

**wien
neubau**



Evaluation der Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk Neubau

Endbericht

Paul Ringler
David Laumer
Fabian Oberhofer
Manfred Mühlberger

Wien, Juli 2025

Auftragnehmer:



Subauftragnehmer:



Auftraggeber (i.A. Bezirk Neubau):



Daten zur Untersuchung

Thema:	Evaluation der Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk Neubau seit 2019
Auftraggeberin:	Stadt Wien, MA 18 Stadtentwicklung & Stadtplanung, finanziert im Auftrag der Bezirksvorstehung Neubau
Beauftragtes Institut:	FORESIGHT Hofinger GmbH
Wissenschaftliche Leitung:	Mag. Paul Ringler
AutorInnen:	Mag. Paul Ringler; David Laumer, BA; Fabian Oberhofer, MA; DI Manfred Mühlberger
Studiengebiet:	Wien Neubau
Erhebungszeitraum:	Februar – März 2024

	Wohnbevölkerung	Unternehmen	Stakeholder:innen	
			lokal	Institutionell
Grund-gesamtheit	In Neubau lebende Personen ab dem 16. Lebensjahr	Unternehmen mit Sitz oder Standort im Bezirk		AK Wien, WKO, Wiener Linien
Stichprobe	n = 601	n = 203	n = 3	n = 3
Art der Befragung	Persönliche Interviews (Jaksch & Partner)	Online-Interviews (Jaksch & Partner)	Themenzentrierte Leitfadeninterviews	
Gewichtung nach	Geschlecht, Alter, Matura, Geburtsland	Unternehmensgröße und Zielgebiet	-	

Daten zur Vorstudie „Zukunftsbilder Neubau 2019“

Thema:	Erwartungen der Bevölkerung von Neubau an die Entwicklungen im Bezirk
Auftraggeberin:	Stadt Wien, MA 18 Stadtentwicklung & Stadtplanung, finanziert im Auftrag der Bezirksvorstehung Neubau
Beauftragtes Institut:	SORA Institute for Social Research and Consulting
Wissenschaftliche Leitung:	Mag. Bernhard Hoser
AutorInnen:	Janine Heinz MSc., Mag. Christoph Hofinger, Mag. Bernhard Hoser
Erhebungsgebiet:	Wien Neubau
Grundgesamtheit:	In Neubau lebende Personen ab dem 16. Lebensjahr
Art der Befragung:	n=2 Fokusgruppen, n=805 telefonische interviews (ipr)
Erhebungszeitraum:	September – November 2019
Gewichtung nach:	Geschlecht, Alter, formalem Bildungsabschluss, Erwerbsstatus und Migrationshintergrund (ipr)

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	4
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage und Studienziel	6
1.2 Überblick über die umgesetzten Maßnahmen	6
1.3 Entwicklungsstrategien der Stadt Wien und des Bezirks Neubau	7
1.4 Gesellschaftspolitisches Umfeld der Studie	9
2 Projektmethodik	11
2.1 Anrainer:innenbefragung.....	11
2.2 Unternehmensbefragung	11
2.3 Stakeholder:innen Interviews	11
2.4 Evaluation der Umgestaltungsmaßnahmen im Kontext der Ziele der Smart Klima City Strategie Wien und des Klimafahrplans	12
3 Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung	15
3.1 Zufriedenheit mit der Lebensqualität im Bezirk	15
3.1.1 Mobilitätsverhalten im Bezirk	20
3.2 Beurteilung der Umgestaltungen	21
3.3 Analyse: Welche Kriterien sind für die Zufriedenheit der Wohnbevölkerung mit der Umgestaltung besonders ausschlaggebend?	24
3.4 Einstellungen der Bevölkerung zu den Smart-Klima-City-Wien Zielen.....	27
4 Ergebnisse der Unternehmer:innenbefragung	31
4.1 Zufriedenheit mit dem Standort und dem Bezirk	33
4.2 Beurteilung der bezirksweiten Auswirkungen der Umgestaltungen	35
4.3 Beurteilung der Umgestaltungen in der näheren Umgebung	36
4.4 Analyse: Welche Umgestaltungsmaßnahmen sind für die Zufriedenheit von Unternehmer:innen mit der Umgestaltung besonders ausschlaggebend? ...	41
4.5 Maßnahmen für Klimaschutz und -anpassung durch Unternehmer:innen	46
5 Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung	47
5.1 Analytische Beschreibung des Prozessablaufs	47
5.2 Die Umgestaltungen aus Sicht der institutionellen Stakeholder:innen	49
5.2.1 Mögliche Auslöser für Konflikte im Lauf des Planungsprozesses.....	50
5.2.2 Evaluation der Umgestaltungsprozesse	51
5.2.3 Bewertung der Ziele der Smart Klima City Wien	52
5.3 Die Umgestaltungen aus Sicht der lokalen Stakeholder:innen	54
5.3.1 Prozessablauf des Umbaus der Neubaugasse	54
5.3.2 Bewertung der Umgestaltungen.....	56
5.3.3 Handlungsbedarf und Wünsche.....	57
5.3.4 Bewertung der Ziele der Smart Klima City Wien	59

6	Evaluation der Umgestaltungsmaßnahmen im Kontext der Ziele der Smart Klima City Strategie Wien und des Klimafahrplans	60
6.1	Beschreibung der verwendeten Materialien	60
6.2	Relevante SKCWS- und Klimafahrplan-Ziele und -Vorhaben	62
6.2.1	SKCWS: Anpassung an den Klimawandel	62
6.2.2	SKCWS: Mobilität und Verkehr	63
6.2.3	SKCWS: Stadtökologie, Umwelt & Wasser	64
6.2.4	SKCWS: Beteiligung, Engagement und Kultur	64
6.2.5	Wiener Klimafahrplan.....	65
6.3	Analyse der Zielerreichung	66
6.3.1	Überblick über wesentliche Projekte	66
6.3.2	Wie ist die „Wirkung“ der Maßnahmen zu verstehen?	68
6.4	Bewertung der Maßnahmen.....	69
6.4.1	Neue Bäume	70
6.4.2	Grünflächen.....	72
6.4.3	Gebäude-Begrünungen	73
6.4.4	Bewässerung und Oberflächenwässer	74
6.4.5	Reduktion von Fahrbahnflächen und Parkplätzen	75
6.4.6	PKW Reduktion.....	77
6.4.7	Beteiligungsprozesse	79
7	Fazit	81
7.1	Zufriedenheit und Akzeptanz der Umgestaltungsmaßnahmen	81
7.1.1	Bewusstsein der Wohnbevölkerung für das Thema Umgestaltung des öffentlichen Raums und die Ziele der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW).....	82
7.2	Qualität der Umgestaltungsprozesse	83
7.3	Wirkungsanalyse	83
	Literaturverzeichnis	84
	Tabellenverzeichnis	85
	Abbildungsverzeichnis	86
	Anhang	88
	Fragebogen (Anrainer:innen).....	88
	Fragebogen (Unternehmer:innen)	95
	Interview-Leitfaden lokale Stakeholder	100
	Interview-Leitfaden institutionelle Stakeholder.....	103
	Liste der umgesetzten Maßnahmen	106
	Verwendete Projektunterlagen SKCWS Wirkungsanalyse.....	109

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Studienziel

Der Bezirk Neubau hat im Gefolge der Umgestaltung der Inneren Mariahilfer Straße zur Begegnungs- und Fußgängerzone (Umsetzungsjahr 2014) zahlreiche Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums umgesetzt. Diese hatten das Ziel, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu steigern, im Einklang mit den Zielen der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW bzw. SKCSW-Ziele).

Als Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Wien legt die Smart Klima City Strategie die langfristigen Ziele für Klimaschutz, Klimaanpassung und Kreislaufwirtschaft in Abstimmung mit nationalen und internationalen Vorgaben fest. Damit die Strategie eine hohe Wirkung entfalten kann, sollen die Programme und Aktivitäten der städtischen Akteur:innen (Politik, Magistrat, Bezirke und stadtnahe Unternehmungen) ebenso wie konkrete Planungen und Aktivitäten an den SKCSW-Zielsetzungen ausgerichtet werden und damit zu deren Erreichung beitragen.

In diesem Kontext wurde das Institut FORESIGHT mit der Koordination und Durchführung eines Forschungsprojekts zur Evaluierung der erfolgten Umgestaltungen in Neubau mit zwei Zielen beauftragt:

1. Ziel: Erhebung von Zufriedenheit, Akzeptanz und Bewusstseinsbildung unter der Wohnbevölkerung und lokalen Unternehmer:innen

Erheben von Zufriedenheit bzw. Akzeptanz bezüglich der bisher durchgeführten Maßnahmen im öffentlichen Raum und des Grades an Sensibilisierung für die Notwendigkeit solcher Maßnahmen unter der Neubauer Wohnbevölkerung, unter den lokalen Unternehmer:innen und institutionellen Stakeholder:innen. Entsprechende Ergebnisse können den Abschnitten 3 bis 5 entnommen werden.

2. Ziel: Wirkungsanalyse gemäß Zielen der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW)

Erste Bewertung der Beiträge der bisher durchgeführten Projekte des Bezirks Neubau zur Erreichung der Ziele der Smart Klima City Strategie Wien anhand verfügbarer Daten sowie empirischer Evidenz zu Wohnbevölkerung, Unternehmer:innen Stakeholder:innen. Entsprechende Ergebnisse können dem Abschnitt 6 entnommen werden. Die Bearbeitung wurde in Zusammenarbeit mit der ETA Umweltmanagement GmbH durchgeführt.

1.2 Überblick über die umgesetzten Maßnahmen

Viele der seit 2019 im Bezirk umgesetzten Maßnahmen gelten als Pionierprojekte: Die Umgestaltung der Zieglergasse zur ersten klimafitten Straße Wiens (Umsetzungsjahr 2019), die Umgestaltung der Neubaugasse (2020) und der Zollergasse (2021) zu verkehrsberuhigten Begegnungs- und Fußgängerzonen abseits der Mariahilfer Straße. Das aktuellste Projekt (Baustart Herbst 2023, somit im Projektzeitraum der Evaluierung noch im Bau befindlich) betrifft die Verkehrsberuhigung und Begrünung der Bernardgasse. Hinzu kamen

im Zeitraum ab 2019 ein in Umsetzung befindliches Beteiligungsprojekt zur Umgestaltung der Lerchenfelderstraße in Kooperation mit dem Bezirk Josefstadt, sowie eine Reihe kleinerer Projekte zur punktuellen (Fassaden-)Begrünung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität u.a. mit zahlreichen Baumpflanzungen. Abbildung 4 gibt einen schematischen Überblick über die Lage der gegenständlichen Projekte im Bezirk.

Typische umgesetzte bauliche Elemente der Umgestaltungen sind Baumneupflanzungen und Pergolen als Schattenspender, entsiegelte Grünflächen, Trinkbrunnen und Nebelstellen, helle Pflasterung und verschiedene Sitzmöbel. Im Zuge mehrerer Umgestaltungen wurde auch der Straßenraum neu verteilt: Dies reichte von lokalen Gehsteigverbreiterungen bis hin zur Schaffung verkehrsberuhigter Begegnungs- und Fußgängerzonen mit komplett neuen Straßenquerschnitten (im Fall der bereits erwähnten Neubaugasse, Zoller- gasse und Bernardgasse), mit mehr Platz für aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren, u.a. durch die Reduktion von Stellplätzen. Viele dieser Projekte wurden durch Beteiligungsprozesse für Anrainer:innen und Interessensgruppen begleitet.

1.3 Entwicklungsstrategien der Stadt Wien und des Bezirks Neubau

Die umgesetzten Maßnahmen und Projekte leiten sich von den übergeordneten Strategien der Stadt Wien und des Bezirks Neubau ab.

Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW)

Die 2022 im Wiener Gemeinderat beschlossene Smart Klima City Strategie fungiert als strategisches Leitbild für die langfristige Entwicklung Wiens und definiert folgende übergeordneten Leitziele in drei Dimensionen (Magistrat der Stadt Wien 2022: S. 28ff.):

1. Lebensqualität:

- Wien ist weltweit die Großstadt mit der höchsten Lebensqualität und Lebenszufriedenheit.
- Soziale Inklusion steht im Zentrum der Politikgestaltung und des Handelns der Verwaltung.
- Wien ist kinder- und jugendfreundlich.

2. Ressourcenschonung:

- Wien senkt die lokalen Treibhausgasemissionen pro Kopf bis 2030 um 55 % gegenüber dem Basisjahr 2005 und ist ab 2040 klimaneutral.
- Wien wird ab 2021 insgesamt maximal 60 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente an Treibhausgasen lokal emittieren.
- Wien senkt seinen lokalen Endenergieverbrauch pro Kopf um 30 % bis 2030 und um 45 % bis 2040 gegenüber dem Basisjahr 2005.
- Wien senkt seinen konsum-basierten Material-Fußabdruck pro Kopf um 30 % bis 2030, um 40 % bis 2040 und um 50 % bis 2050.

3. Innovation

- Wien wird bis 2030 Innovation Leader.
- Wien ist Digitalisierungshauptstadt in Europa.

Konkret werden diese Ziele auf elf thematische Bereiche heruntergebrochen. Für jeden Zielbereich sind spezifische Ziele („Unsere Ziele“) festgelegt und Vorhaben zur Zielerreichung beschrieben („Das haben wir vor“). Besonders relevant für die in der vorliegenden Evaluation untersuchten Projekte zur Gestaltung des öffentlichen Raums sind die Zielbereiche „Anpassung an den Klimawandel“ und „Mobilität und Verkehr“, zum Teil auch „Stadtökologie, Umwelt und Wasser“ und „Beteiligung, Engagement und Kultur“. Ein erheblicher Teil der dort definierten Ziele und Umsetzungsvorhaben ist sowohl für Projekte und Aktivitäten auf gesamtstädtischer als auch auf Bezirksebene handlungsleitend. Im Einzelnen können die Ergebnisse der Evaluation der Maßnahmen am Neubau im Hinblick auf diese Zielbereiche Abschnitt 6.2 entnommen werden.

Die Smart Klima City Strategie Wien wird periodisch evaluiert. Dabei erfolgt die Bewertung der Umsetzungsfortschritte der einzelnen Ziele sowie eine Darstellung der aktuellen Zielerreichungsgrade. Die eigens entwickelten, vorläufigen SKCSW-Indikatoren (Stand: Mai 2022) stellen die Richtschnur für die Messung des Zielerreichungsgrades dar und sind auch Teil der Wirkungsanalyse im Rahmen dieses Projekts.

Wiener Klimafahrplan

Basierend auf den SKCSW-Zielen formuliert der 2022 im Wiener Gemeinderat beschlossene Wiener Klimafahrplan Prinzipien und Maßnahmen zur Umsetzung der städtischen Klimaziele. Er definiert für eine Reihe von Handlungsbereichen die jeweils wesentlichen Hebel zur Zielerreichung, die im Wirkungsbereich der Stadt stehen und zu einem großen Teil den existierenden Bereichsstrategien und Maßnahmenprogrammen zugeordnet werden können. Für das vorliegende Projekt sind die folgenden Hebel im Wiener Klimafahrplan besonders relevant: „Entsiegelung, Grünanteil und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen“, „Begrünung und passive Kühlung von Gebäuden“ sowie „Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs und Umstieg auf den Umweltverbund“. Weitere Details können Abschnitt 6.2 entnommen werden.

Bezirk Neubau

Auf Bezirksebene werden die Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW) und der Wiener Klimafahrplan durch die folgenden Dokumente umgesetzt:

- Masterplan Grün (2020)
- Masterplan Gehen (2022)
- Entwicklungsplan öffentlicher Raum Neubau & Josefstadt (2023)

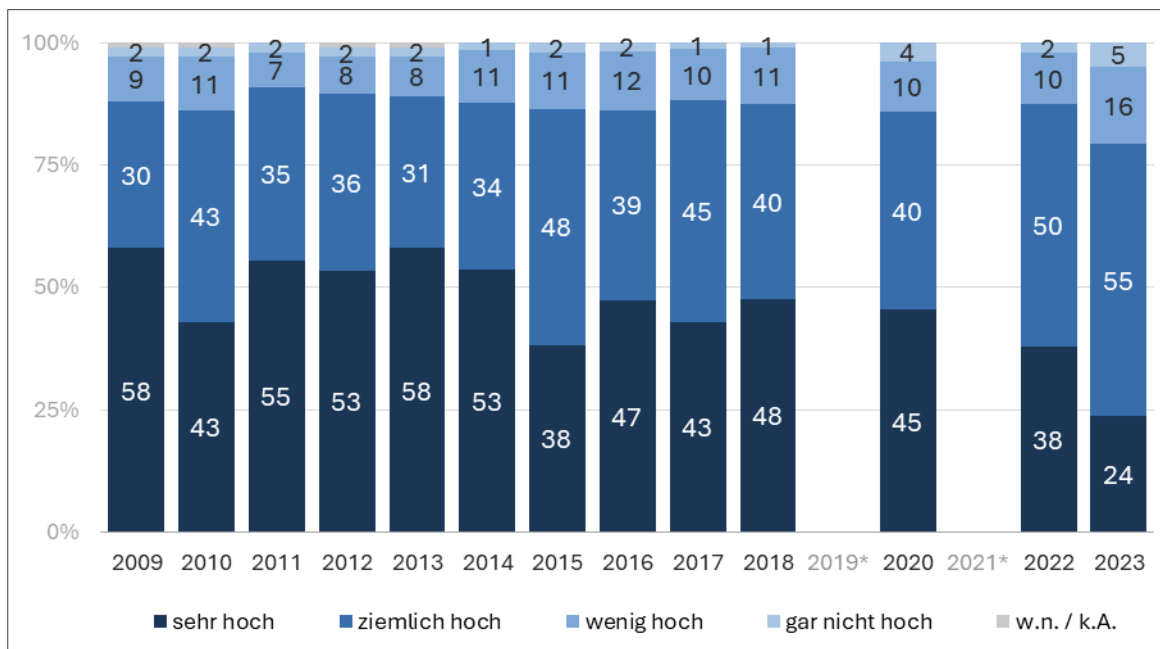
Diese Dokumente setzen die Vorgaben der Stadt Wien gemäß der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW) und des Wiener Klimafahrplans um. In diesem Kontext tragen sie auch zur Zielerreichung der SKCSW und des Klimafahrplans bei.

1.4 Gesellschaftspolitisches Umfeld der Studie

FORESIGHT Studien wie das FORESIGHT Städtebarometer für den Österreichischen Städtebund 2023 (Heinz 2023) zeigen, dass das gesellschaftspolitische Umfeld die Einstellungen und Zufriedenheiten der Menschen mit ihrem Wohnumfeld beeinflusst. Die Ergebnisse dieser Studie müssen daher in diesem Kontext interpretiert werden.

Unter den Belastungen durch Teuerung, die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg leiden sowohl die wahrgenommene Lebensqualität als auch die Zukunftsaussichten der Menschen in Österreich. Im Jahr 2023 gaben 79 % der Stadtbewohner:innen an, dass ihr Wohnort eine sehr bzw. ziemlich hohe Lebensqualität bietet – so wenig wie nie zuvor seit Beginn der Erhebung im Jahr 2009 (Abbildung 1).

Abbildung 1: Einschätzung der Lebensqualität in der Wohngemeinde 2009-2023

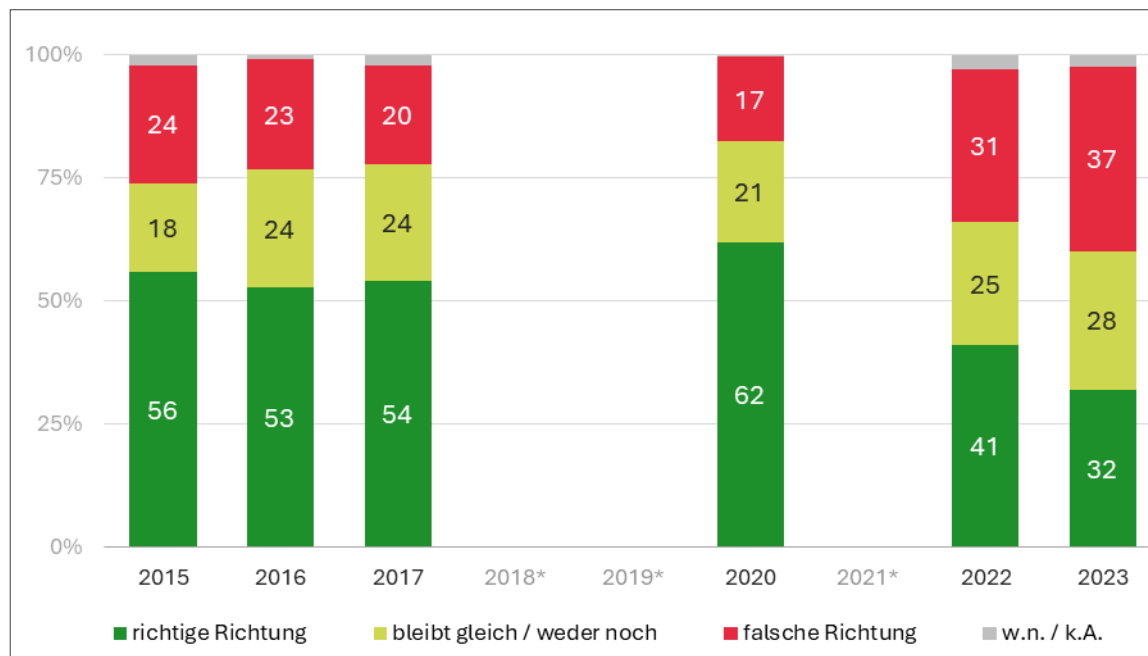


Quelle: FORESIGHT Städtebarometer 2023 / Basis: alle Befragten (n=1.070)

* 2019 und 2021 keine Erhebung

Zeitgleich nimmt auch die Aussicht auf eine positive Entwicklung in der Wohngemeinde in Österreich ab: 32 % blicken optimistisch in die Zukunft, während 37 % eine pessimistische Haltung einnehmen (Abbildung 2).

Abbildung 2: Zukünftige Entwicklung der Wohngemeinde (2015-2023)

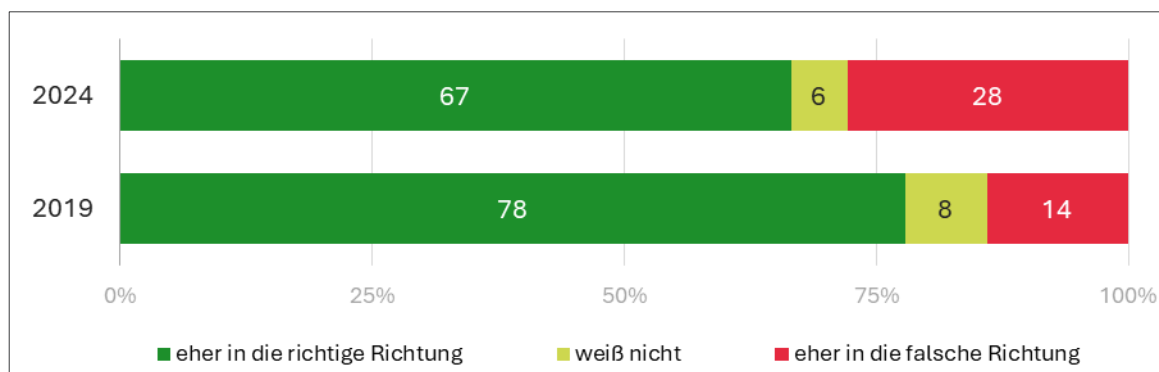


Quelle: FORESIGHT Städtebundbarometer 2023 / Basis: alle Befragten (n=1.070)

* 2018, 2019 und 2021 keine Erhebung bzw. nicht Teil des Fragenprogramms

Dieser gestiegene Pessimismus spiegelt sich auch im Bezirk Neubau wider, aber deutlich unterdurchschnittlich, wie die Vorstudie von Heinz et al (2020) zeigt (Abbildung 3). Seit 2019 hat die negative Erwartungshaltung an die zukünftige Entwicklung um 14 Prozentpunkte zugenommen. Aufgrund der unsicheren Zeiten ist anzunehmen, dass die Wohnbevölkerung daher nicht sehr offen für Veränderungen ist.

Abbildung 3: Erwartungen an die zukünftige Entwicklung in Neubau (2019, 2024)



Basis: alle Befragten (2024: n=601, 2019: n=805)

2 Projektmethodik

Die Forschungsarbeiten im Rahmen des vorliegenden Projekts gliederten sich in vier Teilbereiche:

2.1 Anrainer:innenbefragung

Im Zeitraum Februar bis März 2024 wurden unter der Leitung von FORESIGHT in Summe n=601 Personen mit Wohnsitz im Bezirk Neubau im Rahmen von persönlichen, computer-gestützten Interviews befragt. Details zum Fragebogen können dem Berichtsanhang entnommen werden.

Da sich die Umgestaltungsmaßnahmen nicht gleichmäßig über die Bezirksfläche verteilen, wurde das Untersuchungsgebiet Neubau in zwei Befragungsgebiete eingeteilt. In Gebiet 1 (n=300 Befragte) liegt der Großteil der seit 2019 abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Umgestaltungsmaßnahmen und Befragte aus diesem Gebiet wohnen nicht weiter als eine Querstraße entfernt von einer Umgestaltungsmaßnahme. In Gebiet 2 (n=301 Befragte, zusammengesetzt aus den Gebietsteilen 2a und 2b) befinden sich mit wenigen Ausnahmen keine Umgestaltungsmaßnahmen (Abbildung 4). Die beiden Befragungsgebiete sind hinsichtlich ihrer Fläche und Bewohner:innenzahl annähernd gleich groß. Bei der Gewichtung der Befragungsdaten war es daher ausreichend, die soziodemografische Verteilung der Bevölkerungsstrukturen der beiden Gebiete (Alter, Geschlecht, Bildung und Geburtsland) zu berücksichtigen.

2.2 Unternehmensbefragung

Im Zeitraum Februar bis März 2024 wurden unter der Leitung von FORESIGHT in Summe n=203 Unternehmer:innen mit Niederlassungen im Bezirk Neubau im Rahmen von computergestützten Web-Interviews (Computer Assisted Web Interviews, CAWI, Feldpartner: Jaksch & Partner) befragt. Details zum Fragebogen können dem Berichtsanhang entnommen werden.

Die Unternehmer:innen wurden mittels Email persönlich zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Die Einladungen wurden über die Mailingliste des Vereins IG Kaufleute am Neubau sowie über die Mailingliste der Abteilung für Standort und Infrastrukturpolitik der Wirtschaftskammer Wien verschickt. Bei der Gewichtung kamen die Kriterien Unternehmensgröße und Zielgebiet (siehe Abbildung 5) zur Anwendung.

2.3 Stakeholder:innen Interviews

Im Rahmen des Projekts führten FORESIGHT Expert:innen in Summe n=6 themenzentrierte Leitfadeninterviews von jeweils 45-60 Minuten Dauer durch. Drei dieser Interviews wurden mit Vertreter:innen der lokalen Unternehmer:innen, durchgeführt. Diese Interviews ergänzten die Befragungsergebnisse für Wohnbevölkerung und Unternehmer:innenschaft,

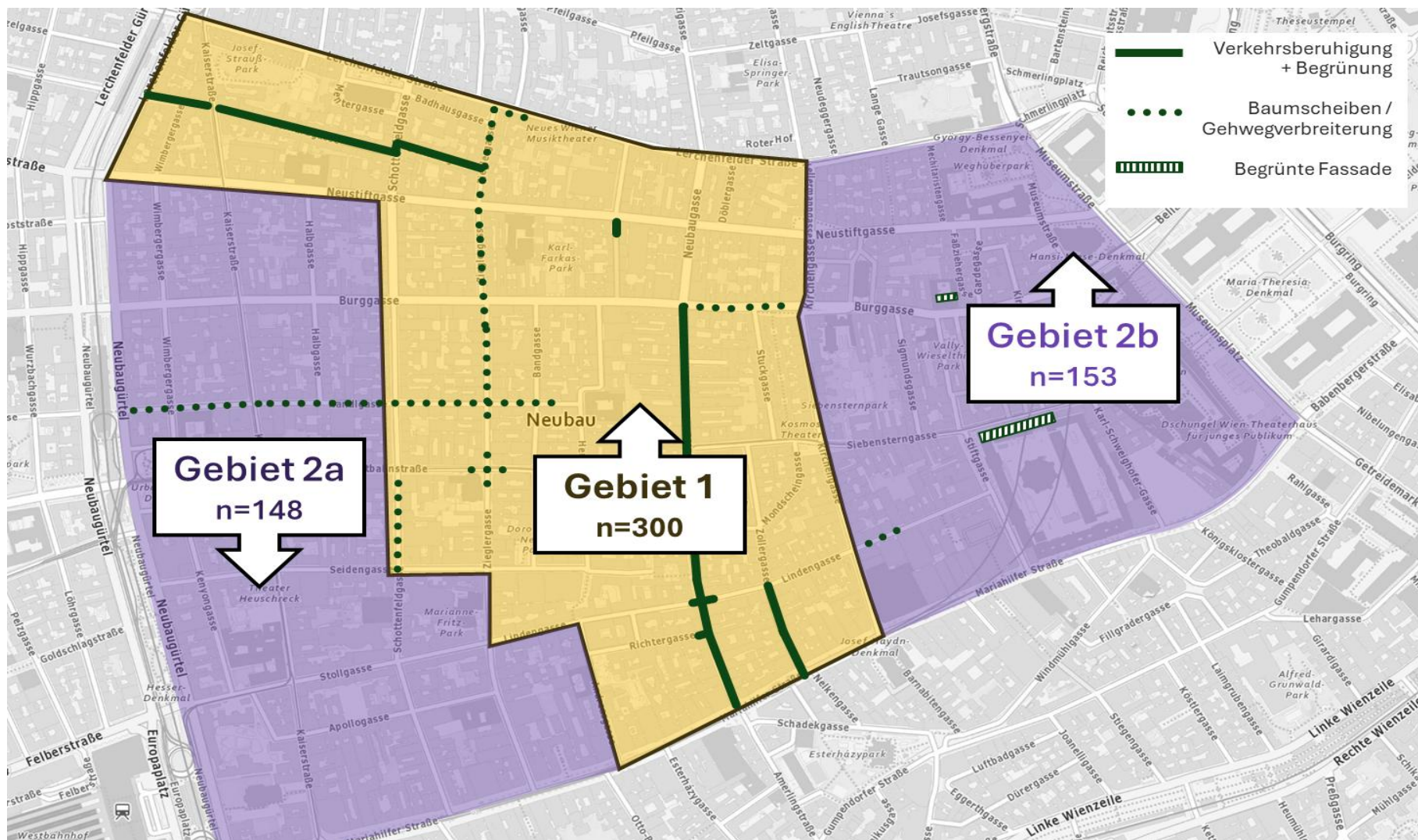
da diese Personen aus beiden Perspektiven berichteten. Die Rekrutierung erfolgte nach dem Schneeballsystem über den Bezirk Neubau bzw. den Verein IG Kaufleute am Neubau.

Drei weitere Interviews wurden mit leitenden Vertreter:innen der institutionellen Stakeholder:innen Wiener Linien (Stabstelle Betriebliche Planung und Innovation), Wirtschaftskammer Wien (Abteilung Standort und Infrastrukturpolitik) und Arbeiterkammer Wien (Abteilung Kommunalpolitik) durchgeführt. Diese drei Institutionen stehen in engem Austausch mit allen Wiener Gemeindebezirken, was die Gestaltung des öffentlichen Raums betrifft. Sie haben formal Parteistellung im Rahmen der Projekts- und Einbautenbesprechungen, die dem eigentlichen Baustart eines Projekts im öffentlichen Raum vorausgeht. Details zu den Interviewleitfäden können dem Berichtsanhang entnommen werden.

2.4 Evaluation der Umgestaltungsmaßnahmen im Kontext der Ziele der Smart Klima City Strategie Wien und des Klimafahrplans

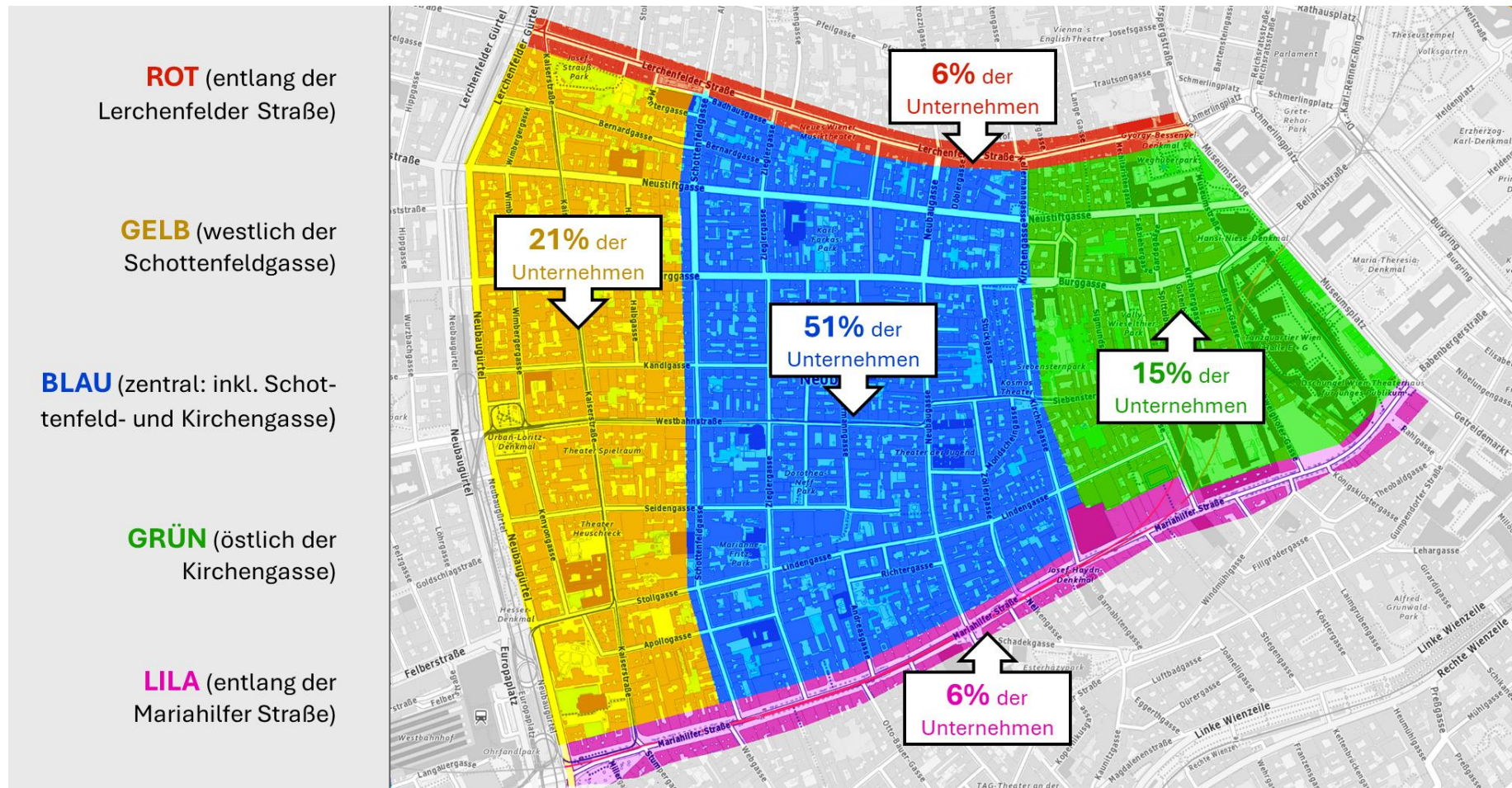
Im Rahmen des Projekts pilotierte die ETA Umweltmanagement GmbH die Evaluation der Umgestaltungsmaßnahmen in Neubau nach den Gesichtspunkten der Smart Klima City Strategie und des Wiener Klimafahrplans durch. Die Analyse basiert auf der Auswertung von durch Bezirk und Stadt Wien bereitgestellten Materialien. Dazu gehören unterschiedliche Planungsunterlagen für die betrachteten Projekte im Zeitraum 2019 bis 2023, der Entwicklungsplan öffentlicher Raum Neubau und Josefstadt, die Masterpläne Grün und Gehen und die Parkraumbilanz. Die für die Analyse herangezogenen Vorgabedokumente waren die Smart Klima City Strategie Wien mit den SKCSW Indikatoren und der Wiener Klimafahrplan. Um die Wirkungen der Projekte abschätzen zu können, wurden aggregierte Daten von der MA 22, 28 und 42 bereitgestellt bzw. Open Government Data recherchiert. Die Evaluationsergebnisse wurden an den entsprechenden Stellen im Bericht stets um die empirisch-sozialforscherische Evidenz aus Befragungen und Interviews ergänzt.

Abbildung 4: Erhebungsgebiet der Studie, abgeschlossene bzw. zum Studienzeitpunkt im Bau befindliche Umgestaltungsmaßnahmen



Kartengrundlage: Stadtplan Wien (<https://www.wien.gv.at/stadtplan/>), eigene Darstellung

Abbildung 5: Verteilung der Unternehmen im Bezirk Neubau



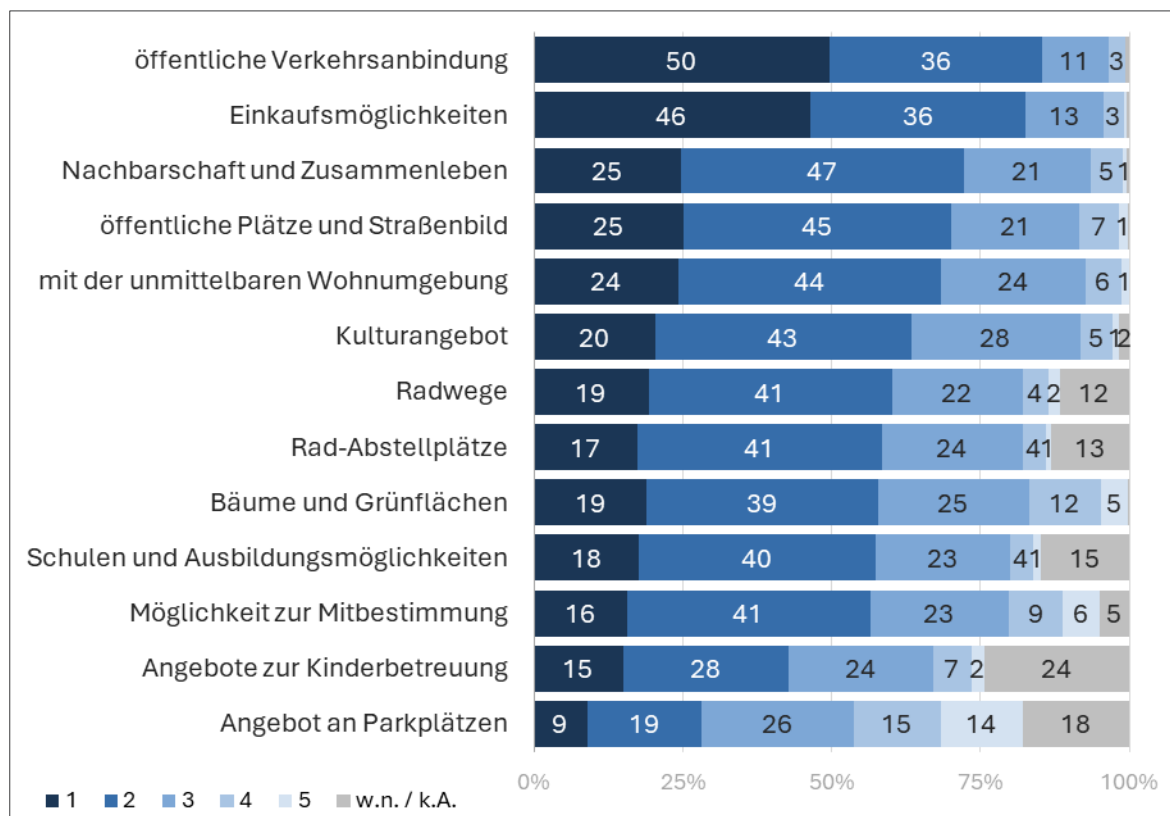
Kartengrundlage: Stadtplan Wien (<https://www.wien.gv.at/stadtplan/>), eigene Darstellung

3 Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung

3.1 Zufriedenheit mit der Lebensqualität im Bezirk

Trotz der eingangs beschriebenen Krisenstimmung, befindet sich die Zufriedenheit mit dem Leben im Bezirk allgemein auf einem hohen Niveau. Am zufriedensten sind die Bewohner:innen mit der öffentlichen Verkehrsanbindung und den Einkaufsmöglichkeiten. Der überwiegende Anteil der Neubauer:innen (86 %) vergibt hier die Note 1 und 2. Auch die Lebensqualität insgesamt, Nachbarschaft und Zusammenleben, sowie öffentliche Plätze und Straßenbild bekommen überwiegend eine positive Note. Die schlechteste Bewertung erhält das Angebot an Parkplätzen. 28 % der Bewohner:innen vergeben dazu die Noten 1 und 2 und 29 % die Noten 4 und 5. Somit gehen hier die Meinungen am stärksten auseinander. Aber auch die Angebote zur Kinderbetreuung (43 %) können den Bewohner:innen nach noch ausgebaut werden (Abbildung 6).

