Beispiele für Wiener Ziele für Stadtentwicklung und Klimaschutz in den Entwürfen des Wiener Klima-Fahrplans 2040 sowie der Smart Klima City Strategie Wien, in Mitteilungen des Wiener Klimarates sowie in „Die Fortschrittskoalition für Wien“

Wiener Klima-Fahrplan (Entwurf 21.01.2022)

„Ausgehend vom Regierungsprogramm der Fortschrittskoalition und der Smart City Strategie Wien skizziert der Wiener Klima-Fahrplan den Weg Wiens zur klimagerechten Stadt. Er greift die Leitziele aus der Smart City Strategie auf und gibt vor, welche Maßnahmen die Stadt ergreifen muss, um diese ambitionierten Ziele zu erreichen. Er enthält über 100 Maßnahmen, die laufend ergänzt und angepasst werden.“

Quelle: https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-fahrplan-2040.html (07.02.2022)

<u>Beispiele für Ziele:</u>

„Die CO_2-Emissionen des Mobilitätssektors sinken pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 100 % bis 2040 (im Vergleich zu 2005).“ Seite 42

„Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050, jener des motorisierten Individualverkehrs sinkt auf 15 %.“ Seite 42

„Die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze sinkt bis 2030 um 50 %,…“ *Seite 42*

„Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.“ Seite 42

„Mobilitätsgarantie: In Wien kann man auch ohne einen Pkw zu besitzen mobil sein.“ Seite 42

Forum Wissenschaft & Umwelt c/o Umwelt Management Austria

1150 Wien, Palmgasse 3/2
☎ 01/2164120, Fax -20, ✉ office@fwu.at

„Der Endenergieverbrauch des Mobilitätssektors sinkt pro Kopf um 40 % bis 2030 und um 70 % bis 2040 (im Vergleich zu 2005).“ Seite 42

*„**Parkraummanagement:** Ab 2022 wird durch die flächendeckende Ausweitung des ‚Parkpickerls‘ eine spürbare Reduktion insbesondere des einpendelnden Pkw-Verkehrs erreicht werden.“, …* Seite 44

„Weiterentwicklung des Garagengesetzes: Ziel ist es, die Zahl der vorgeschriebenen neu zu errichtenden Stellplätze in Abhängigkeit von der Erschließung des Standorts mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV-Güte[14]) und der Lage zu reduzieren.“, … Seite 45

***„Ausbau, Verdichtung und Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs** insbesondere in den Außenbezirken und ins Umland.“ ,… Seite 45*

***„Weitgehende Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit** („Vision Zero“ – null Verkehrstote) sowie Komfort für Fußgehende und Radfahrende durch die vermehrte Einführung von Tempo 30, vor allem in Wohngebieten und durch die Realisierung von Wiener ‚Supergrätzeln‘. Unterstützung durch bauliche Maßnahmen und vermehrte Kontrollen.“ Seite 45*

***„25.000 neue Stadtbäume im Straßenraum:** Bäume werden etwa anstelle von Fahr- und Parkstreifen gepflanzt.“ Seite 45*

„Mehr Platz und Komfort für den Umweltverbund durch die Umsetzung eines ‚neuen Wiener Straßenquerschnitts‘ in allen neuen Stadtentwicklungsgebieten und bei Straßenumplanungen im Bestandsgebiet (z.B. Begrünung als Standard, weniger Schräg-oder Querparker, ‚Schwammstadt‘-Funktion). Abhängig von der Situation im jeweiligen Stadtteil und von der Abnahme des Fahrzeugbestands sollen die Stellplätze im öffentlichen Raum sukzessive reduziert werden.“ Seite 45

***„Radwegeoffensive** für ein komfortables, sicheres und lückenloses Netz: Ausbau der Radinfrastruktur laut strategischem Radwegeausbauprogramm bis 2025 und Ausbau von Radlangstrecken bis 2030 sowie Lückenschluss und Qualitätssteigerung im Bestand. Deutliche Erhöhung des Angebots an sicheren Radabstellplätzen im öffentlichen Raum. Es wird einfacher, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren.“* Seite 46

