

## **Corona: Die Rolle der Stadtplanung für die Krisenbewältigung am Beispiel Wien**

*Udo Häberlin, Gerlinde Mückstein, Nils Peters, Gregor Stratil-Sauer, Johannes Suitner, Tobias Troger, Maria Wasserburger*

(DI Udo Häberlin, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Referat Landschaft und öffentlicher Raum, udo.haerberlin@wien.gv.at)

(DI Gerlinde Mückstein, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Projektstelle Smart City Wien, gerlinde.mueckstein@extern.wien.gv.at)

(DI Nils Peters, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Projektstelle Smart City Wien, nils.peters@wien.gv.at)

(DI Gregor Stratil-Sauer, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Referat Mobilitätsstrategien, gregor.stratil-sauer@wien.gv.at)

(DI Dr. Johannes Suitner, Urban Innovation Vienna, suitner@urbaninnovation.at)

(Tobias Troger, MA, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Referat Stadtforschung und Raumanalysen, tobias.troger@wien.gv.at)

(DI Maria Wasserburger, Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung – Referat Stadt- und Regionalentwicklung, maria.wasserburger@wien.gv.at)

### **1 ABSTRACT**

Die Auswirkungen von Covid-19 betrafen wie kaum eine Krise der jüngeren Vergangenheit alle Lebensbereiche in drastischer Weise. Auf Grund der schwerwiegenden Gesundheitsfolgen und pandemischen Bedrohung musste überdurchschnittlich rasant und einschneidend gehandelt werden. Die Stadtplanung und -entwicklung, als Disziplin mit einem längerfristigen Zeithorizont von mehreren Jahren bis Jahrzehnten, stellte dies vor eine ungewohnte Aufgabe. Dabei lassen die Entwicklungen der vergangenen Jahre vermuten, dass es sich bei Krisen wie der aktuellen wohl nicht um singuläre Ereignisse handelt, sondern um Ausprägungen zunehmend volatiler Rahmenbedingungen, die sich durch bereits jetzt eintretende klimatische oder ökonomische Umwälzungen tendenziell noch verschärfen werden. Entsprechend steigt das Interesse der planenden Disziplinen an der Auseinandersetzung mit Notfällen, Krisen und Katastrophen und zeitnahen Reaktionsmöglichkeiten. Nichtsdestoweniger ist die Stadtplanung und -entwicklung gefordert ihre Kernkompetenz nicht außer Acht zu lassen und auch zukünftig langfristige und vorausschauende Strategien zu verfolgen.

Der vorliegende Text wirft einen Blick auf die Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung. Dabei werden Fragen zu den Auswirkungen durch Covid-19 in den Monaten März bis Juni 2020 in den unterschiedlichen Planungsaspekten, -sektoren und -disziplinen aufgegriffen. Ausgangspunkt ist die Frage welche Bedeutung langfristige, strategische Ansätze und die kontinuierliche Weiterentwicklung einer robusten Stadtentwicklung in Zeiten von akuten Krisen aufweisen. Es wird weiters beleuchtet, welche bestehenden Argumentationen der Wiener Stadtentwicklung im Zuge der Erfahrungen der letzten Monate gestärkt oder geschwächt wurden. Dabei wird auch auf das Verhältnis von taktischen Adhoc-Lösungen und langfristigen Strategien eingegangen. Zu Grunde liegend ist das Verständnis, dass jede Entwicklung und Veränderung in der Stadtplanung ins Verhältnis zur globalen Klimakrise und dem Umgang damit gesetzt werden muss.

Keywords: Covid-19, Mobilität, Klimakrise, Grünraumgerechtigkeit, Strategie

### **2 PERMANENTE VERÄNDERUNGEN ERFORDERN ROBUSTHEIT**

*Rasche Veränderungen mit unabsehbaren Folgen erfordern Robustheit und Anpassungsfähigkeit des Systems Stadt. Es ist Aufgabe der Stadtplanung, diese Offenheit der Stadt gegenüber Veränderungen bei gleichzeitiger Sicherung eines auf stabilen Werten beruhenden, nachhaltigen Entwicklungspfades zu gewährleisten.*

Seit dem Ausbruch von Covid-19 gibt es kaum einen Bereich unseres Lebens, der nicht aufgrund des neuen Krankheitserregers unter einem neuen Licht betrachtet und bewertet wurde. Die Art und Weise, wie wir unser alltägliches Leben führen, wie wir einander begegnen und wie wir arbeiten musste sich binnen kürzester Zeit an den Ausnahmezustand anpassen. Dabei reiht sich die Corona-Pandemie in eine mittlerweile lange Liste an Krisen ein, die das öffentliche Leben, unsere urbane Gesellschaft, die Stadtwirtschaft und die (Stadt-)Politik seit der Jahrtausendwende einschneidend verändert haben. Die Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008/09 und der verhältnismäßig hohe Anstieg an Asylsuchenden im Jahr 2015 sind die zwei wohl am häufigsten in diesem Kontext zitierten Krisen der jüngeren Vergangenheit.

Die Häufung krisenhafter Entwicklungen ist bestimmend geworden für unsere Zeit. Der hohe Grad an globaler Vernetzung und die beschleunigten Zyklen des Wandels haben die Komplexität gesellschaftlicher Phänomene immens erhöht und erschweren entsprechend deren Steuerung und die Implementierung von Lösungen auch für anerkannte Probleme.<sup>1</sup>

Dennoch stellte der Mitte März 2020 durch die globale Verbreitung des neuartigen Coronavirus SARS-CoV-2 (Covid-19) nahezu weltweit ausgerufenen „Lockdown“ eine Zäsur einzigartiger Ausprägung dar. Wie sich der dadurch erzwungene Stillstand fast des gesamten wirtschaftlichen und sozialen Lebens zum Zweck der Eindämmung der Virusausbreitung auf die wirtschaftlichen Entwicklungspfade und den Wohlstand in Städten und Regionen auswirken wird, bleibt bislang eine offene Frage.<sup>2</sup> Gewiss ist jedoch, dass die Krise innerhalb kürzester Zeit große Schwachstellen und immanente Widersprüche innerhalb unserer Gesellschaft sichtbar gemacht hat, die zu akzeptieren wir bislang allzu oft bereit waren.<sup>3</sup> Entsprechend steht auch die Stadtentwicklung und Stadtplanung vor Herausforderungen, deren Gewicht durch den Schock der Pandemie deutlich sichtbar wurde.

Dabei ist es für die Stadtplanung und -entwicklung entscheidend, nicht jede Krise notwendig als Wendepunkt zu betrachten, sondern langfristige Auswirkungen und Entwicklungsszenarien abzuwägen. Gerade in Zeiten der gehäuften Krisenanfälligkeit müssen wir uns vor Augen führen, dass jede Krise anders ist und die unterschiedlichen Krisen teils sogar widersprüchliche Anforderungen an das System Stadt stellen.

