

SEIT  
1946

05/2025

# ZUKUNFT

DIE DISKUSSIONSZEITSCHRIFT FÜR POLITIK, GESELLSCHAFT UND KULTUR

## LEBENSRAUM STADT

**Wien im Jahr 2075. So oder so?**

VON MICHAEL BONVALOT

**Gute Nachrichten für die  
Zukunft der Stadt**

VON GUNTHER LAHER

**„Dann streichen wir den Asphalt  
halt rosarot ...“**

VON RENATE BRAUNER UND EVA KAIL

**Leben von der Substanz**

VON CHRISTOPH BAUMGARTEN

# EDITORIAL

## Lebensraum Stadt

VON BERNHARD MÜLLER UND ALESSANDRO BARBERI

„Wer an den Dingen der Stadt keinen Anteil nimmt, ist kein stiller, sondern ein schlechter Bürger.“

Perikles, athenischer Politiker und Feldherr

Städte sind der Lebensraum der Zukunft. Das ist weder Wunschvorstellung noch Horrorszenario, es ist lediglich eine fakten- und evidenzbasierte Aussage. Auch wenn es viele Leser\*innen nicht glauben mögen, der „Megatrend Urbanisierung“ polarisiert. Während auf Länderebene die Huldigung des Nationalstaates dank populistischer Verführungen weltweit im Vormarsch ist (von „Make America great again“ bis „Deutschland den Deutschen, Ausländer raus“), wird auf kommunaler Ebene nicht selten die lokalpatriotische Keule geschwungen. Motto: „Stadt gegen Land“. Sosehr ein undifferenziertes Wettern gegen „Brüssel“ – nicht zu verwechseln mit sachlicher Kritik an Fehlentwicklungen in der Europäischen Union – und die Forderung nach internationaler Entkoppelung rein populistisch und fern von echtem Problemlösungswillen sind, können politische Losungen, wie „Fahr nicht fort, bleib im Ort“ ebenso wenig ernst genommen werden. Beides soll Sand in die Augen der Bürger\*innen streuen; deren Lebensrealitäten sehen nämlich ganz anders aus.

Menschen wählen ihren Wohnsitz weit überwiegend nach rationalen Gesichtspunkten (Leistbarkeit des Wohnraums, Verfügbarkeit von Daseinsvorsorge wie Kinderbetreuungseinrichtungen oder Nahversorgung, Nähe zum Arbeitsplatz, verkehrstechnische Anbindung etc.) und nicht emotional aufgeladenen („Insa Dörfl“). Egal ob in der Metropole Wien (innerhalb der Bezirke), im Salzburger Lungau oder im Vorarlberger Rheintal, die Bürger\*innen sind mobil und flexibel wie noch nie zuvor. Umso mehr hat ein „Klein gegen Groß“

überhaupt keinen Sinn und geht völlig an den Bedürfnissen und Problemen der Menschen vorbei. Vielmehr sollten alle verantwortlichen Politiker\*innen und Fachleute „in Regionen denken“ und die Städte sowie ihr Umland als regionale Einheiten betrachten. Aus all diesen Gründen hat die Redaktion der ZUKUNFT sich entschlossen, eine eigene Schwerpunktausgabe zum *Lebensraum Stadt* zu gestalten.

Denn Städte sind ein „unterschätzter Lebensraum“, wie der Herausgeber **Bernhard Müller** in seinem gleichnamigen einleitenden Beitrag darzulegen versucht. Dies überrascht umso mehr, als alle validen Zahlen von Organisationen und Institutionen wie der UNO eines klar belegen: „The future is urban!“ Wie die Städte heute aussehen, welche Stärken und Schwächen sie haben, welche Herausforderungen auf sie zukommen, was insbesondere für gewisse Bevölkerungsgruppen dringend zu tun ist und wie sie im internationalen Vergleich einzuordnen sind, soll in dieser Ausgabe der ZUKUNFT thematisch werden. Die Redaktion konnte dazu eine Reihe von kompetenten und namhaften Fachleuten gewinnen.

So beschäftigt sich der Journalist und exzellente Kenner der balkanischen Verhältnisse, **Christoph Baumgarten**, in seinem Beitrag mit Großstädten im ehemaligen Jugoslawien und zeichnet ein sehr genaues Bild der Entwicklungen in Sarajevo, Belgrad & Co. Keinesfalls ein Phänomen des Balkans sind Tendenzen wie Unleistbarkeit von Wohnraum für breite Bevölkerungsteile, Gentrifizierungsprozesse und das Zehren von Erreichtem. Damit gehen wie so oft Immobilienspekulation, rein gewinnorientierter Bauboom und eine Überlastung des Verkehrs einher. Der Autor beweist darüber hinaus mit seinem Blog *balkanstories.net* seit zehn Jahren seine Fähigkeit zu wachem Blick und abwägender Analyse. Mit Detailreich-

tum und Einfühlungsvermögen weckt er trotz manch düsterer Betrachtung eine urbane Lust auf ein „Mehr an Balkan“.

**Peter Biwald**, Geschäftsführer des *KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung* und Experte des Fiskalrats, führt dann die Bedeutung der Daseinsvorsorge (Grundversorgung der Bürger\*innen von Wasserbereitstellung und Abwasserentsorgung über kommunale Infrastruktur bis zu Bildungs-, Freizeit- und Kulturangeboten) aus und mahnt – insbesondere in Sparzeiten – ihre Sicherung ein. Der Fachmann für Haushaltsreform auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene thematisiert dabei notwendige Reformen wie eine Entflechtung der Finanzströme (Transfers) zwischen den Körperschaften, Stärkung der Gemeindestrukturen und Ausbau der Abgabenaufonomie. Was auf den ersten Blick spröde klingen mag, zeigt sehr rasch ein Thema, das uns alle betrifft und nicht egal sein darf, nämlich die Aufrechterhaltung der Grundversorgung und ihr Fitmachen für die Zukunft. Dass auch öffentliche Leistungen immer noch geschützt und gegen neoliberale Trends („Mehr Privat, weniger Staat“) verteidigt werden müssen, zeigen viele internationale Beispiele von Dresden (Verkauf der Gemeindewohnungen) über Grenoble (Privatisierung der kommunalen Wasserversorgung) bis London (Teil-Privatisierung der öffentlichen Metro).

Um frauengerechte Stadtplanung geht es im Text von **Eva Kail** (studierte Raumplanerin und international engagierte Top-Expertin in Gender Planning) und **Renate Brauner** (Amtsführende Stadträtin für Frauenfragen der Stadt Wien a. D., Präsidentin des Kuratoriums von *Urban Forum*) und es zeigt sich, dass Wien diesbezüglich eine Vorzeigestadt ist. Die Autorinnen verweisen am Beginn ihrer Ausführungen auf die Widerstände, mit denen Forderungen nach einer geschlechtergerechten Stadtplanung vor rund 30 Jahren zu kämpfen hatten, führen umfassend aus, was seitdem erreicht wurde, und vergessen nicht zu erwähnen, was immer noch zu tun ist. Dass Gender Planning im Jahr 2025 von der Mehrheit der Menschen ernst genommen und nicht belächelt wird, ist das Verdienst von Pionierinnen in diesem Politikfeld, die nie die realen Lebenswelten der Frauen aus den Augen verloren haben.

Der ehemalige Manager und sehr erfolgreiche Buchautor **Robert Fitzthum** skizziert in der Folge Beobachtungen zum Leben in chinesischen Städten. Er tut dies nicht aus der Ferne, sondern unmittelbar vor Ort, weil er sich nicht nur seit mehr als 45 Jahren für China interessiert, sondern seit 2013 in der Volksrepublik lebt. Der Autor fördert viel Neu-

es über Technologieentwicklungen, saubere Luft in einstigen Smog-Hochburgen bis hin zu Bürger\*innenbeteiligung und Basisarbeit in den Kommunen zutage und ermöglicht den Leser\*innen der ZUKUNFT einen tiefen Blick hinter klicheehafte Vorstellungen des Reichs der Mitte.

**László Flamm** rundet die internationalen Bewertungen urbaner Zentren ab. Der wissenschaftliche Mitarbeiter von *EuropaHaus Budapest* hat u. a. Skandinavistik studiert und ist daher prädestiniert, für uns eine Einordnung der dänischen Philosophie städtischen Lebens vorzunehmen. Besonders beeindruckt der über allem stehende menschenzentrierte Ansatz, denn die Stadt der Zukunft dürfe sich nicht um Technologie, sondern müsse sich um den Menschen drehen. Wohlbefinden als altruistische Haltung – erreicht durch intelligente und nachhaltige Stadtplanung. Der Autor, der die österreichische Bundeshauptstadt gut kennt und immer wieder hier als Experte an Konferenzen teilnimmt, zieht in seinem Beitrag auch einen Vergleich zwischen Wien und Kopenhagen.

Ein spannendes und aufschlussreiches Interview führte ZUKUNFT-Redaktionsmitglied **Bernd Herger** (ein begeisterter Seestädter) mit **Robert Grüneis**, dem Vorstand der *Wien 3420 aspern Development AG*. Der ausgewiesene Energie- und Smart-Cities-Experte stand Rede und Antwort bei Fragen zur Nachhaltigkeit von Bauprojekten, Bürger\*innenbeteiligung und frühzeitigen Einbindung von Anrainer\*innen, zu Auswirkungen des Klimawandels und zur Bedeutung des Sees für diesen Stadtteil. Dabei geht der Interviewpartner auf Erreichtes ebenso wie auf künftige Herausforderungen ein. Über allem steht, dass ein Stadtentwicklungsprojekt dieses Formats ständig im Wandel ist und eigentlich auch nie fertig sein kann. Der Seestadt entspricht demgemäß auch unsere Bildstrecke, die **Bernd Herger** – in Kooperation mit *Wien 3420* und *Luiza Puiu* – für unsere Leser\*innen zusammengestellt hat.

**Gunther Laher**, Teammitglied der Programmleitung *Stadtenwicklungsareale für lebenswertes Wohnen*, geht dann ausführlich auf die seit zehn Jahren bestehende Wiener Smart Klima City Rahmenstrategie ein, die international Beachtung fand und findet. In seinen Ausführungen beschäftigt er sich intensiv mit der Stadt der Zukunft unter besonderer Berücksichtigung von klimabewusster und sozialer Stadtentwicklung. Der Autor erörtert dabei Infrastruktur als Basis für Lebensqualität und Digitalisierung als Werkzeug der Veränderung von Stadtentwicklungsprozessen. Seine Conclusio lautet: Partizipation ist das Fundament der Stadt von morgen.

Utopie und Dystopie stellt **Michael Bonvalot** in seinem essayistischen Beitrag mit dem Titel *Wien im Jahr 2075. So oder so?* gegenüber. Der Journalist und ausgebildete Sozialarbeiter bringt in literarischer Form zu Papier, was heiter klingt, es aber oftmals nicht ist. So ist der Text bei näherer Betrachtung weit von einer humoristischen Betrachtung der Zukunft entfernt, sondern setzt sich mit Themen wie menschengemachter Erderhitzung, Luftverschmutzung, Sicherheit des Trinkwassers, Kaputtsparen des Öffentlichen Verkehrs und Ausbeutung durch Arbeit auseinander. Es ist aber kein fatalistischer Text, denn der Dystopie einer „Hölle auf Erden“ stellt der Autor die Utopie entgegen, wonach die Menschen lernfähig und nach multiplen Krisen bereit sind, für ein besseres und gesünderes Leben auf unserem Planeten zu kämpfen und dieses zu erreichen.

Nicht nur Städte in China, Dänemark und Ex-Jugoslawien werden in diesem Heft unter die Lupe genommen, sondern auch aus Österreich – und dabei ausführlich neben Wien die drittgrößte Kommune unseres Landes, Linz. Die oberösterreichische Landeshauptstadt, der lange das Image der grauen, wenig umweltbewussten Industriemetropole anhing, kann heute getrost als Vorzeigemodell für Innovation, Klimaschutz und Stadtentwicklung bezeichnet werden. Neben dem umfassenden Bemühen, eine „Green City“ zu werden, wird in diesem Beitrag deutlich erkennbar, dass für die Kulturhauptstadt Europas 2009 die Symbiose von moderner Erneuerungskraft, nachhaltiger Stadtentwicklung und kultureller Vielfalt besondere Priorität hat. Dies alles verdeutlicht der langjährige Wissenschaftler und Universitätsprofessor **Thomas Gegenhuber**, der seit Kurzem auch als Mitglied des Linzer Stadtsenats tätig ist.

Abgerundet werden die Fachbeiträge durch das wichtige Thema Gleichstellung auf kommunaler Ebene, dem sich **Christina Aigner**, Referentin beim *Österreichischen Städtebund für Sozialen Zusammenhalt und Demografischen Wandel*, ausführlich widmet. Die ausgebildete Stadtforscherin zeigt anhand des *Städtebund-AK-Gleichstellungsindex 2025* auf, wo diesbezügliche Fortschritte erzielt wurden und wo Frauen immer noch stark unterrepräsentiert sind. Bedauerlicherweise gibt es immer noch Kommunen, bei denen im Gemeinderat ausschließlich Männer vertreten sind. Klar ist jedenfalls, dass Gleichstellung auf kommunaler Ebene begonnen werden muss und noch ein langer Weg dorthin vor uns liegt.

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns noch die überaus traurige Nachricht vom Ableben des langjährigen Ministers, Sportfunktionärs und sozialdemokratischen Urgesteins **Erwin Lanc**. Wir wollen am Ende unserer Ausgabe mit einem Nachruf in Worte fassen, was den gelernten Bankier, späteren Langzeitpolitiker und Kosmopoliten fachlich sowie menschlich ausgemacht hat.

In Erinnerung an Erwin Lanc und seine sozialistische Größe grüßen im Namen der Redaktion

Bernhard Müller und Alessandro Barberi

#### BERNHARD MÜLLER

Studium der Politikwissenschaft und Publizistik sowie postgradual Public und International Management. Seit 2015 Generalsekretär von *Urban Forum – Egon Matzner-Institut für Stadtforschung*; Mitglied des Hauptausschusses des Österreichischen Städtebundes. Autor des Buches *Land der Städte?* (2023).

#### ALESSANDRO BARBERI

ist Chefredakteur der ZEITSCHRIFT FÜR HOCHSCHULENTWICKLUNG ([www.zfhe.at](http://www.zfhe.at)) sowie der Fachzeitschriften ZUKUNFT ([www.diezukunft.at](http://www.diezukunft.at)) und MEDIENIMPULSE ([www.medienimpulse.at](http://www.medienimpulse.at)). Er ist Zeithistoriker, Bildungswissenschaftler, Medienpädagoge und Privatdozent. Er lebt und arbeitet in Magdeburg und Wien. Politisch ist er im Umfeld der SPÖ Bildung und der Sektion 32 (Wildganshof/Landstraße) aktiv. Weitere Infos und Texte online unter: <https://medienbildung.univie.ac.at/>.



COVER  
HOHO WIEN  
© DANIEL HAWELKA 2021

# Inhalt

- 2 EDITORIAL 05/2025: LEBENSRAUM STADT  
VON BERNHARD MÜLLER UND ALESSANDRO BARBERI
- 6 STÄDTE, DER UNTERSCHÄTZTE LEBENSRAUM  
VON BERNHARD MÜLLER
- 10 LEBEN VON DER SUBSTANZ  
VON CHRISTOPH BAUMGARTEN
- 12 KOMMUNALE DASEINSVORSORGE SICHERN  
VON PETER BIWALD
- 16 „DANN STREICHEN WIR DEN ASPHALT HALT ROSAROT ...“  
VON RENATE BRAUNER UND EVA KAIL
- 20 BEOBACHTUNGEN ZUM LEBEN IN CHINESISCHEN STÄDTEN: TECHNOLOGIE UND BÜRGERBETEILIGUNG  
VON ROBERT FITZTHUM
- 24 „HYGGE“ IN KOPENHAGEN – DIE DÄNISCHE PHILOSOPHIE DES STÄDTISCHEN LEBENS  
VON LÁSZLÓ FLAMM
- 28 EIN STADTENTWICKLUNGSPROJEKT DIESES FORMATS IST STÄNDIG IM WANDEL UND DAHER AUCH NIE FERTIG“  
VON ROBERT GRÜNEIS UND BERND HERGER
- 32 GUTE NACHRICHTEN FÜR DIE ZUKUNFT DER STADT  
VON GUNTHER LAHER
- 36 WIEN IM JAHR 2075. SO ODER SO?  
VON MICHAEL BONVALOT
- 40 LINZ: STADT DER ZUKUNFT – INNOVATION, STADTENTWICKLUNG UND KLIMASCHUTZ VEREINT  
VON THOMAS GEGENHUBER
- 42 STÄDTEBUND-AK-GLEICHSTELLUNGSINDEX 2025 – GLEICHSTELLUNG FÄNGT IN DER GEMEINDE AN  
VON CHRISTINA AIGNER
- 46 NACHRUF ERWIN LANC  
VON BERNHARD MÜLLER



IMPRESSUM HERAUSGEBER: Gesellschaft zur Herausgabe der Zeitschrift »Zukunft«, 1110 Wien, Kaiser-Ebersdorfer-Straße 305/3 Verlag und Anzeigenannahme: VA Verlag GmbH, 1110 Wien, Kaiser-Ebersdorfer-Straße 305/3, Mail: [office@vaverlag.at](mailto:office@vaverlag.at) Chefredaktion: Alessandro Barberi Redaktion: Elisabeth Kaiser, Bernhard Müller, Hemma Marlene Prainsack, Katharina Ranz, Marie-Theres Stampf, Constantin Weinstabl Online Redaktion: Bernd Herger Mail an die Redaktion: [redaktion@diezukunft.at](mailto:redaktion@diezukunft.at) Cover: HoHo Wien © Daniel Hawelka 2021 – Namentlich gekennzeichnete Beiträge sind urheberrechtlich geschützt und stellen nicht immer die Meinung von Redaktion, Herausgeber\*innen und Verlag dar.

# Städte, der unterschätzte Lebensraum<sup>1</sup>

Dass die „Verstädterung“ (Urbanisierung) schon seit Jahrzehnten einer lokalen und globalen Entwicklung entspricht, ist für **BERNHARD MÜLLER** Anlass genug, diese Ausgabe der ZUKUNFT zum *Lebensraum Stadt* mit einigen grundlegenden Fakten zu eröffnen ...

## I. EINLEITUNG: URBANISIERUNG

Verstädterung (Urbanisierung) ist nicht nur eine weltweite Entwicklung, sondern ein Megatrend, und dies ist nicht als journalistische Zuspitzung, sondern als Terminus Technicus zu verstehen. Lebten laut Vereinten Nationen 1950 nur 29,6 % der Menschen weltweit in Städten, waren es 1990 schon 42,9 % und 2010 mehr als die Hälfte (51,6 %). Die UNO-Prognose für 2030 liegt bei 60,4 % und für 2050 – somit in 25 Jahren – bei 68,4 %. Im Jahr 1970 gab es global drei Megacities (Städte mit mehr als zehn Millionen Einwohner:innen/EW), bis 1990 fand mehr als eine Verdreifachung statt (10) und bis 2018 mehr als eine Verzehnfachung (33). Im Jahr 2030 rechnet die UNO mit weltweit 43 Megacities. Nach den Berechnungen des Bevölkerungsfonds der Vereinten Nationen werden im Jahr 2030 fünf Milliarden Menschen in Städten leben und im Jahr 2050 bereits 6,25 Milliarden! „Die Zukunft liegt in den Städten“ wie der damalige UN-Generalsekretär Kofi Annan schon im Jahr 2000 richtig erkannt hat.

## II. ZUR LAGE IN ÖSTERREICH

Bricht man den Urbanisierungstrend auf Österreich herunter, wird man erkennen, dass alle Landeshaupt- und Bezirksstädte wachsen; regionale Zentren gewinnen an Bedeutung. Die sogenannte „Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040“ der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) besagt, dass „bis 2040 starke Bevölkerungszuwächse im Wesentlichen nur in den großen Städten und deren Umland zu erwarten“ sind. Schon derzeit leben 70 % der Bürger:innen Österreichs – das sind 5,5 Millionen Menschen – in Städten und ihrem Umland. Laut UN-Habitat betrug im Jahr 2020 der Verstädterungsgrad in Österreich 58,7 %, heuer wird er prognostiziert über 60 % (60,1 %) ausmachen.

