



Das Supergrätzl

Wiener Straßenräume transformieren

Stadt
Wien



Inhaltsverzeichnis

Willkommen im Supergrätzl!	2
Im Grätzl der Zukunft	4
Unterwegs im Supergrätzl	6
Wo Bedarf und Potenziale bestehen	8
Vorraussetzungen, Ziele und Maßnahmen	10
Geeignete Werkzeuge für das Supergrätzl	12
Straßenräume aktivieren	14
Von Grätzl zu Grätzl	15
Schritte zum Supergrätzl	16
Miteinander entwickeln	18
Weiterführende Links	20

Willkommen im Supergrätzl!

Das Wichtigste auf einen Blick

Weltweit sehen sich Städte mit ähnlichen Problemlagen konfrontiert: Die städtische Bevölkerung wächst, während Hitzerekorde neue Herausforderungen mit sich bringen. **Auch Wien spürt die Auswirkungen des Klimawandels bereits deutlich.** Um die Klimakrise gut zu bewältigen, bedarf es zukunftsweisender Projekte der Stadtplanung, die effektiv koordiniert werden müssen.



Hier kommt das Wiener Supergrätzl ins Spiel. Es bietet eine Neuausrichtung der Nutzung und Gestaltung öffentlicher Straßenräume im Kontext des Klimawandels. Dazu kombiniert es Maßnahmen in den Zielbereichen **Mobilität und Verkehr, Klimaanpassung und Klimaschutz, öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität, Partizipation und Teilhabe, Grätzlentwicklung sowie Gesundheit und Wohlempfinden** - damit die dicht besiedelte Bestandsstadt weiterhin eine hohe Lebensqualität für alle bietet.

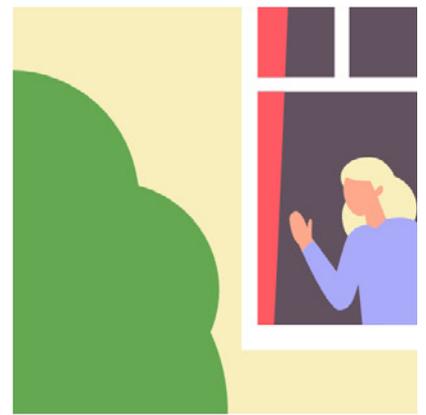
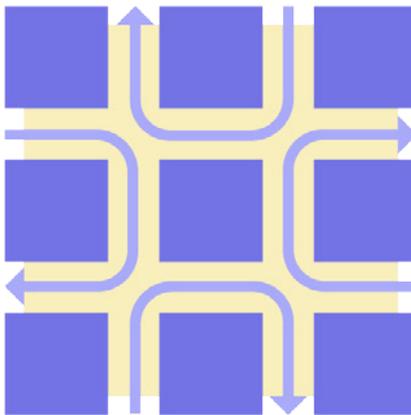
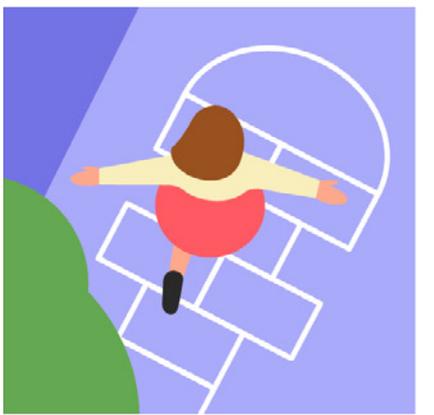
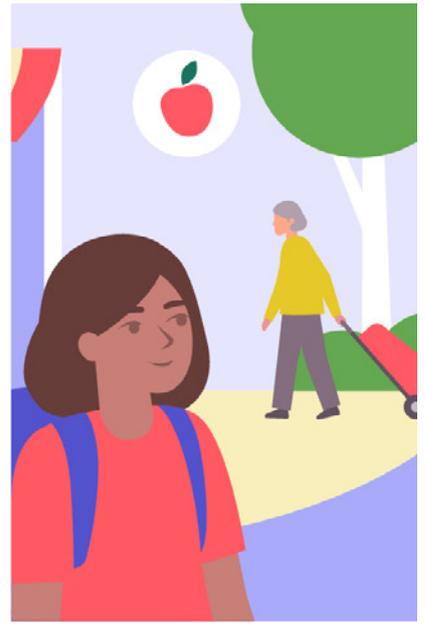
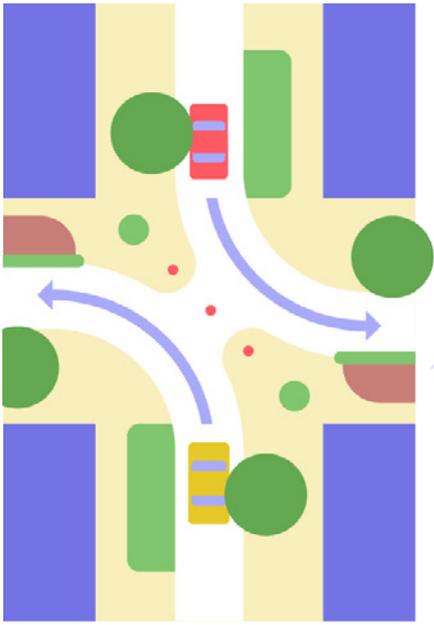
Das Supergrätzl ist ein Konzept für Stadtgebiete, die größer als ein Baublock und kleiner als ein Bezirk sind. **Durch eine zielgerichtete Neuorganisation des Verkehrs und die Optimierung des Straßenraums entstehen neuartige Möglichkeiten für die Gestaltung öffentlicher Räume:** Für Begrünung und Cooling, zur Erholung und zum Verweilen, für Freizeitnutzungen und für mehr Miteinander im Grätzl.