Die Lösung kann daher nur sein, Maßnahmen und Strategien zu forcieren, die sich in möglichst vielen (Problem-)Situationen bewähren und in hohem Maße robust sind. In der akuten Bewältigung der Pandemie konnte beobachtet werden, dass in unsicheren Zeiten die Priorität langfristiger Entwicklungskonzepte in den Hintergrund rückt, während die Dringlichkeit anderer Maßnahmen steigt. **Doch darf dabei nicht aus dem Blickfeld verloren gehen, dass langfristige Strategien die Voraussetzung für wohlgesetzte kurzfristige Maßnahmen sind.**<sup>4</sup>

### 3 HANDLUNGSFÄHIGKEIT DER STADTPLANUNG UND IHRE LANGFRISTIGE UND VORAUSSCHAUENDE RAUMENTWICKLUNG

#### 3.1 Neue Dynamik in der Mobilität durch Covid-19

Am Beispiel des Mobilitätssektors lassen sich viele Beobachtungen zu Covid-19 exemplarisch beschreiben. Einerseits ist die Mobilitätsplanung auf langfristige Entwicklungen ausgelegt und hat weitreichenden Einfluss in alle Bereiche des öffentlichen Lebens. Andererseits war es gerade der Mobilitätssektor in dem vielerorts taktische Adhoc-Maßnahmen gesetzt wurden, wie die Sperrung von Straßen für den MIV, der Einsatz von sogenannten Pop-Up-Radwegen oder auch Änderungen in den Taktungen des ÖVs.

Mobilität ist eines der Themen, die schon vor dem Ausbruch der Pandemie viele Städte vor große Herausforderungen gestellt haben. Aktuell wird dieser Sektor immer stärker als Querschnittsmaterie um die Verteilung von Freiräumen in der Stadt und der Klimakrise diskutiert. Die Mobilität als solche durchlief auf Grund von Ausgangsbeschränkungen, Hygienevorschriften und einer allgemeinen Reduktion von Wegen viele temporäre Veränderungen. Um die Auswirkungen der Gesundheitsgefährdungen und pandemische Ausbreitung Covid-19 einzufangen wurde gerade in der Mobilität eine Reihe an Adhoc-Maßnahmen gesetzt. Hierdurch wurde vielerorts Fragen zum Überarbeitungsbedarf langfristiger Strategien der Stadt- und Mobilitätsplanung erhoben.

Die Stadt Wien setzen sehr stark auf einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr. Maßnahmen wie eine Jahreskarte für 365 Euro oder kontinuierliche Investitionen in den Ausbau des U-Bahnnetzes werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern Wiens sehr gut angenommen, wie stetig steigende Nutzerinnen- und Nutzerzahlen zeigen. Allein im Jahr 2019 wurden im Vergleich zum Vorjahr 30.000 zusätzliche Jahreskarten verkauft.<sup>5</sup> Während des Pandemie-Beobachtungszeitraums konnte allerdings eine 80%-ige Verringerung des

---

<sup>1</sup> Innes & Booher, 2018

<sup>2</sup> The Guardian, 2020

<sup>3</sup> United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2020 und Nicola et al., 2020

<sup>4</sup> Carsten, 2005

<sup>5</sup> Wiener Linien, 2020

Fahrgastaufkommens im ÖV festgestellt werden.<sup>6</sup> Diese Situation war mit der in anderen europäischen Städten vergleichbar.<sup>7</sup> Der Rückgang war mitunter dem Umstand geschuldet, dass es so gut wie unmöglich ist, im urbanen öffentlichen Verkehr die empfohlenen Abstandsregeln einzuhalten. Deswegen wurden öffentliche Verkehrsmittel von vielen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern vorübergehend gemieden. Hohe Fahrgastdichten in vollen Zügen der U-Bahn zu den Spitzenzeiten sind in der urbanen und kompakten Großstadt nicht zu vermeiden. In der Tat sind sie Ausdruck eines gut funktionierenden Verkehrssystems und unterstreichen die erfolgreichen Bemühungen Wiens im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Neben akuter Ansteckungsgefahr war auch die deutliche Reduktion der Anzahl der Wege aufgrund der Ausgangsbeschränkungen und des Anstiegs an Homeoffice Grund für den Rückgang der Fahrgastzahlen. Statt einer morgendlichen und abendlichen Stoßzeit, kam es zu einer Entzerrung der Spitzenzeiten im ÖV. Aus dieser Beobachtung während der Pandemie lassen sich neue Überlegungen für das gesamte ÖV-System ziehen, das derzeit auf wenige Spitzenstunden am Tag ausgelegt ist. Der morgendliche Schülerinnen-, Schüler-, Berufspendlerinnen- und Berufspendlerverkehr bestimmt die Kapazitäten der „Transportgefäße“ U-Bahn-Züge, Straßenbahnen und Busse und somit deren ganztägigen Einsatz. Covid-19 hat allerdings Ansätze aufgezeigt, wie die Auslastung in der Spitzenstunde neben dem bisherigen Ausbau des ÖV-Angebots wie dichtere Intervalle und neue Linien, auch durch externe Maßnahmen sehr stark beeinflusst und entzerrt werden kann. Ein Abbau der Spitzenbelastungen im ÖV in bereits dicht getakteten Bereichen hätte einen ökonomisch deutlich effizienteren Betrieb und starke Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand zur Folge. Dabei sollte allerdings immer eine Abwägung erfolgen, um bereits erreichte Qualitäten nicht zu unterschreiten.

Die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 (kurz: SCWR), als Wiens Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, zählt den ÖV zum „erweiterten Umweltverbund“.<sup>8</sup> Als Zielvorgabe nennt die Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050 einen Anteil von 85% der zurückgelegten Wege im erweiterten Umweltverbund bis zum Jahr 2030.<sup>9</sup> In der längerfristigen Verlagerung des Modal Splits ergibt sich nicht nur für die Stadt Wien eine anhaltende Herausforderung, die durch die fortschreitende Klimakrise an Dringlichkeit zunimmt. Den Ausbau des ÖV, auf Grund eines kurzfristigen Fahrgastrückgangs einzudämmen, wäre langfristig sehr kontraproduktiv. Der kontinuierliche Ausbau des umweltfreundlichen Nahverkehrs ist nämlich ein entscheidender Faktor in der Transformation der Städte hin zu einer klimaresilienten Zukunft. Gleichzeitig setzen die Strategien der Stadt Wien auch auf ein robustes System Stadt, das neben dem bereits sehr gut ausgebauten ÖV stetig an einer Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur arbeitet, mit der auch Neugestaltungen des Straßenraums, der lange primär für die Ansprüche des Autoverkehrs gestaltet war, einhergeht.<sup>10</sup>

