

# Migration und öffentlicher Raum

## Einführung

Öffentliche Räume sollten für alle Personen in der Stadt zugänglich sein, allerdings gibt es in der Praxis vielschichtige Mechanismen, die Nutzungsverhalten normieren. Stadt- und Raumplanung, soziale Kontrolle, aber auch Kommerzialisierung und Sicherheitspraktiken, priorisieren und akzeptieren bestimmte Nutzungen, während andere problematisiert oder verhindert werden. Ungleiche Machtverhältnisse manifestieren sich im Stadtbild und stehen in engem Zusammenhang mit anderen Bereichen, wie Wohnpolitik, Arbeit und Gesundheit. Die Klimakrise, die Mobilitätswende, und die stark wachsende Stadt, setzen öffentliche Räume in Wien zudem zusätzlich unter Druck. Um auf die Perspektiven und Bedürfnisse von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen Bezug nehmen zu können, ist es wichtig, nicht zu generalisieren, sondern unterschiedliche Vulnerabilitäten in den Blick zu nehmen: von Armut betroffene Personen sind auf öffentliche und nicht-kommerziell nutzbare Räume angewiesen; Kinder haben ein Bedürfnis nach Bewegung und Spiel, Menschen mit Diskriminierungserfahrungen haben andere Bedürfnisse nach Rückzug und Schutz, als Personen ohne solche Erfahrungen.

Das folgende Impulspapier geht auf drei Fokusgruppen zurück, in denen Expert:innen aus Verwaltung, Wissenschaft und Praxis gemeinsam mit Expert:innen der AK Wien Problemlagen sowie Lösungsansätze und Handlungsmöglichkeiten zum Thema „Migration und öffentlicher Raum“ beleuchtet haben. Die Fokusgruppen fanden am 20. Februar 2025 statt und haben sich mit den Unterthemen „Sozialraum, Sicherheit und Miteinander“, „Klimagerechtigkeit“ und „Mobilität“ beschäftigt.

## Der Dialogprozess

Der Dialogprozess Migration in Wien hat Expert:innen der Arbeiterkammer Wien mit externen Stakeholdern aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis zusammengebracht, um Bedürfnisse und Lebensrealitäten von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen in Wien in den Fokus zu nehmen. Mit den Teilnehmenden wurden einerseits aktuelle Herausforderungen und Problemlagen besprochen, aber auch Lösungsvorschläge und Potentiale für Veränderung erarbeitet.

Ziele waren die Vernetzung von relevanten Akteur:innen in einem vertraulichen Rahmen und die inhaltliche Entwicklung von Handlungsempfehlungen. Als erster dieser Art, hatte der Dialogprozess zum Ziel eine Grundlage für die AK interne Auseinandersetzung zum Thema Migration zu bieten. Die Veröffentlichung der entstandenen Papiere ist nun ein Schritt den Prozess transparent zu machen und weitere Debatten anzustoßen. In insgesamt sechs Workshops zu den Themen Wohnen, Arbeit, Bildung, Demokratie, Gesundheit sowie öffentlicher Raum wurden Potenziale zur Verbesserung der sozialen, kulturellen und politischen Teilhabe von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Wiener:innen auf kommunaler Ebene ausgelotet. Der Dialogprozess wurde vom Institut für Stadt und Regionalforschung der Österreichischen Akademie der Wissenschaften wissenschaftlich begleitet. An sechs Terminen von Jänner bis März 2025 wurden in jedem der Workshops drei Fokusgruppen abgehalten und so insgesamt über 150 Expert:innen in verschiedenen Konstellationen zusammengebracht. Die Fokusgruppengespräche wurden transkribiert, thematisch ausgewertet und die Ergebnisse in sechs Impulspapieren zusammengefasst. Das vorliegende Papier ist die Dokumentation des Prozesses und der Diskussionen in den sechs Workshops.

## Arbeitsdefinition

Für den Dialogprozess lag der Fokus auf migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen, die in Wien leben. Die Definition wurde bewusst breit gewählt, um Fremdzuschreibungen nicht zu reproduzieren, die Heterogenität der Zielgruppe sichtbar zu machen und Diskriminierungserfahrungen in die Analyse miteinzubeziehen. Manche Ausschlüsse hängen eng mit der Staatsangehörigkeit und/oder bestimmten Aufenthaltstiteln zusammen, andere Ungleichbehandlungen im Alltag, Diskriminierung und Rassismus betreffen nicht nur migrantische Personen, sondern eine breitere Gruppe an Personen, die als vermeintlich ethnisch, religiös und kulturell „Andere“ betrachtet werden. Deswegen ist es sinnvoll, nicht ausschließlich auf Staatsangehörigkeit oder sogenannten Migrationshintergrund zu fokussieren, sondern (rassistische) Diskriminierung als sozial relevante Kategorie zu benennen. Gleichzeitig wurde in den Workshops, wenn nötig, eingegrenzt, um spezifische Herausforderungen in Bezug auf bestimmte Aufenthaltstitel und Lebensrealitäten beleuchten zu können.

## Ausgangslage

Wien ist historisch eine vielfältige Stadt, die als Hauptstadt eines Vielvölkerstaats in der Vergangenheit lange von Migration geprägt war und dies bis heute ist. Seit den 1990er Jahren ist Wien wieder eine stark wachsende Stadt und hat 2023 die Marke von zwei Millionen Einwohner:innen überschritten. Die aktuelle Stadtgesellschaft ist migrantisch, wie [Bevölkerungsstatistiken der Stadt Wien](#) zeigen: So hatten im Jahr 2024 35,4% der Wiener:innen eine ausländische Staatsangehörigkeit und 40,2% der Wiener:innen waren im Ausland geboren. Wenn diese zwei Kategorien zusammengefasst werden, haben 45,4% der Wiener:innen eine so genannte ausländische Herkunft, diese Zahl erhöht sich noch einmal auf 51%, wenn auch jene Personen dazugezählt werden, deren Eltern beide im Ausland geboren wurden. In fünf Bezirken - in Rudolfsheim-Fünfhaus, der Brigittenau, Favoriten, Margareten und Meidling – hat bereits mehr als die Hälfte der Wohnbevölkerung eine ausländische Herkunft. Die Wiener Bevölkerung ist mit 180 verschiedenen Staatsangehörigkeiten höchst divers, wobei die größten Gruppen 2024 serbische,

türkische, deutsche, polnische und syrische Staatsangehörige waren. Ein Blick auf die Zusammensetzung der Wiener Bevölkerung nach Alter im [Integrations- und Diversitätsmonitor der Stadt Wien 2023](#), macht zudem deutlich, dass sich der Migrationsbezug der Wiener Gesellschaft in Zukunft noch erhöhen wird: Von den heutigen Kindern unter 10 Jahren haben rund 75% Migrationsbezug, dh. sie besitzen nicht die österreichische Staatsbürger:innenschaft, wurden im Ausland geboren, oder einer bzw. beide ihrer Elternteile ist im Ausland auf die Welt gekommen. Wien ist durch Zuzug das einzige Bundesland, dass sich verjüngt hat und ist seit 2015 das jüngste Bundesland Österreichs, wie die [Entwicklung der Wiener Bevölkerung seit 1961](#) zeigt.

Migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen sind auch unerlässlich für den Arbeits- und Wirtschaftsstandort Wien. Laut einer [Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung von Zuwanderung auf den Wiener Wirtschafts- und Arbeitsmarkt](#) haben 43% der Erwerbstätigen in Wien einen sogenannten Migrationshintergrund und laut [Integrations- und Diversitätsmonitor der Stadt Wien](#) wird nahezu die Hälfte der tatsächlich geleisteten Arbeitszeit von Wiener:innen mit ausländischer Herkunft geleistet. Hierbei gibt es jedoch bedeutsame Unterschiede je nach Herkunft, Aufenthaltsdauer, Bildungsstatus und Geschlecht. Wiener:innen mit Herkunft aus einem Drittstaat sind öfter von instabiler Beschäftigung, sozial ungünstigen Arbeitszeiten, niedriger Nettoentlohnung und Dequalifizierung betroffen. Dies zeigt sich auch in Bezug auf die Branchen und Beschäftigungsverhältnisse: So hatten im Jahr 2023 83% der in Wien tätigen Hilfskräfte eine ausländische Herkunft, aber nur 11,4% der städtischen Bediensteten eine nicht österreichische Staatsbürger:innenschaft. [Zahlen aus 2022](#) zeigen, dass rund 71% der Menschen, die die Straßen und Gebäude Wiens reinigen, 60% derer, die sich um die Instandhaltung der Wohnhäuser kümmern und 57% derer, die als Arbeiter:innen in der Baubranche tätig waren, nicht die österreichische Staatsangehörigkeit hatten und demnach nicht wählen durften. Ebenso sind knapp über 50% der Arbeitnehmer:innen in den Bereichen Gastronomie, Tourismus und Reinigung vom Wahlrecht ausgeschlossen, obwohl sie einen essentiellen Beitrag zum Funktionieren dieser Stadt leisten. Auch Rassismus und Diskriminierung spielen eine erhebliche Rolle in der heutigen Arbeitswelt und beeinflussen die Erwerbsbiographien und das Leben in der Stadt von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Wiener:innen.

Die Arbeiterkammer Wien ist die Vertretung aller Arbeiter:innen und Angestellten in Wien und somit auch die Vertretung vieler in Wien lebender Migrant:innen. Viele Herausforderungen und Probleme der Arbeitswelt und des Alltags sind für alle Arbeitnehmer:innen, ob mit oder ohne Migrationsbezug, dieselben. Dennoch gibt es auch Aspekte, die für migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen besonders herausfordernd sind. Es liegt im Interesse der Arbeiterkammer, die spezifischen Bedürfnisse und Problemlagen von Migrant:innen aufzugreifen, ernst zu nehmen und diese gezielt in ihre Arbeit als Interessensvertretung einzubeziehen. Der Dialogprozess Migration in Wien ist ein wichtiger Schritt, um sich die Situation von in Wien lebenden Migrant:innen in einem strukturierten Austauschprozess gezielt anzusehen, Maßnahmen für die interessenspolitische Positionierung der Arbeiterkammer Wien zu entwickeln, die eigene Position als Vertretung von migrantisch geprägten Arbeitnehmer:innen zu reflektieren und die Teilhabe von Migrant:innen zu stärken.

## Handhabung der Impulspapiere

Für jeden der sechs Themenbereiche Wohnen, Arbeit, Bildung, Demokratie, Gesundheit sowie öffentlicher Raum wurde ein eigenes Impulspapier erstellt. Diese stehen jeweils für sich, können aber auch zusammen gelesen werden und bedingen einander oft. So kann z.B. prekäres Wohnen und Arbeiten schwer getrennt gedacht werden und wirft oft auch Fragen der Gesundheit auf. Die Impulspapiere sind jeweils in Unterthemen gegliedert und beschreiben zuerst die Herausforderungen des jeweiligen Themenbereichs. Hier finden sich auch anonymisierte Zitate der Expert:innen aus den Fokusgruppen. Darauf folgen Handlungsempfehlungen, die in den Fokusgruppen mit den Expert:innen entwickelt wurden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Problemlagen für migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen im Kontext des Themenfelds öffentlicher Raum sowie Handlungsempfehlungen, die im Rahmen der Fokusgruppen identifiziert wurden, vorgestellt. Das Impulspapier gliedert sich in drei Kapitel, beginnend mit allgemeinen Herausforderungen des öffentlichen Raums in Wien, gefolgt von speziellen Aspekten zu Sicherheit und Miteinander sowie Herausforderungen im Bereich Klima und Mobilität.

# Zum öffentlichen Raum in Wien

## 1) Herausforderungen

### Stark wachsende Stadt

Wien ist seit den 1990er Jahren um 500.000 Personen gewachsen und wird laut [Bevölkerungsprognose der Stadt Wien](#) bis 2053 um weitere 310.000 Personen wachsen. Die rasch wachsende Bevölkerung Wiens stellt den öffentlichen Raum vor große Herausforderungen, da der zusätzliche Bedarf an Wohnraum, Mobilität und Infrastruktur auch den vorhandenen städtischen Raum immer stärker beansprucht und zu einer Zunahme des Nutzungsdrucks führt. Das ist vor allem in den dichter besiedelten Bezirken innerhalb und außerhalb des Gürtels sowie in Gründerzeitvierteln bemerkbar, in denen die Freiflächen begrenzt und die Anzahl der Bewohner:innen hoch ist. Wie in den Zitaten deutlich wird, geht es im Kontext der stark wachsenden Stadt einerseits darum, Potenziale zur Erschließung zusätzlicher öffentlicher Räume zu identifizieren, und andererseits darum, Teilhabe für alle zu ermöglichen und eine bedarfsgerechte öffentliche Infrastruktur bereitzustellen. Während in der Bestandsstadt die Möglichkeiten aufgrund der bereits bestehenden Bebauung begrenzt sind und dort vor allem Themen wie Mikroparks, Begrünung und verkehrspolitische Maßnahmen in den Fokus rücken, spielen Stadtentwicklungsgebiete eine zentrale Rolle bei der Schaffung neuen Wohnraums und öffentlicher Infrastruktur. Durch Stadtentwicklungsprojekte, wie der Seestadt, dem Sonnwendviertel, oder dem Nordbahnviertel, werden neue urbane Räume für Wohnen, Arbeiten und Leben erschlossen. Obwohl es dort auch vereinzelt Gemeindebauten gibt, haben Stadtentwicklungsgebieten tendenziell eine geringere soziale Durchmischung als Viertel der dichter besiedelten Bestandsstadt. Sowohl in der Stadtteilentwicklung als auch in der Bestandsstadt kommt der Planung und Gestaltung eine zentrale Rolle zu, da sie Räumen bestimmte Nutzungen zuteilt. Durch das Bereitstellen von Spielgeräten, oder

Bänken, bzw. durch die (fehlende) Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur, beeinflusst die Gestaltung die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen maßgeblich. In Wien wurde im April 2025 der neue [Stadtentwicklungsplan 2035 \(STEP\)](#) beschlossen, der das zentrale Steuerungselement für die räumliche und strukturelle Entwicklung in Wien ist. Darin wird zwar das dynamische Bevölkerungswachstum angesprochen, das Thema Migration findet aber kein einziges Mal Erwähnung.



*Die Frage ist, welche Potenziale gibt es in der Bestandsstadt, um noch öffentliche Räume zu erschließen? Weil Wien wird weiter wachsen. Wir wachsen nach oben, das heißt, wir haben einfach auf den Quadratmeter gerechnet mehr Leute, die unterschiedliche Bedürfnisse haben, die den öffentlichen Raum als Sozialraum nutzen [...] Wie man da noch Ressourcen erschließen kann? Und ich sehe es jetzt irgendwie nicht, dass die Stadt Wien Häuser kauft, die vor einem Abbruch stehen und dort Mikroparks macht, damit sich die Leute treffen können. Also man muss wirklich diskutieren, was es noch für Möglichkeiten gibt, damit sich das ausgeht, langfristig gesehen.*



*Wir wissen aus unserer Arbeit, dass es wichtig ist, sich auch die Infrastruktur und die räumliche Gestaltung gut zu überlegen, weil man dadurch bei Problemlagen manchmal auch hinten halten kann, eingrenzen kann... Und da ist mir eben gerade in einer stark wachsenden Stadt wichtig, dass es Maßnahmen gibt, die schauen, dass Teilhabe und Aufenthalt für unterschiedliche Nutzergruppen ermöglicht wird. Und das geht von genug Sitzmöbeln bis zu Baumkronenschluss für Beschattung, bis zu WC-Anlagen, die kostenlos sind. Und so kann man eben den Aufenthalt dann auch längerfristig für unterschiedliche Zielgruppen ermöglichen.*

## Zu den Funktionen des öffentlichen Raums: Was kann der öffentliche Raum (nicht)?

Wie die Teilnehmenden der Workshops betont haben, erfüllt der öffentliche Raum zahlreiche Funktionen: So ist er unter anderem Ort der Begegnung, des Rückzugs, der politischen Teilhabe, der Freizeitgestaltung, der Erholung

und der Mobilität. Nicht alle Personen sind in gleicher Weise auf den öffentlichen Raum angewiesen, dabei spielen individuelle Lebensrealitäten und Wohnverhältnisse eine große Rolle. Für viele ist der öffentliche Raum aber essenziell, etwa weil es an privaten Rückzugs- oder Bewegungsräumen mangelt. Für andere ist er hingegen eher ein ergänzender Aufenthaltsort. Um Stadtplanung sozial gerecht zu gestalten, muss der Bedarf von verschiedenen Gruppen in Planung und Gestaltung, sowohl in der Bestandsstadt als auch in Stadtentwicklungsgebieten, miteinbezogen werden und auf verschiedene Lebensrealitäten Rücksicht genommen werden.

