildete sich eine Regierungskoalition auf Stadtebene zwischen SPÖ und NEOS. Die Grünen waren damit nach 10 Jahren nicht mehr in der Stadtregierung. Christoph Wiederkehr von den NEOS wurde amtsführender

Stadtrat für Bildung, Jugend, Integration und Transparenz (Stadt Wien o. J.-c). Das Supergrätzl wurde im Koalitionsübereinkommen als Bildungsmaßnahme politisch verankert (SPÖ Wien und NEOS Wien 2020: 160–161).

Im 10. Bezirk Favoriten konnte die SPÖ mit Bezirksvorsteher Marcus Franz ihr Ergebnis um 7 Prozentpunkte deutlich ausbauen und erhielt mit 47,4% der Stimmen und 30 von 60 Mandaten die Mandatsmehrheit in der Bezirksvertretung. Die FPÖ Favoriten, die bei der Wahl 2015 fast die SPÖ überholte, stürzte von 38% auf 10,5% ab. (MA 62 2020b)

Prozess

Das Konzept der Supergrätzl wurde im Koalitionsabkommen der aktuellen Stadtregierung (2020: 160–161) erstmals in ein strategisches Dokument geschrieben, um vorrangig Straßen, die um Bildungseinrichtungen herum liegen, zu verkehrsberuhigen. Es folgte die Festschreibung im Wiener Klimafahrplan (Magistrat der Stadt Wien 2022c: 54) und in der Smart Klima City Strategie (Magistrat der Stadt Wien 2022b: 57) als Instrument zur Reduktion und Beruhigung des Kfz-Verkehrs und

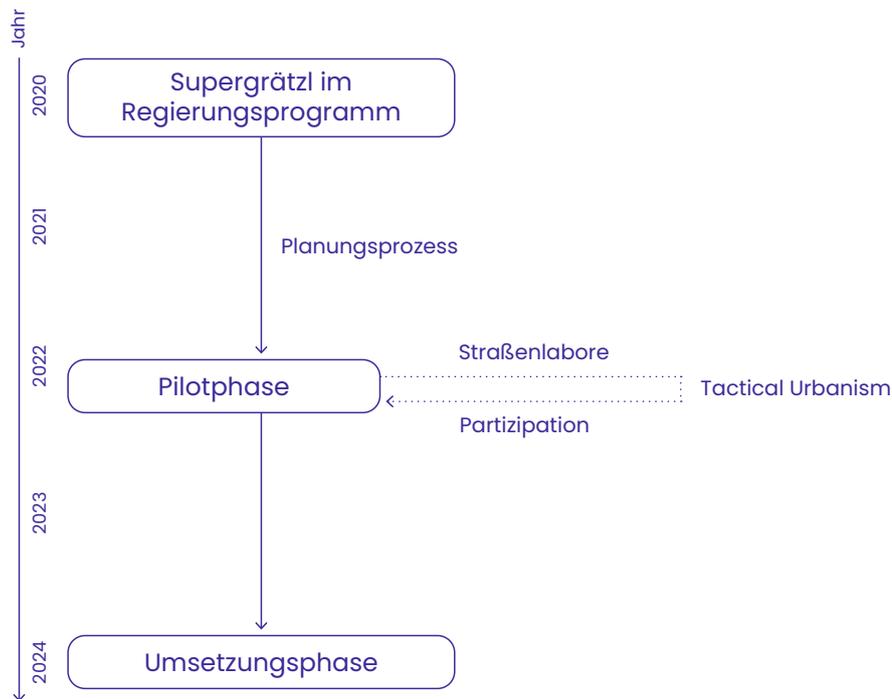
zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Alle Dokumente sehen eine Wienweite Umsetzung des Konzepts in dafür passenden Gebieten vor und orientieren sich dabei an den Zielen des STEP 2025. Das Supergrätzl Favoriten dient dafür als Pilotprojekt (Stadt Wien 2021).

Im Anschluss an die Regierungsbildung nach der Gemeinderatswahl 2020 startete 2021 der Planungsprozess für das Supergrätzl Favoriten. Nach einer Bestandsanalyse wurden durch die beauftragten Planungsbüros **Studio LAUT**

Abbildung 49:
Ablaufgrafik

Projektlauf Supergrätzl Favoriten

Quelle: Eigene Darstellung



(Landschaftsarchitektur und Urbane Transformation) und **Rosinak & Partner** (Verkehrsplanung) 2021 drei Konzepte ausgearbeitet (MA 18 o. J.-f):

- „Ein Verkehrskonzept mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Ein Freiraumkonzept mit Maßnahmen für einen angenehmeren Aufenthalt im öffentlichen Raum
- Ein Konzept für die Supergrätzl-Pilotphase“

Es folgte bis 2022 die Pilotphase, in der verschiedene Maßnahmen zur Umnutzung des öffentlichen Raums und zur Kfz-Verkehrsberuhigung mit provisorischen Instrumenten getestet wurden, bevor sie in der folgenden Umsetzungsphase permanent installiert werden. Die Pilotphase war stark durch die Mitwirkung der Anrainer:innen geprägt. Sie sollten sich informieren, Fragen stellen, Wünsche äußern und gleichzeitig die getesteten Maßnahmen ausprobieren können. Das Planungsteam konnte beobachten, ob die getesteten Maßnahmen funktionieren und angenommen werden.

Im Sommer 2021 wurden Straßenlabore abgehalten, wo sich **Anrainer:innen** über das geplante Supergrätzl informieren und sich einbringen konnten. Im Frühjahr 2022 fand eine Werkstatt-Ausstellung statt, wo das Entwicklungskonzept und das Programm für die Pilotphase vorgestellt wurde. Im Sommer 2022 fanden ein weiteres

Straßenlabor, Grätzlspaziergänge und ein Straßenfest statt.

Ende 2023 startete die Umsetzungsphase mit der baulichen Umsetzung der Maßnahmen aus der Pilotphase. Die erste Bauphase wurde Ende 2024 abgeschlossen, die zweite Phase soll im Frühjahr 2025 starten und bis Herbst 2025 abgeschlossen sein. Während der Umsetzungsphase gibt es laufend Informationen an die Anrainer:innen zum Bauablauf sowie weitere Beteiligungsprogramme. (MA 18 o. J.-f; Studio LAUT und Rosinak & Partner 2022)

Die Pilotphase mit den temporären Maßnahmen hat in ihrer Ausführung rund 200.000 Euro gekostet. Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen ist mit rund 8 Mio. Euro veranschlagt. (Interview II 2024: 35, 38)

Abbildung 51:
Tactical Urbanism bei der
Volksschule Herzgasse aus der
Pilotphase des Supergrätzl

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 50:
Supergrätzl nach der baulichen
Umgestaltung

Quelle: Eigene Aufnahme





Abbildung 52:
Die Dominanz des Autoverkehrs
bleibt nach der Umgestaltung
erhalten

Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 53:
Baulich umgestalteter Bereich
des Supergrätzls mit Modalem
Filter

Quelle: Eigene Aufnahme

Akteur:innen

Das folgende Kapitel gibt eine Übersicht über die handelnden Akteur:innen im Prozess des Supergrätzl Favoriten zwischen 2021 und 2025 und das Akteurs-handeln in Bezug auf deren Motive, Ziele, Kommunikation und Zusammenarbeit. Die Akteur:innen werden einerseits nach amtlichen Funktionen, andererseits nach Einzelpersonen und Institutionen aufgelistet. Es werden nur Akteur:innen aufgelistet, die direkt und öffentlich sichtbar in Verbindung mit dem Gestaltungsprozess des Supergrätzl Favoriten in Erscheinung getreten sind oder in Interviews erwähnt wurden. Die Funktionen werden dort getrennt, wo sie im Prozess getrennt auf-scheinen.

Akteur:innen in politischen Funktionen

- Geschäftsgruppe für Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
- Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität
- Bezirksvorsteher Marcus Franz (SPÖ) und Bezirksvorsteher-Stellvertreter Gerhard Blöschl (SPÖ)

Andere politische Akteur:innen

- NEOS Wien

Akteur:innen in der Verwaltung

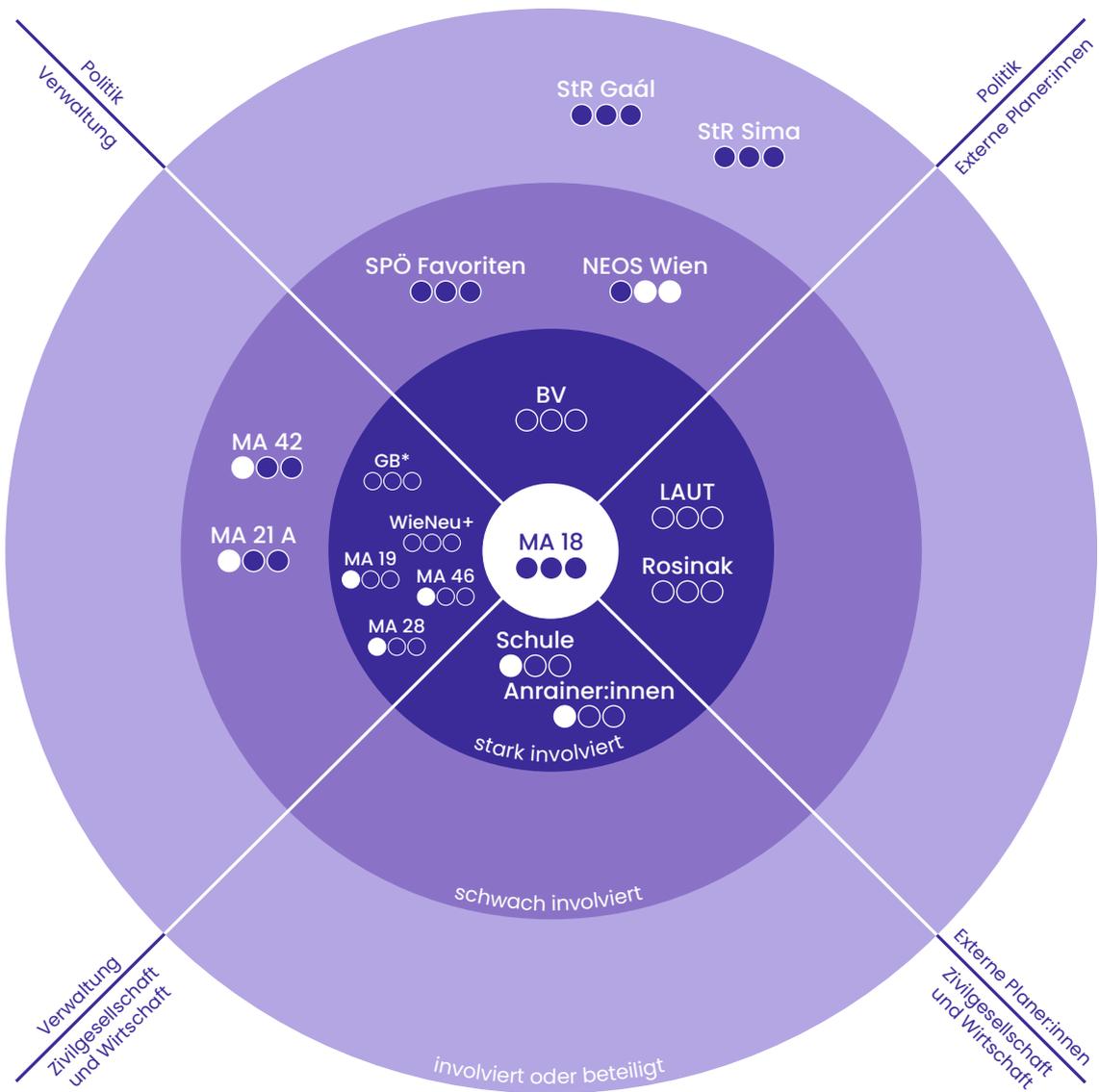
- MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Programm WieNeu+ als Teil der MA 25 – Technische Stadterneuerung
- MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- MA 21 A – Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
- MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau
- MA 42 – Wiener Stadtgärten
- MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten

Externe Planer:innen

- Studio LAUT
- Rosinak & Partner ZT GmbH

Externe Akteur:innen

- Anrainer:innen
- Schüler:innen der MS Herzgasse



Phase der Beteiligung:

- Initiative und Vorbereitung
- Pilotphase
- Umsetzungsphase

Abkürzungen Akteur:innen:

- | | |
|----------------|---------------------|
| StR | Büro der Stadträtin |
| BV | Bezirksvorsteher |
| MA | Magistratsabteilung |
| LAUT | Studio LAUT |
| Rosinak | Rosinak & Partner |

Abbildung 54:
Akteursstruktur

Quelle: Eigene Darstellung

Akteurhandeln und Interessen der handelnden Personen und Institutionen

Die **Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität** unter Stadträtin Ulli Sima beauftragte die **MA 18** mit der Durchführung und Begleitung des Pilotprozesses für das erste Supergrätzl, nachdem das Koalitionsübereinkommen der Stadtregierung 2020-2025 die politische Absicht dazu formulierte. Letzteres gibt dem Projekt eine hohe politische Legitimation.

Die **Geschäftsgruppe für Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen** unter Stadträtin Kathrin Gaál ist mit dem Programm **WieNeu+** als Instrument der sanften Stadterneuerung der **MA 25 – Technische Stadterneuerung** im Projekt vertreten (Interview 11 2024: 6; MA 25 2023: 104) und verstärkt den politischen Auftrag für das Projekt.

Bezirksvorsteher Marcus Franz und sein Stellvertreter bzw. die Bezirkspartei **SPÖ Favoriten** nehmen eine zentrale Rolle in der politischen Steuerung des Projekts ein, da der Projektgegenstand zur Gänze im eigenen Wirkungsbereich des Bezirks liegt. Ohne die Legitimation durch den Bezirksvorsteher wäre das Projekt nicht durchführbar. Sein Interesse liegt in der Vorreiterrolle des Bezirks in Sachen Klimaschutz und Klimawandelanpassung (Stadt Wien 2021). Dies lässt sich ferner aufgrund seines öffentlichen Auftretens im Zuge des Projekts sowie aufgrund sei-

ner politischen Position in der Verbesserung der Lebensqualität im Bezirk sowie in der Stabilität der Mehrheit der SPÖ in der Bezirksvertretung vermuten.

Die **NEOS Wien** zeigten sich im öffentlichen Auftritt mit eigenem Vertreter im Namen de NEOS (Stadt Wien 2021), was eine Initiative durch die NEOS innerhalb der Stadtregierung verdeutlicht. Das Interesse der Neos deckt sich somit vermutlich mit der Formulierung im Koalitionsabkommen.

Die **MA 18** zeigt sich für die Leitung des Pilotprojekts verantwortlich. Dabei arbeitete sie sehr eng mit den Dienststellen **MA 19, MA 21 A** und dem Projekt **WieNeu+** zusammen, die bei gestalterischen und organisatorischen Themen berieten und fachlichen Austausch ermöglichten. Da sie für die Umsetzung verantwortlich sind, wurden auch die Dienststellen MA 28 und MA 46 von Anfang an eingebunden. Mit ihnen wurden vorwiegend Straßenrechtliche und bautechnische Möglichkeiten besprochen.

Ziele der MA 18 und WieNeu+ waren vor allem die erfolgreiche Durchführung des Pilotprojekts und das dadurch mögliche Ausrollen auf andere Standorte, der Wissens- und Erfahrungsgewinn und der fachliche Austausch.

Die **MA 28** ist als Straßenverwalterin für einen ordentlichen Bauablauf zuständig und hat üblicherweise Interesse an einer möglichst frühen Klärung eventueller Herausforderungen und Reibungspunkte, um

die Detailplanung möglichst schnell und ohne großen Klärungsbedarf durchführen zu können.

Die **MA 46** ist im Prozess für Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit verantwortlich. Da die Straßen im Supergrätzl im Nebenstraßennetz liegen und es ein klares politisches Bekenntnis zur Kfz-Verkehrsberuhigung gibt, sind Fragen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs untergeordnet. In der Verkehrsorganisation ist die Erreichbarkeit aller Gebäude mit Hauszufahrten für Kfz erforderlich. Weiters hat die MA 46 Interessen an der Verkehrssicherheit und an der zweifelsfreien Eindeutigkeit aller Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen. (Interview 4 2024: 52)

Studio LAUT und **Rosinak & Partner** wurden von der MA 18 mit der fachlichen Durchführung des Projekts beauftragt. Dabei zeigte sich das Studio LAUT für die Prozessgestaltung verantwortlich und brachte Erfahrungen aus anderen Tactical-Urbanism-Projekten mit. Rosinak & Partner beriet in verkehrsplanerischen Fragen. Zusammen erstellten sie die Verkehrs- und Freiraumkonzepte. (Interview 11 2024: 6)

Die **Anrainer:innen** und die **Schüler:innen** waren primäre Zielgruppe des begleitenden Partizipationsprozesses, der durch die Tactical-Urbanism-Maßnahmen in der Pilotphase greifbar gemacht werden sollte. Dabei zeigte sich mit insgesamt 1.300 Teilnehmer:innen ein großes Interesse an der Mitgestaltung. Die Mehrheit der Rückmeldungen zu den temporären

Maßnahmen war positiv. Für die Gestaltung der Straßenräume beinhalteten die meisten Rückmeldungen die Wünsche nach mehr Grün, mehr Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten im Schulumfeld und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Reduktion der Stellplätze war selten Thema in den Rückmeldungen. (Interview 11 2024: 22)

Im Forschungsprojekt **Trans|formator:in** mit der Projektlaufzeit von 2022 bis 2026 ist die MA 18 als Lead im Pilotstandort Wien beteiligt. Das Forschungsprojekt hat das Ziel, Methoden zu entwickeln und anzuwenden und Planungsprozesse zu analysieren, um Transformationsprozesse öffentlicher Räume schneller voranzubringen. (FVV, TU Wien o. J.-a) Der Pilot Wien hat das Ziel, „eine Handlungsanleitung zur geordneten und gesteuerten Transformation von Wiener Grätzln zu erstellen sowie eine Evaluierung und ein Monitoring der Prozesse und Maßnahmen zu entwickeln“ (FVV, TU Wien o. J.-b). Dabei sollen auch Erfahrungen aus dem Supergrätzl Favoriten einfließen.

Aufgrund der geringeren Untersuchungstiefe im Vergleich zur Fallstudie Praterstraße können hier keine Aussagen über Koalitionen nach dem ACF gemacht werden.

Projektfazit

Das Projekt Supergrätzl Favoriten ist noch in der Umsetzung, weshalb nur bereits erzielte Projekterfolge benannt werden können. Der prozesshafte Charakter mit vielen Innovationsräumen unterscheidet sich von anderen Umgestaltungsprojekten. Nachfolgend werden Innovationen des Projekts zusammengefasst und in Abbildung 55 eine Einordnung in die MLP durchgeführt. Dem folgt eine Beschreibung der fördernden und behindernden Faktoren.

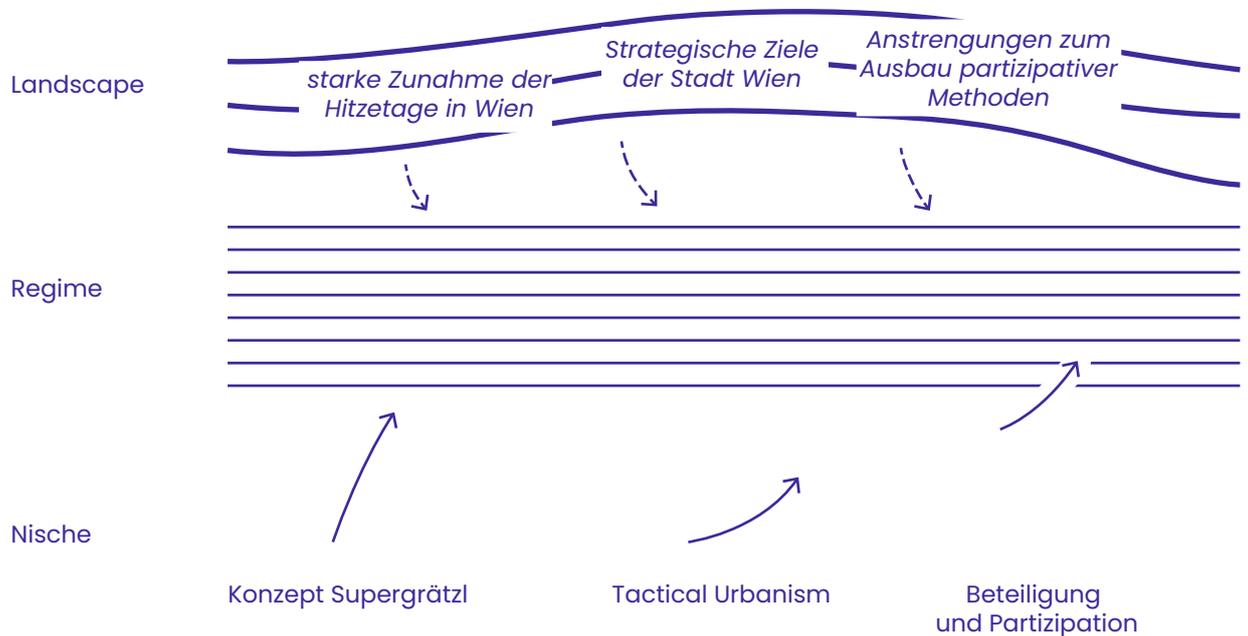
- Das Konzept des Supergrätzls, also die Verkehrsberuhigung in einem streng abgegrenzten Planungsgebiet über mehrere Baublöcke, ist in Wien vom Grundgedanken keine neue Entwicklung. Neu sind hingegen der Modellcharakter des Prozesses, die Art der Bürger:innenbeteiligung und der Einsatz von temporären Maßnahmen (Tactical Urbanism). Mit der Benennung als Supergrätzl wurde außerdem eine Werbemarke geschaffen, die einen leicht identifizierbaren Außenauftritt ermöglicht. Sollte die Evaluierung des Supergrätzls positiv ausfallen, ist eine Ausweitung auf andere Bezirke angedacht.

- Im Projekt Supergrätzl wurden in Wien erstmals Maßnahmen des Tactical Urbanism angewandt und in ihrer Wirkung analysiert. Sie zeigten sich als sehr gut geeignet, kostengünstige und rasch umsetzbare Interventionen im Straßenraum zu setzen. Die Umsetzung gestaltete sich aufgrund strenger Vorgaben der StVO und Unerfahrenheit der handelnden Akteur:in-

nen in Planung und Behörde schwierig. Auch setzt die Planung bisher vorwiegend auf bauliche Umgestaltungen, temporäre Elemente sind in Wien wenig etabliert. Die gewonnenen Erfahrungen sollen gesammelt und für zukünftige Projekte verwendet werden. Die Maßnahmen wurden positiv bewertet und sollen in zukünftigen Supergrätzln zur Anwendung kommen.

- Die Einbindung der Bevölkerung war sehr intensiv und bekam weitgehend positive Rückmeldungen. Es zeigte sich, dass es unter der beteiligten Bevölkerung eine Mehrheit für Maßnahmen der Klimawandelanpassung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität gibt. Gleichzeitig sind Stellplätze ein weniger beachtetes Thema. Das Projekt gibt Impulse für neue Beteiligungsformate, die auch bei anderen Straßenumgestaltungen angewandt werden sollen.

- Das Abwarten der langen Projektdauer von 5 Jahren vor der Umsetzung von Supergrätzl-Maßnahmen in anderen Stadtteilen kann als negativ bewertet werden. Die Transformation öffentlicher Räume muss in Anbetracht der immer stärker spürbaren Auswirkungen der Klimaerwärmung rasch vonstatten gehen. Die Maßnahmen des Tactical Urbanism sind für eine schnelle Ausrollung und Umsetzung im größeren Maßstab bestens geeignet. Das Abwarten der Projektergebnisse führt zu mindestens fünf Jahren Zeitverlust, in denen die Maßnahmen in anderen Stadtteilen bereits umgesetzt sein könnten. Der Grund für dieses Abwarten konnte nicht abschließend geklärt werden.



Als Landschafts-Faktor mit Einfluss auf das Projekt lässt sich einerseits vor allem die starke Zunahme der Hitzetage in Wien in den letzten Jahren benennen, die den Druck auf die Stadtplanung zur klimawandelangepassten Umgestaltung von Bestandsvierteln erhöht. Dies erkennen auch die Bezirke zunehmend, die hier Maßnahmen setzen wollen und durch Fördermaßnahmen der Stadt unterstützt werden. Andererseits geben die strategischen Ziele der Stadt Wien einen Ausbau der Partizipation in der Stadtplanung vor. Die Stadt Wien versucht daher, Erfahrungen mit neuen partizipativen Methoden zu sammeln und gibt der Verwaltung verschiedene Möglichkeiten, derartige Prozesse zu testen und zur Weiterentwicklung der Bürger:innenbeteiligung zu

nutzen. Dieser Faktor wurde in mehreren Interviews bestätigt und wird von den Akteur:innen auch unterstützt. Das Supergrätzl Favoriten ist ein derartiger Testraum, um neue partizipative Methoden auszuprobieren.

Wesentlicher Inhalt des Supergrätzl Favoriten ist die Umsetzung temporärer Maßnahmen im Straßenraum (Tactical Urbanism). Es zeigt sich, dass es hierbei Widerstand seitens der Verkehrsbehörde gibt, die bisher wenig Erfahrungen mit derartigen Einrichtungen hatten. Es ist anzunehmen, dass die Umsetzung von weiteren Projekten dieser Art leichter vorstatten gehen kann, da beim Supergrätzl Favoriten Erfahrungen gesammelt werden konnten.