Diese langfristige Strategie erhielt durch Covid-19 in zweierlei Richtungen eine neue Dynamik. Einerseits wurde zwischenzeitlich ein Umstieg auf die verstärkte Nutzung des privaten Autos in der Stadt befürchtet, wodurch ein individuelles Schutzbedürfnis scheinbar befriedigt werden könnte. Der niedrige Benzinpreis, der eine hohe Bedeutung für die individuelle Attraktivität des Autos hat, verstärkte diese Entwicklung. Zusätzlich wurden Maßnahmen wie die kurzzeitige Aufhebung der Kurzparkzonen in Wien gesetzt, diese sind allerdings hinsichtlich der langfristigen Ziele der Stadt sehr kontraproduktiv und wurden nach wenigen Wochen revidiert.<sup>11,12</sup> Wichtige Bemühungen im Bereich des Klimaschutzes oder auch der Verbesserungen der Gesundheit der Menschen in Wien würden durch ein Wachstum des MIV sogar stark gefährdet.

Allerdings konnte für Wien vor allem eine sehr starke Zunahme des Fahrradverkehrs festgestellt werden. Die Zählstellen wiesen im April ein durchschnittliches Plus von über 20% im Vergleich zum Vorjahr auf, das auch in den Folgemonaten anhielt.<sup>13</sup> Covid-19 verstärkt in diesem Zuge eine Dynamik, die in den

<sup>6</sup> Stadt Wien, 2020a

<sup>7</sup> TU Wien, 2020 und Agenzia Roma Servizi Per La Mobilità Srl, 2020

<sup>8</sup> Zum „erweiterten Umweltverbund“ gehören neben Gehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr zusätzlich auch Sharing- und Pooling-Angebote, wie z. B. Car-Sharing und Fahrgemeinschaften.

<sup>9</sup> Stadt Wien, 2019: 65

<sup>10</sup> Stadt Wien, 2019: 38

<sup>11</sup> Orf.at, 2020a

<sup>12</sup> Orf.at, 2020b

<sup>13</sup> VCÖ, 2020

Großstädten Europas – besonders in jenen mit hoher Luftverschmutzung – seit einigen Jahren beobachtet werden kann und durch städtische Strategien aktiv unterstützt wird. Kurzfristige Maßnahmen wie die Errichtung von vier temporären Radwegen (sog. Pop-Up-Radwegen) in Wien trugen dem steigenden Anteil an Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer im Verkehr Rechnung und förderten temporär die Verkehrssicherheit der Radlerinnen und Radler in der Stadt.<sup>14</sup> In der Folge bleibt abzuwarten, ob sich ephemere Projekte wie temporäre Radstreifen, nun, da sie einmal umgesetzt sind, eher werden verstetigen können und so einen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zugunsten aktiver Mobilitätsformen leisten, oder ob die Ankündigung der Überwindung der Krise auch das Ende dieser taktischen Anpassungsmaßnahmen im Verkehrssektor bedeutet. Festgehalten kann zumindest, dass Covid-19 dem Mobilitätssektor neue Erkenntnisse beschert hat, die in die Umsetzung der langfristigen Strategie einfließen können.

Beispiele wie sog. Pop-Up-Radwege unterstreichen den Umstand, dass es vor allem kleinteilige Projekte zur Anpassung der Verkehrsorganisation sind, die zur Krisenbewältigung implementiert wurden. Sie sind als Teil der wohlgesetzten kurzfristigen Maßnahmen zu sehen, die nur aufgrund langfristiger Strategien ermöglicht wurden. Vor allem aber sind die Pop-Up-Radwege Ausdruck einer Adaptierbarkeit des robusten Stadtsystems, dass auf einen krisenbedingten, gestiegenen Bedarf reagieren konnte. Es bleibt abzuwarten, ob diese Dynamik andauert oder kurzlebig bleibt. Auswertungen der Technischen Universität Wien (TU Wien) unterstreichen, dass Pop-Up-Radwege sich steigender Beliebtheit erfreut haben.<sup>15</sup> Den Nutzerinnen und Nutzern aktiver Mobilitätsformen werden sie sicherlich positiv in Erinnerung bleiben. Gesamtstädtisch können sie helfen langfristig die Effekte einer notwendigen Verkehrswende sichtbar und erlebbar zu machen. Auf jeden Fall unterstützen sie im Sinne einer „Psychologie der Pop-up-Stadt“ positive Erfahrbarkeit von Veränderungen.<sup>16</sup>

### 3.2 Dicht und gemischt

Zeitgleich erlitt ein strategisch erwünschtes Merkmal der Stadt – die hohe bauliche Dichte – eine negative Konnotation: Wer während der Ausgangsbeschränkungen die mitunter kleinen und voll ausgelastete Wohnung verlassen wollte um frische Luft zu schnappen, war angehalten, dies auf unmittelbarem Wege und zeitlich begrenzt zu tun. Doch Grün- und Freiräume sind im Stadtgebiet nicht überall solchermaßen verteilt, wie sie benötigt werden. Hierdurch erhielt die Diskussion über die qualitätsvolle Dichte in der Stadt frischen Wind.<sup>17,18</sup> Allerdings zeigen bestehende Strategien, Fachkonzepte und temporäre Maßnahmen Wiens, wie bspw. die Aktion „Mehr Raum zum Rausgehen“ (temporäre Begegnungszonen) mittlerweile bereits die schockfeste Handlungsfähigkeit und das große Potenzial zur Veränderung in Städten wie Wien.<sup>19,20</sup>

Zu Beginn der Pandemie wurde vermutet, dass eine hohe Dichte an Einwohnerinnen und Einwohnern die schnelle Verbreitung des Virus befördern würde. Diese Befürchtung bewahrheitete sich aus einer Vielzahl von Gründen nicht. Nicht zuletzt weil Städte mit höherer Bebauungs- und Bevölkerungsdichte einen hohen Grad an Handlungsfähigkeit erlauben. Sie sorgen für ein dichtes Netz an Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des Gesundheitssystems und ermöglichen im Sinne des Grundsatzes „Stadt der kurzen Wege“ einen raschen Zugang zu Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wie beispielsweise der Hauszustellung von Lebensmitteln.<sup>21,22</sup> Dass Dichte die Verbreitung des Virus nicht zwangsläufig begünstigt hat, ist kein wienspezifisches Phänomen, sondern lässt sich auch am Beispiel anderer Metropolen weltweit belegen. Eine hohe Bebauungs- und Bevölkerungsdichte ist Basis für belebte Stadtteile, hochrangige ÖV-Infrastruktur, urbane Zentren und die Versorgung mit zentralen Einrichtungen sowie Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.<sup>23</sup> Die hohe Bevölkerungs- und Bebauungsdichte ist somit für ein urbanes Umfeld und die damit verbundenen Qualitäten entscheidend.

