

Stadt im Wandel

Warum

# WIEN

so gute Noten bekommt

Dr. Eugen Antalovsky  
Jana Löw



Europäische  
Investitionsbank

Die Bank der EU 



Warum

WIEN

so gute Noten bekommt

---

Dr. Eugen Antalovsky  
Jana Löw

### **Warum Wien so gute Noten bekommt**

© Europäische Investitionsbank, 2019

Alle Rechte vorbehalten.

Fragen zu Rechten und Lizenzen sind zu richten an [publications@eib.org](mailto:publications@eib.org)

Die Erkenntnisse, Interpretationen und Schlussfolgerungen sind jene der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die Ansichten der Europäischen Investitionsbank wider.

Abonnieren Sie unseren Newsletter unter [www.eib.org/sign-up](http://www.eib.org/sign-up)

pdf: QH-06-18-217-DE-N ISBN 978-92-861-3871-3 doi:10.2867/562326  
eBook: QH-06-18-217-DE-E ISBN 978-92-861-3872-0 doi:10.2867/401509

# Einst ein schrumpfender Außenposten im Kalten Krieg, hat sich Wien in eine Stadt verwandelt, die in Umfragen zur Lebensqualität stets eine Spitzenposition einnimmt. Wie ist es der österreichischen Hauptstadt gelungen, große wirtschaftliche und geopolitische Herausforderungen in Chancen umzukehren?

## Einleitung

Als Wien Mitte der 1980er-Jahre seinen ersten Stadtentwicklungsplan vorlegte, rechnete man im Rathaus noch mit einer sinkenden Einwohnerzahl und gravierenden Folgen für die städtische Wirtschaft. Aber dann lösten geopolitische Umwälzungen eine neue Zuwanderungswelle aus. Die Stadt musste sich rasch anpassen und Antworten finden. In die Stadtentwicklung zog ein neuer Geist ein.

Wiens bemerkenswertes, vornehmlich auf Zuwanderung basierendes Wachstum erfolgte in drei Phasen:

- starke Bevölkerungszunahme von 1989 bis 1993,
- erneuter Zuwachs von 2000 bis 2006,
- kontinuierlicher und rascher Bevölkerungsanstieg seit 2010 bis heute um durchschnittlich 22 000 Personen pro Jahr.
- Das ist eine Zunahme um knapp 350 000 Einwohner seit 1989.

Nach diesen dreißig Jahren Bevölkerungswachstum ist Wien heute eine wachsende, dynamische und erfolgreiche Weltstadt in Mittel- und Südosteuropa. Durch seine konsequent langfristige Ausrichtung befindet sich Wien in einer guten Ausgangsstellung, um seine Erfolgsgeschichte als attraktive und prosperierende Metropole für alle fortzusetzen. In der „Quality of Living 2018“-Studie der Beratungsgesellschaft Mercer nimmt Wien im weltweiten Vergleich das neunte Mal in Folge den Spitzenplatz ein. Damit wurde die professionelle und integrierte Verwaltung gewürdigt. Aber auch die kreativen, innovativen



und nachhaltigen Strategien und Initiativen der Stadt flossen in die Beurteilung ein. Viele Impulse für den erfolgreichen Wiederaufstieg der Stadt gehen auf Projekte und Stadtentwicklungsprogramme zurück, die von der Europäischen Investitionsbank (EIB) gefördert wurden.

**Dieser Essay beleuchtet das politische Umfeld und die strategischen Zielsetzungen der Wiener Stadtentwicklungspolitik. Er zeigt, wie die Mittel der EIB zentrale Projekte ermöglicht und die Modernisierung Wiens gefördert haben.** Wiens Stadtentwicklung lässt sich in vier Zyklen einteilen, geprägt durch besondere interne und externe Bedingungen und Chancen. In jedem Zyklus stand die EIB Wien auf unterschiedliche Weise zur Seite:

Der **erste Zyklus** war stark vom Zusammenbruch des kommunistischen Systems und dem Wandel der geopolitischen Bedingungen geprägt, die sich auf die Entwicklung Wiens auswirkten. Wien wandelte sich von einer schrumpfenden Stadt in der Peripherie Westeuropas zu einer wachsenden Stadt im Herzen eines neuen Europas. Damit einher gingen große Aufgaben in der Wirtschafts- und Stadtentwicklung.

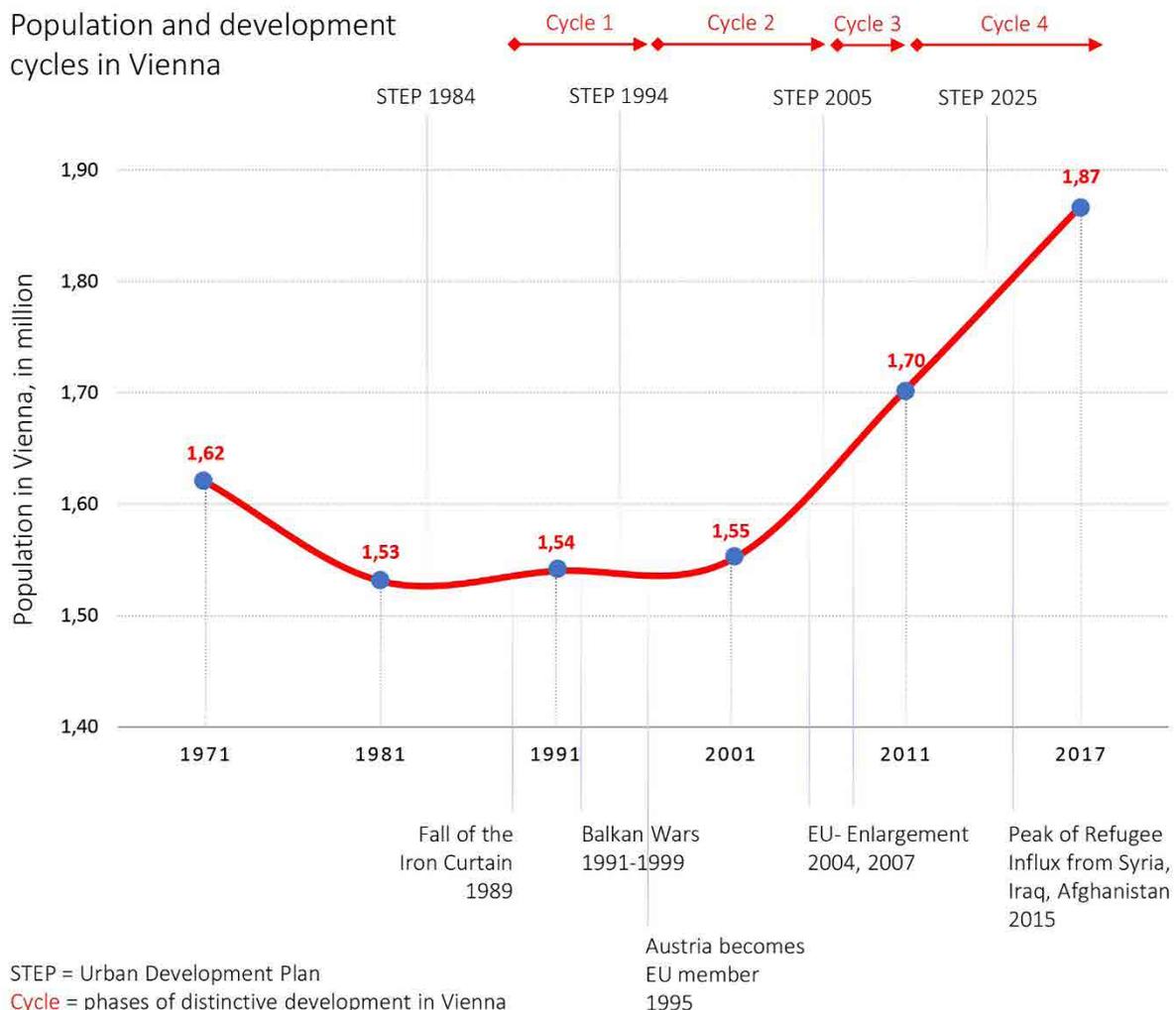
Im **zweiten Zyklus** war Wien eine Stadt im Übergang. Sie musste einerseits ihre neue Position in der Europäischen Union und andererseits ihre Rolle als Stadt an der Grenze zu den mittel- und osteuropäischen Nachbarstaaten der EU definieren. In dieser Phase fielen strategische Entscheidungen für die langfristige Stadtentwicklung: Die Frage der Nachhaltigkeit wurde bedeutsamer, und die Stadt ergriff umfangreiche Maßnahmen zur Stadterneuerung und Bereitstellung bezahlbaren Wohnraums.

Im **dritten Zyklus** stellte sich Wien den Herausforderungen, die mit einem schnellen Wachstum und der Umsetzung von Großprojekten einhergingen. Wien sollte international sichtbarer werden, sich als Wissenszentrum profilieren und den Partizipationsgedanken in der Stadtentwicklung umsetzen. In dieser Phase förderte die EIB Investitionsprojekte in Wien am aktivsten.

Der **vierte Zyklus** steht für die Stärkung der internationalen und wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit der Stadt auf der einen Seite und die Umsetzung einer „Smart City“-Strategie in allen Bereichen der Stadtentwicklung auf der anderen Seite. Die Stadtregierung und ihre Bürgerinnen und Bürger müssen aktuell den Zustrom von Flüchtlingen und den Umschwung in der politischen Debatte bewältigen, die sich gegen „offene Städte“ richtet.

## Zeitachse der Entwicklungen (Bevölkerung, politische Ereignisse, Stadtplanung, Entwicklungszyklen)

Population and development cycles in Vienna



## Zeitachse der EIB-Investitionen in Wien und der Metropolregion (Jahresangabe entspricht Datum der Unterzeichnung)

Environment, Energy	Housing, Urban Development	Year	Transport, Mobility	Education, Science, Research
Effluent discharge reduction, EBS sewage plant, 1995		1995		
Hydroelectric power station Freudenau, 1996/97/98/99		1996		
Extension district heating network, 1997/99		1997		
		1998		
		1999		
	Gasometer urban renewal, 2000	2000		
Extension EBS sewage plant 2001/02/03/04		2001		Refurbishment of universities, Austria/Vienna, 2001/02/09
	Upgrading & urban renewal social housing, 2002/03	2002		
	Upgrading & urban renewal social housing, 2003/04	2003		
		2004		
		2005	PPP east region highway-package, 2006	
	Thermal insulation of social housing, 2006	2006	Extension of Vienna Airport VIE, 2006	
	Social housing quarter development, 2007/08/09	2007	Priority TEN-T project ÖBB western railway, 2007/08	
		2008	Construction Vienna main railway-station, 2008/09	University of applied sciences campus Vienna, 2009
		2009		ISTA Institute of science and technology, 2009/13
		2010		University of economics and business, 2010
	Social housing energy efficiency program, 2011/13/17	2011		
		2012		
Waste to energy, incineration plant Spittelau, 2013		2013		
		2014		
Energy optimisation sludge treatment EBS, 2015		2015		
		2016		
		2017		Vienna school PPP campus Berresgasse, 2017/18
		2018		

## Zyklus 1: 1989 bis 1995 Wien am Scheideweg

Der Fall des Eisernen Vorhangs war nicht nur für Europa und das geopolitische System von grundlegender Bedeutung, sondern markierte für Wien auch den Beginn einer ganz neuen Ära von Entwicklungschancen. Im Jahr 1989 war Wien eine schrumpfende Metropole. Die Stadt bewahrte zwar erfolgreich ihr außergewöhnliches kulturelles und architektonisches Erbe, hatte jedoch mit einer rasch alternden Bevölkerung, wirtschaftlichen Stagnation und gewissen „Fortschrittsfeindlichkeit“ zu kämpfen. Wien sah sich selbst als gefährdeter Außenposten des Westens in unmittelbarer Nähe der vom „Ostblock“ ausgehenden Bedrohung. Nach 1989 hatte sich die Lage komplett geändert: Die österreichische Hauptstadt wurde für zahlreiche internationale Unternehmen das logische „Tor zum Osten“ und für Menschen aus den östlichen und südöstlichen Transformationsländern zum ersten Zugangspunkt.

