



LEBENSWERTE

WIEN



LEBENSWERTES WIEN

Wien ist eine der lebenswertesten Städte der Welt. Um auch für die nächsten Generationen eine lebenswerte Stadt zu bewahren und weiterzuentwickeln, müssen wir jetzt die richtigen Weichen stellen. Jeder Bezirk und jedes Grätzl muss für jede Wienerin und jeden Wiener lebenswert sein.

Die Herausforderungen für die Zukunft sind groß: Unsere Stadt wächst und die Infrastruktur muss mitwachsen. Dazu kommen die Auswirkungen des Klimawandels, die in Wien längst spürbar sind. Wirksame Maßnahmen gegen die zunehmende Hitze in der Stadt müssen schnellstmöglich umgesetzt werden. Klimaschutz darf kein Schlagwort sein, sondern eine Handlungsanweisung für alle Ebenen der Politik und der Verwaltung.

Damit unsere wachsende Stadt lebenswert bleibt, müssen wir Maßnahmen für ausreichend leistbaren Wohnraum und nachhaltige Mobilität für alle setzen. Der Wohnraum muss ausgebaut und in ein verlässliches Verkehrsnetz eingebunden werden. Wien muss überall zur Stadt der kurzen Wege werden. Das braucht neben schlaun Lösungen auch einen effizienten Einsatz der vorhandenen Mittel. Nur dann bleiben die Stadt und ihre Möglichkeiten erreichbar und leistbar für alle.

Eine lebenswerte Stadt muss auch bereit zur Selbstkritik und Erneuerung sein. Der rot-grünen Stadtregierung fehlt aber leider oft der Mut für große Würfe. Durch die Selbstzufriedenheit der regierenden Parteien werden drängende Probleme ausgeblendet und wichtige Reformen versäumt. Unsere Stadt braucht eine moderne, flexible politische Herangehensweise, um zukünftigen Herausforderungen gewachsen zu sein.

In allen Bereichen der Stadtplanung müssen Klimaschutz und Klimawandelanpassung vorrangig mitberücksichtigt werden. Die Zeit der leeren Worte und großen Ankündigungen ist vorbei. Verbindliche Zielvereinbarungen und deren Einhaltung sind notwendig. Dabei bringen uns Verbote weniger als innovative Lösungen. Die Wirtschaft ist dabei ein wichtiger Partner im Kampf gegen den Klimawandel. Machen wir Wien zu einem Hub für Entwicklung und zu dem Ort, an dem sich neue Wege treffen.

STADTENTWICKLUNG

Die Wiener Bevölkerung wächst. Das macht eine Gesamtstrategie für die Entwicklung der Stadt notwendig. Politik und Behörden müssen verpflichtet sein, ihr Handeln nach dieser Strategie auszurichten. Neue Ideen und Technologien sollen als innovative Basis der Stadtentwicklung Impulse geben. Mitbestimmung und Beteiligung von Bürger_innen muss Teil der Politik- und Verwaltungskultur werden. Denn wir Wiener_innen müssen mehr Möglichkeiten haben, mitzureden und mitzuentscheiden, wie unsere Stadt aussehen soll.

In neuen Stadtentwicklungsgebieten wird viel gebaut. Die öffentliche Infrastruktur wächst aber oft nicht ausreichend mit. Den Bedürfnissen der Einwohner_innen muss in Zukunft mehr Beachtung geschenkt werden.

- Alle wichtigen Infrastrukturmaßnahmen müssen bei der Konzipierung und Gestaltung neuer Stadtteile mitberücksichtigt werden.
- In Stadtentwicklungsgebieten braucht es zukunftsfähige Nutzungsmischungen für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. So kann eine gute Durchmischung und Vielfalt der Bewohner_innen unterstützt werden.
- In allen Stadtentwicklungsgebieten muss es ausreichend Kindergarten- und Schulplätze geben, um den Kindern neuer Familien die beste Bildung zu ermöglichen.
- Der öffentliche Verkehr ist entscheidend für eine funktionierende Mobilität in neuen Stadtgebieten und muss dort von Anfang an ausreichend geplant werden.
- Der Stadtentwicklungsplan muss Gesundheitseinrichtungen berücksichtigen. In jedem größeren Stadtentwicklungsgebiet soll ein Gesundheitszentrum vorhanden sein, damit eine niederschwellige, lokale Gesundheitsversorgung gegeben ist.

- Durch verpflichtende Mikroklimasimulationen und Hitze-Stresstests in Stadtentwicklungsgebieten sollen urbane Hitzeinseln früh erkannt und durch eine kluge Planung vermieden werden.
- Vielfältige und offene Kunst- und Kulturräume müssen in allen neuen Stadtteilen vorhanden sein und geplant werden.
- Wir müssen das Bewusstsein für Baukultur stärken und geeignete Strukturen fördern, die qualitätsvolle und identitätsstiftende Lebensräume ermöglichen. Dabei spielen für uns die Bürger_innen eine zentrale Rolle als aktive Mitgestalter_innen der Stadt. Eine möglichst frühzeitige Einbindung der Bewohner_innen in die Entwicklung von Stadtteilkonzepten ist sehr wichtig.

Raum- und Verkehrsplanung muss überregional und integriert stattfinden, um Fehler der Vergangenheit in Zukunft zu vermeiden. Wien darf in der Planung nicht nur als Stadt, sondern muss auch als Region gesehen werden, deren Wirkung und Bedürfnisse über die Grenzen hinaus zu berücksichtigen sind. Innerhalb Wiens muss bei Einzelprojekten in der Planung der räumliche Bezug zur Umgebung immer sinnvoll mitbedacht werden.

