Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen:	Dolores Peneder, Christine Hahn, Lorenzo Ramani, Martina Schmidt, Lukas Burian, Jacqueline Löschel
Titel:	**Kindergarten neu denken – Sprungbrett in die Zukunft**

Antragstext

Wir NEOS haben eine klare Vision: Der Kindergarten ist die erste und wichtigste Bildungseinrichtung, sie ist Sprungbrett in die Zukunft unserer Kinder.

Der Kindergarten ist ein Ort der Entfaltung, an dem Kinder zum ersten Mal außerhalb der Familie Teil einer Gemeinschaft sind. Er ist ein Ort, an dem Kinder wachsen, erste Freundschaften schließen und lernen Konflikte zu lösen. Und er ist ein Ort, an dem Kinder wichtige erste Grundfertigkeiten erlernen, soziale Kompetenzen entwickeln, ihre Talente entdecken, die Neugier geweckt wird und sie in ihrer Entwicklung bestmöglich unterstützt werden. Unser Anspruch ist klar: Wir wollen einen Kindergarten, der allen Kindern die besten Chancen im Leben ermöglicht.
Einen Kindergarten, in dem die bestausgebildeten Pädagoginnen & Pädagogen und Fachkräfte Kinder bei ihrer Entwicklung begleiten, anstatt durch unnötige Bürokratie und Dokumentationspflichten belastet zu werden.
Einen Kindergarten mit kleineren Gruppen, in denen die individuelle Entwicklung jedes Kindes im Mittelpunkt steht. Einen Kindergarten, der die Grundlagen für einen erfolgreichen Bildungsweg schafft und Übergang in die Schule bestmöglich begleitet.

Und einen Kindergarten, in dem Eltern und Pädagoginnen & Pädagogen im Sinne der

Kinder an einem Strang ziehen. Denn eines ist klar: Der Kindergarten kann nicht alles alleine leisten, sondern braucht zwingend eine gute Bildungspartnerschaft mit den Eltern. Diese müssen genauso ihren Beitrag für einen guten Bildungsweg ihrer Kinder leisten.

Die Kindergärten in Wien stehen im Jahr 2026 vor großen Herausforderungen: Noch immer wird der Beruf von Elementarpädagog:innen als wenig anspruchsvoll abgetan. Der Begriff der „Kindergartentante“ ist noch immer nicht gänzlich aus dem täglichen Sprachgebrauch verbannt und echte Wertschätzung gegenüber den vermeintlich nur singenden, bastelnden und spielenden Pädagog:innen bleibt Mangelware.

Pädagog:innen leiden unter hoher Belastung - nicht zuletzt auch aufgrund des Personalmangels. Gleichzeitig muss der Kindergarten heute aufgrund unterschiedlichster, auch gesellschaftlicher Entwicklungen, deutlich mehr leisten als noch vor einigen Jahren. Der Erwartungsdruck steigt enorm. Und all das wirkt sich zunehmend auf die Qualität in der Elementarbildung aus.

Währenddessen erfordern Sprachförderung und echte, gelebte Inklusion in den Kindergärten gerade in Wien unsere höchste Aufmerksamkeit: Die hohe Anzahl an außerordentlichen Schüler:innen wie auch die Tatsache, dass die Nachfrage das Angebot für Plätze für Kinder mit erhöhtem Förderbedarf übersteigt, zeigen deutlich, dass hier noch viel zu tun ist und dies ansonsten vor allem eines bedeutet: Versäumte Chancen. Denn zwei zentrale Grundsätze leiten uns:

1) JEDES Kind hat das Recht auf Bildung und das Recht darauf, Teil einer Gemeinschaft zu sein. Das betrifft insbesondere auch Kinder, die aufgrund einer Beeinträchtigung oder Behinderung am dringendsten Unterstützung benötigen. Inklusion ist kein „nice to have“ - sie ist Selbstverständlichkeit.

2) Es muss und kann nur unser Anspruch sein, dass jedes Kind mit Schuleintritt so gut Deutsch kann, dass es dem Unterricht folgen kann. Sprachförderung muss daher so weit und innovativ gedacht und zur zwingenden Bedingung für jegliche Förderung gemacht werden, dass jedes Kind mit Ende des Kindergartens und damit mit dem Übertritt in die Volksschule über gute Deutschkenntnisse verfügt spricht.

Kinderschutz ist bei allen Punkten das Um und Auf: Gewalt darf im Leben eines Kindes keinen Platz haben. Kinderschutzkonzepte sind kein starres Konzept, sondern müssen gerade auch mit großer Einbindung der Kinderschutzbeauftragten und Kinderschutz-Mentor:innen stets weiterentwickelt und mit Leben gefüllt werden, um geeignete Maßnahmen für Prävention zu implementieren.

Wir geben ein Bildungsversprechen ab: Jedes Kind, das den Kindergarten in Richtung Schule verlässt, verfügt über grundlegende sprachliche, sozial-emotionale, motorische und alltagspraktische Kompetenzen und hat bereits ein altersgerechtes Level an Eigenverantwortung und Selbständigkeit entwickelt. Und wir geben das Versprechen ab, nicht nur jedem Kind bestmögliche Chancen zu eröffnen, sondern wollen dabei unterstützen, glückliche, lebensfrohe und selbstbewusste Kinder in diese Welt zu entlassen.

Unsere Vision ist klar: Der Kindergarten soll eine Chancenwerkstatt werden, in der jeder kleine Mensch zu einer mutigen, neugierigen und lebensfrohen Person heranwachsen kann; ein Sprungbrett hin zu Neugier, Talentförderung und bester Bildung ab Tag eins.

Dafür braucht es einen echten Kulturwandel: Die Elementarpädagogik darf nicht mehr als „Beiwagerl“ innerhalb des Bildungssystems angesehen werden, sondern als zentrale Institution der Bildungslaufbahn. Denn bereits im Kindergarten werden entscheidende Weichen für den weiteren Lebensweg gestellt.

Damit es den Kleinsten gut geht, müssen wir groß denken. Wie muss der Kindergarten der Zukunft aussehen, welche ersten Schritte müssen wir setzen und wie ist unser langfristiges Zielbild? Ohne Denkverbote, ohne Tabus und den Mut, Bildung von Anfang an neu zu denken.

1) Der wichtigste Job in dieser Stadt: Chancenmacher:in

Die größten Energiequellen für Elementarpädagog:innen sind die erlebte Wirksamkeit und damit die direkte Arbeit mit den Kindern. Leider sind sie eine Berufsgruppe, die noch immer mangelnder Wertschätzung ausgesetzt ist. Noch immer wird ihre Tätigkeit kleingeredet und nicht ernst genug genommen. Dabei sind sie Chancenmacher:innen und haben einen der wichtigsten Berufe in dieser Stadt inne. Der österreichweite Personalmangel und die alltägliche Belastung, die durch multiple Herausforderungen bei gleichzeitig großen Gruppen im Kindergarten einhergeht, trüben allerdings die ursprüngliche intrinsische Motivation, mit der Elementarpädagog:innen in ihren Job gestartet sind.

a. Personalmangel bekämpfen durch Aufwertung des Berufsimages

Es gibt derzeit unterschiedliche Wege Elementarpädagog:in zu werden: Von den Bafeps über Hochschulstudien bis zum Quereinstieg. Das wollen wir weiterhin beibehalten und Ausbildungsplätze ausbauen. Das Berufsimage muss auch über geeignete Kampagnen und Vorbilder gestärkt werden. Fortbildungen zu insbesondere

Sprachförderung, Inklusion und Elternarbeit sollen mit Boni ausgestattet werden.

b. Fixes Ausbildungsgeld

Solange ein akuter Personalmangel besteht, soll (ähnlich wie bei anderen Berufsgruppen, z.B. der Polizei) ein Ausbildungsgeld für die Dauer der Ausbildung gezahlt werden. Dies gibt es bereits für arbeitssuchende Menschen durch Kooperation mit dem waff. Genau hier wollen wir weiter ansetzen und ausbauen.

Geld ist nicht alles, aber konkurrenzfähige Gehälter sind später unabdingbare Voraussetzung für eine Attraktivierung des Berufs.

c. Ausbildungsoffensiven:

Informationskampagnen sowie Schaffung weiterer Ausbildungsplätze sind weitere unabdingbare Schritte zur Bekämpfung des Fachkräftemangels.

d. Sprachkenntnisse

Nur mit hohen Sprachkenntnissen des Personals kann jene Qualität im Kindergarten bestehen und ausgebaut werden, die es für die beste Entwicklung und Sprachförderung der Kinder braucht: Das bedeutet für Pädagog:innen selbstverständlich und zwingend Deutschkenntnisse auf dem Niveau C1 und für Assistenzpersonal auf B2-Niveau des europäischen Sprachrahmens.

e. Mehr Zeit für jedes Kind

Gruppengröße reduzieren: Ein Stufenplan mit ersten Schritten

Wir reduzieren die Gruppengröße mit unserem Stufenplan in einem ersten Schritt von 25 auf 22 Kinder pro Kindergartengruppe – jährlich um ein Kind pro Gruppe ab 2028. Langfristig werden die Gruppengrößen noch weiter verkleinert. Kleinere Gruppen bedeuten mehr Zeit, um jedes Kind in seiner Einzigartigkeit zu sehen, individuell zu fördern und gut auf die Schule vorzubereiten. Kleinere Gruppen bedeuten auch weniger Belastungen für Kinder und Personal durch weniger Lärm und mehr Rückzugsmöglichkeiten.
Kleinere Kinder-Personal-Relationen und kleinere Gruppen sind mit besserer Qualität verbunden. Deshalb ist unser langfristiges Ziel ein Betreuungsschlüssel für 0 – 3-Jährige: 1:4 und für 3 – 6-Jährige: 1:7,5.

f. Vorbereitung ist Zeit, die zählt

Wir wollen den Pädagog:innen die Zeit geben, die gute Arbeit erst möglich macht. Die Vorbereitungszeit wird gesetzlich verankert und zunächst auf sechs Stunden pro Woche, langfristig auf acht Stunden bei Vollzeitanstellung ausgebaut. Dazu kommt eine Konzeptionswoche als kinderdienstfreie Zeit für Vor- sowie Nachbereitung vor dem Kindergartenjahr, die z. B. für die Jahresplanung und das Einarbeiten neuer Kolleg:innen genutzt werden kann.

g. Weniger Zettelwirtschaft, mehr Zeit für das Relevante

Wir setzen uns dafür ein nicht - pädagogische, administrative Aufgaben, die besonders zeitintensiv sind, auf ein Minimum zu reduzieren, damit Zeit für pädagogische Führung, Teamarbeit,- und Entwicklung sowie Lösung standortspezifischer Herausforderungen besteht. Innovative Tools – gerade auch zum Management des Kindergartens – sollen sowohl den Alltag des Personals auch der Eltern erleichtern. Ein einheitliches System für die Wiener Kindergärten (schnelle Kommunikation, beste Datenlage, wenig Bürokratie) bildet hierfür die Grundlage.

h. Berufseinsteiger:innen gut begleiten

Durch „training on the job“ werden Berufseinsteiger:innen das erste oder die ersten zwei Jahre durch Mentor:innen begleitet, die unmittelbares Feedback geben und beim Onboarding unterstützen, Erfahrungswerte mitgeben und bei Herausforderungen als zusätzliche Ansprechpartner:innen fungieren.

i. Professionalisierung und Communitybuilding

Leadership-Programme zur Stärkung aktueller und zukünftiger Führungskompetenzen, professionelle Learning Communities für einen vernetzten Erfahrungsaustausch und neuen Forschungserkenntnissen sowie staatliche Training Awards für innovative und zukunftsweisende Konzepte ergänzen die Maßnahmen zur Professionalisierung dieses wertvollen Berufs.

j. Pädagogische Leitung von der Administration trennen

Wir trennen Leitung Pädagogik von der Administration, die es innerhalb eines Kindergartens gibt. Wir verfolgen damit das Ziel, pädagogische Führungskräfte von bürokratischen Pflichten zu entlasten, sodass sich gerade Elementarpädagog:innen auf ihre pädagogischen Kernaufgaben, auf ihre Teamleitung

und Kindergartenentwicklung konzentrieren können.

k. Attraktivierung des Berufs

i. Interne Karrierewege stärken:

Wir setzen uns für klarere Rollendifferenzierungen durch spezifische Weiterbildungen ein. Der Aufstieg von der Assistenz zur Elementarpädagog:in bis zur Leitung soll leichter, flexibler und reibungsloser möglich werden. Viel zu oft liegt es nicht an der Qualifikation oder an der Motivation von Fachkräften, sondern an bürokratischen Hürden, die eine berufliche Veränderung innerhalb des Systems verwehren.

ii. Neue Karrierewege zeichnen:

Dazu gehört auch, den Wechsel oder Umstieg für Fachkräfte z.B. zwischen Kindergarten und Volksschule in beide Richtungen zu erleichtern, um vielfältige berufliche Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.
Gleichzeitig wollen wir den Quereinstieg durch entsprechende begleitende Weiterbildungsangebote erleichtern.

iii. Mehr Freiräume, dort wo es möglich ist:

Wir wollen etwa Home-Office als Zusatzoption für örtliche Flexibilität, wie etwa für die Vorbereitungszeit, ermöglichen.

iv. Männer im Beruf:

Noch immer gibt es viel zu wenig Elementarpädagogen, die als männliche Vorbilder dienen. Ein moderner Kindergarten der Zukunft soll die Vielfalt unserer Gesellschaft widerspiegeln und einem fortschrittlichen Männerbild entsprechen. Dafür braucht es auch ein gesellschaftliches Umdenken: Männer müssen selbstverständlich als gleichwertige und kompetente Bezugspersonen wahrgenommen werden. Die Arbeit im Kindergarten darf weder als typisch weiblich noch als typisch männlich gelten, sondern muss als wertvoller Beitrag zur Bildung und Entwicklung kommender Generationen anerkannt werden. Um mehr Männer für diesen Beruf zu begeistern, braucht es gezielte Maßnahmen bereits während der Schulzeit. Ein weiterer Schlüssel könnte dabei auch der Zivildienst sein, der bereits jetzt im Kindergarten absolviert werden kann. Mehr Bekanntheit dieser Möglichkeit sowie eigene Werbekampagnen könnten dazu beitragen, dass sich mehr Zivildiener gerade für den elementarpädagogischen Bereich melden. Gleichzeitig

können dadurch traditionelle Rollenbilder aufgebrochen und sowohl bei Eltern als auch in der Gesellschaft das Bewusstsein dafür gestärkt werden, dass Elementarpädagogik ein Beruf für alle Geschlechter ist.

2) Deutsch wieder zur gemeinsamen Sprache machen

Kinder benötigen beim Schuleintritt ausreichende Sprachkompetenzen, um dem Unterricht folgen zu können. Die hohe Anzahl an außerordentlichen Schüler:innen belegt, dass trotz zahlreicher Maßnahmen, wie etwa der initiierten Sommerdeutschkurse für Schulneulinge und ihrer Erweiterung, es hier mehr als genug zu tun gibt.

Daher ist unser Ziel:

a. **Sprachcluster** im Kindergarten **aufbrechen**: Eine Kindergartengruppe soll künftig nur bis zu fünf Kinder mit derselben nicht – deutschen Alltagssprache, also maximal ein Fünftel der Gruppe, besuchen dürfen. Das bedeutet, dass es in einer Gruppe mehrere Kinder mit nicht-deutschen Alltagssprachen geben darf, allerdings dürfen jeweils nur 20% dieselbe nicht-deutsche Alltagssprache sprechen. So wird Deutsch automatisch die Sprache, in der die Kinder miteinander spielen und kommunizieren.
Diese Regel hilft gerade den Kindern, die zuhause kein Deutsch hören. Sie bekommen im Kindergarten die Sprache mit, die sie für die Schule und das Leben in Österreich brauchen.

b. **Sprachförderung** soll bereits in der **Ausbildung** fest verankert werden, damit jede Fachkraft automatisch ausgebildete Sprachförderkraft ist. Nur eine alltagsintegrierte Sprachförderung ist nachhaltig erfolgreich. Sprachförderung soll den ganzen Tag lang Teil des Alltags sein und nicht nur für wenige Stunden, denn die Förderung der Sprache soll ganz natürlich dort passieren und sich beiläufig im Alltag entwickeln, wo sich Kinder gerade befinden. Um erfolgreich und wirksam zu sein, soll Sprachförderung rund um die Uhr durch vorhandene Bezugspersonen alltagsintegriert und entwicklungsgerecht erfolgen.

c. **Sommerdeutschkurse** sollen vor der Einschulung für jene Kindergartenkinder verpflichtend werden, die für die 1. Klasse Volksschule voraussichtlich als außerordentlich einzustufen sind.

d. Auch den Kindergartenbesuch in den Sommermonaten vor Schuleintritt und den Besuch von Sprachförderangeboten wollen wir verpflichtend machen – damit jedes Kind alle Chancen erhält.

e. Wir fordern eine **Ressourcenzuteilung nach Sozialindex** ähnlich zum Chancenbonus des Bundes: ein Plus an Ressourcen soll es dort geben, wo besondere Herausforderungen bestehen. Mit diesen Mitteln kann etwa folgendes finanziert werden:

f. **Zusätzliche private Anbieter von Sprachförderung** in den Kindergärten: In Kindergartengruppen mit besonders großen sprachlichen Herausforderungen soll es auch unbürokratisch möglich sein, private kindgerechte Sprachförderangebote zu ermöglichen.

g. **Das zweite verpflichtende Kindergartenjahr:** Die vom Bund geplante Maßnahme soll gerade jene erreichen, für die ein Besuch aufgrund einer anderen Alltagssprache als Deutsch besonders sehr förderlich ist.

h. **Feste Verankerung von Lesepat:innen:** Ehrenamtliche Lesepat:innen bringen Kindern die Welt der Bücher näher und verbessern dadurch ihre Bildungschancen. Wir setzen uns für mehr Lesepat:innen ein – gerade vor dem Hintergrund einer immer digitaler werdenden Gesellschaft und damit oft vernachlässigten Leseförderung bei den Kleinsten. Das wollen wir durch Incentivierung (z.B. Anrechenbarkeit fürs Studium, Arbeit, Ausbildung) forcieren.

i. **Erweiterung der Besuchspflicht** von 20 auf 30h pro Woche für Kinder mit Sprachförderbedarf.

j. Auch wenn klar ist, dass die allermeisten Kindergartenträger hervorragende Arbeit leisten und Elementarpädagog:innen ihr Bestes geben: Konkrete Anstrengungen, die im Bereich der Sprachförderung getätigt werden, sollen regelmäßig nachgewiesen werden. Träger, die dem Auftrag der Sprachförderung durch Kennzahlen, konkrete Daten zu Initiativen, Deutschkenntnissen des Personals, Fortschrittsberichte, etc., nicht nachkommen, sollen ihren Anspruch auf **Förderung nicht nur verwirken - der betroffene Kindergarten soll umgehend geschlossen werden**.

k. Die Mitwirkung der Eltern und eine regelmäßige und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Kindergartenpersonal sind ein Schlüsselelement. Ohne sie kann das Erlernen der deutschen Sprache der Kinder nicht funktionieren. **Daher braucht es für diese Mitwirkung der Eltern eine Verpflichtung**. Wir fordern die Bundesregierung auf, in der **Reform der Sozialhilfe** nicht nur eine effektive Teilhabe für sich selbst durch Deutsch und wertefokussierte Integrationsprogramme zu verankern, sondern auch für ausreichend Integrationsmaßnahmen für ihre Kinder in Form einer engen Zusammenarbeit mit dem Kindergarten zu sorgen.

3) Eltern sind Bildungspartner:innen

Die Bildungspartnerschaft zwischen Kindergarten und Eltern / Erziehungsberechtigten muss von den Grundsätzen des Respekts, der Wertschätzung, Beteiligung und Transparenz sowie Verständnis geprägt sein.
Eltern wollen das Beste für ihre Kinder. Klar ist aber: Der Kindergarten kann nur ergänzend und nicht ersetzend wirken. Gerade wenn es um gesellschaftliche Entwicklungen (wie etwa das Smartphone und seine schädigende Wirkung auf Kleinkinder) geht, muss es ein Bewusstsein für die Verantwortung innerhalb der Familie und ein klares Rollenverständnis auch in Bezug auf den Kindergarten geben: Was kann dieser leisten und was nicht? Eltern müssen deshalb noch besser und verbindlicher in die Bildungspartnerschaft mit dem Kindergarten einbezogen werden: Nicht im Sinne eines einseitigen, bevormundenden Verhältnisses, sondern einer kooperativen Partnerschaft auf Augenhöhe.

Unser Ziel:

a. Haltung, Kultur, Leitbild sowie jeweilige Jahresplanungen inklusive bestehender Schwerpunkte, Herausforderungen und Neuerungen sollten den Eltern **transparent, regelmäßig und offen** im Rahmen von Elternabenden und über neue Medienformate vermittelt werden. Denn jedes Haus soll Autonomie haben und Verantwortung tragen. Dies bewirkt Qualitätssicherung, Kommunikation auf Augenhöhe sowie partnerschaftliches Vertrauen in die Arbeit und die Anstrengungen der Bildungspartner:innen Kindergarten und Eltern. Es erzeugt ein klareres Bild darüber, was das eigene Kind lernt, wie es in seiner Entwicklung unterstützt wird und welche weiteren Schritte gegebenenfalls gesetzt werden sollten. Zusätzlich hilft offene Kommunikation ein besseres Bild über die weitreichende Arbeit von Elementarpädagog:innen zu bekommen und auf gesellschaftlicher Ebene die Wertschätzung für die pädagogische Arbeit zu steigern.

b. **Verpflichtende Mitwirkung von Eltern** im Rahmen der Entwicklungsgespräche bei sonstiger Verwaltungsstrafe. Denn Eltern haben nicht die Option - sondern die Pflicht - sich einzubringen. Bevor Strafen verhängt werden, soll das Gespräch gesucht sowie etwaige Kommunikationsprobleme (etwa durch Dolmetschtools) aus dem Weg geräumt werden.

c. Angebote von Elternkursen zum Thema Elternbildung

Angebote, die erzieherische, familiäre und persönliche Kompetenzen der Eltern stärken, z. B. Vorträge von Expert*innen zu Erziehungsthemen oder Workshops sollen zunächst freiwillig sein, aber in langfristiger Sicht gekoppelt mit dem

Eltern-Kind-Pass Verbindlichkeit bekommen. Denn Bildung geht alle etwas an. Im Gegenzug soll es Elternunterstützungspakete geben, die weitreichende Hilfe für Familien bei gesellschaftlich oder pädagogisch relevanten Themen bieten.

d. Dafür wird ein eigenes Bildungszentrum für Eltern der Stadt Wien für Informationsformate (Kurse, Workshops, Elternabende) eingerichtet, das ähnlich wie das Education LAB eine Vernetzung von Eltern und Stakeholdern, Institutionen und wichtigen Ansprechpartner:innen ermöglicht.

e. Sprachförderung ist nicht nur Aufgabe des Kindesgartens. Bei unzureichender Entwicklung über längere Zeit hinweg sind Eltern verpflichtet, ihren Kindern eine entsprechende Sprachförderung privat zukommen zu lassen - auf welche Art und Weise auch immer - und Fortschritte zu dokumentieren. Bei ausbleibendem Erfolg sollte es Konsequenzen, die von einer Verwarnung über ein verpflichtendes Beratungsgespräch bis zu Bußgeldern reichen können, geben.

4) Inklusion ist eine Haltung, die wir leben.

Es ist und muss unser Anspruch sein, Inklusion in allen Bildungseinrichtungen zu leben. Angebote müssen so gestaltet werden, dass kein Kind ausgeschlossen wird, sondern eine vollwertige Zugehörigkeit ohne Etikettierung zur Selbstverständlichkeit wird. Der Kindergarten soll als Stütze erlebt werden, auf die sich Eltern verlassen können. Wir wollen, dass Kinder mit unterschiedlichen Bedürfnissen gemeinsam lernen, spielen und aufwachsen können. Denn genau darin liegt eine große Stärke: Kinder lernen voneinander, entwickeln Verständnis füreinander und wachsen ganz selbstverständlich in eine vielfältige Gesellschaft hinein.
Am Ende geht es um mehr als Bildung. Es geht darum, wie wir als Gesellschaft zusammenleben wollen. Wir wollen eine Stadt sein, in der Vielfalt als Bereicherung gesehen wird – und in der alle Kinder die gleichen Chancen bekommen, ihren Weg zu gehen.

a. Mit dem neuen **Inklusionsgesetz** sind bereits erste Weichenstellungen erfolgt, mit dem die Grundlage für neue Inklusionsplätze für Kinder mit Behinderung, Beeinträchtigung und chronischer Krankheit gebildet worden ist, in städtischen wie auch privaten Kindergärten. Wir aber haben ganz klar die **Auflösung von Integrationsgruppen** als politische Zielsetzung. Stattdessen soll es in jeder regulären Gruppe selbstverständlich Integrationsplätze und damit eine vollständige Öffnung für alle Kinder unabhängig von ihren Bedürfnissen geben. Im ersten Schritt soll dies bei den 0-3-Jährigen: 10 Plätze (9+1); bei 3-6-Jährigen: 18 Plätze erfolgen (16+2).

b. Eltern sollen verbindlicher in **Diagnostik und Förderung** eingebunden werden, ohne Angst vor einer Stigmatisierung.

c. Unterstützungsmaßnahmen sollen hierfür **niedrigschwelliger** vorhanden sein und nicht erst zu einem Zeitpunkt, an dem eine vollständige und feststehende Diagnose da ist.

d. Eine **effektivere Förderung von Kindern** mit besonderen Förderbedarfen durch zusätzliche Fachkräfte, etwa Logopäd:innen, soll die bestmögliche Unterstützung für Kinder und Eltern bieten.

e. Wir fordern **inklusive Pädagogik** als fixen Bestandteil der Ausbildung für Pädagog:innen zu implementieren, um Vielfalt von Anfang an gerecht zu werden und zwischen Kindern keine Unterschiede mehr zu machen.

5) Letztes Kindergartenjahr als Brückenjahr zur Schule

Der Übertritt vom Kindergarten in die Schule ist für Kinder und ihre Familien eine große Umstellung und Herausforderung. Gerade aktuelle Entwicklungen zeigen, dass es dringend eine bessere Abstimmung zwischen Kindergarten und Schule braucht. Die Transition vom Kindergarten in die Volksschule ist oft nur sehr rudimentär als Prozess, wenn überhaupt vorhanden. Dabei ist genau das der Schlüssel für eine weitere erfolgreiche Bildungslaufbahn. Wir werten daher das letzte Kindergartenjahr auf und legen besonderen Fokus auf einen aktiv gestalteten Übergang vom Kindergarten in die Volksschule. Davon profitieren Kinder, Eltern und Fachkräfte gleichermaßen. Ein erfolgreicher Übergang ist dann gelungen, wenn sich ein Kind in der Schule wohl fühlt, die gestellten Anforderungen bewältigt und die Bildungsangebote für sich optimal nutzt und Lehrer:innen über Stärken und bestehende Herausforderungen so gut Bescheid wissen, dass sie auf diese gut eingehen können.

a. Ein eigener **Lehrplan** für das letzte Kindergartenjahr legt zusätzlich zum Bildungsrahmenplan für Elementarpädagogik noch konkreter Lerninhalte und Lernziele fest. In der Methodik wird bewusst darauf Wert gelegt, dass es einen Übergang von spielorientierter und alltagsintegrierter Elementarpädagogik zu schulischem Lernen gibt.

b. Es wird ein **individueller, verbindlicher Bildungsplan** für jedes Kind erstellt: dieser wird nicht einseitig von den Pädagog:innen verfasst, sondern entsteht durch gemeinsames Zutun der Fachkräfte, Einschätzung und Erfahrung der Eltern oder Erziehungsberechtigten, sowie Interessen, Wünsche und Anliegen des Kindes. Dieser kann stets abgeändert und weiterentwickelt werden und wird am

Ende der Kindergartenzeit für eine bessere Transition der Schule übergeben.

c. Im Rahmen von **Kooperationen zwischen Schul- und Kindergartenstandorten** finden nicht nur gegenseitige Besuche und gemeinsame Projekte statt, sondern gibt es eine Zusammenarbeit von Fachkräften von Schule und Kindergarten in multiprofessionellen Teams: Volksschulpädagog:innen arbeiten stundenweise im Regelbetrieb an Kindergartenstandorten mit und Elementarpädagog:innen arbeiten vor allem in der ersten Zeit nach dem Schulstart in den Schulen direkt im Unterricht mit und begleiten Kinder in diese neue Lebens- und Bildungsphase.

d. **Gemeinsame Elternabende** runden einen guten Übergang ab.