---

<sup>14</sup> Stadt Wien, 2020b

<sup>15</sup> Kurier, 2020

<sup>16</sup> Futurezone.at, 2020

<sup>17</sup> Faz.net, 2020

<sup>18</sup> New York Times, 2020

<sup>19</sup> Stadt Wien, 2020c

<sup>20</sup> Stadt Wien, 2020d

<sup>21</sup> Harvard Political Review, 2020

<sup>22</sup> New York Times, 2020

<sup>23</sup> Stadt Wien, 2020f

Im europäischen Vergleich weist Wien eine sehr dichte Siedlungsstruktur auf. Mehr als 4.500 Menschen leben im Durchschnitt pro Quadratkilometer. Dies macht Wien zu einem effizienten, ökologischen Siedlungsgebiet mit vielen Zentren städtischen Lebens.<sup>24</sup>

Ein genauerer Blick auf einzelne Quartiere zeigt allerdings, dass die durchschnittliche Dichte allein kein geeigneter Indikator für die allgemeine Bewertung ist. Die Einordnung von Dichte während der Pandemie muss in Abhängigkeit von öffentlich zugänglichen Frei- und Grünräumen erfolgen. Denn beispielsweise die Bevölkerungsdichte des 15. Wiener Gemeindebezirks misst mehr als 20.000 EW/km<sup>2</sup> und damit viermal so viele Menschen, wie der Durchschnitt von ganz Wien angibt.<sup>25</sup> Gleichzeitig sind es auch eben diese sehr dichtbesiedelten Bezirke, die über wenig private Freiflächen, wie einen eigenen Garten oder einen Balkon verfügen. Insgesamt 39% der Menschen in Wien haben gar keinen Zugang zu privaten Freiflächen.<sup>26</sup>

Dies verdeutlicht die Umsetzungsdringlichkeit bestehender Zielvorstellungen der Stadt Wien. So sind zwar in Summe mehr als 50% der Flächen in Wien den Grünflächen zuzurechnen, jedoch sind diese nicht gleichmäßig im Stadtgebiet verteilt. Das Fachkonzept Grün- und Freiraum der Stadt Wien greift diesen Umstand auf und erklärt eine Grünraumgerechtigkeit in Wien zum Ziel.<sup>27</sup> Die Bedeutung dieser strategischen Zielsetzung wurde durch die Covid-19-Situation enorm gestärkt.

Neben der Verteilung von Grün- und Freiflächen führte Covid-19 auch in weiteren strategischen Ansätzen zu einem Bedeutungszuwachs. Denn mit der aktuellen Verteilung des öffentlichen Raums war das Einhalten von Abstandsregeln oder auch Ausweichen auf Geh- und Radwegen nicht immer möglich. Dies unterstrich die Sinnhaftigkeit neuerer planerischer Ansätze, die beispielsweise die Breite von Gehsteigen in den Mittelpunkt stellen und für eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen in der Bestandsstadt und für breite Gehwege in Entwicklungsgebieten eintritt.

Auch zeigt sich hinsichtlich der veränderten Anforderungen an öffentliche Räume bzw. Straßenräume durch Covid-19 sowie bezüglich des Umgangs mit dem Klimawandels ein Zielkonflikt auf. Derzeit werden Straßenquerschnitte in Stadtentwicklungsgebieten tendenziell großzügig geplant, jedoch wird im Hinblick auf den Klimawandel insbesondere am Beispiel des Wiener Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern gefordert, dass die Straßenquerschnitte zukünftig wieder schmaler gestaltet werden sollen, um mehr Belebtheit sowie durch entsprechende Bebauung und Begrünung mehr Schatten zu erzeugen.<sup>28</sup> Dem gegenüber steht der aktuelle Bedarf an Ausweichflächen auf Gehsteigen durch Covid-19, welche im Falle von schmälere Straßenquerschnitten deutlich geringer ausfallen würden, weshalb großzügig angelegte öffentliche Räume und damit auch mögliche Ausweichflächen an Bedeutung gewonnen haben. Generell ist daher davon auszugehen, dass in Zukunft die Planung von entsprechend flexibel und weitläufig ausgestalteten öffentlichen Räumen, um diese bei Bedarf adaptieren zu können und damit Adhoc-Maßnahmen bzw. mehr Rücksichtnahme zwischen Passantinnen und Passanten zu ermöglichen, an Priorität gewinnen.

Covid-19 muss nicht eine Abkehr von Qualitäten urbaner Dichte einläuten – noch immer wird ein Großteil des öffentlichen Raums im dicht bebauten Siedlungsgebiet monofunktional genutzt und steht primär dem MIV als Parkfläche oder Verkehrsraum zur Verfügung. In der Debatte um die Verteilung öffentlicher Räume entstand durch Covid-19 weltweit eine bis dato ungeahnte Dynamik, die die Richtung bestehender strategische Ansätze Wiens bekräftigen. Der Ruf nach öffentlichen Räumen zum Spaziergehen und Verweilen ließ sich auch in Wien stark vernehmen. Krisenmomente wie Covid-19 unterstreichen bestehende strategische Ansätze Wiens, öffentliche Räume flexibler zu gestalten und von monofunktionellen Nutzungsideen der Moderne Abstand zu nehmen. Diese Strategien gestatten Wien räumliche Potentiale, um den Bedürfnissen aller Menschen in der Stadt gerecht zu werden. Adhoc-Maßnahmen wie temporäre Begegnungszonen haben das Potential von Freiflächen in der dichten Stadt offengelegt.

<sup>24</sup> Häberlin, 2019

<sup>25</sup> Stadt Wien, 2020e

<sup>26</sup> In folgenden Wiener Bezirken haben mehr als 50 Prozent der Bewohner und Bewohnerinnen keine privaten Freiflächen (Balkon/Loggia/Terrasse oder privater Garten): 1.-9. Bezirk (ausgenommen 7. Bezirk), 15., 18. und 20. Bezirk. In den Bezirken 7, 16 und 17 liegt dieser Anteil zwischen 40 und 50 Prozent.