Abbildung 55:
Einordnung der Innovationen des Projekts Supergrätzl Favoriten in die MLP

Quelle: Eigene Darstellung

4.5. Fallstudie Thaliastraße

Die Thaliastraße ist eine 2,8 km lange Radialstraße im 16. Bezirk Ottakring und durchquert den Bezirk nahezu vollständig in Längsrichtung. Sie verbindet den Gürtel (B 221) mit den Stadtrandgebieten am Fuße des Wienerwalds. In stadteinwärtiger Verlängerung geht die Thaliastraße in die Lerchenfelder Straße über, die bis in die Innere Stadt führt. Eine Übersichtsgrafik befindet sich auf der nächsten Doppelseite.

Die Straße ist Hauptstraße A mit einem Fahrstreifen je Richtung und als Kfz-Hauptverkehrsachse durchgängig mit Kfz befahrbar. Wenige hundert Meter südlich der Thaliastraße verläuft parallel die übergeordnete Hauptstraße B 223 in Gablenzgasse und Koppstraße. Wenige hundert Meter nördlich verlaufen parallel die Hauptstraßen Neulerchenfelder Straße und Ottakringer Straße, die ebenfalls Radialverbindungen für den Kfz-Verkehr darstellen.

Für den Radverkehr verläuft einen Häuserblock (90 m) südlich eine Basisroute (höchste Kategorie im Hauptradverkehrsnetz) in der Hasnerstraße, die (nahezu) durchgehend parallel zur Thaliastraße verläuft. Nördlich der Thaliastraße befindet sich die nächste Hauptradroute in der Ottakringer Straße sowie in der Gaullachergasse, die jedoch nicht vollständig als Radroute hergestellt ist (fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf Höhe der

Ottakringer Brauerei). In der Thaliastraße selbst gibt es keine Radverkehrsinfrastruktur.

In der Thaliastraße fährt zwischen Gürtel und Maroltingergasse die Straßenbahnlinie 46, zwischen Montleartstraße und Paltaufgasse die Straßenbahnlinie 44 in Richtung stadteinwärts. Zwischen Johann-Staud-Gasse und Huttengasse wird die Straße von den Buslinien 45A, 46A und 46B befahren.

Die Thaliastraße hat für Ottakring die Funktion einer wichtigen Geschäftsstraße (Interview 8 2024: 8) und beherbergt wichtige öffentliche Einrichtungen in der Straße und in nächster Umgebung – beispielsweise die Bezirksvertretung und das Magistratische Bezirksamt 16, die HTL Ottakring und die U- und S-Bahnstation Ottakring. Im Fachkonzept Polyzentrales Wien (Magistrat der Stadt Wien 2019: 32) wird das Umfeld der Thaliastraße als Hauptzentrum mit einer wichtigen Funktion für die umliegenden Gebiete bezeichnet. Der Brunnenmarkt, einer der größten Märkte Wiens, befindet sich in der Brunnengasse, direkt angrenzend an die Thaliastraße.

Vergangene Entwicklungen

Der 16. Bezirk Ottakring ist durch seine dichte gründerzeitliche Bebauungsstruktur im Innenstadtnahen Bereich und seine Ausläufer mit Villen- und Einfamilienhaus-siedlungen im Stadtrandbereich geprägt. Im STEP 2005 wurde der Westgürtel als ein Zielgebiet der Stadterneuerung festgelegt (Magistrat der Stadt Wien 2005: 231). 2007 wurde ein EFRE-Förderungspro-

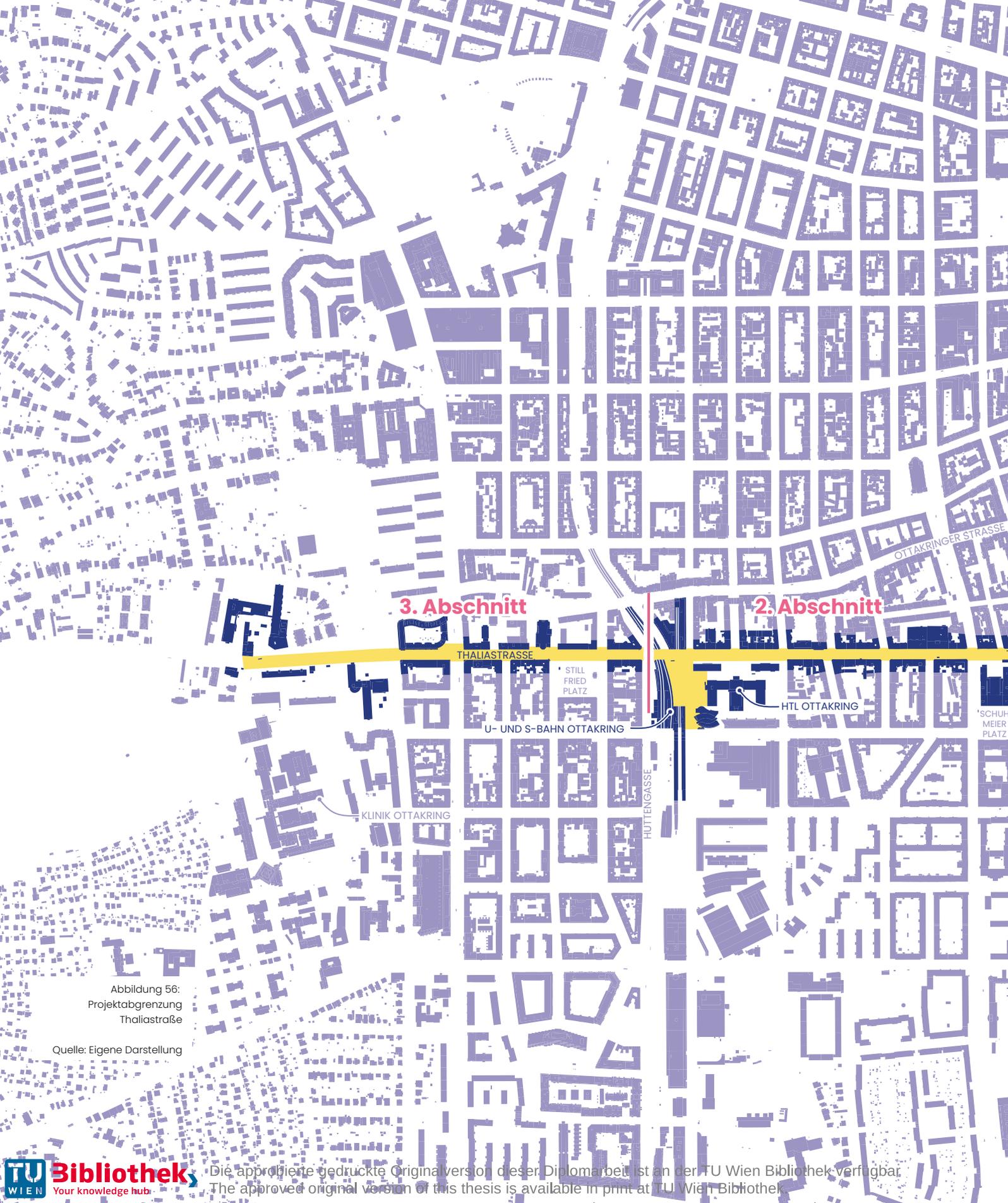
gramm der Europäischen Union gestartet, mit dem Ziel der „Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien“ mit der Laufzeit von 2007 bis 2013 (Europäische Kommission 2008). Eines der Zielgebiete zur konzentrierten Stadtentwicklung waren die Gründerzeitviertel am Westgürtel, unter anderem in Ottakring. Diese Fokussierung zeigte sich in einigen Straßenraumumgestaltungen. Nach der Umgestaltung des Brunnenmarkts in eine Fußgängerzone 2005 bis 2010 wurde zwischen 2011 und 2013 die Ottakringer Straße als erste der Radialstraßen im 16. Bezirk mit finanzieller Unterstützung von bis zu 50% der Baukosten aus dem EFRE-Fördertopf neugestaltet (Ivancsits 2022; Stadt Wien 2013). Der starke Fokus auf Baumpflanzungen erschien zu der Zeit in Wien noch neu und waren eine Herausforderung, jedoch Wunsch des Ottakringer Bezirksvorstehers (Interview 3 2024: 83–84).

2014 und 2015 wurden im Zuge der Sanierung des Fahrbahnbelags in der Koppstraße die Gehsteige verbreitert, die Straßenbeleuchtung auf den Gehsteigen verbessert und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesetzt (Stadt Wien 2015). 2018 und 2019 folgten die Umgestaltungen des Johann-Nepomuk-Berger-Platz und der Neulerchenfelder Straße mit Mitteln aus dem EU-Förderprogramm IWB zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit (Laufzeit von 2014 bis 2020). Dabei bestand der Fokus auf Baumpflanzungen und Steigerung der Aufenthaltsqualität. (MA 28 o. J.-b; ÖROK o. J.)

Als einzige noch nicht sanierte Hauptstraße in Gürtelnähe fehlte nun die Thaliastraße, deren Attraktivität als Einkaufsstraße in den letzten Jahrzehnten durch den Rückgang von Geschäftsnutzungen und Leerstände stetig sank (Interview 8 2024: 8).

Projektbeschreibung und Projektabgrenzung

Die Umgestaltung der Thaliastraße wurde aufgrund des großen Projektvolumens in drei Projekte geteilt. Der erste Abschnitt liegt zwischen Gürtel und Feßtgasse, der zweite Abschnitt zwischen Feßtgasse und Huttengasse, der dritte Abschnitt zwischen Huttengasse und Johann-Staudstraße. Das Projektgebiet beinhaltet die Thaliastraße selbst und die Mündungsbereiche der einmündenden Seitengassen. Durch Änderungen in der Verkehrsorganisation wurden einige Seitengasse zu Sackgassen, durch die nicht mehr in die Thaliastraße zu- und abgefahren werden konnte. Schwerpunkt der Umgestaltung ist die Sicherstellung der Funktion als Einkaufsstraße mit hoher Attraktivität für Fußgänger:innen, Beschattung durch Bäume (vor der Umgestaltung hatte die Straße nahezu keine Bäume) und die Schaffung von Aufenthaltsbereichen (BV 16 2024a). Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurde Tempo 30 eingeführt, von dem die Straßenbahn ausgenommen ist. Ein Novum in einer derartigen Schienenstraße sind die niedrigen Gehsteigabsätze von nur 3 cm, die eine nahezu Niveaufreiheit der gesamten Straße hervorrufen. Die



3. Abschnitt

2. Abschnitt

THALIASTRASSE

OTTAKRINGER STRASSE

STILL FRIED PLATZ

HTL OTTAKRING

U- UND S-BAHN OTTAKRING

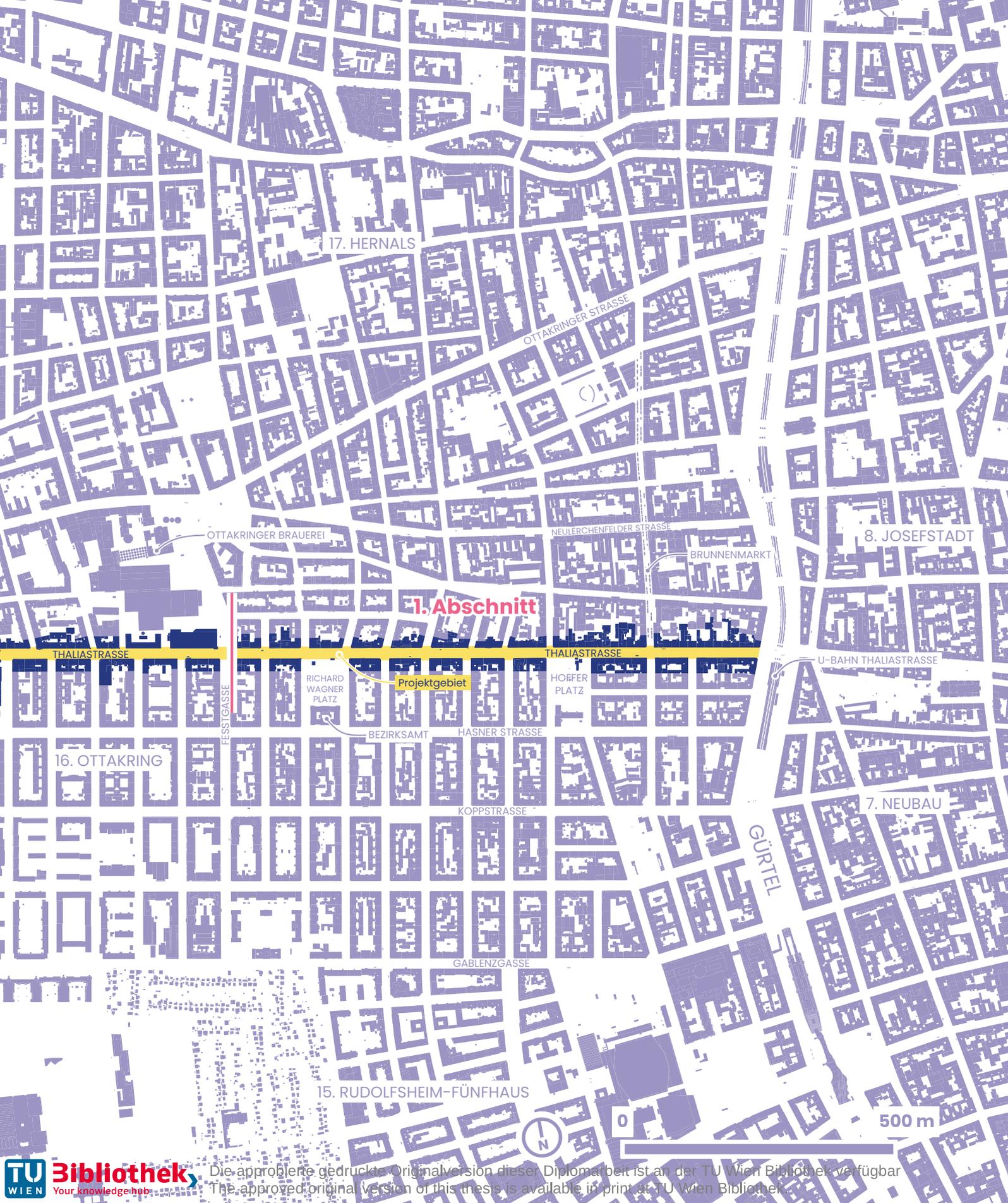
SCHUHMEIER PLATZ

KLINIK OTTAKRING

HUTTENGASSE

Abbildung 56:
Projektabgrenzung
Thaliastraße

Quelle: Eigene Darstellung



17. HERNALS

8. JOSEFSTADT

1. Abschnitt

THALIASTRASSE

THALIASTRASSE

U-BAHN THALIASTRASSE

OTTAKRINGER BRAUEREI

NEULERCHENFELDER STRASSE

BRUNNENMARKT

RICHARD WAGNER PLATZ

Projektgebiet

HOEFFER PLATZ

BEZIRKSAMT

HASNER STRASSE

16. OTTAKRING

7. NEUBAU

KOPPSSTRASSE

GÜRTEL

GABLENZGASSE

15. RUDOLFSHEIM-FÜNFHAUS

500 m



Gehsteige sind an den Kreuzungs- und Aufenthaltsbereichen gepflastert, ansonsten asphaltiert. Die Zahl der Stellplätze wurde deutlich reduziert. Sie befinden sich nun auf Gehsteigniveau und sind durch Pflasterflächen angedeutet.

Der Abschnitt zwischen Gürtel und Kirchstetterngasse ist anders gestaltet als die restlichen Abschnitte und ist auf eine Nutzung als Begegnungszone vorbereitet. Die Stellplätze sind hier nicht mit Pflasterfläche angedeutet und können ohne großen Aufwand entfernt werden.

Auf die Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur wurde zugunsten breiter Gehsteige und Baumpflanzungen verzichtet. Die Erreichbarkeit ist durch die parallel verlaufenden Straßen gewährleistet. In nahezu allen Querstraßen wurde hierfür Radfahren gegen die Einbahn eingerichtet. (BV 16 2024a)

Politische Rahmenbedingungen

Die politischen Rahmenbedingungen können in Ottakring als stabil bezeichnet werden. Die SPÖ ist seit 1946 durchgehend stimmenstärkste Partei und stellt die Bezirksvorsteher:innen. Aufgrund des großen Abstands zu den anderen Parteien gilt Ottakring als fest in der Hand der SPÖ. Von 2004 bis 2024 war **Franz Prokop Bezirksvorsteher**. Im Jänner 2024 übergab er sein Amt an **Stefanie Lamp**, die vorher Bezirksrätin war und nun jüngste Bezirksvorsteherin Wiens ist. (derStandard 2024;

MA 8 o. J.) Die **SPÖ Ottakring** hat ein gutes Verhältnis zu den **Grünen Ottakring** und stellen in der Bezirksvertretung regelmäßig gemeinsame Anträge (z.B. BV 16 2022, 2023, 2024b).

Die politischen Verhältnisse auf Stadtebene hatten in den vergangenen 20 Jahren keinen sichtbaren Einfluss auf die Gestaltungsprojekte im öffentlichen Raum. Es ist anzunehmen, dass das gute Einvernehmen zwischen SPÖ und Grünen im Bezirk zu einer guten Zusammenarbeit sowohl mit den Planungsstadträt:innen der Grünen als auch mit jenen der SPÖ führt.

Prozess

Nach den Umgestaltungen nahezu aller gürtelnahen Radialstraßen wurde von Bezirksvorsteher Franz Prokop die Initiative ergriffen, über eine Neugestaltung der Thaliastraße nachzudenken. Die Thaliastraße galt als wichtigste Einkaufsstraße des Bezirks, die an Glanz verloren hatte. Ohne Bäume und nahezu ohne Aufenthaltsbereiche erschien sie nicht mehr zeitgemäß. Aufgrund der großen Länge der Straße, die deutlich länger war als die zuvor umgestalteten Straßen, war klar, dass eine Umgestaltung nur in Etappen geschehen konnte. (Interview 8 2024: 8)

Zunächst wurden die finanzielle Situation des Bezirks und mögliche Fördertöpfe betrachtet, um herauszufinden, wie viel Budget für eine Umgestaltung vorhanden ist (Interview 8 2024: 9). Als Hauptstraße A liegt die Thaliastraße in Kompetenz des

Bezirks, der auch budgetär für Umbaumaßnahmen aufkommen muss. Der Bezirksvorsteher beauftragte die **MA 28** mit einer Grundlagenerhebung der Einbauten und der Möglichkeiten für Baumpflanzungen und Gestaltungsmaßnahmen, die inhaltlich sehr stark gemeinsam mit dem Bezirk durchgeführt wurde.

Nach der Grundlagenerhebung erfolgte die Entscheidung zur Umgestaltung der Thaliastraße. 2020 wurde die **Gebietsbetreuung Stadterneuerung (GB* West)** mit der Durchführung eines Beteiligungsverfahrens beauftragt, das aufgrund der

COVID-19-Pandemie weitgehend online stattfinden musste. Zwischen April und September 2020 wurden ein Online-Fragebogen in mehreren Sprachen und ein Online-Briefkasten eingerichtet. Auch wurden Online-Live-Chats mit Expert:innen, eine Online-Diskussionsveranstaltung und Vor-Ort-Termine am Hofferplatz abgehalten. An der Online-Befragung nahmen 2.180 Personen teil, neben Anrainer:innen auch Geschäftsleute und andere Menschen mit Bezug zur Thaliastraße. Die Ergebnisse waren weitgehend progressiv und forderten vorwiegend Begrünungsmaßnahmen, Beschattung,

Projekttablauf Umgestaltung Thaliastraße

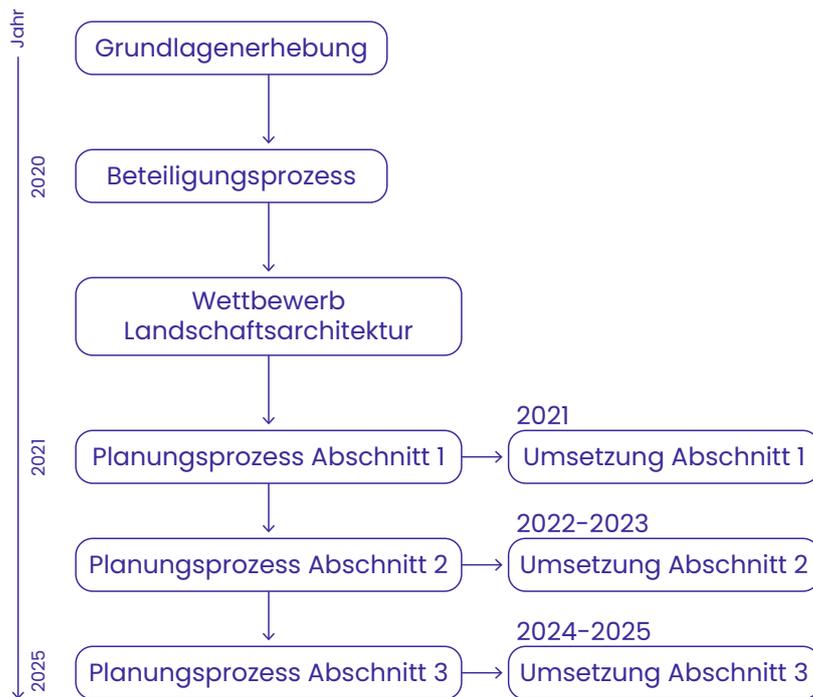


Abbildung 57:
Ablaufgrafik

Quelle: Eigene Darstellung

Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsbereiche. (GB* 2020b; Interview 8 2024: 15)

Im gleichen Jahr wurde von der MA 19 ein Gestaltungswettbewerb ausgeschrieben, den DnD Landschaftsplanung für sich entscheiden konnte (DnD Landschaftsplanung o. J.). Es folgte die Ausarbeitung eines Lageplans auf Basis des Einreichprojekts und der Ergebnisse der Bürger:innenbeteiligung.

Abbildung 58: 2021 erfolgte der Baustart des ersten Abschnitts vom Gürtel bis zur Feßtgasse, der im November 2021 fertiggestellt wurde. (Payer 2021) Es folgte der zweite Abschnitt
Umgestaltete Thaliastraße
Höhe Fröbelgasse
Quelle: Eigene Aufnahme



bis zur Huttengasse, der 2023 fertiggestellt wurde. Im August 2024 starteten die Bauarbeiten für den letzten Abschnitt von der Huttengasse bis zu Johann-Staud-Gasse. Geplante Fertigstellung ist im Sommer 2025. (BV 16 2024a)

Die Kosten für die Umsetzung des ersten Abschnitts betragen 8,2 Mio. Euro, wobei 1,5 Mio. Euro aus dem EFRE-Fördertopf kamen (Stadt Wien o. J.-e). Die Kosten für den zweiten Abschnitt betragen 7,5 Mio. Euro, davon kamen 3 Mio. Euro von EFRE (Stadt Wien o. J.-f). Der dritte Abschnitt wird voraussichtlich 5,5 Mio. Euro kosten (wien.orf.at 2024b).

Abbildung 59:
Haltestelle Feßtgasse mit
umgestalteter Wendgasse

Quelle: Eigene Aufnahme





Abbildung 60:
Umgestaltete Thaliastraße
Höhe Fröbelgasse

Quelle: Eigene Aufnahme



Abbildung 61:
Zurückversetzte Straßen-
bahnhaltestelle

Quelle: Eigene Aufnahme

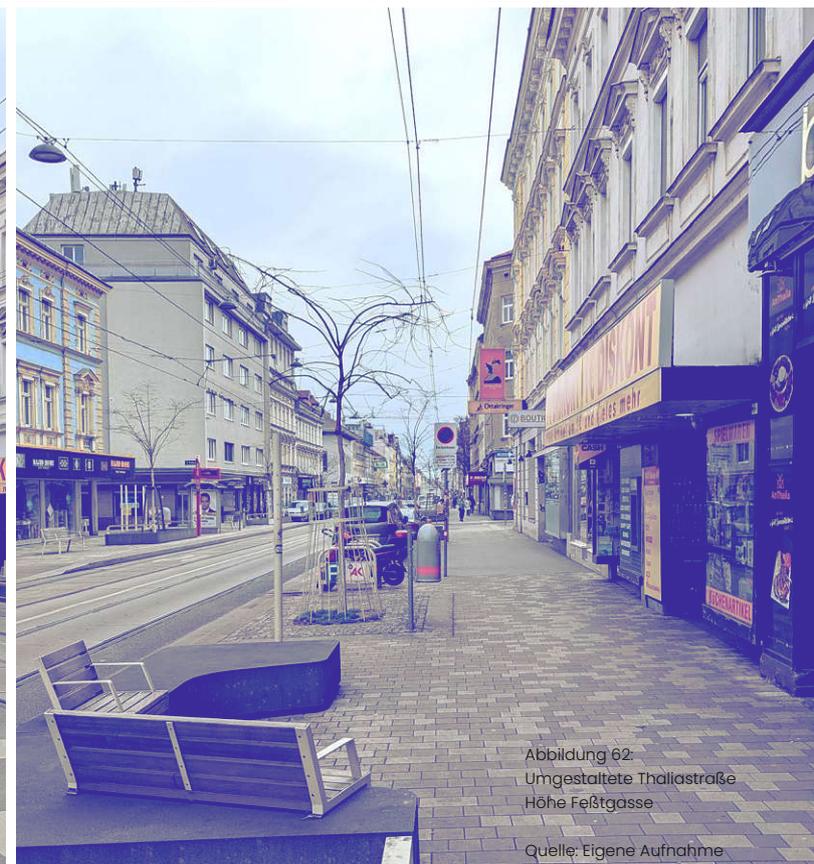


Abbildung 62:
Umgestaltete Thaliastraße
Höhe Feilitzgasse

Quelle: Eigene Aufnahme

Akteur:innen

Das folgende Kapitel gibt eine Übersicht über die handelnden Akteur:innen im Prozess der Umgestaltung der Thaliastraße zwischen 2020 und 2025 und das Akteurs-handeln in Bezug auf deren Motive, Ziele, Kommunikation und Zusammenarbeit. Die Akteur:innen werden einerseits nach amtlichen Funktionen, andererseits nach Einzelpersonen und Institutionen aufgelistet. Es werden nur Akteur:innen aufgelistet, die direkt und öffentlich sichtbar in Verbindung mit dem Gestaltungsprozess der Thaliastraße in Erscheinung getreten sind oder in Interviews erwähnt wurden. Die Funktionen werden dort getrennt, wo sie im Prozess getrennt aufscheinen.