*„**Attraktivierung von Gehsteigen** durch Sicherstellung von Mindestbreiten. Wo dafür nötig, werden Parkplätze rückgebaut und Hindernisse wie Verkehrsschilder von den Gehsteigflächen entfernt.“ Seite 46*

„Maßnahmen, die die Umgestaltung des öffentlichen Raums (Baumpflanzungen, Qualitätsoffensiven für Radwege und Gehsteige) beinhalten und somit sowohl dem Klimaschutz als auch der Klimaanpassung dienen, sollen vermehrt durch ***Wettbewerbe und partizipative Formate*** *unterstützt werden." Seite 46*

„Schaffung ***klimaangepasster und gleichzeitig ressourcenschonender Stadtstrukturen*** *durch kluge Planung"* Seite 89

„Klimasensible Gestaltung von Gebäuden und öffentlichem Raum *unter Berücksichtigung spezifischer Bedarfslagen der Bevölkerung"* Seite 89

„Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Erhaltung und Schaffung von unversiegelten Flächen gesichert." Seite 96

„Bau-und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur Anpassung an den Klimawandel geprüft und optimiert." Seite 100

„Zum Schutz gegen die sommerliche Überhitzung werden stadtklimatisch wirksame Grün-und Freiflächen erhalten, geschaffen und strukturell verbessert." Seite 100

„Alle Wienerinnen und Wiener haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitätsvollem Grünraum oder einer Grünen Straße." Seite 100

„Bei der Errichtung neuer Stadtteile werden hochwertige, öffentlich zugängliche Grünräume frühzeitig gesichert und gestaltet." Seite 100

„Definition und Verankerung von konkreten Zielvorgaben einer klimaangepassten Stadtentwicklung*, …"* Seite 101

*„****Einsatz der Klima-Checkliste*** *zur Umsetzung der klimarelevanten Leitziele für Stadtentwicklung, Gestaltung und Projektierung: Die Klima-Checkliste umfasst 12 ‚Klimakriterien für Stadtentwicklungs-und –gestaltungsprozesse', …"* Seite 101

*„****Festschreibung von Klimaanpassungskriterien*** *in öffentlichen Ausschreibungen und Wettbewerben für städtebauliche und stadtentwicklungsbezogene Planungen sowie Umgestaltungen. Dazu zählen neben der Ausrichtung der Baukörper (im Hinblick auf Hitze und Durchlüftung), …"* Seite 101

*„****Methodische Entwicklung und Etablierung eines Wien ‚Klimaanpassungs-checks':*** *Dabei werden Bau-bzw. Stadtentwicklungsvorhaben auf Basis der Aussagen der Klimaanalysekarte darauf geprüft, welchen Effekt sie auf das Mikro-und Stadtklima haben, und entsprechend optimiert."* Seite 101

*„****Verbindliche Durchführung von klimatologischen Detailuntersuchungen*** *(z.B. zu Windkomfort, Durchlüftung, Kaltluftabfluss, Kaltluftproduktion vor Ort, Hitze unter Tags*

und Wärmeinseln in der Nacht)) bzw. von interaktiven Simulationen auf Basis des entstehenden ‚digitalen Zwillings' der Stadt." Seite 102

*„Realisierung **kompakter Stadtstrukturen** durch konsequente Bestandsentwicklung und Stadterweiterung entlang des Prinzips **qualitätsvoller Dichten** und mit klaren Siedlungsgrenzen. Verdichtungen in der Bestandsstadt müssen mit einer ausreichenden Grünraumversorgung einhergehen, die bei Neuwidmungen zu berücksichtigen ist (und die bauliche Ausnutzbarkeit gegebenenfalls reduziert)." Seite 102*

***„Klimasensible Planung von neuen Stadtteilen** im Hinblick auf unter anderem, …"* Seite 102

„frühzeitige Ausstattung mit großzügigen, klimawirksamen Grün-bzw. Wasserflächen, die bereits bei Besiedelung als Erholungsräume zur Verfügung stehen und mikroklimatische Wirkung entfalten („frühes Grün") bzw. Erhalt des bestehenden Baumbestands. In besonders hitzesensiblen Gebieten sind Grün-und Freiflächen vorzusehen, die nach Möglichkeit über die Kennwerte des Fachkonzepts Grün-und Freiraum hinausgehen" Seite 103

