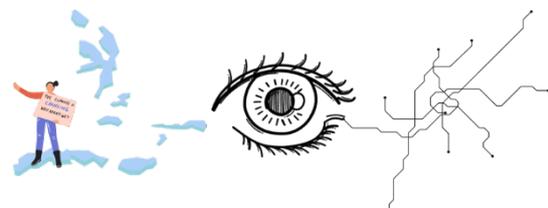




Zwischenbericht

Learning Journey – Zufußgehen durch die
Innere Stadt 2024 - 2025



FH-Prof. Dr.ⁱⁿ Cornelia Dlabaja
WKW Stiftungsprofessur nachhaltige Stadt- und Tourismusedwicklung
FHWien der WKW, University of Applied Sciences for Management & Communication
Währinger Gürtel 97, 1180 Wien

Inhalt

1. Projektbeschreibung Learning Journey: Zufußgehen durch die Innere Stadt.....	3
1.1. Aufbau und Vorgehensweise	3
2. Die Orte.....	6
2.1. Der Albertinaplatz – Dichte & Verkehrsteilnehmer:innen	6
2.2. Schwedenplatz – Superdiversität und Klimaanpassung.....	7
2.3. Michaelerplatz – Nutzungsdichte und Wegführung.....	7
2.4. Heldenplatz – Historisches Erbe in Transformation	8
3. Akteurs- und Prozessanalyse.....	10
4. Reflexionen zum Schwedenplatz und Michaelerplatz.....	13
4.1. Schwedenplatz – Nutzung, Wahrnehmung und Potenziale eines vieldeutigen Stadtraums ...	13
4.2. Michaelerplatz: Öffentlicher Raum zwischen Tourismus-Hotspot und lokalem Alltagsraum...	18
6. Quellen	24

1. Projektbeschreibung Learning Journey: Zufußgehen durch die Innere Stadt

Das laufende Forschungsprojekt – der „Learning Journey – Innere Stadt“ – untersucht anhand von vier Fallstudien, wie bestehende Planungsprozesse für zukünftige Anforderungen in der Stadt- und Tourismusentwicklung erweitert werden können. Dabei gilt es vor allem, die Verknüpfung zwischen nachhaltiger **Stadtplanung¹** und **Tourismusentwicklung²** zu stärken und dadurch **Synergieeffekte** zu erzielen. Ein Schwerpunkt liegt auf der Analyse der **Gestaltungs- und Planungsprinzipien** für den öffentlichen Raum im Zusammenspiel mit den Besucherströmen im ersten Bezirk mit dem Ziel, die Qualität des Zufußgehens für die Bewohner:innen zu erhöhen. Dadurch soll eine solide, auf Prozesswissen und empirischen Erkenntnissen basierende Grundlage geschaffen werden, um das komplexe Netzwerk der beteiligten Akteur:innen künftig noch besser zu vernetzen und den Auswirkungen zunehmender Verdichtung und Stadthitze mittels integrativer Prozessplanung konstruktiv zu begegnen.

Die Innere Stadt steht mit ihren 16.000 Bewohner:innen, 250.000 Besucher:innen und 110.000 Arbeitnehmer:innen³ wie kein anderer Bezirk Wiens vor vielfältigen Herausforderungen, da ihr öffentlicher Raum weit über die Bezirksgrenzen hinaus Bedeutung hat und eine zentrale Funktion für Bewohner:innen, Wiener:innen und Gäste auch in Hinblick auf den Umgang mit dem Weltkulturerbe⁴ erfüllt. Gleichzeitig existiert ein vielschichtiges Setting an Akteur:innen, das in Planungsprozesse einbezogen werden muss – von Vertreter:innen der Stadtverwaltung und Stadtplanung über die lokale Politik und Interessenvertretungen bis hin zu Wirtschaftstreibenden, Bewohner:innen und lokalen Initiativen. Hinzu kommen die Herausforderungen mit zum Teil komplexen Eigentumsstrukturen, die bei der Planung von Plätzen und Straßenräumen miteinbezogen werden müssen. Es sind oftmals nicht nur Flächen, die der öffentlichen Hand gehören, sondern auch zum Teil private Liegenschaften. Vor dem Hintergrund zunehmend auftretender Dichtephänomene, der wachsenden Stadthitze⁵ und unter Berücksichtigung der Grundsätze des Gendermainstreamings⁶, wird ein integrierter Prozessablauf benötigt, der die Genese von ⁷□ gestalteten, klimaresilienten, barrierefreien und für die Dichte von Besucherströmen robusten Stadtraum mit Aufenthaltsqualität für die diverse Stadtgesellschaft ermöglicht. Dieser muss sowohl auf räumliche Verdichtung und soziale sowie ökologische Aspekte reagieren, als auch das komplexe Akteurssetting (Dlabaja 2016, 2023) berücksichtigen.

1.1. Aufbau und Vorgehensweise

In einem **ersten Schritt** wurden 2024 vier Plätze (der Schwedenplatz, der Michaelerplatz, der Albertinaplatz und der Heldenplatz) anhand einer Akteurs- und Sozialraumanalyse untersucht. In **Vorbereitung** der Learning Journey wurden alle relevanten verfügbaren öffentlich zugänglichen **Planungsdokumente und Strategiepapiere** zu den Orten der Learning Journey (Funktions- und

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/kurzfassung/index.html>

² <https://b2b.wien.info/de/strategie-marke/tourismusstrategie/visitor-economy-strategie-2025-364594>

³ <https://www.agendainnerestadt.at/blog-detail/id-250-000-menschen-treffen-16-000-bewohnerinnen.html>

⁴ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/managementplan-welterbe.html>

⁵ <https://storymaps.arcgis.com/stories/134065bbccdf4e5c8d2aa6f9cade8297>

⁶ <https://www.wien.gv.at/menschen/gendermainstreaming/index.html>

⁷ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals>

Sozialraumanalyse Schwedenplatz/Morzinplatz, Masterplan Innere Stadt⁸, Planungsgrundlagen der Stadt Wien, der Managementplan Welterbe Historisches Zentrum Wien⁹, sowie die Visitor Economy Strategie¹⁰) analysiert. Den Auftakt des Stakeholderprozesses der Learning Journey bildete ein **Kick-off Stakeholder Workshop**, in dem das Projekt vorgestellt wurde und mit Stakeholdern Herausforderungen vergangener Prozesse herausgearbeitet wurden (mit der Bezirksvertretung Innere Stadt, WienTourismus, Stadt Wien, WKW) der in Kooperation mit der Agenda21 Innere Stadt stattfand. Das Format gab den Akteur:innen den Raum sich über Perspektiven auf die aktuellen Besucher- und Bewegungsströme im ersten Bezirk auszutauschen und im Sinne des Konzepts der Learning Journey zu vernetzen. In Vorbereitung des Kick-off Workshops wurden **Go-Alongs** mit einzelnen Akteur:innen aus den betroffenen Bereichen (Tourismus, Verwaltung und Bewohnerschaft) durchgeführt.



Abbildung 1: Go-Alongs und Stakeholderworkshop

Im Zuge des Projekts werden Planspiel-Tools und interaktive Kartierungstechniken genutzt, um Orte und Herausforderungen in der Inneren Stadt zu identifizieren und für das Projekt aufbereiten zu können. Mittels der Kartierungstechniken und Gesprächen vor Ort wurden Herausforderungen und Lösungswege herausgearbeitet. Es wurden **Spaziergänge** mit den in die Planung involvierten Stakeholdern durchgeführt, das sind Akteur:innen der Stadtverwaltung, politische Vertreter:innen, Bewohner:innen, lokale Initiativen und Reiseführer:innen, Busunternehmer:innen, sowie Destinationsmanager. Es fanden interaktive Walks mit den Stakeholdern zu ausgewählten Plätzen statt, an denen es zu Dichtephänomenen kommt und die der Klimaanpassung bedürfen (wie dem *Albertinaplatz*, dem *Schwedenplatz*, dem *Michaelerplatz* und dem *Heldenplatz*).

Ein erstes Ergebnis der Analyse ist die Reflexion über Knackpunkte in bisherigen Planungsprozessen im ersten Bezirk (siehe Abbildung 9), dabei sind insbesondere die Besitzverhältnisse, Rahmenbedingungen, Gestaltprinzipien und das Akteurssetting ein Spezifikum, das die Planungsprozesse prägt und Einfluss auf den Prozessverlauf nimmt.

Darüber hinaus fanden im Rahmen der Learning Journey Workshops und gemeinsamen Rundgängen vier („Walks“) mit bereits involvierten Akteur:innen (MA19, MA18, Bezirksvertretung, Agenda21, WKW, Haus der Geschichte, WienTourismus, Bewohner:innen, externen Expert:innen), sowie Interviews mit involvierten Akteursgruppen (Fremdenführer:innen) und Entscheidungsträger:innen (Burghauptmannschaft) statt. Aus den Erhebungen werden

⁸ <https://www.wko.at/wien/wien/20221005-fuer-wien-masterplan-innere-stadt-sis-web.pdf>

⁹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/pdf/welterbe-managementplan.pdf>

¹⁰ <https://b2b.wien.info/de/strategie-marke/tourismusstrategie/visitor-economy-strategie-2025-364594>

Faktoren und Mechanismen herausgearbeitet, die Gelingensbedingungen sind für zukünftige Projekte. Es werden Herausforderungen und Strategien der involvierten Akteur:innen aufgearbeitet. Es wurde ein Geh-Café in Kooperation mit der Mobilitätsagentur Wien durchgeführt.



