



27

Für Wien

Masterplan
Innere Stadt



Impressum:

Herausgeber: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien | Stand: Oktober 2022

Grafik: Marketing | Druck: SPV-Druck GmbH, 2214 Auersthal | 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



Das öffentliche Leben in Wien hat nach den Zeiten der Pandemie wieder Fahrt aufgenommen. Wirtschaft und Politik sind im Jänner 2022 in der Zukunftsvereinbarung für Wien 2022 bis 2025 übereingekommen, dass gemeinsam umfangreiche Maßnahmen zum Recovery der Wirtschaft erforderlich sein werden.

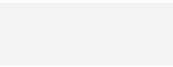
Das Koalitionsübereinkommen der Wr. Landesregierung enthält das Projekt zur Verkehrsberuhigung Innere Stadt. Dabei sollen mittels moderner Technologie die Zufahrtsregelungen in die Innere Stadt neu festgelegt und überwacht werden. Derzeit werden Studien dazu ausgearbeitet.

Aus Sicht der Wirtschaftskammer Wien ist die Innere Stadt DAS urbane Zentrum Wiens, dem national wie international außerordentliche Bedeutung zukommt. Der Umgang mit diesem sowohl wirtschaftlich als auch kulturellen Hotspot Österreichs ist daher besonders sensibel.

Die Idee der Verkehrsberuhigung der Innenstadt entspricht dem heutigen Zeitgeist und kann eine außerordentliche Chance für die Wiener Wirtschaft bedeuten. Die Wirtschaftskammer Wien betrachtet

aber den Schritt der Verkehrsberuhigung lediglich als Grundlage für einen umfassenden Maßnahmenplan, der parallel dazu umgesetzt werden muss.

Daher legt die Wirtschaftskammer Wien den „Masterplan Innere Stadt“ vor, der zu einer substanziellen Weiterentwicklung der Inneren Stadt auf allen Ebenen führen soll. Schwerpunkt der Betrachtung ist der öffentliche Raum, der ja nach Etablierung der Verkehrsberuhigung, durch neue Gestaltungen für künftige Nutzungen fit gemacht werden soll. Neben einer Vielzahl wichtiger Maßnahmen (E-Taxi, E-Laden für Bewohner und Betriebe, intelligente Ladezonen, Lenkung der Touristenströme, Mobilityhubs, Logistik as a Service, Einkaufstraßenförderung usw.) werden drei Leuchtturmprojekte dargestellt. Diesen kommt große Bedeutung zu da sie den höchsten Beitrag zur Zielerreichung hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Klimafreundlichkeit beinhalten. Die drei Projekte – Güter- und Mobilitätshub Heldenplatz, die Schattenprojektionen und die Neugestaltung des Schwedenplatzes zeigen wie die Innere Stadt in ein modernes europäisches Zentrum weiterentwickelt werden können. 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 Daten - So viele wie notwendig, so wenig wie möglich!	8
2 Ziele - Leitlinien des Entwicklungskonzeptes.....	10
3 Massnahmen - Entwicklung gezielt vorantreiben.....	12
4 Volkswirtschaftliche Effekte der Leuchtturmprojekte	27
5 Darstellung aller vorgeschlagenen Massnahmen	36



MASTERPLAN INNERE STADT WIEN - GEMEINSAM ZUKUNFT GESTALTEN

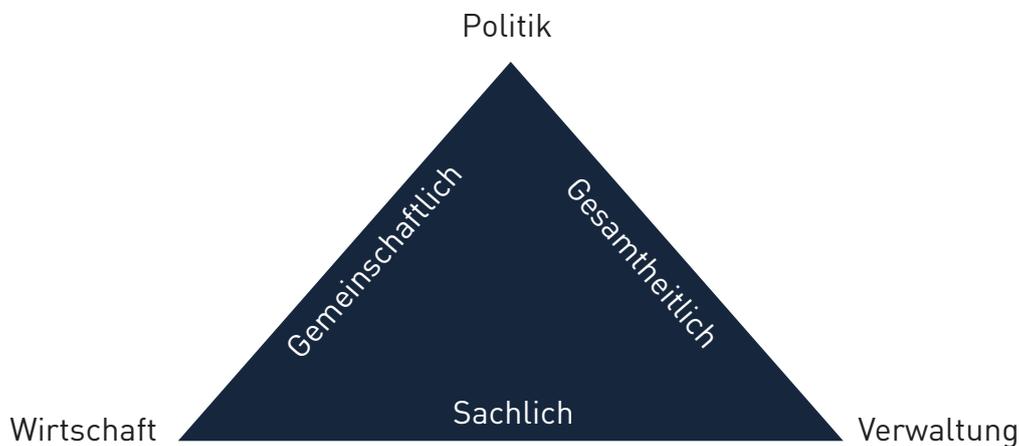
AUSGANGSLAGE

Im Sommer 2020 hat die damalige VBgm. Hebein mit einer kurzfristigen Ankündigung ein Zufahrtsmanagement für die Innere Stadt erlassen zu wollen, das Thema erstmals thematisiert. 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 derzeitigen Stadtregierung ins Regierungsprogramm „Fortschrittskoalition“ 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“.

Trotz dieser Ankündigungen fehlen eine Reihe von Klärungen zu verfassungsrechtlichen Aspekten und 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 einen **Masterplan für die Innere Stadt** erarbeitet. Dieses Konzept soll die Grundlage für einen ergebnisoffenen Dialog mit der Stadt 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 – SO VIEL WIE NOTWENDIG, SO WENIG WIE MÖGLICH!

Im Zentrum eines Konzeptes stehen die Überlegung zur zukünftigen Gestaltung und Entwicklung eines Gebietes sowie der Prozesse, um die entsprechenden Maßnahmen zu entwickeln. 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
- Fiakerrouten

- 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, Aktionsplan Logistik 2030+) eine wichtige Datengrundlage.