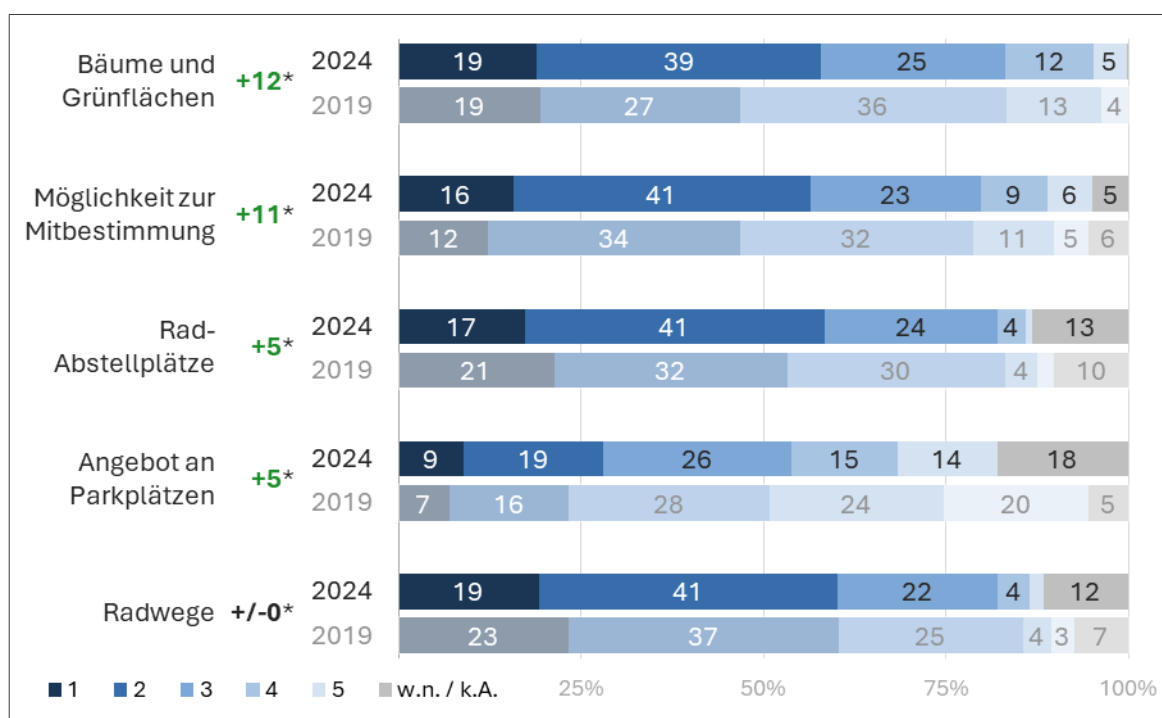
Abbildung 6: Zufriedenheit mit dem Leben im Bezirk 2024



Basis: alle Befragten (n=601)

Im Verlauf von fünf Jahren ist die Zufriedenheit bei den Bewohner:innen vor allem mit der Aufenthaltsqualität gestiegen: Vor den Umgestaltungen vergaben 46 % der Bewohner:innen die Noten 1 und 2 für die Bäume und Grünflächen. 2024 sind es 58 %, was eine Zunahme von 12 Prozentpunkten entspricht. Aber auch die gestiegene Zufriedenheit mit der Mitbestimmungsmöglichkeit (+ 11 Prozentpunkte) zeigt, dass diese Maßnahmen auf Bezirksebene gut angenommen wurden (Abbildung 7). Diese Entwicklungen sind insofern beachtenswert, da das gesellschaftspolitische Umfeld (siehe Abschnitt 1.4) dazu führt, dass die Menschen eher zu geringeren Zufriedenheiten neigen.

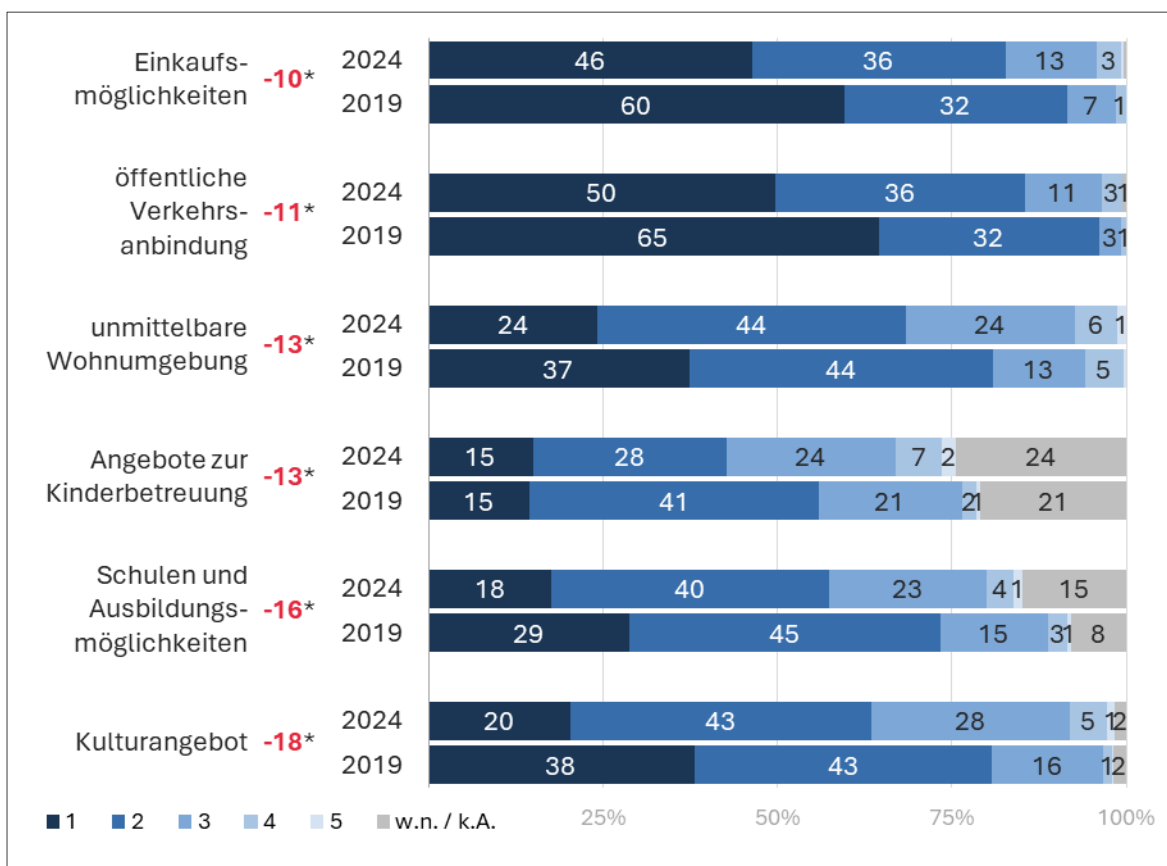
Abbildung 7: Entwicklung der Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (2019-2024)



* Veränderung in Prozentpunkten: Summe der Anteile an den Antworten von „1“ und „2“ / Basis: alle Befragten (2024: n=601, 2019: n=805)

Die Zufriedenheit im Punkto Infrastruktur ist im Jahresverlauf zwischen 2019 und 2024 zurückgegangen. Nichtsdestotrotz befindet sich die Zufriedenheit aber insgesamt auf einem sehr hohen Niveau: Über 80 % der Bewohner:innen vergeben die Noten 1 und 2 für die Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Verkehrsanbindung. Auch für die unmittelbare Wohnumgebung und das Kulturangebot werden die Noten 1 und 2 von über 60 % vergeben. Beim Kulturangebot hat die Zufriedenheit hingegen um 18 Prozentpunkte abgenommen. Aber auch bei der Zufriedenheit mit den Schulen und Ausbildungsmöglichkeiten (-16 Prozentpunkte) und den Angeboten zur Kinderbetreuung (-13 Prozentpunkte) ist ein Rückgang ersichtlich (Abbildung 8).

Abbildung 8: Entwicklung der Zufriedenheit mit der Infrastruktur (2019-2024)

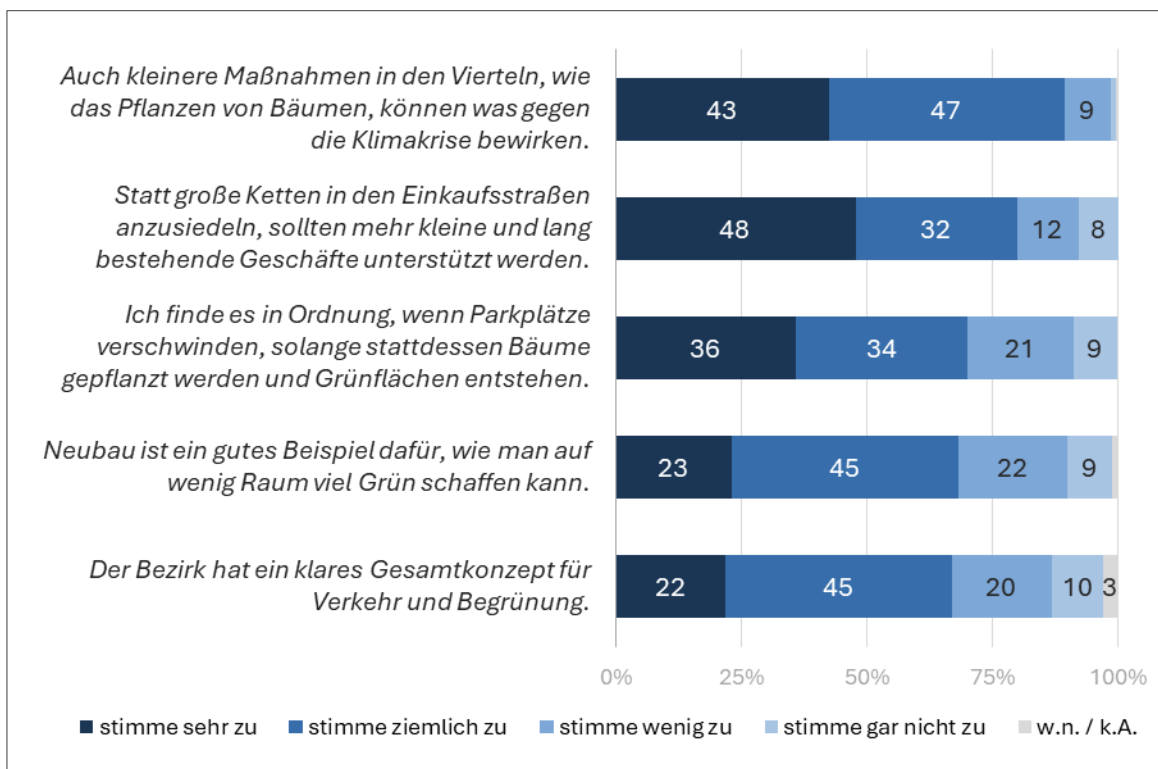


* Veränderung in Prozentpunkten: Summe der Anteile an den Antworten von „sehr“ und „ziemlich“ / Basis: alle Befragten (2024: n=601, 2019: n=805)

Es ist davon auszugehen, dass diese schlechteren Bewertungen stark mit der allgemeinen Krisenstimmung zusammenhängen, die in Abschnitt 1.4 illustriert wird. Zudem haben die Umgestaltungen, die Gegenstand der vorliegenden Studie sind, keinen Einfluss auf Infrastruktur wie Einkaufsmöglichkeiten oder Schulen.

Neben der insgesamt hohen Zufriedenheit gibt es unter den Bewohner:innen auch eine hohe Akzeptanz der seit 2019 erfolgten Umgestaltungen im öffentlichen Raum. Dies drückt sich einerseits durch Einstellungen aus: So finden 90 % der Befragten, dass auch kleinere Maßnahmen, wie das Pflanzen von Bäumen, etwas gegen die Klimakrise bewirken können. 80 % stimmen zu, dass statt großer Ketten in den Einkaufsstraßen mehr kleine und lang bestehende Geschäfte angesiedelt werden sollten, 70 % finden es in Ordnung, wenn Parkplätze verschwinden, solange stattdessen Bäume gepflanzt werden und Grünflächen entstehen (Abbildung 9).

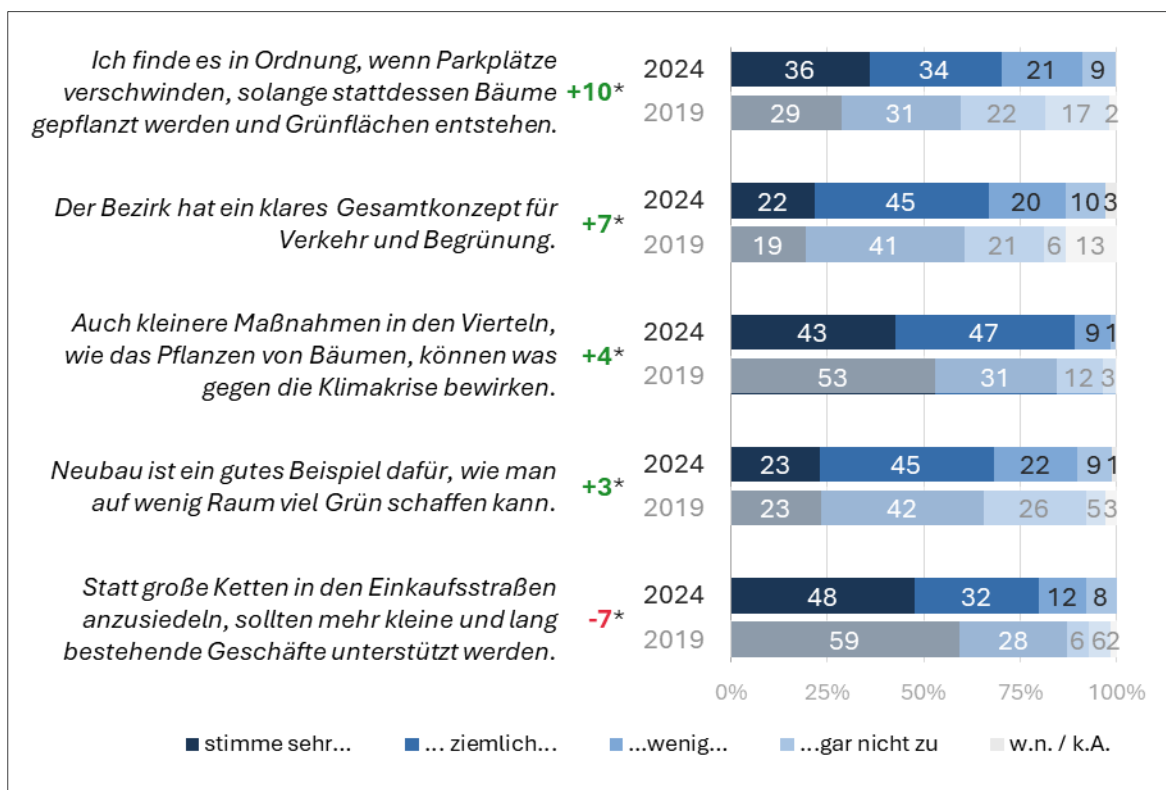
Abbildung 9: Einstellung zur Umgestaltung im öffentlichen Raum



Basis: alle Befragten (n=601)

Die in diesen Einstellungen sichtbare Akzeptanz mit der Umgestaltung im öffentlichen Raum ist bei den Bewohner:innen auch über Jahre gestiegen: Schon 2019 (Heinz et al. 2020) stimmten 60 % der Befragten der Aussage „Ich finde es in Ordnung, wenn Parkplätze verschwinden, solange stattdessen Bäume gepflanzt werden und Grünflächen entstehen.“ mit „sehr“ und „ziemlich“ zu. 2024 stieg dieser Anteil um weitere 10 Prozentpunkte auf insgesamt 70 %. Die Zustimmung stieg auch zu den Aussagen „Der Bezirk hat ein klares Gesamtkonzept für Verkehr und Begrünung“ und „Auch kleinere Maßnahmen [...] können etwas gegen die Klimakrise bewirken“ (Abbildung 10).

Abbildung 10: Entwicklung der Einstellung zur Umgestaltung im öffentlichen Raum (2019-2024)



* Veränderung in Prozentpunkten: Summe der Anteile an den Antworten von „sehr“ und „ziemlich“ / Basis: alle Befragten (2024: n=601, 2019: n=805)

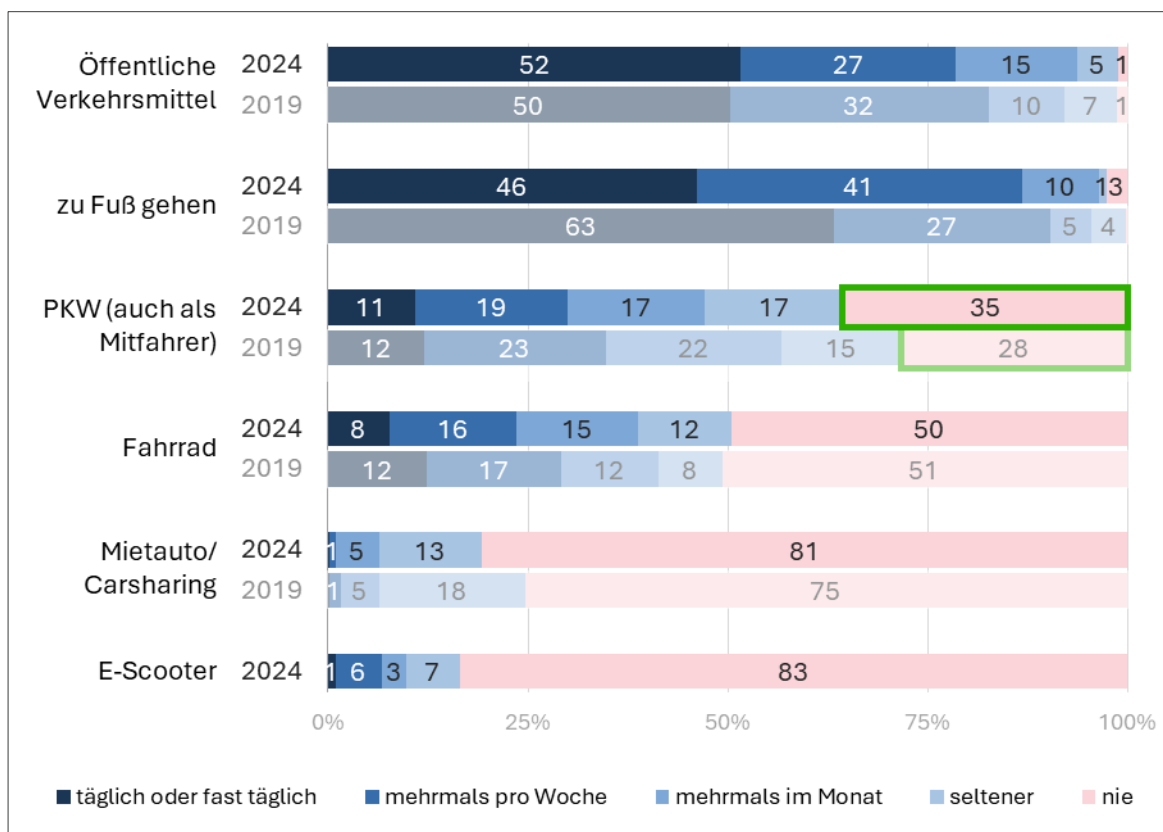
Trotz der Krisenstimmung werden Veränderungen in der unmittelbaren Wohnumgebung also positiv wahrgenommen, die Akzeptanz der Umgestaltungen im öffentlichen Raum findet große Zustimmung unter den Bewohner:innen und ist seit 2019 noch weiter gestiegen.

3.1.1 Mobilitätsverhalten im Bezirk

Auf den ersten Blick hat sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen seit 2019 nur geringfügig verändert. Neben dem Zu-Fuß-Gehen, benützen Neubauer:innen nach wie vor öffentliche Verkehrsmittel am häufigsten. 79 % der Bewohner:innen nutzen Bus, U-Bahn, Straßenbahn und Schnellbahn mindestens mehrmals pro Woche, die Hälfte täglich oder fast täglich.

Auffällig ist aber der Rückgang der Autonutzung. Die Zahl der Bewohner:innen, die das Auto mehrmals im Monat und öfters verwendet, ist gesunken. Gleichzeitig ist die Personenanzahl, die das Auto nie verwendet, gestiegen. Auch Carsharing wird seltener genutzt als noch im Jahr 2019. Bei der Fahrradnutzung hat sich nicht viel verändert. 24 % der Bewohner:innen benutzt mindestens mehrmals pro Woche das Fahrrad, die Hälfte nie (Abbildung 11).

Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (2019-2024)

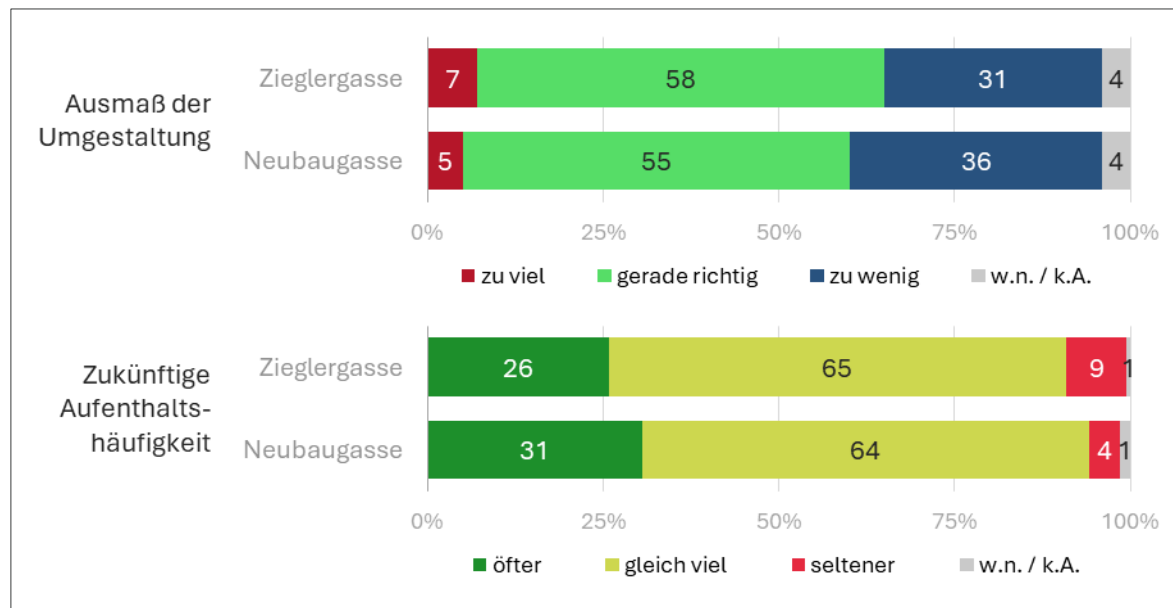


Basis: alle Befragten (2024: n=601, 2019: n=805)

3.2 Beurteilung der Umgestaltungen

Im Zuge der Studie lag der Fokus auf den beiden prominentesten Umgestaltungsprojekten in der Zieglergasse und der Neubaugasse. Wie wurden diese Umgestaltungsmaßnahmen insgesamt von den Bewohner:innen beurteilt? Die Evaluierung durch die Neubauer:innen fällt mehrheitlich positiv aus. Für 58 % der Befragten ist das Ausmaß der Umgestaltungen in der Zieglergasse gerade richtig und für 55 % in der Neubaugasse. 26 % bzw. 31 % der Befragten werden sich öfter in den umgestalteten Straßen aufhalten (Abbildung 12).

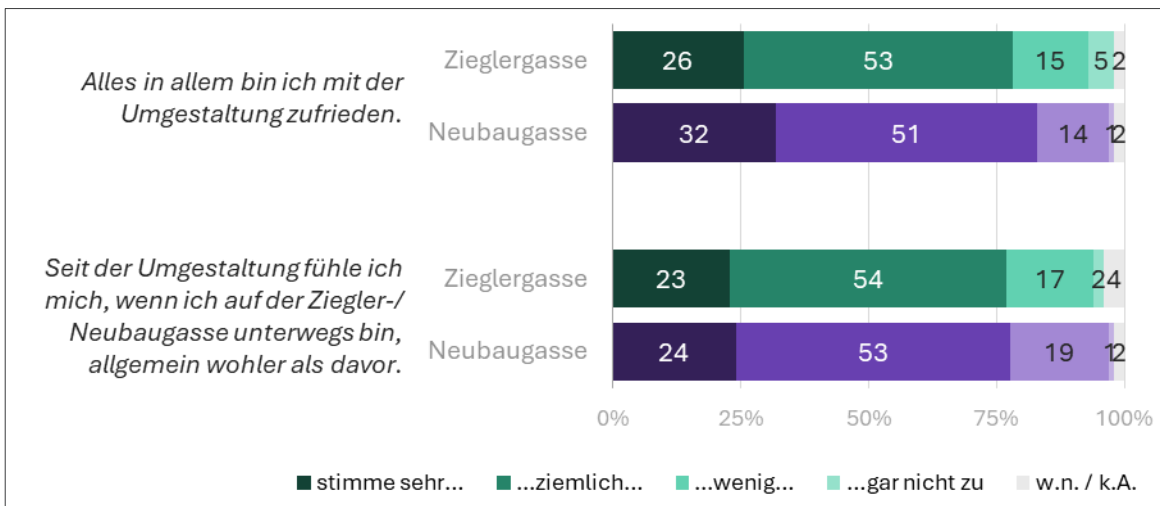
Abbildung 12: Beurteilung der Umgestaltungen



Basis: Ausmaß der Umgestaltungen (alle Befragten, Zieglergasse n=293, Neubaugasse n=308); Zukünftige Aufenthalts-häufigkeit (Befragte, die sich zumindest mehrmals pro Woche hier aufhalten, Zieglergasse n=219, Neubaugasse n=231)

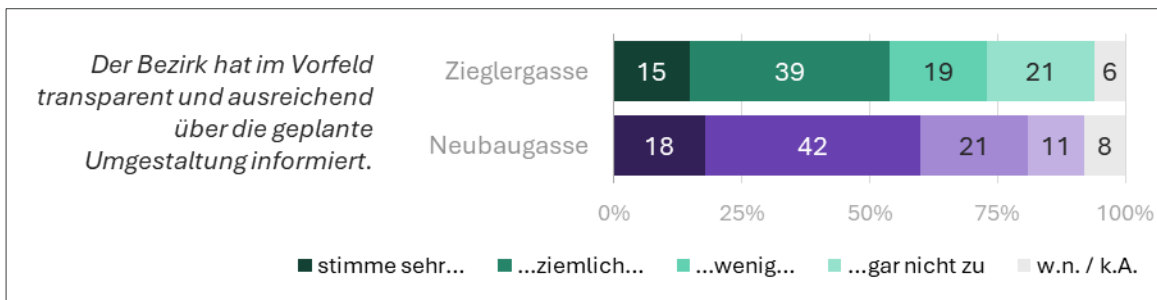
77 % der Bewohner:innen fühlen sich auch, wenn sie auf der Ziegler-/ Neubaugasse unterwegs sind, allgemein wohler und sicherer als davor. Dieses Bild spiegelt sich ebenso in einer allgemeinen Zufriedenheit mit der Umgestaltung wider. Ca 80 % der Neubauer:innen sind alles in allem mit der Umgestaltung ziemlich bis sehr zufrieden (Abbildung 13). Auch mit dem Begleitumstand der Umgestaltung, der Bezirkskommunikation im Vorfeld der geplanten Umgestaltungen, sind die Bewohner:innen zufrieden (Abbildung 14).

Abbildung 13: Beurteilung der Umgestaltungen durch die Wohnbevölkerung



Basis: alle Befragten, Zieglergasse n=293, Neubaugasse n=308

Abbildung 14: Beurteilung der Begleitumstände durch die Wohnbevölkerung



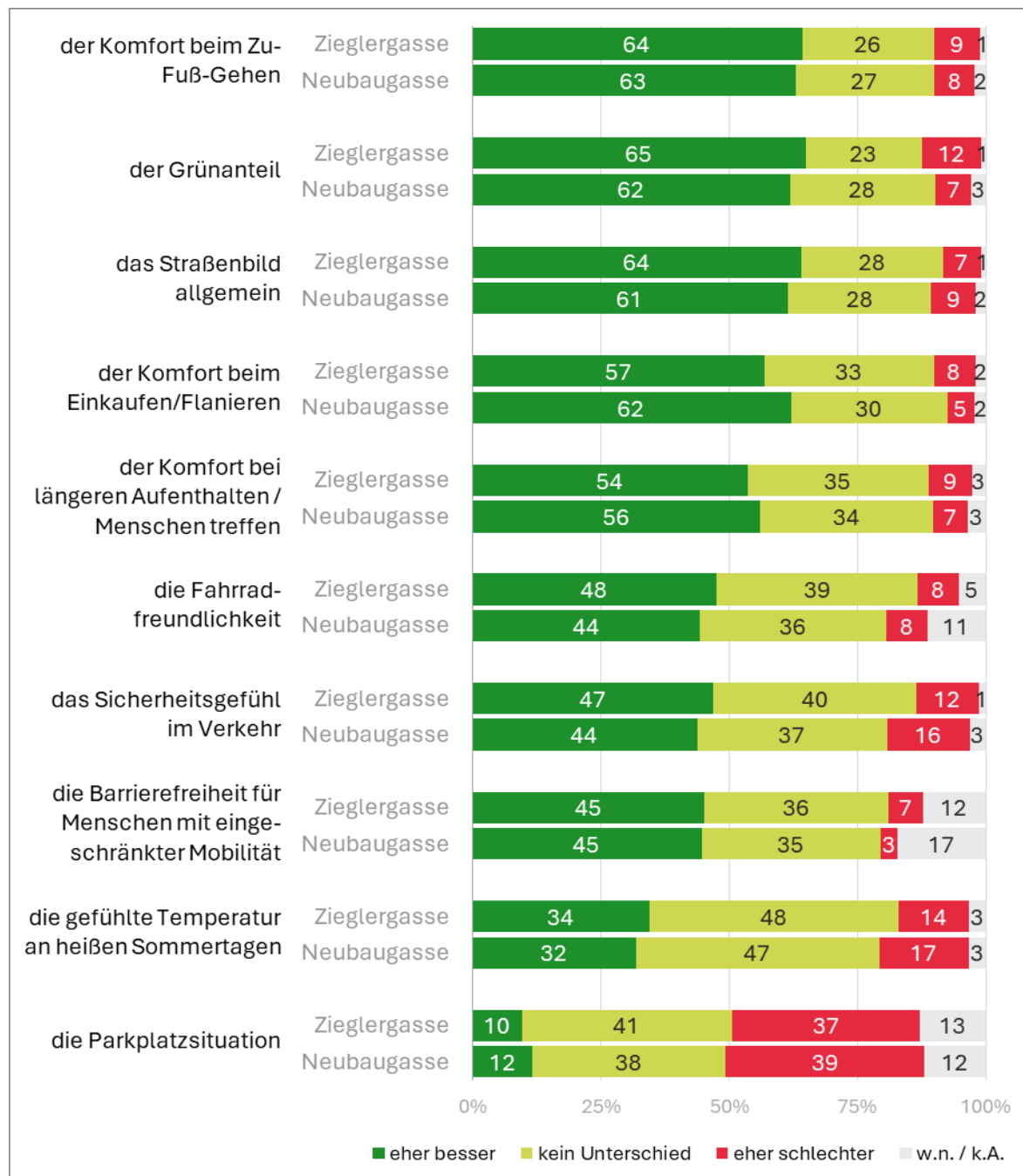
Basis: alle Befragten, Zieglergasse n=293, Neubaugasse n=308

Werden die umgestalteten Flächen mit nicht-umgestalteten Flächen im Bezirk und anderen Stellen Wiens verglichen, dann finden über 60 % die umgestalteten Flächen eher besser in den folgenden Bereichen: Komfort beim Zu-Fuß-Gehen und beim Einkaufen oder Flanieren, Grünanteil und Straßenbild allgemein. Ca. 30 % der Neubauer:innen sehen hier keinen Unterschied zu nicht-umgestalteten Flächen.

Aber auch die Fahrradfreundlichkeit, das Sicherheitsgefühl im Verkehr und die Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität wird von fast 50 % als eher besser bewertet. Dass fast 50 % der Personen keinen Unterschied in der gefühlten Temperatur an

heißen Sommertagen spürt, lässt sich womöglich mit dem Zeitpunkt der Befragung¹ erklären. Bei der Parkplatzsituation sehen fast 40 % der Neubauer:innen keinen Unterschied zu nicht-umgestalteten Flächen (Abbildung 15).

Abbildung 15: Beurteilung im Vergleich zu nicht-umgestalteten Orten



Basis: alle Befragten (n=601)

¹ Zeitpunkt der Befragung: Februar bis März 2024

3.3 Analyse: Welche Kriterien sind für die Zufriedenheit der Wohnbevölkerung mit der Umgestaltung besonders ausschlaggebend?

Die vorangehende Analyse zeigt, dass die Umgestaltungen der Zieglergasse und der Neubaugasse von der Neubauer Bevölkerung insgesamt positiv bewertet werden. Doch welche Aspekte der Umgestaltung haben besonders stark zu dieser Zufriedenheit beigetragen? Ein erster Anlauf zur Fragebeantwortung wird hier mittels einer linearen Regressionsanalyse unternommen².

Das hier präsentierte Regressionsmodell stellt die folgende Frage: „Was sind die wichtigsten Einflüsse auf die Zufriedenheit mit den durchgeführten Umgestaltungen in der Zieglergasse und der Neubaugasse?“. Es misst den Einfluss von subjektiv wahrgenommenen Verbesserungen in der Zieglergasse bzw. der Neubaugasse sowie von Begleitumständen.

Die Modellkomponenten und Ergebnisse werden in Tabelle 1 detailliert dargestellt. Die Modellergebnisse können wie folgt gelesen werden:

Zielvariable

Die abhängige Variable ist die Zufriedenheit mit den durchgeführten Umgestaltungsprojekten in der Zieglergasse und der Neubaugasse gemessen durch die Zustimmung zur Aussage „Alles in allem bin ich mit der Umgestaltung zufrieden“ (Abbildung 13). Das Bestimmtheitsmaß r^2 des Modells beträgt 0,434, das Regressionsmodell erklärt also 43 % der Varianz der abhängigen Variable.

Erklärende Variablen:

Die überprüften, unabhängigen Variablen, deren Einfluss auf die Zielvariable des Modells gemessen wird, sind wie folgt:

1. Verbesserung gegenüber nicht-umgestalteten Orten in Wien

Gemessen durch die Bewertung von 10 Aspekten der Umgestaltung im Vergleich zu nicht-umgestalteten Orten (Abbildung 15).

Gerade Verbesserungen im Bereich „Sicherheitsgefühl im Verkehr“ weisen einen sehr starken Zusammenhang mit der Zufriedenheit über die Umgestaltungsmaßnahmen auf. Ihre Einflussstärke, gemessen mit dem standardisierten Regressionskoeffizienten, ist mit 0,230 größer als die Einflussstärke der beiden nächstgereihten Aspekte „Straßenbild allgemein“ und „Barrierefreiheit“ zusammengekommen. Ebenfalls statistisch nachweisbar ist der Zusammenhang mit Verbesserungen beim „Grünanteil“ und dem „Komfort beim Zu-Fuß-Gehen“.

² Die Methode der linearen Regressionsanalyse ermittelt die Stärke einer Reihe von Einflussfaktoren auf ein abhängiges Merkmal. Die standardisierten Regressionskoeffizienten (auch Betakoeffizienten genannt) stellen die Einflussstärke vergleichbar dar. Die Modellgüte bemisst sich insbesondere anhand der erklärten Varianz im Modell (r^2).

2. Begleitumstände: Begleitkommunikation durch den Bezirk

Gemessen durch die Zustimmung zur Aussage „Der Bezirk hat im Vorfeld transparent und ausreichend über die geplante Umgestaltung informiert“ (Abbildung 14).

Dieser Aspekt ist mit einem standardisierten Regressionskoeffizienten von 0,258 sogar etwas wichtiger als Verbesserungen beim „Sicherheitsgefühl im Verkehr“. Befragte, die mit der Begleitkommunikation zufrieden sind, sind also auch zufriedener mit den Umgestaltungen insgesamt.

Das Modell enthält zwei zusätzliche Kontrollvariablen, die zwei Faktoren berücksichtigen:

3. Erwartungen an die zukünftige Entwicklung Neubaus

Kontrolliert für Einflüsse der aktuell negativen gesamtgesellschaftlichen Stimmung die, wie in Abschnitt 1.4 erläutert, auch mit der Bewertung der lokalen Lebensqualität korreliert.

Wie erwartet, bewerten Personen, die die Entwicklung des Bezirks als in die „richtige Richtung“ verlaufend sehen, die Umgestaltungen besser als jene, die die Entwicklungsrichtung als „falsch“ bewerten.

4. Bewertung des Ausmaßes der Umgestaltung

Kontrolliert für die grundsätzliche Einstellung zu den Umgestaltungsmaßnahmen (Abbildung 12) – Personen, die das Ausmaß der Umgestaltungsmaßnahmen als „zu viel“ bewerten, sind insgesamt unzufriedener als jene, die das Ausmaß für „genau richtig“ halten. Umgekehrt sind aber Personen, denen das Ausmaß der Umgestaltungen nicht weit genug ging, statistisch gesehen nicht unzufriedener.

Zusammenfassung der Modell-Ergebnisse:

In Summe sind dies die wesentlichsten Einflussfaktoren auf die Zufriedenheit mit den Umgestaltungsmaßnahmen:

- Hinsichtlich der Umgestaltung selbst sind Befragte besonders dann zufrieden, wenn sie den Eindruck haben, dass die Umgestaltung das Sicherheitsgefühl im Verkehr verbessert hat. Weitere Umgestaltungsaspekte, die die Zufriedenheit mit den Umgestaltungsmaßnahmen steigern, sind Verbesserungen im Straßenbild allgemein, Barrierefreiheit, Grünanteil und Komfort beim Zu-Fuß gehen.
- Mindestens genauso wichtig, wie die Umgestaltung selbst, ist zusätzlich noch die Qualität der Information durch den Bezirk im Vorfeld der Umgestaltungen.

Tabelle 1: Regressionsanalyse „Wesentliche Einflussfaktoren auf die Zufriedenheit mit Umgestaltungsmaßnahmen“

Abhängige Variable: Zustimmung zur Aussage „alles in allem bin ich mit der Umgestaltung zufrieden“			Korrigiertes r^2 : 0,434	
Erklärende Variablen			Std. r	Signifikanzniveau
Aspekte der Umgestaltung	Verbesserung ggü. nicht-umgestalteten Orten in Wien	Sicherheitsgefühl im Verkehr	0,23	0
		Straßenbild allgemein	0,114	0,009
		Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität	0,102	0,007
		Grünanteil	0,093	0,02
		Komfort beim Zu-Fuß-Gehen	0,092	0,022
	Begleitkommunikation durch Bezirk	Zustimmung „Bezirk hat transparent und ausreichend Informiert“	0,258	0
Kontrollvariablen	Bezirk entwickelt sich...	...in die richtige Richtung	0,144	0,001
		...in die falsche Richtung (R)		
	Ausmaß der Umgestaltungen	zu viel	-0,122	0,001
		genau richtig (R)		
		zu wenig	-0,041	0,3

Reduziertes Modell, enthält nur statistisch signifikante Variablen. (R) bedeutet, dass es sich beim Eintrag um die Referenzkategorie einer binären Variable handelt.

