



27

# Für Wien

Masterplan 2.0  
Innere Stadt

Impressum:

Herausgeber: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien | Stand: Dezember 2025

Grafik: Marketing | Druck: VENDO Kommunikation + Druck GmbH, 4840 Vöcklabruck | Fotos: Cover: shutterstock/Roman Babakin, Seite 3: Florian Wieser

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde bei den verwendeten Begriffen, Bezeichnungen und Funktionstiteln zum Teil auf eine geschlechtsspezifische Bezeichnung verzichtet. Selbstverständlich sind immer beide Geschlechter gemeint.

DI Walter Ruck  
Präsident



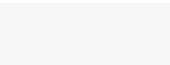
Die Wiener Landesregierung verfolgt seit mehreren Jahren das Projekt zur Verkehrsberuhigung der Inneren Stadt. Dabei sollen die Zufahrtsregelungen in die Innere Stadt neu festgelegt und mittels moderner Technologie überwacht werden. Jetzt nimmt das Vorhaben weitere Fahrt auf. Denn durch das zuständige Ministerium werden nun die dafür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Die Wirtschaftskammer Wien hat daher den „Masterplan Innere Stadt“, der erstmals 2022 veröffentlicht wurde, überarbeitet und aktualisiert. Er soll zu einer substanziellen Weiterentwicklung der Inneren Stadt auf allen Ebenen führen. Die Idee der Verkehrsberuhigung der Innenstadt entspricht dem internationalen Trend fortschreitender Urbanisierung und kann eine außerordentliche Chance für die Wiener Wirtschaft bedeuten. Die Wirtschaftskammer Wien betrachtet dabei den Schritt der Verkehrsberuhigung lediglich als Grundlage für einen umfassenden Maßnahmenplan, der parallel dazu umgesetzt werden muss.

Aus unserer Sicht ist die Innere Stadt DAS urbane Zentrum Wiens, dem national wie international außerordentliche Bedeutung zukommt. Der erste Wiener Gemeindebezirk ist nicht nur Lebensraum, sondern auch das wirtschaftliche, touristische und kulturelle Zentrum unserer Stadt. Der Umgang mit

diesem auch überregional ausgesprochen bedeutendem Gebiet ist daher sehr sensibel. Und alle – oft unterschiedliche – Interessen sollten dabei berücksichtigt werden. Dazu wollen wir einen Beitrag leisten.

Schwerpunkt der Betrachtung in unserem „Masterplan 2.0“ ist der öffentliche Raum, der nach Etablierung der Verkehrsberuhigung durch neue Gestaltungen für künftige Nutzungen fit gemacht werden soll. Neben einer Vielzahl wichtiger Maßnahmen, wie zum Beispiel die geschickte Lenkung der Touristenströme, die Planung von Lademöglichkeiten, oder Mobilityhubs, werden vier exemplarische Leuchtturmprojekte dargestellt. Diesen kommt große Bedeutung zu, da sie den höchsten Beitrag zur Zielerreichung hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Klimafreundlichkeit und Wertschöpfung beinhalten.

Die vier Projekte – Attraktivierung der Wollzeile, die Schattenprojektionen, die Neugestaltung des Schwedenplatzes und der Güter- und Mobilitätshub Heldenplatz - zeigen wie die Innere Stadt in ein modernes europäisches Zentrum weiterentwickelt werden kann. Dieser Weg kann nur gemeinsam unter Einbeziehung aller Kräfte und Möglichkeiten der Stakeholder erreicht werden.





# INHALT

Masterplan Innere Stadt Wien - Gemeinsam Zukunft gestalten .....	6
1 <b>Daten</b> - Solide Basis für alle Planungen .....	8
2 <b>Ziele</b> - Leitlinien des Entwicklungskonzeptes.....	10
3 <b>Massnahmen</b> - Entwicklung gezielt vorantreiben.....	12
4 <b>Volkswirtschaftliche Effekte</b> der Leuchtturmprojekte .....	27
5 <b>Darstellung</b> aller vorgeschlagenen Massnahmen .....	37



# MASTERPLAN INNERE STADT WIEN - GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN

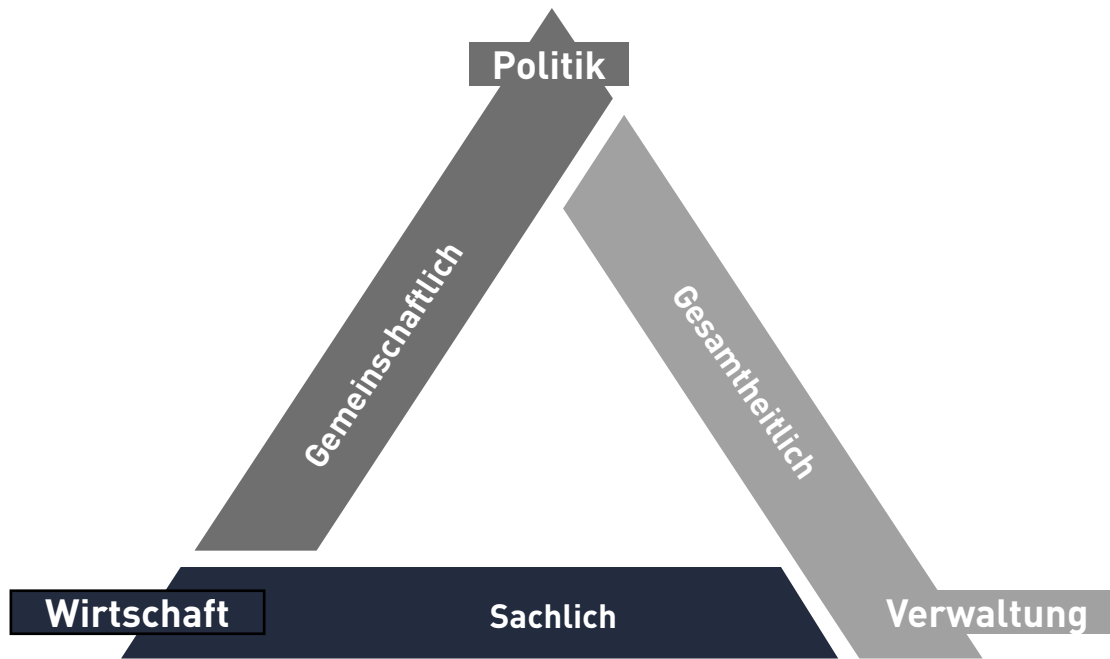
## AUSGANGSLAGE

Im Sommer 2020 wurde die Errichtung eines Zufahrtsmanagements für die Innere Stadt als Thema erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Damals wurde es unterlassen, grundlegende fachliche Vorarbeiten und Abstimmungen mit den Stakeholdern durchzuführen. Es blieb bei einem Pressetermin.

In der Folge wurde das Thema von der Stadtregierung ins Regierungsprogramm „Fortschrittskoalition 2020-2025“ aufgenommen. Im Kapitel „Verkehrsberuhigte Stadt“ findet sich die Aufgabenstellung: „Erarbeitung eines rechtskonformen Modells zur Verkehrsberuhigung in der Inneren Stadt 2021 und Umsetzung der Neuregelung 2022“. Die Einigung auf die notwendigen Änderungen in der STVO wird 2025 endlich ihren Abschluss finden.

Trotz dieser langen Vorlaufzeit wurden die letzten Jahre nicht genützt, um das Thema einer gesamtgesellschaftlichen Planung zu unterziehen. So fehlen eine Reihe von Klärungen zur Anwendung der Regelung sowie Grundlagenerarbeitungen:

- Unzureichende Erhebungen zum fließenden und ruhenden Verkehr
- Abstimmung der Kundenzufahrten zu den Garagen
- Kein Gesamtkonzept zur Entwicklung des Standortes Innere Stadt mit Entwicklungsperspektiven für alle Stadtviertel
- keine Vorschläge zur Attraktivierung des öffentlichen Raumes
- fehlende funktionale und räumliche Verknüpfung mit den Nachbarbezirken



Aus diesen Gründen hat die Wirtschaftskammer Wien ihren **Masterplan für die Innere Stadt** überarbeitet. Dieses Konzept soll die Grundlage für einen ergebnisoffenen Dialog darstellen. Dieser Prozess muss auf drei Säulen basieren, um rasch erfolgreich zu sein:

- **Gemeinschaftlich:** Alle Akteure müssen an einem Tisch an der besten Lösung arbeiten.
- **Ganzheitlich:** Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern verbindet Menschen und ermöglicht wirtschaftliche Tätigkeiten. Massive Eingriffe in das Verkehrssystem haben daher unweigerlich Folgen auf andere Lebens- und Wirtschaftsbereiche.
- **Sachlich:** Notwendige Studien und Analysen sind rasch zu erstellen und müssen die Basis für die Abwägung unterschiedlicher Vorschläge und Maßnahmen sein.

## MASTERPLAN INNERE STADT WIEN

### Aufbau

In einem ersten Schritt werden wirtschafts- und verkehrsrelevante **Daten** in Kartenform aufbereitet. Danach werden die **Ziele** des **Masterplans** beschrieben, die es gilt, gemeinschaftlich zu erreichen.

Im letzten Schritt werden, in **drei Themenschwerpunkte** gegliedert, alle **Maßnahmen** vorgestellt, die dazu beitragen zu einer gesamtheitlichen Umsetzung zu gelangen. In diesem Maßnahmenpaket werden auch sogenannte **Leuchtturmprojekte** beschrieben. Diese stellen detaillierte und konkrete Projekte dar, die rasch implementiert werden können.

Mit diesem Input sollen in einem zügig durchgeführten Prozess gemeinsam mit den Vorstellungen und Ideen der Politik und Verwaltung die besten Lösungen zur Standortentwicklung Innere Stadt erarbeitet werden. Der Masterplan stellt das Gesamtpaket dar, das die Voraussetzungen schafft und den notwendigen Rahmen zu errichten, in der Inneren Stadt eine weitgreifende Verkehrsberuhigung umzusetzen



# 1

## DATEN – SOLIDE BASIS FÜR ALLE PLANUNGEN

Im Zentrum des Konzeptes stehen die Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung und Entwicklung des 1. Wiener Gemeindebezirks. Die Stadt Wien verfügt über ein umfassendes und hervorragendes Zahlenmaterial, das richtig aufbereitet, eine **solide Grundlage** für die Arbeit darstellt. Aus Sicht der Wirtschaftskammer Wien bedarf es der räumlichen Darstellung folgender Inhalte, um zu einem umfassenden Bild der aktuellen Situation zu gelangen:

- öffentliche und private Garagenstandorte
- Abstellplätze in Innenhöfen
- Anzahl der Bewohnerfahrzeuge und Parkkarten
- Anzahl der Unternehmer-Parkkarten
- Kfz-Hauptzufahrtsrouten
- Verkehrsstärken Kfz bei Bezirksein- und ausfahrten
- Verkehrsberuhigte Straßen
- Ladezonen
- Touristenströme
- Fiakerrouuten
- Bus- In/Out - Zonen

- Taxi und Fiaker Standplätze
- Fußgängerströme
- Schanigärten
- Bewohnerzahlen
- Arbeitsplatzzahlen
- Touristen Hotspots/Eventlocations, Fiaker

Diese Informationen unterstützen die Her- und Ableitung der richtigen Maßnahmen und ermöglichen die Abschätzung etwaiger Auswirkungen auf andere Lebens- und Wirtschaftsbereiche. In Abbildung 1 und 2 sind die Schwerpunkte der Wohnstandorte, der Hotels und der Arbeitsplätze dargestellt.

Neben diesen räumlichen Daten sind auch die vorhandenen Planungsansätze und Entwicklungskonzepte (Smart City Rahmenstrategie, Stadtentwicklungsplan, Masterplan Glacis Wien, Zielgebiet City Bericht, Fachkonzept Mobilität, Freiraumkonzept, Fachkonzept Polyzentrales Wien, Nachhaltige Logistik 2030+, Optimum tourism) eine wichtige Datengrundlage.