Akteur:innen in politischen Funktionen

- Bezirksvorsteher:innen Franz Prokop (SPÖ, 2004–2024), Stefanie Lamp (SPÖ, seit 2024)
- Vorsitzender und Stellvertretender Vorsitzender der Mobilitätskommission in der Bezirksvertretung
- Geschäftsgruppe für Innovation, Stadtplanung und Mobilität

Andere politische Akteur:innen

- SPÖ Ottakring
- Die Grünen Ottakring
- Oppositionsparteien ÖVP Ottakring und FPÖ Ottakring

Akteur:innen in der Verwaltung

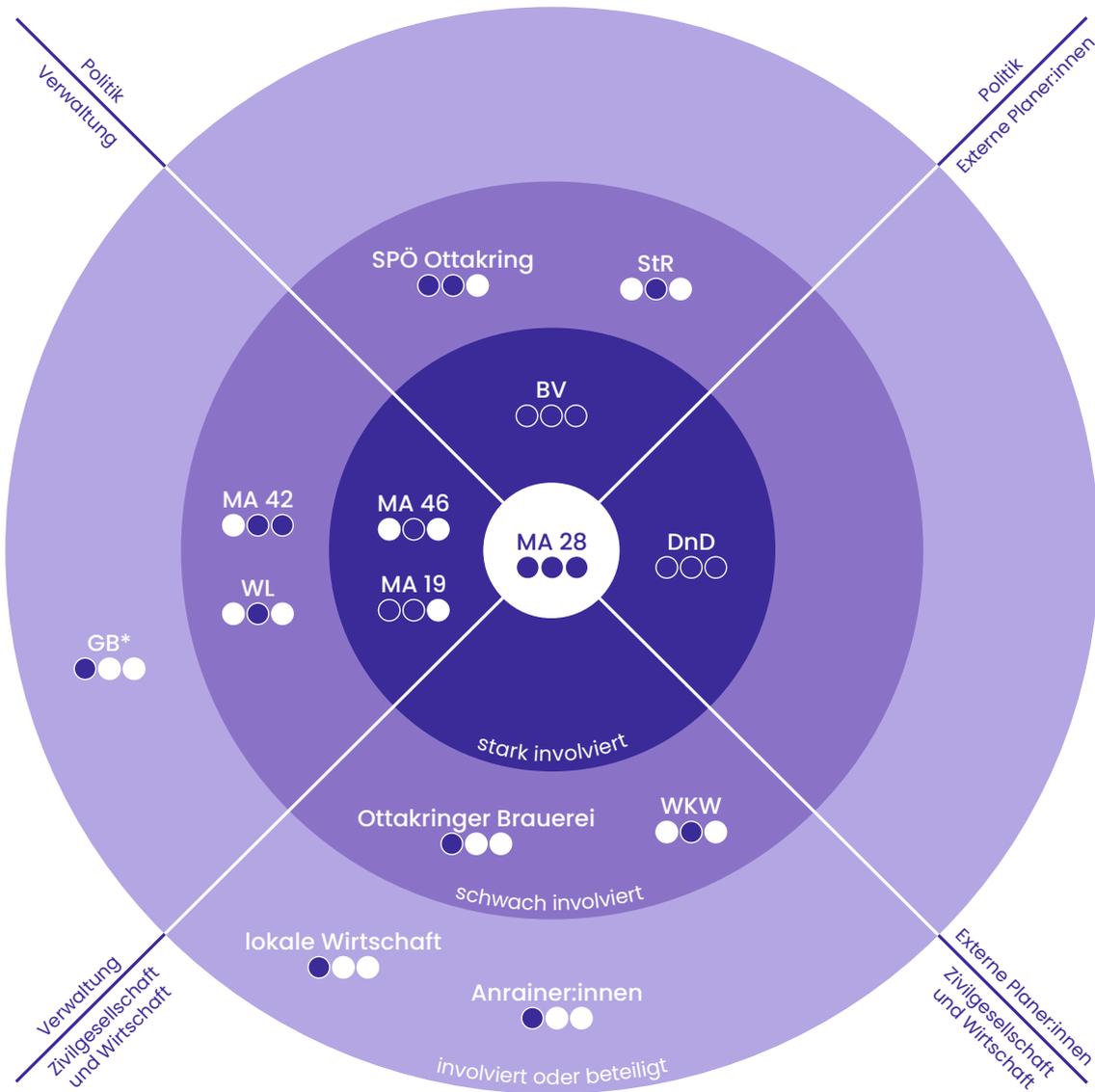
- MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau
- MA 42
- MA 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
- Wiener Linien

Externe Planer:innen

- DnD Landschaftsplanung

Externe Akteur:innen

- Gebietsbetreuung Stadterneuerung 7/8/9/16/17/18 (GB* West)
- Ottakringer Brauerei
- Geschäftsleute
- Öffentlichkeit



Phase der Beteiligung:

- Initiative und Partizipation
- Planung
- Umsetzung

Abkürzungen Akteur:innen:

- STR** Büro der Stadträtin
- BV** Bezirksvorsteher:in
- MA** Magistratsabteilung
- WL** Wiener Linien

- GB***
- DnD**
- WKW**

- Gebietsbetreuung Stadterneuerung
- DnD Landschaftsplanung
- Wirtschaftskammer Wien

Abbildung 63:
Akteursstruktur

Quelle: Eigene Darstellung

Akteurhandeln und Interessen der handelnden Personen und Institutionen

Der Handlungsprozess zur Umgestaltung der Thaliastraße kann als sehr linear bezeichnet werden. Das Projekt war zwar technisch komplex und zeichnet sich durch zahlreiche Innovationen aus, konnte aber durch die lineare Nutzungsstruktur und im Gesamtverlauf nahezu gleichbleibende bauliche Struktur relativ einfach abgewickelt werden. Auch die stabilen politischen Verhältnisse trugen zu einer kurzen Projektdauer bei.

Als **Bezirksvorsteher:innen** und formale Auftraggeber:innen hatten Franz Prokop und seine Nachfolgerin Stefanie Lamp die Rolle der politischen Projektsteuerung, die sie weitgehend an den **Vorsitzenden der Mobilitätskommission der Bezirksvertretung** Andreas Mrkvicka und den stellvertretenden Vorsitzenden Daniel Glaser, beide SPÖ, abgaben. Die Bezirksvorsteher:innen waren lediglich an wichtigen Besprechungen anwesend, während Mrkvicka und Glaser alle inhaltlichen Besprechungen betreuten und sich hier stark einbrachten. Wesentliches Interesse an der Umgestaltung bestand in der Attraktivierung der Thaliastraße als Ganzes mit Baumpflanzungen und Beschattung. Damit einher gehen sollte eine Attraktivierung der Thaliastraße als Einkaufsstraße, was den Geschäftsleuten zugutekommen sollte. Hätte es aus technischen Gründen kaum Möglichkeiten zu Baumpflanzungen gegeben, hätte man womöglich von

einer Umgestaltung in diesem Maßstab abgesehen. (Interview 8 2024: 13–14)

Die Bezirksvorsteher:innen der SPÖ und deren Bezirksrät:innen traten während des Beteiligungsprozesses öffentlich in Erscheinung und hatten Einfluss auf das Agenda Setting der Bezirkspartei und somit auf die Ziele der Neugestaltung der Thaliastraße. Die **SPÖ Ottakring** ist in ihren Meinungen in Bezug auf Stadtgestaltung, Verkehr und Mobilität breit gefächert, wodurch regelmäßig innerhalb der Partei Kompromisse gefunden werden müssen. Manche Verbände haben dabei besonderen Einfluss, beispielsweise der sozialdemokratische Wirtschaftsverband, der die Gewerbetreibenden vertritt. In die Entscheidungen in der Projektsteuerung der Vorsitzenden der Mobilitätskommission wurde viel Vertrauen gelegt, sie waren in ihren Entscheidungen sehr frei, hatten jedoch die Interessen ihrer Mitglieder im Hinterkopf. Sie berichteten der Bezirkspartei regelmäßig über den Projektstand und waren Ansprechpartner für Fragen. (Interview 8 2024: 17) Auch wenn die Stellplatzzahl in der Thaliastraße deutlich reduziert wurde, kann die Beibehaltung zahlreicher Stellplätze auf einen derartigen Aushandlungsprozess zurückgeführt werden.

Die **Geschäftsgruppe für Stadtplanung und Mobilität** unter den wechselnden Stadträtinnen Birgit Hebein und Ulli Sima traten im Prozess kaum in Erscheinung. Dieses zurückhaltende Verhalten lässt auf eine Legitimierung des Projekts durch die Stadtregierung und ein Vertrauen in die Projektsteuerung durch den Bezirk schlie-

ßen. Die allgemeine Praxis lässt vermuten, dass sich die Stadträt:innen durch den Magistrat und ihre Bezirksparteien vom Planungsprozess berichten ließen. **Stadträtin Sima** trat lediglich bei der Fertigstellung der Bauabschnitte für Presseaussendungen in Erscheinung (Payer 2021).

Die **Grünen Ottakring** sichern die stabile Mehrheit der SPÖ Ottakring in der Bezirksvertretung, was auf ein hohes Gewicht in der Beschlussfassung schließen lässt. Insbesondere für Budgetbeschlüsse wird die Zustimmung der Mehrheit der Bezirksvertretung benötigt. Bei innovativen Gestaltungsprojekten, wie jenes der Thaliastraße bezeichnet werden kann, ist die Zustimmung der Grünen zu erwarten. Gleichzeitig ist sie auch erforderlich, da eine Ablehnung durch ÖVP und FPÖ erwartbar ist. ÖVP Ottakring und FPÖ Ottakring bilden meist eine Koalition der Gegner:innen verkehrspolitischer Projekte, die der Verkehrswende zugeordnet werden können.

Die **MA 19** leitete das Gestaltungsprojekt von der Verwaltungsseite und war für die Ausschreibung des Gestaltungswettbewerbs zuständig. Die **MA 28** war in weiterer Folge für das Straßendetailprojekt verantwortlich, das auf Basis des Gestaltungsentwurfs erstellt wurde. Die **MA 46** wird als Verkehrsbehörde sehr stark in Verkehrsplanungsprojekte miteinbezogen und setzt gewisse verkehrsorganisatorische Rahmenbedingungen. Dabei wird sehr eng zwischen den Dienststellen und dem Landschaftsplanungsbüro zusammengearbeitet. Die **MA 42** ist für die

Grünflächen und Baumpflanzungen verantwortlich und ist dabei in enger Absprache mit dem Landschaftsplanungsbüro.

DnD Landschaftsplanung ging als Sieger aus dem Gestaltungswettbewerb heraus und prägte damit die Gestaltung der Thaliastraße stark mit.

Die **Wiener Linien** sind aufgrund des Straßenbahnbetriebs in der Thaliastraße relevante Akteur:innen. Sie haben vor allem Interesse an einem zügigen Straßenbahnbetrieb ohne Behinderungen. Die Wiener Linien hatten großen Einfluss auf die Entscheidung, dass der Abschnitt zwischen Gürtel und Kirchstetterngasse trotz des Wunsches des Bezirks nicht zur Begegnungszone wurde, da sie Sorge um Behinderungen der Straßenbahn durch Fußgänger:innen hatte. Der Abschnitt ist nun auf eine Verordnung als Begegnungszone vorbereitet, wofür lediglich die Verkehrszeichen getauscht werden müssten. Als Kompromiss wurde durch den Bezirk Tempo 30 ausverhandelt, von dem die Straßenbahn und Nachtlinienbusse ausgenommen sind. (Interview 8 2024: 26 und 30) Diese Entscheidung zeigt informelle Macht, die die Wiener Linien im Planungsprozess hat. Trotz des politischen Wunsches des Bezirks und seines Zuständigkeitsbereichs wurde das Interesse der Wiener Linien höher gewichtet als der Bezirkswunsch nach Verkehrsberuhigung und höherer Attraktivität für Fußgänger:innen. Im Entscheidungshandeln kann von zwei möglichen Handlungssträngen ausgegangen werden. Entweder fügte

sich der Bezirk dem Einspruch der Wiener Linien oder Stadträtin Sima entschied zugunsten der Wiener Linien. Beide Entscheidungswege lassen auf eine große informelle Macht der Wiener Linien Planungsentscheidungen schließen.

Die **GB* West** wurde durch den Bezirksvorsteher beauftragt, das Bürger:innenbeteiligungsverfahren durchzuführen und trat dabei präsent in der Öffentlichkeit auf (GB* 2020b).

Die **Ottakringer Brauerei** ist als größter Wirtschaftsbetrieb im nahen Einzugsbereich mit Zufahrtserfordernissen durch Lkw und stadtbildprägendes und identitätsstiftendes Element des Bezirks wichtige Akteurin in Prozessen der Bezirksentwicklung und wurde auch im Planungsprozess der Thaliastraße eigens miteinbezogen (Interview 8 2024: 11). Ihr Interesse bezieht sich vorwiegend auf die Zufahrtserfordernisse des Brauereiareals und auf die geplante Bebauungsentwicklung auf dem Gelände der derzeitigen Mitarbeiter:innengarage bei der Feßtgasasse (Schrenk und Puschautz 2021).

Die **Geschäftsleute** und die breite **Öffentlichkeit** wie Anwohner:innen wurden durch den Beteiligungsprozess in die Entwicklung der Thaliastraße miteinbezogen. Dabei wurde vor allem der Wunsch nach mehr Grün und Beschattung im Straßenraum rückgemeldet. Die Rückmeldungen der Geschäftsleute wurden getrennt ausgewertet. Hier zeigte sich vor allem der Wunsch nach breiten Gehsteigen, mehr Sitzgelegenheiten und hochwertigen Bo-

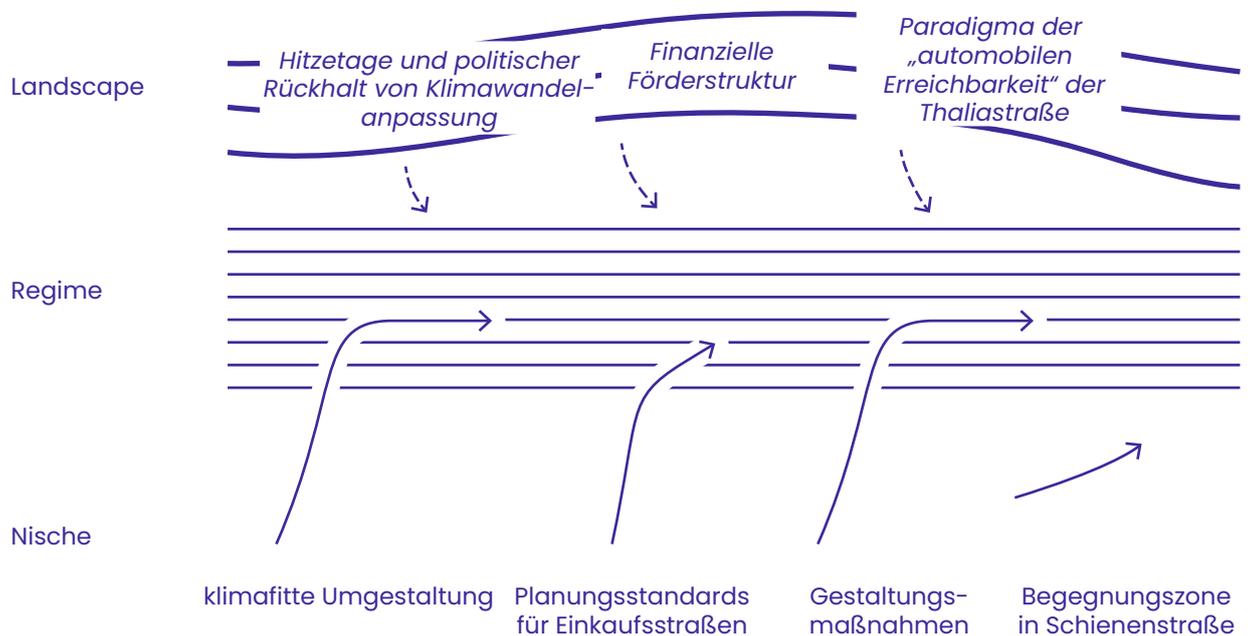
denbelägen. Insgesamt wünschte sich die Mehrheit der Befragten eine innovative, progressive Straßenraumgestaltung. (GB* 2020a)

Aufgrund der geringeren Untersuchungstiefe als bei der Fallstudie Praterstraße können hier keine Aussagen über Koalitionen nach dem ACF gemacht werden.

Projektfazit

Die Umgestaltung der Thaliastraße im öffentlichen Diskurs kann tendenziell als positiv eingeschätzt werden. Das Interesse der Bezirke 7 und 8 an einer ähnlichen Umgestaltung der Lerchenfelder Straße (Interview 8 2024: 22) zeigt eine positive Wahrnehmung des Prozesses und der Gestaltung. Im Folgenden Abschnitt werden Projekterfolge und Innovationen aufgelistet, denen sich Schlussfolgerungen zu fördernden und behindernden Faktoren anschließen. Abbildung 63 ordnet diese Nischeninnovationen im Projekt in die MLP ein.

- Die klimafitte Umgestaltung der Thaliastraße wurde durch das Pflanzen von 221 Bäumen in für Wiener Straßenplanungen engem Abstand, Wasserspiele und begrünte Baumscheiben erreicht und kann als erfolgreich bezeichnet werden. Die Pflanzung von schnell wachsenden Bäumen soll bald zu einer guten Übersattung der Straße führen.



- Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, unter anderem zur Stärkung der Funktion als Einkaufsstrasse, wurde durch eine hohe Oberflächen- und Gestaltungsqualität, die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und schattenspendende Baumpflanzungen erreicht.

- Die Qualität des öffentlichen Verkehrs ist durch den Entfall der befahrbaren Haltestellenkaps verbessert worden. Hierfür wurde in Kauf genommen, dass sich die Umsteigewege aufgrund der Neulage der Haltestellen wegen Abbiegefahrstreifen leicht verlängern. Durch die Reduktion der Stellplätze kann von einer Reduktion der Aus- und Einparkvorgänge ausgegangen werden, was sich auf die Zuverlässigkeit der Straßenbahn positiv auswirkt.

- Die Qualitäten für den Radverkehr wurden durch die Einrichtung von Radfahren gegen die Einbahn in nahezu allen Quergassen und die großzügige Ausstattung mit Radabstellplätzen verbessert. In der Thaliastraße selbst wurden die Breite der Gehsteige und die Errichtung von Bäumen und des Parkstreifen höher gewichtet als die Errichtung von Radverkehrsanlagen, was unter anderem mit der Erreichbarkeit durch die Parallelstraßen begründet wird.

- Innovationen im Projekt sind die niedrigen Gehsteigkanten, die eine nahezu Niveaufreiheit des Straßenraumes schaffen und in Schienenstraßen bisher nicht umgesetzt wurden. Tempo 30 in einer Schienenstraße (ausgenommen Straßenbahn) wurde erstmals in einem

Abbildung 64:
Einordnung der Innovationen des Projekts Thaliastraße in die MLP

Quelle: Eigene Darstellung

Außenbezirk umgesetzt. Die vom Bezirk gewünschte Begegnungszone konnte aufgrund der Opposition durch die Wiener Linien nicht umgesetzt werden, ist jedoch baulich vorbereitet. Es ist erwartbar, dass durch politischen Druck eine Umsetzung von Begegnungszonen in Schienenstraßen in Zukunft möglich wird.

Nachfolgend werden die fördernden und behindernden Faktoren für Innovationen in der Umgestaltung der Thaliastraße erläutert.

- Die Projektsteuerung des **Bezirks** mit ambitionierten Zielsetzungen zeigten großen Einfluss auf die Qualität des Projekts und die Zahl der positiv umgesetzten Innovationen.
- Durch den Straßenbahnbetrieb hatten die **Wiener Linien** – mit der jahrelange stadtpolitische Förderung des öffentlichen Verkehrs legitimiertes – Interesse an einem schnellen Vorankommen der Straßenbahn und möglichst wenig Einflüssen durch andere Verkehrsteilnehmer:innen. Sie beteiligten sich an der Gestaltung der Haltestellen und nahmen für den Entfall der befahrbaren Haltestellenkaps verlängerte Umsteigewege in Kauf.
- In Wien gibt es bisher keine Begegnungszone mit Straßenbahnbetrieb, dementsprechend fehlen Erfahrungen und die Skepsis seitens der Wiener Linien ist hoch. Erfahrungen aus anderen Städten mit Straßenbahnen in Fußgänger:innenzonen – beispielsweise die Landstraße in Linz und die Herrngasse in Graz

– wurden für die Entscheidung nicht herangezogen. In der Thaliastraße lehnten die Wiener Linien eine Einrichtung einer Begegnungszone auf einer Länge von ca. 380 m ab. Es wurde ein Kompromiss ausgehandelt: Tempo 30 ausgenommen Straßenbahn und die bauliche Vorbereitung des Begegnungszonenabschnitts, falls einer Einrichtung in späteren Jahren zugestimmt würde. Dieser Faktor zeigt die informelle Macht, welche die Wiener Linien im Entscheidungshandeln der Verwaltung hat.

- Da die finanzielle Situation des Bezirks nicht ausgereicht hätte, um eine Umgestaltung der Thaliastraße in dieser Dimension umsetzen zu können, hatten die finanziellen Förderungen seitens der **EU** und der **Stadt Wien** großen Einfluss auf den Projektumfang.

Als Landschafts-Faktor (Einordnung in die MLP in Abbildung 63) für die Initiative der Umgestaltung besonders relevant erscheint die deutliche Zunahme der Hitzetage in Wien, was den politischen Willen für Klimawandelanpassung im Straßenraum deutlich erhöht. Dass Ottakring in einem EU-Zielgebiet für die strukturelle Entwicklung liegt, hat einen sehr positiven Einfluss auf eine Umgestaltung, da die Fördergelder die Umgestaltung in diesem Ausmaß erst zuließen. Hinzu kommen Förderungen durch den Bund und die Stadt zur Umsetzung von Fußverkehrsmaßnahmen und Klimawandelanpassung.

Ebenfalls großen Einfluss auf Entscheidungen haben die bestehenden verkehrlichen Nutzungen und deren Einbettung in das Planungssystem. Die Wiener Linien genießen großen Rückhalt in der Geschäftsgruppe für Stadtplanung und Mobilität. Damit können sie stark beeinflussen, welche Verkehrsorganisation in Schienenstraßen wie der Thaliastraße möglich ist. Das Paradigma der „automobilen Erreichbarkeit“ der gesamten Thaliastraße wurde im Prozess nie hinterfragt, was auch die hohe Anzahl an Pkw-Stellplätzen im Straßenraum zeigt. Die Erreichbarkeit der Thaliastraße mit dem Pkw ist im Planungssystem Teil des „Autoregimes“, in der Fallstudie ein Landschaftsfaktor oder sogar Teil des Wertesystems, das über der Landschaft liegt.

4.6. Vergleich der Fallstudien

Im folgenden Kapitel werden die Erkenntnisse aus den Interviews zur institutionellen Handlungspraxis in der Verkehrsplanung in Wien und aus den Fallstudien zusammengefasst und daraus generalisierte Aussagen für die Wiener Planung abgeleitet. Hierfür werden gemeinsame Faktoren verknüpft und rein projektspezifische Faktoren herausgelöst.

Tabelle 4:
Vergleich der Fallstudien

	Praterstraße Teil 1	Praterstraße Teil 2	Supergrätzl Favo- riten	Thaliastraße
Politische Initiative	(Stadt) Bezirk	Stadt (Bezirk)	Stadt & Bezirk	(Stadt) Bezirk
Projektziele	klimafitte Straßen- umgestaltung, Umsetzung Rad- Langstrecke	Umsetzung Rad- Langstrecke, klima- fitte Straßenumge- staltung	Erfolgreiche Umset- zung Pilotprojekt mit Tactical Urbanism Maßnahmen	Klimafitte Straßen- umgestaltung
Akteur:innen (fördernd)	Planer:innen Stadträt:innen Mobilitätsagentur	Stadträtin Mobilitätsagentur	NEOS Wien Planer:innen MA 18	Bezirksvorste- her:innen Bezirkspartei Wiener Linien
Akteur:innen (behindernd)	SPÖ Leopoldstadt SPÖ Wien MA 46	<i>nicht bekannt</i>	MA 46	Wiener Linien
Umsetzungskosten	<i>nicht umgesetzt</i>	4,6 Mio. EUR (BV2 2024: 43)	Pilotphase: 200.000 EUR Umsetzungsphase: 8 Mio. EUR	Voraussichtlich 21,2 Mio. EUR (Stadt Wien o.J.-f, o.J.-e; wien.orf.at 2024b)

Tabelle 5:
Akteur:innen in den Fallstudien

Die Fallstudien haben gewisse Ähnlichkeiten in der Akteur:innenstruktur, sind in ihrem Projektablauf jedoch deutlich unterschiedlich. Das Supergrätzl Favoriten sticht dabei aufgrund seines Projektcharakters als Pilotprojekt mit eigener Organisation heraus. Tabelle 4 vergleicht die Fallstudien in Bezug auf behindernde und fördernde Akteur:innen. Tabelle 5 gibt eine Übersicht über den Grad der Involviertheit der handelnden Akteur:innen in den Fallstudien.