Abb 1 Bewohner und Hotels Innere Stadt

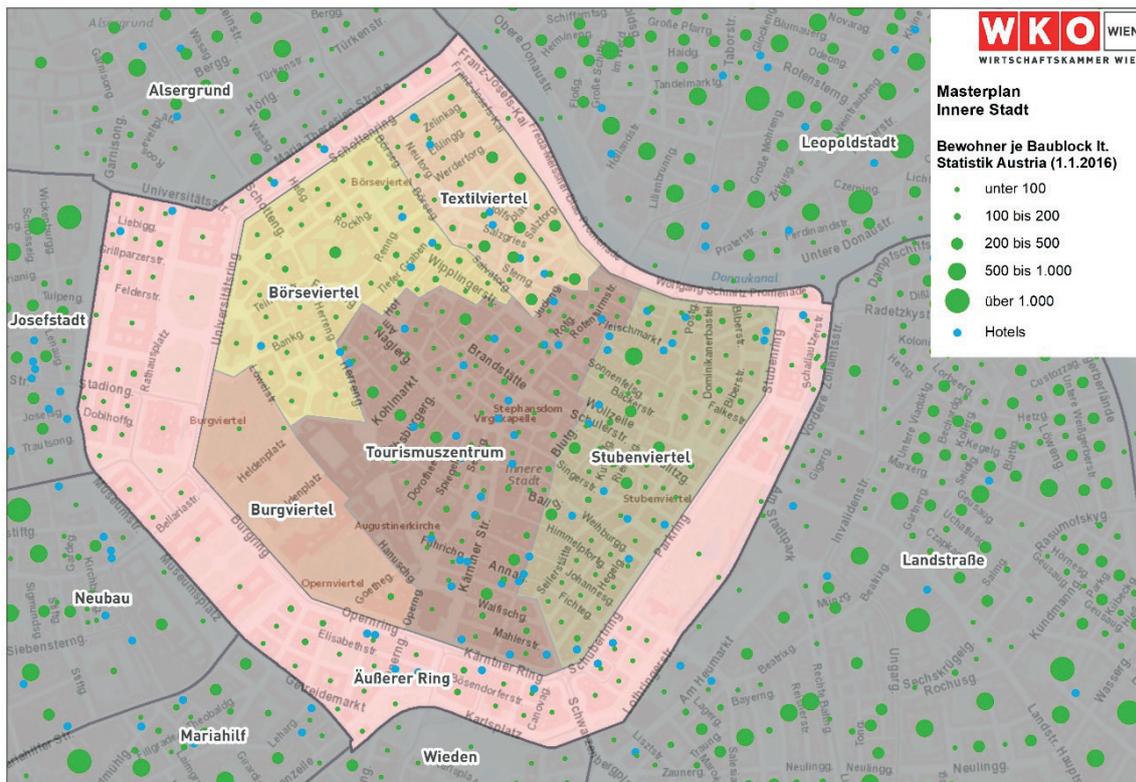
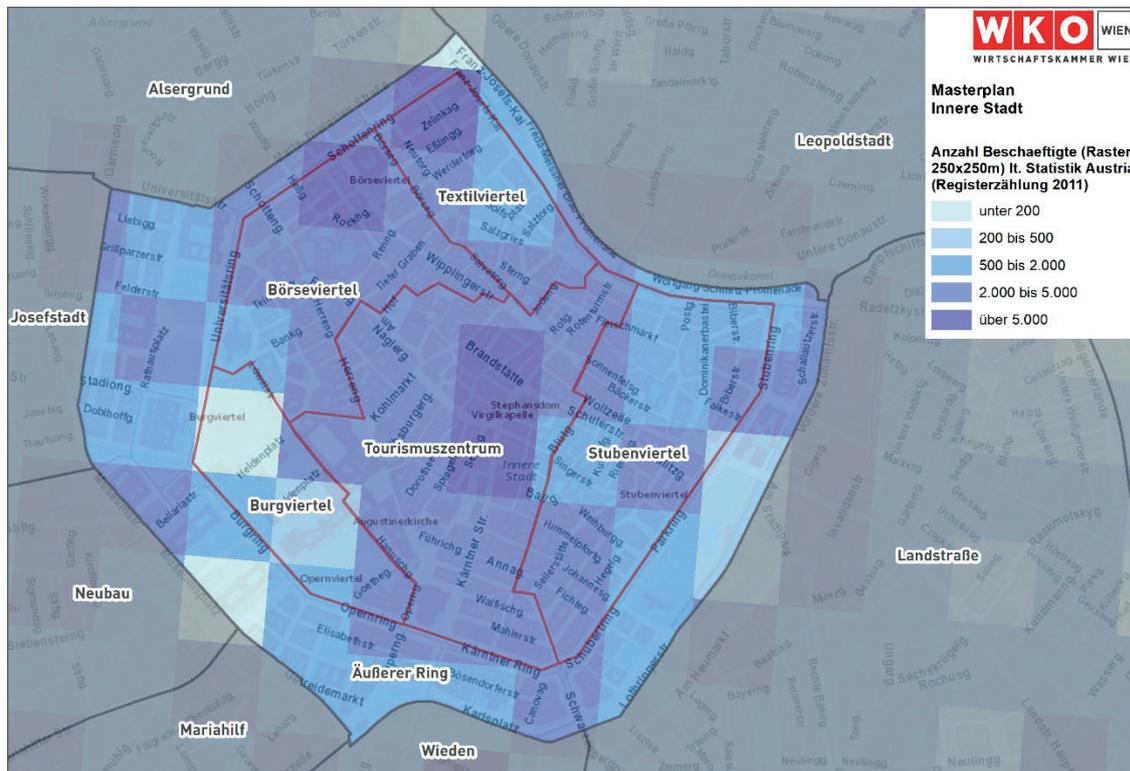


Abb 2 Beschäftigte Innere Stadt





2

ZIELE – LEITLINIEN DES ENTWICKLUNGS- KONZEPTES

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, 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 nicht den Weg des alle anderen

Lebensformen zerstörenden Billigtourismus. Die Innenstadt soll kein Disneyland werden, dass 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.

Abb 3 Ensembles und Zonen im Glacis



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

Zum Masterplan Glacis siehe auch Text auf Seite 21 Ring und Prunkbauten.

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

- **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.

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 drei 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 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

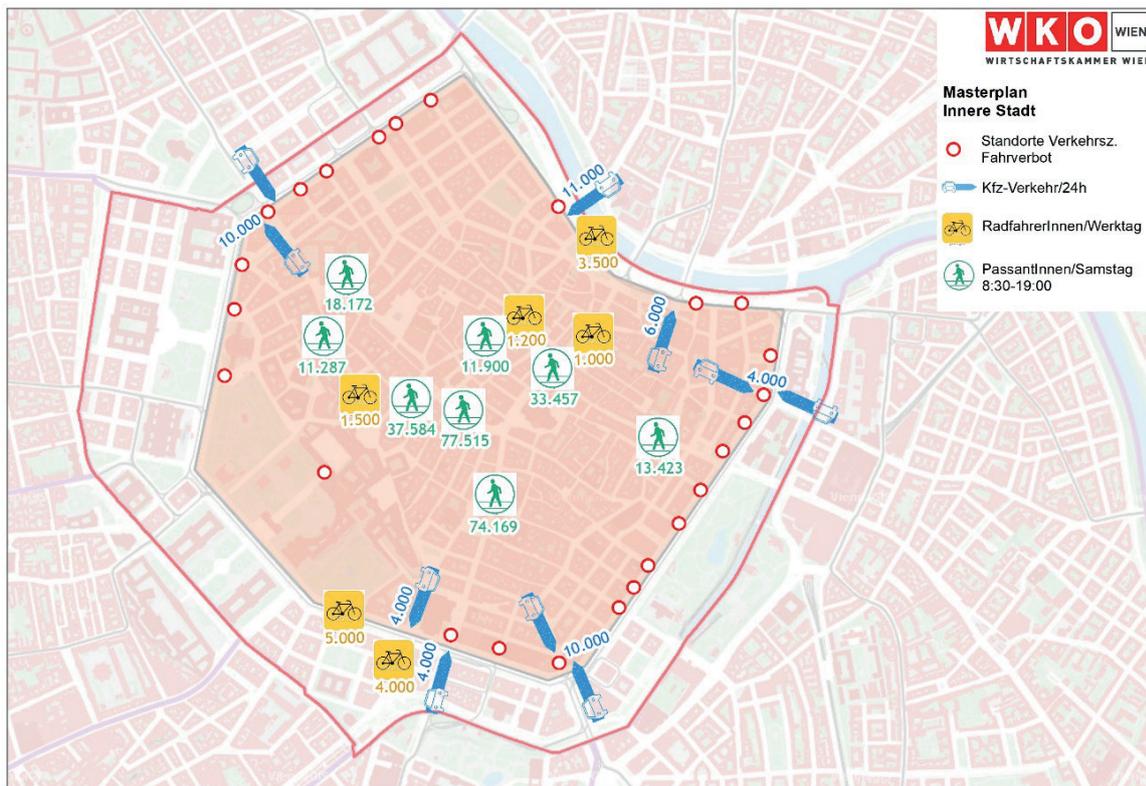
Die Zufahrt für Kunden und Gäste sowie die Möglichkeit zur Durchführung von Lieferungen sind die grundlegenden Rahmenbedingungen für eine funktionierende Wirtschaft in der Inneren Stadt. Daher wird dieser Teil des Masterplans das zentrale Element der Überlegungen der Wirtschaftskammer Wien darstellen.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

Kontrolle / Verkehrstelematik

Das derzeit von der Stadt gemeinsam mit dem Bezirk gestartete Projekt beinhaltet eine Studie zur Findung des bestgeeigneten Überwachungssystems. Parallel dazu sind die notwendigen Schritte zur Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen (STVO) zu erarbeiten und politisch umzusetzen.

