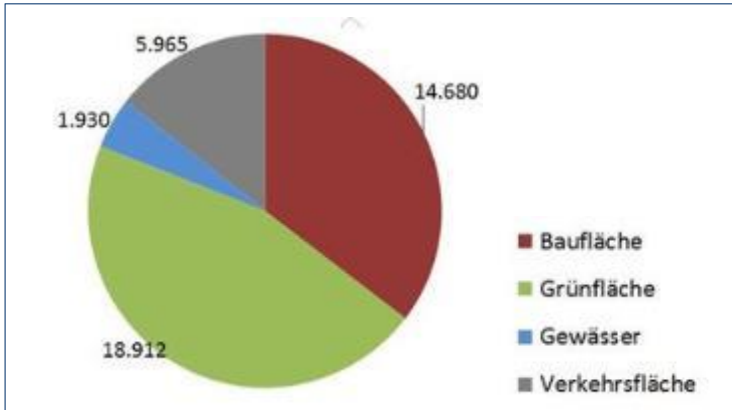


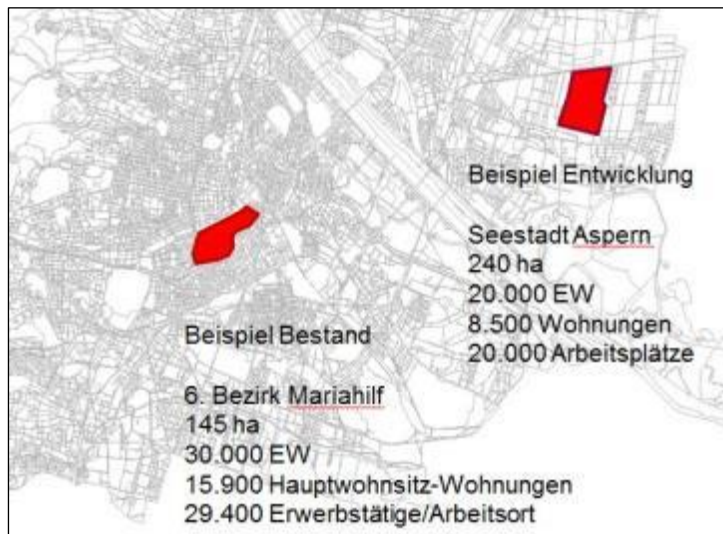
### Nutzungsverteilung



Quelle: Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009

Vor welcher ambitionierter Aufgabe Wien steht, zeigt sich aber auch bei Betrachtung der Flächenerfordernis für die zusätzliche Wohnbevölkerung. Die Seestadt Aspern, das derzeit größte Stadtentwicklungsgebiet Wiens mit etwa 240ha Entwicklungsfläche, soll nach Fertigstellung rund 20.000 EinwohnerInnen Wohnraum und ebenso Vielen Arbeitsplätze bieten. Allein die Abdeckung des Wohnbedarfs der neuen Bevölkerung bis zum Erreichen der 2 Mio Einwohnermarke wird ein Vielfaches des Flugfeldes Aspern erfordern und bedarf auch Maßnahmen im Bereich der inneren Stadtentwicklung und Stadtverdichtung.

### Vergleich Bilanz



Quelle: Statistik Austria, Registerzählung 2011, Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009, Wien 3420, Wohnungsmarktbericht

Aber selbst für die Realisierung der bis 2025 benötigten Wohneinheiten auf den bereits definierten Stadtentwicklungsgebieten wird es erforderlich sein entsprechende Instrumente und Vorgehensweisen (gemeinsames Zielgebiets- und Entwicklungsmanagement) zur Verfügung zu haben und die notwendige Finanzierung der Infrastruktur (soziale Infrastruktur) zu gewährleisten.

### BAULANDMOBILISIERUNG

Der Verwertung großer zusammenhängender Flächen steht nicht zuletzt auch ein Baulandmobilisierungsproblem entgegen. Geeignete rechtliche Werkzeuge dafür müssen erst in die Bauordnung übernommen werden. Die Novellierung der Wiener Bauordnung bot dazu eine erste Gelegenheit.