Abb 1 Bewohner und Hotels Innere Stadt

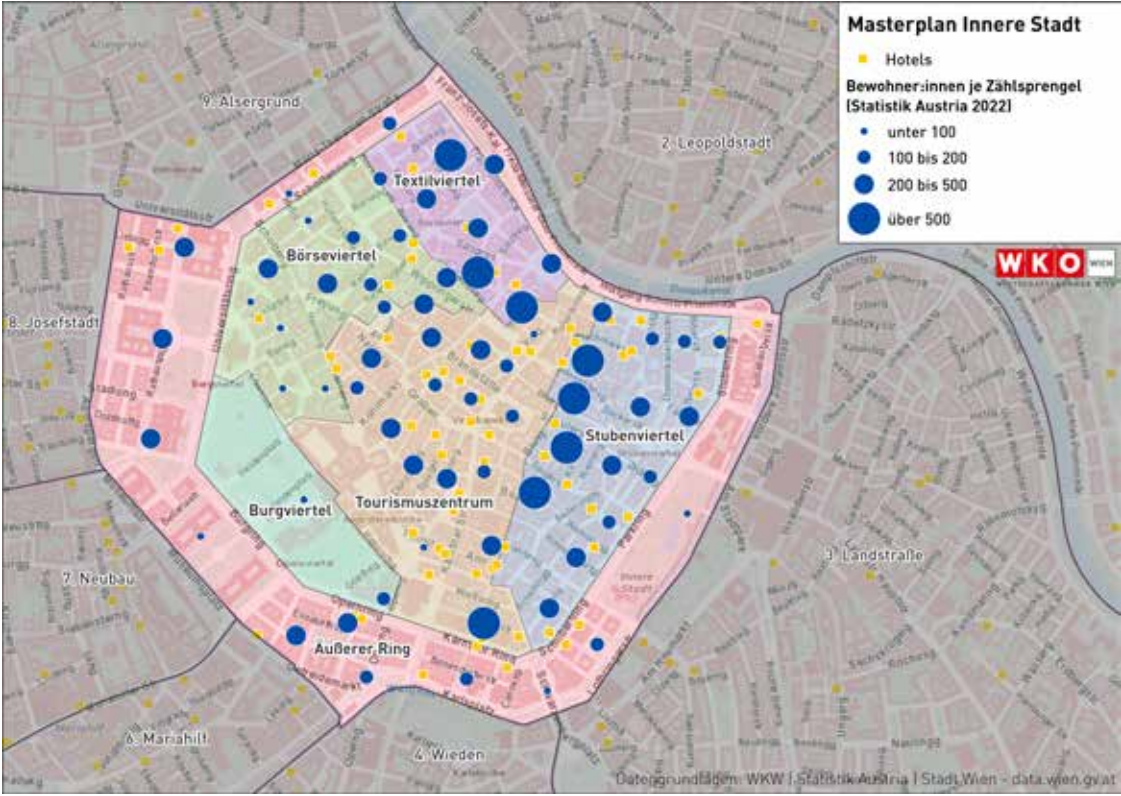
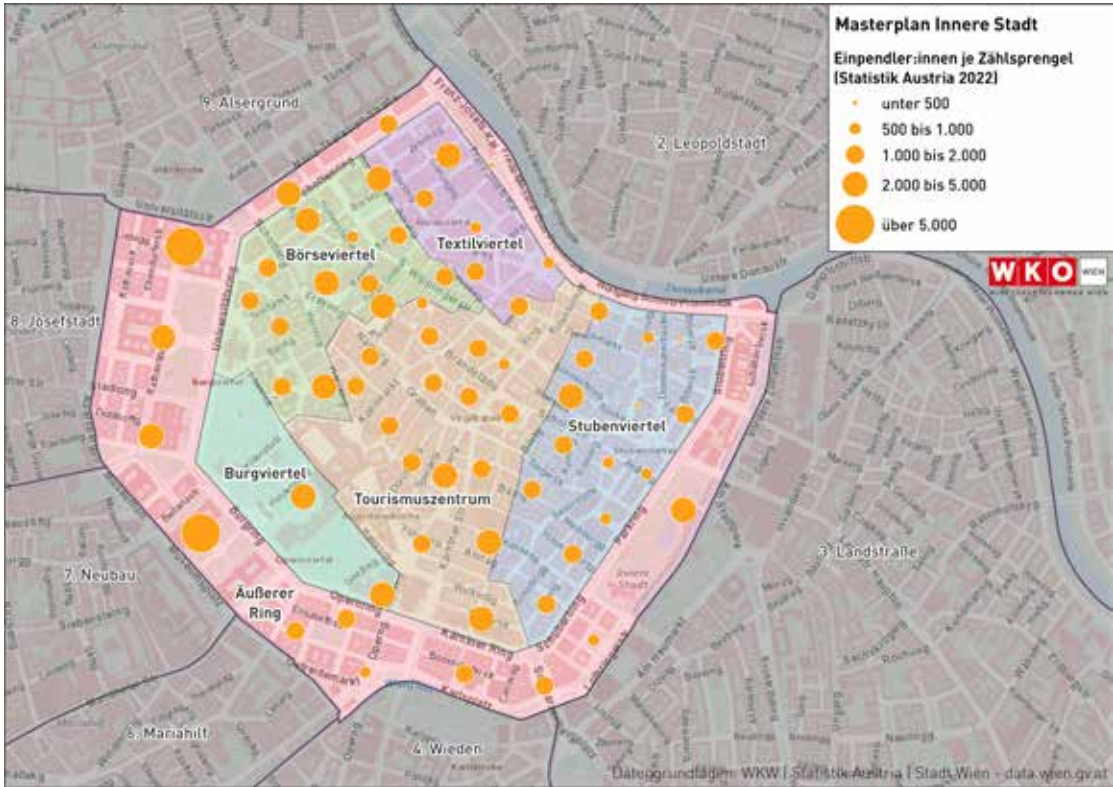


Abb 2 Einpendler Innere Stadt





# 2

## ZIELE — LEITLINIEN DES ENTWICKLUNGS- KONZEPTE

Am Beginn jedes Konzeptes gilt es — vor allem, wenn es sich um zum Teil sehr divergierende Interessen handelt — die gemeinsamen Ziele zu definieren. Welche Ziele sollen also mit der Verkehrsberuhigung im 1. Bezirk erreicht werden? Wofür kann die Umsetzung der Verkehrsberuhigung als wesentliche Voraussetzung gesehen werden? Die Antworten auf diese Fragen stellen die Leitlinien für die Maßnahmen dar.

Innenstädte stehen seit jeher im Fokus der Aufmerksamkeit der Stadtplanung. Durch den oft hohen Nutzungsdruck ist es in einer Vielzahl europäischer Innenstädte zu unerwünschten Entwicklungen (Eventisierung, Overtourism, Einwohnererosion) gekommen. Auch die Wiener Innenstadt ist einer der wenigen Bezirke Wiens, der Einwohnerverluste zu beklagen hat. Anders als in anderen Hauptstädten geht aber in Wien der Tourismus in der Inneren Stadt gepaart mit dem dichten Angebot an kulturellen Hauptattraktionen und der Errichtung neuer Hotels der Luxusklasse sowie Spitzengastronomie nicht den Weg des alle anderen Lebensformen zerstörenden Billigtourismus.

Die Innenstadt soll kein Disneyland werden, das um 18.00 ausgestorbene Straßen hinterlässt.

Trotz der Kompaktheit der Inneren Stadt, sollen daher Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten herausgearbeitet werden, die unerwünschte Überlagerungseffekte verhindern.

Der im Wr. Tourismuskonzept bereits aufgezeigte Weg der Verteilung der Touristen auch an andere Orte in Wien, ist eine wesentliche Grundlage zur Absenkung des Nutzungsdrucks auf den 1. Bezirk.

Die Stadtplanung hat sich bereits in einer Vielzahl von Konzepten auch mit dem 1. Bezirk befasst, aber in den letzten Jahren fehlt der Fokus auf die erforderliche Neugestaltung. Damit ist vor allem das Fitmachen für die Zukunft gemeint, hier fehlt es an einem gültigen Konzept, das von allen Stakeholdern mitgetragen und umgesetzt wird.

Aus Sicht der Wirtschaftskammer Wien ist folgender Fokus zur Erreichung der Ziele erstrebenswert:

Abb 3 Ensembles und Zonen im Glacis



Quelle: Stadtmorphologische Analyse Raith et al., 2014 (Bearbeitung MA 21)

- **Innere Stadt kompakt** – Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit für Jung und Alt, für Gäste und Bewohner
- **Innere Stadt atmosphärisch** – Genuss, Erlebnis und Wirtschaft im Zentrum
- **Innere Stadt (Er-) Leben** – Natur und Erholung in der City

Dabei werden zentrale Themen der (Bezirks-)Politik mitadressiert und stellen Anknüpfungspunkte für eine gemeinsame Sicht auf die Zukunft der Inneren Stadt und die Herstellung von Synergien dar.

Eine konzeptive Grundlage dazu ist der Masterplan Glacis (siehe auch Text auf Seite 22 Ring und Prunkbauten).



# 3

## MASSNAHMEN — ENTWICKLUNG GEZIELT VORANTREIBEN

Der Masterplan versteht sich als Leitplanung für die Gestaltung des 1. Bezirks in den kommenden Jahren. Er enthält ein Maßnahmenpaket, das aufbauend auf der Verkehrsberuhigung eine Vielzahl von Begleit- und Folgeprojekten enthält, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden sollen. Besondere Bedeutung kommt dabei den vier Leuchtturmprojekten, die im Masterplan Innere Stadt enthalten sind zu, da sie den höchsten Beitrag zur Zielerreichung hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Klimafreundlichkeit beinhalten.

Die Einteilung der Maßnahmen in drei thematische Schwerpunkte (Verkehr, Tourismus und Wohnen) dient zum einen der Orientierung, zum anderen lassen sich für die Umsetzung homogene Gruppen von Experten aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft bilden, die in ihren Wirkungsbereichen für eine rasche Umsetzung Sorge tragen.

### 3.1. VERKEHR – FÜHREN, LENKEN, LEITEN

Die Zufahrt für Kunden und Gäste sowie die Möglichkeit zur Durchführung von Lieferungen sind die grundlegenden Rahmenbedingungen für eine funktionierende Wirtschaft in der Inneren Stadt. Daher wird dieser Teil des Masterplans das zentrale Element der Überlegungen der Wirtschaftskammer Wien darstellen. Das Gesamtpaket rund um das Thema Verkehr bildet die Grundlage für den Masterplan Innere Stadt.

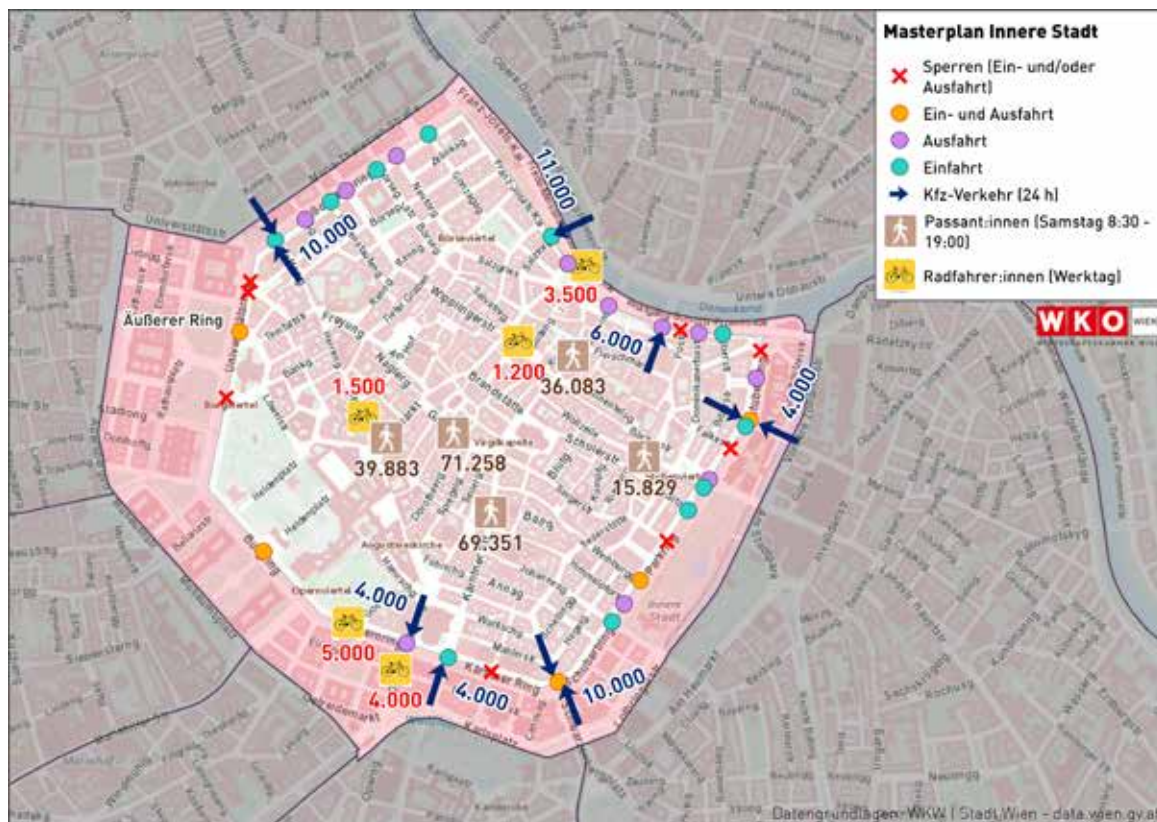
#### **Zufahrtskontrolle / Verkehrstelematik**

Zur Vorbereitung des Projekts Verkehrsberuhigung Innere Stadt wurde eine Studie von der Stadt Wien gemeinsam mit dem Bezirk beauftragt. Diese befasst sich mit der Findung eines bestgeeigneten Überwachungssystems.

Wie ausländische Beispiele zeigen kann die Überwachung von großflächigen Zufahrtsregelungen nicht von der Exekutive übernommen werden.



Abb 4 Hauptzufahrten, Fußgänger- und Radfahrerströme



Deshalb kontrolliert man zum Beispiel in Italien die „Zona traffico limitato“ (Fahrverbot in Innenstädten) überwiegend mit Kameras. Damit wird eine lückenlose Überwachung aller Ein- und Ausfahrenden möglich und die Exekutive wird nicht zusätzlich belastet. Die Sicherstellung der verordnungskonformen Befahrung der City ist der Schlüsselaspekt für das Gelingen der Verkehrsberuhigung. Mit diesem Schritt kann die Maßnahme eine Verkehrsreduzierung erreichen.

Die Zukunft dieser Systeme liegt aber in der Verkehrstelematik. Die italienische Stadt Turin verfolgt einen vielversprechenden Weg mit ihrer innovativen Verkehrstelematik. Mit Hilfe einer systemübergreifenden Technik werden Verkehrsdaten aus Sensoren und Kameras genutzt, um Ankunftszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel sowie verfügbare Parkplätze in gewerblichen Garagen anzuzeigen, Prognosen für die Verkehrsbelastung unter Berücksichtigung kurzfristiger Ereignisse (z.B. Demos) zu erstellen und zu kommunizieren sowie um Fahrverbote (Limited Traffic Zone) zu überwachen. Mit der Optimierung der unterschiedlichen Verkehrsmodi konnten die Fahrzeiten in der Stoßzeit um 17% reduziert und der öffentliche Verkehr um 17% beschleunigt werden. Gleichzeitig wurden 10% der Verkehrsemissionen eingespart.

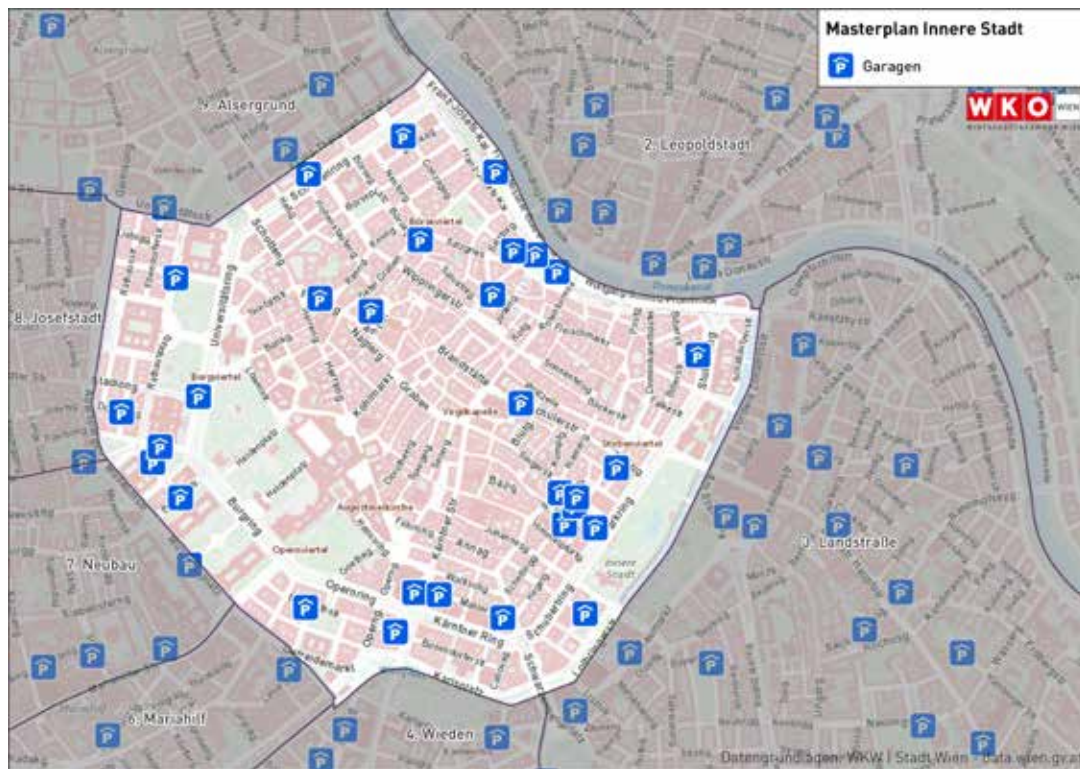
Auch für die Innere Stadt ist eine solche innovative und smarte Lösung von der Stadt Wien vorzusehen. Die Finanzierung kann über die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

### Parkraumbewirtschaftung

Um einer prosperierenden Gesamtentwicklung des 1. Bezirks Rechnung zu tragen, ist es wünschenswert ein neues Regime für die Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Parken sollte künftig für Nichtbewohner in der Innenstadt grundsätzlich nur in Garagen möglich sein. An der Oberfläche sollte eine hinlänglich ausreichende Aufenthaltsdauer für Fahrzeuge festgelegt werden.