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 Innestädten) 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. Erst 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

sollte über die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung erfolgen.

Parken 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. Wiederaufnahme der Garagenförderung: Sollte mit 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.

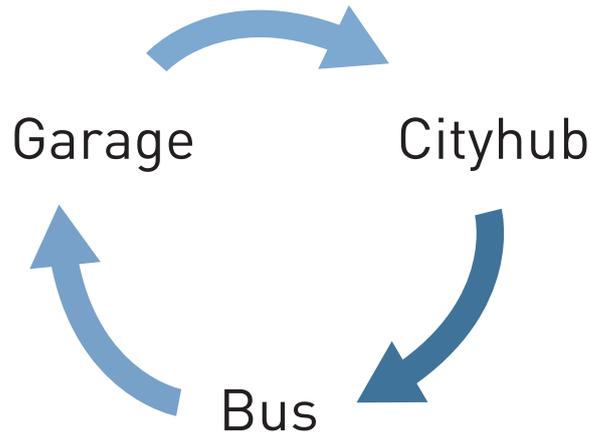


Abb 5 Multifunktionale Nutzung von Garagen, WKW

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.

3. Behindertenparkplätze sind neu zu ordnen und verstärkt anzubieten.
4. 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.
5. Ladezonen sind neu zu ordnen und sollten als Aktions-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.
6. 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 23 Garagenstandorte und ca. 7.000 Stellplätze in öffentlichen Garagen. Die Garagenwirtschaft stellt somit einen wesentlichen Träger des Funktionierens der Verkehrsberuhigung im 1. Bezirk dar. Das direkte Erreichen der Garagen ist daher ein essentieller Bestandteil, weshalb davor ein Garagenleitsystem zu errichten ist. Gemeinsam mit einer innovativen Zufahrtskontrolle ist ein zielgerichtetes Parkleitsystem zu errichten. Bereits auf den Zufahrtsstraßen außerhalb des Bezirkes sind die Parkhäuser und die freien Stellplätze anzuzeigen. Idealerweise werden diese Daten den Navigationsfirmen zur Verfügung gestellt, sodass in Zukunft das optimale Routing erfolgen kann.

Mobil im Zentrum für Güter (Logistikkonzept Innere Stadt)

Im Projekt Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien wurden im Aktionsplan 34 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 CO₂ frei vorgesehen ist, sollte diese Maßnahme möglichst rasch begonnen werden. Das würde bei einer weiteren Bündelung 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. Kooperative Logistikdienstleister wie zum Beispiel



Abb 6 eTaxi

„GreentoHome“, „Logstep“ und andere bieten ihre Services entsprechend neuer Rahmenbedingungen zur Citylogistik den Unternehmen mit Standort Innere Stadt an. Zur Vermeidung von Nichtzustellungen von Paketen sind Umschlagsboxen (WienBox) in ausreichender Anzahl aufzustellen. Dafür sollten auch ÖPNV Knoten herangezogen werden, aber auch Boxen/-Logistikräume in Leerstandsflächen in Nebelagen geschaffen werden.

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

Intelligente Ladezonen

Derzeit werden zwischen Stadt Wien, Wirtschaftskammer Wien und der TU Wien in einem Projekt die Möglichkeiten für ein intelligentes Ladezonenmanagement geprüft. Damit sollen die Zonen ausreichend dimensioniert und räumlich optimiert ausgewiesen werden. Dadurch profitiert die Wirtschaft, da es genügend Ladezonen gibt. Aber auch die Bevölkerung, da durch die Optimierung Platz eingespart wird (Mischnutzung).

Cityhubs etablieren

Die Stadt Wien forscht gemeinsam mit der Wirtschaftskammer Wien — an den Möglichkeiten der Realisierung von „Cityhubs“. Diese „Hubs“ stellen betreiberneutrale Güterumschlag und -verteilerzentren dar. Die Idee dahinter ist, dass alle Lieferungen (und Abholungen) in einem definierten Ge-

biet (Grätzl, Stadtteil oder ganzer Bezirk) an einem Punkt gebündelt werden und die Übermittlung an den Endkunden daher mit weniger Fahrten und CO₂-arm durchgeführt werden. Ein zentraler Erfolgsfaktor für dieses Lieferkonzept ist die räumliche Nähe des „Cityhubs“ zum Verteilgebiet.

Zufahrtsgenehmigungen neu definiert

Abweichend vom Vorschlag aus 2020 sind die Zufahrtsmöglichkeiten für folgende Gruppen und Themen neu zu definieren:

1. Zufahrtsmöglichkeit für Touristenbusse zu den gekennzeichneten Ein-/Aussteigstellen
2. „Schleifenregelungen“ in der Inneren Stadt aufheben, Fahrverbote in der Stadt und Einbahnregelungen 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 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 vielbe-gangen, da die Busausstiegsstelle am Helmut Zilk Platz/Augustinerstraße liegt.

Derzeit gibt es im 1. Bezirk noch keine Mobility-points der Wiener Linien, wie im Fachkonzept Mo-bilität vorgesehen. An den wesentlichen Verkehrsknotenpunkten (Oper, Schottentor, Schwedenplatz, Stephansplatz) sollte versucht werden, alle Mobili-tätsarten gezielt und nebeneinander anzuordnen. Die Verkehrsberuhigung kann nur zum Erfolg wer-den, wenn ein hohes Maß an Mikromobilitätsan-geboten vorhanden sein wird. Nach Absenken des Individualverkehrs in der Inneren Stadt sind die Ci-tybusrouten zu überdenken und neu zu konzipieren.

Zur Verbesserung der Citybusrouten ist auch das Verkehrskonzept des 1. Bezirkes aus 2020 heranzu-ziehen. Dort wurde bereits folgendes Verbesserungspotential bzw –maßnahmen geortet: neue Fahrzeuge, verlängerte Betriebszeiten, größere Netzdichte, Ver-bindungen ins Umfeld (2.,3.,7. Bezirk), Durchmesserlinien, Vermeidung Langsamverkehr (Fiakerrouten).

eTaxi – Elektrifizierung der Wiener Taxiflotte

Auf Basis des Arbeitsprogramms der Wiener Stadt-regierung soll bis 2025 die Wiener Taxiflotte schritt-weise auf e-Fahrzeuge umgerüstet werden. Die gro-ße Herausforderung ist dabei das Laden.

In einem breit angelegten Pilotversuch wird daher eine neuartige, konduktive e-Lademöglichkeit getes-tet. Mittels einem barrierefrei in den Boden verbau-baren Ladepad und einem Connector im Fahrzeug kann direkt am Taxistandplatz geladen werden. Das bedeutet, dass die Wartezeit gleichzeitig zum Laden genutzt werden kann. Zusätzlich erfolgen eine etwai-ge Kühlung oder Beheizung der Fahrgastkabine ge-

räuschlos und ohne Emissionsbelastung.

Ziel dieser Testreihe ist es, eine praxistaugliche Lö-sung für alle Taxistandplätze in Wien zu etablieren. Details: www.etaxi-austria.at

E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder

Zur Erreichung der CO² Ziele muss auch im 1. Bezirk mit einer Umstellung der Fahrzeuge begonnen wer-den. Die derzeitigen Förderungen (BMK) und Stadt Wien zu Lastenfahrrädern können einen weiteren Beitrag zur Mobilitätswende leisten. (siehe dazu auch E-Laden, Seite 18)

Besucherlenkung

Buskonzept

Die Stadt Wien, der Wientourismus sowie die Wirt-schaftskammer Wien haben die zukünftigen Be-dürfnisse der Tourismuswirtschaft in diesem Rei-sesegment erhoben und Maßnahmen in Form eines Arbeitsprogramms entwickelt. Dieses Programm wird laufend in enger Abstimmung mit den Akteu-ren aus Wirtschaft und Politik gemeinschaftlich um-gesetzt. Die Schwerpunkte liegen vor allem auf der Digitalisierung des Busmanagements, einem dyna-mischen Parkraummanagement, Optimierung des Reiseroutings sowie Service für Gäste und Busfahrer.