- Die Stadt Wien soll gemeinsam mit Niederösterreich und dem Burgenland eine überregionale Raum-, Energie- und Verkehrsplanungsinstanz in der Metropolregion ins Leben rufen. Diese Instanz soll auch mit Finanzmitteln ausgestattet werden und die Siedlungsraumplanung sowie eine darauf abgestimmte Verkehrsplanung erstellen.
- Bei der Stadtentwicklung sollen urbane Labors durch Innovationswidmungsgebiete geschaffen werden. Somit können Pilotversuche für neue Formen des Zusammenlebens mit innovativen Technologien ausprobiert und bewertet werden.

Flächenwidmungsverfahren sind intransparent. Ein Verdacht möglicher „Wunschwidmungen“ kommt immer wieder auf und Missbrauch kann nicht ausgeschlossen werden.

- Die gesamten Akten der Verfahren zur Festsetzung und Änderung der Flächenwidmungen müssen öffentlich gemacht werden, insbesondere Widmungsansuchen und Gutachten.
- Bürger_innen müssen ehrlich und offen in den Prozess miteinbezogen werden, und zwar, nach deutschem Vorbild, bereits am Anfang des Widmungsprozesses.
- Wir brauchen vollkommene Transparenz der städtebaulichen Verträge.

Der Stadtentwicklungsplan ist derzeit für Behörden sowie Bürger_innen unverbindlich. Deshalb weicht der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien oft von den Zielen ab. Pläne müssen verbindlich sein, damit die Rechtssicherheit für Investor_innen, Bauherr_innen und Bürger_innen gegeben ist.

- Wir fordern die Einführung einer verbindlichen Planungsebene zwischen dem Stadtentwicklungsplan (STEP) und den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen in Form von regionalen und sektoralen Leitbildern.
- Die regionalen Leitbilder sollen verpflichtende Vorgaben für einzelne Stadtgebiete enthalten – zum Beispiel, wie dicht und hoch die Bebauung sein oder wie die Versorgung mit Grünraum und Verkehrsinfrastruktur aussehen soll.
- Die sektoralen Leitbilder machen strategische Vorgaben für Themen, die die ganze Stadt betreffen: unter anderem Mobilität, Hochhausbebauung und Soziale Infrastruktur.
- Im Gegenzug fordern wir eine Vereinfachung der Bebauungspläne. Bei Neubaugebieten sollen nur noch Bebauungsziele und Strukturen vorgegeben sein, die auf den strategischen Leitbildern aufbauen. Bisher sind meist genaue Baukörper, oft bis ins kleinste Detail, planlich definiert. In Summe

wollen wir mit unserem Vorschlag weniger Bürokratie in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung erreichen.

Die gemischte Nutzung von Gebäuden und Blocks für Wohn- und Betriebszwecke wird durch die aktuelle Bauordnung gehemmt. Die Folge ist, dass es immer wieder zu Leerständen kommt. Dabei wäre die Wohnnutzung heute bei vielen Betrieben problemlos zu integrieren. Diese innovativen Entwicklungen sind bisher leider nicht möglich.

- Gemischte Nutzung, Zwischennutzung und Umwidmung sollen vermehrt ermöglicht werden, damit Gebäude flexibler genützt werden und sich den Bedürfnissen der Einwohner_innen und Anrainer_innen rasch anpassen können.
- Wir fordern die Schaffung von Räumen, in denen mit neuen Formen des Zusammenlebens und der Stadtentwicklung experimentiert werden kann. Solche gewidmete „urbane Innovationsgebiete“ sollen in ausgewählten neuen Stadtteilen eingerichtet und die dort stattfindenden innovativen Pilotversuche laufend evaluiert werden.

LEISTBARES WOHNEN

Für ein lebenswertes Wien braucht es ausreichend leistbaren Wohnraum für alle. Dazu muss eine aktive Wohnbau- und Bodenpolitik gemacht werden, die diesen Raum schafft. Eingriffe in den freien Markt sind für uns der falsche Weg. Das Errichten von Wohnungen muss wieder attraktiver werden. Erster Schritt: Senken der Baukosten und ein Ende der Freunderlwirtschaft im Wohnbausektor. Gemeindewohnungen und geförderte Wohnungen müssen an jene gehen, die sie wirklich brauchen. Für eine nachhaltige und faire Wohnungspolitik ist Generationengerechtigkeit ebenso wichtig wie Anreize für den Eigentumserwerb. Wir Wiener_innen wollen eigenständig für uns selbst für- und vorsorgen können.

Wien wächst. Um den steigenden Bedarf an Wohnraum decken zu können, wird aber zu wenig neu gebaut. Ein Grund dafür sind steigende Baukosten. Unter anderem sind daran mehr Regulierungen schuld, die das Errichten von Wohnungen zusätzlich erschweren.

- Die Wiener Bauordnung stammt in ihren Grundzügen aus dem Jahr 1929. Seither wurde sie zwar komplizierter, aber nicht unbedingt zeitgemäßer. Wir planen eine grundlegende Reform, die Baukosten senkt und Regeln vereinfacht.
- In Zeiten neuer Mobilitätskonzepte ist die Abschaffung der Stellplatzverpflichtung dringend notwendig. Die Stellplatzverpflichtung ist ein großer Kostentreiber im Wohnbau. Die Errichtung eines Tiefgaragenplatzes kostet 20.000 Euro.
- Um Baukosten zu reduzieren, brauchen wir eine Bauordnung und Baunormen, die dem Stand der Wissenschaft entsprechen und auch Nachweise mittels technischer Simulationen erlauben.
- Eine Digitalisierung der Baugenehmigungsverfahren ist notwendig, um dem Bürokratie-Dschungel einen Riegel vorzuschieben.