***„Umsetzung von strukturellen Maßnahmenprogrammen** zur Reduktion von Überhitzung in Bestandsgebieten, insbesondere im Hinblick auf, …"* Seite 103

*„**Implementierung einer Regelung zur Ausgestaltung von Grün-und Freiflächen im Sinne der Klimaanpassung.** Wirksame Maßnahmen zur Festschreibung und Durchsetzung eines maximal zulässigen Versiegelungsgrades, …"* Seite 103

„25.000 neue Standorte für Straßenbäume", Seite 105

„Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die gefühlte Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzl." Seite 105

„Die Überschirmung versiegelter Flächen durch Baumkronen wird in allen Teilen der Stadt kontinuierliche erhöht." Seite 105

***„Pflanzung von 25.000 Bäumen** an neuen Standorten im Straßenraum (vgl. oben Kapitel 0) etwa anstelle von MIV-Stellplätzen oder -Fahrspuren (inkl. klimasensible Pflanzenauswahl und Schwammstadtprinzip)"* Seite 106

***„Umgestaltung des bestehenden Straßenraums:** Umgekehrt sind Straßen und Plätze im dicht bebauten Gebiet, die bereits heute eine markante Begrünung aufweisen, besonders geeignet, durch Umbau-und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu attraktiven Räumen für Aufenthalt und aktive Mobilität (Gehen, Radfahren) umgestaltet zu werden."* Seite 106

*„**Umfassende Anwendung des Schwammstadtprinzips** zur Sicherstellung einer stabilen Bewässerung, einer besseren Verankerung im Hinblick auf Sturmereignisse und eines schnelleren Wachstums der Bäume“ Seite 107*

*„**Klimaangepasste Gestaltung von Parks und öffentlichem Raum** sowie öffentlichen Gebäuden durch die Einrichtungen der Stadt“* Seite 108

*„**Förderung von Umbaumaßnahmen des öffentlichen Raums** zur Klimaanpassung bzw. Verbesserung der Aufenthaltsqualität“* Seite 108

Quelle: https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klima-fahrplan-lang.pdf sowie https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-fahrplan-2040.html (07.02.2022)

Smart Klima City Strategie Wien (Entwurf)

*„Die Smart Klima City Strategie nimmt als übergeordnete Dachstrategie das Ganze in den Blick. Alle Bereiche - von der Mobilität über Digitalisierungsprozesse bin hin zu Bildung und Bürger*innen-Beteiligung - werden auf das Ziel der Klimaneutralität hin geprüft, alle Maßnahmen greifen ineinander und wirken zusammen. Die Strategie definiert 11 Zielbereiche, …“*
Quelle: https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klima-fahrplan-2040.html (07.02.2022)

Die Smart City Wien Rahmenstrategie von 2014 findet sich unter:
https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008380a.pdf (07.02.2022)
Es folgte darauf die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050, welche zu finden ist unter:
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf (07.02.2022).

Beispiele für Ziele der Smart Klima City Strategie Wien (Entwurf):

„Wien senkt die lokalen Treibhausgasemissionen pro Kopf bis 2030 um 55 % gegenüber dem Basisjahr 2005 und ist ab 2040 klimaneutral.“ Seite 32

„Die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors sinken pro Kopf um 50 % bis 2030 und um 100 % bis 2040[9].“ Seite 41

„Der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors sinkt pro Kopf um 40 % bis 2030 und um 70 % bis 2040[10].“ Seite 41

„Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050.“ Seite 41

„Mobilitätsgarantie: In Wien kann man auch ohne einen Pkw zu besitzen mobil sein.“ Seite 41

*„Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 Einwohner*innen, Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.“* Seite 41

„Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten.“ Seite 41

„Die PKW-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze sinkt bis 2030 um 50 %[11].“ Seite 41

„Zum Schutz gegen die sommerliche Überhitzung werden stadtklimatisch wirksame Grün- und Freiflächen ausgebaut, neu geschaffen und strukturell verbessert.“ Seite 43

„Alle Wienerinnen und Wiener haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitätsvollem Grünraum.“ Seite 43

„Bei der Errichtung neuer Stadtteile werden hochwertige, öffentlich zugängliche Grünräume frühzeitig gesichert und gestaltet.“ Seite 43

„Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzl.“ Seite 43

„Alle Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur Anpassung an den Klimawandel geprüft und optimiert.“ Seite 43

„Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Erhaltung und Schaffung von unversiegelten Flächen gesichert.“ Seite 43

„Die Lebensmittelversorgung in Wien erfolgt in hohem Maße aus der Stadt und der Region, bevorzugt durch Biobetriebe und verstärkt durch Stadtlandwirtschaft.“ Seite 43

„Dazu soll der Straßenraum künftig neu verteilt und umgestaltet werden: grüner, schattiger und kühler, gendersensibel, sicher und alltagstauglich und mit mehr Platz für aktive Mobilität und schnelle, effiziente Öffis und Sharing-Angebote.“ Seite 54

„, … Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.“ Seite 55

*„**Anpassung an den Klimawandel und Förderung der aktiven Mobilität:** Für Begrünung, Gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr wird mehr Platz zur Verfügung gestellt.“ Seite 56*

*„Konsequente **Begrünung, Kühlung und Beschattung** des öffentlichen Raums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen. Auch Fassadenbegrünung trägt wesentlich hierzu bei und wird forciert.“* Seite 56

„Durch Lückenschlüsse wird die Radverkehrsinfrastruktur massiv ausgebaut. Neue Qualitäten bei der durchgängigen Nutzbarkeit von Routen werten auch das bestehende Netz auf und ermöglichen auch Kindern eine sichere Nutzung. Ergänzend werden weiterhin Abstellanalgen errichtet“ [sic!] Seite 56

*„Systematische Erweiterung und **Qualitätsverbesserung von Gehsteigen**“* Seite 57

***„Stadtteile** mit qualitätsvoller Dichte, lebendigen Zentren und Erdgeschoßzonen, Versorgung, Parks und Freizeitmöglichkeiten in fußläufiger Nähe **fördern das zu Zu-Fuß-Gehen und Radfahren**.“* Seite 57

*„Planung und Umsetzung von **Straßenbahnstrecken („Regiotrams“) sowie Schnellbusverbindungen** vom Wiener Stadtgebiet in umliegende Gemeinden sowie Ausbau des **S-Bahn-Angebots**“* Seite 58

*„Abgestimmte Planung der **Siedlungsentwicklung in der Stadtregion** entlang von hochrangingen öffentlichen Verkehrsachsen“* Seite 58

„In der Stadtplanung sind Frisch- und Kaltluftschneisen zu berücksichtigen, Frei- und Grünräume in hoher Qualität zu schaffen und zu vernetzen. Neue Bauvorhaben sollen keine zusätzlichen Hitzeinseln produzieren, sondern im besten Fall sogar Verbesserung für das Stadtklima bringen.“ Seite 82

*„Alle Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur **Anpassung** an den **Klimawandel** geprüft und optimiert.“ Seite 83*

*„Berücksichtigung und **Schutz von bestehenden Bäumen** in Planungsprozessen“* Seite 84

„Planung neuer Stadtteile in kompakter Bauweise und adäquater urbaner Dichte, die den Flächenverbrauch gering hält und kurze Wege ermöglicht. Die Flächenverteilung

im öffentlichen Raum gibt dem Umweltverbund Vorrang und schafft hohe Aufenthaltsqualität." Seite 90

Quelle:
https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/01/scwr_klima_2022.pdf bzw. https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/01/scwr_klima_2022.pdf (07.02.2022)

Beispiele für „Überlegungen des Advisory Board Wissenschaft des Wiener Klimarates zur Prioritätensetzung in der Wiener Klimapolitik" mit Stand vom 08.06.2020

(Erstellt von den Mitgliedern des Advisory Board Wissenschaft des Wiener Klimarates: Helga Kromp-Kolb, Robert Lechner, Barbara Lenz, Verena Madner, Andreas Matzarakis, Simon Tschannett, Sigrid Stagl und Karl Steininger)