Akteur:in	Praterstraße	Supergrätzl Favoriten	Thaliastraße
Verkehrsstadträtin und Geschäftsgruppe	Teil 1: schwach involviert		
	Teil 2: stark involviert, politische Projektsteuerung	wenig involviert	wenig involviert
SPÖ Wien	Interventionen der Bezirksparteien	-	-
Die Grünen Wien	Interventionen der Bezirksparteien	-	-
NEOS Wien	-	Projekt vermutlich durch NEOS in die politische Agenda gebracht	-
Bezirksvorsteher:in	stark involviert	involviert	involviert, politische Projektsteuerung
Bezirksrät:innen der Partei des:r Bezirksvorsteher:in	Involvierung direkt in die Planung unbekannt, Interventionen von SPÖ und Grünen über Stadtpartei	involviert Delegierung von Aufgaben durch den Bezirksvorsteher	Vorsitzende der Mobilitätskommission stark involviert Delegierung von Aufgaben durch den:die Bezirksvorsteher:in
Magistratsdirektion	Bei politischen Entscheidungen zu Zielkonflikten involviert	vermutlich wenig involviert	vermutlich wenig involviert
Mobilitätsagentur	vermutlich vorwiegend Marketing	vermutlich wenig involviert	vermutlich wenig involviert
GB*	Durchführung Bürger:innenbeteiligungsprozess	involviert	Durchführung Bürger:innenbeteiligungsprozess
MA 18	involviert	Projektleitung	involviert
MA 19	Projektleitung Gestaltungsprojekt	involviert	Projektleitung
MA 21	-	involviert	-
MA 28	Projektleitung Verkehrsprojekt	stark involviert	stark involviert
MA 42	involviert	involviert	involviert
MA 46	involviert	stark involviert	involviert
Private Planungsbüros	Vorstudie: Verkehrsplanung		
	Teil 1: Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Stadtklimatologie Teil 2: Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung	Prozessgestaltung und Tactical Urbanism und Verkehrsplanung	Landschaftsarchitektur
Bevölkerung und lokale Wirtschaftstreibende	beteiligt	intensiv beteiligt	beteiligt

4.7. Erkenntnisse aus den Fallstudien

In Anbetracht der Grenzen der Transformation öffentlicher Räume in Wien lassen sich Aussagen aus dem akteurszentrierten Vergleich der Fallstudien ziehen.

Die Verwaltung arbeitet neutral, aber zielgerichtet

Das Verwaltungssystem ist prinzipiell darauf ausgelegt, dass das Verwaltungspersonal nicht wechselt, wenn sich die politischen Machtverhältnisse ändern. Die Verwaltung soll unter unterschiedlichen politischen Führungen nach gleichen Maßstäben arbeiten und die politischen Vorgaben ausführen. Während in der Fallstudie Thaliastraße diese politischen Vorgaben sehr klar waren, zeigte sich bei der Praterstraße eine Führungslosigkeit und dadurch divergierende Zielsetzungen im Entscheidungshandeln der Verwaltung. Dies wurde durch unterschiedliche politische Signale der um die Mehrheit in der Bezirksvertretung kämpfenden Bezirksparteien SPÖ und Grüne gefördert. Beim Supergrätzl Favoriten waren die politischen Zielsetzungen klar, jedoch der Prozess ein Novum und daher für die ausführenden Verwaltungsorgane schwierig im Umgang. Es zeigt sich, dass klare politische, prozessuale und strukturelle Vorgaben der Handlungsspielräume nachvollziehbare Entscheidungen der Verwaltungsorgane fördern. Ansonsten kann es zu Oppositionstätigkeiten von Einzelpersonen in der Verwaltung kommen, die Planungsprozesse verkomplizieren

und die Transformation bremsen. Beispielhaft ist hier die MA 46 zu nennen, die häufig als Behinderer genannt wird, da sie die Interessen einer ohnehin eher den Kfz-Verkehr bevorzugenden StVO durchsetzen muss und Tendenzen zeigt, den Status-Quo gegenüber Veränderungen zu bevorzugen. Sind die politischen Rahmenbedingungen konkret und klar, tut sie sich deutlich leichter in ihrem Entscheidungshandeln und tritt weniger als Opposition der Transformation auf. Durch politische Entscheidungen der Bezirke oder der Geschäftsgruppe können die Magistratsabteilungen notfalls auch zu bestimmten Handlungen gezwungen werden, wobei das nicht der übliche Fall sein sollte.

Transformation braucht Mitwirkung der Bezirksvorsteher:innen

Die Bezirksvorsteher:innen haben durch ihren großen Kompetenzbereich eine sehr große Rolle in der Transformation öffentlicher Räume. Alle drei Fallstudien zeigen, dass sie wesentliche Treiber von Umgestaltungen sein können und gegenüber der Verwaltung Qualitäten einfordern. An dieser Stelle muss jedoch betont werden, dass die Fallstudien ein Bias in der Aussagekraft haben. Die Projekte haben es alle in eine Umsetzung geschafft, was ein Wohlwollen der Bezirksvorsteher:innen und/oder der Bezirksvertretung voraussetzt, wodurch die Bezirksvorsteher:innen folglich als Unterstützer:innen in Erscheinung treten. Ohne diese Unterstützung würde es ein Projekt über die Ideenfindungs- oder Planungsphase gar nicht erst hinausschaffen. Damit manifestiert

sich auch die Macht, Transformationen zu verhindern (Macht des Nicht-Entscheidens). Verstärkt wird diese Macht durch die Praxis der Stadträt:innen, das Einvernehmen der Bezirke bei ihren Handlungen zu suchen. Lediglich in sehr seltenen Fällen und nur, wenn die Bezirksvorsteher:innen einer anderen Partei angehören, werden Entscheidungen erzwungen. Aussagen aus der Verwaltung lassen darauf schließen, dass der Generationenwechsel bei den Bezirksvorsteher:innen – mit tendenziell jüngeren und weiblichen Bezirksvorsteher:innen – eine Transformation begünstigt. Dem entgegen steht die unbegrenzte Amtszeit der Bezirksvorsteher:innen – die längste Amtszeit hat derzeit der Bezirksvorsteher vom 3. Bezirk mit 35 Jahren (Stadt Wien o. J.-a).

Die Wiener Linien können Förderer und Behinderer einer Transformation sein

Die Fallstudie Thaliastraße und Aussagen aus den Interviews zeigen, dass die Wiener Linien große Macht bei Umgestaltungsprozessen haben, die den öffentlichen Verkehr betreffen. Dabei wird ihren Forderungen teilweise sogar mehr Gewicht zugeschrieben als Forderungen der Bezirke. Im Fall der Thaliastraße stellten sie sich dabei als Verhinderer einer Nischeninnovation in Form einer Begegnungszone heraus. Dieser Umstand ließe sich durch Entscheidungen der Geschäftsgruppe steuern, wobei die Entscheidungen tendenziell zugunsten der Wiener Linien ausgehen. Die Opposition der Wiener Linien zu Tempo 30 und Begegnungszonen in Straßen mit Busverkehr wird in den letzten Jahren jedoch immer weni-

ger Gewicht zugeteilt und die Wünsche der Bezirke höher gewichtet (derStandard 2016; Die Presse 2014), was zeigt, dass sich die Grenzen der Transformation in Straßen mit öffentlichem Verkehr auch verschieben können, wenn die Bezirke genug Durchsetzungskraft haben.

Gleichzeitig können Projekte des öffentlichen Verkehrs auch Förderer der Transformation sein, wenn mit Bauprojekten des öffentlichen Verkehrs auch Kfz-Verkehrsberuhigung oder die Errichtung von Radverkehrsinfrastruktur einhergeht. Beispiele sind die Universitätsstraße, wo 2024 eine Umnutzung des öffentlichen Raums nach U-Bahn-Bauarbeiten stattfand (Krutzler 2024), sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 18 zum Stadion, im Zuge dessen ein Radweg errichtet und die Stadionallee für Kfz-Durchzugsverkehr gesperrt werden (Winterthaler 2023).

Ohne die SPÖ keine Umgestaltung

Die Stadträt:innen haben großen Einfluss auf die Transformation, legen sie doch die politischen Rahmenbedingungen für den Mobilitätsbereich fest. Die zwei Phasen der Fallstudie Praterstraße zeigen, dass eine politisch starke Stadträtin Projekte deutlich intensiver voranbringen kann. Dabei ist sie jedoch auf den Rückhalt der SPÖ Wien angewiesen und auf das Einvernehmen des Bezirks. Die SPÖ hat dabei durch die Mehrheit im Gemeinderat und in der Stadtregierung und durch die Stellung der meisten Bezirksvorsteher:innen eine besondere Machtstellung und viel Einfluss auf die Genese von Umgestaltungsprozessen. Es kann gesagt werden,

dass ohne die Zustimmung der SPÖ – sowohl auf Bezirks- als auch auf Stadtebene – keine Großprojekte umgesetzt werden können.

Die höchsten politischen Ämter, welche in der Wiener Stadtpolitik bestritten werden können, sind vorwiegend mit Politiker:innen der SPÖ besetzt. Diese Ämter geben Einzelpersonen ein hohes Maß an Entscheidungsmacht, die durch die Machtdynamiken innerhalb der Partei begrenzt ist. Diese Machtdynamik innerhalb der SPÖ kann dabei in einer Triangulation beschrieben werden. Die politischen Entscheidungsträger:innen in der Stadtregierung, also der Bürgermeister und die Stadträt:innen, sind auf den Rückhalt der Bezirksvorsteher:innen und der Stadt- und Bezirksparteien angewiesen. Die Bezirksvorsteher:innen sind auf den Rückhalt ihrer Bezirkspartei und der Stadträt:innen angewiesen. Die Stadt- und Bezirksparteien üben Druck auf jene Personen aus, die politische Ämter besetzen, sind aber zur Umsetzung politischer Programme auf diese angewiesen. Hinzu kommen Machtdynamiken in Zusammenhang mit anderen Parteien in der Stadtregierung und in den Bezirken, die je nach politischer Zusammensetzung unterschiedlich komplex sein und Projekte fördern oder behindern können. Gemeinsam ist ihnen jedoch die Dominanz der SPÖ auf allen städtischen Ebenen.

Die Planungsstadträtinnen Vassilakou, Hebein und Sima zeigten sich als Initiator:innen und Unterstützer:innen von Umgestaltungen, wobei Machtkonstellationen

und Machtausübung hierbei große Einflüsse spielen und die Unterstützung von Bezirken in ihren Umgestaltungen unterschiedlich ist.

Private Planungsbüros fördern Innovationen

Aus allen Fallstudien zeigt sich, dass die Planungsbüros großen Einfluss auf die Umsetzungen von Innovationen in Projekten haben. Im Fall der Praterstraße stellten sich die Planungsbüros gar als einzige Treiber und Verteidiger innovativer Maßnahmen heraus. Die Herbeiziehung von Planungsbüros kann daher als positiv zur Herbeiführung der Transformation betrachtet werden.

Der Kfz-Verkehr ist weiterhin wesentliches Planungsparadigma

Kaum hinterfragt wurde in allen Fallstudien die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum. In der Praterstraße und in der Thaliastraße war die Aufrechterhaltung des bestehenden Kfz-Verkehrs wesentliche Planungsbedingung. Beim Supergrätzl Favoriten war die Verhinderung von Durchzugsverkehr zwar Projektziel, an der Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum hat sich allerdings kaum etwas verändert.

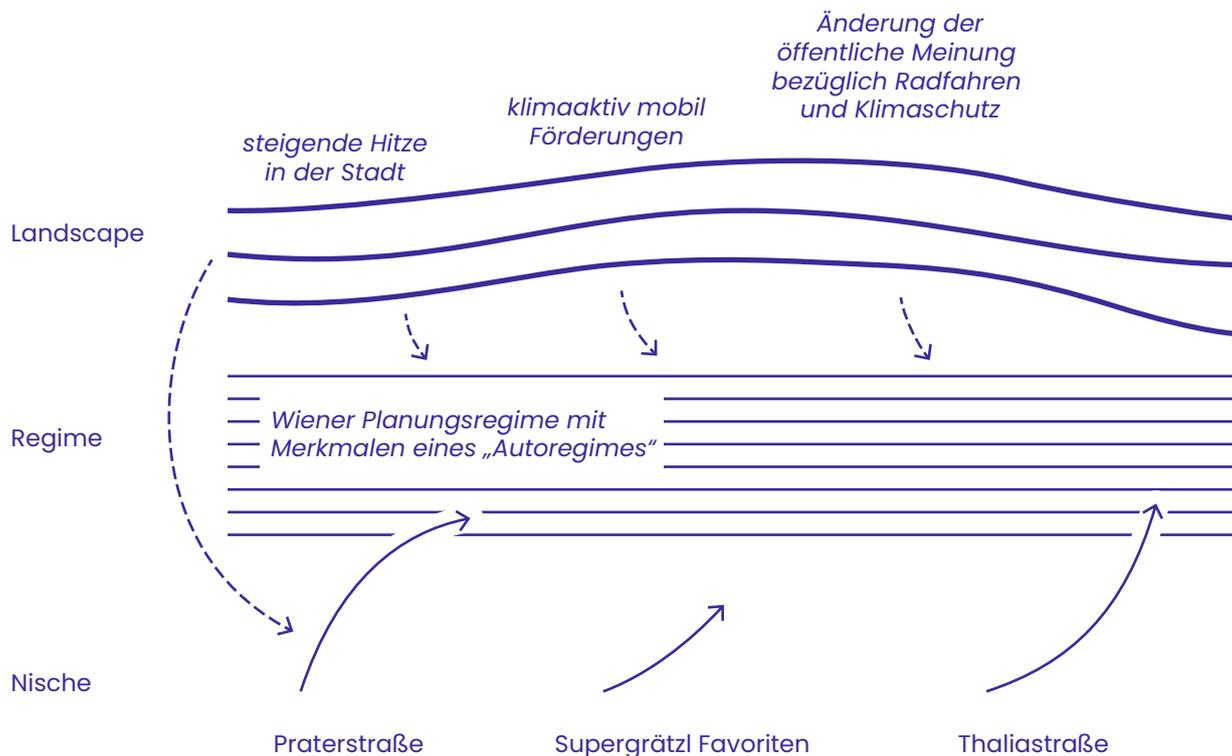
4.8. Die Fallstudien in der Multi-Level-Perspektive

Die unterschiedlichen Pfade der drei Fallstudien im Wiener Planungssystem, wie sie in Abbildung 64 dargestellt sind, lassen sich anhand des Projektverlaufs und der Wirkung auf zukünftige Projekte erklären. Das Projekt Praterstraße hatte mit einigen prozessbedingten Hürden zu kämpfen, die größtenteils jedoch nicht durch den innovativen Charakter der baulichen Umsetzung, sondern durch die

spezifische politische Lage im Planungs- und Umsetzungszeitraum im 2. Bezirk bedingt waren. Schlussendlich lässt sich feststellen, dass die Innovationen in den Gestaltungsprinzipien und in der technischen Umsetzung – insbesondere der Baumpflanzungen im Schwammstadtprinzip – Modellcharakter haben und ihren Weg in das Regime gefunden haben. Dennoch muss noch einigen prozessualen Herausforderungen in der Umsetzung innovativer Maßnahmen der Klimawandelanpassung begegnet werden. Um ihnen einen stabilen Platz im Regime zu

Abbildung 65:
Wirken der Fallstudien auf das Wiener Planungssystem

Quelle: Eigene Darstellung



gewährleisten, sollten diese prozessualen Schwierigkeiten in der Planung intensiv behandelt werden.

Das Projekt Supergrätzl Favoriten ist aufgrund seines Pilotstatus als Innovationsinkubator ausgelegt und testet die Umsetzungsmöglichkeiten und Wirkungen von Innovationen, welche das Supergrätzl für Wien selbst auch ist. Die bisherigen Ergebnisse zeigen gute Entwicklungen, es ist zu erwarten, dass zumindest der Großteil der Innovationen ihren Weg in das Regime finden.

Das Projekt Thaliastraße ist durch einige Innovationen in der Gestaltung und vorausschauenden Planung geprägt, die durch eine gute politische Projektsteuerung umgesetzt werden konnten und Modellcharakter für zukünftige Planungen haben. Das Interesse anderer Bezirke sowie die beispielhafte Wirkung bestehender Umsetzungen lassen ein stabiles Verbleiben im Regime erwarten. Auch wenn einzelne Elemente (Begegnungszone in einer Schienenstraße) noch nicht umsetzbar sind, erscheint ein Paradigmenwechsel in Zukunft absehbar.

Da die Projekte erst kürzlich abgeschlossen wurden oder noch in Umsetzung sind, ist eine längerfristige Wirkung auf die Wiener Planungskultur noch nicht feststellbar.

4.9. Übertragbarkeit auf andere Städte

Bei der Analyse von Transformationsprozessen an konkreten Beispielen muss immer der planungspolitische Kontext betrachtet werden, da nicht alle Erkenntnisse direkt auf andere Betrachtungsräume übertragen werden können. Das Wiener Planungssystem hat mehrere Besonderheiten:

- Wien ist sowohl Stadt als auch Bundesland, was Wien in die (in Österreich) einzigartige Rolle bringt, legislativ tätig zu sein. Durch die föderale Struktur Österreichs hat Wien damit sehr viel Spielraum in der örtlichen Planung und kann sehr viele Vorgaben selbst beschließen.
- Durch diese Struktur ist die Stadtregierung oberste Instanz in Planungsprozessen. Im Gegensatz zu anderen Städten muss das Land nicht extra eingebunden werden, wenn beispielsweise Landesstraßen berührt werden.
- Wien ist selbst föderal organisiert und in 23 Bezirke unterteilt, die sehr viele Kompetenzen in ihrem eigenen Wirkungsbereich selbst verwalten. Diese Struktur ist in Österreich einzigartig und verursacht eine besondere politische Dynamik. Die politischen Analysen für Wien sind daher oft nicht auf andere Städte anwendbar.

- Die Stadtstruktur ist in Wien sehr divers und beinhaltet einen sehr dicht bebauten urbanen Bereich, aber auch Vorstädte und ländliche Gebiete. Das führt unter anderem dazu, dass die Stadtpolitik sowohl von eher progressiven politischen Kräften in den Innenstadtbereichen als auch eher konservativen politischen Kräften an den Stadträndern geprägt ist. Im Gegensatz zu Wien wurden in Paris beispielsweise die Vorstädte nie eingemeindet, was es progressiven Kräften erleichtert, Wahlen zu gewinnen.

Diese Faktoren zeigen, dass direkte Vergleiche unterschiedlicher Städte oft nicht möglich sind, ohne die politische Struktur mitzubetrachten.

5

SYNTHESE

Einleitung

Die Nachhaltigkeitstransformation des Verkehrssystems steht in Anbetracht großer sozialer und wirtschaftlicher Abhängigkeiten vor deutlichen Herausforderungen. Bis auf einige wenige Paradebeispiele ist eine Verlagerung zu einer energie- und flächensparender Verkehrs- und Siedlungsentwicklung vom globalen bis zum europäischen wie auch österreichischen Kontext nicht absehbar.

Die Stadt Wien hat sich ambitionierte Ziele zur Dekarbonisierung des Energiehaushalts gesetzt und zeigt sich damit als Wegbereiterin urbaner Transformation. Während diese Ziele im Energiebereich zwar ambitioniert, aber aufgrund geringer sozialer Widerstände schaffbar erscheinen, zeichnet sich im Mobilitäts- und Verkehrsbereich ein anderes Bild ab. Zwar fördert die Stadt seit Jahrzehnten den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und hat mit 32 % im Vergleich zu anderen Großstädten – München 24%, Prag 29%, Zürich 29% (Landeshauptstadt München 2017; Polad Prahú 2025; Stadt Zürich 2024) – auch einen großen Anteil am Modal Split beim Fußverkehr. Allerdings wurde erst vor etwa fünf Jahren damit begonnen, das Radverkehrsnetz systematisch und in hoher Geschwindigkeit auszubauen. Was bisher noch keine politische Mehrheit gefunden hat, sind konsequente Push-Maßnahmen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs, welche erforderlich erscheinen, um die Mobilitätsziele im Kfz-Verkehr zu errei-

chen. Während die Stadt die Kapazitäten für den Kfz-Verkehr in der Bestandsstadt seit Jahrzehnten kaum mehr ausbaut und die Fahrstreifen in einigen Straßen (in geringem Ausmaß) reduziert, fehlt jedoch eine flächendeckende Umverteilung des öffentlichen Raums mit weitreichenden Einschränkungen des Kfz-Verkehrs. Zudem birgt die Forcierung neuer Straßenbauprojekte am Stadtrand wie die Nordostumfahrung mit dem Lobautunnel eine große Gefahr, die Mobilitätsziele zu konterkarieren.

Bemerkenswert sind dennoch einige Entwicklungen der letzten Jahre. So wurde die Radverkehrsplanung ab 2010 auf völlig neue Beine gestellt und mit Umstrukturierungen und Änderungen im Personalstand ein Bewusstsein für die Relevanz der Radverkehrsinfrastruktur aufgebaut, so dass diese bei allen Projekten zumindest mitgedacht wird. Dieser Prozess macht deutlich, dass derartige Umstrukturierungen in der Verwaltung mindestens 10 bis 15 Jahre dauern und mit zahlreichen Hürden verbunden sind. Eine solche Nachhaltigkeitstransformation muss jedenfalls mit einer strukturellen Bevorzugung der Entwicklung von Nischeninnovationen einhergehen. In Wien wurde mit der Gründung der Mobilitätsagentur und deren Einbindung in die Verwaltungsprozesse eine Interessenvertretung für die Belange des Rad- und Fußverkehrs geschaffen und ein erster Schritt zur Förderung dieser Nischen gesetzt.

Letztendlich muss eine derartige Transformation politisch breit getragen und nach außen kommuniziert werden. Sie muss durch die gesamte Stadtregierung unterstützt und öffentlich kommuniziert werden, insbesondere auch durch jene die Stadtpolitik dominierende(n) Partei(en). Einerseits gibt dies derartigen Vorhaben Rückhalt in den Parteien der eigenen Stadtregierung wie auch in den Bezirken, und andererseits politische Legitimation in der Öffentlichkeit und klare Signale einer politischen Agenda an die Verwaltung. Öffentlich kommunizierte Strategien und Ziele sind ein Baustein davon, sollten jedoch durch konkrete Aussagen bestärkt werden. Ein stabiles politisches Umfeld, wie man es in Wien vorfindet, bestärkt Entwicklungen solcherart.

5.1. Der Einfluss strukturbedingter Rahmenbedingungen auf Transformationsprozesse im Verkehrssystem

Forschungsfrage 1: Welche strukturbedingten Rahmenbedingungen beeinflussen Transformationsprozesse im Verkehrssystem in Bezug auf den öffentlichen Raum in Wien?

Um die Forschungsfrage zu beantworten, werden zunächst die Leitfragen 1.1 und 1.2 im Folgenden beantwortet und die aufgestellten Hypothesen diskutiert.

Leitfrage 1: Wie laufen Entscheidungsprozesse in der Verkehrsplanung in Wien ab? Welche Akteur:innen haben spezifische Entscheidungsmacht? Welche Beziehungsgeflechte beeinflussen Entscheidungen in der Verkehrsplanung?

Die Straßenplanung läuft in Wien grundsätzlich nach einem bestimmten Schema ab, das den Magistratsdienststellen vorgegeben ist. Je nach Größe und Art des Projekts sind die Vorgaben und Abläufe unterschiedlich, die verkehrsbehördlichen Verfahren müssen allerdings immer eingehalten werden. Die Dienststellen haben ebenfalls nach eigenem Ermessen die Möglichkeit, mehr Abstimmungen mit anderen Akteur:innen zu machen, als formal vorgesehen ist. Dies erweist sich häufig als sinnvoll, um einen fachlichen Konsens

zu finden. Solche Abläufe und die Zusammenarbeit zwischen den Magistratsabteilungen werden von den interviewten Akteur:innen im Allgemeinen als sehr gut funktionierend betrachtet und haben sich in den letzten Jahrzehnten auch deutlich verbessert. Gleichzeitig stiegen allerdings auch Quantität und Komplexität von Planungsprojekten durch höhere Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Der unkomplizierte und direkte Austausch der Referent:innen unterschiedlicher Dienststellen im grundsätzlich starren, streng hierarchisch organisierten Verwaltungssystem ermöglicht ein interdisziplinäres Zusammenarbeiten, was wichtig ist für die Bewältigung der immer komplexer werdenden Projekte.

Die MA 28 stellt eine zentrale Dienststelle bei Straßenbauprojekten dar. Sie koordiniert die Projekte, führt die Planungen durch und fungiert als zentrale Ansprechstelle. Da die Politik Ziele vorgibt und Verwaltungshandeln legitimiert, sind die Projekte auf eine gute politische Projektsteuerung angewiesen, die üblicherweise von den Bezirken übernommen wird. Somit liegt die technische Projektleitung in den meisten Fällen bei der MA 28 und die politische Steuerung bei den Bezirken.