Ziel muss es sein, öffentliche Räume für alle zugänglich zu machen und Möglichkeiten zu schaffen, dass unterschiedliche Menschen zusammen kommen und auf engem Raum leben können. Gleichzeitig kann öffentlicher Raum keine Wunder bewirken und muss in engem Zusammenhang mit anderen Bereichen wie Wohnpolitik, Bildungszugang, sozialer Infrastruktur und Mobilität gedacht werden.



*Der öffentliche Raum kann auch nicht alles leisten, egal was in den Parks ist, wichtig ist was rundherum ist und welche Leute sich dort aufhalten. Man kann hier nur mit Wohn- und Bildungspolitik verschränkt denken.*



*Das war mir noch wichtig an der Stelle auch dazu zu sagen, weil ich finde, öffentlicher Raum muss auch Rückzugsqualität, also nicht nur Sichtbarkeit und Bühne und Aufenthalt und so sind wichtig, aber tatsächlich wäre das eine Funktion, die ich auch ganz wichtig finde, dass Menschen sich zurückziehen können, weil sie sich woanders nicht zurückziehen können.*

## Fehlende Infrastruktur

Gratis zur Verfügung stehende Infrastruktur im öffentlichen Raum kommt in Bezug auf eine sozial gerechte Stadtplanung eine wesentliche Rolle zu, wie an mehreren Stellen der Workshops hervorgehoben wurde. Dazu gehören insbesondere öffentliche Toiletten, Trinkbrunnen, überdachte und schattige Sitzgelegenheiten, Müllentsorgung sowie ausreichend konsumfreie öffentliche Räume. Auch fehlende Beleuchtung, mangelnde Beschilderung, WLAN-Zugänge, oder geschützte Orte bei Hitze oder Regen beeinflussen die Aufenthaltsqualität erheblich. Dabei müssen insbesondere verschiedene Witterungen und die Jahreszeiten mitgedacht werden. Gerade im Winter gibt es nur wenige qualitativ



*Es braucht Orte für Alle, manche brauchen die aber mehr. Für unsere Zielgruppe [Obdachlose], die viel draußen ist, ist gerade Hitze oder Extremwetter ein großes Thema. Wenn wir in den Planungsprozess eingebunden sind, dann weisen wir darauf hin, es braucht einen Sonnenschutz und einen Regenschutz und dann haben sie am Reumannplatz so eine Pergola hingebaut, wo es aber durchregnet. Der Grund „man darf es qualitativ nicht zu hochwertig machen, weil dann schläft wieder wer dort“. Und ich finde das konterkariert sich ständig, weil man immer Angst hat vor der Zielgruppe und deshalb müssen dann alle auf einen qualitativ hochwertigen Raum verzichten.*

hochwertige und kostenfrei zugängliche Aufenthaltsorte. Wie in dem Zitat deutlich wird, werden die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innengruppen nicht gleichwertig berücksichtigt und durch Planung bewusst die Verdrängung von einzelnen Gruppen befördert. Fehlt die oben erwähnte Infrastruktur, sind Nutzer:innen auf alternative und oftmals kostenpflichtige Angebote angewiesen, was nur möglich ist, wenn ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sind.

## Intransparente Eigentumsverhältnisse und halb-öffentliche Räume

Halb-öffentliche Räume sind im Privateigentum stehende Räume, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind. Das können etwa Einkaufszentren sein, oder Wege, die durch Wohnhausanlagen hindurch führen. Ihre Nutzung orientiert sich häufig an privatwirtschaftlichen Interessen, oder steht nur bestimmten Personengruppen zu, was Spannungen erzeugen kann, weil das Nutzungsverhalten nicht immer den Erwartungen privater Eigentümer:innen entspricht. Zudem gibt es halb-öffentliche Räume, die im Eigentum der Stadt Wien stehen und bei denen bestimmte Nutzungen zugelassen sind,



*Ich finde da Wien Mitte ein spannendes Beispiel, auch im Zusammenhang mit der jahreszeitbedingten Thematik, weil wiederum die Mall als Einkaufszentrum, aber teilweise wieder auch als Sozialraum funktioniert. Also, ich weiß das selber, über eine Verwandte mit Migrationshintergrund, die sich dort mit allen ihren in Pension befindlichen Freundinnen im Einkaufszentrum trifft, weil es eben dort warm ist.*

wie Bahnhöfe, U-Bahn Stationen, Krankenhäuser, Bezirksämter, oder Büchereien. All diese Räume werden im Alltag als „öffentlich“ wahrgenommen und bieten, wie im Falle von Einkaufszentren, vor allem im Winter einen wichtigen Rückzugsort. Faktisch unterliegen sie jedoch privatem Hausrecht, das durch eigene Hausordnungen und oft auch

privates Sicherheitspersonal exekutiert wird. In diesem Zusammenhang spielen auch Eigentumsverhältnisse im Wohnumfeld eine zentrale Rolle: Innenhöfe, Spielplätze oder Durchgänge sind formal oft privat, werden aber faktisch als öffentliche Räume erlebt und müssen teilweise auch der Allgemeinheit zur Verfügung stehen bzw. befinden sich an oder auf öffentlich zugänglichen Gehwegen. In Bezug auf die Einschränkung halb-öffentlicher Räume gibt es oftmals zu wenig Aufklärung und Wissen, wie mehrere Expert:innen kritisch anmerkten, sodass Nutzer:innen nicht wissen, was erlaubt ist und was nicht und somit auch unrechtmäßige Einschränkungen dulden.



*Bei den Geförderten habe ich große Innenhöfe, alles durchgängig, in der Mitte ist der Park, wo es wuselt und auf der anderen Seite, bei den frei finanzierten, sind Zäune, ab dem ersten Grasstück und dann ist ein Freiraum, der nur zu dem Haus gehört [...] Natürlich sind all diese Bereiche öffentliche Räume, aber da gibt es Konflikte, da sind die Mieter, sagen, das sind unsere Betriebskosten und wenn die Schaukel kaputt ist, warum sollen sie wir zahlen? Dann muss man ihnen deutlich sagen, wir haben euch die Wohnbauförderung gegeben, alle haben die Wohnbauförderung gezahlt, und jetzt könnt ihr das auch schlucken, aber die Privaten bauen die Zäune.*

## Kommerzialisierung

Die zunehmende Kommerzialisierung des öffentlichen Raums und die Verbreitung von sogenannten "Privately Owned Public Spaces" (POPS) schränkt den Zugang zu konsumfreien öffentlichen Räumen zusätzlich ein. Dabei wird öffentlicher Raum umverteilt, indem zB. Gastronomie-Betriebe Schanigärten errichten dürfen. In der Folge dienen öffentliche Räume wirtschaftlichen Interessen und es entsteht eine Verknappung konsumfreier Aufenthaltsorte, was insbesondere ökonomisch marginalisierte Gruppen exkludiert. An touristischen, oder repräsentativen Orten wird zusätzlich häufig sogenannte "defensive



*Orte werden stark umgedeutet oder Menschen werden komplett verdrängt, [wie] im goldenen Quartier aber diese Public-Private Partnerships, wo ganze Straßenzüge eigentlich privater Raum sind und nach Hausordnungen funktionieren, also dort brauchst du nicht nach einem Augustin Verkäufer suchen. Es gibt dort auch keine Bänke.*



*Also, wenn ich Geld habe, setze ich mich dort in den Schanigarten [...] wenn ich das Geld nicht habe, bin ich ausgeschlossen. Und die, die mehr haben, meistens, auch die größere Wohnung, mit dem Balkon südseitig und ein paar Pflanzen draußen, und die, die den öffentlichen Raum brauchen, weil sie das Wohnumfeld nicht haben, die haben dann mehr Schwierigkeiten, weil da immer weiter kommerzialisiert wird. Also da geht es auch sehr stark um Verteilung.*

Architektur" eingesetzt, also gezielte bauliche Maßnahmen, wie ungemütliche Sitzgelegenheiten, Abwehrspitzen oder Barrieren, um bestimmte Nutzungen zu unterbinden und die Präsenz von „störenden“ Gruppen zurückzudrängen. Solche Praktiken führen zu subtilen, aber wirkungsvollen Ausschlussmechanismen, die den öffentlichen Raum zu einem Ort selektiver Zugänglichkeit, basierend auf kommerziellen Interessen macht.

## Herausforderungen in Bezug auf Governance und Verwaltung

An der Gestaltung, Planung und Instandhaltung öffentlicher Räume in Wien sowie die Entwicklung der dort stattfindenden Angebote sind bis zu [27 Dienststellen der Stadt Wien](#) beteiligt, ebenso wie die Bezirke. Die Prozesse und Vorgaben der Verwaltung können die Planung und Umsetzung von Projekten erheblich verzögern und manche innovativen Projekte sogar verunmöglichen, wie kritisch angemerkt wurde. Zudem wurde in den Workshops hervorgehoben, dass die Zusammenarbeit zwischen Akteur:innen auf Bezirksebene stark variiert: In manchen Bezirken funktioniert die Kooperation und Vernetzung sehr gut, in anderen gestaltet sie sich hingegen deutlich schwieriger. Ein weiteres Thema ist das Budget. In vielen Fällen ist eine gemeinsame Finanzierung von Projekten durch Stadt und Bezirke vorgesehen, jedoch sind die Bezirksbudgets ungleich verteilt. Bezirke mit vielen Arbeitsplätzen und hohem Einkommen profitieren von der derzeitigen Verteilung.



*Das kommt immer darauf an, was für eine Bezirkspolitik das ist, was sie da für einen Zugang haben, das ist wirklich total unterschiedlich [...] Es kann sein, dass der Bezirksvorsteher sagt, okay, das mache ich nicht, weil ich zehn Beschwerden von Pensionist:innen habe, oder er sagt, na, das ist wichtig, bitte kommt und wir werden da was machen.*



*Da sind wir auch gleich beim Bezirksbudget. Es braucht ein Budget, auf das die Bezirke Zugriff haben. Also im Moment ist es so, dass das Bezirksbudget pro Nase im ersten Bezirk am höchsten ist und in Ottakring und Floridsdorf pro Nase am niedrigsten, das hängt mit Arbeitsplätzen und allem möglichen zusammen. Aber es ist trotzdem sozial sehr ungleich verteilt und das müssten wir umdrehen und zwar in den Bezirken, wo es ein großes Bevölkerungswachstum und niedrige Einkommen gibt, muss es viel mehr Geld für Dinge im öffentlichen Raum, Schulsozialarbeit etc. etc. geben. Und Kompetenzen für die Bezirke, damit sie sich auch nicht immer abputzen können an der Stadt.*

## Partizipation von wem?

Um möglichst viele Perspektiven in die Stadtplanung zu integrieren, wurden in den vergangenen Jahren seitens der Stadt Wien verschiedene Partizipationsformate forciert, deren Grundlagen im [Masterplan partizipative Stadtentwicklung](#) festgehalten wurden. Ebenso wie im STEP, wurde hier jedoch nicht überlegt, wie gezielt migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen erreicht werden können. Wie Expert:innen kritisch anmerkten, zeigt sich hier in der Praxis einerseits, dass tendenziell immer dieselben



*Ich bin sowas von angefressen und frustriert, weil [...] nichts von den [...] Sachen, die da gewonnen haben, wird so umgesetzt, wie das die Leute gewollt haben. Wo ich mir denke, da gab es ein extra Budget, der Bezirk ist also dafür verantwortlich, dass es umgesetzt wird. Wenn es da ein-zwei kleine Änderungen braucht, weil was bautechnisch nicht möglich ist, okay, aber was ist denn das für ein komisches Feigenblatt von Demokratiehauptstadt und Partizipation?*

Personen an Beteiligungsprozessen teilnehmen und hier (österreichische) Akademiker:innen die präsenteste Gruppe sind. Beteiligungsinstrumente haben somit Schwierigkeiten politisch unter- oder nichtrepräsentierte Zielgruppen zu erreichen. Zudem besteht die Gefahr, dass Partizipation nur symbolisch erfolgt, ohne echte Mitentscheidungsmacht, wodurch viel Frust bei den beteiligten Personen entsteht, wie in den Zitaten deutlich wird. Particitainment bedeutet,



dass die grundlegenden Entscheidungen woanders getroffen werden und der tatsächliche Gestaltungsspielraum in Partizipationsprozessen gering ist. Die Gründe hierfür sind vielfältig und stehen in Zusammenhang mit dem oft kurzen Zeithorizont von Projekten, der konkreten Konzeption, die oft sehr formal und technokratisch ist, und der mangelnden Diversität der Projektteams selbst. Viele der Beteiligungsformate, wie sie aktuell in der Stadt passieren, sind darüber hinaus hochschwellig und setzen einerseits Wissen zu Angeboten, konkreten Projekten und Zielsetzungen voraus, andererseits ausreichend zeitliche Ressourcen. Um Partizipation zu diversifizieren, braucht es daher gezielten Abbau dieser Barrieren.

## Ungleiche Verhältnisse im Kampf um Definitionsmacht

Definitionsmacht und Hierarchien im öffentlichen Raum bestimmen darüber, welche Menschen, Praktiken und Deutungen als legitim, anerkannt, oder wünschenswert gelten und welche nicht. Dabei geht es auch um die Frage, wer gehört wird, wer Sichtbarkeit erhält und wessen Perspektiven die Gestaltung und Nutzung des Raums in Wien prägen. Menschen mit ökonomischem, politischem oder kulturellem Kapital, etwa Eigentümer:innen oder etablierte Anwohner:innen, haben bestimmte Privilegien und Deutungshoheiten, die von Politik und Verwaltung oft mehr Gehör finden und priorisiert werden. Es geht oft darum, unerwünschtes Verhalten, aber auch sichtbare Zeichen von Armut, Krankheit, oder Sucht aus dem öffentlichen Raum zu verbannen. Bei der Frage, ob der öffentliche Raum so gestaltet ist, dass z.B. wohnungs- und obdachlose Menschen sich dort aufhalten können, geht es somit nicht nur um divergierende Bedürfnisse von verschiedenen Nutzer:innen, sondern auch um Interessens- und Machtkämpfe, die u.a. eine ökonomische Dimension haben, wie auch bereits beim Punkt Kommerzialisierung deutlich wurde. Fragen zu Definitionsmacht und Repräsentation betreffen auch die symbolische Ordnung der Stadt, etwa die Benennung von Straßen und Denkmälern, die oft koloniale oder patriarchale Machtverhältnisse reproduzieren. Damit in Zusammenhang stehende strukturelle Ungleichheiten entscheiden mit darüber, wem der öffentliche Raum offensteht und welche Stimmen, Beschwerden und Bedürfnisse sich durchsetzen.