**Koeffizient signifikant $p < 0,01$, *Koeffizient signifikant $p < 0,05$.

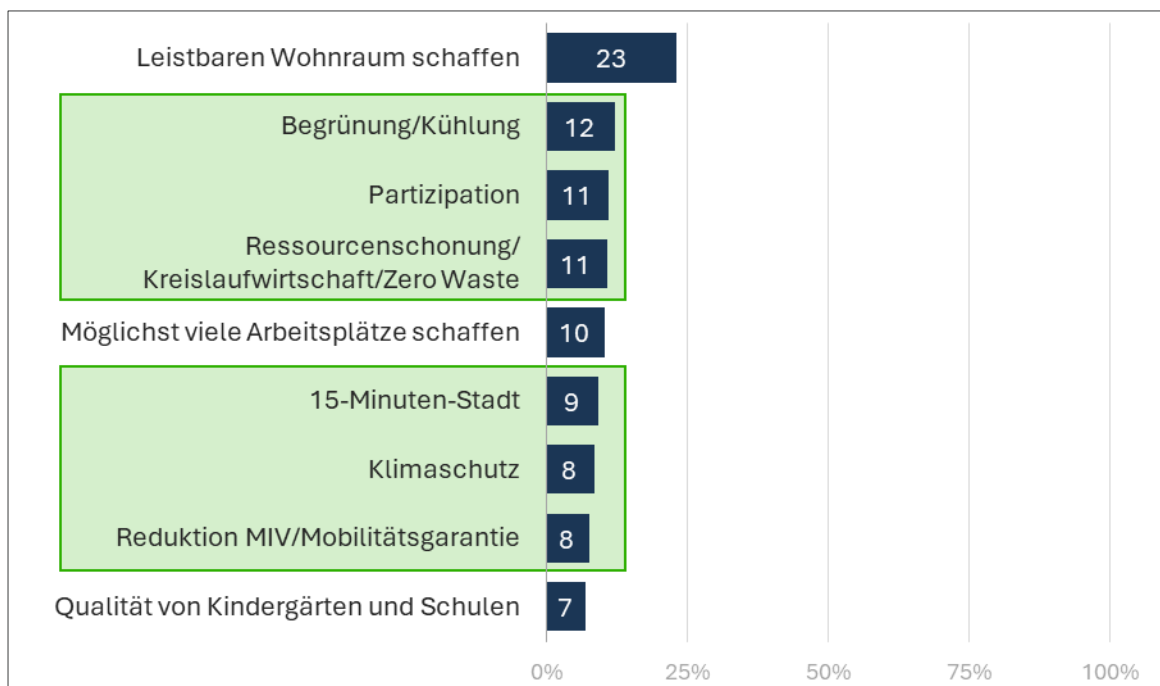
Basis: alle Befragten, die sich zu Entwicklungsrichtung im Bezirk deklarieren, Fallausschluss paarweise (n=568))

3.4 Einstellungen der Bevölkerung zu den Smart-Klima-City-Wien Zielen

Die Bewohner:innen wurden auch zu relevanten kommunalen Aufgaben befragt. Sie wurden gebeten, eine Rangreihe von 6 Zielen der Smart Klima City Wien Strategie und 3 allgemeinen städtischen Versorgung- und Entwicklungsaufgaben vorzunehmen. Dies lässt Rückschlüsse zu auf den Stellenwert, den Ziele, wie Klimaschutz und städtische Klimafitness, im Vergleich zu anderen städtischen Entwicklungsaufgaben haben.

Für 23 % der Neubauer:innen ist die *Schaffung von leistbarem Wohnraum* das wichtigste Ziel. Mit etwas Abstand reihen Bewohner:innen die SKCW-Ziele *Begrünung/Kühlung* (12 %), mehr *Partizipation* (11 %) sowie *Ressourcenschonung/ Kreislaufwirtschaft/Zero Waste* (11 %). Die Schaffung möglichst vieler Arbeitsplätze wurde von 10 % der Bewohner:innen auf Platz 1 gesetzt (Abbildung 16). Eine weitere Gruppe von SKCW-Zielen, nämlich die Umsetzung der *15-Minuten-Stadt*, *Klimaschutzmaßnahmen* und die *Mobilitätsgarantie* wird von zwischen 8 % und 9 % der Befragten auf Platz 1 gereiht. Gesteigerte *Qualität von Kindergärten und Schulen* wird von 7 % auf Platz 1 positioniert.

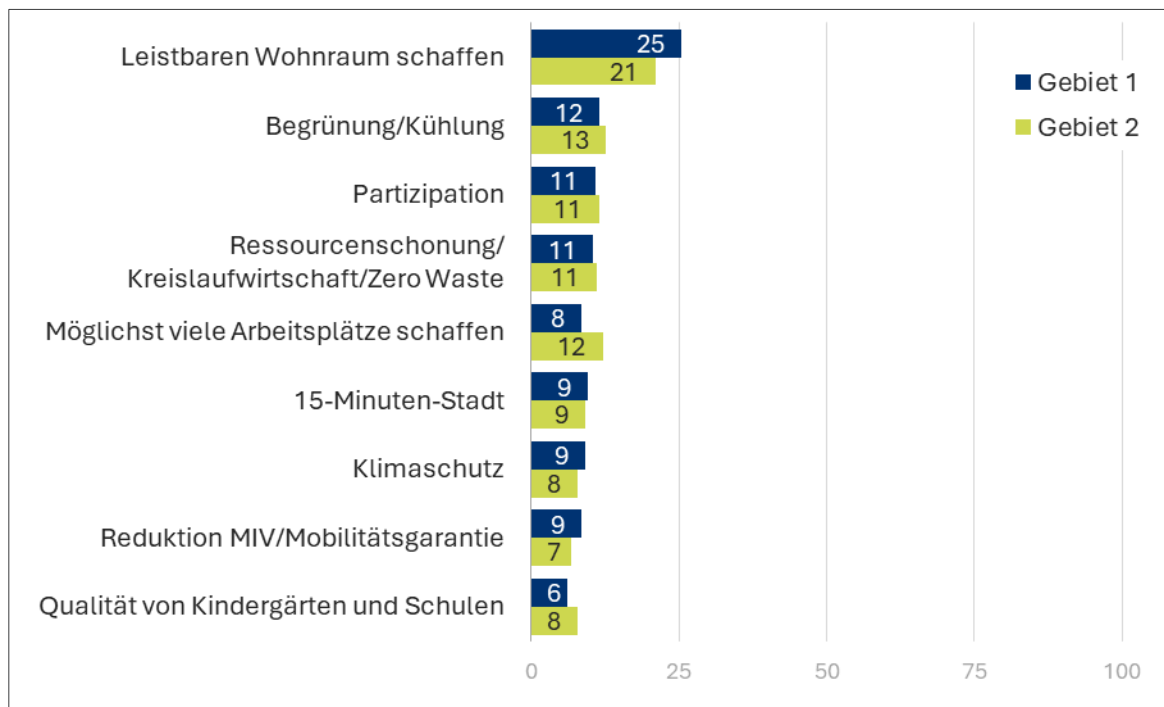
Abbildung 16: SKCW- und städtische Entwicklungsziele nach persönlicher Wichtigkeit



Angaben in % der Befragten, die das jeweilige Ziel auf Platz 1 reihen. SKCW Ziele sind umrahmt.
Basis: alle Befragten (n=601)

Um die Frage zu beantworten, ob die unmittelbare Umgebung einen Einfluss auf die persönliche Wichtigkeit der Smart-Klima-City-Ziele hat, wurden die zwei Gebiete miteinander verglichen. Die Ergebnisse zeigen allerdings keine statistisch relevanten Unterschiede zwischen den Gebieten (Abbildung 17).

Abbildung 17: Wichtigkeit der Ziele nach Gebieten



Basis: alle Befragten (n=601)

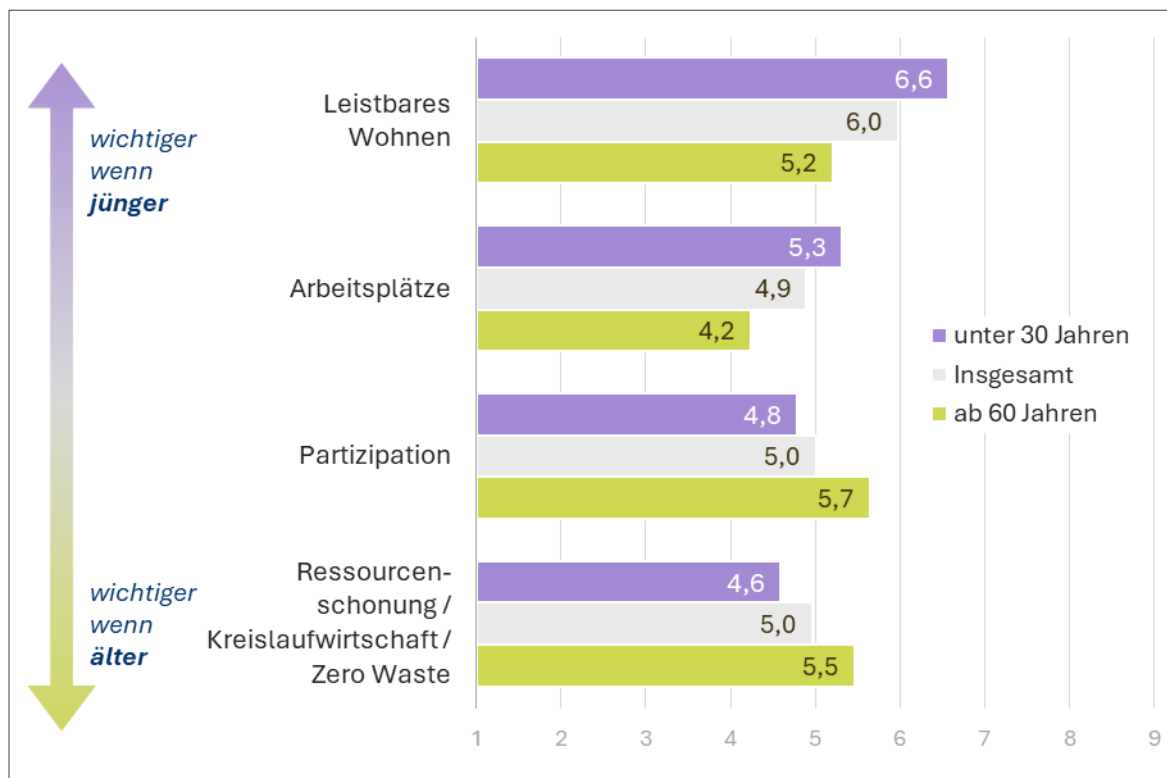
Für weitere Analysen und Gruppenvergleiche wurde den Zielen ein Punktwert von 1 bis 9 entsprechend der persönlichen Reihung durch die Befragten zugewiesen: Das Ziel auf Platz 1 erhielt den höchsten Punktwert 9, das letztgereichte Ziel erhielt den niedrigsten Punktwert 1.

Ein wesentliches Merkmal, nach dem sich die Priorisierungen in der Bevölkerung unterscheiden, ist das Alter: Die Ziele *leistbares Wohnen* und *Schaffung von Arbeitsplätzen* sind bei den Bewohner:innen unter 30 Jahren wichtiger als bei jenen ab 60 Jahren. Die Ziele *Partizipation* und *Ressourcenschonung/Kreislaufwirtschaft/Zero Waste* hingegen sind für Personen ab 60 Jahren wichtiger als bei den Jüngeren (Abbildung 18).

Die Bewohner:innen stufen die Wichtigkeit der Ziele auch nach ihrem Bildungsgrad unterschiedlich ein: Für Befragte ohne Matura sind *Arbeitsplätze* sowie die Umsetzung der *15-Minuten-Stadt* wichtiger als für Personen mit Matura. Umgekehrt sind für Bewohner:innen mit Matura die Ziele *Reduktion mobiler Individualverkehr/Mobilitätsgarantie* und *Klimaschutz* wichtiger als für Personen ohne Matura (Abbildung 19).

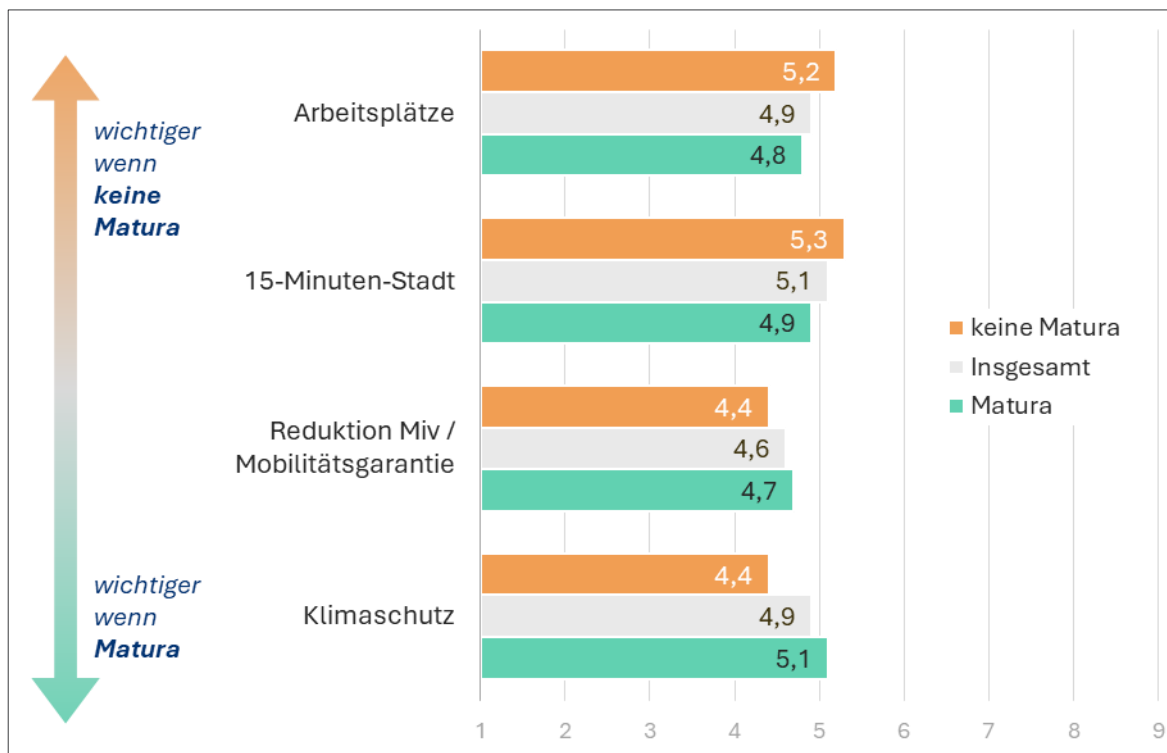
Für Personen, die nicht oder nur knapp mit ihrem Einkommen auskommen, sind die Ziele *leistbares Wohnen* und *Umsetzung der 15-Minuten-Stadt* wichtiger. Bewohner:innen, die mit ihrem Einkommen auskommen, werten *Klimaschutz* und *Ressourcenschonung/Kreislaufwirtschaft/Zero Waste* als wichtiger (Abbildung 20).

Abbildung 18: Wichtigkeit politischer Ziele nach Alter



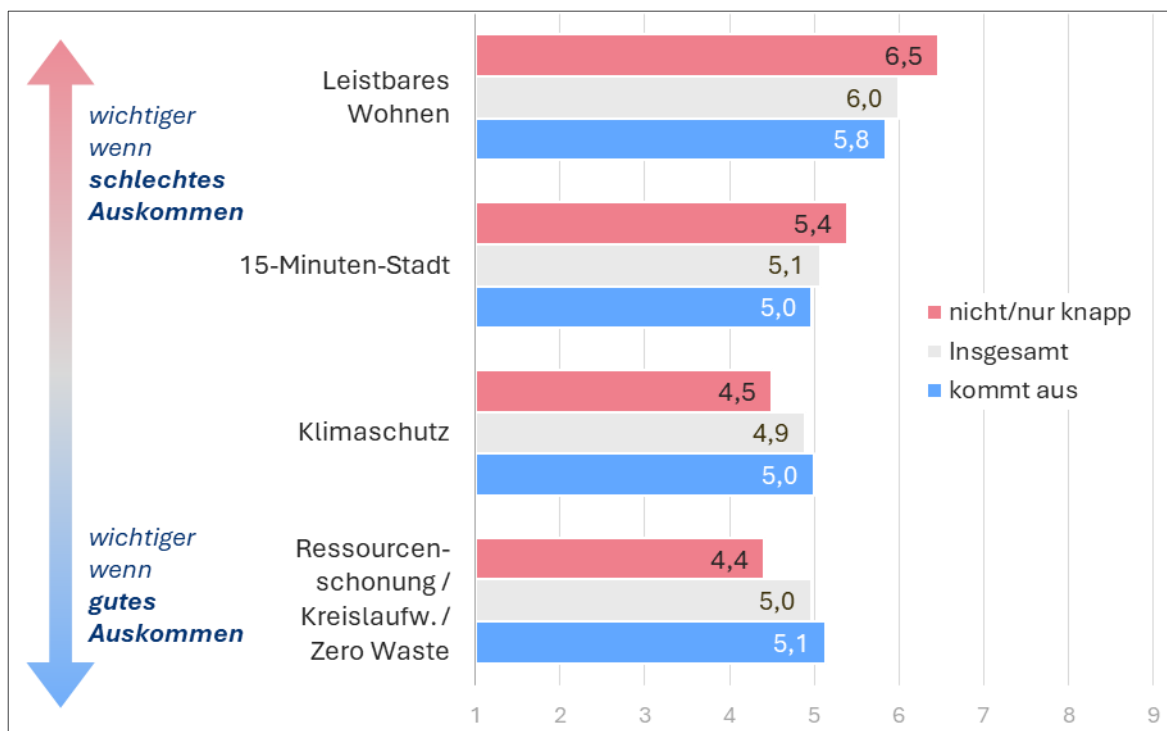
Darstellung zeigt durchschnittliche Punktwertungen je Ziel und Vergleichsgruppe / Basis: alle Befragten (n=601)

Abbildung 19: Wichtigkeit politischer Ziele nach Bildungsgrad



Darstellung zeigt durchschnittliche Punktwertungen je Ziel und Vergleichsgruppe / Basis: alle Befragten (n=601)

Abbildung 20: Wichtigkeit politischer Ziele nach Auskommen mit Einkommen



Darstellung zeigt durchschnittliche Punktwertungen je Ziel und Vergleichsgruppe / Basis: alle Befragten (n=601)

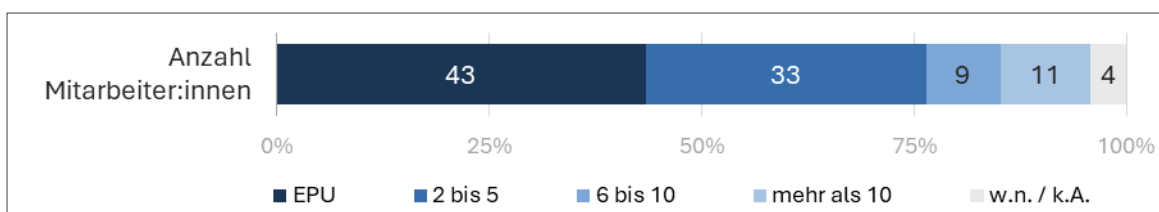
4 Ergebnisse der Unternehmer:innenbefragung

Nachdem im ersten Teil der Studienergebnisse die Zufriedenheit, Akzeptanz und die Bewusstseinsbildung der Wohnbevölkerung dargestellt wurde, werden im Folgenden die Ergebnisse aus der Unternehmer:innenbefragung dargestellt.

Für diesen Teil der Studie wurden die befragten (n=203) Unternehmer:innen bzw. Wirtschaftstreibenden am Neubau gebeten, das Frageprogramm für den umsatzstärksten Standort ihres Unternehmens im Bezirk zu beantworten. Unter den Respondent:innen waren 91 % in der Position der Geschäftsführung oder Eigentümer:in, 9 % hatten eine andere leitende Funktion im Unternehmen.

Die meisten der erfassten Unternehmen sind Ein-Personen-Unternehmen (43 %). 33 % der Unternehmen haben 2 bis 5 Mitarbeiter:innen, 9 % haben 6 bis 10 und 11 % haben mehr als 10 Mitarbeiter:innen beschäftigt (Abbildung 21).

Abbildung 21: Größe der erfassten Unternehmen

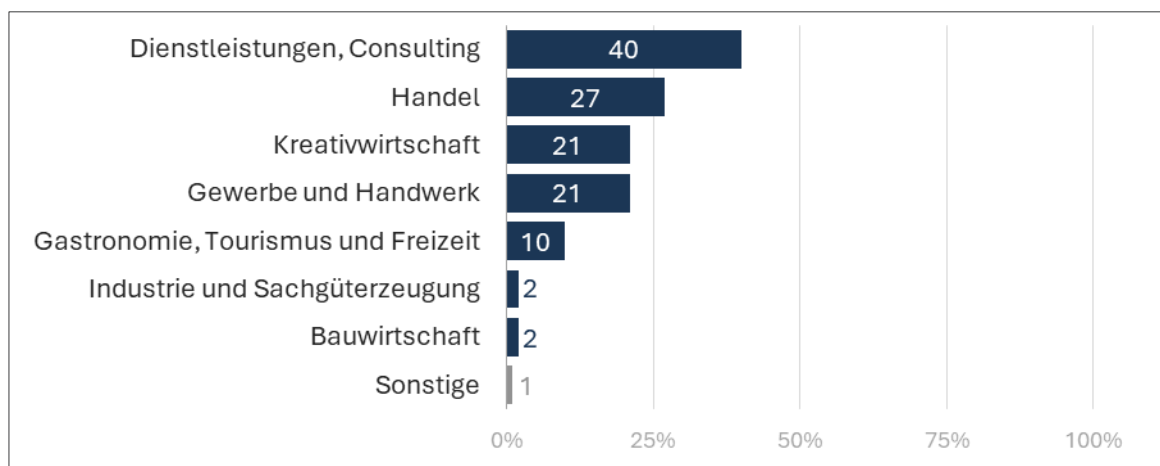


Basis: alle Befragten (n=203)

51 % der beforschten Unternehmen liegen im Zentrum des Bezirkes, inklusive Schottenfeld- und Kirchengasse. Westlich der Schottenfeldgasse befinden sich 21 % und 15 % östlich der Kirchengasse. Jeweils 6 % der Unternehmen sind entlang der Lerchenfelder Straße bzw. entlang der Mariahilfer Straße zu finden (Abbildung 5). Insgesamt liegen 31 % der Unternehmen an einer umgestalteten Einkaufsstraße.

Der größte Anteil der erfassten Unternehmen wird von den Befragten dem Dienstleistungs- und Consulting-Sektor zugerechnet. 27 % werden dem Handelssektor und 21 % der Kreativwirtschaft bzw. Gewerbe und Handwerk zugeordnet. Der Sparte Gastronomie, Tourismus und Freizeit werden 10 % der Unternehmen zugezählt (Abbildung 22).

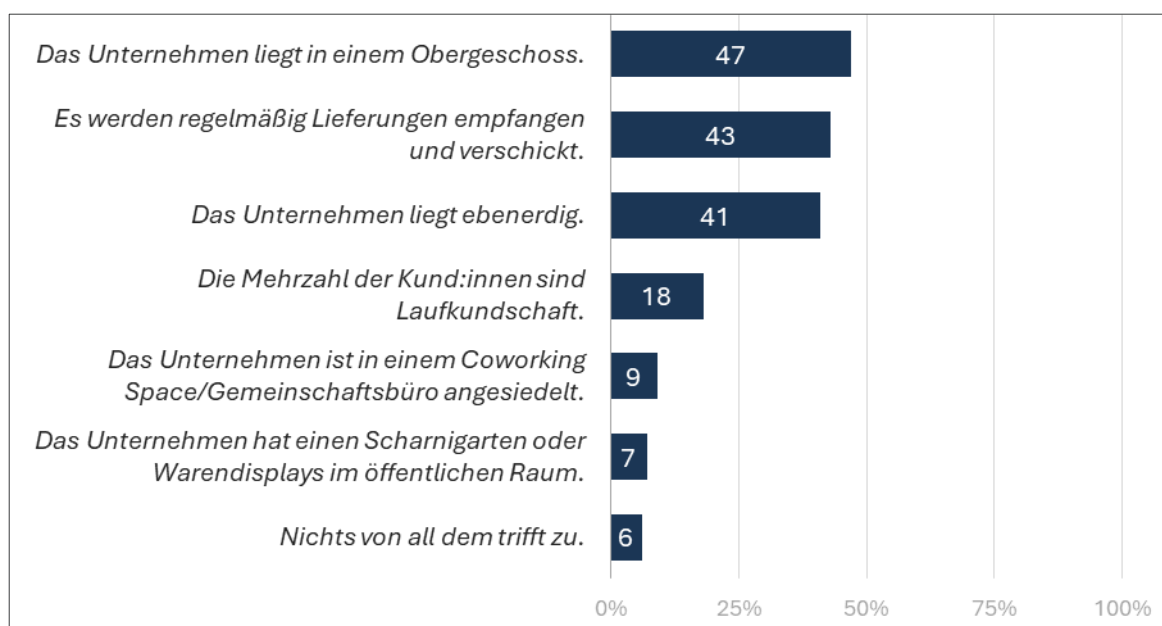
Abbildung 22: Wirtschaftssparten der befragten Unternehmen (Mehrfachnennungen)



Basis: alle Befragten (n=203)

Das häufigste Merkmal, das die erfassten Standorte aufweisen, ist, dass 47 % in einem Obergeschoss liegen, 41 % hingegen ebenerdig. Bei 43 % werden regelmäßig Lieferungen empfangen und verschickt. Die Mehrzahl der Kund:innen sind bei 18 % der Unternehmen Laufkundschaft. 9 % der Unternehmen sind in einem Coworking Space angesiedelt, 7 % haben einen Schanigarten oder Warendisplays im öffentlichen Raum (Abbildung 23).

Abbildung 23: Standortmerkmale der befragten Unternehmen (Mehrfachnennung)



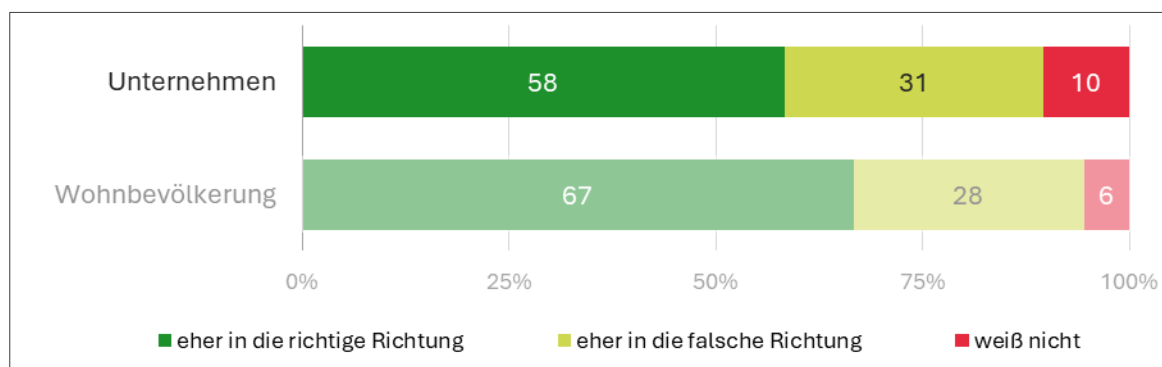
Basis: alle Befragten (n=203). Mehrfachnennung möglich.

4.1 Zufriedenheit mit dem Standort und dem Bezirk

Die per Online-Fragebogen befragten Unternehmer:innen, die genau wie die Wohnbevölkerung auch auf ihre Weise von den in Abschnitt 1.4 beschriebenen Effekten der aktuellen Krisen betroffen sind, sehen die zukünftige Entwicklung des Bezirks mehrheitlich mit 58 % optimistisch, aber etwas weniger als die breite Wohnbevölkerung mit 67 %. Im Vergleich dazu finden 31 % der befragten Unternehmer:innen und 28 % der Bewohner:innen, dass sich die zukünftige Entwicklung in Neubau eher in die falsche Richtung entwickelt (Abbildung 24).

Dieser Unterschied kann zum Teil an der Befragungsmethodik liegen: Im Unterschied zur Wohnbevölkerung wurden die Unternehmer:innen mittels Aussendungen durch die örtlichen Vereine der Kaufleute und der Wirtschaftskammer Wien eingeladen. Das verzerrt die Stichprobe der Unternehmer:innen zugunsten jener Personen, die motivierter sind, sich mitzuteilen. In der Stichprobe der Unternehmer:innen sind daher wahrscheinlich mehr besonders zufriedene und besonders unzufriedene Personen enthalten als in der Stichprobe der Wohnbevölkerung, die auf Basis einer geografischen Zufallsstichprobe zur Befragung eingeladen wurden.

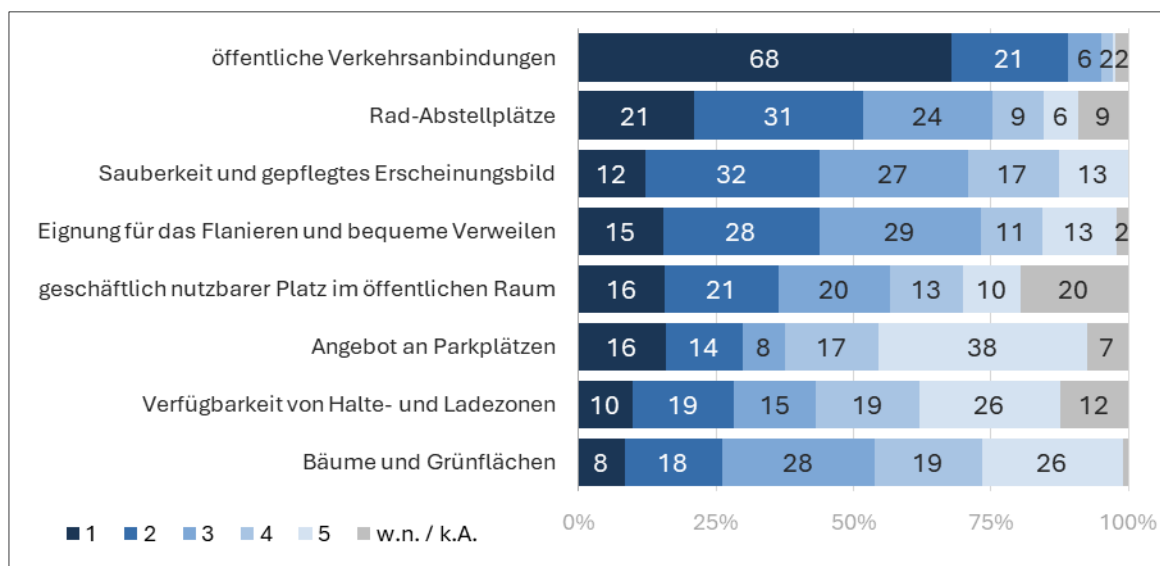
Abbildung 24: Erwartungen zur zukünftigen Entwicklung in Neubau



Basis: Unternehmer:innen: Alle Befragten (n=203). Wohnbevölkerung: Alle Befragten (n=601).

Der Unternehmensstandort spielt für die Unternehmer:innen eine besonders große Rolle, weil er sich direkt auf den betrieblichen Erfolg auswirkt. Die Mehrheit der befragten Unternehmer:innen in Neubau sind zufrieden mit der örtlichen Infrastruktur: Am zufriedensten sind die Unternehmer:innen mit der öffentlichen Verkehrsanbindung im Unternehmensstandort. 89 % vergeben hier die Noten 1 und 2, die Noten 4 und 5 werden nur von 2 % vergeben. Aber auch mit den Rad-Abstellplätzen sind die Unternehmer:innen überwiegend zufrieden (52 % Note 1 und 2, 15 % Note 4 und 5). Mit der Sauberkeit und dem gepflegten Erscheinungsbild (44 %), Eignung fürs Flanieren und bequemes Verweilen (43 %) sowie geschäftlich nutzbarer Platz im öffentlichen Raum (37 %) sind die Unternehmer:innen mäßig zufrieden. Am unzufriedensten sind sie mit dem Angebot an Parkplätzen: 55 % der Unternehmer:innen vergeben hier die Noten 4 und 5. Aber auch die Verfügbarkeit von Halte- und Ladezonen (45 %) sowie Bäume und Grünflächen (45 %) könnten den Unternehmer:innen nach verbessert werden (Abbildung 25).

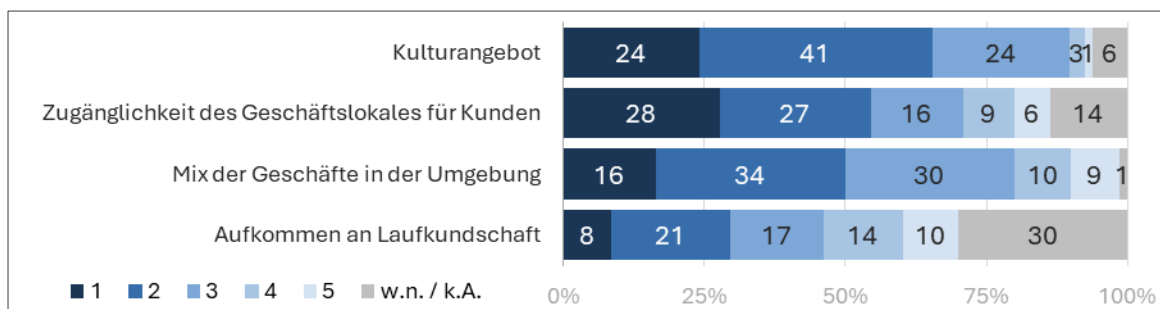
Abbildung 25: Zufriedenheit mit der Infrastruktur am Unternehmensstandort



Basis: alle Befragten (n=203)

Betreffend weitere Gegebenheiten rund um den Unternehmensstandort sieht das Bild wie folgt aus: 65 % der Unternehmer:innen sind mit dem Kulturangebot im Bezirk zufrieden (Noten 1 und 2). Aber auch mit der Zugänglichkeit ihres Geschäftslokales für Kund:innen (55 %) und mit dem Mix der Geschäfte (50 %) sind die Unternehmer:innen zufrieden. Die schlechteste Bewertung bekommt das Aufkommen an Laufkundschaft: 29 % der Unternehmer:innen vergeben hier die Noten 1 und 2 und 24 % die Noten 4 und 5 (Abbildung 26).

Abbildung 26: Zufriedenheit mit weiteren Gegebenheiten am Unternehmensstandort

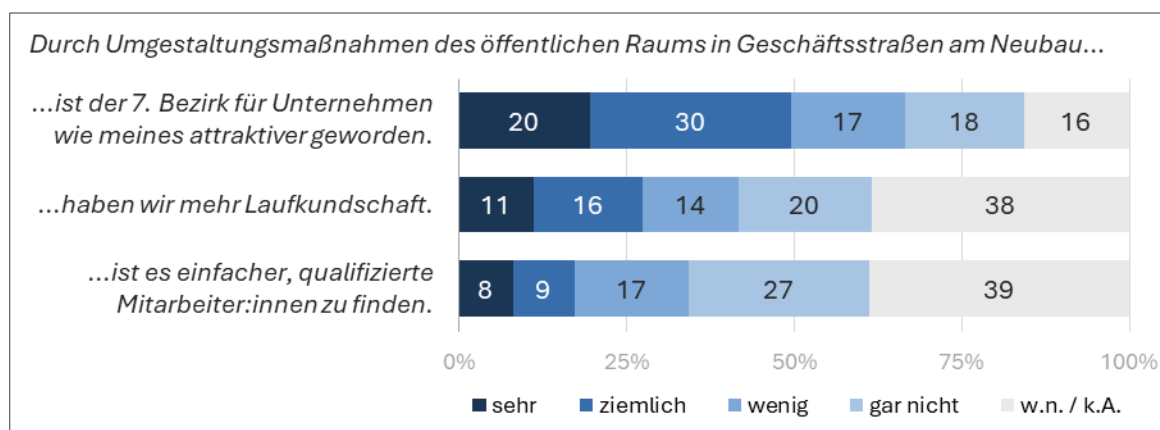


Basis: alle Befragten (n=203)

4.2 Beurteilung der bezirksweiten Auswirkungen der Umgestaltungen

Auf Ebene des Bezirks stimmen insgesamt 50 % aller befragten Unternehmer:innen der Aussage sehr und ziemlich zu, dass durch die Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums in Geschäftsstraßen am Neubau ihr Unternehmen attraktiver geworden ist. 27 % berichten von mehr Laufkundschaft, wobei sich in dieser Frage 38 % nicht deklarieren wollen, wahrscheinlich weil sie einen Büro- oder Gewerbebetrieb haben, der üblicherweise keine Laufkundschaft hat. 17 % berichten von einem positiven Einfluss der Umgestaltungsmaßnahmen auf die Suche nach qualifiziertem Personal. Der hohe Anteil an Nichtdeklarierten in dieser Frage (39 %) ergibt sich vermutlich daraus, dass viele Unternehmer:innen in Neubau seit den Umgestaltungen noch keine neuen Mitarbeiter:innen gesucht haben oder als Einpersonunternehmen arbeiten (Abbildung 27).

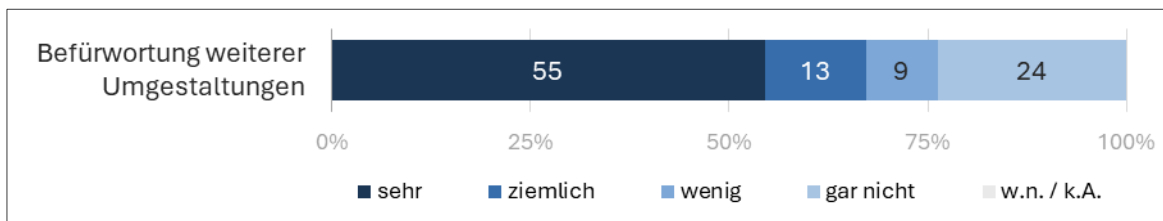
Abbildung 27: Einschätzungen der Auswirkungen der Umgestaltungen im Bezirk



Basis: alle Befragten (n=203)

Die befragten Unternehmer:innen haben eine vergleichsweise polarisierte Meinung über das Ausmaß der Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums auf Bezirksebene. Trotzdem befürwortet die deutliche Mehrheit der Unternehmer:innen (68 %) weitere Umgestaltungen (Abbildung 28).

Abbildung 28: Befürwortung weiterer Umgestaltungen im Bezirk

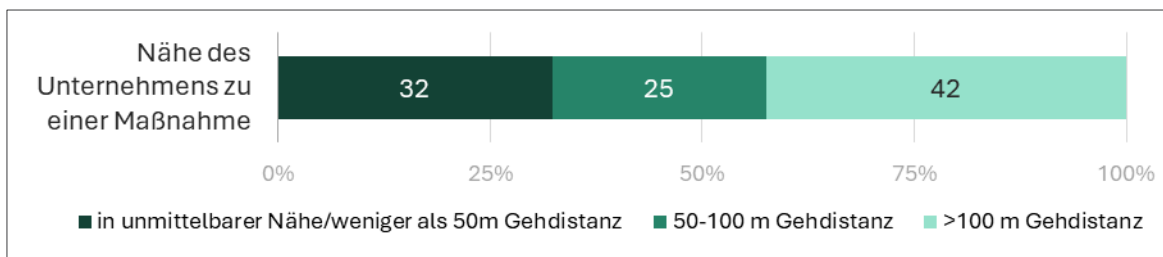


Basis: alle Befragten (n=203)

4.3 Beurteilung der Umgestaltungen in der näheren Umgebung

Die Zufriedenheit mit den Umgestaltungen wurde auch auf der lokalen Ebene abgefragt, wobei nur Unternehmer:innen befragt wurden, deren Unternehmensstandort auch wirklich in der Nähe von mindestens einer konkreten Maßnahme liegt: Das trifft auf insgesamt 57 % der befragten Unternehmer:innen zu: 32 % der erfassten Unternehmensstandorte befinden sich in der unmittelbaren Umgebung bzw. weniger als 50 Meter Gehweite von einer Umgestaltung, weitere 25 % sind weniger als 100 Meter entfernt. 42 % der erfassten Unternehmensstandorte liegen in einer Entfernung von mehr als 100 Metern (Abbildung 29) und wurden aus den folgenden Analysen ausgeschlossen.