6) Innovation & Freiräume für Neues

Innovation ist der Katalysator für Fortschritt. Für einen modernen Kindergarten der Zukunft braucht es ein Weiterdenken und eine Öffnung für neue Ideen, die Kindern und Eltern gleichermaßen jene Unterstützung bietet, die den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen entspricht.
Deshalb wollen wir:

a. Die Öffnung des Kindergartens für **neue Berufsgruppen,** wie etwa für Logopäd:innen, Ergotherapeut:innen, Physiotherapeut:innen und andere Berufsgruppen, die fachspezifische Expertise besitzen, damit Kinder individueller gefördert werden können, aber auch das pädagogische Personal entlastet wird.

b. Damit einhergehend den Einsatz von **multiprofessionellen Teams** und Grätzlteams, die durch ihre interdisziplinäre Zusammenarbeit rasche Unterstützung zukommen lassen können.

c. Die Ausrollung eines **Kindergartenentwicklungsprogramms ähnlich zum „Wiener Bildungsversprechen“,** um Kindergärten mit besonderen Herausforderungen gezielt in ihrer standortspezifischen Entwicklung zu begleiten und durch gezielte Unterstützungsmaßnahmen individuell, eigenverantwortlich und nachhaltig zu stärken.

d. „Bildungschancen“ für die Wiener Kindergärten: Kindgerechte Angebote wie Workshops direkt in den Kindergarten bringen.

e. Die Implementierung von **Kindergartensozialarbeit** / aufsuchender Sozialarbeit „Kindergarten kommt nachhause“:

i. Möglichkeit der aufsuchenden Sozialarbeit für Familien in schwierigen Lebenslagen oder Familien, bei denen die pädagogische Leitung es für sinnvoll und zweckmäßig erachtet, um ein Kind mit besonderen Herausforderungen bestmöglich in der Bildungslaufbahn zu unterstützen. Dies bedeutet konkret:

1. mind. zwei individuelle Elterngespräche pro Jahr

2. Zwei Hausbesuche durch pädagogische Fachkräfte im Rahmen der kooperativen Bildungspartnerschaft

3. Individuelle Familienpartnerschaftsvereinbarungen (etwa zum Thema Sprachförderung)

4. Eltern werden in pädagogische Arbeit noch aktiver auf Basis des individuellen Bildungsplans einbezogen

f. Den Kindergarten noch stärker als **Begegnungsort für Familien** zu etablieren. Noch immer ist dieser viel zu oft eine „Insel“. Zwar besteht viel Kontakt unter den Eltern und dem Kindergartenpersonal, doch fehlen häufig die entsprechenden Begleitmaßnahmen, die Brücken bauen, z.B. Workshops, Elterncafés und Informationsabende.

g. Wir sind für die Einführung eines **digitalen Bildungspasses**, etwa in Form einer Smartphone-App, der die Bildungslaufbahn jedes Kindes begleitet und mit einem unkomplizierten Zugang zu Beratungs- und Unterstützungsleistungen verbindet. Indem wir Bildungslaufbahnen dokumentieren, können wir bei problematischen Entwicklungen früher und zielgerichteter gegensteuern. Dies könnte auch in den Eltern-Kind-Pass implementiert werden und durch verbindliche Module hohe Wirksamkeit erlangen.

h. Gerade Demokratie muss frühzeitig vermittelt werden. Kindergärten können als **„Kinderstube der Demokratie“** fungieren: Etwa indem sie weiterhin und verstärkt im Rahmen ihrer Konzeption eindeutig festlegen, worüber Kinder mitentscheiden dürfen und wie Beteiligungsverfahren geregelt sind. Das stärkt die Selbstwirksamkeit von Kindern von Beginn und zeigt, dass ihre Stimme zählt.

i. **MINT – Projekte:** Die Förderung des spielerischen Interesses an Mathematik, Naturwissenschaften, Technik und Informatik kann schon früh erfolgen und passiert bereits in vielen Kindergärten. Dabei werden auch die Problemlösungskompetenz, die natürliche Neugier, Abbau von Hemmungen und logisches Denken geschärft. Durch unterschiedliche naturwissenschaftliche Projekte, die alters,- und entwicklungsgerecht vermittelt werden, kann ein

Kindergarten zu einem Haus der Forscher:innen werden.

7) Ein zeitgemäßes Fördersystem als zentraler Pfeiler

Für eine qualitätsvolle Elementarbildung braucht es ein effektives Fördersystem. Die Trägerlandschaft im elementarpädagogischen Bereich ist groß und vielfältig – gerade deshalb muss die Leitung und Steuerung einer durchgehend qualitätsvollen Elementarbildung gewährleistet sein. Deshalb braucht es eine umfassende Modernisierung des Fördersystems, die einerseits Trägern Raum und Autonomie gibt, aber auch klare Ziele setzt und Eltern die Sicherheit gibt, qualitativ hochwertige Kinderbildung und -betreuung in allen Kindergärten, egal bei welchem Träger oder einem öffentlichen Standort, zu bekommen.
Das Ziel ist eine effiziente und moderne Verwaltung mit einer effektiven Kontrolle und Steuerung, damit das, was wir machen, und das, was wir wollen, auch tatsächlich bei den Kindern ankommt. Fördergeldmissbrauch muss ein rigoroser Riegel vorgeschoben werden: Seit der von uns initiierten „Aktion scharf“ werden strengere Regeln bei den Kindergarten-Förderungen durchgesetzt. Seitdem wird verschärft kontrolliert und Trägerorganisationen, die sich nicht an die Regeln halten, werden gekündigt. Daran halten wir fest.

Deshalb setzen wir uns in weiterer Folge ein für:

a. Ein **faires, transparentes und finanziell nachhaltiges Fördersystem**, das die Verteilung der finanziellen Mittel stärker am Bedarf der Kinder ausrichtet. Es bedarf eines Sockelbetrags für alle Kindergartenträger, welcher ergänzt wird durch messbare Leistungen und Kennzahlen in folgenden Bereichen: 1) gelebte Inklusion 2) Sprachstand und Sprachförderung 3) Innovation.

b. **Digitalisierung und der Einsatz von KI** etwa zur Prüfung von Belegen und zur schnelleren Abwicklung administrativer Angelegenheiten. Dies soll, gemeinsam mit anderen Maßnahmen, wie etwa neuen, standardisierten Prozessen, Fördergeldmissbrauch einen rigorosen Riegel vorschieben.

c. Bei so umfassenden Veränderungen braucht es auch eine **Anpassung der Verwaltungsstrukturen**, die sich weiterentwickelt, Schnittstellen und Kompetenzbereiche neu aufstellt und definiert.
Datensysteme, die an ihre Grenzen der Belastbarkeit stoßen, müssen neu aufgesetzt und weiterentwickelt werden. Ein besserer Datentransfer soll die Bildungslaufbahn der Kinder besser begleiten und bestmöglich unterstützen.

8) Raum. Gemeinschaft. Miteinander.

Der Kindergarten ist ein Ort des Lernens, der Gemeinschaft und des Miteinanders. Genau das muss sich auch räumlich und physisch widerspiegeln.
Statt einer Ansammlung gleichartiger, voneinander abgetrennter Gruppenräume und eines klassischen Zimmer-Flur-Schemas soll der Kindergarten als offene, vernetzte und flexible Lernlandschaft gestaltet werden. Ein großzügiger, zentraler Begegnungsraum bildet dabei das gemeinschaftliche Herzstück. Ergänzt wird dieser durch Bereiche für gestalterisches, naturwissenschaftliches und technisches Arbeiten, kleine Forschungs- und Arbeitsnischen, Sichtverbindungen zwischen den Räumen sowie Flächen zur Dokumentation der Projekte der Kinder. Flexible Raumkonstellationen ermöglichen es, die Lernumgebung an unterschiedliche Bedürfnisse und Entwicklungsphasen anzupassen. Kinder sollen sich frei zwischen verschiedenen Lernzonen bewegen und zwischen bewegungsintensiven Aktivitäten, unterschiedlichen Spielformen, konzentriertem Arbeiten sowie Tätigkeiten in kleinen und größeren Gruppen wechseln können. Akustisch abtrennbare Bereiche bieten gleichzeitig Raum für Rückzug und Ruhe.

Stabile räumliche Strukturen geben den Kindern Orientierung und Zugehörigkeit, während flexibel gestaltbare Bereiche neue Projekte, Begegnungen und Lernerfahrungen ermöglichen. Grüne Architektur ergänzt diese Bildungslandschaft, denn jeder Kindergarten sollte über ausreichend gestaltete Außenbereiche in unmittelbarer Nähe verfügen, die durch ihr Angebot motorische Defizite, die bereits im Kindergartenalter auftreten, ausgleichen können.

Daneben stehen wir für:

a. Hitzeschutz

Wir wollen Kindergärten wirksam vor sommerlicher Überhitzung schützen. Vorrang haben außenliegende Beschattung, Begrünung und bauliche Maßnahmen. Beschattungssysteme sollen robust, einfach bedienbar und bei automatischer Steuerung auch manuell steuerbar sein.

Wo diese Maßnahmen nicht ausreichen, um auch während länger anhaltender Hitzewellen verträgliche Raumtemperaturen sicherzustellen, soll ergänzend energieeffiziente aktive Kühlung zum Einsatz kommen. Denn auch wenn zunächst anderen Maßnahmen der Vorrang gegeben werden sollte, sind in vielen Fällen Klimaanlagen die wirksamste Option, insbesondere bei länger andauernden Hitzewellen von teils 40 Grad. Unterstützung durch etwa Elterninitiativen soll unbürokratisch ermöglicht werden.

b. Sanierungen und Dekarbonisierung

Wir setzen Sanierungsoffensiven und bauen diese für Kindergärten aus. Damit passen wir die Gebäude an aktuelle Anforderungen an. Den prioritären Fokus legen wir auf Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Klimawandelanpassung.

c. **Smarte Arbeitsumgebung:** Der Kindergarten ist oft von einem hohen Geräuschpegel, nicht-ergonomischen Ausstattungen und mangelnden Erholungs- und Rückzugsmöglichkeiten geprägt. In der Folge können körperliche und psychische Beeinträchtigungen entstehen, die älteren und hochqualifizierten Pädagog:innen einen Verbleib in ihrem Beruf erschweren. Wir müssen daher darauf achten, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, die Gesundheitsbelastungen durch Stressfaktoren wie Lärm vorbeugt. Eine automatisierte Eingangskontrolle, Planungswerkzeuge für effiziente Arbeitsorganisation und Pausengestaltung oder intelligente Technologien zur Lärmreduktion könnten hier Abhilfe schaffen.

PDF-Upload

Entwurf Antrag LMV 14.11.2026

„Kindergarten neu denken – Sprungbrett in die Zukunft“

Wir NEOS haben eine klare Vision: Der Kindergarten ist die erste und wichtigste Bildungseinrichtung, sie ist Sprungbrett in die Zukunft unserer Kinder.
Der Kindergarten ist ein Ort der Entfaltung, an dem Kinder zum ersten Mal außerhalb der Familie Teil einer Gemeinschaft sind.
Er ist ein Ort, an dem Kinder wachsen, erste Freundschaften schließen und lernen Konflikte zu lösen.
Und er ist ein Ort, an dem Kinder wichtige erste Grundfertigkeiten erlernen, soziale Kompetenzen entwickeln, ihre Talente entdecken, die Neugier geweckt wird und sie in ihrer Entwicklung bestmöglich unterstützt werden.
Unser Anspruch ist klar: Wir wollen einen Kindergarten, der allen Kindern die besten Chancen im Leben ermöglicht.
Einen Kindergarten, in dem die bestausgebildeten Pädagoginnen & Pädagogen und Fachkräfte Kinder bei ihrer Entwicklung begleiten, anstatt durch unnötige Bürokratie und Dokumentationspflichten belastet zu werden.
Ein Kindergarten mit kleineren Gruppen, in denen die individuelle Entwicklung jedes Kindes im Mittelpunkt steht. Einen Kindergarten der die Grundlagen für einen erfolgreichen Bildungsweg schafft und Übergang in die Schule bestmöglich begleitet.
Und ein Kindergarten, in dem Eltern und Pädagoginnen & Pädagogen im Sinne der Kinder an einem Strang ziehen. Denn eines ist klar: Der Kindergarten kann nicht alles alleine leisten, sondern braucht zwingend eine gute Bildungspartnerschaft mit den Eltern. Diese müssen genauso ihren Beitrag für einen guten Bildungsweg ihrer Kinder leisten.

Die Kindergärten in Wien stehen im Jahr 2026 vor großen Herausforderungen: Noch immer wird der Beruf von Elementarpädagog:innen als wenig anspruchsvoll abgetan. Der Begriff der „Kindergartentante“ ist noch immer nicht gänzlich aus dem täglichen Sprachgebrauch verbannt und echte Wertschätzung gegenüber den vermeintlich nur singenden, bastelnden und spielenden Pädagog:innen bleibt Mangelware.

Pädagog:innen leiden unter hoher Belastung - nicht zuletzt auch aufgrund des Personalmangels. Gleichzeitig muss der Kindergarten heute aufgrund unterschiedlichster, auch gesellschaftlicher Entwicklungen, deutlich mehr leisten als noch vor einigen Jahren. Der Erwartungsdruck steigt enorm. Und all das wirkt sich zunehmend auf die Qualität in der Elementarbildung aus.

Währenddessen erfordern Sprachförderung und echte gelebt Inklusion in den Kindergärten gerade in Wien unsere höchste Aufmerksamkeit: Die hohe Anzahl an außerordentlichen Schüler:innen wie auch die Tatsache, dass die Nachfrage das Angebot für Plätze für Kinder mit erhöhtem Förderbedarf übersteigt, zeigen deutlich, , dass hier noch viel zu tun ist und dies vor allem eines bedeutet: Versäumte Chancen. Denn zwei zentrale Grundsätze leiten uns:

1) JEDES Kind hat das Recht auf Bildung und das Recht darauf, Teil einer Gemeinschaft zu sein. Das betrifft insbesondere auch Kinder, die aufgrund einer

Beeinträchtigung oder Behinderung am dringendsten Unterstützung benötigen. Inklusion ist kein „nice to have“ - sie ist Selbstverständlichkeit.

2) Es muss und kann nur unser Anspruch sein, dass jedes Kind mit Schuleintritt so gut Deutsch kann, dass es dem Unterricht folgen kann. Sprachförderung muss daher so weit und innovativ gedacht und zur zwingenden Bedingung für jegliche Förderung gemacht werden, dass jedes Kind mit Ende des Kindergartens und damit mit dem Übertritt in die Volksschule ein gutes Level Deutsch spricht.

Kinderschutz ist bei allen Punkten das Um und Auf: Gewalt darf im Leben eines Kindes keinen Platz haben. Kinderschutzkonzepte sind kein starres Konzept, sondern müssen gerade auch mit großer Einbindung der Kinderschutzbeauftragten und Kinderschutz-Mentor:innen stets weiterentwickelt und mit Leben gefüllt werden, um geeignete Maßnahmen für Prävention zu implementieren.

Wir geben ein Bildungsversprechen ab: Jedes Kind, das den Kindergarten in Richtung Schule verlässt, verfügt über grundlegende sprachliche, sozial – emotionale, motorische und alltagspraktische Kompetenzen und hat bereits ein altersgerechtes Level an Eigenverantwortung und Selbständigkeit entwickelt. Und wir geben das Versprechen ab nicht nur jedem Kind bestmögliche Chancen zu eröffnen, sondern wollen dabei unterstützen glückliche, lebensfrohe und selbstbewusste Kinder in diese Welt zu entlassen.

Unsere Vision ist klar: Der Kindergarten soll eine Chancenwerkstatt werden, in der jeder kleine Mensch zu einer mutigen, neugierigen und lebensfrohen Person heranwachsen kann; ein Sprungbrett hin zu Neugier, Talentförderung und bester Bildung ab Tag eins.

Dafür braucht es einen echten Kulturwandel: Die Elementarpädagogik darf nicht mehr als „Beiwagerl“ innerhalb des Bildungssystems angesehen werden, sondern als zentrale Institution der Bildungslaufbahn. Denn bereits im Kindergarten werden entscheidende Weichen für den weiteren Lebensweg gestellt.

Damit **es den Kleinsten gut geht, müssen wir groß denken. Wie muss der Kindergarten im Jahr 2050 aussehen? Ohne Denkverbote, ohne Tabus und dem Mut, Bildung von Anfang an neu zu denken.**

1) Der wichtigste Job in dieser Stadt: Chancenmacher:in

Die größten Energiequellen für Elementarpädagog:innen ist die erlebte Wirksamkeit und damit die direkte Arbeit mit den Kindern. Leider sind sie eine Berufsgruppe, die noch immer mangelnder Wertschätzung ausgesetzt ist. Noch immer wird ihre Tätigkeit kleingeredet und nicht ernst genug genommen. Dabei sind sie Chancenmacher:innen und haben den wichtigsten Beruf in dieser Stadt inne. Der österreichweite Personalmangel und die alltägliche Belastung, die durch multiple Herausforderungen bei gleichzeitig großen Gruppen im Kindergarten einhergeht, trüben allerdings die ursprüngliche intrinsische Motivation mit der Elementarpädagog:innen in ihren Job gestartet sind.

a. Personalmangel bekämpfen durch Aufwertung des Berufsimages

Es gibt derzeit unterschiedliche Wege Elementarpädagog:in zu werden: Von den Bafeps über Hochschulstudien bis zum Quereinstieg. Das wollen wir weiterhin beibehalten und Ausbildungsplätze ausbauen. Das Berufsimage muss auch über geeignete Kampagnen und Vorbilder gestärkt werden.
Fortbildungen zu insbesondere Sprachförderung, Inklusion und Elternarbeit sollen mit Boni ausgestattet werden.
Leitungen sollen langfristig gesehen eine einheitliche Führungskräfteausbildung absolvieren müssen.

b. Fixes Ausbildungsgeld

Solange ein akuter Personalmangel besteht, soll (ähnlich wie bei anderen Berufsgruppen, z.B. der Polizei) ein Ausbildungsgeld für die Dauer der Ausbildung gezahlt werden. Dies gibt es bereits für arbeitssuchende Menschen durch Kooperation mit dem waff. Genau hier wollen wir weiter ansetzen und ausbauen.
Geld ist nicht alles, aber konkurrenzfähige Gehälter sind später unabdingbare Voraussetzung für eine Attraktivierung des Berufs.

c. **Ausbildungsoffensiven:**

Informationskampagnen für den wichtigsten Beruf der Welt sowie Schaffung weiterer Ausbildungsplätze sind weitere unabdingbare Schritte zur Bekämpfung des Fachkräftemangels.

d. Sprachkenntnisse

Nur mit hohen Sprachkenntnissen des Personals kann jene Qualität im Kindergarten bestehen und ausgebaut werden, die es für die beste Entwicklung und Sprachförderung der Kinder braucht: Das bedeutet für Pädagog:innen Deutschkenntnisse auf dem Niveau C1 und für Assistenzpersonal auf B2 – Niveau des europäischen Sprachrahmens.

e. Mehr Zeit für jedes Kind

i. Gruppengröße reduzieren: Ein Stufenplan mit ersten Schritten
Wir reduzieren die Gruppengröße mit unserem Stufenplan von 25 auf 22 Kinder pro Kindergartengruppe – Schritt für Schritt jährlich ab 2028. Kleinere Gruppen bedeuten mehr Zeit, um jedes Kind zu sehen, individuell zu fördern und gut auf die Schule vorzubereiten.

ii. Fachkraft – Kind – Schlüssel

Kleinere Kinder-Personal-Relationen und kleinere Gruppen sind mit besserer Qualität verbunden – also mit mehr sensitiver Interaktion, besserer Responsivität, mehr individueller Aufmerksamkeit und besseren Beziehungen zu und mit den Kindern. Bei Unter-Dreijährigen ist dieser Zusammenhang besonders relevant. Qualifikation des Personals, Kontinuität der Beziehungen, Arbeitsbedingungen und pädagogische Praxis wirken ebenfalls stark. Die Kinder-Personal-Relation scheint nach Studien für die Qualität der Interaktionen teilweise bedeutsamer als die bloße Gruppengröße. Deshalb ist unser langfristiges Ziel ein Betreuungsschlüssel für 0 – 3-Jährige: 1:4 und für 3-6-Jährige: 1:7,5.

f. Vorbereitung ist Zeit, die zählt

Wir wollen den Pädagog:innen die Zeit geben, die gute Arbeit erst möglich macht. Die Vorbereitungszeit wird gesetzlich verankert und zunächst auf sechs Stunden pro Woche, langfristig auf 10 Stunden ausgebaut. Dazu kommt eine Konzeptionswoche als kinderdienstfreie Zeit für Vor- sowie Nachbereitung vor dem Kindergartenjahr, die

z. B. für die Jahresplanung und das Einarbeiten neuer Kolleg:innen genutzt werden kann.

g. Weniger Zettelwirtschaft, mehr Zeit für das Relevante

Wir setzen uns dafür ein nicht - pädagogische, administrative Aufgaben, die besonders zeitintensiv sind, auf ein Minimum zu reduzieren, damit Zeit für pädagogische Führung, Teamarbeit,- und Entwicklung sowie Lösung standortspezifischer Herausforderungen besteht. Innovative Tools – gerade auch zum Management des Kindergartens – sollen sowohl den Alltag des Personals auch der Eltern erleichtern. Ein einheitliches System für die Wiener Kindergärten (schnelle Kommunikation, beste Datenlage, wenig Bürokratie) bildet hierfür die Grundlage.

h. Berufseinsteiger:innen gut begleiten

Durch „training on the job" werden Berufseinsteiger:innen das erste oder die ersten zwei Jahre durch Mentor:innen begleitet, die unmittelbares Feedback geben und beim Onboarding unterstützen, Erfahrungswerte mitgeben und bei Herausforderungen als zusätzliche Ansprechpartner:innen fungieren.

i. Professionalisierung und Communitybuilding

Leadership-Programme zur Stärkung aktueller und zukünftiger Führungskompetenzen, professionelle Learning Communities für einen vernetzten Erfahrungsaustausch und neuen Forschungserkenntnissen sowie staatliche Training Awards für innovative und zukunftsweisende Konzepte ergänzen die Maßnahmen zur Professionalisierung dieses wertvollen Berufs.

j. Pädagogische Leitung von der Administration trennen

Wir trennen Leitung Pädagogik von der Administration, die es innerhalb eines Kindergartens gibt. Wir verfolgen damit das Ziel pädagogische Führungskräfte von bürokratischen Pflichten zu entlasten, sodass sich gerade Elementarpädagog:innen auf ihre pädagogischen Kernaufgaben, auf ihre Teamleitung und Kindergartenentwicklung konzentrieren können.

k. Attraktivierung des Berufs

i. **Interne Karrierewege stärken:** Wir setzen uns für klarere Rollendifferenzierungen durch spezifische Weiterbildungen ein. Der Aufstieg von der Assistenz zur Elementarpädagog:in bis zur Leitung soll leichter, flexibler und reibungsloser möglich werden. Viel zu oft liegt es nicht an der Qualifikation oder an der Motivation von Fachkräften, sondern an bürokratischen Hürden, die eine berufliche Veränderung innerhalb des Systems verwehren.

ii. **Neue Karrierewege zeichnen:** Dazu gehört auch, den Wechsel oder Umstieg für Fachkräfte z.B. zwischen Kindergarten und Volksschule in beide Richtungen zu erleichtern, um vielfältige berufliche Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen.
Gleichzeitig wollen wir den Quereinstieg durch entsprechende begleitende Weiterbildungsangebote erleichtern.

iii. **Mehr Freiräume, dort wo es möglich ist:**
Wir wollen etwa Home-Office als Zusatzoption für örtliche Flexibilität bei ausschließlich administrativen und nicht – pädagogischen Aufgaben, etwa für die Vorbereitungszeit, ermöglichen.

iv. **Männer im Beruf:** Noch immer gibt es viel zu wenig Elementarpädagogen, die als männliche Vorbilder dienen. Ein moderner Kindergarten im Jahr 2050 soll die Vielfalt unserer Gesellschaft widerspiegeln und einem fortschrittlichen Männerbild

entsprechen. Dafür braucht es auch ein gesellschaftliches Umdenken: Männer müssen selbstverständlich als gleichwertige und kompetente Bezugspersonen wahrgenommen werden. Die Arbeit im Kindergarten darf weder als typisch weiblich noch als typisch männlich gelten, sondern muss als wertvoller Beitrag zur Bildung und Entwicklung kommender Generationen anerkannt werden. Um mehr Männer für diesen Beruf zu begeistern, braucht es gezielte Maßnahmen bereits während der Schulzeit. Ein weiterer Schlüssel könnte dabei euch der Zivildienst sein, der bereits jetzt im Kindergarten absolviert werden kann. Mehr Bekanntheit dieser Möglichkeit sowie eigene Werbekampagnen könnten dazu beitragen, dass sich mehr Zivildiener gerade für den elementarpädagogischen Bereich melden. Gleichzeitig können dadurch traditionelle Rollenbilder aufgebrochen und sowohl bei Eltern als auch in der Gesellschaft das Bewusstsein dafür gestärkt werden, dass Elementarpädagogik ein Beruf für alle Geschlechter ist.

2) Deutsch wieder zur gemeinsamen Sprache machen

Kinder benötigen beim Schuleintritt ausreichende Sprachkompetenzen, um dem Unterricht folgen zu können. Die hohe Anzahl an außerordentlichen Schüler:innen belegt, dass trotz zahlreicher Maßnahmen wie etwa der initiierten Sommerdeutschkurse für Schulneulinge und ihrer Erweiterung, es hier mehr als genug zu tun gibt.
Daher ist unser Ziel:

a. **Sprachcluster** im Kindergarten **aufbrechen**: Eine Kindergartengruppe soll künftig nur bis zu fünf Kinder mit derselben nicht – deutschen Alltagssprache, also maximal ein Fünftel der Gruppe, besuchen dürfen. Das bedeutet, dass es in einer Gruppe mehrere Kinder mit nicht-deutschen Alltagssprachen geben darf, allerdings dürfen jeweils nur 20 % die selbe nicht-deutsche Alltagssprache sprechen. So wird Deutsch automatisch die Sprache, in der die Kinder miteinander spielen und kommunizieren.
   Diese Regel hilft gerade den Kindern, die zuhause kein Deutsch hören. Sie bekommen im Kindergarten die Sprache mit, die sie für die Schule und das Leben in Österreich brauchen.
b. **Sprachförderung** soll bereits in der **Ausbildung** fest verankert werden damit jede Fachkraft automatisch ausgebildete Sprachförderkraft ist. Nur eine alltagsintegrierte Sprachförderung ist nachhaltig erfolgreich. Sprachförderung soll den ganzen Tag lang Teil des Alltags sein und nicht nur für wenige Stunden, denn die Förderung der Sprache soll ganz natürlich dort passieren und sich beiläufig im Alltag entwickeln, wo sich Kinder gerade befinden. Um erfolgreich und wirksam zu sein, soll Sprachförderung rund um die Uhr durch vorhandene Bezugspersonen alltagsintegriert und entwicklungsgerecht erfolgen.
c. **Sommerdeutschkurse** sollen vor der Einschulung für jene Kindergartenkinder verpflichtend werden, die in der 1. Klasse Volksschule als außerordentlich einzustufen sind.
d. Auch den Kindergartenbesuch in den Sommermonaten vor Schuleintritt und den Besuch von Sprachförderangeboten wollen wir verpflichtend

machen – damit jedes Kind alle Chancen erhält.

e. Wir fordern eine **Ressourcenzuteilung nach Sozialindex** ähnlich zum Chancenbonus des Bundes: ein Plus an Ressourcen soll es dort geben, wo besondere Herausforderungen bestehen. Mit diesen Mitteln kann etwa folgendes finanziert werden:
f. **Zusätzliche private Anbieter von Sprachförderung** in den Kindergärten: In Kindergartengruppen mit besonders großen sprachlichen Herausforderungen soll es auch unbürokratisch möglich sein, private kindgerechte Sprachförderangebote zu ermöglichen.
g. **Das zweite verpflichtende Kindergartenjahr:** Die vom Bund geplante Maßnahme soll gerade jene erreichen, für die ein Besuch aufgrund einer anderen Alltagssprache als Deutsch besonders sehr förderlich ist.
h. **Feste Verankerung von Lesepat:innen:** Ehrenamtliche Lesepat:innen bringen Kindern die Welt der Bücher näher und verbessern dadurch ihre Bildungschancen. Wir setzen uns für mehr Lesepat:innen ein – gerade vor dem Hintergrund einer immer digitaler werdenden Gesellschaft und damit oft vernachlässigten Leseförderung bei den Kleinsten . Das wollen wir durch Incentivierung (z.B. Anrechenbarkeit fürs Studium, Arbeit, Ausbildung) forcieren.
i. **Erweiterung der Besuchspflicht** von 20 auf 30h pro Woche für Kinder mit Sprachförderbedarf
j. Auch wenn klar ist, dass die allermeisten Kindergartenträger hervorragende Arbeit leisten und Elementarpädagog:innen ihr Bestes geben: Konkrete Anstrengungen, die im Bereich der Sprachförderung getätigt werden, sollen regelmäßig nachgewiesen werden. Träger, die dem Auftrag der Sprachförderung durch Kennzahlen, konkrete Daten zu Initiativen, Deutschkenntnissen des Personals, Fortschrittsberichte, etc, nicht nachkommen, sollen ihren Anspruch auf **Förderung nicht nur verwirken - der betroffene Kindergarten soll umgehend geschlossen werden**.
k. Die Mitwirkung der Eltern und eine regelmäßige und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Kindergartenpersonal sind ein Schlüsselelement. Ohne sie kann das Erlernen der deutschen Sprache der Kinder nicht funktionieren. **Daher braucht es für diese Mitwirkung der Eltern eine Verpflichtung**. Wir fordern die Bundesregierung auf, in der **Reform der Sozialhilfe** nicht nur eine effektive Teilhabe für sich selbst durch Deutsch und Werte fokussierte Integrationsprogramme zu verankern, sondern auch für ausreichend Integrationsmaßnahmen für ihre Kinder in Form einer engen Zusammenarbeit mit dem Kindergarten zu sorgen.

3) Eltern sind Bildungspartner:innen

Die Bildungspartnerschaft zwischen Kindergarten und Eltern / Erziehungsberechtigten muss von den Grundsätzen des Respekts, der Wertschätzung, Beteiligung, und Transparenz sowie Verständnis geprägt sein.
Eltern wollen das Beste für ihre Kinder. Klar ist aber: Der Kindergarten kann nur ergänzend und nicht ersetzend wirken. Gerade, wenn es um gesellschaftliche Entwicklungen (wie etwa das Smartphone und seine schädigende Wirkung auf Kleinkinder) geht, muss es ein Bewusstsein für die Verantwortung innerhalb der

Familie und ein klares Rollenverständnis auch in Bezug auf den Kindergarten geben: Was kann dieser leisten und was nicht? Eltern müssen deshalb noch besser und verbindlicher in die Bildungspartnerschaft mit dem Kindergarten einbezogen werden: Nicht im Sinne eines einseitigen, bevormundenden Verhältnisses, sondern einer kooperativen Partnerschaft auf Augenhöhe.

Unser Ziel:

a. Haltung, Kultur, Leitbild sowie jeweilige Jahresplanungen inklusive bestehender Schwerpunkte, Herausforderungen und Neuerungen sollte den Eltern **transparent, regelmäßig und offen** im Rahmen von Elternabenden vermittelt werden. Denn jedes Haus soll Autonomie haben und Verantwortung tragen. Dies bewirkt Qualitätssicherung, Kommunikation auf Augenhöhe sowie partnerschaftliches Vertrauen in die Arbeit und die Anstrengungen der Bildungspartner:innen Kindergarten und Eltern. Es erzeugt ein klareres Bild darüber, was das eigene Kind lernt, wie es in seiner Entwicklung unterstützt wird und welche weiteren Schritte gegebenenfalls gesetzt werden sollten. Zusätzlich hilft offene Kommunikation ein besseres Bild über die weitreichende Arbeit von Elementarpädagog:innen zu bekommen und auf gesellschaftlicher Ebene die Wertschätzung für die pädagogische Arbeit zu steigern.
b. **Verpflichtende Mitwirkung von Eltern** im Rahmen der Entwicklungsgespräche bei sonstiger Verwaltungsstrafe. Denn Eltern haben nicht die Option - sondern die Pflicht - sich einzubringen. Bevor Strafen verhängt werden, soll das Gespräch gesucht sowie etwaige Kommunikationsprobleme (etwa durch Dolmetschtools) aus dem Weg geräumt werden.
c. **Angebote von Elternkursen zum Thema Elternbildung**
Angebote, die erzieherische, familiäre und persönliche Kompetenzen der Eltern stärken, z. B. Vorträge von Expert*innen zu Erziehungsthemen oder Workshops sollen zunächst freiwillig sein, aber in langfristiger Sicht gekoppelt mit dem Eltern – Kind – Pass Verbindlichkeit bekommen. Denn Bildung geht alle an. Im Gegenzug soll es Elternunterstützungspakete geben, die weitreichende Hilfe für Familien bei gesellschaftlich oder pädagogisch relevanten Themen bieten.
d. Dafür wird ein eigenes Bildungszentrum für Eltern der Stadt Wien für Informationsformate (Kurse, Workshops, Elternabende) eingerichtet, das ähnlich wie das Education LAB eine Vernetzung von Eltern und Stakeholdern, Institutionen und wichtigen Ansprechpartner:innen ermöglicht.
e. Sprachförderung ist nicht nur Aufgabe des Kindesgartens. Bei unzureichender Entwicklung über längere Zeit hinweg sind Eltern verpflichtet, ihren Kindern eine entsprechende Sprachförderung privat zukommen zu lassen – auf welche Art und Weise auch immer, - und Fortschritte zu dokumentieren. Bei ausbleibendem Erfolg sollte es Konsequenzen, die von einer Verwarnung über ein verpflichtendes Beratungsgespräch bis zu Bußgeldern reichen können, geben.