Politisch gibt es bedingt durch die Verwaltungsstruktur zwei zentrale, direkt verantwortliche Akteur:innen in der Verkehrsplanung.

- Der Bezirk – Bezirksvorsteher:in und die mit Aufgaben betrauten Personen ihrer Bezirkspartei – ist die direkte Vertretung

der Bezirksbevölkerung und zuständige Ebene für die Straßenraumgestaltung. Damit ist der Bezirk für nahezu alle Straßenprojekte direkt verantwortlich und hat eine wichtige Entscheidungskompetenz.

- Der:Die Stadträt:in für Stadtplanung und Mobilität in der Stadtregierung mit der Geschäftsgruppe. Der:Die Bürgermeister:in steht in der Weisungskette des Magistrats zwar über der:dem Stadträt:in, in der Praxis tritt der:die Stadträt:in jedoch als höchste Ebene auf.

Stadt und Bezirke haben unabhängige Budgets und finanzieren jene Vorhaben, die in ihrem Kompetenzbereich liegen, selbst. Ihre Geschäfte werden durch den Magistrat erledigt.

Den größten Einfluss auf Planungen haben politische Konstellationen und Machtstrukturen. Das politische System in Wien ist für Österreich einzigartig und beeinflusst das Entscheidungshandeln stark. Die Bezirksvorsteher:innen sind zentrale Akteur:innen und können ihre Arbeitsweise sehr frei wählen. Das kann von einer weitgehend alleinigen Erledigung der Geschäfte bis zu einer Delegation an die Bezirksrät:innen der eigenen Partei gehen. Die Amtszeit aller politischen Ämter in Wien ist unbegrenzt. Die größeren Bezirke haben ähnliche Einwohner:innenzahlen wie die anderen größeren Städte in Österreich, werden jedoch nur von einer Person – dem:der Bezirksvorsteher:in – regiert. Das gibt einigen Bezirksvorsteher:innen besonders viel Macht, die zusätzlich durch die teilweise sehr langen Amtszeiten verstärkt wird.

Hypothese 1: *Bezirksvorsteher:innen haben realpolitisch deutlich mehr Entscheidungsmacht (bzw. Verhinderungsmacht) als ihnen laut Stadtverfassung zusteht.*

Durch die realpolitischen Verhältnisse suchen die Stadträt:innen fast immer den Konsens mit den Bezirken und treffen kaum Entscheidungen ohne deren Zustimmung, selbst wenn sie dies formal könnten. Da das Straßennetz bis auf Hauptstraßen B und Hauptradrouten in Zuständigkeit der Bezirke liegt, sind Maßnahmen im öffentlichen Raum ohnehin selten ohne die Zustimmung der Bezirke durchführbar. Die Bezirke selbst haben durch ihr geringes Budget wenig Gestaltungsspielraum, welcher jedoch durch EU-, nationale und städtische Förderlöcher deutlich erweitert wird. Der größte Machtfaktor der Bezirksvorsteher:innen liegt dadurch im Nicht-Entscheiden, also dem Verhindern von Maßnahmen. Dabei kommt hinzu, dass in der Position des:der Bezirksvorsteher:in sehr viel Entscheidungsmacht konzentriert ist. Die Bezirksvertretung muss zwar größeren Budgetvorhaben zustimmen, allerdings kann der:die Bezirksvorsteher:in die meisten Entscheidungen sowie die Art der Politik und Mitbestimmung durch andere Parteien bzw. die Bevölkerung allein bestimmen. Diese Machtkonzentration kommt noch deutlicher in den Flächenbezirken zum Vorschein. In der Donaustadt vertritt der Bezirksvorsteher beispielsweise eine Bevölkerung der Größe von Graz. Ebenso ist das beim Verhältnis der Repräsentation durch die Bezirksvertretung, deren Mandatar:innenzahl gedeckelt ist und ab

einer bestimmten Einwohner:innenzahl nicht mehr wächst. Diese Entscheidungsmacht wird begrenzt durch parteiinterne Dynamiken. Sie brauchen Rückhalt der Bezirksparteien und der Parteiorganisationen und sind auf ein gegenseitiges Einvernehmen in der Umsetzung von Projekten angewiesen.

Damit wird Hypothese 1 grundsätzlich bestätigt. Bezirksvorsteher:innen haben in ihrer formalen Position bereits großen Handlungsspielraum, der dadurch erweitert wird, dass sie und ihre Bezirksparteien aufgrund parteipolitischer Dynamiken großen Einfluss auf ihre Stadtparteien haben. Dabei sind sie allerdings selbst auf den Rückhalt ihrer Partei angewiesen, was ihre Macht begrenzt. Ist dieser Rückhalt nicht vorhanden, können Konflikte auftreten, die im weiteren Verlauf gegebenenfalls zu einer innerparteilichen Abwahl im Vorlauf einer Bezirksvertretungswahl führen können. Durch die Dominanz der SPÖ im politischen System in Wien haben Bezirksvorsteher:innen der SPÖ realpolitisch deutlich mehr Macht als jene anderer politischer Parteien.

Hypothese 2: *Einzelpersonen in der Verwaltung und in der Bezirkspolitik können Transformationsprozesse wesentlich beeinflussen und sie im schlimmsten Fall gänzlich zum Erliegen bringen.*

Durch die strukturelle Aufteilung Wiens in 23 Bezirke und die Besorgung der Verwaltungsangelegenheiten der Bezirke durch den Magistrat hat sich auch eine fixe Zuteilung von Referent:innen der Magistrats-

abteilungen zu Bezirken als vorteilhaft herausgestellt. Diese Aufteilung führt jedoch zum Treffen vieler kleiner Entscheidungen durch Einzelpersonen. Entscheidungen von Einzelpersonen (im Verwaltungssystem) werden in ihrer Umwelt dadurch legitimiert, dass sie in der Außenwahrnehmung als Institution (System) auftreten. Durch fehlende Kontrollinstanzen hat diese Entscheidungsform jedoch Potenzial zu Willkürentscheidungen. Verstärkt wird dieser Anschein der Willkür durch die mangelnde Transparenz derartiger Entscheidungsprozesse, da die Bezirksvorsteher:innen ebenfalls allein handeln und entscheiden können. Diese Problematik tritt verstärkt bei kleinen Entscheidungen auf, die Intransparenz bei Entscheidungen des Bezirks ist aber auch bei Großprojekten zu beobachten. Insbesondere ein Nicht-Entscheiden der Bezirksvorsteher:innen, also ein Verhindern von Projekten, wird selten nach außen kommuniziert, was den Machtfaktor verstärkt.

Die Stärkung der Bürger:innenbeteiligung ist ein erklärtes Ziel der Stadt Wien und wird bei größeren Projekten üblicherweise angewandt. Sie dient (bisher) allerdings vorwiegend der Legitimation der Projekte und weniger der Mitwirkung. Die verkehrstechnischen Möglichkeiten in einem gesetzten Rahmen sowie die politische Agenda der Stadt und des Bezirks bestimmen üblicherweise die Möglichkeiten in der Gestaltung des öffentlichen Raums.

Hypothese 2 kann damit zu Teilen bestätigt werden. Die Macht der Bezirksvorsteher:innen ist zwar durch die Bezirksver-

tretung und den erforderlichen Rückhalt der eigenen Partei begrenzt, dennoch hat der:die Bezirksvorsteher:in sehr viel alleinige Entscheidungsmacht. Bei den meisten Planungsprojekten ist ein:e Referent:in einer Magistratsdienststelle anwesend. Sie kann zwar weitreichende Vorgaben der technischen Möglichkeiten machen, muss sich schlussendlich aber vor den eigenen Vorgesetzten, dem Bezirk, der Geschäftsgruppe und der Magistratsdirektion verantworten. Zielkonflikte, die immer häufiger auftreten, müssen meist politisch entschieden werden. Der Einfluss solcher Einzelentscheidungen kann in dieser Arbeit nicht vollständig beantwortet werden, es gibt jedoch Hinweise, dass derartige Entscheidungen oft nicht den Weg zu den politischen Entscheidungsträger:innen finden und sich Interessen einzelner Verwaltungsakteur:innen durchsetzen.

In den Fallstudien hatten zwei Verwaltungsakteur:innen als besonderes Gewicht in der Entscheidungsfindung:

- Die MA 46 erstellt als Verkehrsbehörde Verordnungen im Straßenwesen und muss daher in Straßenprojekten immer hinzugezogen werden. Sie vertritt die Grundsätze der StVO – Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und Verkehrssicherheit – und ist rechtlich für Fehlplanungen haftbar. Durch diese formellen Gegebenheiten hat die MA 46 eine starke Verhinderungsmacht und kann Planungsprozesse erheblich beeinflussen. Von den interviewten Personen wird sie tendenziell als Verhinderer einer Trans-

formation beschrieben, da ihre Entscheidungen tendenziell als Autofreundlich wahrgenommen werden.

- Die Wiener Linien haben durch den politischen Konsens zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eine starke Verhandlungsposition in Planungsprojekten, wenn Linien des öffentlichen Verkehrs betroffen sind. Dabei werden betriebliche Faktoren oft höher gewichtet als die Gestaltung des Straßenraums nach Wunsch des Bezirks. Für eine kritische Auseinandersetzung mit den Planungsparadigmen und -vorgaben des öffentlichen Verkehrs ist dabei kaum Raum vorhanden – sie werden weitgehend von den Wiener Linien vorgegeben.

Leitfrage 2: Welche institutionellen Rahmenbedingungen behindern beziehungsweise fördern Transformationsprozesse in der Verkehrsplanung?

Das Wiener Planungssystem wird im internationalen Vergleich trotz der Größe und Komplexität seiner Verwaltungsstruktur in der Selbstwahrnehmung als sehr effizient beschrieben. Insbesondere in der Straßenplanung schafft Wien derzeit ungewöhnlich viele Projekte. (Interview 10 2024: 38; Interview 12 2024) Dies kann zurückgeführt werden auf (1) die Aufstockung des Verwaltungspersonals, (2) einen konkreten politischen Willen zur Transformation, der durch die dominierende Partei SPÖ getragen wird und von den meisten Bezirken goutiert wird, (3) eine gezielte Personalpolitik in der Verwaltung im letzten Jahrzehnt, welche die Wertehaltungen

verändert hat, sowie (4) eine Förderstruktur durch EU, Bund und Stadt, die derzeit viel Budget für gezielte Maßnahmen des Rad- und Fußverkehrs und zur Klimawandelanpassung bereitstellt.

Die Stabilität des politischen Systems in Wien ist im Vergleich zu anderen Städten außergewöhnlich und führt zu langen Planungshorizonten in der Stadtplanung, was die Transformation positiv beeinflusst. Wahlen haben in Wien einen geringeren Einfluss auf das Handeln und Nicht-Handeln politischer Entscheidungsträger:innen und der ihr unterstehenden Verwaltung, da sich die SPÖ Wien ihres Wahlsiegs relativ sicher sein kann. Ein derart großer Einfluss von Wahlen auf einen Planungsprozess wie beim Projekt Praterstraße ist sehr ungewöhnlich.

Grundsätzlich werden die Prozesse in der Wiener Verkehrsplanung von den interviewten Personen als gut funktionierend beschrieben. Gremien wie die Auditkommission und die Projekt- und Einbautenbesprechung erfüllen den Zweck der Qualitätssicherung. Die Fachkommission Verkehr scheint in ihrem Wesen jedoch nicht ausreichend zu sein, um eine tatsächliche Mitwirkung von Interessensgruppen zu ermöglichen. Nach Vorschlag von Interviewpartner:in 6 (2024: 53) könnte eine ergänzende qualitätsprüfende Stelle, welche nachweisen muss, dass die Ziele der Stadt Wien in konkreten Projekten auch eingehalten werden, zu einer deutlichen Qualitätssteigerung führen.

Auch sonstige Partizipationsprozesse sind – anders als etwa in der Flächenwidmungsplanung – kaum formalisiert und ausbaufähig. Auch fehlen in einigen Prozessschritten noch Formalismen, die bestimmte Qualitäten einfordern. So wird die Lage von Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen erst kurz vor Fertigstellung im behördlichen Ermittlungsverfahren durch die Verkehrsbehörde festgelegt. Neben dem Bezirk sind hier auch Einzelpersonen der Magistratsdienststellen anwesend. Oft werden hier noch Änderungen in der Fahrstreifenanzahl und der Verkehrsführung vorgenommen, was Projektdetails noch entscheidend ändern kann und häufig zugunsten des Kfz-Verkehrs geht. Ein Vorziehen von Teilen des Behördlichen Ermittlungsverfahrens in frühere Planungsstufen erscheint sinnvoll.

Die Magistratsabteilungen haben sehr unterschiedliche Interessenslagen und Zielsetzungen, die sich teilweise gegenseitig ergänzen, aber auch konterkarieren können. Die MA 18 dient vorwiegend als Inkubator und Vorantreiber von Nischeninnovationen in der Stadtentwicklung und agiert dabei sehr innovativ. Sie hat großen Einfluss auf die Stadtentwicklung, ist in den Straßendetailplanungen allerdings nur wenig involviert. Die MA 28 hat in Planungen vor allem eine koordinierende Funktion und ist an einem raschen Projektablauf interessiert. Dabei hat sie auch viel inhaltliche Steuerungsmöglichkeit. Veränderte Werthaltungen durch neues Personal sind vorteilhaft für die Transformation des Verkehrsraums. Die Mobilitätsagentur unterstützt trans-

formative Bestrebungen und tritt als stark institutionalisierte Lobbyorganisation für den Fuß- und Radverkehr auf. Dabei fordert sie Qualitäten ein und kann Entscheidungsprozesse erheblich beeinflussen.

Einen besonders großen Einfluss auf Entscheidungen in der Verkehrsplanung hat auch die Verkehrsbehörde, die in Wien durch die MA 46 repräsentiert ist. Die Verkehrsbehörde hat die Grundsätze der StVO, also die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Verkehrssicherheit zu vertreten und wird daher zwangsläufig – bedingt durch die den Kfz-Verkehr bevorzugende StVO – als Verhinderer transformativer Prozesse wahrgenommen. Veraltete Wertehaltungen des Personals, die den Kfz-Verkehr bevorzugen, verstärken dieses Verhalten. Hier kommt der Systemnachteil des Kfz-Verkehrs – seine geringe Flächeneffizienz – zu tragen, da ihm dadurch mehr Platz und Zeit im Straßenraum eingeräumt wird. Eine Neufassung der StVO ist in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Vor allem die Leistungsfähigkeit an Verkehrsknoten wird weiterhin ein Thema sein. Umso wichtiger erscheinen klare Signale durch die Politik, die die Behörde in ihrer Interessensabwägung unterstützen, um die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs nicht an oberster Stelle stehen zu lassen.

Hypothese 3: *Zwischen strategischer Ebene und Detailplanung fehlt eine konkrete Zielebene, an der sich die ausführenden Magistratsdienststellen orientieren können.*

Die Strategien der Stadt Wien sind teilweise sehr allgemein gehalten, geben allerdings eine klare Richtung an, wie sich der öffentliche Raum entwickeln soll. Die gezielte Umverteilung des öffentlichen Raums von Flächen für den Kfz-Verkehr zu Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie die Klimawandelanpassung sind deutlich benannt. In der Praxis der Verkehrsplanung fällt es den Akteur:innen mit zunehmendem Detailgrad jedoch schwieriger, diese Ziele in konkrete Maßnahmen zu gießen. Es gibt Hinweise in den Interviews, dass konkretere Zielsetzungen und Maßnahmenleitlinien auf Stadtteilebene (z.B. Bezirksebene) hilfreich wären, um Planungen klarer und transparenter ablaufen zu lassen. Stadtteil-Entwicklungskonzepte (SEK) und bezirkswerte Strategien wie Radverkehrskonzepte und Masterplan Gehen versuchen, diese Zielebene aufzugreifen. Für den Kfz-Verkehr und den öffentlichen Verkehr fehlt eine derartige Ebene allerdings weitgehend, wodurch deren Ziele und Rahmenbedingungen in den Planungsprojekten für den öffentlichen Raum meist neu definiert werden müssen. Die ganzheitliche Verkehrsentwicklung auf Bezirks- oder Stadtteilebene zu betrachten – wie es beispielsweise die Stadt Gent mit ihrem Traffic Circulation Plan (Stad Gent o. J.) gemacht hat – könnte Planungsprozesse zielführender machen. Derartige

Strategien müssten allerdings von den Bezirken getragen werden, da sie ihren Handlungsspielraum kanalisieren und letztendlich einschränken. Hypothese 3 wird damit in Grundzügen bestätigt, wobei es in den Interviews sehr unterschiedliche Meinungen dazu gab.

5.2. Die Grenzen der Transformation

Die Transformation muss sich innerhalb der Rahmenbedingungen des politischen Systems und dessen vorherrschenden Narrativen abspielen und stößt hier an Systemgrenzen, die den Handlungsspielraum einengen. Werthaltungen von Einzelpersonen im politischen System (Politik und Verwaltung) sowie Vorgaben der StVO und der Richtlinien, verbunden mit deren Interpretation durch die Planer:innen und den Magistrat, geben einen Rahmen vor.

Dieser wird zusätzlich stark durch die Dominanz der SPÖ – die selbst interne Aushandlungsprozesse unterschiedlicher Strömungen austragen muss – geprägt. Zugespitzt könnte man sagen, dass in Wien gemacht wird, was die SPÖ zulässt, wobei sich dieser Handlungsspielraum je nach dominanter Strömung innerhalb der Partei verschieben kann. Die Macht der Bezirksvorsteher:innen, die vor allem Maßnahmen verhindern können, darf dabei nicht unterschätzt werden. In diesen Rahmenbedingungen versuchen einzelne – teilweise in ihrer transformations-

fördernden Aufgabe institutionalisierte – Akteur:innen in Politik und Verwaltung, diesen Rahmen auszudehnen und eine Verschiebung zugunsten der Transformation voranzutreiben. Das Vorhandensein und die Verteilung der Finanzmittel spielt dabei eine große Rolle und kann durch gezielte Steuerung übergeordneter Akteur:innen das Handeln der Stadt und der Bezirke stark beeinflussen.

Eine dichte Stadt fördert nachhaltige Verkehrsarten

Der negative Trend im Pkw-Bestand in Wien zeigt bereits einen sinkenden Stellenwert des privaten Pkw in der Bevölkerung. Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird durch verschiedene Parameter wie Bauliche Dichte, Versorgungsangebote in räumlicher Nähe und das Stellplatzangebot begrenzt, was die rückläufigen Pkw-Zulassungszahlen in Wiens Innenbezirken zeigen. In Stadterweiterungsgebieten am Stadtrand müssen diese Entwicklungen planerisch gesteuert werden.

Die Transformation muss im Wertesystem der Verwaltung verankert werden

Betrachtet man die systemischen Rahmenbedingungen, so ist das Verwaltungssystem ein zentraler Baustein für die Verfestigung transformativer Handlungspraktiken. Sind Nischeninnovationen einmal im vorherrschenden Regime verfestigt, verselbstständigt sich deren Umsetzung, wodurch keine außerordentlichen Leistungen durch Nischenakteur:innen mehr erforderlich sind. Im Folgenden werden wesentliche Aspekte dieser Ver-

ankerung von Nischeninnovationen im Verwaltungssystem beschrieben:

Das Verwaltungssystem kann sich aufgrund seines selbsterhaltenden Prinzips nur langsam ändern. In den letzten 25 Jahren gab es in Wien zahlreiche und immer intensiver werdende Bestrebungen seitens Politik und Führungskräften in der Verwaltung, systemische Rahmenbedingungen zu ändern, um ein nachhaltiges Verkehrssystem in Wien durchzusetzen.

Letztendlich ist das Ziel dieser Bestrebungen, transformative Elemente der Verkehrsplanung in den Werthaltungen des handelnden Personals in der Verwaltung zu verankern. Ein gezieltes Heranführen von Verwaltungspersonal an neue Zielsetzungen und die Formulierung einer klaren politischen Agenda sind hilfreich für derartige Prozesse. Viele Widerstände einer Nachhaltigkeitstransformation liegen in den Werthaltungen des Verwaltungspersonals, die sich nur bedingt ändern lassen. Es ist zu beobachten, dass insbesondere jene Personen mit einer verkehrstechnischen Ausbildung zu einer hohen Affinität zum flüssigen Ablauf den Kfz-Verkehrs neigen. Eine gezielte Personalpolitik über einen längeren Zeitraum kann dafür sorgen, den Personalstand zu diversifizieren. Auch bei den Bezirksvorsteher:innen wird ein Generationenwechsel als fördernd für transformative Prozesse beschrieben. Eine Begrenzung der Amtszeit könnte zu einem häufigeren Wechsel in den Verantwortlichkeiten führen und den Widerstand gegen Transformationen unwahrscheinlicher machen.

Transformation braucht eine klare politische Agenda

Ein derartig großer Eingriff in ein bestehendes System wie die Transformation des Verkehrssystems benötigt eine klare politische Agenda, die von allen Regierungsparteien getragen und öffentlich kommuniziert wird. Nur so kann sie gegenüber der Öffentlichkeit und der Verwaltung ausreichend Legitimität erfahren. Das Wiener Beispiel zeigt außerdem, dass es vorteilhaft ist, wenn die Transformation von der Bürgermeister:innenpartei angeleitet wird.

Strategische Zielsetzungen müssen transparent nach außen getragen und innerhalb des Verwaltungssystems klar kommuniziert werden. Einerseits geschieht das durch politische Regierungsprogramme, deren Ziele sich optimalerweise aus strategischen Zielsetzungen ergeben und eine klare politische Legitimation in die Verwaltung tragen. Andererseits sollten diese Zielsetzungen in alle Ebenen des Verwaltungshandelns getragen und auf die spezifischen Aufgaben übersetzt werden. Strategische Zielsetzungen sind schwierig auf den Einzelfall anzuwenden, wenn sie zu allgemein sind. Neben den allgemeinen Zielsetzungen, wie sie im Fachkonzept Mobilität formuliert sind, sollte es daher detailliertere Konzepte und Zielsetzungen geben, an denen sich die Verwaltung in ihrem Entscheidungsverfahren orientieren kann.

Nischeninnovationen werden durch fördernde hoheitliche Strukturen gestützt

Ein Faktor zur Stärkung von Nischeninnovationen ist die Bildung eigener Strukturen. Die Wiener Linien übernehmen, ausgestattet mit viel Legitimität durch die politische Agenda der letzten Jahrzehnte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, eine starke Rolle in Planungsprozessen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Mobilitätsagentur hat inzwischen eine ähnliche Rolle für die aktive Mobilität, insbesondere aber für den Radverkehr. Durch ihre Separierung von der Verwaltungsstruktur ist sie nicht an ihre streng hierarchischen Kommunikationsstrukturen gebunden. Sie kann somit deutlich direkter agieren, mit politischen Entscheidungsträger:innen kommunizieren und dabei Koalitionen für den Radverkehr suchen. Eine derartige Position unterstützt dabei, Nischeninnovationen in das Regime zu heben und dort zu verankern. Einer Externalisierung verwaltungstechnischer Aufgaben in die Privatwirtschaft kann zwar kritisch begegnet werden, hilft allerdings bei der Flexibilität in der Interaktion und in Personalentscheidungen.

Gezielte Förderungen setzen Qualitätsstandards in der Transformation

Eine gezielte finanzielle Förderung transformativer Maßnahmen durch übergeordnete staatliche Akteur:innen hat einen großen Einfluss auf das Handeln untergeordneter Gebietskörperschaften. Das zeigt sich in den *klimaaktiv mobil* Förderungen des Bundes, die das Radverkehrsbudget

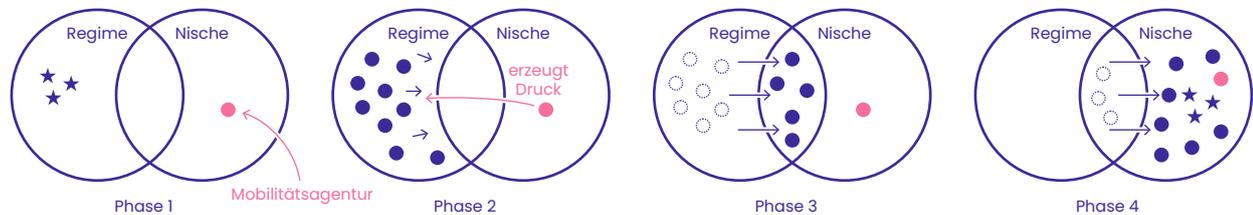
der Stadt Wien nahezu verdoppeln, und in den Fördertöpfen für die Klimawandelanpassung der Stadt Wien, mit denen die Stadt die Transformation öffentlicher Räume durch die Bezirke fördert. Durch strenge fachliche Kriterien wird das Interesse der Fördergeber zu ihrer Zielerreichung garantiert. Bezirke haben großes Interesse zur Abholung der Förderung und sind so gezwungen, bestimmte Maßnahmen umzusetzen. Ein Nicht-Handeln würde wie ein „Liegenlassen“ dieser Budgetmittel wahrgenommen werden.

Transformative Maßnahmen müssen als „gut genug“ verstanden werden

Ein weiterer Faktor der Transformation öffentlicher Räume ist die von Simon (1947) beschriebene Art der Entscheidungsfindung. Verwaltungssysteme stehen immer unter der Herausforderung, in ihrer Informationsverarbeitung stark zu selektieren. Zur Vereinfachung von Entscheidungsfindungsprozessen werden nicht alle Möglichkeiten in Betracht gezogen, sondern Maßnahmen getroffen, die als „gut genug“ erscheinen, um die vorgegebenen Ziele zu erreichen. Daher ist es wichtig, dass die Umsetzung von Nischeninnovationen von Beginn an mitgedacht wird und stets Teil der Interessensabwägung ist.