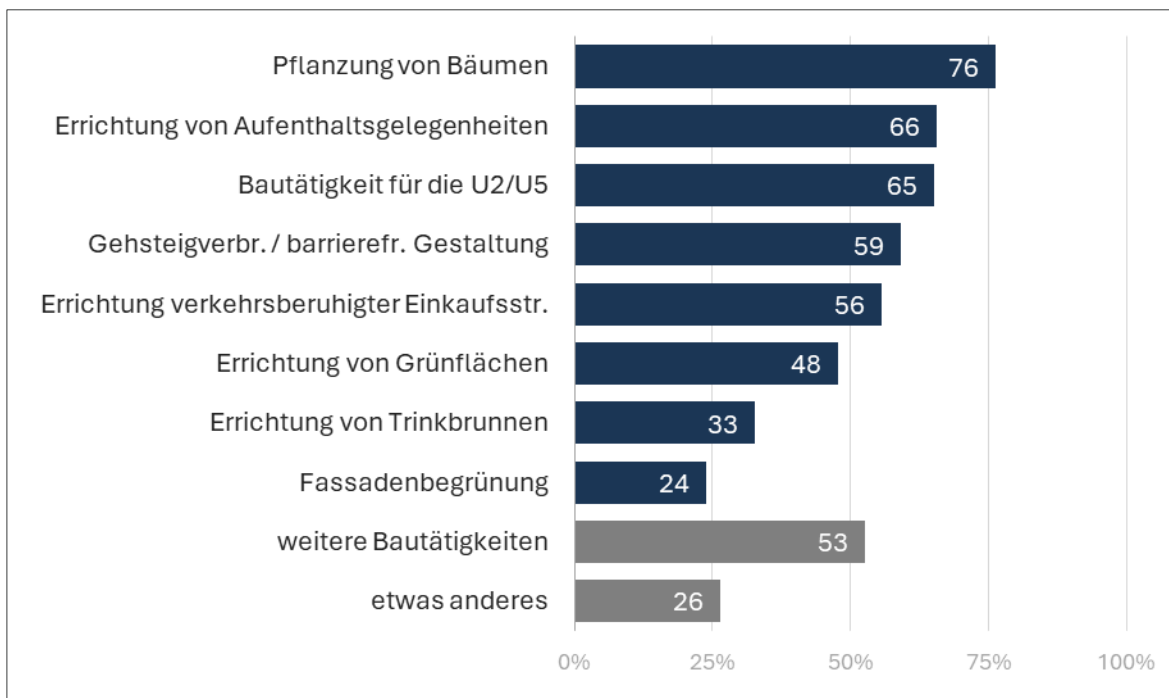
Abbildung 29: Entfernung der Befragten Unternehmer:innen zu Umgestaltungen



Basis: alle Befragten (n=203)

Die Umgestaltung, die am häufigsten von den befragten Unternehmer:innen in der unmittelbaren Nähe ihres Unternehmensstandortes bemerkt wurden, ist die Pflanzung von Bäumen (76 %). Auch die Errichtung von Aufenthaltsgelegenheiten und die Bautätigkeit für die U2/U5 wurden häufig wahrgenommen (66 % bzw. 65 %). Die Gehsteigverbreiterung bzw. die barrierefreie Gestaltung und die Errichtung verkehrsberuhigter Einkaufsstraßen - hier handelt es sich höchstwahrscheinlich um die Neubaugasse (Umsetzungsjahr 2020) und/oder die Zollergasse (Umsetzungsjahr 2021) - wurden von 59 % bzw. 56 % der Unternehmer:innen bemerkt, deren Unternehmensstandort sich in der unmittelbaren Nähe befindet. Am wenigsten bemerkt wurde die Fassadenbegrünung (24 %) (Abbildung 30).

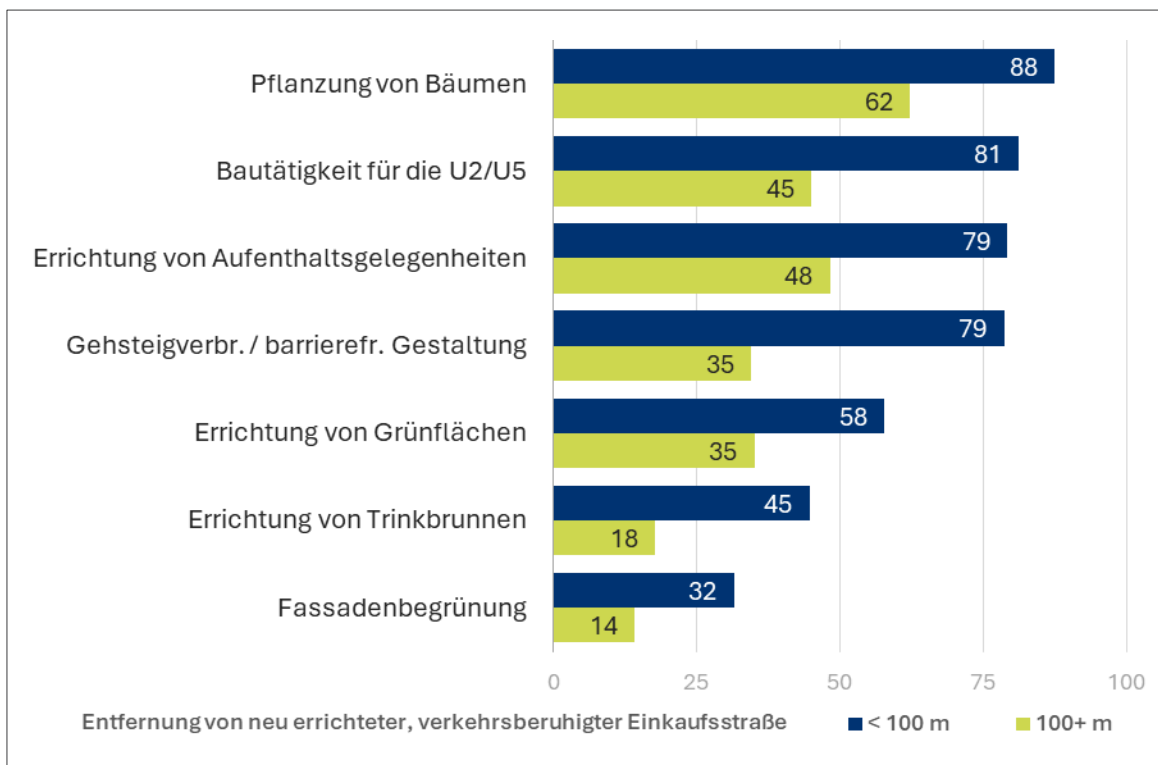
Abbildung 30: Wahrnehmung von Umgestaltungen in der unmittelbaren Nähe des Unternehmensstandortes (Mehrfachnennung)



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Unternehmer:innen, die sich an oder in der Nähe einer neu errichteten, umgestalteten, und verkehrsberuhigten Einkaufsstraße verorten, nahmen im Zuge der Umgestaltungen insgesamt deutlich öfter Maßnahmen wahr. Die Maßnahme *Pflanzung von Bäumen* wurde von 88 % der Unternehmer:innen, deren Unternehmen sich an einer umgestalteten Einkaufsstraße befindet, am häufigsten wahrgenommen. Unter Unternehmer:innen, deren Unternehmen sich nicht an einer umgestalteten Einkaufsstraße befindet, lag der Anteil von *wahrgenommenen Baumpflanzungen* bei lediglich 62 %, ein Unterschied von 26 Prozentpunkten. Das gleiche Muster findet sich auch bei anderen Baumaßnahmen wieder, insbesondere im Fall von *Gehsteigverbreiterungen* bzw. *barrierefreier Gestaltung* und der *Errichtung von Trinkbrunnen* (Abbildung 31).

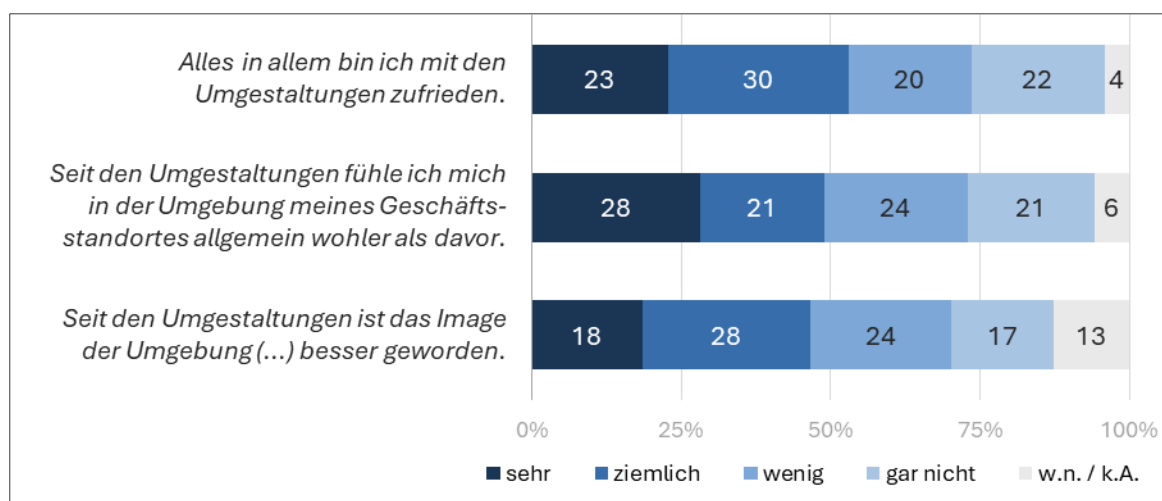
Abbildung 31: Wahrnehmung von Umgestaltungen nach Nähe zu verkehrsberuhigter Einkaufsstraße



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Die Umgestaltungen werden von Unternehmer:innen in der Nähe der Umgestaltungsmaßnahmen polarisierter gesehen und beurteilt als von der Wohnbevölkerung: Insgesamt sind 53 % mit den Umgestaltungen alles in allem zufrieden („sehr“ oder „ziemlich“), dem stehen insgesamt 42 % Unzufriedene („wenig“ oder „gar nicht“) gegenüber. Dieses Muster zeigt sich auch bei den anderen Aussagen: Jeweils die Hälfte fühlt sich seit der Umgestaltung in der Umgebung des Geschäftsstandortes allgemein wohler (49 %) bzw. nicht wohler (45 %) als davor. 46 % der Unternehmer:innen stimmen der Aussage zu, dass seit der Umgestaltung das Image der Umgebung besser geworden ist, 41 % stimmen dem wenig bis gar nicht zu (Abbildung 32).

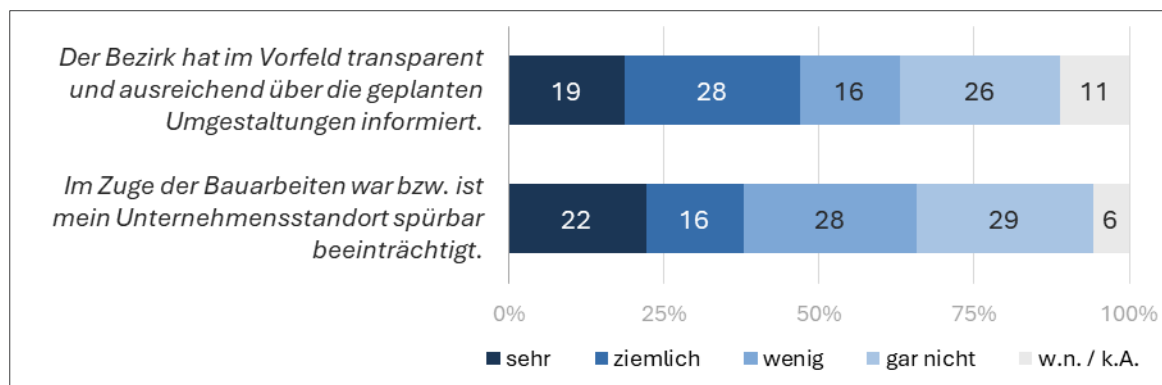
Abbildung 32: Zustimmung zu Aussagen über die Umgestaltungen



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Auch die Begleitumstände der Umgestaltungen beurteilen die Unternehmer:innen polarisiert: 47 % stimmen der Aussage sehr und ziemlich zu, dass die Informationskampagne des Bezirks im Vorfeld transparent und ausreichend war und 42 % stimmen dieser Aussage nicht und gar nicht zu. Der Aussage, dass im Zuge der Bauarbeiten der Unternehmensstandort spürbar beeinträchtigt ist bzw. war, stimmen 38 % der Unternehmer:innen mit sehr und ziemlich zu, 57 % hingegen mit wenig und gar nicht (Abbildung 33).

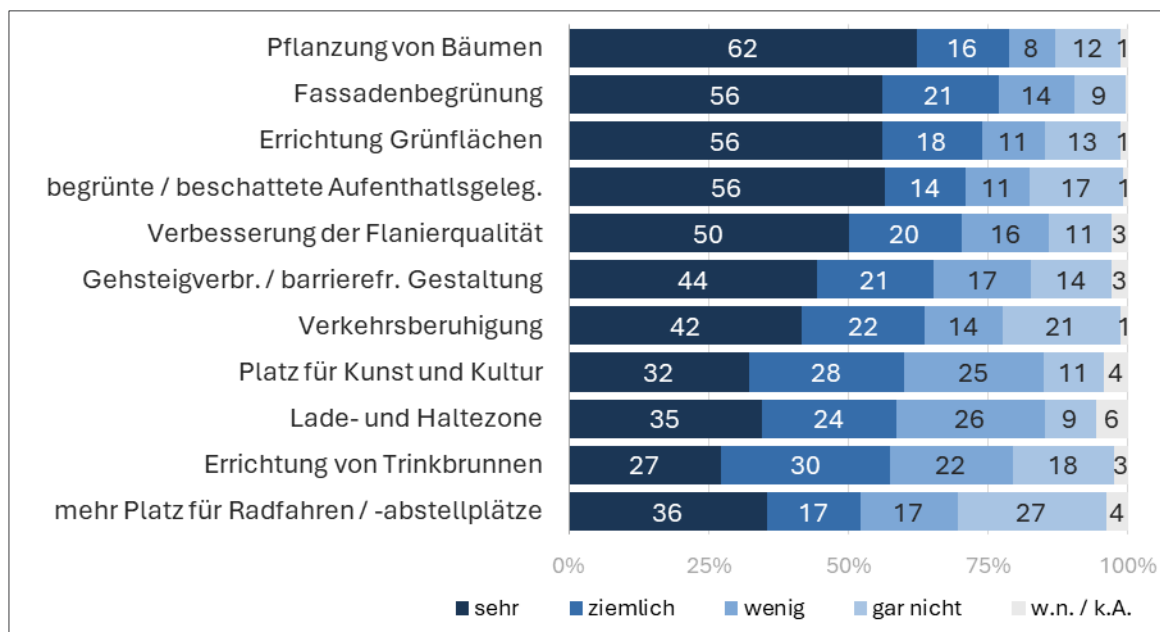
Abbildung 33: Zustimmung zu Aussagen über Begleitumstände der Umgestaltungen



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Insgesamt bezeichnen 78 % der Befragten die Pflanzung von Bäumen in der Nähe des Standortes als wünschenswert („sehr“ und „ziemlich“). Auch Fassadenbegrünungen (77 %) und die Errichtung von Grünflächen (74 %) werden als wünschenswert beurteilt. Den Wunsch nach begrünten bzw. beschatteten Aufenthaltsgelegenheiten äußern 71 % sowie nach Verbesserung der Flanierqualität 70 %. Mehr Platz für Radfahren und für Radabstellplätze wünschen sich Unternehmer:innen mit 52 % am wenigstens (Abbildung 34).

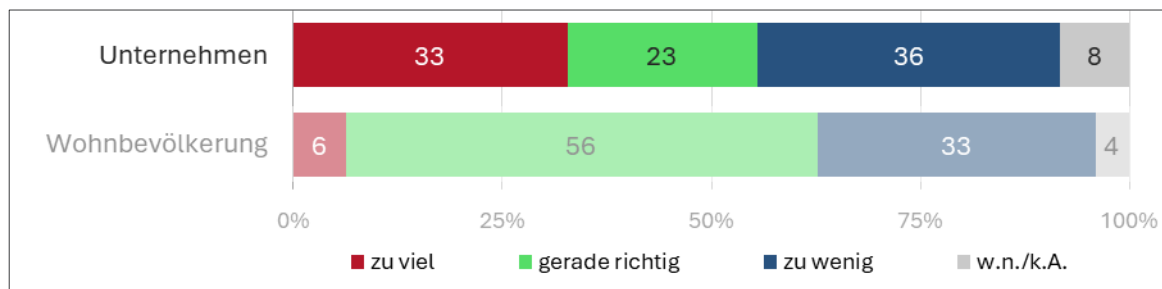
Abbildung 34: Wünschenswerte Umgestaltungen in der Nähe des Unternehmens



Basis: alle Befragten (n=203)

Unternehmer:innen, deren Geschäftsstandort weniger als 100m von einer Umgestaltungsmaßnahme entfernt liegt, wurden im Zuge der Befragung auch nach ihrer Bewertung des Ausmaßes der Umgestaltungen gefragt. Wie die Beurteilung wird auch das Ausmaß der Umgestaltungen, verglichen mit den Antworten der Wohnbevölkerung, polarisiert eingeschätzt: Für 33 % der Unternehmer:innen ist das Ausmaß zu viel, für 36 % hingegen zu wenig. 23 % schätzen das Ausmaß als gerade richtig ein (Abbildung 35).

Abbildung 35: Ausmaß der Umgestaltungen in der unmittelbaren Umgebung



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123), Wohnbevölkerung: alle Befragten (n=601).

4.4 Analyse: Welche Umgestaltungsmaßnahmen sind für die Zufriedenheit von Unternehmer:innen mit der Umgestaltung besonders ausschlaggebend?

Parallel zur Analyse der wesentlichsten Zufriedenheitsfaktoren mit den Umgestaltungen unter der Wohnbevölkerung wurde diese Analyse auch für die befragten Unternehmer:innen durchgeführt.

Ziel war, analog zur Wohnbevölkerung, die Analyse des Einflusses von subjektiv wahrgenommenen Verbesserungen und von Begleitumständen der Umgestaltungen. Im Fall der Unternehmer:innen kommt zusätzlich die Wahrnehmung von konkreten Umgestaltungsmaßnahmen hinzu. Eine lineare Regressionsanalyse erwies aufgrund von Multikollinearität³ unter den abgefragten Begleitumständen und subjektiven Verbesserungen als unmöglich, da die Einflussstärken der Variablen im Modell nicht auseinander zu halten sind.

Daher wurden explorative, bivariate Analysen (Korrelationsanalysen, Kreuztabellierungen) durchgeführt, deren Ergebnisse im Folgenden präsentiert werden.

Einfluss von Begleitumständen und wahrgenommenen Verbesserungen aufgrund der Umgestaltungen

Tabelle 2 zeigt die Zusammenhangsstärke zwischen der Zufriedenheit mit den Umgestaltungen mit verschiedenen Begleitumständen und wahrgenommenen Verbesserungen aufgrund der Umgestaltungen, ermittelt durch bivariate Korrelationsanalyse. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Besonders zufriedene Unternehmer:innen beurteilen sowohl Bezirkskommunikation als auch wahrgenommene Verbesserungen positiver. Die Zusammenhangsstärke zwischen Zufriedenheit mit den Umgestaltungen, dem Begleitumstand „Bezirkskommunikation“ und sämtlichen wahrgenommenen Verbesserungen ist mit $>0,7$ als sehr hoch zu bezeichnen. Parallel zur Wohnbevölkerung kann aber hier die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Qualität der Begleitkommunikation im Vorfeld der Umgestaltungen auch für Unternehmer:innen sehr wichtig ist.
- Bauarbeiten beeinträchtigen die spätere Zufriedenheit mit Umgestaltungen, sie verhindern die Zufriedenheit jedoch nicht völlig. Die Beeinträchtigung durch Bauarbeiten während der Umgestaltungen hängt statistisch signifikant und negativ mit der allgemeinen Zufriedenheit mit Umgestaltungen zusammen, jedoch nicht in dem gleichen Maß, wie z.B. zufriedenstellende Kommunikation des Bezirks im

³ Multikollinearität tritt dann auf, wenn besonders starke Korrelationen zwischen mehreren Variablen auftreten, die im Modell eigentlich unnachbarlich nahe beieinander sind. Im vorliegenden Fall korreliert der Großteil der als Einflussfaktoren geltenden Variablen untereinander stärker als 0,6 (Korrelationskoeffizient).

Vorfeld, oder die wahrgenommene Attraktivierung des Bezirks. Die in Abschnitt 5 durchgeführten Interviews mit Unternehmer:innen aus dem Bezirk zeigen, dass positive und negative Begleitumstände durchaus differenziert mit dem Endresultat abgewogen werden.

Tabelle 2: Bivariate Korrelationskoeffizienten Zufriedenheit mit Umgestaltungen, Begleitumstände und subjektiv wahrgenommene Verbesserungen

Bivariate Korrelation mit Zustimmung zu Aussage... „Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden“		
Einflusstyp	Zustimmung zu Aussage...	↓
Begleitumstände	"Der Bezirk hat im Vorfeld transparent und ausreichend über die geplanten Umgestaltungen informiert"	0,731
	"Im Zuge der Bauarbeiten war bzw. ist mein Unternehmensstandort spürbar beeinträchtigt"	-0,466
Wahrgenommene Verbesserungen	"Seit den Umgestaltungen ist das Image der Umgebung (...) besser geworden"	0,755
	"Seit den Umgestaltungen fühle ich mich in der Umgebung meines Geschäftsstandortes allgemein wohler als davor"	0,783
	"Durch Umgestaltungsmaßnahmen (...) ist der 7. Bezirk für Unternehmen wie meines attraktiver geworden"	0,836

Alle Korrelationskoeffizienten sind statistisch signifikant $p < 0,05$.
Basis: Alle Befragten (n=201, listenweiser Fallausschluss)

Einfluss von wahrgenommenen Umgestaltungsmaßnahmen

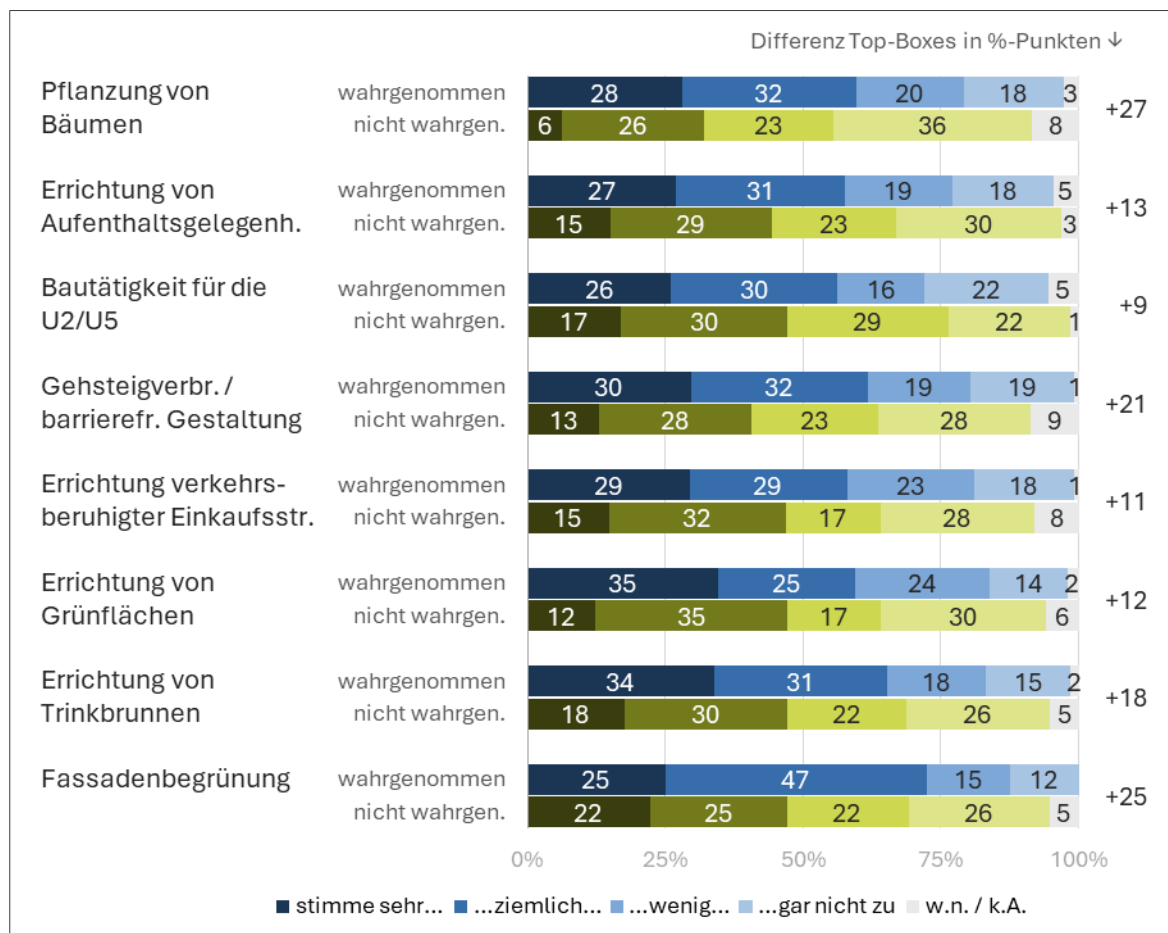
Die seit 2019 durchgeführten Umgestaltungsmaßnahmen im Bezirk können in zwei wesentliche Kategorien eingeteilt werden:

- Die Errichtung von verkehrsberuhigten Einkaufsstraßen bzw. Begegnungszonen (Neubaugasse und Zollergasse)
- Größere Verbesserungen (z.B. in der Zieglergasse) oder punktuelle Verbesserungen der Aufenthaltsqualität (z.B. Teile der Lindengasse oder der Schottenfeldgasse)

Hierbei ist zu bedenken, dass die Umgestaltungen der Neubaugasse und der Zollergasse neben der fundamentalen Umgestaltung des Straßenquerschnitts auch den Großteil jener Elemente beinhalten, die auch an anderen Orten wie der Zieglergasse errichtet wurden, z.B. Bäume, Trinkbrunnen etc. Es ist daher sinnvoll zu vergleichen, wie sich die Zufriedenheiten von Unternehmer:innen je nach Nähe zu einer neuerrichteten verkehrsberuhigten Einkaufsstraße unterscheiden.

Abbildung 36 vergleicht im ersten Schritt die allgemeine Zufriedenheit mit den erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen nach Wahrnehmung konkreter Maßnahmen. Insgesamt sticht der Unterschied, den die Errichtung einer verkehrsberuhigten Einkaufsstraße für die Zufriedenheit der befragten Unternehmer:innen macht, nicht hervor: Unternehmer:innen, deren Unternehmensstandort in der Nähe einer solchen Maßnahme liegt, stimmen „nur“ um insgesamt 11 Prozentpunkte häufiger „sehr“ und „ziemlich“ zu, mit den Umgestaltungen zufrieden zu sein. Verglichen damit sind Unternehmer:innen mit Standorten in der Nähe von Baumpflanzungen (insgesamt +27 Prozentpunkte „stimme sehr zu“ und „stimme ziemlich zu“ gegenüber Personen, die diese Maßnahmen nicht wahrnehmen), Fassadenbegrünungen (+ 25 Prozentpunkte) oder Gehsteigverbreiterungen (+21 Prozentpunkte) zufriedener.

Abbildung 36: Zustimmung „Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden“ nach Wahrnehmung von Umgestaltungsmaßnahmen



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Im zweiten Schritt zeigt Abbildung 37 den Unterschied, den verschiedene Maßnahmen für die Zufriedenheit machen, verglichen nach Nähe des Unternehmensstandorts zu einer neuerrichteten verkehrsberuhigten Einkaufsstraße: Unternehmer:innen mit Standort an oder in der Nähe einer neuerrichteten verkehrsberuhigten Einkaufsstraße sind vor allem dann mit den Umgestaltungen zufrieden, wenn sie dort auch *Baumpflanzungen* oder *Fassadenbegrünungen* wahrnehmen⁴. Neben der *Verkehrsberuhigung* selbst machen andere Maßnahmen mit durchschnittlich 8 Prozentpunkten insgesamt weniger Unterschied für die Zufriedenheit. Umgekehrt stimmen Unternehmer:innen, deren Standort abseits einer neuerrichteten verkehrsberuhigten Einkaufsstraße liegt, insgesamt wesentlich eher zu, zufrieden zu sein wenn in Standortnähe Maßnahmen umgesetzt wurden, nämlich im Schnitt um 25 Prozentpunkte eher. Dabei erweisen sich *Gehsteigverbreiterungen* (+40 Prozentpunkte) bzw. *barrierefreie Gestaltung*, die *Errichtung von Trinkbrunnen* und die *Pflanzung von Bäumen* als besonders förderlich für die Zufriedenheit.

Zusammenfassung der Analyseergebnisse

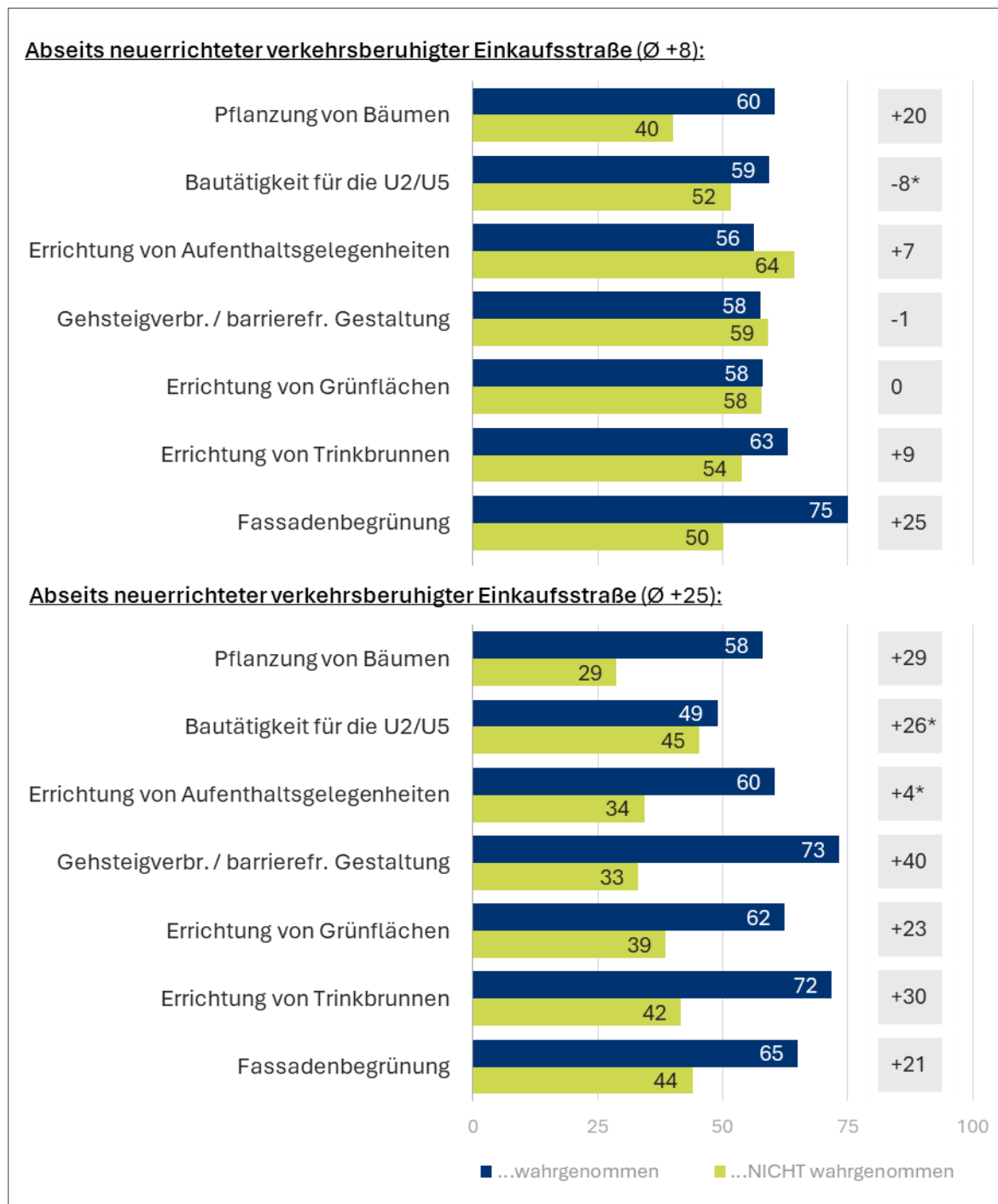
Die vorliegende Analyse lässt die folgenden wesentlichen Schlussfolgerungen zu:

1. Die Qualität der Begleitkommunikation im Vorfeld der Umgestaltungen trägt, analog zur Wohnbevölkerung, wesentlich zur Zufriedenheit mit Umgestaltungen im öffentlichen Raum bei.
2. Bauarbeiten beeinträchtigen die spätere Zufriedenheit mit Umgestaltungen, sie verhindern Zufriedenheit jedoch nicht völlig.
3. Baumpflanzungen rufen besonders viel Zufriedenheit mit Umgestaltungen im öffentlichen Raum hervor, unabhängig davon, ob sie in verkehrsberuhigten Einkaufsstraßen oder an anderen Stellen der Stadt erfolgen.
4. Im Fall von Unternehmensstandorten, die abseits von verkehrsberuhigten Einkaufsstraßen liegen, sind zusätzlich zu Baumpflanzungen die folgenden Maßnahmen besonders stark mit Zufriedenheit assoziiert: Gehsteigverbreiterungen bzw. barrierefreie Gestaltung, sowie Trinkbrunnen, Aufenthaltsgelegenheiten⁵ und Grünflächen.

⁴In den Rahmen des Projekts verfügbaren Unterlagen gibt es keine Hinweise auf zusätzlich begrünte Fassaden in der Neubau- oder Zollergasse. Es kann daher sein, dass die Befragten unter Fassadebegrünung auch andere Begrünungsmaßnahmen oder private Begrünungsprojekte subsumierten.

⁵ Achtung: kleine Fallzahl!

Abbildung 37: Zustimmung „Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden“ nach Wahrnehmung von Umgestaltungsmaßnahmen, verglichen nach Nähe zu verkehrsberuhigter Einkaufsstraße (Top Boxes).



Angaben in %. Top Boxes (stimme „sehr“ und „ziemlich“ zu“)

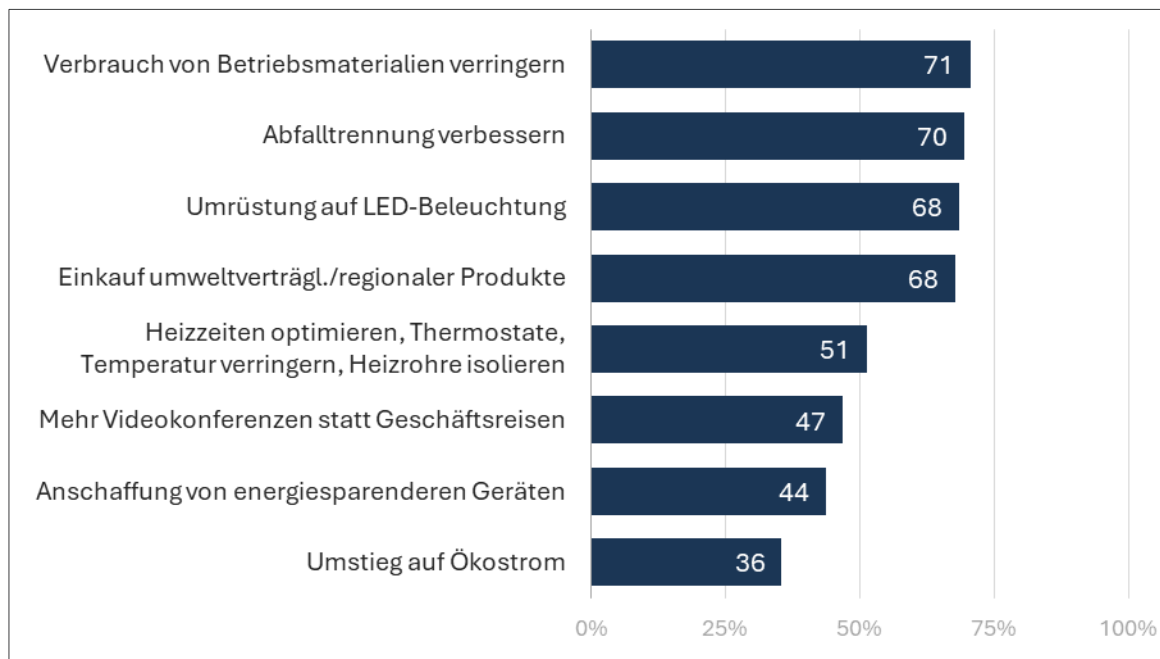
*Achtung: Fallzahl bei einer Vergleichsgruppe geringer als n = 10

Basis: 1) Befragte, deren Unternehmensstandort max. 100 Meter Gehweite von Umgestaltungsmaßnahmen liegt, aber abseits neuer verkehrsberuhigter Einkaufsstraße (n=50) 2) Befragte, deren Unternehmensstandort max. 100 Meter Gehweite von neuer verkehrsberuhigter Einkaufsstraße liegt (n=63)

4.5 Maßnahmen für Klimaschutz und -anpassung durch Unternehmer:innen

Die Unternehmen wurden auch befragt, welche Maßnahmen zu Klimaschutz, Kreislaufwirtschaft und Klimaanpassung in ihrem Betrieb im Bezirk umgesetzt wurden, die direkt oder indirekt zur Erreichung der Ziele der Smart Klima City Wien Strategie beitragen: An erster Stelle steht die *Verringerung von verbrauchten Betriebsmaterialien* (71 % Nennung durch die befragten Unternehmer:innen). Ein weiteres, sehr häufig umgesetztes Ziel war die *Abfalltrennung zu verbessern* (70 %). Der *Einkauf umweltverträglicher und/oder regionaler Produkte* sowie die *Umrüstung auf LED-Beleuchtung* wurde jeweils von 68 % umgesetzt. Die *Optimierung von Heizzeiten und Temperatur* wurde von 51 % der Unternehmen umgesetzt. *Mehr Videokonferenzen statt Geschäftsreisen* und die *Anschaffung von energiesparenderen Geräten* haben 47 bzw. 44 % umgesetzt. Den Umstieg auf *Ökostrom* in ihren Unternehmen haben 36 % der Unternehmer:innen geschafft (Abbildung 38).

Abbildung 38: Umgesetzte Maßnahmen durch Unternehmer:innen (Mehrfachnennung)



Basis: Befragte (n=203)

5 Ergebnisse der Stakeholder:innenbefragung

Grundsätzlich ist anzumerken, dass in diesem Bericht nur Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums evaluiert werden, die von der Bezirksvorstehung Neubau initiiert wurden. Die folgende Prozessanalyse trifft daher nicht auf Projekte zu, die von Magistratsabteilungen, den Wiener Linien, Unternehmen oder Privatpersonen initiiert wurden. Ein wesentlicher Teil der Interviews mit den Stakeholder:innen betraf die Perspektive der Stakeholder:innen bzw. ihrer Vertreter:innen auf die durch den Bezirk Neubau initiierten Umgestaltungsprozesse. Bei der Interpretation der Ergebnisse wurde stets bedacht, dass die Schilderungen in den Interviews subjektive Außenperspektiven auf komplexe institutionelle Prozesse mit vielen anderen involvierten Stakeholder:innen darstellen.