Obwohl der Eiserner Vorhang in den Köpfen der Menschen fest verwurzelt war – und heute wissen wir, dass die Überwindung dieser mentalen Barrieren sehr lange dauerte –, setzte sein Zusammenbruch unerwartete Kräfte und Ideen frei. Bereits im Sommer 1989 hatte die Stadt Wien eine Studie zu den Auswirkungen der offenen Grenzen in Auftrag gegeben. Auch das Thema einer „wachsenden Stadt“ wurde darin erstmals behandelt. Ein zentraler Begriff in den politischen und planerischen Debatten der nächsten Jahrzehnte war von da an „Wachstum“. Dies markierte einen grundlegenden Paradigmenwechsel.

Der Stadtentwicklungsplan 1984 (STEP 1984) ging noch von einer weiter abnehmenden Bevölkerung und sehr schwachen Wirtschaftsleistung aus. Knapperen öffentlichen Mitteln stünde eine steigende Nachfrage nach staatlichen Leistungen gegenüber. Der Plan war auf eine schrumpfende Stadt, infrastrukturelle und ökologische Verbesserungen und eine „sanfte Stadterneuerung“ für mehr Lebensqualität ausgerichtet. Ebenfalls vorgesehen war ein öffentlich finanziertes Sanierungsprogramm zum Erhalt des historisch wertvollen Baubestands der Stadt.

### Stadtentwicklungsplan 1994: Antwort auf grundlegenden Wandel

Bei sämtlichen späteren Strategiedokumenten, insbesondere den Leitlinien für die Stadtentwicklung 1991 und dem Stadtentwicklungsplan 1994 (STEP 1994), standen folgende Kernfragen im Mittelpunkt:

- Wie lässt sich das Bevölkerungswachstum bewältigen?
- Wie kann es genutzt werden, um Wien zu einer offenen und wirtschaftlich wettbewerbsfähigen Großstadt im Zentrum Europas zu machen?
- Wie lässt sich die Stadt nachhaltig und umweltfreundlich auf das 21. Jahrhundert vorbereiten?

**Der STEP 1994 bezog erstmals mehrere wichtige Konzepte und Ideen in die Entwicklungspläne ein:** das Konzept des internationalen Städtewettbewerbs, die Bedeutung der Wirtschaft für die Stadtentwicklung, die Vision eines „zweiten Stadtzentrums“ sowie die Zusammenarbeit in der Metropolregion und im grenzüberschreitenden Bereich. Der STEP 1994 sah auch neue Instrumente der partizipativen Stadtplanung vor, führte den Grundsatz einer umweltfreundlichen Mobilität sowie eine Parkraumbewirtschaftung ein, legte den Schwerpunkt weiter auf soziales Wohnen und Integration und analysierte den funktionalen Vorteil von Hochhäusern für Wien. Dieses verbindliche strategische Dokument eröffnete neue Dimensionen der Stadtplanung, machte räumliche und inhaltliche Brennpunkte aus und prägte die grundsätzliche Entwicklung Wiens in den kommenden Dekaden.

**Flankierend wurden zwei Entscheidungen getroffen, die für die zukünftige Entwicklung bezahlbaren Wohnraums ausgesprochen relevant waren:** Die Stadt führte 1995 sogenannte „Bauträgerwettbewerbe“ ein und schuf einen „Grundstücksbeirat“, der die Regeln für die Evaluierung aller subventionierten Projekte anhand der Kriterien Ökologie, Qualität und Ökonomie aufstellt. Für beides ist der Wohnfonds Wien zuständig, eine gemeinnützige Organisation der Stadt. Der vom amtsführenden Stadtrat für Wohnen, Wohnbau und Stadterneuerung vertretene Wohnfonds Wien ist ein zentraler Akteur in der sozialen Wohnungspolitik Wiens.

## Zentrale Akteure bei der Umsetzung der sozialen Wohnungspolitik in Wien



Zusätzlich zu den Leitlinien der Stadtentwicklung von 1994 gab der Gemeinderat 1995 eine Erklärung zum Grüngürtel ab, in der er sich für die Erhaltung und Ausweitung der Wiener Grünräume („1 000-Hektar-Plan“) aussprach. Diese Vorschrift garantiert zwar eine hohe Lebensqualität in Wien, fordert die Stadt in Zeiten von Expansion jedoch auch heraus.

Die durch den Mauerfall entstandenen Umwälzungen waren vielschichtig und eröffneten einige Jahre (1990 bis 1995) einzigartige Möglichkeiten. Wien nahm die Herausforderungen an: Die Stadt steckte Eckpunkte ab und traf Entscheidungen, die ihr Gesicht bis heute prägen. Drei entscheidende Faktoren haben Wien und seine urbane Entwicklung (bis in die Gegenwart) wesentlich beeinflusst:

- Zuwanderung nach Österreich und Wien

Der Zusammenbruch des Ostblocks und Jugoslawiens sowie die früheren Krisen in diesen Ländern waren der Hauptgrund für die Einwanderung nach Wien ab 1989. Die Zuwanderung aus Ungarn, der Slowakei und der Tschechischen Republik war zwar nicht so hoch wie damals erwartet. Dennoch war der Flüchtlingsstrom, hervorgerufen durch den Zusammenbruch Jugoslawiens (Kriege in Slowenien 1991, Kroatien und Bosnien 1992), erheblich. Die Nettozuwanderung nach Wien lag 1989 bei 19 000 Personen. 1991 stieg sie dann auf 31 000 Personen an und blieb in den Folgejahren hoch.<sup>1</sup> Der Ausländeranteil der Wiener Bevölkerung nahm rasch von 12 Prozent auf 18 Prozent zu.<sup>2</sup> Vor diesem Hintergrund bekam Österreichs rechtsgerichtete Freiheitspartei zunehmendes politisches Gewicht und initiierte 1993 – unter Ausnutzung der wachsenden Ambivalenz der Bevölkerung gegenüber Migranten – das Volksbegehren „Österreich zuerst“.

- Österreichs EU-Beitritt

Ab den 1980er-Jahren wurde in Österreich ernsthaft über eine Mitgliedschaft in der Europäischen Union diskutiert. Die Debatte war stark vom geopolitischen Umbruch, der Krise in Jugoslawien und dem Wunsch der Bevölkerung nach einem sicheren Hafen geprägt. Die Volksabstimmung im Juni 1994, die ein klares Votum für einen Beitritt ergab, eröffnete Politikern und Bürgern eine neue politische Perspektive und erweiterte in vielen Bereichen wie Wirtschaft, Bildung oder Reisen das Spektrum der Möglichkeiten. Anfang 1995 wurde Österreich dann offiziell Mitglied der Europäischen Union. Der EU-Beitritt half, die Herausforderungen zu bewältigen, die mit der ereignisreichen Zeit des Wandels in den frühen 1990er-Jahren einhergingen.

- Das Aus für die EXPO 1995

Im Kalten Krieg hatten sich Österreich und Wien stets um gute Beziehungen zu den östlichen Nachbarn bemüht. Deshalb beschlossen Österreich und Ungarn 1987, sich gemeinsam um die Ausrichtung einer Weltausstellung in Wien und Budapest („Twin-City“-EXPO) im Jahr 1995 zu bewerben. Sie wollten zeigen, wie sich eine grenzüberschreitende Kooperation bei einem internationalen Großprojekt auf die Liberalisierung, Demokratisierung und das „Zusammenwachsen“ auswirken könnte. Das Thema der geplanten EXPO war daher „Brücken für die Zukunft“. Aus der Warte der Stadtplaner bot ein derartiges impulsgebendes Großprojekt eine Chance zur Modernisierung und Entwicklung Wiens.

So entstand einerseits ein optimistisches und offenes Klima, während andererseits Verunsicherung über die Zukunftsperspektiven herrschte und überzogene Forderungen gestellt wurden. In dieser ambivalenten Stimmung beschloss der Gemeinderat, eine Volksbefragung zur EXPO durchzuführen, weil er selbst mittlerweile nicht mehr vom Sinn und Zweck des Megaprojekts überzeugt war. Der Befragung wurde ein Alternativprojekt hinzugefügt: Die Bevölkerung sollte gleichzeitig über den Bau eines Donaukraftwerks in der Stadt abstimmen. Indem zwei konkurrierende Projekte zur Abstimmung gestellt wurden und das Befragungsergebnis als verbindlich deklariert wurde, griffen die Politiker geschickt das wachsende Interesse der Bevölkerung an Ökologie und Nachhaltigkeit auf und verliehen der Skepsis gegenüber Großprojekten eine offizielle Stimme. Die Bürger entschieden sich für das Wasserkraftwerk und gegen die EXPO.

Mit dieser Abstimmung im Jahr 1991 stellte Wien die Weichen für zwei strategische Entwicklungen:

### Wien bekommt ein zweites Zentrum, das seine Position als moderner Wirtschaftsstandort stärken soll

Die Nachnutzung und nachhaltige Entwicklung des EXPO-Geländes war eigentlich für die Zeit nach 1996 geplant. Doch nun begann die Planung bereits 1991. In einem internationalen Wettbewerb entstand das Konzept für die Donau City (Wien DC)<sup>3</sup>, der architektonische Masterplan für diverse Hochhäuser auf diesem Areal. Dieser beinhaltete auch den Bau der Verkehrsinfrastruktur in diesem neuen Stadtteil. Das Ergebnis war ein erster Meilenstein für Wiens „zweites Zentrum“ in Form eines neuen Geschäfts- und Wohnquartiers. Die gesamte Entwicklung lag in den Händen der WED, der Wiener Entwicklungsgesellschaft für den Donauraum, die im Eigentum der UniCredit Bank Austria AG steht. Durch diesen ersten Entwicklungsschritt stieg Wiens internationale Sichtbarkeit als attraktiver Wirtschaftsstandort deutlich an, was zahlreiche lokale und internationale Investitionen nach sich zog. Noch wichtiger: Die DC Wien war ein impulsgebendes Projekt, das die Städteplaner motivierte, die Struktur und die Zukunft der Stadt zu überdenken und sich von der Fragestellung leiten zu lassen, wie die öffentlich-private Verantwortung für den Fortschritt der Stadt neu zu definieren ist.