„Da der Verkehr einen zentralen Beitrag zur Erreichung d er Klimaziele leisten muss, sollten die anstehenden höherrangigen Projekte hinsichtlich Kompatibilität mit dem Treibhausgasbudget überprüft werden. Sobald diese Prüfung vorliegt, können bereits vorliegende Konzepte einer Revision und ggf. Anpassung unterzogen werden und in ein Gesamtkonzept zur THG-Minderung integriert werden. Bis dahin sollten keine Entscheidungen getroffen werden, von denen absehbar ist, dass sie langfristig lock-in Effekte erzeugen." Seite 12

„Mehr Fläche für Fußgängerverkehr, Radverkehr, Ö(PN)V kann nur zur Verfügung gestellt werden, wenn im Gegenzug der Anteil vor allem des Pkw am Straßenraum reduziert wird. Flächen'gewinne' sollten vor allem über die Reduzierung der Oberflächenstellplätze für den MiV erzielt werden. Hierbei ist ein enges Zusammenwirken mit den Maßnahmen im Bereich Stadtklima, Grün- und Freiraum' anzustreben. Gleichzeitig bedarf es eines intelligenten Managements der im Straßenraum verbleibenden Parkflächen (ggf. auch unter Einbeziehung der Größe des Flächenbedarfs der Fahrzeuge), sowie von Flächen für die Be- und Entladung von gewerblichen Fahrzeugen und auch Privatfahrzeugen." Seite 12

Quelle:
https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3489394?originalFilename=true sowie https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klimarat.html#abw (07.02.2022)

Beispiele aus „Klimapolitische Maßnahmenvorschläge von Mitgliedern des Sounding Boards Gesellschaft des Wiener Klimarats (März, 2020)"

„Stadt ohne Auto: Abschaffung der Stellplatzverordnung, Aufhebung der Pflicht Garagen bei Errichtung von Gebäuden vorzusehen; kein kostenloses und kein dauerhaftes Parken im öffentlichen Bereich; Neuanmeldungen von Fahrzeugen an Stellplatznachweis binden: Super-Block-Konzept umsetzen (Barcelona)“ Seite 4

„Umgehungen vermeiden (siehe neue Stadtentwicklungsgebiete: Parkplätze an der Oberfläche reduzieren, Kfz-Verkehr reduzieren)!“ Seite 4

„Grünanlagen statt Klimaanlagen

Massive Förderung und Ausgestaltung des städtischen Grünraums: Fassaden-und Dachbegrünungen, Straßenbäume, Bauminseln, Nachbarschaftsgärten. Stadtwildnis zur Bewahrung der Biodiversität, Parkanlagen, Naturschutzgebiete, Nationalpark, verpflichtende Grünanlagen bei Neubauten“ Seite 8

„ Stopp von fossilen Großprojekten:

*Projekte wie der Lobautunnel, die S1 (die Lobau-Autobahn und die Spange Seestadt), die Stadtstrasse Aspern sowie die Errichtung einer dritten Piste am Flughafen Wien müssen im Sinne einer Klimagerechten Stadt aufgehalten werden. Diese verhindern einen langfristigen Umstieg auf nachhaltige Mobilität. Als Ersatzmaßnahmen müssen sozial-gerechte autofreie Alternativen für Bewohner*innen der betroffenen Stadtteile geschaffen werden.“* Seite 11

„Kfz-Verkehr durch Einpendelnde systematisch reduzieren.“ Seite 12

„Erste Schritte in diese Richtung sind verstecke MIV-Subventionen beenden, wie die Streichung der Stellplatzverpflichtung aus dem Wiener Garagengesetz, wohnfonds-Förderungen für Stellplätze auflösen, eine verpflichtende City-Maut sowie die Streichung von öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt und das Verbot von Stellplätzen in Erdgeschossflächen, was unter anderem zu einer Belebung des öffentlichen Raumes führt.“

„Raus aus fossil, Nein zur 3. Piste
Raus aus fossil: Sämtliche Aktivitäten (Maßnahmen, Gesetze, Verordnungen etc.) werden hinsichtlich Ihrer Klimawirkung wissenschaftlich fundiert überprüft. Klimaschutz-kontraproduktive Maßnahmen werden nicht mehr gesetzt. Besonderes Augenmerk verdienen Langzeitwirkungen und Lock-In-Effekte (große Herausforderung: Erdgas).