Abbildung 2: Excursions with international experts and Public walks

Begleitend zum Forschungsprojekt werden internationale Expert:innen im Zuge von zwei **Lehrforschungsprojekten** und im Rahmen des von der EU geförderten Rahmenprogramms der (BIP-Erasmusprojekte) miteinbezogen. Das Erasmusprogramm ermöglicht einen Austausch und die Kooperation zwischen internationalen Forscher:innen und Studierenden, die gemeinsam im Rahmen von Intensivprogrammen an ausgewählten Themenfeldern und Problemstellungen in europäischen Städten arbeiten. Im Sommersemester 2024 mit der Planungsexpertin Dr. Heike Lütcken von der HCU Hamburg gemeinsam mit Dr. Cornelia Dlabaja ein interdisziplinäres Seminar an der Universität Wien mit 20 Masterstudierenden der Geografie und internationalen Entwicklung in Kooperation mit der Agenda21 Innere Stadt statt, bei dem Masterstudierende die Plätze sozialraumanalytisch untersuchen und Akteursperspektiven aufarbeiten. Es wurden Ansätze des Placemaking und community based planning im Zuge des **Erasmus BIP in Lissabon** erprobt, welche 2025 im Rahmen des BIP in Wien ebenfalls angewandt wurden. An der FHWien der WKW fand im Wintersemester 24/25 ein Seminar mit Masterstudierenden des Lehrgangs **Urban Tourism & Visitor Economy Management** statt, bei den Ansätzen der Design Thinking-Methode in der inneren Stadt getestet wurden.



Abbildung 3: BIP – Caring for the City März 2025

Im Sommersemester **2025** wurde ein Intensivprogramm mit fünf Professorinnen der Technischen Universität Venedig IUAV, der ICLTE Lissabon, sowie mit lokalen Expert:innen der

Universität Wien aus dem Bereich der Stadtforschung durchgeführt. Im Rahmen des Programms arbeiteten Architekt:innen, Raumplaner:innen und Tourismusforscher:innen gemeinsam mittels Placemaking an der Schnittstelle der Stadt- und Tourismusentwicklung. Dabei stand die Prozessmodellierung im Zentrum des BIPs, welches in komplexen Akteurssettings, Formen des Placemaking, community based planning, taktile Ansätze, sowie der Leitbildentwicklung für interdisziplinäre Teams abtestete. So die gewonnenen Erkenntnisse Impulse für weitere Planungsvorhaben liefern.

In einem **zweiten Stakeholder-Workshop** wurden mit Akteur:innen der Inneren Stadt Ergebnisse diskutiert und weitere Befunde der Akteur:innen mit einbezogen. Für die Entwicklung des White Papers das gemeinsam mit WienTourismus zu Placemaking an der Schnittstelle von Stadt- und Tourismusentwicklung entsteht, wurden die Ergebnisse gemeinsam mit Planungs- und Verwaltungseinheiten reflektiert und ergänzt. Das Ergebnis der Learning Journey wird in Form eines Forschungsberichts, Aspekte daraus werden im White Paper publiziert, um die Ergebnisse nachhaltig zugänglich zu machen. Das White Paper soll im Rahmen der Tagung “Caring fort he City” im September 2025 präsentiert werden.

2. Die Orte

Die Learning Journey wird an ausgewählten Orten exemplarisch durchgeführt. Diese Orte stehen für unterschiedliche Herausforderungen der Innenstadt, wie Dichte durch den Tagestourismus (Albertinaplatz, Schwedenplatz) und Herausforderungen des Mobilitätsmanagements, sowie Klimaresilienz und Aspekte der alltagsgerechten Barrierefreien Planung (Michaelerplatz, Heldenplatz).



Abbildung 4: Albertinaplatz

2.1. Der Albertinaplatz – Dichte & Verkehrsteilnehmer:innen

Der Albertinaplatz ist ein historischer Ort in der Stadt der von der intensiven Nutzung diverser Nutzer:innengruppen geprägt ist: Menschen, die im ersten Bezirk arbeiten und wohnen, Tourist:innen und Binnentourist:innen, Verkehrsteilnehmer:innen die den Straßenraum zu Fuß, am Fahrrad, mit den Hop-On-Bussen und dem PKW nutzen. Teile des Platzes wurden im Zuge der Umgestaltung des Neuen Marktes adaptiert und mit Möblierungen und Begrünungsmaßnahmen versehen. Bei der Learning Journey werden vor allem die Aspekte der Wegführungen und Möglichkeiten zur Entzerrung der Dichte durch die Nutzung bearbeitet.

2.2. Schwedenplatz – Superdiversität und Klimaanpassung

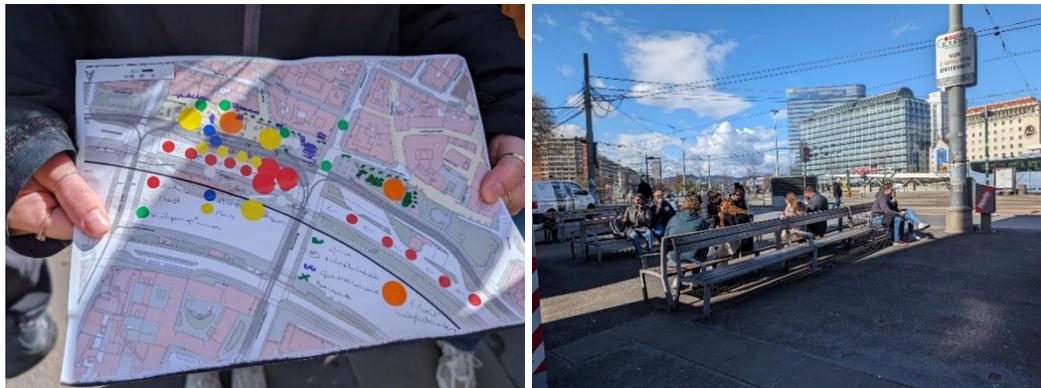


Abbildung 5: Schwedenplatz

Der Schwedenplatz bildet das Entree von der Seite des Donaukanals in die Innere Stadt. Er ist in seiner Raumstruktur geprägt von seiner historisch belasteten Geschichte des Zweiten Weltkriegs und war Gegenstand diverser Planungsvorhaben und Sozialraumanalysen. Er ist ein zentraler Ort der städtischen Öffentlichkeit, Treffpunkt für die Wiener:innen, in den Sommermonaten einer der Hot Spots für Eisliebhaber:innen, aber auch von sozialer Kohäsion geprägt. Im Zuge der Learning Journey wird bearbeitet, wie diese Nutzungsansprüche zukünftig in die Gestaltung einfließen können und wie die Dichte entzerrt werden kann.

2.3. Michaelerplatz – Nutzungsdichte und Wegführung



Abbildung 7: Michaelerplatz

Der Michaelerplatz liegt im Herzen des ersten Bezirks. Er ist einer der Hot Spots, was touristische Bewegungsströme betrifft. Ein Ankerpunkt der Umgestaltung sind Gendermainstreaming und Barrierefreiheit, sowie Aspekte der Klimaanpassung, um den Stadtraum hitzeresilient zu gestalten, mittels Baumpflanzungen und kühlender Gestaltelemente. Zusätzlich zur bereits laufenden baulichen Neugestaltung bedarf es Überlegungen für die Entzerrung der Besucherströme und der Überlegung wie der Ort für die lokale Nachbarschaft und seine Unternehmer:innen nachhaltig genutzt werden kann. Dies ist Gegenstand der Analyse. Im Analysezeitraum kam das Thema des Welterbes und kontroversen öffentlichen Debatten hinzu. Proteste im Kontext von Stadtentwicklung und die Rolle von Protestbewegungen als Raumproduzent:innen haben in Wien seit den 1970er Jahren lange Tradition (Dlabaja 2023a).

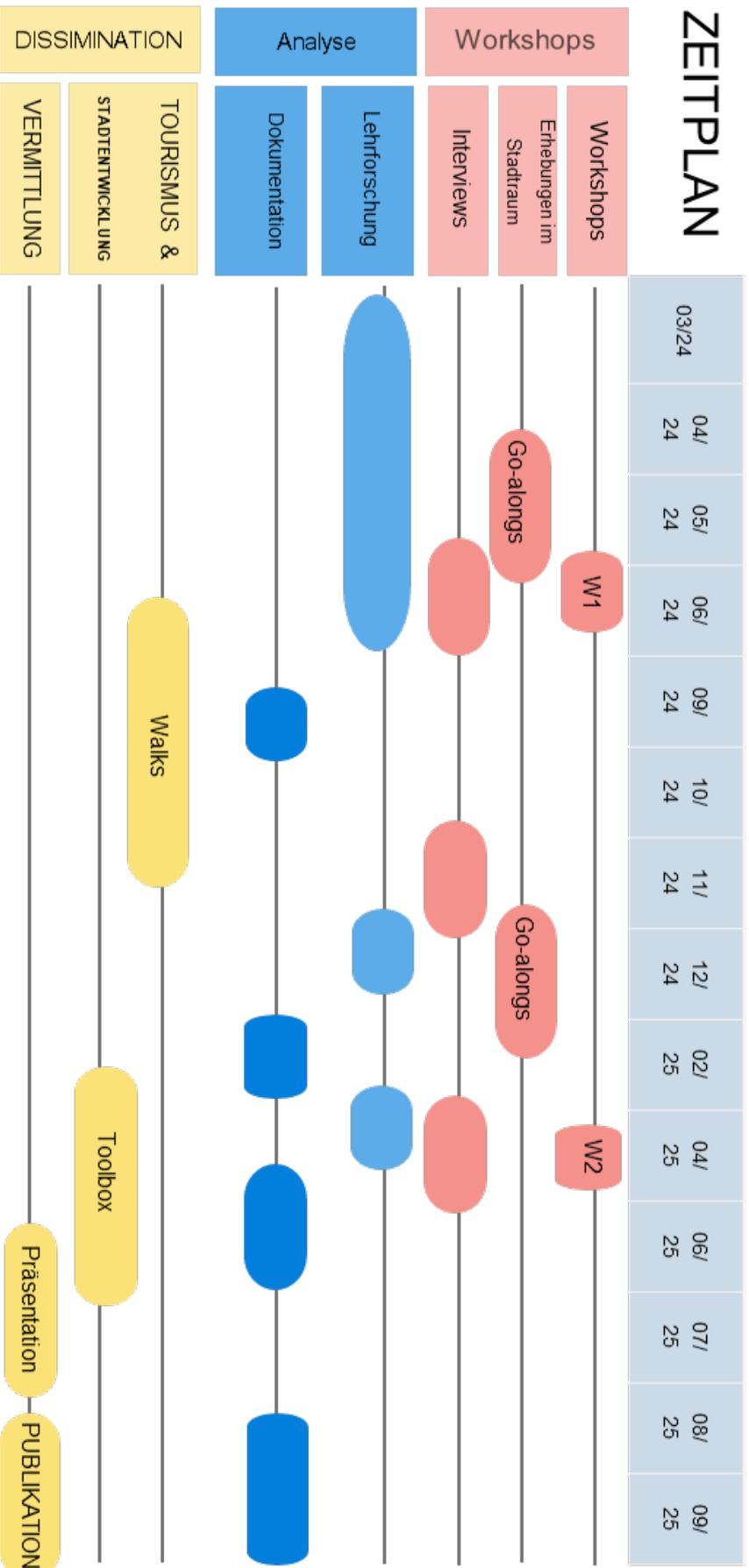
2.4. Heldenplatz – Historisches Erbe in Transformation



Abbildung 6: Heldenplatz

Der Heldenplatz ist historisch symbolträchtig und regelmäßig Gegenstand öffentlicher Debatten, was seine Gestaltung betrifft. In der öffentlichen Debatte wird die Nutzung der versiegelten Flächen, als Stellflächen für PKWs kritisch diskutiert. Gemeinsam mit diversen Stakeholdern, dem Haus der Geschichte, Akteur:innen der Verwaltung, dem Bezirk und der Burghauptmannschaft wurden Perspektiven auf eine klimaresiliente Umgestaltung geworfen, sowie auf das komplexe Akteurssetting, welches eben diese erschweren.