<sup>27</sup> Stadt Wien, 2015: 15

<sup>28</sup> Gehl, 2018: 6ff

Die bestehende Strategie und Planung Wiens ermöglichten teilweise rasche Reaktionen und Anpassungen, von denen sich ein Erkenntnisgewinn für zukünftige Projekte versprechen lässt. Bereits der Wiener Stadtentwicklungsplan 2025 (kurz: STEP 2025) gibt die Leitinitiative vor, dass innerhalb von ca. 250 Metern alle Menschen in Wien von ihrer Wohnung aus den nächstgelegenen Abschnitt des Freiraumnetzes erreichen können.<sup>29</sup> Mit der Öffnung und Einrichtung temporärer Begegnungszonen in Wien konnte der potentiell zur Verfügung stehende Raum zum Zufußgehen und Verweilen auch in dichtbesiedelten und bebauten Stadtteilen sprunghaft gesteigert werden.

Die Erfahrungen des Beobachtungszeitraums haben erneut bestätigt, dass derlei Maßnahmen planerisch moderiert werden müssen und mit einer (temporären) Gestaltungsänderung öffentlicher Räume einhergehen müssen, um die neuen Nutzungsmöglichkeiten zum Ausdruck zu bringen. Auch in Zukunft wird es wichtig sein, derlei Maßnahmen gestalterisch zu begleiten, um die Nutzungsmöglichkeiten und die Intention der Maßnahme sichtbar und erlebbar zu machen.

Lernen können derlei Adhoc-Maßnahmen von langfristig geplanten Projekten, wie beispielsweise die „Coolen Straßen“. Sie zeigen das Potential kleinteiliger Veränderungen auf, wenn diese mit einer nichtbaulichen, gestalterischen Veränderung des öffentlichen Raums begleitet wird. Solcherlei Maßnahmen mit Verstetigungsansatz wie die „Coolen Straßen“ schaffen in mehrfacher Hinsicht langfristig eine Verbesserung. Sie kreieren Orte zum Aufhalten im Freien, zum Spielen und Abkühlen in der Nachbarschaft. Sie sorgen für zusätzliche Sitzgelegenheiten und nutzen dafür den vorhandenen Raum durch ein Fahr-, Halte- und Parkverbot für Autos. Flankiert werden derlei kurzfristige und verstetigende Maßnahmen von langfristigen Forschungsprojekten der Wiener Stadtplanung zum Thema Placemaking, Tactical Urbanism oder auch Superblocks.

### 3.3 Schock und Krise – Doppelte Wirtschaftsförderung?

Neben den teils dramatischen gesundheitlichen Folgen für die von der Krankheit Betroffenen, sind bereits auch weitreichende Krisentendenzen für die Wirtschaft erkennbar. Diese ziehen budgetäre Änderungen nach sich, deren Folgen noch lange spürbar sein werden. Der Ausnahmezustand und die damit einhergehenden benötigten Wirtschaftsförderungen stellen eine Chance dar, den notwendigen und herausfordernden Systemwandel strategisch zu gestalten. Andernfalls droht ein doppelter Investitionszwang. Denn die Konfrontation mit den Auswirkungen des Klimawandels ist unausweichlich. Aus diesem Grunde sollten Investitionen immer eine klimarelevante Komponente haben. Diese Forderung ist fester Bestandteil der Wiener Stadtplanung und erfährt Unterstützung beispielsweise durch das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO).<sup>30,31</sup>

Die Einschnitte, die durch Covid-19 ausgelöst wurden, können eine wirtschaftliche Krise nach sich ziehen mit verheerenden sozialen Folgen. Neben einem Anstieg der Arbeitslosigkeit und finanziellen Problemen, die den Zugang zum öffentlichen, kulturellen und sozialen Leben erschweren können, manifestieren sich die Auswirkungen in der Auslastung und Nutzung der Erdgeschoßzonen und damit in der durchmischten, polyzentrischen Stadtstruktur. Schon jetzt sind Vorzeichen negativer wirtschaftlicher Folgen im Stadtbild zu beobachten, wenn beispielsweise Türen von Ladenlokalen in Erdgeschoßzonen auch nach den Lockerungen geschlossen bleiben. Es ist alarmierend, wenn in einer Umfrage vom April 2020, auf die sich auch die Wirtschaftskammer Österreich (WKO) bezieht, unter Wiener EPU, Kleinstunternehmerinnen und Kleinstunternehmern und sogenannten „neuen Selbständigen“ 26% der Befragten angeben, ihre angemieteten Gewerbeflächen bereits gekündigt zu haben bzw. planen, diese in Kürze zu kündigen.<sup>32</sup> Ende Mai bis Anfang Juni 2020 hat sich dieser Trend bereits verstärkt, sodass nur noch 72% der Umfrageteilnehmerinnen und Umfrageteilnehmer beabsichtigen ihre Gewerbeflächen weiter zu nutzen (10% haben bereits gekündigt, 18% ziehen eine Kündigung in Erwägung).<sup>33</sup> Eine wohnortnahe Versorgung mit Gütern, Dienstleistungen und sozialen Einrichtungen (wie bspw. Gesundheitseinrichtungen)<sup>34</sup>, ist für eine gut funktionierende Stadt nicht nur in Zeiten eingeschränkter Mobilitätsmöglichkeiten entscheidend. Die

---

<sup>29</sup> Stadt Wien, 2014: 118

<sup>30</sup> Stadt Wien, 2019

<sup>31</sup> WIFO, 2020

<sup>32</sup> ImGraetzel.at, 2020a

<sup>33</sup> ImGraetzel.at, 2020b

<sup>34</sup> Faz.net, 2020

Grundsätze der Stadt der kurzen Wege sowie der wohnortnahen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sind seit langem in der Wiener Planungskultur verankert und wurde jüngst im Rahmen des Fachkonzepts „Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien“ deutlich gestärkt. Das Fachkonzept zeigt wie sich die Zentrenstruktur Wiens in Zukunft weiterentwickeln soll.<sup>35</sup>

Ganz im Einklang damit wurde durch Covid-19 eine verstärkte Aufmerksamkeit auf die Alltagsökonomie (Daseinsvorsorge und Nahversorgung) gerichtet. Die Alltagsökonomie stellt das alltägliche gesellschaftliche Zusammenleben sicher, da diese wirtschaftlichen Aktivitäten auch in Zeiten von Covid-19 benötigt werden.<sup>36</sup>

Mit diesem Ansatz wird unter anderem der Fokus auf die lokale Ökonomie gelegt, welche durch ihre wohnortnahe Situierung besonders krisenrelevant erscheint. Zudem hat sich gezeigt, dass neben den alltäglich benötigten Dienstleistungen und Gütern zusätzliche ökonomische Aktivitäten benötigt werden, die zum urbanen Leben beitragen (z.B. soziale Treffpunkte).<sup>37</sup> In diesem Sinne trägt die Alltagsökonomie auch zu lebendigen Grätzeln sowie der Versorgungsinfrastruktur bei und ist somit im Hinblick auf die Robustheit der Stadt gegenüber sich verändernden Rahmenbedingungen zu stärken.