Allein der wohnfonds_wien hat Zugriff auf eine Fläche von über 3 Millionen Quadratmeter, die aber für eine aktive Wohnbauplanung viel zu langsam mobilisiert wird.

- Im Sinne einer einheitlichen und zielgerichteten Stadtplanung soll die Stadt Wien keine Flächen mehr verkaufen, die sich für geförderten Geschoßwohnbau eignen. Stattdessen sollen nur noch Baurechte an Wohnbauträger vergeben werden. Somit behält die Stadt wertvolle Grundstücke und kann diese im Sinne der Stadtplanung nachhaltig gestalten. Da Gestehungskosten für Grundstücke in Baurechtsverträgen billiger sind als in Kaufverträgen, profitieren Mieter_innen im genossenschaftlichen Wohnbau direkt von dieser Kostensenkung.
- Für die langfristige Entwicklung des geförderten Wohnbaus braucht es ein neues Wohnbaufördermodell. Baurechte auf

Grundstücken der Stadt Wien sollen durch einen offenen Wettbewerb an Bauträger eingeräumt werden, die darauf kostengünstigen, geförderten Wohnraum schaffen. Die Stadt Wien mietet die neu geschaffenen Wohnungen als Langzeitmieter an und vermietet diese dann weiter an Menschen, die sich für geförderten Wohnraum qualifizieren. Das schafft einerseits Planungssicherheit für die Bauträger bei der Finanzierung und andererseits soziale Treffsicherheit.

- In vielen Gemeindebauten kann jederzeit nachverdichtet werden, zum Beispiel durch Dachgeschoßausbau. Laut einer Studie der Arbeiterkammer wäre so der Bau von bis zu 100.000 neuen Wohnungen möglich. Dringend gebrauchter Wohnraum könnte dadurch rasch in Gegenden angeboten werden, wo bereits ausreichend Infrastruktur besteht.

In Wien gibt es derzeit zu viele leerstehende Bürogebäude, da die Bestimmungen eine Umwidmung nicht erlauben. Die Stadt kann es sich nicht leisten, diese Flächen ungenützt zu lassen.

- Die Widmungskategorie „Gemischtes Baugebiet“ soll geändert werden. Das Ziel ist die Durchmischung von Wohnen und passenden Gewerbebetrieben sowie Gastronomiebetrieben und Veranstaltungsstätten.

Eine Eigentumswohnung schafft langfristig finanzielle Sicherheit. Wien hat im europäischen Vergleich sehr wenige Wohnungs- und Hausbesitzer_innen. Machen wir den Erwerb von Eigentum in Wien einfacher. Denn eine niedrige Eigentumsrate schafft mehr Abhängigkeiten und weniger Freiheit.

- Ein erster Schritt zur Förderung von Eigentum ist die Abschaffung von Nebenkosten bei der Erstwohnung, wie etwa die Grunderwerbssteuer oder die Grundbuchsgebühr.
- Eigenmittlersatzdarlehen des Landes Wien werden derzeit nur für geförderte Wohnungen vergeben. Der Anspruch soll auch auf Wohnungen im Eigenbedarf am Privatmarkt erweitert werden.
- Mietkaufoptionen sollen den Erwerb von Eigentum erleichtern. Sie werden derzeit aber wenig genutzt, weil die Modelle

zu unflexibel sind. Gerade junge Menschen wechseln ihre Mietwohnung häufiger aufgrund von wechselnden Lebensverhältnissen, wie etwa Partnerschaft oder Familiengründung. Und so verfallen momentan ihre Zahlungen zum Mietkauf. Ein flexibles Mietkaufmodell, in dem bisherige Zahlungen auf die größere Wohnung angerechnet werden können, wäre eine bessere Lösung. In einem ersten Schritt soll diese Option für eine neue Wohnung innerhalb der gleichen Bauvereinigung ermöglicht werden.

Viele Menschen, die sich mittlerweile eine viel höhere Miete leisten könnten, bleiben in ihrer subventionierten Gemeindewohnung, währenddessen viele sozial bedürftige Menschen keine erhalten. Das muss sich ändern.

- Wir fordern die Einführung von regelmäßigem Einkommensmonitoring in Gemeindebauwohnungen. So wird es möglich, die Mietkosten an das Einkommen anzupassen. Mit den zusätzlichen Mitteln können alte Gemeindewohnungen saniert oder neue gebaut werden.
- Die Einkommensgrenze für den Anspruch auf eine Gemeindewohnung der Stadt Wien muss gesenkt werden. Derzeit liegt die Grenze für Einzelpersonen bei einem Einkommen von 3.250 Euro netto monatlich – das ist zu hoch.
- Die Eintrittsrechte in Gemeindewohnungen sollen auf Ehepartner_innen, eingetragene Partner_innen, Lebensgefährt_innen und unterhaltsberechtigende Kinder beschränkt werden.
- Derzeit steht eine Gemeindewohnung durchschnittlich 10,8 Monate nach Abgabe der Vormieter leer. Wir fordern, dass die Sanierung und Weitervergabe deutlich rascher erfolgt.

Ziel der Bauordnungsnovelle 2018 war es, dass künftig zwei Drittel aller neuen Wohnungen als geförderter Wohnraum errichtet wird. Allerdings fließt zu wenig Geld in die Wohnbauförderung ein, um dieses Ziel zu decken. Somit wird eine Obergrenze gesetzt, wie viel in einem Jahr insgesamt gebaut werden kann.