## Mangel an Daten und Fakten

Während es für Wien sehr gute und ausführliche Studien und Daten zu verschiedenen Aspekten des öffentlichen Raums gibt – von den Bereichen Planung und Gestaltung, bis hin zu ökologischen und sozialräumlichen Aspekten – wird nur in wenigen Studien ein intersektionaler Blick eingenommen, der unterschiedliche Lebensrealitäten und vor allem Migration und Diskriminierung in den Blick nimmt. Die Stadt Wien hat u.a. mit dem [Stadtentwicklungsplan](#) oder dem [Mission Statement „Soziale Arbeit im öffentlichen Raum“](#) Leitlinien und konzeptionelle Grundlagen erarbeitet, wobei der öffentlichen Raum in Wien u.a. in seiner Funktion als Sozialraum in den Blick genommen wird. Hierbei liegt jedoch meist ein bestimmtes Handlungsfeld im Fokus und der Zugang ist problemzentriert. Es gibt bislang noch keine Studien, die gezielt migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen in Bezug auf Nutzungsverhalten- und bedürfnisse im öffentlichen Raum in Wien in den



*Und ich möchte jetzt die, vielleicht auch ein bisschen unangenehme Frage stellen, so die Frage, was wissen wir überhaupt über die Nutzung von öffentlichen Räumen, oder auch Verdrängungsmechanismen und Exklusionserfahrungen von migrantischen Personen, oder rassistisch diskriminierten Personen in Wien? Und woher haben wir diese Daten? Haben wir nur Daten aus der Beobachtung von der Jugendarbeit? Welche Daten gibt es? Was können wir dazu sagen?*

Blick nehmen und dabei Wünsche, aber auch Exklusionserfahrungen berücksichtigen. Neben diesen Lücken bezüglich der Daten wurde in den Fokusgruppen auch kritisiert, dass migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen, aber auch migrantische Vereine häufig von Diskussionsformaten, Forschungsprojekten und öffentlichen Debatten ausgeschlossen sind. Dadurch entsteht ein Reden *über* statt ein Reden *mit*, was nicht nur in Bezug auf Wissenshierarchien und Fragen von Definitions- und Repräsentationsmacht problematisch ist, sondern auch wichtige Handlungsperspektiven unberücksichtigt lässt.

*Aber neben der Frage, welche Akteur:innen fehlen, sollten wir noch die Frage stellen, wie können denn auch diversere Stimmen inkludiert werden und migrantische Perspektiven sichtbar gemacht werden? Weil wie auch du schon festgestellt hast, bewegen wir uns auch hier in einen recht privilegierten und einem sehr weißen Raum.*

## 2) Handlungsempfehlungen

### 01

#### **Mehr Qualität in mehr Quantität: Zugang zu öffentlichem Raum für alle sicherstellen**

Angesichts der rasch wachsenden Bevölkerung Wiens, sollte die Stadtentwicklung darauf abzielen, den öffentlichen Raum nachhaltig auszubauen. Aufbauend auf Forderungen der Arbeiterkammer Wien braucht es mehr Qualität in mehr Quantität, damit alle Wiener:innen Zugang zu qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen haben. Dabei muss Stadtplanung sozial gerecht erfolgen und sollte intersektionale Perspektiven mit einbeziehen. Zudem sollte Stadtplanung- und entwicklung mit dem Ausbau von Wohnraum, Infrastruktur, Mobilität und Klimaanpassungsmaßnahmen verschränkt gedacht werden. Um langfristig sicherzustellen, dass die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen nicht zurückgeht, sondern Menschen unabhängig von Herkunft, sozialem Status, Geschlecht, Behinderung, oder Alter Raum für Begegnung, Erholung und Teilhabe bietet, muss der Ausbau öffentlicher Räume mit dem Wachstum der Stadt Schritt halten. Dabei sollten neben dem physischen Raum, auch soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt werden.

### 02

#### **Öffentliche Räume in der Bestandsstadt ausbauen und Nutzungsdruck begegnen**

Bei der Frage, wie dem gestiegenen Nutzungsdruck begegnet werden kann, steht insbesondere die Bestandsstadt im Fokus, wo öffentliche Räume gezielt nachgerüstet und aufgewertet werden müssen. Hier braucht es mehrere parallele Strategien: Einerseits die Erschließung neuer öffentlicher Räume, etwa durch die Schaffung von Mikrofreiräumen, der Umwandlung von Parkplätzen oder Grundstücken von Abrisshäusern in öffentliche Räume, der Straßenraumumgestaltung in Richtung Klimaresilienz, oder der Erschließung und Zusammenlegung von Innenhöfen. Andererseits muss gezielt investiert werden, um die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen zu erhöhen und hier insbesondere eine Nutzung bei verschiedenen Witterungen und in verschiedenen Jahreszeiten zu ermöglichen. Das heißt, es braucht überdachte Räume, die Schutz bei Regen oder Schneefall bieten und beschattete und begrünte Räume, die vor Sonneneinstrahlung schützen und die Stadt kühlen.

### 03

#### **Stadtentwicklungsprojekte für alle Wiener:innen zugänglich machen**

Der Bedarf an leistbarem Wohnraum wird weiter steigen. Damit Stadtentwicklungsgebiete die Diversität der Wiener Bevölkerung widerspiegeln und allen Wiener:innen offen stehen, muss soziale Durchmischung auch in Stadtentwicklungsprojekten forciert werden. Hier

braucht es gezielte Strategien, damit Stadtentwicklung sozial gerecht erfolgt und auch neu hinzugezogene Wiener:innen, Zugang zu Wohnraum in Stadtentwicklungsgebieten erhalten. In Wien sorgt die eigene Widmungskategorie geförderter Wohnbau schon in der Flächenwidmungsplanung für einen hohen Anteil an gefördertem Wohnbau. Dies sollte gezielt für Stadtentwicklungsprojekte ausgebaut werden. Gleichzeitig ist wichtig, dass Verbindungen von neuen Stadtteilen zu bestehenden Nachbarschaften geschaffen werden, z.B. durch gemeinsam nutzbare Räume und öffentliche Infrastruktur, die allen zu Gute kommt.

## 04 Öffentliche Infrastruktur flächendeckend zur Verfügung stellen

Die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen hängt unter anderem mit der Ausstattung und der Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur zusammen. Insbesondere frei zugängliche und saubere WC-Anlagen, Trinkwasserstellen, verschiedene Arten von Sitzgelegenheiten und Tischen, schattige Bereiche sowie wettergeschützte Rückzugsorte sind essenziell, um den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu machen. Vor allem die Versorgung mit kostenfreien WC-Anlagen ist in vielen Teilen der Stadt unzureichend und schränkt die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums ein. Hier braucht es einen gezielten Plan, um die Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur in allen Stadtteilen Wiens in gleicher Weise zu gewährleisten. Auch klar beschilderte Wege, freier WLAN-Zugang und wettergeschützte Zonen, insbesondere in Zeiten von Hitze, Regen oder Kälte, sind essenziell, um den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu machen. Die Stadt muss dabei besonders jene Menschen mitdenken, die besonders vulnerabel sind und auf diese Infrastruktur angewiesen sind, wie Kinder, ältere Personen, Menschen mit Behinderung, wohnungslose Personen sowie von Armut betroffene Personen.

## 05 Mehr konsumfreie Räume unbestimmter Nutzung

Um der wachsenden Kommerzialisierung des öffentlichen Raums entgegenzuwirken, sollte die Stadt Wien Räume für nicht-kommerzielle und offene Nutzungsformen aktiv fördern und langfristig absichern. Während kommerzielle Interessen oft über klare Strukturen, Ressourcen und politische Durchsetzungskraft verfügen, fehlt es nicht-kommerziellen, informellen oder unbestimmten Nutzungsformen an einer starken Lobby und institutioneller Unterstützung. Daher braucht es gezielte stadtpolitische Maßnahmen, um Flächen zu reservieren, deren Nutzung zunächst offenbleiben kann und die als Räume für spontane Begegnung, kreative Initiativen, soziales Experimentieren oder einfaches Verweilen ohne Konsumzwang genutzt werden können. Die Stadt sollte dafür rechtliche, planerische und finanzielle Rahmenbedingungen schaffen, die solche Freiräume vor kommerzieller Verdrängung und Einschränkung schützen und ihre Existenz sichern.

## 06 **Verwaltung und Koordination von Planungsprozessen vereinfachen**

Planungsprozesse müssen entbürokratisiert und vereinfacht werden, sowohl innerhalb der Stadtverwaltung als auch auf Bezirksebene. Um rasch Antworten auf akute lokale Herausforderungen zu finden, braucht es die Möglichkeit, niederschwellige Lösungen umzusetzen, ohne langwierige Abstimmungen zwischen zahlreichen Magistratsabteilungen, der Bezirksverwaltung und externen Akteur:innen. Klare Zuständigkeiten und ein gewisses Maß an Autonomie und Flexibilität würden es ermöglichen, Maßnahmen zügig umzusetzen und vorhandene Ressourcen effizient zu nutzen. Besonders im öffentlichen Raum sollten temporäre Nutzungen, Pilotprojekte und pragmatische Alltagslösungen nicht nur zugelassen, sondern aktiv ermöglicht und gefördert werden und auch von Anrainer:innen, der Zivilgesellschaft, oder lokalen Initiativen angestoßen werden können.

## 07 **Bezirksbudgets sozial gerecht gestalten**

Die Verteilung der Bezirksbudgets sollte sich stärker an sozialen Kriterien orientieren, um Ungleichheiten zwischen Stadtteilen gezielt ausgleichen zu können. Bezirke mit höherem Bedarf, etwa aufgrund von dichter Bebauung, geringer Freiraumverfügbarkeit oder niedrigen Einkommen, sollten mehr finanzielle Mittel für öffentliche Infrastruktur, Gestaltung und Planung öffentlicher Räume und sozialer Angebote erhalten. So kann sichergestellt werden, dass Bezirke mit hoher Bevölkerungsdichte oder starkem Bevölkerungszuwachs gezielt unterstützt werden und ergänzende Angebote sowie qualitative Akzente im öffentlichen Raum setzen können, um das Wachstum aktiv zu begleiten und sozialen Ungleichheiten wirksam entgegenzuwirken.

## 08 **„Echte“ und ergebnisoffene Partizipation auf Augenhöhe**

Um eine gerechte Stadtentwicklung zu fördern, sollte Wien Partizipationsformate im öffentlichen Raum ausbauen und zugänglicher gestalten. Gruppen, die in Beteiligungsprozessen bislang unterrepräsentiert waren, wie migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen, müssen aktiv in solche Prozesse einbezogen werden, etwa durch aufsuchende und aktivierende Angebote, die Bereitstellung von sprachlichen Unterstützungsangeboten, flexible Zeitmodelle und das Aufbrechen von institutionellen Barrieren, die den Zugang zur Partizipation erschweren. Angedacht werden könnten auch finanzielle Aufwandsentschädigungen, um sicherzustellen, dass Partizipation nicht eine Frage der zeitlichen und finanziellen Ressourcen ist. Zudem sollten Partizipationsprozesse ergebnisoffen und transparent sein, damit Beteiligung nicht nur symbolisch erfolgt. Dafür braucht es eine offen kommunizierte Zieldefinition, damit klar ist, was Gegenstand des Beteiligungsprozesses ist und wie die Entscheidungsspielräume sind.

## 09 Die symbolische Ordnung hinterfragen

Die Stadt sollte die symbolische Ordnung des Stadtraums aktiv reflektieren und verändern, etwa durch die kritische Überprüfung von Straßennamen, Denkmälern und Gedenkortern, die koloniale, rassistische, antisemitische oder patriarchale Narrative fortschreiben. Neben historisch belasteten Orten betrifft dies auch gegenwärtige Tendenzen in der Stadtplanung, wie bereits erwähnte Elemente defensiver Architektur die standardisierte Gestaltung öffentlicher Plätze, die bestimmte Formen der Nutzung begünstigt, während sie andere bewusst verhindert. Wenn die symbolische Ordnung der Stadt tatsächlich reflektiert werden soll, dann müssen beide Ebenen, das historische Erbe und aktuelle Planungspraktiken, gleichermaßen in den Blick genommen und kritisch hinterfragt werden.

## 10 Zusätzliche Daten erheben und migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen in Entscheidungsprozesse inkludieren

Wie die Workshops gezeigt haben, fehlen differenzierte Daten zu Nutzungserfahrungen, Bedarf und Exklusionserfahrungen von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen in Bezug auf öffentliche Räume in Wien. Um Leerstellen in der Planung und Interessensvertretung zu vermeiden, müssen solche Daten systematisch erhoben und dabei quantitative, qualitative sowie partizipative Methoden genutzt werden, um das Thema umfassend beleuchten zu können. Zudem müssen betroffene Gruppen aktiv in Entscheidungsprozesse und Dialogformate eingebunden werden, nicht nur als Befragte, sondern als Mitgestaltende und Expert:innen

# Sicherheit und soziales Miteinander

## 1) Herausforderungen

### Nebeneinander oder Miteinander?

Der öffentliche Raum ist ein Ort, an dem unterschiedliche Lebensrealitäten aufeinandertreffen und gesellschaftliche Diversität physisch sichtbar und erfahrbar wird. Dennoch kommt es selten zu einem direkten Austausch zwischen unbekanntenen Personen und die meisten Begegnungen finden anonymisiert statt. In diesem Kontext kommt der Planung und Gestaltung öffentlicher Räume eine wesentliche Rolle zu: Sie schafft die räumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen dafür, ob und wie Begegnung möglich wird. Dabei kommt insbesondere der Frage der Aufenthaltsqualität, Sichtbeziehungen, Möblierung oder multifunktionale Nutzbarkeit Bedeutung zu. Diesbezüglich



*Dann war die Umgestaltung und dann wurden da für die Aufenthaltsqualität Bänke hingestellt, aber es gibt keine Tisch-Bank-Kombinationen, es gibt keine Möglichkeit von wirklicher Begegnung, also es sitzt dann jeder irgendwo für sich und schaut vor sich hin, also man kann eigentlich kaum miteinander sprechen, das ist eh schon gut, im Vergleich, aber das finde ich immer wieder mal spannend, sozusagen mit diesem Leitbild, wir wollen Begegnung ermöglichen im öffentlichen Raum und gleichzeitig ist offensichtlich die Angst immer zu groß, dass da Begegnung dann auch zu Konflikt führt.*

wurde von Seiten der Expert:innen kritisch angemerkt, dass die Gestaltung öffentlicher Räume in Wien Begegnung oft sogar unterbindet, indem zB. bei Neu- oder Umgestaltungen keine Tisch-Bank Kombinationen mehr aufgestellt werden, oder Möblierung, die zum Verweilen einlädt, allgemein rar ist. Dies betrifft auch das Wohnumfeld, wo von Seiten der Expert:innen ebenfalls ein Trend hin zu Entmöblierung festgestellt wurde, dh. dass bereits vorhandene Bänke oder Tische in Gemeinschaftsflächen nach und nach verschwinden und auch Gemeinschaftsräume brach liegen. Viele der Personen, die im öffentlichen Raum arbeiten, betonten, dass in Bezug auf soziales Miteinander vieles in Wien sehr gut funktioniert und es vor allem ein dichtes Netz an [Angeboten](#) in öffentlichen Räumen gibt, die solche Prozesse begleiten, wobei die Stadt Wien zwischen Angeboten aus dem Bereich der offenen Kinder- und Jugendarbeit, Gemeinwesenarbeit und aufsuchender Sozialer Arbeit unterscheidet. Diese Angebote richten sich prinzipiell an alle Wiener:innen und haben das explizite Ziel, das soziale Miteinander in öffentlichen Räumen zu begleiten. Trotzdem ist es nicht immer leicht, verschiedene Zielgruppen zu erreichen und es mangelt in der Praxis oft an ausreichend



*Diese teilöffentlichen Räume im Wohnumfeld sind so wichtig und die sind teilweise total unternutzt. Also die Gemeindebauten sind zumindest nicht eingezäunt, aber sie werden entmöbliert. Als ich bei Wiener Wohnen war, hab ich um jede Bank gekämpft, weil es da immer Diskussionen gibt.*

Zeit, Personal und mehrsprachigen Ressourcen, wie in den Workshops angemerkt wurde. Das Angebot in Bezug auf öffentliche Räume ist in Wien auch nicht einheitlich, da vieles in Bezug auf öffentliche Räume auch von den Bezirken finanziert wird und somit Angebote und handelnde Akteur:innen zwischen den Bezirken variieren.

