

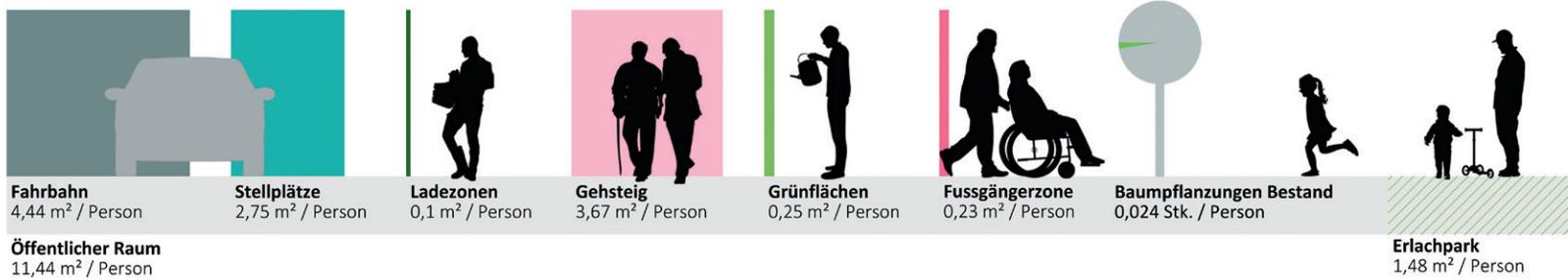


**Supergrätzl** Im zehnten Wiener Gemeindebezirk soll ein Supergrätzl nach dem Vorbild der Superblocks in Barcelona entstehen. Verkehrsberuhigung und Lebensqualität stehen an erster Stelle. Von Susanne Wolf

Abbildungen: Stadt Wien – MA18/LAUT – Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG.

## pro Bewohner\*in

[Stand 2021]



Flächenverteilung. Stadt Wien – MA 18/LAUT – Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG.

In der Herzgasse in Wien Favoriten kleben zwei dunkel gekleidete Männer mitten auf der Straße verschieden große Flächen ab. Vorbereitungen für einen Banküberfall? Nein. Georg Wieser und sein Kollege Florian Lorenz vom Studio LAUT für Landschaftsarchitektur und urbane Transformation wollen anschaulich machen, wie die Flächen im Grätzl zwischen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse verteilt sind. „Wenn alle Bewohner hier einen Parkplatz hätten, bliebe kein Platz für etwas anderes übrig“, erklärt Florian Lorenz und deutet auf die blau beklebte Fläche, die für die Parkplätze steht. „Es gibt zu viele Autos“ hat denn auch jemand auf einen Zettel geschrieben, der auf einem orangefarbenen Board im Hintergrund klebt. Die Besucher des Straßenlabors sind dazu eingeladen, ihre Meinung zum geplanten Supergrätzl kundzutun.

### Mehr Grün, weniger Lärm

In einem der dichtest bewohnten Viertel der Stadt soll in Anlehnung an die Superblocks in Barcelona ein Viertel entstehen, das für Verkehrsberuhigung, Begrünung und Kühlung in heißen Sommern steht. Für die Planung ist die MA 18, Magistratsabteilung für Stadtplanung und Stadtentwicklung zuständig. „Das Viertel bietet sich an, weil es auf der Hitzekarte der Stadt Wien eine hohe Belastung aufweist“, sagt Astrid Klimmer-Pölle-

ritzer von der MA 18. Das Ziel des Supergrätzls ist ein verkehrsberuhigter Kern und die Konzentration des öffentlichen Verkehrs an den Außengrenzen des Viertels. Mehr Pflanzenbeete und Radwege sind geplant. Vorbild für das Supergrätzl sind die sogenannten Superillas in Barcelona, auch Superblocks genannt. Bereits seit den 1990er Jahren gibt es hier verkehrsberuhigte Straßenblöcke von rund 400 mal 400 Meter oder drei mal drei Häuserblocks. Der Autoverkehr wird in diesen Vierteln neu organisiert: Ein ausgeklügeltes System von Einbahnstraßen verhindert, dass die Straßen innerhalb der Superblocks zur Durchfahrt genutzt werden. Die Bewohner sowie Einsatz- und Servicefahrzeuge haben weiterhin Zufahrt zu allen Häusern, das erlaubte Tempo wird auf zehn Stundenkilometer reduziert. Indem man die Autos teilweise verbannt, sollen sich Fußgänger und Radfahrer die Straßen, Parkplätze und Kreuzungen zurückerobern. „Im Katalanischen heißt das ‚pacif icar el carrer‘, was wörtlich die ‚Straße befrieden‘ oder ‚aussöhnen‘ bedeutet“, erklärt die in Barcelona lebende Landschaftsarchitektin Sigrid Ehrmann, die sich mit dem Thema Superblocks intensiv beschäftigt hat.