1. Für die Bewohner- und Unternehmerausnahmen zum Dauerparken (Parkpickerl) sollten die Tarife angehoben werden. Ziel ist es ja möglichst viele Fahrzeuge nicht im öffentlichen Raum zu haben. Daher wäre ein möglicher Ansatz, den Preis für die Bewohnerparkkarten von derzeit € 10,- pro Monat deutlich anzuheben.
2. Parkkartenausgabe nur an Bewohner, die keinen eigenen Stellplatz zur Verfügung haben (wie bis 2014 üblich).
3. Voraussetzung für die Umsetzung der Verkehrsberuhigung ist die vorzeitige Implementierung des Parkleitsystems Innere Stadt
4. Wiederaufnahme der Garagenförderung: Sollte mit

Abb 5 Garagenstandorte



einem Rückbau der Parkplätze begonnen werden. Um Raum für andere Nutzungen (Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität etc.) zu schaffen, müssen mehr Stellplätze in Garagen errichtet werden. Aufgrund der Baukosten im 1. Bezirk (€40.000 - €50.000 pro Stellplatz) sind 100% privatfinanzierte Garagen vor allem für Bewohnerparkplätze nicht realistisch. Daher bedarf es der (Wieder-) Einführung des Garagenprogrammes und der Erstellung eines Garagenkonzeptes für die Stadt Wien, um den Neubau zu forcieren. Damit kann die planvolle Weiterentwicklung der städtischen Parkinfrastruktur vorangetrieben werden, um Schritt für Schritt eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs von der Oberfläche in Garagen zu erreichen.

5. Behindertenparkplätze sind neu zu ordnen und verstärkt anzubieten.
6. In Bereichen mit starkem Geschäftsbesatz (Freyung, Am Hof, Tuchlauben, Hoher Markt, Dominikanerbastei, Augustinergasse, Wollzeile) sollte mit der Umgestaltung der Straßenzüge hinsichtlich Verkehrsberuhigung begonnen werden, um Platz zum Flanieren zu schaffen. Diese Maßnahmen sollten zeitnahe von Stadt und Bezirk mit der Einführung des Zufahrtsmanagements umgesetzt werden.
7. Ergänzend zu den bestehenden Ladezonen sollen Grätzl-Ladezonen durch die Stadt Wien, ohne privaten Antragsteller, errichtet und angeboten werden. Eine größtmögliche Anzahl ist mit Ladesäulen für E-Fahrzeuge entsprechend dem derzeitigen Pilotprojekt von WKW und Wien Energie umzusetzen.
8. Das Garagenangebot im 1. Bezirk war bisher nicht

darauf ausgelegt, dass langfristig an der Oberfläche keine Ortsfremden mehr parken können. Die Anzahl der Garagen wird daher zu steigern sein, Projekte, die bereits in Vorbereitung sind (Hoher Markt) sollten so rasch wie möglich errichtet werden. Im Anschluss an den Garagenbau ist der Hohe Markt frei von ruhendem Verkehr als moderne Piazza auszugestalten.

### Parkleitsystem

Derzeit gibt es in der Inneren Stadt 24 große Garagenstandorte und 7.416 Stellplätze in öffentlichen Garagen. Die Garagenwirtschaft stellt somit einen wesentlichen Träger des Funktionierens der Verkehrsberuhigung im 1. Bezirk dar. Weshalb vor der Umsetzung einer Verkehrsberuhigung in der Inneren Stadt die Errichtung eines Parkleitsystems innerhalb des Rings/Kai geplant ist. Das dynamische Parkleitsystem nutzt Matrixanzeiger, um die Auslastung gewerblicher Garagen innerhalb und in der Umgebung des Rings in Echtzeit darzustellen. Dadurch wird der Parkplatzsuchverkehr gezielt zur nächstgelegenen verfügbaren Garage geleitet, was zur Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens beiträgt.

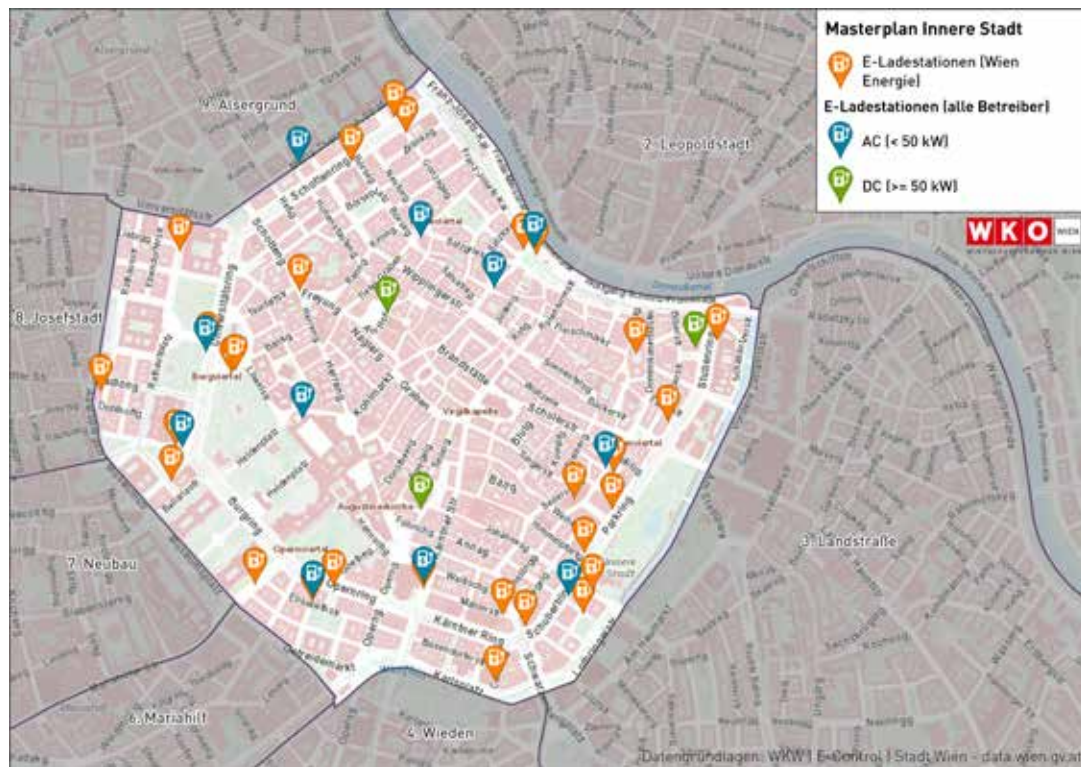
### Zufahrtsgenehmigungen neu definiert

Die Zufahrtsmöglichkeiten für folgende Gruppen und Themen ist neu zu definieren:

1. Zufahrtsmöglichkeit für Touristenbusse zu den gekennzeichneten Ein-/Aussteigstellen
2. Schleifenregelungen in der Inneren Stadt aufheben, Fahrverbote in der Stadt und Einbahnre-



Abb 6 E-Ladestationen



- gelingen überprüfen, so dass unsinnige Umwege für Bewohner und Lieferanten entfallen
3. Auflassen von Zufahrten, die untergeordnete Bedeutung haben (keine Garagenzufahrten)
  4. Einbahnführungen so anordnen, dass Garagen gut angefahren werden können

### Mobil im Zentrum für Güter (Logistikkonzept Innere Stadt)

Im Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien wurden in den letzten Jahren Maßnahmenpakete zur Verbesserung der Citylogistik erarbeitet und zur Umsetzung vorbereitet. Ein Citylogistikkonzept für den 1. Bezirk könnte sehr gut in die Umsetzung des Aktionsplanes integriert werden und von WKW und Stadt Wien unter Einbeziehung der Unternehmer so weit entwickelt werden, dass ein go-life möglich ist. Da ab 2030 gemäß European Green Deal die Zulieferung zu den Innenstädten CO<sub>2</sub> frei vorgesehen ist, sollte diese Maßnahme möglichst rasch begonnen werden. Das würde bei einer weiteren Bündlung der Warenströme, dem Einrichten von Micro-Hubs und dem Einsatz von Lastenfahrrädern auch sehr rasch zu einer weiteren Verkehrsabnahme führen. Dabei geht es um die Etablierung von Plattformen, die „Logistik as a Service“ (LaaS) anbieten.

Zur Vermeidung von Nichtzustellungen von Paketen sind Umschlagsboxen (WienBox) in ausreichender Anzahl aufzustellen. Dafür sollten auch ÖPNV Knoten herangezogen werden, aber auch NextBox/-Logistikräume in Leerstandsflächen in Nebenlagen geschaffen werden.

Für die Betriebe im ersten Bezirk ist gemeinsam von allen Stakeholdern ein maßgeschneidertes Angebot zur Durchführung von betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen zu erstellen und anzubieten.

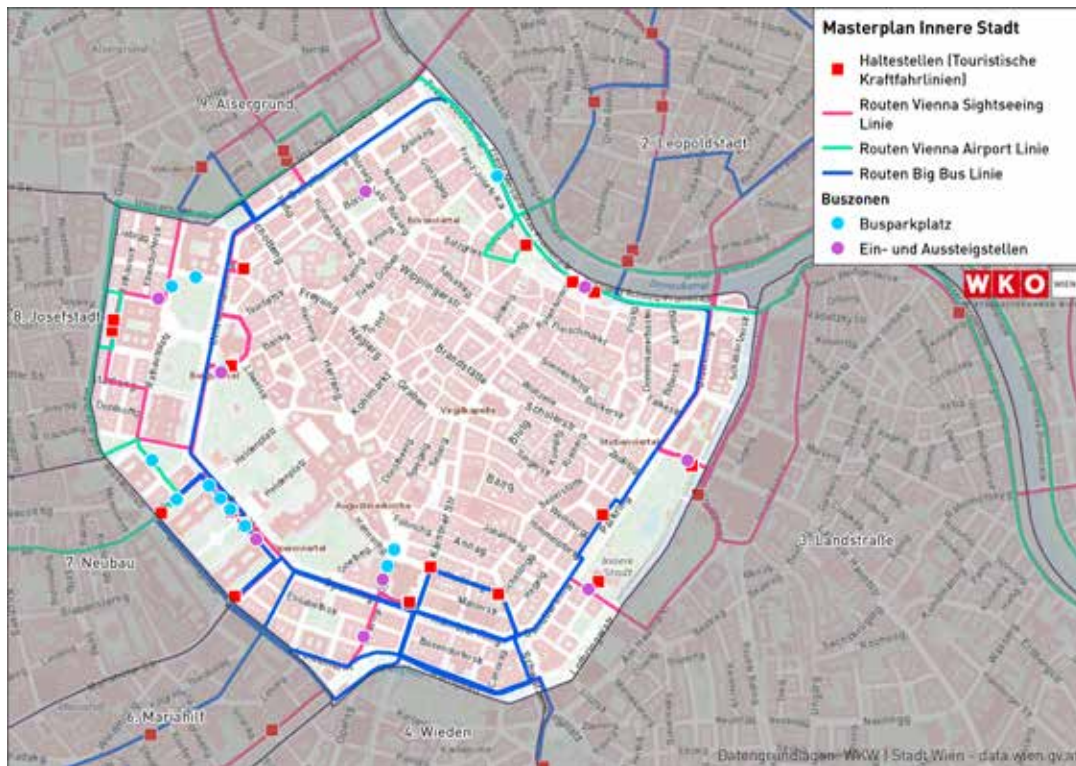
### Ladezonenrechner und Grätzel-Ladenzonen

Mit Hilfe des Ladezonen-Rechners der Wirtschaftskammer Wien ergibt sich die Chance, den Bedarf an zusätzlichen Ladezonen ohne spezifischen Antragsteller zu identifizieren. Der Ladezonenrechner ermittelt den Bedarf an Ladezonen aufgrund der umgebenden städtischen Struktur (Wohnviertel, Geschäftsbesatz, Büros,...) Die Umsetzung in Form einer Grätzel-Ladezone ermöglicht, dass die Zone sowohl von Betrieben als auch von privaten Personen für Ladetätigkeiten und kurzfristiges Halten im Ausmaß von bis zu 10 Minuten genutzt werden kann. Eine erste Umsetzung ist bereits in 3 Wiener Gemeindebezirken in Planung.

### Cityhubs etablieren

Die Stadt Wien forscht gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien — an den Möglichkeiten der Realisierung von „Cityhubs“. Diese „Hubs“ stellen Güterumschlag und -verteilerzentren dar. Die Idee dahinter ist, dass alle Lieferungen (und Abholungen) in einem definierten Gebiet (Grätzel, Stadtteil oder ganzer Bezirk) an einem Punkt gebündelt werden und die Übermittlung an den Endkunden daher mit weniger Fahrten und CO<sub>2</sub>-arm durchgeführt werden. Ein zentraler Erfolgsfaktor für dieses Lieferkonzept ist die räumliche Nähe des „Cityhubs“ zum Verteilgebiet.

Abb 7 Relevante Buszonen und -routen



### Zero Emission Transport Projekt

Das Projekt wurde Mitte 2024 von der Wirtschaftskammer Wien gestartet. Mittlerweile sind 43 Unternehmen an Board. Es werden von diesen Unternehmen so viele Fahrten wie möglich im 1. und 2. Wr. Gemeindebezirk CO<sub>2</sub> frei abgewickelt. Als erste Ergebnisse konnte nach einem halben Jahr bei Teilnahme von 31 Unternehmen eine Einsparung von 125t CO<sub>2</sub> Äquivalenten festgestellt werden. Dabei wurden 449.000km mit batterieelektrischen Fahrzeugen im 1. und 2. Bezirk zurückgelegt.