## Fehlende urbane Kompetenz und Solidarität

Wie von den Teilnehmenden der Workshops hervorgehoben wurde, setzt soziales Miteinander in der Stadt daher eine gewisse „urbane Kompetenz“ voraus. Damit wird die Fähigkeit beschrieben, mit Vielfalt, Nähe, Unterschiedlichkeit und geteiltem Raum umzugehen. Ebenso braucht es Sensibilisierung für Themen wie sichtbare Armut, Lärm oder Schmutz, die zum Leben in einer Großstadt wie Wien, dazugehören. Mangelnde urbane Kompetenz zeigt sich u.a. dadurch, dass Menschen sich nicht in die Situation und die Bedürfnisse anderer Menschen einfühlen können. Dies wiederum wäre die Grundlage für Empathie und in Folge auch solidarischen Handeln und kann deeskalierend in Bezug auf Nutzungskonflikte wirken. Generell wurde von den Expert:innen geschildert, dass im Falle von Konflikten selten der direkte Kontakt mit unbekanntem Personen gesucht wird und stattdessen Beschwerden an verschiedenste Stellen gemeldet werden. Wenn es an gemeinschaftlicher Verantwortung fehlt, werden solidarische Netzwerke schwächer und der öffentliche Raum zu einem Ort der Segregation statt der Begegnung und des Dialogs. Um Konflikte aushaltbar zu machen, braucht es aber ein Verständnis für andere Lebensrealitäten und auch Angebote der Stadt, um sich Unterstützung holen zu können. Aktuell gibt es wenig bis keine umfassenden Konzepte in Wien, die Sensibilisierung und ein Lernen zu Themen des öffentlichen Raums verankern. Die Angebote, die es gibt, richten sich meist an bestimmte Zielgruppen, oder werden erst schlagend, sobald es zu Konflikten unter Nutzer:innen kommt, wie die Fair-Play Teams, die zwar als positives Beispiel erwähnt wurden, aber nicht flächendeckend in Wien zur Verfügung stehen.



*Öffentlicher Raum muss so sein, dass alle auch sichtbar sind, dann funktioniert er auch am besten. Das Nebeneinander und das Aushalten, dass es Unterschiede gibt, ist einfach ein sehr wichtiger Prozess.*



*ich bin völlig bei dir, die Beschwerden nerven, ich habe deshalb immer gesagt, wir brauchen urbane Kompetenzen. Wir sind zwei Millionen Leute, auf engem Raum, wir müssen das auch aushalten.*



*Leben und leben lassen, man muss auch akzeptieren, dass sich Menschen unterschiedlich verhalten und auch akzeptieren, dass wir in einer Großstadt leben und da gehören Konflikte dazu.*

## Konkurrierende Nutzungsbedürfnisse und Verdrängung

Je stärker öffentliche Räume frequentiert werden, desto wahrscheinlicher ist, dass Nutzungskonflikte auftreten, da die Bedürfnisse von verschiedenen Nutzer:innengruppen teils stark voneinander abweichen. Kinder und Jugendliche benötigen bewegungsfreundliche Räume ohne Konsumzwang, in denen es auch einmal lauter sein darf, während ältere Menschen eher ruhige und barrierefreie Orte mit Sitzmöglichkeiten suchen. Nicht alle Bedürfnisse können an einem Ort realisiert werden, was häufig zur Verdrängung einzelner Nutzer:innengruppen führt. Verdrängungsprozesse im öffentlichen Raum entstehen, wenn bestimmte Gruppen durch soziale, wirtschaftliche, kulturelle oder politische Mechanismen vom Zugang oder von der Nutzung gemeinschaftlicher Flächen ausgeschlossen werden. Diese Prozesse verlaufen oft schleichend und sind nicht immer auf den ersten Blick sichtbar. Wie in den Workshops deutlich wurde, sind davon besonders oft Jugendliche, FLINTA\*-Personen, wohnungs- und obdachlose Menschen, oder suchtkranke



*Damit auch Mädchen zum Beispiel den Käfig nutzen können, also Käfig ist ein ewig altes Thema, aber ich glaube, da braucht es tatsächlich Fokus und Regulierung, das zu ermöglichen und zu fördern, Kooperation mit Sportvereinen und aber eben auch den Fokus manchmal auch wegzunehmen von den Beschwerden hin zu Ermöglichung.*



Personen betroffen. Ein präsent Thema in Wien ist laut Expert:innen die Frage, wie geschlechtergerechte Planung erfolgen kann, da insbesondere junge Frauen und Mädchen sich oft aus öffentlichen Räumen in private Räume zurückziehen und Männer öffentliche Räume stärker frequentieren. Der in Wien oft präsente Käfig, eine der wenigen



*Wir wissen, dass Männer und Frauen unterschiedliche Bedürfnisse an den öffentlichen Raum haben. Da gibt es ja schon Elemente, zum Beispiel im Park, welche Elemente braucht es, damit Mädchen den Park nutzen. Auch genügend Licht für bestimmte Orte, Beleuchtung.*

Planungselemente dezidiert für Jugendliche, wird häufig nur von Buben und Männern genutzt, außer es werden darin aktiv Angebote nur für Mädchen gesetzt. Ein anderes zentrales Thema ist Beleuchtung, aber auch die Frage von Nischen und Rückzugsmöglichkeiten. Neben Gestaltung und Planung regulieren auch vielschichtige Aneignungs- und Raumnehmungsprozesse die Nutzung und

Verteilung öffentlicher Räume. Soziale Kontrolle und Überwachung. Rassismus, Klassismus und andere Diskriminierungsformen, führen dazu, dass Menschen, die nicht den dominanten Normen entsprechen, sich nicht willkommen fühlen oder verdrängt werden. Auch (Un)Sicherheitsdiskurse und Beschwerdekulturen führen oft zu direkten Verboten (wie das Alkoholverbot am Praterstern oder die Schutz- und Waffenverbotszone am Keplerplatz) und verstärkter Kontrolle, die manche Gruppen stärker betreffen, als andere. Die Herausforderungen in Bezug auf Verdrängung verschärfen sich, wenn mehrere Diskriminierungsformen zusammenkommen, etwa bei älteren migrantischen Frauen oder wohnungslosen Menschen mit Behinderung. Das heißt auch innerhalb der häufig genannten Gruppen gibt es keine homogenen Bedürfnisse, weswegen von Expert:innen mehrmals betont wurde, dass ein intersektionaler Blick auf öffentliche Räume notwendig ist, um (ungleiche) Machtverhältnisse, Vulnerabilitäten und Diskriminierungserfahrungen berücksichtigen zu können. Sozialraumstudien haben sich dabei als hilfreiches Instrument erwiesen, um soziale Dynamiken, aber auch Vulnerabilitäten in den Blick zu nehmen.



*Wenn ich zu Hause keine Rückzugsmöglichkeiten habe [...] naja, dann muss ich Rückzugsmöglichkeiten im öffentlichen Raum suchen.*

## Hypervisibility und Stigmatisierung von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen

Im öffentlichen Raum ist Sichtbarkeit und Präsenz ein zentraler Aspekt gesellschaftlicher Teilhabe. Gleichzeitig setzen sich insbesondere Personen, die als migrantisch gelesen werden, der Gefahr von Diskriminierungen basierend auf rassistischer Stigmatisierung aus. Die Präsenz bestimmter migrantischer und/oder rassistisch diskriminierter Personen im Stadtbild, wird häufig nicht als selbstverständlicher Teil urbaner Vielfalt wahrgenommen, sondern mit abwertenden Zuschreibungen, Sicherheitsdiskursen oder ordnungspolitischen Forderungen verknüpft. Insbesondere migrantische Jugendliche sind häufig pauschalen Zuschreibungen ausgesetzt und gelten schnell als „laut“, „bedrohlich“ oder „respektlos“, selbst wenn keine konkrete Ursache vorliegt. In Bezug auf manche Gruppen, wie insbesondere junge migrantisch und muslimisch



*Migrantische Gruppen werden im öffentlichen Raum anders bewertet, sie werden lauter wahrgenommen, rüpelhafter, verschmutzender, also alle möglichen Zuschreibungen. Diese Gruppen, die in aller Regel eben „die Anderen“ sind und „die Anderen“ das heißt an erster Stelle rassistisch.*



*Und eben überhaupt diese Gender-Konstruktion auch von migrantischer Männlichkeit im öffentlichen Raum, wo junge Burschen immer als Bedrohung wahrgenommen werden, wenn mehr als drei davon zusammenstehen. Und Mädchen nicht raus dürfen, oder einfach auch nicht rausgehen, das ist unsere Aufgabe, dagegen anzuplanen.*



*Wir alle gestalten den öffentlichen Raum jeden Tag selber mit, manche Nutzungen werden aber von der Planung begünstigt und andere nicht.*

gelesene Männer, aber auch Frauen mit Kopftuch, kann von Hypervisibility gesprochen werden. Das heißt die Anwesenheit von diesen Personen im öffentlichen Raum an sich wird problematisiert und sie stehen unter ständiger Beobachtung, haben also

nur selten die Möglichkeit, nicht-wahrgenommen zu werden und sich in der Öffentlichkeit zurückzuziehen und in Ruhe gelassen zu werden. Diese problematisierende Wahrnehmung trägt zur Reproduktion sozialer Ungleichheiten bei und beeinflusst maßgeblich, wem die Nutzung des öffentlichen Raums in welcher Form zugestanden wird.

## Erfahrungen mit Rassismus und Diskriminierung im öffentlichen Raum

[13% der 2024 an Zara gemeldeten Fälle](#) von Rassismus und Diskriminierung fanden im öffentlichen Raum statt. Rassismus und Diskriminierung zeigt sich im öffentlichen Raum auf vielfältige Weise, durch polizeiliche Kontrolle, verbale Anfeindungen, Ausschlussmechanismen oder subtile Formen der Nichtbeachtung, abwertender oder fragender Blicke, Ausweichverhalten und der aktiven Vermeidung von Kontakt sowie rassistischen Beschmierungen. Nicht alle Menschen, die Gewalt oder Übergriffe erleben, trauen sich, diese zu melden: aus Angst vor Diskriminierung durch Polizei oder wegen fehlendem Vertrauen in Institutionen. Wenn etwa Passant:innen spucken, treten oder beleidigen, bleibt das oft folgenlos. Hier fehlt es an Schutzmechanismen, Zivilcourage und Unterstützung für betroffene Personen. Orte, die eigentlich allen offenstehen sollten, werden so für manche Personen zu Zonen der Unsicherheit. Rassistische Diskriminierung ist dabei kein individuelles Problem zwischen einzelnen Personen, sondern hat eine strukturelle Dimension: Mediale und politische Diskurse, selektive Überwachungspraxen und ordnungs-politische Maßnahmen sowie planerische Entscheidungen verstärken Ausschlüsse und reproduzieren soziale Ungleichheiten.



*Es bringt auch nichts, wenn die Jugendlichen dann einen Schwimmkurs gemacht haben, dann muss man sich eigentlich anschauen, wie geht die Gesellschaft weiter damit um, dass die Jugendlichen dann schwimmen gehen. Wer fühlt sich gestört, von einer Frau die im Burkini schwimmen geht? Also der Schwimmkurs alleine löst nicht das Problem der Teilhabe, wenn die Leute dann angefeindet werden.*

## Öffentlicher Raum im Diskurs

Diskurse über öffentliche Räume sind oft stark von Sicherheitsnarrativen und medial vermittelten Bildern geprägt. Dabei wird der öffentliche Raum häufig als Konfliktzone dargestellt und es kommt zu rassistisch konnotierten Fremdzuschreibungen, die insbesondere migrantische, oder als „fremd“ markierte Gruppen pauschal mit Unsicherheit, Störung oder Gefährdung assoziieren. Solche Narrative verstärken gesellschaftliche Ausgrenzung und stützen sich oftmals nicht auf belastbare Daten, sondern auf Einzelfälle oder subjektive Wahrnehmungen. In Wien wurde dies in den letzten Jahren insbesondere anhand der medialen und öffentlichen Debatte rund um den Reumann- und Keplerplatz deutlich, die auch politisch instrumentalisiert wurde, wie die



*Wir können das so nicht wissen, wie das für unsere Jugendlichen wirklich ist, wir sind nicht Anfang 20 und wir streiten das auch nicht aus und wir sind vor allem keine migrantischen Frauen mit Kopftuch und wissen nicht, was die erleben, wo die überhaupt hingehen und wie schwer das auch ist, da so massiv belästigt und angepöbeln und was auch immer zu werden. Also ich glaube, da ist es total wichtig, da immer wieder hinzugehen und zu fragen, auch wenn es wehtut und das nicht die Realität ist, die wir sehen wollen, das auch ernst zu nehmen und zu schauen, was haben die für Ersatzhandlungen und wo kann man sie unterstützen.*

Expert:innen kritisch anmerkten. Hierbei wird ein Bild von Kriminalität und Unsicherheit im öffentlichen Raum gezeichnet, das diskursiv oft mit Migration vermischt wird. Wenn öffentliche Räume rhetorisch abgewertet werden, hat das konkrete soziale Folgen, wie in den Workshops hervorgehoben wurde: Es schürt Ängste, verstärkt Vorurteile und



*Diese problematischen Verknüpfungen, die passieren ja auch medial ganz stark und natürlich haben Medienhäuser eigene Logiken, die eine Rolle spielen und trotzdem denke ich, ist das ein wesentlicher Punkt, sich auch zu fragen, muss ich immer wieder die gleichen Erzählungen beginnen, oder kann ich vielleicht auch mal eine andere Erzählung versuchen? Und da ja, vielleicht sollten auch wir stärker mit den Menschen, die darüber schreiben und publizieren über den öffentlichen Raum reden.*

rassistische Fremdzuschreibungen und kann sozialräumliche Segregation befördern. Der Diskurs wird zunehmend einseitig, da Gegenerzählungen und alternative Perspektiven ausbleiben. Dabei sind gerade oben genannte Beispiele belebte und beliebte Viertel in Wien, in denen zehntausende Personen leben, arbeiten, Bildungsangebote besuchen und ihre Freizeit verbringen. Wenn öffentliche Räume politisiert werden, liegt der Fokus im medialen Diskurs zudem selten auf strukturellen Ursachen von Armut, Kriminalität, oder Sucht, sondern

fokussiert auf vermeintlichen kulturellen oder individuellen Defiziten einzelner Gruppen, die zu Polarisierung und Ausgrenzung beitragen. Ein wiederkehrender Wunsch der Expert:innen war es, den häufig verzerrten medialen Bildern über Migration und öffentlichen Raum fundierte Informationen entgegenzusetzen. Hier wurde einerseits der Wunsch nach gezielten Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit geäußert, aber auch der Wunsch, mit Journalist:innen in Kontakt zu treten und für das Thema zu sensibilisieren.