ZEITPLAN



SoSe2024 Begleitende
Lehrforschung
 Mit Masterstudierenden der Universität Wien, mit Heiße Lücken, HCU Hamburg

WS2024
Begleitendes Elective
 Masterstudierende n der FH Wien der WKW

SoSe2025 Erasmus - BIP
 Mit Masterstudierenden der IJAV Venedig, ICSE Lissabon, FH Wien der WKW & Expertinnen

3. Akteurs- und Prozessanalyse

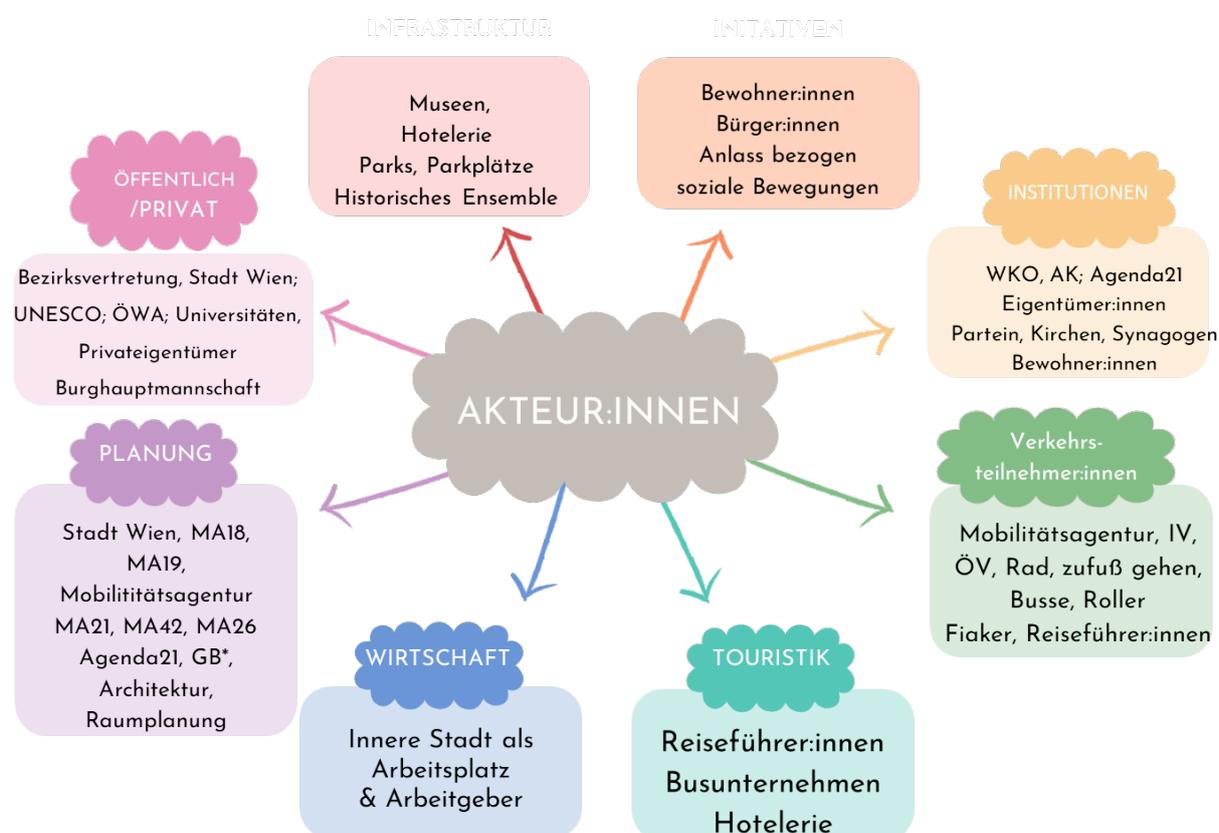


Abbildung 8: Akteurszentrierte Analyse, Dlabaja 2024

Es wird eine akteurszentrierte Analyse durchgeführt (Dlabaja 2016), welche die Komplexität der vielfältigen Akteur:innen miteinbezieht (siehe Abbildung 5). In den vergangenen Jahren wurden in der Inneren Stadt bereits mehrere Projekte in Form von PPP-Projekten und mithilfe verschiedener Blended-Finance-Ansätzen umgesetzt¹¹. Im Zuge dieser Projekte – beispielsweise bei der Umgestaltung des Michaelerplatzes, der Herrengasse¹² oder des Neuen Markts – traten wiederholt Herausforderungen auf, die eine Weiterentwicklung prozessualer Rahmenbedingungen erforderlich machen. Dieser Prozess erfordert eine integrative Gesamtbetrachtung und die Einbeziehung verschiedener Akteur:innen und die Aushandlung ihrer Interessen (öffentliche Verwaltung, Geschäftsinhaber:innen, Investor:innen, Bewohner:innen, Besucher:innen usw.). Ein Schlüsselfaktor für die Stadtentwicklung ist ein integrativer Prozess, an dem Akteur:innen aus der öffentlichen Verwaltung, der lokalen Regierung, der Einwohner:innen, der lokalen Wirtschaft und der privaten Grundstückseigentümer:innen beteiligt sind. Die empirische Analyse am Beispiel des Schwedenplatzes zeigt (Dlabaja 2025), dass es zu einem gewissen Ende des Planungsprozesses führen kann, wenn nicht alle beteiligten Akteure:innen in den Prozess einbezogen werden, da alle Grundstückseigentümer:innen und Mieter:innen mit langfristigen Verträgen der Neugestaltung zustimmen müssen. Ein weiterer Aspekt des Stakeholder-Managements in

¹¹ https://www.meinbezirk.at/innere-stadt/c-politik/bezirk-fordert-stroengere-regeln-fuer-private-investoren_a6394017

¹² <https://www.transformatorin.at/toolbox/ppp-begegnungszone-herrengasse-in-wien/>

diesem Zusammenhang ist die Vernetzung der relevanten Akteure:innen vor Ort, da in vielen Fällen gleichzeitig Destinationsmanagement von einzelnen Akteursgruppen betrieben wird. Ein Ansatz, um alle relevanten Akteure zu vernetzen, sind regelmäßige Treffen von Kernakteursgruppen, wie die oben beschriebene mit Vertretern politischer Entscheidungsträger:innen, der lokalen Stadtverwaltung, Streetwork, den lokalen Unternehmern, der Wirtschaftskammer, lokalen Initiativen und Akteuren aus dem Tourismus.

Prozessanalyse

Die Analyse der Planungsprozesse zeigt, dass alle Grundeigentümer:innen und Pächter:innen von Beginn an informiert und involviert werden müssen, damit ein Gestaltungsprozess umgesetzt werden kann. Ein weiterer Aspekt ist die vertragliche Absicherung von Planungsprozessen, sowie das Zusammenspiel politischer Entscheidungsträger:innen. Es bedarf klarer Rahmenbedingungen, um die finanziellen Mittel abzusichern und abzuklären, wer für die Kosten aufkommt, sowie die Festlegung der Freigabe der notwendigen Mitteln.

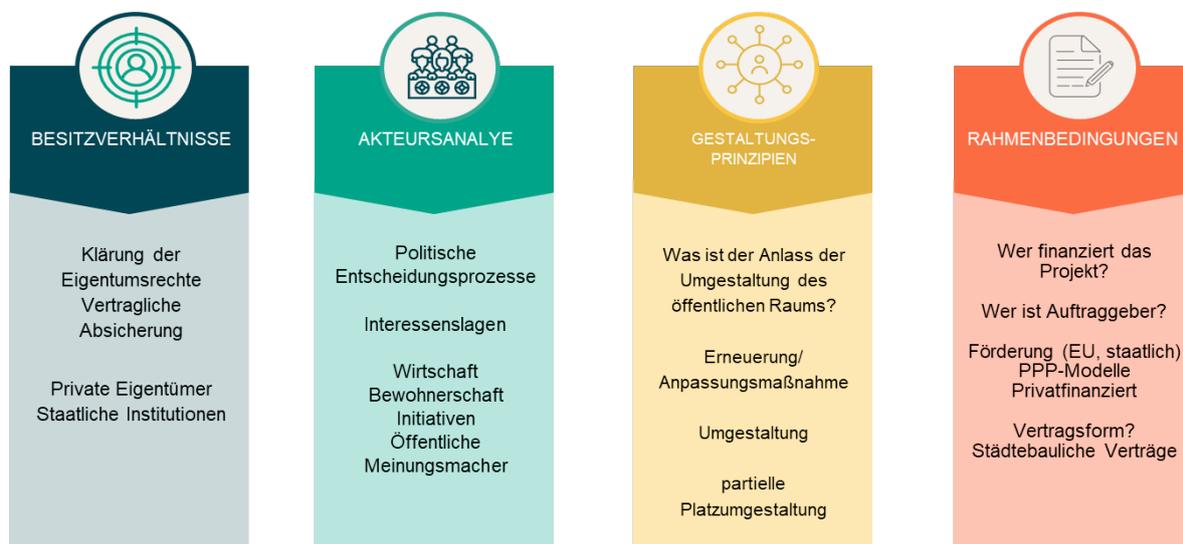


Abbildung 9: Erkenntnisse aus dem ersten Teil der Learning-Journey: Reflexion über Knackpunkte in bisherigen Planungsprozesse

3.1. Analyse der Nutzungskonflikte

Im Rahmen des Stakeholder Workshops wurden jene Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum dokumentiert und diskutiert, welche die Mobilität und die Bewegungsströme beeinflussen, und den Prozess der Gestaltung und für zukünftige Planungsprozesse in der Inneren Stadt miteinbezogen werden sollten. Aufbauend darauf wurden im Zuge der Go-Alongs Deep-dives in die damit verknüpften Themenfeldern mit den Bewohner:innen und in die Planung involvierten Prozesse vorgenommen.