Die Faktenlage ist klar, die Daten liegen am Tisch, die Trends Urbanisierung und Landflucht sind evidenzbasiert und nicht zu leugnen. Wie kommt es dann, dass vielfach die öffentliche und mediale Wahrnehmung eine gänzlich andere ist, Vertreter:innen/Akteur:innen des ländlichen Raums die thematische Deutungshoheit zu haben scheinen und Rolle sowie Bedeutung der Städte so massiv unterschätzt sind?

## III. EINIGE ERKLÄRUNGSVERSUCHE

Österreich hat einen ca. 60-prozentigen Anteil alpiner Gebiete, der Dauersiedlungsraum liegt insgesamt nur bei 38 % der Landesfläche (mit regional großen Unterschieden). 17,6 % aller Gemeinden Österreichs sind so disloziert, dass es Einwohner:innen nicht möglich ist, mit motorisiertem Individualverkehr in 30 Minuten den nächsten urbanen Zentralort (Kernstadt) oder in 20 Minuten das nächste regionale Zentrum zu erreichen.

Ein „Denken in Regionen“ wie in manch anderen Ländern ist in Österreich unterentwickelt und schlecht ausgeprägt. Dabei ist die Einschätzung der ÖROK klar:

„Stadtregionen [sind] Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung. Sie sind eng verzahnte funktionale Räume und erbringen Leistungen, die nicht nur ihnen, sondern auch benachbarten Regionen sowie Österreich insgesamt zugutekommen“.

Der Österreichische Städtebund versucht seit einigen Jahren mit dem „Österreichischen Stadtregionstag“ als Fachkonferenz mehr Bewusstsein für diese Thematik zu schaffen

Bis in die späten 1980er-Jahre gab es einen gegenteiligen Trend, nämlich die Stadtfucht. Wien schrumpfte von 1974 bis 1988 jedes Jahr kontinuierlich. Den niedrigsten EW-Stand im Beobachtungszeitraum 1945 bis 2016 verzeichnete die Bundeshauptstadt 1988 mit 1.484.258 EW (zum Vergleich 2024: 2,01 Mio. EW). Der Wiener Vizebürgermeister und Amtsführende Stadtrat für Finanzen und Wirtschaft, Hans Mayr, brachte im Jahr 1986 mit einem Co-Autor das Bändchen *Stoppt die Stadtfucht. Eine Wohnbaugeschichte* heraus, wo er auf den Schrumpfungprozess mitteleuropäischer Großstädte einging.

## IV. DER STÄDTISCHE BEVÖLKERUNGSZUWACHS

Von alldem kann seit Langem keine Rede mehr sein – auch nicht hierzulande. Die großen österreichischen Städte sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen, so z. B. Wien seit 1999 stetig. Dazu hält die OECD Folgendes fest: „Between 2010 and 2021, all cities in Austria experienced a rise in population“. Verfügten in unserem Land 1961 44 Kommunen über mehr als 10.000 EW, waren es im Jahr 2022 schon 87, was im Zeitraum von 61 Jahren nahezu einer Verdoppelung gleichkommt. Die Population Division der UNO („World Urbanization Prospects 2018“) hat berechnet, dass das Verhältnis urbaner zu ruraler Raum in Österreich 2050 70 % zu 30 % betragen wird. Stadtfucht wurde längst durch Landflucht abgelöst. Letzteres ist keineswegs besser als ersteres, aber es ist unverzichtbar, die Fakten anzuerkennen und den Tatsachen ins Auge zu blicken. Ein vertieftes „In Regionen denken“, Stärkung der regionalen Zentren und Ankerorte, die für die gesamte Region zentralörtliche Leistungen erbringen, ein Abgehen von „Stadt vs. Land“-Denken und eine Aufgabenreform zwischen Bund, Ländern und Kommunen (inklusive Entflechtung der Transfers und einem fairen Finanzausgleich – „Geld folgt Leistung“) sind das Gebot der Stunde.

Nicht nur der ländliche Raum unserer Heimat, die ganze Republik Österreich wäre ohne „Wirtschaftsmotor Stadt“ ökonomisch nicht lebensfähig: 85 % der heimischen Wirtschaftsleistung und 71 % der Arbeitsplätze werden in Österreichs Ballungsräumen dargeboten und erbracht. Dies sollten auch der neugewählte Nationalrat und die amtierende Bundesregierung erkennen, berücksichtigen und daraus die richtigen Schlüsse ziehen. Nicht zufällig lautet der Appell der Interessenvertretung „Städtebund an neue Bundesregierung: Mit uns reden – vor allem über Finanzen!“ Denn:




LAND DER STÄDTE?  
VON BERNHARD MÜLLER  
Wiener Neustadt/Wien:  
urban future edition  
148 Seiten | € 20,00  
(Gebundenes Buch)  
ISBN: 783200 094765  
Erscheinungstermin: 2023

„Die Städte liefern mit ihren öffentlichen Leistungen die Lebensgrundlage der Menschen. [...] Kindergärten, Pflegeheime, Öffis, aber auch Freizeitanlagen. Daher ist es das Um und Auf, diese Leistungen, die auch in der Verfassung verankert sind, entsprechend abzusichern. Hier muss eine kommende Bundesregierung auf Augenhöhe mit uns reden – idealerweise bei einem Kommunalgipfel [...]“.

## V. CONCLUSIO

Städte sind nicht nur Orte, wo Wirtschaft und Arbeit in Schwung gehalten und Krisen gemeistert werden (Stichwort Pandemie: Teststraßen, Impfzentren, Schwerpunktkrankenhäuser, Essenszustellungen etc.), sondern auch sehr oft ein Hort an Progressivität (Stichwort Wahlverhalten und Zivilgesellschaft: urbane Wähler:innen gegen Trump, Mehrheit gegen BREXIT, Auftreten gegen autoritäre Despoten, mutige Frauen im Iran etc.). So hält das Deutsche Zukunftsinstitut fest:

„Städte sind die Staaten von morgen. Immer mehr Menschen leben weltweit in Städten und machen sie zu den mächtigsten Akteuren und wichtigsten Problemlösern einer globalisierten Welt. Doch Städte sind mehr als Orte, Urbanisierung beinhaltet mehr als den Wandel von (Lebens-)Räumen. Durch neue Formen der Vernetzung und Mobilität wird Urbanität vor allem zu einer neuen Lebens- und Denkweise“.

Es wird Zeit, das auch in Österreich zu begreifen. Denn: „Es mag überraschen, aber die meisten Einwohner Österreichs wohnen in Städten“, wie die schändlich zugrunde gerichtete *Wiener Zeitung* 2017 treffend bemerkte. 

**BERNHARD MÜLLER**

Ist seit 2015 Generalsekretär von

Urban Forum – Egon Matzner-Institut für Stadtforschung

<sup>1</sup> Alle Zahlen und Daten finden sich in: Müller, Bernhard (2023): Land der Städte? Gemeindestrukturentwicklungen in Österreich zwischen Selbstverwaltung, Reformnotwendigkeiten und Urbanisierung. Mit internationalen Vergleichen, Wiener Neustadt/Wien: urban future edition. Die meisten Fakten und Argumente für diesen Beitrag hat der Autor seinem Buch entnommen, für das er lange und intensiv recherchiert hat.



**ANSICHT SEESTADT: DIE WIESEN DES ELINOR-OSTROM-PARKS UND DIE SPORTANLAGEN UNTER DER U-BAHN-TRASSE NUTZEN AUCH DIE SCHÜLER\*INNEN UND KINDERGARTENKINDER DES LISELOTTE-HANSEN-SCHMIDT-BILDUNGSCAMPUS (LINKS IM BILD) UND DIE BESUCHER\*INNEN DES JUGENDZENTRUMS (IM VORDERGRUND) INTENSIV. © LUIZA PUIU 2022**

# Leben von der Substanz

In den Großstädten des ehemaligen Jugoslawien dominieren seit der kapitalistischen Restauration Spekulation und Korruption die Stadtplanung. Dass die Lage nicht völlig gekippt ist, verdanken die Städte dem Wohnbauprogramm des sozialistischen Jugoslawiens, wie **CHRISTOPH BAUMGARTEN** mit diesem Beitrag festhält.

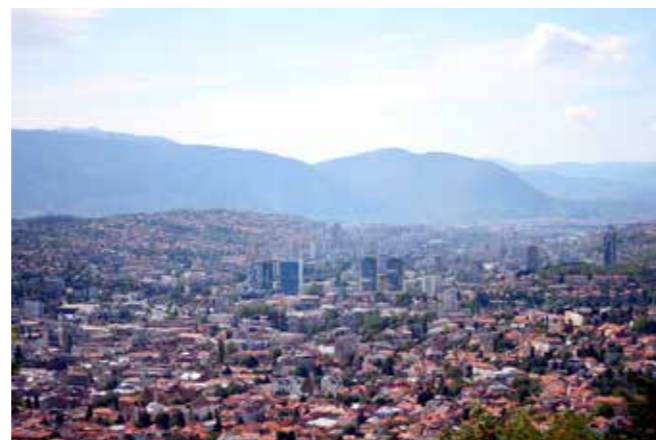
## I. EINLEITUNG

Es ist eine große Wohnung, die eine Freundin zum Verkauf anbietet. 86 Quadratmeter, direkt an der Titova in Sarajevo, gleich bei der Ewigen Flamme, mit Balkon. 580.000 Mark beträgt der Verkaufspreis. 290.000 Euro. Das in einem Land mit einem Durchschnittseinkommen von vielleicht 800 Euro. Als ich den Preis neutral kommentiere, antwortet sie: „Bedenk doch bitte die Lage“. 500 Meter, hügelwärts, will Adis Nachbar sein Haus mit großem Parkplatz verkaufen. „Er will eine Million Mark“, sagt mir Adi. „Das ist gar nicht teuer. Aus dem Grundstück kann man was machen. Ein Haus mit ein paar Wohnungen, da verdient man gut damit“. In Belgrad würden diese Preise den meisten Maklern nur ein Lächeln abringen. Die Immobilienpreise dort nähern sich in zentralen Lagen Wiener Verhältnissen. Das trifft auch auf die Mieten zu. Offiziell liegt das Durchschnittseinkommen in Serbien mittlerweile bei etwa 1.000 Euro. Jeder weiß, dass das eine Lüge ist. Auch am Stadtrand ziehen die Preise an. Ein Bekannter mit Wurzeln in Belgrad kaufte vor knapp zehn Jahren eine Wohnung in einem Plattenbau in Novi Beograd: „Damals hab ich 90.000 Euro bezahlt. Heute kosten Wohnungen in unserem Viertel etwa das Doppelte.“

## II. „WISSEN ÜBER WOHNUNGSBAU WURDE RADIKAL VERWORFEN“

Die Immobilienmärkte in beiden Städten sind heiß gelaufen. Trotz massiver Emigration aus Serbien wie aus Bosnien. Serbiens Bevölkerung schrumpfte seit dem Krieg um etwa 20 % auf etwa 6,5 Millionen. Die aktuelle Bevölkerungsprojektion der bosnischen Statistikbehörde liegt bei 2,6 Millionen Einwohner\*innen. 1991 hatte das Land 4,2 Millionen. Allein ein paar Großstädte wachsen. Belgrad und Sarajevo am meisten. Belgrad hat mittlerweile etwa 1,7 Millionen Einwohner\*innen, Sarajevo ca. 275.000, bedingt durch den komplizierten Friedensvertrag von Dayton sind Vergleiche mit Vorkriegszeiten praktisch unmöglich. Für die neuen

Bewohner\*innen muss Wohnraum geschaffen werden. Das hat man privaten Firmen überlassen. „Jegliches Wissen über den Wohnungsbau wurde in den 1990er-Jahren aus ideologischen Positionen als sozialistisches Erbe radikal verworfen, der Sozialwohnungsfonds privatisiert und der einzige geplante und finanziell unterstützte Bau war das im Jahr 2000 von der SDP initiierte Incentive Housing Program (POS)“, beschreibt die Zagreber Architekturforscherin Tamara Bjažić Klarin in einem Interview mit der Zagreber Zeitschrift *Novosti* die Situation in Kroatien. In Serbien und Bosnien geschah das Gleiche.



Sarajevo – Stadtsicht © Christoph Baumgarten

## III. HISTORISCHES ERBE WIRD GEOPFERT

Vor allem in Belgrad geht das zulasten der historischen Bausubstanz. Erst Anfang Februar wurde das alte Postgebäude neben dem ehemaligen Hauptbahnhof am Savski Venac abgerissen. Es weicht dem nach wie vor nicht fertiggestellten Projekt *Beograd na Vodi*, für das bereits weite Teile des historischen Sava Mala-Viertels abgerissen wurden. Das neue Stadtviertel beinhaltet Büros und Luxuswohnungen. Die sind alle verkauft. Ein guter Teil steht leer. Spekulationsobjekte.

Auch das bekannte Hotel Jugoslavija in Novi Beograd ist der Goldgräberstimmung vor wenigen Wochen zum Opfer gefallen. An seiner Stelle entstehen exklusive Wohnungen, die für den Normalbürger nicht leistbar sind. Bald wird das ehemalige Verteidigungsministerium abgerissen. Jared Kushner, Schwiegersohn von Donald Trump, hat das Gebäude gekauft, das beim NATO-Bombardement 1999 schwer beschädigt und nie restauriert worden war. Über den Kaufpreis wurde Stillschweigen vereinbart – genauso wie über die Nebenbedingungen für das Beograd na Vodi-Projekt. Für das opferte Serbiens Hauptstadt sogar seinen Hauptbahnhof und damit den zentralen Knotenpunkt des serbischen Schienennetzes. Einzig das Gebäude blieb als Fassade erhalten. Das gesamte Projekt steht unter Korruptionsverdacht.

Die Schuld an den steigenden Immobilienpreisen gibt man in Serbien gerne den Russ\*innen und Ukrainer\*innen. Zehntausende sind ins Land gekommen, nachdem Russland Anfang 2022 die Ukraine überfiel. Für Serbien – wie auch für Bosnien, Montenegro und Mazedonien – brauchen russische Staatsbürger\*innen kein Visum. Hier gibt es auch historisch eine größere Diaspora. Freilich, die Wenigsten haben genug Geld, sich hier eine Wohnung zu kaufen. Und die Immobilienpreise stiegen schon Jahre bevor der erste russische Panzer an der ukrainischen Grenze auffuhr.

Dass die Lage nicht völlig gekippt ist, Durchschnittsverdiener nicht in Scharen in benachbarte Kleinstädte ziehen müssen, ist dem Wohnbauprogramm des sozialistischen Jugoslawiens zu verdanken. 60 bis 70 % des Wohnraumbestandes in den Nachfolgestaaten Jugoslawiens stammen aus dieser Zeit, ergibt das Forschungsprojekt *Housing.yu* unter Leitung von Tamara Bjažić Klarin. In anderen Worten: Der Turbokapitalismus am Immobilienmarkt lebt von der Substanz des sozialistischen Jugoslawiens, sei es in Belgrad, Sarajevo, Skopje oder Zagreb.



Bahnhof in Belgrad © Christoph Baumgarten

## IV. INFRASTRUKTUR HINKT BAUBOOM HINTERHER

Die städtische Infrastruktur hinkt dem Bauboom um mindestens ein Jahrzehnt hinter. So hat es Sarajevo erst vor Kurzem geschafft, seine Straßenbahnlinie wenigstens auf einen modernen Stand zu bringen. Irgendwann soll die Linie sogar ausgebaut werden – allerdings nicht in die Wachstumsgebiete der Stadt. Freilich macht die Stadtpolitik öffentliche Verkehrsmittel so unattraktiv wie möglich. Bis heute gibt es keine einheitliche Netzkarte. Für Straßenbahn, O-Bus oder Bus braucht man jeweils eigene Fahrkarten. Der Fahrpreis ist mit 90 Cent für lokale Einkommensverhältnisse ebenfalls ziemlich teuer. Und das gilt nur für die Tickets des städtischen Verkehrsbetriebs GRAS. Parallel dazu unterhält der private Buskonzern *Centrotrans* ein Busnetz in der bosnischen Hauptstadt. Für das braucht man eigene Fahrkarten.

Schwierig auch die Situation in Belgrad: Weder Fuhrpark der städtischen Verkehrsbetriebe noch Fahrpläne wurden in einem Ausmaß erneuert und angepasst, wie es der wachsenden Einwohner\*innenzahl entsprechen würde. Darüber kann auch nicht hinwegtäuschen, dass öffentliche Verkehrsmittel in der serbischen Hauptstadt seit Jahresbeginn kostenlos sind. Immerhin hat man in Belgrad endlich mit dem Bau der ersten U-Bahn-Strecke begonnen. Das Projekt war 30 Jahre lang auf Eis gelegen. Diese Strecke wird freilich auch erst in einigen Jahren das Verkehrsnetz entlasten.

Das führt zu massiv überlasteten Straßen. Die meisten Verkehrswege werden in beiden Städten mit dem Auto zurückgelegt – trotz Spritpreisen, die gemessen am Einkommen drei- bis viermal so hoch sind wie etwa in Österreich. Staus zu Spitzenzeiten sind die Norm. Parkplätze sind rar und vor allem in Sarajevo zum einträglichen Geschäft geworden. Kostenpflichtige Miniparkplätze werden wild auf privaten Grundstücken errichtet – die damit nicht zur Bebauung zur Verfügung stehen. Dieser Faktor verschärft die Wohnungsknappheit zusätzlich. Und ist neben der totalen Privatisierung des Wohnungsbaus ein Beitrag, dass die Altbauwohnung auf der Titova in ein paar Jahren wohl um die 400.000 Euro wert sein wird statt 290.000 heute. Wer auch immer die Wohnung kauft, kann schnell viel Geld verdienen. Ganz im Sinn der postjugoslawischen Politik, die Profit über alles stellt.

**CHRISTOPH BAUMGARTEN**

ist Journalist und Kenner der balkanischen Verhältnisse.

Er betreibt den Blog <https://balkanstories.net/>.

# Kommunale Daseinsvorsorge sichern

**PETER BIWALD** thematisiert mit seinem Beitrag den aktuellen Stand der Dinge im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge und plädiert diesbezüglich für eine Stärkung der demokratischen, repräsentativen Strukturen sowie der finanziellen Leistungsfähigkeit der regionalen/kommunalen Ebene(n) ...

## I. EINLEITUNG

Unter kommunaler Daseinsvorsorge kann die Grundversorgung der Einwohnerinnen und Einwohner verstanden werden. Eine eindeutige Definition gibt es dabei nicht. Im weiteren Sinn reicht sie von der Bildung über Kultur bis zur Straßen-, Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur. Ebenso sind die Freizeit- und Sporteinrichtungen mit den Freibädern, Sportplätzen und -hallen sowie den Park- und Grünanlagen hinzuzuzählen. Einen wichtigen Kern der Daseinsvorsorge bildet die Ver- und Entsorgung mit der Wasserversorgung, Abwasser- sowie Abfallbeseitigung. Angesichts der Entwicklungen im Immobilienmarkt ist auch Wohnen als Teil der kommunalen Daseinsvorsorge zu benennen.