5.1 Analytische Beschreibung des Prozessablaufs

Auf Basis der Schilderungen der Stakeholder:innen hat das Forscher:innenteam ein analytisches Phasenmodell für die evaluierten Umgestaltungsprozesse in Neubau konstruiert. Ihre Einteilung und Benennung dienen dem besseren Verständnis der Stakeholder:innen-Schilderungen und Schlussfolgerungen. Die Phasen sind daher nicht mit den tatsächlichen formalisierten Verwaltungsabläufen ident. Sie werden im Folgenden in der Reihenfolge ihres Aufeinanderfolgens beschrieben:

1. **Projektstart:** Aus der Perspektive der beforschten Stakeholder:innen umfasste diese Phase alle Zielformulierungen und Planungstätigkeiten für die evaluierten Umgestaltungsprojekte zwischen 2019 und 2024, in welche sie zunächst nicht eingebunden waren.
2. **Phase der Konsensfindung:** Diese Phase begann, als die Bezirksvorstehung die ersten Stakeholder:innen einbezog und die interviewten Stakeholder:innen Einblicke in die ersten Planungen und Zielformulierungen seitens der Bezirksvorstehung erhielten.

Die wesentliche Eigenschaft der Phase der Konsensfindung ist, dass den interviewten Vertreter:innen der Stakeholder:innen keine allgemeingültigen, standardisierten Regeln dafür bekannt sind, wie der Prozess bzw. Ablauf zur Einbindung der Stakeholder:innen im Rahmen der Konsensfindungsphase auszusehen hat. Dies betrifft die folgenden Eigenschaften des Prozesses:

- den Zeitpunkt der Einbindung der einzelnen Stakeholder:innen
- die Frage, welche Stakeholder:innen eingebunden werden
- das Ausmaß der Mitbestimmung, die die einzelnen Stakeholder:innen im Rahmen des Prozesses haben.

Im Rahmen dieser Phase werden Entscheidungen über viele Details des Projekts getroffen, weshalb sie von großer Bedeutung für die beteiligten Akteure ist.

Institutionelle Stakeholder:innen: Die beforschten Stakeholder:innen beschreiben, dass im Zuge der Umgestaltungen in Neubau stets die folgenden institutionellen Stakeholder:innen einbezogen wurden:

- Die Sozialpartner Arbeiterkammer und Wirtschaftskammer Wien
- Die Magistratsabteilungen, deren Zuständigkeitsbereiche berührt werden
- Die Wiener Linien, sofern die Umgestaltungen die Infrastruktur oder Streckenverläufe des ÖV berühren

Diese Stakeholder:innen nehmen auch an der formalen Projekts- und Einbautenbesprechung teil, die das Ende der Phase der Konsensfindung einläutet und die dem eigentlichen Baustart vorangeht (siehe unten).

Anrainer:innen: Anrainer:innen umfassen die Wohnbevölkerung, die Arbeitsbevölkerung sowie ansässige Unternehmer:innen, im Fall von Neubau vertreten z.B. durch den Verein IG Kaufleute am Neubau. Den Angaben der interviewten institutionellen Stakeholder:innen zufolge variierten das Ausmaß, der Zeitpunkt und die Form der Einbindung der Anrainer:innen im Verlauf der verschiedenen umgesetzten Projekte zwischen 2019 und 2024. Aus den Schilderungen der interviewten Stakeholder:innen ist entnehmbar, dass bei der Einbindung der Anrainer:innen ein gemeinsamer Lernprozess stattfand, sowohl bezüglich der Zeitpunkte und der Form der Einbindung als auch hinsichtlich des Ausmaßes der Mitbestimmung. Besonders die Tatsache, dass es in manchen Fällen möglich war, auch noch nach Baubeginn Änderungen vorzunehmen, wurde positiv hervorgehoben.

- 3. Formalisierte Phase:** Neben den wahrgenommenen nichtstandardisierten Prozesselementen berichten die interviewten Vertreter:innen der Stakeholder:innen von zwei wesentlichen formalen Prozesselementen eines Projekts zur Umgestaltung des öffentlichen Raums, die hier beschrieben werden:

Ortsverhandlungen: Ortsverhandlungen sind formal als „Augenscheine und kommissionelle Verhandlungen“ im Wirkungsbereich der Bezirksvorstehung angesiedelt und stellen wichtige Schritte im Rahmen eines Prozesses zur Umgestaltung des öffentlichen Raums dar. Den Erzählungen der Interviewpartner:innen zufolge werden diese im Rahmen von „Ortsverhandlungen“ durchgeführt und dienen zur Beurteilung unter welchen Bedingungen ein Vorhaben umsetzbar ist. Die Vertreter:innen der institutionellen Stakeholder:innen berichten, dass sie zur Teilnahme an mehreren Ortsverhandlungen aufgerufen sind als abgedeckt werden können: In vielen Bezirken würden jährlich 3.000 bis 4.000 Stück durchgeführt. Diese hohe Frequenz ergibt sich daraus, dass schon kleine Änderungen, wie das Aufstellen von Fahrradständern oder eine Gehsteigkanten-Absenkung, Anlass für Augenscheine sind. Die AK und WKO beschreiben diese Ortsverhandlungen als wichtige Ereignisse im Rahmen ihrer Mandate zur Vertretung von Arbeitnehmer:innen bzw. Unternehmer:innen. Die Teilnahme ist allerdings von den

verfügbaren Personalressourcen abhängig, was zur Folge hat, dass Stakeholder:innen mit geringeren Ressourcen für sich in diesem Bereich auch geringere Einflussmöglichkeiten ausmachen.

Projekts- und Einbautenbesprechung: Die Projekts- und Einbautenbesprechung wurde von den interviewten Vertreter:innen der Stakeholder:innen als der abschließende formale Akt vor dem Baustart bezeichnet. De facto ist das Vorhaben und die Umsetzung hier bereits fertig geplant und budgetiert. Die Projekts- und Einbautenbesprechung dient der Feststellung, dass alle Voraussetzungen erfüllt sind und dass alle formal beteiligten Stakeholder:innen dem geplanten Vorhaben zustimmen. Erzählungen der Interviewpartner:innen zufolge handelt es sich hier in der Regel um einen Formalakt, bei dem keine wesentlichen Änderungen am Projekt vorgenommen werden, wobei Einsprüche nicht ausgeschlossen werden, so auch im Fall der Umgestaltungen in Neubau.

4. **Ex-Post Evaluierung:** Der Abschluss eines Projekts zur Umgestaltung des öffentlichen Raums ist der Beginn der Nutzung der umgestalteten Flächen. Diese Phase beginnt nach Abschluss der Umbaumaßnahmen und umfasst die Schilderungen der einzelnen Stakeholder:innen, die rückblickend die Ergebnisse der Umgestaltung beurteilen. Wie diese Beurteilung ausfällt, hängt für die institutionellen Stakeholder:innen stark davon ab, wie weit ihre spezifischen Forderungen umgesetzt werden konnten, z.B. hinsichtlich des Nutzens für die lokale Unternehmer:innenschaft (WKW), der sozial gerechten Verteilung des öffentlichen Raums (AK) oder der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr (Wiener Linien). Auch die Qualität des vorgelagerten Prozesses fließt in diese Bewertungen mit ein. Alles in allem blickten die interviewten Stakeholder:innen auf die erfolgten Umgestaltungen zwischen 2019 und 2024 zufrieden zurück und betonten den gemeinsamen Lernprozess, der im Zuge der Umgestaltungen stattfand.

5.2 Die Umgestaltungen aus Sicht der institutionellen Stakeholder:innen

Die Perspektiven der interviewten Personen sind persönlich- als auch institutionell-interessensspezifisch geprägt. Die hier beschriebenen Einstellungen und Wünsche für weitere Maßnahmen sowie die aufgetretenen Konflikte lassen sich besser verstehen und einordnen, wenn man ihre Rolle als Interessensvertreter:in berücksichtigt. Die Interviews werden auf dieser Basis interpretiert dargestellt.

Wiener Linien

Der Hauptauftrag der Wiener Linien liegt laut der interviewten Ansprechpartner:in darin, den öffentlichen Verkehr in der Stadt zu gewährleisten. Andere Aspekte werden bei der Umsetzung der Maßnahmen als weniger wichtig angesehen. Bevor Maßnahmen geplant werden, ist die erste wichtige Frage, wie sie den öffentlichen Verkehr beeinflussen könnten. Außerdem muss ein Verkehrssicherheitsaudit von Fachexpert:innen durchgeführt

werden. Aus dem Interview geht ebenso hervor, dass die Wiener Linien während der Planungsphase zeigen wollen, welchen Beitrag sie zum öffentlichen Verkehr leisten, um sicherzustellen, dass ihre Interessen bei den Umgestaltungen berücksichtigt werden.

Wirtschaftskammer

Laut der interviewten Ansprechpartner:in der Wirtschaftskammer ist es deren Auftrag, sicherzustellen, dass Unternehmen den öffentlichen Raum nutzen können. Das zeigt sich z.B. durch die Betonung der Bedeutung von Schanigärten sowie der Verfügbarkeit von Ladenzonen für Geschäfte. Aus ihrer Perspektive ist es erst nach der Klärung dieser Fragen relevant, Unternehmer:innen einzubeziehen. Bevor dies geschieht, wird der Plan mehrfach überprüft, um sicherzustellen, dass die eigenen Interessen berücksichtigt wurden.

Arbeiterkammer

Die Arbeiterkammer sieht für sich laut der interviewten Ansprechperson den Auftrag einer sozial gerechten Nutzung des öffentlichen Raums. Darunter versteht die interviewte Person konsumfreie Kommunikations- und Aufenthaltszonen, die Raum für Klimaschutzmaßnahmen bieten. Die Interessen, die hier verfolgt werden, konzentrieren sich vor allem auf die öffentliche Nutzung des Raums und darauf, Privatisierung und Vereinnahmung zu verhindern. In diesem Kontext berichtete die Ansprechperson auf der Basis von gemachten Erfahrungen in anderen Bezirken, dass im Rahmen der Konsensfindung fallweise eine ungleichmäßige Berücksichtigung der Anrainer:innen erfolgt.

5.2.1 Mögliche Auslöser für Konflikte im Lauf des Planungsprozesses

Die Interviews mit den institutionellen Stakeholder:innen zeigen eine Reihe von möglichen Punkten auf, die im Rahmen eines Prozesses zur Umgestaltung des öffentlichen Raums Anlass für Konflikte geben können. Diese sind wie folgt:

Interessenkonflikte zwischen Stakeholder:innen

Solche Interessenkonflikte können sich aus den Mandaten bzw. Aufgaben der Stakeholder:innen ergeben. Die Wiener Linien sehen es als ihre Aufgabe an, den reibungslosen Ablauf des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Die Wirtschaftskammer Wien vertritt die Interessen der ansässigen Unternehmen, während die Arbeiterkammer die Belange der nicht-gewerblichen Nutzer:innen des öffentlichen Raums wahrt. Laut der interviewten Ansprechperson der AK gehören dazu die örtliche Wohnbevölkerung sowie Arbeitnehmer:innen, die sich dort vorübergehend aufhalten.

Konflikte mit Regeln und Vorschriften

Konflikte können sich aus Sicht der Stakeholder:innen in Bezug auf Regelungen und Schutzmaßnahmen ergeben. Beispielsweise wurde hier von Seiten der Wiener Linien geäußert, dass bestimmte Vorhaben, die dem öffentlichen Verkehr dienlich wären, oft aufgrund zu vieler Vorschriften verhindert werden, wodurch die Notwendigkeit in Frage gestellt wird. Gleichzeitig wird bei aus ihrer Sicht legitimen Vorschriften auch Verständnis gezeigt.

Nutzungskonflikte nach Abschluss der Umbauten:

Auch nachdem die Umgestaltungsmaßnahmen durchgeführt wurden, kann es zu Konflikten kommen. Ein erwähntes Beispiel betraf die Umgestaltung der Zollergasse. Der Ablauf der Konsensfindung und die umgesetzte Planung wurden aus Sicht der Arbeitskammer als sehr positiv im Sinne eines sozial gerechten öffentlichen Raums bewertet. In der Praxis würden konsumfreie Räume jedoch von lokalen Gastronomieunternehmen mitbewirtet, sodass sich dieser Interessenskonflikt erst nach den Umbauten ergab. In einem anderen Interview wurde erwähnt, dass trotz der eingerichteten Ladezonen in der Begegnungszone zu wenig Platz für Zulieferungen sei, etwa um Waren in die Neubaugasse liefern zu können.

5.2.2 Evaluation der Umgestaltungsprozesse

In den Erzählungen der Interviewpartner:innen wurden verschiedene Umgestaltungsprozesse zwischen 2019 und 2023 thematisiert. Insgesamt zeigen sich die institutionellen Stakeholder:innen sehr zufrieden mit dem Ablauf der meisten Prozesse und berichten, dass alle Seiten im Lauf der Jahre viel dazugelernt hätten. Insbesondere der Umgestaltungsprozess der Neubaugasse wurde als wertvolle Lernerfahrung für alle folgenden Prozesse beschrieben. Die Schlussfolgerungen aus diesen Lernerfahrungen sind wie folgt:

Alle interviewten institutionellen Vertreter:innen empfehlen eine ausreichend frühe Einbindung der institutionellen Stakeholder:innen in den Prozess, da dies die Chance erhöht, dass sie ihre Perspektiven in den Prozess einbringen können. Dies betrifft auch die frühzeitige und transparente Kommunikation von Informationen und Fakten rundum das bevorstehende Projekt durch die initiiierende Bezirksvorstehung. Insbesondere hilft dies den institutionellen Akteuren dabei, abzuwägen, inwiefern das Projekt ihren Zuständigkeitsbereich trifft.

Im Prozess der Konsensfindung bringen alle einbezogenen Stakeholder:innen ihre Interessen ein und verhandeln über Kompromisse. Die institutionellen Interviewpartner:innen wissen, dass diese Aushandlungsprozesse Konfliktpotenzial bergen. Mehrere der interviewten Personen betonen deshalb die Wichtigkeit der Prozessplanung und -begleitung. In den Interviews werden die folgenden Punkte genannt, die aus Sicht der Interviewpartner:innen einen gut geplanten Prozess ausmachen:

- Der Prozess selbst sollte extern begleitet/moderiert werden.
- Es sollte bereits im Vorfeld abgeklärt sein, welche Akteure einzubeziehen sind. Hierfür brauche es einen klaren Entscheidungsrahmen, um Entscheidungen, die auf persönlichen Interessen beruhen, zu vermeiden.
- Die Zeitpunkte der Einbindung und die Spielräume für Mitentscheidung je eingebundenen Stakeholder:innen sollten wohlüberlegt sein.
- Der Zeitpunkt an dem die Öffentlichkeit eingebunden werden soll, sprich ab dem der Prozess der Konsensfindung über institutionelle Akteure hinaus auch für Anrainer:innen geöffnet wird (thematisiert wurden hier die Wohnbevölkerung,

Arbeitsbevölkerung und Kaufleute), ist von großer Bedeutung. Gerade hier seien klare Rahmenbedingungen für die Einbindung der Öffentlichkeit von Vorteil und es sollten bereits alle wesentlichen Grundsatzentscheidungen mit allen institutionellen Stakeholder:innen akkordiert sein.

5.2.3 Bewertung der Ziele der Smart Klima City Wien

Im Rahmen der Interviews wurden die Vertreter:innen der institutionellen Stakeholder:innen auch zu ihrer Einschätzung befragt, wie weit die erfolgten Umgestaltungen im öffentlichen Raum zur Erreichung der Smart Klima City Ziele der Stadt Wien beigetragen haben. Zusammenfassend:

Die Smart Klima City Wien Strategie und Ziele werden von den befragten Stakeholder:innen grundsätzlich anerkannt und auch die Gründe werden akzeptiert. Die Sichtweise gilt hier allerdings zu differenzieren zwischen jener, die ihren institutionellen Aufgaben entspringt und von jener, die von den praktischen Verhältnissen im Bezirk abhängt. Die Beschaffenheit im Bezirk bestimmt darüber, ob Maßnahmen umgesetzt werden können oder keine Notwendigkeit der Umsetzung besteht.

- In den Interviews wurde deutlich, dass aufgrund der gesamtstädtischen Zielsetzungen bestimmte Maßnahmen im 7. Bezirk aufgrund der örtlichen Gegebenheiten so nicht realisierbar sind. Dessen sind sich die Stakeholder:innen aber bewusst, weshalb auch keine Erwartung besteht, diese umzusetzen.
- Ein erwähntes Beispiel betraf die Teilziele qualitätsvoller Grünraum und Grünanteil in Wien. In einem Interview wurde beschrieben, dass es im 7. Bezirk nicht möglich ist eine große Grün- und Freifläche zu schaffen, um zu den langfristigen 50 Prozent Grünraumanteil in Wien beizutragen.
- Im Bereich Mobilität und Verkehr wurde in den Interviews erwähnt, dass im Bezirk Neubau die Maßnahmen, aufgrund der bereits vorhandenen guten Beschaffenheit, keinen großen Beitrag zur Zielerreichung leisten – mit Ausnahme der Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum. Diese Maßnahme wird als Vorraussetzung gesehen, um Raum für die Umsetzungen zu schaffen.
- Der Öffentliche Verkehr wird im 7. Bezirk bereits als sehr gut ausgebaut gesehen.
- Die 15-Minuten-Stadt wird im 7. Bezirk (Innenstadtbezirk) bereits als umgesetzt betrachtet.
- Hinzu kommt, dass die beforschten Stakeholder:innen im Rahmen ihrer Mandate auch die Smart Klima City Ziele aus der jeweiligen institutionellen Perspektive betrachten. Bei der Beurteilung der Smart Klima City Ziele und ihrer Erreichung steht für die Stakeholder:innen stets auch die Frage im Raum, ob die jeweiligen Umsetzungsmaßnahmen auch bei der Erfüllung der Aufgaben bzw. Zielsetzungen der eigenen Institution helfen.
- Durch die Schaffung von mehr Grünflächen und Begegnungszonen wird Raum für Schanigärten und Ladezonen reduziert.

- Die Einrichtung von konsumfreien Zonen im öffentlichen Raum schmälert die Option für Schanigärten.
- Bepflanzungsmaßnahmen könnten laut eines Interviews verhindert werden, wenn die Bäume zu nahe an Straßenbahnen oder ähnlichen Einrichtungen gepflanzt werden.

Im Detail:

Wiener Linien

Der Fokus liegt hier weniger auf den Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen zur Erreichung der Smart City Klima Ziele als vielmehr auf den Auswirkungen ihres Beitrages. Grundsätzlich leisten sie diesen im Ausbau von den öffentlichen Verkehrsmitteln, in der Reduktion von privatem Verkehr und Stellplätzen sowie zur Steigerung der Lebensqualität. Obwohl hier weniger ein Konflikt mit Radfahrer:innen oder Fußgänger:innen gesehen wird, ergibt sich ein wechselseitiger Konflikt mit den Begrünungsmaßnahmen. Zum einen zeigt sich, dass bestimmte Vorschriften gewisse Vorhaben behindern können und zum anderen die Wiener Linien oft selbst beispielsweise Begrünungsversuche verhindern müssen.

Wirtschaftskammer

Die interviewte Person der Wirtschaftskammer sieht eine positive Entwicklung in Richtung qualitätsvollem Grünraum, wobei dieser nicht den Platz für Schanigärten und Ladezonen verdrängen darf. Zudem sieht sie einen positiven Effekt darin, dass zusätzlicher Grünraum die Aufenthaltsqualität steigert, was in weiterer Folge zu mehr Konsum führt. Gleichzeitig muss sich erst noch zeigen, inwiefern die Sichtbarkeit der Geschäfte dadurch beeinflusst wird. Ein weiteres Ziel, das angesprochen wurde, betrifft die nachhaltige Wirtschaft. Viele Einzelhandelsgeschäfte im Bezirk würden zwar großen Wert auf ökologisches Sortiment legen, es gäbe aber insofern noch Aufholbedarf, als dass das Interesse der Geschäftsleute an Logistikkonzepten für eine CO₂-freie Zustellung noch zu gering ausgeprägt ist.

Arbeiterkammer

Aus Sicht der stellvertretenden Person der Arbeiterkammer sind die gesetzten Ziele aus einer guten Intention heraus erkennbar, aber zu weitreichend formuliert. Dabei wird der Bezirk Neubau nur als ein kleiner Puzzlestein im Vergleich zur Stadt Wien gesehen. Zudem fehlen genaue Definitionen einiger gesetzter Ziele, was auch eine Wirkungsanalyse schwer fassbar macht. Als Beispiel wird die dichte Verbauung des Bezirks angeführt, durch die der Bezirk zu manchen SKCW-Zielen, wie z.B. „Stadtökologie, Umwelt und Wasser: 50 % Grünraumanteil in Wien“ schlicht nicht beitragen könne. Gleichzeitig wird anerkannt, dass gewisse Ziele, wie die Steigerung des öffentlichen Verkehrs, in Neubau bereits ohne den Umgestaltungsmaßnahmen ausreichend vorhanden waren.

5.3 Die Umgestaltungen aus Sicht der lokalen Stakeholder:innen

Im Folgenden werden die drei interviewten lokalen Stakeholder:innen beschrieben. Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie als Anrainer:innen im 7. Bezirk von den Umgestaltungsmaßnahmen betroffen sind. Die Maßnahmen werden dabei aus einer Unternehmer:innen-Perspektive wahrgenommen und beschrieben und zum anderen von einer Bewohner:innen-Perspektive.

Immobilienfirma

Die interviewte Person ist Immobilieninvestor:in einer Immobilienfirma, die im 7. Bezirk eine Liegenschaft hat. Da es hierbei um den Ankauf, Verkauf und die Bewirtschaftung von Immobilien geht, ist die Beschaffenheit des Öffentlichen Raums besonders relevant, denn die Aufwertung des öffentlichen Raums führt zu einer Wertsteigerung der Liegenschaft. Dabei geht es vor allem um die Aufenthaltsqualität vor Ort. Das ist für die interviewte Person auch insofern relevant, da diese in der Neubaugasse wohnt.

Kulturbetrieb

Die Person betreibt im 7. Bezirk einen Kulturbetrieb und leitet zudem regelmäßig, in Zusammenarbeit mit der Bezirksvorstehung, Projekte im öffentlichen Raum. Die Umgestaltungsmaßnahmen haben auf die geschäftlichen Tätigkeiten keinen Einfluss, sie betreffen die interviewte Person aber als Bewohnerin und Mutter von zwei Kindern im Volksschulalter. Dadurch eröffnet die Beschaffenheit des öffentlichen Raums eine eigene Relevanz, die sich im Allgemeinen auf die Lebensqualität bezieht, aber insbesondere auf die Verkehrslage im Bezirk.

IG Kaufleute am Neubau

Der Vereinsobmann des ehrenamtlichen Vereins vertritt die Interessen der Kammermitglieder und setzt sich für die Mitbestimmung sowie Teilnahme im öffentlichen Raum ein. Der Verein wächst stark an und vertritt unterschiedliche Branchen im 7. Bezirk, wodurch die Vernetzung und Einflussnahme mit einem Parteistatus vergleichbar ist. Gleichzeitig ist der Vereinsobmann selbst Geschäftsinhaber in Neubau, wodurch sich auch hier direkte Wirkungen in der Beschaffenheit des öffentlichen Raums zeigen, dessen Gestaltung insofern eine Auswirkung hat, da die Aufenthaltsqualität das Kaufverhalten vor Ort beeinflusst.

5.3.1 Prozessablauf des Umbaus der Neubaugasse

Im Folgenden wird der Prozessablauf aus Sicht der lokalen Stakeholder:innen beschrieben und wie dieser wahrgenommen wurde. Die interviewten Anrainer:innen nahmen den Prozess dabei zum einen als Bewohner:innen und zum anderen als Unternehmer:innen wahr.

Vor der Bauphase:

herrschte ein allgemeiner Unmut aufgrund von Sorgen zu den erwarteten negativen Folgen der Umgestaltung der Neubaugasse, ausgelöst durch:

- Zweispurige Führung der 13A-Buslinie
- Angenommene Unvereinbarkeit von Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen in der Begegnungszone
- Baustellen als Wirtschaftsdämpfer sowie Lärmbelästigung
- Parkplatz- und Zufahrtsprobleme

Während der Bauphase:

- Aus Sicht der interviewten Anrainer:innen wurde die Bauphase als rasch voranschreitend wahrgenommen. In diesem Zeitraum waren weder der Kulturbetrieb noch die Immobilienfirma von den Baustellen betroffen, auch nicht aus der Perspektive als Bewohner:innen.
- Gute Informationsverteilung: Die Interviews haben gezeigt, dass für die Anrainer:innen regelmäßig Flyer in den Briefkästen verteilt wurden. Diese lieferten gute Einblicke in den aktuellen Stand der geplanten Änderungen und Maßnahmen.
- Der Handel hingegen war laut einem Interview direkt durch die Baustellen und in weiterer Folge von wirtschaftlichen Einbußen betroffen. Hier wurde der Umbau in der Mariahilfer Straße angesprochen, der sich auch auf die Neubaugasse ausgewirkt hat.
- Aus den Interviews ging ebenso hervor, dass durch die Baustellen und die damit zusammenhängende Meidung des Bezirks kleinere Geschäfte schließen mussten.

Konflikte während der Bauphase:

- In einem Interview wurde von Problemen bei der Kooperation mit der Magistratsabteilung im Zuge technischer Fehler bei der Temperatur-Regulierung der Nebelstelen berichtet.
- An einer anderen Stelle wurde von einer mangelnden Kooperation von Seiten der Wiener Linien gesprochen. Es wurde erwähnt, dass eine dringend notwendige Verlegung einer Busstation sehr lange gedauert hat.

Phase der Konsensfindung

Bezüglich der Einbindung der Unternehmer:innen gab es einen gemeinsamen Lernprozess aller Akteure. Zu Beginn des Projektes zur Umgestaltung der Neubaugasse wurde von einer interviewten Person erwähnt, dass sich der Verein IG Kaufleute anfangs zu wenig in den Umgestaltungsprozess eingebunden fühlte und auch die Vertretung durch die WKW nicht zufriedenstellend gelaufen sei. Durch Eigeninitiative dieser Person wurde der Verein daraufhin aktiv in den Entscheidungsprozess eingebunden und es wurde gemeinsam an einem Konsens gearbeitet. Dieser zeichnete sich durch folgende Punkte aus:

- Regelmäßige Treffen zwischen der Bezirksvorstehung und dem Verein IG Kaufleute: Hier wurden Anliegen und Bedenken angehört und berücksichtigt.
- Informationsveranstaltungen: Alle Stakeholder:innen wurden eingeladen, aber auch Bürger:innen konnten sich beteiligen, indem Wünsche und Anliegen eingebracht werden.
- Mitgestaltung der Maßnahmen: Auch kurzfristige Veränderungen wurden umgesetzt.

5.3.2 Bewertung der Umgestaltungen

Die Interviews spiegeln eine allgemeine Zufriedenheit mit den Umgestaltungen im 7. Bezirk wieder. Die Interviewpartner:innen nehmen eine breite Zustimmung wahr, zudem wurden ihre persönlichen Erwartungen übertroffen, dahingehend, dass von allen interviewten Personen die Umgestaltung als eine grundlegende Verschiebung hin zu einer verbesserten Lebensqualität beschrieben wird. Die anfänglichen Einschränkungen und Herausforderungen während der Umbauphase werden als eine Investition in die Aufwertung vieler Lebenslagen gesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die gesteigerte Lebensqualität ein entscheidender Faktor dafür ist, die Umgestaltung zu rechtfertigen und zu unterstützen.

Im Folgenden wird beschrieben, wie die Umgestaltungsmaßnahmen von den interviewten Stakeholder:innen beurteilt werden. Zunächst werden die Auswirkungen der Umgestaltung auf ihren Betrieb dargestellt und im Anschluss, wie sich der Bezirk aus der Sicht der Bewohner:innen geändert hat.

Unternehmer:innen-Perspektive

Die Umbaumaßnahmen brachten für die Unternehmer:innen vor und während ihrer Durchführung wirtschaftliche Herausforderungen mit sich.

- Anfangs wurde die wechselnde Streckenführung der Buslinie 13A als besonders problematisch wahrgenommen. Es wurde befürchtet, dass sich ein zunehmender Verkehr negativ auf die Geschäfte auswirken könnte.
- Neben Lärm und Staub, die eine zusätzliche Belastung bedeuteten, wurde die Zulieferung sehr beeinträchtigt, wodurch Mehrkosten entstanden sind.
- Es wurde berichtet, dass es Umsatzeinbußen gab, da Kunden die Neubaugasse in der Umbauphase gemieden haben. Diese Umstände führten auch laut einer interviewten Person dazu, dass kleinere Geschäfte oftmals schließen mussten.

Trotz dieser Einschränkungen und Herausforderungen zeigen sich im Anschluss der Umgestaltungen positiv wahrgenommene Auswirkungen auf der wirtschaftlichen Ebene.

- Die Unternehmer:innen berichten von einer positiv wahrgenommenen Veränderung der Geschäftslandschaft, mit neuen, qualitativ hochwertigen Geschäften, Cafés und Läden, die die Leerstände reduzieren und die Attraktivität der Nebenlagen steigern.

- Die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums und die verbesserte Aufenthaltsqualität beleben die Erdgeschosszonen und die Straßen werden lebendiger.
- Anrainer:innen bleiben lieber im Viertel und Besucher:innen von außerhalb werden angezogen, wodurch die Wirtschaft gefördert und lokale Geschäfte belebt werden.
- Es wurde keine Veränderung der Branchenstruktur wahrgenommen. Es wurde berichtet, dass sich der Verein IG Kaufleute gegen die Zunahme an Gastronomiebetrieben ausgesprochen hat, wodurch eher mehr Handelsbetriebe dazugekommen sind.

Bewohner:innen-Perspektive

Bei den Bewohner:innen zeichnete sich in den Interviews ein anfängliches Bedenken hinsichtlich des Verkehrs und der potenziellen Lärmbelästigung ab.

Insbesondere der 13A, der Verlust der fixen Stellplätze sowie die Erreichbarkeit mit dem Auto wurde kontrovers diskutiert. Auch wurde befürchtet, dass in der Begegnungszone Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sich in die Quere kommen könnten.

Die Neugestaltungen haben aber auch aus einer Bewohner:innen Perspektive zu einer Verbesserung des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität geführt.

- Durch die Entfernung von Autos zugunsten von mehr Grünflächen im öffentlichen Raum ist eine neue, dörfliche Atmosphäre entstanden. Hier wurde erwähnt, dass das Auto durch die Umgestaltungsmaßnahmen nicht mehr notwendig war.
- Die Begegnungszonen haben die Lebensqualität erhöht und ermöglicht den Menschen, vor allem Kindern und jüngere Personen, sich sicher und komfortabel im öffentlichen Raum zu bewegen.
- Die Konsumzonen, aber vor allem konsumfreie Zonen, Wasserspiele im Sommer und Spielplätze bieten vielfältige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und fördern ein aktives Straßenleben.
- Zudem wurde das ästhetische Erscheinungsbild aufgewertet und zeigt die erfolgreiche Umsetzung der städtebaulichen Planung.

5.3.3 Handlungsbedarf und Wünsche

Nach Abschluss der aktuellen Projekte wurden die Vertreter:innen der lokalen Stakeholder:innen im Rahmen der Interviews auch zu ihrer Einschätzung befragt, wo noch Handlungsbedarf besteht und welche Wünsche es in Zukunft gibt.

PKW-Verkehr

Die Burggasse wurde als problematische Verkehrsader erwähnt, da der Schulweg vieler Kinder über die Straße führt. Auch Burggasse Richtung Siebensterngasse wurde als stark frequentiert angemerkt, wo durchaus noch Handlungsbedarf besteht. In einem Interview wurde angeführt, dass sich Autofahrer:innen in der Neubaugasse ob ihrer Funktion als stark frequentierte Erschließungsstraße selten an das Tempolimit halten.

Öffentlicher Verkehr

In der Kaiserstraße, Lerchenfelderstraße und Westbahnstraße wurde das Tempo der Straßenbahnen als zu hoch wahrgenommen. Hier sollen die Geschwindigkeiten reduziert werden, möglicherweise sogar durch die Umstellung auf eingleisigen Betrieb. Durch diese Maßnahme könnte der Gehsteig vergrößert und begrünt werden.

Übergang Neubaugasse-Burggasse: Der Übergang von der Begegnungszone auf den normalen Straßenverkehr wurde aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit des 13A als problematisch wahrgenommen.

Zufahrtmöglichkeiten und Lieferverkehr

Verkehrsberuhigende Zonen wurden im Allgemeinen von den interviewten Personen als sehr positiv bewertet. Gleichzeitig haben sich aber dadurch auch Herausforderungen ergeben, die wie folgt aussehen:

- Zufahrtproblemen für Anrainer:innen durch eingeschränkte Verkehrsmöglichkeiten
- Parkplätze von Kaufleuten werden durch den gestiegenen Onlinehandel von Paketzustelldiensten für Privatpersonen zugeparkt.

Verkehrsberuhigung und Begrünung ausdehnen

Aus einem Interview ging der Wunsch hervor, weitere Zwischengassen zu beleben und den Lebensraum umzugestalten, sodass sich die höhere Lebensqualität Stück für Stück auf den gesamten Bezirk ausdehnt.

Bestehende Herausforderungen mit anderen Akteuren:

Aus den Interviews geht hervor, dass nach den Umgestaltungsmaßnahmen noch Herausforderungen zwischen Akteur:innen bestehen, die im Folgenden beschrieben werden:

- Magistrat: Geplante Kulturprojekte wurden von der zuständigen Magistratsabteilung nicht genehmigt, obwohl der Wunsch von der Bezirksebene kam.
- Wiener Linien: In einem Interview wurde die zu schnelle Straßenbahn in der Kaiserstraße, Lerchenfelderstraße und Westbahnstraße thematisiert. Trotz Gesprächen bestehe von Seiten der Wiener Linien aber keine Bereitschaft zur Kooperation.
- Immobilienbesitzer:innen: In einem Interview wurde die Fassadenumgestaltung zum Thema im öffentlichen Raum. Es wurde berichtet, dass die Kostenverteilung von Fassaden am Mieter selbst hängenbleiben würde.

Evaluierung

Für eine bessere Evaluierung der Umbaumaßnahmen wurde in einem Interview empfohlen, frühzeitig zu definieren, welche Aspekte nach der Umgestaltung evaluiert werden sollen. Zudem sollten alle Interessensgruppen eingebunden werden und internationale Beispiele in der Evaluierung berücksichtigt werden.

5.3.4 Bewertung der Ziele der Smart Klima City Wien

Die lokalen Stakeholder:innen wurden auch dazu befragt, inwiefern die Umgestaltungsmaßnahmen in ihren Augen zur Zielerreichung der Smart Klima City Wien Ziele beitragen können.

Kühlung im öffentlichen Raum:

In den Interviews wurde von einer deutlich wahrnehmbaren Temperaturabsenkung seit den Umbaumaßnahmen berichtet. Genannte Gründe dafür sind:

- Bepflanzungen und Grünflächen
- Keine parkenden Autos
- Helle Pflastersteine aus Granit
- Kiesbett zur Wasserversickerung
- Nebelstelen

In Bezug auf die Klimaschutzmaßnahmen, wie der Fassadenbegrünung, Kiesbett zur Wasserversickerung sowie der Pflegeaufwand von Bäumen, wurden in einem Interview zwar als nachhaltig und wichtig angesehen, gleichzeitig aber auch kritisch betrachtet in Bezug auf den finanziellen Aufwand.

Mobilität und Verkehr

Aus den Interviews gingen unterschiedliche Auswirkungen der Umgestaltungsmaßnahmen auf Mobilität und Verkehr hervor:

- Verzicht auf Auto: Gründe für den Verzicht auf das Auto sind Parkplatzmangel, schlechte Zufahrtmöglichkeiten und die guten öffentlichen Anbindungen.
- Umstieg auf das Fahrrad durch die sehr gute Erreichbarkeit in der Umgebung und den dörflichen Charakter.

Jugend- und Kinderfreundlichkeit

Der Bezirk wird als offen und freundlich für Kinder und Jugendliche wahrgenommen. Trotz der urbanen Umgebung erinnert die Atmosphäre an ein Dorf, wo sich die Kinder wohl und sicher fühlen können.

Die Wahrnehmung einer interviewten Person ist, dass die Kinder den Bezirk, einschließlich die Straße, als eine Art erweitertes Wohnzimmer betrachten. Ein genanntes Beispiel hierfür ist der regelmäßig stattfindende Kinderflohmärkte.

6 Evaluation der Umgestaltungsmaßnahmen im Kontext der Ziele der Smart Klima City Strategie Wien und des Klimafahrplans

In diesem Teil wird untersucht, wie Maßnahmen und Projekte im Bezirk im Zeitraum 2019 bis 2023 auf die Ziele der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW) gewirkt haben.

Die Darstellung der „Wirkung“ der betrachteten Maßnahmen umfasst einerseits die Zuordnung zu den SKCSW Zielen, zu denen sie beitragen (qualitative Wirkung), und andererseits die Darstellung des Umfangs der Maßnahmen, soweit dafür Daten zur Verfügung standen (quantitative Wirkung). Der Umfang der Maßnahmen wird etwa mittels der Anzahl gepflanzter Bäume oder der Größe umgestalteter (Grün-)Flächen gemessen. Die Ergebnisse der empirischen Projektteile (Abschnitte 3 bis 5) liefern hier ergänzende Informationen.

Insgesamt lässt sich auf Basis der für das Projekt verfügbaren Daten feststellen, dass die im Bezirk Neubau gesetzten Maßnahmen zur (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raums von 2019 bis 2023 sowohl qualitativ als auch quantitativ Wirkung auf die SKCSW-Ziele zeigen. Einige dieser Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Umsetzung Pionierprojekte, etwa die erste klimafitte Straße Wiens in der Zieglergasse (Umsetzungsjahr 2019), die Begegnungszone Neubaugasse (Umsetzungsjahr 2020) oder die Anwendung des Schwammstadtprinzips in der Zollergasse (Umsetzungsjahr 2021). Die Kontinuität der Aktivitäten - Vielzahl an Maßnahmen über mehrere Jahre – verstärkt deren Wirkung im Sinne der SKCW-Ziele. Gleichzeitig ist die Unterstützung für diese Maßnahmen unter der Bezirksbevölkerung seit 2019 angestiegen (siehe Abschnitt 3.1).

6.1 Beschreibung der verwendeten Materialien

Folgende Materialien wurden von der Bezirksvertretung Neubau und dem Magistrat als Überblick zur Verfügung gestellt.

Projektunterlagen zu den umgesetzten Maßnahmen

Planungsdokumente der verschiedenen umgesetzten Projekte. Keine Dokumentation der Ergebnisse oder ex-post Evaluierungen der umgesetzten Maßnahmen. Details zu diesen Unterlagen können dem Anhang entnommen werden.

Planungs- und Vorgabedokumente der Stadt Wien:

- Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW)
- Wiener Klimafahrplan

Planungs- und Vorgabedokumente Bezirk Neubau:

- Entwicklungsplan öffentlicher Raum Neubau und Josefstadt (2023)
- Masterplan Grün 2020
- Masterplan Gehen 2022

Datenquellen

- Parkraumbilanz 2019
- MA28 Statistik Straßenraum Wien Neubau 2018-2023
- MA22 Auswertung Baumkataster

Planungs- und Vorgabedokumente Stadt Wien und Bezirk Neubau

Maßnahmen und Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums in Wien sollen dazu beitragen, die Ziele der städtischen Strategien, Pläne und Konzepte zu erreichen. Diese Dokumente definieren daher umgekehrt die Leitlinien und Vorgaben für diese Maßnahmen und dienen als Rahmen für die Bewertung der erzielten Ergebnisse und Wirkungen.