- Bei der Erarbeitung solcher Richtlinien muss die Finanzierung gesichert sein.
- Wir fordern, dass Rückflüsse aus der Wohnbauförderung ausschließlich zweckgebunden zurück in die Wohnbauförderung fließen. Das ist wichtig, weil Gelder aus diesen Rückflüssen zum Beispiel für den Bau des Krankenhaus Nord verwendet wurden, wie der Rechnungshof kritisiert hat.

Starker Parteeinfluss bei den gemeinnützigen Bauträgern führt zu Intransparenz und Freunderlwirtschaft.

- Wir fordern öffentliche Hearings für die Besetzung der Vorstände der gemeinnützigen Bauträger, um dem Verteilen von fragwürdigen Versorgungsposten entgegenzuwirken.
- Wartelisten müssen transparent werden. Nur so können Bürger_innen nachvollziehen, an welcher Stelle sie sich auf der Warteliste befinden und wann sie zu einer Wohnung kommen.

Derzeit erwirtschaftet die Stadt Wien hohe Überschüsse aus den Wasser- und Müllgebühren, die im Budgetloch verschwinden. Die Betriebskosten und Gebühren steigen mit dem Verbraucherpreisindex und orientieren sich nicht an den wahren Kosten.

- Wir fordern Transparenz und Kostenwahrheit bei den Gebühren. Eine automatische Indexierung lehnen wir ab. Kriterium dürfen ausschließlich die anfallenden Kosten für Betrieb und Erhaltung sein. Budgetlöcher mit struktureller Überdeckung zu stopfen, ist nicht im Sinne der Gebührenzahler_innen. Derzeit werden je nach Gebühr bis zu 130 % der anfallenden Kosten kassiert. Das lehnen wir strikt ab.

MOBILITÄT

Die Frage der Mobilität ist in einer wachsenden Stadt wie Wien eine entscheidende. Fast zwei Millionen Einwohner sowie hunderttausende Pendler müssen täglich an ihre Ziele kommen. Das passiert derzeit noch zu oft auf ressourcenaufwendigem und umweltschädlichem Wege – auch deshalb, weil das System noch zu sehr auf den Autoverkehr ausgelegt ist.

Unser Fokus ist es, Alternativen zum eigenen Pkw attraktiv und leistungsfähig zu machen. Wien soll so rasch wie möglich zur Stadt der kurzen Wege werden und darf dabei auch die Außenbezirke nicht vergessen. Der Aktivverkehr ist für ein erfolgreiches und nachhaltiges Mobilitätskonzept unerlässlich. Er muss in allen Planungen als vollwertige, gleichberechtigte Komponente behandelt werden. Radfahrer_innen und Fußgänger_innen brauchen eine bessere Infrastruktur. Und jedes Kind muss sich sicher und selbständig im öffentlichen Raum bewegen können – ob am Weg zur Schule, zum Sportverein oder zu Freunden. Wien muss allen Bürger_innen und allen hier Arbeitenden flächendeckend, sicher und schnell zugänglich sein.

Der Stadt Wien fehlt derzeit eine gesamtheitliche Planung in Sachen Stadtplanung und Mobilität, die auch über die Stadtgrenzen agiert und das Umland miteinbezieht. Eine sinnvolle Raumordnung und erfolgreiche Standortpolitik brauchen großräumiges Denken.

- Um eine echte Stadtregionsplanung umsetzen zu können, braucht es die Zusammenarbeit der Länder. Mobilität in Wien und Niederösterreich getrennt zu planen, ist kontraproduktiv. Und die gern verwendete Stillstands-Ausrede „Niederösterreich ist schuld“ dürfen wir der Wiener Stadtregierung auch nicht immer durchgehen lassen.
- Wir fordern die Schaffung einer länderübergreifenden Organisation zur gesamtheitlichen Planung von Verkehr, Raumordnung und Standortpolitik. Hier sollen alle Teilaspekte

der Mobilitätsplanung gesammelt und evaluiert werden. Der Blick über den Tellerrand der Stadtgrenzen ist dabei selbstverständlich. Um die Projekte auch wirklich umsetzen zu können, muss diese Planungseinheit auch Mittel bekommen, die sie selbst verwalten kann.

- In diesem Rahmen soll auch der „Verkehrsverbund Ost-Region“ zu einer eigenständigen Verkehrsplanungsinstanz aufgewertet werden.

Wien wächst, doch der öffentliche Verkehr wächst nicht schnell genug mit. Öffentliche Verkehrsmittel sind derzeit für viele nicht attraktiv genug. Verfügbarkeit oder der Preis sind dabei die Hauptargumente. Allen Wiener_innen und allen Einpendler_innen muss ein attraktiver, leistbarer und verlässlicher öffentlicher Verkehr bereitstehen. Schnelle und attraktive Maßnahmen sollen Wiens Öffis die Schienen in die Zukunft legen.

- Investitionen in das Netz von S-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen sind dringend nötig. Linien müssen bis an die Stadtgrenzen ausgeweitet werden, auch um die Umsteigemöglichkeiten für Pendler_innen zu verbessern¹
- Ziel des Ausbaus der S-Bahn soll die Errichtung eines vollständigen S-Bahn-Rings durch die ganze Stadt sein (über den Hauptbahnhof, Simmering und die Donauuferbahn), der das innerstädtische Verkehrsnetz entlastet.²
- Weiters braucht es eine Verdichtung der Intervalle und eine Verlängerung der Betriebszeiten. Das Angebot muss den Bedürfnissen einer lebendigen und wachsenden Stadt gerecht werden.
- Um das Fahren mit der S-Bahn attraktiver zu machen und Pendler_innen zu entlasten, soll die VOR-Kernzone ins nahe Wiener Umland ausgeweitet werden. Die Finanzierung soll

1 Für den öffentlichen Verkehr links der Donau gibt es ein umfassendes NEOS-Konzept: „Öffi-Bau statt täglich Stau“. Ebenso gibt es ein Konzept des öffentlichen Verkehrs für den Westen Wiens.