In der Finanzverfassung gibt es mit der Bestimmung des § 4 F-VG 1948 eine sog. Schutzklausel. Danach sind die in den § 2 F-VG (Bundeskompetenz zur Verteilung der Besteuerungsrechte und Abgabenerträge zwischen dem Bund, den Ländern und Gemeinden sowie Finanzzuweisungen) und § 3 F-VG (Länder sind berechtigt, durch Landesgesetz von den Gemeinden/Gemeindeverbänden eine Umlage zu erheben) vorgesehenen Regelungen in Übereinstimmung mit der Verteilung der Lasten der öffentlichen Verwaltung auszugestalten. Dabei ist darauf Bedacht zu nehmen, dass die Grenzen der Leistungsfähigkeit der beteiligten Gebietskörperschaften nicht überschritten werden. Im Folgenden wird kurz analysiert, wieweit die finanzielle Entwicklung der Kommunen auf der Einnahmen- und Ausgabenseite in einem längerfristigen Zeitraum von fast 25 Jahren (2001 bis 2023 – mit Ausblick auf 2025/26) die Gemeindeautonomie gestärkt oder geschwächt hat.<sup>1</sup>

## II. ZENTRALE ERGEBNISSE

Es ist eine sinkende Bedeutung der gemeindeeigenen Einnahmen am Gesamtaufkommen evident. Der Anteil der eigenen Steuern, Gebühren und Leistungsentgelte ist von 39 % (2001) auf 37 % (2023) gesunken. Eine zentrale Ursache dafür ist die unterlassene Reform der Grundsteuer. Die Dynamik der Kommunalsteuer konnte dies nicht ausgleichen. Im Gegenzug hat die Bedeutung von Mitteln aus Ertragsanteilen aus gemeinschaftlichen Bundesabgaben und Zuschüssen

von Bund und Land entsprechend zugenommen. Steigende Lasten im Sozial- und Gesundheitsbereich werden anteilig an die Gemeinden über Umlagen weitergeben. Diese dienen primär der Mitfinanzierung von Landesaufgaben, eine Mitgestaltung und -bestimmung ist für die Gemeinden in diesen Bereichen gering bis gar nicht gegeben bzw. möglich. Die Sozialhilfe- und Krankenanstaltenumlage haben sich seit 2001 verdreifacht, die Ertragsanteile hingegen nur etwas mehr als verdoppelt. Die Folge ist, dass ein steigender Anteil der Gemeindeertragsanteile gar nicht die Gemeinden erreicht, sondern durch die Länder einbehalten wird.

Dieser Anteil an Umlagenzahlungen ist von 35 % (2001) auf 51 % (2023) der Ertragsanteile gestiegen und kann sich angesichts der aktuellen Dynamik in den Folgejahren auf über 60 % erhöhen. Auch unter Berücksichtigung der Transferzuschüsse durch die Länder erhöht sich der aus Gemeindefinanz negative Transfersaldo substantiell. Die Verdreifachung (3,1 Mrd. Euro 2023 statt 1,0 Mrd. 2001) bedeutet, dass nunmehr 32 % (2023) der Ertragsanteile statt 25 % abgeschöpft werden. Aufgrund der verstärkten Bindung der Steuermittel in den genannten Umlagen reduziert sich das Potenzial zur Finanzierung der kommunalen Daseinsvorsorge. In kommunalen Kernbereichen (wie z. B. der Kinderbetreuung) ist weiters eine wachsende Abhängigkeit von Bundes- und Landeszuschüssen entstanden.

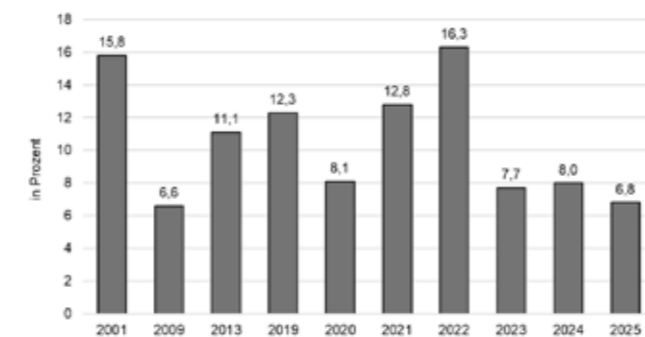


Abbildung 1: Überschuss der operativen Gebarung 2001 bis 2025, in Prozent, Quelle: KfZ: eigene Berechnung (2024), auf Basis Statistik Austria: Gemeindefinanzdaten 2001 bis 2023 plus KfZ-Gemeindefinanzprognose vom Dezember 2024.

Die unzureichende Mittelausstattung aus dem Finanzausgleich zur Finanzierung der kommunalen Kernaufgaben – Bildung, Infrastruktur und Öffentlicher Personenverkehr, Kultur- und Freizeitinfrastruktur sowie Klimaschutz – ist evident und wird durch die Einnahmen-Ausgaben-Schere in den nächsten Jahren verstärkt. Der Überschuss der operativen Gebarung – eine zentrale Größe für das kommunale Investitionspotenzial – ist seit 2001 nachhaltig gesunken. In den 2010er-Jahren ist er rund ein Viertel niedriger als 2001. Ab 2023 beträgt er etwa die Hälfte des Wertes von 2001 (wie auch des Ausnahmejahrs 2022). Die Folge ist, dass sich der finanzielle Spielraum der Gemeinden in den letzten Jahren halbiert hat. Die Finanzmittelausstattung der Gemeinden hält mit der Aufgaben- und Ausgabendynamik nicht Schritt. Verstärkt wird dies noch dadurch, dass von den Gemeinde-Ertragsanteilen zuerst die Landesumlagen (inkl. Gesundheit und Soziales) abgezogen werden und mit den verbleibenden schrumpfenden Mitteln die kommunalen Kernaufgaben der Daseinsvorsorge zu finanzieren sind. Richtig wäre, dass zuerst diese Kernaufgaben mit den Gemeinde-Ertragsanteilen finanziert werden, die verbleibenden Mittel könnten dann für die Mitfinanzierung von Landesaufgaben dienen.

## III. REFORMBEDARF

Zur Stärkung und Sicherung der Gemeindeautonomie ergibt sich ein vielfältiger Reformbedarf, im Anschluss seien die wichtigsten Ansätze kurz angerissen. Die Aufgaben- und Transferentflechtung erfordert eine Reduktion der Mitfinanzierung in den Bereichen Soziales, Gesundheit und Kinderbetreuung und eine klare Zuordnung der Kompetenzen. Die Aufgaben- und Ausgabenentwicklung im vertikalen Finanzausgleich ist künftig verstärkt zu berücksichtigen. So weist das wifo in mehreren Studien aus 2020 bis 2024<sup>2</sup> einen hohen strukturellen Ausgabendruck der Länder und Gemeinden nach. Beispielhaft für den Bereich der Pflege wird auch dargestellt, dass die hohe subnationale Ausgabendynamik in den kommenden Jahren womöglich anhalten wird, was sich in einer weiteren höheren Dynamik der Sozialhilfeumlage niederschlagen wird. Auf Basis des Finanzausgleichs 2024 werden sich Länder und Gemeinden 2024 bis 2028 tendenziell vom Ziel eines Haushaltsausgleichs entfernen. Die Ursache dafür liegt in der Ausgabensteigerung auf subnationaler Ebene – speziell in den Bereichen Gesundheitswesen, Elementarbildung, Soziales und Pflege –, mit der die Einnahmenentwicklung nicht mithalten kann. Es bedarf daher einer Weiterentwicklung und Anpassung des vertikalen Finanzausgleichs an die tatsächliche Aufgaben- und Ausgabenentwicklung.

Der Ausbau der Abgabenaufkommens stärkt die Gemeindestrukturen und reduziert die Abhängigkeit von den gemeinschaftlichen Bundesabgaben. Im Mittelpunkt steht aktuell die Reform der Grundsteuer, die einerseits zu einer rechtlichen Sicherung der Gemeindeabgaben beitragen soll, andererseits auch zu einer Dynamisierung des Abgabenaufkommens und zu einer reformbedingten Erhöhung (gegen Abtausch bei anderen Abgaben) führen kann. Ein weiterer Reformpunkt ist das Umsetzen der Leerstandsabgabe, einerseits als Steuerungsinstrument zur Bereitstellung von Wohnraum, andererseits als Instrument zum teilweisen Ausgleich der „Leerstandskosten“ (geringere Steuern, nicht gedeckte Infrastrukturausgaben), die den Gemeinden entstehen. Schließlich bedarf es eines institutionalisierten landesinternen Finanzausgleichs, in dem die Länder mit den Gemeinden auf Augenhöhe den sekundären und tertiären Finanzausgleich klären. Zentrale Themen wären der Umfang des Transfersystems, die Ziele in den zentralen Aufgabenfeldern der gemeinschaftlichen Finanzierung sowie das erforderliche Ausmaß des Lastenausgleichs und des – davon getrennten – Ressourcenausgleichs. Die rechtlichen Voraussetzungen wären dazu – idealerweise – in der Finanzverfassung sowie im Finanzausgleichsgesetz zu schaffen.

## IV. CONCLUSIO

Ein weiteres – offenes – Thema betrifft die Gemeindestrukturen. Zur Stärkung und Sicherung der Gemeinde als subnationale Ebene im föderalen System bedarf es Struktur-reformen. Neben dem Fusionsansatz könnte auch der Ansatz der Regionsgemeinde (als Alternative zur Gebietsgemeinde) verfolgt werden. Dies könnte neben einer strukturellen Stärkung auch eine Verbesserung der regionalen Entwicklung inklusive der Infrastruktur vor Ort und in der Region, der regionalen Raumplanung wie auch der gemeinsamen Leistungserbringung der regionalen/kommunalen Aufgaben mit sich bringen. Damit wäre eine Stärkung der demokratischen Strukturen (mit gewählten Vertretungen) der finanziellen Leistungsfähigkeit der regionalen/kommunalen Ebene verbunden.



**PETER BIWALD**

Studium der Betriebswirtschaft; geprüfter Unternehmensberater. Seit 2009 Geschäftsführer KfZ - Zentrum für Verwaltungsforschung mit den Arbeitsschwerpunkten Haushaltsreform auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene, Haushaltskonsolidierung, Grundlagenarbeit Public Management, Governance und öffentliche Finanzen. Experte des Fiskalrats sowie als Lektor an der Donauuniversität Krems tätig. Mitherausgeber des Buches *Krisenfester Finanzausgleich* (2021).

<sup>1</sup> Siehe auch Biwald, Peter/Jonas, Marion (2024): Gemeindeautonomie und Finanzausgleich – finanzstatistische Befunde in: Bauer, H., Biwald, P., Mitterer, K. (2024): Finanzausgleich 2024 – ein Handbuch, Wien, 450–467

<sup>2</sup> Klien, M., Pitlik, H., Firgo, M. & Famira-Mühlberger, U. (2020). Ein Modell für einen strukturierten vertikalen Finanzausgleich in Österreich. wifo-Bericht. Wien.



**DROHNENANSICHT SEESTADT: BLICK IN DES JAHR 2022: DAS ENTSTEHENDE QUARTIER "AM SEEBOGEN" NOCH VOR DER ERÖFFNUNG DES NEUEN BILDUNGSCAMPUS (IM VORDERGRUND).**  
© WIEN 3420 / 2022

# „Dann streichen wir den Asphalt halt rosarot“ ...

RENATE BRAUNER UND EVA KAIL führen mit Ihrem Beitrag in die Probleme der frauengerechten Stadtplanung ein und berichten auf mehreren Ebenen von der derzeitigen Lage. „Dann streichen wir den Asphalt halt rosarot ...“

## I. EINLEITUNG

So lautete die erste Reaktion, als wir Anfang der neunziger Jahre in der Stadt Wien frauengerechte Stadtplanung zum Thema machten. Die überwiegend männlichen Planer waren überrascht und skeptisch, nur wenige offen. Seitdem hat sich viel geändert. Nutzer:innenorientierung, Partizipation, welche Gruppen wie von Planungen und Veränderungen in der Stadt betroffen sind, all das steht viel mehr im Fokus. Leider ist es aber dennoch keine Selbstverständlichkeit, gezielt auf die vielfältigen Interessen von Frauen in der Planung und in der Gestaltung Rücksicht zu nehmen. Ihre Alltagsmuster sind ja weiterhin komplexer, da traditionelle Rollenbilder in großen Teilen der Bevölkerung noch immer nicht überwunden sind. Nach wie vor leisten überwiegend Frauen die Care-Arbeit, sind für die Kinderbetreuung zuständig. In Wien z. B. arbeiten Frauen im Schnitt 3,5 Stunden pro Tag unbezahlt, Männer nur 2,25, (und dabei drängt sich der begründete Verdacht auf, Routinearbeiten wie Einkaufen und lästige Termine wie Kinderarztbesuch oder in der Schule nachfragen bleibt viel eher an den Frauen hängen, der Ausflug in den Zoo und die coolen Wochenendunternehmungen sind dann eher Vatersache).

## II. VON DEN LEBENSWELTEN DER FRAUEN

Ob es ausreichende Kinderbetreuungseinrichtungen gibt, hat für die Alltagsqualität und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie für Frauen zentrale Bedeutung. Das gilt auch für weniger offensichtliche Bereiche. Ob der Park nur am Weg zum Auto gequert und der Spielplatz sporadisch mit den Kindern am Wochenende besucht wird oder unter der Woche nachmittags viele Stunden am „Elternarbeitsplatz“ verbracht werden, macht einen Unterschied. Scheinbar banale Fragen wie Zahl und Komfort der Sitzplätze, Schatten im Sommer, Möglichkeit zum Händewaschen oder die „sandpanierten“ Kinder, saubere Toiletten, all das bestimmt die Aufenthaltsqualität im Park- und die Qualität am Elternarbeitsplatz. Frauengerechte Stadtgestaltung und eine klimafreundliche Kommune sind beides wichtige Zukunftsthemen und weisen viele Schnittstellen auf. Frauen

sind bekanntlich einkommensschwächer als Männer, ihre Armutsgefährdung verstärkt sich im Alter noch. Sie haben zur Bewältigung der Klimakrise weniger Ressourcen zur Verfügung und sind v. a. im Alter hitzeempfindlicher als die Männer.

Gleichzeitig tragen Frauen durch ihr Konsum- und Mobilitätsverhalten weniger zur Klimakrise bei, z. B. essen sie weniger Fleisch, benutzen seltener ein Auto. Die Wiener Zahlen zeigen, dass ihr Anteil an umweltfreundlichen Verkehrsformen höher ist – auch aufgrund ihrer Lebenssituation. Beim Öffentlichen Verkehr ist der Weganteil von Frauen und Männern zwar annähernd gleich (40 % zu 37 %), aber Frauen gehen deutlich mehr zu Fuß (31 % gegenüber 24 %), beim Auto ist es genau umgekehrt (24 % zu 31 %). Nur beim Radfahren haben die Männer die Nase vorn. Gut ausgebaute Öffis und fußgänger:innenfreundlichere öffentliche Räume sind für Frauen deswegen besonders wichtig, feministische Planerinnen fordern das bekanntermaßen bereits seit Jahrzehnten.

Auch wenn der Wegfall der Stellplätze in existierenden engen Straßen ein strittiges kommunalpolitisches Thema bleibt, eine entsprechende benutzer:innenfreundliche Gestaltung der Straßen und Gehsteige ist ein zentraler Punkt der alltagsgerechten Gestaltung und auch ein Beispiel dafür, dass frauengerechte Gestaltung im Endeffekt allen zugutekommt. Denn insbesondere jüngere Männer beteiligen sich zunehmend mehr an der Familienarbeit, die Vorteile für Menschen mit Beeinträchtigungen, im Rollstuhl oder für Ältere liegen sowieso auf der Hand. Das Thema Sicherheit hat für Frauen einen besonderen Stellenwert. Laut Statistik ist für die Frau zwar leider nach wie vor der gefährlichste Ort die eigene Wohnung, dennoch kennen viele das Gefühl des Unbehagens oder der Angst in dunklen Straßen oder in unübersichtlichen Tiefgaragen. Hochgarage statt Tiefgarage, die Beleuchtung im Park, zur Straße orientierte Fenster als „soziale Augen“, all das trägt dazu bei, dass sich Frauen wohl und sicher fühlen, wenn sie alleine unterwegs sind.

## III. WIEN ALS VORZEIGESTADT


Menschen mit Beeinträchtigungen, jene, die aus sprachlichen oder sonstigen Barrieren keine so laute Stimme haben, gehen in Beteiligungsprozessen oft gegenüber den Artikulationsfähigen mit Zeit und Selbstbewusstsein unter. Ein Prozess, der nicht nur auf die Lauten hört, ist auch im Interesse sozial Schwächerer: Kinderbetreuung bei Treffen, ein Zeitpunkt, der auch in den Ablauf der Familienarbeit passt, einfache Methoden, wie schnelle Punktebewertungen von Bildbeispielen vor Ort helfen, viel mehr Personen miteinzubeziehen. Wien gilt seit vielen Jahren als Vorzeigestadt für frauengerechte Gestaltung, vielfache Top Rankings zum Thema Lebensqualität haben auch damit zu tun, dass der geschlechtersensible Blick in Wien gelebt wird. Hier spielt der klare politische Wille zu einer geschlechtergerechten Gestaltung der Stadt mit den exzellenten Expert:innen in der Verwaltung zusammen.

Es wurde sehr früh begonnen, frauen- und planungspolitisch relevante Initiativen zu setzen. Das Thema zu Fuß gehen wurde bereits 1991 erstmals für Wien mit der Ausstellung „Wem gehört der öffentliche Raum – Frauenalltag in der Stadt“ von der Frauenseite artikuliert. Die Ausstellung schuf damals Problembewusstsein. Von 1998 bis 2009 gab es in der Stadtbauverwaltung eine eigene Leitstelle „Frauen- und Alltagsgerechtes Planen und Bauen“, die gezielt auf eine Strategie der Pilotprojekte setzte. Den nachhaltigsten Einfluss im Mainstream erreichte die geschlechtssensible Park und Spielplatzgestaltung und die Qualitätssicherung im Wohnbau, ausgelöst durch das Modellprojekt „Frauen-Werk-Stadt I“, das mit 2,3 ha. und rund 360 Wohnungen seit ihrem Bezug 1997 nach wie vor das europaweit größte Beispiel eines von Frauen geplanten frauengerechten Wohn- und Städtebaus ist.

Der 6. Wiener Gemeindebezirk Mariahilf war bereits 2002–2006 Modell für Gender-Mainstreaming auf Bezirksebene. Von Ampelschaltungen über Gehsteigbreiten wurde der Bezirk aus der Gender-Perspektive gescreent, mit speziellen Nightwalks der Frauenkommission der Bezirksvertretung Angsträume identifiziert und als Konsequenz daraus im Bezirksbudget ein eigener Budgetposten für die Beleuchtung reserviert. Viele fußgängerinnenfreundliche Umgestaltungen folgten. Oder auch der neue Stadtteil Aspern, der sich nicht nur dadurch auszeichnet, dass alle Straßen nach Frauen benannt sind, sondern wo bei der Gesamtplanung die Interessen von Frauen gezielt berücksichtigt wurden. Dies erfolgte nicht zuletzt deshalb, weil die vielen, bereits etablierten Planungszugänge und Qualitätssicherungsprozesse der Einbindung der Gender-Perspektive hier wie auch in anderen Stadtentwicklungsgebieten zusammenkommen. 2013 wurde das *Handbuch für Gender Planning* herausgegeben, um dieses Methodenwissen zu teilen.

Alles das war und ist in eine Gender Mainstreaming-Gesamtstrategie der gezielten Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessenslagen in allen kommunalpolitischen Bereichen eingebettet. Wie thematisch weit ein solches Gender Mainstreaming reicht, zeigt die letzte Initiative der Stadt, die den 10. Bezirk Favoriten zum Gender-Medizin-Bezirk erklärt. Kernstück ist das FEM, das Frauengesundheitszentrum. Auch wenn Wien weltweit wahrgenommene Vorreiterin für frauengerechte Planung und Gestaltung ist, bleibt trotzdem noch viel zu tun. Erstarkende reaktionäre Tendenzen, die immanent frauenfeindlich sind, versuchen unantastbar geglaubte Errungenschaften für die Frauen wieder abzuschaffen oder zurückzudrängen. Die Erfahrung zeigt leider, dass außerdem in Zeiten knapper werdender budgetärer Mittel die Interessen der Frauen oft hintangestellt werden oder untergehen.

## IV. CONCLUSIO

Gegen konservative Offensiven, die Frauen zurück an den Herd drängen wollen, gilt es mit aller Kraft anzukämpfen, ob fortschrittliche Frauenorganisationen, Gewerkschaften, Frauen aus allen gesellschaftlichen Bereichen. Auch ist eine Stadt, deren Strukturen darauf ausgerichtet sind, Frauen Eigenständigkeit, Unabhängigkeit und Mobilität zu ermöglichen und in schwierigen Situationen Hilfe und Unterstützung anzubieten, in so einer Situation besonders wichtig und hilfreich. Eben diese Strukturen einer frauengerechten Stadt müssen verteidigt und ausgebaut werden. Denn die beste Verteidigung ist immer noch, einen weiteren Schritt vorwärtszugehen. 