Zusammen mit dem angrenzenden Vienna International Centre (VIC, in den 1970er-Jahren gebaute UNO-City) und dem Austria Centre Vienna (ACV, Wiens größtes Konferenzzentrum, das in den 1980er-Jahren errichtet wurde) verwandelt die Donau City Wien diesen Stadtteil in ein attraktives multifunktionales Quartier. Geprägt wird dieses neue zweite Stadtzentrum durch die im Tech Gate angesiedelten Technologiefirmen und Forschungseinrichtungen sowie die Büros, Eventlocations, Hotels, Restaurants und Unternehmenszentralen in verschiedenen Hochhäusern, darunter der Andromeda-, der Saturn- und der DC-Tower (der von Dominique Perrault geplant wurde und mit seinen 60 Stockwerken der höchste Wolkenkratzer in Österreich ist). Das neue Zentrum umfasst auch 1 800 Miet- und Eigentumswohnungen direkt an der Donau mit einem großen Park im „Hinterhof“. Das Volumen der bereits realisierten Immobilienentwicklung beläuft sich auf zwei Milliarden Euro. Heute leben und arbeiten hier rund 8 500 Menschen. Bei Fertigstellung sollen es 15 000 sein.

### Wien wird zu einer Stadt, die für intelligente urbane Energieproduktion und Umweltschutz steht

Nach dem „Ja“ für das Wasserkraftwerk an der Donau griff die Stadt Wien ihr Hochwasserschutzprojekt Neue Donau und Donauinsel wieder auf. Das 1988 abgeschlossene Projekt hat nicht nur eine technische Funktion, in seinem

Rahmen entstanden auch 42 Kilometer Strand und Naturschutzgebiet in der Stadt. Aus Freizeit- und Mobilitätsperspektive war dies ein enormer Beitrag zur nachhaltigen Urbanität. Als integraler Bestandteil dieses Hochwasserschutzes wurde von 1992 bis 1998 dann das Kraftwerk Freudenau gebaut. **Mit ihm kann Wien derzeit ein Drittel aller Haushalte der Stadt mit Strom aus Wasserkraft versorgen. Es ist das weltweit erste große Wasserkraftwerk in einer Metropole und setzt internationale Maßstäbe für die Erzeugung von Energie aus erneuerbaren Quellen in einer Stadt.**

Der Bau des Wasserkraftwerks an der Donau erforderte umfassende Maßnahmen im stromabwärts gelegenen Stadtgebiet. Die Projekte wurden von der Verbund-Austrian Hydro Power AG (die Energiegesellschaft Wien Energie hält 12,5 Prozent der Strombezugsrechte an Freudenau) geplant und umgesetzt. Beide Bauprojekte waren so groß, dass die Verbund-Gesellschaft nach Österreichs EU-Beitritt eine Förderung der Projekte durch EIB-Darlehen beantragte. Die Finanzierung der EIB belief sich von 1996 bis 1999 auf 388,25 Millionen Euro. Dadurch war gewährleistet, dass Wien einen erheblichen Teil seines Strombedarfs nachhaltig decken kann. Die Investition war das erste Großprojekt, das Wien mit der EIB realisierte.

Einige Monate zuvor, Ende 1995, hatte Wien als neues EU-Mitglied erstmals ein Projektdarlehen von der EIB erhalten. Das Geld war für ein kleineres Abwasseraufbereitungsprojekt bestimmt. Laut einem Gesetz aus dem Jahr 1991 musste Wien seine Kläranlage modernisieren. Damit war ein Ausbau der wichtigsten Abwasserbehandlungsanlagen verbunden, um die Menge der in die Donau eingeleiteten Abwässer zu reduzieren. Das Projekt wurde ab 1995 mit Unterstützung der EIB realisiert, die ein Projektdarlehen von 39,38 Millionen Euro bereitstellte.

## Zyklus 2: 1996 bis 2005

### Positionierung der Stadt in einem sich wandelnden Europa

Österreich war nun EU-Mitglied. Neben der bevorstehenden Osterweiterung der EU eröffnete dies vielfältige Chancen für Wien als Wirtschaftsstandort und als Standort für die Osteuropazentralen internationaler Unternehmen. Nicht nur der Binnenmarkt bot Wiens Wirtschaft neue Chancen. Wichtig war auch, dass in mittel- und osteuropäischen Ländern zahlreiche Unternehmen gegründet wurden. Allein von 1990 bis 1998 stieg die Anzahl der österreichischen und Wiener Unternehmen in Mittel- und Osteuropa von 900 auf 15 000.<sup>4</sup>

#### Stadterneuerung in großem Maßstab

Auf wirtschaftlicher und Unternehmensebene zeigte sich schnell, wie vorteilhaft die offenen Grenzen und die EU-Mitgliedschaft waren. Schwieriger erwies sich hingegen die Überwindung der alten Denk- und Verhaltensmuster auf politischer und verwaltungstechnischer Ebene. Die 2001 veröffentlichte Studie „Preparity – ready to enlarge“ stellte die wertvollen Chancen für die Stadt und die Region Wien heraus. Sie wies allerdings auch darauf hin, dass Investitionen in die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts, die Infrastruktur für die intermodale Logistik und die Stärkung der internationalen Anbindung im Rahmen der transeuropäischen Verkehrsnetze erforderlich seien. Daraufhin beschleunigten die Behörden die Planung wichtiger supraregionaler Großprojekte, etwa den Ausbau des Flughafens Wien und den Bau der nördlichen Streckenabschnitte des Autobahn-Außenrings um Wien. Diese Projekte wurden einige Jahre später mit substanzieller Unterstützung der EIB verwirklicht und erhöhten Wiens internationales Profil. **Während die erste Hälfte der 1990er-Jahre als Zeitraum großer Veränderungen eingestuft werden kann, in dem Wien Konzepte, Antworten und Pläne entwickelte, um die Transformationsprozesse zu bewältigen, lässt sich der Zeitraum von 1996 bis 2005 als die Phase beschreiben, in der Wien seinen strategischen Handlungsspielraum erweiterte und die langfristige Stadtentwicklung vorbereitete.** Der „Strategieplan 2000“ – ein Orientierungsrahmen für Wien, der einen partizipativeren und wirtschaftsorientierteren Ansatz vorsah als der „Stadtentwicklungsplan“ – war auf Planungsebene das Ergebnis dieses Übergangs und der neuen politischen Konstellation im Wiener Gemeinderat, in dem von 1996 bis 2001 eine Koalition aus Sozialdemokraten und Konservativen regierte.

## Zuwanderung lässt die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum steigen

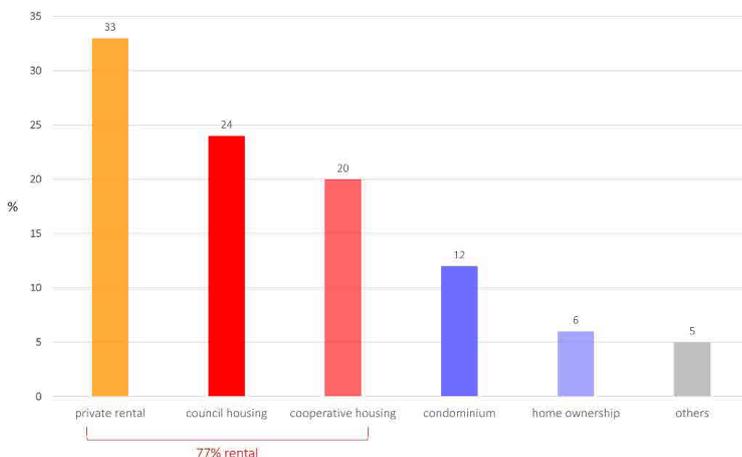
In diesem Zeitraum geriet der Wiener Wohnungsmarkt durch die starke Zuwanderung Anfang der 1990er- und ab den 2000er-Jahren (infolge des Friedensabkommens von Dayton und der Krise in den Nachfolgestaaten des ehemaligen Jugoslawiens) zunehmend unter Druck. In den 1980er- und frühen 1990er-Jahren verfolgte Wien vor allem eine systematische sanfte Stadterneuerung. Die Sanierung des privaten Wohnungsbestands wurde subventioniert, um einen Abriss historisch wertvoller Gebäude zu vermeiden. Die Zunahme der Single-Haushalte, die Verringerung der Anzahl der Wohnungen infolge von Wohnungszusammenlegungen im Zuge von Sanierungsprogrammen, der Trend zu größeren Wohnungen und das rapide Bevölkerungswachstum bedeuteten, dass die 4 000 bis 6 000 öffentlich geförderten Wohnungen, die pro Jahr gebaut wurden, keinesfalls ausreichten. **Die Stadt Wien beschloss, das Programm zum Bau bezahlbaren Wohnraums auf bis zu 8 000 bis 10 000 Einheiten pro Jahr auszuweiten.**

Die Kosten für den Bau erschwinglichen Wohnraums einerseits und für die Fortführung des Erneuerungsprogramms andererseits belasteten den Wiener Haushalt stark. Die Stadt prüfte daher neue Finanzierungsmöglichkeiten. 2000 begann Wien, die Hilfen der EIB über integrierte Stadtentwicklungsprogramme – Schwerpunkt waren Wohnraumerneuerung und Revitalisierung städtischer Räume – systematisch in Anspruch zu nehmen.

Ein herausragendes Projekt war die Sanierung von vier jeweils hundert Jahre alten Gasometern und deren Umwandlung in Wohn-, Einzelhandels- und Freizeitflächen. Aufgrund der Denkmalschutzvorschriften mussten die Entwickler in die Erhaltung der Gebäude investieren. Unter normalen Kapitalmarktbedingungen konnten weder öffentliche noch private Investoren eine solche Investition allein stemmen. Ein Stadtplanungsbeschluss wurde gefasst, der vorsah, die Gasometer umzuwandeln und sie als Inkubatoren für eine langfristige Stadtentwicklung auf der Brachfläche zu nutzen. Die EIB förderte diese architektonisch einzigartige und international mit Lob bedachte Maßnahme mit einem Projektdarlehen von 44 Millionen Euro (die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rund 174 Millionen Euro). Die Entwicklung in der Umgebung der Gasometer ist noch nicht abgeschlossen und trägt zur Urbanisierung des Areals bei.

Ein wichtiger Faktor für Wiens Stadtentwicklung ist das langfristige Engagement der EIB im Hinblick auf soziales/ bezahlbares Wohnen, das 2002 begann und bis heute andauert. Projektträger und Finanzintermediär dieser Projekte war Wiener Wohnen, ein städtisches Unternehmen, das für die Verwaltung des kommunalen Wohnungsbestands (Sozialwohnungen) verantwortlich ist. Die Stadt Wien besitzt rund 220 000 Wohnungen, die an Personen mit niedrigem und mittlerem Einkommen vermietet werden. Des Weiteren fördert Wien Genossenschaftswohnungen, die hauptsächlich von gemeinnützigen Bauvereinen bereitgestellt werden. Im Laufe der Zeit hat Wien den Bau von rund 200 000 Genossenschaftswohneinheiten in der Stadt gefördert. Die Zuschüsse werden direkt an die Genossenschaften gezahlt, und die Mieter dürfen eine bestimmte Einkommensgrenze nicht überschreiten. Die Unterstützung von Bürgerinnen und Bürgern mit geringem und mittlerem Einkommen durch Gemeinde- und Genossenschaftswohnungen ist ein Instrument der Wiener Sozialpolitik, um eine soziale Spaltung zu verhindern.