2 Für den S-Bahn-Ring steht ein ausgearbeitetes Konzept von NEOS inklusive zusätzlicher Stationen zur Verfügung.

gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und dem Land Niederösterreich auf die Beine gestellt werden.

- Historisch gewachsene Busrouten in den Flächenbezirken sollen neu gedacht und so umstrukturiert werden, dass der öffentliche Verkehr dort zu einer echten Alternative zum Auto werden kann.³
- Um den Umstieg vom eigenen Pkw zum Öffi-Netz zu vereinfachen, müssen Park-and-Ride-Angebote vor den Wiener Stadtgrenzen ausgebaut werden.
- Auch die östlichen Nachbarländer müssen Teil eines durchdachten Konzepts sein und die Bahnverbindungen dorthin verbessert werden. Pendler_innen aus grenznahen Regionen sollen schnell nach Wien und wieder nach Hause kommen können.
- Durch das Schaffen von „Mobilitätshubs“ soll flexibles Umsteigen rascher und einfacher funktionieren. An diesen Knotenpunkten treffen mehrere Linien aufeinander und den Umsteigenden stehen Citybikes, Ladestationen für E-Fahrzeuge, Carsharing und E-Scooter für ein individuelles Weiterkommen zur Verfügung.
- Um den Umstieg vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel zu fördern und der Bevölkerung, insbesondere auch der älteren Generation, eine bessere Verkehrsanbindung anbieten zu können, muss das Öffi-Angebot attraktiver gestaltet werden. Eine Ausweitung und Digitalisierung des mikroöffentlichen Verkehrsangebots, wie zum Beispiel Anrufsammeltaxis und Rufbusse, wäre sinnvoll und notwendig.
- Als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr soll eine neue Stadtseilbahn zwischen Hütteldorf und Ottakring das Otto-Wagner-Areal an U-Bahn und S-Bahn anbinden. Eine solche Seilbahn ist nicht nur ein wichtiger Zusatz zur Verkehrsanbindung, sondern auch eine neue Touristenattraktion.
- Bei der Planung und Ausweitung des öffentlichen Verkehrs müssen Fragen des Lärmschutzes und andere Problemstellungen mitberücksichtigt werden, die Anrainer_innen betreffen.

³ Die Neuordnung der Buslinien in Liesing ist im Bezirksprogramm Liesing ausführlich erklärt.

Damit wir unsere Stadt den kommenden Generationen genauso lebenswert übergeben können, müssen Klima- und Ressourcenschutz oberste Priorität in der Mobilitätsplanung haben. Denn nur ein umweltschonendes Mobilitätskonzept ist ein gutes Mobilitätskonzept.

- Die Stadt Wien muss als gutes Vorbild vorangehen und so bald wie möglich alternative Antriebsformen in den öffentlichen Verkehr integrieren. E-Busse und Wasserstoffbusse können hier den Anfang machen.
- Auch der Magistrat soll seine Kfz-Flotte so rasch wie möglich auf Elektro umstellen.
- Innovative Modelle wie Carsharing sollen ihr Geschäftsgebiet erweitern und mit klimaschonenden E-Fahrzeugen unterwegs sein. Dafür soll die Stadt Wien Anreize schaffen.

Barrierefreiheit muss in den Wiener Öffis überall Standard sein. Alle Planungen müssen diesen Aspekt miteinbeziehen. Nach heutigem Stand sind die öffentlichen Verkehrsmittel leider nicht für alle gleichermaßen zugänglich.

- Wir fordern die Ausstattung aller U-Bahn-Stationen mit der ausreichenden Anzahl von Aufzügen. Wenn aufgrund mehrerer Stockwerke mehr als ein Aufzug notwendig ist, muss der Verbindungsweg klar ausgeschildert und gut zu bewältigen sein. In vielen stark frequentierten Stationen (z. B. Stephansplatz oder Reumannplatz) braucht es mehr als nur einen Aufzug.
- Die Ausschilderung der nächstgelegenen barrierefreien WC-Anlagen muss dringend verbessert werden.
- Für sehbehinderte Menschen müssen in allen Verkehrsmitteln die Ansagen über die Ankunft an neuen Stationen und die dortigen Umsteigemöglichkeiten gut hörbar sein.

Fußgänger_innen und Radfahrer_innen werden in der Mobilitätsplanung noch immer zu wenig berücksichtigt. Es fehlt an ausreichender Infrastruktur für den Aktivverkehr. So werden die umweltschonenden Optionen unattraktiv.