Wien setzt Signale: keine 3. Piste, keine Lobau-Autobahn (bzw. neuerliche Diskussion)“ Seite 14

„Klimaschutzwende im Verkehr

Das gesamte Mobilitätssystem muss entlang des Prinzips ‚vermeiden – verlagern – verbessern' umgestaltet werden. Das heißt für Wien: Klimaschädliches Autofahren stärker bepreisen (ökologische Citymaut-Systeme mit Lenkungswirkung), den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen und verdichten sowie Radwege flächendeckend hochwertig ausbauen (Fokus auf baulich getrennte Rad-Infrastruktur und Rad-Schnellwege – auch um klima- und familienfreundliches Pendeln zur Arbeit und zur Schule zu fördern). Autofreie Zonen stark ausweiten, in allen Bezirken umsetzen und damit Brennpunkte der Feinstaubbelastung entschärfen. Diese in weiterer Folge schrittweise ausdehnen." Seite 14

Quelle: https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/klimarat.html#abw sowie https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559549?originalFilename=true (07.02.2022)

Beispiele aus „Die Fortschrittskoalition für Wien" (Koalitionsprogramm Wiener SPÖ und NEOS, 2020)

„Das Wiener Klimabudget sichert die Umsetzung unserer ambitionierten Vorhaben. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählen der Ausbau erneuerbarer Energien, die Wärme- und Verkehrswende, neue oder erneuerte Parks und Grünflächen, Abfallvermeidung und Baumpflanzungen sowie Begrünungs- und Kühlungsmaßnahmen in der Stadt. Auf diese Weise wird Wien bis 2040 CO_2-neutral." Seite 7

„Zu einer Smart City gehört aber auch smarte Mobilität. Daher wird die Fortschrittskoalition Mobilität und Verkehr umfassend weiterentwickeln - und zwar unter anderem durch den weiteren Ausbau der Öffis und der E-Mobilität, Investitionen in den Ausbau der Straßeninfrastruktur, den Ausbau des Radewegnetzes, ein neues System des Parkraummanagements und verkehrsberuhigende Maßnahmen." Seite 7

„Gemeinsam verpflichten wir uns, bei der Entwicklung neuer Stadtteile gleichzeitig großzügige Grünräume zu schaffen sowie bestehende zu bewahren und zu verbessern. Und wir werden die Begrünung von Straßen, Gehsteigflächen und Hausfassaden wesentlich intensiver als bisher umsetzen." Seite 62

„Neue Vorhaben der Stadt werden künftig im Voraus einen ;Klimacheck' durchlaufen. Das betrifft relevante Projekte und Maßnahmen im eigenen Wirkungsbereich wie auch alle relevanten klimapolitischen Instrumente, etwa neue gesetzliche Regelungen. Damit können bei der Entscheidungsfindung über die Realisierung eines Vorhabens

auch die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt und optimiert werden. Der Klimacheck wird stufenweise und verhältnismäßig aufgebaut sein, …“ Seite 65

„Daher werden die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors pro Kopf bis 2030 um 50 % reduziert sowie der Anteil der Pkw-Pendler_innen, die nach Wien kommen, ebenfalls bis 2030 halbiert.“ Seite 68

„25.000 neue Bäume im Straßenraum, davon bis zu 3.000 an neuen Standorten zu pflanzen.“ Seite 70

„Im Rahmen des Programms ‚Raus aus dem Asphalt‘ werden Asphaltflächen aufgebrochen und mit Sträuchern sowie Blumen bepflanzt.“ Seite 70

„Im Zuge der Stadtplanung wird die Verpflichtung verankert, dass bereits bei der Entwicklung kleinerer Stadtteile und jedenfalls bei größeren Stadterweiterungsgebieten signifikante Grünräume mit tauglichen Baumbeständen miterrichtet werden. Eine wesentliche Rolle spielt die Begrünung von Straßen(räumen) und Plätzen sowie von Fassaden, Dächern und Innenhöfen.“ Seite 70

„Das Schwammstadt-Prinzip wird überall dort, wo es möglich ist, angewandt. Dabei wird unter der befestigten Oberfläche eine Schicht aus grobkörnigem Schotter sowie feineren, wasserspeichernden Materialien angelegt. Das gesamte Oberflächenwasser wird nicht in den Kanal, sondern in diesen Rückhaltebereich geleitet und dort gespeichert. Die Bäume können sich so aus dem gespeicherten Regenwasser – vor allem während der sommerlichen Hitzeperioden – über längere Zeit selbst versorgen.“ Seite 71