*Ich finde schon interessant, wie schnell wir, wenn es um Migration und öffentlichen Raum geht, bei Fragen von Suchtmittelkriminalität gelandet sind. Also das ist, glaube ich, bezeichnend für das Thema. Genauso wie Sachen wie der Migrant:innen Hotspot, der Ausländerbezirk, das ist diskursiv die problematische Verknüpfung. Hier braucht es viel mehr Sensibilisierung. Und ja, es geht um Sichtbarkeit, aber es geht auch ganz viel um Zuschreibung.*

## Gestiegene Kriminalität? Sicherheitsdiskurse und subjektives Sicherheitsempfinden

Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden beeinflussen maßgeblich, wer sich wann, wo und wie im Stadtraum bewegt und aufhält. Objektive Sicherheit bezeichnet dabei messbare Kriminalität, oder Gefährdung, während das (subjektive) Sicherheitsempfinden stark von individuellen Erfahrungen, sozialer Zugehörigkeit, Medienbildern und Raum-gestaltung geprägt ist. Wie in dem Zitat rechts deutlich wird, haben die Expert:innen darauf aufmerksam gemacht, dass sich die objektive Sicherheit in Wien nicht groß verändert hat, trotz des Wachstums der Stadt. Dies zeigt sich auch im [Zehnjahresvergleich der Kriminalitätsstatistik](#): So sind zwar Gewaltdelikte im Vorjahr leicht angestiegen, im Vergleich zu 2015 und 2016 liegen die Zahlen für 2024 jedoch noch etwas darunter, nachdem es während der Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang der Vorfälle gekommen war. Medial wird oft ein anderes Bild vermittelt und es gab Vorfälle, wie den Terroranschlag in Wien, die Ängste und das subjektive Unsicherheitsempfinden erhöht haben. Wie die Expert:innen betonten gilt es hier einen Spagat zu machen und Ängste ernst zu nehmen, sie in Planung und



*Ich habe mir jetzt mal die Gewaltstatistik angeschaut für Wien, so mit Körperverletzung etc., da hat sich in den letzten Jahrzehnten nichts Aufregendes getan, obwohl wir um eine halbe Million Einwohner gewachsen sind... und ich sehe eine sehr aufgeregte Berichterstattung in den Medien und ich habe das Gefühl, dass unsere Sensibilität, oder die mediale Sensibilität größer ist, als die Entwicklung der tatsächlichen Probleme.*

Gestaltung zu berücksichtigen, aber nicht zu schüren und keine Symbolpolitik zu betreiben, die exkludierend auf ganze Gruppen wirken kann. Sicherheitsempfinden ist stark unterschiedlich und hat daher immer eine subjektive Komponente. Subjektive Sicherheitsbedürfnisse werden im öffentlichen Raum nicht gleichwertig berücksichtigt, sondern unterliegen hegemonialen Machtverhältnissen und Definitionshoheiten. Das heißt, während manche Gruppen ihre Vorstellungen von Sicherheit normsetzend einbringen können, bleiben andere, etwa marginalisierte oder rassistisch diskriminierte Personen, davon ausgeschlossen, was Verdrängung und Ungleichheiten weiter verstärkt. Wie die Expert:innen betonten, entsteht Sicherheit vor allem durch Vertrauen, Zugehörigkeit und positive soziale Beziehungen. Öffentliche Räume, in denen sich Menschen willkommen, gesehen und respektiert fühlen, sind meist auch jene, die als sicher erlebt werden. In den Workshops wurde zudem hervorgehoben, dass sich soziale Ungleichheiten stark auf das Sicherheitsempfinden in Städten auswirkt und Existenzsicherung daher immer in Zusammenhang mit Sicherheit gesehen werden muss.

### Versicherheitlichung und Racial Profiling

Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit greifen oft zu kurz, wenn sie rein auf Kontrolle und Überwachung setzen, wie z. B. durch verstärkte Polizeipräsenz oder Videoüberwachung. Während manche dadurch ihr subjektives Sicherheitsgefühl gestärkt sehen, kann ebendies ein Unsicherheitsfaktor für



*Eigentlich geht es ja ganz viel um Existenzsicherung, also wir hatten das eh schon mehrfach heute in der Diskussion, also in Bezug auf Unsicherheit und subjektive Sicherheit im öffentlichen Raum, wäre ein guter Ansatz, eben darauf zu schauen, dass die soziale Schere wieder zusammengeht, dass gegen diese Polarisierung zwischen Arm und Reich angearbeitet wird. Das würde die Sicherheitsbedürfnisse von vielen Menschen befriedigen, weil dann nämlich auch die Privilegierten sich vielleicht weniger fürchten müssen, weniger Zäune bauen.*

migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen sein, da diese überproportional oft (unbegründeten) Kontrollen ausgesetzt sind. Versicherheitlichung, also die Zunahme an Überwachungsmaßnahmen in Städten, aber auch Racial Profiling, also polizeiliche Kontrollen, die allein aufgrund äußerlicher Merkmale wie Hautfarbe, vermeintlicher Herkunft, oder Sprache erfolgen sind ein zentrales Problem im öffentlichen Raum für migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen. Es stellt eine Form institutioneller Diskriminierung dar, die nicht nur das Vertrauen in staatliche Institutionen



*Der Raum mag zwar für alle da sein und das wurde auch verschriftlicht, aber die Stadt setzt sich viel zu wenig dafür ein. Sie könnte auch stark und laut sagen, nein, wir beobachten das Gegenteil Jugendliche werden kriminalisiert, nur weil sie migrantisch sind und in einer Gruppe auftreten, da kommt dann gleich die Polizei und es wird künstlich Angst erzeugt.*

untergräbt, sondern auch das Sicherheitsgefühl und die Bewegungsfreiheit der betroffenen Personen massiv einschränkt. Für Menschen, die rassifiziert werden, bedeutet dies oft eine ständige Unsicherheit und das Gefühl, im öffentlichen Raum unter Generalverdacht zu stehen. Langfristig führt Racial Profiling dazu, dass sich betroffene Personen aus bestimmten Stadtteilen, oder

Situationen zurückziehen, was ihre soziale Sichtbarkeit verringert.

## Einbeziehung von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Jugendlichen in Gestaltungsprozesse

Wie die Teilnehmenden der Workshops kritisch anmerkten, werden migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Jugendliche kaum in Planungs- und Gestaltungsprozesse des öffentlichen Raums miteinbezogen. Diese Jugendlichen verfügen jedoch über wichtige Erfahrungen und Perspektiven zur Nutzung öffentlicher Räume, die



*Die Interessen der Jugendlichen werden wenig mitgedacht, Fußballkäfte werden mit Gitter aus Metall umzäunt und wenn dann der Ball dagegen geschossen wird, ist das laut und dann hat man nach 10 Minuten die ersten Beschwerden.*

helfen könnten, Nutzungskonflikten vorzubeugen. Gründe dafür liegen unter anderem in sprachlichen und institutionellen Barrieren, einem Mangel an vertrauensvollen Zugängen, aber auch in Hierarchien und Zugangsbarrieren, die

dazu führen, dass nicht alle Zugang zu Partizipationsprozessen haben und dass die Anwesenheit von diesen Gruppen im öffentlichen Raum eher als Problem, denn als Ressource gesehen wird. Personen und Institutionen, die mit Jugendlichen arbeiten müssen, ein Bewusstsein für ihre Lebenswelten entwickeln und ihnen auf Augenhöhe begegnen.. Statt *Zugangsbarrieren* wäre es daher sinnvoll von *Erreichungslücken* zu sprechen, um die Verantwortung klar bei den Institutionen und Projekten zu verorten und nicht bei den Personen, die mit den Angeboten angesprochen werden sollen.

## 2) Handlungsempfehlungen

### 01

#### **Soziales Miteinander stärken**

Um Empathie und solidarisches Handeln im öffentlichen Raum zu fördern, sollten schon bestehende Maßnahmen, Initiativen und Projekte zur Förderung des sozialen Miteinanders weiter ausgebaut werden. Hier braucht es eine umfassende Strategie, die Stadtbewohner:innen dort abholt, wo sie sich aufhalten, das heißt in der Wohnumgebung, im öffentlichen Raum, in den Ausbildungsstätten und in den Betrieben. Besonders wichtig sind niedrighschwellige Dialogräume, die unterschiedliche Bevölkerungsgruppen aktiv miteinander in Austausch bringen, dazu braucht es finanzielle und personelle Ressourcen, die nachhaltig abgesichert sind.

### 02

#### **Verschiedene Nutzungen ermöglichen und vielfältige Bedürfnisse berücksichtigen**

Um öffentlichen Raum sozial gerecht zu gestalten, muss die Vielfalt an Bedürfnissen und Lebensrealitäten in Entscheidungs- und Planungsprozessen berücksichtigt werden. Dabei ist es unerlässlich, insbesondere auf die Bedürfnisse vulnerabler Gruppen Rücksicht zu nehmen und diese mitunter zu priorisieren sowie lokale Akteur:innen einzubeziehen und lokale Lösungen zu finden. Nicht alle Nutzungen können gleichzeitig an einem Ort realisiert werden, es braucht deshalb bewusste Schwerpunktsetzungen, die sich an sozialen Kriterien orientieren sollten. Zudem braucht es multifunktionale Nutzungskonzepte, die Erholung, Bewegung, Mobilität und Rückzug für mehrere Personengruppen gleichermaßen ermöglichen und so Nutzungskonflikte entschärfen. Öffentliche Räume können dabei nicht isoliert voneinander betrachtet werden, sondern müssen im städtischen Gefüge vernetzt gedacht werden, um Verdrängungsprozesse, Ausweichverhalten und ungleich verteilte Zugangsmöglichkeiten in Planungsprozessen berücksichtigen zu können. Es braucht ein differenziertes Zusammenspiel von Perspektiven sowohl auf der Makro- als auch auf der Mikroebene, wie zB. mobile Sprechstunden, Alltagsbeobachtungen und Sozialraumanalysen, oder Stakeholdervernetzungen, um verschiedene Nutzungen und Bedürfnisse zu berücksichtigen.

### 03

#### **Urbane Kompetenz fördern**

Das Zusammenleben in einer diversen und dicht besiedelten Stadt wie Wien erfordert spezifische soziale und kommunikative Fähigkeiten sowie ein Bewusstsein für andere Lebensrealitäten und Bedürfnisse, sogenannte „urbane Kompetenzen“. Dazu gehören etwa der respektvolle Umgang mit Unterschieden, das Aushalten von Nähe, Diversität und Distanz, die Fähigkeit zur gewaltfreien Konfliktlösung sowie ein Verständnis für geteilte Räume und gemeinschaftliche Verantwortung. Um diese Kompetenzen

breitenwirksam zu stärken, braucht es eine umfassende Strategie, die schulische Bildung, Stadtteilinitiativen, Einrichtungen der offenen Jugendarbeit und Erwachsenenbildungsangebote umfasst und gezielt für diese Themen sensibilisiert.

## 04 **Vermeidung von Verdrängung als Querschnittsthema der Stadtentwicklung verankern**

Verdrängungsprozesse im öffentlichen Raum sollten in stadtplanerischen Strategien sowie bei der Entwicklung sozialer Infrastruktur und entsprechender Angebote gezielt vermieden werden. Bei der Planung und Umgestaltung von öffentlichen Räumen und Flächennutzungen muss systematisch berücksichtigt werden, welche Gruppen durch aufwertende Maßnahmen, ordnungspolitische Eingriffe, Aneignungsprozesse oder kommerzielle Entwicklungen potentiell verdrängt werden, um diesen Prozessen entgegenwirken zu können bzw. Ausgleiche zu sichten. Es braucht integrierte Planungsansätze, die öffentliche Räume im Zusammenhang mit sozialräumlichen Dynamiken und bestehenden Nutzungskonflikten analysieren. Dabei sind verschiedene Vulnerabilitäten und Perspektiven aktiv mitzudenken, um nicht lediglich Verschiebungen zu erzeugen, sondern sozial gerechte, inklusive und tragfähige Lösungen zu entwickeln.

## 05 **Rassismus und Diskriminierung im öffentlichen Raum bekämpfen**

Wien sollte die Bekämpfung von Diskriminierung im öffentlichen Raum als zentrale stadtpolitische Aufgabe verstehen und systematisch gegen jegliche Form von Rassismus, Klassismus und andere Formen von Ausgrenzung vorgehen. Dazu braucht es verpflichtende Schulungen und Sensibilisierungsprogramme für städtische Akteur:innen, insbesondere für Polizei, Sicherheitsdienste, Verwaltungspersonal und andere öffentliche Dienstleister:innen, die im öffentlichen Raum tätig sind. Darüber hinaus sollten bewusstseinsbildende Maßnahmen innerhalb der Stadtgesellschaft gefördert werden, um Vorurteile abzubauen und ein respektvolles Miteinander zu stärken. Die Stadt sollte außerdem gezielt Maßnahmen zum Schutz stigmatisierter und marginalisierter Gruppen ergreifen, etwa durch die Einrichtung von sicheren diskriminierungsfreien Zonen sowie durch die Schaffung von Ansprechpartner:innen und Anlaufstellen.

## 06 **Sozialraumorientierte Sicherheitspolitik stärken**

Um Sicherheit im öffentlichen Raum ganzheitlich und gerecht zu fördern, sollte Wien den Fokus weg von repressiven Maßnahmen hin zu einer sozialraumorientierten Sicherheitspolitik lenken. Statt auf pauschale Verbote oder Überwachung zu setzen, sollte Wien sicherheitsfördernde Maßnahmen priorisieren, die den öffentlichen Raum als Ort der sozialen Interaktion und nicht der Kontrolle begreifen. Dazu gehören beispielsweise

gute Beleuchtung, die Förderung eines aktiven und diversen Nutzungsverhaltens, eine stärkere Vernetzung und Zusammenarbeit zwischen lokalen Akteur:innen und die Stärkung von (Sicherheits)akteur:innen an Schnittstellen, wie etwa die Grätzpolizei oder die Wohnpartner in den Gemeindebauten.

## 07

### Neue Diskurse forcieren und andere Geschichten erzählen

Abwertender und politisierter Berichterstattung zu bestimmten öffentlichen Räumen sollte ein differenzierter, sachlicher und konstruktiver Diskurs entgegengesetzt werden, der die Funktionen und Potentiale öffentlicher Räume, aber auch Machtmechanismen und Ausschlüsse thematisiert. Ein wiederkehrender Wunsch der Expert:innen war es, den häufig verzerrten medialen Bildern über Migration und öffentlichen Raum fundierte Informationen entgegenzusetzen. Hier wurde einerseits der Wunsch nach gezielter Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit geäußert, in Rahmen dessen fundierte Informationen bereitgestellt werden, z.B. zu tatsächlichen Kriminalitätsraten, aber auch zu sozialräumlicher Segregation und den Funktionen öffentlicher Räume. Andererseits wurde der Wunsch geäußert, dass Stakeholder aus Verwaltung, Politik und Praxis sich gezielt mit Journalist:innen vernetzen, um zu verschiedenen Themen rund um das Thema öffentliche Räume zu sensibilisieren. Kampagnen, Bildungsangebote und öffentlichkeitswirksame Formate können dazu beitragen, stereotype Zuschreibungen zu hinterfragen, Empathie und das soziale Miteinander zu stärken und das Bewusstsein für öffentlichen Räume und unterschiedliche Vulnerabilitäten zu stärken.

## 08

### Gegen Racial Profiling vorgehen

Um betroffene Personen zu schützen und gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern, braucht es klare Maßnahmen gegen Racial Profiling: Erstens, effektive Unterstützungsangebote bei Vorfällen, etwa durch unabhängige Beschwerdestellen und rechtliche Beratung; zweitens, verbindliche Schulungen und kontinuierliche Sensibilisierungsarbeit innerhalb der Polizei und anderen Sicherheitsakteur:innen; drittens, mehr Diversität innerhalb der Polizei. Darüber hinaus sollte der Ausbau multiprofessioneller Teams, etwa nach dem Vorbild der Grätzpolizei, vorangetrieben werden, die neben Sicherheit auch soziale Unterstützung, Vermittlung und Deeskalation in den Blick nehmen. Solche Ansätze tragen dazu bei, soziale Konflikte nicht zu kriminalisieren, sondern lösungsorientiert zu bearbeiten. Wichtig ist zudem die Schaffung sicherer, vertrauensvoller sozialer Räume, in denen Menschen Hilfe suchen können, ohne Angst vor stigmatisierenden Konsequenzen oder diskriminierenden Kontrollen haben zu müssen.



## 09 Jugendliche stärken

Wien sollte eine jugendgerechte Beteiligungskultur fördern, die migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Jugendliche aktiv in die Gestaltung des öffentlichen Raums einbindet. Dafür braucht es niederschwellige, kreative und lebensweltnahe Formate, die über klassische Verfahren hinausgehen, etwa aufsuchende Beteiligung, künstlerische Projekte oder digitale Plattformen. Zentral ist die Kooperation mit vertrauensvollen Akteur:innen wie Jugendzentren, Schulen und Vereinen, um langfristige Beziehungen aufzubauen. Gleichzeitig muss die Stadtverwaltung ihre Strukturen und Haltungen kritisch reflektieren, um Vorurteile und Ausschlüsse zu erkennen und zu überwinden. Beteiligung darf nicht symbolisch bleiben, sondern muss echte Mitentscheidung und Einflussnahme ermöglichen.