4) Inklusion ist eine Haltung, die wir leben.

Es ist und muss unser Anspruch sein, Inklusion in allen Bildungseinrichtungen zu

leben. Angebote müssen so gestaltet werden, dass kein Kind ausgeschlossen wird, sondern eine vollwertige Zugehörigkeit ohne Etikettierung zur Selbstverständlichkeit wird. Der Kindergarten soll als Stütze erlebt werden, auf den sich Eltern verlassen können. Wir wollen, dass Kinder mit unterschiedlichen Bedürfnissen gemeinsam lernen, spielen und aufwachsen können. Denn genau darin liegt eine große Stärke: Kinder lernen voneinander, entwickeln Verständnis füreinander und wachsen ganz selbstverständlich in eine vielfältige Gesellschaft hinein.
Am Ende geht es um mehr als Bildung. Es geht darum, wie wir als Gesellschaft zusammenleben wollen. Wir wollen eine Stadt sein, in der Vielfalt als Bereicherung gesehen wird – und in der alle Kinder die gleichen Chancen bekommen, ihren Weg zu gehen.

a. Mit dem neuen **Inklusionsgesetz** sind bereits erste Weichenstellungen erfolgt, mit dem die Grundlage für neue Inklusionsplätze für Kinder mit Behinderung, Beeinträchtigung und chronischer Krankheit gebildet worden sind, in städtischen wie auch privaten Kindergarten. Wir aber haben ganz klar die **Auflösung von Integrationsgruppen** als politische Zielsetzung. Stattdessen soll es in jeder regulären Gruppe selbstverständlich Integrationsplätze und damit eine vollständige Öffnung für alle Kinder unabhängig von ihren Bedürfnissen geben. Im ersten Schritt soll dies bei den 0-3- jährigen: 10 Plätze (9+1); bei 3-6-jährigen: 18 Plätze erfolgen (16+2).
b. Eltern sollen verbindlicher in **Diagnostik und Förderung** eingebunden werden, ohne Angst vor einer Stigmatisierung.
c. Unterstützungsmaßnahmen sollen hierfür **niedrigschwelliger** vorhanden sein und nicht erst zu einem Zeitpunkt, an dem eine vollständige und feststehende Diagnose da ist.
d. Eine **effektivere Förderung von Kindern** mit besonderen Förderbedarfen durch zusätzliche Fachkräfte, etwa Logopäd:innen, soll die bestmögliche Unterstützung für Kinder und Eltern bieten.
e. Wir fordern **inklusive Pädagogik** als fixen Bestandteil der Ausbildung für Pädagog:innen zu implementieren, um Vielfalt von Anfang an gerecht zu werden und zwischen Kindern keine Unterschiede mehr zu machen.

5) Letztes Kindergartenjahr als Brückenjahr zur Schule

Der Übertritt vom Kindergarten in die Schule ist für Kinder und ihre Familien eine große Umstellung und Herausforderung. Gerade aktuelle Entwicklungen zeigen, dass es dringend eine bessere Abstimmung zwischen Kindergarten und Schule braucht. Die Transition vom Kindergarten in die Volksschule ist oft nur sehr rudimentär als Prozess, wenn überhaupt vorhanden. Dabei ist genau das der Schlüssel für eine weitere erfolgreiche Bildungslaufbahn. Wir werten daher das letzte Kindergartenjahr auf und legen besonderen Wert auf einen aktiv gestalteten Übergang vom Kindergarten in die Volksschule. Davon profitieren Kinder, Eltern und Fachkräfte gleichermaßen. Ein erfolgreicher Übergang ist dann gelungen, wenn sich ein Kind in der Schule wohl fühlt, die gestellten Anforderungen bewältigt und die Bildungsangebote für sich optimal nutzt und Lehrer:innen über Stärken und bestehende Herausforderungen so gut Bescheid wissen, dass sie auf diese gut eingehen können.

a. Ein eigener **Lehrplan** für das letzte Kindergartenjahr legt zusätzlich zum Bildungsrahmenplan für Elementarpädagogik noch konkreter Lerninhalte und Lernziele fest. In der Methodik wird bewusst darauf wertgelegt, dass es einen Übergang von spielorientierter und alltagsintegrierter

Elementarpädagogik zu schulischem Lernen gibt.

b. Es wird ein **individueller, verbindlicher Bildungsplan** für jedes Kind erstellt: dieses wird nicht einseitig von den Pädagog:innen verfasst, sondern entsteht durch gemeinsames Zutun der Fachkräfte, Einschätzung und Erfahrung der Eltern oder Erziehungsberechtigte, sowie Interessen, Wünsche und Anliegen des Kindes. Dieser kann stets abgeändert und weiterentwickelt werden und wird am Ende der Kindergartenzeit für eine bessere Transition der Schule übergeben.
c. Im Rahmen von **Kooperationen zwischen Schul- und Kindergartenstandorten** finden nicht nur gegenseitige Besuche und gemeinsame Projekte statt, sondern gibt es eine Zusammenarbeit von Fachkräften von Schule und Kindergarten in multiprofessionellen Teams: Volksschulpädagog:innen arbeiten stundenweise im Regelbetrieb an Kindergartenstandorten mit und Kindergartenpädagog:innen arbeiten vor allem in der ersten Zeit nach dem Schulstart in den Schulen direkt im Unterricht mit und begleiten Kinder in diese neue Lebens- und Bildungsphase.
d. **Gemeinsame Elternabende** runden einen guten Übergang ab.

6) Innovation – Freiräume für Neues

Innovation ist der Katalysator für Fortschritt. Für einen modernen Kindergarten der Zukunft braucht es ein Weiterdenken und eine Öffnung für neue Ideen, die Kindern und Eltern gleichermaßen jene Unterstützung bietet, die den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Entwicklungen entspricht. Deshalb wollen wir:

a. Die Öffnung des Kindergartens für **neue Berufsgruppen** wie etwa für Logopäd:innen, Ergotherapeut:innen, Physiotherapeut:innen und anderen Berufsgruppen, die fachspezifische Expertise besitzen, damit Kinder individueller gefördert werden können aber auch das pädagogische Personal entlastet wird.
b. Damit einhergehend den Einsatz von **multiprofessionellen Teams** und Grätzlteams, die durch ihre interdisziplinäre Zusammenarbeit rasche Unterstützung zukommen lassen können.
c. Die Ausrollung eines **Kindergartenentwicklungsprogramms ähnlich zum „Wiener Bildungsversprechen“,** um Kindergärten mit besonderen Herausforderungen gezielt in ihrer standortspezifischen Entwicklung zu begleiten und durch gezielte Unterstützungsmaßnahmen individuell, eigenverantwortlich und nachhaltig zu stärken.
d. „Bildungschancen“ für die Wiener Kindergärten: Kindgerechte Angebote wie Workshops direkt in den Kindergarten bringen
e. Die Implementierung von **Kindergartensozialarbeit** / aufsuchender Sozialarbeit „Kindergarten kommt nachhause“:
    i. Möglichkeit der aufsuchenden Sozialarbeit für Familien in schwierigen Lebenslagen oder Familien, bei denen die pädagogische Leitung es für sinnvoll und zweckmäßig erachtet, um ein Kind mit besonderen Herausforderungen bestmöglich in der Bildungslaufbahn zu unterstützen. Dies bedeutet konkret:
        1. mind. zwei individuelle Elterngespräche pro Jahr
        2. Zwei Hausbesuche durch pädagogische Fachkräfte
        3. Individuelle Familienpartnerschaftsvereinbarungen (etwa

zum Thema Sprachförderung)
4. Eltern werden in pädagogische Arbeit noch aktiver auf Basis des individuellen Bildungsplans einbezogen

f. Den Kindergarten noch stärker als **Begegnungsort für Familien** zu etablieren. Noch immer ist dieser viel zu oft eine „Insel“. Zwar besteht viel Kontakt unter den Eltern und dem Kindergartenpersonal, doch fehlen. häufig die entsprechenden Begleitmaßmaßnahmen, die Brücken bauen, z.B. Workshops, Elterncafés und Informationsabende.
g. Wir sind für die Einführung eines **digitalen Bildungspasses**, etwa in Form einer Smartphone-App, der die Bildungslaufbahn jedes Kindes begleitet und mit einem unkomplizierten Zugang zu Beratungs- und Unterstützungsleistungen verbindet. Indem wir Bildungslaufbahnen dokumentieren, können wir bei problematischen Entwicklungen früher und zielgerichteter gegensteuern. Dies könnte auch in den Eltern – Kind – Pass implementiert werden und durch verbindliche Module hohe Wirksamkeit erlangen.
h. Gerade Demokratie muss frühzeitig vermittelt werden. Kindergärten können als **„Kinderstube der Demokratie“** fungieren: Etwa indem sie im Rahmen ihrer Konzeption eindeutig festlegen, worüber Kinder mitentscheiden dürfen und wie Beteiligungsverfahren geregelt sind. Das stärkt die Selbstwirksamkeit von Kindern von Beginn und zeigt, dass ihre Stimme zählt.
i. **MINT – Projekte:** Die Förderung des spielerischen Interesses an Mathematik, Naturwissenschaften, Technik und Informativ kann schon früh erfolgen. Dabei wird auch die Problemlösungskompetenz, die natürliche Neugier, Abbau von Hemmungen und logisches Denken geschärft. Durch unterschiedliche naturwissenschaftliche Projekte, die alters,- und entwicklungsgerecht vermittelt werden, kann ein Kindergarten zu einem Haus der Forscher:innen werden.

7) Ein zeitgemäßes Fördersystem als zentraler Pfeiler

Für eine qualitätsvolle Elementarbildung braucht es ein effektives Fördersystem.
Die Trägerlandschaft im elementarpädagogischen Bereich ist groß und vielfältig – gerade deshalb muss die Leitung und Steuerung einer durchgehend qualitätsvollen Elementarbildung gewährleistet sein. Deshalb braucht es eine umfassende Modernisierung des Fördersystems, die einerseits Trägern Raum und Autonomie gibt, aber auch klare Ziele setzt.
Das Ziel ist eine effiziente und moderne Verwaltung mit einer effektiven Kontrolle und Steuerung, damit das, was wir machen und das, was wir wollen, auch tatsächlich bei den Kindern ankommt. Fördergeldmissbrauch muss ein rigoroser Riegel vorgeschoben werden: Seit der von uns initiierten „Aktion scharf“ werden strengere Regeln bei den Kindergarten-Förderungen durchgesetzt. Seitdem wird verschärft kontrolliert und Trägerorganisationen, die sich nicht an die Regeln halten, werden gekündigt. Daran halten wir fest.
Deshalb setzen wir uns in weiterer Folge ein für:

a. Ein **faires, transparentes und finanziell nachhaltiges Fördersystem**, das die Verteilung der finanziellen Mittel stärker am Bedarf der Kinder ausrichtet. Es bedarf eines Sockelbetrags für alle Kindergartenträger, welcher ergänzt wird durch messbare Leistungen und Kennzahlen in folgenden Bereichen: 1) gelebte Inklusion 2) Sprachstand und Sprachförderung 3) Innovation.

b. **Digitalisierung und der Einsatz von KI** etwa zur Prüfung von Belegen und zur schnelleren Abwicklung administrativer Angelegenheiten. Dies soll, gemeinsam mit anderen Maßnahmen, wie etwa neuen, standardisierten Prozessen, Fördergeldmissbrauch einen rigorosen Riegel vorschieben.
c. Bei so umfassenden Veränderungen braucht es auch eine **Anpassung der Verwaltungsstrukturen**, die sich weiterentwickelt, Schnittstellen und Kompetenzbereiche neu aufstellt und definiert.
   Datensysteme, die an ihre Grenzen der Belastbarkeit stoßen, müssen neu aufgesetzt und weiterentwickelt werden. Ein besserer Datentransfer soll die Bildungslaufbahn der Kinder besser begleiten und bestmöglich unterstützen.

8) Raum. Gemeinschaft. Miteinander.

Der Kindergarten ist ein Ort des Lernens, der Gemeinschaft und des Miteinanders. Genau das muss sich auch räumlich und physisch widerspiegeln.
Statt einer Ansammlung gleichartiger, voneinander abgetrennter Gruppenräume und eines klassischen Zimmer-Flur-Schemas soll der Kindergarten als offene, vernetzte und flexible Lernlandschaft gestaltet werden. Ein großzügiger, zentraler Begegnungsraum bildet dabei das gemeinschaftliche Herzstück. Ergänzt wird dieser durch Bereiche für gestalterisches, naturwissenschaftliches und technisches Arbeiten, kleine Forschungs- und Arbeitsnischen, Sichtverbindungen zwischen den Räumen sowie Flächen zur Dokumentation der Projekte der Kinder. Flexible Raumkonstellationen ermöglichen es, die Lernumgebung an unterschiedliche Bedürfnisse und Entwicklungsphasen anzupassen. Kinder sollen sich frei zwischen verschiedenen Lernzonen bewegen und zwischen bewegungsintensiven Aktivitäten, unterschiedlichen Spielformen, konzentriertem Arbeiten sowie Tätigkeiten in kleinen und größeren Gruppen wechseln können. Akustisch abtrennbare Bereiche bieten gleichzeitig Raum für Rückzug und Ruhe.
Stabile räumliche Strukturen geben den Kindern Orientierung und Zugehörigkeit, während flexibel gestaltbare Bereiche neue Projekte, Begegnungen und Lernerfahrungen ermöglichen. Grüne Architektur ergänzt diese Bildungslandschaft, denn jeder Kindergarten sollte über ausreichend Grünraum in unmittelbarer Nähe verfügen.
.
Daneben stehen wir für:

a. **Hitzeschutz**
   Wir wollen Kindergärten wirksam vor sommerlicher Überhitzung schützen. Vorrang haben außenliegende Beschattung, Begrünung und bauliche Maßnahmen. Beschattungssysteme sollen robust, einfach bedienbar und bei automatischer Steuerung auch manuell steuerbar sein.
   Wo diese Maßnahmen nicht ausreichen, um auch während länger anhaltender Hitzewellen verträgliche Raumtemperaturen sicherzustellen, soll ergänzend energieeffiziente aktive Kühlung zum Einsatz kommen. Denn auch wenn zunächst anderen Maßnahmen der Vorrang gegeben werden sollte, sind in vielen Fällen Klimaanlagen die wirksamste Option, insbesondere bei länger andauernden Hitzewellen von teils 40 Grad. Unterstützung durch etwa Elterninitiativen sollen

unbürokratisch ermöglicht werden.

b. Sanierungen und Dekarbonisierung
Wir setzen Sanierungsoffensiven und bauen diese für Kindergärten aus. Damit passen wir die Gebäude an aktuelle Anforderungen an. Den prioritären Fokus leben wir auf Maßnahmen zur Barrierefreiheit und Klimawandelanpassung.

c. **Smarte Arbeitsumgebung:** Der Kindergarten ist oft von einem hohen Geräuschpegel, nicht-ergonomischen Ausstattungen und mangelnden Erholungs- und Rückzugsmöglichkeiten geprägt. In der Folge können körperliche und psychische Beeinträchtigungen entstehen, die älteren und hochqualifizierten Pädagog:innen einen Verbleib in ihrem Beruf erschweren. Wir müssen daher darauf achten, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, die Gesundheitsbelastungen durch Stressfaktoren wie Lärm vorbeugt. Eine automatisierte Eingangskontrolle, Planungswerkzeuge für effiziente Arbeitsorganisation und Pausengestaltung oder intelligente Technologien zur Lärmreduktion könnten hier Abhilfe schaffen.

Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen: Angelika Pipal-Leixner, Barbara Neuwirth, Christine Reiterer, Elias Puffer, Georg Fritsch, Helmut Gotsche, Ines Holzegger, Jing Hu, Manuel Rapold, Mario Grotschar, Michael Großschedl, Natalie Raidl, Peter Perdau, Philipp Blass, Rainer Haselberger, Selma Arapovic, Stefan Gara, Stefan Weilinger, Stephan Steinbach

Titel: **Die Zukunft fährt (nicht) von allein**

Antragstext

Wie Wien autonome Mobilität aktiv gestalten soll

1 Prolog: Warum wir über autonomes Fahren sprechen müssen

Mit diesem Positionspapier übernehmen wir als NEOS Wien politische Verantwortung: Wir wollen die Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren frühzeitig unproaktiv gestalten, klare Zielsetzungen definieren und, Forschung, Technologie, Innovation und die Implementierung gezielt ermöglichen. Wo wir Regelungen brauchen, schaffen wir durch die frühzeitige Einbindung relevanter Stakeholder und Marktteilnehmer:innen sowie transparente Kommunikation Rechts- und Planungssicherheit. So stellen wir sicher, , dass technologischer Fortschritt den Wiener:innen, dem Standort Wien sowie der Mobilitätswende und unserem Ziel der Klimaneutralität 2040 dient.

Autonomes Fahren ist längst keine ferne Zukunftsvision mehr. Insbesondere auf der Schiene ist das Fahren mit automatisierten Zugsystemen in vielen Metropolen bereits lange etablierte Alltagsrealität. Zudem haben fahrerlose Fahrzeuge in den USA, China, Südkorea sowie weiteren Teilen der Welt die Phase abgeschotteter Testgelände bereits verlassen und verkehren im Regelbetrieb auf der Straße. Auch in Europa bereiten Städte und Verkehrsunternehmen den Schritt von einzelnen Forschungsprojekten zu dauerhaft nutzbaren Mobilitätsangeboten vor und internationale Player wollen ihre Angebote am europäischen Markt etablieren.

Im Juni 2026 hat das UNECE-Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29) das weltweit erste internationale Regelwerk für den Einsatz von vollständig fahrerlosen, automatisierten Fahrsystemen verabschiedet. Dieser globale Rahmen soll harmonisierte technische Standards am Weltmarkt forcieren und die Etablierung autonomer Fahrzeuge international beschleunigen. Gleichzeitig treibt die Europäische Union durch Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) im Straßenverkehr und den Ausbau des European Rail Traffic Management System (ERTMS) im Schienenverkehr die Digitalisierung, Vernetzung und Interoperabilität europäischer Verkehrssysteme voran und schafft damit wichtige Grundlagen für zukünftige automatisierte Mobilität. In Österreich konnten wir NEOS das Thema „autonomes Fahren“ bereits erfolgreich in den Regierungsprogrammen von Bund und Wien verankern und damit den elementaren Anstoß für die dafür notwendigen legistischen Anpassungen geben.

Wesentliche Aspekte sind auch die wirtschaftlichen und geopolitischen Dimensionen von autonomem Fahren und dessen Komponenten. Fahrzeuge, Software, Sensorik, Leitstellen und Mobilitätsdaten werden zu zentralen und kritischen Bestandteilen der Mobilität von morgen. Umso wichtiger ist es, dass Wien und Europa auf souveräne europäische Lösungen setzen. Mit Mobilität als Stärkefeld der Industriestrategie 2035 und zahlreichen spezialisierten Unternehmen verfügen Österreich und Wien über eine gute Ausgangslage, um technologische Innovation und Wertschöpfung in Schlüsseltechnologien sowie neue, qualifizierte Arbeitsplätze in Europa und am Standort Wien zu schaffen und weiterzuentwickeln. Mit dem selbstfahrenden Bus in der Seestadt hat Wien bereits früh eines der ersten europäischen Pionierprojekte betrieben und verfügt mit der künftig vollautomatisierten U5 sowie dem weiteren Ausbau von ETCS auf der Wiener S-Bahn über wichtige Erfahrungen und Infrastruktur, auf denen nächste Schritte aufbauen können. Wien kann damit nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Systeme sein, sondern ein attraktiver Standort für Forschung, Entwicklung und Produktion einer europäischen Zukunftsbranche „Made in Europe“.

Die ursprünglichen Fragen, ob sich intelligente, automatisierte Mobilitätssysteme technologisch etablieren und ob autonome Fahrzeuge nach Wien kommen, sind somit längst überholt. Entscheidend ist nun, wofür, unter welchen

Bedingungen und zu welchem Nutzen der Menschen sie in Wien eingesetzt werden sollen. Technologische Entwicklungen warten nicht, bis Politik und Verwaltung jede offene Frage beantwortet und jedes Detail geklärt haben. Wer erst reagiert, wenn die ersten Anbieter ihre Fahrzeuge auf Wiens Straßen bringen wollen, überl.sst wesentliche Entscheidungen anderen. Eine liberale Stadt wartet nicht ab, bis andere die Zukunft gestalten. Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass Menschen, Unternehmen und Forschung neue Lösungen entwickeln können. Deshalb braucht autonomes Fahren von Beginn an eine klare politische Richtung und eine zukunftsorientierte, liberale Haltung.

2 Unsere Vision: Autonome Mobilität für ein zukunftsfittes Wien

Wir wollen Wien zu einer europäischen Vorreitermetropole für verantwortungsvoll eingesetzte autonome Mobilität machen. Dabei steht für uns nicht die Faszination für eine Technologie im Mittelpunkt. Ein Fahrzeug ist nicht schon deshalb ein Fortschritt, weil kein Mensch mehr am Steuer sitzt. Fortschritt entsteht dann, wenn eine neue Lösung das alltägliche Leben der Menschen tatsächlich verbessert: wenn sie Wege erleichtert, neue Verbindungen schafft, mehr Selbstbestimmung und individuelle Freiheit ermöglicht und unsere Stadt sicherer, klimafreundlicher und lebenswerter macht.

Unsere Vision ist ein Wien mit einem starken, attraktiven, serviceorientierten und modernen Umweltverbund, in dem autonome Fahrzeuge und automatisierte Systeme gezielt dort eingesetzt werden, wo sie einen konkreten Mehrwert schaffen und Infrastruktur stärken. Private Betreiber können dazu eine sinnvolle Ergänzung im Bereich des Bedarfs- und Gelegenheitsverkehrs ("Robotaxis") sein.

Die Öffis bleiben das starke Rückgrat der Wiener Mobilität. Sie befördern tagtäglich mehrere Millionen Menschen effizient, zuverlässig und klimafreundlich. Autonome Angebote und automatisierte Systeme sollen dieses Netz nicht ersetzen oder konkurrenzieren, sondern dessen Reichweite, Leistungsfähigkeit und Servicequalität erhöhen. Das größte Potenzial für den Einsatz autonomer Fahrzeuge sehen wir dort, wo das bestehende Angebot heute Lücken aufweist: auf der ersten und letzten Meile, in den Außenbezirken und Stadtentwicklungsgebieten, auf weniger stark frequentierten Verbindungen sowie in Randzeiten und während der Nacht. Gleichzeitig soll der schienengebundene öffentliche Verkehr durch eine weitgehende Automatisierung noch leistungsfähiger und attraktiver werden. Autonome Öffi-Angebote sollen Wohn- und Erholungsgebiete, Betriebsstandorte sowie Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen besser an hochrangige Öffi-Knoten anbinden. Sie können als On- Demand- oder Linienangebote den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und

flexibel auf unterschiedliche Nachfrage reagieren. Wer am Stadtrand lebt, spät arbeitet oder abseits einer leistungsfähigen Öffi-Achse unterwegs ist, soll nicht weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sein, sondern mehr Mobilitätsfreiheit gewinnen. Gleichzeitig sollen ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch autonome Angebote freier und selbstbestimmter unterwegs sein. Barrierefreiheit muss von Anfang an Standard sein. Dafür sollen autonome Angebote von Beginn an als Teil des öffentlichen Verkehrs gedacht werden. Für Fahrgäste soll die Nutzung der öffentlichen Mobilitätsangebote einfach, nahtlos und unkompliziert gestaltet werden.. Unser Ziel ist ein dichtes und serviceorientiertes Öffi-Netz mit einer durchgängigen, verlässlichen und leistbaren Mobilitätskette.

Autonomes Fahren stellt ebenfalls eine Chance für den Innovations- und Wirtschaftsstandort Wien dar. Wir wollen Wien als europäischen Nachfrage-, Entwicklungs- und Erprobungspartner für die Mobilität der Zukunft positionieren und die vorhandenen Stärken in Forschung, Technologie, Digitalisierung, Künstlicher Intelligenz und Mobilität gezielt nutzen sowie weiter ausbauen. Mobilitätsinnovationen sollen in Wien nicht nur erprobt, sondern von der Forschung über die Entwicklung bis zur marktfähigen Anwendung begleitet werden. Dadurch können wir Wertschöpfung, Know-how und qualifizierte Arbeitsplätze in Wien schaffen und den Standort langfristig als europäisches Kompetenzzentrum für software- und KI-basierte Mobilitätssysteme etablieren. Dieses Potenzial verwirklicht sich jedoch nicht automatisch. Ohne frühzeitige und aktive politische Gestaltung besteht das Risiko, dass sich diese Schlüsselindustrien außerhalb von Wien oder Europa entwickeln sowie autonome Fahrzeuge zusätzlichen motorisierten Individualverkehr, Leerfahrten sowie eine Verlagerung vom Umweltverbund zu Einzelfahrten verursachen und damit unsere Mobilitäts- und Klimaziele unterlaufen. Unsere Leitlinien sind daher klar: Autonome Mobilität muss den Umweltverbund stärken, Verkehre bündeln und zu einer effizienteren Nutzung von Infrastruktur und Stadtraum beitragen. Der Mensch muss immer im Mittelpunkt dieser technologischen Entwicklung stehen – ganz im Sinne des digitalen Humanismus. **Die Technologie muss sich an die Stadt- und Infrastruktur anpassen, nicht umgekehrt.**

Das entspricht unserem liberalen Verständnis von Innovation: Wir wollen neue Lösungen nicht aus Skepsis verhindern, aber auch nicht aus Technologiefaszination ungeprüft geschehen lassen. Wir wollen ermöglichen, erforschen, ausprobieren, lernen und verbessern. Der Einsatz autonomer Fahrzeuge soll Mobilitätsprobleme lösen sowie einen Nutzen und messbaren Mehrwert für die Wiener:innen generieren.. Unsere Vision ist kein kurzfristiges Projekt, sondern eine langfristige Strategie, deren Umsetzung, gemeinsam mit den Bürger:innen, Expert:innen sowie unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten, sukzessive in politischen Entscheidungen und in der Wiener Mobilitätsplanung vorangetrieben werden muss.

Innovation und Fortschritt liegen in der DNA von uns NEOS. Wir wollen daher autonome und automatisierte Mobilität nicht erst verwalten, nachdem sie nach Wien gekommen ist. Wir wollen ihre Entwicklung frühzeitig durch klare, transparente Rahmenbedingungen gestalten und Innovation durch Forschung fördern. So entstehen aus technologischem Potenzial ein konkreter Fortschritt und ein spürbarer Mehrwert für die Wiener:innen – als Teil eines starken, inklusiven und klimafitten Mobilitätssystems.

3 Unsere Handlungsfelder

3.1 Das Öffi-Netz intelligent weiterentwickeln

Automatisierung bietet die Chance, das Wiener Öffi-System auf Straße, in der Luft und Schiene gezielt weiterzuentwickeln. Während automatisiertes Fahren auf der Schiene in vielen Städten bereits etablierte Realität ist und Wien dafür bereits wichtige Weichen gestellt hat, können autonome Busse und Shuttles das Angebot dort ergänzen, wo klassische Linienverkehre heute an ihre Grenzen stoßen. Sie können dichtere Takte, stabilere Betriebsabläufe und ein verlässlicheres Angebot ermöglichen, Lücken im Netz schließen und dazu beitragen, künftigen Personalengpässen zu begegnen. Für uns ist dabei klar: Intelligente Mobilität ist kein Ersatz für den Umweltverbund, sondern soll das bereits hochwertige Wiener Öffi-Netz gezielt ergänzen, stärken und resilienter machen.

3.1.1 Lückenschließen leicht gemacht

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst an der Straßenbahn-, U-Bahn- oder S-Bahn- Station. Gerade in weniger dicht besiedelten Gebieten unserer Stadt liegen Wohnungen, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen oft zu weit von leistungsfähigen Öffi-Knoten entfernt. Als Teil des öffentlichen Verkehrs können autonome Angebote die erste und letzte Meile schließen und Menschen einfach und zuverlässig zu U-Bahn, Bim und S-Bahn bringen. Dafür gibt es weltweit auch gute Beispiele für Stadtseilbahnen, die vor allem in Randgebieten, in Gebieten mit Flußquerungen oder großen Höhenunterschieden eine wertvolle Ergänzung zu den bestehenden traditionellen Öffis bieten und gleichzeitig auftonom mit wenig Personal- und Bodenverbrauch umweltfreundlich unterwegs sind. Auch in Stadtentwicklungsgebieten oder in Bereichen mit punktuell erhöhtem Fahrgastaufkommen sollen solche Angebote von Beginn an mitgedacht werden. Sie können Entwicklungsphasen überbrücken, neue Querverbindungen schaffen und große Quartiere feinerschließen, dürfen aber den öffentlichen Verkehr sowie ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz nicht ersetzen oder konkurrenzieren. Externe Kosten des Verkehrs sind verursachergerecht zu berücksichtigen. Wo Instrumente,

die auf klassischem Fahr- und Abstellverhalten beruhen, an Wirkung verlieren, müssen wir sie weiterentwickeln und neue effiziente Modelle zur Verkehrslenkung des fließenden Verkehrs implementieren. Durch die intelligente Weiterentwicklung der Wiener Öffis sowie den Einsatz von autonomen Fahrzeugen und digitalen Instrumenten können wir unsere Klima- und Mobilitätsziele konsequent vorantreiben.