Busein- und -ausstiegszone

Die Wiener City ist einer der wichtigsten touristi-schen 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 Städterund-reisen. Die Stadt Wien hat für dieses Reiseseg-ment ein sehr ausgewogenes Konzept entwickelt, dass die Bedürfnisse der Gäste genauso berücksichtigt, wie jene der Bewohner. Zentrale Eckpunkte sind die Ein- und Ausstiegszonen rund um die City. Sie gilt es weiterhin zu erhalten, um eine effiziente und quali-tätsvolle Abwicklung der Besucherströme sicherzu-stellen.

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 CO₂ 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.

Hop-on /Hop-off Busse, Fiakerrouten

Bei Touristen gleichermaßen beliebt sind die Angebote der Sightseeingbusse und der Fiaker. Die bestehenden Routen sollten nach Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen überprüft und ggf. angepasst werden. Für die Fiaker sind ausreichende und schattige Standplätze vorzusehen.

Touristenrouten

Aus der Karte Fußgänger-, Begegnungszonen kann man herauslesen, dass die meisten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bisher in dem touristisch am stärksten genutzten Viertel umgesetzt wurden. Dieser Trend wird sich fortsetzen, da hier auch am ehesten PPP-Projekte verwirklicht werden können.

Hinsichtlich der Orientierung für die Touristen sollte früh begonnen werden auf interaktive, elektronische Systeme zu wechseln. Damit kann auch eine Lenkung der Touristenströme zu anderen Attraktionen außerhalb der Inneren Stadt erfolgen. Die elektronischen Informationen geben beispielsweise nicht nur die Richtung zu einer Attraktion an, sondern auch den Status zur Öffnung, die Wartezeiten, Führungen, etc. Diese Art Leitsystem kennt man bisher aus den Bereichen Parkleitsystem und auch von den indoor Leitsystemen großer öffentlicher Gebäude (Verwaltung, Veranstaltung, Kultur,...).

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. Die Bundes-Förderungen für Wallboxen sind dabei ein Anreiz für die notwendigen Investitionen.

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 Garagenwirtschaft 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.

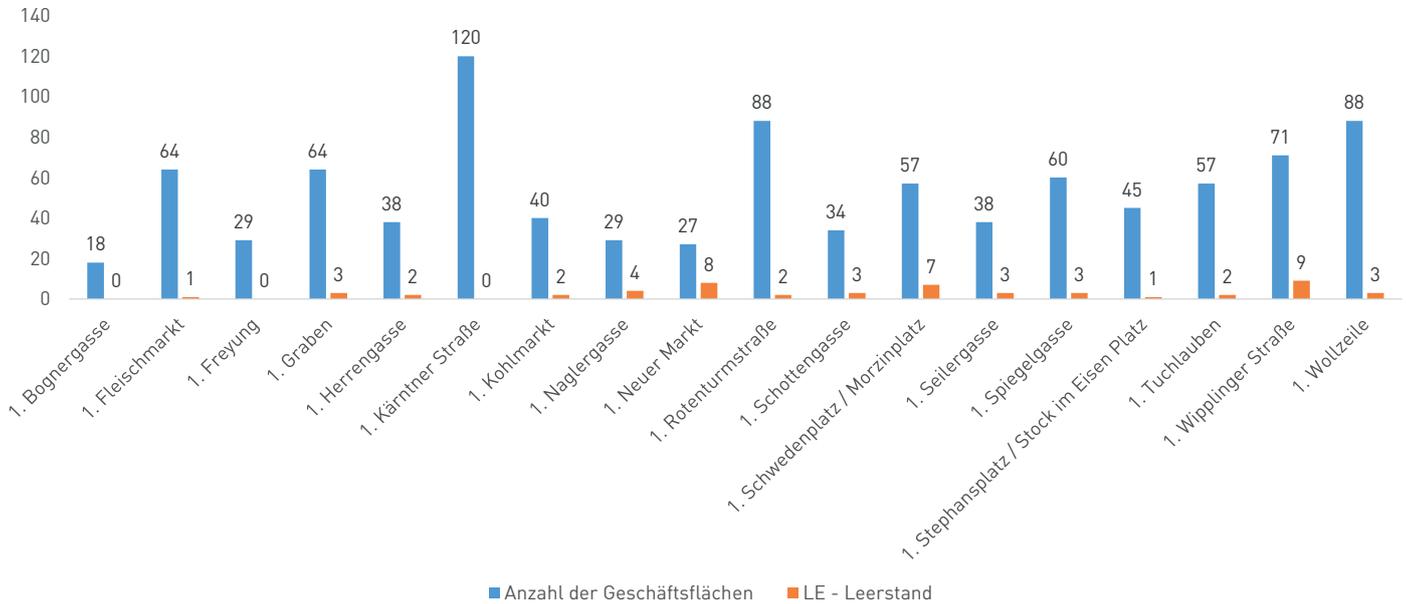
Wenn Interesse an einem Park- & Ladeplatz in einer der Wiener Garagen besteht, kann der Standort mittels Online Anfrageformular abgefragt werden. Der jeweilige Garagenbetreiber wird innerhalb von 14 Tagen ein Angebot machen.

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.

Abb 7 Erdgeschosszonennutzungen - 1. Bezirk (Auswahl)



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 Aktionismus gelöst werden können, sondern langjährige, zielgerichtete Maßnahmenbündeln umgesetzt werden 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. Die allgegenwärtige Covid-19-Krise ist ein Brandbeschleuniger für bereits schlecht funktionierende Strukturen.

Ziel ist die Erhaltung des wichtigsten und ranghöchsten Zentrums, innerhalb der polyzentralen Stadt. Die „großen“ Einkaufsstraßen werden sich nach der Pandemie aus ihrer Selbsterneuerungskraft heraus wieder 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

Abb 7 Passantenzählung

Passantenzahlen von Geschäftsstraßen der Innenstadt	Oktober 2020 (mit Einschränkungen durch Pandemie)		Vergleichswerte zur jeweils letzten Zählung im Oktober 2018 oder früher		
	Donnerstag 08:30-19:00	Samstag 08:30-18:00	letzte Zählung	Donnerstag 08:30-19:00	Samstag 08:30-18:00
Bognergasse	11 416	15 273	2014	13 097	11 834
Fleischmarkt	4 971	3 694	2012	7 920	6 243
Freyung	11 962	11 601	2018	19 162	18 172
Graben	27 009	36 008	2018	59 998	77 515
Herrengasse	5 491	6 795	2018	12 788	11 287
Kärntner Straße	27 523	40 124	2018	56 592	74 169
Kohlmarkt	9 395	15 509	2018	26 295	37 584
Naglgasse	4 644	5 396	2014	7 673	7 162
Rotenturmstraße	17 098	18 773	2018	31 883	33 457
Spiegelgasse			2014	6 326	6 559
Tegetthoffstraße			2012	9 550	12 633
Tuchlauben	7 191	8 757	2018	13 574	11 900
Weihburggasse			2016	6 995	6 441
Wipplingerstraße	5 456	2 958	2014	6 915	3 497
Wollzeile	9 983	10 649	2018	13 501	13 423

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. Geprüft werden soll etwa der Vorschlag einer Bündelung der Kräfte der Grätzelarbeit (Arbeitstitel „InWien GmbH“).