Transformation kann auch schnell und kostengünstig sein

In Zeiten angespannter Budgets auf allen Verwaltungsebenen zeigen sich neue Herausforderungen in der Nachhaltigkeits- transformation. Die Straßenumgestaltungen, wie sie in Wien üblich sind, sind meist



● Nischenakteur:innen ★ Kern- und dem Regime verbundene Akteur:innen

sehr kostspielig. Aufgrund fehlender Budgets kann es passieren, dass die Transformation deutlich verlangsamt wird. Umso wichtiger erscheint eine Etablierung als auch eine Erprobung kostengünstiger Maßnahmen zur Transformation des öffentlichen Raums, die nicht zwangsweise eine Neugestaltung des gesamten Straßenraums bedingen. Das Projekt Supergrätzl Favoriten versucht genau das für Nebenstraßen in Wohngebieten zu erproben. Es erscheint sinnvoll, diese Bemühungen auf andere Straßentypen auszuweiten. Reine Verkehrsbeschränkungen für Kfz und punktuelle bauliche oder temporäre Maßnahmen können beispielsweise bei minimalem Mitteleinsatz eine sehr große Wirkung entfalten, ohne die gesamte Straßengestaltung ändern zu müssen.

5.3. Der Beitrag von Fallstudien zum Verständnis transformativer Prozesse

In den Fallstudien Praterstraße, Supergrätzl Favoriten und Thaliastraße wurde auf verschiedene Weise versucht, transformative Elemente in die Straßenräume zu integrieren. Durch die Analyse im Zuge

dieser Arbeit werden fördernde und behindernde Faktoren dieser Bestrebungen benennbar. Der Vergleich ermöglicht eine Kontextualisierung: Sind die Rahmenbedingungen projektspezifisch oder auf transformative Prozesse in ganz Wien oder gar ganzheitlich zu übertragen? Nachfolgend werden Faktoren benannt, die transformative Prozesse stark beeinflussen.

Die hoheitlichen Strukturen sind sehr stark auf die Erhaltung des Status-Quo ausgerichtet. Insbesondere hat die Verwaltung die systemeigene Aufgabe der Selbsterhaltung, was zwar Stabilität erzeugt, Veränderungen des Verwaltungssystems aber schwieriger macht und damit die Erhaltung des Regimes stärkt. Die Fallstudien zeigen, dass Veränderung vorwiegend von der Politik angestoßen wird. Was technisch möglich ist, wird allerdings sehr stark durch den Handlungsspielraum der Verwaltung beeinflusst. Die regierende Politik ist dem Regime zuzuordnen, wobei sich unterschiedliche Strömungen innerhalb von Parteien oder gar ganze Parteien mit dem Vorantreiben von Nischeninnovationen beschäftigen. Sie haben besonders starken Einfluss auf die Förderung oder Behinderung in der Etablierung von Innovationen.

Abbildung 66:
Destabilisierung des Regimes am Beispiel der Mobilitätsagentur

Quelle: Eigene Darstellung

In Wien gibt es Strukturen in der Verwaltung, die sich um das Vorantreiben von Nischeninnovationen kümmern. Neben der MA 18, die als Magistratsabteilung für Stadtentwicklung einen sehr starken Fokus auf die zukünftige Entwicklung hat und damit Innovationen entwickelt und vorantreibt, war die Einrichtung der Mobilitätsagentur ein wichtiger Faktor zum Aufstieg von Nischeninnovationen im Fuß- und Radverkehrsbereich in das Regime. Die Mobilitätsagentur tritt als externe Nischenakteurin auf und beeinflusst mit Legitimation durch die Geschäftsgruppe für Stadtplanung und Mobilität die Themensetzung in der Verkehrsplanung, die Flächenverteilung sowie eine Qualitätssteigerung von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Damit ist sie auch wichtige Akteurin in der Destabilisierung des vorherrschenden Regimes.

Die Nischenakteur:innen in der Verwaltung und dessen Umfeld erweitern insbesondere den Möglichkeitsraum, der den politischen Entscheidungsträger:innen in der Planung zur Verfügung steht (beispielsweise neue Techniken in der Grünraumgestaltung, Weiterentwicklung von Anlagentypen im Radverkehr, etc.). Innerhalb des Verwaltungssystems kann davon ausgegangen werden, dass systemerhaltende Subsysteme wie auch innovative Subsysteme vorhanden sind.

Neben den Eigenschaften des Verwaltungssystems und dessen Subsysteme ist der Fokus auf die Wertesysteme der handelnden Akteur:innen relevant. Das Wertesystem ist nach Göpel (2016) ein

wesentlicher Faktor von Transformationsprozessen. Das Verwaltungssystem versucht, sich von seinem Personal abzugrenzen. Deren Werterhaltung haben jedoch sehr großen Einfluss auf ihre individuellen Handlungen. Wurde das Personal in Zeiten der Fokussierung auf die autogerechte Stadt sozialisiert und ausgebildet, ist es wahrscheinlich, dass die Werterhaltungen dieser Ideologie entsprechen und dementsprechend „autofreundlich“ gehandelt wird. Nischeninnovationen werden dadurch immer auf Widerstand stoßen. Langfristig können sie sich im System nur etablieren, wenn die Werterhaltungen des Personals geändert werden, entweder durch Weiterbildungen oder durch neues, junges Personal mit entsprechender Werterhaltung.

Innovationen in Planungsprozessen sind, wie durch Giddens Strukturierungstheorie beschrieben, ständigen Veränderungen unterworfen und werden stetig weiterentwickelt. Innovationen, die in aktuellen Planungen noch nicht möglich erscheinen, können beim nächsten Projekt bereits angewandt werden. Durch lange Planungs- und Umsetzungszeiträume hat sich der Stand der Technik bis zur Umsetzung bereits weiterentwickelt. Gleichzeitig zeigt sich, dass Transformationen Zeit benötigen. Aufgrund der Trägheit des Systems und der ständigen Reproduktionsschleifen wird eine Nachhaltigkeitstransformation nicht von einem Tag auf den anderen stattfinden können. Brisant ist dieser Umstand, da die Klimakrise ein schnelles Handeln erfordert.

Die Akteur:innen in Planungsprojekten haben bestimmte Ziele und Interessen und suchen sich dafür Koalitionen, bestehend aus Akteur:innen, die ähnliche Ziele verfolgen. Eine Koalition kann aus politischen Akteur:innen und Verwaltungsakteur:innen, aber auch der Zivilgesellschaft bestehen. Der Zusammenschluss von Nischenakteur:innen erweist sich als sinnvoll, um den Druck auf die Etablierung von Innovationen zu erhöhen und das Regime zu destabilisieren.

Leitfrage 3: *Inwiefern kann die Anwendung der Multi-Level-Perspektive auf Fallstudien zum Verständnis transformativer Prozesse in konkreten abgegrenzten Räumen beitragen?*

Zum Verständnis transformativer Prozesse erscheint die Multi-Level-Perspektive (MLP) als theoretisches Gerüst hilfreich. Die Anwendung anhand konkreter Fallstudien gibt den verschiedenen Betrachtungsebenen der MLP einen Kontext. Interessant dabei ist, dass sich die Systemgrenzen bei unterschiedlichen Betrachtungshöhen ändern. Besteht die sozio-technische Landschaft beispielsweise bei einer nationalen Betrachtung vorwiegend aus europäischen und globalen Effekten, kommen bei einer Betrachtung von einzelnen Fallstudien der Transformation auch nationale und regionale Effekte hinzu. Beispielsweise seien hier die *klimaaktiv mobil* Förderungen des Bundes zur Förderung von Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr genannt, die großen Einfluss auf die Verkehrsplanung in Wien haben. Die Fallstudien zeigen ebenso auf, dass eine

Transformation nicht nur aufgrund von Widerständen aus dem Regime gebremst werden kann, sondern dass auch andere politische Entwicklungen und Machtkonstellationen großen Einfluss haben können.

Neben der Betrachtung der MLP trägt auch die Betrachtung von politischer Theorie und Verwaltungstheorie entscheidend zu einem Verständnis transformativer Prozesse bei. So zeigt sich die systembedingte Trägheit des Verwaltungssystems, welches nicht von heute auf morgen grundlegend geändert werden kann. Für eine Nachhaltigkeitstransformation des Verkehrssystems erscheint eine solche grundlegende Änderung allerdings notwendig. Umso mehr sollte möglichst früh mit einer Umstrukturierung der Verwaltung begonnen werden, um in Zeiten förderlicher politischer Verhältnisse für eine rasche Transformation bereit zu sein. Ein langer Zeitraum politischer Betrachtungen über mindestens 10 – besser noch 20 Jahre – hilft bei der Einordnung politischer Dynamiken, die oft auf den ersten Blick nicht feststellbar sind. Bei der Analyse von Fallstudien muss immer deren spezifischer Kontext genau betrachtet werden. Nicht alle Faktoren einer Fallstudie lassen sich allgemein auf Transformationsprojekte übertragen, geben jedoch auch Hinweise auf mögliche Handlungshemmnisse.

Aufbauend auf den Erkenntnissen dieser Arbeit, ergänzt durch persönliche Erfahrungen aus der Planungspraxis und erlerntem Wissen aus dem Raumplanungsstudium werden im Folgenden sechs Handlungsempfehlungen für eine Nachhaltigkeitstransformation öffentlicher Mobilitätsräume aufgestellt. Sie sind bewusst plakativ gehalten und sollen Planer:innen und Entscheidungsträger:innen helfen, transformative Prozesse in ihren Gemeinden anzustoßen und dafür die richtige Rahmenbedingungen zu entwickeln.

6

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR TRANSFORMATION DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

1

Alle ziehen an einem Strang

Eine Transformation ist kein technisches Produkt sondern Teil eines demokratiepolitischen Prozesses. Daher braucht sie politische Legitimität, die über die politische Agenda von Einzelparteien hinausgeht. Auch die dominierende Bürgermeister:innenpartei soll sich zu den Zielen und dem Transformationspfad öffentlich bekennen. Das gibt politische Legitimation und gibt bedeutende politische Signale an die Verwaltung: „Ja, wir wollen das so!“

- Ein klares öffentliches Bekenntnis zur Transformation durch eine Mehrheit der Parteien aus Regierung und Opposition, insbesondere aber der Bürgermeister:innenpartei.
- Konsensuales, aber bestimmtes Auftreten gegenüber untergeordneten Gebietskörperschaften wie Bezirken, damit diese miteinbezogen werden.
- Sichtbarkeit des Willens zur Transformation auch im dafür verfügbaren Budget. Das Handeln von Bezirken kann beispielsweise durch Förderungen, die an konkrete Bedingungen geknüpft sind, angereizt und gesteuert werden.

2

Hilfe, wo soll ich hin?!

Die Verwaltung ist in ihrem Handeln auf politische Legitimation angewiesen. Fehlende oder unklare politische Zielsetzungen führen zu einer ungeordneten Handlungspraxis und im schlimmsten Fall zu Konflikten. Unsicherheiten und häufige Richtungsänderungen in der politischen Agenda verunsichern das Verwaltungspersonal. Eine klare politische Steuerung in Planungsprozessen ist daher essenziell für einen möglichst reibungslosen Ablauf. Das schont Ressourcen und erleichtert die Arbeit aller Beteiligten.

- Klare strategische Zielsetzungen mit konkreten Zahlen.
- Ziele auf mehreren Flugebenen: auf gesamtstädtischer, aber auch auf Stadtteil-ebene, um einen bestimmten Handlungsspielraum zu geben und die Alternativen einzugrenzen.
- Neue Gremien im Planungsprozess zur Qualitätssicherung und Einhaltung der städtischen Ziele einsetzen.
- Gute und präzise politische Prozesssteuerung bei größeren Planungsprojekten.
- Formulierung konkreter Ziele für Umgestaltungsprojekte.

3

Nicht auf die Verwaltung vergessen!

Die Verwaltung ist zentrales Handlungsinstrument der Politik und ein nicht zu unterschätzender Faktor in der Transformation. Die Verwaltung ist auf Stabilität ausgelegt und verändert sich nicht gerne. Die Handlungen des Verwaltungspersonals sind stark durch ihre Werte geprägt. Eine Verjüngung und Umstrukturierung der Verwaltung erscheint essenziell zur Änderung der Wertehaltungen und zur Fokussierung auf die Herausforderungen der Transformation. Das schafft neue Perspektiven und gibt Raum für innovative Maßnahmen.

- Gezielte Personalpolitik mit Blick auf innovative Wertehaltungen.
- Vorausschauende Ressourcenplanung und Einstellung von zusätzlichem Personal, wo es Engpässe geben könnte.
- Umstrukturierungen vorausschauend planen, um Überforderung und Engpässe in der Verwaltung zu vermeiden.
- Die Verwaltung nicht überfordern: Veränderung braucht Zeit und zu viele Veränderungen auf einmal verunsichern und destabilisieren das System.

4

Transformation braucht eine Lobby!

Damit Nischeninnovationen im Regime aufgenommen werden können, brauchen sie eine ständige Betreuung im politischen System. Eigene Strukturen, seien sie intern wie die Klimastabstellen als Teil der Magistratsdirektionen in einigen österreichischen Städten, oder extern wie die Mobilitätsagentur Wien, treten in allen Prozessen als Lobbyorganisation für die Transformation ein und erinnern alle Akteur:innen stets an die politischen Zielsetzungen. Dabei benötigen sie allerdings einen deutlichen Rückhalt seitens der Politik. Durch die besondere Stellung abseits der üblichen Magistratsstrukturen sind sie den Steuerungshebeln der Politik und der hohen Beamtenebene näher und können auch eigene Projekte initiieren.

- Schaffung von eigenen Strukturen zur Lobbyarbeit für die Transformation.
- Einbindung dieser Strukturen in die Planungsprozesse.
- Schaffung ausreichender politischer Legitimität durch politischen Rückhalt und engen Kontakt an die politischen Entscheidungsfunktionen.

5

Der Verkehr löst sich nicht in Luft auf... oder doch?

Mobilität kann durch unterschiedlichste Maßnahmen ganz verschiedene Formen annehmen. Verkehr ist kein Selbstzweck und sollte insbesondere durch die Siedlungsstruktur auf ein Minimum reduziert werden. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums ist die Attraktivierung von Alternativen zum Auto essenziell, reich allein jedoch nicht aus. Eine Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs aus den dichtbebauten Städten ist ebenso wichtig. Das schafft einerseits sichere und ruhigere Innenstädte und reduziert den Kfz-Verkehr insgesamt, schafft andererseits aber auch Platz zum Verweilen, für Grünflächen, zum zu Fuß Gehen sowie zum Radfahren und beschleunigt den öffentlichen Verkehr. Eine gezielte und strategische Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs vereinfacht auch Planungsprozesse, da nicht jedes Mal über Straßenhierarchien diskutiert werden muss, und hilft der Verkehrsbehörde in ihrem Dilemma, genug Kapazitäten für alle Verkehrsarten bereitzustellen.

- Strategische Planung des Kfz-Verkehrs, wie es beispielsweise mit dem Traffic Circulation Plan in Gent umgesetzt wurde.
- Sind Städte dezentral organisiert, können Traffic Circulation Plans bezirkweise umgesetzt werden. Wichtig ist eine gesamtstädtische Betrachtung der Hauptstraßen.
- Schrittweise Zurückdrängung des Kfz-Verkehrs aus der Innenstadt, zum Beispiel durch Zufahrtserlaubnisse nur für Anrainer:innenverkehr und der Unterbindung von Durchzugsverkehr. Das Auto soll keine Relevanz für den innerstädtischen Verkehr mehr haben. Der Kfz-Durchzugsverkehr wird um die Stadt herumgeleitet.

6

Mitwirkung ist wichtig, scheitern aber auch!

Transformation ist ein Prozess, der die gesamte Gesellschaft betrifft. Auch wenn sie Planungsprozesse üblicherweise verlängert, ist Partizipation ein essenzieller Baustein zur besseren Legitimation auch von stark verändernden Maßnahmen und erzeugt Akzeptanz im transformativen Handeln. Die partizipativen Methoden sollten weiterentwickelt und professionalisiert und die handelnden Akteur:innen mit genügend Ressourcen ausgestattet werden. In der Verwaltung braucht es Inkubationsräume für neue Ideen und Planungsansätze. Das erfordert Vertrauen und Mitwirkung durch politische Akteur:innen und „Raum zum Scheitern“. Auch temporäre Maßnahmen sind ein wichtiger Baustein zur Förderung von Akzeptanz und als Testraum für neue Ideen.

- Weiterentwicklung partizipativer Methoden und fixe Verankerung im Planungsverständnis. Dabei sollte eine Balance zwischen guter Mitwirkung durch die Bevölkerung und einer raschen Projektabwicklung gefunden werden.

- Bürger:innen sollten das Gefühl bekommen, Planungen mitgestalten und tatsächlich mitwirken zu können. Pseudo-

Partizipation erzeugt Frustration und kann zu weniger Akzeptanz führen.

- Bildung einer Einheit im Verwaltungssystem, die frei agieren und neue Methoden zur partizipativen Mitgestaltung der Stadt ausprobieren kann. Sie benötigt ein angemessenes Budget und einen entsprechenden Vertrauensvorschuss durch die Politik und andere Verwaltungseinheiten, um frei agieren zu können.

- Mut zum Scheitern! Stadtentwicklung kann sich stets verändern und ebenso müssen sich die Planungsmethoden verändern. Temporäre Maßnahmen wie Tactical Urbanism machen neue Gegebenheiten vorstellbar und machen es möglich, neue Verkehrsorganisationen auszuprobieren. Dafür braucht es Mut für Neues und ein Bekenntnis, auch scheitern zu können. Eine transparente Kommunikation und ausreichend Begleitung ist dafür essenziell.

VERZEICHNISSE UND ANHANG

Quellenverzeichnis

3:0 Landschaftsarchitektur (2020):
Gestaltungsplan Klimaboulevard Prater-
straße.

Alena, S. (2018): Linke Wienzeile: Aufre-
gung um geplanten Radweg. MeinBezirk.
at. https://www.meinbezirk.at/maria-hilf/c-politik/linke-wienzeile-aufregung-um-geplanten-radweg_a2774834 [abgerufen am 5. Jänner 2025]

Al-Youssef, M.; Krutzler, D. (2023):
Das Projekt verkehrsberuhigte Wiener
Innenstadt steckt im Stau. derStan-
dard. <https://www.derstandard.de/story/2000146459905/das-projekt-verkehrsberuhigte-wiener-innenstadt-steckt-im-stau> [abgerufen am 16. März 2025]

ASFINAG (2012): Das Autobahnnetz in
Österreich. 30 Jahre ASFINAG.

Avelino, F.; Rotmans, J. (2009): Power in
Transition: An Interdisciplinary Framework
to Study Power in Relation to Structu-
ral Change. European Journal of Social
Theory - EUR J SOC THEORY, 12, 543–569.
<https://doi.org/10.1177/1368431009349830>

Bauer, A.-M. (2016): Hitzige Diskussion:
Soll die Praterstraße eine Flaniermeile
werden? Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/hitzige-diskussion-soll-die-praterstrasse-eine-flaniermeile-werden/202.525.723> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

Blum (2015): Wien: Radverkehrsanteil
erstmals höher als sieben Prozent. Fahr-
rad Wien Blog. <https://www.fahrradwien.at/2015/02/10/wien-radverkehrsanteil-erstmals-hoehere-als-sieben-prozent/> [abgerufen am 20. März 2025]

BMK (Hrsg.) (2021): Mobilitätsmasterplan
2030 für Österreich. Bundesministerium
für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobili-
tät, Innovation und Technologie (BMK).

Bundeskanzleramt (Hrsg.) (2020): Aus
Verantwortung für Österreich. Regie-
rungsprogramm 2020–2024.

Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG),
BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 194/1999.

BV 2 (2024): Bezirks-Voranschlag 2024.
<https://www.wien.gv.at/pdf/bv02/02-voranschlag-2024.pdf>

BV 4 (o. J.): Wiedner Verkehrs- und
Planungskommission. <https://www.wien.gv.at/wieden/verkehrskommission> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

BV 4 (2024): Fahrradstraße Argentinier-
straße ist fertig. <https://www.wien.gv.at/wieden/argentinierstrasse> [abgerufen am 16. März 2025]

BV 16 (2022): Sitzung der Bezirksvertretung Ottakring vom 29. Juni 2022. <https://www.wien.gv.at/ottakring/sitzung-bezirksvertretung-2022-06> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

BV 16 (2023): Sitzung der Bezirksvertretung Ottakring vom 28. September 2023. <https://www.wien.gv.at/ottakring/sitzung-bezirksvertretung-2023-09> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

BV 16 (2024a): Klimaboulevard Thaliastraße - Umgestaltung bis 2025. <https://www.wien.gv.at/ottakring/thaliastrasse-neu> [abgerufen am 16. März 2025]

BV 16 (2024b): Sitzung der Bezirksvertretung Ottakring vom 27. Juni 2024. <https://www.wien.gv.at/ottakring/sitzung-bezirksvertretung-2024-06> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Changing Cities (o. J.): #Kiezblocks. [kiezblocks.de](https://www.kiezblocks.de). <https://www.kiezblocks.de> [abgerufen am 8. Februar 2025]

derStandard (2016): Neue Mariahilfer Straße: Zufriedene Politik und konzentrierte Buslenker. <https://www.derstandard.at/story/2000041818409/mariahilfer-strasse-zufriedene-politik-und-konzentrierte-buslenker> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

derStandard (2019): 94,2 Prozent der Wiener Grünen für Hebein als Vizebürgermeisterin. <https://www.derstandard.at/story/2000105272459/wiener-gruene-nominieren-hebein-als-vizebuergemeisterin> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

derStandard (2024): Stefanie Lamp ist Ottakrings neue Bezirksvorsteherin. <https://www.derstandard.at/story/3000000205650/stefanie-lamp-ist-ottakrings-neue-bezirksvorsteherin> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Die Presse (2014): Streit um Tempo 30: Wiener Linien vs. Grüne. Die Presse. <https://www.diepresse.com/1595637/streit-um-tempo-30-wiener-linien-vs-gruene> [abgerufen am 8. Februar 2025]

Die Presse (2017): Wiener Getreidemarkt: Umstrittene Neugestaltung im Finale. Die Presse. <https://www.diepresse.com/5272071/wiener-getreidemarkt-umstrittene-neugestaltung-im-finale> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

Die Presse (2020): Praterstraße in Wien wird zum „Pop-up-Radweg“. <https://www.diepresse.com/5809869/praterstrasse-in-wien-wird-zum-pop-up-radweg> [abgerufen am 30. Dezember 2024]

DnD Landschaftsplanung (o. J.): Thaliastraße. <http://www.dnd.at/index.php?inc=projectSelection&id=192:3430> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Doyon, A. (2015): Don't ask permission: live/work. State of Australian Cities Conference 2015. Gold Coast.

Edler, A. (2016): Umfrage zur Praterstraße: Nur noch zwei Fahrstreifen? MeinBezirk.at. https://www.meinbezirk.at/landstrasse/c-lokales/umfrage-zur-praterstrasse-nur-noch-zwei-fahrstreifen_a1719190 [abgerufen am 8. Februar 2025]

Edler, A. (2017): Leopoldstädter Ex-Bezirksvorsteher Karlheinz Hora verstorben. MeinBezirk.at. https://www.meinbezirk.at/leopoldstadt/c-politik/leopoldstaedter-ex-bezirksvorsteher-karlheinz-hora-verstorben_a2209310 [abgerufen am 28. Dezember 2024]

Europäische Kommission (2008): Österreich – Operationelles Programm 2007–2013: Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und integrative Stadtentwicklung in Wien 2007–2013. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/memo_08_807 [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Fink, A. G.; Krutzler, D. (2024): Letzte Generation beendet Proteste: Rückblick auf eine Bewegung, die polarisiert. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/3000000231313/letzte-generation-oesterreich-loest-sich-auf> [abgerufen am 16. März 2025]

Frey, H.; Laa, B. (2021): Disruptive changes in the transport system - from car-regime to sustainability. 919–927. TU Wien. <https://doi.org/10.5592/CO/CE-TRA.2020.1203>

Frey, H.; Laa, B.; Leth, U.; Kratochwil, F.; Schober, P. (2020): Mobilität in Wien unter COVID19. Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur. TU Wien. https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2021/02/COVID19_Mobilitaet_Wien_Endbericht_final_20201207_freyha.pdf

Fridays For Future Austria (2019): Weltweiter Klimastreik: Junge Menschen nehmen ihre Zukunft in die Hand. <https://fridaysforfuture.at/presse/weltweiter-klimastreik-junge-menschen-nehmen-ihre-zukunft-in-die-hand> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

FSV (2006): RVS 02.02.33.