### RENATE BRAUNER

Studium der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften. Ihr beruflicher Werdegang begann 1981 in der Wiener Arbeiterkammer, wo sie in der konsumentenpolitischen Abteilung tätig war. In ihrer langen politischen Karriere war sie u. a. Amtsführende Stadträtin für Frauenfragen (1996-2004), später Amtsführende Stadträtin für Gesundheit und Soziales bzw. für Finanzen. Vizebürgermeisterin der Stadt Wien von 2007-2015. Seit 2022 Präsidentin des Kuratoriums von *Urban Forum – Egon Matzner-Institut für Stadtforschung*. Herausgeberin des Buches *Wege zum Wohlfahrtsstaat* (2020).

### EVA KAIL

Studium Raumplanung und Regionalwissenschaften an der tu Wien. Bis vor Kurzem für die Stadt Wien in der Stadtbauverwaltung für Gender Planning und zielgruppenorientierte Qualitätssicherung zuständig. Sie koordinierte über 60 gendersensible Pilotprojekte im Bereich Wohnbau, Städtebau, Mobilität sowie Gestaltung öffentlicher Räume und Parks und hat feministische Stadtplanung populär gemacht. Als eine der führenden europäischen Expertinnen in Gender Planning ist sie weiter auf internationaler Ebene als Beraterin und Vortragende tätig. Zahlreiche Publikationen.



**DROHNENANSICHT SEESTADT: DIE SKYLINE DER SÜDLICHEN SEESTADT UND DIE ERSTEN ARBEITEN AN DER WATERFRONT AM NORDUFER DES ASPERNER SEES**  
© WIEN 3420 /2023

# Beobachtungen zum Leben in chinesischen Städten: Technologie und Bürgerbeteiligung

China ist das Land mit der zweitgrößten Bevölkerungsanzahl. 1978 lebten 19 % der Bevölkerung in Städten und derzeit schon 60 %! Die Urbanisierungsrate wird bis 2030 auf ca. 70 % steigen, und dieser Übergang von Land zu Stadt erfolgt in China sehr organisiert. Solche Prozesse zu steuern sind ungeheuer schwierig. Es müssen Arbeitsplätze, Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser usw. geschaffen werden. **ROBERT FITZTHUM** berichtet ...

## I. TECHNOLOGIE IN SMART CITIES

Zur Bewältigung der großen Bevölkerungsanzahl in den Städten gibt es ein wichtiges Hilfsmittel, nämlich neueste Technologie. Schwerpunkte liegen dabei auf den Bereichen Mobilität, Energie, Umwelt und Verwaltung, Reduktion der Amtswege und Bürokratieabbau. *Künstliche Intelligenz* (AI) optimiert Verkehrssysteme, verbessert die Energieeffizienz von Gebäuden und ermöglicht personalisierte Dienstleistungen für Bürger:innen. Das *Internet der Dinge* (IoT) vernetzt über 5G-Netze Geräte und Sensoren, die Echtzeitdaten liefern, um städtische Abläufe zu optimieren und die Lebensqualität zu verbessern. Big Data analysiert riesige Datenmengen, um Trends zu erkennen, fundierte Entscheidungen zu treffen und innovative Lösungen für städtische Herausforderungen zu entwickeln.

## II. EINE APP – IN GANZ CHINA VERWENDBAR

Wenn ich in meiner neuen 9-Millionen-Heimatstadt Nanning in Süd-China in die U-Bahn einsteige, verwende ich bei der Bezahlschranke eine Mini-App mit QR-Code, damit sie sich öffnet. Am Ziel angekommen, scanne ich wieder den QR-Code und der Fahrpreis wird automatisch von meinem Bankkonto abgebucht. Als ich in Shanghai zu tun hatte, verwendete ich dieselbe Mini-App und fuhr mit der U-Bahn. Ich bin von diesem System begeistert. China hat übrigens nach einer Untersuchung aus dem Jahr 2019 etwas weniger Closed-Circuit TV (CCTV)-Kameras pro Kopf der Bevölkerung installiert als die USA!

Die USA haben 15,28 Kameras pro 100 Personen installiert, China 14,36. Man darf nicht nur die Risiken sehen, sondern muss auch die Vorteile ins Kalkül ziehen, wie Sicherheit, Effizienz und Verbesserung des Verkehrsflusses.

## III. DIE LUFT IN BEIJING IST GUT!

Wenn ich wissen will, wie die Luft ist, schaue ich am Handy auf meine Wetter-App, die den lokalen aktuellen Air Quality-Index sowie sechs Schadstoffe anzeigt. Anfang Jänner war ich eine Woche im früher wegen Luftverschmutzung so geschmählten Beijing (Peking). Ich konnte eine Woche Sonne und blauen Himmel – herrlich zum Spazierengehen und Fotografieren – genießen. Es gibt wohl kein anderes Land, das so systematisch die Luft in den Städten verbessert hat wie die Volksrepublik. Die Luftverschmutzung war in vielen chinesischen Städten ein großes Problem. Um dies zu bekämpfen, setzten die großen Kommunen auf umfassende Umweltmonitoring-Systeme, die Daten zur Luftqualität, Temperatur und Feuchtigkeit sammeln und analysieren. Gleichzeitig wird in grüne Infrastruktur investiert, beispielsweise durch den Ausbau von Parks und urbanen Feuchtgebieten.

## IV. ÖFFENTLICHER VERKEHR UND ELEKTROFAHRZEUGE

Als ich 2007 das erste Mal in meine neue Heimatstadt kam, gab es noch keine U-Bahn, aber ein ausgezeichnetes Bus-Netz. 18 Jahre später verfügt sie über fünf fertige U-Bahnlinien und vier befinden sich im Bau. Die Busflotte ist

auf Elektrofahrzeuge umgestellt, Zweitakt-Mopeds sind verboten – es gibt nur mehr umweltfreundliche Elektroroller. Die Fortschritte sind rasant und groß. 2024 wurden in China erstmals mehr E-Autos als jene mit Verbrennermotoren verkauft, ein wichtiger Schritt für die Umwelt in den Städten. Die neu installierte Kapazität für erneuerbare Energien im Jahr 2024 machte 86 % der gesamten neu installierten Stromkapazität Chinas aus, während die kumulative installierte Kapazität erneuerbarer Energien laut aktuellen Daten der *National Energy Administration* (NEA) ein Rekordhoch von 56 % der Gesamtkapazität des Landes ausmachte.

Das Schienennetz der Eisenbahn beträgt in fünf Jahren 180.000 Kilometer, von denen etwa 60.000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken sein werden. Bequem für die Menschen und gut für die Umwelt. China redet nicht so viel über seine zugesagten Pläne – bis spätestens 2030 CO<sub>2</sub>-Peak-Realisierung, bis 2060 CO<sub>2</sub>-neutral – und macht auch keine Rückzieher oder 180 Grad-Politikwechsel, es realisiert sie einfach zielstrebig.

## V. EINBEZIEHUNG DER BEVÖLKERUNG

Smart Cities sind aber ohne Einbeziehung der kommunalen Basis nicht entwickelbar. Nie Xiping, Vizebürgermeister des als „Gartenstadt“ bekannten Shenzhen, das auch eine Vorreiterrolle bei Smart Cities spielt, sagte mir in einem Interview:

„Nur wenn wir uns genau auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Menschen konzentrieren und dann ein intelligenteres und lebenswerteres Lebensumfeld für die Bürger schaffen, so dass die Ergebnisse des Baus der Smart City allen Bürgern zugutekommen, können wir den intelligenten Betrieb der Stadt wirklich realisieren“.

Es sind gerade neue Technologien, die die Verstärkung der Bürgerbeteiligung durch Online-Plattformen und elektronische Hotlines der Stadtverwaltungen ermöglichen.

## VI. GRASSROOT- AKTIVITÄTEN DES VOLKSKONGRESSES IN NINGBO

Bei meinen Recherchen zur Arbeit der Delegierten des Volkskongresses auf Basisebene in der chinesischen Hafenstadt Ningbo sah ich in einer Kontaktstelle für die Fahrer der Container-LKWs im Hafen Personen-Fotos mit QR-Codes aufge-

hängt. Herr Wang, der Leiter der Kontaktstelle und Delegierter, erklärte mir: „Delegierte veröffentlichen im Fahrerhaus ihren eigenen QR-Code und ihr Foto mit Namen. Mit Hilfe des Scannens des QR-Codes mit dem Handy können die Menschen ihre Meinungen an die Delegierten schicken“. Im Bezirk Jiangbei nahm ich an einem von Delegierten organisierten „Night Chat“ teil, an dem Bewohner:innen einer Wohnanlage, ein Technischer Projektleiter einer Aufzugfirma, eine Vertreterin der Bauabteilung des Bezirks, Vertreter:innen des Nachbarschaftskomitees und Abgeordnete des Volkskongresses den Einbau von Aufzügen in einem Altbau des Bezirks diskutierten. Ich erlebte eine sehr informative, sachliche und lösungsorientierte Diskussion, so wie es sein soll. Der Volkskongress des Bezirks ist neben Nachbarschaftskomitees eine der Basisorganisationen in den Stadtbezirken von Ningbo.

## VII. BASISARBEIT IN SHANGHAI

Im Shanghaier Unterbezirk Hongqiao bekam ich bei einem Gespräch mit Verantwortlichen des Bürgerzentrums GuBei, einem Aktivitäts- und Servicezentrum, Informationen über die dort installierte „Praxis-Basis der Volksdemokratie des gesamten Prozesses“. Kurz gesagt: Es geht um Teilhabe der Menschen und Selbstverwaltung. Frau Sheng, eine von der lokalen Bevölkerung gewählte Abgeordnete des Nationalen Volkskongresses und Leiterin des Bürgerzentrums, erklärte mir bei einem Gespräch:

„Wir haben Community-Vorschläge für kleinere Erneuerungsprojekte für mehrere Jahre und gute Aktivitäten, wobei wir auf die Meinungen und Vorschläge der Bewohner hören. Wir bringen wiederum die Vorschläge in die Nachbarschaft und veröffentlichen sie auf Plakaten oder Bildern. Dann kann jeder online und offline wählen, was er am liebsten hätte und wobei er sich selbst beteiligen möchte“.

Nach Abschluss von Projekten gibt es Feedback-Schleifen mit den Bewohner:innen und eventuell Nachjustierungen. Die Delegierte war selbst in der Altstadtsanierung aktiv: Errichtung einer Fußgängerzone, Aufbau einer Seniorenbetreuung und andere Themen. Entgegen der in Europa aus Unwissen oder aus ideologischer Verbohrtheit verbreiteten Meinung, dass in China jede Volksinitiative unterdrückt wird, hat das Bürgerbüro ähnliche Probleme wie Bezirke im Westen. Ich frage Frau Abgeordnete Sheng, wie es gelingt die Menschen zu motivieren, sich aktiv zu beteiligen. Ihre Antwort:

„Wir haben eine Formulierung: ‚Zusammen aufbauen, zusammen verwalten, zusammen genießen!‘ Das heißt, um die Begeisterung von Bürger\*innen oder Bewohner\*innen zu wecken, müssen sie das Gefühl haben, dass eine Angelegenheit positive Auswirkungen auf sie hat“.

Ich habe auch die Fußgängerzone in der Nähe besucht und habe noch nie zuvor eine gesehen, die so breit und zahlreich mit Bäumen versehen ist wie diese. Offensichtlich eine Fußgängerzone für die örtliche Bevölkerung geplant und gebaut, nicht für die am Rande befindlichen Geschäfte. Planung und Umsetzung wurden maßgeblich von der örtlichen Bevölkerung beeinflusst.

### VIII. AUSBLICK

Die Stadt der Zukunft in China ist ein dynamisches und sich ständig weiterentwickelndes Konzept. Es ist eine Stadt, die von Technologie und Bürgerbeteiligung geprägt ist und die das Potenzial hat, das Leben der Menschen grundlegend zu verändern. Ich sehe bei meinen Recherchen eine starke Orientierung auf demokratische Bürgerbeteiligung. Damit ist China am besten Weg, eine wirklich innovative und lebenswerte Stadt der Zukunft zu schaffen.



**DROHNENANSICHT SEESTADT: WER HEUTE MIT DER U-BAHN IN DIE SEESTADT EINFÄHRT, WIRD VON DER KULTURGARAGE (BILDVORDERGRUND) BEGRÜSST. DIE GROSSZÜGIGE KULTUR- UND EVENT-LOCATION WIRD VON DER VHS DONAUSTADT BETRIEBEN**  
© WIEN 3420

#### ROBERT FITZTHUM

Studium der Volkswirtschaft an der Universität Wien.  
Tätigkeiten als IT-Manager in österreichischen Banken und als selbstständiger Unternehmensberater.  
Seit 1979 Reisen nach China und Beschäftigung mit deren Politik, Wirtschaft und Kultur.  
2013 Übersiedelung in die Volksrepublik.  
Autor der Bücher *China verstehen* (2018) und *Erfolgreiches China* (2021).

# „Hygge“ in Kopenhagen – Die dänische Philosophie des städtischen Lebens

LÁSZLÓ FLAMM liefert den Leser\*innen der ZUKUNFT einen pointierten Bericht zur Urbanistik Kopenhagens und führt so auch in die dänische Philosophie des städtischen Lebens ein ...

„Die Stadt der Zukunft dreht sich nicht um Technologie, sondern um Menschen. Es geht darum, Räume zu schaffen, die das menschliche Erlebnis verbessern und Gemeinschaft fördern.“  
Bjarke Ingels, dänischer Architekt



Hafen in Kopenhagen © László Flamm

## I. EINLEITUNG: MENSCHENZENTRIERTER ANSATZ UND WOHLBEFINDEN

Hygge, im Deutschen als „hü-ge“ ausgesprochen, verkörpert ein Gefühl von Gemütlichkeit, Komfort und Zufriedenheit und bedeutet „Wohlbefinden“. Hygge ist Teil der dänischen Mentalität sowie urbanen Kultur und kann auf vielfältige Weise erlebt werden, wie zum Beispiel:

- *Eine gemütliche Atmosphäre schaffen:* Kerzen anzünden, weiche Decken verwenden und einen warmen, einladenden Raum gestalten.
- *Komfortessen genießen:* Herzhaftes Speisen, heiße Getränke und köstliche Leckereien genießen.
- *Qualitätszeit verbringen:* Bedeutungsvolle Momente mit Freunden und Familie teilen.
- *Im Moment sein:* Zeit nehmen, sich zu entspannen, abzuschalten und die kleinen Dinge des Lebens zu schätzen.

Wer längere Zeit in Kopenhagen verbringt, erfasst das Wesen des Hygge in seiner Gänze. Es wird häufig in gemütlichen Momenten in Cafés, Restaurants oder in häuslichen Umgebungen erlebt. Hygge spiegelt zudem die Verbindung zwi-

schen Natur und einem ruhigen, stressfreien Lebensstil wider. Die Fahrradkultur und das grüne Verkehrssystem Kopenhagens harmonieren perfekt mit dieser Philosophie.

## II. NACHHALTIGE UND INTELLIGENTE STADTENTWICKLUNG

Die Prinzipien von Hygge unterstützen die Ziele einer nachhaltigen und intelligenten Stadtentwicklung, indem sie Städte schaffen, die das Wohlbefinden ihrer Bewohner:innen in den Vordergrund stellen und gleichzeitig die Umwelt nachhaltig fördern. Kopenhagens Initiativen, wie effiziente öffentliche Verkehrsmittel, erneuerbare Energiequellen und grüne Baupraktiken, haben die Stadt zu einem globalen Vorreiter in nachhaltigen Lebenspraktiken gemacht. Bemerkenswerte Initiativen sind das *Copenhagen Solutions Lab* und die Nordhavn-Projekte. Das *Copenhagen Solutions Lab* (CSL), das von der Magistratsabteilung für Technologie und Umwelt verwaltet wird, ist das emblematische Innovationszentrum der Stadt,

das intelligente Lösungen zur Bewältigung urbaner Herausforderungen entwickelt. CSL wird durch eine Mischung aus öffentlichen, privaten und EU-Mitteln (Horizon-Programm) finanziert. Das Ziel ist, Kopenhagen zur weltweit intelligentesten Stadt zu machen und das nachhaltige und lebenswerte Umfeld zu erweitern. Zu den wichtigsten Errungenschaften des CSL gehören:

- *LED-basiertes öffentliches Beleuchtungssystem:* Passt sich an Umweltbedingungen (z. B. Wetter, Verkehr) an.
- *Copenhagen Connecting Mobile App:* Bietet Echtzeitdaten zu Verkehr, Luftqualität und Energieverbrauch und hilft den Bewohner:innen, intelligente Entscheidungen in ihrem täglichen Leben zu treffen.
- *Datengetriebenes Stadtmanagement:* Optimiert städtische Dienstleistungen, wie die Verbesserung des Verkehrssystems auf Grundlage von Mobilitätsdaten, wodurch Staus und Luftverschmutzung reduziert werden.
- *Open-Data-Plattform:* Ermöglicht Unternehmen, Forscher:innen und Bürger:innen den Zugriff auf Stadt-Daten, um ungenutztes Humankapital zu mobilisieren und die Entwicklung neuer Lösungen zu fördern.

Das weitere Vorhaben ist „Nordhavn“, eines der größten und ambitioniertesten Projekte Kopenhagens. Es transformiert über zwei Quadratkilometer ehemaliger Industrieareale in ein neues, nachhaltiges Stadtviertel. Das Hauptziel besteht darin, dass Nordhavn vollständig klimaneutral ist, erreicht durch:

- *Erneuerbare Energien:* Nutzung von Solar- und Windenergie sowie Wärmepumpen für Heizsysteme.
- *Intelligente Stromnetze:* Optimierung des Energieverbrauchs und Reduzierung von Abfall, mit Echtzeitinformationen zum Energieverbrauch, um den Bewohner\*innen zu helfen, fundierte Entscheidungen zu treffen.
- *Grüner Verkehr:* Priorisierung des Radfahrens und öffentlicher Verkehrsmittel sowie Förderung der Nutzung von Elektrofahrzeugen.
- *Kreislaufwirtschaftsprinzipien:* Bau mit wiederaufbereiteten Materialien und Recycling von Abfällen.
- *Gemeinschaftsleben:* Schaffung sozialer Bindungen durch Gärten und andere Bereiche zur gemeinsamen Nutzung.

## III. MOTOR DER GLOBALEN ZUSAMMENARBEIT

Kopenhagen basiert nicht nur auf technologischen Innovationen, sondern fungiert auch als Motor der internationalen Zusammenarbeit. Das CSL-Projekt leitet das *Nordic Smart City Network* und koordiniert innovative Smart-City-Initiativen in 14 skandinavischen Städten. Die UN-Stadt in Nordhavn ist ein bedeutendes Vorhaben, das die meisten Aktivitäten der Vereinten Nationen auf einem modernen Campus konsolidiert. Die 45.000 Quadratmeter große Einrichtung ist nachhaltig und energieeffizient gestaltet, im Einklang mit dem Engagement der UN für Umweltverantwortung, und dient als Drehkreuz der Vereinten Nationen für globale Kooperation. Darüber hinaus ist Kopenhagen das politische Zentrum der nordischen Zusammenarbeit und beherbergt seit 1996 den Nordischen Ministerrat, in dem Minister aus fünf skandinavischen Ländern verschiedene Politiken, einschließlich Umwelt, Gesundheitswesen und sozialer Wohlfahrt, diskutieren und koordinieren.

## IV. WIEN UND KOPENHAGEN

Es überrascht nicht, dass Hygge eine große Rolle dabei spielt, Kopenhagen als eine der lebenswertesten Metropolen der Welt zu betrachten – eine Anerkennung, die Wien schon lange innehat. Beide Städte sind Standorte von UNO-Organisationen („UN-City“) und bekannt für ihre innovativen Mobilitätslösungen, den hohen Anteil an Grünflächen sowie für ihr Engagement zur Förderung sozialer Wohnbauprojekte. Zusätzlich zu diesen Gemeinsamkeiten teilen Wien und Kopenhagen tiefgehende historische Verbindungen.