Die wienweite Leerstandserhebung der WKW (April bis Juni 2020) zeigt, dass es in strukturschwachen Straßen bereits höhere Leerstände gibt. Dieses Phänomen ist derzeit auch in der Inneren Stadt angekommen. Zunehmend gibt es Probleme mit Leer-

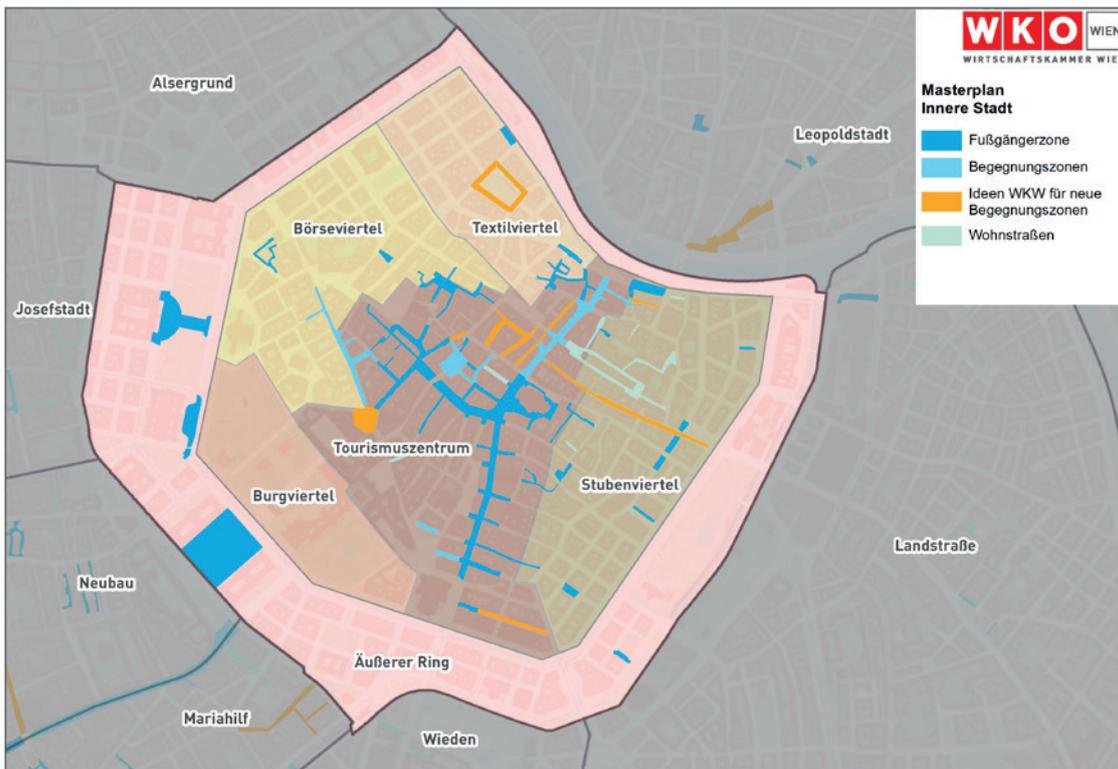
stand - die Mieten sind für kleinere Geschäfte zu hoch, die Wirtschaftlichkeit daher zu niedrig und die Nachfrage ist zum Erliegen gekommen.

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.

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

Wesentlichste Aufgabe zur Vermeidung von Leerstand im Erdgeschoß ist die Umsiedlung von Einrichtungen aus den oberen Stockwerken, die Parteien/Kundenverkehr aufweisen, wie z.B. Arztpraxen, Büros, Agenturen, Architekturbüros. Um diese Entwicklung in Gang zu setzen, beziehungsweise weiter zu forcieren, sollten bereits entwickelte Ansätze nochmals aufgegriffen werden.

Abb 8 Erweiterung der Begegnungszonen 1. Bezirk



Begegnungszonen ausbauen

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

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

Aufgrund der Knappheit öffentlicher Mittel sollten die Projekte in Zukunft jedenfalls als PPP-Projekte durchgeführt werden, wozu auch viele Gebäudebesitzer bereit sind.

Ring und Prunkbauten

Wie im Masterplan Glacis bereits beschrieben, soll über eine 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 zweite 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
- Definition belastbarer Räume sowie Sperrzonen für bestimmte Events

Nutzungskonzepte Innere Stadt verordnen

Im GAG wurde bereits 2016 die Verordnung von Nutzungskonzepten vorgesehen. Das Konzept für die Bereiche Kärntner Straße, Graben und Kohlmarkt 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 Veramschung 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, Herrengasse, Rotenturmstraße, Petersplatz,...). 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, wird auch über die Möglichkeiten zur Ganzjahresöffnung nachgedacht. Die Wiener Schanigärten durften in der Coronazeit den ganzen Winter über geöffnet und stehen bleiben. Wer eine Gebrauchserlaubnis für einen Sommer-Schanigarten hatte, konnte diesen mit entsprechender Beantragung über den ganzen Winter weiter benutzen. Darüber hinaus sind Zahlungserleichterungen im Rahmen des Gebrauchsabgabegesetzes und der Wiener Abgabeordnung neu eingeführt worden. Gemeinsam wird nun evaluiert ob und wie diese Maßnahmen weiter Bestand haben können.



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.

Alle europäischen Städte lassen derzeit Heatmaps erstellen, die aufzeigen, wo die Sommerhitze am stärksten zu spüren ist. Auf Basis dieser Heatmaps sollen in der Kärntner Straße, dem Kohlmarkt, der Bognergasse, der Seitzergasse 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

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).

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.



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.

Seit dem Architekturwettbewerb 2015 warten alle Beteiligten auf eine Fortführung der am Beginn sehr engagierten Projektentwicklung. Auch die Ende 2015 angekündigte ersten „kleinen“ Attraktivierungsmaßnahmen wurden noch nicht umgesetzt.

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 am bestehenden Standort
- 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 Standorts entsprechend der hohen Nachfrage
- Erhalt des Busparkplatzes am Kai, Dimensionierung und Errichtung von E-Ladesäulen für Busse in Absprache mit dem Betreiber APCOA

- Ausreichende Dimensionierung der Bus-Flächen inkl. Flughafenbus entlang des Franz-Josefs-Kais
- keine Einbeziehung 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. Hier wird insbesondere auf die zwischen Wirtschaftskammer Wien und Stadt Wien abgeschlossene Zukunftsvereinbarung 2022 bis 2025 , Kapitel Visitor Economy und öffentlicher Raum verwiesen. Hier findet sich auch eine Vereinbarung zur architektonischen Gestaltung von Brücken, um diese verstärkt zu touristischen Attraktionen und Anziehungspunkten 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 m², Baukosten konservativ: 35 Mio Euro