FVV, TU Wien (o. J.-a): 23 Projektpartner:innen – ein Ziel: Die Umgestaltung von Straßen und Plätzen auf Überholspur bringen. Transformator.in. <https://www.transformatorin.at/ueber-uns/> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

FVV, TU Wien (o. J.-b): Transformationskonzept für Wiener Grätzl. Transformator.in. <https://www.transformatorin.at/pilot-wien/> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Gabehart, K. M.; Weible, C. M. (2023): Advocacy Coalition Framework. In M. Van Gerven, C. Rothmayr Allison, & K. Schubert (Hrsg.), *Encyclopedia of Public Policy* (S. 1–10). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-90434-0_5-2

GB* (o. J.): Was wir tun. <https://www.gbstern.at/was-wir-tun/> [abgerufen am 16. März 2025]

GB* (2020a): Thaliastraße NEU - Visionen für eine Zukunftstraße. Bericht zur Beteiligung. https://www.gbstern.at/fileadmin/gb/west/16_Ottakring/Archiv/Thaliastrasse/Thaliastrasse_NEU_Ergebnisse_der_Beteiligung.pdf

GB* (2020b): Visionen für eine „Zukunftstraße“ - Beteiligungsprojekt Thaliastraße. <https://www.gbstern.at/themen-projekte/thaliastrasse-neu/beteiligung/> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Geels, F. W. (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study. *Research Policy*, 31(8–9), 1257–1274. [https://doi.org/10.1016/S0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/S0048-7333(02)00062-8)

Geels, F. W. (2011): The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1(1), 24–40. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2011.02.002>

Geels, F. W. (2014): Regime Resistance against Low-Carbon Transitions: Introducing Politics and Power into the Multi-Level Perspective. *Theory, Culture & Society*, 31(5), 21–40. <https://doi.org/10.1177/0263276414531627>

Geels, F. W.; Schot, J. (2007): Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399–417. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>

Gloe, M.; Oeftering, T. (2022): Politik als Kern der politischen Bildung. bpb.de. <https://www.bpb.de/lernen/inklusiv-politisch-bilden/505260/politik-als-kern-der-politischen-bildung/> [abgerufen am 8. März 2025]

Göpel, M. (2016): *The Great Mindshift* (Bd. 2). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-43766-8>

Guiding Architects Barcelona (2023): Barcelonas Superblöcke und Grünachsen, Bausteine für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Guiding Architects Barcelona. <https://www.gabarcelona.com/blog/superblocks/> [abgerufen am 16. März 2025]

Halbwidl, L. (2024): Urban Future Talk 11: Bike City Wien – Radverkehr im Aufwind [Diskussionsveranstaltung].

Hamedinger, A. [Hrsg.]; Frey, O.; Dangschat, J. (2008): *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat* (A. Breitfuss, Hrsg.; 1. Aufl., Nummer ISBN 9783531145877). Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss.

Haselsteiner, E.; Frey, H.; Laa, B.; Tschugg, B.; Danzer, L.; Wetzel, P.; Bergmann, N.; Biegelbauer, P.; Friessnegg, T. (2021): CHANGE! Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen! [Ergebnisbericht]. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). <http://www.mobilitytransition.at/wp-content/uploads/CHANGE-Endbericht-Anhang.pdf>

Heinig, S. (2022): Integrierte Stadtentwicklungsplanung: Konzepte – Methoden – Beispiele (Nummer ISBN 9783837658392). Bielefeld: transcript.

Hladschik, P.; Kirchberger, C. (2013): Der Weg zum Radweg in Wien: Politischer Prozess der Radwegerstellung in Wien. TU Wien.

Imbusch, P. (2012): Macht und Herrschaft in der wissenschaftlichen Kontroverse (S. 35). Germany: Springer Gabler. In Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93469-3_1

Interview 1 (2024): Interview Roland Romano, Radlobby Wien.

Interview 2 (2024): Interview Referent:in der MA 18.

Interview 3 (2024): Interview leitender Referent:in der MA 28.

Interview 4 (2024): Interview leitender Referent:in der MA 46.

Interview 5 (2024): Interview leitender Mitarbeiter:in der Mobilitätsagentur Wien.

Interview 6 (2024): Interview leitender Mitarbeitender eines ausführenden Planungsbüros.

Interview 7 (2024): Interview leitender Mitarbeitender eines ausführenden Planungsbüros.

Interview 8 (2024): Interview Bezirksrät:in der SPÖ Ottakring.

Interview 9 (2024): Interview Gemeinderatsmandatar:in der Grünen Wien.

Interview 10 (2024): Interview Thomas Madreiter, Planungsdirektor der Stadt Wien.

Interview 11 (2024): Interview Referent:in der MA 18.

Interview 12 (2024): Interview Referent:in der MA 28.

Ivancsits, K. (2022): Rund um den Brunnenmarkt. Wien zu Fuß. <https://www.wienzufuss.at/2022/10/10/rund-um-den-brunnenmarkt/> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Schultis, J. (1984): Entwicklungstendenzen kommunaler Planung. Materialien zur Einführung in die Stadtentwicklungsplanung. Nagold.

Käfer, A. (2019): Wien 2., Praterstraße Fahrstreifenreduktion Machbarkeitsuntersuchung. Präsentation der Machbarkeitsuntersuchung Praterstraße. Traffic Verkehrsplanung.

Kerschbaum, P. (2022): Raumplanung ist Transformationsforschung! Anforderungen an Planungsforscherinnen* in der Transformationsforschung und Anregungen zur Weiterentwicklung der universitären Stadt- und Raumplanungslehre [Diplomarbeit]. TU Wien.

Kingdon, J. W. (2002): Agendas, alternatives, and public policies (2. ed., [Nachdr.]). Longman.

Klammer, A. (2020): Praterstraße neu: Eine Fahrspur soll wegfallen. Heute. <https://www.heute.at/s/praterstrasse-neu-eine-fahrspur-soll-wegfallen-100102285> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

Klima- und Energiefonds (2024): Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement.

Knoflacher, H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren (2., verb. u. erw. Aufl., Nummer ISBN 3205985869). Wien [u.a.]: Böhlau.

Knoflacher, H. (2007): Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung (Nummer ISBN 9783205776260). Wien [u.a.]: Böhlau.

Krammer, S. (2017): Start der Bürgerbeteiligung Nestroyplatz und Praterstraße. MeinBezirk.at. https://www.meinbezirk.at/floridsdorf/c-lokales/start-der-buergerbeteiligung-nestroyplatz-und-praterstrasse_a2156956#gallery=null [abgerufen am 29. Dezember 2024]

Kreuzer, V.; Scholz, T. (2011): Altersgerechte Stadtentwicklung. Eine aufgaben- und akteursbezogene Untersuchung am Beispiel Bielefeld. Universität Dortmund.

Krutzler, D. (2020a): Konzept zur „autofreien City“: Ludwig wirft Hebelin-Pläne hochkant zurück. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000120364543/autofreie-city-ludwig-erteilt-plaenen-absage> [abgerufen am 29. Dezember 2020]

Krutzler, D. (2020b): Verkehrsstadträtin Sima: „Mit mir wird es keinen Pool auf einer Straße geben“. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000122164166/verkehrsstadtraetin-sima-mit-mir-wird-es-keinen-pool-auf-einer> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

Krutzler, D. (2023): Bund erhöht Mittel für Radverkehr deutlich. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/3000000196342/bund-erhoehet-mittel-f252r-radverkehr> [abgerufen am 28. November 2024]

Krutzler, D. (2024): Mehr Platz für Radverkehr auf Wiener Universitätsstraße. *derStandard*. <https://www.derstandard.at/story/3000000215596/mehr-platz-fuer-radverkehr-auf-wiener-universitaetsstrasse> [abgerufen am 8. Februar 2025]

Kurier (2021): Hitze in der Stadt: Aus für „coole Straßen“ in Wien. <https://kurier.at/chronik/wien/hitze-in-der-stadt-aus-fuer-coole-strassen-in-wien/401407209> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

LA21 (o. J.): Was wir machen. <https://www.la21wien.at/was-wir-machen.html> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

Landeshauptstadt München (2017): Verkehrsdaten. <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html> [abgerufen am 8. Februar 2025]

Leth, U. (2024a): Kfz-Bestand [Data set].

Leth, U. (2024b): [@ulrich_leth]: Die Lücke zwischen Modal Split Ziel und tatsächlicher Entwicklung wird nicht kleiner [Tweet]. Twitter. https://x.com/ulrich_leth/status/1771117624178483598

Lohmeyer, M. (2024): Das Ende des Klimaschutzgesetzes. *die Presse*. <https://www.diepresse.com/18615730/das-ende-des-klimaschutzgesetzes> [abgerufen am 14. Dezember 2024]

Ludwig, M. (o. J.): Lebenslauf Dr. Michael Ludwig. <https://www.wien.gv.at/advuew/internet/AdvPrSrv.asp?Layout=Ilanzeige&Type=K&PERSONCD=2018051710585847&HIST=> [abgerufen am 27. Dezember 2024]

Luhmann, N. (2013): Macht im System (1. Auflage, Nummer ISBN 9783518296899). Berlin: Suhrkamp.

Luhmann, N. (2021): Die Grenzen der Verwaltung (Erste Auflage). Berlin: Suhrkamp.

MA 8 (o. J.): Bezirksvorsteher*innen und deren Stellvertreter*innen im 2. Bezirk seit 1945. <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/politik/bezirk2.html> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

MA 18 (o. J.-a): Geschichtliche Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung. <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/geschichte.html> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

MA 18 (o. J.-b): Historische Entwicklung des Wiener Radverkehrsnetzes. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/historie.html> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

MA 18 (o. J.-c): MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma18/index.html>

MA 18 (o. J.-d): Magistratsabteilung 18 – Referat Mobilitätsstrategien. <https://www.wien.gv.at/advuew/internet/AdvPrSrv.asp?Layout=stelle&Type=K&stlecd=1997090507445865&STELLE=Y> [abgerufen am 16. März 2025]

MA 18 (o. J.-e): Stadtentwicklungsplan 2035 (STEP 2035). <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2035/> [abgerufen am 4. Jänner 2025]

MA 18 (o. J.-f): Supergrätzl Favoriten – Weniger Verkehr, mehr Grün. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraeztl-favoriten> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

MA 18 (1985): Stadtentwicklungsplan Wien: STEP Wien. Magistratsabteilung 18 – Stadtstrukturplanung.

MA 18 (2020): 100 x 18 – Wiener Stadtentwicklung gestern, heute, morgen. Ein Jahrhundertgeschenk. https://www.wien.gv.at/spezial/festschrift-stadtentwicklung/files/100x18_Festschrift_MA18_Stadtentwicklung_Web.pdf

MA 18 (2022): Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren. https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/08/Supergraeztl_In-fobroschuere-1.pdf

MA 20 (o. J.): Wiener Klimateam – Gemeinsam fürs gute Klima in unserem Grätzl. Wiener Klimateam. <https://klimateam.wien.gv.at> [abgerufen am 8. März 2025]

MA 23 (2025): Klimatologische Kenntage in Wien. https://www.wien.gv.at/statistik/ogd/jahrbuch/klimaundwetter/tab_1.3.2_klimaundwetter_.csv [abgerufen am 15. März 2025]

MA 25 (2023): WieNeu+ in Innerfavoriten, Drei Jahre gesamtheitliche Stadterneuerung im Grätzl 2021-2023. MA 21 B. <https://www.wien.gv.at/spezial/wieneuplus-innerfavoriten/files/wieneuplus-innerfavoriten.pdf>

MA 28 (o. J.-a): Aufgaben und Ziele der MA 28. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/aufgaben.html> [abgerufen am 26. Dezember 2024]

MA 28 (o. J.-b): EU-geförderte Projekte der Stadt Wien – Straßenverwaltung und Straßenbau. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/foerderungen.html> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

MA 28 (o. J.-c): Finanzierung von Straßenbauvorhaben in Wien. <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/finanzierung.html> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

MA 28 (o. J.-d): Hauptstraßen A und B - Generelle Bundesstraßenplanung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/hauptstrassen-ab.html> [abgerufen am 7. Jänner 2025]

MA 28 (2024): Organigramm MA 28.

MA 46 (o. J.): Aufgaben und Leistungen der Stadt Wien - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten. <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma46/leistungen.html>

MA 46 (2024): Organigramm der MA 46.

MA 62 (2005): Bezirksvertretungswahlen 2005 - Wien Gesamt. <https://www.wien.gv.at/wahl/NET/BV051/BV051-109.htm> [abgerufen am 16. März 2025]

MA 62 (2010a): Leopoldstadt - Gemeinderatswahl 2010. <https://www.wien.gv.at/wahl/NET/GR101/GR101-203.htm> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

MA 62 (2010b): wien.at - Gemeinderatswahl 2010 - Wien Gesamt. <https://www.wien.gv.at/wahl/NET/GR101/GR101-109.htm> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

MA 62 (2015): wien.at - Gemeinderatswahl 2015 - Wien Gesamt. <https://www.wien.gv.at/wahl/NET/GR151/GR151-109.htm> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

MA 62 (2016): Leopoldstadt - Wiederholung der Bezirksvertretungswahl 2015 vom 18.9.2016. <https://www.wien.gv.at/wahl/NET/BV161/BV161-202.htm> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

MA 62 (2020a): 2., Leopoldstadt - Bezirksvertretungswahlen 2020, Ergebnisse der Wiener Wahlbehörden. <https://www.wien.gv.at/wahlergebnis/de/BV201/902.html> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

MA 62 (2020b): 10., Favoriten - Bezirksvertretungswahlen 2020, Ergebnisse der Wiener Wahlbehörden. <https://www.wien.gv.at/wahlergebnis/de/BV201/910.html> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

MA 62 (2020c): Gemeinderatswahlen 2020 - Ergebnisse der Wiener Wahlbehörden. <https://www.wien.gv.at/wahlergebnis/de/GR201/index.html>

MA 62 (2020d): Kundmachung über die Ausschreibung der Gemeinderats- und Bezirksvertretungswahlen 2020 in der Bundeshauptstadt Wien (G/495354/20). <https://www.wien.gv.at/politik/wahlen/grbv/pdf/kundmachung-grbv2020.pdf>

MA 62 (2025): Petitionsausschuss - Aufgaben, Termine, Protokolle, Jahresberichte. <https://www.wien.gv.at/politik/wahlen/petitionen/petitionsausschuss.html> [abgerufen am 8. März 2025]

Magistrat der Stadt Wien (o. J.-a): Dezentralisierung – Organe der Bezirke. <https://www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung/organe/index.html> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

Magistrat der Stadt Wien (o. J.-b): Wiener Klimagesetz. <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimagesetz> [abgerufen am 22. Jänner 2025]

Magistrat der Stadt Wien (2005): STEP 05 – Stadtentwicklung Wien 2005. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2014a): Fachkonzept Mobilität. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2014b): Stadtentwicklungsplan Wien 2025. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2015): Fachkonzept Grün- und Freiraum. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2018): Fachkonzept Öffentlicher Raum. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2019): Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens: Polyzentrales Wien. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (2022a): Entwicklungsplan öffentlicher Raum Wien, Margareten, Mariahilf. Vision 2050. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/pdf/entwicklungsplan-oeffentlicher-raum.pdf>

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.) (2022b): Smart Klima City Strategie Wien: Der Weg zur Klimamusterstadt. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Magistrat der Stadt Wien (2022c): Wiener Klimafahrplan: Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 20 – Energieplanung der Stadt Wien.

Magistrat der Stadt Wien (2024a): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2024. Wien in Zahlen.

Magistrat der Stadt Wien (2024b): Organisation der Wiener Stadtverwaltung. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsdirektion. <https://www.wien.gv.at/spezial/organisation-verwaltung/files/organisation-wiener-stadtverwaltung.pdf>

Magistrat der Stadt Wien (2024c): Organisation der Wiener Stadtverwaltung (Organigramm). Magistrat der Stadt Wien, Magistratsdirektion. <https://www.wien.gv.at/english/politics/translation/pdf/organigramm-deutsch.pdf>

Markard, J.; Raven, R.; Truffer, B. (2012): Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41(6), 955–967. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.02.013>

Marletto, G. (2011): Structure, agency and change in the car regime. A review of the literature. *European Transport \ Trasporti Europei*, 71–88.

Mattioli, G.; Roberts, C.; Steinberger, J. K.; Brown, A. (2020): The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>

Mayring, P. (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken* (12., überarbeitete Auflage). Beltz-Preselect.media GmbH. https://content-select.com/index.php?id=bib_view&ean=9783407293930

Mobilitätsagentur Wien (o. J.): Über uns. Mobilitätsagentur Wien. <https://www.mobilitaetsagentur.at/ueber-uns/> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

Mobilitätsagentur Wien (Hrsg.) (2014): Strategiepapier Fußverkehr. <https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2016/06/Grundsatzbeschluss-Fussverkehr.pdf>

Mobilitätsagentur Wien (2023): Spatenstich zur neuen Praterstraße. Fahrrad Wien. <https://www.fahrradwien.at/news/spatenstich-zur-neuen-praterstrasse/> [abgerufen am 30. Dezember 2024]

Mobilitätsagentur Wien (2024): Masterplan Gehen: Zu-Fuß-Gehen wird gefördert. Wien zu Fuß. <https://www.wienzufuss.at/masterplan-gehen/> [abgerufen am 4. Jänner 2025]

Mobility Policy Lab UK (o. J.): Mobility policy making with citizens at the heart. Mobility Lab UK. <https://www.mobilitylab.org.uk/> [abgerufen am 9. März 2025]

Narodoslawsky, B. (2024): Beim Klimaschutz will die Bevölkerung viel mehr als die Politik. *derStandard*. <https://www.derstandard.at/story/3000000248530/beim-klimaschutz-will-die-bevoelkerung-viel-mehr-als-die-politik> [abgerufen am 15. Dezember 2024]

nast consulting (2014): Verkehrsdaten, Jahresauswertung 2014 - Praterstern. <https://www.nast.at/leistungsspektrum/verkehrsmanagement-und-verkehrssteuerung/verkehrsdaten/> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

nast consulting (2023): Verkehrsdaten, Jahresauswertung 2023 – Praterstern. <https://www.nast.at/leistungsspektrum/verkehrsmanagement-und-verkehrssteuerung/verkehrsdaten/> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

NEOS Wien (2021): Ein Supergrätzel für die Josefstadt! <https://wien.neos.eu/aktuelles/news/ein-supergraetzel-fuer-die-josefstadt-unsere-infoveranstaltung-als-startschuss-1> [abgerufen am 5. März 2025]

Neumann, A. (2008): Mediation Volksgarage Bacherplatz. [partizipation.at. https://partizipation.at/wp-content/uploads/2021/07/mediation-bacherplatz-20080804-end-01.pdf](https://partizipation.at/wp-content/uploads/2021/07/mediation-bacherplatz-20080804-end-01.pdf) [abgerufen am 5. März 2025]

orf.at (2016a): BV-Wahl: Lichtenegger freut sich „wahnsinnig“. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2797360/index.html> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

orf.at (2016b): Grüner Erdrutschsieg in der Leopoldstadt. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2797335/> [abgerufen am 28. Dezember 2024]

ÖROK (o. J.): IWB/EFRE Österreich. https://2014-2020.efre.gv.at/allgemeines/iwbefre_oesterreich [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Ostrom, E. (2007): Institutional Rational Choice. In P. A. Sabatier (Hrsg.), *Theories of the policy process* (2. ed., S. 21–63). Westview Press.

ÖV DAT (2024): Intermodales Verkehrsreferenzsystem Österreich (GIP.at) [Dataset]. <https://www.data.gv.at/katalog/de/dataset/intermodales-verkehrsreferenzsystem-osterreich-gip-at-beta>

Payer, M. (2021): Neugestaltung: Erster Abschnitt der Thaliastraße ist fertig. [MeinBezirk.at. https://www.meinbezirk.at/ottakring/c-politik/erster-abschnitt-der-thaliastrasse-ist-fertig_a5032135](https://www.meinbezirk.at/ottakring/c-politik/erster-abschnitt-der-thaliastrasse-ist-fertig_a5032135) [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Petrovic, M.; Nagl, D.; Gansterer, M. (2009): Der Wiener Gürtel: Wiederentdeckung einer Prachtstraße. Brandstätter.

Platz für Wien (2020a): Forderungspaket “Attraktive Straßen zum Gehen und Verweilen“. https://platzfuer.wien/wp-content/uploads/2021/02/HP-1_Attraktive-Stra%C3%9Fen-zum-Gehen-und-Verweilen.pdf

Platz für Wien (2020b): Platz für Wien – unsere 18 Forderungen. <https://platzfuer.wien/forderungen/> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

Platz für Wien (2020c): PA vom 14.07.: SPÖ will Radwege in Wien verzehnfachen! Platz für Wien. <https://platzfuer.wien/2020/07/14/pa-vom-14-07-spo-will-radwege-in-wien-verzehnfachen/> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

Platz für Wien (2020d): 22.7.: Menschenkette für sichere Kreuzungen in Wien! Platz für Wien. <https://platzfuer.wien/2020/07/21/22-7-menschenkette-fur-sichere-kreuzungen-in-wien/> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

Platz für Wien (2020e): Zwischenbilanz: 9 Bezirke und 2,5 Parteien für #PlatzFürWien. <https://platzfuer.wien/2020/09/15/zwischenbilanz-9-bezirksvorsteherinnen-und-25-parteien-fur-platzfuerwien/> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Platz für Wien (2021): Platz für Wien: "Weiter wie immer" spielt's jetzt nimmer! Platz für Wien. <https://platzfuer.wien/2021/09/10/petitionsausschuss-schliesst-platzfuerwien-ab/> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Polad' Prahu (2025): Jednotlivé druhy dopravy v Praze jako funkční celek. Polad' Prahu. <https://poladprahu.cz/co-je-plan-mobility/> [abgerufen am 12. Jänner 2025]

Profil (2022): Stadtstraße: Protestcamp geräumt, zwölf Festnahmen. <https://www.profil.at/oesterreich/lobau-wiener-stadtstrasse-polizei-raeumt-das-protestcamp/401890466> [abgerufen am 16. März 2025]

Rachbauer, S. (2021): Der umstrittene Gürtelpool ist endgültig Geschichte. Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/der-umstrittene-guertelpool-ist-endgueltig-geschichte/401220501> [abgerufen am 6. Jänner 2025]

Rachbauer, S. (2022): Parkpickerl bringt der Donaustadt neue Radwege. Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/parkpickerl-bringt-der-donaustadt-neue-radwege/401909356> [abgerufen am 16. März 2025]

Radlobby (2017): Praterstraße und Nestroyplatz: Kommt Verkehrsberuhigung? <https://www.radlobby.at/wien/praterstrasse-und-nestroyplatz-kommt-verkehrsberuhigung> [abgerufen am 27. Dezember 2024]

Radlobby (2020): 40 Millionen für den Radverkehr. <https://www.radlobby.at/oesterreich/40-millionen-fuer-den-radverkehr> [abgerufen am 28. November 2024]

Riebler, M. (2024): Bundes-Milliarde für S-Link bleibt im Fördertopf für andere Privatbahnen. Salzburger Nachrichten. <https://www.sn.at/salzburg/politik/bundes-milliarde-s-link-foerdertopf-privatbahnen-168290521> [abgerufen am 8. März 2025]

Rip, A.; Kemp, R. (1998): Technological Change. In Human choice and climate change: Vol. II, Resources and Technology (S. 327–399). Battelle Press. <https://research.utwente.nl/files/250328400/Rip-1998technological.pdf>

Sabatier, P. A. (2007): Theories of the policy process (2. ed.). Westview Press.

Sabatier, P. A.; Jenkins-Smith, H. (1993): Policy change and learning: an advocacy coalition approach. Westview Press.

Scherer, G. (2021): Lobautunnel: Vollgas in die Vergangenheit. WienSchauen. <https://www.wienschauen.at/lobautunnel-vollgas-in-die-vergangenheit/> [abgerufen am 1. Februar 2025]

Scherer, G. (2024): Bestürzte Neubauten - WienSchauen. <https://www.wienschauen.at/bestuerzende-neubauten/> [abgerufen am 15. Dezember 2024]

Scherndl, R. / G.; Gaigg, V. (2020): Wolfsgeheul im Zehnten: Ein Blick in den sogenannten Problembezirk. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000118476194/wolfsgeheul-im-zehnten-ein-blick-in-den-sogenannten-problembezirk> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Schrenk, J.; Puschautz, A. (2021): Wohnen und Genuss am Gelände der Ottakringer Brauerei. Kurier. <https://kurier.at/chronik/wien/wohnen-und-genuss-am-gelaende-der-ottakringer-brauerei/401330661> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Sima, U. (2020): Verkehrsstadträtin Sima: „Mit mir wird es keinen Pool auf einer Straße geben“. derStandard. <https://www.derstandard.at/story/2000122164166/verkehrsstadtraetin-sima-mit-mir-wird-es-keinen-pool-auf-einer> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

Simon, H. A. (1947): Administrative Behavior. A study of Decision-Making Processes in Administrative Organization. (4th Edition). Free Press.

SPÖ Wien; Die Grünen Wien (2010): Gemeinsame Wege für Wien. Das rot-grüne Regierungsübereinkommen.