## Wiener Wohnungsbestand 2016: Besitzverhältnisse in Prozent



Quelle: Statistik Austria, Mikrozensus 2016. Gesamtzahl der Wohnungen: rund 880 000 Hauptwohnungen / insgesamt rund 990 000 Wohneinheiten

In diesem 15-Jahres-Zeitraum hat die Stadt den Fokus im sozialen Wohnungswesen neu gesetzt. Von 2002 bis 2004 wurden Investitionsprogramme aufgelegt, um marode Sozialwohnungen zu modernisieren und Quartiere neu zu beleben. Die EIB vergab dafür insgesamt 200 Millionen Euro in zwei Tranchen. Die Kosten für das gesamte Programm beliefen sich auf rund 450 Millionen Euro. Zentrales Ziel des Projekts war es, die Lebensqualität von einkommensschwachen Bewohnern zu verbessern und den kommunalen Wohnungsbestand in gutem Zustand zu erhalten.

### Umwelt wird wichtiger

Von zentraler Bedeutung im Wohnungswesen der Stadt ist auch ihre nachhaltige Energieversorgung. Von 1990 bis 2000 baute Wien deshalb sein Fernwärmenetz massiv aus. Mit einer Länge von 1 200 Kilometern versorgt das Wiener Fernwärmenetz heute über 380 000 Haushalte (ein Drittel des Wohnungsbestands) und 6 800 Großkunden mit Raumwärme und Warmwasser.<sup>5</sup> Zwei Drittel der Energie stammen aus Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen und aus der Industrie, der Rest aus Müllverbrennungsanlagen. Für den Ausbau und die Erneuerung der älteren Abschnitte des Netzes erhielt die Wien Netze GmbH im Zeitraum 1997 bis 1999 Unterstützung durch die EIB in Höhe von 109 Millionen Euro.



Mit dem Bevölkerungswachstum gingen auch Forderungen nach einer Leistungssteigerung der Hauptkläranlage einher. Aufgrund der steigenden Nachfrage und der zweiten Änderung der EU-Vorschriften im Jahr 1996 musste die Stadt Wien erneut eine Erweiterung ihrer Kläranlagen planen, um ein höheres Reinigungsniveau zu erreichen. Die Integration der bestehenden Anlage in eine neue erweiterte Anlage war nicht einfach. Ein Team aus erfahrenen Wissenschaftlern und Abwassertechnikern fand eine maßgeschneiderte Lösung. Jetzt ist das Wasser der Donau, wenn es Wien verlässt, genauso

sauber wie im stromaufwärts gelegenen Stadtbereich. Die Baukosten dieses komplexen Ökobauwerks betragen rund 225 Millionen Euro.<sup>6</sup> Die Fertigstellung bis 2005 wurde möglich, weil die EIB einen Kredit von 177,5 Millionen Euro vergab. Eine Besonderheit der Anlage besteht darin, dass der gesamte Klärschlamm thermisch verwertet wird. Ermöglicht wird dies durch die am anderen Ufer gelegene Klärschlammverbrennungsanlage Pfaffenau.

### Städtisches Metropolenmanagement, nicht nur Stadtplanung

In dieser Phase bekommt die Stadtentwicklung eine stärkere strategische Färbung: Sie gilt nun eher als strategische Managementaufgabe denn als klassische Raumplanung. Dieser Fortschritt war durch die im Strategieplan 2000 festgelegte neue Praxis möglich, und weil die meisten relevanten raumbezogenen Entscheidungen zu neuen Stadtentwicklungsarealen – ganz gleich ob in Innenstadt- oder Randlage – bereits im STEP 1994 getroffen worden waren. Zunehmend prägte ein pluralistischer Ansatz die Diskussion über den neuen Charakter des Stadtentwicklungsplans 2005 (STEP 2005).

In allen Bereichen, sei es Verkehr, Wohnraum, Arbeit, Region oder Energie schenkte die Stadtpolitik Ressourcenschutz- und Nachhaltigkeitsaspekten mehr Beachtung. Das multidimensionale und netzwerkorientierte Denken veränderte die Stadtentwicklungsdebatte grundlegend. Insbesondere die Herausforderungen in der „Twin City“-Region Wien und Bratislava (die beiden Hauptstädte liegen nur 60 Kilometer auseinander) unterstrichen, wie wichtig es war, die Themen Internationalisierung und Kooperation in einem zunehmend konkurrenzorientierten Städtesystem in die Zukunftsvision für Wien aufzunehmen. So ist es nicht verwunderlich, dass neben der Arbeit an STEP 2005 viele Großprojekte von internationaler Bedeutung (die im nächsten Zyklus genauer beschrieben werden) auf den Weg gebracht wurden und den Inhalt und die Methodik dieser Strategie prägten. Im STEP 2005 identifizierte Wien 13 Zielgebiete anhand von Indikatoren wie „Dringlichkeit und erwartete Veränderung“, „hohes lokales Entwicklungspotenzial“ oder „langfristige gesamtstädtische Bedeutung“. So konnten seit Langem in der Stadtplanung bestehende administrative und politische Hürden abgebaut werden. Neue Formen der Partizipation und Kooperation wurden möglich.

## Zyklus 3: 2006 bis 2010

# Großinvestitionen beflügeln Wiens Wettbewerbsfähigkeit

Der dritte Entwicklungszyklus ist durch drei zentrale Ereignisse und Faktoren gekennzeichnet, die Wien stark prägten und verwandelten:

### Die Zeit der Großprojekte

Der Zeitraum 2006 bis 2010 war die Phase, in der ein ganzes Bündel großer Infrastrukturprojekte mehr oder weniger gleichzeitig durchgeführt wurde. Dadurch wurden Wien und die Region als international attraktiver Wirtschafts- und Forschungsstandort, Tourismusziel und Wohnort aufgewertet. In der Folge stieg Wien im Ranking der europäischen Großstädte zu den Top Ten in puncto Anbindung auf.<sup>7</sup> Investiert wurde vor allem in die Verkehrs- und Forschungsinfrastruktur sowie die Entwicklung neuer Stadtteile. Dazu zählten der Bau zweier zusätzlicher Gleise für die Westbahn nach Wien sowie des neuen Wiener Hauptbahnhofs, der Ausbau des Flughafens Wien, der Bau der nördlichen und östlichen Streckenabschnitte des Autobahn-Außenrings sowie der Bau neuer wissenschaftlicher Einrichtungen, einer neuen Universität und diverser neuer Quartiere.

### International attraktiver Wirtschaftsstandort

Ab 2009 machte sich die internationale Finanzkrise auch in Wien bemerkbar. Das ohnehin verhaltene Wirtschaftswachstum schwächte sich weiter ab, und die Arbeitslosenquote stieg, bei weiter wachsender Einwohnerzahl. Von 2004 bis 2014 belief sich das Wirtschaftswachstum in Wien auf durchschnittlich 1,4 Prozent pro Jahr, während das der Eurozone bei 0,7 Prozent lag.<sup>8</sup> Insgesamt erwies sich Wien aufgrund seiner hohen Arbeitsproduktivität und seines innovativen Humankapitals damit als robuster Wirtschaftsstandort. Wien blieb ein attraktiver Headquarter-Standort für internationale Unternehmen, dank der gut qualifizierten Arbeitskräfte und der hohen Lebensqualität in der Stadt. Von 2009 bis 2014 stieg die Anzahl internationaler Unternehmenszentralen von 158 auf 204.<sup>9</sup>

### Änderung der politischen Konstellation

Nach vier Jahren (1996 bis 2000) Koalitionsregierung der sozialdemokratischen und konservativen Partei wurde Wien im Zeitraum 2001 bis 2010 von den Sozialdemokraten allein regiert. Aufgrund der neuen Mehrheitsverhältnisse wurden zügigere und effizientere Entscheidungen zur Planung und Umsetzung entscheidender Vorhaben getroffen. Während der Zeitraum von 2001 bis 2005 durch eine umfassende Planung gekennzeichnet war, stellte der Zeitraum von 2006 bis 2010 eine intensive Umsetzungsphase dar. Bei den Gemeinderatswahlen 2010 verloren die Sozialdemokraten ihre absolute Mehrheit und mussten eine Koalition mit den Grünen eingehen – die erste derartige Koalition auf Stadtebene in Österreich. Die Koalition (die auch nach der Wahl 2015 bis heute fortgesetzt wurde) brachte einen Schwenk zu einem umweltfreundlicheren und nachhaltigeren Ansatz in Fragen der Stadtentwicklung (und ihrem Verständnis) mit sich.

### Modernere Verkehrsinfrastruktur für eine bessere internationale Anbindung

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde deutlich, dass Wien an der Peripherie Westeuropas gelegen hatte und ein Teil seiner Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr nicht den europäischen Standards entsprach oder ganz einfach nicht vorhanden war. Autobahn- und Schnellstraßenanschlüsse an den Norden (Brno) und Osten (Bratislava) existierten nicht. Wien war vom Osten und Süden per Bahn nur schwer erreichbar. Die Erreichbarkeit vom Westen war zwar besser, aber alles andere als eine Hochgeschwindigkeitsverbindung. Der Flughafen Wien hatte nicht genügend Kapazität, um den rasanten Anstieg des Flugverkehrs zu bewältigen.

### Schritt für Schritt: Autobahnen in der Metropolregion

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur waren ein dringendes Ziel, führten aber nicht in allen Sektoren zu raschem Handeln. Viele Projekte erhielten erst nach der Jahrtausendwende grünes Licht. So dauerte es über ein Jahrzehnt,

bis die österreichische Seite den Beschluss fasste, die 22 Kilometer lange Lücke in der Autobahnverbindung zwischen Wien und Bratislava zu schließen. Der Bau selbst dauerte dann nur drei Jahre, und 2007 war die Autobahn (A6) zwischen den beiden Hauptstädten fertig, was die Wirtschafts- und Tourismusentwicklung in der Region begünstigte. Ein weiteres wichtiges Autobahn-Maßnahmenpaket für eine bessere supraregionale Anbindung Wiens wurde 2003 in Angriff genommen. Das Projekt betraf die Planung, den Bau, die Finanzierung und den Betrieb der neuen Teilstücke des südlichen Abschnitts der Nordautobahn (A5), des östlichen und westlichen Abschnitts der Wiener Außenring Schnellstraße S1 und eines Abschnitts der Wiener Nordrand Schnellstraße S2. Das Projekt sollte die Überlastung auf den Pendlerstrecken nach Wien verringern und die Straßenverbindungen zwischen Wien und der Tschechischen Republik verbessern. Darüber hinaus ist es Bestandteil einer umfassenderen Strategie zur Vollendung des Autobahnringes um Wien. Durchgeführt wurde das Projekt von der öffentlich-privaten Partnerschaft zwischen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungsgesellschaft (ASFINAG) und dem privaten Autobahnbetreiber Bonaventura. Das Projekt mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von 825 Millionen Euro wurde 2006 von der EIB mit einem Darlehen von 350 Millionen Euro gefördert. Der Bau wurde 2010 fertiggestellt. Im Frühjahr 2018 erhielt die Untertunnelung der Donau als zentrales Teilstück des Rings grünes Licht. Damit besteht nun die Möglichkeit, die Lücke im Außenring in den nächsten Jahren zu schließen, trotz großer Umweltbedenken. Das ist für die Stadtentwicklung im Wiener Osten und Süden und die Entwicklung der Metropolregion von großer Bedeutung.