- Eine Neuordnung des öffentlichen Raums und eine faire Verteilung der Flächen sollen den Aktivverkehr fördern.
- Ein durchgängiges und hochwertiges Netz von Radwegen und Fußgängerwegen ist wichtig, um klimaschonende, lärmfreie Mobilität attraktiver zu machen. Wichtig ist, dass durch diese baulichen Maßnahmen die Sicherheit von Fußgänger_innen und Radfahrer_innen wesentlich erhöht wird.
- Straßen, auf denen 50 km/h erlaubt sind, brauchen ausnahmslos baulich getrennte Radwege. Mehrzweckstreifen sollen die Ausnahme sein, weil sie oft die Sicherheit der Radfahrer_innen durch parkende Fahrzeuge gefährden.
- Zur Finanzierung der wichtigen Investitionen in den Aktivverkehr soll ein eigenes Aktivverkehrsbudget eingerichtet werden.
- Besonders stark befahrene Radwege sollen zu „Rad-Highways“ aufgewertet werden, die gegenüber Nebenstraßen Vorrang haben. Dafür können auch Brachflächen genutzt werden, wie nicht mehr benötigte Gleisanlagen entlang der Nordbahn in Floridsdorf.
- Es muss einfacher werden, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren. Eine Lockerung der Bestimmungen ist wichtig für flexible und ressourcenschonende Mobilität.
- Ein Ausbau der überdachten und überwachten Fahrradabstellmöglichkeiten in Wien ist besonders an großen Verkehrsknotenpunkten notwendig. Die „letzte Meile“ mit dem Rad zu fahren, soll auf diese Weise einfacher und attraktiver werden.

Derzeit ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer_innen im öffentlichen Raum nicht gewährleistet. Gerade Kinder, aber auch ältere und behinderte Menschen müssen sich immer und überall sicher bewegen können.

- Die Sicherheit unserer Kinder muss bei der Gestaltung des öffentlichen Raums im Vordergrund stehen: Jedes Jahr werden Kinder an schlecht überblickbaren Kreuzungen getötet. Bauliche Maßnahmen, neue Ampeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie die Anbringung von Spiegeln an kritischen Stellen würden bei der Entschärfung dieser untragbaren Situation helfen.
- Damit sich die Wiener_innen trotz des starken Verkehrs in ihrer Stadt sicher bewegen können, fordern wir auch die Einführung neuer Schutzwege, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen und Grünkorridore.
- Bewohner_innen von Straßenzügen und Grätzeln sollen über deren Gestaltung mitentscheiden können. Nur so ist gewährleistet, dass Verkehr und Raumplanung den jeweiligen Bedürfnissen entsprechen. Auch Kinder und Jugendliche müssen dabei miteinbezogen werden und neue Formen der Bürger_innenbeteiligung zum Einsatz kommen.

Lärm, Abgase und zugeparkte Straßen prägen das Wiener Stadtbild: Der starke Verkehr im Zentrum kostet Lebensqualität. Kaum jemand kennt sich mehr bei den vielen und unübersichtlichen Parkpickerlzonen aus. Ein Gesamtkonzept für die Parkraumbewirtschaftung in Wien ist dringend notwendig.

- Machen wir die Innere Stadt zur verkehrsfreien Zone. In Zukunft soll die Zufahrt nur für Bewohner_innen, Lieferverkehr, Einsatzfahrzeuge, Behinderte und zu Garagen, Hotels o.ä. möglich sein.
- Durch die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Betrieben, wie zum Beispiel Mobilitätsprämien für Fahrradnutzung oder den Verzicht auf Firmenparkplätze, kann die Stadt Wien weiter zur Beruhigung des Verkehrs beitragen.
- Um das Verhältnis von Autos und verfügbaren Parkplätzen

wieder ins Gleichgewicht zu bringen, braucht es ein Wiener Parkgebührengesetz und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Das Parkgebührengesetz muss die Flexibilisierung der Wiener Parkraumbewirtschaftung bezüglich Parkdauer und Parkgebühr ermöglichen.

- Die Stadt Wien soll in zwei Zonen geteilt werden: eine blaue Zone, die die Bezirke innerhalb des Gürtels, den 2. und den 20. Bezirk sowie den Raum bis zur Vorortelinie umfasst, und eine grüne Parkzone, die alles außerhalb der blauen Zone bis zur Ortstafel umfasst.
- Die blaue Zone wird als Kurzparkzone behandelt und von Montag bis Samstag von 9 bis 22 Uhr bewirtschaftet.
- Die grüne Parkzone wird Montag bis Freitag von 9 bis 19 Uhr bewirtschaftet. Tages-, Monats- und Jahrespauschalkarten sollen ebenfalls erhältlich sein.
- Der Individualverkehr in der Stadt muss durch eine Neuordnung der Parkzonen verringert werden. Für das Parkpickerl fordern wir die Schaffung von 60–90 Grätzelparkzonen, innerhalb derer die Bewohner_innen ihr Auto abstellen dürfen. Kleinere Berechtigungszonen haben den größten Lenkungseffekt und verringern den Bezirksbinnenverkehr.

Eine wachsende Stadt wie Wien braucht innovative Lösungen im Bereich Mobilität. Aber innovative Mobilitätskonzepte haben es in Wien schwer. Die Stadtregierung muss neue Möglichkeiten erkennen und nützen, um unsere Lebensqualität zu erhöhen.

- Mithilfe von modernen Angeboten, wie Smart Parking, kann die Suche und das Buchen von Parkplätzen schnell und problemlos per Smartphone erledigt werden. Auch der Kauf von Öffi-Tickets oder Carsharing soll via App einfach und attraktiv angeboten werden.
- Rahmenbedingungen für neue Geschäftsmodelle sollen geschaffen werden. Die Wiener Taxi- und Mietwagenverordnung muss vereinheitlicht und geändert werden, sodass innovative Formen der Mobilität möglich werden.

- Damit Zulieferungsprozesse ins Stadtgebiet effizienter werden, fordern wir die Umsetzung eines Logistik-Masterplans mit verbindlichen Zielen.
- Citylogistik-Leuchtturmprojekte in Stadtentwicklungsgebieten können dabei helfen, neue Logistikkonzepte zu entwickeln und sichtbar zu machen.
- Innovative und ressourcenschonende Logistikkonzepte, wie der Einsatz von Lastenfahrrädern und alternativen Antriebsformen, müssen gezielt von der Stadt gefördert werden.
- Um den Raum bestmöglich zu nützen und das Zentrum zu entlasten, soll die Stadt Wien gebündelte Logistikflächen im Stadtzentrum und intelligente Konsolidierungszentren am Stadtrand fördern.