In dieser Analyse wird insbesondere betrachtet, ob und wie die durchgeführten Maßnahmen im Bezirk Neubau zur Erreichung der Ziele der **Smart Klima City Strategie Wien** (SKCSW) beitragen. Die SKCSW ist somit das zentrale Vorgabedokument.

Eng verbunden mit der SKCSW ist der **Wiener Klimafahrplan**. Er legt die großen Stell-schrauben, Maßnahmen und Instrumente fest, die es im Klimaschutz und in der Klimaanpassung braucht, um die in der Smart Klima City Strategie Wien definierten Ziele zu erreichen. Bei der Klimaanpassung ist die klimasensible Gestaltung des öffentlichen Raums einer der fünf Handlungsbereiche. Die untersuchten Projekte sollten sich daher auch an den dort definierten Vorgaben orientieren und zur Umsetzung beitragen.

Auf Bezirksebene ist der **Entwicklungsplan öffentlicher Raum Neubau und Josefstadt** vom Mai 2023 eine wichtige Planungsgrundlage. Er basiert weitgehend auf den genannten städtischen Vorgabedokumenten, dem zum Zeitpunkt der Evaluierung aktuellen Stadtentwicklungsplan STEP 2025 und insbesondere dem „Fachkonzept öffentlicher Raum“ 2018, das sich speziell der Transformation des öffentlichen Raums in der Bestandsstadt hin zu mehr Aufenthaltsqualität annimmt. Der Bezirks-Entwicklungsplan zielt auf die qualitäts-volle Weiterentwicklung des öffentlichen Raums mit dem Zeithorizont 2040 ab. Ziel ist ein klimafitter und sozial gerechter öffentlicher Raum. Die Schlüsselgrößen der Transfor-mation sind Klimawandelanpassung und soziale Interaktion, der Leitsatz heißt „Vom Straßenraum zum öffentlichen Raum“, wie auch im STEP 2025 definiert.

Der Entwicklungsplan basiert ebenso auf bezirksspezifischen Vorarbeiten wie den SORA-Befragungen 2019 und 2021, dem Masterplan Begrünung für den Straßenraum (02-2020) und dem Masterplan Gehen Neubau und Josefstadt (01-2022). Zusammen mit der Park-raumbilanz 2019 liegen damit auch umfangreiche Datenquellen für den Bezirk vor.

Insgesamt besteht inhaltliche Kohärenz und Abstimmung zwischen der SKCSW, dem Kli-mafahrplan und dem Bezirks-Entwicklungsplan, sowohl was die Grundsätze als auch Ziele und Handlungsfelder betrifft.

6.2 Relevante SKCWS- und Klimafahrplan-Ziele und -Vorhaben

Die folgenden Ziele und Vorhaben aus den SKCWS-Zielbereichen „Anpassung an den Klimawandel“, „Mobilität und Verkehr“, „Stadtökologie, Umwelt und Wasser“ und „Beteiligung, Engagement und Kultur“ sind für Maßnahmen zur Umgestaltung des öffentlichen Raums auf Bezirksebene relevant. Sie werden hier als Auszüge wiedergegeben.

6.2.1 SKCWS: Anpassung an den Klimawandel

Ziele:

- Vor allem in dicht bebauten Gebieten verbessern Gebäudebegrünungen das Mikroklima.
- Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzeln.
- In Wien wird möglichst viel Regenwasser lokal in den natürlichen oder naturnahen Wasserkreislauf zurückgeführt.
- Alle Wiener*innen haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitativem Grünraum.
- Alle Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben in Wien werden hinsichtlich ihres Beitrages zur Anpassung an den Klimawandel geprüft und optimiert.
- Zum Schutz gegen die sommerliche Überhitzung werden stadtklimatisch wirksame Grün- und Freiflächen ausgebaut, neu geschaffen und strukturell verbessert.

Das haben wir vor:

- Berücksichtigung und Schutz von bestehenden Bäumen in Planungsprozessen.
- Erweiterung und qualitative Verbesserung der Grün- und Freiräume in Bestandsgebieten, insbesondere wo der Nutzungsdruck besonders hoch ist. Wo immer dies möglich ist, werden Flächen begrünt, wasserdurchlässiger gemacht oder aufgehellt (z.B. Begrünung von Innenhöfen, wasserdurchlässige und helle Pflasterung von Straßen und Plätzen). Nachverdichtungen, Zu- und Umbauten in der Bestandsstadt sind jedenfalls so zu gestalten, dass sie zu einer Verbesserung des Mikroklimas führen.
- Die Begrünung von bestehenden Grätzeln erfolgt verstärkt strategisch und wirkungsbasiert, statt objektbasiert.
- Raus aus dem Asphalt: Begrünung und Beschattung des öffentlichen Raums, vor allem durch Pflanzung von geeigneten, großen Straßenbäumen als „natürliche Klimaanlage“. Auch für die Pflege und Erhaltung von bestehenden Stadtbäumen und anderen Pflanzen (z. B. durch vergrößerte Baumscheiben und Wurzelräume, offene Oberflächen) werden entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen bereitgestellt.

- Beschattungen, Dach- und Fassadenbegrünungen kühlen nicht nur die Gebäude selbst, sondern verbessern auch das Mikroklima im Straßenraum.
- Anpassung bestehender Parkanlagen an höhere Temperaturen („Cooling Parks“) durch mehr Schatten, Erhöhung der natürlichen Verdunstung sowie Verbesserung der Luftzirkulation.
- Errichtung von zusätzlichen Trinkbrunnen im öffentlichen Raum, Schaffung von schattigen Sitzgelegenheiten und Nutzung des Elements Wasser bei der Gestaltung von Plätzen und Parks in Form von Nebelduschen, Wasserspielen oder Cooling-Elementen.
- Wahl geeigneter Oberflächenmaterialien für Straßen und Gebäude, die Sonnenlicht im gewünschten Maß reflektieren und – wenn möglich – durchlässig für Regenwasser sind.
- Nutzung des „Schwammstadt-Prinzips“ sowie von neu angelegten Zisternen zur Bewässerung von Straßenbäumen.

6.2.2 SKCWS: Mobilität und Verkehr

Ziele:

- Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 Einwohner*innen.
- Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert.
- 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.
- Der Anteil der in Wien im erweiterten Umweltverbund (Öffis, Gehen, Radfahren) zurückgelegten Wege steigt bis 2030 auf 85 % und auf deutlich über 85 % bis 2050.

Das haben wir vor

- Anpassung an den Klimawandel und Förderung der aktiven Mobilität: Für Begrünung, Gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr wird mehr Platz zur Verfügung gestellt.
- 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.
- Durch Lückenschlüsse wird die Radverkehrsinfrastruktur massiv ausgebaut. Neue Qualitäten bei der durchgängigen Nutzbarkeit von Routen werden ebenso das bestehende Netz auf und ermöglichen auch Kindern eine sichere Nutzung. Ergänzend werden weiterhin Abstellanlagen errichtet.

- Flächendeckende Verkehrsberuhigung u.a. durch Realisierung von Wiener „Supergrätzel“ und mehr Verkehrssicherheit u.a. durch gezielte Geschwindigkeitsreduktion.
- Systematische Erweiterung und Qualitätsverbesserung von Gehsteigen.
- Stadtteile mit qualitätsvoller Dichte, lebendigen Zentren und Erdgeschoßzonen, Versorgung, Parks und Freizeitmöglichkeiten in fußläufiger Nähe fördern das zu Zufußgehen und Radfahren.

6.2.3 SKCWS: Stadtökologie, Umwelt & Wasser

Ziele:

- Um Gesundheit und Wohlbefinden zu fördern, wird die Schadstoffbelastung von Luft, Gewässern und Boden, die Lärmbelastung und die Lichtverschmutzung möglichst geringgehalten.
- Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Erhaltung und Schaffung von unversiegelten Flächen gesichert.
- Wien fördert die biologische Vielfalt.

Das haben wir vor:

- Erweiterung, qualitative Verbesserung und Vernetzung von Grünräumen und wohnungsnahen Frei- und Grünflächen in bestehenden Stadtgebieten.
- Verwendung standortgerechter und vielfältiger Bepflanzungskonzepte zur Verbesserung der Biodiversität.
- Verringerung der Belastungen durch Verkehrslärm mit Hilfe gezielter Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel Lärmschutzwände, Bepflanzungen) sowie nachhaltiger Verkehrsplanung und -organisation (etwa Tempolimits)

6.2.4 SKCWS: Beteiligung, Engagement und Kultur

Ziele:

- Für Innovationsprozesse werden Experimentierräume auf Stadtteilebene geschaffen, um neue Verfahren und Prozesse zu testen und lokale Akteur*innen zu vernetzen.
- Alle sozialen Gruppen haben die Möglichkeit, sich an der Mitgestaltung der Stadt Wien aktiv zu beteiligen.

Das haben wir vor:

- Stärkung der partizipativen Budgets auf Bezirks- und Grätzelebene durch standardisierte, transparente Abläufe und Methoden.
- Förderung und Vernetzung bestehender Vor-Ort-Organisationen (Stadtteilmanagements und Gebietsbetreuungen, Lokale Agenda 21, Nachbarschaftszentren,

Regionalforen usw.) und Etablierung neuer Partnerschaften zwischen Stadt- und Bezirkspolitik, Verwaltung, Unternehmen, lokalen Communitys und engagierten Bürger*innen.

- Strategische Weiterentwicklung der Lokalen Agenda 21 als Anlaufstelle für nachhaltige Stadtteil- und Grätzelerwicklung und zivilgesellschaftliches Engagement.

6.2.5 Wiener Klimafahrplan

Im Wiener Klimafahrplan ist im Abschnitt **Klimaanpassung** die „klimasensible Gestaltung von öffentlichem Raum und Gebäuden“ jener der fünf Handlungsbereiche, der für die hier untersuchten Projekte zentral ist.

Hier werden zwei große Hebel zur Zielerreichung definiert:

1. Raus aus dem Asphalt: Grünanteil erhöhen und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sicherstellen:

- Pflanzung von 25.000 Bäumen an neuen Standorten im Straßenraum etwa anstelle von MIV-Stellplätzen oder -Fahrspuren (inkl. klimasensible Pflanzenauswahl und Schwammstadtprinzip)
- Umgestaltung des bestehenden Straßenraums: Straßen und Plätze im dicht bebauten Gebiet, die bereits heute eine markante Begrünung aufweisen, sind besonders geeignet, durch Umbau- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu attraktiven Räumen für Aufenthalt und aktive Mobilität (Gehen, Radfahren) umgestaltet zu werden.

2. Begrünung und passive Kühlung von Gebäuden fördern und fordern

- Passive Kühlung von Gebäuden und Gebäudekomplexen anstelle von ineffizienten Klimaanlageanlagen.
- Dach-, Fassaden- und Innenhofbegrünung vor allem in dicht bebauten Innenstadtlagen.
- Beim Klimaschutz ist es vor allem der Einfluss auf die Mobilität, den Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums bewirken können, was ja bereits beim Hebel 1 für Klimaanpassung angesprochen wird.
- Hebel 1 Mobilität: Motorisierten Individualverkehr vermeiden und auf den Umweltverbund umsteigen.
- Hierunter fallen u.a. die Attraktivierung von Gehsteigen, der Ausbau der Radinfrastruktur, die 25.000 neuen Straßenbäume und die Umgestaltung des Straßenraums, letzteres unterstützt durch Wettbewerbe und partizipative Formate.

6.3 Analyse der Zielerreichung

Die Bezirksvertretung Neubau hat gemeinsam mit den zuständigen Dienststellen des Magistrats zahlreiche Maßnahmen zur (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk umgesetzt, um die Aufenthaltsqualität insgesamt zu erhöhen, die Verkehrssituation zu verbessern und den Bezirk klimafit zu machen.

6.3.1 Überblick über wesentliche Projekte

Die hier untersuchten **Projekte zur Umgestaltung im öffentlichen Raum im Zeitraum 2019 bis 2023** setzen die diesbezüglichen Aktivitäten des Bezirks fort. Als erstes Projekt wurde 2019 die Zieglergasse zur "coolen Meile" umgestaltet. Wiens erste „klimaangepasste Straße“ soll der Aufheizung an heißen Tagen entgegenwirken und einen angenehmen Aufenthalt im Freien ermöglichen. Hierzu wurden zahlreiche Elemente eingesetzt, die auch in den nachfolgenden Projekten realisiert wurden: Baumneupflanzungen und Pergolen als Schattenspenden, entsiegelte Grünflächen, Trinkbrunnen und Nebelduschen, eine helle Pflasterung und verschiedene Sitzmöbel.

In der Folge wurden unter dem Motto „**Kühle Zone Neubau**“ weitere Straßenzüge und Plätze neu gestaltet, um den **Bezirk „klimafit“** zu machen. Größere Projekte waren die Neubaugasse 2020, die Zollergasse 2021 und zuletzt die Bernardgasse (Umsetzung 2024). Die Fassaden der Stiftskaserne und einer Schule in der Burggasse wurden ebenso begrünt und gestaltet wie der Burggassen-Anger (Ruth-Klüger-Platz) und Abschnitte in mehreren Gassen. In der Lerchenfelder Straße wurde zudem gemeinsam mit dem 8. Bezirk ein breit angelegter **Bürger:innen-Beteiligungsprozess** gestartet.

Im Zuge der Umgestaltung wurde meist auch der **Straßenraum neu verteilt** und **mehr Platz für aktive Mobilität** wie Gehen und Radfahren geschaffen, nicht zuletzt durch die Reduktion von Stellplätzen. Stattdessen wurden etwa Gehsteige verbreitert und neue Radabstellplätze geschaffen.

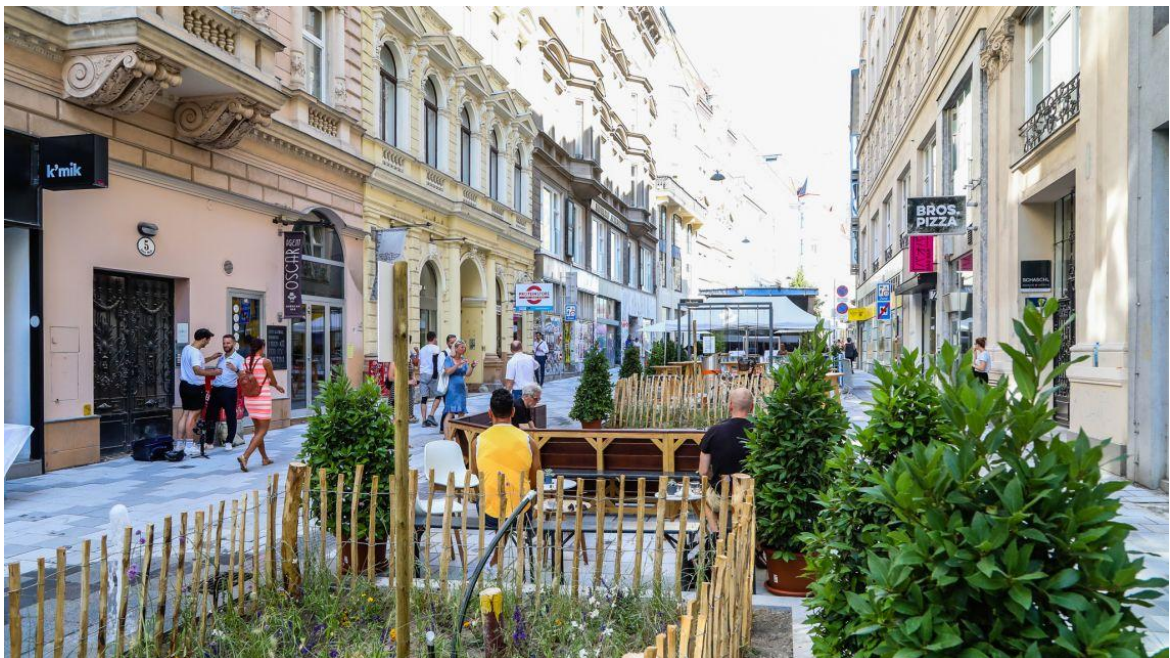
Weitere Informationen zu den Inhalten der im Zeitraum 2019 bis 2023 umgesetzten Projekte im Bezirk Neubau sind in **Tabelle 4** auf Seite 106 dargestellt.

Abbildung 39: Wohnstraße Bernardgasse (Rendering)



© EGKK Landschaftsarchitektur Schreiner Kastler

Abbildung 40: Begegnungszone Zollergasse (PID)



© PID – Christian Fürthner

6.3.2 Wie ist die „Wirkung“ der Maßnahmen zu verstehen?

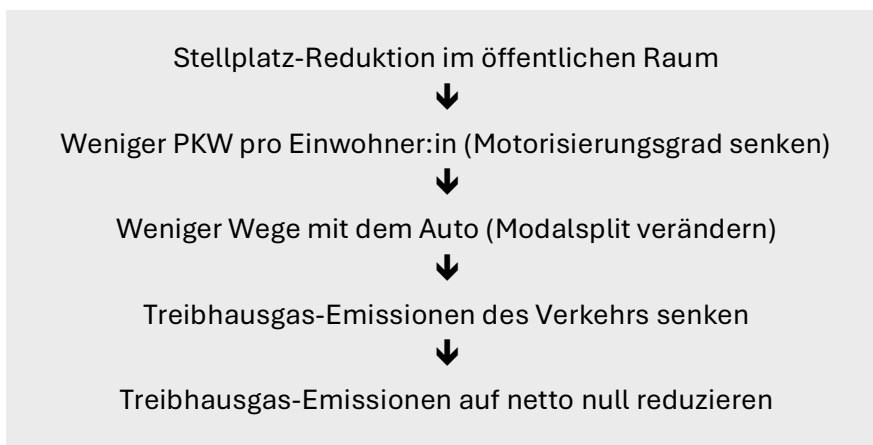
Die Inhalte der SKCSW Ziele sind unterschiedlich. Bei einigen Zielen wird sowohl eine bestimmte Maßnahme und auch die mit ihr intendierte Wirkung definiert, z.B.

„Gebäudebegrünungen (Maßnahme) verbessern das Mikroklima (Wirkung)“.

Andere Ziele definieren lediglich Maßnahmen, die intendierte Wirkung wird nicht explizit genannt und ist damit nicht sofort ersichtlich. Beispielsweise ist beim Ziel „*Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert*“ nicht davon auszugehen, dass die Stellplatzreduktion per se das Ziel ist.

Die mögliche intendierte Wirkung dieses Ziels bzw. der Maßnahme ist mehrstufig und kann aus den anderen Zielen des Zielbereichs abgeleitet werden, wenn man diese z.B. in eine Zielhierarchie stellt: Weniger Stellplätze sollen dazu führen, dass die Anzahl der privaten PKW pro Einwohner:in sinkt (Ziel Senkung des Motorisierungsgrads). Weniger private PKW sollen wiederum die zurückgelegten Wege mit dem eigenen Auto reduzieren (Ziel Veränderung des Modalsplit) und dies letztlich die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs senken als Teil des Leitziels, die Treibhausgas-Emissionen von Wien auf netto null zu reduzieren.

Beispiel für eine Wirkungskette und Zielhierarchie:



Diese übergeordneten Wirkungen werden aber nicht monokausal von einer Maßnahme erzielt, sondern multikausal durch das Zusammenwirken mehrerer unterschiedlicher Maßnahmen.

Umgekehrt haben die in den Zielen definierten Maßnahmen meist mehrere Wirkungen, z.B. weniger Stellplätze heißt auch mehr Platz für aktive Mobilität, was wiederum deren Attraktivität steigert, heißt mehr Platz für Begrünung, was gegen städtische Hitzeinseln (UHI) wirkt usw.

In der Regel basieren die Wirkungsannahmen insbesondere für Maßnahmen, die in den SKCSW Zielen definiert sind, auf breitem Expert:innen-Konsens. Für die konkreten Projekte kann daher implizit davon ausgegangen werden, dass bei entsprechender Ausrichtung an den SKCSW-Zielen die Projekte grundsätzlich positiv zu den intendierten übergeordneten Wirkungen beitragen, also z.B. besseres Mikroklima, weniger Individualverkehr oder höhere Aufenthaltsqualität. Dies definieren wir als die „qualitative Wirkung“ einzelner

Maßnahmen und Projekte. Die „quantitative Wirkung“, also *wieviele* sie tatsächlich zu diesen Zielen beitragen, kann wegen der erwähnten Multikausalität der Wirkungen kaum bestimmt werden.

Quantifiziert werden kann, so die Daten zugänglich sind, in der Regel der „Umfang der Maßnahmen“: z.B. die Zahl der gepflanzten Bäume, die Größe der umgestalteten Flächen bzw. der Grünflächen, die Anzahl der Sitzgelegenheiten, der Radstände, der beteiligten Personen an partizipativen Prozessen. Eine konkrete Bewertung der Daten (z.B. sind 100 gepflanzte Bäume viel oder wenig?) kann hierdurch jedoch nicht vorgenommen werden.

Die Darstellung der „Wirkung“ der hier betrachteten Maßnahmen umfasst daher die Zuordnung zu den SKCWS Zielen, zu denen sie beitragen (qualitative Wirkung), die Darstellung des Umfangs der Maßnahmen, soweit dafür Daten zur Verfügung standen (quantitative Wirkung), sowie die Einordnung der empirischen Evidenz aus der Beforschung von Wohnbevölkerung, Unternehmer:innen, lokalen und institutionellen Stakeholder:innen.

Neben der projektspezifischen Wirkungsanalyse kann die Wirkung der Maßnahmen auf die Ziele der SKCWS auch gesamthaft analysiert werden. Ein geeignetes Werkzeug dafür sind die vorläufigen SKCWS Zielindikatoren (Stand: Mai 2022), deren Verwendung auch auf Bezirksebene Vergleichbarkeit sicherstellt.

6.4 Bewertung der Maßnahmen

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die hier betrachteten Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk Neubau an den Vorgaben der Stadt ausgerichtet sind und zu den Zielen der SKCWS in den für die Projekte relevanten Zielbereichen beitragen.

Die **SKCWS**-Leitziele *Lebensqualität* und *Ressourcenschonung*, sowie die Zielbereiche *Klimawandelanpassung* und *Mobilität* stehen dabei im Fokus. Über die Maßnahmen zur Begrünung und Umgestaltung des Straßenraums werden auch Ziele und Vorhaben im Zielbereich *Stadtökologie, Umwelt & Wasser* adressiert. Definierte Prozesse der Bürger:innen-Beteiligung und damit Beiträge zum Zielbereich *Beteiligung, Engagement und Kultur* gab es bei den Projekten Zollergasse, Bernardgasse und Lerchenfelder Straße. Im Detail leisten die Projekte zu vielen der in 6.2.5 dargestellten Auswahl relevanter Ziele und Umsetzungsvorhaben der SKCWS ihren Beitrag.

Die untersuchten Projekte tragen auch explizit zu beiden im **Klimafahrplan** definierten *Hebeln für die Klimaanpassung* und den dort verankerten Maßnahmen bei, insbesondere zu der Neupflanzung von Bäumen und der Umgestaltung des bestehenden Straßenraums (Hebel 1). Zwei der 17 Projekte waren Fassadenbegrünungen (Hebel 2). Die Umgestaltung des Straßenraums, Attraktivierung von Gehsteigen, der Ausbau der Radinfrastruktur und damit die Förderung der aktiven Mobilität wirkt im Sinne von Hebel 1 *Mobilität*.

Die Ausrichtung an den SKCWS Zielen spiegelt sich auch in den **projektspezifischen Zielsetzungen** der umgesetzten Maßnahmen wider. Für drei große Projekte war das aus den übermittelten Planungsunterlagen klar ersichtlich, siehe dazu die Projekthinhalte in Tabelle 4 auf Seite 106.

Die **Wirkungen der Bezirks-Maßnahmen** insgesamt auf die in 6.2 definierten SKCW-Ziele könnten anhand der SKCW Indikatoren gemessen werden, wenn die Daten dafür in regelmäßigen Zeitabständen erhoben und verglichen werden. Das ist bisher etwa im Rahmen der Parkraumbilanz für die dort erhobenen Verkehrsdaten erfolgt (Vergleich 2011 und 2017), die derzeit gerade wieder entsprechend aktualisiert wird. Sie dokumentiert die positive Entwicklung im Bezirk in diesem Bereich.

Ein periodisches Monitoring auch für andere SKCW-Zielbereiche wäre für die Darstellung des Nutzens der umgesetzten Projekte und für die Steuerung künftiger Maßnahmen empfehlenswert. Dafür sollte festgelegt werden, welche Daten dafür in welcher Form und in welchem Zeitraum zu erheben sind. Eine einheitliche Systematik für Stadt und Bezirke ist empfehlenswert. Die Daten sollten für alle Akteur:innen einfach zugänglich sein, etwa in einer eigenen Datenbank oder als OGD.

Nicht alle Ziele und Vorgaben sind jedoch quantifizierbar. Das macht es schwierig, die zeitlichen Veränderungen bei den Indikatoren in Hinblick auf die Zielerreichung zu bewerten oder eine vergleichende Darstellung / Benchmarking auf Bezirksebene durchzuführen. Es gilt daher, wo möglich, konkrete quantitative Vorgaben zu schaffen. Quantifizierte gesamtstädtische Zielvorgaben sollten auf Bezirksebene angepasst werden, da Ausgangslage und Möglichkeiten in den Bezirken zum Teil sehr unterschiedlich sind.

Nachfolgend werden die „**Wirkungen**“⁶ **einiger der zentralen Elemente aus den untersuchten Projekten** dargestellt: einerseits die SKCSW Ziele, zu denen sie beitragen („Qualitative Wirkung“) und andererseits den Umfang der Maßnahmen („Quantitative Wirkung“). Die Zahlen beziehen sich gesamthaft jeweils auf ein Jahr im Untersuchungszeitraum 2019-2023 und nicht auf die Einzelprojekte. Weiters werden relevante Ergebnisse aus der empirischen Beforschung von Wohnbevölkerung, Unternehmer:innen sowie lokalen und institutionellen Stakeholder:innen zugeordnet.

6.4.1 Neue Bäume

Qualitative Wirkung

- Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzler (SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).
- Pflanzung von 25.000 Bäumen an neuen Standorten im Straßenraum, etwa anstelle von MIV-Stellplätzen oder –Fahrspuren (Klimafahrplan).

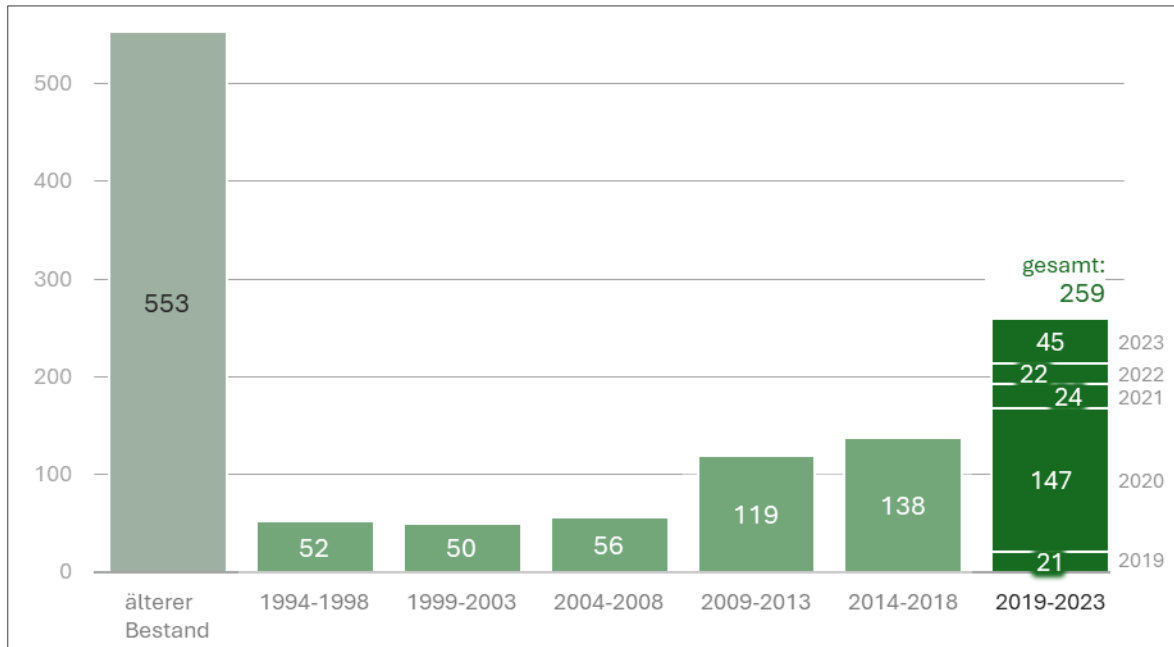
Umfang

Laut dem Baumkataster der MA 22 wurden im Untersuchungszeitraum im Bezirk insgesamt 259 Bäume neu gepflanzt, was einer Zunahme des Baumbestandes im Bezirk um 27

⁶ Zur Definition von Wirkung siehe Abschnitt 6.3

% entspricht (2018: 968) und auch eine deutlich höhere Zunahme als in den vorangegangenen 5-Jahres-Zeiträumen (Abbildung 41). Besonders „baumintensiv“ waren die Projekte Zollergasse, Neubaugasse und Bernardgasse, auf die 86 Baumpflanzungen entfielen.

Abbildung 41: Baumbestand und -Neupflanzungen im Bezirk Neubau



Quelle: MA22, 2024

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Wohnbevölkerung:

- Zwischen 2019 und 2024 stieg die bereits gute Zufriedenheit mit Bäumen und Grünflächen noch weiter: Von insgesamt 46 % besonders Zufriedenen (Skalenspunkte 1 & 2) um 12 Prozentpunkte auf insgesamt 58 % (siehe Abbildung 7).
- Maßnahmen zur Begrünung und Kühlung werden von 12 % der Neubauer:innen als die wichtigste SKCW-Maßnahme bezeichnet (siehe Abbildung 16).

Unternehmer:innen:

- Die Pflanzung von Bäumen gehörte mit 76 % zu den am meisten wahrgenommenen Umgestaltungen in der Nähe von Unternehmensstandorten (siehe Abbildung 30), insgesamt 78 % der befragten Unternehmer:innen bezeichneten die Pflanzung von Bäumen auch als „sehr“ und „ziemlich“ wünschenswert (Abbildung 34).

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

- Die lokalen Stakeholder:innen berichten in den Tiefeninterviews durch die Bepflanzungs- und Grünflächenmaßnahmen von einer deutlich wahrnehmbaren Temperaturabsenkung (siehe Kapitel 5.3)
- Baumpflanzung hat das ästhetische Erscheinungsbild aufgewertet (siehe 5.3.2).

6.4.2 Grünflächen

Qualitative Wirkung

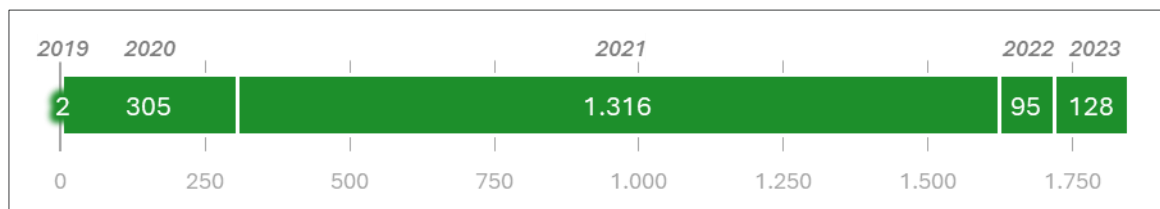
- Maßnahmen wie Begrünungen und Beschattungen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer deutlich und ermöglichen lebendige, klimafitte Grätzler (SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).
- Alle Wiener*innen haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitativem Grünraum (SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).
- Die natürlichen Bodenfunktionen sind durch die Erhaltung und Schaffung von unversiegelten Flächen gesichert (SKCSW-Zielbereich „Stadtökologie, Umwelt & Wasser“).
- Wien fördert die biologische Vielfalt (SKCSW-Zielbereich „Stadtökologie, Umwelt & Wasser“).

Umfang

Insgesamt wurden im Projektzeitraum 1.846 m² neue Grünflächen im Bezirk geschaffen (siehe Abbildung 42). Der Anteil von Grünflächen am gesamten Straßenraum liegt nun bei rund 5 %. Für diese neuen Flächen wurde Straßenraum in ähnlichem Ausmaß entsiegelt.

Ein Beitrag biologischer Vielfalt kann über die entsprechende Pflanzenauswahl bei den Begrünungen realisiert werden, Informationen dazu waren keine verfügbar

Abbildung 42: Neu geschaffene Grünflächen in m² 2019-2023 im Bezirk Neubau



Quelle: MA28, 2024

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Wohnbevölkerung:

- Zwischen 2019 und 2024 stieg die bereits gute Zufriedenheit mit Bäumen und Grünflächen noch weiter: Von insgesamt 46 % besonders Zufriedenen (Skalenspunkte 1 & 2) um 12 Prozentpunkte auf insgesamt 58 % (siehe Abbildung 7).
- Maßnahmen zur Begrünung und Kühlung werden von 12 % der Neubauer:innen als die wichtigste Maßnahme bezeichnet (siehe Abbildung 16).
- 60 % der Wohnbevölkerung finden den Grünanteil bei umgestalteten Flächen im Bezirk besser als bei nicht umgestalteten Flächen im Bezirk und anderswo in Wien. Zudem steigt die Zufriedenheit mit den Umgestaltungen mit der Verbesserung des Grünanteils (siehe 3.2).

Unternehmer:innen:

- Die Errichtung von Grünflächen haben 48 % der Unternehmer:innen in der unmittelbaren Nähe ihres Unternehmensstandortes wahrgenommen (siehe Abbildung 30) und 74 % bezeichneten die Errichtung von Grünflächen als „sehr“ und „ziemlich“ wünschenswert (siehe Abbildung 34).

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

- Begrünungsmaßnahmen können unter Umständen Vorhaben verhindern oder in weiterer Folge negativ beeinflussen (siehe Kapitel 5.1).
- Durch die Entfernung von Autos zugunsten von mehr Grünflächen und öffentlichen Raums ist eine neue, dörfliche Atmosphäre entstanden (siehe Kapitel 5.3.2).
- Laut lokaler Stakeholder:innen werden durch die Begrünung Zwischengassen belebt, was zu einer Steigerung der Lebensqualität führt (siehe Kapitel 5.3.2).
- Die lokalen Stakeholder:innen berichten in den Tiefeninterviews durch die Bepflanzungs- und Grünflächenmaßnahmen von einer deutlich wahrnehmbaren Temperaturabsenkung (siehe Kapitel 5.3).

6.4.3 Gebäude-Begrünungen

Qualitative Wirkung

- Vor allem in dicht bebauten Gebieten verbessern Gebäudebegrünungen das Mikroklima (SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).
- Begrünung und passive Kühlung von Gebäuden fördern und fordern: Dach-, Fassaden- und Innenhofbegrünung vor allem in dicht bebauten Innenstadtlagen (Klimafahrplan).

Umfang

Zwei Projekte hatten Fassadenbegrünung zum Inhalt: Die straßenseitigen Fassaden eines Schulgebäudes in der Burggasse 14-16 (2022) sowie der Stiftskaserne (2023) wurden begrünt. Darüber hinaus gibt es weitere, realisierte Vorhaben zur Gebäude-Begrünung. Dazu gibt es keine Gesamtzahlen. Verfügbar sind Zahlen zu den von der MA 22 geförderten Projekten im Zeitraum 2019-2023: 10 Innenhof-, 3 Fassaden- und 1 Dachbegrünung.

Tabelle 3: Geförderte Gebäude-Begrünungen im Bezirk Neubau

	2019	2020	2021	2022	2023	gesamt
Innenhof	-	2	4	1	3	10
Fassade	-	-	-	1	2	3
Dach	-	-	-	-	1	1

Quelle: MA22, 2024

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

- Gebäude-Begrünung wurde von einer befragten Person als nachhaltig und wichtig beschrieben. Gleichzeitig wurde aber die Kostenverteilung sowie der finanzielle Aufwand bemängelt (siehe Kapitel 5.3.2).

6.4.4 Bewässerung und Oberflächenwässer

Qualitative Wirkung

- In Wien wird möglichst viel Regenwasser lokal in den natürlichen oder naturnahen Wasserkreislauf zurückgeführt (SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).
- Nutzung des „Schwammstadt-Prinzips“ sowie von neu angelegten Zisternen zur Bewässerung von Straßenbäumen (Vorhaben SKCSW-Zielbereich „Anpassung an den Klimawandel“).

Umfang

Das Schwammstadtprinzip zur Baumbewässerung gilt als Planungsvorgabe. Eines der drei in Wien umgesetzten Projekte wurde laut Stadt Wien beim Projekt Zollergasse realisiert (Stadt Wien, Magistratsabteilung 42).

Als Schwammstadtprinzip „light“ (möglichst umfassende Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers und damit verbunden die Dotierung des Schwammkörpers und der Baumscheiben) ist es Planungsvorgabe im Projekt Bernardgasse, evtl. auch in anderen Projekten. Genauere Angaben dazu waren aber nicht verfügbar.

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

- Die lokalen Stakeholder:innen berichten in den Tiefeninterviews davon, dass Wasserspiele im Sommer dazu beitragen können das Straßenleben zu fördern (siehe 5.3.2).
- Nebelstelen und Kiesbetten zur Wasserversickerung führen zu einer deutlich wahrnehmbaren Temperaturabsenkung im öffentlichen Raum (siehe 5.3.2).

6.4.5 Reduktion von Fahrbahnflächen und Parkplätzen

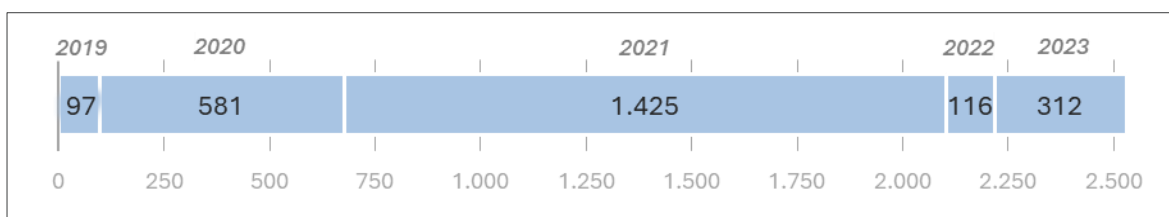
Qualitative Wirkung

- 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 (SKCSW-Zielbereich „Mobilität und Verkehr“).
- Stellplätze im öffentlichen Raum werden sukzessive reduziert (SKCSW-Zielbereich „Mobilität und Verkehr“).

Umfang

Um Platz für Begrünungen, Aufenthaltsräume, Geh- und Radwege zu schaffen, wurden im Straßenraum die Fahrbahnflächen im Bezirk zwischen 2019 bis 2023 um insgesamt 2.500 Quadratmeter verringert (Abbildung 43). Das betrifft sowohl Flächen für den fließenden Verkehr, aber vor allem auch für den ruhenden Verkehr, also Parkplätze.

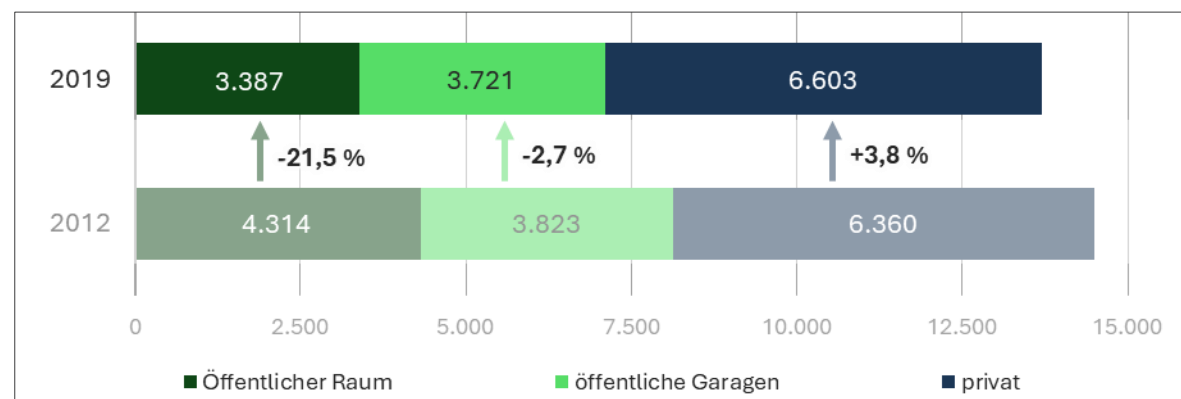
Abbildung 43: Reduktion der Fahrbahnflächen in m² 2019-2023 im Bezirk Neubau



Quelle: MA28, 2024

Bei der Umgestaltung der Neubaugasse wurden 90 Stellplätze reduziert. Zu den anderen Projekten waren keine projektspezifischen Daten zur Stellplatzreduktion verfügbar. Die von komobile erstellte Parkraumbilanz zeigt bereits einen deutlichen Rückgang zwischen 2012 und 2019 (Abbildung 44). Eine Aktualisierung der Parkraumbilanz und damit der Stellplatzdaten ist derzeit in Bearbeitung.