# Klimagerechtigkeit und Mobilität

## 1) Herausforderungen

### Fehlende Daten und Forschung

Wie sich in den Workshops gezeigt hat, fehlen bisher belastbare Daten und fundierte Forschung darüber, wie einerseits migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Personen von den Auswirkungen des Klimawandels – insbesondere in Wien – betroffen sind und andererseits, wie migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen städtische Mobilitätsangebote nutzen und sich die Stadt erschließen. Eine Studie es [ÖAMTC aus dem Jahr 2016](#) hat gezeigt, dass migrantische Personen in Wien tendenziell weniger mit dem Auto fahren und eher auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. auf das Zu-Fußgehen angewiesen sind. Erkenntnisse zu spezifischen, Mobilitätsmustern, -einschränkungen und -bedürfnissen liegen allerdings kaum vor. Auch in Policy Prozessen bzw. in Gestaltung und Planung werden diese Perspektiven kaum berücksichtigt. Besonders deutlich wurde diese Lücke, wenn in den Workshops über intersektionale Zusammenhänge gesprochen wurde, also Migration in Verbindung mit Alter, sozio-ökonomischem Status, Geschlecht oder gesundheitlichen Faktoren. Angesichts zunehmender klimatischer Belastungen in Wien, etwa durch Hitzewellen, oder Luftverschmutzung, erschwert dieser Forschungs- und Datenmangel die Entwicklung von sozial gerechten und inklusiven klima- und verkehrspolitischen Maßnahmen.



*Es gibt eigentlich keine Daten zum Mobilitätsverhalten verschiedener migrantischer Gruppen, also kann man dazu keine Aussage treffen. Nur anekdotisch: Vor kurzem habe ich mit einer syrischen Frau gesprochen, die nicht mehr Straßenbahn fährt, weil sie dort beschimpft und angespuckt wurde, Radfahren darf sie von ihrer Familie aus nicht, deshalb fährt sie jetzt mit dem E-Scooter.*

### Hitzeinseln und Mediterranisierung des öffentlichen Raums

Hitzeinseln in der Stadt sind eine direkte Folge dichter Bebauung, versiegelten Flächen, fehlender Frischluftschneisen und mangelnder Begrünung und sie treffen nicht alle Stadtbewohner:innen gleich. Migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen leben überproportional häufig in dicht besiedelten und infrastrukturell benachteiligten Stadtteilen, wie etwa den [Gründerzeitgebieten im Süden und Westen außerhalb des Gürtels](#), in denen es an kühlenden Grünflächen, schattenspendenden Bäumen oder zugänglichen öffentlichen Rückzugsorten mangelt. Wie [Studien zeigen](#), ist die Grünraumversorgung in Wien ungleich und die von der Stadt definierten Kennwerte sind in vielen Bezirken nicht erreicht. Einkommensschwache Haushalte leben zudem häufig in beengten Wohnverhältnissen ohne Zugang zu Freiflächen und verfügen über begrenzte finanzielle Ressourcen, wodurch ihre Reaktionsmöglichkeiten auf die Hitze der Stadt stark eingeschränkt sind (bspw. die Nutzung kostenpflichtiger Angebote wie Schwimmbadbesuche, Klimaanlage, Sommerfrischewochenenden oder gar Zweitwohnsitze im Grünen). Gleichzeitig erhöht dies den [Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum](#). Hitzewellen stellen eine enorme physische und psychische Belastung dar, besonders betroffen sind jedoch vulnerable



*Energiearmut ist ja auch, wenn ich im Sommer den Wohnraum nicht ausreichend kühlen kann, das wird immer mehr ein großes Problem werden.*

Gruppen wie ältere Menschen, Kinder, Personen mit chronischen Erkrankungen, psychisch Kranke, Menschen, die körperlich arbeiten, oder Personen ohne festen Wohnsitz, die auf



*Ich wollte noch auf ein anderes Thema zu sprechen kommen, nämlich die Mediterranisierung des öffentlichen Raums. Das ist ein Terminus, der besagt, dass eben aufgrund des Klimawandels die Sommer einfach länger werden und die Nutzungszeiten im öffentlichen Raum länger sind. Plus eben dieser vermehrte Aufenthalt auf den Gehsteigen, dadurch kommt es zu Nutzungskonflikten mit allen, die die Gehsteige nutzen. Also ja, es wird eine Mediterranisierung in Wien geben.*

öffentlich zugängliche Aufenthaltsorte angewiesen sind. Öffentliche Räume könnten wichtige Ausgleichsfunktionen übernehmen, doch sind sie in betroffenen Vierteln oft unterversorgt, schlecht gestaltet oder durch diskriminierende Nutzungspolitiken nicht für alle gleich zugänglich. Expert:innen wiesen zudem auf eine zunehmende „Mediterranisierung“ des öffentlichen Raums hin, das heißt, dass die

Sommer und die Aufenthaltszeiten im Freien sich ausweiten, während sich Personen zu Mittag tendenziell in die Wohnräume zurückziehen werden. Solche veränderten Nutzungsverhalten müssen in der Planung berücksichtigt werden. Das hat auch Auswirkungen auf Personen, die im Freien arbeiten, wie die aufsuchende Soziale Arbeit, Gärtner:innen, Müllabfuhr, Bauarbeiter:innen, Gastronomie etc. Diese Berufsgruppen müssen an extremen Hitzetagen entsprechend geschützt und die Arbeitszeiten gegebenenfalls adaptieren werden. Ebenso ist das Thema der Hitzetoten bspw. für die Wohnungslosenhilfe ein immer drängenderes geworden, sodass die Angebote entsprechend angepasst werden müssen.

## Fehlende soziale Gerechtigkeit bei der Umgestaltung des öffentlichen Raums

Der Klimawandel stellt den öffentlichen Raum vor erhebliche Herausforderungen, insbesondere in dicht bebauten Grätzl der Stadt. Hitzeinseln und zunehmende Extremwetterereignisse und [Verkehrs- und Abgasbelastung](#) machen deutlich, dass der öffentliche Raum klimaresilient gestaltet werden muss. Versiegelte Flächen heizen sich stark auf, während es an kühlenden Elementen, wie Schatten, Begrünung und Wasser, mangelt. Expert:innen betonten, dass in Bezug auf klimaanpassende [Maßnahmen auch soziale Gerechtigkeit mitgedacht](#) werden muss. Maßnahmen wie Entsiegelung, Begrünung oder Verkehrsberuhigung sind nicht nur aus ökologischer, sondern insbesondere aus einer sozialen Perspektive notwendig und dürfen nicht nur in privilegierten Stadtvierteln umgesetzt werden, sondern dort, wo Hitzeinseln und überdurchschnittliche Überwärmung mit einem hohen Anteil von einkommensschwachen Haushalten zusammentreffen.



*Die wollten Aufzüge einbauen, im Kunsthistorischen Museum, was natürlich super ist und dann haben wir dort die Frage gestellt, was ist denn mit den Innenhöfen, wenn wir das schon angreifen, eben Erdgeschosszonen, dass man das nützen kann und dann haben sie sich gewunden, wir müssen dort Giraffen zerlegen und das wollen die Besucher nicht sehen, deswegen müssen die Aufzüge blickdicht sein. Und dann haben wir gegoogelt, Google Maps ist ja ein Segen und dann haben wir gesehen, dass dort lauter Autos stehen, und dann kam raus, dass die Angestellten des Naturhistorischen Museums in ihrem Vertrag stehen haben, dass sie im Museum das Auto abstellen können und ich fasse es nicht... also da gibt es noch viel Potentiale, die ungenützt sind.*

## Straßenplanung ist autozentriert

Neue öffentliche Grünräume und Parks können in der Bestandsstadt selten in großem Ausmaß realisiert werden, das große Potenzial liegt hier in der Umgestaltung von Straßen, Straßenzügen und Nachbarschaften. Trotz der wachsenden Bedeutung sozial gerechter

Stadtentwicklung bleibt die Straßenplanung vielerorts technisch geprägt: Sie orientiert sich vorrangig an Fahrspuren, Parkplätzen und Autoverkehrsflüssen. Fußgeher:innen werden in der Planung meisten nicht priorisiert und in der Analyse des Verkehrsfluss nachrangig betrachtet. Ein umfassenderes Verständnis von Straße als sozialem Raum, der vielfältige Nutzungen ermöglicht, etwa Bewegungs- und Begegnungsräume, Straßenparks oder informelle Treffpunkte, wird kaum entwickelt. Auch strategische Leitdokumente wie der STEP 2025 blieben hinsichtlich konkreter Umgestaltungsideen von Straßen vage. Der neue [Wien Plan 2035](#) sieht für die nächsten 10 Jahre die Schaffung von 25 Gartenstraßen, sowie 30 Straßenparks (Beserlparks XL) vor. Dabei sollen sogenannte Hitzegrätzl bei der Umgestaltung priorisiert werden, welche konkret das sind steht allerdings noch nicht fest. Das letztgültige „[Projektierungshandbuch Öffentlicher Raum](#)“ von 2011 ist konzeptionell überholt und wird den heutigen Anforderungen an eine inklusive, flexible und sozialgerechte Gestaltung des öffentlichen Raums nicht gerecht.



*In einer normalen Straße in Wien nimmt das Auto den meisten Platz ein und das verdrängt andere, wenn es dann auch keine Rastplätze gibt, dann sind zum Beispiel alte Menschen ganz ausgeschlossen.*



*Sonst muss bei jeder Straße neu verhandelt werden. Das sollte einfach grundlegend verankert sein, da hat sich einfach die Baseline Gehweg, Kante, Straße, Kante, Gehweg nicht verändert, alles hat einen Pilotcharakter und wenn dann nicht ein Landschaftsplaner ganz intensiv dafür einsetzt und was Schönes macht, dann schaut es wieder gleich aus.*

## Mobilitätswende und fehlende Umsetzung

Die Expert:innen hoben hervor, dass der motorisierte Verkehr nach wie vor für die meisten [CO2 Emissionen in der Stadt](#) verantwortlich ist. Bisherige Maßnahmen (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, 30er Zonen, Schwerpunkt Radwegeausbau) greifen zu kurz, es braucht ein umfassendes, strategisch abgestimmtes Vorgehen, dass das gesamte Straßennetz der Stadt in den Blick nimmt und über Bezirksgrenzen hinweg denkt. Bisher beschränkten sich viele Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf das Ausweisen von 30er Zonen oder die Öffnung von Einbahnen für den Radverkehr, mit wenig baulichen oder gar konzeptionellen Eingriffen in das Gesamtverkehrskonzept. In zahlreichen Bezirken haben sich informelle Durchzugsrouten etabliert, wie rund um den Gürtel die Haberlgasse, die Wattgasse, oder die Hernalser Hauptstraße, die trotz Wohnnutzung wie Hauptverkehrsstraßen funktionieren. Gleichzeitig ist die Bewältigung des Pendelverkehrs zentral: Laut der letzten [Erhebung des Verkehrsverbunds Ostregion](#) fahren rund 77% der Pendler:innen mit dem PKW nach Wien hinein. Ohne Umverteilung auf öffentliche Verkehrsmittel und den Ausbau sicherer Radlangstrecken ist eine Verkehrswende nicht realisierbar. Derzeit sind nur vier der [Radhighways](#) umgesetzt, die durch die gesamte Stadt führen.



*Es bräuchte einen Circulation Plan für dann kann man eine nutzerfreundliche und klimagerechte Stadt planen.*



*Zwischen den Hauptstraßen soll es nur mehr Erschließungsstraßen geben, dass man nur mehr zufahren kann, das würde all diese Seitenstraßen viel lebenswerter machen.*

## Der öffentliche Verkehr an seiner Belastungsgrenze

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs steht in Wien vor einer doppelten Herausforderung: Einerseits wächst die Stadt weiter, insbesondere in den Außenbezirken, andererseits sind die Kapazitäten im innerstädtischen Netz vielerorts bereits am Limit, auch infrastrukturell. Linien, wie die U1 oder U6, erreichen zu Stoßzeiten regelmäßig ihre Belastungsgrenzen,



*Es braucht hier einen Paradigmenwechsel, es braucht Mindeststandards für Fußgeher:innen und Radfahrer:innen, die Leistungsfähigkeit der Ampeln soll in Bezug auf diese Gruppen evaluiert werden und am Schluss kommen die Autos und Stellplätze – eine Richtige Mobilitätswende in den Köpfen.*

gleichzeitig hinkt in den neu entwickelten Stadterweiterungsgebieten und in den Flächenbezirken der öffentliche Verkehr hinterher. Wichtige Tangentiallinien fehlen, während lange Busintervalle erst recht die Attraktivität des Autoverkehrs stärken. Zahlreiche wichtige Projekte, wie der U-

Bahnausbau, die Stärkung der S-Bahn, oder Straßenbahnprojekte, sind zwar bereits im Gange, dennoch muss der ÖV auch künftig mit der wachsenden Nachfrage mithalten können.

## Rassismus und Diskriminierung in öffentlichen Verkehrsmitteln

Rassismus und Diskriminierung in öffentlichen Verkehrsmitteln stellen für viele migrantisch gelesene Personen eine alltägliche Erfahrung dar, die ihre Mobilität einschränkt und ihr Sicherheitsempfinden negativ beeinflusst. Dabei sind sie verbalen Anfeindungen, Blicken, Ausgrenzung oder auch körperlichen Übergriffen ausgesetzt, sowohl durch Mitfahrende als auch durch Kontrollpersonal. Diese Erfahrungen führen nicht selten dazu, dass bestimmte Verkehrsmittel gemieden, oder Wege anders geplant werden. Das macht Mobilität teurer, zeitaufwändiger und weniger flexibel. Dennoch wird Rassismus im öffentlichen Raum, insbesondere im Kontext des Verkehrs, bislang kaum systematisch erfasst oder berücksichtigt, weder in der Forschung noch in der Verkehrsplanung oder -politik.



*Im Kontext von Mobilität muss man auch mitdenken, dass manche Menschen auf Grund von Diskriminierungserfahrungen in den Öffis, lieber mit dem eigenen Auto fahren. Für sie ist das einfach ein Schutzraum.*

## Radfahren

Der Radverkehr hat in Wien das größte Ausbaupotenzial, wie die Expert:innen anmerkten. In den letzten Jahren ist der Fahrradfahrer:innenanteil weitgehend stagniert, was u.a. dem vergleichsweise gutem ÖV-Angebot und dem langsamen Ausbau des Radwegeausbaus geschuldet ist. Laut aktuellsten [Modal Split](#) konnte er im Jahr 2024 auf 11% zulegen, 1% mehr als im Vorjahr. Trotz verstärktem Radwegausbauprogramm in den letzten Jahren, fehlt es nach wie vor an einem sicheren und durchgängigen Radwegenetz. Im Bereich Mobilität sind auch kulturelle, soziale und ökonomische Barrieren mitzudenken, wie in den Workshops thematisiert wurde: In manchen Communities ist Fahrradfahren, insbesondere für Frauen und Mädchen, nicht selbstverständlich. Zudem ist die Anschaffung von Rädern oft eine Kostenfrage (bspw. E-Bikes). Gleichzeitig gibt es eine starke Konkurrenz um die Verteilung von Flächen. Insbesondere dem motorisierten (auch



*Wenn es keine durchgehenden Radwege gibt, wenn wo einfach ein Stück Infrastruktur fehlt, dann kann ich da nicht fahren. Da braucht es einfach eine Lösung.*



*Es heißt ja immer, Mobilität ist sehr milieuspezifisch und das stimmt teilweise auch, aber man muss den Leuten auch Zugang geben. Es gibt ja das Klischee, dass viele migrantische junge Männer das Gefühl haben, sie müssen mit einem Mercedes oder BMW oder irgendwas rumfahren, aber genau die waren einem E-Bike-Testing total offen gegenüber. Also wir haben da so E-Bikes gehabt und die sind dann regelmäßig gekommen, ganz viele türkische junge Männer auch indische, oder wie auch immer, das hat ihnen gut gefallen, wurde genutzt und angenommen und dann haben sie uns gefragt, was so ein Ding kostet und dann haben wir gesagt, naja, 2.000 bis 3.000 Euro und damit war das Thema natürlich erledigt.*

ruhendem) Verkehr wird viel Fläche zugesprochen, während sich Fußgänger:innen und Radfahrer:innen auf kleinen Flächen begnügen müssen.