Nicht zuletzt im Bereich der Stadtentwicklung und Stadtplanung selbst können sich die Folgen der durch Covid-19 ausgelösten Wirtschaftskrise und damit verbundenen budgetären Anpassungen auswirken. Um weiterhin eine nachhaltige räumliche Entwicklung Wiens zu gewährleisten und qualitätsvolle Projekte in Stadtentwicklungsgebieten, aber auch der Bestandsstadt realisieren zu können, ist sicherzustellen, dass die Qualitätskriterien sowie die Planungsgrundsätze weiterentwickelt und umgesetzt werden. Darüber hinaus kann Stadtentwicklung mit den gezielten Projekten einerseits die Wirtschaft unterstützen (z.B. Neugestaltung des öffentlichen Raums) und andererseits werden im Rahmen von großmaßstäblichen Stadtentwicklungsprojekten von öffentlicher als auch privater Hand Investitionen getätigt, welche sich ebenfalls wirtschaftlich positiv auswirken.

Bund und Länder haben in Österreich zeitnah mit weitreichenden finanziellen Maßnahmen reagiert. Sowohl von Seiten des Landes Wien als auch des Bundes wurden mit Beginn der Covid-19-Krise Konjunkturpakete verabschiedet, Rettungsschirme gespannt und Soforthilfen versprochen. Staatliche Wirtschaftshilfen können nicht nur dringend benötigte Auffangmaßnahmen leisten, sondern auch langfristige Effekte aufweisen. Daher ist es weitsichtig und sinnvoll, die Finanzhilfen mit vereinbarten Zielen Wiens zur Bekämpfung der globalen Klimakrise in Einklang zu bringen. Katastrophal wäre es, wenn durch Covid-19 die Bekämpfung der Klimakrise ignoriert, missachtet, oder sogar untergraben würde. So ist mit Nachdruck darauf zu achten, dass jede wirtschaftliche Investition neben den sozialen Auffangmaßnahmen auch klimarelevante Impulse setzt. Bemühungen der Smart City Wien als Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung dürfen nicht in den Hintergrund rücken. Stattdessen sollte die derzeitige Situation und die freigegebene Wirtschaftsförderung genutzt werden, um die Ziele des Pariser Klimaabkommens und der UN-SDGs zu erreichen.

Unterstützung erhält diese Forderung unter anderem vom österreichischen Institut für Wirtschaftsförderung (WIFO). Dieses hat vier Empfehlungen verfasst, die sich auch an Wien wenden und die Strategie der SCWR bekräftigen. So empfiehlt das WIFO, dass Soforthilfsmaßnahmen dem Klimaschutz zumindest nicht zuwiderlaufen und dass eine Entwicklung in Richtung kohlenstofffreier Wirtschaft und Gesellschaft durch Konjunkturpakete begünstigt wird. Diese sollen weiters die Innovationskraft der heimischen Unternehmen stärken und eine Verringerung der Verwundbarkeit der Wirtschaft durch die Abhängigkeit von globalen Supply-Chains ebnen. Darüber hinaus erachtet das WIFO es als bedeutend, dass die Ökologisierung des Wirtschaftssystems vorangetrieben und an die geplanten Konjunkturpakete gekoppelt wird.<sup>38</sup>

Der Wiener Kontext bietet eine Reihe an Möglichkeiten in dieser Richtung. So zeigte die Wiener Vizebürgermeisterin und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz und Energieplanung unlängst Ansätze zur Verschneidung nachhaltiger städtischer Strukturen im Energiesektor und Arbeitsplätze auf: „Auf 60 Prozent der Dachflächen Wiens können wir Solar bzw. Photovoltaik installieren, das führt zu Aufträgen und nachhaltigen Arbeitsplätzen. Wir wissen, wenn man in Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr investiert, schafft man um zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als bei Autobahnen.“<sup>39</sup> Mit der

<sup>35</sup> Stadt Wien, 2020f

<sup>36</sup> Wiener Zeitung, 2020

<sup>37</sup> Stadt Wien, 2020f: 18

<sup>38</sup> WIFO, 2020

<sup>39</sup> News.at, 2020

anstehenden Bauordnungsnovelle wurden bereits wichtige Schritte für mehr Klimaschutz bei Neubauvorhaben gesetzt. Verpflichtende Solaranlagen für Wohn-, Bildungs- und Gewerbegebäude stärken die Nutzung erneuerbarer Energien. Hierdurch kann das Solarpotential Wiens um ein vielfaches besser ausgenutzt werden.<sup>40</sup> Doch nicht nur bei Neuinvestitionen können nachhaltige Impulse gesetzt werden, die entscheidend sein werden, um neben den sozialen Aspekten des Covid-19-Schocks Auswirkungen der Klimakrise abzufedern. Auch in konventionellen Branchen bestehen Chancen für einen erforderlichen Strukturwandel, die in Folge der Konjunkturpakete nicht vernachlässigt werden sollten.

Die Stadt Wien hat den Weg der Ökologisierung des Wirtschaftssystems in seiner SCWR bereits vor Ausbruch der Pandemie verankert.<sup>41</sup> Eine Ausrichtung auf Kreislaufwirtschaft bspw. zielt mitunter darauf ab, dass Materialverbrauch in der Stadt und damit verbundenen Treibhausgasemissionen drastisch reduziert werden. Sie gilt als wichtiges Werkzeug zur Umsetzung der UN Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Mit dem Kreislaufwirtschaftspaket 2015 wurde die Transformation auch von Seiten der EU politisch und gesetzlich angestoßen.<sup>42</sup>

Wirtschaftliche Förderungen sollten sich an diesem Prinzip orientieren und es unterstützen. In Anbetracht drohender Ressourcenknappheit ist eine Abkehr von der bisherigen linearen Wirtschaftsweise des „Entnehmens – Herstellens – Nutzens – Wegwerfens“ dringend geboten. Die aktuelle Situation und die damit einhergehenden benötigten Wirtschaftsförderungen stellen eine Chance dar, den herausfordernden Systemwandel strategisch zu gestalten. Denn eine Konfrontation mit den Auswirkungen des Klimawandels ist unausweichlich. Dementsprechend sollten Investitionen, nicht nur in der derzeitigen Situation, immer eine klimarelevante Komponente haben. Wenn in Wirtschaft investiert wird, muss dies im Sinne der Klimaziele sein – sonst muss doppelt investiert werden.