- **Konfliktlinien – Alltagsmobilität vs Reisegruppen**
- **Schanigärten vs Nutzung des öffentlichen Raums**
- **Einbauten - die den Platz für die Gestaltung der Oberflächen einschränken**

Die Dichte durch Tagestourismus in der Inneren Stadt wird vor allem durch Reisebusse verursacht, die innerhalb von kurzer Zeit eine hohe Anzahl an Besucher:innen in den ersten

Bezirk führen. Die Reisebusse bringen die Besuchergruppen über verschiedene Einstiegsstellen in die Innere Stadt – es gibt Ein- und Ausstiegsstellen am Schwedenplatz, in der Operngasse, dem Karlsplatz, dem Naturhistorischen Museum und bei der Börse und dem Stadtpark.

Als Nutzungskonflikte werden im Mobilitätsbereich die Reisebusse benannt, welche in den warmen Sommermonaten und in der Weihnachtszeit eine hohe Dichte mit sich bringen. Zu bestimmten Zeitpunkten bringen die Reisebusse jeweils 50 Personen, wobei oft drei bis fünf Busse fast zeitgleich Reisegruppen mit sich führen. Gruppen von 50 Personen queren dann mit den Fremdenführern den Schwedenplatz und gehen die Fischerstiege entlang, bzw. von der Operngasse in Richtung Neuer Markt. Das führt auf Grund der stadtmorphologischen Gegebenheiten, insbesondere der engen Gassen und schmalen Gehsteige, zu Konflikten mit der Alltagsmobilität der Bewohner:innen. Darüber hinaus macht die hohe Dichte an Frequenz eine Adaption der Verkehrsleitsysteme und der Gestaltung des öffentlichen Raums notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ein weiterer Aspekt, der dabei zu beachten ist, sind die Aspekte des Gendermainstreamings.

3.2. Alltagsperspektiven der Bewohnerschaft

Im Rahmen der Go-Anlongs und Interviews wurden die Herausforderungen im Alltag der Bewohner:innen herausgearbeitet. Diese oszillieren um die untenstehenden Themenfelder.

- Bodenbelag – Barrierefreiheit
- Verkehrssicherheit
- Stadthitze
- Möblierung
- Dichte
- Beispielungen für die lokale Bevölkerung und die Geschäftsleute

Im Rahmen des zweiten Workshops wurde der Wunsch nach Teilräumen benannt, der für die Bewohner:innen als „Hinterbühnen“ und „Vorderbühnen“, fungieren. Die lokalen Akteur:innen benannten Bereiche wie den Börsenplatz und das Börsenviertel, den Rudolfsplatz und die an den Stadtpark angrenzenden Bereiche (in rosa und gelb markiert) als Hinterbühnen im Stadtraum in denen die Bewohnerschaft noch weitgehend unter sich bleibt. Als Orte, die besonders von Dichte durch den Tagestourismus betroffen sind, benannten die Workshopteilnehmenden den Stephansplatz, den Michaelerplatz, den Graben, die Kärntnerstraße und die Rotenturmstraße (grün und orange markiert).



Abbildung 10: Kartierung der Vorder- und Hinterbühnen der Inneren Stadt

4. Reflexionen zum Schwedenplatz und Michaelerplatz

4.1. Schwedenplatz – Nutzung, Wahrnehmung und Potenziale eines vieldeutigen Stadtraums

Der Schwedenplatz in Wien stellt einen hoch frequentierten öffentlichen Raum dar, der sowohl von Anwohner:innen als Durchgangsort als auch von Tourist:innen intensiv genutzt wird. Die Ergebnisse der Go-Alongs mit Bewohner:innen, sowie qualitativer Interviews und mit den Akteur:innen der Planung, Stadtverwaltung und der Bezirkspolitik, zeigen, dass es einer gezielten Besucherstromlenkung bedarf. Die Untersuchung beleuchtet die vorangegangenen Planungsprozesse, aktuelle Nutzung, Wahrnehmung und Gestaltung des Platzes sowie mögliche Potenziale und Defizite.

Den Ausgangspunkt für die geplante Umgestaltung des Platzes lieferte die Sozialraumanalyse 2013 (MA18 2013) mit dem Ziel die Bedarfe der Akteur:innen und der notwendigen Umgestaltungen der Teilräume zu erheben. Im zweiten Schritt erfolgte ein städtebaulicher Wettbewerb zur Umgestaltung des Schwedenplatzes, welcher 2016 mit einem Sieger gekürt wurde. Trotz des Ergebnisses des Wettbewerbs kam es nie zur Umgestaltung. Gründe dafür sind, dass nicht alle Akteur:innen in den Prozess miteinbezogen wurden, deren Flächen aber auch umgestaltet werden sollten. Hinzu kommen Aspekte der Finanzierung und die Absprache zwischen politischen Entscheidungsträger:innen auf Ebene des Stadtrates und des ersten Bezirks. Für den ersten Bezirk erfolgten darüber hinaus unabhängig vom angedachten Umgestaltungsprozess Untersuchungen zur möglichen Verlagerung der Ausstiegstellen jener Busse die Tourist:innen von Flusskreuzschiffen mit sich bringen, als auch die Reduktion der Gruppengrößen von Fremdenführer:innen geführten Gruppen im ersten Bezirk. Die Analyse zeigt, dass verschiedene Stakeholder wie die WKO Wien, WienTourismus und die Bezirksvertretung des ersten Bezirks Bestrebungen zum Destinationsmanagement verfolgen, jedoch gibt es zu wenige Verknüpfungen zwischen diesen Bestrebungen. Laut den Aussagen von Bewohner:innen wird der Platz im Alltag vorwiegend zum **Durchqueren** genutzt – beispielsweise auf dem Weg zur U-Bahn-Station Schwedenplatz oder um über den Donaukanal in den 2. Bezirk zu gelangen. Als Aufenthaltsraum spielt er hingegen kaum eine Rolle im Alltagsleben der lokalen Bevölkerung.

Viele Anrainer:innen empfinden die Atmosphäre des Schwedenplatzes als **wenig einladend**. In den Interviews werden als Gründe dafür insbesondere der veraltete **Bodenbelag**, die abgewohnten **Imbiss- und Marktstände** sowie **fehlende Begrünung** genannt. Diese gestalterischen Mängel tragen dazu bei, dass sich Anwohnende am Platz nicht wohlfühlen und ihn selten als Verweilort nutzen. So schildert etwa eine befragte Person, sie nutze den Schwedenplatz „so wie er derzeit ist“ nur zum **schnellen Durchgehen**, da er für sie nicht attraktiv sei und sie sich dort nicht gerne aufhalte. Gelegentliche Nutzungen finden allenfalls im Zusammenhang mit spezifischen Angeboten statt – beispielsweise um ein Eis von einem dortigen Eissalon zu essen oder den wöchentlichen Markt (donnerstags) zu besuchen. Insgesamt dominiert jedoch die **Transitnutzung** durch die Wohnbevölkerung.

Trotz der zentralen Lage fungiert der Schwedenplatz aktuell kaum als nachbarschaftlicher **Treffpunkt** oder Ort des sozialen Austauschs. Eine aktive Nachbarschaftsinitiative, die den Platz gemeinschaftlich gestaltet oder bespielt, ist den Befragten nicht bekannt. Dementsprechend findet nur wenig direkte **Interaktion unter Bewohner:innen** am Schwedenplatz statt. Die befragten Anwohnenden fühlen sich auch nicht dazu animiert, den Platz länger zu nutzen oder sich dort aufzuhalten, was darauf hindeutet, dass der Ort derzeit keine gemeinschaftliche Identifikationsfunktion erfüllt.

Darüber hinaus prägen andere Nutzer:innengruppen das soziale Gefüge: Insbesondere jüngere Leute und **Nachtschwärmer:innen** frequentieren den Schwedenplatz ab den Abendstunden (vor allem ab Donnerstagabend) als Ausgeh- und Treffpunkt. Dies führt zwar zu **Belebung**, geht aber auch mit negativen Begleiterscheinungen wie **Lärm** und erhöhtem **Müllaufkommen** einher, die wiederum die Aufenthaltsqualität für andere beeinträchtigen können. Auch Personen in **prekären Lebenslagen** (z. B.

von Wohnungslosigkeit Betroffene) nutzen den Bereich teilweise als Aufenthaltsort; für die damit verbundenen sozialen Herausforderungen – wie etwa den Bedarf an Sanitäreinrichtungen oder sozialarbeiterischer Betreuung – fehlen bislang konkrete Lösungen im Platzkonzept. Insgesamt zeigt sich, dass der Schwedenplatz im Status quo eher von **parallelen Nutzungsgruppen** geprägt ist, anstatt als integrativer Nachbarschaftsraum zu fungieren.