3.1.2 Verlässlich auf der Linie, flexibel auf Abruf

Autonome Angebote können bestehende Linien ersetzen und das Öffi-Angebot verbessern. Auf festgelegten Strecken können sie schwächer ausgelastete Verbindungen effizient bedienen, Takte verdichten und für ein verlässliches Angebot sorgen. In Gebieten oder zu Zeiten mit stark schwankender Nachfrage können flexible Angebote auf Abruf die bessere Lösung sein. Wien soll geeignete Strecken und Betriebszeiten systematisch identifizieren und autonomen Linien- und On-Demand-Verkehr nach transparenten Qualitätsstandards in die langfristige Öffi-Planung integrieren. Autonome Angebote sollen dabei nicht als eigene Inselsysteme funktionieren, sondern hinsichtlich ihrer Fahrpläne, der Tarifgestaltung, Buchungssysteme und Fahrgastinformationen in das etablierte System der Wiener Öffis integriert sein.

3.1.3 Das U-Bahn-System automatisieren

Mit dem künftig vollautomatischen Betrieb der U5 beginnt für das hochrangige Wiener Öffi-Netz eine neue Ära. Wien sammelt damit erstmals umfassende Erfahrungen mit einer fahrerlosen U-Bahn-Linie und richtet zugleich die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie die Infrastruktur im System und in den Stationen auf einen stärker automatisierten Betrieb aus. Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen sollen die Wiener Linien eine Strategie zur langfristigen Automatisierung des gesamten U-Bahn-Systems entwickeln und bei jeder Erneuerung von Fahrzeugen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Stationsinfrastruktur den voll automatisierten Betrieb von heute an mitdenken. So können künftig Intervalle stabiler eingehalten, Störungen rascher bewältigt und die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt erhöht werden. Die Sicherheit in den Bahnsteigbereichen wird ebenfalls durch automatische Bahnsteigtüren erhöht. Die vollständige Digitalisierung und Automatisierung des Wiener U-Bahn-Netzes ist kein kurzfristiges Projekt, sondern ein langfristiger Transformationsprozess. Gerade deshalb braucht es schon heute eine klare, verantwortungsvolle und zukunftsorientierte politische Zielsetzung, um die Weichen für die voll automatisierte Zukunft zu stellen.

3.1.4 Von der Pionierstrecke zur autonomen Bim

Wien soll den technologischen Fortschritt bei automatisierten Straßenbahn- und Regionalbahnverkehren nicht beobachten, sondern aktiv mitentwickeln. Deshalb wollen wir schon heute Forschung, Entwicklung und Erprobung von automatisierten Straßen- und Regionalbahnen am Standort Wien vorantreiben. So stärken wir Wien zugleich als Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstandort im Stärkefeld Mobilität und bauen jene Kompetenzen auf, die für die Schiene der Zukunft international gebraucht werden. Als Pionierstrecke könnte die stillgelegte Bestandsstrecke der Kaltenleutgebner Bahn für Forschung und Pilotbetrieb herangezogen werden. In Kooperation mit Bund, Fahrzeugindustrie und Forschung soll dort ein Reallabor für automatisierten Straßen- und Regionalbahnverkehr entstehen. Neue Fahrzeuge, Sensorik, Leit- und Sicherungstechnik sowie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur können dort unter realen Bedingungen getestet werden. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll eine klare Perspektive für die sukzessive Weiterentwicklung und Automatisierung des Wiener Straßenbahnnetzes entstehen und zugleich Know-how, Innovation und industrielle Wertschöpfung am Standort Wien aufgebaut werden.

3.1.5 Stadt und Umland besser verbinden

Mobilität endet nicht an der Wiener Stadtgrenze. Viele Pendler:innen aus dem Umland sind für den Weg zum Arbeitsplatz weiterhin auf das Auto angewiesen, weil die Verbindung zum nächsten leistungsfähigen Öffi-Knoten fehlt. Gemeinsam mit den Umlandgemeinden, dem Verkehrsverbund Ost-Region, dem Bund und dem Land Niederösterreich soll Wien daher autonome Zubringerverbindungen zu Bahnhöfen sowie U- und S-bahnstationen forcieren. Das Ziel ist, mehr Pendler:innen einen einfachen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

3.1.6 Die S-Bahn zum automatisierten Rückgrat der Stadtregion weiterentwickeln

Die Wiener S-Bahn ist das Rückgrat der Mobilität zwischen Stadt und Umland. Damit sie diese Rolle künftig noch verlässlicher erfüllen kann, müssen Digitalisierung und Automatisierung bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebssteuerung konsequent vorangetrieben werden. Automatisierte Systeme können dabei helfen, Zugfolgen präziser zu steuern, Fahrpläne zu optimieren und stabiler einzuhalten, Energie effizienter zu nutzen und Störungen rascher auszugleichen. Wien soll sich daher beim Bund und den ÖBB für einen stärkeren Ausbau von ETCS als Voraussetzung für einen höher automatisierten Bahnverkehr in der Metropolregion Wien einsetzen. Der Weg zur autonomen S-Bahn ist jedoch anspruchsvoller als bei einem geschlossenen U-Bahn-System. Auf vielen Strecken teilen sich S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr dieselbe Infrastruktur. Unterschiedliche Fahrzeuge, Geschwindigkeiten und Betriebsanforderungen erschweren daher eine einheitliche Automatisierung. Deshalb soll Wien gemeinsam

mit Bund und ÖBB eine langfristige Automatisierungsstrategie für die S-Bahn in der Metropolregion entwickeln und gezielt dort beginnen, wo höhere Automatisierungsgrade technisch und betrieblich besonders gut umsetzbar sind.

Die Wiener Vorortelinie (S45) könnte dabei zur ersten vollautomatisierten S-Bahn Österreichs werden. Ihr weitgehend eigenständiges Gleissystem bietet dafür gute Voraussetzungen. Als Teil des künftigen Wiener 2-Linien-S-Bahn-Rings kann die Vorortelinie zu einem vollautomatisierten Bahnsystem weiterentwickelt werden. Damit wollen wir dichtere Intervalle, höhere Kapazitäten sowie eine deutlich leistungsfähigere Querverbindung schaffen und Wien international als Pioniermetropole für autonomen S-Bahn-Verkehr positionieren.

3.2 Chancen für die Stadtplanung nutzen

Autonome Fahrzeuge können mehr sein als eine neue Antriebs- oder Steuerungstechnologie. Richtig eingesetzt, können sie geteilte Mobilität attraktiver machen, den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern und die Abhängigkeit vom privaten Pkw und dazugehörigen Abstellflächen reduzieren. Wien soll dieses Potenzial aktiv nutzen und die dadurch frei geräumten Flächen für Klimawandelanpassung und eine höhere Aufenthaltsqualität heranziehen. Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme und eine zukunftsorientierte Stadtplanung müssen von Beginn an zusammengedacht werden.

3.2.1 Weniger Fahrzeuge, mehr Raum für die Stadt

Autonome Shuttles und geteilte Mobilitätsangebote können dazu beitragen, dass urbane Mobilität mit weniger Fahrzeugen organisiert und nachhaltig zum Umweltverbund verlagert wird. Dadurch entstehen neue Spielräume für Begrünung, Entsiegelung, breitere Gehsteige, sichere Radwege und attraktive Aufenthaltsflächen. Dieser Gewinn entsteht jedoch nicht automatisch. Externe Kosten des Verkehrs z.B. durch Leerfahrten sollen daher verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Dabei sind bestehende Belastungen und Abgaben zu berücksichtigen. Wien soll die Verkehrswirkung neuer Angebote laufend überprüfen sowie mit transparenten und verhältnismäßigen Rahmenbedingungen steuern. So wird aus technologischem Fortschritt ein konkreter Gewinn für die Mobilitätswende und den öffentlichen Raum.

3.2.2 Autonome Erreichbarkeit für eine Stadt der kurzen Wege

Bessere Erreichbarkeit beeinflusst, wo Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Autonome Mobilität kann Stadtteile besser an hochrangige Öffi-Achsen anbinden, Querverbindungen schaffen und die erste und letzte Meile

erleichtern. Das eröffnet neue Möglichkeiten für die Entwicklung kompakter, gut erschlossener Quartiere und kann dazu beitragen, dass Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote auch ohne Abhängigkeit vom eigenen Auto erreichbar sind. Gleichzeitig darf bessere Erreichbarkeit nicht zu längeren Wegen, autozentrierten Siedlungsstrukturen und Zersiedelung führen. Mobilitäts- und Stadtplanung sollen eruieren und festlegen, wo zusätzliche Erreichbarkeit einen gesellschaftlichen Mehrwert schafft und wo sie den Zielen einer kompakten Stadt widerspricht. Denn nicht jede technisch mögliche Verbindung ist auch stadtplanerisch sinnvoll: Wien soll kompakt wachsen, kurze Wege fördern und eine weitere Ausdehnung autoabhängiger Strukturen sowie Zersiedelung verhindern.

3.2.3 Infrastruktur weiterentwickeln

Automatisierte Mobilität braucht eine gut abgestimmte physische und digitale Verkehrsinfrastruktur. Wien soll dafür barrierefreie Haltestellen mit klaren Ein- und Ausstiegsbereichen schaffen und die Verkehrssteuerung in den Einsatzgebieten mittels C-ITS auf automatisierte Fahrzeuge vorbereiten. Neue Mobilitätsangebote sollen dabei von Beginn an in der Stadt- und Infrastrukturplanung mitgedacht werden.

3.2.4 Autonome Flotten als Teil des Energiesystems

Mit autonomen Flotten entstehen neue Anforderungen an Ladeinfrastruktur, Stromnetze sowie Depot- und Servicestandorte. Wien soll diese deshalb frühzeitig in der Energieraumplanung berücksichtigen und eine multifunktionale Nutzung von Flächen und Infrastruktur forcieren. Intelligentes Lademanagement soll Netzkapazitäten effizient nutzen und Lastspitzen vermeiden. Perspektivisch sollen auch Batteriespeicher und bidirektionales Laden (Vehicle-to-Grid) erprobt und etabliert werden. So können autonome Flotten künftig ihre Flexibilität und Speicherkapazitäten auch für ein stabiles, erneuerbares Energiesystem zur Verfügung stellen und zu einer neuen Funktionalität von Infrastruktur beitragen.

3.3 Autonome Logistik für lebenswerte Grätzl ermöglichen

Autonome Logistiksysteme können den Lieferverkehr effizienter organisieren, Fahrten bündeln und den öffentlichen Raum entlasten. Dafür braucht es klare, verhältnismäßige Rahmenbedingungen, die neue Geschäftsmodelle zulassen und gleichzeitig Sicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität im öffentlichen Raum gewährleisten.

3.3.1 Bündeln statt induzieren

Autonome Zustellsysteme können bestehende Lieferfahrten konsolidieren, Auslastungen verbessern und unnötige Wege vermeiden. Externe Kosten sollen verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Vor dem Hintergrund eines überörtlichen Gesamtkonzeptes sollen Logistikzentren, Grätzl-Hubs und geeignete Übergabepunkte dazubeitragen, Lieferverkehr effizienter zu organisieren. Wien soll technologieoffene Pilotprojekte ermöglichen und ihre Wirkung anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien bewerten. Entscheidend ist nicht die eingesetzte Technologie, sondern ob sie Lieferverkehr tatsächlich effizienter und stadtverträglicher macht.

3.3.2 Die letzte Meile flexibel und effizient organisieren

Gerade in der Mikrologistik können kleine autonome Fahrzeuge neue Möglichkeiten eröffnen, etwa zwischen lokalen Verteilzentren, Geschäften, Einrichtungen und Abholstationen. Dabei können autonome Systeme, Lastenräder und gebündelte Zustelldienste sinnvoll kombiniert werden. Wien soll geeignete Betriebsfelder und Testgebiete als Regulatory Sandboxes definieren, in denen Anbieter innovative, skalierbare Lösungen unter realen Bedingungen entwickeln und trainieren können.

3.3.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gewährleisten

Auch bei neuen Mobilitätsformen gilt: Barrierefreiheit hat im öffentlichen Raum Vorrang. Autonome Zustellsysteme müssen, sofern ihr Einsatz auf der Fahrbahn nicht geeignet ist, so gestaltet und betrieben werden, dass sie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht behindern oder gefährden. Sie sollen nicht zu Stolperfallen im öffentlichen Raum werden. Dafür braucht es klare Vorgaben zu Fahrweise, Geschwindigkeit und Größe sowie besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Behinderungen, Ältere und Kinder. Blindenleitsysteme, Hauseingänge, Haltestellen und notwendige Durchgangsbreiten müssen frei bleiben. So verbinden wir Offenheit für Innovation mit der notwendigen Sicherung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

3.4 Intelligente Mobilität schützt

Autonome Fahrzeuge eröffnen Wien die Chance auf einen großen Sprung in der Verkehrssicherheit. Menschliche Risikofaktoren wie bermüdung, Ablenkung, Stress, riskantes Fehlverhalten oder das Missachten von Verkehrsregeln fallen als Unfallursachen weitgehend weg; gleichzeitig entstehen jedoch andere Risiken, die man berücksichtigen muss. Verkehrssicherheit ist kein bloßes statistisches Ergebnis, sondern auch ein subjektives Gefühl in unser aller Alltagsmobilität, das es zu stärken gilt.

3.4.1 Sicherheitsgewinn zum Maßstab machen

Autonome Fahrzeuge müssen den komplexen Wiener Stadtverkehr zuverlässig bewältigen und an Kreuzungen, bei Baustellen, Witterung und im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsteilnehmenden, insbesondere vulnerablen Gruppen, richtig und vorausschauend agieren. Verkehrssicherheit muss deshalb ein unabdingbares Kriterium für Zulassung, Erprobung und Regelbetrieb sein. Gleichermaßen benötigt Sicherheit Information, weswegen digitale Informationen über Baustellen, Störungen oder andere verkehrsbeeinflussende Vorkommnisse seitens der Stadt laufend aktuell gehalten und zur Verfügung gestellt werden müssen.

3.4.2 Fahrerlos heißt nicht menschenlos

Verkehrssicherheit ist für uns kein reiner Datenwert, sondern ein subjektives Gefühl. Wer in ein autonomes Fahrzeug einsteigt, muss sich jederzeit sicher und unterstützt fühlen. Wien setzt deshalb ein umfassendes Notfallmanagement mit klar erreichbaren, geschulten, menschlichen Ansprechpersonen in der Leitstelle voraus. Über gut sichtbare, barrierefreie Bedienelemente können Fahrgäste bei Unsicherheit, technischen Problemen oder medizinischen Notfällen sofort Kontakt zu einer menschlichen Person aufnehmen (Remote Assistance). Leitstellen der Betreiber und Einsatzkräfte arbeiten nach verbindlichen Abläufen zusammen, damit Hilfe rasch organisiert wird und auch bei Störungen oder Ausfällen klare Verantwortung, eine transparente Handlungskette und bei Erfordernis die Möglichkeit für einen teleoperativen Eingriff durch eine:n Operator:in (Remote Intervention) besteht.

3.4.3 Vertrauen schaffen und Barrieren abbauen

Autonome Fahrzeuge sind für die Bevölkerung etwas Neues und Unerprobtes. Damit gehen naturgemäß mentale Barrieren und eine menschliche Skepsis bzw. individuelle Bedenken einher. Akzeptanz für neue Mobilitätssysteme entsteht, wenn Menschen die Technologie verstehen, erleben und sich auf sie verlassen können. Denn die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge entscheidet sich nicht allein an technischen Kennzahlen, sondern an den Erfahrungen der Menschen. Wien begleitet die Einführung autonomer Fahrzeuge daher mit transparenter Kommunikation, offenen Testangeboten und der frühzeitigen Einbindung der Bürger:innen. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass intelligente Mobilität in der Mobilitätsbildung für alle Altersstufen mitgedacht wird. Kinder, Erwachsene und ältere Menschen sollen wissen, wie autonome Fahrzeuge reagieren, wie man sicher mit ihnen interagiert, wie sie einem von Nutzen sein können und an wen man sich im Notfall wenden kann. Dafür sollen Erfahrungswerte z. B. durch KPIs im operativen Betrieb gesammelt und Informationsangebote, praktische Begegnungsformate und altersgerechte Lernmodule gemeinsam mit Schulen,

Fahrschulen, Senior:innenorganisationen, Behindertenvertretungen und Verkehrssicherheitsinstitutionen entwickelt werden.

3.5 Klimaziele mit Innovation erreichen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende leisten, wenn sie Infrastruktur effizienter auslasten und ihre externen Kosten verursachungsgerecht berücksichtigt werden. Allerdings konterkarieren klimaschädliche und verkehrspolitisch kontraproduktive Subventionen diese Entwicklung, anstatt fortschrittliche Technologien zu fördern.

3.5.1 Zukunft finanzieren statt Stillstand fördern

Bund und Stadt sollen klimaschädliche und den Zielen der Mobilitätswende entgegenstehende öffentliche Subventionen im Verkehrsbereich konsequent streichen. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen stattdessen gezielt in Forschung, Entwicklung und die praktische Umsetzung intelligenter Mobilität fließen. Intelligente Mobilität wird damit zu einem wichtigen Flexibilitätsmechanismus des Verkehrssystems: Angebote können besser an Nachfrage, verfügbare Kapazitäten und unterschiedliche Mobilit.tsbedürfnisse angepasst werden. So finanzieren wir nicht den Verkehr von gestern, sondern schaffen Spielraum für Lösungen, die Klimaziele, Innovation und ein leistungsfähiges Mobilitätssystem von morgen zusammenbringen.

3.6 Mobilitätsinnovationen für Wiener Wertschöpfung forcieren

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme sind wirtschaftliche Chancen für Wien. Die österreichische Industriestrategie 2035 definiert Mobilität als Stärkefeld, auf dem Forschung, Technologie und industrielle Wertschöpfung gezielt ausgebaut werden sollen. Unser Anspruch ist daher klar: Wien soll nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Mobilität, sondern ein europäischer Entwicklungs- und Kompetenzstandort für sichere software- und KI-basierte Mobilitätssysteme werden.

3.6.1 Mobilität als Wiener Schlüsselindustrie stärken

Österreich verfügt über spezialisierte Unternehmen und technologische Hidden Champions in Fahrzeugtechnik, Sensorik, Software und Mobilitätsmanagement. Wien soll seine Kompetenzen in Software, Künstlicher Intelligenz, Cybersicherheit und

funktionaler Sicherheit gezielt für automatisierte Mobilität bündeln. Gemeinsam mit der TU Wien, Wiener Fachhochschulen, Forschungseinrichtungen, etablierten Technologieunternehmen und Start-ups sollen anwendungsnahe Forschungs-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote ausgebaut und Talente frühzeitig an den Standort gebunden werden. Gleichzeitig braucht es bessere Rahmenbedingungen für Start-ups und Spin-offs, damit Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Produkte und Dienstleistungen überführt werden können.

Auch die geplanten Strukturen rund um ein mögliches KI-Rechenzentrum sollen für innovative Mobilitätstechnologien nutzbar gemacht werden, etwa durch Rechenkapazitäten, sichere Datenräume, Simulationen und die Translation von KI-Forschung in konkrete Anwendungen. Wien soll dabei nicht bei einzelnen Pilotprojekten stehen bleiben, sondern Lösungen von der Forschung über die Erprobung bis zur Anwendung im Regelbetrieb und Skalierung begleiten. Unser Ziel ist ein offener europäischer Innovationsraum, in dem Wiener und europäische Lösungen im internationalen Wettbewerb bestehen können.

3.6.2 Wertschöpfung und qualifizierte Karrierechancen am Standort Wien

Fahrerlose Fahrzeuge kommen nicht ohne Menschen aus. Ihr sicherer Betrieb benötigt Leitstellen, Flottensteuerung, Wartung, Softwareentwicklung, Datenanalyse, Cybersicherheit und menschliche Fahrgastbetreuung. Insbesondere durch den Aufbau der Leitstellen und Servicehubs können neues Wissen, neue Wertschöpfung und neue qualifizierte Arbeitsplätze am Standort entstehen. Diese Serviceleistungen und das generierte Know-how für intelligente Mobilität gilt es am Standort Wien zu verankern, sodass die Wertschöpfung wieder in Wien reinvestiert werden kann.

3.6.3 Innovation braucht Raum

Innovation braucht nicht nur Daten und Forschung, sondern auch geeignete Flächen für Entwicklung, Training, Wartung und Produktion. Wien soll daher im Rahmen der Stadtentwicklung strategisch Raum für innovative Schlüsselindustrien und die Produktion von Schlüsseltechnologien sichern sowie den Weg von der Forschung zur marktfähigen Anwendung erleichtern. Das geplante Innovations- und Produktionsquartier südlich der Seestadt zeigt, wie Forschungs- und Antrag: „Die Zukunft fährt (nicht) von allein“ Entwicklungskraft, hochwertige Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung an einem Standort verbunden werden können. Aufbauend darauf soll Wien seine Kooperation mit europäischen Städten ausbauen und sich als international sichtbarer Standort für verantwortungsvoll eingesetzte urbane automatisierte Mobilität etablieren.

3.7 Aus der Innovation in den Regelbetrieb übergehen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme werden nicht am Reißbrett alltagstauglich, sondern brauchen ein begleitetes Training im realen Betrieb. Wien soll dafür klar definierte Einsatzgebiete schaffen, in denen Mobilitätsinnovationen und intelligente Fahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt und dadurch trainiert werden können. Als NEOS haben wir hier z. B. bereits St. Marx und das Arsenal in den Diskurs gebracht.

3.7.1 Potenziale analysieren und Einsatzfelder gezielt auswählen

Auf Basis einer stadtweiten Potenzialanalyse sollen jene Gebiete identifiziert werden, in denen autonome Fahrzeuge den größten Mehrwert schaffen können. Im Fokus stehen Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz, die erste und letzte Meile, Randzeiten sowie Stadtentwicklungs- und Betriebsgebiete. Anhand dessen richtet Wien klar definierte Einsatzgebiete als Regulatory Sandboxes mit klar abgegrenzten“ Betriebsbereichen, transparenten Sicherheits- und Datenschutzstandards sowie messbaren Zielen im operativen Betrieb ein. Das bedeutet jedoch nicht, dass der Einsatz autonomer Fahrzeuge auch in Zukunft auf diese Gebiete beschränkt bleiben soll. Im Fokus soll nicht länger der Test einzelner Fahrzeuge stehen, sondern das Zusammenspiel des gesamten Mobilitätsangebots: von Betriebsabläufen, Leitstellen- und Flottenmanagement über Buchung und Tarifintegration bis hin zur Fahrgastbetreuung. So können autonome Mobilitätsangebote unter realen Alltagsbedingungen im Wiener Stadtraum trainiert und weiterentwickelt werden.

3.7.2 Wien als urbane Pilotregion auf den Weg bringen

Wien soll sich beim Bund und der Europäischen Union als Pilotregion und aktiver Partner für den urbanen Einsatz autonomer Fahrzeuge und automatisierter Mobilitätssysteme im öffentlichen Verkehrsnetz positionieren. Die Stadt bringt geeignete Gebiete, ein hochwertiges Öffi-Netz, lokale Expertise und eine klare Haltung in der Klima- und Mobilitätspolitik ein. Gleichzeitig soll sich Wien aktiv in europäische Initiativen wie ADACities einbringen und gemeinsam mit europäischen Partnerstädten Anforderungen an autonome und automatisierte Mobilitätsangebote entwickeln, Erfahrungen austauschen und abgestimmte Beschaffungen vorbereiten. Damit kann Wien europäische Standards aktiv mitgestalten und dazu beitragen, dass Lösungen entstehen, die den Anforderungen europäischer Städte entsprechen.

3.8 An den Fortschritt andocken

Autonome Mobilität soll in Wien nicht als abgeschottetes Zusatzangebot entstehen, sondern einen umfassenden Beitrag für ein besseres Mobilitätssystem leisten. Öffentliche Mobilitätsanbieter sollen Innovation, Investitionen und Betriebsrisiken aber nicht allein tragen müssen. Wien soll den vielfältigen Markt in diesem Bereich deshalb gezielt für innovative private Anbieter öffnen und neue Mobilitätslösungen gegebenenfalls durch Public-Private-Partnerships, Konzessionen oder Kooperationen ins System andocken.

3.8.1 Private Innovation ermöglichen und anschlussfähig machen

Die öffentlichen Mobilitätsanbieter in Wien verfügen über ein hochwertiges Bestandsnetz, die Betriebserfahrung und das Vertrauen der Fahrgäste, um neue Mobilitätsangebote sinnvoll in das bestehende System einzubetten. Gleichzeitig ist es nicht zielführend, diese Innovation und die notwendigen Investitionen rein durch die öffentliche Hand zu tragen. Wien soll deshalb die technologische Kompetenz und Investitionskraft privater Unternehmen zulassen und nutzen sowie diese mittels transparenter Ausschreibungen und Kooperationen ans Wiener Öffi-Netz andocken. Entscheidend ist, dass daraus kein Nebeneinander isolierter Angebote entsteht. Dafür sollen stadteigene Mobilitätsplattformen wie WienMobil durch offene, standardisierte Schnittstellen auch für private Anbieter zugänglich gemacht werden. So können autonome Mobilitätsdienste in bestehende Systeme für Ticketing, Buchung und Fahrgastinformation eingebunden und Entgelt-, Qualitäts- und Barrierefreiheitsstandards berücksichtigt werden. Für Fahrgäste entsteht dadurch ein einfacher, nahtloser Zugang zu unterschiedlichen Mobilitätsangeboten. Private Anbieter profitieren gleichzeitig von einer größeren Reichweite, einem erleichterten Zugang zu Kund:innen und einer höheren Attraktivität ihrer Angebote. Die Integration soll damit auf gegenseitigem Mehrwert statt auf verpflichtenden Vorgaben beruhen.. Auch die Abstimmung unter allen in Wien etablierten Mobilitätsanbietern sowie dem Verkehrsverbund Ost-Region muss von Beginn an mitgedacht und forciert werden. Für die Fahrgäste soll ein attraktives, komfortables und zusammenhängendes Mobilitätsangebot entstehen, unabhängig davon, welches Unternehmen die einzelne Leistung erbringt.

3.8.2 Datenpartnerschaft für eine besser funktionierende Stadt

Digitale Daten sind nicht nur die zentrale Grundlage für autonomes Fahren, sondern auch ein Schlüssel für eine moderne, evidenzbasierte und vorausschauende Stadt- und Verkehrsplanung. Damit autonome Fahrzeuge erfolgreich trainiert und später funktionsfähig im Regelbetrieb eingesetzt werden können, braucht es verlässliche Daten, offene Schnittstellen und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Wien soll daher Verkehrs-, Infrastruktur- und Planungsdaten über

interoperable und sichere Schnittstellen bereitstellen. Gleichzeitig erfassen autonome Fahrzeuge wertvolle Informationen z. B. über Verkehrsflüsse, Gefahrenstellen und den Zustand der Infrastruktur. Diese Daten sollen im Gegenzug zur Datenbereitstellung durch die öffentliche Hand der Weiterentwicklung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur zugutekommen. So kann die Stadt die Verkehrsorganisation verbessern, Gefahrenstellen früher erkennen, Straßen und Haltestellen gezielter planen und die Wirkung neuer Mobilitätsangebote objektiv bewerten und weiterentwickeln.

3.8.3 Weiterentwicklung des digitalen Zwillings

Der Digitale Zwilling soll zu einer verlässlichen Plattform für Verkehrs- und Planungsdaten weiterentwickelt werden. Die Stadt stellt aktuelle und hochwertige Daten für einen sicheren Betrieb autonomer Fahrzeuge bereit, die Betreiber liefern vereinbarte Daten und Erkenntnisse zurück, die Stadtplanung, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit für alle verbessern. Dafür braucht es gemeinsame Datenstandards, Schnittstellen und klare Regeln für Mapping und Datenaustausch. Übermittelt werden sollen dabei ausschließlich jene anonymisierten Daten, die für einen klar definierten, öffentlichen Zweck erforderlich sind. Datenschutz, Geschäftsgeheimnisse und Cybersicherheit müssen jederzeit gewahrt bleiben.

3.9 Datenschutz, Sicherheit und Transparenz von Anfang an vorgeben

Autonome Fahrzeuge sind für viele Wiener:innen etwas Neues. Dass dabei Unsicherheit, Skepsis oder das Gefühl entstehen kann, im öffentlichen Raum stärker beobachtet zu werden, ist ernst zu nehmen. Gleichzeitig stellen automatisierte Mobilitätssysteme neue kritische Infrastruktur dar und bedürfen entsprechender Sicherheitsauflagen. Datenschutz, Cybersicherheit und Transparenz müssen daher von Beginn an verbindliche Voraussetzungen für den Betrieb in Wien sein.

3.9.1 Privacy by Design

Die Verarbeitung von durch automatisierte Fahrzeuge erfassten Daten muss auf klar definierte Zwecke beschränkt und nach dem Prinzip der Datenminimierung gestaltet sein. Personenbezogene Bild-, Bewegungs- und Standortdaten dürfen nur verarbeitet werden, soweit dies für einen rechtmäßigen und klar definierten Zweck erforderlich ist, und sind unverzüglich zu anonymisieren, sobald der Zweck dies zulässt. Die Erhebung, Verarbeitung und Speicherung personenbezogener Daten ist auf das jeweils erforderliche Maß zu beschränken. Geltende europäische

Datenschutzauflagen sind einzuhalten und einem .berwachungsgefühl im Stadtraum durch autonome Fahrzeuge ist vorzubeugen. Die Stadt soll bei Vergaben und Genehmigungen verbindliche Vorgaben zu Zweckbindung, Speicherfristen, Zugriffsrechten und Löschung machen. Eine dauerhafte Überwachung des öffentlichen Raums oder automatisierte Identifizierung von Personen durch autonome Fahrzeuge lehnen wir ab.

3.9.2 Intelligente Mobilität als kritische Infrastruktur wirksam absichern

Autonome und automatisierte Systeme, Leitstellen, Verkehrssteuerung und Kommunikationsnetze werden Teil der kritischen Infrastruktur unserer Stadt. Intelligente Mobilität darf daher nicht zum Einfallstor für Cyberangriffe, Manipulation oder Datenmissbrauch werden. Die für den Betrieb und das Management benötigte Infrastruktur muss deshalb nach hohen und laufend aktualisierten Sicherheitsstandards betrieben werden. Dazu gehören unabhängige Sicherheitsprüfungen, regelmäßige Software-Updates, Wartungen, klare Meldepflichten bei Vorfällen sowie robuste Rückfall- und Notfallsysteme. Betreiber müssen nachweisen, dass ein Angriff, ein Verbindungsabbruch oder ein technischer Ausfall nicht zu unkontrollierten Fahrmanövern führt. Auch Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern oder geschlossenen Systemen müssen bei Beschaffung und Betrieb vermieden werden.