### Flughafenausbau macht Wien besser erreichbar

Für die internationale Anbindung – die auch für die Entwicklung des Tourismus und der internationalen Geschäfte in Wien immens wichtig war – war der Flughafenausbau entscheidend. Da Österreich im Kalten Krieg neutral war, spielte der Wiener Flughafen vor allem im Transitverkehr zwischen Ost und West eine wichtige Rolle. 1990 nutzten rund fünf Millionen Passagiere den Flughafen Wien. Bereits zwei Jahre zuvor hatte die Flughafengesellschaft aufgrund des erwarteten Wachstums einen Ausbau des Airports geplant, der 1996 abgeschlossen wurde. Doch der Passagier- und Frachtverkehr nahm weiter stetig zu. 1999 war die Anzahl der Fluggäste bereits auf elf Millionen gestiegen. Der Flughafen trug der Entwicklung Rechnung und veröffentlichte 1998 den „Masterplan 2015“<sup>10</sup>, um sich auf die Herausforderungen und Chancen vorzubereiten. Teil des Masterplans war ein Vorschlag für den Bau einer dritten Start- und Landebahn sowie einer Terminalerweiterung (Skylink), um die Passagierkapazität auf 24 Millionen pro Jahr zu steigern. Die Konzeption und Planung des Skylink-Terminals und der damit verbundenen Einrichtungen begann 2001. Die Inbetriebnahme erfolgte 2012. Die Planung, der Bau und die Auftragsvergabe für das Terminal und die zugehörigen Anlagen wurden 2016 von der EIB mit zwei Darlehen von insgesamt 400 Millionen Euro gefördert. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 800 Millionen Euro. 2017 wurde die Rekordzahl von 24,4 Millionen Passagieren abgefertigt, sodass derzeit zusätzliche Erweiterungen erwogen werden. Im Gegensatz dazu erwies sich die Planung der dritten Piste als komplizierter. Nach einem fünfjährigen Mediationsprozess liegt der Bau wegen noch anhängiger Rechtsstreitigkeiten mit Bürgerinitiativen immer noch auf Eis. Eine endgültige Entscheidung wird 2018 erwartet.

### Modernisierung des Schienennetzes beflügelt Stadtentwicklung

Bei der Neuordnung des österreichischen Schienenverkehrs kam den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) die Führungsrolle zu. Die Maßnahmen waren nötig, damit der Bahnverkehr in Einklang mit den EU-Verordnungen und europäischen Verkehrsprojekten (TEN-V) stand und die neuen wirtschaftlichen und logistischen Anforderungen im Beförderungs- und Frachtgeschäft erfüllte. Dies wurde in den 1990er-Jahren zu einem wichtigen Thema und löste zahlreiche Investitionen aus. Besonders in Wien wurde investiert, weil die gesamte Bahninfrastruktur, vor allem die dezentralen Bahnhöfe und die Frachtabfertigungsbereiche, veraltet waren.

Die ÖBB traf schon sehr früh zwei wichtige Entscheidungen: Die erste war der Beschluss, die Funktion und Anzahl der dezentralisierten Endstationen zu überdenken. Es wurde ein neuer Hauptbahnhof in Form eines Durchgangsbahnhofs für den internationalen Reiseverkehr mit regionalen Anschlüssen gebaut. 2003 unterzeichneten die Stadt Wien und die ÖBB eine Absichtserklärung für die gemeinsame Planung dieses Infrastrukturprojekts. Vorgesehen war auch eine direkte Verbindung für internationale Züge vom neuen Hauptbahnhof zum Flughafen Wien.

Die zweite – früher getroffene – Entscheidung war der Beschluss, die Frachtabfertigungsbereiche an einem neuen Standort der Metropolregion Wien zu konzentrieren. Die meisten alten Frachtbahnhöfe befanden sich an besonders zentralen Standorten der Stadt. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Stadt Wien und dem ÖBB-Immobilienmanagement wurde eine Lösung gefunden, die einen wertvollen Beitrag zur Stadtentwicklung leistet und der ÖBB hohe Funktionalität ermöglicht. Aus drei großen Brachflächen (ehemalige Frachtgelände) wurden letztlich die wichtigsten Areale für neue zentrumsnahe Städtebauprojekte in der ersten und zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts. Dabei handelt es sich um den ehemaligen Nord- und Nordwestbahnhof und große Teile des früheren Südostbahnhofs.

Der neue Hauptbahnhof wurde größtenteils auf dem ehemaligen Gelände des Südostbahnhofs gebaut. Die erste Bauphase begann 2010 und wurde 2012 abgeschlossen; die vollständige Inbetriebnahme des Bahnhofs erfolgte dann 2014. Von 2007 bis 2009 genehmigte die EIB ein Projektdarlehen von insgesamt 400 Millionen Euro, um die ÖBB bei der Realisierung dieses großen Infrastrukturprojekts zu unterstützen. Die Gesamtkosten wurden mit 1 Milliarde Euro veranschlagt.

Auf einer 109 Hektar großen Brachfläche nahe des Hauptbahnhofs entstand nach und nach ein neuer Stadtteil mit einem Geschäftszentrum, einem großen Park sowie Wohn- und Bildungsinfrastruktur. Ab 2020 werden voraussichtlich über 30 000 Menschen im Sonnenwendviertel (Quartier Belvedere) leben und arbeiten.<sup>11</sup> Es soll die angrenzenden Gebiete des 10. Wiener Gemeindebezirks verbinden und neues Leben in dieses ältere Stadtgebiet bringen.

### Verbesserung des internationalen und innerstädtischen Hochleistungsschieneverkehrs

Auch die Westbahnstrecke nach Wien musste modernisiert werden, sollten die Vorteile der anderen Projekte voll ausgeschöpft und die Kapazität der neuen Infrastruktur und des neuen Bahnhofs optimal genutzt werden. Die EIB vergab 2007 und 2008 ein Projektdarlehen von 400 Millionen Euro für den Bau eines weiteren Bahnabschnitts auf der europäischen Verkehrsstrecke zwischen Wien und St. Pölten. Das Investitionsvolumen belief sich auf rund 1,45 Milliarden Euro.

Zusätzlich zu diesen drei für Wien und Österreich sehr wichtigen Großprojekten investierte die Stadt auch massiv in das Wiener U-Bahn-Netz. Die beiden U-Bahn-Linien U1 und U2 wurden zwischen 2001 und 2008 verlängert. Der Ausbau der U2 sollte vor allem eine Verbindung zum Wiener Fußballstadion für die Europameisterschaft 2008 schaffen. Das Investitionsvolumen für beide Verlängerungen lag bei rund 758 Millionen Euro. Stadt und Bund teilten sich die Kosten je zur Hälfte.<sup>12</sup>

### Wissenschaft und Forschung als Inkubatoren der Stadtentwicklung

Angesichts der intensiveren Debatte über die Internationalisierung und Verbesserung des weltweiten Ansehens der Stadt schenkte Wien dem Wissenschafts- und Forschungssektor mehr und mehr Aufmerksamkeit. Als größte Universitätsstadt im deutschsprachigen Europa mit knapp 186 000 Studierenden<sup>13</sup> richtete Wien sein Augenmerk auf Wissenschaft und Forschung. Dieser Sektor wurde als wichtiger Inkubator der Stadtentwicklung und des Wirtschaftswachstums angesehen. Paradoxiereise fallen die Universitäten jedoch in den Zuständigkeitsbereich des Bundes, weshalb der direkte Einfluss der Stadt in diesem Bereich nicht sonderlich groß ist. Doch der Gemeinderat trug auf andere Weise dazu bei, dass sich Wien zu einem attraktiven Wissenschafts- und Forschungsstandort entwickelte: durch die Finanzierung der Forschungsinfrastruktur, die Bereitstellung von Beratungsleistungen für Forschungsgesellschaften und Teilnehmer von Forschungsprogrammen sowie die Unterstützung von Unternehmen im Bereich Forschung und Entwicklung. Von 2002 bis 2011 stieg die Anzahl der F&E-Einheiten in der Stadt von 1 032 auf 1 487. Die Zahl der in diesem Bereich Beschäftigten wuchs von 16 551 auf 20 717, und die Aufwendungen für in Wien ansässige Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen erhöhten sich von 2 Milliarden Euro auf 2,9 Milliarden Euro. Davon finanzierte die öffentliche Hand 40 Prozent bis 50 Prozent.<sup>14</sup>



### **Zwei große Investitionen in Universitäts- und Forschungsinstitute in der Stadt und Metropolregion Wien steigerten die internationale Sichtbarkeit der österreichischen Hauptstadt erheblich.**

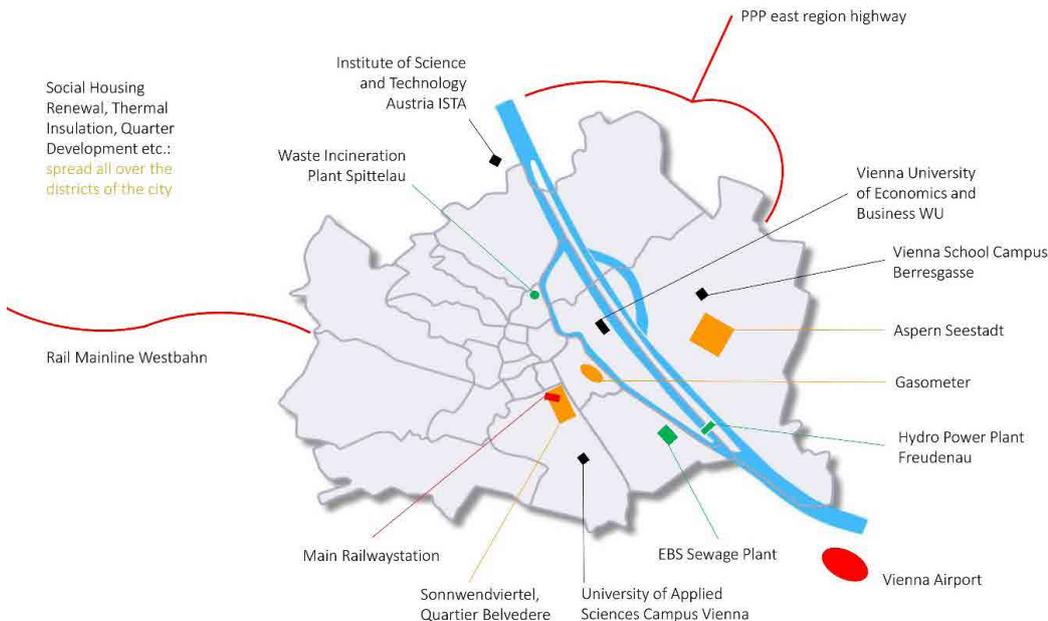
Die erste betrifft den Bau des **neuen Campus der Wirtschaftsuniversität Wien (WU)**. Nach einer Bauzeit von nur vier Jahren wurde der neue moderne Campus mit einer Nutzfläche von rund 90 000 Quadratmetern auf dem Areal zwischen der Messe Wien und dem Prater 2013 fertiggestellt. Er ist direkt mit der U-Bahn-Linie U2 erreichbar. Wiens erste „Campus-Universität“ besteht aus sechs Gebäudekomplexen, die von bekannten internationalen Architekten entworfen wurden: Zaha Hadid, Peter Cook, Hitohe Abe, NO.MAD architects, BUS architecture sowie Estudio Carme Pinós S.L. Mit dem Umzug der Universität an ihren neuen Standort im 2. Bezirk verwandelte sich dieses ehemalige „Rotlicht“- und „Arbeiter“-Viertel. Die Universität sorgt auch heute noch für zahlreiche neue Investitionen in diesem Stadtteil. Der frühere Standort der WU im 9. Bezirk wurde indes zu einem neuen innerstädtischen Entwicklungsgebiet, für das die Planung in den letzten Jahren begonnen hat. Die Realisierung des neuen Universitätscampus mit einem gesamten Investitionsvolumen von 500 Millionen Euro wurde 2010 mit zwei Projektdarlehen der EIB in Höhe von 250 Millionen Euro gefördert.