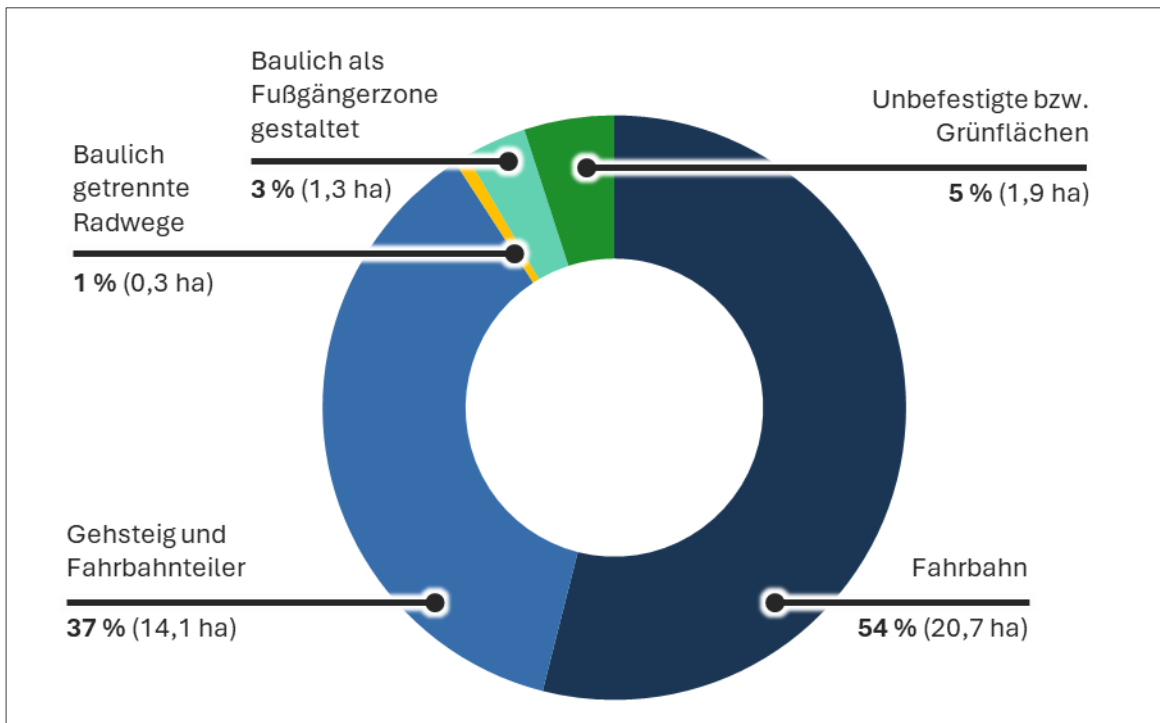
Abbildung 44: PKW-Stellplätze in Wien Neubau



Quelle: komobile, Parkraumbilanz, Statistik Austria, 2024

Zur Einordnung des Umfangs der Maßnahmen ist in Abbildung 45 die Charakteristik des Straßenraums insgesamt im Bezirk Neubau dargestellt. Dieser umfasst insgesamt eine Fläche von 38,4 Hektar, was knapp einem Viertel der gesamten Bezirksfläche entspricht. Er besteht aus 63 Straßen mit einer Gesamtlänge von 25,4 Kilometern.

Abbildung 45: Zusammensetzung des Straßenraums im Bezirk Neubau



Quelle MA 28, 2024

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Wohnbevölkerung:

- Zwischen 2019 und 2024 stieg die Zufriedenheit mit dem Angebot an Parkplätzen leicht an. Von 23 % besonders zufriedene Bewohner:innen (Skalenpunkte 1 & 2) um 5 Prozentpunkte auf insgesamt 28 % (siehe Abbildung 7).
- Im Vergleich zu nicht-umgestalteten Flächen bewerteten 10 % der Bewohner:innen die Parkplatzsituation als „eher besser“. 40 % der Bewohner:innen hingegen sahen hier einen Handlungsbedarf (Abschnitt 3.2).
- Maßnahmen zur Reduktion vom mobilen Individualverkehr bzw. Mobilitätsgarantie werden von 8 % der Neubauer:innen als die wichtigste Maßnahme bezeichnet (siehe Abbildung 16).

Unternehmer:innen:

- Die Unternehmer:innen sind mit dem Angebot an Parkplätzen sowie mit der Verfügbarkeit von Halte- und Ladezonen nur mäßig zufrieden: 30 % bzw. 29 % vergeben hier die Noten 1 und 2 (siehe Abbildung 25).

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

- Die institutionellen Stakeholder:innen sehen in der Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum die Möglichkeit genügend Raum für weitere Maßnahmen zu schaffen (siehe Abschnitt 5.2.3).
- Durch die Entfernung von Autos zugunsten von mehr Grünflächen und öffentlichem Raum ist eine neue, dörfliche Atmosphäre entstanden. Hier wurde von den lokalen Stakeholder:innen erwähnt, dass das Auto durch die Umgestaltungsmaßnahmen nicht mehr notwendig war (siehe Abschnitt 5.3.2).
- Begegnungszonen haben die gefühlte Lebensqualität erhöht und ermöglichen es den Menschen, vor allem für Kinder und jüngere Personen, sich sicher und komfortabel im öffentlichen Raum zu bewegen (siehe Abschnitt 5.3.2).
- Weniger parkende Autos wurden als Grund für eine deutlich wahrnehmbare Temperaturabsenkung genannt (siehe Abschnitt 5).
- Parkplatzmangel, schlechte Zufahrtsmöglichkeiten sowie gute öffentliche Anbindungen sind genannte Gründe für den Verzicht auf das Auto.

6.4.6 PKW Reduktion

Qualitative Wirkung

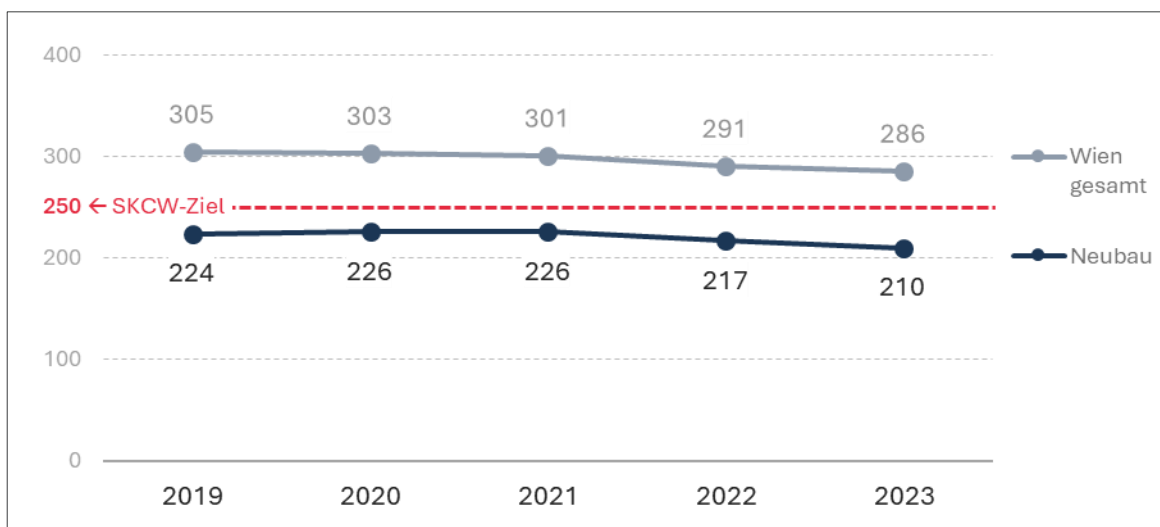
- Der Motorisierungsgrad sinkt bis 2030 bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 Einwohner*innen“ (SKCSW-Zielbereich „Mobilität und Verkehr“).

Umfang

Der Motorisierungsgrad bei privaten PKW ist von 224 im Jahr 2019 auf 210 im Jahr 2023 PKW pro tausend Einwohner:innen gesunken und liegt damit bereits deutlich unter dem Zielwert für Wien von 250 (Abbildung 46). Neubau weist damit laut VCÖ die niedrigste Privat-PKW-Dichte aller österreichischen Bezirke auf (VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2023). Da die Bevölkerungszahl nur schwach variiert, nimmt auch die absolute Anzahl der PKW seit Jahren ab.

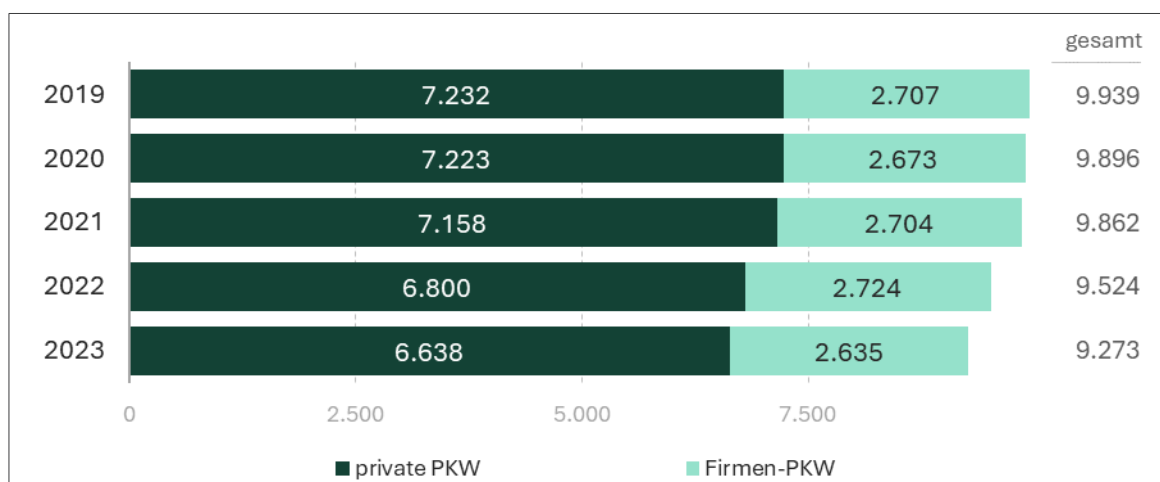
Etwas anders ist die Situation beim Motorisierungsgrad für alle PKW, also private und Firmen-PKW. Letztere haben einen Anteil von knapp 30 % am PKW Gesamtbestand in Neubau und werden oft auch privat genutzt. Der Motorisierungsgrad gesamt hat bis 2021 ganz leicht zugenommen (von 308 auf 311) und erst dann abgenommen, 2023 lag er bei 294 PKW. Insgesamt ist die Zahl der zugelassenen PKW im Bezirk Neubau von 9.939 im Jahr 2019 um 6,7 % auf 9.273 im Jahr 2023 gesunken (Abbildung 47).

Abbildung 46: private PKW pro 1.000 Einwohner:innen in Neubau und Wien



Quelle: Statistik Austria, 2024

Abbildung 47: PKW-Bestand absolut im Bezirk Neubau



Quelle: komobile, Parkraumbilanz, Statistik Austria, 2024

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Wohnbevölkerung:

- Maßnahmen zur Reduktion vom mobilen Individualverkehr bzw. Mobilitätsgarantie werden von 8 % der Neubauer:innen als die wichtigste Maßnahme bezeichnet (siehe Abbildung 16).
- Für Bewohner:innen mit Matura sind die Maßnahmen zur Reduktion vom mobilen Individualverkehr bzw. Mobilitätsgarantie wichtiger als für Personen ohne Matura (siehe Abbildung 19).
- Zwischen 2019 und 2024 ist der Anteil jener Personen, die angeben, das Auto nie zu nutzen, von insgesamt 28 % auf 35 % gestiegen (siehe Abbildung 11).

Lokalen und institutionellen Stakeholder:innen:

- Durch die Entfernung von Autos zugunsten von mehr Grünflächen und öffentlichem Raum ist eine neue, dörfliche Atmosphäre entstanden. Hier wurde von den lokalen Stakeholder:innen erwähnt, dass das Auto durch die Umgestaltungsmaßnahmen nicht mehr notwendig war (siehe Abschnitt 5.3.2).
- Die Begegnungszonen haben die Lebensqualität erhöht und ermöglichen es den Menschen, vor allem für Kinder und jüngere Personen, sich sicher und komfortabel im öffentlichen Raum zu bewegen (siehe Abschnitt 5.3.2).
- Weniger parkende Autos wurden als Grund genannt für eine deutlich wahrnehmbare Temperaturabsenkung (siehe Abschnitt 5.3.2).
- Parkplatzmangel, schlechte Zufahrtmöglichkeiten sowie gute öffentliche Anbindungen sind genannte Gründe für den Verzicht auf das Auto.
- Verkehrsberuhigende Zonen wurden von den interviewten lokalen Stakeholder:innen allgemein als positiv bewertet. Gleichzeitig haben sich aber auch Herausforderungen ergeben (siehe Abschnitt 5.3.3), nämlich einerseits, die eingeschränkten Verkehrsmöglichkeiten zu Zufahrtsproblemen für Anrainer:innen führen, und andererseits, dass Parkplätze von Kaufleuten aufgrund des gestiegenen Onlinehandels von Paketzustelldiensten für Privatpersonen zugeparkt werden.

6.4.7 Beteiligungsprozesse

Qualitative Wirkung

- Für Innovationsprozesse werden Experimentierräume auf Stadtteilebene geschaffen, um neue Verfahren und Prozesse zu testen und lokale Akteur*innen zu vernetzen (SKCSW-Zielbereich „Beteiligung, Engagement und Kultur“).
- Alle sozialen Gruppen haben die Möglichkeit, sich an der Mitgestaltung der Stadt aktiv zu beteiligen (SKCSW-Zielbereich „Beteiligung, Engagement und Kultur“).
- Förderung und Vernetzung bestehender Vor-Ort-Organisationen und Etablierung neuer Partnerschaften zwischen Stadt- und Bezirkspolitik, Verwaltung, Unternehmen, lokalen Communitys und engagierten Bürger*innen (SKCSW-Zielbereich „Beteiligung, Engagement und Kultur“).

Umfang

Beim Projekt „Partizipative Gestaltung einer klimafitten Lerchenfelder Straße“ gab es eine umfangreiche Beteiligung von Stakeholder:innen in verschiedenen Formaten.

Einen zweistufigen Beteiligungsprozess für die Anrainer:innen gab es auch beim Projekt zur Umgestaltung der Bernardgasse, der auch wissenschaftlich begleitet wurde. Die Ergebnisse sind in die Planungen eingeflossen.

Auch beim Projekt Zollergasse wurden die betroffenen Stakeholder:innen aktiv beteiligt.

Wie die verschiedenen Akteure im Bezirk die Partizipationsmöglichkeiten einschätzen, wurde im Rahmen der Befragungen und Interviews untersucht und ausgewertet.

Empirisch-sozialforscherische Evidenz:

Wohnbevölkerung:

- Zwischen 2019 und 2024 stieg die bereits gute Zufriedenheit mit der Mitbestimmungsmöglichkeit weiter an: Von insgesamt 46 % besonders Zufriedenen (Skalenpunkte 1 & 2) um 11 Prozentpunkte auf insgesamt 57 % (siehe Abbildung 7).
- Mit dem Begleitumstand der Umgestaltung auf der Zieglergasse und Neubaugasse, dass der Bezirk im Vorfeld transparent und ausreichend über die geplante Umgestaltung informiert hat, sind die Bewohner:innen sehr zufrieden: Insgesamt sind 54 % bei den Umgestaltungen der Zieglergasse und 60 % bei der Neubaugasse mit der Begleitkommunikation „sehr“ und „ziemlich“ zufrieden (siehe Abbildung 13).
- Befragte, die mit der Begleitkommunikation zufrieden sind, sind auch zufriedener mit den Umgestaltungen insgesamt (siehe Abschnitt 3.2).
- Maßnahmen zur Partizipation werden von 11 % der Neubauer:innen als die wichtigste Maßnahme genannt (siehe Abbildung 16). Partizipation ist für Personen ab 60 Jahren wichtiger als bei jüngeren Bewohner:innen (siehe Abbildung 18).

Unternehmer:innen:

- 47 % der befragten Unternehmer:innen stimmen der Aussage „sehr“ und „ziemlich“ zu, dass die Informationskampagne des Bezirks im Vorfeld transparent und ausreichend war (Abbildung 30).

Lokale und institutionelle Stakeholder:innen:

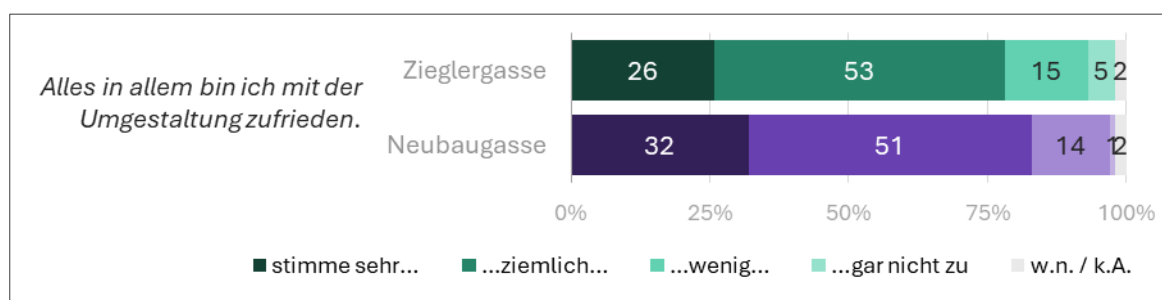
- Die befragten institutionellen als auch lokalen Stakeholder:innen berichteten von potenziellen Konflikten bei mangelnden Beteiligungsprozessen, die letztlich erfolgreich gelöst wurden.
- Für die Anrainer:innen wurden regelmäßig Flyer in den Briefkästen verteilt. Diese lieferten gute Einblicke in den aktuellen Stand der geplanten Änderungen und Maßnahmen (siehe Abschnitt 5.3).
- Bei regelmäßigen Treffen zwischen der Bezirksvorstehung und dem Verein IG Kaufleute wurden Anliegen und Bedenken angehört und berücksichtigt. Dadurch konnten auch kurzfristige Veränderungen umgesetzt werden (siehe Abschnitt 5.3).
- Bei Informationsveranstaltungen wurden Stakeholder:innen und Bürger:innen über die Umbaumaßnahmen informiert und es konnten Wünsche und Anliegen eingebracht werden (siehe Abschnitt 5.3).

7 Fazit

7.1 Zufriedenheit und Akzeptanz der Umgestaltungsmaßnahmen

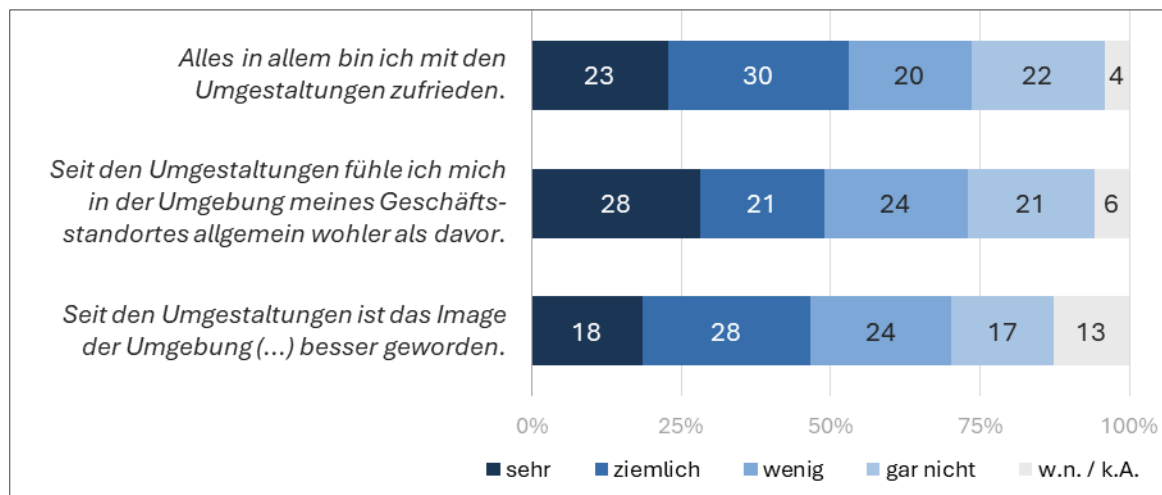
Die Ergebnisse der Erhebung zeigen eine insgesamt hohe Akzeptanz der Umgestaltungsmaßnahmen im Bezirk Neubau und weitere Maßnahmen nach dem Vorbild der Neubau- und Zieglergasse sind mehrheitsfähig. 80 % der Bezirksbevölkerung (Abbildung 48) und 53 % der befragten Unternehmer:innen (Abbildung 49) stimmen, „sehr“ oder ziemlich“ zu, „alles in allem zufrieden“ mit den Umgestaltungen zu sein.

Abbildung 48: Beurteilung der Umgestaltungen durch die Wohnbevölkerung



Basis: alle Befragten, Zieglergasse n=293, Neubaugasse n=308

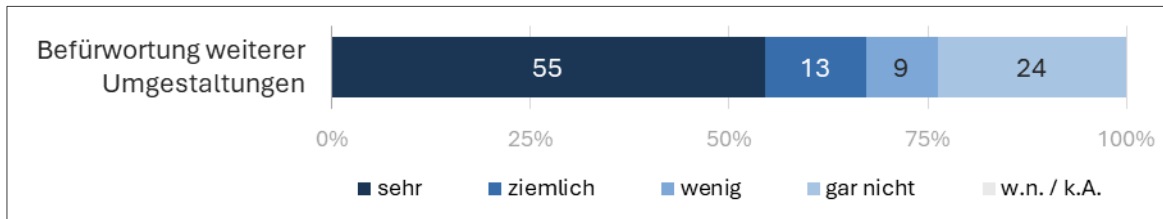
Abbildung 49: Zustimmung der Unternehmer:innen zu Aussagen über die Umgestaltungen



Basis: Befragte, deren Standort max. 100 m Gehdistanz von Umgestaltungsmaßnahmen entfernt ist (n=123)

Darüber hinaus befürworten zwei Drittel der befragten Unternehmer:innen, dass weitere wichtige Straßen im Bezirk nach dem Vorbild der bisherigen Maßnahmen umgestaltet würden (Abbildung 50).

Abbildung 50: Befürwortung der Unternehmer:innen von weiteren Umgestaltungen im Bezirk



Basis: alle Befragten (n=203)

Für die Wohnbevölkerung sind insbesondere die erhöhte Verkehrssicherheit, sowie die Qualität der Begleitkommunikation wichtige Faktoren für die Zufriedenheit mit den erfolgten Maßnahmen (Abschnitt 3.3).

Für Unternehmer:innen sind die Qualität der Begleitkommunikation und die Möglichkeiten zur Mitgestaltung besonders wichtige Treiber für Zufriedenheit, gemeinsam mit Umgestaltungsmaßnahmen, die die Geschäftsstandorte zugänglicher und sichtbarer machen. Daher sind Unternehmer:innen, deren Geschäfte an der verkehrsberuhigten Einkaufsstraße Neubaugasse liegen, insgesamt am zufriedensten. Ihre Kolleg:innen abseits der Neubaugasse schätzen insbesondere Gehsteigverbreiterungen und die barrierefreie Gestaltung (Abschnitt 4.4).

7.1.1 Bewusstsein der Wohnbevölkerung für das Thema Umgestaltung des öffentlichen Raums und die Ziele der Smart Klima City Strategie Wien (SKCSW)

Im Gefolge der Umgestaltungen stieg die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Raum im Bezirk insgesamt (Abbildung 7), die bereits 2019 hohe Akzeptanz der Neubauer Umgestaltungspläne für mehr Grün und Platz im öffentlichen Raum stieg ebenfalls weiter an (Abbildung 10). Im gleichen Zeitraum ging die Zufriedenheit mit anderen Aspekten der Bezirksinfrastruktur zurück (Abbildung 8) und die Bevölkerung war insgesamt durch die gesellschaftliche Krisenstimmung verunsichert (Abschnitt 1.4), weshalb die verbesserte Zufriedenheit mit dem öffentlichen Raum auf die erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen zurückgeführt werden kann.

In Bezug auf stadtweite Entwicklungsziele wird die Schaffung von leistbarem Wohnraum als besonders wichtig angesehen (23 % nannten dieses Ziel an erster Stelle). Darauf folgen klimaspezifische SKCW-Ziele: Begrünung und Kühlung (12 %), Partizipation (11 %) und Ressourcenschonung (11 %), und zwar unabhängig davon, ob die Befragten in der unmittelbaren Nähe der Umgestaltungen wohnen oder an anderen Orten im Bezirk (Abbildung 16). Stattdessen sind soziodemografische Faktoren wichtiger (Abbildung 17ff).

7.2 Qualität der Umgestaltungsprozesse

Die interviewten Stakeholder:innen (AK Wien, WKW, Wiener Linien und lokale Unternehmer:innen) äußern sich insgesamt zufrieden mit den Ergebnissen und dem Verlauf der Umgestaltungsprozesse (Abschnitt 5). Ein positiver, gemeinsamer Lernprozess im Zuge mehrerer thematisierter Umgestaltungen (Neubaugasse, Zieglergasse, sowie kleinere Umgestaltungen andernorts) wird beschrieben. Auch werden Episoden positiv hervorgehoben, die illustrieren, dass auch noch während der Bauphase lokale Änderungen (z.B. Versetzen einer Nebelstele) möglich waren.

Für die institutionellen Stakeholder:innen war es im Rahmen der begleitenden Konsensfindung vor allem wichtig, dass ihre jeweiligen institutionellen Interessen bzw. Mandate im Rahmen des Prozesses angemessen gehört und vertreten werden. Das Ziel der beteiligten Institutionen ist dabei die Findung von Lösungen, die für alle Parteien annehmbar sind. Dabei werden die folgenden Punkte genannt, die Konsensfindung erleichtern:

- Frühzeitige Klärung der einzubindenden Stakeholder:innengruppen und der Spielräume für Mitentscheidung.
- Einbindung der Öffentlichkeit in Form der Wohnbevölkerung, lokaler Unternehmer:innen etc. erst nachdem die wesentlichsten Grundsatzentscheidungen akkordiert sind und der verbleibende Spielraum für Mitgestaltung für die Öffentlichkeit klar ist.
- Externe Prozessbegleitung und Moderation, die als vertrauenswürdige Stelle das Protokollieren gemachter Vereinbarungen etc. übernimmt.

7.3 Wirkungsanalyse

Im Zuge des Projekts wurden Strategiedokumente der Stadt Wien (Smart Klima City Strategie Wien, Wiener Klimafahrplan) und des Bezirks (Entwicklungsplan öffentlicher Raum Neubau und Josefstadt (2023), Masterplan Grün 2020, Masterplan Gehen (2022)) sowie eine Reihe städtischer Datenquellen herangezogen (Abschnitt 6).

Eine Kohärenz zwischen den strategischen Zielen der SKCWS sowie den umgesetzten Projekten sind durch wissenschaftliche Erkenntnisse und Expert:innenwissen abgesichert. Es bestehen allerdings komplexe Wirkungsketten zwischen einzelnen Maßnahmen und Teilzielen. Beispielsweise trägt die Umgestaltung des öffentlichen Raums für mehr Grün sowohl zur Hebung des Grünanteils in Wien insgesamt bei, als auch zur Senkung des MIV-Aufkommens und damit indirekt zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen in Wien. Eine exakte Bestimmung der quantitativen Wirkung lokaler im Neubau umgesetzter Maßnahmen auf stadtweite Ziele war daher im Rahmen des Projekts nicht möglich.

Auf Basis der vorhandenen städtischen Datenquellen sowie der Ergebnisse der durchgeführten empirischen Untersuchungen war es aber möglich, das Ausmaß der Veränderungen zu quantifizieren und nachzuweisen, dass die umgesetzten Maßnahmen zur Zielerreichung in den folgenden Teilbereichen beitragen: Grünflächen und neue Bäume, Gebäudebegrünungen, Bewässerung und Oberflächenwässer, Reduktion von Fahrbahnflächen und Parkplätzen, PKW Reduktion, Beteiligung. (Abschnitt 6.4)

Literaturverzeichnis

- Heinz, Janine/Hofinger, Christoph/Hoser, Bernhard (2020): Zukunftsbilder Neubau, SORA Institute for Social Research and Consulting.
- Heinz, Janine (2023): Städtebarometer 2023. Fokusbericht, SORA Institute for Social Research and Consulting
- Magistrat der Stadt Wien (2022): Smart Klima City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt (online: https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/scwr_klima_2022_web-neu.pdf; zugegriffen: 28.07.2025)
- Stadt Wien, Magistratsabteilung 42 – Wiener Stadtgärten: Schwammstadt-Prinzip macht Bäume für den Klimawandel fit (<https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/schwammstadt.html>; zugegriffen: 23.05.2025)
- UIV Urban Innovation Vienna GmbH – Smart City Agency (2022): Smart Klima City Wien Strategie. Vorläufige Indikatoren für Monitoring und Evaluierung (online: https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/05/SKCSW_Indikatoren_Mai22.pdf; zugegriffen am 23.05.2025).
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2023): Große Unterschiede zwischen Österreichs Gemeinden und Städte bei Pkw-Motorisierung (online: <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-grosse-unterschiede-zwischen-oesterreichs-gemeinden-und-staedte-bei-pkw-motorisierung>; zugegriffen: 23.05.2025)

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regressionsanalyse „Wesentliche Einflussfaktoren auf die Zufriedenheit mit Umgestaltungsmaßnahmen“	26
Tabelle 2: Bivariate Korrelationskoeffizienten Zufriedenheit mit Umgestaltungen, Begleitumstände und subjektiv wahrgenommene Verbesserungen	42
Tabelle 3: Geförderte Gebäude-Begrünungen im Bezirk Neubau	73
Tabelle 4: Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk Neubau 2019-2023	106
Tabelle 5: Bereitgestellte Projektunterlagen für die Wirkungsanalyse	109

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einschätzung der Lebensqualität in der Wohngemeinde 2009-2023	9
Abbildung 2: Zukünftige Entwicklung der Wohngemeinde 2015-2023).....	10
Abbildung 3: Erwartungen an die zukünftige Entwicklung in Neubau (2019, 2024)	10
Abbildung 4: Erhebungsgebiet der Studie, abgeschlossene bzw. zum Studienzeitpunkt im Bau befindliche Umgestaltungsmaßnahmen	13
Abbildung 5: Verteilung der Unternehmen im Bezirk Neubau	14
Abbildung 6: Zufriedenheit mit dem Leben im Bezirk 2024.....	15
Abbildung 7: Entwicklung der Zufriedenheit mit der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum (2019-2024)	16
Abbildung 8: Entwicklung der Zufriedenheit mit der Infrastruktur (2019-2024)	17
Abbildung 9: Einstellung zur Umgestaltung im öffentlichen Raum.....	18
Abbildung 10: Entwicklung der Einstellung zur Umgestaltung im öffentlichen Raum (2019-2024)	19
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (2019-2024).....	20
Abbildung 12: Beurteilung der Umgestaltungen.....	21
Abbildung 13: Beurteilung der Umgestaltungen durch die Wohnbevölkerung	22
Abbildung 14: Beurteilung der Begleitumstände durch die Wohnbevölkerung.....	22
Abbildung 15: Beurteilung der Uim Vergleich zu nicht-umgestalteten Orten	23
Abbildung 16: SKCW- und städtische Entwicklungsziele nach persönlicher Wichtigkeit	27
Abbildung 17: Wichtigkeit der Ziele nach Gebieten	28
Abbildung 18: Wichtigkeit politischer Ziele nach Alter	29
Abbildung 19: Wichtigkeit politischer Ziele nach Bildungsgrad	30
Abbildung 20: Wichtigkeit politischer Ziele nach Auskommen mit Einkommen	30
Abbildung 21: Größe der erfassten Unternehmen	31
Abbildung 22: Wirtschaftssparten der befragten Unternehmen (Mehrfachnennungen)	32
Abbildung 23: Standortmerkmale der befragten Unternehmen (Mehrfachnennung)	32
Abbildung 24: Erwartungen zur zukünftigen Entwicklung in Neubau	33
Abbildung 25: Zufriedenheit mit der Infrastruktur am Unternehmensstandort	34
Abbildung 26: Zufriedenheit mit weiteren Gegebenheiten am Unternehmensstandort	35
Abbildung 27: Einschätzungen der Auswirkungen der Umgestaltungen im Bezirk	35
Abbildung 28: Befürwortung weiterer Umgestaltungen im Bezirk	36
Abbildung 29: Entfernung der Befragten Unternehmer:innen zu Umgestaltungen	36
Abbildung 30: Wahrnehmung von Umgestaltungen in der unmittelbaren Nähe des Unternehmensstandortes (Mehrfachnennung)	37
Abbildung 31: Wahrnehmung von Umgestaltungen nach Nähe zu verkehrsberuhigter Einkaufsstraße.....	38
Abbildung 32: Zustimmung zu Aussagen über die Umgestaltungen	39
Abbildung 33: Zustimmung zu Aussagen über Begleitumstände der Umgestaltungen	39

Abbildung 34: Wünschenswerte Umgestaltungen in der Nähe des Unternehmens	40
Abbildung 35: Ausmaß der Umgestaltungen in der unmittelbaren Umgebung	40
Abbildung 36: Zustimmung „Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden“ nach Wahrnehmung von Umgestaltungsmaßnahmen	43
Abbildung 37: Zustimmung „Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden“ nach Wahrnehmung von Umgestaltungsmaßnahmen, verglichen nach Nähe zu verkehrsberuhigter Einkaufsstraße (Top Boxes).	45
Abbildung 38: Umgesetzte Maßnahmen durch Unternehmer:innen (Mehrfachnennung)	46
Abbildung 39: Wohnstraße Bernardgasse (Rendering)	67
Abbildung 40: Begegnungszone Zollergergasse (PID)	67
Abbildung 41: Baumbestand und -Neupflanzungen im Bezirk Neubau	71
Abbildung 42: Neu geschaffene Grünflächen in m ² 2019-2023 im Bezirk Neubau	72
Abbildung 43: Reduktion der Fahrbahnflächen in m ² 2019-2023 im Bezirk Neubau	75
Abbildung 44: PKW-Stellplätze in Wien Neubau	75
Abbildung 45: Zusammensetzung des Straßenraums im Bezirk Neubau	76
Abbildung 46: private PKW pro 1.000 Einwohner:innen in Neubau und Wien	78
Abbildung 47: PKW-Bestand absolut im Bezirk Neubau	78
Abbildung 48: Beurteilung der Umgestaltungen durch die Wohnbevölkerung	81
Abbildung 49: Zustimmung der Unternehmer:innen zu Aussagen über die Umgestaltungen ...	81
Abbildung 50: Befürwortung der Unternehmer:innen von weiteren Umgestaltungen im Bezirk	82

Anhang

Fragebogen (Anrainer:innen)

Guten Tag, mein Name ist ... vom Sozialforschungsinstitut FORESIGHT. Wir führen derzeit eine Umfrage über die Entwicklungen in Neubau, dem 7. Wiener Gemeindebezirk, durch. Zweck der Studie ist es, die Erwartungen der Bewohner/innen an den Bezirk zu erheben und Umgestaltungsmaßnahmen zu evaluieren. Selbstverständlich werden Ihre Angaben völlig vertraulich behandelt.

FRAGE 1

Screening Wohnort Wohnadresse Stichprobe, Zuordnung zu Erhebungsgebiet

FRAGE 2

Entwickelt sich Neubau, Ihrer Ansicht nach, eher in die richtige oder eher in die falsche Richtung?

eher in die richtige Richtung 1

eher in die falsche Richtung..... 2

weiß nicht 3

FRAGE 3

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Bereichen in Ihrem Bezirk? Bitte geben Sie eine Note von 1 bis 5, wobei 1 sehr zufrieden und 5 gar nicht zufrieden bedeutet.

(ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE)

	sehr					gar nicht	w.n./k.A.
1) mit der Lebensqualität insgesamt*	1	2	3	4	5		99
2) mit der unmittelbaren Wohnumgebung	1	2	3	4	5		99
3) Möglichkeiten zur Mitbestimmung*	1	2	3	4	5		99
4) Kulturangebot*	1	2	3	4	5		99
5) Einkaufsmöglichkeiten*	1	2	3	4	5		99
6) öffentliche Plätze und Straßenbild*	1	2	3	4	5		99
7) Bäume und Grünflächen*	1	2	3	4	5		99
8) öffentliche Verkehrsanbindung*	1	2	3	4	5		99
9) Radwege*	1	2	3	4	5		99
10) Rad-Abstellplätze*	1	2	3	4	5		99
11) Angebot an Parkplätzen*	1	2	3	4	5		99
12) Nachbarschaft und Zusammenleben	1	2	3	4	5		99
13) Angebote zur Kinderbetreuung*	1	2	3	4	5		99
14) Schulen und Ausbildungsmöglichkeiten*	1	2	3	4	5		99

* Bei Fragen, die mit einem Stern markiert sind, sind Zeitvergleiche möglich, da diese in dieser Form bereits im Rahmen der Zukunftsbilder-Studie 2019 gestellt wurden.

FRAGE 4

Stimmen Sie folgenden Aussagen sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht zu? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

	sehr	ziemlich	wenig	gar nicht	w.n./k.A.
1) Ich finde es in Ordnung, wenn Parkplätze verschwinden, solange stattdessen Bäume gepflanzt werden und Grünflächen entstehen.	1	2	3	4	5
2) Statt große Ketten in den Einkaufsstraßen anzusiedeln, sollten mehr kleine und lang bestehende Geschäfte unterstützt werden.	1	2	3	4	5
3) Auch kleinere Maßnahmen in den Vierteln, wie das Pflanzen von Bäumen, können was gegen die Klimakrise bewirken.	1	2	3	4	5
4) Der Bezirk hat ein klares Gesamtkonzept für Verkehr und Begrünung.	1	2	3	4	5
5) Neubau ist ein gutes Beispiel dafür, wie man auf wenig Raum viel Grün schaffen kann.	1	2	3	4	5

FRAGE 5

Finden Sie die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität im Bezirk sehr gut, ziemlich gut, weniger gut oder gar nicht gut? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

	sehr	ziemlich	wenig	gar nicht	w.n./k.A.
1) Ausbau der Radwege	1	2	3	4	5
2) mehr öffentliche Kinderbetreuung	1	2	3	4	5
3) Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, z.B. Plätze mit Sitzgelegenheiten (nicht Parks)	1	2	3	4	5
4) größere Grünflächen mit vielen Pflanzen bei Straßen-Umgestaltungen	1	2	3	4	5
5) Ersetzen von Parkplätzen durch Bäume und Grünflächen	1	2	3	4	5
6) Begrünung von Hausfassaden	1	2	3	4	5

FRAGE 6

Wie oft halten Sie sich normalerweise auf der auf? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

(**INTERVIEWER:** Dazu zählen; Aufenthalt, aber auch Durchquerung zu Fuß, mit dem Rad, den Öffis oder dem Auto.)

	täglich oder fast täglich	mehrmals pro Woche	mehrmals im Monat	seltener	nie	w.n./k.A.
1) Zieglergasse	1	2	3	4	5	99
2) Neubaugasse	1	2	3	4	5	99
3) Zollergasse	1	2	3	4	5	99

FRAGE 7**7A (BLOCK A, 50 % der Befragten)**

2019 wurde die Zieglergasse zu Wiens erster klimaangepassten Straße umgestaltet. Dabei wurden unter anderem Bäume gepflanzt, beschattete Sitzplätze, Trinkbrunnen und Kühlbögen aufgestellt und zusätzliche Fahrrad-Stellplätze geschaffen. Stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Umgestaltung der Zieglergasse sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht zu? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

7B (BLOCK B, 50 % der Befragten)

2020 wurde die Neubaugasse von der Mariahilfer Straße bis zur Burggasse zur Begegnungszone umgestaltet. Dabei wurden unter anderem Bäume gepflanzt, beschattete Sitzplätze, Trinkbrunnen und Kühlbögen aufgestellt und Fahrbahn und Gehweg neu gepflastert und auf ein Niveau gebracht. Der 13A fährt wegen der U-Bahnbaustelle nun in beiden Richtungen. Stimmen Sie den folgenden Aussagen zur Umgestaltung der Neubaugasse sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht zu? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

	sehr	zieml.	wenig	gar nicht	w.n./ k.A.
1) Der Bezirk hat im Vorfeld transparent und ausreichend über die geplante Umgestaltung informiert.	1	2	3	4	5
2) Seit die Zieglergasse (BLOCK A) / Neubaugasse (BLOCK B) eine „kühle Meile“ ist, ist ihr Image in der Öffentlichkeit besser geworden.	1	2	3	4	5
3) Seit der Umgestaltung fühle ich mich, wenn ich auf der Zieglergasse (BLOCK A) / Neubaugasse (BLOCK B) bin, allgemein wohler als davor.	1	2	3	4	5
4) Alles in allem bin ich mit der Umgestaltung zufrieden (IMMER ALS LETZTES).	1	2	3	4	5

FRAGE 8

Wenn Sie an die

8A (BLOCK A, 50 % der Befragten) ...Zieglergasse...