3.9.3 Offen informieren, gemeinsam Vertrauen aufbauen

Neue Mobilität wird nur dann angenommen, wenn Menschen verstehen, wie sie funktioniert und welche Regeln gelten. Wien soll deshalb bereits vor dem Start von Pilotprojekten transparent darüber informieren, welche Daten erhoben werden, wofür sie genutzt werden, wer darauf zugreifen kann und wie lange sie gespeichert bleiben. Ergebnisse, Vorfälle und Erkenntnisse aus dem Betrieb sollen dokumentiert, überwacht und veröffentlicht werden. So bauen wir Hemmschwellen ab und schaffen Akzeptanz durch Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

3.10 Den rechtlichen Rahmen schaffen

Intelligente Mobilität auf Straße und Schiene braucht einen technologieoffenen Rechtsrahmen, der einerseits Daten- und Verkehrssicherheit garantiert und innovativen, automatisierten Mobilitätssystemen andererseits den Weg in den gewerblichen Regelbetrieb ermöglicht. Dabei sollen autonome Angebote ausdrücklich als Ergänzung eines starken öffentlichen Verkehrs verankert werden.

3.10.1 Klarer Rechtsrahmen für den sicheren Regelbetrieb

Ein höherer Automatisierungsgrad muss immer mit höchsten Sicherheitsstandards einhergehen. Cybersicherheit und der Schutz der kritischen Infrastruktur müssen daher von Beginn an ein integraler Bestandteil der technischen Planung und des laufenden Betriebs sein. Dazu gehören mehrfach abgesicherte Systeme, klare Rückfallebenen und ein professionelles Notfallmanagement, damit ein sicherer Betrieb auch bei technischen Störungen oder Cyberangriffen gewährleistet bleibt. Dies braucht einen verlässlichen und ermöglichenden technischen und rechtlichen Rahmen.

Ohne einen zukunftsfitten legistischen Rahmen verbleibt Österreich im autonom fahrenden Stillstand. Der Bund muss die gesetzlichen Grundlagen für autonomes und automatisiertes Fahren mutig und innovationsorientiert weiterentwickeln und laufend an den Stand der Technik anpassen. Dabei gilt es einen skalierbaren, gewerblichen Level-4-Betrieb ohne Lenker:in im Fahrzeug sowie transparente, bundesweit einheitliche Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge zu ermöglichen. Gleichzeitig muss der Rechtsrahmen autonome Linienbusse, Shuttles und On Demand-Angebote als integrierten Bestandteil des öffentlichen Verkehrs betrachten und deren Einsatz im öffentlichen Verkehrsnetz gesetzlich ermöglichen. Um Fehlentwicklungen im Individual- und Gelegenheitsverkehr vorzubeugen, sollen wirksame Instrumente gegen Leerfahrten und eine Kannibalisierung des Umweltverbundes vorgesehen werden. Die Stadt Wien soll diese essenziellen Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene aktiv einfordern und mitgestalten sowie dabei die besonderen Anforderungen des urbanen Raumes einbringen.

4 Glossar

ADACities: ADACities ist ein europäisches Projekt zur Entwicklung gemeinsamer Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität in Städten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Städte automatisierte Fahrzeuge so erproben, steuern und in bestehende Mobilitätssysteme integrieren können, dass sie öffentlichen Zielen dienen und Erfahrungen zwischen europäischen Städten übertragbar werden.

C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) sind kooperative intelligente Verkehrssysteme, die den digitalen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. So können beispielsweise Informationen über Gefahrenstellen, Baustellen, Ampelphasen oder die aktuelle Verkehrslage ausgetauscht werden. C-ITS bildet eine wichtige Grundlage für vernetzte und zunehmend automatisierte Mobilität.

CCAM: Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) bezeichnet den

europäischen Ansatz für vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität. Fahrzeuge sollen dabei nicht nur automatisiert fahren, sondern auch untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren. Ziel ist ein sichereres, effizienteres und stärker vernetztes Verkehrssystem.

Digitaler Zwilling: Ein digitaler Zwilling ist ein digitales Abbild eines realen Objekts oder Raums z. B. Wiens, das mithilfe aktueller Daten laufend mit seinem realen Gegenstück verknüpft werden kann. Im Mobilitätsbereich können digitale Zwillinge beispielsweise Straßen, Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrsströme abbilden und dazu dienen, Veränderungen zu simulieren, Planungen zu verbessern und die Verkehrssteuerung zu unterstützen.

ERTMS: Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist das europäische System zur Standardisierung und Digitalisierung der Steuerung und Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Es soll unterschiedliche nationale Systeme schrittweise harmonisieren, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr erleichtern und die Grundlage für einen leistungsfähigeren und zunehmend automatisierten Bahnbetrieb schaffen.

ETCS: Das European Train Control System (ETCS) ist ein wesentlicher Bestandteil von ERTMS. Es überwacht und steuert sicherheitsrelevante Aspekte der Zugfahrt, insbesondere zulässige Geschwindigkeiten und Fahrwege. ETCS ersetzt unterschiedliche nationale Zugsicherungssysteme durch einen gemeinsamen europäischen Standard und schafft wichtige technische Voraussetzungen für eine stärkere Digitalisierung und Automatisierung des Bahnverkehrs.

Level 4: Level 4 bezeichnet einen hohen Grad des automatisierten Fahrens. Das Fahrzeug übernimmt innerhalb eines klar definierten Einsatzbereichs und unter festgelegten Bedingungen die Fahraufgabe vollständig, ohne dass eine fahrende Person eingreifen können muss. Außerhalb dieser Bedingungen darf das Fahrzeug nicht automatisiert weiterfahren und muss einen sicheren Zustand herstellen. Level 4 ermöglicht damit grundsätzlich einen fahrerlosen Betrieb in festgelegten Gebieten oder auf bestimmten Strecken.

Remote Assistance: Remote Assistance bezeichnet die Unterstützung eines automatisierten Fahrzeugs durch eine externe Leitstelle. Sie ermöglicht menschlichen Kontakt (meist ein:e Operator:in) durch entsprechende Kontaktsysteme im Fahrzeug.

Remote Intervention: Remote Intervention bezeichnet einen Eingriff aus der Ferne in den Betrieb eines automatisierten Fahrzeugs, wenn eine Situation nicht vom automatisierten Fahrsystem allein bewältigt werden kann. Im Unterschied zur

bloßen Remote Assistance geht die Unterstützung dabei über die Bereitstellung von Informationen hinaus und umfasst einen unmittelbaren Eingriff in den Fahrzeugbetrieb beziehungsweise konkrete Fahrmanöver.

Umweltverbund: Als Umweltverbund wird das Zusammenspiel umweltfreundlicher Mobilitätsformen bezeichnet. Dazu zählen insbesondere öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie ergänzende geteilte Mobilitätsangebote (Sharing). Ziel ist es, Wege möglichst ressourcen- und flächeneffizient sowie mit geringen Umwelt- und Klimabelastungen zurückzulegen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist nicht Teil des Umweltverbundes.

UNECE (WP.29): Die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ist eine regionale Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Ihr World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) entwickelt international harmonisierte technische Vorschriften für Fahrzeuge. Dazu gehören zunehmend auch Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme. Die Arbeit des WP.29 ist damit eine wichtige Grundlage für international einheitliche Sicherheits- und Zulassungsstandards.

Vehicle-to-Grid: Vehicle-to-Grid bezeichnet die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge nicht nur mit Strom zu laden, sondern Energie bei Bedarf auch wieder aus ihren Batterien in das Stromnetz zurückzuspeisen. Vernetzt gesteuerte Fahrzeugflotten können dadurch perspektivisch als flexible Stromspeicher genutzt werden und dazu xbeitragen, Schwankungen zwischen Stromerzeugung und -verbrauch auszugleichen.

PDF-Upload

Die Zukunft fährt (nicht) von allein

Wie Wien autonome Mobilität aktiv gestalten soll

1 Prolog: Warum wir über autonomes Fahren sprechen müssen

Mit diesem Positionspapier übernehmen wir als NEOS Wien politische Verantwortung: Wir wollen die Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren frühzeitig gestalten, Forschung, Technologie, Innovation und die Implementierung gezielt ermöglichen und sicherstellen, dass technologischer Fortschritt den Wiener:innen, dem Standort Wien sowie der Mobilitätswende und unserem Ziel der Klimaneutralität 2040 dient.

Autonomes Fahren ist längst keine ferne Zukunftsvision mehr. Insbesondere auf der Schiene ist das Fahren mit automatisierten Zugsystemen in vielen Metropolen bereits lange etablierte Alltagsrealität. Zudem haben fahrerlose Fahrzeuge in den USA, China, Südkorea sowie weiteren Teilen der Welt die Phase abgeschotteter Testgelände bereits verlassen und verkehren im Regelbetrieb auf der Straße. Auch in Europa bereiten Städte und Verkehrsunternehmen den Schritt von einzelnen Forschungsprojekten zu dauerhaft nutzbaren Mobilitätsangeboten vor und internationale Player wollen ihre Angebote am europäischen Markt etablieren.

Im Juni 2026 hat das UNECE-Weltforum für die Harmonisierung von Fahrzeugvorschriften (WP.29) das weltweit erste internationale Regelwerk für den Einsatz von vollständig fahrerlosen, automatisierten Fahrsystemen verabschiedet. Dieser globale Rahmen soll harmonisierte technische Standards am Weltmarkt forcieren und die Etablierung autonomer Fahrzeuge international beschleunigen. Gleichzeitig treibt die Europäische Union durch Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) im Straßenverkehr und den Ausbau des European Rail Traffic Management System (ERTMS) im Schienenverkehr die Digitalisierung, Vernetzung und Interoperabilität europäischer Verkehrssysteme voran und schafft damit wichtige Grundlagen für zukünftige automatisierte Mobilität. In Österreich konnten wir NEOS das Thema „autonomes Fahren“ bereits erfolgreich in den Regierungsprogrammen von Bund und Wien verankern und damit den elementaren Anstoß für die dafür notwendigen legistischen Anpassungen geben.

Wesentliche Aspekte sind auch die wirtschaftlichen und geopolitischen Dimensionen von autonomem Fahren und dessen Komponenten. Fahrzeuge, Software, Sensorik, Leitstellen und Mobilitätsdaten werden zu zentralen und kritischen Bestandteilen der Mobilität von morgen. Umso wichtiger ist es, dass Wien und Europa auf souveräne europäische Lösungen setzen. Mit Mobilität als Stärkefeld der Industriestrategie 2035 und zahlreichen spezialisierten Unternehmen verfügen Österreich und Wien über eine gute Ausgangslage, um technologische Innovation und Wertschöpfung in Schlüsseltechnologien sowie neue, qualifizierte Arbeitsplätze in Europa und am Standort Wien zu schaffen und weiterzuentwickeln. Mit dem selbstfahrenden Bus in der Seestadt hat Wien bereits früh eines der ersten europäischen Pionierprojekte betrieben und verfügt mit der künftig vollautomatisierten U5 sowie dem weiteren Ausbau von ETCS auf der Wiener S-Bahn über wichtige Erfahrungen und Infrastruktur, auf denen nächste Schritte aufbauen können. Wien kann damit nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Systeme sein, sondern eine treibende Kraft einer europäischen Schlüsselindustrie „Made in Europe“.

Die ursprünglichen Fragen, **ob** sich intelligente, automatisierte Mobilitätssysteme technologisch etablieren und **ob** autonome Fahrzeuge nach Wien kommen, sind somit längst überholt. Entscheidend ist nun, **wofür, unter welchen Bedingungen und zu welchem Nutzen der Menschen** sie in Wien eingesetzt werden sollen. Technologische Entwicklungen warten nicht, bis Politik und Verwaltung jede offene Frage beantwortet und jedes Detail geklärt haben. Wer erst reagiert, wenn die ersten Anbieter ihre Fahrzeuge auf Wiens Straßen bringen wollen, überlässt wesentliche Entscheidungen anderen. **Eine liberale Stadt wartet nicht ab, bis andere die Zukunft gestalten.** Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass Menschen, Unternehmen und Forschung neue Lösungen entwickeln können. Deshalb braucht autonomes Fahren von Beginn an eine klare politische Richtung und eine zukunftsorientierte, liberale Haltung.

2 Unsere Vision: Autonome Mobilität für ein zukunftsfittes Wien

Wir wollen Wien zu einer europäischen Vorreitermetropole für verantwortungsvoll eingesetzte autonome Mobilität machen. Dabei steht für uns nicht die Faszination für eine Technologie im Mittelpunkt. Ein Fahrzeug ist nicht schon deshalb ein Fortschritt, weil kein Mensch mehr am Steuer sitzt. Fortschritt entsteht dann, wenn eine neue Lösung das alltägliche Leben der Menschen tatsächlich verbessert: wenn sie Wege erleichtert, neue Verbindungen schafft, mehr Selbstbestimmung und individuelle Freiheit ermöglicht und unsere Stadt sicherer, klimafreundlicher und lebenswerter macht.

Unsere Vision ist daher nicht eine Stadt mit möglichst vielen fahrerlosen Fahrzeugen im Individualverkehr. **Unsere Vision ist ein Wien mit einem starken, attraktiven, serviceorientierten und modernen Umweltverbund, in dem autonome Fahrzeuge und automatisierte Systeme gezielt dort eingesetzt werden, wo sie einen konkreten Mehrwert schaffen und Infrastruktur stärken.**

Die Öffis bleiben das starke Rückgrat der Wiener Mobilität. Sie befördern tagtäglich mehrere Millionen Menschen effizient, zuverlässig und klimafreundlich. Autonome Angebote und automatisierte Systeme sollen dieses Netz nicht ersetzen oder konkurrenzieren, sondern dessen Reichweite, Leistungsfähigkeit und Servicequalität erhöhen. Das größte Potenzial für den Einsatz autonomer Fahrzeuge sehen wir dort, wo das bestehende Angebot heute Lücken aufweist: auf der ersten und letzten Meile, in den Außenbezirken und Stadtentwicklungsgebieten, auf weniger stark frequentierten Verbindungen sowie in Randzeiten und während der Nacht. Gleichzeitig soll der schienengebundene öffentliche Verkehr durch eine weitgehende Automatisierung noch leistungsfähiger und attraktiver werden.

Autonome Öffi-Angebote sollen Wohn- und Erholungsgebiete, Betriebsstandorte sowie Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen besser an hochrangige Öffi-Knoten anbinden. Sie können als On-Demand- oder Linienangebote den öffentlichen Verkehr sinnvoll ergänzen und flexibel auf unterschiedliche Nachfrage reagieren. Wer am Stadtrand lebt, spät arbeitet oder abseits einer leistungsfähigen Öffi-Achse unterwegs ist, soll nicht weiterhin auf das eigene Auto angewiesen sein, sondern mehr Mobilitätsfreiheit gewinnen. Gleichzeitig sollen ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen durch autonome Angebote freier und selbstbestimmter unterwegs sein. Barrierefreiheit muss von Anfang an Standard sein. Dafür müssen autonome Angebote von Beginn an als Teil des öffentlichen Verkehrs gedacht werden. Fahrgäste sollen nicht zwischen unterschiedlichen Plattformen, Tickets und Zugangsvoraussetzungen wechseln müssen. Unser Ziel ist ein dichtes und serviceorientiertes Öffi-Netz mit einer durchgängigen, verlässlichen und leistbaren Mobilitätskette.

Autonomes Fahren stellt ebenfalls eine Chance für den Innovations- und Wirtschaftsstandort Wien dar. **Wir wollen Wien als europäischen Nachfrage-, Entwicklungs- und Erprobungspartner für die Mobilität der Zukunft positionieren** und die vorhandenen Stärken in Forschung, Technologie, Digitalisierung, Künstlicher Intelligenz und Mobilität gezielt nutzen sowie weiter ausbauen. Mobilitätsinnovationen sollen in Wien nicht nur erprobt, sondern von der Forschung über die Entwicklung bis zur marktfähigen Anwendung begleitet werden. Dadurch können wir Wertschöpfung, Know-how und qualifizierte Arbeitsplätze in Wien schaffen und den Standort langfristig als europäisches Kompetenzzentrum für software- und KI-basierte Mobilitätssysteme etablieren.

Dieses Potenzial verwirklicht sich jedoch nicht automatisch. Ohne frühzeitige und aktive politische Gestaltung besteht das Risiko, dass sich diese Schlüsselindustrien außerhalb von Wien oder Europa entwickeln sowie autonome Fahrzeuge zusätzlichen motorisierten Individualverkehr, Leerfahrten sowie eine Verlagerung vom Umweltverbund zu Einzelfahrten verursachen und damit unsere Mobilitäts- und Klimaziele unterlaufen. Unsere Leitlinien sind daher klar: Autonome Mobilität muss den Umweltverbund stärken, Verkehre bündeln und zu einer effizienteren Nutzung von Infrastruktur und Stadtraum beitragen. Der Mensch muss immer im Mittelpunkt dieser technologischen Entwicklung stehen – ganz im Sinne des digitalen Humanismus. **Die Technologie muss sich an die Stadt anpassen, nicht die Stadt an die Technologie.**

Das entspricht unserem liberalen Verständnis von Innovation: Wir wollen neue Lösungen nicht aus Skepsis verhindern, aber auch nicht aus Technologiefaszination ungeprüft geschehen lassen. Wir wollen ermöglichen, erforschen, ausprobieren, lernen und verbessern. Autonome Fahrzeuge sollen dort

eingesetzt werden, wo sie ein konkretes Mobilitätsproblem lösen, einen öffentlichen Nutzen schaffen und gegenüber anderen Lösungen einen messbaren Mehrwert bieten. Unsere Vision ist kein kurzfristiges Projekt, sondern eine langfristige Strategie, deren Umsetzung, gemeinsam mit den Bürger:innen, Expert:innen sowie unter Berücksichtigung der budgetären Möglichkeiten, sukzessive in politischen Entscheidungen und in der Wiener Mobilitätsplanung vorangetrieben werden muss.

Innovation und Fortschritt liegen in der DNA von uns NEOS. Wir wollen daher autonome und automatisierte Mobilität nicht erst verwalten, nachdem sie nach Wien gekommen ist. Wir wollen ihre Entwicklung frühzeitig durch klare politische Rahmenbedingungen gestalten und Innovation durch Forschung fördern. So entstehen aus technologischem Potenzial ein konkreter Fortschritt und ein spürbarer Mehrwert für die Wiener:innen – als Teil eines starken, inklusiven und klimafitten Mobilitätssystems.

3 Unsere Handlungsfelder

3.1 Das Öffi-Netz intelligent weiterentwickeln

Automatisierung bietet die Chance, das Wiener Öffi-System auf Straße und Schiene gezielt weiterzuentwickeln. Während automatisiertes Fahren auf der Schiene in vielen Städten bereits etablierte Realität ist und Wien dafür bereits wichtige Weichen gestellt hat, können autonome Busse und Shuttles das Angebot dort ergänzen, wo klassische Linienverkehre heute an ihre Grenzen stoßen. Sie können dichtere Takte, stabilere Betriebsabläufe und ein verlässlicheres Angebot ermöglichen, Lücken im Netz schließen und dazu beitragen, künftigen Personalengpässen zu begegnen. Für uns ist dabei klar: Intelligente Mobilität ist kein Ersatz für den Umweltverbund, sondern soll das bereits hochwertige Wiener Öffi-Netz gezielt ergänzen, stärken und resilienter machen.

3.1.1 Lückenschließen leicht gemacht

Ein attraktiver öffentlicher Verkehr beginnt nicht erst an der Straßenbahn-, U-Bahn- oder S-Bahn-Station. Gerade in weniger dicht besiedelten Gebieten unserer Stadt liegen Wohnungen, Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen oft zu weit von leistungsfähigen Öffi-Knoten entfernt. Als Teil des öffentlichen Verkehrs können autonome Angebote die erste und letzte Meile schließen und Menschen einfach und zuverlässig zu U-Bahn, Bim und S-Bahn bringen. Auch in Stadtentwicklungsgebieten oder in Bereichen mit punktuell erhöhtem Fahrgastaufkommen sollen solche Angebote von Beginn an mitgedacht werden. Sie können Entwicklungsphasen überbrücken, neue Querverbindungen schaffen und große Quartiere feinerschließen, dürfen aber den öffentlichen Verkehr sowie ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz nicht ersetzen oder konkurrenzieren. Leerfahrten im Individualverkehr sind zu vermeiden und aktiv einzudämmen. Wo Instrumente, die auf klassischem Fahr- und Abstellverhalten beruhen, an Wirkung verlieren, müssen wir sie weiterentwickeln und neue effiziente Modelle zur Verkehrslenkung des fließenden Verkehrs implementieren. Durch die intelligente Weiterentwicklung der Wiener Öffis sowie den Einsatz von autonomen Fahrzeugen und digitalen Instrumenten können wir unsere Klima- und Mobilitätsziele konsequent vorantreiben.

3.1.2 Verlässlich auf der Linie, flexibel auf Abruf

Autonome Angebote sollen bestehende Linien nicht pauschal ersetzen, sondern das Öffi-Angebot dort verbessern, wo sie einen klaren Mehrwert schaffen. Auf festgelegten Strecken können sie schwächer ausgelastete Verbindungen effizient bedienen, Takte verdichten und für ein verlässliches Angebot sorgen. In Gebieten oder zu Zeiten mit stark schwankender Nachfrage können flexible Angebote auf Abruf die bessere Lösung sein. Dabei setzen wir auf gebündelte Fahrten und definierte Haltepunkte statt auf individuellen Tür-zu-Tür-Verkehr, der zusätzliche Fahrten in Wohnstraßen erzeugt. Wien soll geeignete Strecken und Betriebszeiten systematisch identifizieren und autonomen Linien- und On-Demand-Verkehr nach transparenten Qualitätsstandards in die langfristige Öffi-Planung integrieren. Autonome Angebote sollen dabei nicht als eigene Inselsysteme funktionieren, sondern hinsichtlich ihrer Fahrpläne, der Tarifgestaltung, Buchungssysteme und Fahrgastinformationen in das etablierte System der Wiener Öffis integriert sein.

3.1.3 Das U-Bahn-System automatisieren

Mit dem künftig vollautomatischen Betrieb der U5 beginnt für das hochrangige Wiener Öffi-Netz eine neue Ära. Wien sammelt damit erstmals umfassende Erfahrungen mit einer fahrerlosen U-Bahn-Linie und richtet zugleich die Erneuerung der Fahrzeugflotte sowie die Infrastruktur im System und in den Stationen auf einen stärker automatisierten Betrieb aus. Aufbauend auf den gewonnenen Erfahrungen sollen die Wiener Linien eine Strategie zur langfristigen Automatisierung des gesamten U-Bahn-Systems entwickeln und bei jeder Erneuerung von Fahrzeugen, Leit- und Sicherungstechnik sowie Stationsinfrastruktur den voll automatisierten Betrieb von heute an mitdenken. So können künftig Intervalle stabiler eingehalten, Störungen rascher bewältigt und die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Netzes insgesamt erhöht werden. Die Sicherheit in den Bahnsteigbereichen wird ebenfalls durch automatische Bahnsteigtüren erhöht. Die vollständige Digitalisierung und Automatisierung des Wiener U-Bahn-Netzes ist kein kurzfristiges Projekt, sondern ein langfristiger Transformationsprozess. Gerade deshalb braucht es schon heute eine klare, verantwortungsvolle und zukunftsorientierte politische Zielsetzung, um die Weichen für die voll automatisierte Zukunft zu stellen.

3.1.4 Von der Pionierstrecke zur autonomen Bim

Wien soll den technologischen Fortschritt bei automatisierten Straßenbahn- und Regionalbahnverkehren nicht beobachten, sondern aktiv mitentwickeln. Deshalb wollen wir schon heute Forschung, Entwicklung und Erprobung von automatisierten Straßen- und Regionalbahnen am Standort Wien vorantreiben. So stärken wir Wien zugleich als Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstandort im Stärkefeld Mobilität und bauen jene Kompetenzen auf, die für die Schiene der Zukunft international gebraucht werden. Als Pionierstrecke könnte die stillgelegte Bestandsstrecke der Kaltenleutgebner Bahn für Forschung und Pilotbetrieb herangezogen werden. In Kooperation mit Bund, Fahrzeugindustrie und Forschung soll dort ein Reallabor für automatisierten Straßen- und Regionalbahnverkehr entstehen. Neue Fahrzeuge, Sensorik, Leit- und Sicherungstechnik sowie die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur können dort unter realen Bedingungen getestet werden. Aus den gewonnenen Erkenntnissen soll eine klare Perspektive für die sukzessive Weiterentwicklung und Automatisierung des Wiener Straßenbahnnetzes entstehen und zugleich Know-how, Innovation und industrielle Wertschöpfung am Standort Wien aufgebaut werden.

3.1.5 Stadt und Umland besser verbinden

Mobilität endet nicht an der Wiener Stadtgrenze. Viele Pendler:innen aus dem Umland sind für den Weg zum Arbeitsplatz weiterhin auf das Auto angewiesen, weil die Verbindung zum nächsten leistungsfähigen Öffi-Knoten fehlt. Gemeinsam mit den Umlandgemeinden, dem Verkehrsverbund Ost-Region, dem Bund und dem Land Niederösterreich soll Wien daher autonome Zubringerverbindungen zu Bahnhöfen sowie U- und S-bahnstationen forcieren. Das Ziel ist nicht, zusätzliche Fahrzeuge ins Wiener Stadtgebiet zu führen, sondern mehr Pendler:innen einen einfachen Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen.

3.1.6 Die S-Bahn zum automatisierten Rückgrat der Stadtregion weiterentwickeln

Die Wiener S-Bahn ist das Rückgrat der Mobilität zwischen Stadt und Umland. Damit sie diese Rolle künftig noch verlässlicher erfüllen kann, müssen Digitalisierung und Automatisierung bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebssteuerung konsequent vorangetrieben werden. Automatisierte Systeme können dabei helfen, Zugfolgen präziser zu steuern, Fahrpläne zu optimieren und stabiler einzuhalten, Energie effizienter zu nutzen und Störungen rascher auszugleichen. Wien soll sich daher beim Bund und den ÖBB für einen stärkeren Ausbau von ETCS als Voraussetzung für einen höher automatisierten Bahnverkehr in der Metropolregion Wien einsetzen. Der Weg zur autonomen S-Bahn ist jedoch anspruchsvoller als bei einem geschlossenen U-Bahn-System. Auf vielen Strecken teilen sich S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr dieselbe Infrastruktur. Unterschiedliche Fahrzeuge, Geschwindigkeiten und Betriebsanforderungen erschweren daher eine einheitliche Automatisierung. Deshalb soll Wien gemeinsam mit Bund und ÖBB eine langfristige Automatisierungsstrategie für die S-Bahn in der Metropolregion entwickeln

und gezielt dort beginnen, wo höhere Automatisierungsgrade technisch und betrieblich besonders gut umsetzbar sind.

Die Wiener Vorortelinie (S45) könnte dabei zur ersten vollautomatisierten S-Bahn Österreichs werden. Ihr weitgehend eigenständiges Gleissystem bietet dafür gute Voraussetzungen. Als Teil des künftigen Wiener 2-Linien-S-Bahn-Rings kann die Vorortelinie zu einem vollautomatisierten Bahnsystem weiterentwickelt werden. Damit wollen wir dichtere Intervalle, höhere Kapazitäten sowie eine deutlich leistungsfähigere Querverbindung schaffen und Wien international als Pioniermetropole für autonomen S-Bahn-Verkehr positionieren.

3.2 Chancen für die Stadtplanung nutzen

Autonome Fahrzeuge können mehr sein als eine neue Antriebs- oder Steuerungstechnologie. Richtig eingesetzt, können sie geteilte Mobilität attraktiver machen, den Umstieg auf den Umweltverbund erleichtern und die Abhängigkeit vom privaten Pkw und dazugehörigen Abstellflächen reduzieren. Wien soll dieses Potenzial aktiv nutzen und die dadurch frei geräumten Flächen für Klimawandelanpassung und eine höhere Aufenthaltsqualität heranziehen. Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme und eine zukunftsorientierte Stadtplanung müssen von Beginn an zusammengedacht werden.

3.2.1 Weniger Fahrzeuge, mehr Raum für die Stadt

Autonome Shuttles und geteilte Mobilitätsangebote können dazu beitragen, dass urbane Mobilität mit weniger Fahrzeugen organisiert und nachhaltig zum Umweltverbund verlagert wird. Dadurch entstehen neue Spielräume für Begrünung, Entsiegelung, breitere Gehsteige, sichere Radwege und attraktive Aufenthaltsflächen. Dieser Gewinn entsteht jedoch nicht automatisch. Leerfahrten und zusätzliches Verkehrsaufkommen durch selbstfahrenden Individualverkehr müssen daher verhindert werden. Wien soll neue Angebote gezielt in den Umweltverbund integrieren, ihre Verkehrswirkung laufend überprüfen und mit klaren Rahmenbedingungen steuern. So wird aus technologischem Fortschritt ein konkreter Gewinn für die Mobilitätswende und den öffentlichen Raum.

3.2.2 Autonome Erreichbarkeit für eine Stadt der kurzen Wege

Bessere Erreichbarkeit beeinflusst, wo Menschen wohnen, arbeiten und ihre Freizeit verbringen. Autonome Mobilität kann Stadtteile besser an hochrangige Öffi-Achsen anbinden, Querverbindungen schaffen und die erste und letzte Meile erleichtern. Das eröffnet neue Möglichkeiten für die Entwicklung kompakter, gut erschlossener Quartiere und kann dazu beitragen, dass Wohnen, Arbeiten und Freizeitangebote auch ohne Abhängigkeit vom eigenen Auto erreichbar sind. Gleichzeitig darf bessere Erreichbarkeit nicht zu längeren Wegen, autozentrierten Siedlungsstrukturen und Zersiedelung führen. Mobilitäts- und Stadtplanung sollen eruieren und festlegen, wo zusätzliche Erreichbarkeit einen gesellschaftlichen Mehrwert schafft und wo sie den Zielen einer kompakten Stadt widerspricht. Denn nicht jede technisch mögliche Verbindung ist auch stadtplanerisch sinnvoll: Wien soll kompakt wachsen, kurze Wege fördern und eine weitere Ausdehnung autoabhängiger Strukturen sowie Zersiedelung verhindern.

3.2.3 Infrastruktur weiterentwickeln

Automatisierte Mobilität braucht eine gut abgestimmte physische und digitale Verkehrsinfrastruktur. Wien soll dafür barrierefreie Haltestellen mit klaren Ein- und Ausstiegsbereichen schaffen und die Verkehrssteuerung in den Einsatzgebieten mittels C-ITS auf automatisierte Fahrzeuge vorbereiten. Neue Mobilitätsangebote müssen dabei von Beginn an in die Stadt- und Infrastrukturplanung integriert werden.