Ein zweites wichtiges Projekt für die Wissensökonomie in der Region Wien, das EIB-Mittel erhielt, war **der Bau des neu gegründeten Institute of Science and Technology Austria (IST Austria)**, der 2009 begann und 2015 fertiggestellt wurde. Die Baukosten des Projekts betragen 112 Millionen Euro, von denen die EIB 56 Millionen Euro finanzierte. Später stellte sie für einen weiteren Ausbau nochmals 42 Millionen bereit (Gesamtkosten des Ausbaus: 84 Millionen Euro). Das IST Austria widmet sich der Grundlagenforschung in Naturwissenschaften, Mathematik und Informatik und profitiert von seiner Nähe zu Wien und den Wiener Wissenschafts- und Forschungsinstituten. (Das IST Austria befindet sich in Klosterneuburg, einer Gemeinde mit rund 30 000 Einwohnern in direkter Nachbarschaft zu Wien.)

Neben diesen Großprojekten unterstützte die EIB in der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts mehrfach die Bildungsinfrastruktur und Wissensökonomie von Wien und Österreich: 2009 investierte sie 35 Millionen Euro in den Neubau des Campus der Fachhochschule Wien (4 000 Studierende). Von 2001 bis 2010 vergab die EIB an die österreichische Bundesimmobiliengesellschaft (BIG) Kredite für die Sanierung und den Bau von Schulen und Universitäten, darunter viele in Wien. Das Gesamtvolumen der EIB-Darlehen belief sich in diesem Zeitraum auf 450 Millionen Euro.

## Bezahlbarer Wohnraum: eine Daueraufgabe im Wohnungsbau

In diesem Zyklus begann der Bau zahlreicher von der Stadt Wien geförderter Wohnungen. Die Stadt setzte gleichzeitig ihre Stadterneuerungs- und Sanierungsoffensive bei ihren Gemeindebauten fort. Hauptziel war die Modernisierung des Sozialwohnungsbestands durch eine bessere sanitäre Grundversorgung, bessere Wärmedämmung und deutliche Verringerung des Energieverbrauchs, damit die Gebäude den geltenden Qualitätsstandards entsprachen. Zu diesen wichtigen Wohnungsbauinvestitionen der Stadt Wien in den Jahren 2007 und 2008 leistete die EIB mit Darlehen von 315 Millionen Euro einen erheblichen Beitrag. Projektträger und Finanzintermediär war erneut das städtische Unternehmen Wiener Wohnen, das auch für die Durchführung des Programms zuständig war. Rund 15 000 Wohnungen wurden von 2008 bis 2010 saniert. Die EIB förderte 2006 auch ein Sonderprogramm für die Wärmedämmung von Sozialwohnungen mit einem Rahmendarlehen von 100 Millionen Euro.



## Zyklus 4: 2011 bis heute Wachstum, Flüchtlingsunterbringung und intelligente Stadtentwicklung

Bei der Zwischenevaluierung des STEP 2005 im Jahr 2010 stellte sich heraus, dass die Prognosen zum Bevölkerungswachstum zu niedrig angesetzt waren. Statt einer Zunahme um 30 000 Bewohner verzeichnete die Stadt in vier Jahren (2005 bis 2009) 55 000 neue Einwohner.<sup>15</sup> Die Zuwanderung aus anderen EU-Ländern war unterschätzt worden, insbesondere die Migration aus den Mitgliedstaaten, die im Rahmen der ersten und zweiten EU-Erweiterungsrunde (2004 und 2007) neu hinzugekommen waren, sowie der Zuzug aus Deutschland. Dieser Trend verstärkte sich nach 2011, als die letzten Beschränkungen des gleichberechtigten Zugangs zum europäischen Arbeitsmarkt für Rumänen und Bulgaren wegfielen.

Die neue strategische Umweltprüfung, die die EU nunmehr für große Stadtentwicklungsprojekte vorsah, stellte neue Anforderungen an die Stadtentwicklung in Wien. Die Planungsverfahren dauerten länger. Bemerkbar machte sich das bereits beim Bau des Wiener Hauptbahnhofs und bei der Planung eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Wiens, der Seestadt Aspern, einem 240 Hektar großen Gelände im 22. Bezirk.

## Große Smart-City-Entwicklungsvorhaben prägen das wachsende Wien

Die Planung für dieses Areal begann 2005 mit einem internationalen zweistufigen Architektenwettbewerb für den Entwurf des Masterplans. Der Gewinner, Johannes Tovatt aus Schweden, erklärte seinen Ansatz folgendermaßen: „Unser Anliegen war es, einen Masterplan zu präsentieren, der Straßen und öffentliche Räume schafft, die von Grund auf öffentlich, menschlich, lebendig, privat und sicher sind.“ Die Verabschiedung des Masterplans durch den Gemeinderat im Jahr 2007 markierte den Beginn einer neuen Ära der Stadtentwicklung in Wien, die sogenannte „Smart City“-Ära.

**Ein Paradebeispiel dieser neuen Philosophie bei der Entwicklung der Seestadt Aspern war die Entscheidung, zuerst öffentliche Verkehrsmittel für dieses Quartier zur Verfügung zu stellen und erst danach eine Autobahn zu bauen.** Die Verlängerung der U-Bahn-Linie in zwei Phasen (2010 und 2013) ins Zentrum des neuen Quartiers bedeutete, dass die ersten Wohnungen von Anfang an hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden waren.

Diese Investition konnte als Symbol und Meilenstein eines intensiveren Engagements für nachhaltige und intelligente urbane Mobilität gewertet werden und ging auf die neue rot-grüne Koalition zurück, die Wien seit 2010 regierte. Die Grünen waren für die Themen Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürgerbeteiligung verantwortlich. Dieses Ressort eröffnete die Chance, eine intelligente und nachhaltige Stadtentwicklung auf breiter Front zu etablieren. Eine der ersten gemeinsamen Entscheidungen der Koalition war eine Senkung des Preises der Jahreskarte für den öffentlichen Nahverkehr (U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse) auf 365 Euro – nur 1 Euro pro Tag. Dadurch änderte sich die Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsmittel in Wien erheblich. Heute gibt es mehr Jahresticket- als Autobesitzer in Wien.

## „Smart City Wien Rahmenstrategie 2050“ und Stadtentwicklungsplan 2025

Die neue Koalition konnte auf den bereits erzielten Verbesserungen der Lebensqualität aufbauen. Die Stadtregierung beschloss, die einzelnen sektoralen Strategien und Konzepte in einer Smart-City-Rahmenstrategie zusammenzufassen. Gleichzeitig wies der Gemeinderat die Stadtverwaltung an, den Stadtentwicklungsplan STEP 2005 einschließlich aller 2011 relevanten Verkehrs- und Transportfragen zu überarbeiten und bis 2014 zur Entscheidung vorzulegen. Dadurch entstand eine einzigartige Situation: Da der Stadtentwicklungsplan traditionell in der Kompetenz des Planungsressorts lag, gestaltete sich die Erzielung einer ressortübergreifenden Lösung schwierig. Die Smart-City-Strategie war hingegen von Anfang an als bereichsübergreifende Aufgabe ausgewiesen. Sie wurde von beiden Koalitionspartnern, vertreten durch den Bürgermeister und die Vizebürgermeisterin, die auch für den neuen Stadtentwicklungsplan 2025 verantwortlich zeichneten, gemeinsam verkündet und gefördert. Dadurch erhielten die Zusammenarbeit und der Dialog neue Impulse, und es entwickelte sich ein stärkeres öffentliches Bewusstsein für Nachhaltigkeit und intelligente Städte. Dass dadurch Interessenkonflikte zum Vorschein kamen, ist allerdings auch keine Überraschung.

Beide Dokumente wurden 2014 vom Gemeinderat beschlossen. Besonders erwähnenswert ist ihr partizipativer Ansatz. Damit begründete auch das Consultingunternehmen Roland Berger 2017, warum Wien in einem internationalen Vergleich der Smart-City-Strategien von 87 Städten den ersten Platz belegt. Die „Smart City Wien Rahmenstrategie 2050“ hat drei Pfeiler: radikale Ressourcenschonung, Entwicklung und produktiver Einsatz von Innovationen und neuen Technologien und – am wichtigsten – hohe, sozial ausgewogene Lebensqualität.

Ausgangspunkt für die Entwicklung des STEP 2025 waren die neuesten Prognosen, denen zufolge die Bevölkerung wie in den letzten zehn Jahren weiter wachsen und vor 2030 die Zwei-Millionen-Marke erreichen würde. Um die damit einhergehenden Herausforderungen in puncto Mobilität, Siedlungsentwicklung, städtische Technologien und Wirtschaft zu bewältigen und die bisherigen Erfolge fortzuschreiben, verfolgt STEP 2025 das Leitbild einer lebenswerten, nachhaltigen, bezahlbaren und prosperierenden Stadt. STEP 2025 unterteilt die Bereiche und Handlungsmaxime für die Stadtentwicklung der nächsten zehn Jahre in drei Schwerpunkte:

**Wien baut auf** | Wien erneuert – die gebaute Stadt | Wien mobilisiert – Flächen für Stadtwachstum | Wien transformiert – Zentren und Zwischenräume

**Wien wächst über sich hinaus** | Wien schafft Wohlstand – der Wirtschafts-, Wissenschafts- und Forschungsstandort | Wien ist mehr – die Metropolregion

**Wien ist vernetzt** | Wien lebt auf – Freiräume: grün & urban | Wien bewegt sich – Mobilitätsvielfalt 2025 | Wien sorgt vor – soziale Infrastruktur

Der facettenreiche, dialogorientierte Entwicklungsprozess dieser beiden Strategien hatte großen Einfluss auf die laufenden und neuen Projekte. Die Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen in den Bereichen öffentliche Flächen, Mobilität, bezahlbarer Wohnraum und Mischnutzung von Immobilien wurden angepasst und auf die Entwicklung der Quartiere Nordbahnhof, Nordwestbahnhof und Sonnwendviertel nahe am Hauptbahnhof sowie der Seestadt Aspern abgestimmt. Die meisten dieser Entwicklungsprojekte wurden 2010 begonnen und sollen in den 2020er-Jahren abgeschlossen werden. Die Umgestaltung der Mariahilfer Straße, der größten Einkaufsstraße Wiens, in einen von verschiedenen Verkehrsmitteln gemeinsam genutzten Straßenraum und eine Fußgängerzone in den Jahren 2014 und 2015 war sehr umstritten. Dennoch war es ein impulsgebendes Projekt, das zur Entwicklung eines neuen Verständnisses von öffentlichem Raum und intelligenter urbaner Mobilität beitrug. Heute wird der Umbau als Erfolg gewertet.