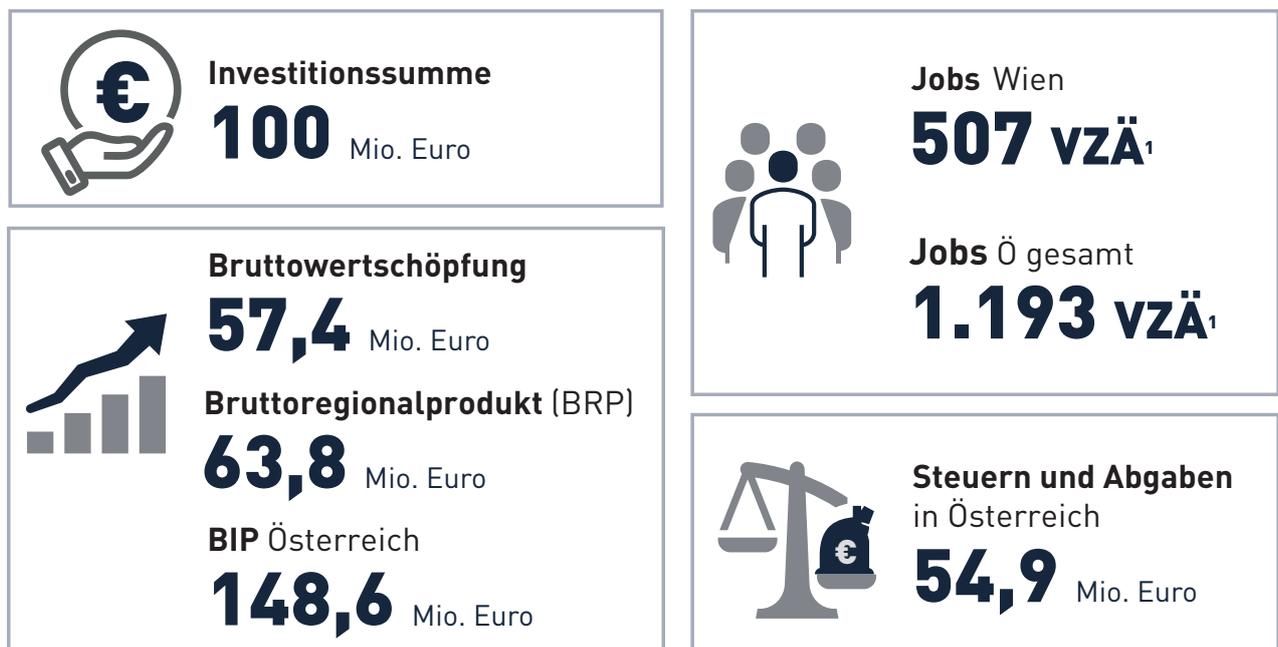


4

VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DER LEUCHT- TURMPROJEKTE

Mit Hilfe des Wertschöpfungsmodells der Gesellschaft für angewandte Wirtschaftsforschung (GAW) können die Effekte der drei 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 Bundesländern entstehen, für ganz Österreich dargelegt werden.

Durch die drei 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).



¹ 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

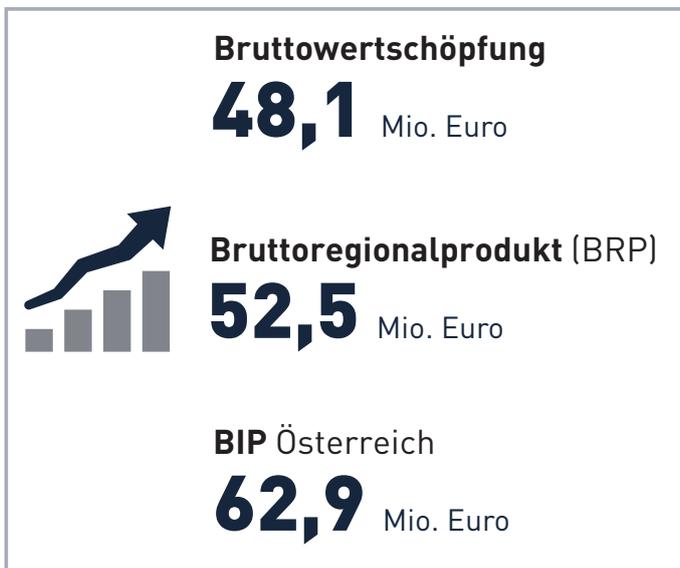
Güter- und Mobilitätshub Heldenplatz

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

¹ 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 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.



Investitionssumme

8,3 Mio. Euro



Bruttowertschöpfung

2,1 Mio. Euro

Bruttoregionalprodukt (BRP)

2,3 Mio. Euro

BIP Österreich

3,5 Mio. Euro



Jobs Wien

17 vZÄ¹

Jobs Ö gesamt

27 vZÄ¹



**Steuern und Abgaben
in Österreich**

1,3 Mio. Euro

¹ vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Quelle: GAW, 2022

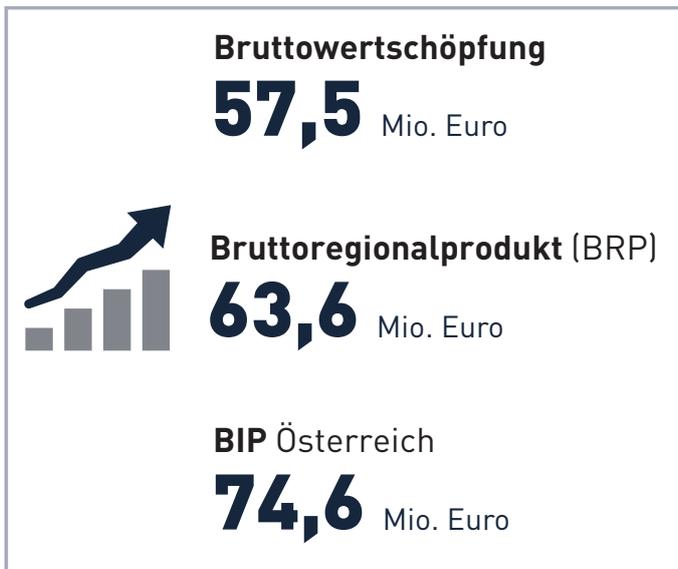
Schattenprojektionen: Beschattung der Einkaufsstraßen

Effekte durch Investitionen in Beschattungselemente

Durch die Investitionen in die Schattenprojektionen in Höhe von rund 8 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 2,1 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 2,3 Mio. Euro. Insgesamt würden dadurch 21 Arbeitsplätze in Wien

gesichert bzw. geschaffen, das sind 17 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte der Investitionen mit einem BIP-Beitrag von 3,5 Mio. Euro und 27 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentlichen Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von 1,3 Mio. Euro profitieren.



Quelle: GAW, 2022

¹ vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Effekte Betrieb Beschattung Einkaufsstraßen nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

Bruttowertschöpfung

Handel	22,35	Mio. EUR
Beherbergung und Gastronomie	10,63	Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	5,76	Mio. EUR
Bau	3,11	Mio. EUR
Sonst. Dienstleistungen	3,05	Mio. EUR

Quelle: GAW, 2022

Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

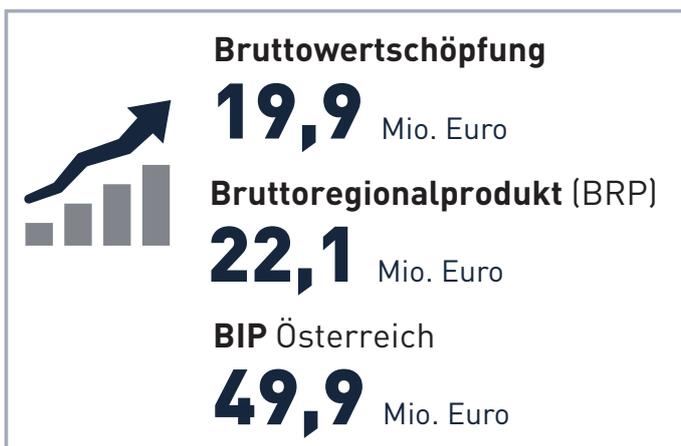
Handel	286	vZÄ
Beherbergung und Gastronomie	122	vZÄ
Bau	35	vZÄ
Sonst. Dienstleistungen	30	vZÄ
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	22	vZÄ

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 60 Mio. Euro in den Geschäftsstraßen würde eine zusätzliche Wertschöpfung von knapp 58 Mio. EUR pro Jahr in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von knapp 64 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich ca. 730 zusätzliche Arbeitsplätze in Wien geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen knapp 570 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die die langfristigen ökonomischen Effekte der Schattenprojektionen mit einem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von knapp 75 Mio. Euro und knapp 660 zusätzlichen gesicherten bzw. neu geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentliche Hand würde von einer Erhöhung der Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über 38 Mio. Euro pro Jahr profitieren.