3.2.4 Autonome Flotten als Teil des Energiesystems

Mit autonomen Flotten entstehen neue Anforderungen an Ladeinfrastruktur, Stromnetze sowie Depot- und Servicestandorte. Wien soll diese deshalb frühzeitig in der Energieraumplanung berücksichtigen und eine multifunktionale Nutzung von Flächen und Infrastruktur forcieren. Intelligentes Lademanagement soll Netzkapazitäten effizient nutzen und Lastspitzen vermeiden. Perspektivisch sollen auch Batteriespeicher und bidirektionales Laden (Vehicle-to-Grid) erprobt und etabliert werden. So können autonome Flotten künftig ihre Flexibilität und Speicherkapazitäten auch für ein stabiles, erneuerbares Energiesystem zur Verfügung stellen und zu einer neuen Funktionalität von Infrastruktur beitragen.

3.3 Autonome Logistik für lebenswerte Grätzl ermöglichen

Autonome Logistiksysteme können den Lieferverkehr effizienter organisieren, Fahrten bündeln und den öffentlichen Raum entlasten. Dafür braucht es klare, verhältnismäßige Rahmenbedingungen, die neue Geschäftsmodelle zulassen und gleichzeitig Sicherheit, Barrierefreiheit und Lebensqualität im öffentlichen Raum gewährleisten.

3.3.1 Bündeln statt induzieren

Autonome Zustellsysteme sollen dort zum Einsatz kommen, wo sie bestehende Lieferfahrten konsolidieren, Auslastungen verbessern und unnötige Wege vermeiden. Sie sollen nicht dazu führen, dass für jedes Paket ein eigenes Fahrzeug durch die Stadt fährt. Ihr Einsatz muss in ein Gesamtkonzept eingebettet sein, das ein Netz zwischen Logistikzentren, Grätzl-Hubs und definierten Übergabepunkten spannt. Wien soll technologieoffene Pilotprojekte ermöglichen und ihre Wirkung anhand transparenter und nachvollziehbarer Kriterien bewerten. Entscheidend ist nicht die eingesetzte Technologie, sondern ob sie Lieferverkehr tatsächlich effizienter und stadtverträglicher macht.

3.3.2 Die letzte Meile flexibel und effizient organisieren

Gerade in der Mikrologistik können kleine autonome Fahrzeuge neue Möglichkeiten eröffnen, etwa zwischen lokalen Verteilzentren, Geschäften, Einrichtungen und Abholstationen. Dabei sollen autonome Systeme, Lastenräder und gebündelte Zustelldienste nicht gegeneinander ausgespielt, sondern sinnvoll kombiniert werden. Wien soll geeignete Betriebsfelder und Testgebiete als Regulatory Sandboxes definieren, in denen Anbieter innovative, skalierbare Lösungen unter realen Bedingungen entwickeln und trainieren können.

3.3.3 Barrierefreiheit im öffentlichen Raum gewährleisten

Auch bei neuen Mobilitätsformen gilt: Barrierefreiheit hat im öffentlichen Raum Vorrang. Autonome Zustellsysteme müssen, sofern ihr Einsatz auf der Fahrbahn nicht geeignet ist, so gestaltet und betrieben werden, dass sie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen nicht behindern oder gefährden. Sie sollen nicht zu Stolperfallen im öffentlichen Raum werden. Dafür braucht es klare Vorgaben zu Fahrweise, Geschwindigkeit und Größe sowie besondere Rücksicht auf mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Behinderungen, Ältere und Kinder. Blindenleitsysteme, Hauseingänge, Haltestellen und notwendige Durchgangsbreiten müssen frei bleiben. So verbinden wir Offenheit für Innovation mit der notwendigen Sicherung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

3.4 Intelligente Mobilität schützt

Autonome Fahrzeuge eröffnen Wien die Chance auf einen großen Sprung in der Verkehrssicherheit. Menschliche Risikofaktoren wie Übermüdung, Ablenkung, Stress, riskantes Fehlverhalten oder das Missachten von Verkehrsregeln fallen als Unfallursachen weitgehend weg; gleichzeitig entstehen jedoch andere Risiken, die man berücksichtigen muss. Verkehrssicherheit ist kein bloßes statistisches Ergebnis, sondern auch ein subjektives Gefühl in unser aller Alltagsmobilität, das es zu stärken gilt.

3.4.1 Sicherheitsgewinn zum Maßstab machen

Autonome Fahrzeuge müssen den komplexen Wiener Stadtverkehr zuverlässig bewältigen und an Kreuzungen, bei Baustellen, Witterung und im Zusammenspiel mit anderen Mobilitätsteilnehmenden, insbesondere vulnerablen Gruppen, richtig und vorausschauend agieren. Verkehrssicherheit muss deshalb ein unabdingbares Kriterium für Zulassung, Erprobung und Regelbetrieb sein. Gleichermaßen benötigt Sicherheit Information, weswegen digitale Informationen über Baustellen, Störungen oder andere verkehrsbeeinflussende Vorkommnisse seitens der Stadt laufend aktuell gehalten und zur Verfügung gestellt werden müssen.

3.4.2 Fahrerlos heißt nicht menschenlos

Verkehrssicherheit ist für uns kein reiner Datenwert, sondern ein subjektives Gefühl. Wer in ein autonomes Fahrzeug einsteigt, muss sich jederzeit sicher und unterstützt fühlen. Wien setzt deshalb ein umfassendes Notfallmanagement mit klar erreichbaren, geschulten, menschlichen Ansprechpersonen in der Leitstelle voraus. Über gut sichtbare, barrierefreie Bedienelemente können Fahrgäste bei Unsicherheit, technischen Problemen oder medizinischen Notfällen sofort Kontakt zu einer menschlichen Person aufnehmen (Remote Assistance). Leitstellen der Betreiber und Einsatzkräfte arbeiten nach verbindlichen Abläufen zusammen, damit Hilfe rasch organisiert wird und auch bei Störungen oder Ausfällen klare Verantwortung, eine transparente Handlungskette und bei Erfordernis die Möglichkeit für einen teleoperativen Eingriff durch eine:n Operator:in (Remote Intervention) besteht.

3.4.3 Vertrauen schaffen und Barrieren abbauen

Autonome Fahrzeuge sind für die Bevölkerung etwas Neues und Unerprobtes. Damit gehen naturgemäß mentale Barrieren und eine menschliche Skepsis bzw. individuelle Bedenken einher. Akzeptanz für neue Mobilitätssysteme entsteht, wenn Menschen die Technologie verstehen, erleben und sich auf sie verlassen können. Denn die Akzeptanz autonomer Fahrzeuge entscheidet sich nicht allein an technischen Kennzahlen, sondern an den Erfahrungen der Menschen. Wien begleitet die Einführung autonomer Fahrzeuge daher mit transparenter Kommunikation, offenen Testangeboten und der frühzeitigen Einbindung der Bürger:innen. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass intelligente Mobilität in der Mobilitätsbildung für alle Altersstufen mitgedacht wird. Kinder, Erwachsene und ältere Menschen sollen wissen, wie autonome Fahrzeuge reagieren, wie man sicher mit ihnen interagiert, wie sie einem von Nutzen sein können und an wen man sich im Notfall wenden kann. Dafür sollen Erfahrungswerte z. B. durch KPIs im operativen Betrieb gesammelt und Informationsangebote, praktische Begegnungsformate und altersgerechte Lernmodule gemeinsam mit Schulen, Fahrschulen, Senior:innenorganisationen, Behindertenvertretungen und Verkehrssicherheitsinstitutionen entwickelt werden.

3.5 Klimaziele mit Innovation erreichen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme können einen wesentlichen Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende leisten, wenn sie den öffentlichen Verkehr stärken, Infrastruktur effizienter auslasten und zusätzlichen Verkehr vermeiden. Allerdings konterkarieren klimaschädliche und verkehrspolitisch kontraproduktive Subventionen diese Entwicklung, anstatt fortschrittliche Technologien zu fördern.

3.5.1 Zukunft finanzieren statt Stillstand fördern

Bund und Stadt sollen klimaschädliche und den Zielen der Mobilitätswende entgegenstehende öffentliche Subventionen im Verkehrsbereich konsequent streichen. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen stattdessen gezielt in Forschung, Entwicklung und die praktische Umsetzung intelligenter Mobilität fließen. Intelligente Mobilität wird damit zu einem wichtigen Flexibilitätsmechanismus des Verkehrssystems: Angebote können besser an Nachfrage, verfügbare Kapazitäten und unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. So finanzieren wir nicht den Verkehr von gestern, sondern schaffen Spielraum für Lösungen, die Klimaziele, Innovation und ein leistungsfähiges Mobilitätssystem von morgen zusammenbringen.

3.6 Mobilitätsinnovationen für Wiener Wertschöpfung forcieren

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme sind wirtschaftliche Chancen für Wien. Die österreichische Industriestrategie 2035 definiert Mobilität als Stärkefeld, auf dem Forschung, Technologie und industrielle Wertschöpfung gezielt ausgebaut werden sollen. Unser Anspruch ist daher klar: Wien soll nicht nur Einsatzort autonomer und automatisierter Mobilität, sondern ein europäischer Entwicklungs- und Kompetenzstandort für sichere software- und KI-basierte Mobilitätssysteme werden.

3.6.1 Mobilität als Wiener Schlüsselindustrie stärken

Österreich verfügt über spezialisierte Unternehmen und technologische Hidden Champions in Fahrzeugtechnik, Sensorik, Software und Mobilitätsmanagement. Wien soll seine Kompetenzen in Software, Künstlicher Intelligenz, Cybersicherheit und funktionaler Sicherheit gezielt für automatisierte Mobilität bündeln. Gemeinsam mit der TU Wien, Wiener Fachhochschulen, Forschungseinrichtungen, etablierten Technologieunternehmen und Start-ups sollen anwendungsnahe Forschungs-, Ausbildungs- und Weiterbildungsangebote ausgebaut und Talente frühzeitig an den Standort gebunden werden. Gleichzeitig braucht es bessere Rahmenbedingungen für Start-ups und Spin-offs, damit Forschungsergebnisse schneller in marktfähige Produkte und Dienstleistungen überführt werden können.

Auch die geplanten Strukturen rund um ein mögliches KI-Rechenzentrum sollen für innovative Mobilitätstechnologien nutzbar gemacht werden, etwa durch Rechenkapazitäten, sichere Datenräume, Simulationen und die Translation von KI-Forschung in konkrete Anwendungen. Wien soll dabei nicht bei einzelnen Pilotprojekten stehen bleiben, sondern Lösungen von der Forschung über die Erprobung bis zur Anwendung im Regelbetrieb und Skalierung begleiten. Unser Ziel ist ein offener europäischer Innovationsraum, in dem Wiener und europäische Lösungen im internationalen Wettbewerb bestehen können.

3.6.2 Wertschöpfung und qualifizierte Karrierechancen am Standort Wien

Fahrerlose Fahrzeuge kommen nicht ohne Menschen aus. Ihr sicherer Betrieb benötigt Leitstellen, Flottensteuerung, Wartung, Softwareentwicklung, Datenanalyse, Cybersicherheit und menschliche Fahrgastbetreuung. Insbesondere durch den Aufbau der Leitstellen und Servicehubs können neues Wissen, neue Wertschöpfung und neue qualifizierte Arbeitsplätze am Standort entstehen. Diese Serviceleistungen und das generierte Know-how für intelligente Mobilität gilt es am Standort Wien zu verankern, sodass die Wertschöpfung wieder in Wien reinvestiert werden kann.

3.6.3 Innovation braucht Raum

Innovation braucht nicht nur Daten und Forschung, sondern auch geeignete Flächen für Entwicklung, Training, Wartung und Produktion. Wien soll daher im Rahmen der Stadtentwicklung strategisch Raum für innovative Schlüsselindustrien und die Produktion von Schlüsseltechnologien sichern sowie den Weg von der Forschung zur marktfähigen Anwendung erleichtern. Das geplante Innovations- und Produktionsquartier südlich der Seestadt zeigt, wie Forschungs- und

Entwicklungskraft, hochwertige Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung an einem Standort verbunden werden können. Aufbauend darauf soll Wien seine Kooperation mit europäischen Städten ausbauen und sich als international sichtbarer Standort für verantwortungsvoll eingesetzte urbane automatisierte Mobilität etablieren.

3.7 Aus der Innovation in den Regelbetrieb übergehen

Autonome und automatisierte Mobilitätssysteme werden nicht am Reißbrett alltagstauglich, sondern brauchen ein begleitetes Training im realen Betrieb. Wien soll dafür klar definierte Einsatzgebiete schaffen, in denen Mobilitätsinnovationen und intelligente Fahrzeuge im Regelbetrieb eingesetzt und dadurch trainiert werden können. Als NEOS haben wir hier z. B. bereits St. Marx und das Arsenal in den Diskurs gebracht.

3.7.1 Potenziale analysieren und Einsatzfelder gezielt auswählen

Auf Basis einer stadtweiten Potenzialanalyse sollen jene Gebiete identifiziert werden, in denen autonome Fahrzeuge den größten Mehrwert schaffen können. Im Fokus stehen Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz, die erste und letzte Meile, Randzeiten sowie Stadtentwicklungs- und Betriebsgebiete. Anhand dessen richtet Wien klar definierte Einsatzgebiete als Regulatory Sandboxes mit klar abgegrenzten“ Betriebsbereichen, transparenten Sicherheits- und Datenschutzstandards sowie messbaren Zielen im operativen Betrieb ein. Ziel ist es, den Schritt von einzelnen, inselhaften Testprojekten hin zu einem begleiteten Regelbetrieb mit einer relevanten Fahrzeugflotte zu machen. Im Fokus soll nicht länger der Test einzelner Fahrzeuge stehen, sondern das Zusammenspiel des gesamten Mobilitätsangebots: von Betriebsabläufen, Leitstellen- und Flottenmanagement über Buchung und Tarifintegration bis hin zur Fahrgastbetreuung. So können autonome Mobilitätsangebote unter realen Alltagsbedingungen im Wiener Stadtraum trainiert und weiterentwickelt werden.

3.7.2 Wien als urbane Pilotregion auf den Weg bringen

Wien soll sich beim Bund und der Europäischen Union als Pilotregion und aktiver Partner für den urbanen Einsatz autonomer Fahrzeuge und automatisierter Mobilitätssysteme im öffentlichen Verkehrsnetz positionieren. Die Stadt bringt geeignete Gebiete, ein hochwertiges Öffi-Netz, lokale Expertise und eine klare Haltung in der Klima- und Mobilitätspolitik ein. Gleichzeitig soll sich Wien aktiv in europäische Initiativen wie ADACities einbringen und gemeinsam mit europäischen Partnerstädten Anforderungen an autonome und automatisierte Mobilitätsangebote entwickeln, Erfahrungen austauschen und abgestimmte Beschaffungen vorbereiten. Damit kann Wien europäische Standards aktiv mitgestalten und dazu beitragen, dass Lösungen entstehen, die den Anforderungen europäischer Städte entsprechen.

3.8 An den Fortschritt andocken

Autonome Mobilität soll in Wien nicht als abgeschottetes Zusatzangebot entstehen, sondern einen umfassenden Beitrag für ein besseres öffentliches Mobilitätssystem leisten. Öffentliche Mobilitätsanbieter sollen Innovation, Investitionen und Betriebsrisiken aber nicht allein tragen müssen. Wien soll den vielfältigen Markt in diesem Bereich deshalb gezielt für innovative private Anbieter öffnen und neue Mobilitätslösungen gegebenenfalls durch Public-Private-Partnerships, Konzessionen oder Kooperationen ins System andocken.

3.8.1 Private Innovation gezielt ins Öffi-System holen

Die öffentlichen Mobilitätsanbieter in Wien verfügen über ein hochwertiges Bestandsnetz, die Betriebserfahrung und das Vertrauen der Fahrgäste, um neue Mobilitätsangebote sinnvoll in das bestehende System einzubetten. Gleichzeitig ist es nicht zielführend, diese Innovation und die notwendigen Investitionen rein durch die öffentliche Hand zu tragen. Wien soll deshalb die technologische Kompetenz und Investitionskraft privater Unternehmen zulassen und nutzen sowie diese mittels transparenter Ausschreibungen und Kooperationen ans Wiener Öffi-Netz andocken. Entscheidend ist, dass daraus kein Nebeneinander isolierter Angebote entsteht. Autonome Mobilitätsdienste sollen in WienMobil sowie in die bestehenden Systeme für Ticketing, Buchung und Fahrgastinformation integriert werden und sich an Entgelt-, Qualitäts- und Barrierefreiheitsstandards des öffentlichen Nahverkehrs orientieren. Auch die Abstimmung unter allen in Wien etablierten Mobilitätsanbietern sowie dem Verkehrsverbund Ost-Region muss von Beginn an mitgedacht und forciert werden. Für die Fahrgäste soll ein attraktives, komfortables und zusammenhängendes Mobilitätsangebot entstehen, unabhängig davon, welches Unternehmen die einzelne Leistung erbringt.

3.8.2 Datenpartnerschaft für eine besser funktionierende Stadt

Digitale Daten sind nicht nur die zentrale Grundlage für autonomes Fahren, sondern auch ein Schlüssel für eine moderne, evidenzbasierte und vorausschauende Stadt- und Verkehrsplanung. Damit autonome Fahrzeuge erfolgreich trainiert und später funktionsfähig im Regelbetrieb eingesetzt werden können, braucht es verlässliche Daten, offene Schnittstellen und eine leistungsfähige digitale Infrastruktur. Wien soll daher Verkehrs-, Infrastruktur- und Planungsdaten über interoperable und sichere Schnittstellen bereitstellen. Gleichzeitig erfassen autonome Fahrzeuge wertvolle Informationen z. B. über Verkehrsflüsse, Gefahrenstellen und den Zustand der Infrastruktur. Diese Daten sollen im Gegenzug zur Datenbereitstellung durch die öffentliche Hand der Weiterentwicklung und Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur zugutekommen. So kann die Stadt die Verkehrsorganisation verbessern, Gefahrenstellen früher erkennen, Straßen und Haltestellen gezielter planen und die Wirkung neuer Mobilitätsangebote objektiv bewerten und weiterentwickeln.

3.8.3 Weiterentwicklung des digitalen Zwillings

Der Digitale Zwilling soll zu einer verlässlichen Plattform für Verkehrs- und Planungsdaten weiterentwickelt werden. Die Stadt stellt aktuelle und hochwertige Daten für einen sicheren Betrieb autonomer Fahrzeuge bereit, die Betreiber liefern im Gegenzug ihre erfassten Datenbestände und Erkenntnisse zurück, die Stadtplanung, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit für alle verbessern. Dafür braucht es gemeinsame Datenstandards, Schnittstellen und klare Regeln für Mapping und Datenaustausch. Übermittelt werden sollen dabei ausschließlich jene anonymisierten Daten, die für einen klar definierten, öffentlichen Zweck erforderlich sind. Datenschutz, Geschäftsgeheimnisse und Cybersicherheit müssen jederzeit gewahrt bleiben.

3.9 Datenschutz, Sicherheit und Transparenz von Anfang an vorgeben

Autonome Fahrzeuge sind für viele Wiener:innen etwas Neues. Dass dabei Unsicherheit, Skepsis oder das Gefühl entstehen kann, im öffentlichen Raum stärker beobachtet zu werden, ist ernst zu nehmen. Gleichzeitig stellen automatisierte Mobilitätssysteme neue kritische Infrastruktur dar und bedürfen entsprechender Sicherheitsauflagen. Datenschutz, Cybersicherheit und Transparenz müssen daher von Beginn an verbindliche Voraussetzungen für den Betrieb in Wien sein.

3.9.1 Privacy by Design

Die Verarbeitung von durch automatisierte Fahrzeuge erfassten Daten muss auf klar definierte Zwecke beschränkt und nach dem Prinzip der Datenminimierung gestaltet sein. Personenbezogene Bild-, Bewegungs- und Standortdaten sind unmittelbar zu anonymisieren und dürfen nur verarbeitet werden, wenn dies für den sicheren Betrieb unbedingt erforderlich ist. Geltende europäische Datenschutzauflagen sind einzuhalten und einem Überwachungsgefühl im Stadtraum durch autonome Fahrzeuge ist vorzubeugen. Die Stadt soll bei Vergaben und Genehmigungen verbindliche Vorgaben zu Zweckbindung, Speicherfristen, Zugriffsrechten und Löschung machen. Eine dauerhafte Überwachung des öffentlichen Raums oder automatisierte Identifizierung von Personen durch autonome Fahrzeuge lehnen wir ab.

3.9.2 Intelligente Mobilität als kritische Infrastruktur wirksam absichern

Autonome und automatisierte Systeme, Leitstellen, Verkehrssteuerung und Kommunikationsnetze werden Teil der kritischen Infrastruktur unserer Stadt. Intelligente Mobilität darf daher nicht zum Einfallstor für Cyberangriffe, Manipulation oder Datenmissbrauch werden. Die für den Betrieb und das Management benötigte Infrastruktur muss deshalb nach hohen und laufend aktualisierten Sicherheitsstandards betrieben werden. Dazu gehören unabhängige Sicherheitsprüfungen, regelmäßige Software-Updates, Wartungen, klare Meldepflichten bei Vorfällen sowie robuste Rückfall- und Notfallsysteme. Betreiber müssen nachweisen, dass ein Angriff, ein Verbindungsabbruch oder ein technischer Ausfall nicht zu unkontrollierten Fahrmanövern führt. Auch Abhängigkeiten von einzelnen Herstellern oder geschlossenen Systemen müssen bei Beschaffung und Betrieb vermieden werden.

3.9.3 Offen informieren, gemeinsam Vertrauen aufbauen

Neue Mobilität wird nur dann angenommen, wenn Menschen verstehen, wie sie funktioniert und welche Regeln gelten. Wien soll deshalb bereits vor dem Start von Pilotprojekten transparent darüber informieren, welche Daten erhoben werden, wofür sie genutzt werden, wer darauf zugreifen kann und wie lange sie gespeichert bleiben. Ergebnisse, Vorfälle und Erkenntnisse aus dem Betrieb sollen dokumentiert, überwacht und veröffentlicht werden. So bauen wir Hemmschwellen ab und schaffen Akzeptanz durch Nachvollziehbarkeit und Transparenz.

3.10 Den rechtlichen Rahmen schaffen

Intelligente Mobilität auf Straße und Schiene braucht einen technologieoffenen Rechtsrahmen, der einerseits Daten- und Verkehrssicherheit garantiert und innovativen, automatisierten Mobilitätssystemen andererseits den Weg in den gewerblichen Regelbetrieb ermöglicht. Dabei sollen autonome Angebote ausdrücklich als Ergänzung eines starken öffentlichen Verkehrs verankert werden.

3.10.1 Klarer Rechtsrahmen für den sicheren Regelbetrieb

Ein höherer Automatisierungsgrad muss immer mit höchsten Sicherheitsstandards einhergehen. Cybersicherheit und der Schutz der kritischen Infrastruktur müssen daher von Beginn an ein integraler Bestandteil der technischen Planung und des laufenden Betriebs sein. Dazu gehören mehrfach abgesicherte Systeme, klare Rückfallebenen und ein professionelles Notfallmanagement, damit ein sicherer Betrieb auch bei technischen Störungen oder Cyberangriffen gewährleistet bleibt. Dies braucht einen verlässlichen und ermöglichenden technischen und rechtlichen Rahmen.

Ohne einen zukunftsfitten legistischen Rahmen verbleibt Österreich im autonom fahrenden Stillstand. Der Bund muss die gesetzlichen Grundlagen für autonomes und automatisiertes Fahren mutig und innovationsorientiert weiterentwickeln und laufend an den Stand der Technik anpassen. Dabei gilt es einen skalierbaren, gewerblichen Level-4-Betrieb ohne Lenker:in im Fahrzeug sowie transparente, bundesweit einheitliche Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge zu ermöglichen. Gleichzeitig muss der Rechtsrahmen autonome Linienbusse, Shuttles und On-Demand-Angebote als integrierten Bestandteil des öffentlichen Verkehrs betrachten und deren Einsatz im öffentlichen Verkehrsnetz gesetzlich ermöglichen. Um Fehlentwicklungen im Individual- und Gelegenheitsverkehr vorzubeugen, sollen wirksame Instrumente gegen Leerfahrten und eine Kannibalisierung des Umweltverbundes vorgesehen werden. Die Stadt Wien soll diese essenziellen Rahmenbedingungen auf Bundes- und EU-Ebene aktiv einfordern und mitgestalten sowie dabei die besonderen Anforderungen des urbanen Raumes einbringen.

4 Glossar

ADACities: ADACities ist ein europäisches Projekt zur Entwicklung gemeinsamer Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität in Städten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Städte automatisierte Fahrzeuge so erproben, steuern und in bestehende Mobilitätssysteme integrieren können, dass sie öffentlichen Zielen dienen und Erfahrungen zwischen europäischen Städten übertragbar werden.

C-ITS: Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) sind kooperative intelligente Verkehrssysteme, die den digitalen Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeugen und Verkehrsinfrastruktur ermöglichen. So können beispielsweise Informationen über Gefahrenstellen, Baustellen, Ampelphasen oder die aktuelle Verkehrslage ausgetauscht werden. C-ITS bildet eine wichtige Grundlage für vernetzte und zunehmend automatisierte Mobilität.

CCAM: Connected, Cooperative and Automated Mobility (CCAM) bezeichnet den europäischen Ansatz für vernetzte, kooperative und automatisierte Mobilität. Fahrzeuge sollen dabei nicht nur automatisiert fahren, sondern auch untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur kommunizieren. Ziel ist ein sichereres, effizienteres und stärker vernetztes Verkehrssystem.

Digitaler Zwilling: Ein digitaler Zwilling ist ein digitales Abbild eines realen Objekts oder Raums z. B. Wiens, das mithilfe aktueller Daten laufend mit seinem realen Gegenstück verknüpft werden kann. Im Mobilitätsbereich können digitale Zwillinge beispielsweise Straßen, Verkehrsinfrastruktur oder Verkehrsströme abbilden und dazu dienen, Veränderungen zu simulieren, Planungen zu verbessern und die Verkehrssteuerung zu unterstützen.

ERTMS: Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist das europäische System zur Standardisierung und Digitalisierung der Steuerung und Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Es soll unterschiedliche nationale Systeme schrittweise harmonisieren, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr erleichtern und die Grundlage für einen leistungsfähigeren und zunehmend automatisierten Bahnbetrieb schaffen.

ETCS: Das European Train Control System (ETCS) ist ein wesentlicher Bestandteil von ERTMS. Es überwacht und steuert sicherheitsrelevante Aspekte der Zugfahrt, insbesondere zulässige Geschwindigkeiten und Fahrwege. ETCS ersetzt unterschiedliche nationale Zugsicherungssysteme durch einen gemeinsamen europäischen Standard und schafft wichtige technische Voraussetzungen für eine stärkere Digitalisierung und Automatisierung des Bahnverkehrs.

Level 4: Level 4 bezeichnet einen hohen Grad des automatisierten Fahrens. Das Fahrzeug übernimmt innerhalb eines klar definierten Einsatzbereichs und unter festgelegten Bedingungen die Fahraufgabe vollständig, ohne dass eine fahrende Person eingreifen können muss. Außerhalb dieser Bedingungen darf das Fahrzeug nicht automatisiert weiterfahren und muss einen sicheren Zustand herstellen. Level 4 ermöglicht damit grundsätzlich einen fahrerlosen Betrieb in festgelegten Gebieten oder auf bestimmten Strecken.

Remote Assistance: Remote Assistance bezeichnet die Unterstützung eines automatisierten Fahrzeugs durch eine externe Leitstelle. Sie ermöglicht menschlichen Kontakt (meist ein:e Operator:in) durch entsprechende Kontaktsysteme im Fahrzeug.

Remote Intervention: Remote Intervention bezeichnet einen Eingriff aus der Ferne in den Betrieb eines automatisierten Fahrzeugs, wenn eine Situation nicht vom automatisierten Fahrsystem allein bewältigt werden kann. Im Unterschied zur bloßen Remote Assistance geht die Unterstützung dabei über die Bereitstellung von Informationen hinaus und umfasst einen unmittelbaren Eingriff in den Fahrzeugbetrieb beziehungsweise konkrete Fahrmanöver.

Umweltverbund: Als Umweltverbund wird das Zusammenspiel umweltfreundlicher Mobilitätsformen bezeichnet. Dazu zählen insbesondere öffentlicher Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie ergänzende geteilte Mobilitätsangebote (Sharing). Ziel ist es, Wege möglichst ressourcen- und flächeneffizient sowie mit geringen Umwelt- und Klimabelastungen zurückzulegen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist nicht Teil des Umweltverbundes.

UNECE (WP.29): Die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) ist eine regionale Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Ihr World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) entwickelt international harmonisierte technische Vorschriften für Fahrzeuge. Dazu gehören zunehmend auch Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme. Die Arbeit des WP.29 ist damit eine wichtige Grundlage für international einheitliche Sicherheits- und Zulassungsstandards.

Vehicle-to-Grid: Vehicle-to-Grid bezeichnet die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge nicht nur mit Strom zu laden, sondern Energie bei Bedarf auch wieder aus ihren Batterien in das Stromnetz zurückzuspeisen. Vernetzt gesteuerte Fahrzeugflotten können dadurch perspektivisch als flexible Stromspeicher genutzt werden und dazu beitragen, Schwankungen zwischen Stromerzeugung und -verbrauch auszugleichen.

Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen: Selma Arapovic, Arabel Bernecker-Thiel, Birgit Breitenlacher, Wolfgang Gerold, Christine Hahn, Jing Hu, Heidrun Knopp, Oskar Krampf, Heimo Pernt, Elisabeth Petracs, Angelika Pipal-Leixner, Christine Reiterer, Gerald Salzmann, Günther Szivak, Marco Winkler

Titel: **OID WEAN – Selbstbestimmt altern in Wien**

Antragstext

I. Die Herausforderung: der demographische Wandel in Wien stellt die Stadt vor neue Aufgaben

Wien wird älter – und das deutlich. Im Jahr 2040 wird bereits ein Viertel aller Wiener:innen über 60 Jahre alt sein. Bis 2053 wird die Zahl der über 80-Jährigen um rund 75 Prozent auf etwa 180.000 Menschen steigen. Der Anteil der über 65-Jährigen wächst von derzeit rund 16,5 Prozent auf über 20 Prozent – auf circa 500.000 Personen.