### Mobil im Zentrum für Personen (ÖV, Citybusse, Taxistandplätze, Citybike, E-Scooter)

Die Errichtung neuer Flaniermeilen im 1. Bezirk ist eine wesentliche Chance die sich aufgrund der zu erwartenden Verkehrsreduktion ergibt. Dazu schlägt die WKW zwei Projekte vor. Einerseits sollten die Dominikanerbastei und die Postgasse aufgewertet werden, von parkenden Autos befreit werden und mit Bäumen und Sitzmöbeln ausgestattet werden. Vor der Kirche Maria Rotunda kann eine Platzgestaltung angedacht werden. Dieser Bereich liegt im vergleichsweise ruhigen Stubenviertel und kann als Außenraum für die Bevölkerung dienen. Der zweite Flanierbereich soll in der Augustinerstraße zwischen Albertina und Michaelerplatz eingerichtet werden. Dieser Bereich wird von Touristen vielbegehen, da die Busausstiegsstelle am Helmut Zilk Platz/Augustinerstraße liegt.

Derzeit gibt es im 1. Bezirk 14 Wien Mobil Stationen der Wiener Linien. Diese Stationen sind reine Rad-sharingangebote. An den wesentlichen Verkehrsknotenpunkten (Oper, Schottentor, Schwedenplatz, Stephansplatz) sollte versucht werden, alle Mobilitätsarten gezielt und nebeneinander anzuordnen. Die Verkehrsberuhigung kann nur zum Erfolg werden, wenn ein hohes Maß an Mikromobilitätsangeboten vorhanden sein wird.

Nach Absenken des Individualverkehrs in der Inneren Stadt sind die Citybusrouten zu überdenken und neu zu konzipieren. Zur Verbesserung der Citybusrouten ist auch das Verkehrskonzept des 1. Bezirkes aus 2020 heranzuziehen. Dort wurde bereits folgendes Verbesserungspotential bzw. -maßnahmen geortet: neue Fahrzeuge, verlängerte Betriebszeiten, größere Netzdichte, Verbindungen ins Umfeld (2., 3., 7. Bezirk), Durchmesserlinien, Vermeidung Langsamverkehr (Fiaker Routen).

### eTaxi – Elektrifizierung der Wiener Taxiflotte

Auf Basis der neuen Landesbetriebsordnung für Taxis, sind ab 2025 nur mehr Neuanmeldungen von batterieelektrischen Fahrzeugen möglich. Die Wiener Taxiflotte wird schrittweise auf E-Fahrzeuge umgerüstet werden. Die Umstellung wird von der Stadt Wien großzügig gefördert.

Die große Herausforderung für die Taxiunternehmen ist dabei das Laden. Seitens Wien Energie wurden bereits Schnelllader errichtet und ein sehr ansprechender Tarif für Vielfahrer angeboten.



## Güter- und Mobilitätshub Heldenplatz

In der Vergangenheit gab es Versuche eine Tiefgarage am Heldenplatz zu errichten. Zuletzt in Kombination mit dem Tiefenspeicher der Nationalbibliothek. Auf diesen Initiativen und Vorstudien soll aufgebaut werden, um eine neuartige Infrastruktur zu errichten:

Ein unterirdisches Bauwerk soll neben der Tiefenspeicherfunktion für die Kunstschatze folgende Garagennutzung bieten:

- Kfz-Parkplätze für e-Fahrzeuge
- Busein- und Ausstiegszone inklusive Parkmöglichkeiten sowie
- Cityhub Innere Stadt (Lastenräder)

Daher muss ein neuer Versuch unternommen werden, die Tiefgarage für Busse am Heldenplatz (in Kombination mit dem Bau des Tiefenspeichers der Nationalbibliothek) zu errichten. Neben dieser verkehrsreduzierenden Maßnahme (die Busse fahren auf kürzestem Wege zu ihren Abstellplätzen) kann die Tiefgarage als zentraler Cityhub genutzt werden, um die Innenstadt verkehrssparend und mit CO<sub>2</sub> neutralen Verkehrsmitteln mit Gütern zu beliefern.

Bei der Entwicklung von Klimaanpassungsmaßnahmen hat sich die monofunktionale Nutzung von Flächen als nicht effizient und ökologisch erwiesen. Im Sinne dieses „Multi-use-Gedankens“ können auch andere monofunktionale Nutzungen neu gedacht werden: So haben (Tief-)Garagen ein bisher— ökologisch wie ökonomisch — ungenutztes Potential. Die integrierte Betrachtung von drei Entwicklungen in Wien führt zu einem neuartigen Ansatz, der es ermöglicht, eine kostenintensive Investition unter neuen Gesichtspunkten zu sehen.

Erweitert um die notwendigen Infrastrukturen eines Cityhubs (Lkw-Zufahrt, Kühlmöglichkeiten etc.) sowie der Busein- und Ausstiegszone für die Besucher der City (WC-Anlagen, Leitsystem, Touristeninformation, Wiener Linien Schalter etc.) und die spezielle Ausrichtung auf e-Fahrzeuge mit einem breiten Angebot mit den auf dem Markt befindlichen Ladeinfrastrukturen soll ein in Europa einzigartiger, integrierter Güter- und Mobilitätshub entstehen. Durch die Vielfältigkeit der Funktionen ist eine breit aufgestellte Errichtungs- und Beteiligungspartnerschaft aus Bund, Stadt und privaten Betreibern realistisch und ermöglicht diese große zukunftsweisende Infrastruktur. Die über 100 Mio. Euro an Investitionskosten haben daher vielfache positive volkswirtschaftliche Effekte.

### Besucherlenkung

#### Buskonzept

Reisebusse sind ein zentraler Bestandteil im breiten Angebot der touristischen Mobilität. Die in etwa 30-jährige Zusammenarbeit der Stadt Wien, des Wien Tourismusverbands und der Wirtschaftskammer Wien im Bereich „Bustourismus“ zielt auf eine qualitätsvolle Abwicklung des Gästeaufkommens sowie einer funktionierenden Betreuung der Buszonen ab. Gleichzeitig entstehen neue Herausforderungen mit der wachsenden Stadt Wien sowie den steigenden Tourismus Zahlen. Im Rahmen des Buskonzepts wurde gemeinsam ein Arbeitsprogramm entwickelt, das zum Ziel hat, das Vorgehen sowie die notwendigen Entwicklungen im Umgang mit dieser Form des Reisens sowie der dafür erforderlichen Infrastruktur festzulegen. Dieses Programm wird laufend in enger Abstimmung mit den Akteuren aus der Stadt, der Wirtschaft und Politik gemeinschaftlich umgesetzt und laufend erweitert.

#### Busein- und -ausstiegszone

Die Wiener City ist eine der wichtigsten touristischen Stationen für nationale und internationale Gäste. Eine große Zahl dieser Gäste reist mit dem

Bus an. Das umfasst beispielsweise Transferfahrten vom Hotel, Flughafen oder Schiff sowie Städterundreisen. Die Stadt Wien hat für dieses Reisesegment ein sehr ausgewogenes Konzept entwickelt, das die Bedürfnisse der Gäste genauso berücksichtigt, wie jene der Bewohner. Zentrale Eckpunkte sind die Ein- und Ausstiegszonen rund um die City. Diese sind eingerichtet, um den Wechsel der Busgäste in der Regel nahe an Sehenswürdigkeiten oder bei Ausgangspunkten von fußläufigen Stadtrundgängen zu ermöglichen. Diese Buszonen gilt es weiterhin kostenfrei zu erhalten und – wo sinnvoll – auszuweiten, um eine effiziente und qualitätsvolle Abwicklung der Gästegruppen sicherzustellen. Pilotprojekte zur optimierten Nutzung stark frequentierter Buszonen werden bereits in enger Abstimmung mit der Wirtschaft initiiert und werden kontinuierlich weiterverfolgt.

#### Hop-on /Hop-off Busse, Fiakerrouen

Bei Touristen gleichermaßen beliebt sind die Angebote der Sightseeing Busse und der Fiaker. Die bestehenden Routen sollten nach Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen überprüft und ggf. in Abstimmung mit den betroffenen Akteure an-

gepasst werden. Für die Fiaker sind ausreichende und schattige Standplätze vorzusehen.

### **Neue Impulse für eine ausgewogene Besucherlenkung**

Die meisten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wurden bisher in den touristisch am stärksten genutzten Viertel umgesetzt, was wesentlich zur Aufenthaltsqualitätssteigerung geführt hat. Zusätzlich sollen zur besseren Verteilung von Besucherströmen und zur Entlastung überlaufener Hotspots langfristig neue alternative Touristenrouten mit diversen Start- und Endpunkten angedacht werden. Zusätzlich soll auch die Steigerung der Attraktivität alternativer Sightseeing Spots zu einer Entzerrung der Gästeströme führen. Dabei liegt der Fokus auf der Erschließung zusätzlicher Highlights abseits der bekannten Pfade. Diese neuen Wege eröffnen alternative Perspektiven und ermöglichen ein vielfältigeres Besuchserlebnis. Ziel ist es, Interesse auf bislang weniger frequentierte Orte zu lenken und damit die Aufenthaltsqualität insgesamt zu steigern.

### **E-Laden in der Inneren Stadt**

E-Garagen – Laden und Parken für Bewohner: Tiefgaragen für Pkw sind sehr kostenintensive Investitionen. Die Stadt Wien hat daher mit dem (Volks-) Garagenprogramm bis zu dessen Einstellung einen sehr vielversprechenden Weg beschritten. Nur durch dieses PPP-Modell konnten im dichten urbanen Raum Garagen errichtet werden, die sich langfristig ökonomisch tragen und gleichzeitig günstige Stellplätze für Bewohner anbieten.

Der Bedarf an Garagenabstellplätzen in Wien ist nach wie vor vorhanden. Vor allem für die stetig steigende Anzahl von E-Fahrzeugen fehlt es an E-Ladeinfrastruktur. Die Errichtung von E-Garagen, die überwiegende Parkplätze für E-Fahrzeuge anbieten, ist daher Gebot der Stunde.

### **E-Laden auf Privatgrund:**

Da gerade im 1. Bezirk sehr viele private Stellplätze vorhanden sind, sollte die Errichtung von E-Ladestationen gemeinsam mit Wien Energie gezielt begonnen werden.

### **E-Garagen - Laden und Parken für Betriebe:**

Die Wirtschaftskammer Wien hat 2021 den Online Ratgeber E-Mobilität für Wiener Unternehmer publiziert. <https://ratgeber.wko.at/emobilitaet/>

Die Fachgruppe Garagen der Wirtschaftskammer Wien hat gemeinsam mit der Wiener Garagenwirt-

schaft kombinierte Angebote für gewerbliche Kunden mit Ladewunsch entwickelt. Auch an drei Standorten von öffentlichen Garagen in der Inneren Stadt stehen Garagenstandplätze mit der Möglichkeit zum Laden für Wr. Betriebe zur Verfügung.

Wenn Interesse an einem Park- & Ladeplatz in einer der Wiener Garagen besteht, kann der Standort mittels Online Anfrageformular abgefragt werden. Der jeweilige Garagenbetreiber wird innerhalb von 14 Tagen ein Angebot machen.

Dieser Service der Wirtschaftskammer Wien soll eine möglichst einfache Umstellung der Unternehmerfahrzeuge auf E-Mobilität ermöglichen.

### **E-Ladezonen – E-Laden und Güterzustellung**

Weiters ist eine Neuordnung der Ladezonen in Kombination mit E-Ladesäulen im gesamten Bezirk durchzuführen, da Lieferanten und andere Wirtschaftstreibende bei der effizienten Abwicklung ihrer Geschäfte möglichst unterstützt werden sollen. Das von Wirtschaftskammer und Wien Energie begonnene Pilotprojekt soll die Ladezonenstandorte im 1. Bezirk möglichst gut mit E-Ladeinfrastruktur ausstatten.

## **3.2 TOURISMUS UND STRASSENGESTALTUNG — MOTOR DER ENTWICKLUNG**

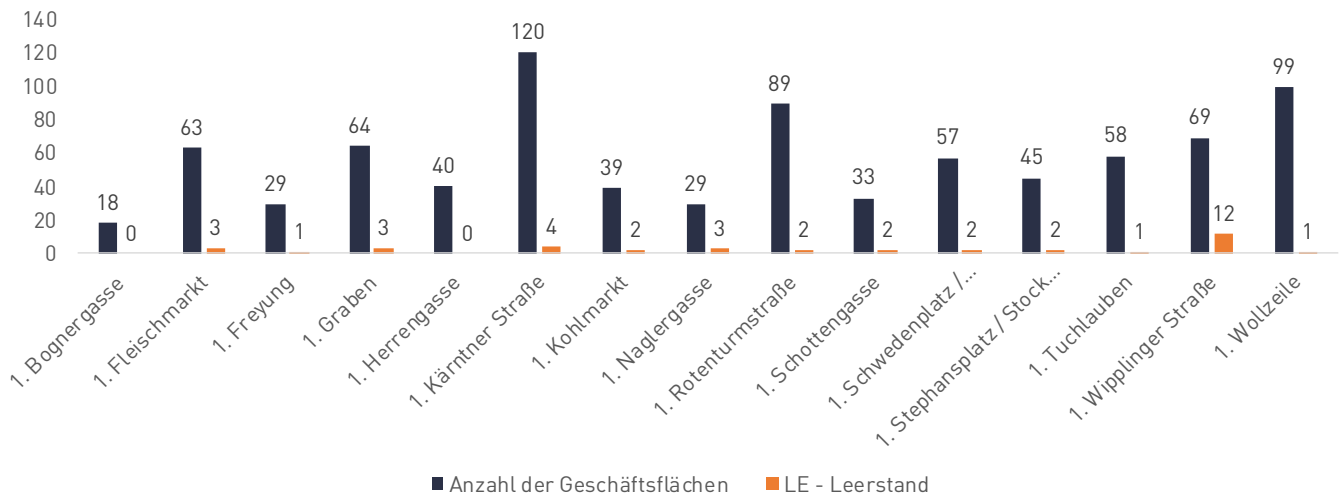
Vor allem die Geschäfte in den Erdgeschoßzonen sind auf die Einnahmen aus dem Tourismus angewiesen. Gleichzeitig müssen die Versorgung der Bevölkerung sowie das Angebot für die Wiener attraktiv bleiben, um langfristig ein lebendiges und identitätsstiftendes Zentrum aufrechtzuerhalten.