Hiervon profitieren vor allem die unmittelbaren Anrainer*innen. **Die Verbesserung der Verkehrssicherheit erhöht die Lebensqualität in der Nachbarschaft.** Kindergarten- und Schulkinder sind sicher im Supergrätzl unterwegs, genauso wie Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen und ältere Menschen.

Die Verwandlung eines Grätzls in ein Supergrätzl ist für alle wahrnehmbar. **Hier wird es grüner, kühler und verkehrsberuhigter.** Gemeinsam mit der Bevölkerung wird die Stadtentwicklung im Grätzl vorangebracht.

Das Supergrätzl...

- ist die Wiener Antwort auf die Klimakrise für die dicht bewohnte Bestandsstadt
- beruhigt den motorisierten Durchzugsverkehr in Wohngebieten
- unterstützt die aktive und umweltfreundliche Mobilität
- schafft klimafitte und lebenswerte öffentliche Straßenräume
- bringt mehr Teilhabe auf die Grätzlebene
- fördert die Identifikation der Bürger*innen mit ihrem Grätzl
- reduziert Gesundheitsrisiken wie Lärm- und Schadstoffbelastungen



Im Grätzl der Zukunft

Welche Beiträge ein Supergrätzl leisten kann



Mit dem Supergrätzl hat Wien **ein neues Werkzeug** zur Hand, um Prozesse der Stadtentwicklung und Stadtplanung ins Grätzl zu bringen. Planungsziele, die auf verschiedenen Strategien und Vereinbarungen basieren, werden darin zusammengeführt.

Das Supergrätzl findet sich unter anderem im **Regierungsübereinkommen der Fortschrittskoalition**, in der **Smart Klima City Strategie Wien** und dem **Wiener Klimafahrplan**. Darüber hinaus verbindet es viele Ziele, zu denen sich die Stadt Wien im Stadtentwicklungsplan STEP und den zugehörigen Fachkonzepten – Mobilität, Öffentlicher Raum, Grün- und Freiraum, Polyzentrale Stadt – bekannt hat.

Mobilität und Verkehr

- Optimierung der Verkehrsorganisation und Unterbindung des Durchzugsverkehrs
- Verbesserungen für den Fuß- und den Radverkehr
- mehr Verkehrssicherheit für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung
- intelligente Mobilitätslösungen, wie Sharing-Angebote und Last-Mile-Logistik

Klimaanpassung und Klimaschutz

- mehr Grün, weniger Asphalt
- Umsetzung klimawirksamer Maßnahmen zur Reduktion urbaner Hitzeinseln
- weniger Energieverbrauch durch Umstieg auf den Umweltverbund
- Bewusstsein für klimasensible Lösungen auf Grätzlebene

Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität

- Aufwertung der öffentlichen Straßenräume in Wohngebieten
- mehr Raum zum Verweilen, zum Spielen und für spontane Nutzungen
- Schaffen von inklusiven öffentlichen Räumen
- Bewusstsein für den gemeinschaftlichen öffentlichen Raum

Partizipation und Teilhabe

- verstärkte Einbindung lokaler Stakeholder in Prozesse der Stadtentwicklung
- mehr Transparenz bei Entscheidungsprozessen
- Steigerung der Akzeptanz für Neugestaltung des Straßenraums

Grätzlentwicklung

- Stärkung lokaler Ökonomien
- Verbesserung der sozialen Infrastruktur
- Förderung des Miteinanders und einer gemeinschaftlichen Grätzl-Identität

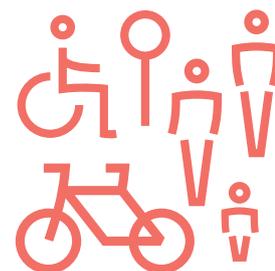
Gesundheit und Wohlempfinden

- Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität der Anrainer*innen
- Abfedern von negativen Auswirkungen der Klimakrise
- Steigende Zufriedenheit der Anrainer*innen



Unterwegs im Supergrätzl

So funktioniert der neue Straßenraum



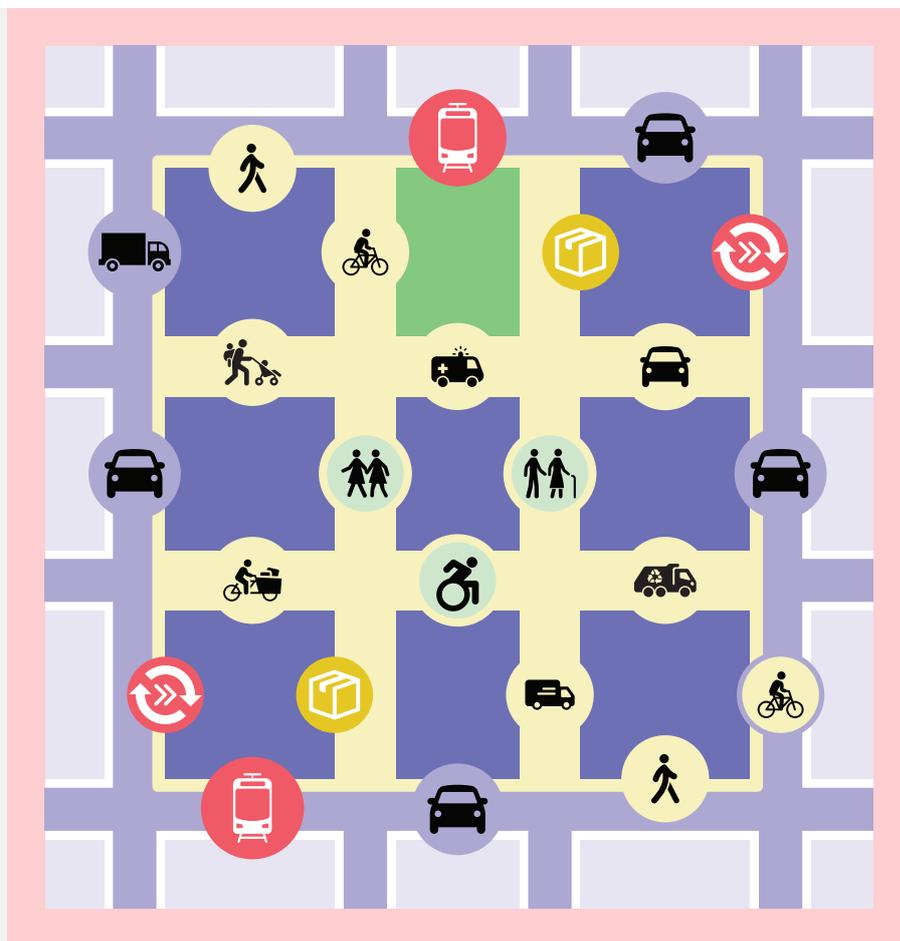
Im Supergrätzl werden die Straßenräume dazu genutzt, um **das Grätzl Schritt für Schritt in Richtung Klimamusterstadt zu transformieren**. Grundlegend dafür ist die Neuorganisation des Straßenraums und der Verkehrsführung.