### Weiter steigende Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum und Sozialwohnungen

Bezahlbarer Wohnraum blieb im gesamten Zeitraum ein Kernthema der Stadtentwicklung. Rasche Lösungen sind angesichts des massiven Zustroms von Flüchtenden in den Jahren 2015 und 2016 infolge der Konflikte in Syrien, Irak, Afghanistan und der Ukraine dringlicher geworden. In Österreich war Wien zur Hauptanlaufstelle für Flüchtende und Asylbewerber geworden. Durch eine wirksame Kooperation mit großen gemeinnützigen und kleineren Nichtregierungsorganisationen konnte die Stadt Wien diese Herausforderung professionell und ohne gravierende soziale Spannungen meistern. Es zeichnete sich ab, dass die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum durch die neuen Einwohner der Stadt langfristig steigen würde. 2002 hatte Wien sein Programm für den kommunalen Wohnungsbau gestoppt. 2012 wurde ein neuer Topf mit öffentlichen Fördermitteln für kleine und intelligente bezahlbare Wohnungen geschaffen, und 2015 beschloss Wien, wieder städtische Sozialwohnungen zu bauen. 2019 sollen die ersten 120 Wohneinheiten des Bauprogramms fertiggestellt sein. Bis 2020 werden weitere rund 4 000 Wohnungen an 28 Standorten an ihre neuen Bewohner übergeben.<sup>16</sup>

### Stadtentwicklung und Sanierung von Sozialwohnungen angesichts des Klimawandels

Die Anpassung an den Klimawandel wurde die zweite Säule der Planung von Stadtentwicklung und Verkehr sowie Energieerzeugung und -effizienz. Die 2017 verabschiedete Energie-Rahmenstrategie 2030 bildet die Grundlage für die Umsetzung der Energie- und Klimaziele der Stadt Wien. Sie liegt auch detaillierten Umsetzungsprogrammen im Energiesektor zugrunde. Sie schlägt eine Brücke zwischen der „Rahmenstrategie Smart City Wien“ mit ihren langfristigen Emissionsreduzierungszielen und den kurzfristigen Konzepten und Aktionsplänen der einzelnen Magistratsabteilungen und stadtnahen Unternehmen.

Die Stadt Wien fördert neue Wohngebäude sowie Schul- und Kindergartengebäude, die vorrangig erneuerbare Energien nutzen und einen „Low-Tech“-Ansatz anwenden. Im Einklang mit der Energiepolitik der Stadt hat Wiener Wohnen sein Sanierungs- und Nachrüstungsprogramm für Sozialwohnungen verlängert und führt Energieeffizienzmaßnahmen durch. Dieses Investitionsprogramm wird den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 46 000 Tonnen pro Jahr verringern. Die Kosten liegen bei 550 Millionen Euro. Die EIB hat sich im Zeitraum 2011 bis 2014 an diesem bedeutenden neuen Programm mit einem Darlehen von 270 Millionen Euro beteiligt. 2017 vergab die EIB an Wiener Wohnen erneut einen Kredit in Höhe von 150 Millionen Euro für weitere Energieeffizienzmaßnahmen in Sozialwohnungen (das Gesamtvolumen des Projekts beträgt 370 Millionen Euro). Von 2011 bis 2016 profitierten knapp 100 Wohngegenden mit rund 17 000 Wohneinheiten von diesen Programmen.



Die Versorgung mit nachhaltiger städtischer Energie ist eine weitere Leitidee, die sich in verschiedenen Projekten niederschlägt. Das 2012 in Betrieb genommene „BürgerInnen-Solkraftwerk Wien Mitte“ ist das größte Solarkraftwerk in der Wiener Innenstadt. Auf den Dachflächen des neuen Bahnhofs und Einkaufszentrums produzieren über 1 400 Fotovoltaik-Paneele in der Spitze 356 Kilowattstunden Ökostrom. Das ist genug Energie für rund 130 Haushalte. Büros und Geschäfte in Wien Mitte profitieren direkt von dieser Energiequelle. 10 000 Bürger investierten 35 Millionen Euro in dieses Projekt und halfen so, die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 17 000 Tonnen zu reduzieren.

Eine weitere intelligente Energiequelle ist die Nutzung der Energie der Müllverbrennungsanlagen, die Wien seit Jahrzehnten betreibt. An der Modernisierung einer der ältesten Verbrennungsanlagen der Stadt (Spittelau) von 2012 bis 2015 beteiligte sich die EIB mit 70 Millionen Euro (die Gesamtkosten beliefen sich auf 144 Millionen Euro).

Die ebwien hauptkläranlage war das erste Unternehmen, das in Wien von der EIB gefördert wurde (siehe Zyklus 1).

2015, zwanzig Jahre später, wurde die ebwien erneut von der EIB unterstützt: Die Bank steuerte 150 Millionen Euro zu einer Investition von 300 Millionen Euro für ein Projekt im Zeitraum 2015–2020 bei. Es ist das erste städtische Projekt in ganz Europa, das der Energieunabhängigkeit dient. Die Kläranlage erzeugt ihre benötigte Energie selbst, indem sie Klärschlamm als Energiequelle nutzt. 20 Millionen Kubikmeter methanreiches Biogas werden voraussichtlich aus Klärschlamm gewonnen und in Strom und Wärme umgewandelt. So kann das Wiener Klärwerk spätestens 2020 seinen gesamten Strombedarf aus erneuerbaren Energien decken und gleichzeitig Energiekosten sparen.

Der öffentliche Sektor steht unter Haushaltszwängen. Deshalb hält Wien in Sektoren, die traditionell in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung fielen, nach neuen öffentlichen-privaten Partnerschaften (PPP) Ausschau. Das erste Vorhaben dieser Art ist der Bau des Wiener Schulcampus „Berresgasse“ für 1 100 Kinder unter 14 Jahren mithilfe der EIB. Der Campus wird einen Kindergarten mit 12 Gruppen, eine Grundschule mit 17 Klassen und eine Mittelschule mit 12 Klassen sowie 4 Sonderschulklassen umfassen. Der Campus soll 2019 fertiggestellt sein. Die EIB trägt zu diesem PPP-Projekt (Projektträger und Finanzintermediär ist die PORR AG) 22 Millionen Euro bei. 2015 wurde ein anderes PPP-Konzept für Bildungseinrichtungen im Kontext des Wiener „Campus plus“-Programms von der EIB genehmigt. Die Stadt will dieses neue Projekt 2023 fertigstellen. Die vorgesehenen EIB-Mittel belaufen sich auf 300 Millionen Euro. Die Einzelprojekte werden mit PPP-Verträgen nach dem Modell „Planung-Bau-Finanzierung-Betrieb-Instandhaltung“ vergeben.

## Zukünftige Herausforderungen Offen für Neues: eine Metropole für alle

Die vier Entwicklungszyklen zeigen: **Bürger, Migranten, Politiker sowie Wirtschafts-, Wissenschafts- und Verwaltungsexperten können eine schrumpfende Stadt am Rande Westeuropas in eine lebendige, globale und partizipative Stadt im Zentrum Europas verwandeln.** Diese drei Dekaden verdeutlichen auch, wie konsequent Wien in Verkehr, Wohnraum, Energie und Bildung investiert hat. Vonseiten der EIB kamen dafür Finanzmittel und eine kohärente Projektunterstützung und -planung. Die Projekte und Programme, die Wien mit Unterstützung der EIB verwirklichen konnte, zeigen deutlich: Die Werkzeuge der EIB sind für die verschiedenen Aspekte der Stadtentwicklung gut geeignet, und gleichzeitig hat die Stadt gelernt, ihre Programme und Projekte auf die innovativen Instrumente der EIB abzustimmen.



### Wie soll die Erfolgsgeschichte weitergehen?

Der Erfolg der Stadt geht vor allem auf ihre „DNA“ als sozial verantwortliche und partizipative Stadt zurück, die wiederum auf ihrer Vergangenheit als sogenanntes „Rotes Wien“ in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen fußt. Der seit 1922 bestehende Status der Stadt als unabhängiges Bundesland versetzte Wien in die Lage, selbstständig Gesetze zu erlassen und seine Finanzen autonom zu verwalten – eine Voraussetzung für die Umsetzung des ambitionierten, neue Maßstäbe setzenden städtischen Reformprogramms. Das betraf sowohl den sozialen Wohnungsbau als auch die Gesundheits- und Bildungspolitik, alles getragen vom Leitgedanken der sozialen Gerechtigkeit. Mit diesem Programm konnte Wien den Verlust seiner Stellung als Stadtzentrum der Habsburger Monarchie – 1910 war Wien die sechstgrößte Stadt der Welt – überwinden und ein neues fortschrittliches Selbstbild entwickeln.

Der Erfolg der Stadt ist auch darauf zurückzuführen, dass sie als Ort des internationalen Dialogs gilt. Die Wahrnehmung Wiens als Mediationsort fußt darauf, dass Wien das Büro der Vereinten Nationen und die Zentralen von OPEC und OSZE beherbergt. Sie geht auf die selbstbewusste Politik von Bundeskanzler Kreisky zurück, der Wien im Kalten Krieg als logisches Zentrum der internationalen Diplomatie etablierte.

Die moderne Interpretation dieser Teile der „DNA“ der Stadt dient ihren Entscheidungsträgern nach wie vor als Leitbild. Bürgermeister und Landeshauptmann Michael Häupl, der im Mai 2018 nach 23 Amtsjahren das Wiener Rathaus verließ, ist bekannt für seine Ablehnung von Nationalismus, Rassismus und Xenophobie und seinen Einsatz für Offenheit, Solidarität, Wettbewerbsfähigkeit und Innovation.

Diesen Geist wachzuhalten und durch neue städtische Initiativen, Strategien und Maßnahmen zu verwirklichen, wird eine der Hauptaufgaben Wiens im nächsten Jahrzehnt sein. In diesem Geist und im Sinne der Smart-City-Rahmenstrategie sowie der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung muss sich Wien in den nächsten Jahren auf drei Themen fokussieren:

## Allen Migranten die Hand für eine nachhaltige Teilhabe reichen

Der jüngste politische Widerstand gegen Migration – ganz gleich, ob sie auf Flucht oder auf Arbeitsmigration zurückgeht – verschärft die Integrationsprobleme deutlich. Integration ist zweifelsohne für beide Seiten eine schwierige Aufgabe. Migration beeinträchtigt Gewohnheiten und entfacht Verteilungskämpfe um Wohlstand und Chancen. Daraus resultieren unsichere Zukunftsperspektiven, und ebenso unklar ist, wie man damit umgehen soll. Obwohl Wien die diversen Zuströme von Migranten in den letzten drei Jahrzehnten recht erfolgreich bewältigt hat, zeigt sich auch, dass die Spannungen und Probleme im Arbeitsmarkt und insbesondere in Bildung und Schulen zunehmen. Sicher ist offenbar, dass Erwachsene und Kinder, die nach Wien kommen, in der Stadt bleiben. Deshalb müssen von öffentlicher und privater Seite Anstrengungen unternommen werden, um neue Formen der Partizipation zu schaffen. Es geht darum, die wirtschaftlichen Vorteile der Migration zu nutzen und die Belastung für die aufnehmende Gesellschaft und für die Migranten zu minimieren.