## Parkplätze



*Der Bezirk war mutig genug zu sagen, okay es wird für die Autofahrer:innen schlechter werden, weil wir andere Qualitäten schaffen wollen, wann man das politisch aushält und mitträgt, dann ist schon viel gewonnen.*

Die Flächenverteilung zu Gunsten parkender Autos stellt eine zentrale Herausforderung für die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raums dar. Autos beanspruchen in Wien enorme Flächen und Parken ist vergleichsweise kostengünstig. Aktuell kostet das Parkpickerl in Wien zehn Euro pro Monat, damit werden aber rund 10 Quadratmeter Platz beansprucht, womit es in

keinem Verhältnis zu anderen Kosten, wie bspw. Wohnraum steht. Wie in den Workshops mehrmals betont wurde, gibt es gerade im Bereich von Parkplätzen noch viel Potential, um Flächen umzuwidmen und zusätzlichen Raum für Grünflächen, Aufenthaltsraum, Fußgänger:innen, oder Radfahrende zur Verfügung zu stellen. Besonders problematisch ist, dass versiegelte Parkplatzflächen maßgeblich zur städtischen Überhitzung beitragen, da sie sich stark aufheizen und keine Kühlwirkung entfalten. In dicht besiedelten Gebieten führt das nicht nur zu geringerer Lebensqualität, sondern verschärft auch soziale Ungleichheiten, da jene, die kein Auto besitzen (darunter viele einkommensschwache Haushalte), dennoch unter den negativen Auswirkungen leiden.



*Stehende Autos tragen auch sehr zum Hitzestress der Stadt bei, weil sie sich so aufheizen. Parkende Autos heizen deutlich mehr als Fahrspuren.*

## Barrierefreiheit, Erreichbarkeit und kleinteilige Mobilität

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum erfordert die Berücksichtigung unterschiedlicher, zum Teil gegensätzlicher Bedürfnisse verschiedener Nutzer:innengruppen. Während Rollstuhlfahrer:innen auf glatte, schwellenfreie Wege angewiesen sind, benötigen sehbeeinträchtigte Menschen taktile Leitsysteme wie Gehrillen, die das Fortkommen mit dem Rollstuhl wiederum erschweren können. Hinzu kommen die Anforderungen älterer Menschen, die Möglichkeiten zum Verweilen und zum Abstützen benötigen. Sprachbarrieren, Diskriminierungserfahrungen oder fehlende finanzielle Mittel können bestehende Mobilitätshemmnisse zusätzlich verstärken. Dabei geht es insbesondere um die Förderung kleinteiliger Mobilität, da für Personen mit eingeschränkter Mobilität, längere Wege oder Umstiege im öffentlichen Verkehr oft mit zusätzlichen Barrieren verbunden sind. Bei kleinteiliger Mobilität ist von Bedeutung, dass zentrale Infrastrukturen, wie Gesundheitsversorgung, Apotheken, oder Einkaufsmöglichkeiten, in der unmittelbaren Wohnumgebung vorhanden und erreichbar sind. Neben der physischen Erreichbarkeit rückte in den Workshops auch die soziale Dimension von Mobilität in den Fokus: Menschen sollen nicht nur Orte erreichen können, sondern auch in ihrer Nachbarschaft eingebunden sein, soziale Kontakte pflegen und am gemeinschaftlichen Leben teilhaben können. Wie die Expert:innen kritisch anmerkten, ist (kleinräumige) Mobilität und Barrierefreiheit in den einzelnen Vierteln in Wien sehr unterschiedlich. Dies betrifft die Gestaltung des öffentlichen Raums, das



*Dort kann man das gut beobachten, dass durch die neuen Sitzmöglichkeiten, die Straße genutzt wird, von früh bis spät. Da treffen sich im zeitlichen Ablauf alle, die da wohnen. In der Früh die Eltern mit den Kindern, dann die Arbeiter:innen in der Pause, am Nachmittag die Alten. Und wer meldet sich beim Bezirk? Die Autofahrer:innen, die sich beschweren, dass sie nicht mehr parken können, und wo wohnen die? Außerhalb im Einfamilienhaus mit Garten, wo Hitze einfach kein Thema ist.*

Vorhandensein zugänglicher und barrierearmer Mobilitätsangebote, aber auch wohnortnahe soziale Angebote und nachbarschaftliche Netzwerke, die für soziale Teilhabe und die Vermeidung von Vereinsamung eine zentrale Rolle spielen.

## Transnationale Mobilität

In der Verkehrs- und Stadtplanung fehlt bislang weitgehend eine Perspektive auf Mobilität als transnationales Phänomen. Migrantische Lebensrealitäten sind häufig durch grenzüberschreitende familiäre und freundschaftliche Beziehungen geprägt. Zur Aufrechterhaltung dieser Kontakte und Beziehungen sind oftmals regelmäßige Reisen in andere Länder oder in Herkunftsregionen erforderlich. Diese transnationalen Verbindungen gehen mit einem anderen Mobilitätsverhalten einher, das sich nicht allein durch alltägliche Wege in der Stadt erklären lässt. So nutzen viele Familien beispielsweise das Auto, nicht nur aus Alltagspraktiken heraus, sondern auch, um längere Reisen flexibel gestalten zu können. Verkehrspolitik, die Mobilität vor allem lokal oder national denkt, verkennt diese erweiterten Lebenswirklichkeiten und bewertet bestimmte Mobilitätsformen – wie das Auto – häufig normativ, ohne soziale und kulturelle Kontexte zu berücksichtigen.

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement steht vor mehreren strukturellen Herausforderungen, wenn es um eine nachhaltige und sozial gerechte Verkehrswende geht. In vielen Unternehmen dominiert weiterhin das Auto als Statussymbol, was sich in der Bereitstellung kostenloser Parkplätze, Dienstwagenregelungen und einer autozentrierten Infrastruktur ausdrückt, während sichere Fahrradstellplätze, Duschen oder Anreize für den öffentlichen Nahverkehr oft fehlen. Die Mobilität der Mitarbeiter:innen wird zudem in der betrieblichen CO<sub>2</sub>-Bilanz häufig nicht erfasst, obwohl sie einen erheblichen Anteil an den verkehrsbedingten Emissionen ausmacht. Auch wichtige Gesundheitsbenefits durch aktive Mobilität am Arbeitsweg werden meist in den Betrieben völlig außer Acht gelassen.



*Ein überproportional großer Anteil der Wege, ist der Weg in die Arbeit und der wird mit dem Auto zurückgelegt. Vielleicht könnte man hier ja ein cooles Jobrad als Statussymbol etablieren.*

## 2) Handlungsempfehlungen

### 01

#### Fehlende Daten und Forschung

Eine klimagerechte Stadt- und Mobilitätspolitik kann nur dann sozial gerecht sein, wenn sie die Lebensrealitäten und Bedürfnisse aller Stadtbewohner:innen berücksichtigt. Die Perspektive von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen wurde in der bisherigen Forschung und Planung weitgehend übersehen. Um diese strukturellen Lücken zu schließen, ist eine diversitäts- und diskriminierungssensible Datenerhebung erforderlich, die auf die Themen Klimagerechtigkeit und Mobilität aus intersektionaler Perspektive fokussiert. Forschungsvorhaben sollten partizipativ gestaltet werden und migrantische Communities, zivilgesellschaftliche Akteur:innen und rassismuskritische Expert:innen aktiv einbinden. Ergänzend braucht es gezielte Studien zu den Mobilitätsbedürfnissen, Barrieren, Diskriminierungserfahrungen und informellen Mobilitätspraktiken verschiedener Gruppen. Förderprogramme und institutionelle Leitlinien sollten entsprechend angepasst werden, um Forschung zu Klimagerechtigkeit und Mobilität mit Fokus auf diskriminierte Gruppen und Intersektionalität systematisch zu unterstützen. Gleichzeitig sollten Fachplaner:innen, Verwaltung und Politik für rassismuskritische Perspektiven sensibilisiert werden.

### 02

#### Klimaresiliente und gerechte Stadt

Klimaanpassungsmaßnahmen müssen konsequent mit sozialen Gerechtigkeitszielen verknüpft werden. Davon würden insbesondere migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen profitieren, die überproportional häufig in stark versiegelten und hitzebelasteten Stadtteilen leben. Den Empfehlungen der AK Wien in Bezug auf [Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum](#) folgend, soll ein Klimastraßennetz geschaffen werden, wobei jene Hitzegefährdeten priorisiert werden sollen, in denen die Bevölkerungsdichte hoch und Einkommen niedrig sind. Im Fokus stehen dabei Entsiegelung und Begrünung, die Schaffung von Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsbereichen als Orte der Begegnung sowie Wasserspender und sogenannte „Bluespaces“ (z. B. kühlende Wasserflächen oder frei zugängliche Wasserelemente im Stadtraum). Begrünungsmaßnahmen, wie Fassaden- und Dachbegrünungen, Baumpflanzungen sowie naturnahe Freiräume, sollen bewusst dort gefördert werden, wo infrastrukturelle Defizite bestehen. Auch der Erhalt und Ausbau von Frischluftschneisen muss priorisiert werden, um hitzebedingte Gesundheitsrisiken zu minimieren. Wichtig ist, diese Maßnahmen partizipativ zu gestalten: Nachbarschaften und Personen, die ohne Freiflächen leben und unter Hitzebelastung im Wohnraum leiden, sollten von Anfang an in Planung und Umsetzung einbezogen werden, etwa über lokale, aktivierende und mehrsprachige Beteiligungsformate. Zusätzlich braucht es niederschwellige Informations- und Bildungsangebote, die klimagerechtes Verhalten ermöglichen und Vertrauen in städtische Institutionen aufbauen.



## 03 **Mutige Verkehrskonzepte und Mobilitätswende umsetzen**

Für einen gut nutzbaren und qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum braucht es auch mutige Verkehrskonzepte, die nachhaltige Mobilität ermöglichen. Ziel sind dabei verkehrsberuhigte Stadtviertel, in denen der motorisierte Individualverkehr reduziert wird, Zufahrten nur noch für Anrainer:innen und Lieferverkehr erlaubt sind und der öffentliche Raum für Fußgänger:innen, Radfahrende sowie soziale Begegnung zurückgewonnen wird. Zu-Fuß-Gehen ist die niederschwelligste Form urbaner Mobilität und spielt insbesondere für ältere Menschen, Kinder sowie Personen, die Care-Arbeit leisten, eine zentrale Rolle. Bei einer Mobilitätswende sollte Sicherheit und Schutz von Fußgeher:innen im Zentrum stehen. Dafür braucht es ausreichend breite Gehsteige, damit Menschen sich sicher begegnen, nebeneinander gehen und auch mit Kinderwägen, Rollstühlen oder Kinderfahrzeugen ausreichend Platz finden. Auch der Pendelverkehr muss systematisch auf den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr umgelenkt werden. Dazu braucht es zusätzliche Park&Ride-Angebote, dichten Taktverkehr im Regional-ÖV, sichere, gut ausgebaute und stadtgrenzenüberschreitende Radschnellwege sowie durchdachte Verknüpfungen und Übergänge zwischen den einzelnen Mobilitätsformen. Ergänzend sind raumplanerische Maßnahmen notwendig, um kurze Wege innerhalb der Stadt zu fördern. Wichtig ist dabei eine gerechte Gestaltung der Mobilitätswende: Maßnahmen müssen so ausgestaltet werden, dass sie niemanden ausschließen, das heißt es braucht weiterhin leistbare Tickets, eine Reform der Pendler:innenpauschale mit Ökobonus und Absetzbetrag statt Freibetrag (denn die derzeitige Regelung begünstigt Besserverdiener:innen) und barrierefreie Infrastruktur.

## 04 **Grünräume schaffen in der Bestandsstadt**

Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Förderung von Klimagerechtigkeit in der Stadt, ist die Schaffung von Grünräumen in der Bestandsstadt. Die Fläche ist sehr begrenzt, aber Straßen bieten in dicht bebauten Vierteln ein enormes Flächenpotenzial. Sie können in Straßenparks umgestaltet werden und wohnungsnahe Freiräume dort schaffen, wo sie bisher fehlen. Kleinteilige Veränderungen direkt vor der Haustüre fördern nachbarschaftlichen Austausch, soziale Teilhabe und Sicherheit im Wohnviertel, und können Zugang zu Grünraum und Erholung für Personen schaffen, die keinen Zugang zu privaten Gärten, Balkonen oder Terrassen haben. Parkplätze und Fahrbahnabschnitte weichen Grünflächen, Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen, Spielzonen und Bewegungsräumen, asphaltierte Flächen werden entsiegelt und begrünt, wodurch Hitzeinseln reduziert, die Luftqualität verbessert und Regenwasser besser aufgenommen werden kann. Eine Vielzahl solcher kleinräumigen, aber wirkmächtigen Interventionen kann in Summe eine große Wirkung entfalten und zum strukturellen Wandel der Stadt beitragen.

## 05 Öffentlicher Verkehr

Um den öffentlichen Verkehr in Wien zukunftsfähig zu gestalten, braucht es eine differenzierte Ausbaustrategie, die sowohl infrastrukturelle als auch gesellschaftliche Herausforderungen adressiert. Während das innerstädtische Netz bereits sehr gut ausgebaut ist und die Spielräume für neue Linien begrenzt sind, liegt in den Außenbezirken und in den Übergangszonen zwischen Stadt und Umland noch erhebliches Potenzial. Hier sollte der Fokus auf dichtere Intervalle, kürzere Umsteigezeiten sowie eine deutlich verbesserte Anbindung an das bestehende U-Bahn-, Straßenbahn- und Busnetz gelegt werden. Es braucht einen gezielten Ausbau von tangentialen Straßenbahnlinien, um wachsende Siedlungsräume besser zu integrieren und den motorisierten Individualverkehr wirksam zu reduzieren. Ein zukunftsorientierter öffentlicher Verkehr muss jedoch nicht nur effizient und umweltfreundlich, sondern auch diskriminierungsfrei und inklusiv sein. Rassismus, Belästigung und Ausgrenzung dürfen in den Öffis keinen Platz haben, weder durch Mitfahrende noch durch Kontrollpersonal. Dafür braucht es eine klare Antidiskriminierungsstrategie im öffentlichen Verkehr: Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen für Fahrer:innen und Kontrolleur:innen, Diversität in der Personalstruktur sowie mehr sichtbare Informationskampagnen gegen Rassismus und Diskriminierung im öffentlichen Raum.

## 06 Radfahrinfrastruktur ausbauen

Ein inklusiver Ausbau des Radverkehrs muss gezielt auch die Perspektiven von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Menschen mitdenken. Dazu gehört der flächendeckende Ausbau sicherer Radwege als gut funktionierendes Radwegenetz – auch und gerade in den Außenbezirken – mit kurzen Abständen zwischen Routen (alle 200–300 Meter), um niederschweligen Zugang zu schaffen. Gleichzeitig braucht es Programme zur Förderung von Radkompetenz, insbesondere für Frauen und Mädchen, etwa durch kostenlose Radkurse. Städtebaulich sollten Radwege bevorzugt auf Kosten von Flächen des motorisierten Individualverkehrs (Park- und Fahrspuren) und nicht von Gehwegen oder Grünflächen entstehen. Zusätzlich braucht es sichere Radabstellplätze an neuralgischen Punkten, Fahrradverleihsysteme bzw. finanzielle Unterstützungsangebote für die Anschaffung von Rädern, für Personen, die sich diese Investition nicht leisten können.