„Die Pflanzung von Bäumen bzw. - wo Bäume nicht möglich sind – der Einsatz von Modulen aus dem Programm „Raus aus dem Asphalt“ (.d.h. Asphaltflächen werden aufgebrochen und begrünt, um Grätzl noch attraktiver zu machen). Für Bezirke stehen drei Module (je nach Lage: Sonne, Halbschatten, Schatten) dieser neuartigen Begrünungsmaßnahme zur Auswahl.“ Seite 71

„Erhöhung der Aufenthaltsqualität“ Seite 71

„Stadtentwicklungsgebiete und neue Stadtteile werden klimafit geplant – mit großen Grünflächen statt Betonflächen, Begrünung von Gehsteigen, Straßenbegleitflächen, Fassaden und Dächern sowie Grüngleisen und Wasserspielen im öffentlichen Raum.
Die Cooling-Offensiven der Stadt werden in den nächsten Jahren fortgesetzt und weiter intensiviert, denn das ist gerade für Wienerinnen und Wiener ohne eigenen Garten und Balkon im Hochsommer sehr wichtig.“ Seite 72

„Die viel zu betonlastige Planung und Ausgestaltung von Plätzen und Stadtteilen ist nicht mehr zeitgemäß. Beton und Asphalt sind die großen Hitzetreiber. Die Stadtplanung muss wesentlich klimaorientierter ausgerichtet sein als vor dem Klimawandel." Seite 72

„Neugestaltung von zumindest vier überregional bedeutsamen Straßen und vier Plätzen bis 2025, die als versiegelte Betonwüsten nicht mehr aktuell sind, und daher entsiegelt und begrünt werden sollen (wie beispielsweise Praterstern oder Simmeringer Hauptstraße). Die Festlegung der konkreten Projekte erfolgt gemeinsam." Seite 73

„Straßen beruhigen und zu Treffpunkten machen sowie Errichtung von mehr Sitzgelegenheiten" Seite 73

„Eine wachsende und zukunftsorientierte Stadt braucht funktionierende und prosperierende Zentren. Wir stärken die Stadt der kurzen Wege, um längere Wege bzw. Wege mit motorisierten Fahrzeugen zu vermeiden und Grätzl damit aufzuwerten. Stärkung der Attraktivität der Grätzln durch innovative, soziale und gemeinnützige Angebote (Gesundheits- und Bildungseinrichtungen, kulturelle, soziale, wirtschaftliche Nutzungen, etc.). Dafür bedarf es abgestimmter, geschäftsgruppenübergreifender Planungs- und Umsetzungskonzepte." Seite 101

*„**Verstärktes Augenmerk auf Klima-Resilienz in Bauträgerwettbewerben:** Bereits in der Vergangenheit wurde bei Bauträgerwettbewerben ein besonderes Augenmerk auf Klima-Resilienz sowie Maßnahmen gegen sommerliche Überhitzung gelegt.*

Ziel ist es, in den nächsten Jahren vermehrt Schwerpunktthemen in Bauträgerwettbewerben zu setzen, die klimagerechtes Bauen fördern. Im Ergebnis soll ein bunter Maßnahmenmix zur Begrünung, Kühlung, Beschattung und Durchlüftung, …" Seite 130

„Um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern, ist ein Umdenken erforderlich. Die betonlastige Planung und Ausgestaltung von Plätzen und Stadtteilen ist nicht mehr zeitgemäß. Der STEP 2035 und daraus folgende Maßnahmen müssen wesentlich zur Klimawandelanpassung beitragen." Seite 135

„Verkehr, der nicht notwendig ist, muss vermieden werden. Künftig sollen 80% aller Wege im Umweltverbund (Öffis, Rad oder zu Fuß) zurückgelegt werden." Seite 153

„Auf den Straßen geben wir dem Rad- und Fußverkehr mehr Sicherheit. Wir gestalten Infrastruktur für Menschen. Dazu gehört auch eine faire Verteilung des öffentlichen Raumes. Immer mehr Menschen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aktiv

unterwegs, weshalb sie einen größeren Anteil am öffentlichen Raum bekommen sollen." Seite 154