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



¹ VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Quelle: GAW, 2022

Effekte Umbau Schwedenplatz nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

Bruttowertschöpfung

Bau	8,0	Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	2,1	Mio. EUR
Handel	1,7	Mio. EUR

Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Bau	95	VZÄ
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	19	VZÄ
Handel	15	VZÄ

Quelle: GAW, 2022

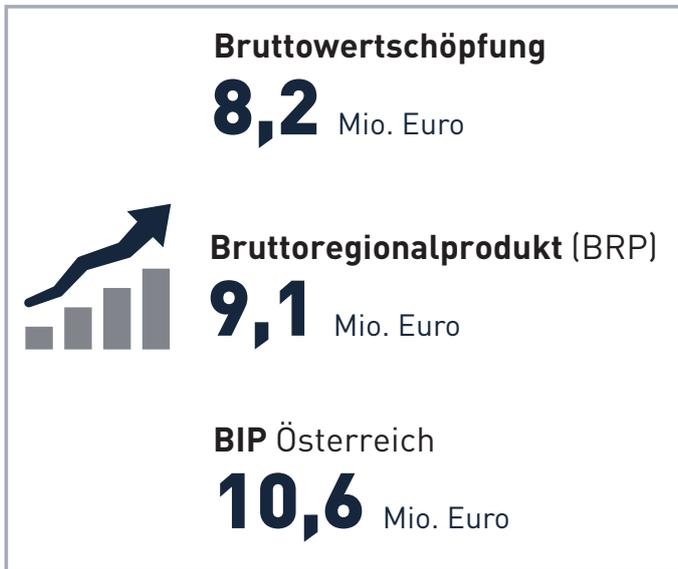
Schwedenplatz

Effekte durch Umbauphase

Durch die Investitionen in die Umgestaltung des Schwedenplatzes in Höhe von 35 Mio. Euro würde eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 20 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 22 Mio. Euro. Insgesamt würden in der Umbauphase knapp 200 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 180 Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit würden sich die ökonomischen Effekte des Umbaus mit einem BIP-Beitrag von knapp 50 Mio. Euro und rund 400 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentliche Hand würde von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben von fast 20 Mio. Euro profitieren.

Neben der Baubranche profitierten von der Umgestaltung am meisten Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen.



Quelle: GAW, 2022



¹ VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Effekte Umbau Schwedenplatz nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

Bruttowertschöpfung

Beherbergung und Gastronomie	2,5	Mio. EUR
Handel	1,9	Mio. EUR

Quelle: GAW, 2022

Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Beherbergung und Gastronomie	29	VZÄ
Handel	24	VZÄ

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 8 Mio. EUR in den dort ansässigen Geschäftslokalen würde jährlich eine zusätzliche Wertschöpfung von über 8 Mio. EUR in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 9 Mio. Euro. Langfristig würden jährlich etwa 100 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert, diese entsprechen knapp 80 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit würden sich die langfristigen ökonomischen Effekte der Umgestaltung mit einem zusätzlichen jährlichen BIP-Beitrag von über 10 Mio. Euro und 90 zusätzlichen gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten) zeigen. Die öffentliche Hand würde von einer Erhöhung der Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über 5 Mio. Euro pro Jahr profitieren. Langfristig profitieren von der Umgestaltung am meisten die Gastronomie und der Handel.

Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode

Eigens für die Berechnung der regional- und volkswirtschaftlichen Effekte einzelner Infrastrukturprojekte wurde von der Gesellschaft für angewandte Wirtschaftsforschung (GAW) ein eigenes Wertschöpfungstool auf Ebene der Bundesländer konzipiert. Das regionale Modell für Wien steht dem Wiener Standortanwalt exklusiv zur Verfügung.

Beim GAW-Wertschöpfungsrechner handelt sich um eine Verbindung aus Input-Output-Modell und ökonomischem Modell, mit welchem die ökonomischen Kreislaufer Zusammenhänge der jeweils betrachteten Untersuchungseinheit in über 100 Einzelgleichungen unter Einbindung von mehreren hundert Wirtschaftsindikatoren abgebildet werden.

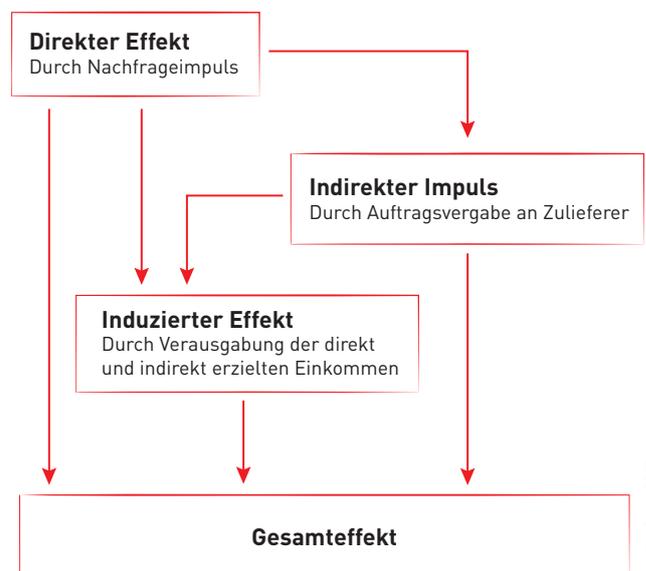
Unter Eingabe eines Nachfrageimpulses (Investition oder Konsum) können so die Auswirkungen der Durchführung eines Projekts auf die zentralen makroökonomischen Aggregate (Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen sowie staatliche Rückflüsse) berechnet werden.

Das Modell ermöglicht auch eine Darstellung von direkten, indirekten und induzierten Effekten:

Direkte Effekte: Ergeben sich unmittelbar aus einem ökonomischen Impuls (z.B. aus der Investitionssumme für ein Projekt)

Indirekte Effekte: Ergeben sich über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen

Induzierte Effekte: Ergeben sich aus dem Konsum der zusätzlich Beschäftigten aus direkten und indirekten Effekten



Liegen detaillierte Informationen zum jeweiligen Projekt bzw. Nachfrageimpuls vor, können die Ergebnisse auch nach ihrer sektoralen und zeitlichen Wirkung dargestellt werden.

Kurzbeschreibung zum GAW-Wertschöpfungsrechner

Der GAW-Wertschöpfungsrechner bildet die regionalwirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb aller neun österreichischen Bundesländer ab. Zu diesen Verflechtungen gehört insbesondere die Vorleistungsnachfrage nach inländischen und ausländischen Gütern (internationale Importe) sowie die Endnachfrage in Form von Konsumnachfrage, Investitionsnachfrage und Exportnachfrage. Der GAW-Wertschöpfungsrechner bildet zudem die Verflechtungen zwischen den Regionalwirtschaften der österreichischen Bundesländer in Form der Handelsströme zwischen den Bundesländern (interregionale Importe und Exporte), die bei der Nachfrage nach Vorleistungs- und Endgütern auftreten, ab.

Die Struktur des GAW-Wertschöpfungsrechners erlaubt es somit, die direkten, indirekten und induzierten Effekte für das jeweilige Bundesland und auch die weiteren Bundesländer (Rest-Österreich) zu bestimmen, die von einem Nachfrageimpuls ausgehen.

Die Grundlage des GAW-Wertschöpfungsrechners bildet die jeweils aktuelle Input-Output-Tabelle für Österreich, die von Statistik Austria bereitgestellt wird. Aus dieser nationalen Input-Output-Tabelle werden neun regionale Input-Output-Tabellen geschätzt. Dabei kommen unter anderem Regionaldaten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Landwirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Forstwirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Leistungs- und Strukturhebung, der Arbeitsmarktdatenbank (AMDB) des Sozialministeriums sowie regionale Außenhandelsdaten (Import- und Exportbeziehungen der Bundesländer mit dem Ausland) zur Anwendung. Zu den interregionalen Güterströmen zwischen den österreichischen Bundesländern liegen keine administrativen Daten vor, sie werden daher mit der Cross-Hauling-Adjusted-Regionalisation-Method (Többen und Kronenberg, 2015) geschätzt. Im Ergebnis bilden die regionalen Input-Output-Tabellen des GAW-Wertschöpfungsrechners daher sowohl internationale als auch interregionale Importe und Exporte ab.