KLIMA, ENERGIE UND DIE UMWELT

Eine effiziente Ressourcennutzung ist entscheidend für Wohlstand und Lebensqualität. Nachhaltigkeit ist für uns deshalb ein Grundwert. Wir sehen den Wandel zu einer CO₂-armen und ressourceneffizienten Stadt als Chance für Wien. Das Ziel für Wien muss es sein, zentraler Wirtschafts- und Innovationsmotor in Europa zu werden. Nachhaltige Entwicklung verstehen wir dabei als gemeinsames Projekt von Unternehmer_innen und Umweltschützer_innen. Die Realität des Klimawandels verlangt, dass Maßnahmen zur Klimawandelanpassung jetzt umgesetzt werden. Denn auch künftige Generationen haben ein Recht auf eine lebenswerte Stadt mit einer gesunden Umwelt.

Eine wachsende Stadt wie Wien braucht immer mehr Ressourcen, wie Energie und Materialien. Das Ziel, Energie effizient zu nutzen, Ressourcen zu schonen und Stoffe möglichst im Kreislauf zu führen, wird nicht erreicht. Darüber hinaus fordert der Klimaschutz, dass Treibhausgase drastisch reduziert werden. Wien ist aber noch immer stark von fossilen Energieträgern abhängig.

- Wien muss die Energieinfrastruktur neu denken. Ausgangspunkt aller Überlegungen im Energiebereich sollte die Frage nach den benötigten Energiedienstleistungen sein, die mit möglichst geringem Energieeinsatz zu erbringen sind.
- Damit Energieplanung integriert in der Stadt-Umland-Region gedacht werden kann, wollen wir die Energie- und Klimaregion Metropole Wien gemeinsam mit Niederösterreich und Burgenland ins Leben rufen.
- Wir brauchen eine lokale, dezentrale Energieerzeugung, die sich an Bedürfnissen und am Nutzerverhalten orientiert. Vor allem neue Stadtteile sind ressourcenschonend auszuführen und müssen ihren Energiebedarf weitgehend lokal decken.

- Gebäude müssen zum aktiven Teil der Infrastruktur für das Energiesystem werden, indem sie in die Bereitstellung und Speicherung von Energie eingebunden werden und eine aktive Rolle im Lastmanagement bei Elektrizität und Wärme übernehmen. Die Gebäudehülle wird für die Bereitstellung von erneuerbarer Energie verwendet.
- Wien soll zur Solarhauptstadt Europas werden. Rechnerisch könnten 40 % des Strombedarfs in Wien durch Photovoltaik gedeckt werden. Dieses Potenzial müssen wir ausschöpfen. Gebäude müssen deshalb von Energieverbrauchern zu Kraftwerken werden, die über intelligente (Mikro)-Netze verbunden sind. Wir brauchen hierfür einen massiven Ausbau der Solarenergieerzeugung.
- In Fragen des Klima- und Umweltschutzes muss die städtische Verwaltung eine Vorreiterrolle einnehmen. Wien muss sich zum Ziel setzen, die Stadtverwaltung sowie die öffentlichen Unternehmen bis zum Jahr 2030 klimaneutral zu organisieren. Neue öffentliche Gebäude müssen energieneutral gebaut werden; bei bestehenden öffentlichen Gebäuden müssen geeignete Flächen mit Photovoltaik ausgestattet werden.
- Die Bauordnung soll angepasst werden, um den Einsatz erneuerbarer Energieerzeugung (wie zum Beispiel Solarpaneele) und -speicherung sowie klimawirksamer Begrünung zu fördern.
- Für Gebäude und Infrastrukturbauten muss das Prinzip der Kreislaufwirtschaft und Urban-Mining-Ansätze gestärkt werden, beispielsweise durch die Einführung eines Gebäudeausweises, der die in Gebäuden verbauten Materialien und Wertstoffe erfasst.

Es fehlt an politischen Verpflichtungen für die Stadt Wien, die vorgegebenen Ziele zu erreichen. Deshalb müssen diese Ziele gesetzlich verankert werden. Die Reduktion an Treibhausgasemissionen würde dadurch rascher vorankommen.

- Wir fordern die Einführung eines Wiener Klimaschutzgesetzes, das Ziele zur Reduktion der Treibhausgasemissionen in Wien verbindlich festlegt, Klimaschutzgrundsätze konkretisiert und notwendige Umsetzungsinstrumente rechtlich absichert.

- Dazu benötigt es ein eigenes städtisches Klimabudget, das parallel zum Finanzbudget beschlossen werden soll. Für dieses Klimabudget soll die Stadtverwaltung verantwortlich sein, genauso wie sie für das Finanzbudget verantwortlich ist. Das Klimabudget muss jedes Jahr im Gemeinderat beschlossen werden. Das jährliche Soll-Budget an Treibhausgasemissionen soll definiert und im Klimabudget festgeschrieben werden. Für alle relevanten Bereiche, wie zum Beispiel Verkehr, Gebäude oder Energie, sollen zulässige Emissionsmengen festgelegt werden, an die die Stadtregierung gebunden sein muss.
- Dazu braucht es eine transparente Klimabilanz, die alle Treibhausgasemissionen miteinbezieht.