Ausschlaggebend für die aktuelle Nutzungsdynamik am Schwedenplatz ist auch der starke Einfluss von **Tourismus und Verkehr**. Als Knotenpunkt, an dem *Tourist:innen-Busse halten und Schiffsreisende vom Donaukanal ankommen, wird der Platz häufig von großen Besucher:innengruppen* in Beschlag genommen. Mehrere Reisegruppen kommen mit Bussen gleichzeitig ein, was zu hoher Dichte in bestimmten Bereichen wie dem Hafnersteig und der Rotenturmstraße führt. Ein Aspekt hierbei ist jener der Verkehrssicherheit, die auf Grund mangelnder Bodenmarkierungen und Leitsystemen nicht gegeben ist. Anwohnende berichten, dass *Tourist:innengruppen mitunter Gehwege blockieren oder sich auf der Fahrbahn bewegen, etwa wenn sie den Ausführungen von Reiseführer:innen* in der Rotenturmstraße folgen. Eine Interviewpartnerin beschrieb diese Situationen als „mühsam“, da sie bei hohem Touristenaufkommen gezwungen sei, auf die Straße auszuweichen, was den täglichen Weg durch den Platz erschwert. Beobachtungen zeigen zudem, dass sich Besucher:innen am Schwedenplatz häufig sammeln – sei es, um auf den nächsten Bus zu warten oder um Fotos zu machen (Stichwort **Instagram-Hotspot**). Die hohe **touristische Dichte** überlagert somit stellenweise die lokale Nutzung des Raumes.

Parallel zu den Touristenströmen ist der Schwedenplatz verkehrlich stark beansprucht. Er liegt an einer **vielbefahrenen Kreuzung** mit Kfz-Verkehr, Straßenbahnlinien und wichtigen Fußwegeverbindungen zwischen Innenstadt und Leopoldstadt. Diese Verkehrsdichte und die komplexe Verkehrsführung führen zu **unübersichtlichen Situationen** für zu Fuß Gehende. Ortsfremde Besucher:innen *finden beispielsweise kein klar strukturiertes Leitsystem vor, das ihnen den Weg vom Donaukanal in die Innere Stadt oder umgekehrt weist. Dies erschwert die Orientierung und verteilt die Tourist:innenströme* unkontrolliert über den Platz. Ebenso kommt es zu **Konflikten zwischen Fußgänger:innen und dem Fahrzeugverkehr** an Übergängen, da Fußgängerbereiche und Zebrastreifen teils unklar abgegrenzt sind. Die Abgrenzung zwischen Gehsteig, Radweg und Fahrbahn ist in Teilen unklar; Abhilfe könnten hier deutliche **Markierungen** oder sogar **physische Barrieren** schaffen, um Fußgänger:innen-Bereiche zu schützen und Konflikte mit Autos und dem Öffentlichen Verkehr zu verringern. Ohne solche Maßnahmen passieren *mitunter gefährliche Situationen, insbesondere wenn große Gruppen oder unaufmerksame Passant:innen unerwartet die Fahrbahn betreten*. Der starke **Durchgangsverkehr** mindert auch die Aufenthaltsqualität, da Lärm- und Abgasbelastung die Umgebung prägen.

Insbesondere ältere Menschen oder Familien finden wenig Gelegenheit, sich bequem niederzulassen. Ebenso mangelt es an ausreichend **grünen Elementen**; der Platz wirkt stark versiegelt und nur spärlich begrünt, was ihn im Sommer heiß und unattraktiv erscheinen lässt. Im Rahmen des Erasmusprojekts der Masterstudierenden wurden daher Entwürfe zur Begrünung des Schwedenplatzes von einer der Arbeitsgruppen entwickelt (siehe Abbildung 11).

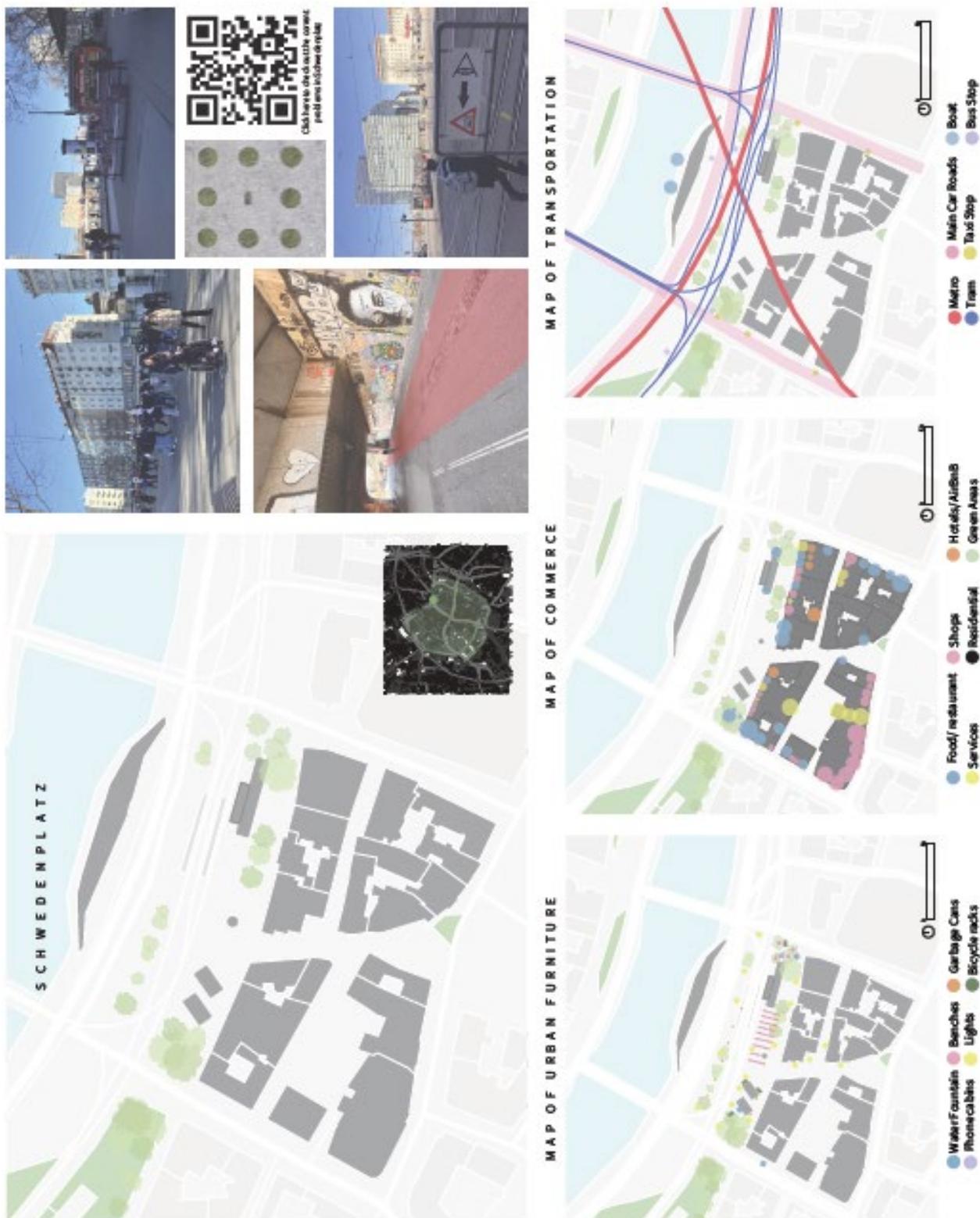


Abbildung 11a: Entwurf – Begrünungsmaßnahmen Schwedenplatz im Rahmen des BIP 2025 an der FH Wien: Matthias Tschürtz & Mu-Ting Huang, FH Wien der WKW; Patrycja Dzieniszewska Bialystok University of Technology and Diana Cristina Goncalves Nogueira ISCTE Lisbon

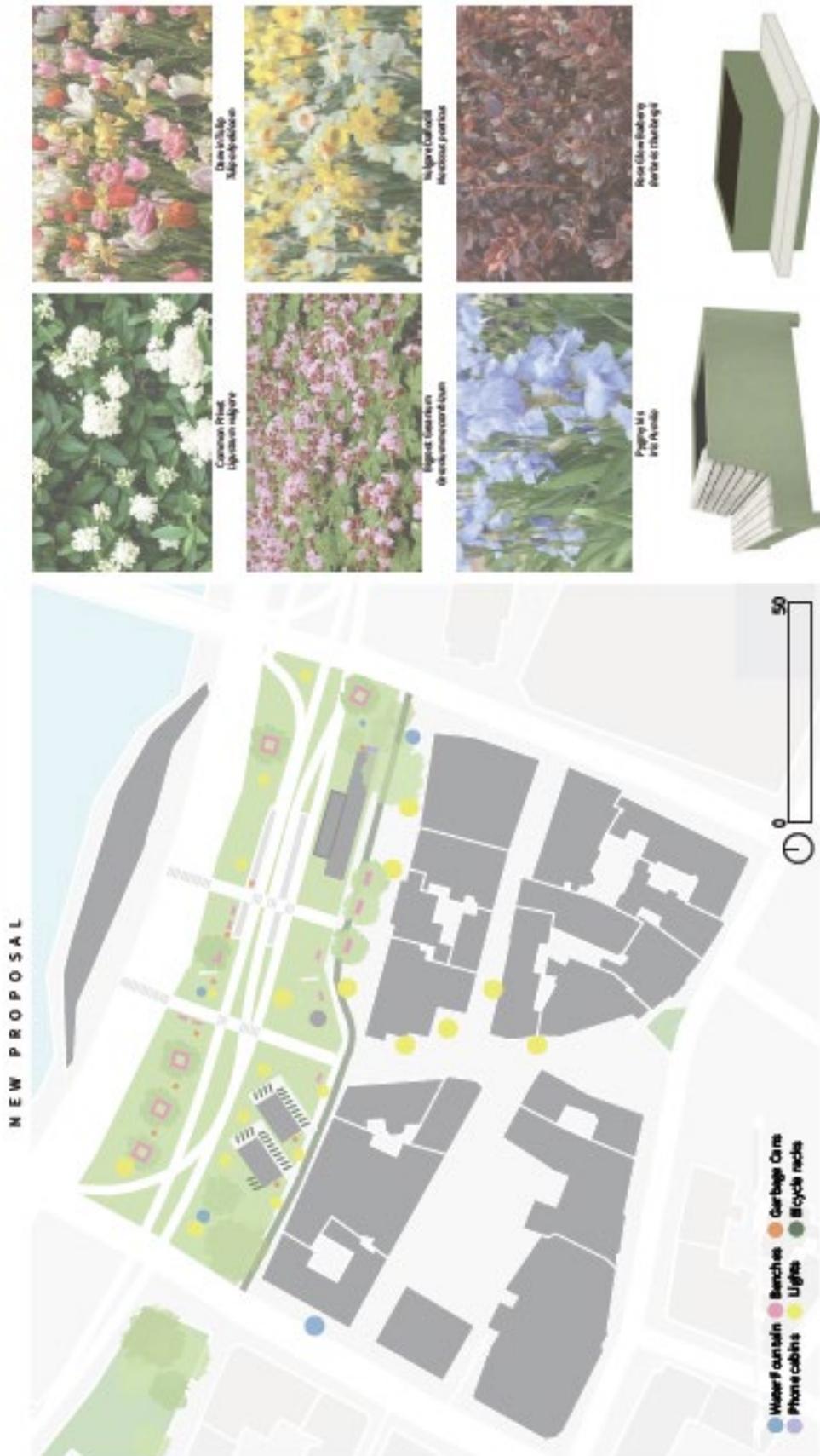


Abbildung 11b: Entwurf – Begrünungsmaßnahmen Schwedenplatz im Rahmen des BIP 2025 an der FH Wien: Matthias Tschürtz & Mu-Ting Huang, FH Wien der WKW; Patrycja Dzieniszewska Bialystok University of Technology and Diana Cristina Goncalves Nogueira ISCTE Lisbon