## Bezahlbares Wohnen: Ein Punkt auf der Agenda von Gesellschaft und privaten Investoren

Bezahlbares und soziales Wohnen wird immer noch als ausschließlich öffentliche Angelegenheit betrachtet und bleibt eine staatliche Aufgabe. Dieser Ansatz korrespondiert nicht sonderlich gut mit schrumpfenden öffentlichen Budgets und der Forderung, dass sich der Staat mit Interventionen am Immobilien- und Wohnungsmarkt zurückhalten sollte. Unter der Überschrift „Neues soziales Wohnen“ plant Wien eine internationale Bauausstellung im Jahr 2022, um neue Formen bezahlbaren Wohnens zu entwickeln und auszuprobieren. Dabei ist auch die internationale Best Practice ein Thema – etwa dazu, wie der Staat bei der Wahrnehmung seiner sozialen Verantwortung privates Kapital einbinden kann, um bezahlbare, bedarfsgerechte Mietwohnungen zu bauen.

## Intelligente Anpassung der Stadtentwicklung an Wirtschaft und Klimawandel

**Disruptive Geschäftsmodelle, technologische Innovationen sowie globale politische und wirtschaftliche (Fehl-)Entwicklungen – diese Faktoren erschweren eine Zukunftsprognose für die Wirtschaft und deren Auswirkungen auf die Stadtentwicklung.** Mit Blick auf Krisenfestigkeit und Nachhaltigkeit entstehen durch die Digitalisierung Chancen und Risiken. Beispielsweise wirkt sich die intermodale Mobilität erheblich auf die Stadt aus. Doch autonome selbstfahrende Fahrzeuge erfordern eine teure neue technische Infrastruktur, die in einer unsicheren Übergangsperiode gebaut werden muss. Neue Werkstoffe und Produktionsprozesse erhöhen die Umweltvorteile durch Kreislaufwirtschaft in Produktion und Handel. Vollzeitstellen werden durch Automatisierung ersetzt. Teilzeitstellen, prekäre und Niedriglohn-Beschäftigungsverhältnisse nehmen hingegen zu.

Ein weiterer Aspekt: Eine hohe Bevölkerungsdichte ist schon jetzt Voraussetzung für die Planung intelligenter Städte, und noch mehr in Zukunft. Sie birgt jedoch auch Probleme für die Umwelt und das Bekenntnis der Stadt zu einer umweltfreundlichen Siedlungspolitik, weil immer mehr sogenannte Wärmeinseln entstehen. Dafür müssen neue Ansätze in der Stadtentwicklung gefunden werden.

All diese und zahlreiche andere Faktoren beeinflussen die Stadtentwicklung Wiens auf unterschiedliche Art. Um in diesem Kontext die Klimaziele zu erreichen, ist ein Umdenken in vielen Bereichen nötig, sei es Planung, Bau, Mobilität oder Energieversorgung. Daraus ergeben sich neue Investitionen und Smart-City-Investitionsprogramme.

# Anlage

## EIB-Darlehen in Wien und der Metropolregion

### Environment & Energy

ABWASSER WIEN I	Water, sewerage	22/12/1995	39 376 638	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	04/10/2001	16 000 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	05/04/2002	46 455 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	26/11/2003	50 000 000	
KLARANLAGE SIMMERING	Water, sewerage	06/09/2004	65 000 000	
EBS ENERGY OPTIMISATION SLUDGE TREATMENT	Water, sewerage	28/04/2014	150 000 000	366 831 638
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	25/06/1996	26 418 596	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	22/04/1997	25 613 473	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	19/06/1997	102 214 006	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	25/11/1998	40 000 000	
DONAUKRAFT HYDRO POWER (AUSTRIA)	Energy	08/11/1999	97 000 000	
WIEN FERNWÄRME	Energy	27/05/1997	76 857 014	
WIEN FERNWÄRME	Energy	09/06/1999	32 000 000	
WIEN ENERGIE WASTE TO ENERGY	Energy	19/12/2013	70 000 000	470 103 090

### Housing & Urban Development

GASOMETER WIEN URBAN RENEWAL	Urban development	26/05/2000	29 747 149	
GASOMETER WIEN URBAN RENEWAL	Urban development	04/07/2000	14 252 851	
WIENER WOHNEN	Urban development	26/04/2002	50 000 000	
WIENER WOHNEN	Urban development	09/09/2002	25 000 000	
WIENER WOHNEN	Urban development	14/01/2003	25 000 000	
STÄDTERNEUERUNG WIEN	Urban development	15/05/2003	25 000 000	
STÄDTERNEUERUNG WIEN	Urban development	09/01/2004	50 000 000	
STÄDTERNEUERUNG WIEN	Urban development	01/09/2004	25 000 000	
WÄRMEDÄMMUNG WIENER WOHNEN	Urban development	10/01/2006	100 000 000	
WIENER WOHNEN STADTVIERTELVERBESSERUNG	Urban development	16/02/2007	105 000 000	
WIENER WOHNEN STADTTEILSANIERUNG	Urban development	17/06/2008	105 000 000	
WIENER WOHNEN STADTTEILSANIERUNG	Urban development	28/10/2009	105 000 000	
WIENER WOHNEN ENERGIEEFFIZIENZ	Urban development	15/12/2011	150 000 000	
WIENER WOHNEN ENERGIEEFFIZIENZ	Urban development	09/09/2013	120 000 000	
WIENER WOHNEN REVITALISIERUNG	Urban development	16/05/2017	150 000 000	1 079 000 000

### Transport & Mobility

OEBB PRIORITY TEN WESTBAHN	Transport	06/09/2007	200 000 000	
OEBB PRIORITY TEN WESTBAHN	Transport	02/06/2008	200 000 000	
OEBB WIEN HAUPTBAHNHOF TEN	Transport	10/12/2008	200 000 000	
OEBB WIEN HAUPTBAHNHOF TEN	Transport	27/03/2009	200 000 000	800 000 000
AUSBAU FLUGHAFEN WIEN	Transport	09/06/2006	300 000 000	
AUSBAU FLUGHAFEN WIEN	Transport	22/12/2006	100 000 000	400 000 000
PPP OSTREGION AUTOBAHN - PAKET 1	Transport	21/12/2006	350 000 000	350 000 000

### Education & Universities

INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AT	Education	24/06/2009	56 000 000	
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY AT	Education	12/12/2013	42 000 000	
FACHHOCHSCHULE CAMPUS WIEN	Education	10/12/2009	35 000 000	
WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN	Services	07/05/2010	85 000 000	
WIRTSCHAFTSUNIVERSITÄT WIEN	Education	07/05/2010	165 000 000	
VIENNA SCHOOL PPP CAMPUS BERRESGASSE	Education	05/10/2017	21 305 976	
VIENNA SCHOOL PPP CAMPUS BERRESGASSE	Education	08/03/2018	652 054	404 958 030
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Services	07/09/2001	100 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Education	08/05/2002	150 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Services	16/06/2009	60 000 000	
BIG BILDUNG/UNIVERSITÄT INFRASTRUKTUR	Education	16/06/2009	140 000 000	450 000 000

### In Total

4 320 892 757

## Quellenangaben

- 1 Stadtentwicklungsplan Wien 1994, S. 30.
- 2 Stadtentwicklungsplan Wien 1994, S. 30.
- 3 [www.viennadc.at](http://www.viennadc.at)
- 4 Rathauskorrespondenz 06.11.2001.
- 5 <https://www.wienenergie.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/67825/channelld/-58107>
- 6 Die Natur als Vorbild. Die Geschichte der Hauptkläranlage Wien; 2005, Bohmann Verlag.
- 7 Dritter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit Wiens; WIFO 2010.
- 8 <https://viennabusinessagency.at/international/location-vienna/vienna-at-a-glance/>
- 9 [https://viennabusinessagency.at/fileadmin/user\\_upload/International/viennainfigures-2017.pdf](https://viennabusinessagency.at/fileadmin/user_upload/International/viennainfigures-2017.pdf)
- 10 [http://www.noe.gv.at/noe/Luftfahrt/Flughafen\\_VIE\\_Weiterentwicklung.html](http://www.noe.gv.at/noe/Luftfahrt/Flughafen_VIE_Weiterentwicklung.html)
- 11 <http://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/wien-hauptbahnhof>
- 12 [http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/wien/wien\\_2009\\_07/wien\\_2009\\_07\\_1.pdf](http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2009/berichte/teilberichte/wien/wien_2009_07/wien_2009_07_1.pdf)
- 13 [https://oravm13.noc-science.at/apex/f?p=103:6:0::NO::P6\\_OPEN:N](https://oravm13.noc-science.at/apex/f?p=103:6:0::NO::P6_OPEN:N)
- 14 <https://www.wien.gv.at/statistik/bildung/tabellen/f-und-e-w-zr.html>
- 15 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008220.pdf>
- 16 <https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/geschichte.html>

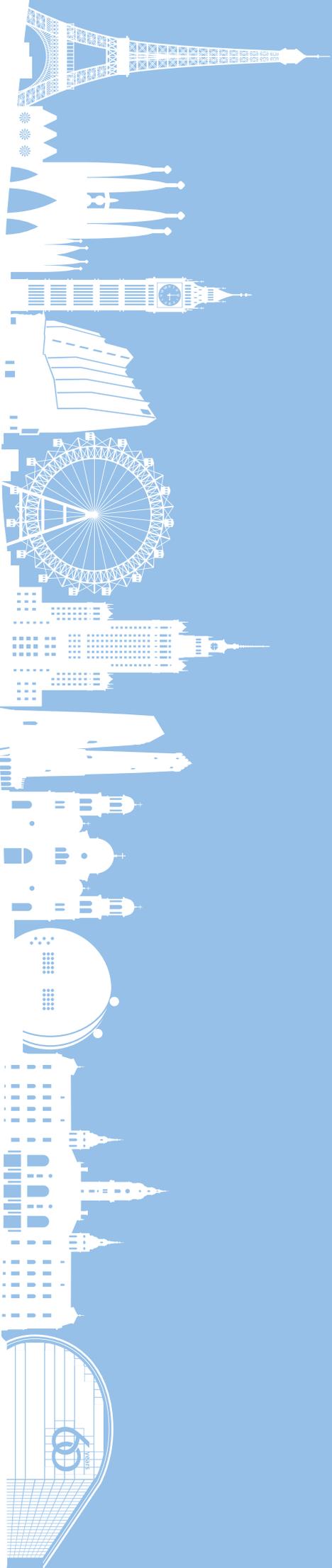


Dr. Eugen Antalovsky ist Geschäftsführer der UIV Urban Innovation Vienna GmbH. Als Forscher, Berater, Autor und Moderator ist Antalovsky in den Bereichen Stadt- und Standortentwicklung, Integration und soziale Teilhabe, Demokratie und Partizipation sowie Städtetourismus und internationale Beziehungen tätig. Urban Innovation Vienna ist eine Forschungs-, Beratungs- und Dienstleistungsgesellschaft für Städte mit Blick auf urbane Fragen und „Smart City“-Themen. Zuvor war Antalovsky über 20 Jahre Geschäftsführer von europaforum wien. Als Senior Expert und Beirat ist er international tätig, etwa für das bei der Europäischen Kommission angesiedelte Beobachtungsnetzwerk für die Europäische Raumordnung oder für die Regional Planning Association in New York.

Jana Löw, M. A., ist Forscherin bei der UIV Urban Innovation Vienna GmbH. Sie absolvierte ihr Master-Studium an der Universität Edinburgh und dem Europäischen Interuniversitären Zentrum für Menschenrechte und Demokratisierung.



Dr. Eugen Antalovsky und Jana Löw



Europäische  
Investitionsbank

Die Bank der EU