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.

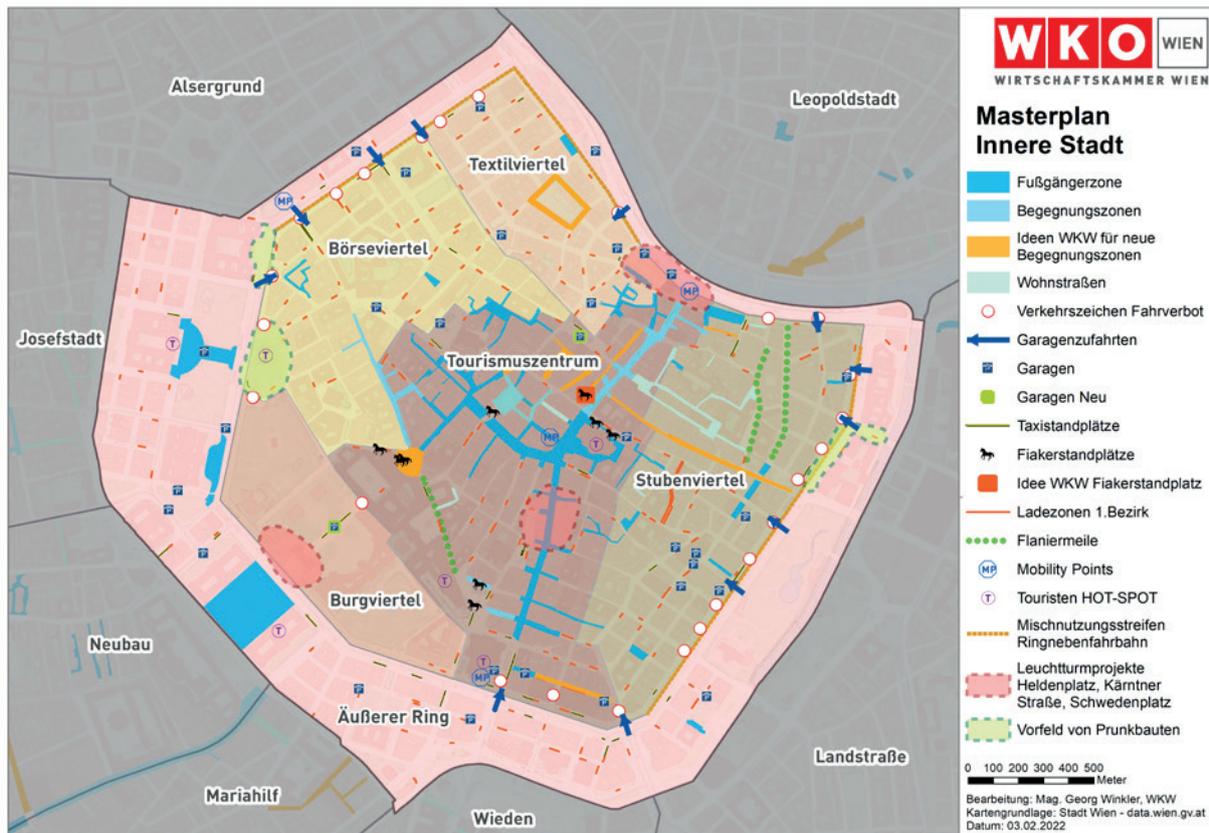
Schwerpunkt der Überlegungen sind Maßnahmen für den öffentlichen Raum. Diese Maßnahmen sind einerseits Verkehrsmaßnahmen bzw. Maßnahmen die Auswirkungen auf die Optimierung des Verkehrs haben. Dazu gehören ordnungspolitische Maßnahmen, wie die Neuordnung der Einbahnregelungen sowie die Erlassung einer 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 zgedacht 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, April – Juni 2020
- Einspruch der WKW zum Fahrverbot Innere Stadt, 15.07.2020
- Parkzonenmodell der WKW, 02/2020
- Planauswertungen EcoGis, 2020
- Schattenprojektionen, G.Miklautsch, Einkaufstraßenmangement
- Entwurf Schwedenplatz Neu, WKW, 2015
- Standortanwaltsbroschüre Cityprojekte, 2020
- Masterplan Glacis
- STEP 2025
- Fachkonzept Polyzentrales Wien
- Zielgebiet City Bericht
- Buskonzept 2019
- Aktionsplan Logistik 2030+
- Parkleitsystem Turin
- Wr. Tourismuskonzept
- Verkehrskonzept Innere Stadt, Rosinak & Partner, 2020
- Stadt Wien – data.wien.gv.at

ZAHLEN UND FAKTEN

INNERE STADT

- Bevölkerung zu Jahresbeginn:
2021: 15.867 | 2022: 15.703 (vorläufige Zahl)
- Beschäftigte: 123.300 (123.319)
- Einpendler: 111.000 (111.171)
- WKW Mitglieder nach Sparten:
 - Gewerbe und Handwerk
2.325 (aktiv) | 2.693 (gesamt)
 - Industrie
41 (aktiv) | 42 (gesamt)
 - Handel
3.157 (aktiv) | 3.442 (gesamt)
 - Bank und Versicherung
80 (aktiv) | 80 (gesamt)
 - Transport und Verkehr
234 (aktiv) | 253 (gesamt)
 - Tourismus und Freizeitwirtschaft
1.408 (aktiv) | 1.557 (gesamt)
 - Information und Consulting
3.576 (aktiv) | 3.929 (gesamt)
- Entwicklung WKW Mitglieder 2021/2016
21,3 % (aktiv) | 18,4 & (insgesamt)
- zugelassene PKW: 8.200
- Ein- und Ausfahrten pro Tag: 50.000
- öffentliche Garagen Standorte/Stellplätze:
23/6.998
- Private Stellplätze: 4.500
- unbeschränkte Stellplätze an der
Oberfläche: 7.500
- Sondernutzungen (Ladezonen, Schanigärten)
ca. 2000 Stellplätze
- Behindertenstellplätze Standorte und Anzahl:
258/1.702
- Taxistandplätze Standorte/Stellplätze: 56/311
- Fiaker Standorte/Stellplätze: 6/58
- Citybusse*): neue Fahrzeuge, verlängerte Betriebszeiten, größere Netzdichte, Verbindungen ins Umfeld (2.,3.,7. Bezirk), Durchmesserlinien, Vermeidung Langsamverkehr (Fiakerrouten) *) aus Verkehrskonzept 1. Bezirk 2020
- Fußgängerfrequenzen: lt. Zählung 2018
Donnerstag/Samstag
 - Kärntner Straße: 56.592 / 74.169
 - Graben: 59.998 / 77.515
 - Rotenturmstraße: 31.883 / 33.457
 - Herrngasse: 12.788 / 11.287
- Touristische Hotspots: Stephansdom, Hofburg, Albertina, Kunsthistorisches Museum



Ich gehe mutig meinen Weg. Erfolgreich und selbständig. Und wenn ich Unterstützung brauche, weiß ich, wer für mich da ist. **Meine Wirtschaftskammer Wien.**

- Informationsvorsprung
- Online-Tools
- Beratung
- Neue Geschäftschancen
- Hilfe in Ausnahmesituationen

» Ich nutze dabei das **WKO Servicepaket** zur Lösung meiner unternehmerischen Herausforderungen auf wko.at/wien/servicepaket.

Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, Termin vereinbaren!