Auch abseits von Verkehrsfragen weist die **Infrastruktur** am Schwedenplatz Defizite auf, welche die Nutzungsqualität schmälern. So sind **Sitzgelegenheiten** und Verweilmöglichkeiten derzeit nicht attraktiv gestaltet. Bänke sind vor allem auf versiegelten Flächen ohne Sonnenschutz situiert. Die Bewohner:innen wünschen sich eine Neugestaltung dieser Möblierungen und eine Anpassung der Bodenbeläge (siehe Abbildung 12).



Abbildung 12: Bodenbelag und Möblierung des Schwedenplatzes

Die vorhandenen Imbissstände und Kioske wirken nach Aussagen der Befragten **veraltet** und wenig ansprechend, wodurch sie kaum zur Aufenthaltsqualität beitragen. Ein weiteres Problemfeld ist die **Sauberkeit**: Platznutzer:innen bemängeln ungünstig positionierte Mistkübel und daraus resultierende Geruchsbelästigungen. Müll sammelt sich teilweise an - insbesondere nach den Abendstunden mit hohem Besucheraufkommen. Hier wird der Ruf laut nach einer verbesserten Müllinfrastruktur und regelmäßiger Reinigung. Außerdem fehlen am Schwedenplatz nach wie vor **öffentliche Sanitäranlagen** oder ein entsprechendes Hygienekonzept, was sowohl für Tourist:innen als auch für andere Nutzer:innengruppen (z. B. Nachtschwärmer:innen, obdachlose Menschen) ein Defizit darstellt. Zusammenfassend trägt diese unzureichende Ausstattung dazu bei, dass der Platz derzeit nicht die Funktion eines komfortablen öffentlichen Aufenthaltsraums erfüllt.

In gestalterischer Hinsicht bleibt zudem die **historische Dimension** des Schwedenplatzes weitgehend ungenutzt. Obwohl der Ort und seine unmittelbare Umgebung reich an Geschichte sind – von den ehemaligen Stadtmauern und Stadttoren bis hin zu nahegelegenen historischen Gebäuden wie der Ruprechtskirche – spiegelt der Platz nur wenig von diesen Qualitäten wider. Die derzeitige Gestaltung betont keine historischen Bezüge; Hinweise auf die Vergangenheit des Ortes sind kaum wahrnehmbar. Laut Sozialraumanalyse der MA18 besitzt der Schwedenplatz zwar bedeutende historische Anknüpfungspunkte, doch sind diese in der aktuellen Platzgestaltung weder sichtbar noch für Nutzende erfahrbar. Durch gezielte gestalterische Eingriffe könnte die historische Bedeutung des Ortes wieder stärker hervorgehoben werden. So könnten z. B. im Bereich historischer Gassenverläufe oder an den Treppenaufgängen vom Donaukanal hinauf zur Altstadt gestalterische Akzente gesetzt werden, die die Geschichte des Platzes erlebbar machen. Dies würde nicht nur die Identität und Einzigartigkeit des Schwedenplatzes stärken, sondern könnte auch für Einheimische und Gäste einen edukativen Mehrwert schaffen.

Auch im Rahmen partizipativer Formate – etwa bei **Workshops der Lokalen Agenda21** oder einer „Learning Journey Innere Stadt“ – wurden bereits Ideen zur **Verbesserung des Schwedenplatzes** gesammelt. Insgesamt sind daraus und aus den Befragungen der Anwohnenden vielfältige **Gestaltungsvorschläge** hervorgegangen, um den Schwedenplatz aufzuwerten. Ein zentraler Wunsch ist die Steigerung der **Grünanteile**: Vorgeschlagen werden zusätzliche Bepflanzungen in Form von Blumenkübeln, kleinen Beeten oder sogar neuen Bäumen, um dem versiegelten Platz mehr Frische und Aufenthaltsqualität zu verleihen. Ebenso wird eine **Neugestaltung der Sitzgelegenheiten** angeregt – etwa

durch die Schaffung attraktiver, inselartiger Sitzmöbel oder runder Sitzinseln, die zum Verweilen einladen und soziale Interaktion ermöglichen.

Um dem touristischen Andrang besser Herr zu werden, wird unter anderem eine koordinierter Taktung der **Reisebusse und Ausflugsschiffe** diskutiert. Die Idee sogenannter „Time-Slots“ – festgelegter Zeitfenster für das Ankommen von Bus- und Schiffstourist:innen – könnte die Gleichzeitigkeit großer Gruppen reduzieren und die Situation entspannen. Auch ein deutlich verbessertes **Leitsystem** für Besucher:innen würde eine Verbesserung der Situation herbeiführen: Durch klare Wegweiser und Informationstafeln vom Donaukanal zur Innenstadt (und umgekehrt) ließe sich die Orientierung verbessern und die Besucherströme gezielter lenken. Im Bereich **Verkehrssicherheit** plädieren Teilnehmende an den Planungsprozessen für übersichtlichere Querungen, z. B. farblich markierte Zebrastreifen oder zusätzliche Fußgängerinseln, um die Überquerung der stark befahrenen Straße sicherer zu machen. Darüber hinaus werden **Verbesserungen bei Sauberkeit und Ausstattung** genannt, darunter die Verlagerung oder Aufstockung von Mistkübeln, die Einrichtung öffentlicher Toiletten sowie allgemein ein wartungsärmeres Gestaltungskonzept, das den nächtlichen Nutzungen (Gastronomie, Ausgehen) besser standhält. Insgesamt zielen diese Vorschläge darauf ab, den Schwedenplatz von einem reinen Transit- und Tourismusort hin zu einem **qualitätsvollen öffentlichen Raum** mit multifunktionaler Nutzung zu transformieren.

Die Rolle des Schwedenplatzes im Gefüge der öffentlichen Räume Wiens könnte damit perspektivisch neu definiert werden. Als zentraler Platz an der Schnittstelle zwischen historischem Stadtkern und Leopoldstadt besitzt er grundsätzlich das Potenzial, ein Ort der Begegnung und **sozialen Kohäsion** zu sein. Öffentliche Räume tragen wesentlich zum gesellschaftlichen Zusammenhalt bei, indem sie unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zusammenbringen und Interaktion ermöglichen. Derzeit wird dieses Potenzial am Schwedenplatz jedoch nur eingeschränkt ausgeschöpft – zu sehr dominieren Durchgangsverkehr und touristische Nutzungen, zu wenig lädt die Gestaltung zum Verweilen und Miteinander ein. Wenn die genannten Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt würden, könnte der Schwedenplatz schrittweise die Funktion eines Treffpunkts für das Grätzl übernehmen. Ein attraktiver, sicherer und inklusiv gestalteter Schwedenplatz würde nicht nur Anwohnende ermutigen, den Raum wieder vermehrt für nachbarschaftliche Aktivitäten zu nutzen, sondern könnte auch als **Brücke zwischen Einheimischen und Besucher:innen** fungieren. Damit hätte der Platz die Chance, sich vom reinen Transitort hin zu einem lebendigen urbanen Aufenthaltsraum zu wandeln, der im Kontext der innerstädtischen öffentlichen Räume einen bedeutenden Beitrag zur **sozialen Kohäsion** leistet.

4.2. Michaelerplatz: Öffentlicher Raum zwischen Tourismus-Hotspot und lokalem Alltagsraum

Bedeutung als touristischer Hotspot und Durchgangsraum

Der Michaelerplatz zählt zu den meistfrequentierten Orten der Wiener Innenstadt und gilt als *touristischer Hotspot* sowie wichtiger **Durchgangspunkt** für Besucher:innen. *Als Vorplatz der Hofburg und Knotenpunkt zwischen Kohlmarkt, Herrengasse und dem Burgareal durchqueren täglich unzählige Touriste:innen diesen Platz, oft in Form geführter Gruppen auf dem Weg zwischen den Sehenswürdigkeiten der Stadt. Der Michaelerplatz ist einer der am stärksten frequentierten touristischen Hotspots und ein zentraler Durchgangsraum im Herzen Wiens. Entsprechend wird der Platz intensiv als Fotomotiv genutzt – die historische Kulisse mit Hofburg, Looshaus und Michaelerkirche im Hintergrund macht ihn zu einem beliebten Fotospot für Wien-Besucher:innen. Allerdings verweilen Tourist:innen hier meist nur kurz für Fotos oder während sie auf den nächsten Programmpunkt warten. Damit erfüllt der Platz vor allem eine Transferfunktion: Er ist Durchgangs- und Wartezone auf touristischen Routen, jedoch bislang weniger ein Aufenthaltsraum zum längeren Verweilen.*

Planungsgeschichte: Von der Verkehrsfläche zum gestalteten Platz

Historisch war der Michaelerplatz lange Zeit stark vom Verkehr geprägt. In den 1970er-Jahren fungierte er zeitweise gar als Ausgangspunkt eines projektierten „Innenrings“, einer innerstädtischen **Stadtautobahn**. Erst in den frühen 1990er-Jahren erfolgte eine umfassende **Umgestaltung des Platzes** im Zuge der Fußgängerzonen-Offensive der Stadt. 1992 realisierte der Wiener Architekt **Hans Hollein** eine postmoderne Platzgestaltung: Dabei wurde ein Teil der bei Ausgrabungen 1990/91 freigelegten römischen Fundamente sichtbar belassen und in ein ovales, stufenartig abgesenktes Archäologie-Feld integriert. Dieses markante Gestaltungselement – aufgrund seiner Form oft als „**Hollein-Auge**“ bezeichnet – verbindet laut Bundesdenkmalamt „das Motiv des urbanen Drehkreuzes, das es hier seit Jahrhunderten gibt, mit wesentlichen Sichtachsen und der Achse der sichtbar belassenen archäologischen Ausgrabung, die Hollein abgesenkt und fast bühnenartig inszeniert hat“. Holleins Entwurf, der den Platz weitgehend vom Autoverkehr befreite, war **künstlerisch anspruchsvoll** und bis ins Detail durchgeplant. Diese *einzigste postmoderne Platzgestaltung dieser Qualität in Österreich* wurde im Jahr 2022 unter **Denkmalschutz** gestellt.