Daher schlägt die Wirtschaftskammer Wien ein Maßnahmenpaket vor, das beiträgt, eine pulsierende Stadtmitte zu erhalten:

### **Einkaufstraßenförderung Neu = Leerstandsmanagement etablieren**

In Wien gibt es eine langjährige Tradition der Förderung der Einkaufsstraßen. Es gibt derzeit 14 Einkaufsstraßenvereine in der Inneren Stadt, die sich lokal um die Entwicklung der jeweiligen Straße bemühen. Die Arbeit der Einkaufsstraßenvereine zeichnet sich durch eine Vielfalt an Aktionen und Events in den Straßen aus. Zunehmend zeigt sich aber, dass die Probleme einzelner Straßen nicht mehr durch Aktivismus gelöst werden können, sondern langjährige, zielgerichtete Maßnahmenbündeln umgesetzt wer-

Abb 8 Erdgeschosszonennutzungen - 1. Bezirk (Auswahl)



den sollten. Einkaufsstrassen müssen sich letztlich wie „Shoppingcenter“ verhalten. Der Branchenmix muss stimmen, das Ambiente, die Aufenthaltsdauer sollte so lang wie möglich sein und Passanten sollten auch Käufer sein. All diese Gründe führen zu einem Erneuerungsbedarf hinsichtlich der Einkaufsstrassenförderung.

Ziel ist die Erhaltung des wichtigsten und ranghöchsten Zentrums, innerhalb der polyzentralen Stadt. Die „großen“ Einkaufsstrassen werden sich aus ihrer Strahlkraft heraus weiterhin positionieren. Aber auf die B und C Lagen ist Bedacht zu nehmen, da vor allem diese für die ansässige Bevölkerung von Bedeutung sind.

Mitgestalten könnten hier Start-ups, die Grätzel-Services anbieten. Die digitale Plattform des Grätzel-Angebots von der Online-Plattform der Stadt Wien „Mein Wien“ wird dazu konsequent weiter ausgebaut und so zur digitalen Spiegelung der physischen Wiener Lebensqualität.

Die Wirksamkeit der Aktivitäten soll durch die Einbindung relevanter, bislang unterrepräsentierter Unternehmensgruppen und AkteurInnen erhöht werden, die zur Attraktivierung und Lebendigkeit beitragen, wie etwa lokale Kunst- und Kulturaktivitäten, Architekturbüros, freie Berufe oder Niederlassungen der sozialen Infrastruktur, etwa Gesundheitseinrichtungen, Jugendeinrichtungen, außerschulische Bildungseinrichtungen. Es wird vereinbart, Finanzierungs- und Betreibermodelle zur Bündelung der

Finanzierung sowie von Aktivitäten und Kräften in Kooperation mit Privaten (große Handelsketten, ImmobilieneigentümerInnen etc.) zu prüfen. Dabei ist ein Interessenausgleich gemäß den Bedürfnissen kleinerer Zentren mit weniger Finanzkraft herbeizuführen.

Schwerpunkt der Arbeit in den Geschäftsstraßen ist die Erdgeschoßzone. Zielrichtungen sind hier Neuan siedlung, Wiederbesiedlung sowie die „Down to earth“-Strategie, d.h. die Schaffung eines Anreizes für Obergeschoß-Unternehmen, sich in der Erdgeschoßzone anzusiedeln. Wirtschaftskammer Wien und Stadt Wien verständigen sich darauf, gemeinsame Anstrengungen für eine neue Organisationsstruktur der Grätzelarbeit zu unternehmen.

Die wiederholt durchgeführte wienweite Leerstandserhebung der WKW (Jänner bis April 2025, siehe Abb. 7) zeigt, dass es in strukturschwachen Straßen bereits höhere Leerstände gibt. Dieses Phänomen ist zum Teil auch in der Inneren Stadt angekommen. Zunehmend gibt es Probleme mit Leerstand - die Miet- und Energiekosten sind für kleinere Geschäfte zu hoch, die Wirtschaftlichkeit daher zu niedrig. Die Stadt Wien und die WKW sollen daher gemeinsam ein professionelles Erdgeschoßzonenmanagement einrichten. Dieses sollte Fondsmodelle entwickeln, in welche auch Private (zB Hauseigentümer) einzahlen können, um so Oberflächen- und Erdgeschoßzonenentwicklung in Form von PPP-Modellen zu realisieren.

Abb 9 Passantenzählung

Passantenzahlen von Geschäftsstra- ßen der Innenstadt	Oktober 2024		Vergleichswerte zur jeweils letzten Zählung im Oktober 2022 oder früher		
	Donnerstag* 8.30-19.00	Samstag 8.30-18.00	letzte Zählung	Donnerstag 8.30-19.00	Samstag 8.30-18.00
Bognergasse			2020	11.416	15.273
Fleischmarkt			2020	4.971	3.694
Freyung			2020	11.962	11.601
Graben	44.308	71.258	2022	50.279	51.924
Herrengasse			2020	5.491	6.795
Kärntner Straße	42.723	69.351	2022	50.495	49.436
Kohlmarkt	23.479	39.883	2022	23.270	27.412
Naglergasse			2020	4.644	5.396
Rotenturmstraße	25.789	36.083	2022	28.368	23.902
Tuchlauben			2020	7.191	8.757
Wipplingerstraße			2020	5.456	2.958
Wollzeile	12.213	1.5829	2022	12.459	11.232

\* ganztägig Regen, daher weniger Passanten

Neben dem neuen Management für die Einkaufsstraßen ist auch gezielt langwährenden Leerständen entgegen zu wirken. Dafür stehen mehrere Maßnahmen zur Verfügung.

### Marktpotentialanalysen einbauen

Von der Wirtschaftskammer Wien wurde 2024 die Marktpotenzialanalyse für die Wollzeile erstellt. Diese Analyse baut verstärkt auf den noch nicht gehobenen Möglichkeiten der Wollzeile auf und enthält detaillierte Vorschläge zum Heben des schlummernden Potentials.

Nähere Infos:  
wko.at/wien > Suche „Geschäftsstraßenreport“

### Begegnungszonen ausbauen

- Qualitätsvollen öffentlichen Raum für alle schaffen
- Verkehrsberuhigung in sensiblen Gebieten

Die Wirtschaftskammer Wien hat in vielen Gesprächen mit Hauseigentümern die Weiterführung der Neugestaltung einiger Straßenabschnitte hinsichtlich Verkehrsberuhigung diskutiert. Insbesondere die Bereiche **Mahlerstraße ONr. 1-15, Hafnersteig ONr. 2-12, Kramergasse ONr. 1-13, Wildpretmarkt ONr. 1-10, Landskrongasse ONr. 1-10, Wollzeile, Tuchlauben und Schottengasse** sollten umgebaut werden. Vom Wiener Standortanwalt wurden schon 2020 die fiskalischen Wirkungen dieser Projekte berechnet. (Standortanwaltsbroschüre Cityprojekte).

Aufgrund der Knappheit öffentlicher Mittel (in den letzten Jahren wurde im 1. Bezirk nur der Michaelerplatz umgebaut) sollten die Projekte in Zukunft jedenfalls als PPP-Projekte durchgeführt werden, wozu auch viele Gebäudebesitzer bereit sind.





## Marktpotenzial und Chancen für die Wollzeile

In der von der Wirtschaftskammer Wien im Jahr 2024 beauftragten Studie wurde die Wollzeile genau analysiert, Marktpotenziale berechnet und konkrete Maßnahmen abgeleitet. Geschäftstreibende können daraus Schlüsse ziehen, welches Angebot nachgefragt wird und welche Anforderungen erfüllt sein müssen. Dadurch soll etwaiger Leerstand reduziert, das Angebot in den Straßen verbreitert und die Aufenthaltsqualität im Sinne der Zufriedenheit von Passantinnen und Passanten gesteigert werden.

Die Wollzeile profitiert durch ihre hervorragende Lage im ersten Bezirk von hoher Frequenz und Streuumsätzen. Sie ist vor allem durch ihre Kleinteiligkeit, wenig Leerstand und viele Traditionsunternehmen geprägt. Ergänzend finden sich namhafte Restaurants und Cafés – ein sozialer Treffpunkt für Wiener und Touristen-Hotspot.

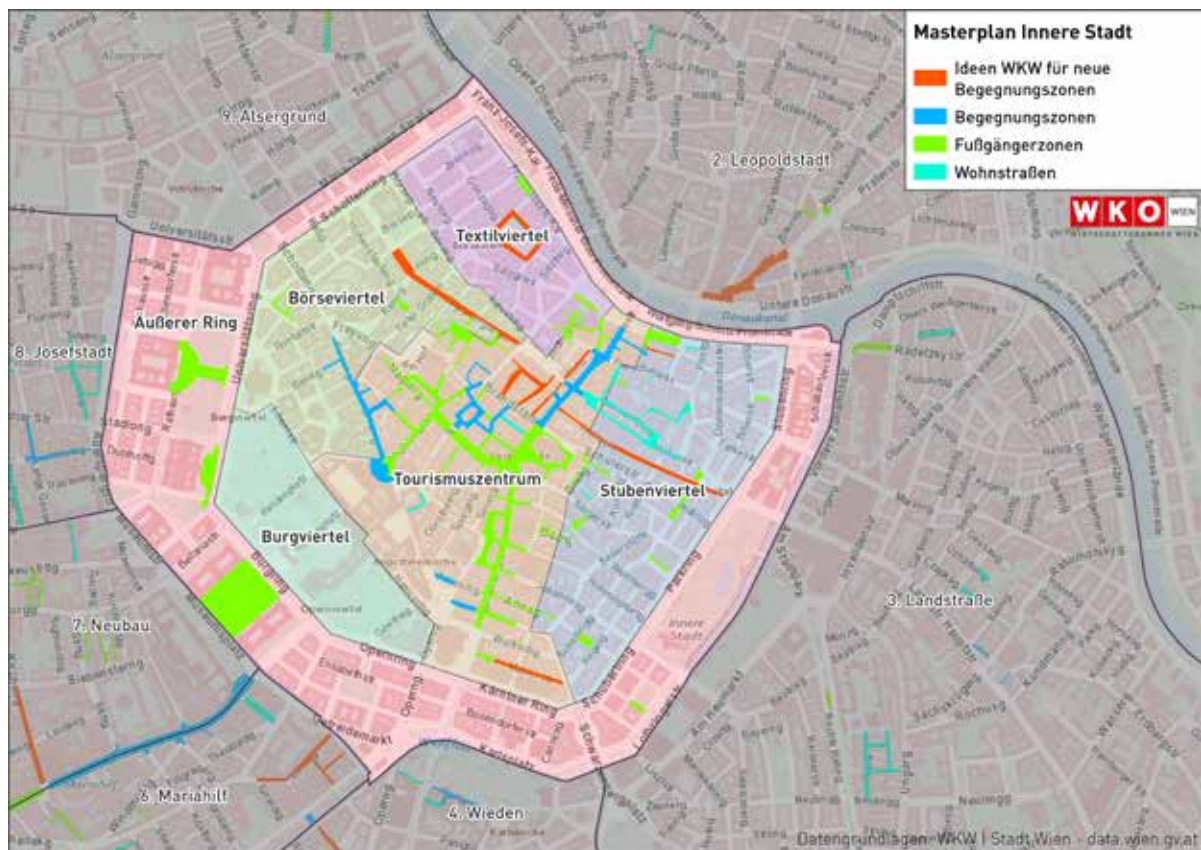
Im Einzugsgebiet herrscht eine deutlich ältere Bevölkerungsstruktur mit höherer Akademikerquote, überdurchschnittlicher Kaufkraft und unterdurchschnittlichen Haushaltsgrößen vor als im Rest von Wien. Neben rund 12.000 Einwohnerinnen und Einwohnern im näheren Umfeld sind auch rd. 45.500 Beschäftigte hier unterwegs. Durch die Verbindung zur Innenstadt sind auch Touristinnen und Touristen wichtige Zielgruppen. Eine Problematik der Wollzeile ist der Verkehr, denn durch die enge Gasse und die vielen Autos

leidet eine entspannte Flanierstimmung. Bei der Maßnahmensetzung soll das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsberuhigung, die Reduktion der Parkplätze und in weiterer Folge auf die Begrünung und mehr Sitzmöglichkeiten gelegt werden. Davon profitieren Passanten und Händler.

### Weitere gestalterische Maßnahmen:

- Beschriftung der Eingänge der Passagen
- Wenn Automaten, dann qualitativ hochwertige Produkte
- Verknüpfung Handel und Straße durch bodenlange Schaufenster, wo es zum Erscheinungsbild passt
- Bildung von zwei Subzentren am Dr. Karl Lueger Platz und bei der Aula der Wissenschaften
- Lueger Platz: Reduktion der Stellplätze, Anordnung Gastgarten mit intensiver Begrünung
- Umsetzung Co-Selling von Wiener Traditions- und Handwerksware: unterstreicht das Alleinstellungsmerkmal der Traditionsgeschäfte der Wollzeile, Einrichtung einer leistbaren, zentralen Verkaufsstelle (Konzept: s´Fachl)
- Betonung Ausgrabungen neben der U-Bahn
- Neubeschilderung Radverbindung zur Oper/Urania
- Platz vor der Aula der Wissenschaften aufwerten durch Sitzgelegenheiten, Wasserspender, Begrünung, Interaktive Ausstellung zum Thema Science
- Ecke bei „Flying Tiger“: Aufwertung durch Baumpflanzung und Bank
- Eingangsbereich der Wollzeile mit Lichterkette (wie Neubaugasse)
- Vernetzung mit Dominikanerbastei vorallem durch Begrünung der Stützwand

Abb 10 Erweiterung der Begegnungszonen 1. Bezirk



### Ring und Prunkbauten

Wie im Masterplan Glacis bereits 2015 und im neuen Regierungsprogramm „Aufschwungskoalition“ beschrieben, soll über eine gestalterische Stärkung der Vorfelder der Prunkbauten (Burgtheater, MAK, Uni) nachgedacht werden. Hierzu sind mit den Trägern der Einrichtungen Pläne zu erarbeiten und gemeinsam mit dem Bund im Sinne des Weltkulturerbes Maßnahmen zu setzen. Dadurch entstehen auch wieder neue attraktive Bereiche für Touristen und Wiener.

- In einem weiteren Planungsschritt ist über die Vielzahl von Zufahrten zum 1. Bezirk nachzudenken und auch über die Funktion der Ringnebenfahrbahn. Hier könnte anstelle des Parkstreifens zur Unterstützung der Anlieferung ein funktionaler Mischstreifen (Vorbild Mariahilfer Straße) angelegt werden. Der linke Parkstreifen kann dann zur Verbreiterung des gemischten Ring-Rad- und Fußweges verwendet werden. (siehe Abb 4)

### Demozonen – Errichtung von Speakers Corner

Die Wirtschaftskammer Wien spricht sich seit geraumer Zeit für die Einrichtung von Demozonen aus. In einer internen Untersuchung wurden mehrere Standorte als geeignet ausgewiesen. Dadurch soll es zu einer Entlastung der Ringstraße von Demonstrationen kommen, die zu schweren Umsatzeinbrüchen beim Handel führen.