8B (BLOCK B, 50 % der Befragten) ...Neubaugasse...

... in ihrem jetzigen, umgestalteten Zustand denken, ist/sind für Sie persönlich eher besser, eher schlechter oder merken Sie keinen Unterschied im Vergleich zu beliebigen anderen Straßen und Orten im Bezirk oder im Rest Wiens, die NICHT umgestaltet bzw. klimaangepasst wurden? **(ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE)**

	eher besser	eher schlech- ter	kein Unter- sch.	w.n./ k.A.
1) die gefühlte Temperatur an heißen Sommertagen	1	2	3	99
2) der Komfort bei längerem Aufenthalt / Menschen treffen	1	2	3	99
3) das Sicherheitsgefühl im Verkehr	1	2	3	99
4) das Straßenbild allgemein	1	2	3	99
5) den Komfort beim Zu-Fuß-Gehen	1	2	3	99
6) die Parkplatzsituation	1	2	3	99
7) die Fahrradfreundlichkeit	1	2	3	99
8) die Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität	1	2	3	99
9) der Grünanteil	1	2	3	99
10) der Komfort beim Einkaufen/Flanieren	1	2	3	99

FRAGE 9

Ist das Ausmaß der Umgestaltungen in dieser Straße... **(VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG)**

zu viel 1
gerade richtig 2
zu wenig 3
weiß nicht/k.A. 9

FRAGE 10 (WENN F6 < 3)

Werden Sie sich aufgrund dieser Umgestaltungen in Zukunft ... auf dieser Straße aufhalten? **(VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG)**

öfter 1
seltener 2
gleich viel..... 3
weiß nicht/k.A. 9

FRAGE 11

Ich zeige Ihnen nun einige mögliche Ziele, die sich die Stadt Wien und der Bezirk Neubau für die nächsten Jahre gesetzt haben. Bitte ordnen Sie diese Ziele nach ihrer Wichtigkeit für sie persönlich (**VORLEGEN, ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE**)

Geschäfte, Arbeit, Ausbildung und Freizeitziele ohne Auto in 15 Minuten erreichbar machen, egal wo man wohnt (15-MINUTEN-STADT).....	1
Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums, für mehr kühle Erholungsräume, Bäume, Grünflächen (BEGRÜNUNG/KÜHLUNG)	2
Mehr zur Mitgestaltung für die Bevölkerung bei lokalen Projekten zur Umgestaltung der Stadt ermöglichen (PARTIZIPATION).....	3
Den Energieverbrauch und Ausstoß von Treibhausgasen so gering wie möglich halten (KLI-MASCHUTZ)	4
Die Abfallmengen so gering wie möglich halten (RESSOURCENSCHONUNG / KREISLAUF-WIRTSCHAFT / ZERO WASTE).....	5
Das Unterwegssein in der Stadt ohne PKW einfacher und komfortabler machen (REDUK-TION MIV / MOBILITÄTSGARANTIE)	6
Die Qualität von Kindergärten und Schulen verbessern (KONTROLLE)	7
Leistbaren Wohnraum schaffen (KONTROLLE)	8
Möglichst viele Arbeitsplätze schaffen (KONTROLLE).....	9
weiß nicht, keine Antwort	99

Statistik

S1

Geschlecht (**EINSTUFEN**)

männlich	1
weiblich.....	2
divers	3
keine Angabe	4

S2

Darf ich Sie für die Statistik fragen, wie alt Sie sind?

--	--

S3

Sind Sie derzeit ...? (**VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG**)

berufstätig (auch Lehrlinge)	1
in Karenz.....	2
arbeitslos	3
Schülerin/Schüler, Studentin/Student, Praktikantin/Praktikant....	4
in Pension.....	5
zu Hause (nicht erwerbstätig)	6

S4

Welche höchste abgeschlossene Schulbildung haben Sie? (**VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG**)

- Pflichtschule..... 1
- Lehre 2
- BMS (Fachschule/Handelsschule) 3
- AHS/BHS Matura 4
- Universität/Fachhochschule/Akademie 5

S5

Wie kommen Sie mit Ihrem derzeitigen Haushaltseinkommen aus? Welche der folgenden Aussagen trifft am ehesten zu? (**VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG**)

- ich kann sehr gut davon leben..... 1
- es reicht einigermaßen aus..... 2
- es reicht nur knapp aus 3
- es reicht nicht aus 4
- weiß nicht 5
- keine Angabe 6

S6

Sie selbst eingerechnet, wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt?

Personen im HH:

--	--

S7

(**WENN S6>1:**) Und wie viele Personen unter 16 Jahren leben in Ihrem Haushalt?

Pers.<16 im HH:

--	--

S8

Wohnen Sie seit der Geburt durchgängig am Neubau bzw. in welchem Jahr sind Sie (zuletzt) in den 7. Bezirk zugezogen?

seit dem Jahr:

--	--	--	--

durchgängig seit der Geburt..... 1

S9

Verfügen Sie über... (**VORLESEN, MEHRFACHNENNUNG**)

- einen oder mehrere eigene(n) PKW im Haushalt ... 1
- ein Motorrad oder einen Motorroller 2
- ein Fahrrad oder E- Bike..... 3
- ein E-Scooter 4
- nichts davon 5

S10

(WENN S9=1) Haben Sie für Ihren PKW ...?

	ja	nein	weiß nicht
1) einen privaten Garagenplatz in der Nähe Ihrer Wohnung	1	2	5
2) ein ganzjähriges Parkpickerl	1	2	5

S11

Benutzen Sie folgende Verkehrs- und Fortbewegungsmittel täglich oder fast täglich, mehrmals pro Woche, mehrmals im Monat, seltener oder nie? (**PLAUSIBILITÄT MIT S10 SICHERSTELLEN**)

	fast täglich	mehr- mals/ Woche	mehr- mals/ Monat	seltener	nie
1) öffentliche Verkehrsmittel	1	2	3	4	5
2) das eigene Auto oder eines Familien- mitglieds, auch als Mitfahrer/in	1	2	3	4	5
3) Mietauto oder Car Sharing	1	2	3	4	5
4) das Fahrrad	1	2	3	4	5
5) zu Fuß gehen, mehr als 500 Meter	1	2	3	4	5
6) E-Scooter (Privat oder Sharing)	1	2	3	4	5

S12In welchem Land sind Sie geboren? (**VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG**)

in Österreich 1
 Deutschland 2
 ehemaliges Jugoslawien (Slowenien, Kroatien, Bosnien, Serbien, Montenegro, Kosovo) ... 3
 anderes EU-Land 4
 Nicht-EU-Land 5

S13In welchem Land ist Ihre Mutter geboren? (**VORLESEN BIS ZUSTIMMUNG**)

in Österreich 1
 Deutschland 2
 ehemaliges Jugoslawien (Slowenien, Kroatien, Bosnien, Serbien, Montenegro, Kosovo) ... 3
 anderes EU-Land 4
 Nicht-EU-Land 5

Vielen Dank für das Interview!

Fragebogen (Unternehmer:innen)

Das Sozialforschungsinstitut FORESIGHT führt im Auftrag der MA18 sowie der Bezirksvorstehung Neubau derzeit eine Umfrage unter Unternehmer:innen über die Entwicklungen im Bezirk durch. Zweck der Studie ist es, die Erwartungen der Gewerbetreibenden an den Bezirk zu erheben und Umgestaltungsmaßnahmen für mehr Grün, Flanier- und Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum zu evaluieren. Ihre Teilnahme in dieser Umfrage hilft dabei, die Weiterentwicklung des Bezirks Neubau zu verbessern. Selbstverständlich werden Ihre Angaben völlig vertraulich behandelt.

FRAGE 1

Sind Sie ...?

Geschäftsführer*in, Eigentümer:in 1

andere leitende Funktion im Unternehmen 2

nichts davon/keine Angabe..... 3 → INTERVIEW BEENDEN / NICHT SCHLIESSEN!

MELDUNG: „Sehr geehrte Umfrageteilnehmer:in, diese Umfrage richtet sich an die Eigentümer:innen, Geschäftsführer:innen oder andere leitende Angestellte Ihres Unternehmens. Bitte leiten Sie die Einladung zur Teilnahme an dieser Befragung an diese Personen weiter. Sie und Ihre Vorgesetzten helfen damit die Weiterentwicklung des Bezirks Neubau zu verbessern. Wir danken für Ihre Mithilfe!“

FRAGE 2

In welchem Gebiet liegt Ihr wichtigster Unternehmensstandort auf dieser Karte? Wenn Sie über mehrere Unternehmensstandorte im Bezirk Neubau verfügen, beantworten Sie diese und alle weiteren Fragen bitte für Ihren umsatzstärksten Standort.

GELB (westlich der Schottenfeldgasse) 1

BLAU (zentral: inkl. Schottenfeld- und Kirchengasse)..... 2

GRÜN (östlich der Kirchengasse) 3

ROT (entlang der Lerchenfelder Straße)..... 4

LILA (entlang der Mariahilfer Straße) 5

Anderswo/Außerhalb des 7. Bezirks 6 → INTERVIEW BEENDEN

FRAGE 3

Entwickelt sich Neubau Ihrer Ansicht nach eher in die richtige oder eher in die falsche Richtung?

eher in die richtige Richtung..... 1

eher in die falsche Richtung..... 2

weiß nicht 3

FRAGE 4

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Bereichen der Umgebung Ihres Unternehmensstandortes im Bezirk? Bitte geben Sie eine Note von 1 bis 5, wobei 1 sehr zufrieden und 5 gar nicht zufrieden bedeutet. (ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE)

	sehr			gar nicht		w.n./k.A.
1) Bäume und Grünflächen*	1	2	3	4	5	99
2) öffentliche Verkehrsanbindung*	1	2	3	4	5	99
3) Rad-Abstellplätze*	1	2	3	4	5	99
4) Angebot an Parkplätzen*	1	2	3	4	5	99
5) Das Aufkommen an Laufkundschaft	1	2	3	4	5	99
6) Die Zugänglichkeit Ihres Geschäftslokales für Ihre Kunden	1	2	3	4	5	99
7) Sauberkeit und gepflegtes Erscheinungsbild	1	2	3	4	5	99
8) Der geschäftlich nutzbare Platz im öffentlichen Raum (z.B. Warendisplays, Werbeschilder, Schanigärten, etc...)	1	2	3	4	5	99
9) Eignung fürs Flanieren und bequeme Verweilen	1	2	3	4	5	99
10) Verfügbarkeit von Halte- und Ladezonen	1	2	3	4	5	99
11) Mix der Geschäfte in der Umgebung	1	2	3	4	5	99
12) Kulturangebot*	1	2	3	4	5	99

* Bei Fragen, die mit einem Stern markiert sind, sind Zeitvergleiche möglich, da diese in dieser Form bereits im Rahmen der Zukunftsbilder-Studie 2019 gestellt wurden.

FRAGE 5

Stimmen Sie diesen Aussagen sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht zu? Durch Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums in Geschäftsstraßen am Neubau...

	sehr	ziemlich	wenig	gar nicht	w.n./k.A.
1) ... haben wir mehr Laufkundschaft.	1	2	3	4	5
2) ... ist es einfacher geworden, qualifizierte Mitarbeiter:innen zu finden.	1	2	3	4	5
3) ... ist der 7. Bezirk als Standort für Unternehmen wie meines attraktiver geworden.	1	2	3	4	5

FRAGE 6

Seit 2019 wurden an vielen Stellen im Bezirk Neubau – wie beispielsweise der Neubaugasse oder der Zieglergasse – Bäume, Gehsteigverbreiterungen, begrünte Aufenthaltsgelegenheiten und verkehrsberuhigte barrierefreie Einkaufsstraßen errichtet. Liegt Ihr Unternehmensstandort in der Nähe einer solchen umgesetzten Maßnahme?

in unmittelbarer Nähe / weniger als 50m Gehweite entfernt1
weniger als 100m Gehweite entfernt2
mehr als 100m Gehweite entfernt3
weiß nicht/keine Angabe4

FRAGE 7

Würden Sie es sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht befürworten, wenn weitere wichtige Straßen im Bezirk klimaangepasst und nach dem Vorbild der bisherigen Maßnahmen im Bezirk umgestaltet würden?

FRAGE 8 (WENN F6 < 3)

Welche Umgestaltungen in der unmittelbaren Nähe Ihres Unternehmensstandortes haben Sie zwischen 2019 und jetzt mitbekommen? (**ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE, MEHRFACHANT.**)

Errichtung von Trinkbrunnen	1
Pflanzung von Bäumen	2
Errichtung von Aufenthaltsgelegenheiten	3
Errichtung von Grünflächen	4
Fassadenbegrünung.....	5
Gehsteigverbreiterungen bzw. barrierefreie Gestaltung	6
Errichtung von verkehrsberuhigten Einkaufsstrassen	7
Bautätigkeiten für die U2/U5	8
Weitere Bautätigkeiten (IMMER GEMEINSAM MIT 8)	9
Etwas anderes, und zwar:..... (Bitte näher Beschreiben) (IMMER ZUM SCHLUSS) ...	10
Nichts davon.....	11

FRAGE 9 (WENN F6 < 3)

Ist das Umgestaltungs-Ausmaß in der unmittelbaren Nähe Ihres Unternehmensstandortes...

Zu viel.....	1
gerade richtig	2
zu wenig	3
weiß nicht/keine Angabe	4

FRAGE 10 (WENN F6 < 3)

Stimmen Sie den folgenden Aussagen sehr, ziemlich, wenig oder gar nicht zu? (**RANDOM**)

	sehr	ziemlich	wenig	gar nicht	w.n./k.A.
1) Der Bez. hat im Vorfeld transparent u. ausreichend über die geplanten Umgestaltungen informiert	1	2	3	4	5
2) Im Zuge der Bauarbeiten war bzw. ist mein Unternehmensstandort spürbar beeinträchtigt	1	2	3	4	5
3) Seit den Umgestaltungen ist das Image der Umgebung meines Geschäftsstandortes in der Öffentlichkeit besser geworden	1	2	3	4	5
4) Seit den Umgestaltungen fühle ich mich in der Umgebung meines Geschäftes allgemein wohler.	1	2	3	4	5
5) Alles in allem bin ich mit den Umgestaltungen zufrieden (IMMER ALS LETZTES)	1	2	3	4	5

FRAGE 11

Wie wünschenswert sind die folgenden Optionen für eine Umgestaltung des öffentlichen Raums in der Nähe Ihres Unternehmensstandortes?

(ZUFÄLLIGE REIHENFOLGE)

	sehr	ziem- lich	wenig	gar nicht	w.n./ k.A.
1) Errichtung von Trinkbrunnen	1	2	3	4	5
2) Pflanzung von Bäumen	1	2	3	4	5
3) Errichtung begrünter/beschatteter Aufenthaltsg.	1	2	3	4	5
4) Errichtung von Grünflächen	1	2	3	4	5
5) Fassadenbegrünung	1	2	3	4	5
6) Gehsteigverbreiterungen / barrierefreie Gestaltung	1	2	3	4	5
7) Mehr Platz für Radfahren und für Radabstellplätze	1	2	3	4	5
8) Verkehrsberuhigung	1	2	3	4	5
9) Verbesserung der Flanierqualität	1	2	3	4	5
10) Lade- und Haltezonen	1	2	3	4	5
11) Platz für Kunst und Kultur	1	2	3	4	5

FRAGE 12

Auch Unternehmen selbst können Maßnahmen zur Klimaanpassung ergreifen. Welche der folgenden wurden in ihrem Betrieb am Standort Neubau umgesetzt?

Anschaffung eines Firmen-Elektroautos.....	1
Anschaffung eines Lastenfahrrads.....	2
<u>Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur für Mitarbeiter:innen</u>	<u>3</u>
Einkauf umweltverträglicher und/oder regionaler Produkte.....	4
<u>Verbrauch von Betriebsmaterialien verringern (z.B. Verpackungen, Papier, Büroartikel).....</u>	<u>5</u>
Umrüstung auf LED-Beleuchtung.....	6
Anschaffung von energiesparenderen Geräten (Computer, technische Geräte etc.)	7
Umstieg auf Ökostrom	8
<u>Abfalltrennung verbessern</u>	<u>9</u>
Mitarbeiter:innen-Schulungen, um Bewusstsein für Umwelt- u. Klimaschutz zu erhöhen....	10
Mehr Videokonferenzen statt Geschäftsreisen	11
<u>Jobticket für Mitarbeiter:innen</u>	<u>12</u>
Barrierefreien Zugang zu Geschäftsflächen schaffen	13
<u>Reparaturangebote für Kund:innen</u>	<u>14</u>
Verbesserung der Wärmedämmung (Fenster, Wände, Decke)	15
Einbau von Rollläden zur Abschattung	16
Fassadenbegrünung	17
Heizzeiten optimieren, Thermostate, Temperatur verringern, Heizungsrohre isolieren)	18
<u>Ausstieg aus fossiler Energie</u>	<u>19</u>
Ankauf von Zertifikaten zum Ausgleich von CO ₂ -Emissionen	20
<u>Teilnahme an Beratungsprogrammen (z.B. Oekobusiness Wien).....</u>	<u>21</u>
Sonstige Maßnahmen für Umwelt/Klimaschutz, u. zwar: _____ (bitte näher Beschreiben) .	22
weiß nicht/keine Angabe	23

Statistik

S1

Wieviele Angestellte hat Ihr Unternehmen? (**OFFEN**)

keine/ich bin ein EPU..... 1

keine Antwort..... 3

S2

Welcher Wirtschaftssparte gehört Ihr Unternehmen an? (**MEHRFACHNENNUNG**)

Bank und Versicherungswesen 1

Bauwirtschaft 2

Gewerbe und Handwerk 3

Handel..... 4

Industrie und Sachgütererzeugung..... 5

Dienstleistungen, Consulting..... 6

Kreativwirtschaft 7

Gastronomie, Tourismus und Freizeit 7

Transport und Verkehr 8

eine andere Sparte, und zwar:..... 9

weiß nicht/keine Angabe 10

S3

Was trifft auf Ihren Unternehmensstandort am Neubau zu? (**RANDOM, MEHRFACHANTW.**)

Die Mehrzahl der Kund:innen sind Laufkundschaft 1

Das Unternehmen hat einen Schanigarten oder Warendisplays im öffentlichen Raum 2

Es werden regelmäßig Lieferungen empfangen oder verschickt..... 2

Es gibt einen oder mehrere Stellplätze für Kund:innen und/oder Lieferverkehr 3

Das Unternehmen liegt ebenerdig..... 4

Das Unternehmen liegt in einem Obergeschoss 5

Das Unternehmen ist in einem Coworking Space/Gemeinschaftsbüro angesiedelt 6

Nichts von all dem trifft zu 7

weiß nicht, keine Antwort 8

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Interview-Leitfaden lokale Stakeholder

Ausgangssituation

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
• Zu Beginn möchte ich Sie bitten, mir zu beschreiben, was Ihre Tätigkeiten und Aufgabenbereiche bei sind?	○ Inwiefern ist dabei für Sie bzw. Ihr Unternehmen die Beschaffenheit des öffentlichen Raums relevant? (<i>ausführlich!</i>)
• Mit welchen Akteur:innen haben Sie auf Bezirksebene üblicherweise zu tun? • Was ist dabei Ihre persönliche Rolle? Wie erleben Sie diese Zusammenarbeit?	○ Was ist aus Ihrer Sicht bei der Zusammenarbeit mit anderen Akteuren in Bezug auf den öffentlichen Raum besonders wichtig? (Informationsfluss, Qualität der Kooperation: Verlässlichkeit, Kompromissbereitschaft etc.)

Bisherige Umgestaltungsmaßnahmen

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
• Welche Orte bzw. Straßen am Neubau fallen Ihnen als erstes ein, die in den letzten Jahren umgestaltet wurden? • Wie beurteilen Sie das Ergebnis? Was ist Ihrer Meinung nach gut gelungen?	○ Gibt es dabei aus Ihrer Sicht bauliche Besonderheiten bzw. Ausstattungsmerkmale, die Sie hervorheben würden? ○ Kam es während der Umgestaltungsmaßnahmen zu Beeinträchtigungen Ihres Betriebes? Haben Sie von anderen etwas gehört?
• Im Bezirk wurden in den letzten Jahren ja mehrere Umgestaltungsmaßnahmen umgesetzt. Wie haben Sie deren Umsetzungsprozess wahrgenommen? • Inwiefern waren Sie in Planung und/oder Umsetzung eingebunden? Welche Akteur:innen waren sonst noch beteiligt?	○ Was ist Ihnen in Bezug auf diesen Planungs- und Umsetzungsprozess wichtig gewesen? ○ Was hätte man während der Umsetzung Ihrer Meinung nach anders/besser machen können? Falls Sie auch Erfahrungen mit anderen, ähnlichen Prozessen haben, konnten Sie da irgendwelche Unterschiede feststellen?
• Fallen Ihnen irgendwelche Konflikte ein, die es im Kontext von Umgestaltungsmaßnahmen im 7. Bezirk gab oder gibt?	○ Wie könnte man solche Konflikte in Zukunft Ihrer Meinung nach verhindern?
• Welche direkten Auswirkungen (positiv oder negativ) auf Ihren Betrieb konnten Sie in Folge der Umgestaltung ausmachen?	○ Gibt es mehr Laufkundschaft? ○ Was sagen Ihre Mitarbeiter:innen dazu?
• Was hat sich durch die Umgestaltungsmaßnahmen Ihrer Meinung nach im Bezirk verändert?	○ Haben sie sich auf den Wirtschaftsstandort insgesamt ausgewirkt?
• Sollten weitere Straßen im Bezirk nach diesen Vorbildern umgestaltet werden?	○ Welche Straßenzüge sollten das sein?

Smart-Klima-City-Ziele / Ausblick

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
- Die Stadt Wien hat sich mit der Smart Klima City Strategie eine Reihe von Zielen gesetzt, zu deren Erreichung die erfolgte Umgestaltung des öffentlichen Raums und der damit verbundenen Begrünung und Verkehrsberuhigung direkt oder indirekt beitragen soll. Dies sind insbesondere die Zielbereiche + Anpassung an den Klimawandel + Mobilität und Verkehr + Lebensqualität Ich lege Ihnen hier eine Liste relevanter Teilziele vor. Wie wirksam sind die realisierten Umgestaltungen im öffentlichen (Straßen)raum des 7. Bezirks in Hinblick auf die Erreichung dieser SC Ziele?	- Wo gibt es Konflikte der Smart-City Ziele mit anderen Zielen, welcher Art sind diese? - Fallen Ihnen andere Maßnahmen des Bezirks ein, die sich auf die Ziele auf dieser Liste auswirken? - Welche Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht besonders effektiv / welche bringen wenig bzw. sind evtl. sogar kontraproduktiv? Warum? - Wodurch könnte die Wirksamkeit gesteigert werden?
- Unternehmen können zu den genannten aber auch zu weiteren Smart City Zielbereichen aktiv beitragen, indem sie eigene Umwelt- und Klimaschutz-Maßnahmen umsetzen. - Haben Sie in der letzten Zeit in ihrem Betrieb eigene Umwelt- und Klimaschutz-Maßnahmen umgesetzt? - Welche Maßnahmen wurden durch Aktivitäten des Bezirks ausgelöst oder unterstützt? Denken Sie dabei bitte an folgende Bereiche: - Umstieg auf Ökostrom - Ausstieg aus Erdgas – Fernwärme - Wärmepumpe - Thermische Gebäudesanierung (Fenster Wände) - Umstieg auf LED-Beleuchtung - Fassadenbegrünung, Pflanztröge - Energiesparmaßnahmen Strom, Wärme - Ökologischer Einkauf - Materialeinsparung - Abfallreduktion, bessere Trennung - Weniger Verpackung, umweltgerechte Packstoffe - Reparaturangebote - Umstieg auf Elektrofahrzeuge - Lastenfahrräder - Anreize für Kund:innen zum umweltgerechten Verhalten	- Was waren Schwierigkeiten dabei? Wie beurteilen Sie diese Umsetzung nachträglich? - Gibt es gemeinsame Maßnahmen mit anderen Unternehmen im Bezirk? - Kennen Sie Beispiele von anderen Unternehmen im Bezirk?

Ausgewählte Smart City Ziele, zu denen die Umgestaltung des öffentlichen Raums beitragen kann:

Anpassung an den Klimawandel:

- Zum Schutz gegen die sommerliche Überhitzung werden stadtklimatisch wirksame Grün- und Freiflächen ausgebaut, neu geschaffen und strukturell verbessert.
- Alle Wiener*innen haben innerhalb von 250 Metern Zugang zu qualitativem Grünraum.
- Vor allem in dicht bebauten Gebieten verbessern Gebäudebegrünungen das Mikroklima.
- Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen im öffentlichen Raum reduzieren die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich und ermöglichen lebendige klimafitte Grätzler.
- In Wien wird möglichst viel Regenwasser lokal in den natürlichen oder naturnahen Wasserkreislauf zurückgeführt.
- Der Grünraumanteil in Wien von mehr als 50 % ist langfristig gesichert.

Mobilität und Verkehr:

- Steigerung des Anteils von Öffis, Radfahren und Gehen an allen zurückgelegten Wegen auf 85 %
- Realisierung der 15 Minuten Stadt
- Weniger private PKW und Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum

Lebensqualität:

- Wien bietet hohe Lebensqualität in allen Stadtteilen (..) und vielfältige partizipative Mitgestaltungsmöglichkeiten
- Die Arbeitszufriedenheit der Wiener*innen steigt kontinuierlich

Interview-Leitfaden institutionelle Stakeholder

Ausgangssituation

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
• Zu Beginn möchte ich Sie bitten, mir zu beschreiben, was Ihre Tätigkeiten und Aufgabenbereiche, die den öffentlichen Raum betreffen.... sind? Da interessieren uns Besonders die Bereiche mit Bezug zum 7.?	○ Gibt es außer Ihnen andere <u>Personen oder Stellen in ihrer Organisation</u>, die mit dem 7. Bezirk im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum zu tun haben, und was? ○ Wie würden Sie den Auftrag ihrer Organisation in Bezug auf den öffentlichen Raum beschreiben?
• Mit welchen Akteur:innen auf Bezirksebene und ev. Stadt und anderen Akteuren haben Sie dabei üblicherweise zu tun?	○ Was ist aus Sicht ihrer Organisation bei der Zusammenarbeit mit anderen Akteuren in Bezug auf den öffentlichen Raum besonders wichtig? ○ Wie erleben Sie die Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren? (Mögliche Aspekte: Informationsfluss, Interessenkonflikte) ○ Qualität der Kooperation: Verlässlichkeit, Kompromissbereitschaft etc. <i>Konkrete Beispiele erfragen!</i>

Bisherige Umgestaltungsmaßnahmen

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
• Kommen wir mal zu den rezenten Umgestaltungsmaßnahmen, seit 2019. Wie gut waren Sie bzw. Ihre Organisation da eingebunden? Beispiele: – Neubaugasse – Zieglergasse – Umgestaltung Bernardgasse – Verbreiterung Busspuren (Wiener Linien) <i>Zentral: Qualität der Einbindung wichtiger als das „Wie“ der Einbindung</i>	Greifen wir uns da ein konkretes Beispiel, einen konkreten Prozess heraus, der zeigt, wie sowas läuft: ○ Wie verlief dieser Prozess der Einbindung? Ist das typisch für den Ablauf? ○ Welche Akteure waren bei den Themen, die Sie und ihre Organisation betreffen, sonst aller beteiligt? ○ Wie zufrieden mit dem Ausmaß der Einbindung? ○ Was ist Ihnen in Bezug auf diesen Prozess wichtig gewesen? Gilt das auch für andere Prozesse in diesem oder anderen Bezirken? ○ Wie haben Sie die Prozesse in anderen Bezirken erlebt? ○ Verläuft dieser Prozess in anderen Bezirken ähnlich? Oder gibt es Unterschiede? ○ Gibt es Veränderungen zu früheren Prozessen an denen Sie beteiligt waren?

Smart-Klima-City-Ziele / Ausblick

Hauptfrage(n)	mögliche Neben-/Nachfrage(n)
- Die Stadt Wien hat sich mit der Smart Klima City Strategie eine Reihe von Zielen gesetzt, insbesondere: - Anpassung an den Klimawandel - Mobilität und Verkehr - Lebensqualität Im Bezirk Neubau hat man sich dazu das Ziel „ein klimafitter und sozial gerechter öffentlicher Raum“ gesetzt. Haben die realisierten Umgestaltungen im öffentlichen (Straßen)raum im Bezirk aus Sicht Ihrer Organisation zur Erreichung dieser Ziele beigetragen? Zur Hilfestellung habe ich hier eine Liste mit Konkretisierungen	- Was wäre nötig gewesen, um diese Ziele zu erreichen? - Gibt es Ziele, wo die Maßnahmen kontraproduktiv waren? - Fallen Ihnen andere Maßnahmen des Bezirks ein, die sich auf die Ziele auf dieser Liste auswirken? - Kennen Sie vergleichbare Beispiele oder Gegenbeispiele aus anderen Bezirken? - Jeweils nachfragen: Wie weit beruhen diese Einschätzungen auf Expertise der Interviewpartner:innen oder ihrer Kolleg:innen, wie weit gibt es dazu auch Studien, Statistiken, Daten etc. die sowas auch untermauern? Für AK: - Bewertung Umgestaltung mit Hinblick auf: - Auswirkungen auf die Arbeitszufriedenheit - Sozial gerechte Umgestaltung - Verbesserung der Lebensqualität insgesamt Für Wiener Linien: - Welche Konfliktfelder gab es bei den erfolgten Umgestaltungen im öffentlichen Raum für öffentliche Verkehrsmittel? - z.B. Behinderung des Öffi-Verkehrs durch verengte Fahrspuren, Tempolimits, Zebrastreifen - z.B. Konflikte mit Radfahrenden, Fußgängern WKO: - Welche Auswirkungen haben die erfolgten Umgestaltungen der letzten 4 Jahre im öffentlichen Raum - Geschäftstätigkeit, Ladetätigkeit etc. gefördert oder erschwert? - Gibt es bestimmte Akteure / Geschäftszweige die besonders profitieren? - Gibt es bestimmte Akteure / Geschäftszweige die besonders verlieren? z.B. Gastro, Handel, Dienstleistungsbetriebe

Teilziele der Smart Klima City Strategie:

Anpassung an den Klimawandel:

- Schutz gegen die sommerliche Überhitzung durch stadtklimatisch wirksame Grün- und Freiflächen
- Zugang zu qualitativem Grünraum für alle Wiener*innen innerhalb von 250 Metern
- Gebäudebegrünungen zur Verbesserung des Mikroklimas
- Begrünungen, Beschattungen und weitere Maßnahmen um die (gefühlte) Temperatur im Sommer maßgeblich zu reduzieren
- Möglichst viel Regenwasser lokal in den natürlichen oder naturnahen Wasserkreislauf zurückführen
- Den Grünraumanteil in Wien langfristig bei mehr als 50 % sichern

Mobilität und Verkehr:

- Den Anteil von Öffis, Radfahren und Gehen bei allen zurückgelegten Wegen auf 85 % steigern
- Die 15 Minuten Stadt realisieren
- Weniger private PKW und Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum

Lebensqualität:

- Lebensqualität steigern
- Kinder- und Jugendfreundlichkeit im öffentlichen Raum steigern
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Menschen steigern, unabhängig von Geschlecht, körperlichen Einschränkungen und ökonomischen Ressourcen.
- Vielfältige partizipative Mitgestaltungsmöglichkeiten bieten

Prosperierende und nachhaltige Wirtschaft:

- Wirtschaftlichen Wohlstand im Einklang mit sozialen und ökologischen Grundsätzen steigern
- Produktivität der Wirtschaft steigern
- Die Arbeitszufriedenheit der Wiener*innen kontinuierlich steigern
- Effizienteren Materialeinsatz bei Unternehmen unterstützen
- Weniger Abfallaufkommen bei Unternehmen unterstützen
- Mehr Unterstützung/vereinfachte Bedingungen für Unternehmen, nachhaltig zu wirtschaften
- Mehr Kooperation zwischen Unternehmen und anderen Akteuren in Wien für den Klimaschutz
- CO²-freier Wirtschaftsverkehr

Liste der umgesetzten Maßnahmen

Tabelle 4: Projekte zur Umgestaltung des öffentlichen Raums im Bezirk Neubau 2019-2023

Projekt	Projekthalte	Typ	Fertigst.
Zieglergasse	Neugestaltung - Maßnahmen gegen UHI- Effekte - Qualitative Aufwertung des Straßenraums - Erhöhung der Qualität für Fußgänger - Barrierefreie Ausgestaltung der neuen Oberfläche - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Schaffung von Mikroaufenthaltsflächen - Erhöhung des Grünanteils - Natürliche Beschattung - Entwicklung jederzeit übertragbarer modularer Maßnahmen	Neugestaltung Straßenraum	2019
Neubaugasse	Neugestaltung - Begegnungszone - Verbesserung für den FußgängerInnenverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verweilmöglichkeiten (Sitzmöbel, Grünelemente und Nebelduschen) - Schaffung einer barrierefreien Oberfläche - Erhöhung des Grünflächenanteiles in der Neubaugasse - Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Radfahren gegen die Einbahn) - Direkte Linienführung 13A und optimale Umsteigebeziehungen zum querenden ÖV - Verwendung von hochwertigen Materialien	Neugestaltung Straßenraum	2020
Burggasse Anger	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung, mit Grünflächen, Radbügel	Straßenbegrünung	2021

Burggasse 55-65	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung, Erweiterung Grünfläche in Parkraum, La-dezonen, Radbügel, Pflasterung	Straßenbegrünung	2021
Zollergasse	Begegnungszone von der MaHü bis Lindengasse, - nur Zufahrt, keine Durchfahrt, einheitliches Bodenniveau, - Baumscheiben mit Staudenbepflanzung nach Schwammstadtprinzip, - Rankbeete, Wasserelemente, Sitzmöbel - Beteiligungsprozess	Neugestaltung Straßenraum	2021
Burggasse 14-16	Fassadenbegrünung Schulgebäude Burggasse 14-16	Fassadenbegrünung	2022
Ecke Lerchenfelder-str. 69-77 / Zieglerg.	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung, z.T. begehbar, Pflasterung, Sitzmöbel, Rankbeete	Straßenbegrünung	2022
Lindengasse 17-19	Grünflächen anpassen	Straßenbegrünung	2022
Myrthengasse	Baumscheibe, Strauch, Sitzmöbel, Beete	Straßenbegrünung	2022
Lechenfelderstraße	Planungsprozess, BürgerInnen-Befragungen klimafitte Lerchenfelder Straße	Planung	2022
Zieglergasse 34-38	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung, Rankbeete	Straßenbegrünung	2022
Zieglergasse 50-56	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung Sitzmöbel, Fassadenbegrünungsbeete, Rasen,...	Straßenbegrünung	2022
Amtsgebäude Hermannsg. 24	Baumscheiben mit Staudenbepflanzung Radbügel, Sitzmöbel, Pflasterung,...	Straßenbegrünung	2023
Bernardgasse	Umwandlung in Wohnstraße zwischen Zieglergasse und Wimbergergasse - Natursteinpflasterung im Gehsteig- und Fahrbahnbereich - Baumpflanzungen, Staudenbeete - Grüninseln	Neugestaltung Straßenraum	2023

	- Ritzengrün im Parkstreifen - Freihaltebereiche für Garteln um ´s Eck, Aufstellung von Trögen, etc. - Mikroaufenthaltsräume - Sitzgelegenheiten - Wasserelemente (Trinkbrunnen, Quellstein) - Bauweise der Straße „Schwammstadt light“		
Burggasse	Verbreiterung der Busspur in drei Bereichen, als Folge Verringerung Parkplätze --> Nutzung für Einspurige; Errichtung Fahrradabstellanlage, Verlegung Altstoffinsel	Verkehrsraumgestaltung	2023
Stiftskaserne	Fassadenbegrünung	Fassadenbegrünung	
Schottenfeldgasse	zwischen Westbahnstraße und Seidengasse Baumscheiben mit Staudenbepflanzung, Radbügel, Trinkbrunnen,..	Straßenbegrünung	2023

Verwendete Projektunterlagen SKCWS Wirkungsanalyse

Tabelle 5: Bereitgestellte Projektunterlagen für die Wirkungsanalyse

Projekt	Unterlagen
Zieglergasse	– Projektübersicht Zieglergasse BV mit 5 Anhängen – Planungsfreigabe MA 28 – Aktenvermerk: Audit zur Planungsfreigabe – 4 Pläne MA 28
Neubaugasse	– Infosheet für BesucherInnen – Infofolder – Bild Situation Neubaugasse – Bepflanzung Straßenfreiraum – Farb- und Materialkonzept – Gesamtplan DnD – Audit zur Planungsfreigabe - techn. Bericht – Audit zur Planungsfreigabe - Ergänzungen BV – Audit zur Planungsfreigabe - Protokoll
Burggasse Anger	– Rendering – Ausführungsplan
Burggasse 55-65	– Ausführungsplan
Zollergasse	– Flyer Eröffnungsfeier 7.7.2021 – Bild Kühle Zone Neubau – Presstext Planungsbeginn für BZ – Gestaltungskonzept korbwurf – 2 Ausführungspläne
Burggasse 14-16	– Machbarkeitsstudie – Ausführungs- und Detailplan
Lerchenfelderstr. 69-77	– Ausführungsplan
Lindengasse 17-19	– Ausführungsplan
Myrthengasse	– Förderzusage "Lebenswerte Klimamusterstadt" – Ausführungsplan
Lechenfelderstraße Prozess	– Fragebögen Umfrage – SORA Präsentation Lebendige Lerchenfelder Straße – WKO Umfrage zu klimafitte Lerchenfelder Straße – Lerchenfelder Perspektiven Bericht – Mögliche Maßnahmen – Sozialraumerhebung und Befragung
Zieglergasse 34-38	– Ausführungsplan
Zieglergasse 50-56	– Ausführungsplan
Amtsgebäude Hermannsg. 24	– Ausführungsplan
Bernardgasse	– Beteiligungsprozess – Ergebnisbericht – Beteiligungsprozess - Ergebnisbericht Phase 1 – Mobilitätskonzept - Bericht und Anhang
Burggasse	– Niederschrift Ortsverhandlung 21.3.2023 – 3 Pläne für die betroffenen Bereiche
Stiftskaserne	– 2 Pläne als "Planungsletztstand"
Schottenfeldgasse	– Plan der MA28 Vorabzug