Sie blicken auf eine lange Geschichte sozialdemokratischer Stadtführung zurück. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörten alle Bürgermeister von Wien und Kopenhagen den Sozialdemokratischen Parteien an. Eines der ausdrucksstärksten Ergebnisse ihrer Kooperation ist der Kopenhagen-Hof im Wiener Gemeindebezirk Döbling. Dieser städtische Wohnkomplex mit 440 Wohnungen, der zwischen 1956 und 1959 errichtet wurde, ist ein Zeichen des Dankes für die humanitäre Hilfe, die Kopenhagen nach den beiden Weltkriegen den Wiener Kindern geleistet hat.

## V. SCHLUSSFOLGERUNG

Hygge ist eine Leitphilosophie für das städtische Leben. Es verkörpert die Prinzipien des Wohlbefindens, des Komforts und der Gemeinschaft, die integraler Bestandteil des menschenzentrierten Ansatzes der dänischen Stadtentwicklung sind. Während Kopenhagen weiterhin führend in nachhaltiger und intelligenter Stadtentwicklung ist, dient die Stadt durch die Priorisierung von Menschen, Nachhaltigkeit und Innovation als Modell für zukünftige urbane Zentren weltweit. Als UN-City spielt Kopenhagen eine wichtige Rolle bei der Stärkung des internationalen Friedens und des Dialogs zwischen Nationen und Kulturen und fördert somit die globale Zusammenarbeit.

### Literatur

Die Kunst der dänischen Hygge, online unter: <https://www.visitdenmark.de/daenemark/erlebnisse/lifestyle-kultur/hygge> (letzter Zugriff: 01.05.2025).

Kopenhagens Stadtentwicklung – spannend, nachhaltig, inspirierend, online unter: <https://www.staedtebau-chemnitz.de/index.php/kopenhagens-stadtentwicklung-spannend-nachhaltig-lebenswert/> (letzter Zugriff: 01.05.2025).

Meik Wiking (2016): Hygge – ein Lebensgefühl, das einfach glücklich macht, Köln: Lübbe.

Nordhavn: The smart urban area of the future, online unter: <https://stateof-green.com/en/news/nordhavn-take-a-tour-of-an-urban-area-of-the-future/> (letzter Zugriff: 01.05.2025).

Copenhagen Solutions Lab, online unter: <https://cphsolutionslab.dk/en> (letzter Zugriff: 01.05.2025).

### LÁSZLÓ FLAMM

Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei *EuropaHaus Budapest*,

Historiker und Experte für Außenpolitik.

Studium der Geschichte und Skandinavistik (BA) sowie Diplomatie und internationalen Beziehungen (MA).

Promotion in multidisziplinären Sozialwissenschaften an der Corvinus-Universität Budapest.

Er hat an mehreren Forschungsinstituten gearbeitet und war Dozent an verschiedenen ungarischen Universitäten, wo er Kurse in Europäischen Integrationsstudien, Nordischen Regionalstudien und Europäischer Geschichte und Diplomatie abhielt.

Zurzeit führt er Forschungsarbeiten in ungarischer, englischer, deutscher und schwedischer Sprache durch.



ANSICHT SEESTADT: AM SEESTÄDTER RADSPIELPLATZ ÜBEN SICH JUNG UND (GERN AUCH MAL) ALT IN EINEM GESCHICKLICHKEITSPARCOURS, DER URBANE VERKEHRSSITUATIONEN SIMULIERT

© LUIZA PUIU 2023

# „Ein Stadtentwicklungsprojekt dieses Formats ist ständig im Wandel und daher auch nie fertig“

Im Gespräch mit **BERND HERGER** gibt **ROBERT GRÜNEIS**, Vorstand der *Wien 3420* spannende Einblicke in die Arbeit der Betreibergesellschaft. Warum braucht es eine Organisation wie die *Wien 3420* für ein Projekt wie die Seestadt? Welche konkreten Aufgaben übernimmt sie – von der Planung über die Kooperation mit der Stadt Wien bis hin zur Unterstützung der Bewohner\*innen? Und wie könnte die Seestadt in den nächsten Jahrzehnten aussehen? Gemeinsam blicken wir hinter die Kulissen dieses einzigartigen Stadtprojekts und wagen eine Vision für die Stadt der Zukunft.

## I. EINLEITUNG

Im Jahr 2024 feierte **asperm** Seestadt ein besonderes Jubiläum: Vor genau zehn Jahren zogen die ersten Bewohner\*innen in diesen innovativen Stadtteil ein, der als eines der größten und ambitioniertesten Stadtentwicklungsprojekte Europas gilt. Seitdem hat sich die Seestadt zu einem lebendigen, nachhaltigen und modernen Lebensraum entwickelt, der für viele als Vorbild für die Stadtplanung der Zukunft dient. Eine zentrale Rolle bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Seestadt spielt die *Wien 3420 asperm Development AG*, die als Entwicklungsgesellschaft hinter dem Projekt steht. Diese besondere Struktur ist entscheidend dafür, dass nicht nur die ursprüngliche Vision der Seestadt umgesetzt wurde, sondern dass auch die fortlaufende Entwicklung dieses urbanen Raums koordiniert und nachhaltig gestaltet wird.

**ZUKUNFT:** Letztes Jahr haben Sie den zehnten Jahrestag des Einzugs der ersten Bewohner\*innen in der Seestadt gefeiert. Wenn Sie heute zurückblicken, hat sich die Seestadt so entwickelt, wie Sie es sich damals vorgestellt haben? Welche Erwartungen wurden erfüllt und wo gab es vielleicht Überraschungen oder unerwartete Entwicklungen?

**Robert Grüneis:** Wenn ich die Seestadt heute mit den Entwürfen im Masterplan von 2007 vergleiche und die ersten strategischen Konzepte durchgehe, kann ich sagen, dass sehr vieles wirklich so aufgegangen ist, wie geplant. Vielleicht hat sich sogar ein wenig schneller als erwartet ein „Stadt-Feeling“ eingestellt. Ein wenig anders hat sich der Bedarf an sozialer Infrastruktur – konkret Schulbauten – entwickelt. Hier

hat sich gezeigt, dass sehr viel mehr Bedarf ist als ursprünglich angenommen. Da wir aufgrund unserer Vorgaben durch die *Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)* aber nicht einfach mehr bauen können, müssen wir gezielt mit penibel vorbereiteten Abänderungsanträgen vorgehen.

Auch Verzögerungen beim Ausbau der erforderlichen Straßeninfrastruktur stellen uns seit mehreren Jahren vor Herausforderungen. Die Seestadt wurde an der Stelle geplant, weil hier neben der Anbindung an Bahn und U-Bahn schon lange Zeit eine höherrangige Straßenanbindung vorgesehen war. Laut unseren UVP-Auflagen für den Norden der Seestadt sind weitere Bauetappen an die Inbetriebnahme der Stadtstraße und S1-Spange bzw. deren Anschlussstellen West und Ost geknüpft. Ein entsprechender UVP-Abänderungsantrag soll nun die frühere Entwicklung weiterer Baufelder ermöglichen. Damit wäre zumindest der Bau von rund 2.400 Wohnungen und 124.000 m<sup>2</sup> an Gewerbeflächen möglich. Das bedeutet aber beispielsweise noch nicht, dass wir den dringend benötigten weiteren Bildungscampus im Norden in Angriff nehmen können. Der ist in der beantragten Erweiterung noch nicht enthalten und muss gesondert UVP-rechtlich zur Genehmigung eingereicht werden

**ZUKUNFT:** Der See in der Mitte der Seestadt ist ein zentrales Element des Projekts. Was war die Idee hinter der Platzierung eines Sees anstelle eines traditionellen urbanen Zentrums wie eines Rathauses oder einer Kirche? Welche funktionalen und symbolischen Rollen erfüllt der See im Kontext des Lebens in der Seestadt?

**R. G.:** Der fünf Hektar große See und der ihn umgebende Seepark bilden ganz bewusst das Zentrum und damit das Herz des Stadtteils. Ein grüner und blauer Naherholungsraum für alle auf rund 100.000 m<sup>2</sup> ist bezeichnend für ein neues geliebtes Planungsprinzip: erst die öffentlichen Räume, dann die Gebäude. Der Mensch sowie Platz für Begegnung und Gemeinschaft stehen im Mittelpunkt aller Planungen. Nach dem grünen Südufer folgt als Ergänzung bald die urbane Waterfront im Norden. Ob das Sommerpicknick am See, der Business-Lunch in der Sonne oder der Afterwork-Drink an der Waterfront, sowie Spiel und Spaß für Kinder – um den **asperm** See wird sich ein wesentlicher Teil des öffentlichen Lebens in der Seestadt abspielen. Insgesamt wird, wenn die Seestadt fertig gebaut ist, rund die Hälfte der Entwicklungsfläche als öffentlicher Raum zugänglich sein.

**ZUKUNFT:** Die *Wien 3420 AG* wird als „Entwicklungsgesellschaft“ der Seestadt bezeichnet. Was genau bedeutet das in der Praxis? Welche Aufgaben übernimmt die Gesellschaft im Vergleich zur Stadt Wien, und wie funktioniert die Zusammenarbeit zwischen diesen beiden Akteuren in der täglichen Verwaltung und langfristigen Planung?



Robert Grüneis © Ludwig Schedl

**R. G.:** Als *Wien 3420 asperm Development AG* entwickeln wir eine Stadt, in der bis in die 2030er-Jahre Wohnraum für über 25.000 Menschen und über 20.000 Ausbildungs- und Arbeitsplätze entstehen. Unterstützt werden wir maßgeblich von der in die Wiener Baudirektion eingegliederten Projektleitung *Seestadt Asperm*. Gemeinsam mit unseren Partnern koordinieren wir den Städtebau und den Ausbau der Infrastruktur in der Seestadt. Unser multidisziplinäres Team bringt vielfältige Erfahrungen ein und ist Sparringpartner für Inves-

toren, Bauherren und Unternehmen. Die *Wien 3420 AG* sorgt dafür, dass in der Seestadt alles vorzufinden ist, was einen Platz zum Leben und modernen Wirtschaftsstandort ausmacht: vom leistungsfähigen Verkehrsnetz über Standorte für Gewerbe, Produktion und Büros, bis hin zur kompletten Nahversorgung, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten oder Kunst- und Kulturangeboten.

Wir unterstützen bei der Ansiedelung von Gesundheitsdienstleistern und fördern Impulsnutzungen an Schlüsselstandorten. Seit mehr als zehn Jahren betreiben wir mit den *Spar European Shopping Centers* das Joint Venture *asperm Seestadt Einkaufsstraßen GmbH*, das sich um die Steuerung und Bewirtschaftung der gemanagten Einkaufsstraße in der Seestadt kümmert. Unser Ziel: Die richtigen Shops und Gastronomiebetriebe zur richtigen Zeit in wesentlichen Bereichen der Erdgeschoßzone. Aktuell gehören rund 8.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zur gemanagten Einkaufsstraße. Eine Gastronomie- und Einzelhandelsfläche auf 1.500 m<sup>2</sup> an der nördlichen Waterfront am See steht als nächste Entwicklungsetappe ins Haus. Damit setzen wir seit Beginn der Entwicklung auch ganz wesentliche Impulse für alle anderen Gewerbeflächen der Seestadt – von den Shops und Dienstleistern in den individuell vermieteten Zonen bis hin zu den produzierenden Betrieben. Eine funktionierende Nahversorgungsinfrastruktur und vielfältige Gastronomie sind nicht zuletzt für Ansiedlungsentscheidungen anderer Unternehmen ganz wesentlich.

**ZUKUNFT:** Nachhaltigkeit ist ein zentraler Bestandteil der Seestadt. Welche Maßnahmen wurden konkret ergriffen, um die Seestadt als Modellprojekt für ökologisches und energieeffizientes Wohnen zu gestalten? Können Sie Beispiele nennen, die besonders innovativ oder richtungsweisend für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte sind?

**R. G.:** Mit der „intelligenten Baustelle“ sorgen wir für smarte Logistik und Ressourcenschonung. Der Großteil des Aushubmaterials von der Entstehung des Sees oder von Baugruben wird vor Ort gelagert, aufbereitet und wiederverwendet. Auch die Rollbahnen des ehemaligen Flugfelds wurden für den Straßen- und Wegebau vor Ort recycelt. Auf diese Art haben wir bisher rund 7,5 Mio. LKW-Kilometer und 8.400 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden. In dem Bewusstsein, dass das Bauwesen den maximal möglichen Beitrag zum Klimaschutz leisten muss, waren für uns hohe ökologische Standards und Energieeffizienz seit jeher ein unerlässliches Steuerungstool.

Seit der Abwicklung des ersten Bauträgerwettbewerbs werden alle Gebäude nach dem Total-Quality-Building-Standard der *Österreichischen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen* – kurz ÖGNB – bewertet und qualitätsgesichert. Gemeinsam mit der ÖGNB haben wir das Webtool „*asperm* monitor“ entwickelt. Damit werden zentrale Nachhaltigkeitsaspekte in der Gebäudeplanung berücksichtigt. Auch in unserem eigenen Gebäudestandard „*asperm* klimafit“ formulieren wir in Übereinstimmung mit der Smart City Rahmenstrategie der Stadt Wien strenge Qualitätskriterien für neu errichtete Gebäude in der Seestadt. Mit kommenden Bauprojekten werden sie erstmalig angewendet. Mit der Entscheidung, Fernwärme flächendeckend einzusetzen, implementierten wir ab der Stunde null die Voraussetzungen für eine langfristig dekarbonisierte Wärmeversorgung.

Waren von Beginn weg alle Gebäude zumindest nahe am Passivhaus-Standard, so entstehen inzwischen neue Häuser, die dank erneuerbarer Quellen oder besonders intelligenter Bauweise – wie ROBIN Seestadt – beim Heizen und Kühlen weitgehend autark sind. Für das nächste Quartier im Norden, das Seecarré, erarbeiten wir in der Quartierswerkstatt mit Bauträgern und Energieversorgern eine erneuerbare Wärmeversorgung in einem bauplatzübergreifenden, lokal gespeisten „Anergienetz“.

**ZUKUNFT:** Bei der Planung der Seestadt wurden schon Anrainer:innen frühzeitig eingebunden. Wie wurde dieser partizipative Ansatz umgesetzt, und welche konkreten Ergebnisse sind dabei entstanden? Gibt es bestimmte Orte oder Elemente, die direkt auf die Wünsche und Vorschläge der Bevölkerung zurückgehen?

**R. G.:** Die Seestadt versteht sich als Ort des Miteinanders und der Partizipation und wird – wie uns auch Umfragen bestätigen – von Bewohner\*innen als solcher wahrgenommen. Von Anfang an spielten Beteiligungsprozesse eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des Stadtteils. Schon in der Masterplanung, vor den ersten Bauprojekten, wurden Anrainer\*innen der zukünftigen Seestadt in unterschiedliche Planungsprozesse miteinbezogen. Schon in einer sehr frühen Phase wurde auch das Naherholungsgebiet **asperner Terrassen** unter Beteiligung von Anrainer\*innen entwickelt. Bewohner\*innen sind immer wieder aufgerufen, ihre Wünsche für die Gestaltung von öffentlichem Raum einzubringen – wie beispielsweise beim Elinor-Ostrom-Park oder der sogenannten Grünen Saite und Roten Saite Nord.

Ein wesentlicher Aspekt im Sinne der Partizipation sind auch die Baugruppen: Bei den bisher insgesamt zehn Baugruppen in **asperm** Seestadt steht das Gemeinsame im Mittelpunkt. Hier können aktiv Ideen eingebracht werden, denn die Bewohner\*innen planen, gestalten und organisieren sich als Hausgemeinschaft selbst und können schon vor dem Einzug aktiv mitgestalten.

„Das Seestädter“ wird von einem innovativen Bauträger und einem interdisziplinären Planungsteam gemeinsam mit den zukünftigen Nutzer\*innen in einem co-kreativen Planungsprozess entwickelt. Es besteht aus elf Häusern und schafft Raum für Bedürfnisse, die im üblichen Wohn- und Gewerbebau keine Umsetzungsmöglichkeit finden. Ganz entscheidend für die laufende Förderung der Partizipation von Bewohner\*innen ist das vor Ort tätige Stadtteilmanagement. Es informiert über Entwicklungen im Stadtteil und unterstützt alle, die sich aktiv in die Gestaltung der Seestadt einbringen wollen. Ob gemeinsames Garteln, Musizieren oder Gestalten – zahlreiche Initiativen von und für Seestädter\*innen sind so bereits entstanden. Mit dem Nachbarschaftsbudget werden jedes Jahr Ideen, die die Nachbarschaft und das Miteinander in der Seestadt fördern, unterstützt.

**ZUKUNFT:** Der Klimawandel stellt Städteplaner vor große Herausforderungen. Wie wurden diese bereits bei der Planung der Seestadt berücksichtigt? Welche Maßnahmen wurden konkret umgesetzt, um die Seestadt an die Auswirkungen des Klimawandels anzupassen und gleichzeitig Vorreiter für nachhaltige urbane Entwicklung zu sein?

**R. G.:** Die Seestadt war Klimapionierin lange bevor der Klimawandel anerkannte Realität geworden ist und hat sich in den vergangenen Jahren immer intensiver damit beschäftigt. Die Zeiträume von der Planung bis zum gebauten und beplanten Quartier sind jedoch lang. Umso schneller gewinnt das Thema Klimawandelanpassung an Bedeutung. Die heute deutlich spürbaren Folgen des Klimawandels verändern die Anforderungen an die Stadtplanung entscheidend und stellen auch die Planer\*innen der Seestadt vor ganz neue Herausforderungen. Wir arbeiten mit einer Reihe konkreter Maßnahmen an der Erreichung unserer ambitionierten Ziele im Bereich Klimasensibilität und -resilienz. Eine der zentralen Anpassungsstrategien ist der Ausbau der grünen Infrastruktur: Bei aktuell knapp 120 Hektar entwickelter Fläche liegt der Grünraumanteil in der Seestadt bei sehr hohen 46 %.

Allein im öffentlichen Raum gibt es fast 1.700 Bäume, gemeinsam mit dem Wald- und Wiesengürtel sowie den Grundstücken sind es über 4.000. Auch Extremwetterereignissen möchten wir proaktiv begegnen. Im nördlichen Quartier „Am Seebogen“ wird etwa das Prinzip der Schwammstadt erstmals großflächig umgesetzt. Damit wird den Wurzeln der Bäume entlang von Straßen und Wegen viel Raum gegeben und Regenwasser gespeichert. Auch Regengärten und Regenmulden dienen dazu, große Regenmengen aufzunehmen.

In punkto Mobilität ist die Seestadt ebenso Klimapionierin und überlässt nichts dem Zufall. Schon bevor die ersten Bewohner\*innen in die Seestadt zogen, war die U-Bahn-Anbindung vorhanden. Das Parken wird in Sammelgaragen gebündelt, Kraftfahrzeuge sollen nicht das Stadtbild prägen. Die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist in maximal fünf Gehminuten oder wenigen Hundert Metern zu erreichen, ein breites Leihrad- und Car-Sharing-Angebot ermöglicht die einfache Nutzung nachhaltiger Mobilität. Im Frühjahr 2025 wird das *WienMobil Leihradangebot* in der Seestadt flächendeckend ausgebaut.

**ZUKUNFT:** Ein Blick in die ZUKUNFT: Wie stellen Sie sich die Seestadt in 20, 30 oder 50 Jahren vor? Welche langfristigen Entwicklungen erwarten Sie, und welche Herausforderungen oder Chancen könnten in den kommenden Jahrzehnten für dieses Projekt relevant werden?