Die Finanzierung dieser 1990er-Umgestaltung erfolgte bereits mit **privater Beteiligung**: Unter anderem war die Michaelerkirche an der Mitfinanzierung beteiligt (kirchliche **Mitfinanzierung**) und es gab Kooperationen mit privaten Investoren. Dieses **Public-Private-Partnership (PPP)**-Modell fand jüngst im Umfeld des Platzes eine Wiederholung: Die **Umgestaltung der Herrengasse** (der nördlich anschließenden Geschäftsstraße) zur **Begegnungszone** im Jahr 2016 wurde *von den Liegenschaftseigentümern initiiert und größtenteils privat finanziert*. Im Falle des Michaelerplatzes formierte sich analog dazu die Anrainerinitiative „**Michaelerplatz plus**“, die bereits 2018 Verbesserungen am Platz einforderte. Diese *Plattform aus Anrainer:innen* drängte auf eine Verkehrsberuhigung und **Attraktivierung** des Platzes (z.B. Begrünung, Sitzgelegenheiten). Nicht zuletzt auf ihr Betreiben hin nahm die Stadt Planungen für eine Neugestaltung auf.

Die jüngste **Neugestaltung des Michaelerplatzes** ab 2023 stand somit im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen: **Private Investoren** (darunter lokale Betriebe und die Kirche) beteiligten sich finanziell mit rund 0,8 Mio. Euro, während die Stadt etwa 7,7 Mio. Euro beisteuerte.

Im Planungsprozess traten **Konflikte** mit einer medienwirksamen kritischen Öffentlichkeit zu Tage, als nach dem Spartenstich eine Liste von 113 Kunsthistorikern, Architekt:innen und Denkmalpfleger:innen Kritik an den ersten Gestaltungsvorschlägen übten. In einer Sitzung des österreichischen Kunstsenats wurden Befürchtungen laut, das historische Ensemble könnte durch unpassende neue Elemente (etwa ein modernes Wasserspiel vor dem Looshaus) beeinträchtigt werden. Auf die Kritik reagierte man mit Anpassungen: Das geplante Wasserbecken wurde gestrichen und die Baumartenwahl nochmals überdacht.

Nutzungskonflikte zwischen Tourismus, Mobilität und Anrainer-Interessen

Aufgrund seiner Lage treten am Michaelerplatz **vielfältige Nutzungskonflikte** auf. Als Schnittstelle wichtiger Touristenpfade treffen dort **Tourismusbedürfnisse** auf den *Alltagsverkehr* der lokalen Bevölkerung. Täglich schieben sich Besuchergruppen durch den Raum, während gleichzeitig Bewohner:innen und Berufstätige der Inneren Stadt den Platz als Durchgang zu Fuß oder mit dem Fahrrad nutzen. Bereits in der Vergangenheit war der Platz kein reiner Fußgängerbereich: Vor der Neugestaltung verliefen hier Fahrspuren für den motorisierten Verkehr (inklusive einer City-Bus-Linie und Fiaker-Stellplätzen), was zu Konkurrenz um den begrenzten Raum führte. **Fußgänger**, oft Touristen, drängten sich an den Randbereichen (z.B. im schmalen Schattenstreifen neben der Michaelerkirche), um den vorbeifahrenden Autos und Kutschen

auszuweichen. Gleichzeitig beklagten Autofahrer und Kutscher gelegentlich Behinderungen durch unaufmerksame Tourist:innen, die unvermittelt die Fahrbahn querten.

Ein markanter Konfliktpunkt betraf die traditionellen **Fiaker** (Pferdekutschen), die am Platz stationiert sind. Für Touriste:innen stellen sie eine attraktive Fahrtmöglichkeit dar, für viele Anrainer:innen hingegen bedeuten sie Lärm und Geruch. Besonders in den warmen Monaten sorgten die Pferde für erhebliche **Geruchsbelästigung**, da Urin und Spülwasser mangels Abflusses in Rinnsalen über das Kopfsteinpflaster bis vor die Kircheneingänge liefen. „Wer schon einmal im Sommer über den Platz gegangen ist, kann ein Lied davon singen, wie das an heißen Tagen riecht“, bemerkte Planungsstadträtin Sima pointiert. Dieses Zitat verdeutlicht das Spannungsfeld zwischen touristischer Inszenierung (Fiaker als Teil des Wien-Klischees) und den **Umwelt- und Aufenthaltsqualitäten** für andere Nutzergruppen. Durch die Neugestaltung versucht man nun, diesen Konflikt zu entschärfen: Die Zahl der Fiaker-**Standplätze** wurde reduziert und ein **Abfluss- und Reinigungssystem** im Pflaster integriert, um stehende Abwässer zu vermeiden. Auch die **Veranstaltungs- und Freizeitnutzung** stand zur Debatte. Obwohl der Michaelerplatz bislang nicht regelmäßig als Eventfläche genutzt wurde (im Gegensatz zu größeren Plätzen wie dem Stephansplatz), gab es Überlegungen, ob eine Umgestaltung ihn attraktiver für kleine Veranstaltungen machen könnte. Hier waren sich Bezirk und Stadt jedoch einig, *keinen Eventplatz oder Rummel* schaffen zu wollen. Der Platz soll also **kein Ort für kommerzielle Events** werden, sondern vor allem dem **täglichen Stadtleben** dienen. Damit reagiert die Planung auf den Wunsch der Anrainer:innen nach **Ruhe und Alltagsnutzbarkeit** in einem Bezirk, der ohnehin durch Touristenandrang belastet ist. Im Zuge der Planungen wurde daher versucht, **Touristengruppen** besser zu lenken (z.B. durch erweiterte Fußgängerzonen-Flächen) und gleichzeitig **Anrainerbedürfnisse** an Sicherheit und Ruhe zu berücksichtigen.

Klimatische, bauliche und infrastrukturelle Herausforderungen

Mehrere **klimatische und infrastrukturelle Defizite** schränkten die Aufenthaltsqualität am Michaelerplatz vor der Umgestaltung ein. Durch die fehlenden Beschattungselemente wie Bäume und die reflektierenden Steinflächen heizte sich der Platz im Sommer stark auf. „Es ist heiß, und es gibt kaum Schatten oder Sitzgelegenheiten“, klagte etwa eine Anrainerin im Rahmen der Erhebungen, was zeigt, dass Bewohner:innen *den Platz an sonnigen Tagen eher mieden*. Die fehlende **Beschattung** und **Aufenthaltsmöglichkeit** führten dazu, dass man – sofern man nicht Tourist:in war – den Platz meist zügig durchquerte, statt ihn als Verweilort zu nutzen. Im Winter kehrte sich das Problem um: Nässe und überfrierende Feuchtigkeit auf dem glatten Pflaster verwandelten Teile der Fläche in **rutschige Zonen**, die für ältere Menschen oder Personen mit **Mobilitätseinschränkungen** eine Gefahr darstellten. **Barrierefreiheit** war generell ein Schwachpunkt der früheren Platzgestaltung: Das historische Kopfsteinpflaster und Niveauunterschiede (Stufen um das Archäologiefeld) erschwerten die Passage für Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwagen erheblich. Es gibt seitens der Bewohnerschaft laufend Beschwerden über den schlechten Zustand des alten Belags, sowie Radfahrer:innen und Eltern mit Kinderwägen die sich über die *“Rumpelpiste“* Michaelerplatz, die ein erschütterungsarmes Fahren praktisch unmöglich machte. Hinzu kam die unübersichtliche Verkehrsführung: Für zu Fuß Gehende gab es keine klar abgegrenzten Wege über den Platz, was insbesondere **mobilitätseingeschränkte Personen** im Mix aus Pflaster, Verkehr und Touristenströmen beeinträchtigte (siehe Abbildung 13).



Abbildung 13: Bodenbelag vor der Umgestaltung des Michaelaplatzes

Die Neugestaltung des Platzes beinhaltet einen barrierefreien Bodenbelag. Zentrales Anliegen war eine durchgehende **Barrierefreiheit**: Durch die Angleichung der Oberfläche und Verwendung von ebenem Natursteinpflaster anstelle der holprigen Steine gehört das Stolpern und Rütteln der Vergangenheit an. Ein **taktiler Leitsystem** wurde integriert, um blinden und sehbehinderten Personen sicherere Orientierung zu ermöglichen. Weiters wurde – als *Klimaanpassungsmaßnahme* – gezielt **Begrünung** eingeplant: Mehrere **XL-Bäume** in großen Pflanztrögen sollen künftig Schatten spenden und das Mikroklima verbessern. Dabei mussten technisch-geologische Hürden gemeistert werden, da sich unter dem Platz ein 9 Meter hohes Gewölbe befindet und man die Bäume quasi „wie in einen Topf“ einsetzen und von unten abstützen muss. In Abstimmung mit dem Denkmalschutz wählte man angepasste Baumarten (Blaseneschen und Ulmen), die sich ins historische Ambiente einfügen. Die neue helle Pflasterung ist **wasserdurchlässig**, wodurch Regenwasser besser versickern kann und weniger Pfützenbildung entsteht – ein Vorteil sowohl bei Starkregen als auch hinsichtlich der Fiaker-Problematik. Ergänzt wird die Infrastruktur durch **Sitzgelegenheiten** und Trinkbrunnen, um Aufenthaltsqualität und Komfort vor Ort zu steigern. Erstmals werden damit ausdrücklich **Verweilangebote** für alle geschaffen, was zuvor schmerzlich vermisst wurde. In Summe resultieren diese Eingriffe in einer deutlichen Verbesserung der **klimatischen Verhältnisse** (mehr Schatten, Kühlung durch Grün und Wasser) und der **Sicherheit** (rutschfeste Beläge, klare Wegführung) am Michaelerplatz.