### Ganzheitlicher Zugang

Das ursprüngliche Konzept der Superblocks stammt von Salvador Rueda, Direktor der Urban Ecology Agency in Barcelona, und

geht über ein Verkehrskonzept weit hinaus. „Beim ‚Ecosystemic Urbanism Model‘ geht es um einen ganzheitlichen Zugang, der die Stadt als Ökosystem betrachtet, soziale und ökologische Gerechtigkeit sind wichtige Themen“, so Ehrmann. Der Superblock gilt als kleinstmögliche Basiseinheit dieses Stadtsystems und basiert laut der Landschaftsarchitektin „sehr stark auf der flächendeckenden Umsetzung im ganzen Stadtgebiet“.

Bisher wurden in der Hauptstadt Kataloniens zwölf Superblocks umgesetzt, insgesamt sind mehr als 500 geplant. 60 Prozent der bisher von Autos genutzten Straßen sollen dadurch für andere Nutzungen frei werden. Eine aktuelle Studie des Forschungsinstituts IS Global zeigt, welche positiven Auswirkungen die Umsetzung langfristig hat: Demnach steigt die Lebenserwartung der Bewohner um fast 200 Tage. Der größte gesundheitliche Nutzen entsteht aus der Verringerung der Luftverschmutzung, gefolgt von einer Minderung des Straßenverkehrslärms und Hitzemilderung. Untersuchungen ergaben, dass durch die ersten Pilotprojekte der Superblocks das Verkehrsaufkommen um 19 Prozent, Lärmemissionen um 2,9 Dezibel und die Temperatur um 20 Prozent zurückgingen.

Und was geschieht mit dem Durchzugsverkehr, der aus den Superblocks verbannt wird? „Das ist vor allem dann ein Problem,



Straßenlabor im zehnten Wiener Gemeindebezirk. Foto MA18/Christian Fürthner

solange das Konzept nicht flächendeckend umgesetzt wird und entsprechende Alternativen wie öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrradwege fehlen“, erklärt Sigrid Ehrmann. „Es geht ja nicht darum, grüne Inseln zu schaffen, sondern bessere soziale und ökologische Bedingungen sowie eine höhere Lebensqualität für alle Bewohner zu schaffen.“

#### **Vorbereitungen für den Wiener Superblock**

„Zur Zeit werden Verkehrszählungen durchgeführt, um die Relationen zwischen Autoverkehr sowie Fuß- und Radverkehr einzuschätzen“, erklärt Astrid Klimmer-Pölleritzer von der MA 18. Nach der einjährigen Pilotphase wird ausgewertet, inwiefern der Verkehr sich verändert hat. „Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist in Wien schon sehr groß, soll jedoch noch erweitert werden“, so Klimmer-Pölleritzer. Der Durchzugsverkehr wird aus dem Viertel verbannt und die er-

laubte Geschwindigkeit beschränkt. Nur Anrainer dürfen dann noch mit ihrem Auto fahren. Auch fünf Kindergärten und eine Schule im Grätzl sollen von der Verkehrsberuhigung profitieren. „Derzeit ist der Verkehrslärm auf der Straße davor zu laut, um die Fenster in der Schule aufzumachen“, so Florian Lorenz. Gemeinsam mit seinen Kollegen setzt er sich mit Fragen auseinander, die die Neugestaltung des Viertels betreffen, wie etwa: Wie viel Freiraum wird den Bewohnern des Grätzls zur Verfügung gestellt? Wo können Bäume gepflanzt werden? Beim Straßenlabor markieren verschiedenfarbige Klebestreifen am Boden die Leitungen, die unter der Erde verlaufen. Eine Tafel liefert die Erklärung dazu: Gelb steht für Gas, rot für Strom, blau für Trinkwasser. „Mit all den unterirdischen Leitungen ist es gar nicht so einfach, Platz für Bäume zu finden“, so Lorenz.

Auch im Volkertviertel im zweiten Wiener

Gemeindebezirk wurde von 2020 bis 2021 eine Superblock-Pilotstudie durchgeführt, die das Viertel hinsichtlich notwendiger Planungsgrundlagen analysierte. Maßnahmevorschläge zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden erarbeitet. Weitere Wiener Supergrätzl sind bereits angedacht, besonders im Nahbereich von Bildungseinrichtungen. Einige Bezirke wie Neubau zeigen sich interessiert.

In der Herzgasse ist die Schule aus, eine Gruppe von Jugendlichen sieht sich die Informationen zum Supergrätzl an. Ein Schüler nimmt sich ein Post-it, schreibt etwas darauf und klebt den Zettel auf das orange Board. „Ich finde die Idee voll schön.“ ■