## 07 Flächenpotenzial der Parkplätze nutzen

Der ruhende Verkehr benötigt viel Fläche des öffentlichen Raums. Durch die Versiegelung trägt dies zur Hitze der Stadt bei. Ein PKW steht zudem idR 23h/Tag. Ein wichtiger Schritt ist die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung mit kleineren Zonen und neuen gestaffelten Tarifen, etwa nach Fahrzeuggröße und CO<sub>2</sub>-Emissionen. So lassen sich Anreize schaffen, umwelt- und flächenschonender zu handeln, ohne

pauschal zu benachteiligen. Gleichzeitig sollte Parkraum schrittweise durch qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums für Menschen nutzbar gemacht werden. Eine solche Ordnungspolitik muss Teil einer transparenten, sozial gerechten Debatte sein, die nicht nur auf Verbote setzt, sondern Alternativen schafft und dabei die unterschiedlichen Lebensrealitäten der Stadtbevölkerung berücksichtigt.

## 08

## Öffentliche Räume barrierearm gestalten und Infrastruktur kleinteilig denken

Die barrierearme Gestaltung des öffentlichen Raums muss die vielfältigen – und teils widersprüchlichen – Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzer:innengruppen integrieren, statt sie gegeneinander auszuspielen. Dabei sind sowohl körperliche als auch soziale Barrieren zu berücksichtigen. Besonders in sozio-ökonomisch benachteiligten Stadtteilen ist eine flächendeckende und barrierearme Anbindung an zentrale Infrastrukturen essenziell. Hier braucht es gezielte Investitionen in kleinteilige Mobilität, die die lokalen Gegebenheiten von Nachbarschaften berücksichtigt, etwa durch sichere Gehwege, wohnortnahe Haltestellen, schattige Rastmöglichkeiten und nutzerfreundliche Orientierungshilfen. Planung und Umsetzung sollten unter Beteiligung der betroffenen Gruppen erfolgen und Diskriminierungserfahrungen ernst nehmen, um Mobilität als Grundrecht für alle zu sichern.

## 09

## Transnationale Mobilität

Die Stadt- und Verkehrsplanung muss Mobilität stärker als transnationales Phänomen verstehen und migrantische Lebensrealitäten systematisch in ihre Analysen und Konzepte einbeziehen. Für viele migrantische und/oder rassistisch diskriminierte Menschen ist Mobilität nicht auf innerstädtische Wege beschränkt, sondern umfasst grenzüberschreitende Beziehungen, regelmäßige Reisen in Herkunftsregionen, oder die Pflege familiärer Netzwerke über Staatsgrenzen hinweg. Dieses erweiterte Mobilitätsverhalten prägt auch die Nutzungsmuster im Alltag: So wird das Auto nicht nur für den Weg zur Arbeit oder zum Einkauf genutzt, sondern auch, um längere Reisen flexibel und kostengünstig zu bewältigen. Die bisher überwiegend lokal oder national ausgerichtete Verkehrspolitik verkennt diese Realitäten und bewertet bestimmte Mobilitätsformen – wie das Auto – oft normativ, ohne deren erweiterten Funktionen zu berücksichtigen. Hier müssen alternative Angebote auch für grenzüberschreitende Mobilität gefördert werden: Etwa durch leistbare Bahnverbindungen in Nachbarländer, bessere Informationen zu internationalen, oder intermodalen Mobilitätsangeboten, die Fernreisen ohne eigenes Auto erleichtern, wie etwa leistbare Leihauto-Systeme, gut erreichbare Fernbus- und Bahnhöfe, sichere Abstellplätze für Fahrzeuge, flexible Gepäcklösungen und mehrsprachige Serviceangebote.

## 10

**Betriebliches Mobilitätsmanagement vorantreiben**

Unternehmen spielen eine Schlüsselrolle im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Eine konsequente Dekarbonisierung der Unternehmensmobilität setzt jedoch einen Kulturwandel voraus: Weg von der Autozentriertheit hin zu vielfältigen, umweltfreundlichen und sozial zugänglichen Mobilitätsangeboten für Beschäftigte. Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden sollte integraler Bestandteil betrieblicher Infrastrukturentwicklung und Personalpolitik sein. Die Mitarbeiter:innenmobilität sollte in die CO<sub>2</sub> Bilanz von Unternehmen einfließen, um hier ein Umdenken zu erwirken. Ein weiterer zentraler Hebel ist die Reform rechtlicher Rahmenbedingungen, insbesondere die Abschaffung oder Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtung in der Bauordnung. Diese gesetzliche Vorgabe, beim Neubau verpflichtend Pkw-Stellplätze zu schaffen, wirkt als systematisches Hindernis für klimafreundliche Mobilitätsstrategien, da sie das Auto als Standardverkehrsmittel zementiert und alternative Lösungen erschwert. Stattdessen sollten Anreize für die Schaffung von Fahrradabstellplätzen, Job-Rädern, Duschmöglichkeiten für Radpendler:innen, Anbindungen an den öffentlichen Verkehr (Job-Tickets) oder Sharing-Angebote gesetzt werden.

## Quellen und Weiterführende Literatur

Brosenbauer, Barbara et al. (2017): Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung. Wien: Stadt Wien, Stadtteilplanung und Flächennutzung. Online verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3953858?originalFilename=true>

Bundesministerium für Inneres, Bundeskriminalamt (2025): Polizeiliche Kriminalstatistik 2024. Entwicklung der Kriminalität in Österreich. Online verfügbar unter: [https://www.bundeskriminalamt.at/501/files/PKS-24-web3\\_bf\\_20250422.pdf](https://www.bundeskriminalamt.at/501/files/PKS-24-web3_bf_20250422.pdf)

Fassmann, Heinz; Reeger, Ursula (2014): Migrationshintergrund und Alltagsmobilität. Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl der österreichischen Bevölkerung. Wien: ÖAMTC Österreichischer Automobil- und Touring Club. Online verfügbar unter: <https://www.oeamtc.at/Migrationshintergrund.pdf/17.965.367>

Furchtlehner, Jürgen; Heger, Nora; Lehner, Daniela; Lička, Lilli (2023): Grünraumgerechtigkeit für eine resiliente Stadt. Visionäre Realitäten. Stadtpunkte 44. Wien: Verlag Arbeiterkammer Wien. Online verfügbar unter: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC16878339/>

Häberlin, Udo (21. Juni 2019): Bedeutung öffentlicher Räume als Ort der Teilhabe in benachteiligten Quartieren. Beitrag aus der Wiener Planungspraxis zu mehr Resilienz in der Stadt [Präsentationsfolien]. Online verfügbar unter: [https://www.fhnw.ch/plattformen/tagungstadtentwicklung/wp-content/uploads/sites/123/2020/02/WS13\\_Udo\\_Haerberlin.pdf](https://www.fhnw.ch/plattformen/tagungstadtentwicklung/wp-content/uploads/sites/123/2020/02/WS13_Udo_Haerberlin.pdf)

Hammer, Katharina (Hg.) (2013): BürgerInnenbeteiligung in der Stadt. Zwischen Demokratie und Ausgrenzung? Tagungsband der AK-Wien Fachtagung. Stadtpunkte 9. Wien: Verlag Arbeiterkammer Wien. Online verfügbar unter: <https://aksearch.arbeiterkammer.at/Record/990003958980203343>.

Hammer, Katharina (Hg.) (2019): Wien wächst - soziale Stadt. Zwischen Vielfalt und Ausgrenzung. Stadtpunkte 28. Wien: Verlag Arbeiterkammer Wien. Online verfügbar unter: <https://aksearch.arbeiterkammer.at/Record/994781519403343>

Hatzl, Maximilian (21. März 2024): Wo die Luft in Wien am schlechtesten ist. In: *Wiener Zeitung*. Online verfügbar unter: <https://www.wienerzeitung.at/a/die-schmutzigste-strasse-wiens>

Kadi, Justin; Verlič, Mara (Hg.) (2019): Gentrifizierung in Wien. Perspektiven aus Wissenschaft, Politik und Praxis. Stadtpunkte 27. Wien: Verlag Arbeiterkammer Wien. Online verfügbar unter: <https://aksearch.arbeiterkammer.at/Record/994776020303343>.

Schmatz, Susanne; Wetzels, Petra (2014): MigrantInnen in Wien - 2014. Einkommen, Bildung, Wohnen, Konsum und soziale Einbindung. Wien: L&R Sozialforschung. Online verfügbar unter: <https://aksearch.arbeiterkammer.at/Record/990004395160203343>.

Stadt Wien, Beratungsgruppe Soziale Arbeit im öffentlichen Raum: Mission Statement „Soziale Arbeit im öffentlichen Raum“. <https://www.wien.gv.at/gesellschaft/soziale-arbeit/mission-statement.html> [aufgerufen am 23.07.2025]

Stadt Wien, Beratungsgruppe Soziale Arbeit im öffentlichen Raum: Soziale Arbeit im öffentlichen Raum. <https://www.wien.gv.at/gesellschaft/soziale-arbeit/index.html#aufsuchend> [aufgerufen am 23.07.2025]

Stadt Wien, Energieplanung der Stadt Wien (2022): Wiener Klimafahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Online verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFilename=true>

Stadt Wien, Integration und Diversität: Wiener Bevölkerung 2024: Daten und Fakten zu Migration und Integration. <https://www.wien.gv.at/menschen/integration/daten-fakten/bevoelkerung-migration.html> [aufgerufen 23.07.2025]

Stadt Wien, Presse-Service (31. Jänner 2024): Kordonenerhebung Wien, NÖ, Bgld.: Verkehr an der Stadtgrenze wächst geringer als Bevölkerung [Pressemitteilung]. Online verfügbar unter: <https://presse.wien.gv.at/presse/2024/01/31/kordonenerhebung-wien-noe-bgld-verkehr-an-der-stadtgrenze-waechst-geringer-als-bevoelkerung>

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (2011): Projektierungs-Handbuch: öffentlicher Raum. Online verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/urn/urn:nbn:at:AT-WBR-1130173>

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung; UIV Urban Innovation Vienna (2025): Der Wien-Plan. Stadtentwicklungsplan 2035. Online verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/pdf/ma18/wien-plan.pdf>

Stadt Wien, Stadtentwicklung: Radhighways in Wien. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/radhighways/index.html> [aufgerufen am 23.07.2025]

Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik: Bevölkerungsprognose. Statistiken. <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/index.html> [aufgerufen am 23.07.2025]

Staller, Susanne; Studer, Heide; Szeiler, Michael; Terzic, Laurentius (2022): Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum. Visionen Wiener Klimastraßen. Stadtpunkte 39. Wien: Verlag Arbeiterkammer Wien. Online verfügbar unter: [https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC16522700/1/LOG\\_0003/](https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/image/AC16522700/1/LOG_0003/)

Sucht- und Drogenkoordination Wien (2022): Mobile Soziale Arbeit im öffentlichen Raum. Haltungen, Ansätze und Herausforderungen. Wien: ÖGB Berlag

Verein ZARA Zivilcourage & Anti-Rassismus-Arbeit (2025): Rassismus Report 2024. Analyse zu rassistischen Übergriffen & Strukturen in Österreich. Online verfügbar unter: [https://assets.zara.or.at/media/rassismusreport/ZARA\\_RassismusReport\\_2024\\_webseite.pdf](https://assets.zara.or.at/media/rassismusreport/ZARA_RassismusReport_2024_webseite.pdf)

## Dialogprozess Migration in Wien – Teilnehmende Institutionen

Der Dialogprozess Migration in Wien hat Expert:innen der Arbeiterkammer Wien mit externen Stakeholdern aus Wissenschaft, Verwaltung und Praxis zusammengebracht, um Bedürfnisse und Lebensrealitäten von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Personen in Wien in den Fokus zu nehmen.

In insgesamt sechs Workshops zu den Themen Wohnen, Arbeit, Bildung, Demokratie, Gesundheit sowie öffentlicher Raum wurden Potenziale zur Verbesserung der sozialen, kulturellen und politischen Teilhabe von migrantischen und/oder rassistisch diskriminierten Wiener:innen auf kommunaler Ebene ausgelotet.

An sechs Terminen von Jänner bis März 2025 wurden in jedem der Workshops drei Fokusgruppen abgehalten und so insgesamt über 150 Expert:innen in verschiedenen Konstellationen zusammengebracht.

AMS Wien

Arbeiterkammer Burgenland

Arbeiterkammer OÖ

AST – Anlaufstelle Anerkennung

Baudirektion Stadt Wien

BAWO - Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe

Bundesagentur für Betreuung- und Unterstützungsleistungen

Beratungszentrum für Migrant:innen

Bildungsdirektion Wien

Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz

Caritas der Erzdiözese Wien – Hilfe in Not

con.sens verkehrsplanung zt gmbh

Dachverband Wiener Sozialeinrichtungen

Demokratie, was geht (Verein Gleisdreieck)

Diakonie Aufschwung

Diakonie Österreich

Fachstelle Demokratie (Verein Wiener Jugendzentren)

Fem Süd

Fonds Soziales Wien

Fremde werden Freunde

Frühe Hilfen

Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen

Gewerkschaft GPA

Hochschule Campus Wien

Initiative Diskriminierungsfreies Bildungswesen  
 fairplay – Initiative für Vielfalt und Antidiskriminierung  
 Institut für Soziologie (Universität Wien)  
 Institut für Stadt und Regionalforschung (ÖAW)  
 Integrationshaus  
 Interface Wien  
 LEFÖ  
 Lokale Agenda 21 Wien  
 MA 13 - Bildung und Jugend  
 MA 15 - Gesundheitsdienst der Stadt Wien  
 MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
 MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung  
 MA 20 – Energieplanung (Büro für Mitwirkung)  
 MA 35 - Einwanderung und Staatsbürgerschaft  
 MA 40 - Soziales, Sozial- und Gesundheitsrecht  
 Medizinische Universität Wien  
 Österreichischer Gewerkschaftsbund  
 Pädagogische Hochschule Wien  
 Polizei Wien  
 PROSA – Projekt Schule für alle  
 QMS – Qualitätsmanagement für Schulen  
 Queer Base  
 Riders Collective  
 Österreichischer Gewerkschaftsbund  
 Österreichisches Rotes Kreuz  
 Search and Shape - Institut für angewandte Sozialwissenschaft  
 SOS-Mitmensch  
 Sprachförderzentrum der Bildungsdirektion Wien  
 Sucht- und Drogenkoordination Stadt Wien  
 Suchthilfe  
 Stabsstelle Ukraine Flüchtlingskoordination (BMI)  
 Technische Universität Wien  
 Tilia – Büro für Landschaftsplanung  
 Train of Hope  
 Tralalobe



Universität Wien  
Verein Disrupt  
Verein Geht-Doch  
Verein Piramidops  
Verein Wiener Jugendzentren  
VHS Brigittenau  
VHS Wien  
Vidaflex  
Volkshilfe Wien  
Waff  
Wohnberatung Wien des Wohnservice Wien  
WUK mpower  
Yunion  
Zara – Verein für Zivilcourage und Anti-Rassismus Arbeit

## **IMPRESSUM**

Medieninhaber: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,

Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien, Telefon: (01) 501 65 0

Offenlegung gem § 25 MedienG: siehe [wien.arbeiterkammer.at/impresum](http://wien.arbeiterkammer.at/impresum)

Auftraggeberin: AK Wien / Abt. Arbeitsmarkt und Integration und Abt. Kommunalpolitik und Wohnen

Rückfragen an: Kevin Fredy Hinterberger, Mara Verlič

Inhalt und Gestaltung: Institut für Stadt- und Regionalforschung, Österreichische Akademie der Wissenschaften

© 2026 AK Wien