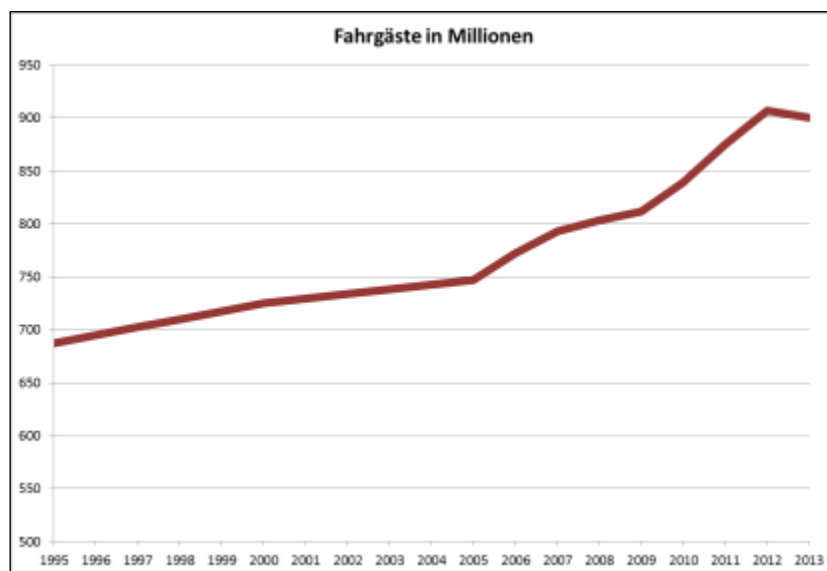
Die in der Novelle vorgeschlagenen Kriterien einer neuen Widmungskategorie „geförderter Wohnbau“ betreffen allerdings nur die Einhaltung technischer Standards wie sie für den geförderten Wohnbau gelten (Wohnungsgröße, energietechnische Standards). Die zentrale Frage der Grundstückskosten, der tatsächlichen Verfügbarkeit für den geförderten Wohnbau und die damit verbundene Erzielung leistbaren Wohnraums bleibt jedoch unberücksichtigt. Festlegungen in anderen österreichischen Bundesländern wie zB „die Vorbehaltsflächen für geförderten Wohnbau“ in Tirol, die ein verpflichtendes Verkaufsangebot an die öffentliche Hand bzw Bauträger für geförderten Wohnbau vorsehen, könnten auch für Wien eine Basis für eine wirkungsvolle Regelung darstellen. Zur Schaffung eines funktionsfähigen Werkzeugs muss jedenfalls sichergestellt werden dass städtische Entwicklungsflächen auch in guter innerstädtischer Lage für den geförderten Wohnbau zur Verfügung stehen. Nur so kann soziale Durchmischung erreicht und die Basis für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung geschaffen werden. Ergänzt mit weiteren Aspekten der Vertragsraumordnung, wie zB städtebaulichen Verträgen, hat es die Stadt selbst in der Hand wichtige Weichenstellungen hinsichtlich der künftigen Baulandverfügbarkeit und den Finanzierungserfordernissen vornehmen.

Insbesondere die Flächenverfügbarkeit zeigt aber auch Eines ganz deutlich: Die Herausforderungen lassen sich nicht unabhängig vom Umland, das im Übrigen mit vergleichbaren Wachstumsprognosen konfrontiert ist, lösen. Sie sind regional zu denken.

## VERKEHR

Ein Umstand der besonders bei Betrachtung des Verkehrs in der Ostregion deutlich wird. Die Verkehrsverflechtungen nehmen nach wie vor stark zu. Über 250.000 EinpendlerInnen und fast schon 100.000 AuspendlerInnen überqueren tagtäglich die Wiener Stadtgrenze. Die Region ist vernetzt.

### Fahrgastzahlen Wiener Linien



Quelle: Wiener Linien

Wenngleich die Verkehrsmittelverteilung der WienerInnen eine Vorzeigeentwicklung darstellt und mit einem Anteil der Fahrten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes von knapp über 70% auch international sehr gut liegt, zeigt die Situation an der Stadtgrenze ein gänzlich anderes Bild. Knapp 70% der EinpendlerInnen kommen mit dem Pkw zur Arbeit nach Wien.