#### **4 CONCLUSIO NOTFÄLLE, KATASTROPHEN, EPIDEMIEN – DIE ROLLE DER STADTPLANUNG**

Ein Blick auf die Zusammenhänge und Querschnittsmaterien beweist, dass die Stadt Wien in vielen Bereichen auf stabile Entwicklungsstrategien zurückgreifen kann, um kurzfristige Maßnahmen zu setzen, die auch langfristige Wirkung entfalten können. Sie müssen nur in scheinbaren Krisenzeiten nicht unter den Tisch fallen, sondern auch aktiv weiterverfolgt werden. Selbstverständlich müssen Aktivitäten an neue Gegebenheiten angepasst werden. Dabei muss jedoch sorgfältig abgewogen und eingeordnet werden, wobei es sich um vielleicht nur temporäre Impulse handelt und was bleibende Wirkungen sein können. Festzuhalten ist, dass während des Beobachtungszeitraums die bestehenden Strategien nicht ernsthaft in Frage gestellt wurden und sich weiterhin auf der langfristigen Agenda der Stadt Wien mit dem Zeithorizont 2030 und 2050 befinden.

Die durch Corona aufgezeigten Schwachstellen wurden von der Planung bereits im Vorfeld als Herausforderungen erkannt und benannt. In der Zuspitzung der Ereignisse und der akuten Krise wurde ihre Bedeutung bekräftigt. Die Gegenüberstellung von langfristigen Strategien und Adhoc-Maßnahmen stellt für die weitere stadtplanerische Arbeit die Frage in den Raum, wie das Lernen von Krisen institutionalisiert werden kann. Denn für die Stadtplanung und Stadtentwicklung sind zwei aufgezeigte Stoßrichtungen für einen längerfristigen Lernprozess entscheidend: Erstens, das Lernen von Adhoc-Maßnahmen für langfristige Strategien und zweitens, die Bedeutung von langfristigen Strategien als Voraussetzung für Adhoc-Maßnahmen. Dabei muss es Credo sein, dass wenn die Planung kurzfristig agieren muss, sie nicht von ihren langfristigen Zielen abweichen sollte.

Zwar zeigte sich im Beobachtungszeitraum, dass Wiens Zielsetzungen für die Zukunft auch in Zeiten der permanenten Veränderungen Bestand haben und dass die langfristigen Strategien der Stadt Wien sich als relativ beständig in der Krise erwiesen haben. Nichtsdestotrotz bedarf es gleichzeitig einer kontinuierlichen Auseinandersetzung mit den Strategien und Leitlinien, um sie adaptieren zu können, so dass sie langfristig zu einer robusten Stadt beitragen können.

Die Wiener Stadtplanung und Stadtentwicklung arbeitet kontinuierlich an einem Ausbau von robusten Stadtstrukturen und -systemen. Es zeigt sich aber auch, dass in der Krise mitunter Adhoc-Maßnahmen

---

<sup>40</sup> Wien.gv.at, 2020

<sup>41</sup> Stadt Wien, 2019: 85

<sup>42</sup> Europäische Kommission, o.J.



gesetzt werden müssen, um auf Extremsituationen reagieren zu können. Für die Stadtplanung ist dies ein eher ungewöhnlicher Umstand. Die Planungsdisziplin orientiert sich zumal normalerweise an einem langfristigen Planungshorizont und in der Zukunft gesetzten Umsetzungsmaßnahmen. Daher stellt sich die Frage was es für eine Disziplin mit langfristigen Planungshorizonten bedeutet, wenn es zu einer dichteren Taktung von Veränderungen kommt.

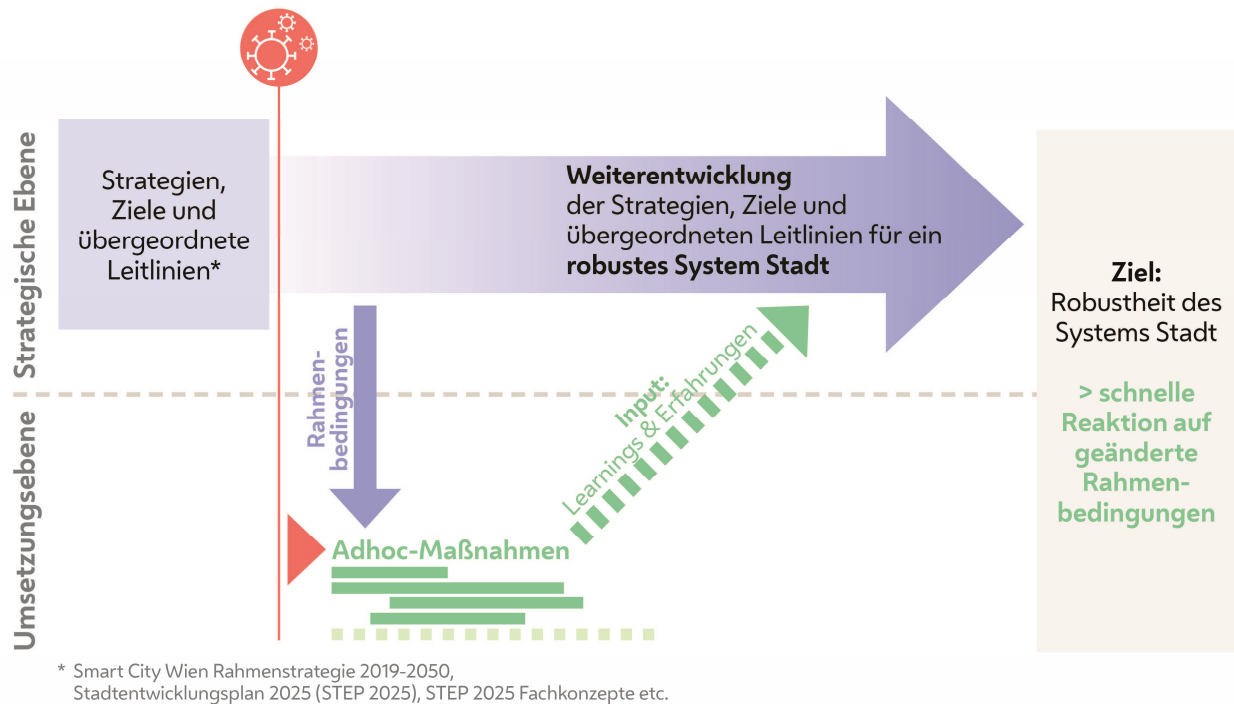


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Effekts von Covid-19 auf die strategische Ebene der Stadtplanung und -entwicklung sowie des Umgangs mit Adhoc-Maßnahmen (eigene Darstellung)

Durch die Häufung von Krisentendenzen ist die Stadtentwicklung angehalten sich weiter mit langfristiger Herstellung von Robustheit sowie kurzfristiger, taktischer Reaktionsgeschwindigkeit auseinanderzusetzen. Akute Problemstellungen wie Covid-19 können eine seltene Gelegenheit für die Stadtplanung darstellen auch kurzfristig Adaptionen im Bereich der Stadtentwicklung im Sinne einer „Pop-Up-Stadt“ zu erproben. Eventuell steckt in der Pop-Up-Stadt und dem taktischen Urbanismus eine gangbarer Weg für das Erproben von langfristigen Entwicklungen und Ausloten von robusten Stadtstrukturen. Denn nicht nur akute Einschnitte wie Covid-19, sondern auch langfristige Bedrohungsszenarien wie die Klimakatastrophe bis hin zur fortschreitenden Digitalisierung stellen die Planung vor immer neue und schnelllebigere Herausforderungen und Problemstellungen, auf die die Planung heute schon mit robusten Antworten reagieren soll.