Älterwerden wird damit zur zentralen Zukunftsfrage für die Stadt. Sie berührt alle Lebensbereiche und verlangt nach neuen Lösungen für Wohnen, Gesundheit, Pflege und den öffentlichen Raum. Wiener:innen wollen auch mit 65, 75 oder 85 "gut" und gesund leben, und selbst entscheiden, wie sie unterwegs sind, Neues lernen, Freundschaften pflegen, sich engagieren und ihre Stadt aktiv mitgestalten. Sie sind Wissensträger:innen, Unternehmer:innen, Ehrenamtliche,

Großeltern, Nachbar:innen, Vereinsmenschen, Kulturtreibende und politisch engagierte Bürger:innen. **Das Alter ist eine attraktive und aktive Lebensphase mit so unterschiedlichen Lebensentwürfen wie jede andere auch.**

Die zentrale Frage lautet daher nicht: Wie versorgen wir eine älter werdende Gesellschaft? Sondern: Wie schaffen wir die Rahmenbedingungen, damit Wiener:innen ihre dritte Lebensphase nach ihren Wünschen gestalten können, und dabei möglichst lange selbstständig, gesund und aktiv bleiben?

Eine moderne Stadtpolitik darf nicht erst dort beginnen, wo Pflege oder Unterstützung notwendig werden. Sie muss früher ansetzen: bei leistbarem und flexiblem Wohnen, bei Mobilität, Digitalisierung, Arbeit, Kultur, dem öffentlichen Raum und sozialer Teilhabe.

Die Weichen dafür müssen heute gestellt werden: vorausschauend, evidenzbasiert, ressortübergreifend und mit dem klaren Anspruch, die Bedürfnisse und Lebensrealitäten älterer Menschen in allen Politikbereichen mitzudenken.

Gut älter werden muss Mainstream werden.

II. Unsere Vision

Älterwerden bedeutet Lebenslust, Teilhabe, Lebensqualität und Wahlfreiheit. Unser Ziel ist ein Wien, das Älterwerden nicht verwaltet, sondern aktiv gestaltet. Eine Stadt, die Menschen etwas zutraut, Barrieren abbaut und die Voraussetzungen dafür schafft, dass jede und jeder das eigene Leben nach den eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen gestalten kann.

Wien soll zur Stadt des selbstbestimmten Alterns werden – für heutige und kommende Generationen.

Dazu gehört für uns:

• **Eigenständig leben:** Wiener:innen sollen ihren dritten Lebensabschnitt mündig und selbstbestimmt gestalten können. Sie erhalten die Unterstützung, die sie brauchen, um möglichst lange gesund und unabhängig leben zu können.

• **Teilhabe am sozialen Leben:** Ältere Wiener:innen sind aktiv in den städtischen Alltag eingebunden. Sie pflegen soziale Kontakte, bringen sich ein und nehmen am kulturellen, politischen und gesellschaftlichen Leben teil, unabhängig von Einkommen, Herkunft, Mobilität oder Unterstützungsbedarf.

Die Rolle von Wien: Wien schafft verlässliche, nachhaltig finanzierte Rahmenbedingungen, bietet verständliche Informationen und sorgt dafür, dass Menschen jene Leistungen und Angebote selbstbestimmt nutzen können, die sie für ihre jeweilige Lebenssituation benötigen. Bürokratie ist dabei auf das notwendige Maß reduziert, Zuständigkeiten gebündelt und Verfahren für die Wiener:innen sind so einfach und verständlich wie möglich gestaltet. Innovation, Digitalisierung, Forschung und KI werden dort eingesetzt, wo sie die Qualität der Leistungen erhöhen, Kosten senken, Bürokratie reduzieren und vor allem mehr Zeit für menschliche Betreuung schaffen.

Die vier Kernthemen:

-> G’sund bleiben: Prävention, Gesundheit und Pflege

Gesundheit schafft Freiheit und Lebensqualität. Wiener:innen haben Zugang zu den Informationen, Präventionsangeboten und Unterstützungsleistungen, die sie brauchen, um möglichst lange gesund und selbstbestimmt zu leben. Medizinische und pflegerische Angebote sind bedarfsgerecht, einfach zugänglich, wohnortnah und an den Bedürfnissen der Menschen sowie den Erkenntnissen der geriatrischen Forschung orientiert.

-> Dabei sein: Soziale Teilhabe, Kultur und digitale Barrierefreiheit

Das Leben bleibt vielseitig. Wien bietet Räume und Möglichkeiten für Begegnung, Engagement und gesellschaftliche Teilhabe. Ältere Wiener:innen sind sichtbar und selbstverständlich Teil des städtischen Lebens und bringen ihre Erfahrungen, Interessen und Fähigkeiten ein. Digitale Angebote sind barrierefrei, analoge Zugänge bleiben, wo notwendig, bestehen. Teilhabe darf dabei keine Frage des Einkommens sein. Altersarmut, die ein relevanter Faktor für Einsamkeit im Alter ist, wird durch frühzeitige Information, Beratung und niederschwellige Unterstützungsleistungen entgegengewirkt.

-> Sich zuhause fühlen: Altersgerechtes Wohnen

Zuhause ist dort, wo man sein Leben nach den eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen gestalten kann. Wiener:innen haben eine Auswahl an altersgerechten und flexiblen Wohnformen, die in ein adäquates Umfeld eingebettet sind und sich mit maßgeschneiderten Pflege- und Unterstützungsleistungen verbinden lassen, um die Selbständigkeit im Alter zu unterstützen.

-> Unterwegs sein: Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Wer mobil bleibt, bleibt verbunden: mit Freund:innen, Familie, Kultur, Nahversorgung, Gesundheitseinrichtungen und dem öffentlichen Leben. Ältere Wiener:innen sind sicher und selbstständig in der Stadt unterwegs. Barrierefreiheit ist keine Sonderlösung, sondern die Grundvoraussetzung für Selbstbestimmung. Die altersfreundliche Stadt ist daher auch eine Stadt der kurzen und sicheren Wege für alle, sowie eine der konsumfreien Aufenthaltsqualität.

III. Unsere Forderungen

1. G’sund bleiben: Prävention, Gesundheit und Pflege

1.1. Prävention

NEOS Wien wollen Prävention zum Ausgangspunkt einer modernen Gesundheitspolitik machen: ältere Wiener:innen sollen die Rahmenbedingungen vorfinden, die es ihnen erlauben, ihre physische und psychische Gesundheit bestmöglich zu erhalten. Das wirkt sich nicht nur positiv auf die Lebensqualität aus, sondern entlastet gleichzeitig auch das Gesundheitssystem organisatorisch und finanziell. Menschen sollen deshalb frühzeitig dabei unterstützt werden, ihre Gesundheit auch für spätere Lebensphasen aktiv zu stärken.

Konkrete Forderungen:

• **Förderung der Gesundheitskompetenz:** Gesundheitsinformationen sollen leicht zugänglich, verständlich, inklusiv und mehrsprachig angeboten und gezielt ausgebaut werden, und dort verfügbar sein, wo Menschen leben und im Alltag tatsächlich erreicht werden. Dazu gehört auch Bewusstseinsbildung für den Nutzen von Vorsorgeuntersuchungen. Ältere Wiener:innen werden zudem in den Prozess eingebunden, sodass Informationen und Angebote ihren tatsächlichen Bedürfnissen entsprechen.

• Relevante **Gesundheits-Checks, Screening-Programme und Vorsorgeuntersuchungen** müssen niederschwellig zugänglich sein, regelmäßig evaluiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Der Bezug von Dauermedikation in Apotheken soll vereinfacht werden.

• Relevante **Impfangebote** sollen durch Impfen in Apotheken niederschwelliger werden und zielgruppengerecht beworben sowie incentiviert werden.

• Ein breiteres, gut kommuniziertes Angebot von kostengünstigen **Bewegungs- und**

Sportangeboten soll auch ältere Wiener:innen zur Teilnahme motivieren.

1.2. Gesundheit

Ältere Wiener:innen sollen von einer umfassenden Gesundheitsversorgung profitieren, die durch digitale Orientierung, starke Primärversorgung und gut vernetzte ambulante Strukturen rasch und effizient ins passende Versorgungssetting führt. Gleichzeitig muss die Gesundheitsversorgung stärker auf die unterschiedlichen Lebensrealitäten älterer Menschen eingehen und altersspezifische Themen wie psychische Gesundheit, Demenz und Frauengesundheit im Alter und in der Menopause stärker in den Fokus rücken.

Der verantwortungsvolle Einsatz von KI, eHealth und digitalen Assistenzsystemen soll dabei helfen, Barrieren abzubauen, Prozesse zu vereinfachen, Kosten zu reduzieren und Menschen besser durch das Gesundheitssystem zu navigieren. Voraussetzung ist, dass sich digitale Angebote an den Kompetenzen und Bedürfnissen älterer Menschen orientieren, Akzeptanzhürden ernst genommen werden und digitale Lösungen den menschlichen Kontakt unterstützen, anstatt ihn zu ersetzen.

Konkrete Forderungen:

• Um älteren Wiener:innen einen einfachen und raschen Zugang zur benötigten **Gesundheitsversorgung** zu ermöglichen, sollen **Primärversorgungszentren** weiter ausgebaut werden. Die **Gesundheitshotline 1450** soll gestärkt werden und insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine leicht zugängliche, verlässliche, effiziente und kostengünstige erste Anlaufstelle bieten.

• **Community Nurses** beziehungsweise community-nursing-nahe Angebote sollen in Wien flächendeckend ausgebaut werden und als kompetente Anlaufstelle Unterstützung bieten. Kostengünstige und flexible Transportlösungen sollen routinemäßige Krankenhausfahrten abdecken und Rettungswägen für echte Notfälle freispielen.

• Ein stärkerer Fokus auf **geriatrische Medizin** in Wissenschaft, Lehre und im niedergelassenen Bereich soll dazu beitragen, alterstypische Erkrankungen früher zu erkennen und gezielter zu behandeln. Geschlechtersensible Medizin berücksichtigt Unterschiede bei Symptomen, Risiken und Lebensrealitäten und verbessert damit insbesondere die gesundheitliche Versorgung älterer Frauen.

• Der Ausbau von Beratungsangeboten soll dafür sorgen, dass ältere Wiener:innen dazu motiviert werden, sich zeitgerecht mit **Vorsorge**-Themen wie

Patient:innenverfügung, Sterbeverfügung, Vorsorgevollmacht, Erwachsenenvertretung und Sterbeverfügung auseinander zu setzen, um allenfalls die für sie passenden Modelle zu wählen.

• Zum selbstbestimmten Leben gehört auch, **selbstbestimmt und würdevoll sterben** zu können. Hospiz- und Palliativangebote, Schmerz- und Symptombehandlung sowie psychosoziale Begleitung sollen bedarfsgerecht ausgebaut werden und für optimale Betreuung sorgen. Selbstbestimmtes Sterben muss rechtssicher, verständlich und respektvoll ermöglicht und begleitet werden.

• Der Ausbau von **KI, eHealth und digitalen Assistenzsystemen** muss die Bedürfnisse und Kompetenzen älterer Patient:innen mitdenken und dazu beitragen, Barrieren abzubauen, Prozesse zu vereinfachen, Kosten zu reduzieren und die Orientierung im Gesundheitssystem zu verbessern.

1.3. Pflege

Wiener:innen sollen bei Bedarf Zugang zu einem flexiblen Pflegesystem haben, das Betroffenen und Angehörigen frühzeitig Orientierung bietet und passende Unterstützung rasch und einfach zugänglich macht.

Ziel ist eine moderne Pflegelandschaft, die mobile, (teil)stationäre und innovative Angebote besser verzahnt und Unterstützung entlang des tatsächlichen Bedarfs organisiert. Digitalisierung, KI und Robotik werden eine wichtige Rolle spielen müssen, um den benötigten Ausbau der Pflege in der angemessenen Qualität und Quantität zu ermöglichen.

Da im Jahr 2053 voraussichtlich knapp die Hälfte der über 65-jährigen und rund 40 Prozent der über 80-jährigen Wiener:innen zu migrantischen Communities zählt, wird die sprachliche und kulturelle Diversität der Patienten ein relevanter Faktor für die Organisation von Pflegeleistungen.

Konkrete Forderungen:

• Die **Pflegeberatung** soll sowohl persönlich als auch digital ausgebaut werden; Information und Beratung müssen auch für Angehörige, niederschwellig und zielgruppengerecht verfügbar sein. Umfassende Informationen zum Thema Pflegeversicherung sollen die Eigenverantwortung stärken.

• **Administrative Entlastung**: Anträge, Nachweise, Zuständigkeiten und Berichtspflichten rund um Pflege und Unterstützung sollen vereinfacht und besser

gebündelt werden, damit Betroffene, Angehörige und Pflegende möglichst wenig Zeit mit Bürokratie verbringen müssen.

• Die **mobile Pflege** muss mit dem steigenden Bedarf mitwachsen. Sie soll im Bedarfsfall leistbar, rasch und unkompliziert verfügbar sein und unterschiedliche Lebensrealitäten berücksichtigen - etwa jene queerer älterer Menschen, von Menschen mit Migrationsgeschichte oder Personen mit psychosozialen Bedürfnissen.

• **Flexible Lösungen** sollen sicherstellen, dass auch bei veränderten Lebensumständen eine optimale Betreuung gewährleistet werden kann und Entlastungsangebote wie Kurzzeit- und/oder Urlaubspflege möglich sind. Die verschiedenen Unterstützungsangebote wie z. B. mobile Betreuung, Tagesangebote, Übergangspflege, betreutes Wohnen und stationäre Pflege müssen besser aufeinander abgestimmt werden, um Doppelgleisigkeiten und Versorgungslücken zu vermeiden.

• Der Einsatz von **Digitalisierung, KI, Robotics und Assistenzsystemen** in der Pflege sollen ausgebaut werden, um die Mitarbeiter:innen administrativ und physisch zu entlasten, die Betreuung der Patient:innen zu verbessern, Kosten zu senken und die Transparenz des Systems zu erhöhen. Dabei müssen potenzielle Akzeptanzhürden bei Patient:innen und Pfleger:innen berücksichtigt werden.

• Die **Ausbildungsoffensive** in Pflege- und Betreuungsberufen soll konsequent weitergeführt, die berufsbegleitende Qualifizierung ausgebaut und die Anrechnung internationaler Abschlüsse effizienter und transparenter werden. Wiens Rolle als Kompetenzzentrum für geriatrische **Pflegewissenschaft** soll gestärkt, und der Austausch zwischen Forschung, Ausbildung, Industrie und Leistungsträgern gefördert werden.

2. Dabei sein: Soziale Teilhabe, Kultur und digitale Barrierefreiheit

2.1. Soziale Teilhabe

Senior:innen sollen ein vielfältiges Angebot vorfinden, um am sozialen und kulturellen Leben Wiens teilzunehmen. Einsamkeit darf nicht erst bekämpft werden, wenn Isolation bereits krank macht, sondern durch sichtbare, messbare und wirksame Angebote präventiv verhindert werden. Wer auch im Alter arbeiten oder sich engagieren möchte, soll dafür passende und sinnstiftende Möglichkeiten finden.

Gleichzeitig sollen Generationen stärker miteinander verbunden und ältere Wiener:innen als aktive Mitgestalter:innen der Stadtgesellschaft sichtbar werden. Teilhabe muss dabei unterschiedlichen Lebensrealitäten und Lebensentwürfen Raum geben – zum Beispiel auch jenen von queeren Senior:innen, Menschen mit Migrationsgeschichte oder anderen Gruppen mit spezifischen Bedürfnissen.

Konkrete Forderungen:

• Senior:innen sollen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld Möglichkeiten zur **sozialen Teilhabe** finden, z. B. durch die Stärkung von Grätzln und Märkten, sowie wohnortnahen Orten der Begegnung, Nachbarschaftsservices und anderen Angeboten, die Austausch und gegenseitige Unterstützung ermöglichen.

• **Einsamkeit im Alter** muss als soziales und gesundheitliches Risiko ernst genommen und frühzeitig bekämpft werden: Hilfe-, Begegnungs- und Teilhabeangebote sollen aktiv vermittelt werden und das Gefühl von Zugehörigkeit stärken.

• **Vielfalt und Inklusion**: Unterschiedliche Biografien, Erstsprachen, Bildungswege, Einkommen und soziale Netzwerke bringen unterschiedliche Bedürfnisse mit sich; Teilhabemöglichkeiten müssen daher community-nah, inklusiv, mehrsprachig und kultursensibel ausgebaut werden, und nicht von Einkommen, Herkunft oder Bildungsgrad abhängen.

2.2. Freizeit, Bildung, Kultur und lebenslanges Lernen

Um den dritten Lebensabschnitt als aktive Lebensphase voller Möglichkeiten erleben zu können, müssen Kultur-, Bildungs- und Sportangebote leistbar, barrierefrei und einladend gestaltet werden. Aktivsein im Alter muss unabhängig von Einkommen, Bildung, Mobilität oder Vorerfahrung möglich sein.

Kooperationen mit privaten Trägern und Public-Private-Partnerships sollen genutzt und weiterentwickelt werden, um zusätzliche Angebote und neue Formate zu ermöglichen. Ältere Wiener:innen sind dabei nicht nur Nutzer:innen, sondern bringen ihren Erfahrungs- und Wissensschatz ein und werden zu aktiven Gestalter:innen.

Konkrete Forderungen:

• Niederschwellige, wohnortnahe und kostengünstige Bildungsangebote (z. B. in

Büchereien, Volkshochschulen, Senior:innen- und Grätzleinrichtungen) sollen älteren Wiener:innen **lebenslanges Lernen** ermöglichen und darüber hinaus zum Erhalt geistiger Fitness beitragen.

• **Kultur-, Sport- und Bewegungsangebote** sollen für ältere Menschen gut erreichbar, leistbar, barrierefrei und einladend gestaltet sein und auch zielgruppenspezifische Angebote wie beispielsweise Motorik-Parks und demenzfreundliche Konzerte umfassen.

• **Generationenübergreifende Lern- und Begegnungsräume**, Mentoring-Systeme, Erzählcafés, Buddy-Systeme und Kooperationen zwischen Schulen, Senior:innen- und Grätzleinrichtungen sowie Freiwilligen- und Nachbarschaftsnetzwerke sollen ausgebaut werden und den sozialen Zusammenhalt stärken.

2.3. Digitale Barrierefreiheit

Ziel:

Digitalisierung kann den Alltag erleichtern und Selbstständigkeit stärken. Digitale Services sollen dafür inklusiver werden, gleichzeitig müssen in wichtigen Bereichen analoge Zugänge erhalten bleiben: städtische Angebote, Informationen, Termine und Beratung dürfen nicht davon abhängen, ob jemand eine App nutzt, eine ID Austria besitzt oder digitale Formulare selbstständig ausfüllen kann. Ziel ist eine Verwaltung, die Services nach dem Prinzip Design for All entwickelt und möglichst intuitiv zugänglich macht. Digitalisierung muss Verwaltungswege messbar vereinfachen und verkürzen, statt bestehende Bürokratie lediglich ins Digitale zu übertragen.

Konkrete Forderungen:

• **Digitale Angebote** ausbauen und einfach zugänglich gestalten: digitale Services der Stadt sollen weiterentwickelt und stärker an den tatsächlichen Bedürfnissen älterer Menschen ausgerichtet werden – etwa bei Terminvereinbarungen, Verwaltungswegen, Gesundheitsinformationen, Mobilitätsangeboten oder sozialen Dienstleistungen. Digitale Anwendungen müssen einfach, verständlich und barrierearm gestaltet sein (Design for All). Ältere Wiener:innen sollen dabei in die Entwicklung und Weiterentwicklung einbezogen werden.

• Gleichzeitig braucht es niederschwellige persönliche Unterstützung für den digitalen Alltag. **Digitale Lots:innen**, analoge Anlaufstellen, Schulungsangebote und Unterstützungsformate im Grätzl sollen stärker verankert werden und älteren Wiener:innen ermöglichen, digitale Services selbstständig und sicher nutzen zu

können.

3. Sich zu Hause fühlen: Altersgerechtes Wohnen

Ältere Wiener:innen sollen die Unterstützung erhalten die sich brauchen, um mündige Entscheidungen über die für sie passende Wohnform treffen zu können bzw. ihr Wohnumfeld den sich ändernden Wünschen und Bedürfnissen anzupassen. Dazu braucht es frühzeitige Beratung, sowie den raschen Ausbau altersgerechter Wohnkonzepte. Diese müssen unterschiedliche Lebensentwürfe ermöglichen, flexibel mit Pflege- und Unterstützungsleistungen kombinierbar sein und soziale Teilhabe fördern. Förderungen für altersgerechte Wohnungsadaptierungen sollen über klare Zuständigkeiten und ohne administrative Hürden zugänglich sein, damit Wohnen nicht zur Einsamkeitsfalle wird.

Konkrete Forderungen:

• **Orientierungs- und Beratungsangebote** für die unterschiedlichen Möglichkeiten für Wohnen im Alter, und Sensibilisierung für barrierefreie sowie barrierearme Lösungen sollen ausgebaut und zeitgerecht angeboten werden. Damit wird die Eigenverantwortung gestärkt, und bereits jüngere Menschen können mündige Entscheidungen über ihre zukünftige Wohnsituation treffen, bevor akuter Handlungsbedarf entsteht. Das inkludiert auch Unterstützung und Beratung für den freiwilligen Wohnungswechsel in Fällen, in denen eine Adaptierung der Wohnung nicht möglich ist.

• **Adaptierungen bei Neubauten und im Bestand** sind notwendig, um adäquat auf den demographischen Wandel und sich ändernde Bedürfnisse von Senior:innen reagieren zu können. Für Pensionist:innen-Wohnhäuser bedeutet das zum einen den Ausbau der Pflegestationen und eine Flexibilisierung des Wohnkonzepts, damit Menschen, deren Betreuungsbedarf gesunken ist, die Möglichkeit haben unkompliziert wieder aus- und in andere Wohnformen umzuziehen. Zum anderen muss altersgerechtes Wohnen nicht nur im Neubau, sondern auch im Bestand, vor allem im Gemeindebau (sofern baulich möglich), im geförderten Wohnbau und in Wohnhausanlagen verstärkt umgesetzt werden. Wo möglich, sollen Freiflächen für eine gemischte Nutzung adaptiert werden, um ein gemeinschaftliches Miteinander über Generationen hinweg zu fördern.

• Der Ausbau **flexibler, altersgerechter Wohnkonzepte** wie z. B. Senior:innen- und Demenz-WGs, betreute Wohngemeinschaften, gemeinschaftliche Wohnprojekte und generationenübergreifende Modelle mit flexiblen, mobilen Pflege- und Unterstützungsmöglichkeiten, alltagstauglichen Assistenzsystemen vor Ort soll gefördert werden.

4. Unterwegs sein: Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Ziel:

Ältere Wiener:innen sollen selbstständig, sicher und unkompliziert in der Stadt unterwegs sein können. Mobilität im Alter darf nicht an Barrieren im öffentlichen Raum, gefährlichen Querungen, nicht vorhandener Rastmöglichkeiten oder mangelnder Orientierung scheitern. In einer älter werdenden Stadt geht Barrierefreiheit über bauliche Maßnahmen hinaus: auch Informationen, Verwaltungswege und öffentliche Dienstleistungen müssen verständlich und zugänglich sein.

Konkrete Forderungen:

• Der **öffentliche Raum** soll inklusiv gestaltet und für ältere Wiener:innen einfach, sicher und möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Neben sicheren Fußwegen und Querungen, die auch mit längeren Reaktionszeiten und eingeschränkter Wahrnehmung gut nutzbar sind, soll auch bei dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur auf die Bedürfnisse älterer Nutzer:innen Rücksicht genommen werden. Ältere Wiener:innen und ihre Interessenvertretungen sollen in Planungsprozesse einbezogen werden.

• **Barrierefreie Dienstleistungen**: Beschäftigte in Ämtern, Servicestellen und öffentlichen Verkehrsbetrieben brauchen gezielte Schulungen, um auf die unterschiedlichen Bedürfnisse älterer Menschen eingehen zu können – auch bei Hör- oder Sehbeeinträchtigungen und beginnender Demenz. Klare Kommunikation, ausreichend Zeit und bedarfsgerechte Unterstützung sollen eine möglichst selbstständige Nutzung dieser Angebote ermöglichen.

• Wiens Randgebiete dürfen nicht zu Mobilitätsfallen für weniger mobile Menschen werden. **Ridepooling, Rufangebote, Grätzl-Shuttles und gut eingebundene Sharing-Angebote** sollen die Abhängigkeit vom Auto reduzieren und Mobilitätsangebote stärker an tatsächlichen Wegen zu Nahversorgung, Ärzt:innen, Kultur, Familie und sozialen Angeboten ausrichten.

• Ältere Menschen müssen bei Hitze als besonders vulnerable Gruppe mitgedacht werden. **Klimaanpassungsmaßnahmen** sollen dort priorisiert werden, wo Hitzeinseln und ein hoher Anteil vulnerable Gruppen zusammentreffen.

PDF-Upload

Mitantragsteller:innen: Selma Arapovic, Arabel Bernecker-Thiel, Birgit Breitenlacher, Wolfgang Gerold, Christine Hahn, Jing Hu, Heidrun Knopp, Oskar Krampf, Heimo Pernt, Elisabeth Petracs, Angelika Pipal-Leixner, Christine Reiterer, Gerald Salzmann, Günther Szivak, Marco Winkler

OID WEAN – Selbstbestimmt altern in Wien

I. Die Herausforderung: der demographische Wandel in Wien stellt die Stadt vor neue Aufgaben

Wien wird älter – und das deutlich. Im Jahr 2040 wird bereits ein Viertel aller Wiener:innen über 60 Jahre alt sein. Bis 2053 wird die Zahl der über 80-Jährigen um rund 75 Prozent auf etwa 180.000 Menschen steigen. Der Anteil der über 65-Jährigen wächst von derzeit rund 16,5 Prozent auf über 20 Prozent – auf circa 500.000 Personen[1].

Älterwerden wird damit zur zentralen Zukunftsfrage für die Stadt. Sie berührt alle Lebensbereiche und verlangt nach neuen Lösungen für Wohnen, Gesundheit, Pflege und den öffentlichen Raum. Wiener:innen wollen auch mit 65, 75 oder 85 selbst entscheiden, wie sie unterwegs sind, Neues lernen, Freundschaften pflegen, sich engagieren und ihre Stadt aktiv mitgestalten. Sie sind Wissensträger:innen, Unternehmer:innen, Ehrenamtliche, Großeltern, Nachbar:innen, Vereinsmenschen, Kulturschaffende und politisch engagierte Bürger:innen. **Das Alter ist eine aktive Lebensphase mit so unterschiedlichen Lebensentwürfen wie jede andere auch.**

Die zentrale Frage lautet daher nicht: Wie versorgen wir eine älter werdende Gesellschaft? Sondern: Wie schaffen wir die Rahmenbedingungen, damit Wiener:innen ihre dritte Lebensphase nach ihren Wünschen gestalten können, und dabei möglichst lange selbstständig, gesund und aktiv bleiben?

Eine moderne Stadtpolitik darf nicht erst dort beginnen, wo Pflege oder Unterstützung notwendig werden. Sie muss früher ansetzen: bei leistbarem und flexiblem Wohnen, bei Mobilität, Digitalisierung, Arbeit, Kultur, dem öffentlichen Raum und sozialer Teilhabe.

Die Weichen dafür müssen heute gestellt werden: vorausschauend, evidenzbasiert, ressortübergreifend und mit dem klaren Anspruch, die Bedürfnisse und Lebensrealitäten älterer Menschen in allen Politikbereichen mitzudenken.

[1] Stadt Wien (2025): Zusammenfassung: Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Wien 2025, abrufbar: https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerungsprognose-2025-zusammenfassung
Stadt Wien (2025): Prognoseergebnisse Wien - 2025 bis 2055, abrufbar: https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung-prognose-2055
Presseservice Stadt Wien (2026): Wien präsentiert erste Senior:innenstrategie, abrufbar: https://presse.wien.gv.at/presse/2026/05/13/wien-praesentiert-erste-senior-innenstrategie

Gut älter werden muss Mainstream werden.

II. Unsere Vision

Älterwerden bedeutet Lebenslust, Teilhabe, Lebensqualität und Wahlfreiheit. Unser Ziel ist ein Wien, das Älterwerden nicht verwaltet, sondern aktiv gestaltet. Eine Stadt, die Menschen etwas zutraut, Barrieren abbaut und die Voraussetzungen dafür schafft, dass jede und jeder das eigene Leben nach den eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen gestalten kann.

Wien soll zur Stadt des selbstbestimmten Alterns werden – für heutige und kommende Generationen.

Dazu gehört für uns:

- **Eigenständig leben:** Wiener:innen sollen ihren dritten Lebensabschnitt mündig und selbstbestimmt gestalten können. Sie erhalten die Unterstützung, die sie brauchen, um möglichst lange gesund und unabhängig leben zu können.
- **Teilhabe am sozialen Leben**: Ältere Wiener:innen sind aktiv in den städtischen Alltag eingebunden. Sie pflegen soziale Kontakte, bringen sich ein und nehmen am kulturellen, politischen und gesellschaftlichen Leben teil, unabhängig von Einkommen, Herkunft, Mobilität oder Unterstützungsbedarf.

Die Rolle von Wien: Wien schafft verlässliche Rahmenbedingungen, bietet verständliche Informationen und sorgt dafür, dass Menschen jene Leistungen und Angebote selbstbestimmt nutzen können, die sie für ihre jeweilige Lebenssituation benötigen.

Bürokratie ist dabei auf das notwendige Maß reduziert, Zuständigkeiten gebündelt und Verfahren für die Wiener:innen sind so einfach und verständlich wie möglich gestaltet. Innovation, Digitalisierung, Forschung und KI werden dort eingesetzt, wo sie die Qualität der Leistungen erhöhen, Kosten senken, Bürokratie reduzieren und vor allem mehr Zeit für menschliche Betreuung schaffen.

Die vier Kernthemen:

-> G'sund bleiben: Prävention, Gesundheit und Pflege

Gesundheit schafft Freiheit und Lebensqualität. Wiener:innen haben Zugang zu den Informationen, Präventionsangeboten und Unterstützungsleistungen, die sie brauchen, um möglichst lange gesund und selbstbestimmt zu leben. Medizinische und pflegerische Angebote sind bedarfsgerecht, einfach zugänglich, wohnortnah und an den

Bedürfnissen der Menschen sowie den Erkenntnissen der geriatrischen Forschung orientiert.