**R. G.:** In zehn bis 15 Jahren soll die Entwicklung der Seestadt im Sinne der Grundstücksverwertung abgeschlossen sein. Ein Stadtentwicklungsprojekt dieses Formats ist aber ständig im Wandel und daher auch nie „fertig“. In ein paar Jahrzehnten stelle ich mir die Seestadt – ähnlich wie bereits heute – als einen lebendigen und bunten Ort vor, der alles für ein gutes Leben und Arbeiten bietet. Die Co-kreative Meile im Norden wird die zentrale Lebensader der 15-Minuten-Stadt bilden – umgeben von weiteren neuen und alten Stadtteilen. Alle mit ihrem individuellen Charakter, viel Freiraum und öffentlichem Verkehr. Die zentrale Drehscheibe bildet der Bahnhof Aspern Nord, wo Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Busse zusammenkommen. Die Seestadt wird als neues, regionales Zentrum der Donaustadt fungieren und mit viel grüner Wirtschaft ein anerkannter Hotspot für Innovationen aller Art sein.



#### ROBERT GRÜNEIS

Studium der Rechtswissenschaften.

Seit 2023 Vorstand der *Wien 3420 asperm Development AG*.

Der Experte für Energie und Smart Cities ist für die Bereiche Produktentwicklung, Liegenschaftsverwaltung und Beteiligungen verantwortlich.

Nach Stationen in der Justiz bzw. der Stadtverwaltung übernahm er 2014 die Funktion des Vorstandsdirektors der Wiener Stadtwerke für den Bereich Energie, Forschung, Technologie, Smart City, IT und Nachhaltigkeit.

Er war maßgeblich an strategischen Großprojekten wie der Gründung der *EnergieAllianz* und der *Wiener Energie* beteiligt.

Von 2017 bis Ende 2022 leitete er gemeinsam mit Co-Geschäftsführer Georg Pammer das innovativste und größte Energieforschungsprojekt Europas mit Sitz in **asperm Seestadt** – die *Asperm Smart City Research GmbH (ASCR)*.

#### BERND HERGER

studierte Wirtschaftsinformatik an der wu Wien, ist aktuell Mitarbeiter der Wiener Bildungsakademie und Mitglied der SPÖ Seestadt.

Neben seiner beruflichen Tätigkeit ist er aktiv in den internationalen Netzwerken *River // Cities* und *Scotland in Europe*.

Er ist seit 2006 Obmann des Fußballvereins *Dynamo Donau* und lebenslanger Fan des *SK Rapid Wien*.

Er ist ehrenamtlich als Onlineredakteur der ZUKUNFT engagiert.

# Gute Nachrichten für die Zukunft der Stadt

**GUNTHER LAHER** ist Teammitglied der *Programmleitung Stadtentwicklungsareale für lebenswertes Wohnen* (Stadt Wien, Magistratsdirektion Geschäftsbereich Bauten und Technik) und betreut seit 2011 unter anderem das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt aspern im Programm-Management und der Sozialen Infrastruktur. Mit diesem Beitrag liefert er den Leser\*innen der ZUKUNFT gute Nachrichten für die Zukunft unserer Stadt ...

## I. EINLEITUNG

Die Wiener Smart Klima City Rahmenstrategie hat sich längst seit ihrem mittlerweile 10-jährigen Bestehen international einen Namen gemacht, weil sie nicht nur den technologischen Fortschritt fördert, sondern stets auch die soziale Dimension einbezieht. Seit Wien von einer schrumpfenden wieder zu einer wachsenden Stadt wurde, wird dieses Wachstum mit den Stadtentwicklungsplänen in verträgliche Bahnen gelenkt. Wir betrachten in Wien Klimaschutz als gesamtgesellschaftliche Aufgabe und setzen auf Lösungen, die allen Bevölkerungsschichten zugutekommen. Die zu setzenden Maßnahmen werden stets daraufhin überprüft, ob sie sozial gerecht sind und niemanden zurücklassen.

Als Beispiel: Der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel in Wien sorgt nicht nur für weniger Emissionen, sondern auch für leistbare Mobilität für alle. Dieser konsequent verfolgte Ansatz macht die *Wiener Smart Klima City Strategie* zu einem Vorbild für viele andere Städte, die im Grunde vor denselben Herausforderungen stehen: im Spannungsfeld von Klimawandel, demografischem Wandel, Digitalisierung und Demokratisierung der Stadtentwicklung müssen Stadtpolitiker\*innen und Stadtplaner\*innen im Dialog mit Fachexpert\*innen und der Bevölkerung zu immer rascheren Paradigmenwechseln Antworten liefern (Stichworte Pandemie, Urban Heat, Stadtwachstum und Wohnraumschaffung, Sicherung der Schulraum- und Gesundheitsversorgung u. ä.). Je schneller die Geschwindigkeit, mit der diese neuen Entwicklungen auftreten, zunimmt, desto wichtiger ist die konsequente Verfolgung der getroffenen klaren Zielsetzungen in Rahmenstrategien und den Fachkonzepten der Stadtentwicklung.

- *Die Dekarbonisierung* erfordert als Reaktion auf den Klimawandel notwendigerweise eine tiefgreifende Transformation von Mobilität, Energieversorgung und Bauweise.
- *Der demografische Wandel* stellt Städte vor neue Aufgaben im Bereich Wohnen, Gesundheit und soziale Teilhabe.
- *Die Digitalisierung* greift nicht nur in unsere Arbeitswelt ein und ist Treiber für Forschung und Entwicklung, sondern hat spätestens seit der Pandemie-Erfahrung den Blickwinkel auf die Nutzung des öffentlichen Raums und die Art, wie wir einkaufen und wie und wie oft wir uns in der Stadt bewegen verändert.
- *Die Demokratisierung der Stadtentwicklung* gewinnt an Bedeutung: mehr Bürger\*innen-Beteiligung, kooperative Planungsverfahren und transparente Entscheidungen sind essenziell für eine resiliente Stadt der Zukunft.

Für das prognostizierte Wachstum der Stadt bis 2050 liefern innovative Stadtentwicklungsprojekte wichtige Erkenntnisse für nachhaltige Konzepte – auch für die Bestandsstadt. Derzeit sind allein bei den größeren Stadtentwicklungsprojekten (mit über 500 Wohneinheiten) mehr als 70.000 Wohneinheiten in Vorbereitung, um den dynamischen Zuzug in Wien rechtzeitig aufnehmen zu können und leistbaren Wohnraum in der für Wien bekannten hohen Lebensqualität bereitstellen zu können.

Ich möchte im Folgenden anhand einiger „Good practice“-Beispiele aufzeigen, wie in Wien Klimaneutralität, soziale Durchmischung und wirtschaftliche Dynamik zusammen gedacht werden. Sie zeigen – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – wo die Reise hingeht.

## II. KLIMABEWUSSTE STADTENTWICKLUNG

Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit, und Städte tragen als Hotspots von Emissionen eine besondere Verantwortung.

*Bauweise:* Dass heute bereits in der Planung auf Ressourcenschonung durch den Einsatz vor Ort vorhandener Materialien gesetzt wird, zeigt beispielsweise die *Seestadt aspern*. Durch Urban-Mining-Ansätze und Materialrecycling werden hier wertvolle Ressourcen vor Ort wiederverwendet, was zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen beiträgt. Hohe Gebäudestandards (*aspern klimafit 2.0*) für alle Bauwerke der Seestadt, sei es im Wohn-, Schul-, Gewerbe-, oder Betriebsanlagenbau und insbesondere die Weiterentwicklung von Ideen für eine nachhaltige Energieversorgung setzen diesbezüglich neue Maßstäbe. Auch auf einem weiteren Gebiet nimmt die Stadt Wien mittlerweile international eine Vorreiterrolle ein: Besonderer Fokus wird auf das kreislauffähige Planen und Bauen gelegt. Im Rahmen des magistratsinternen Programms *DoTank Circular City 2020–2030* werden Strategien und Maßnahmen für eine Transformation hin zum kreislauffähigen Planen und Bauen erarbeitet. So wurde ein Zirkularitätsfaktor als Tool zur Bewertung der Kreislauffähigkeit von Gebäuden entwickelt, der aktuell in verschiedenen Testanwendungen erprobt wird und künftig maßgeblich zur Emissionsreduktion und Ressourcenschonung in Neubau und Sanierung beitragen soll. Ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt das Ziel, die Lebensdauer von Gebäuden zu erhöhen und mögliche Nachnutzungen frühzeitig in die Planung einzubeziehen. Dabei werden Langlebigkeit, Tauschbarkeit sowie die Reparatur- und Rückbau-fähigkeit von Bauteilen und Gebäuden gezielt gefördert. Der kurz vor Baubeginn stehende Campus am Nordwestbahnhof wurde so mit einem „materiellen Gebäudepass“ und einem Rückbaukonzept entwickelt, um eine nachhaltige „zirkuläre Nutzung“ zu garantieren.

*Energieversorgung:* Ein echter „Game-Changer“ für den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen sind bauplatzübergreifende Anergienetze. Zunächst beim *Bildungscampus Liselotte Hansen Schmidt* gemeinsam mit der *Forschungsgesellschaft ASCR (Aspern*

*Smart City Research*) als Kombination von Tiefensonden, Solarpaneelen und Wärmepumpen bei einem Bildungscampusbau bei einem Einzelgebäude erfolgreich umgesetzt, werden mittlerweile ganze Quartiere geplant, um sie derart effizient mit Wärme im Winter, aber auch mit Kühlung im Sommer zu versorgen. Das reduziert den Gesamtenergiebedarf erheblich und macht fossile Heizsysteme überflüssig. Dieses Prinzip wird bereits beim *Quartier Village* im Dritten umgesetzt und ist auch jetzt schon in unterschiedlicher Ausformung je nach vor Ort gegebenen Rahmenbedingungen als Modell für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte in Wien vorgesehen.

*Mobilität:* Ein frühzeitiger und gut geplanter Ausbau des öffentlichen Verkehrs parallel zum Ausbau von Entwicklungsgebieten ist in Wien Standard. Mit Großinvestitionen wie der U2-Verlängerung im Zielgebiet Donaustadt oder mit der aktuellen Erweiterung der Straßenbahnlinie 27 werden gleich mehrere Stadtentwicklungen hochfrequent erschlossen. In Kombination mit Sharing-Angeboten der WienMobil-Stationen mit Leih-(Lasten-)Rädern und einer intelligenten Mobilitätsplanung in den neuen Wohn- und Arbeitsgebieten fällt es immer leichter, auf das Auto zu verzichten. So sorgen etwa in der Seestadt multifunktionale Sammelgaragen für weitgehend autofreie und ruhige Wohnquartiere, weitläufige Fußgänger\*innen-Zonen und breite Fahrradwege eröffnen viel Raum für ein entspanntes Leben. Die Kombination mit einem umfassenden Versorgungsangebot im Sinne einer 15-Minuten-Stadt bewirkt dort eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs – ein Großteil der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Forschungsprojekte wie das *aspern.mobil-LAB* untersuchen das Mobilitätsverhalten, ermöglichen unter Einbindung der Bevölkerung Mobilitätslücken zu erkennen sowie zu schließen und liefern damit wieder wertvolle Informationen für die Gesamtstadt und andere große Stadtentwicklungsprojekte wie Rothneusiedl mit dem ehrgeizigen Ziel, sogar eine 5-Minuten-Stadt zu konzipieren.

*Klimabewusste Stadtentwicklung* darf nicht nur technologische Lösungen fördern – sie muss auch soziale Gerechtigkeit berücksichtigen. Eine gendergerechte Planung von Parkanlagen für alle Bevölkerungsschichten mit großen, begrünten Flächen sorgt dafür, dass Regenwasser versickern und in heißen Sommermonaten zur Kühlung beitragen kann. Im Straßenraum wird das in Wien weiterentwickelte Schwammstadt-Prinzip in neuen Quartieren, aber auch in der Bestandsstadt angewandt. Damit können Hitzeinseln vermieden werden,

Regenwasser wird effizient für den Pflanzen- und Baumbestand genutzt und gleichzeitig das Risiko von Überflutungen minimiert. Diese Art der klimaresilienten Stadtgestaltung verbindet ökologische Nachhaltigkeit mit sozialer Gerechtigkeit, da sie die Stadt kühlt und besonders an heißen Sommertagen Rückzugsorte auch für vulnerable Gruppen schafft.

### III. SOZIALE STADT: INFRASTRUKTUR ALS BASIS FÜR LEBENSQUALITÄT

Eine nachhaltige Stadtentwicklung kann nur dann gelingen, wenn die *soziale Infrastruktur* von Beginn an gegeben ist und mit den etappenweisen Ausbaustufen mitwächst. Vorausschauend werden schon in ersten Planungsphasen Bildungseinrichtungen (Bildungsneubauprogramm, Schul- und Kindergartenversorgung), Gesundheitsversorgung (Abgleich mit dem *Regional Strukturplan Gesundheit*), betreute Wohnformen (für Senior\*innen, für Menschen mit besonderen Bedürfnissen, Kinder- und Jugendbetreuungseinrichtungen), das Kultur- und Nahversorgungsangebot als integrale Bestandteile neuer Stadtteile mitgedacht und mit der umliegend bestehenden Angebots- und Nachfragestruktur abgeglichen. Das sorgt nicht nur für Lebensqualität, sondern beugt auch sozialer Segregation vor.

Auch hier lohnt sich wieder ein Blick auf **asperm** Seestadt als Vorzeigeprojekt dieser Strategie. Allein im Bildungsbereich wird mit bestehenden und geplanten Einrichtungen wie Kindergärten, drei Bildungscampusstandorten, einer Zentralberufsschule, einem Bundesrealgymnasium, zusätzlich geplanten Schul- und Hochschulstandorten die Seestadt im Endausbau annähernd ebenso viele Ausbildungsplätze wie Einwohner\*innen umfassen. Ein Volkshochschul-, Bücherei- und WienXtra-Standort ergänzen das Angebot bei Halbzeit des Ausbaues jetzt schon im Sinne eines neuen Zentrums, das auch in die umliegenden Besiedlungsgebiete dieses Angebot von sozialer Infrastruktur zur Verfügung stellt.

Damit zeigt sich: Eine Stadt funktioniert nicht nur durch Wohn- und Gewerbeflächen, sie braucht eine ausgewogene soziale Infrastruktur, die den Bedürfnissen aller Generationen gerecht wird. Der Ausbau sozialer Infrastruktur ist somit kein „Zusatz“, sondern das Fundament einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Ohne ihn bleibt jede bauliche Planung unvollständig.

Apropos Gewerbeflächen: wichtig ist in diesem Kontext auch das Prinzip der „produktiven Stadt“. Wohnraum wird nicht isoliert geplant, sondern je nach Gegebenheiten mit Gewerbeflächen oder Betriebsansiedlungen kombiniert, um lokale Arbeitsplätze zu schaffen. Das ermöglicht kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten und reduziert die Verkehrsbelastung. Der zukunftsweisend vertikal und mitten im Wohngebiet errichtete Gewerbehof der *Wirtschaftsagentur Wien* und das Technologiezentrum *Seestadt asperm*, das ideale Bedingungen für zukunftsfrüchtige Start-ups und Kooperationen mit laufend neuen Betriebsansiedlungen bietet, zeigen wie dieses Konzept funktioniert.

Also keine Rede mehr vom immer noch vorauseilend vielstrapazierten Wort der „Schlafstadt“. Innovative Projekte wie die „Hauswirtschaft“ im Nordbahnviertel oder die Konzeption des Nordwestbahnhofs zeigen auch im innerstädtischen Bereich, wie Wohnen und Arbeiten im selben Grätzl zusammengedacht werden.



Gunther Laher © Luiza Puiu

### IV. DIGITALISIERUNG ALS WERKZEUG


Die Digitalisierung verändert derzeit aber auch Stadtplanungsprojekte rasant. Nur ein Beispiel dafür ist das mehrfach ausgezeichnete Forschungsprojekt *Asperm Smart City Research (ASCR)*. In der **asperm** Seestadt wird seit 2015 in einem Reallabor untersucht, wie intelligente Energielösungen mit digitalen Steuerungssystemen zur Effizienzsteigerung für die Energieversorgung und den Energieaustausch zwischen unterschiedlichen Funktionsgebäuden unter Realbedingungen genutzt werden können. Über 100 Forscher\*innen aus verschiedenen Disziplinen arbeiten unter Nutzung unterschiedlicher erneuerbarer Energiequellen an Lösungen zum vollständigen Ausstieg aus fossilen Energieträgern. Bereits 2016 mit dem *World Smart City Award* ausgezeichnet, konnten seither 60 weltweit relevante Forschungsfragen gelöst werden, 15 Lösungsbeispiele im Bereich intelligente Gebäude- und Netzinfrastruktur erarbeitet und elf Patente dazu angemeldet werden. Ergebnisse, die in Use Cases auch in anderen Projekten in Wien ihre Fortsetzung finden. Digitale „Gebäudezwillinge“ zum rechtzeitigen Erkennen von Planungs- und Energieeffizienzmängeln, eine mittlerweile digitale Baueinreichung und vieles andere mehr, haben die Planungs- und Bauablaufprozesse wesentlich verbessert und rasant beschleunigt.

### V. CONCLUSIO: PARTIZIPATION ALS FUNDAMENT DER STADT VON MORGEN

Die Stadt der ZUKUNFT ist nicht nur ökologisch nachhaltig und sozial gerecht, sie ist auch demokratisch. Und das bedeutet: Wer hier lebt, soll auch mitentscheiden können. Die Zeiten zentralistischer Masterpläne sind vorbei, stattdessen setzen in Wien Stadtentwicklungsstrategien schon seit Längerem auf kooperative Planungsverfahren und frühzeitige Bürger\*innenbeteiligung. Das beste Beispiel für digitale Bürger\*innenbeteiligung in Wien sind Plattformen wie *mitgestalten.wien.gv.at* oder *mitwirkung.wien.gv.at*. Hier können Bürger\*innen Planungsprozesse mitverfolgen und eigene Vorschläge einbringen. Das zeigt: Digitalisierung kann nicht nur Prozesse effizienter machen, sondern auch neue Räume für Mitbestimmung öffnen.

Bereits vor der Flächenwidmung werden bei städtebaulichen Leitbildprozessen Anrainer\*innen und Bürger\*innen auch „analog“ eingebunden. In Workshops, bei Führungen und Informationsveranstaltungen können Wünsche und Ideen eingebracht werden.

Das gilt auch für die festgelegten Stellungnahme-Möglichkeiten zu Flächenwidmungs- und Bebauungsbestimmungen. Damit aber die erarbeiteten Ergebnisse auch ihre konsequente Umsetzung finden, werden sie in Qualitätsheften als Teil von städtebaulichen Verträgen festgehalten und in einem Qualitätssicherungsprozess einbezogen, an dem mittlerweile sowohl geförderte, als auch freifinanzierte Wohnbauträger bis hin zur Fertigstellung an funktionierenden neuen Quartieren und Grätzeln in Hinblick auf Mobilität, Grünraum, Nutzungen und Angeboten arbeiten. Resümee:

Die ausgewählten Beispiele zeigen ansatzweise, wie wir in ZUKUNFT leben werden. Vor allem aber zeigen sie, was wir Wiener\*innen alles schaffen können. Wir haben viele gute Gründe, mit Lust und Optimismus auf die Zukunft zuzugehen. 

#### GUNTHER LAHER

ist Teammitglied der Programmleitung *Stadtentwicklungsareale für lebenswertes Wohnen* (Stadt Wien, Magistratsdirektion Geschäftsbereich Bauten und Technik) und betreut seit 2011 unter anderem das Stadtentwicklungsgebiet **asperm** Seestadt im Programm-Management und der Sozialen Infrastruktur.

# Wien im Jahr 2075 ... So oder so?

Wir stellen heute die Weichen für die kommenden Jahrzehnte. Wie soll das Wien der Zukunft aussehen? Wir haben die Wahl ... und **MICHAEL BONVALOT** hat zwei literarische Essays verfasst, die sich der künftigen Wiener Urbanistik widmen. Auf dem Weg in die **ZUKUNFT** begleiten wir – zwischen Dystopie und Utopie – Aylin in das Wien des Jahres 2075 ...