### Ungeordnete „Eventisierung“ stoppen und planen, stationären Handel stärken

- Veranstaltungskalender mit Vergabemodalitäten zur Vermeidung von zeitgleichen Events
- Definition belastbarer Räume
- Festlegung von Sperrzonen

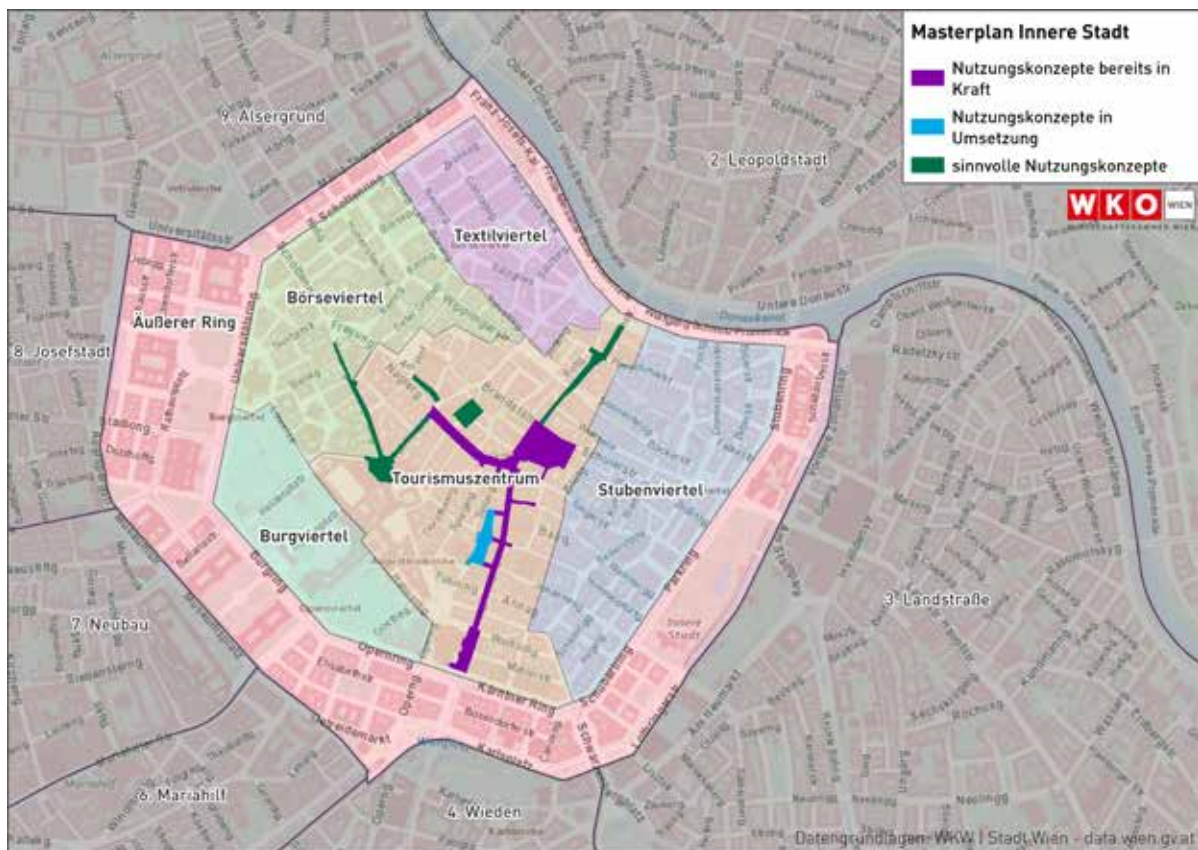
### Nutzungskonzepte Innere Stadt verordnen

Im GAG wurde bereits 2016 die Verordnung von Nutzungskonzepten vorgesehen. Das Nutzungskonzept für die Bereiche Kärntner Straße, Graben und Stephansplatz wurde 2021 verordnet. Nutzungskonzepte sind aber für den stark frequentierten Straßenraum im Touristenviertel eine unabdingbare Maßnahme, die für alle Bereiche vorzusehen ist. Nur so kann einer Verramschung durch ungewünschte Aktionen und „Angebote“ entgegengetreten werden. Es sollten daher Hand-in-Hand mit Neugestaltungen und Umbauten im öffentlichen Raum die Pläne in Nutzungskonzepte umgewandelt werden (Bognergasse, Herrngasse, Rotenturmstraße, Petersplatz, Neuer Markt und Michaelerplatz,...). Hier sind im 1. Bezirk noch eine Vielzahl an Nutzungskonzepten zu verordnen.

In der Zukunftsvereinbarung, die von der Wirtschaftskammer Wien und der Stadt Wien im Jänner 2022 unterzeichnet wurde, wurde auch über die Möglichkeiten zur Ganzjahresöffnung von Schani-gärten nachgedacht. Dies wurde mittlerweile um-



Abb 11 Nutzungskonzepte



gesetzt. Nun ist es im Interesse der Besucher, dass die Schanigärten auch im Winter in einem ordentlichen Zustand und jederzeit benutzbar sind. Hier sollte das gemeinsame Kommittent bestehen, ein gestalterisch optimales, dem 1. Bezirk angepasstes Angebot zur Verfügung zu stellen.

### 3.3 WOHNEN UND (ER-)LEBEN

Bewohner, Arbeitnehmer und Gäste haben unterschiedliche Ansprüche an den öffentlichen Raum. Die Fachkonzepte Grün- und Freiraum sowie öffentlicher Raum der Stadt Wien bilden eine umfassende Grundlage für die planvolle Gestaltung unterschiedlicher Straßenräume und Freiflächen, die es gilt auf die Innere Stadt umzulegen.

Die Wirtschaftskammer Wien will sich vor allem zu diesen Themengebieten aktiv einbringen und gemeinsam an Lösungen arbeiten:

#### Atmosphärische Injektionen

Es können nicht alle Straßenzüge wie z.B. Rotenturmstraße in den kommenden Jahren umgestaltet werden. Kleine Maßnahmen, wie sie in den Fachplanungen der Stadt Wien sehr gut erläutert werden, können einen wesentlichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität beitragen. Ein Umsetzungskonzept soll die

planvolle — über den ganzen Bezirk verteilte — Implementierung und deren Finanzierung sichern helfen (Beispiele: Straße fair teilen, Picknickangebote in Parks, Tischtennis, moderne Sitzgelegenheiten, Parklets, Begrünung Innenhöfe gemäß Urban Heat Island Strategieplan).

#### Verknüpfung mit anderen Bezirken und Erholungsgebieten

Die Wiener Innenstadt ist bekannt für ihre Durchlässigkeit sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger. Diese soll in Richtung Nachbarbezirke weitergedacht und umgesetzt werden. Hier sind die bereits im Masterplan Glacis (2014) vorgeschlagenen neuen Fußgängerquerungen am Ring (Schottenring zwischen Börsegasse und Kai, Liebenberggasse Richtung Stadtpark, Georg-Coch-Platz) seitens der Stadt Wien umzusetzen.



## Schattenprojektionen: Beschattung der Einkaufsstrassen

- Spektakuläre Installationen
- Klimaanpassung durch Kühlung

Die architektonisch qualitätsvolle und spektakuläre Inszenierung des öffentlichen Raumes ist ein Schlüsselement, um den stationären Handel gegenüber den Angeboten des Distanzhandels (online Handel) und der Einkaufszentren am „grünen Stadtrand“ konkurrenzfähig zu positionieren und das Einkaufen ums „Eck“ für die Bevölkerung und Gäste vor Ort zu sichern.

Die Aufhängevorrichtungen der Weihnachtsbeleuchtung der Einkaufsstrassen sollen im Sommer für eine Überspannung mit flächigen Elementen Schatten spenden. Damit werden die Einkaufsstrassen kühler und mit einer entsprechenden Gestaltung wird eine spektakuläre Aufenthaltsqualität geschaffen.

Der Urban Heat Island Strategieplan wurde von der Stadt Wien bereits 2015 veröffentlicht und enthält Maßnahmenvorschläge wie die Bereitstellung beschatteter Sitzgelegenheiten, die Beschattung von Freiflächen bei Gebäuden (Schanigärten und Parklets/Grätzloasen) und die Beschattung gebäudeferner Freiflächen. Auf Basis dieser Heatmaps sollen in der Kärntner Straße, dem Kohlmarkt, der Bognergasse, der Seitnergasse und der Wollzeile Beschattungen im Sommer errichtet werden. Folgende Vorschläge wurden dafür von Statikern, die die Aufhängungen überprüft haben, eingebracht.

- Segel-Beschattung – Schlitzung um Luftdurchlässigkeit zu gewährleisten
- weißes Schattennetz/Tarnnetz (ähnlich dem militärischen) – hat die besten Eigenschaften – luft-, wind- und wasserdurchlässig – wichtig für die statische Belastung





## Schwedenplatz

Als zentraler Verkehrsknoten erfüllt der Schwedenplatz eine wichtige Verteiler- und Zubringerfunktion sowohl für den öffentlichen als auch für den motorisierten Individualverkehr. Dieser Tatsache muss bei den weiteren Überlegungen Rechnung getragen werden.

Es verbleiben genügend Flächen für eine zeitgemäße und qualitätsvolle Gestaltung, die sich die Bewohner, Gäste sowie die Arbeitnehmer verdient haben.

Die Ergebnisse des Architekturwettbewerbs 2015 hatten großen gestalterischen Fokus und konnten keine adäquate Antwort auf die vielfältigen Nutzungsansprüche geben. Die Wirtschaftskammer Wien hat 2015 ein umfassendes Konzept sowie erste Visualisierungen einer möglichen Neugestaltung erarbeitet. Ein Neustart zwischen Stadt Wien, Bezirk und WKW sollte rasch erfolgen. Die wichtigsten Eckpfeiler lassen sich wie folgt zusammenfassen und bilden nach wie vor die Basis für den „Schwedenplatz neu“:

- Attraktive, übersichtliche Neuorganisation des Schwedenplatzes/Morzinplatzes unter dem Aspekt des Erhalts aller Verkehrsfunktionen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Geschäftstreibenden und Anerkennung der Bedeutung des Schwedenplatzes als Wirtschaftsstandort
- Flächenverschiebung von Verkehrsflächen zu „Platzflächen“ unter der Voraussetzung, dass alle Verkehrsfunktionen ausreichend berücksichtigt wurden
- keine Schwächung der Leistungsfähigkeit des Franz-Josefs-Kais
- Erhalt der Garage am Morzinplatz, Gewährleistung einer kreuzungsfreien Zufahrt (insbesondere Straßenbahn), Erhalt der direkten Ausfahrt auf den Kai
- Erhalt der Tankstelle als späterer Standort zum E-Laden
- Erhalt der ganztägigen Zu- und Durchfahrt über den Morzinplatz, Abfluss der einmündenden Straßen auf den Kai
- Erhalt der Ein-/Ausstiegsstelle für Touristenbusse am Kai, Erweiterung des Standortes entsprechend der hohen Nachfrage, der Schwedenplatz hat mit seinen Funktionen als Verkehrsknotenpunkt (insbesondere auch für den öffentlichen Personennverkehr) und als „Einstiegspunkt“ für den Tourismus (wie Touristenbusse, Personenschiffahrt) eine besondere Bedeutung. Diese Funktionen sind jedenfalls bei einer Neugestaltung des Bereiches sowohl verkehrstechnisch als auch tourismuswirtschaftlich und gesamtwirtschaftlich unverzichtbar zu erhalten
- Erhalt bzw. Erweiterung der Busparkplätze am Kai, Dimensionierung und Errichtung von E-La-

desäulen für Busse in Absprache mit dem Betreiber APCOA

- Ausreichende Dimensionierung der Bus-Flächen inkl. Flughafenbus entlang des Franz-Josefs-Kais
- Erhalt, der an das Projektgebiet angrenzenden Taxistandplätze, keine Verlegung oder Verkleinerung
- Sicherstellung einer reibungslosen Anlieferung der Betriebe am Schwedenplatz, Morzinplatz und im „Bermuda Dreieck“ inkl. Lösung des Lieferbedarfs des ansässigen Nahversorgers (Billa)
- Bewirtschaftungskonzept mit Integration der bestehenden Schanigärten und Flächenvorsorge für wirtschaftliche Nutzungen im Nahbereich der Geschäftslokale
- Integration der bestehenden Kioske in das Bewirtschaftungskonzept
- gemeinsames, barrierefreies Konzept für den gesamten Projektbereich
- Einheitliches, energiesparendes Beleuchtungskonzept
- Attraktivere Gestaltung der Sitzgelegenheiten
- Einheitliche Ausstattung mit Mistkübeln

- Adaptierung der öffentlichen WC-Anlage auf den neuesten technischen Stand
- Mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Attraktivere Gestaltung der Haltestellenbereiche
- Attraktivere Gestaltung der vorhandenen Grünflächen
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln (inklusive Anbindung an die benachbarten Taxistandplätze, den Twin City Liner am Donaukanal und der Busgäste)
- Attraktivere Verbindung des Schwedenplatzes mit dem Donaukanal und dem 2. Bezirk. Architektonische Gestaltung der Brücken, um diese verstärkt zu touristischen Attraktionen und Anziehungspunkten, sowie zum witterungsgeschützten Queren des Donaukanals zu machen.

Die zeitgemäße Gestaltung dieses Verkehrsknotens, der zusätzlich Andockstelle für Touristenbusse und die Schifffahrt sowie als überregionaler Treffpunkt bekannt ist, bringt zudem positive volkswirtschaftliche Effekte: Fläche rund 35.000 m<sup>2</sup>, Baukosten konservativ: 35 Mio Euro



# 4

## **VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DER LEUCHT- TURMPROJEKTE**

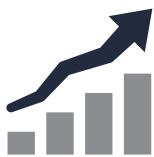
Mit Hilfe des Wertschöpfungsmodells von Econmove können die Effekte der Leuchtturmprojekte auch quantifiziert werden. Es können einerseits die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen auf den Standort Wien sowie andererseits die volkswirtschaftlichen Effekte, die über Vorleistungs- und Konsumverflechtungen auch in anderen Bundesländer entstehen, für ganz Österreich dargelegt werden.