-> Dabei sein: Soziale Teilhabe, Kultur und digitale Barrierefreiheit

Das Leben bleibt vielseitig. Wien bietet Räume und Möglichkeiten für Begegnung, Engagement und gesellschaftliche Teilhabe. Ältere Wiener:innen sind sichtbar und selbstverständlich Teil des städtischen Lebens und bringen ihre Erfahrungen, Interessen und Fähigkeiten ein. Digitale Angebote sind barrierefrei, analoge Zugänge bleiben, wo notwendig, bestehen. Teilhabe darf dabei keine Frage des Einkommens sein. Altersarmut, die ein relevanter Faktor für Einsamkeit im Alter ist, wird durch frühzeitige Information, Beratung und niederschwellige Unterstützungsleistungen entgegengewirkt.

-> Sich zuhause fühlen: Altersgerechtes Wohnen

Zuhause ist dort, wo man sein Leben nach den eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen gestalten kann. Wiener:innen haben eine Auswahl an altersgerechten und flexiblen Wohnformen, die in ein adäquates Umfeld eingebettet sind und sich mit maßgeschneiderten Pflege- und Unterstützungsleistungen verbinden lassen, um die Selbständigkeit im Alter zu unterstützen.

-> Unterwegs sein: Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Wer mobil bleibt, bleibt verbunden: mit Freund:innen, Familie, Kultur, Nahversorgung, Gesundheitseinrichtungen und dem öffentlichen Leben. Ältere Wiener:innen sind sicher und selbstständig in der Stadt unterwegs. Barrierefreiheit ist keine Sonderlösung, sondern die Grundvoraussetzung für Selbstbestimmung. Die altersfreundliche Stadt ist daher auch eine Stadt der kurzen und sicheren Wege für alle, sowie eine der konsumfreien Aufenthaltsqualität.

III. Unsere Forderungen

1. G’sund bleiben: Prävention, Gesundheit und Pflege

1.1. Prävention

NEOS Wien wollen Prävention zum Ausgangspunkt einer modernen Gesundheitspolitik machen: ältere Wiener:innen sollen die Rahmenbedingungen vorfinden, die es ihnen erlauben, ihre physische und psychische Gesundheit bestmöglich zu erhalten. Das wirkt sich nicht nur positiv auf die Lebensqualität aus, sondern entlastet gleichzeitig auch das Gesundheitssystem organisatorisch und finanziell. Menschen sollen deshalb frühzeitig dabei unterstützt werden, ihre Gesundheit auch für spätere Lebensphasen aktiv zu stärken.

Konkrete Forderungen:

- **Förderung der Gesundheitskompetenz:** Gesundheitsinformationen sollen leicht zugänglich, verständlich, inklusiv und mehrsprachig angeboten und gezielt ausgebaut werden, und dort verfügbar sein, wo Menschen leben und im Alltag tatsächlich erreicht werden. Ältere Wiener:innen werden zudem in den Prozess eingebunden, sodass Informationen und Angebote ihren tatsächlichen Bedürfnissen entsprechen.
- Relevante **Gesundheits-Checks und Screening-Programme** müssen niederschwellig zugänglich sein, regelmäßig evaluiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- Relevante **Impfangebote** sollen durch Impfen in Apotheken niederschwelliger werden und zielgruppengerecht beworben sowie incentiviert werden.
- Ein breiteres, gut kommuniziertes Angebot von kostengünstigen **Bewegungs- und Sportangeboten** soll auch ältere Wiener:innen zur Teilnahme motivieren.

1.2. Gesundheit

Ältere Wiener:innen sollen von einer umfassenden Gesundheitsversorgung profitieren, die durch digitale Orientierung, starke Primärversorgung und gut vernetzte ambulante Strukturen rasch und effizient ins passende Versorgungssetting führt. Gleichzeitig muss die Gesundheitsversorgung stärker auf die unterschiedlichen Lebensrealitäten älterer Menschen eingehen und altersspezifische Themen wie psychische Gesundheit, Demenz und Frauengesundheit im Alter und in der Menopause stärker in den Fokus rücken.

Der verantwortungsvolle Einsatz von KI, eHealth und digitalen Assistenzsystemen soll dabei helfen, Barrieren abzubauen, Prozesse zu vereinfachen, Kosten zu reduzieren und Menschen besser durch das Gesundheitssystem zu navigieren. Voraussetzung ist, dass sich digitale Angebote an den Kompetenzen und Bedürfnissen älterer Menschen orientieren, Akzeptanzhürden ernst genommen werden und digitale Lösungen den menschlichen Kontakt unterstützen, anstatt ihn zu ersetzen.

Konkrete Forderungen:

- Um älteren Wiener:innen einen einfachen und raschen Zugang zur benötigten **Gesundheitsversorgung** zu ermöglichen, sollen **Primärversorgungszentren** weiter ausgebaut werden. Die **Gesundheitshotline 1450** soll gestärkt werden und insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine leicht zugängliche, verlässliche, effiziente und kostengünstige erste Anlaufstelle bieten.
- **Community Nurses** beziehungsweise community-nursing-nahe Angebote sollen in Wien flächendeckend ausgebaut werden und als kompetente Anlaufstelle Unterstützung bieten. Kostengünstige und flexible Transportlösungen sollen

routinemäßige Krankenhausfahrten abdecken und Rettungswägen für echte Notfälle freispielen.

- Ein stärkerer Fokus auf **geriatrische Medizin** in Wissenschaft, Lehre und im niedergelassenen Bereich soll dazu beitragen, alterstypische Erkrankungen früher zu erkennen und gezielter zu behandeln. Geschlechtersensible Medizin berücksichtigt Unterschiede bei Symptomen, Risiken und Lebensrealitäten und verbessert damit insbesondere die gesundheitliche Versorgung älterer Frauen.
- Der Ausbau von Beratungsangeboten soll dafür sorgen, dass ältere Wiener:innen dazu motiviert werden, sich zeitgerecht mit **Vorsorge**-Themen wie Patient:innenverfügung, Vorsorgevollmacht und Erwachsenenvertretung auseinander zu setzen, um allenfalls die für sie passenden Modelle zu wählen.
- Zum selbstbestimmten Leben gehört auch, **selbstbestimmt und würdevoll sterben** zu können. Hospiz- und Palliativangebote, Schmerz- und Symptombehandlung sowie psychosoziale Begleitung sollen bedarfsgerecht ausgebaut werden und für optimale Betreuung sorgen. Selbstbestimmtes Sterben muss rechtssicher, verständlich und respektvoll ermöglicht und begleitet werden.
- Der Ausbau von **KI, eHealth und digitalen Assistenzsystemen** muss die Bedürfnisse und Kompetenzen älterer Patient:innen mitdenken und dazu beitragen, Barrieren abzubauen, Prozesse zu vereinfachen, Kosten zu reduzieren und die Orientierung im Gesundheitssystem zu verbessern.

1.3. Pflege

Wiener:innen sollen bei Bedarf Zugang zu einem flexiblen Pflegesystem haben, das Betroffenen und Angehörigen frühzeitig Orientierung bietet und passende Unterstützung rasch und einfach zugänglich macht.

Ziel ist eine moderne Pflegelandschaft, die mobile, (teil)stationäre und innovative Angebote besser verzahnt und Unterstützung entlang des tatsächlichen Bedarfs organisiert. Digitalisierung, KI und Robotik werden eine wichtige Rolle spielen müssen, um den benötigten Ausbau der Pflege in der angemessenen Qualität und Quantität zu ermöglichen.

Da im Jahr 2053 voraussichtlich knapp die Hälfte der über 65-jährigen und rund 40 Prozent der über 80-jährigen Wiener:innen zu migrantischen Communities zählt, wird die sprachliche und kulturelle Diversität der Patienten ein relevanter Faktor für die Organisation von Pflegeleistungen.

Konkrete Forderungen:

- Die **Pflegeberatung** soll sowohl persönlich als auch digital ausgebaut werden; Information und Beratung müssen auch für Angehörige, niederschwellig und zielgruppengerecht verfügbar sein. Umfassende Informationen zum Thema Pflegeversicherung sollen die Eigenverantwortung stärken.
- **Administrative Entlastung**: Anträge, Nachweise, Zuständigkeiten und Berichtspflichten rund um Pflege und Unterstützung sollen vereinfacht und besser gebündelt werden, damit Betroffene, Angehörige und Pflegende möglichst wenig Zeit mit Bürokratie verbringen müssen.
- Die **mobile Pflege** muss mit dem steigenden Bedarf mitwachsen. Sie soll im Bedarfsfall leistbar, rasch und unkompliziert verfügbar sein und unterschiedliche Lebensrealitäten berücksichtigen - etwa jene queerer älterer Menschen, von Menschen mit Migrationsgeschichte oder Personen mit psychosozialen Bedürfnissen.
- **Flexible Lösungen** sollen sicherstellen, dass auch bei veränderten Lebensumständen eine optimale Betreuung gewährleistet werden kann und Entlastungsangebote wie Kurzzeit- und/oder Urlaubspflege möglich sind. Die verschiedenen Unterstützungsangebote wie z. B. mobile Betreuung, Tagesangebote, Übergangspflege, betreutes Wohnen und stationäre Pflege müssen besser aufeinander abgestimmt werden, um Doppelgleisigkeiten und Versorgungslücken zu vermeiden.
- Der Einsatz von **Digitalisierung, KI, Robotics und Assistenzsystemen** in der Pflege sollen ausgebaut werden, um die Mitarbeiter:innen administrativ und physisch zu entlasten, die Betreuung der Patient:innen zu verbessern, Kosten zu senken und die Transparenz des Systems zu erhöhen. Dabei müssen potenzielle Akzeptanzhürden bei Patient:innen und Pfleger:innen berücksichtigt werden.
- Die **Ausbildungsoffensive** in Pflege- und Betreuungsberufen soll konsequent weitergeführt, die berufsbegleitende Qualifizierung ausgebaut und die Anrechnung internationaler Abschlüsse effizienter und transparenter werden. Wiens Rolle als Kompetenzzentrum für geriatrische **Pflegewissenschaft** soll gestärkt, und der Austausch zwischen Forschung, Ausbildung, Industrie und Leistungsträgern gefördert werden.

2. Dabei sein: Soziale Teilhabe, Kultur und digitale Barrierefreiheit

2.1. Soziale Teilhabe

Senior:innen sollen ein vielfältiges Angebot vorfinden, um am sozialen und kulturellen Leben Wiens teilzunehmen. Einsamkeit darf nicht erst bekämpft werden, wenn Isolation bereits krank macht, sondern durch sichtbare, messbare und wirksame Angebote präventiv verhindert werden. Wer auch im Alter arbeiten oder sich engagieren möchte, soll dafür passende und sinnstiftende Möglichkeiten finden.

Gleichzeitig sollen Generationen stärker miteinander verbunden und ältere Wiener:innen als aktive Mitgestalter:innen der Stadtgesellschaft sichtbar werden. Teilhabe muss dabei unterschiedlichen Lebensrealitäten und Lebensentwürfen Raum geben – zum Beispiel auch jenen von queeren Senior:innen, Menschen mit Migrationsgeschichte oder anderen Gruppen mit spezifischen Bedürfnissen.

Konkrete Forderungen:

- Senior:innen sollen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld Möglichkeiten zur **sozialen Teilhabe** finden, z. B. durch die Stärkung von Grätzln und Märkten, sowie wohnortnahen Orten der Begegnung, Nachbarschaftsservices und anderen Angeboten, die Austausch und gegenseitige Unterstützung ermöglichen.
- **Einsamkeit im Alter** muss als soziales und gesundheitliches Risiko ernst genommen und frühzeitig bekämpft werden: Hilfe-, Begegnungs- und Teilhabeangebote sollen aktiv vermittelt werden und das Gefühl von Zugehörigkeit stärken.
- **Vielfalt und Inklusion**: Unterschiedliche Biografien, Erstsprachen, Bildungswege, Einkommen und soziale Netzwerke bringen unterschiedliche Bedürfnisse mit sich; Teilhabemöglichkeiten müssen daher community-nah, inklusiv, mehrsprachig und kultursensibel ausgebaut werden, und nicht von Einkommen, Herkunft oder Bildungsgrad abhängen.

2.2. Freizeit, Bildung, Kultur und lebenslanges Lernen

Um den dritten Lebensabschnitt als aktive Lebensphase voller Möglichkeiten erleben zu können, müssen Kultur-, Bildungs- und Sportangebote leistbar, barrierefrei und einladend gestaltet werden. Aktivsein im Alter muss unabhängig von Einkommen, Bildung, Mobilität oder Vorerfahrung möglich sein.

Kooperationen mit privaten Trägern und Public-Private-Partnerships sollen genutzt und weiterentwickelt werden, um zusätzliche Angebote und neue Formate zu ermöglichen. Ältere Wiener:innen sind dabei nicht nur Nutzer:innen, sondern bringen ihren Erfahrungs- und Wissensschatz ein und werden zu aktiven Gestalter:innen.

Konkrete Forderungen:

- Niederschwellige, wohnortnahe und kostengünstige Bildungsangebote (z. B. in Büchereien, Volkshochschulen, Senior:innen- und Grätzleinrichtungen) sollen älteren Wiener:innen **lebenslanges Lernen** ermöglichen und darüber hinaus zum Erhalt geistiger Fitness beitragen.

- **Kultur-, Sport- und Bewegungsangebote** sollen für ältere Menschen gut erreichbar, leistbar, barrierefrei und einladend gestaltet sein und auch zielgruppenspezifische Angebote wie beispielsweise Motorik-Parks und demenzfreundliche Konzerte umfassen.
- **Generationenübergreifende Lern- und Begegnungsräume**, Mentoring-Systeme, Erzählcafés, Buddy-Systeme und Kooperationen zwischen Schulen, Senior:innen- und Grätzleinrichtungen sowie Freiwilligen- und Nachbarschaftsnetzwerke sollen ausgebaut werden und den sozialen Zusammenhalt stärken.

2.3. Digitale Barrierefreiheit

Ziel:

Digitalisierung kann den Alltag erleichtern und Selbstständigkeit stärken. Digitale Services sollen dafür inklusiver werden, gleichzeitig müssen in wichtigen Bereichen analoge Zugänge erhalten bleiben: städtische Angebote, Informationen, Termine und Beratung dürfen nicht davon abhängen, ob jemand eine App nutzt, eine ID Austria besitzt oder digitale Formulare selbstständig ausfüllen kann. Ziel ist eine Verwaltung, die Services nach dem Prinzip Design for All[2] entwickelt und möglichst intuitiv zugänglich macht. Digitalisierung muss Verwaltungswege messbar vereinfachen und verkürzen, statt bestehende Bürokratie lediglich ins Digitale zu übertragen.

Konkrete Forderungen:

- **Digitale Angebote ausbauen** und einfach zugänglich gestalten: digitale Services der Stadt sollen weiterentwickelt und stärker an den tatsächlichen Bedürfnissen älterer Menschen ausgerichtet werden – etwa bei Terminvereinbarungen, Verwaltungswegen, Gesundheitsinformationen, Mobilitätsangeboten oder sozialen Dienstleistungen. Digitale Anwendungen müssen einfach, verständlich und barrierearm gestaltet sein (Design for All). Ältere Wiener:innen sollen dabei in die Entwicklung und Weiterentwicklung einbezogen werden.
- Gleichzeitig braucht es niederschwellige persönliche Unterstützung für den digitalen Alltag. **Digitale Lots:innen**, analoge Anlaufstellen, Schulungsangebote und Unterstützungsformate im Grätzl sollen stärker verankert werden und älteren Wiener:innen ermöglichen, digitale Services selbstständig und sicher nutzen zu können.

[2] Design for All bedeutet, Produkte, Dienstleistungen, digitale Angebote und öffentliche Räume von Anfang an so zu gestalten, dass sie von möglichst vielen Menschen unabhängig von Alter, Fähigkeiten oder Einschränkungen genutzt werden können.

3. Sich zu Hause fühlen: Altersgerechtes Wohnen

Ältere Wiener:innen sollen die Unterstützung erhalten die sich brauchen, um mündige Entscheidungen über die für sie passende Wohnform treffen zu können bzw. ihr Wohnumfeld den sich ändernden Wünschen und Bedürfnissen anzupassen. Dazu braucht es frühzeitige Beratung, sowie den raschen Ausbau altersgerechter Wohnkonzepte. Diese müssen unterschiedliche Lebensentwürfe ermöglichen, flexibel mit Pflege- und Unterstützungsleistungen kombinierbar sein und soziale Teilhabe fördern. Förderungen für altersgerechte Wohnungsadaptierungen sollen über klare Zuständigkeiten und ohne administrative Hürden zugänglich sein, damit Wohnen nicht zur Einsamkeitsfalle wird.

Konkrete Forderungen:

- **Orientierungs- und Beratungsangebote** für die unterschiedlichen Möglichkeiten für Wohnen im Alter, und Sensibilisierung für barrierefreie sowie barrierearme Lösungen sollen ausgebaut und zeitgerecht angeboten werden. Damit wird die Eigenverantwortung gestärkt, und bereits jüngere Menschen können mündige Entscheidungen über ihre zukünftige Wohnsituation treffen, bevor akuter Handlungsbedarf entsteht. Das inkludiert auch Unterstützung und Beratung für den freiwilligen Wohnungswechsel in Fällen, in denen eine Adaptierung der Wohnung nicht möglich ist.
- **Adaptierungen bei Neubauten und im Bestand** sind notwendig, um adäquat auf den demographischen Wandel und sich ändernde Bedürfnisse von Senior:innen reagieren zu können. Für Pensionist:innen-Wohnhäuser bedeutet das zum einen den Ausbau der Pflegestationen und eine Flexibilisierung des Wohnkonzepts, damit Menschen, deren Betreuungsbedarf gesunken ist, die Möglichkeit haben unkompliziert wieder aus- und in andere Wohnformen umzuziehen. Zum anderen muss altersgerechtes Wohnen nicht nur im Neubau, sondern auch im Bestand, vor allem im Gemeindebau (sofern baulich möglich), im geförderten Wohnbau und in Wohnhausanlagen verstärkt umgesetzt werden. Wo möglich, sollen Freiflächen für eine gemischte Nutzung adaptiert werden, um ein gemeinschaftliches Miteinander über Generationen hinweg zu fördern.
- Der Ausbau **flexibler, altersgerechter Wohnkonzepte** wie z. B. Senior:innen[3]- und Demenz-WGs[4], betreute Wohngemeinschaften, gemeinschaftliche Wohnprojekte und generationenübergreifende Modelle mit flexiblen, mobilen Pflege- und

[3] Senior:innen-WGs sind gemeinschaftliche Wohnformen, in denen ältere Menschen selbstbestimmt zusammenleben, private Rückzugsräume mit Gemeinschaftsflächen verbinden und bei Bedarf Unterstützung organisieren können.
[4] Betreute Wohngemeinschaft für Menschen mit Demenz, die gemeinschaftliches und möglichst selbstbestimmtes Wohnen mit Pflege und Unterstützung verbindet.

Unterstützungsmöglichkeiten, alltagstauglichen Assistenzsystemen vor Ort soll gefördert werden.

4. Unterwegs sein: Verkehr, Mobilität und Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Ziel:

Ältere Wiener:innen sollen selbstständig, sicher und unkompliziert in der Stadt unterwegs sein können. Mobilität im Alter darf nicht an Barrieren im öffentlichen Raum, gefährlichen Querungen, nicht vorhandener Rastmöglichkeiten oder mangelnder Orientierung scheitern. In einer älter werdenden Stadt geht Barrierefreiheit über bauliche Maßnahmen hinaus: auch Informationen, Verwaltungswege und öffentliche Dienstleistungen müssen verständlich und zugänglich sein.

Konkrete Forderungen:

- Der **öffentliche Raum** soll inklusiv gestaltet und für ältere Wiener:innen einfach, sicher und möglichst ohne fremde Hilfe nutzbar sein. Neben sicheren Fußwegen und Querungen, die auch mit längeren Reaktionszeiten und eingeschränkter Wahrnehmung gut nutzbar sind, soll auch bei dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur auf die Bedürfnisse älterer Nutzer:innen Rücksicht genommen werden. Ältere Wiener:innen und ihre Interessenvertretungen sollen in Planungsprozesse einbezogen werden.
- **Barrierefreie Dienstleistungen**: Beschäftigte in Ämtern, Servicestellen und öffentlichen Verkehrsbetrieben brauchen gezielte Schulungen, um auf die unterschiedlichen Bedürfnisse älterer Menschen eingehen zu können – auch bei Hör- oder Sehbeeinträchtigungen und beginnender Demenz. Klare Kommunikation, ausreichend Zeit und bedarfsgerechte Unterstützung sollen eine möglichst selbstständige Nutzung dieser Angebote ermöglichen.
- Wiens Randgebiete dürfen nicht zu Mobilitätsfallen für weniger mobile Menschen werden. **Ridepooling, Rufangebote, Grätzl-Shuttles und gut eingebundene Sharing-Angebote** sollen die Abhängigkeit vom Auto reduzieren und Mobilitätsangebote stärker an tatsächlichen Wegen zu Nahversorgung, Ärzt:innen, Kultur, Familie und sozialen Angeboten ausrichten.
- Ältere Menschen müssen bei Hitze als besonders vulnerable Gruppe mitgedacht werden. **Klimaanpassungsmaßnahmen** sollen dort priorisiert werden, wo Hitzeinseln und ein hoher Anteil vulnerable Gruppen zusammentreffen.

Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen: Alexander Weyrosta, Paul Bauer, Sandra Dragovic, Marcello Gebhardt, Simon Stelzer

Titel: **Änderung des Finanzstatut Wien**

Antragstext

Das am 15.11.2025 auf der Landesmitgliederversammlung in Wien beschlossene Finanzstatut NEOS Wien wird um folgenden Punkt erweitert:

5. Offenlegung gegenüber den Bezirken

Über die 50% der Beiträge, welche der NEOS Landesgruppe Wien gemäß § 3 Abs. 2 Wiener Parteienförderungsgesetz 2013 (Wr. PartFG) tatsächlich zukommen und nicht unter Punkt 1.1 dieses Finanzstatuts an die Bezirke verteilt werden, ist den Bezirkssprecher:innen einmal jährlich ein Bericht über die Mittelverwendung vorzulegen.

Begründung

Die NEOS Landesgruppe Wien behält sich 50% der Parteienförderung, welche sie laut § 3 Abs. 2 Wiener Parteienförderungsgesetz 2013 (Wr. PartFG) für „ihre Tätigkeit in der Mitwirkung an der politischen Willensbildung“ auf der Bezirksebene erhält, ein. Laut Auskunft des Landesbüro werden damit Leistungen, welche für die Bezirke aus der Landesgruppe erbracht werden, bezahlt. In der Praxis ist es für die Bezirksvorstände allerdings kaum nachvollziehbar, was mit diesem Geld (2026 immerhin rund 600.000 €) tatsächlich passiert. Dadurch ist es den Bezirken auch nicht möglich auf die Mittelverwendung Einfluss zu nehmen oder Prioritäten zu setzen. Im Sinne der internen Transparenz wäre es daher wünschenswert, wenn

den Bezirksvorständen zumindest einmal jährlich über die Mittelverwendung berichtet wird.

PDF-Upload

The embedded PDF can not be rendered:

This PDF document probably uses a compression technique which is not supported by the free parser shipped with FPDI. (See https://www.setasign.com/fpdi-pdf-parser for more details)

Hauptantrag

Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Initiator_nnen:	Johannes Sablatnig, Sarah Mayer, Lukas Assion, Paul Bauer, Ervin Gall, Manuel Hanselmann, Martina Karas, Lisa Kern, Lydia Körber, Andreas Leszkovsky, Markus Österreicher, Ursula Ressl, Anja Schmidt, Philipp Wörndle
Titel:	**DRINGLICHER ANTRAG: Zukunft der Awareness-Arbeit**

Antragstext

Die Landesmitgliederversammlung von NEOS Wien möge beschließen:

NEOS Wien würdigen ausdrücklich die bisherige Arbeit der Wiener Awareness-Teams und ihren wertvollen Beitrag zu einem sicheren und respektvollen Miteinander im öffentlichen Raum.

Die Entscheidung der bisher zuständigen Geschäftsgruppe, die Finanzierung ab 2027 einzustellen, ist angesichts der angespannten budgetären Situation und der ressortübergreifenden Aufgabenstellung nachvollziehbar.

NEOS Wien setzen sich dafür ein, dass die zuständigen Geschäftsgruppen der Stadt Wien prüfen, welche Aufgaben der bisherigen Awareness-Teams auch künftig notwendig sind und in welchen Ressorts diese sinnvoll angesiedelt werden können. Dabei sollen ressortübergreifende Lösungen für die Fortführung notwendiger Awareness-Angebote entwickelt sowie bestehende Strukturen, Synergien und alternative Finanzierungsmodelle berücksichtigt werden.

Die Absicherung der Finanzierung der ganzjährigen offenen Kinder- und Jugendarbeit bleibt für NEOS Wien eine klare Priorität. Zusätzliche Aufgaben dürfen nicht zulasten der bestehenden Angebote in Jugendzentren, Parks und Grätzln gehen.

Unser Grundsatz: Awareness-Arbeit ist eine gemeinsame Verantwortung der Stadt – und darf nicht dauerhaft auf Kosten der Jugendarbeit finanziert werden.

Begründung

Die Wiener Awareness-Teams wurden während der COVID-19-Pandemie ins Leben gerufen und haben seither wichtige und wertvolle Arbeit geleistet. Sie haben Menschen im öffentlichen Raum unterstützt, Konflikte entschärft und einen Beitrag zu einem respektvollen und sicheren Miteinander geleistet.

Die Awareness-Teams haben im Laufe der Zeit zunehmend Aufgaben übernommen, die über den eigentlichen Kompetenzbereich der zuständigen Geschäftsgruppe hinausgehen. Ihre Tätigkeit richtet sich nicht ausschließlich an Jugendliche, sondern an unterschiedliche Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum. Damit berührt Awareness-Arbeit auch die Zuständigkeiten anderer Geschäftsgruppen der Stadt Wien.

Gleichzeitig steht Wien vor erheblichen budgetären Herausforderungen. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel braucht es klare Prioritäten und eine nachvollziehbare Verteilung der Verantwortung.

Für uns steht fest: Die Finanzierung der ganzjährigen Jugendarbeit muss weiterhin Priorität haben. Die Angebote in Jugendzentren, Parks und Grätzln leisten einen unverzichtbaren Beitrag zur Entwicklung junger Menschen, zur Prävention und zum gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Die Beendigung der Finanzierung durch eine einzelne Geschäftsgruppe darf jedoch nicht automatisch bedeuten, dass die bisher geleistete Awareness-Arbeit in Wien ersatzlos wegfällt. Vielmehr braucht es eine ressortübergreifende Betrachtung, welche Aufgaben weiterhin notwendig sind, wer dafür zuständig ist und wie diese unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen organisiert werden können.

PDF-Upload

Dringlichkeitsantrag

An die NEOS Wien Landesmitgliederversammlung am 14.11.2026

Zukunft der Awareness-Arbeit

Begründung der Dringlichkeit

Die angekündigte Einstellung der Finanzierung der Wiener Awareness-Teams ab 2027 hat eine öffentliche Debatte über die Zukunft der Awareness-Arbeit in Wien ausgelöst. Angesichts der aktuellen Diskussion und der notwendigen budgetären und organisatorischen Weichenstellungen braucht es eine klare Positionierung von NEOS Wien.

Antrag

Die Landesmitgliederversammlung von NEOS Wien möge beschließen:

NEOS Wien würdigen ausdrücklich die bisherige Arbeit der Wiener Awareness-Teams und ihren wertvollen Beitrag zu einem sicheren und respektvollen Miteinander im öffentlichen Raum.

Die Entscheidung der bisher zuständigen Geschäftsgruppe, die Finanzierung ab 2027 einzustellen, ist angesichts der angespannten budgetären Situation und der ressortübergreifenden Aufgabenstellung nachvollziehbar.

NEOS Wien setzen sich dafür ein, dass die zuständigen Geschäftsgruppen der Stadt Wien prüfen, welche Aufgaben der bisherigen Awareness-Teams auch künftig notwendig sind und in welchen Ressorts diese sinnvoll angesiedelt werden können. Dabei sollen ressortübergreifende Lösungen für die Fortführung notwendiger Awareness-Angebote entwickelt sowie bestehende Strukturen, Synergien und alternative Finanzierungsmodelle berücksichtigt werden.

Die Absicherung der Finanzierung der ganzjährigen offenen Kinder- und Jugendarbeit bleibt für NEOS Wien eine klare Priorität. Zusätzliche Aufgaben dürfen nicht zulasten der bestehenden Angebote in Jugendzentren, Parks und Grätzln gehen.

Unser Grundsatz: Awareness-Arbeit ist eine gemeinsame Verantwortung der Stadt – und darf nicht dauerhaft auf Kosten der Jugendarbeit finanziert werden.

Begründung

Die Wiener Awareness-Teams wurden während der COVID-19-Pandemie ins Leben gerufen und haben seither wichtige und wertvolle Arbeit geleistet. Sie haben Menschen im öffentlichen Raum unterstützt, Konflikte entschärft und einen Beitrag zu einem respektvollen und sicheren Miteinander geleistet.

Die Awareness-Teams haben im Laufe der Zeit zunehmend Aufgaben übernommen, die über den eigentlichen Kompetenzbereich der zuständigen Geschäftsgruppe hinausgehen. Ihre Tätigkeit richtet sich nicht ausschließlich an Jugendliche, sondern an unterschiedliche Bevölkerungsgruppen im öffentlichen Raum. Damit berührt Awareness-Arbeit auch die Zuständigkeiten anderer Geschäftsgruppen der Stadt Wien.

Gleichzeitig steht Wien vor erheblichen budgetären Herausforderungen. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Mittel braucht es klare Prioritäten und eine nachvollziehbare Verteilung der Verantwortung.

Für uns steht fest: Die Finanzierung der ganzjährigen Jugendarbeit muss weiterhin Priorität haben. Die Angebote in Jugendzentren, Parks und Grätzln leisten einen unverzichtbaren Beitrag zur Entwicklung junger Menschen, zur Prävention und zum gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Die Beendigung der Finanzierung durch eine einzelne Geschäftsgruppe darf jedoch nicht automatisch bedeuten, dass die bisher geleistete Awareness-Arbeit in Wien ersatzlos wegfällt. Vielmehr braucht es eine ressortübergreifende Betrachtung, welche Aufgaben weiterhin notwendig sind, wer dafür zuständig ist und wie diese unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen organisiert werden können.

Antragssteller:innen:

1. Johannes Sablatnig
2. Sarah Mayer
3. Lukas Assion
4. Paul Bauer
5. Ervin Gall
6. Manuel Hanselmann
7. Martina Karas
8. Lisa Kern
9. Lydia Körber
10. Andreas Leszkovsky
11. Markus Österreicher
12. Ursula Ressl
13. Anja Schmidt
14. Philipp Wörndle