SPÖ Wien; NEOS Wien (2020): Die Fortschrittskoalition für Wien: Regierungsübereinkommen der Wiener Stadtregierung. https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf

Stad Gent (o. J.): The Circulation Plan | Stad Gent. Abgerufen 9. März 2025, von <https://stad.gent/en/mobility-ghent/circulation-plan> [abgerufen am 9. März 2025]

Stadt Wien (o. J.-a): Bezirksvorsteher und deren Stellvertreter*innen in Landstraße seit 1945. <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/politik/bezirk03.html> [abgerufen am 8. Februar 2025]

Stadt Wien (o. J.-b): Bundesstraßennetz in Wien gemäß Bundesstraßengesetz 1971. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/bundesstrassen-1971.html> [abgerufen am 25. Juli 2024]

Stadt Wien (o. J.-c): Christoph Wiederkehr – Amtsführender Stadtrat für Bildung, Jugend, Integration und Transparenz. <https://www.wien.gv.at/kontakte/stadtregerung/christoph-wiederkehr.html> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Stadt Wien (o. J.-d): „Lebenswerte Klimamusterstadt“ bringt 100 Millionen Euro für die Bezirke. <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-foerderprogramm-bezirke.html> [abgerufen am 20. Jänner 2025]

Stadt Wien (o. J.-e): Thaliastraße von Lerchenfelder Gürtel bis Feßtgasse. [eu.wien.gv.at. https://eu.wien.gv.at/w/thaliastra%C3%9Fteil-i](https://eu.wien.gv.at/w/thaliastra%C3%9Fteil-i) [abgerufen am 20. Jänner 2025]

Stadt Wien (o. J.-f): Umgestaltung Thaliastraße von Panikengasse bis Weinheimergasse. [eu.wien.gv.at. https://eu.wien.gv.at/w/thaliastrasse](https://eu.wien.gv.at/w/thaliastrasse) [abgerufen am 20. Jänner 2025]

Stadt Wien (o. J.-g): Verkehrskommission der Bezirksvertretung. <https://www.wien.gv.at/advuew/internet/AdvPrSrv.asp?Layout=polstelle&Type=K&stlecd=1998011410383779&STELLE=Y> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

Stadt Wien (1978): Rathauskorrespondenz vom 17. März 1978.

Stadt Wien (1986): Rathauskorrespondenz vom 12. Dezember 1986.

Stadt Wien (1998): Rathauskorrespondenz vom 17. August 1998. <https://presse.wien.gv.at/presse/1998/08/17/dezentralisierung-mitspracherechte-der-bezirke-ausgeweitet>

Stadt Wien (2013): Neugestaltung der Ottakringer Straße abgeschlossen [Pressemeldung]. [OTS.at. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20130902_OTS0174/neugestaltung-der-ottakringerstrasse-abgeschlossen](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20130902_OTS0174/neugestaltung-der-ottakringerstrasse-abgeschlossen) [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Stadt Wien (2014): Wiener Gemeinderat: Grundsatzbeschluss zur Förderung des Fußverkehrs. Presseservice der Stadt Wien. <https://presse.wien.gv.at/presse/2014/12/19/wiener-gemeinderat-grundsatzbeschluss-zur-foerderung-des-fussverkehrs> [abgerufen am 4. Jänner 2025]

Stadt Wien (2015): Neugestaltung Koppstraße: Sanierung und Umbau der Ottakringer Verkehrsader abgeschlossen. Presseservice der Stadt Wien. <https://presse.wien.gv.at/presse/2015/09/03/neugestaltung-koppstrasse-sanierung-und-umbau-der-ottakringer-verkehrsader-abgeschlossen> [abgerufen am 31. Dezember 2024]

Stadt Wien (2019): Auf dem Weg zurück zur Zwei-Millionen-Stadt – die Entwicklung der Wiener Bevölkerung. [wienixl.at - Die Stadt. https://wienixl.at/bev-entwicklung-1/](https://wienixl.at/bev-entwicklung-1/) [abgerufen am 6. Februar 2025]

Stadt Wien (2021): Franz/Sima/Gaál/Arapovic: Wien bekommt das erste Supergrätzl! Presseservice der Stadt Wien. Presseservice der Stadt Wien. <https://presse.wien.gv.at/presse/2021/08/14/franz-sima-gaal-arapovic-wien-bekommt-das-erste-supergraeztl> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Stadt Wien (2023): Sima/Nikolai/Arapović: Praterstraße – Herzstück von Wiens 1. Mega-Radhighway ab morgen befahrbar. Presseaussendung der Rathauskorrespondenz. <https://presse.wien.gv.at/presse/2023/12/21/sima-nikolai-arapovic-praterstrasse-herzstueck-von-wiens-1-mega-radhighway-ab-morgen-befahrbar> [abgerufen am 30. Dezember 2024]

Stadt Wien (2024a): Entwicklungsplan öffentlicher Raum. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oefentlicher-raum/entwicklungsplan.html> [abgerufen am 13. Dezember 2024]

Stadt Wien (2024b): Sima/Hanke: Drei Viertel der Wiener*innen sind mit Öffis, zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs. Rathauskorrespondenz. <https://presse.wien.gv.at/presse/2024/03/22/sima-hanke-der-wiener-innen-sind-mit-oeffis-zu-fuss-oder-mit-dem-rad-unterwegs> [abgerufen am 20.03.2025]

Stadt Wien (2024c): Wiener Budget der Stadt Wien für 2024/2025. <https://www.wien.gv.at/politik-verwaltung/doppelbudget-2024-2025.html> [abgerufen am 16. März 2025]

Stadt Wien (2024d): Neue Fuß- und Radwegbrücke beim Gewerbepark Stadlau – Probebohrungen für 700 m lange Strecke. Presseservice der Stadt Wien. <https://presse.wien.gv.at/presse/2024/11/24/neue-fuss-und-radwegbruecke-beim-gewerbepark-stadlau-probebohrungen-fuer-700-m-lange-strecke> [abgerufen am 22. Jänner 2025]

Stadt Zürich (2024): Mobilität. <https://www.stadt-zuerich.ch/site/umweltbericht/de/index/treiber/mobilitaet.html> [abgerufen am 8. Februar 2025]

Statistik Austria (2011): Bevölkerung nach Gemeindebezirken 1869 bis 2011 [Data set]. https://www.wien.gv.at/statistik/ogd/jahrbuch/bevoelkerung/tab_5.1.1_bevoelkerungsstandund-veraenderung_.csv

Statistik Austria; Stadt Wien (2024): Bevölkerung nach Gemeindebezirken seit 2002 [Data set]. https://www.wien.gv.at/statistik/ogd/jahrbuch/bevoelkerung/tab_5.1.2_bevoelkerungsstandund-veraenderung_.csv

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960). Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden, BGBl. Nr. 159/1960 idF BGBl. I Nr. 52/2024.

Studio LAUT (2020): SUPERBE. LAUT. <https://laut.studio/superbe/> [abgerufen am 3. Jänner 2025]

Studio LAUT (2021a): Einblicke ins Grätzl – Menschen, Räume und Mobilität. <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/pdf/supergraetzl-favoriten-einblicke-bestandsaufnahme.pdf>

Studio LAUT (2021b): Supergrätzl Favoriten – Ein Blick auf den Bestand. Bestandsplan Sommer 2021. <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/pdf/supergraetzl-favoriten-bestandsplan.pdf>

Studio LAUT; Rosinak & Partner (2022): Was passiert in der Pilotphase 2022? <https://www.wien.gv.at/pdf/ma21/supergraetzl-favoriten-pilotphase-programm2.pdf>

Stummer, R. (2021): SPÖ Wien: Mit Ulli Sima zurück ins Betonzeitalter. [mosaik. <https://mosaik-blog.at/verkehr-spoewien-ulli-sima/>](https://mosaik-blog.at/verkehr-spoewien-ulli-sima/)

Süßenbeck, N.; Gerstenmayer, T. (2007): Der Gürtel. Definition einer Veränderung. Memo – Verein für Geschichtsforschung.

Teischl, A.-S. (2023): City-Umgestaltung: Bezirk fordert strengere Regeln für private Investoren. [MeinBezirk.at. \[https://www.meinbezirk.at/innere-stadt/c-politik/bezirk-fordert-strengere-regeln-fuer-private-investoren_a6394017\]\(https://www.meinbezirk.at/innere-stadt/c-politik/bezirk-fordert-strengere-regeln-fuer-private-investoren_a6394017\) \[abgerufen am 18. Jänner 2025\]](https://www.meinbezirk.at/innere-stadt/c-politik/bezirk-fordert-strengere-regeln-fuer-private-investoren_a6394017)

TRAFICO; stadtländ; ÖIR (2003): SUPer NOW – Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens.

Transform Transport (o. J.): Transform Transport. <https://transformtransport.org/> [abgerufen am 8. März 2025]

Transforming Transportation (o. J.): Information. Transforming Transportation. <https://www.transformingtransportation.org/information> [abgerufen am 8. März 2025]

Umweltbundesamt (2021): Rückblick: Sektorale Entwicklung. <https://www.umweltbundesamt.at/news220123/thg-rueckblick-1> [abgerufen am 22. Jänner 2025]

Umweltbundesamt (2024): Maßnahmenbericht für eine sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende (Sachstand Mobilität 2024). <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0928.pdf>

Vasari, B. (2015): Vassilakous Meisterstück. Wiener Zeitung. <https://www.wienerzeitung.at/h/vassilakous-meisterstueck> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

VCÖ (o. J.): Transformation von Mobilität und Transport – Mobilität mit Zukunft. <https://vcoe.at/themen/transformation-von-mobilitaet-und-transport> [abgerufen am 8. März 2025]

Vereinte Nationen (2015): Paris Agreement. https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf

Verfassung der Bundeshauptstadt

Wien (WStV), LGBl. Nr. 28/1968 idF 27/2023. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000308>

vienna.at (2014): Die Chronologie einer verfahrenen Verkehrsberuhigung in Wien. <https://www.vienna.at/die-chronologie-einer-verfahrenen-verkehrsberuhigung-in-wien/3848588> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

vienna.at (2020): Mit Punschkraperl und Hosenträger: SPÖ und NEOS präsentierten Pakt in Wien. <https://www.vienna.at/mit-punschkraperl-und-hosentraeger-spo-e-und-neos-praesentierten-pakt-in-wien/6812017> [abgerufen am 29. Dezember 2024]

Vincent, O.; Scholl, C. (2019): Towards a Framework for Understanding Discursive Regime Destabilisation: A Case Study of a Social Movement Organisation "Economy for the Common Good". Sustainability, 11(16), 4385. <https://doi.org/10.3390/su11164385>

Vogel, N. (2015): Transition in the making. A critical dispute on urban transition processes toward sustainable mobility. Aalborg Universitet.

VOR (o. J.): Aufgaben des VOR. Verkehrsverbund Ost-Region. <https://www.vor.at/unternehmen/ueber-uns/aufgaben> [abgerufen am 18. Jänner 2025]

Weber, M. (1956): Wirtschaft und Gesellschaft (5. Aufl.). Tübingen: Mohr Siebeck.

Wien Geschichte Wiki (2014): Volksbefragung. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Volksbefragung> [zuletzt bearbeitet am 16. März 2025]

Wien Geschichte Wiki (2024a): Stadtplanung. <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtplanung> [zuletzt bearbeitet am 16. März 2025]

Wien Geschichte Wiki (2024b): Wiener Gürtel Autobahn (A 20). [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wiener_G%C3%BCrtel_Autobahn_\(A_20\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Wiener_G%C3%BCrtel_Autobahn_(A_20)) [zuletzt bearbeitet am 16. März 2025]

Wienbibliothek im Rathaus (2024): 10 Jahre Wien Geschichte Wiki. <https://presse.wien.gv.at/presse/2024/10/23/10-jahre-wien-geschichte-wiki> [abgerufen am 14. März 2025]

Wiener Gemeindewahlordnung 1996 (GWO 1996) - Gesetz über die Gemeindewahlordnung der Stadt Wien, LGBl. Nr. 6/2025.

Wiener Linien (2021): Finanzierung für U2xU5 U-Bahn-Ausbau in Wien gesichert. Wiener Linien. <http://www.wienerlinien.at/finanzierung-f%C3%BCr-u2xu5-u-bahn-ausbau-in-wien-gesichert> [abgerufen am 8. März 2025]

wien.orf.at (2012): Vassilakou: Parkpicerl in ganz Wien. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2553202/> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

wien.orf.at (2015): Häupl: Keine Koalition mit FPÖ. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2714210/> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

wien.orf.at (2018): Ludwig zum Bürgermeister gewählt. <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2914606/> [abgerufen am 16. März 2025]

wien.orf.at (2019): Schwedenplatz: Figl verweigert „Pseudo-Spatenstich“. <https://wien.orf.at/stories/3014367/> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

wien.orf.at (2022): Wieder neue Pläne für Praterstraße. <https://wien.orf.at/stories/3156287/> [abgerufen am 2. Februar 2025]

wien.orf.at (2024a): Kärntner Straße seit 50 Jahren autofrei. <https://wien.orf.at/stories/3266555/> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

wien.orf.at (2024b): Umbau der Thaliastraße geht ins Finale. <https://wien.orf.at/stories/3270578/> [abgerufen am 20. Jänner 2025]

Winkler-Hermaden, R. (2018): Welche Projekte Vassilakou erfolgreich umsetzte – und welche nicht. *derStandard*. <https://www.derstandard.at/story/2000086559919/welche-projekte-vassilakou-erfolgreich-umsetzte-und-welche-nicht> [abgerufen am 5. Jänner 2025]

Winterthaler, T. (2023): Baustart 2025: Vom Westen bis zur Leopoldstadt mit der neuen 18er-Bim. *MeinBezirk.at*. https://www.meinbezirk.at/wien/c-lokales/vom-westen-bis-zur-leopoldstadt-mit-der-neuen-18er-bim_a6115310 [abgerufen am 8. Februar 2025]

Wir machen Wien (2025): Offener Brief an den Petitionsausschuss: Frustration statt Partizipation. <https://wirmachen.wien/blog/offener-brief-an-den-petitionsausschuss-frustration-statt-partizipation/> [abgerufen am 9. März 2025]

Zijlstra, T.; Avelino, T. (2013): Socio-spatial perspective on the car regime. *Transport Reviews*, 33(1), 128–129. <https://doi.org/10.1080/01441647.2012.745034>

Zittoun, P. (2014): The political process of policymaking: a pragmatic approach to public policy (1. publ.). Palgrave Macmillan.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:

Veränderung der CO₂-Emissionen in Österreich zwischen 1990 und 2021 nach Sektoren
Eigene Darstellung nach Umweltbundesamt (2021)

Abbildung 2:

Entwicklung der Hitzetage in Wien zwischen 1955 und 2024; an einem Hitzetag beträgt die Tageshöchsttemperatur mindestens 30 Grad Celsius
Eigene Darstellung
Datenquelle: MA 23 (2025)

Abbildung 3:

Vernetzte Ebenen der Multi-Level-Perspektive
Eigene Darstellung nach Geels (2002: 1261)

Abbildung 4:

Darstellung der Multi-Level-Perspektive (MLP) für die Transformation von sozio-technischen Systemen
Eigene Darstellung nach Geels und Schot (2007: 130)

Abbildung 5:

Darstellung der Wechselwirkungen in Giddens Strukturierungstheorie
Eigene Darstellung nach Rose (1999), zit. nach Vogel (2015: 41)

Abbildung 6:

Darstellung der Multi-Level-Perspektive, angepasst an den Wiener Kontext
Eigene Darstellung, adaptiert nach Doyon (2015: 4)

Abbildung 7:

Individuen und die Metaebene im Kontext der MLP
Eigene Darstellung nach Göpel (2016: 47)

Abbildung 8:

Verschiedene Phasen der Regime-Destabilisierung und des Regime-Wechsels
Eigene Darstellung nach Vincent und Scholl (2019: 6)

Abbildung 9:

Hebelpunkte für Interventionen in Systemen
Eigene Darstellung nach Meadows (1999, zit. nach Haselsteiner et al. 2021: 99)

Abbildung 10:

Multi-Level-Perspektive im Kontext des Verkehrssystems
Eigene Darstellung nach Frey und Laa (2021: 4) und Geels (2002: 1261)

Abbildung 11:

Die Verwaltung und ihre Umwelt
Eigene Darstellung nach Luhmann (2021: 120)

Abbildung 12:

Zielpfad zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2040
Quelle: BMK (2021: 16)

Abbildung 13:
Entwicklung des Personenverkehrs mit
Zielpfaden
Quelle: BMK (2021: 11)

Abbildung 14:
Strategien der Stadt Wien und ihr Zu-
sammenwirken
Eigene Darstellung

Abbildung 15:
Entwicklung des Modal Split zwischen
1993 und 2023 und die Ziele der Stadt
Wien
Quelle: Eigene Darstellung nach Blum
(2015), Magistrat der Stadt Wien (2014a,
2022b), Stadt Wien (2024b)

Abbildung 16:
Einteilung der Gemeindestraßen in
Hauptstraßen B und A und Nebenstraßen
Eigene Darstellung. Datenquelle: Stadt
Wien

Abbildung 17:
Einteilung der Gemeindestraßen in FRC
Eigene Darstellung.
Datenquellen: GIP (ÖVDAT 2024), Stadt
Wien

Abbildung 17:
Einteilung der Gemeindestraßen in FRC
Eigene Darstellung.
Datenquellen: GIP (ÖVDAT 2024), Stadt
Wien

Abbildung 18:
Organigramm des Wiener Magistrats
Eigene Darstellung, adaptiert nach Ma-
gistrat der Stadt Wien (2024c)

Abbildung 19:
Verortung der Bezirke in Wien
Eigene Darstellung

Abbildung 20:
Einwohner:innenzahlen der Bezirke
Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt
Wien (2024a).

Abbildung 21:
Bezirksflächen
Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt
Wien (2024a)

Abbildung 22:
Übersicht über die Bezirksorgane
Eigene Darstellung nach Magistrat der
Stadt Wien (o. J.-a)

Abbildung 23:
Einwohner:innenzahl und Mandate in der
Bezirksvertretung
Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt
Wien (2024a), MA 62 (2020d)

Abbildung 24:
Einwohner:innen pro Mandat in den Be-
zirken
Eigene Darstellung
Datengrundlage: Magistrat der Stadt
Wien (2024a), MA 62 (2020d)

Abbildung 25:
Gürtelautobahn im Bundesstraßennetz
für Wien 1971
Quelle: Stadt Wien (o. J.-b)

Abbildung 26:
Bevölkerungsentwicklung Wien
Eigene Darstellung nach Stadt Wien
(2019), Statistik Austria (2011) und Statistik
Austria und Stadt Wien (2024)

Abbildung 27:
Aktion von Platz für Wien
Quelle: Platz für Wien (2020d)

Abbildung 28:
Pop-Up-Radweg in der Lassallestraße im
Sommer 2020
Quelle: Mobilitätsagentur (2020)

Abbildung 29:
Ergebnisse der Wien-Wahl 2020 und Ver-
gleich mit 2010 und 2015
Eigene Darstellung nach MA 62 (2010b,
2015, 2020c)

Abbildung 30:
Stimmenstärkste Parteien in den Bezirken
bei den Bezirksvertretungswahlen 2005,
2010, 2015 und 2020. In der Leopoldstadt
 fand 2016 eine Wahlwiederholung statt,
 aus der die Grünen als stimmenstärkste
 Partei hervorgingen
 Eigene Darstellung nach MA 62 (2005,
 2010b, 2015, 2020c)

Abbildung 31:
Prozentuale Entwicklung der Einwoh-
ner:innenzahlen und des Pkw-Bestands in
den Bezirken Mariahilf (Innenbezirk), Her-
nals (gründerzeitlicher Außenbezirk) und
Donaustadt (Außenbezirk mit intensiver
Stadterweiterung) zwischen 1984 (Basis-
jahr, 100%) und 2024
Eigene Darstellung
Datenquelle: Leth (2024a nach Statistik
Austria)

Abbildung 32:
Übersicht über die Fallstudien
Eigene Darstellung

Abbildung 33:
Zentrale Akteur:innen bei Straßenbau-
projekten
Eigene Darstellung

Abbildung 34:
Generalisierter Ablauf von kleinen Pla-
nungsprojekten
Eigene Darstellung

Abbildung 35:
Generalisierter Ablauf von großen Pla-
nungsprojekten
Eigene Darstellung

Abbildung 36:
Beteiligungsprozess in Wien
Eigene Aufnahme

Abbildung 37:
Projektbegrenzung Praterstraße
Eigene Darstellung

Abbildung 38:
Praterstraße und Nestroyplatz vor der
Umgestaltung
Quelle:
wikimedia commons / Gugerell

Abbildung 39:
Ablaufgrafik
Eigene Darstellung

Abbildung 40:
Praterstraße nach der Umgestaltung
Eigene Aufnahme

Abbildung 41:
Praterstraße nach der Umgestaltung
Eigene Aufnahme

Abbildung 42:
Fahrbahn und neue Mittel-Baumreihe
Eigene Aufnahme

Abbildung 43:
Rad-Langstrecke nach der Umgestal-
tung
Eigene Aufnahme

Abbildung 44:
Praterstraße nach der Umgestaltung
Eigene Aufnahme

Abbildung 45:
Akteursstruktur
Eigene Darstellung

Abbildung 46:
Einordnung der Innovationen des Projekts
Praterstraße in die MLP
Eigene Darstellung

Abbildung 47:
Aspernbrückengasse mit drei Fahrstreif-
en, breitem Radweg und neuer Baum-
reihe
Eigene Aufnahme

Abbildung 48:
Projektabgrenzung Supergrätzl Favoriten
Eigene Darstellung

Abbildung 49:
Ablaufgrafik
Eigene Darstellung

Abbildung 50:
Supergrätzl nach der baulichen Umge-
staltung
Eigene Aufnahme

Abbildung 51:
Tactical Urbanism bei der Volksschule
Herzgasse aus der Pilotphase des Super-
grätzl
Eigene Aufnahme

Abbildung 52:
Die Dominanz des Autoverkehrs bleibt
nach der Umgestaltung erhalten
Eigene Aufnahme

Abbildung 53:
Baulich umgestalteter Bereich des
Supergrätzls mit Modalem Filter
Eigene Aufnahme

Abbildung 54:
Akteursstruktur
Eigene Darstellung

Abbildung 55:
Einordnung der Innovationen des Projekts
Supergrätzl Favoriten in die MLP
Eigene Darstellung

Abbildung 56:
Projektabgrenzung Thaliastraße
Eigene Darstellung

Abbildung 57:
Ablaufgrafik
Eigene Darstellung

Abbildung 58:
Umgestaltete Thaliastraße Höhe Fröbel-
gasse
Eigene Aufnahme

Abbildung 59:
Haltestelle Feßtgasse mit umgestalteter
Wendgasse
Eigene Aufnahme

Abbildung 60:
Umgestaltete Thaliastraße Höhe Fröbel-
gasse
Eigene Aufnahme

Abbildung 61:
Zurückversetzte Straßenbahnhaltestelle
Eigene Aufnahme

Abbildung 62:
Umgestaltete Thaliastraße Höhe Feßt-
gasse
Eigene Aufnahme

Abbildung 63:
Akteursstruktur
Eigene Darstellung

Abbildung 64:
Einordnung der Innovationen des Projekts
Thaliastraße in die MLP
Eigene Darstellung

Abbildung 65:
Wirken der Fallstudien auf das Wiener
Planungssystem
Eigene Darstellung

Abbildung 66:
Destabilisierung des Regimes am Beispiel
der Mobilitätsagentur
Eigene Darstellung

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:
fünf Phasen der Regimedestabilisierung
nach Vincent und Schöll (2019: 5)

Tabelle 2:
Entscheidungen in der Verwaltung nach
Simon (1947: 92–94) und Luhmann (2021:
72)

Tabelle 3: Übersicht über die Interview-
partner:innen

Tabelle 4:
Vergleich der Fallstudien

Tabelle 5:
Akteur:innen in den Fallstudien

Anhang

Exemplarischer Interview-Leitfaden

Einleitung

Was ist die Rolle Ihrer Institution in der Umgestaltung öffentlicher Räume?

Wie ist Ihre Institution strukturiert?

Fallstudie

Wie ist der Prozess abgelaufen (Fokus auf das Prozessuale und die Beteiligten)?

Welche Rolle spielen der Bezirk und der Bezirksvorsteher bzw. die Bezirksvertretung?

Welche Herausforderungen gab es im Prozess und welche Learnings wurden gemacht? Was würde jetzt anders gemacht werden?

Wie liefen Entscheidungsprozesse ab, wer hatte großen Einfluss auf die Entscheidungen?

Die Wiener Verkehrsplanung – Funktionsweise und Herausforderungen

Welche Herausforderungen gibt es aus Sicht der MA 18 in der Wiener Verkehrsplanung derzeit, sowohl fachlich als auch strukturell (Magistrat, Politik)?

Machen Verwaltungsstruktur und Zuständigkeiten Sinn so, wie sie sind?

Gibt es Personen oder Dienststellen, die eine Transformation verhindern? Warum tun sie das? Gibt es strukturelle Hindernisse?

Veränderungen

Wie hat sich die Verkehrsplanung in den letzten Jahrzehnten verändert?

Was waren Meilensteine, die die Planung nachhaltig verändert (verbessert oder verschlechtert) haben?

Das eigene Zukunftsbild

Was sollte sich ändern, damit Planungsprozesse resilienter gestaltet werden können?

Was würden Sie ändern, wenn sie Stadträt:in wären?

Auswertung der Interviews: Kategorien und Codes

Kategorie	Code	Anzahl der Codierungen
Visionen		19
Verkehrsgeschichte		21
Politik	Budget	17
	Legitimation	80
	Demokratiopolitische Prozesse	28
	Agenda Setting	102
	Veränderungen	15
	Kompetenzverteilung und Kooperation	54
	Machtverhältnisse	26
Verwaltung	Verwaltungsstruktur	72
	Entscheidungshandeln	201
	Umwelt	17
	Personal und Werte	22
Transformation	Landscape	25
	Regime	43
	Nischeninnovationen	68
	Ziele und Strategien	37
Fallstudie Praterstraße	Prozess	44
	Akteur:innen	32
	Entscheidungsfindung	37
	Innovationen	14
Fallstudie Supergrätzl Favoriten	Prozess	26
	Akteur:innen	9
	Entscheidungsfindung	3
	Innovationen	13
Fallstudie Thaliastraße	Prozess	14
	Akteur:innen	10
	Entscheidungsfindung	7
	Innovationen	5

WER
TRANS
FORMIERT
WIEN?!

Diplomarbeit
Johann Schneider