Durch die Projekte ergeben sich dabei sowohl kurzfristige Effekte aufgrund der Investitionsimpulse als auch langfristige Effekte, die sich aus dem laufenden Betrieb bzw. aufgrund der Verbesserung der Aufenthaltsqualität ergeben. Die berechneten Ergebnisse umfassen dabei direkte Effekte (die sich unmittelbar aus einem ökonomischen Impuls ergeben, z.B. Bauinvestition), indirekte Effekte (die sich über Vorleistungen bei den Zulieferern ergeben) sowie induzierte Effekte (die sich aus dem Konsum der zusätzlich Beschäftigten ergeben).



**Investitionssumme**

**9,9** Mio. Euro



**Bruttowertschöpfung**

**1,3** Mio. Euro

**Bruttoregionalprodukt (BRP)**

**1,5** Mio. Euro

**BIP Österreich**

**4,2** Mio. Euro



**Jobs Wien**

**18**

**Jobs Ö gesamt**

**45**



**Steuern und Abgaben  
in Österreich**

**2,0** Mio. Euro

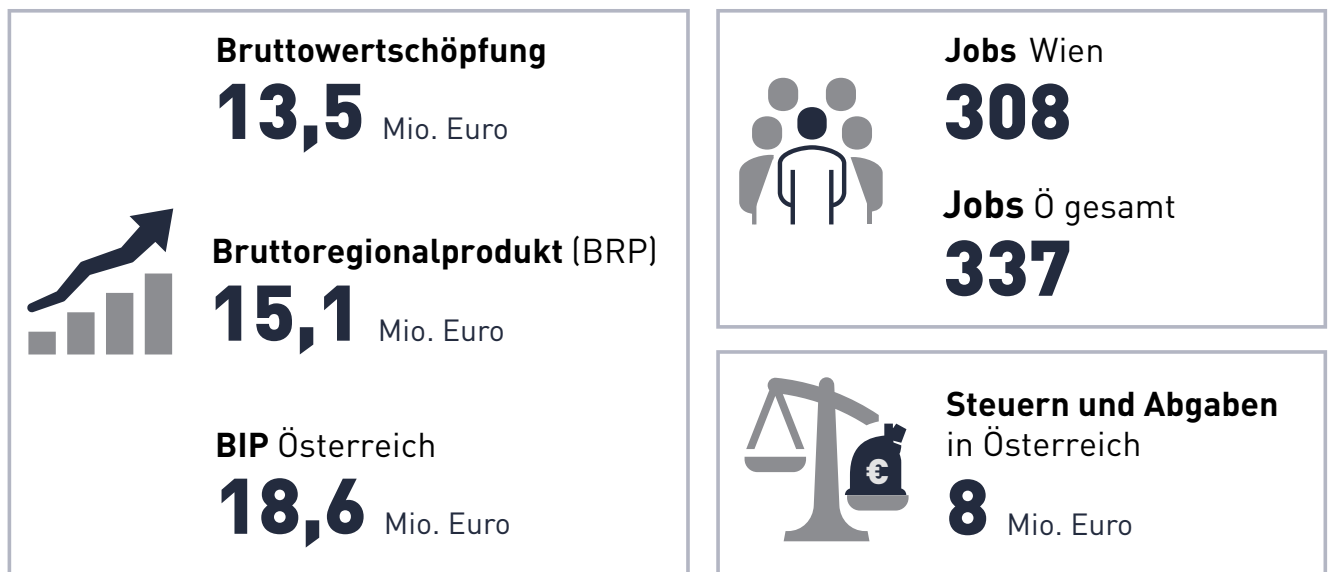
Quelle: Econmove, 2025

## Schattenprojektionen: Beschattung der Einkaufsstraßen

### Effekte durch Investitionen in Beschattungselemente

Durch die Investitionen in die Schattenprojektionen in Höhe von knapp 10 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 1,3 Mio. Euro in Wien generiert und insgesamt würden dadurch 18 Arbeitsplätze in Wien geschaffen.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte der Investitionen mit einem BIP-Beitrag von 4,2 Mio. Euro und 45 gesicherten bzw. geschaffene Arbeitsplätze zeigen. Die öffentlichen Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von 2 Mio. Euro profitieren.



Quelle: Econmove, 2025

Effekte Betrieb Beschattung Einkaufsstraßen nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

#### Langfristige Effekte erhöhte Aufenthaltsqualität

Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Folge der Kühlung und der Umgestaltung der Einkaufsstraßen ist mit einer Erhöhung der Passanzzahl im 1. Bezirk zu rechnen. Durch den daraus resultierenden geschätzten Umsatzzuwachs von rund 37 Mio. Euro in den Geschäftsstraßen würde eine zusätzliche Wertschöpfung von knapp 14 Mio. EUR pro Jahr in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 15 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich ca. 300 zusätzliche Arbeitsplätze in Wien geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen ca. 235 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die langfristigen ökonomischen Effekte der Schattenprojektionen mit einem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von knapp 20 Mio. Euro und knapp 340 zusätzlichen gesicherten bzw. neu geschaffenen Arbeitsplätzen zeigen. Die öffentliche Hand würde von einer Erhöhung der Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 8 Mio. Euro pro Jahr profitieren.

Neben Handel, Gastronomie und persönlichen Dienstleistungen würden langfristig am meisten Grundstücks- und Wohnungswesen, Bauinstalltionen sowie der Großhandel von den Auswirkungen der Aufenthaltsqualitätsverbesserung profitieren.



**Investitionssumme**

**41,2** Mio. Euro



**Bruttowertschöpfung**

**12,0** Mio. Euro

**Bruttoregionalprodukt (BRP)**

**13,4** Mio. Euro

**BIP Österreich**

**26,8** Mio. Euro



**Jobs Wien**

**177**

**Jobs Ö gesamt**

**290**



**Steuern und Abgaben  
in Österreich**

**18,0** Mio. Euro

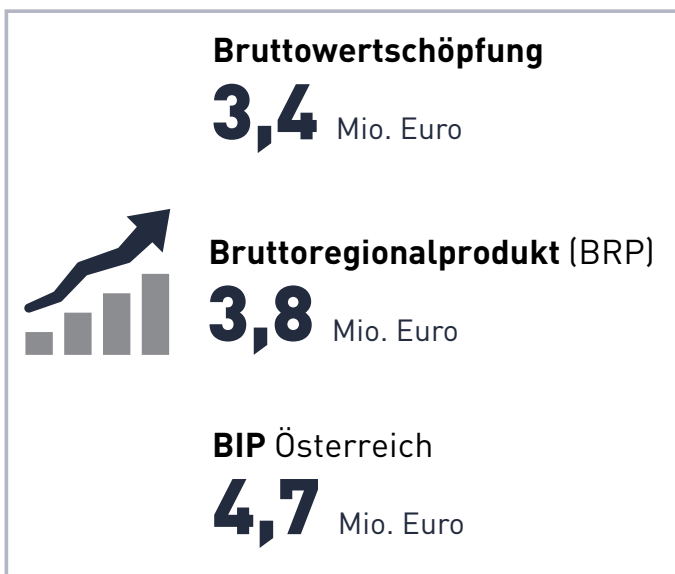
Quelle: Econmove, 2025

## Schwedenplatz

### Effekte durch Umbauphase

Durch die Investitionen in die Umgestaltung des Schwedenplatzes in Höhe von rd. 40 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Wien in Höhe von 12 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 13 Mio. Euro. Insgesamt würden in der Umbauphase knapp 180 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 160 Jahres-vollzeitäquivalente.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte des Umbaus mit einem BIP-Beitrag von knapp 27 Mio. Euro und knapp 300 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen zeigen. Die öffentliche Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von 18 Mio. Euro profitieren. Neben der Tiefbaubranche profitierten von der Umgestaltung am meisten der Einzelhandel sowie Bauinstallations- und Ausbauarbeiten.



Quelle: Econmove, 2025

## Effekte Umbau Schwedenplatz

### Langfristige Effekte durch Umbau

Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Folge der Umgestaltung des Schwedenplatzes ist mit einer Erhöhung der Passantenzahl zu rechnen. Durch den daraus resultierenden geschätzten Umsatzzuwachs in der Höhe von schätzungsweise 7,3 Mio. EUR in den dort ansässigen Geschäftslokalen würde jährlich eine zusätzliche Wertschöpfung von 3,4 Mio. EUR in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 3,8 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich etwa 80 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen ca. 60 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die langfristigen ökonomischen Effekte der Umgestaltung mit einem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von knapp 5 Mio. Euro und knapp 90 zusätzlichen gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen zeigen. Die öffentliche Hand würde von einer Erhöhung der Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 2 Mio. Euro pro Jahr profitieren. Langfristig profitieren von der Umgestaltung am meisten die Gastronomie, der Einzelhandel, persönliche Dienstleister sowie Dienstleistungen des Grundstücks- und Wohnungswesens.



**Investitionssumme**

**14,6** Mio. Euro



**Bruttowertschöpfung**

**4,6** Mio. Euro

**Bruttoregionalprodukt (BRP)**

**5,1** Mio. Euro

**BIP Österreich**

**9,8** Mio. Euro



**Jobs Wien**

**67**

**Jobs Ö gesamt**

**105**



**Steuern und Abgaben  
in Österreich**

**7,0** Mio. Euro

Quelle: Econmove, 2025

## Wollzeile

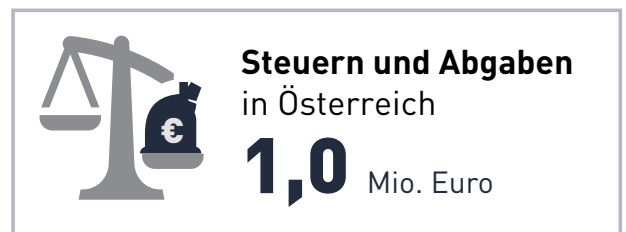
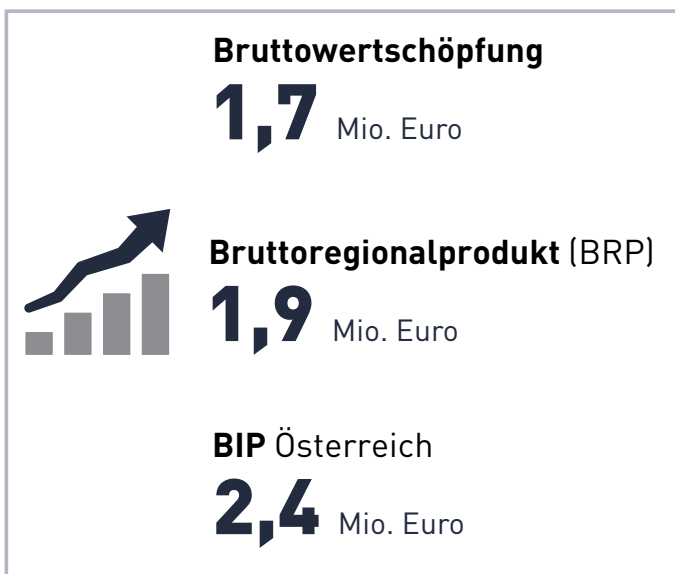
### Effekte durch Umbauphase

Durch die Investitionen in die Umgestaltung der Wollzeile in Höhe von rd. 15 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Wien in Höhe von 4,6 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 5 Mio. Euro. Insgesamt würden in der Umbauphase 67 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 60 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte des Umbaus mit einem BIP-Beitrag von über 5 Mio. Euro und über 100 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen zeigen. Die öffentliche Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von 7 Mio. Euro profitieren.

Neben der Tiefbaubranche profitierten von der Umgestaltung am meisten der Einzelhandel sowie Architektur- und Ingenieurbüros.





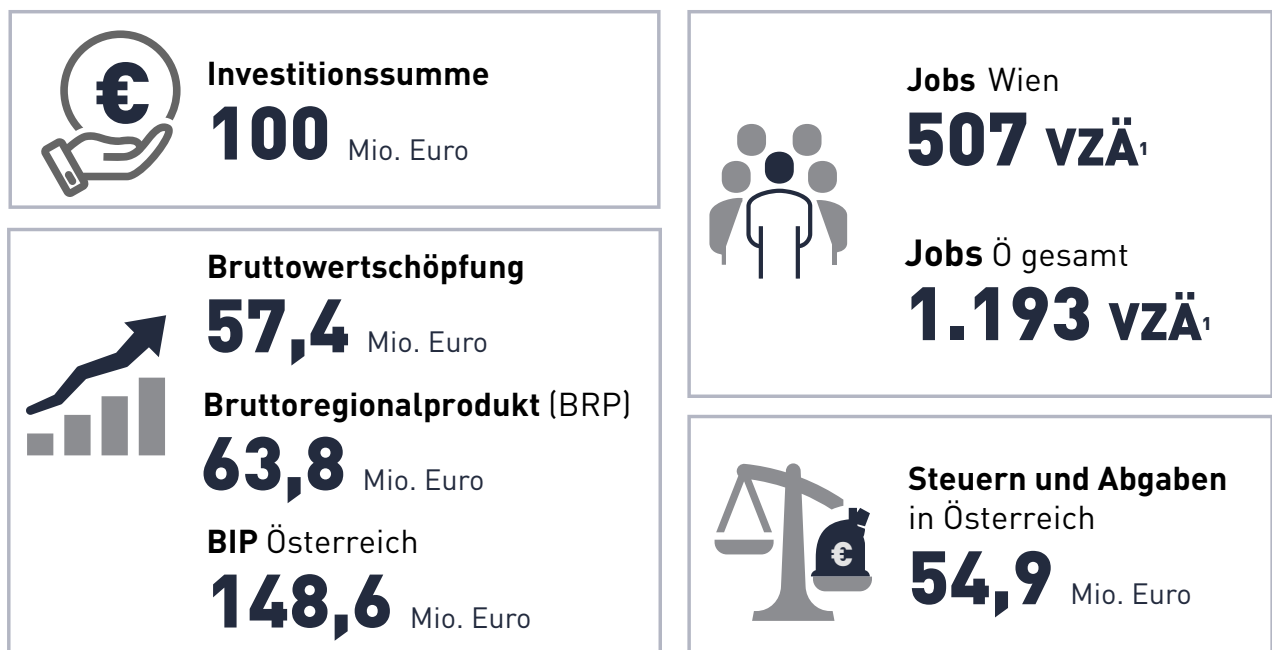
Quelle: Econmove, 2025

## Effekte Umbau Wollzeile

### Langfristige Effekte durch Umbau

Durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Folge der Umgestaltung der Wollzeile ist mit einer Erhöhung der Passantenzahl zu rechnen. Durch den daraus resultierenden geschätzten Umsatzzuwachs in der Höhe von schätzungsweise 4,6 Mio. EUR in den dort ansässigen Geschäftslokalen würde jährlich eine zusätzliche Wertschöpfung von 1,7 Mio. EUR in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 1,9 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich knapp 40 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen ca. 30 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die langfristigen ökonomischen Effekte der Umgestaltung mit einem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von knapp 2,4 Mio. Euro und 42 zusätzlichen gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen zeigen. Die öffentliche Hand würde von einer Erhöhung der Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 1 Mio. Euro pro Jahr profitieren. Langfristig profitieren von der Umgestaltung am meisten Einzelhandel, Gastronomie, persönliche Dienstleister sowie Dienstleistungen des Grundstücks- und Wohnungswesens