## I. DAS MUSS DOCH IRGENDWIE BESSER GEHEN

„Stell dir vor, wie schön es ohne Autos wäre“, seufzt Aylin. Ihr Vater Matei stimmt zu. Die 13-jährige schaut aus dem Fenster ihrer Wohneinheit auf die vielspurige Simmeringer Autobahn – die zentrale Verkehrsverbindung in der südlichen Innenstadt von Wien. Wie immer ist die Autobahn auch am heutigen Sonntagvormittag völlig verstopft. Genau wie die sieben anderen Autobahnringe der Metropolregion Wien. Aus der Wohneinheit im 87. Stock sieht Aylin hinter der Autobahn unzählige weitere Wohnblocks, sie reichen bis zum Horizont. Oder eigentlich nur bis zur hermetisch abriegelten Grenze der Ungaroslowakei. Denn ab der Grenzmauer versperren die undurchsichtigen Blenden der „Nationalrepublik“ den Blick nach Bratislava. Doch auch diesseits der Grenze wirkt alles trist, grau und heruntergekommen. Dazu die dichten Dampfschwaden aus dem AKW Schwechat, wo ihr Papa arbeitet. „Bei unserer Aussicht legt sich sogar die Haide quer“, sagt Aylin zu ihrem Vater, der gerade seine Socken repariert. Ein schlecht gealterter Running Gag zwischen den beiden, immerhin wohnen sie in der Simmeringer Heidequerstraße. Dass hier früher eine Heidelandschaft war, könnte sich in der zubetonierten Wiener Innenstadt heute allerdings niemand mehr vorstellen. Aylin lächelt müde über ihren eigenen Scherz und wendet sich vom Fenster ab. Es ist ein milder Juni-Sonntag im Jahr 2075, nur 41 Grad im Schatten.

Doch in der Wohneinheit ist es bereits brennheiß. Jetzt wird erstmal gefrühstückt, Matei stellt einen Krug entgiftetes Wasser auf den Tisch – vorsichtig, damit nichts daneben geht. Wasser ist teuer. Dazu verteilt er feinsäuberlich sechs Nahrungstabletten auf den beiden Tellern. „Die Ernteausfälle werden immer schlimmer“, murmelt er. Halblaut, damit

Aylin es nicht hört. Doch sie sieht, dass sich ihr Vater mehrmals durch die schütter werdenden hellbraunen Haare fährt. Das macht er immer, wenn er nervös ist – und Aylin fällt auf, dass er dabei immer öfter ganze Haarbüschel in der Hand hat. „Achtung! Kritische Feinstaub-Belastung! Das Öffnen von Fenstern ist gefährlich!“, warnt die NeuroSys der Wohneinheit durchdringend, als Aylin zur Fensterschnalle greift. Dazu leuchtet die Fensterscheibe rot.

Es sind zwar ausschließlich E-Mobile unterwegs – doch am Feinstaub der zehntausenden Reifen ändert das auch nichts. Matei ignoriert das blinkende Fenster und schaut auf die Uhr: „Du musst gehen, wenn du nicht zu spät zur Arbeit kommen willst“. Er selbst wird erst am Nachmittag losfahren, seine Schicht im AKW geht von 18:00 bis 10:00 Uhr. Aylin nickt und erinnert ihren Papa, dass sie noch die 130 Öros für den Sammelbus braucht. Mit einem Seufzer gibt der Enddreißiger seiner NeuroSys den entsprechenden Gedankenbefehl, normalerweise erledigt die KI so etwas in einer Millisekunde. Erst kann Aylin allerdings überhaupt nichts erkennen, ihre eigene NeuroSys ist wohl wieder mal verrutscht. Kurz blitzt ihre leuchtend grünen Augen auf. Doch nachdem sie die Linse im rechten Auge geradegerückt hat, sieht Aylin, dass nur 110 Öros aufgeladen sind. Vermutlich ist das Konto schon wieder leer, da kann die beste KI nichts machen. Sagen will Aylin nichts, sie weiß ja, wie eng es finanziell ist. Die letzten paar Stationen ist also wieder mal Laufen angesagt. Wenigstens gibt es gerade keine Aufenthaltsverbote im Freien.

Bis zum Industriepark „Grüner Prater“, wo sie am Fließband arbeitet, braucht Aylin drei verschiedene Sammelbusse. Und wann die kommen, ist völlig unklar, schließlich ist die Donau wieder einmal überschwemmt und der toxische

Schlamm sorgt für ein Verkehrschaos. „Mit dem Rad wär' ich viel schneller“, überlegt Aylin. Kosten würde es auch nichts. Aber bei dem Feinstaub und der Hitze? Die NeuroSys war da sehr deutlich. Außerdem will sie nicht schon wieder verdreht in der Arbeit ankommen, die Schichtführerin hat schon letztes skeptisch geschaut. Und den Job zu verlieren wäre eine Katastrophe.

Warum ist eigentlich die Radstraße in die Leopoldstadt immer noch nicht fertig? „Die versprechen sie vermutlich seit der Multikrise von 2037“, flucht Aylin. Also doch der Sammelbus. Mit einem Achselzucken setzt sich Aylin die Atemschutzmaske auf, zieht ihre Schutzkappe über die lockigen dunklen Haare und geht los. Gleich vor der Tür ruft ihr die erste Werbetafel nach, dass sie sofort ein Fraggi zur Abkühlung kaufen soll. „Ist dir heiß, trink den Scheiß!“ – Aylin kennt den Spruch im Schlaf. Kein Wunder, die Audio-Anzeigen brüllen den Slogan seit Wochen durch Wien. Dazu hört sie ihn auch noch alle 20 Minuten mitten im Gehirn, dafür sorgt die NeuroSys. Vielleicht wird sie sich ja irgendwann eine werbereduzierte Version leisten können.

Zum Sammelbus muss Aylin durch die Landbauergasse. „Zur Erinnerung an den Politiker Udo Landbauer, der in den 2020er-Jahren erfolgreich den Bau einer autoschädlichen Straßenbahn im Süden der Metropole Wien verhinderte“, verkündet die riesige Anzeige. Aylin hat davon in der Schule gehört. Aber vielleicht wäre so eine Straßenbahn gar keine schlechte Idee, denkt sie. Das sagt auch Gabrio immer wieder, ihre beste Freundin. Und Gabrio ist ziemlich schlau. Auch Emily, die Lebenspartnerin ihrer verstorbenen Oma, erzählt oft von früher. Da gab es sogar U-Bahnen in Wien – heute dienen die Schächte nur noch als Schlafplatz für die hunderttausenden Menschen, die sich keine Wohnung leisten können. „Erst haben sie alles privatisiert, dann haben sie alles zerstört“, flucht Emily oft. Ihr Zorn ist kein Wunder: Ihre Partnerin, Aylins Oma Klara, ist in der Zika-23-Pandemie gestorben. Und ihre letzten Tage waren furchtbar, nachdem sie die Medikamente nicht mehr bezahlen konnten. Bei der Sammelbus-Station warten schon Dutzende Menschen. Und die Temperaturanzeige der NeuroSys steigt und steigt. Das wird wieder ein übler Tag, denkt Aylin. Das muss doch besser gehen.

## II. WÄHREND DER MULTIKRISE HABEN WIR ES VERSTANDEN

„Stell dir vor, hier sind früher wirklich Autos gefahren“, sagt Aylin staunend zu ihrem Vater. Ihr Vater Matei nickt – er weiß das natürlich, doch es ist ja wirklich unglaublich! Die beiden beobachten vom Balkon entspannt das Treiben im Stadtpark Simmering, einem der zahlreichen Erlebnisparks der Metropole Wien. Am größten Spielplatz toben Unmengen von Kindern herum, noch vor Kurzem wäre die 13-jährige mittendrin gewesen. Auf der schattigen Wiese daneben sieht Aylin dutzende Menschen beim täglichen Yoga, im Heidequerteich schwimmen Jugendliche um die Wette. Ob ihre beste Freundin Gabrio auch dabei ist? Aus dem 87. Stock kann Aylin das nicht feststellen. Und den Zoom ihrer NeuroSys möchte sie nicht aktivieren, zu sehr genießt sie die sonntägliche Ruhe. Sie atmet tief durch und genießt den aufkommenden Wind. Hinter dem Stadtpark sieht Aylin bis nach Bratislava weitere Hochhäuser, großzügig verteilt zwischen Wiesen und künstlich angelegten Flussläufen. Am Horizont kann sie auch den Windpark Schwechat erkennen, wo ihr Papa arbeitet, dazwischen das charakteristische Blitzen der Photovoltaik-Anlagen. Doch früher war hier tatsächlich eine Autobahn, wie Aylin von alten Bilddateien weiß. Autos mitten in der Stadt – ein absurder Gedanke!

„Verdammt heiß ist es heute“, flucht Aylin und streicht sich ihre lockigen dunklen Haare aus der Stirn. Es hat zwar nur 33 Grad im Schatten, ein milder Juni-Sonntag im Jahr 2075. Doch das ändert nichts daran, dass ihr heiß ist. Richtig heiß. Die Fernkälte kühlt zwar die Wohnung, doch am Balkon bringt das auch nichts. Dennoch genießen Aylin und Matei das sonntägliche Frühstück im Freien. Es ist ihr persönliches Ritual, Papa hat ihr wie immer ein Müsli mit Früchten gemacht, sie liebt ihn dafür! Er selbst begnügt sich mit einem Espresso, der sportliche Enddreißiger war noch nie ein Morgenesser. Zum Kaffee liest Matei auf seiner NeuroSys die Nachrichten, doch dann hat er eine Idee. Über einen Gedankenbefehl ruft er die Wettervorhersage auf seine Linse. Keine Unwetter am Nachmittag. „Was hältst Du von einem Radausflug?“, fragt er.

„Wir könnten Oma Klara und Oma Emily besuchen“. Aylin wollte eigentlich mit Gabrio schwimmen gehen. Aber sie liebt ihre Omas und die beiden werden auch nicht jünger. „Gute Idee!“, ruft sie, und ihre grünen Augen blitzen fröhlich auf. Dazu ist es ein wirklich schöner Weg mit dem Fahrrad: Quer durch die Parks von Simmering und den Prater-Wald

zur Donau, wo die beiden Omas wohnen. Außerdem kann sie auch dort ins Wasser hüpfen, überlegt sie. Aylin liebt das saubere und klare Wasser der Donau. Also ab in die Sonnenschutz-Dusche, damit es losgehen kann! Praktischerweise geht die Radstraße direkt vor dem Wohnhaus los, rechts und links die charakteristischen Orangenbäume der Metropole Wien. Gerade, als die beiden auf die Fahrräder steigen, fährt ein 97er vorbei. Die Verkehrsanbindung direkt vor der Haustür ist für Matei perfekt: Mit der Gleitschienen-Bahn kommt er direkt zu seinem Arbeitsplatz in Schwechat.

Wieder einmal überlegt Matei, ob er seine Arbeitszeit nicht doch reduzieren sollte. Erklären kann er ohnehin niemandem, warum er freiwillig über 20 Stunden in der Woche arbeitet. Doch Matei schiebt den Gedanken zur Seite, jetzt will er den Tag mit seiner Tochter verbringen! Die beiden genießen den Duft der Orangen, während sie die Harry-Glück-Allee entlangfahren. Den Routenplaner der NeuroSys brauchen sie dabei natürlich nicht – den Weg zu den Omas würden Aylin und Matei auch im Schlaf finden. „Zur Erinnerung an den Architekten Harry Glück, der dafür gekämpft hat, dass im Kapitalismus nicht nur Reiche gut wohnen können“, steht auf einem Schild am Rand der Straße. Überschriften ist der Text mit einem Motto von Glück: „Luxus für alle!“ – Aylin hat es in der Schule gelernt. Begonnen hat das große Umdenken erst nach der Multikrise von 2037. Da war es eigentlich fast schon zu spät. Niemand hatte bis dahin wirklich verstanden, was die Klimakrise bedeutet. Die Menschen machten einfach weiter und hofften, dass es irgendwie klappen würde. Ja, manche glaubten nicht mal, dass es eine Klimakrise gibt. Auch das hat Aylin in der Schule gelernt, auch wenn sie es kaum glauben kann. Wie unglaublich dumm manche Menschen damals waren, denkt sie, während die beiden an den Bohrtürmen des Geothermie-Kraftwerks Simmering vorbeiradeln.

Doch dann wurde es langsam wirklich eng, Oma Klara und ihre Lebensgefährtin Emily haben ihr oft davon erzählt. Es wurde immer heißer, immer öfter gab es Umweltkatastrophen mit Ernteaussfällen. Und das Trinkwasser wurde auch langsam knapp. Millionen von Menschen mussten flüchten, weil es in ihren Ländern einfach zu heiß wurde. Während die Katastrophe immer näher kam, hatten die Superreichen nur ihre Profite im Auge, flucht Oma Emily oft. Bis zur großen Multikrise, wo weltweit endgültig klar wurde, dass sich dringend etwas ändern muss. Emily erzählt manchmal, wie Klara und sie damals für Veränderungen demonstriert haben: „Klara

ganz vorne in der ersten Reihe, sie war so mutig!“ Oma Klara nickt dann meist stumm und ihre braunen Augen werden feucht. „Es geht eben nur gemeinsam!“, sagt sie dann immer und streichelt ihrer Enkelin über die Haare. Aylin kuschelt sich in solchen Momenten so gern an ihre Omas. Jetzt ist zwar immer noch nicht alles gut, ganz im Gegenteil. Aylin sieht ja, wo es überall Probleme gibt. Aber wir haben zumindest gelernt, mit der Klimakrise umzugehen, denkt sie. Gut, dass wir gerade noch rechtzeitig aufgewacht sind. Das hätte wirklich schlimm werden können. 🍷

**MICHAEL BONVALOT**

ist Journalist, Autor und ausgebildeter Sozialarbeiter. Er hat für verschiedene Medien in Österreich und Deutschland geschrieben, unter anderem ORF, profil und Der Spiegel. Er ist Herausgeber von standpunkt.press („Journalismus mit Meinung und Haltung“).



**ANSICHT SEESTADT: DER GEWERBEHOF SEESTADT DER WIRTSCHAFTSAGENTUR WIEN BIETET VOR ALLEM PRODUZIERENDEN KMU UND INNOVATIVEN HANDWERKS BETRIEBEN DAS PERFEKTE UMFELD**  
© LUIZA PUIU 2023

# Linz: Stadt der Zukunft – Innovation, Stadtentwicklung und Klimaschutz vereint

Linz, die drittgrößte Stadt Österreichs, hat sich in den vergangenen Jahren als ein Zentrum für innovative Stadtentwicklung etabliert, wie **THOMAS GEGENHUBER** berichtet. Mit einem klaren Fokus auf Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Klimaschutz setzt die Stadt gezielt auf zukunftsweisende Projekte, die den urbanen Raum lebenswerter und umweltfreundlicher gestalten sollen.

## I. INNOVATIONSHAUPTPLATZ: KREATIVITÄT UND BÜRGER\*INNENBETEILIGUNG IM FOKUS

Ein zentraler Baustein der Stadtentwicklung ist der Innovationshauptplatz Linz, eine Plattform, die Kreativität, technologische Fortschritte und Bürger\*innenbeteiligung bündelt. Hier werden neue Ideen erprobt, die das Leben in der Stadt verbessern sollen. Neben interaktiven Formaten wie Innovations-Workshops und Pilotprojekten ermöglicht die Plattform auch eine direkte Einbindung der Bevölkerung in Entscheidungsprozesse. Zudem wurde Linz 2024 mit dem zweiten Platz beim *iCapital Award* ausgezeichnet, was die Innovationskraft der Stadt weiter unterstreicht. 2024 feierte der Innovationshauptplatz sein fünfjähriges Bestehen und konnte zahlreiche Erfolge verzeichnen – von Projekten wie *Create your City!* über den Pop-Up-Store am Hauptplatz bis hin zu Bürger\*innenbeteiligungsinitiativen, die direkt in die Stadtentwicklung einfließen.

## II. LINZ AUF DEM WEG ZUR KLIMANEUTRALITÄT

Mit dem ambitionierten Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden, setzt Linz auf eine umfassende Strategie zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ein entscheidender Meilenstein war der Beschluss des Klimaneutralitätskonzeptes 2024, das als strategische Grundlage für eine emissionsfreie ZUKUNFT dient. Darüber hinaus hat sich Linz durch das Zwei-Millionen-Euro-Förderprojekt *Linz mit Ambition3xn* als Vorreiterin für nachhaltige Stadtentwicklung positioniert. Mit Großveranstaltungen wie der *H2 Convention*, die 2024 über 1.000

Teilnehmer\*innen anzog und dem „re\_use Linz“-Kongress für nachhaltiges Bauen zeigt die Stadt konkrete Wege zur Reduktion von Emissionen auf.

## III. PHOTOVOLTAIK-OFFENSIVE UND NACHHALTIGE ENERGIEGEWINNUNG

Ein wichtiger Bestandteil der Klimaschutzstrategie ist die massive Förderung von Photovoltaikanlagen. Öffentliche Gebäude, Wohnanlagen und Industrieflächen sollen verstärkt mit Solaranlagen ausgestattet werden, um den Anteil erneuerbarer Energien weiter zu erhöhen. Ziel ist es, Linz unabhängiger von fossilen Energieträgern zu machen und langfristig eine nachhaltige Energieversorgung zu sichern.

## IV. WASSERSTOFF ALS SCHLÜSSEL ZUR GRÜNEN INDUSTRIE

Als Industriestandort nimmt Linz eine Vorreiterrolle bei der Nutzung von Wasserstofftechnologien ein. Ziel ist es, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Industrie signifikant zu senken und langfristig klimaneutrale Produktionsprozesse zu ermöglichen. In Zusammenarbeit mit Forschungseinrichtungen und Unternehmen wird daran gearbeitet, Wasserstoff als zukunftsfähige Energiequelle zu etablieren. Die *Project Labs Wasserstoff* und der städtische Klimafonds sind weitere bedeutende Förderprogramme in dieser Hinsicht.

## V. KLIMASTADT: BEGRÜNUNGSOFFENSIVE, STADTOASEN UND SCHWAMMSTADT-KONZEPT

Angesichts steigender Temperaturen und urbaner Hitzeinseln setzt Linz auf eine massive Begrünungsoffensive. Neue Bäume und Grünflächen sollen die Aufenthaltsqualität verbessern, aber auch das Stadtklima nachhaltig regulieren. Besonders innovativ ist das sogenannte Schwammstadt-Prinzip: Dabei werden Bäume mit speziellen unterirdischen Wasserspeichern ausgestattet, die Regenwasser sammeln und langsam abgeben, um eine natürliche Kühlung zu ermöglichen. Zusätzlich sollen weitere Stadtoasen geschaffen werden – begrünte, verkehrsberuhigte Plätze, die für Erholung und Begegnung genutzt werden können.

## VI. NEUES INNENSTADTKONZEPT FÜR EINE LEBENSWERTE CITY

Um die Innenstadt weiter aufzuwerten, arbeitet Linz an einem neuen Konzept, das Aufenthaltsqualität, Nachhaltigkeit und Wirtschaftsförderung kombiniert. Fußgänger\*innenfreundliche Zonen, mehr Begrünung und eine gezielte Förderung von lokalen Geschäften sollen das Stadtzentrum attraktivieren. Gleichzeitig wird an Lösungen für eine emissionsfreie Logistik und intelligente Verkehrsführung gearbeitet. Dabei setzt die Stadt auf eine enge Bürger\*innenbeteiligung, um die Innenstadt gezielt nach den Bedürfnissen der Bewohner\*innen zu gestalten.

## VII. WIRTSCHAFT, INNOVATION UND EU-FÖRDERUNGEN

Linz zählt als zentraler Wirtschaftsmotor – sowohl in Oberösterreich als auch auf nationaler Ebene. Rund 1.000 Unternehmensgründungen jährlich zeigen die Attraktivität des Standorts. Durch Programme wie die städtische Jungunternehmer\*innen-Förderung und Initiativen wie *Linz Connects* zur Vernetzung von Wirtschaftsbetrieben mit der IT-Branche wird das lokale Wirtschaftsgefüge gezielt gestärkt. Auch die Veranstaltungsreihe *Expats Café* hilft internationalen Fachkräften, sich in Linz zu integrieren. Eine der zentralen Herausforderungen für 2025 ist die Erarbeitung eines neuen Wirtschafts- und Innovationsprogrammes, das die strategische Ausrichtung der Stadt für die kommenden Jahre definieren soll.