Soziale Aneignung und alltagspraktische Nutzung durch Bewohner:innen

Mit der Neugestaltung soll der Michaelerplatz verstärkt auch den **Bewohner:innen** als **lebenswerter Stadtraum** dienen – eine Herausforderung in einem Viertel, das stark durch repräsentative Funktionen und Tourismus geprägt ist. Bisher war die *alltagspraktische Aneignung* des Platzes durch die lokale Bevölkerung relativ gering. Zwar querten Anrainer:innen den Raum täglich auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zur Kirche, doch ein längeres Verweilen vor Ort war selten zu beobachten. Gründe lagen, wie beschrieben, in der fehlenden Aufenthaltsinfrastruktur und den von Tourist:innen dominierten Nutzungen. In den Interviews mit den Bewohner:innen wurde beklagt, dass der Platz „eigentlich nur für Touristen da“ sei und im Alltag wenig Anziehungspunkt für echte Wiener:innen biete. Manche **Bewohner:innen** fanden dennoch Wege, sich den Raum anzueignen: So nutzten sie improvisiert die steinernen Brüstungen rund um das Archäologiefeld als Sitzbank, um kurz mit Nachbarn ins Gespräch zu kommen oder auf jemanden zu warten. Auch dienten die Randbereiche (etwa vor der Michaelerkirche oder neben dem Looshaus) als Treffpunkte, da man sich hier aus dem Touristenstrom etwas herausnehmen konnte. Insgesamt bleibt der Michaelerplatz jedoch eher

Transitfläche als Nachbarschaftsplatz, auch weil es zusätzlich zur Umgestaltung eines Mobilitätskonzeptes zur Besucherstromlenkung bedarf um die Dichte zu reduzieren.

Die Umgestaltung bietet Chancen für eine diverse Alltagsnutzung von Besucher:innen und Bewohner:innen, auf Grund der Gestaltung mit Sitzmöglichkeiten und der Beschattung durch Bäume. So gibt es nun ausreichend Sitzbänke, die insbesondere älteren Bewohner:innen *das Pausieren auf halbem Weg durch den Bezirk ermöglichen. Durch die Erweiterung der Fußgängerzone bis an die Kirchenfront und in die Platzmitte entsteht vor der Michaelerkirche ein **neuer Freiraum**, der spontan von unterschiedlichen Gruppen genutzt werden kann – sei es als ruhiger Aufenthaltsort für Anrainer, als Raum für Straßenmusiker oder auch als Wartebereich für Touristengruppen. Die **Halbierung der Verkehrsfläche** zugunsten der Fußgänger:innen hat zudem das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert.*

5. Erste Befunde aus der Learning Journey

Aus den Workshops, Interviews und Go-Alongs mit Entscheidungsträger:innen und Planer:innen lassen sich folgende Erkenntnisse für die zukünftige Prozesse bei der Gestaltung von Stadtentwicklungsprojekten ablesen.

1) **Netzwerk - Stadtdialog:**

Es braucht einen regelmäßigen Austausch von in die Themenfelder Stadtentwicklung und Tourismus involvierten Akteur:innen im Bezirk. Es gibt mannigfaltige Akteur:innen die Projekte zur Verbesserung der Situation implementiert haben. Sowohl die Bezirksvertretung widmet sich intensiv diesem Thema als auch WienTourismus, die WKO und es gibt Prozesse die seitens der Stadtplanung und Akteur:innen wie der Burghauptmannschaft gesetzt werden. Ein kontinuierlicher Austausch über diese Themenfelder wäre notwendig, um einen Überblick über Aktivitäten in dem Bereich zu erhalten. Ein Netzwerk, das alle relevanten Akteur:innen – von Magistraten über Bezirksvertretungen bis zu lokalen Initiativen und Wirtschaftstreibenden – frühzeitig und kontinuierlich einbindet, würde Synergien schaffen. Nur so können komplexe Besitzverhältnisse und unterschiedliche Interessen transparent gemacht und gemeinsam Lösungen entwickelt werden.

2) **Transparente Besitzverhältnisse und städtebauliche Verträge:** Am Beispiel Schwedenplatz zeigte sich, wie wichtig es ist, vor Planungsbeginn die Eigentumsverhältnisse zu klären. Fehlende Einbindung einzelner Grundeigentümer:innen kann Projekte massiv verzögern oder sogar verhindern. Ein weiterer Aspekt hierbei spielen hier städtebauliche Verträge, um klare Rahmenbedingung für die Zusammenarbeit zwischen privaten Investoren und der öffentlichen Hand zu ermöglichen.

3) **Ganzheitliche Gestaltung statt Flickwerk:** Der sogenannte „Fleckerlteppich“ an Einzelmaßnahmen entsteht oft aus Budgetzwängen und fehlender Gesamtstrategie. Ein übergeordnetes Gestaltungskonzept, das von allen politischen Ebenen getragen wird, könnte hier Abhilfe schaffen.

- 4) **Partizipation und Gestaltmöglichkeiten:** Die Beteiligung der Bevölkerung ist essenziell, stößt aber im ersten Bezirk dann an Grenzen, wenn es nach langen Beteiligungsverfahren wie am Schwedenplatz nicht zu einem Ergebnis kam. Viele Bewohner:innen sind durch langwierige Prozesse und geringe Erfolgsaussichten entmutigt, daher sind Formate und Angebote wie jene der Agenda21 ein wichtiger Baustein, um dieses Vertrauen wieder aufzubauen. Ansätze wie ein Nachbarschaftsbudget das Vertrauen stärken odertaktischer Urbanismus bilden eine niederschwellige Maßnahme, um das Vertrauen wieder aufzubauen.
- 5) **Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität:** Begrünung, Kühlung und eine bessere Aufenthaltsqualität stehen im Fokus der nächsten Jahre. Technische Hürden wie unterirdische Leitungen erschweren die Umsetzung, dennoch gibt es Potenzial für temporäre Lösungen und Best Practices aus anderen Städten.
- 6) **Verkehr und Orientierung:** Die Verkehrsberuhigung im ersten Bezirk ist ein zentrales Thema. Ein digitales Zulassungssystem für Busse und ein verbessertes Leitsystem für Fußgänger:innen und Tourist:innen könnten die Sicherheit und Orientierung deutlich erhöhen.

6. Quellen

- Lokale Agenda21 Innere Stadt (2024): Zu Fuß unterwegs in der Inneren Stadt. „Bürgerbeteiligung in Bewegung: Formate und Ergebnisse der Lokalen Agenda Innere Stadt zur Förderung von Fuß- und Radverkehr“. <https://www.yumpu.com/de/document/read/68865248/la21-zu-fuss-unterwegs-innere-stadt-2024>
- Dlabaja, Cornelia (2024): Die Seestadt Aspern – Ein Stadtteil im Werden. Reihe Ethnographie des Alltags. Wien: Böhlau Verlag.
- Dlabaja, Cornelia (2023): Recht auf Stadt: Umkämpfte Infrastrukturen, Zukünfte und Solidaritäten. In: Sattlegger, Sebastian; Miessgang, Madlyn; Grandel, Gunnar: Vages Terrain: Perspektiven auf die Standortwahl von Übermorgen. Verlag TU Academic Press.
- Dlabaja, Cornelia (2016): Das Wiener Brunnenviertel. Urbane Raumproduktionen - Eine Analyse des Wandels. Wien: New Academic Press.
- Dlabaja, Cornelia (2017): Soziale Ungleichheit im Stadtraum - Über harte Kanten der Möblierung, Sichtbarkeit und Zugänglichkeiten im Stadtraum. Wien: Zeitschrift Zoll+ S. 29 - 32.
- Dlabaja, Cornelia; Reinprecht, Christoph; Coufal, Lena; Stoik, Christoph; Habringer, Magdalena; Gerlich, Tanja; Kisch-Soriano da Silva, Katharina (2024): Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern III. Eine Studie zu Wohnkultur und Wohnqualität in der Seestadt. Forschungsbericht MA 50. Stadt Wien.
- Licka, L./ Dlabaja, C./ Grimm-Pretner, D./ Papst, S./ Rode, P./ G. Witthöft/ Wück, R. (2012): Untersuchung der Qualität und Wertigkeit von Freiräumen von innerstädtischen Neubauprojekten und Darstellung innovativer Lösungen. Berichte aus Energie- und Umweltforschung. FreiWERT. (Hrsg.) BMVIT: Wien.
- MA18 (2014) *STEP 2025: Stadtentwicklungsplan Wien; Mut zur Stadt*. Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- MA18 (2020). *Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - polyzentrales Wien*. Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- MA18 (2013). *Handbuch Gender Mainstreaming in der Stadtplanung und Stadtentwicklung*. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/gender/>
- MA23 (2015). *Wiener Strategie für Forschung, Technologie und Innovation*. <https://innovation2020.wien.gv.at/site/files/2015/09/innovatives-wien-2020-bf.pdf> (Zugriff am 26.02.2020).
- MA23 (2024). *Fachhochschul-Förderrichtlinie 2025*. 39. Ausschreibung.
- MA18 (2019) *Fachkonzept – Polizentrales Wien – Mittelpunkt des städtischen Lebens*.
- MA18 (2016). *Smart City Wien Rahmenstrategie – Überblick*.
- M18 (2019). *Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050*.
- MA18 (2020) *Stadtklimaanalyse, Stadthitzekarte*: <https://storymaps.arcgis.com/stories/134065bbccdf4e5c8d2aa6f9cade8297>
- WKW (2022) *Masterplan innere Stadt, Für Wien: Ausgabe 27*. Wirtschaftskammer Wien.
- WienTourismus (2018): *Vistor Economy Strategie*. WienTourismus.