<sup>1</sup> VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Quelle: GAW, 2022

## Effekte Bau Güter- und Mobilitätshub nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

### Bruttowertschöpfung

Bau	24,7	Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	6,1	Mio. EUR
Freiberufliche/techn. Dienstleistungen	4,8	Mio. EUR
Handel	4,5	Mio. EUR
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	3,8	Mio. EUR

### Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Bau	292	VZÄ
Handel	41	VZÄ
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	40	VZÄ
Freiberufliche/techn. Dienstleistungen	25	VZÄ
Beherbergung und Gastronomie	24	VZÄ

Quelle: GAW, 2022

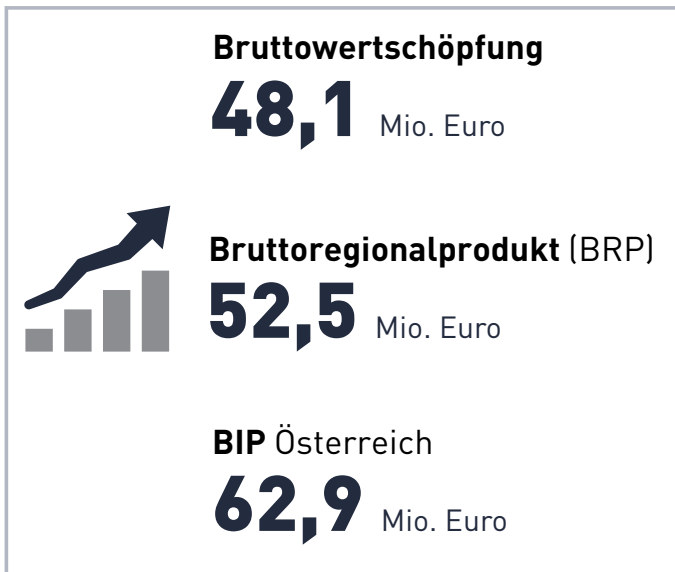
## Güter- und Mobilitätshub Heldenplatz

### Effekte durch Bauphase

Durch die Investitionen in den Bau des Güter- und Mobilitätshubs in Höhe von 100 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 60 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 64 Mio. Euro. Insgesamt würden in der Bauphase knapp 560 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind über 500 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 150 Mio. Euro und rund 1.200 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentliche Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von fast 55 Mio. Euro profitieren.

Neben der Baubranche profitieren von der Umgestaltung am meisten Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel, Beherbergung und Gastronomie sowie freiberufliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen.



Quelle: GAW, 2022

<sup>1</sup> VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

## Effekte Betrieb Güter- und Mobilitätshub nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

### Bruttowertschöpfung

Verkehr	24,5	Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	4,9	Mio. EUR
Bau	3,4	Mio. EUR
Handel	3,0	Mio. EUR
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	2,1	Mio. EUR

Quelle: GAW, 2022

### Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Verkehr	130	VZÄ
Bau	38	VZÄ
Handel	30	VZÄ
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	25	VZÄ
Beherbergung und Gastronomie	18	VZÄ

### Langfristige Effekte durch Betrieb des Hubs

Langfristig würde durch den Betrieb des Güter- und Mobilitätshubs pro Jahr eine zusätzliche Wertschöpfung von 48 Mio. EUR generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von knapp 53 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich etwa 340 zusätzliche Arbeitsplätze in Wien geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen rund 300 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die langfristigen ökonomischen Effekte der Umgestaltung mit ei-

nem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von über 60 Mio. Euro und über 380 zusätzlichen gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die Rückflüsse aus Steuern und Abgaben an die öffentliche Hand würden sich um über 20 Mio. Euro pro Jahr erhöhen.

Neben dem Verkehrssektor würden langfristig am meisten der Bau, Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen vom Betrieb des Hubs profitieren.

## **Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode**

Die Berechnungen der volkswirtschaftlichen Effekte werden anhand eines Wertschöpfungsrechners von Econmove getätigt. Die Grundlage für die Berechnungen bilden Input-Output-Analysen. Diese basieren auf Input-Output-Tabellen, welche ergänzend zur Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) von der nationalen Statistik erstellt werden. Diese Tabellen stellen die Verflechtung der einzelnen Produktionsbereiche in einer Volkswirtschaft sowie deren Beiträge zur Wertschöpfung dar. Die Gliederung erfolgt nicht wie in der VGR nach institutionellen Gesichtspunkten (Unternehmen, private und öffentliche Haushalte), sondern nach funktionellen Gesichtspunkten, wodurch die Ströme einzelner Güter und Gütergruppen von der Produktion bis hin zur Verwendung deutlich gemacht werden können (Econmove, 2023).



# 5

## **DARSTELLUNG** ALLER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN

Der Masterplan Innere Stadt stellt ein räumlich organisatorisches Gesamtkonzept dar, dass in vielen Bereichen Maßnahmen setzt. Fokus ist die Erhaltung einer lebendigen Innenstadt, sowohl für WienerInnen als auch BesucherInnen. Das gedeihliche Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Flanieren, Touristen kann nur mit einer innovativen Gesamtstrategie erreicht werden.

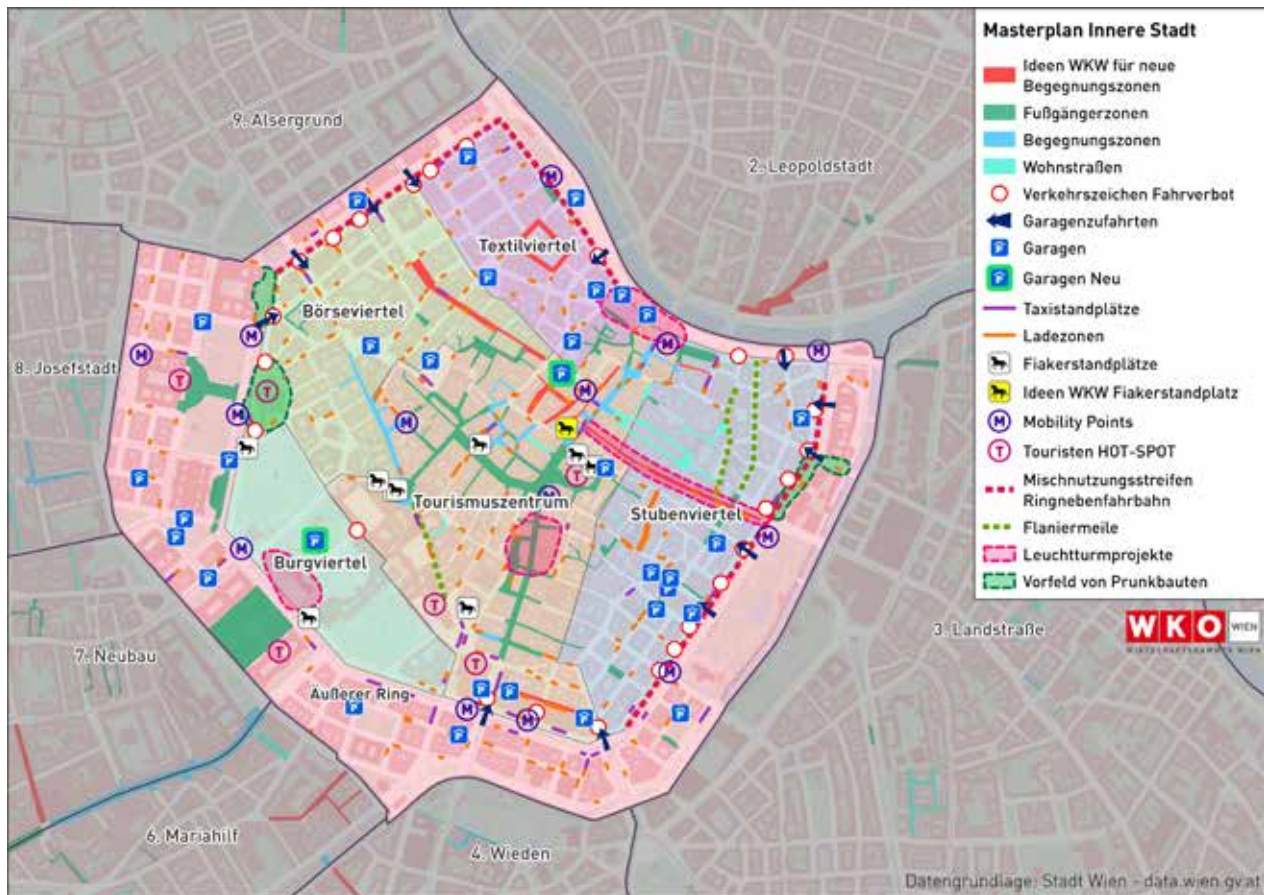
Schwerpunkt der Überlegungen sind Maßnahmen für den öffentlichen Raum. Diese Maßnahmen sind einerseits Verkehrsmaßnahmen bzw. Maßnahmen die Auswirkungen auf die Optimierung des Verkehrs haben. Dazu gehören ordnungspolitische Maßnahmen, wie die Neuordnung der Einbahnregelungen sowie die Erlassung einer Zufahrtsbeschränkung. Andererseits werden auch Maßnahmen wie die Verordnung von Nutzungskonzepten, genauso wie organisatorische Maßnahmen (Eventkalender, Logistikkonzept) und natürlich Investitionen im öffentlichen Raum, die durch PPP Modelle getragen werden, aufgezeigt.

Auf Basis der Bewohner-, der Arbeitsplatzstandorte, der Lage der Kultureinrichtungen und der Hotels konnte die Innere Stadt in fünf unterschiedliche Bereiche/„Viertel“ gegliedert werden, die jeweils einen eigenen Nutzungsschwerpunkt haben und denen daher auch neben den für die gesamte Innere Stadt gültigen Maßnahmen, eigens angepasste Projekte zugeordnet wurden.

Die Gesamtheit der Maßnahmen des Masterplans stellt die Grundlage für eine weitgehende Verkehrsberuhigung in der Inneren Stadt dar. Die Art und Schwere der Maßnahmen zeigt aber auch, dass es einer umfassenden und auch zeitaufwändigen Vorbereitung bedarf.

In einem ersten Umsetzungsschritt sollten die Maßnahmen von den Stakeholdern (Wirtschaftskammer Wien, Bezirksvertretung, und Stadt Wien) evaluiert und in eine zeitliche Umsetzungsschiene gebracht werden. Dann können auch Private und andere Involvierte eingeladen werden, Projekte in ihrem Wirkungsbereich umzusetzen.

## Masterplan



## MASTERPLAN INNERE STADT WIEN GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN

### QUELLENVERZEICHNIS:

- Erhebungen der WKW/SIPOL zu Erdgeschoßnutzungen, Jänner – April 2025
- Einspruch der WKW zum Fahrverbot Innere Stadt, 15.07.2020
- Parkzonenmodell der WKW, 02/2020
- Planauswertungen EcoGis, 2020
- Schattenprojektionen, G.Miklautsch, Einkaufstraßenmanagement
- Entwurf Schwedenplatz Neu, WKW, 2015
- Standortanwaltsbroschüre Cityprojekte, 2020
- Masterplan Glacis
- STEP 2025
- Fachkonzept Polyzentrales Wien, 2019
- Zielgebiet City Bericht
- Marktpotenzial und Chancen für die Wollzeile, WKW I RegioPlan, 2025
- Buskonzept 2019
- Aktionsplan Logistik 2030+
- Parkleitsystem Turin
- Wr. Tourismuskonzept
- Verkehrskonzept Innere Stadt, Rosinak & Partner, 2020
- Stadt Wien – data.wien.gv.at

## **ZAHLN UND FAKTEN**

### **INNERE STADT**

- Bevölkerung zu Jahresbeginn:  
2024: 16.538 | 2025: 16.286 (vorläufige Zahl)
- Beschäftigte: 133.732
- Einpendler: 121.122
- WKW Mitglieder nach Sparten:
- Gewerbe und Handwerk  
2.346 (aktiv) | 2.669 (gesamt)
- Industrie  
36 (aktiv) | 39 (gesamt)
- Handel  
3.263 (aktiv) | 3.529 (gesamt)
- Bank und Versicherung  
73 (aktiv) | 73 (gesamt)
- Transport und Verkehr  
262 (aktiv) | 281 (gesamt)
- Tourismus und Freizeitwirtschaft  
1.536 (aktiv) | 1.693 (gesamt)
- Information und Consulting  
3.914 (aktiv) | 4.274 (gesamt)
- Entwicklung WKW Mitglieder 2024/2014  
+31,5% (aktiv) | +27,2% (insgesamt)
- zugelassene PKW: 16.160 | 2023

- Ein- und Ausfahrten pro Tag: rd. 52.800 Kfz/Tag
- öffentliche Garagen Standorte/Stellplätze:  
24 / 7.416
- Private Stellplätze in Garagen rd. 4.000
- Anzahl der Stellplätze:
- 3.800 Kurzparkzonen-Stellplätze
- 1.874 Anwohner Stellplätze
- 219 Ladezonen
- 175 Behinderten Stellplätze
- 295 Taxistandplätze
- 9 Fiaker Standorte
- Fußgängerfrequenzen: lt. Zählung 2024  
Donnerstag/Samstag
  - Kärntner Straße: 42.723 | 69.351
  - Graben: 44.308 | 71.258
  - Rotenturmstraße: 25.789 | 36.083
- Touristische Hotspots: Stephansdom, Hofburg, Albertina, Kunsthistorisches Museum



# GEMEINSAM FÜR IHREN ERFOLG.

## **Know How, Beratung und Support**

Servicethemen von A bis Z

## **Informationsvorsprung**

Alles Wichtige im wöchentlichen Newsletter

## **Impulse und Inspiration**

Informationsveranstaltungen und Workshops

## **Austausch unter Profis**

Österreichs größtes UnternehmerInnen-Netzwerk

## **Branchenwissen**

Services meiner Fachorganisation



Der schnellste  
Weg zu unseren  
Services.

**WKO  
SERVICE  
PAKET**

### **Erfolgreich und selbstständig.**

Ich gehe mutig meinen Weg. Und wenn ich Unterstützung brauche, weiß ich, wer für mich da ist. Meine WK Wien.

Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, Termin vereinbaren!  
[wko.at/wien](http://wko.at/wien) | 01/514 50-1010