## 5 LITERATURVERZEICHNIS

- Carsten, Stefan: Zukunftsfähiges Handeln in Stadtregionen. ein handlungsorientierter systemischer Ansatz. N.N., 2005.
- Europäische Kommission: Auf dem Weg zu einer Kreislaufwirtschaft, o.J. [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy\\_de](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_de) zuletzt aufgerufen: 13.7. 2020
- Faz.net Christoph Mäckler: Die Stadt braucht Dichte. 2020 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/lehren-aus-der-corona-krise-die-stadt-braucht-dichte-16762304.html> zuletzt aufgerufen: 10.7. 2020
- Futurezone.at Tina Wirnsberger: Die Psychologie der Pop-up-Stadt. 2020 <https://futurezone.at/meinung/die-psychologie-der-pop-up-stadt/400937795> zuletzt aufgerufen: 10.7. 2020
- Team Gehl: Rote Saite: Ergänzung zur Partitur des öffentlichen Raums. 2018 [https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partiturdeseoeffentlichenraumes\\_rote](https://issuu.com/asperndieseestadtwiens/docs/partiturdeseoeffentlichenraumes_rote) zuletzt aufgerufen: 10.7. 2020
- Häberlin, Udo: Dichtefrust im Land der hohen Berge? 2019 <https://derive.at/texte/dichtefrust-im-lande-der-hohen-berge/> zuletzt aufgerufen: 10.7. 2020
- Harvard Political Review: Will Imbrie-Moore: Stop Blaming Urban Density for Coronavirus. 2020. <https://harvardpolitics.com/columns-old/stop-blaming-urban-density-for-coronavirus/> zuletzt aufgerufen: 10.7. 2020
- ImGraetzel.at: Heißt es bald: „Alles Leerstand in Wien?“. 2020a <https://blog.imgraetzel.at/allgemein/heisst-es-in-ein-paar-monaten-alles-leerstand-in-wien/> zuletzt aufgerufen: 13.7. 2020
- ImGraetzel.at: Heißt es bald: „Alles Leerstand in Wien?“ Ergebnisse der 2. Umfragerunde. 2020b <https://blog.imgraetzel.at/allgemein/heisst-es-bald-alles-leerstand-in-wien-2-umfragerunde/> zuletzt aufgerufen: 13.7. 2020

- Innes, Judith E. & David E. Booher: Planning with Complexity. An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy. London, 2018.
- Kurier: Pop-up-Radwege: Die Wiener Radler kommen auf den Geschmack. 2020. <https://kurier.at/chronik/wien/pop-up-radwege-die-wiener-radler-kommen-auf-den-geschmack/400949723> zuletzt aufgerufen: 10.7.2020
- New York Times: Emily Badger: Density Is Normally Good for Us. That Will Be True After Coronavirus, Too. 2020. <https://www.nytimes.com/2020/03/24/upshot/coronavirus-urban-density-risks.html> zuletzt aufgerufen: 10.7.2020
- News.at: Birgit Hebein: "Der Platz in Wien ist ungleich verteilt". 2020 <https://www.news.at/a/interview-birgit-hebein-platz-wien-11482289#> zuletzt aufgerufen: 13.7.2020
- ORF.at: Kurzparkzonen auch nach Ostern aufgehoben. 2020a <https://wien.orf.at/stories/3042930/> zuletzt aufgerufen: 10.7.2020
- ORF.at: Kurzparkzonen werden aufgehoben. 2020b <https://wien.orf.at/stories/3039231> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Stadt Wien: STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan. Wien, 2014.
- Stadt Wien: STEP 2025 – Fachkonzept Grün- und Freiraum. Wien, 2015
- Stadt Wien: Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050. Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Wien, 2019
- Stadt Wien: Corona and mobility. What should stay and what should not. Vortrag auf der IMPACTS Video-Konferenz "Effects of the COVID-19 crisis on mobility and transport". Angelika Winkler, Stadt Wien, 05.06.2020. Wien, 2020a
- Stadt Wien: Mehr Platz für Radfahrer. 2020b <https://coronavirus.wien.gv.at/site/mehr-platz-fuer-radfahrerinnen/> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Stadt Wien: "Coole Straßen" sorgen für Abkühlung. 2020c <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolstrasse.html> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Stadt Wien: Mehr Raum zum Rausgehen. 2020d <https://coronavirus.wien.gv.at/site/mehr-raum-zum-rausgehen/> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Stadt Wien: Bevölkerung nach Bezirken 2004 – 2019. 2020e <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Stadt Wien: STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien. Wien, 2020f
- The Guardian: Coronavirus will reshape our cities – we just don't know how yet. 2020
- Michael Safi, The Guardian Online, 22.05.2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/22/coronavirus-will-reshape-our-cities-we-just-dont-know-how-yet>. zuletzt aufgerufen: 19.06.2020
- TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik: COVID-19 und Mobilität: Ergebnisse für Österreich. 2020 <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/corona/covid-19-questionnaire-results-austria-de/> zuletzt aufgerufen: 18.06.2020
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs: The Social Impact of COVID-19. 2020 <https://www.un.org/development/desa/dspd/2020/04/social-impact-of-covid-19/> zuletzt aufgerufen: 22.06.2020
- VCÖ. Radverkehr in Wien ist im April im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. 2020 <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-radverkehr-in-wien-ist-im-april-im-vergleich-zum-vorjahr-deutlich-gestiegen> zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Wien.gv.at. Jeder Neubau bekommt Solaranlage. 2020 <https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/site/jeder-neubau-bekommt-solaranlage/> zuletzt aufgerufen: 13.07.2020
- Wiener Linien: Die Wiener "Öffis" in Zahlen. 2020 <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do/pageTypeId/66528/programId/67199/contentTypeId/1001/channelId/-47395/contentId/68061>. Zuletzt aufgerufen: 10.07.2020
- Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO): Covid-19, Klimawandel, Konjunkturpakete. 2020 [https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=65874&mime\\_type=application/pdf](https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=65874&mime_type=application/pdf). zuletzt aufgerufen: 13.07.2020
- Wiener Zeitung: Das gemeinsame "Wir" in der Ökonomie. 2020