„Stadtgrenzen überschreitende Verkehre mit Schnelltrams." Seite 154

„Ausbau bzw. Verlängerung und Beschleunigung von Straßenbahnlinien in Flächenbezirken." Seite 154

„Forcierung von Straßenbahnen auch innerstädtisch zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive, und im Zuge dessen die Aufwertung des Straßenraums." Seite 154

„Unser Ziel ist es, bis 2030 die Zahl der PKW-Pendler_innen zu halbieren. Unter anderem durch die langfristige Reduktion von Abstellmöglichkeiten für Pkw im öffentlichen Raum, aber auch die Beteiligung Wiens am Bau von Park&Ride-Anlagen in Niederösterreich. Zusammenarbeit mitdem VOR (Verkehrsverbund Ostregion) muss es sein, dieselbe Qualität zum selben Preis in allen drei Bundesländern sicherzustellen, damit derselbe Modal Split bei Pendler_innen ebenso wie im Freizeitverkehr sowie in Wien gewährleistet werden kann." Seite 155

*„Die **neue Straßenbahnlinie 27** erschließt ab 2023 die Stadtentwicklungsgebiete Berresgasse und Heidjöchl auf einem neuen Streckenabschnitt ab Pirquetgasse bis zur Station Aspern Nord."* Seite 155

„Die Donaufeldtangente erschließt ab 2025 das Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld und bindet es an Kagran und Floridsdorf an." Seite 156

*„Die **Straßenbahnlinie 25** wird je nach Fortschritt der Stadtentwicklung Seestadt Nord bis zur Station Aspern Nord verlängert."* Seite 156

*„Bis 2025 wird zudem **mindestens eine Straßenbahnlinie über die Stadtgrenze fahren.** Mögliche Routen sind eine Verlängerung des 72ers nach Schwechat oder eine neue Straßenbahnlinie nach Groß Enzersdorf. Dafür bedarf es einer engen Abstimmung mit Niederösterreich, …"* Seite 156

„Für Simmering, Floridsdorf, die Donaustadt und Liesing sollen in Zusammenarbeit von Verkehrsressort, Wiener Linien und Bezirken smarte Buskonzepte erstellt werden. Damit soll eine strukturelle Vereinfachung und Beschleunigung des Netzes erreicht werden." Seite 156

*„Unser Ziel ist mittelfristig die Errichtung eines vollständigen **S-Bahn-Rings** für die ganze Stadt (über den Hauptbahnhof, Simmering und die Donauuferbahn), der die Tangentialverbindungen zwischen den Außenbezirken stärkt und das innerstädtische*

*Verkehrsnetz entlastet. Weiteres planen wir im S-Bahn- und Regionalverkehr T**aktverdichtungen**, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Ausbau der Aspangbahn und der Badner Bahn sowie die Elektrifizierung der Marchegger Ostbahn samt Erweiterung der Ostbahnbrücke."* Seite 157

„Mancherorts braucht es - ausgelöst durch das städtische Wachstum - eine Verdichtung der Intervalle und eine Verlängerung der Betriebszeiten. Wir prüfen ab 2021 die Verbesserungsmöglichkeiten und Zusammenarbeit mit den Bezirken." Seite 158

„Wir beruhigen Kreuzungen und Straßen und machen sie zu Begegnungsstätten für Anwohner_innen und Passant_innen. Der Verkehr soll nach Möglichkeit um diese geleitet werden. So wird die Wohnqualität noch mehr verbessert – ein „Super-Grätzl" eben." Seite 161

„Radfahrer_innen und Fußgänger_innen erhalten von uns eine bessere Infrastruktur." Seite 161

„Wo es technisch möglich ist, bauen wir auf Hauptstraßen sichere und baulich getrennte Radwege." Seite 162

„Das in der letzten Legislaturperiode eingereichte Projekt Stadtstrasse Aspern wird nach Plan weiterverfolgt. Wir setzen das Projekt nach höchsten ökologischen Standards um." Seite 164

Quelle: https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/ sowie https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf (07.02.2022)