Nur mit innovativen Lösungen wird es uns gelingen, unser Energiesystem auf die notwendigen Energiedienstleistungen auszurichten und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Neuerungen werden allerdings in Wien zu oft durch Bürokratie und Überregulierung verhindert.

- Testlabors für neue Energiesysteme müssen ausgebaut werden, besonders in neuen Stadtentwicklungsgebieten. Pilotprojekte brauchen regulatorische Ausnahmen und eine Befreiung von übermäßiger Bürokratie.
- Dieses innovationsfördernde Umfeld muss Motor einer neuen Start-up-Szene im Energiebereich werden. Gründer_innen brauchen Raum und notwendige Fabrikationstechnologien. Dazu sollte die Stadt in Kooperationen mit Universitäten und privaten Betreibern gezielt Innovations- und Fabrikationszentren schaffen.
- Eine aufkommensneutrale CO₂-Steuer ist wichtig, damit grüne Innovation bevorzugt wird. So kann die Wirtschaft zur treibenden Kraft in der Klimawandelbekämpfung werden. Die Stadt Wien muss sich auf nationaler und europäischer Ebene für die Einführung einer solchen Lenkungsmaßnahme einsetzen.

Wien wird in den nächsten Jahren immer mehr unter den Folgen des Klimawandels leiden. Die Hitze in den Sommermonaten führt bei vielen zu gesundheitlichen Problemen. Dazu kommt häufiger Starkregen, der zu einer neuen Dimension von Überflutungen im Stadtgebiet führen kann.

- Fassadenbegrünung mit automatischer Bewässerung soll forciert eingeführt und gefördert werden. Bei der Stadtbegrünung müssen geeignete Pflanzen- und Baumarten eingesetzt werden, die besonders widerstandsfähig sind und in der Hitze überleben können.
- Versiegelungsflächen müssen stark reduziert und mit Grünraum als lokale Kühlzonen ersetzt werden.
- Das Prinzip der sogenannten „Schwammstadt“ ermöglicht eine längerfristige Speicherung und eine kontinuierliche Bewässerung von Bäumen und Pflanzen mit Regenwasser. Gleichzeitig werden Überflutungen bei Starkregenereignissen abgeschwächt oder verhindert. Basis dafür ist ein Regenwassermanagement mit Wasserdepots und genügend Versickerungsflächen.

Wo urbaner Raum wächst, muss zu oft die Umwelt darunter leiden. Luftverschmutzung und Lärmbelästigung beeinträchtigen die Lebensqualität und machen auf Dauer krank.

- Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) müssen künftig große Stadtentwicklungsgebiete integriert betrachten. Das bisher übliche Aufteilen auf kleinere, nicht UVP-pflichtige Einheiten, muss aufhören. Diese Art, eine UVP zu umgehen, schadet der Sache und darf nicht mehr möglich sein.
- Die Stadtlandwirtschaft, beispielsweise die Simmeringer Gärtner und der Wiener Weinbau, braucht einen besonderen Schutz ihrer Böden, damit wir die Qualität und die regionale Produktvielfalt stärken können.
- Lebensmittelproduktion in der Stadt kann zur Regionalität einen Beitrag leisten. Urban-Farming-Initiativen sollen hierfür unterstützt werden.

- Die Information über die Feinstaubbelastung muss transparenter gestaltet werden.
- Ein Warnsystem an besonders belasteten Tagen soll der Wiener Bevölkerung helfen, darauf reagieren zu können. Wer an solchen Tagen das Auto stehen lässt, soll zum Beispiel die Öffis gratis benutzen dürfen.

Klimakrise und Artensterben gehen Hand in Hand. Über eine Million Arten sind vom Aussterben bedroht, wenn wir jetzt nicht handeln. Gerade in der Stadt verschwinden durch zunehmende Versiegelung und Austrocknung Biotop und natürliche Lebensräume für Tiere.

- Unter der Prämisse: „So wenig neu versiegeln wie nötig“ müssen bei neuen Stadtentwicklungsgebieten natürliche Biotop mit eingeplant werden. Bestehende sehr verbaute Flächen gehören punktuell entsiegelt, um wieder Lebensräume zu schaffen, besonders für bestäubende Insekten.
- Es braucht mehr Wiesen, in denen eine Artenvielfalt florieren kann. Grünflächen sollen erhalten statt versiegelt werden.
- Flachdächer und ÖV-Wartehäuschen müssen, wo immer es möglich ist, insektenfreundlich begrünt werden – die öffentliche Hand muss als Vorbild wirken. Diese soll mit dem Ausbau von Photovoltaik kombiniert werden, da die Bepflanzung durch Abkühlung den Wirkungsgrad der PV-Anlage erhöht.
- Bienen- und insektenfreundliche Grünflächen und Baumscheiben – in Parks werden eigene Bereiche dafür ausgespart.
- Bei der Auswahl von Pflanzen müssen auch die Hitzeresistenz sowie potenzielle allergische Effekte berücksichtigt werden.
- Die Kleingärten sind Klimadienstleister für die Stadt. Die Stadt soll bei der Umstellung auf hitzebeständige Pflanzen unterstützen, damit der Artenschutz auch in Zukunft gewährleistet ist.

- Geschützte Tier- und Pflanzenarten sollen an ihren ursprünglichen Lebensräumen erhalten bleiben, zum Beispiel Ziesel.

Klima- und Umweltschutz geht uns alle an. Es fehlt nach wie vor das notwendige Bewusstsein dazu.

- Umweltbildung muss in der Schule gestärkt werden. Themen wie Klimagerechtigkeit, Umweltschutz und Nachhaltigkeit müssen sowohl in der Lehrer_innenausbildung als auch in der -fortbildung mehr Raum bekommen.