## VIII. FÖRDERPROGRAMME FÜR NACHHALTIGE PROJEKTE

Ein weiterer Schritt in Richtung Nachhaltigkeit ist die Einführung eines städtischen Klimafonds, der innovative Projekte im Bereich Umwelt- und Klimaschutz finanziell unterstützt. Dadurch erhalten sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen Anreize, nachhaltige Maßnahmen umzusetzen – von energieeffizienten Sanierungen bis hin zu Klimaschutz-Initiativen im öffentlichen Raum. Besondere Aufmerksamkeit wird auf Projekte gelegt, die soziale und ökologische Aspekte miteinander verbinden.

## IX. VIELFALT UND KULTURELLE ANGEBOTE FÜR EINE LEBENDIGE STADT

Linz zeichnet sich durch technologische Innovationen aus, gleichzeitig auch durch eine vielfältige Kulturlandschaft. Ein ausgewogenes Angebot an kulturellen und musikalischen Veranstaltungen ist dabei das A und O. Dadurch sollen für alle Altersgruppen und Interessen attraktive Möglichkeiten gegeben sein. Von klassischen Konzerten bis hin zu modernen Kunstprojekten soll ein breitgefächertes Kulturangebot die Stadt noch lebenswerter machen. Dabei wird verstärkt darauf geachtet, kulturelle Angebote mit nachhaltigen und sozialen Initiativen zu verknüpfen.

## X. FAZIT

Linz beweist, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung Hand in Hand mit Innovation und kultureller Vielfalt gehen kann. Durch gezielte Investitionen in Klimaschutz, neue Technologien und die aktive Einbindung der Bevölkerung schafft die Stadt einen urbanen Lebensraum, der sowohl den ökologischen als auch den sozialen Herausforderungen der ZUKUNFT gewachsen ist.



**THOMAS GEGENHUBER**

hat eine langjährige wissenschaftliche Karriere hinter sich.

Bis Februar 2025 war er als Leiter des

*Linz Institute for Transformative Change (LIFT\_C)* an der

Johannes Kepler Universität (JKU) tätig,

bevor er mit Anfang Februar in die Linzer Stadtregierung wechselte.

# Städtebund-AK-Gleichstellungsindex 2025 – Gleichstellung fängt in der Gemeinde an

Städte und Gemeinden haben viele Kompetenzen, die für den Alltag der Menschen wichtig sind, besonders für jene der Frauen, die vermehrt auf Leistungen der öffentlichen Hand angewiesen sind, sei es in Kinderbetreuung, Öffentlichem Verkehr etc. **CHRISTINA AIGNER** fasst den Stand der Dinge für die **ZUKUNFT** zusammen.

## I. EINLEITUNG

Jede Stadt und jede Gemeinde hat eine Verantwortung in der Gleichstellung. Um hier das Bewusstsein zu schärfen und jeder Gemeinde ein Werkzeug zur Hand zu geben, wo sie selbst in der Gleichstellung in ausgewählten Daten steht, hat der Österreichische Städtebund den Gleichstellungsindex ins Leben gerufen. Mittlerweile ist auch die Arbeiterkammer mit an Bord. Dieser Beitrag versteht sich als eine Zusammenfassung des diesbezüglichen Status Quo.

## II. DATEN AUF GEMEINDEEBENE

Der Gleichstellungsindex ist dabei eine umfangreiche Datensammlung, durchgeführt mittlerweile bereits zum zweiten Mal vom FORESIGHT-Institut für alle 2.092 Gemeinden und die 23 Wiener Gemeindebezirke. Das Besondere ist, dass diese Daten auf Gemeindeebene vorliegen. Für zwei Dimensionen wird auf Bezirksebene ausgewertet bzw. für Wien auf Landesebene (Gesundheit und Gewaltschutz), die restlichen Indikatoren sind alle auf Gemeindeebene. Jede einzelne Gemeinde erreicht einen Gesamtwert zwischen 0 und 100, wobei 100 bedeuten würde, dass die Gemeinde in den ausgewählten Indikatoren Gleichstellung erreicht hat; null, wenn sie maximal von Gleichstellung entfernt ist. Insgesamt besteht der Gleichstellungsindex aus 23 Indikatoren, die zu neun Dimensionen zusammengefasst werden. Nicht auf alle davon haben die Stadt oder die Gemeinde direkt Einfluss, wie z. B. das Einkommen. Aber es kann die Kommune anspornen, im eigenen Kompetenzbereich Leistungen auszubauen, z. B. das Kindergartenangebot zu erweitern.



Abbildung 1: Der Städtebund-AK-Gleichstellungsindex besteht aus neun Dimensionen und 23 dahinter liegenden Indikatoren

## III. ERGEBNISSE DES GLEICHSTELLUNGSINDEX FÜR DIE KOMMUNALPOLITIK

Politik muss die Bürgerinnen und Bürger als Personengruppen repräsentieren. Es geht darum, die Gesellschaft in ihren unterschiedlichen Bedürfnissen auch in der Kommunalpolitik abzubilden. Das tut die Politik derzeit auf kommunaler Ebene nicht. Die Ergebnisse im Bereich der Repräsentation von Frauen (9.1 und 9.2 in der obigen Abbildung) wurde daher herausgegriffen und bereits im März 2024 der Öffentlichkeit präsentiert. Hier sollen einige Ergebnisse davon nun wiedergegeben werden:

Unter den Bürgermeister:innen und Bezirksvorsteher:innen sind Frauen klar in der Minderheit. Je nach Bundesland variiert der Frauenanteil bei Bürgermeister:innen zwischen 6 % (Vorarlberg) und 15 % (NÖ); lediglich in den Wiener Bezirksvertretungen ist der Frauenanteil an der Spitze etwas höher: Ein Viertel der Bezirksvorsteher:innen (26 %) ist weiblich.

## IV. 14 GEMEINDEN MIT WEIBLICHER DOPPELSPITZE

Im Städtebund-AK-Gleichstellungsindex wird aber auch das Geschlecht der ersten Stellvertretung erfasst. Eine Kombination aus Bürgermeisterin bzw. Bezirksvorsteherin und erster Stellvertreterin ist besonders selten – in nur 14 Gemeinden (0,7 %) gibt es eine solche weibliche Doppelspitze. 2021 lag dieser Anteil bei 0,3 %. Fast alle dieser Gemeinden befinden sich in der Osthälfte Österreichs, vor allem in Niederösterreich, der östlichen Steiermark und dem Burgenland. Die korrespondierende männliche Doppelspitze kommt hingegen in 1.425 Gemeinden inkl. Wiener Gemeindebezirken vor (68 %).



Abbildung 2: 14 Gemeinden mit weiblicher Doppelspitze, Quelle: FORESIGHT-Institut (Städtebund-AK-Gleichstellungsindex 2025), Stand der Daten: Dezember 2023

## V. MIT ZUNEHMENDER GEMEINDEGRÖSSE MEHR FRAUEN IN KOMMUNALPOLITIK

Hier zeigte sich, dass mit zunehmender Gemeindegröße sowohl der Anteil der Frauen im Gemeinderat als auch als Bürgermeisterin steigt.

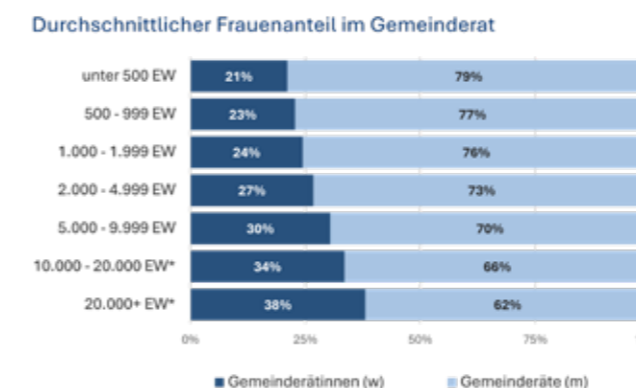


Abbildung 3: Durchschnittlicher Frauenanteil im Gemeinderat, Quelle: FORESIGHT-Institut (Städtebund-AK-Gleichstellungsindex 2025), Stand der Daten: Dezember 2023

## VI. IN NUR 26 GEMEINDEN/FÜNF WIENER BEZIRKEN FRAUENANTEIL ÜBER 50 %

Ein Frauenanteil von mindestens der Hälfte im Gemeinderat oder in der Bezirksvertretung kommt österreichweit nur 31-mal vor (26 Gemeinden, fünf Wiener Gemeindebezirke). Von den 26 Kommunen befinden sich einige in regionalen „Clustern“, das heißt, es gibt in unmittelbarer Umgebung eine oder zwei weitere Gemeinden, in denen ebenfalls ein mindestens 50 %-iger Frauenanteil im Gemeinderat vorliegt. Dies wirft die Frage auf, ob positive Trends in einer Gemeinde auf Nachbarkommunen abfärben und wie solche Entwicklungen angeregt werden könnten. Keine einzige Gemeinde in Österreich hat mehr als 60 % Frauen im Gemeinderat/Bezirksrat. Der Frauenanteil liegt auch in diesen Vorreiterkommunen und Bezirken bei maximal 59 %.

## VII. 21 KOMMUNEN OHNE EINE EINZIGE FRAU IM GEMEINDERAT

Was es leider immer noch gibt: Gemeinderäte, die ausschließlich aus Männern bestehen. Im Gleichstellungsindex 2025 kommt es zwar nur mehr in 21 Gemeinden vor, in denen keine einzige Frau vertreten ist – im Gleichstellungsindex 2021 waren es noch 40 Gemeinden gewesen –, aber trotzdem 21-mal zu viel.

## VIII. REISSVERSCHLUSS UND QUOTE

In vier Bundesländern haben seit der ersten Publikation des Gleichstellungsindex 2021 Gemeinderatswahlen stattgefunden. Auffallend ist, dass sich der durchschnittliche Frauenanteil im Gemeinderat in all diesen Bundesländern um drei bis vier Prozentpunkte erhöht hat. Offenbar wurde also die Chance ergriffen, vermehrt Frauen auf (wählbare) Plätze der Wahllisten zu setzen. In drei der fünf Bundesländer ohne Gemeinderats- oder Bezirksvertretungswahlen ist der Frauenanteil hingegen leicht zurückgegangen (um ein bis zwei Prozentpunkte). Bevorstehende Wahlen sind auch aus Gleichstellungssicht eine Chance, mehr Frauen aufzustellen. Auch Parteien sind hier gefordert, Maßnahmen zu ergreifen, wie der Frauenanteil erhöht werden kann und sich selbst beispielsweise Reißverschlussprinzip oder Quote zu verordnen. Dass sich die Rahmenbedingungen ändern müssen, damit auch Frauen die Möglichkeit haben, in die Kommunalpolitik zu gehen, ist auch klar. Von der Sitzungskultur, bis hin zur Kinderbetreuung besteht überall Bedarf, gilt es hier nachzubessern.



Abb. 4: Zusammenstellung Gleichstellungsindex ©

IX. CONCLUSIO

Im Gleichstellungsindex 2021 lagen Österreichs Städte und Gemeinden durchschnittlich bei 51 Indexpunkten, also am halben Weg zur Gleichstellung. Da eine Dimension (Pflege) durch eine neue (Einkommen) ersetzt wurde, ist die unmittelbare Vergleichbarkeit schwierig geworden, aber zumindest eingeschränkt möglich. Rund um den Frauentag 2025 ist es so weit, dann wird der zweite Gleichstellungsindex 2025 der Öffentlichkeit präsentiert.<sup>1</sup>



CHRISTINA AIGNER

ist Referentin beim Österreichischen Städtebund für Sozialen Zusammenhalt (soziale Kohäsion)/Demografischer Wandel und dabei u. a. für Soziales, Frauen und Gleichstellung zuständig. Studium der Psychologie an der Universität Wien. Nach dem Studium arbeitete sie in der (sozialen) Stadterneuerung, davor projektbezogen für die Agenda 21 und auch im Marketing. Nach einigen Jahren im Berufsleben entschloss sie sich, noch einen Soziologie-Master in Urban Studies (Stadtforschung) zu absolvieren.

<sup>1</sup> Die Ergebnisse vom Gleichstellungsindex 2021 finden sich online unter: <https://www.staedtebund.gv.at/themen/frauen/gleichstellungsindex-2021/> (letzter Zugriff: 01.03.2025).



ANSICHT SEESTADT: DER "REGENGARTEN" DES ELINOR-OSTROM-PARKS SCHÜTZT BEI STARKREGEN VOR ÜBERSCHWEMMUNGEN UND WIRD BEI JEDER ANDEREN WITTERUNG ALS SPIELWIESE GENUTZT © LUIZA PUIU 2023



„SEESTADT COOL“ © BIRGIT ENGELBRECHT 2023

# Nachruf Erwin Lanc

„ERWIN LANC HAT EINEN UNAUSLÖSCHLICHEN PLATZ IN DEN ANNALEN DER ÖSTERREICHISCHEN POLITIK.“  
**PETER JANKOWITSCH**  
**AUSSENMINISTER A. D.**

Erwin Lanc wurde am 17. Mai 1930 in Wien geboren. Nach der Matura am Realgymnasium 1948 trat er ein Jahr später als Vertragsbediensteter in das *Bundesministerium für soziale Verwaltung* ein, wo er bis 1955 tätig war. Danach übte er vier Jahre lang die Funktion des Bundessekretärs des *Österreichischen Jugendherbergsrings* aus, um dann eine Laufbahn als Bankbeamter einzuschlagen. Dieser Weg führte ihn in die *Zentralsparkasse und Kommerzbank Wien*, 1965 wurde er Direktor des von der sogenannten Z gegründeten *Informationszentrums für kommunale Finanzierungen* (IKF), wo er auch publizistisch tätig war (z. B. „Die Gemeinden und der Kapitalmarkt“, 1967).

Seine politische Heimat war stets die Sozialdemokratie. Bereits drei Jahre nach Ende des Zweiten Weltkriegs war er in die damalige *Sozialistische Partei Österreichs* eingetreten.<sup>1</sup> Im Alter von nur 30 Jahren wurde Erwin Lanc Mitglied des Wiener Gemeinderates sowie Landtagsabgeordneter und blieb dies bis 1966. Im selben Jahr wurde er Bezirksparteivorsitzender<sup>2</sup> in seiner Heimat Margareten (bis 1984) und wechselte vom Wiener Gemeinderat in den Nationalrat, dem er bis 1983 angehören sollte. 1973 berief Bundeskanzler Bruno Kreisky Lanc als Verkehrsminister in die Bundesregierung, da der bisherige Amtsträger Erwin Frühbauer als Landeshauptmannstellvertreter nach Kärnten wechselte. Nach vier Jahren kam es im Zuge einer Regierungsumbildung zu einem Ressorttausch, und so wurde der Vollblutpolitiker aus Margareten Bundesminister für Inneres bis zum Ende der Ära Kreisky 1983. Unter dem neuen Bundeskanzler Fred Sinowatz wirkte Erwin Lanc als Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten und blieb es knapp ein Jahr, ehe er infolge einer Regierungsumbildung aus dieser ausschied.<sup>3</sup> In der SPÖ Wien fungierte Erwin Lanc von 1974–1988 als stellvertretender Landesparteivorsitzender. Nach hohen politischen Ämtern erfolgte 1985 die Rückkehr in den Bankberuf als Geschäftsführer der *Z-Export- und Handelsbank GmbH* und danach als Vorstandsmitglied der *Bank Austria Handelsbank AG* in Wien. 1992 trat der Bankier in den Ruhestand.

Neben der Politik war der Verstorbene für eine Reihe von Vereinen und Verbänden ehrenamtlich tätig. Seine Liebe galt dem Handball (insbesondere seinem *WAT Margareten/Fivers*) und so verwundert es wenig, dass ihn sein enormes Engagement in hohe Funktionen führte: Von 1977 bis 1995 wirkte er als Präsident des *Österreichischen Handballbundes* (ÖHB).



Chris und Erwin Lanc am Sommerfest der SPÖ 2013 im Gartenhotel Altmannsdorf  
 © Wikimedia Commons / SPÖ Presse und Kommunikation

Von 1984 bis November 2000 war er in selbiger Funktion für die *Internationale Handballföderation* (IHF) tätig.<sup>4</sup> Auch die *Arbeitsgemeinschaft für Sport und Körperkultur* (ASKÖ) konnte auf Einsatz und Expertise des ehemaligen Handballers zählen, bei der er von 1966–1980 Vorsitzender der Landesorganisation Wien war und in der Bundesorganisation von 1974–1982 das Amt des Vizepräsidenten innehatte. Aber auch die Pflege internationaler Beziehungen und insbesondere der Einsatz für den Frieden sowie eine aktive Neutralitätspolitik waren dem ehemaligen Außenminister ein großes Anliegen. Als Wiedergründer des *International Institute for Peace* (IIP) im Jahr 1989 war er bis 2008 dessen Präsident und setzte sich dabei insbesondere für den Dialog zwischen Israelis und Palästinensern ein. Erwin Lanc, Träger hoher in- und ausländischer Auszeichnungen, verstarb am 29. März im 95. Lebensjahr.

„Er besaß die Fähigkeit der politischen Analyse im Geiste Otto Bauers und hat stets die politische Theorie auf die praktische Arbeit des Politikers heruntergebrochen. Er war immer dort wo auch die Menschen waren und seine Volksverbundenheit war sprichwörtlich“, wie es SPÖ-Bundesbildungsvorsitzender Gerhard Schmid treffend formuliert. Das IIP würdigte seinen Ehrenpräsidenten wie folgt: „Sein unermüdlicher Einsatz für den Frieden – ob im Nahen Osten, in Uganda oder an anderen Krisenherden der Welt – war von einer klaren Vision und einer tiefen Menschlichkeit geprägt. Er kämpfte für den Dialog zwischen verschiedenen Kulturen und Nationen und setzte sich dafür ein, dass Menschenrechte und Frieden immer an erster Stelle stehen“. Erwin Lanc wird fehlen. Als intellektueller und kritischer Geist, hellwacher Kopf, Reformator, Brückenbauer, anregender Gesprächspartner, Freund und Mensch. Es liegt an uns, dass sein Werk und Wirken nicht in Vergessenheit geraten. Wir sprechen auf diesem Weg den Hinterbliebenen, allen voran seiner Gattin Chris, unser tiefempfundenes Mitgefühl aus.

Die Redaktion der ZUKUNFT



## ZUKUNFT ABONNEMENT

Kupon ausschneiden & einsenden an:

VA Verlag GmbH  
 Kaiser-Ebersdorferstraße 305/3  
 1110 Wien

Ich bestelle  ein ZUKUNFT-Schnupperabo (3 Hefte) um 12,- Euro  
 ein ZUKUNFT-Jahresabo (11 Hefte) um 49,- Euro

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort/PLZ: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

1 1949 wurde er zum Vorsitzenden der Sozialistischen Jugend (sj) Margareten gewählt (bis 1953). Ab 1962 war er Mitglied im Bund Sozialistischer Akademiker (BSA).  
 2 1992 Wahl zum Ehrenvorsitzenden der SPÖ Margareten.  
 3 Der bisherige Wiener Bürgermeister Leopold Gratz wurde Außenminister, der amtierende Unterrichtsminister Helmut Zilk dessen Nachfolger.  
 4 Nach seinem Ausscheiden wurde dem verdienten Funktionär von beiden Organisationen die Ehrenpräsidentenschaft verliehen.

Wolfgang Maderthaner, Michaela Maier (Hg.)



# Acht Stunden aber wollen wir Mensch sein

Der 1. Mai. Geschichte und Geschichten.

 edition rot

## BUCHBESTELLUNG

## SOLANGE DER VORRAT REICHT

**Kupon ausschneiden  
& einsenden an:**

VA Verlag GmbH  
Kaiser-Ebersdorferstrasse 305/3  
1110 Wien

Ich bestelle **"Acht Stunden aber wollen wir Mensch sein"**  
Preis 19,90 € zzgl. 9 € Porto

Name: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

Ort/PLZ: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_ Unterschrift: \_\_\_\_\_

oder Bestellung per E-Mail an den Verlag: [office@vaverlag.at](mailto:office@vaverlag.at)