Die Unterbindung des motorisierten Durchzugsverkehrs ist die erste und wichtigste Maßnahme zur flächen-deckenden Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verbesserte Blickbeziehungen und mehr Raum für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen fördern das Miteinander im Straßenverkehr. Diese Maßnahmen erfordern eine maßvolle Reduktion von Stellplätzen.

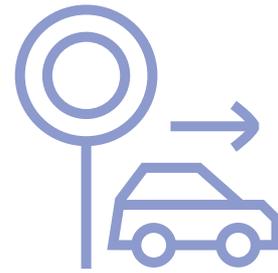
Begleitend dazu können **Flächenpotenziale zur Schaffung von neuen Freiraumqualitäten genutzt werden:** Zum Verweilen und Spielen, für nachbarschaftliche Treffpunkte und nicht zuletzt für Begrünung und Entsiegelung. So wird das Grätzl **klimafit – und noch lebenswerter.**



- Straßennetz Bestand
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Gehen am Gehsteig
- Gehen / barrierefreie Mobilität im Straßenraum
- Radverkehrsnetz
- ÖV-Netz
- MIV-allgemein
- Gütertransport
- Anrainer*innenverkehr
- Lieferfahrzeuge
- Einsatzfahrzeuge
- Mobilitätsstation
- Paketstation



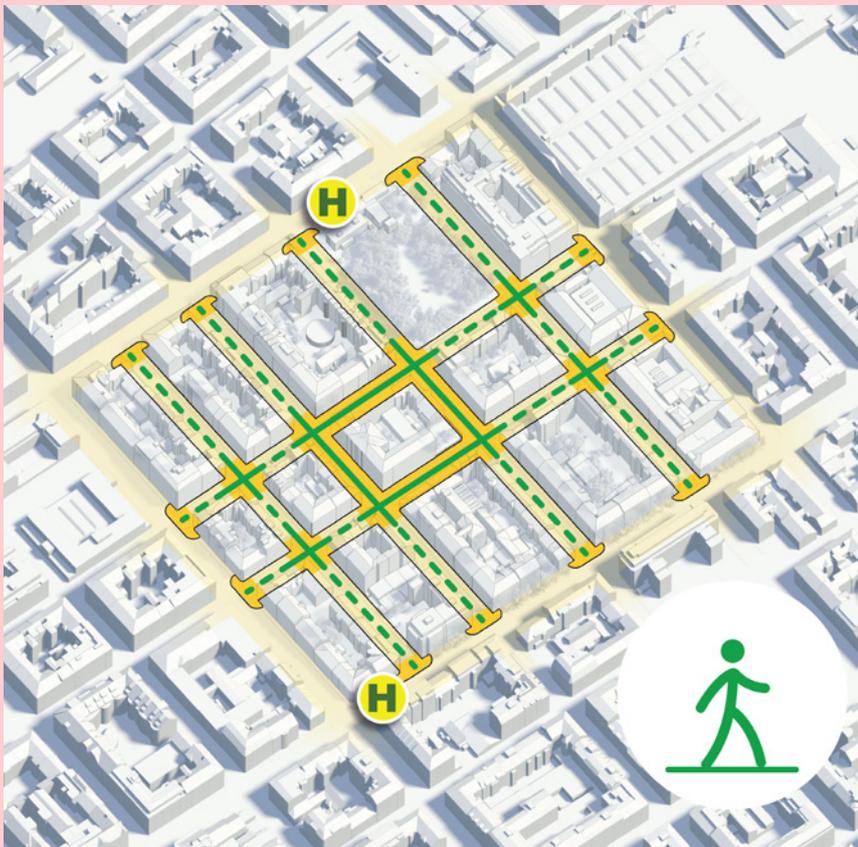
Vergleich von Verkehrsfunktionen und Freiraumnutzungen im Bestand und im Supergrätzl



Das Supergrätzl ermöglicht es, einfach und bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Auch international gewinnt das Konzept der Stadt der kurzen Wege bzw. der 15-Minuten-Stadt an Bedeutung. **Der Straßenraum wird dabei als wertvolles öffentliches Gut begriffen und die lokale Mobilität entsprechend neu organisiert.** Wie sieht Mobilität im Wiener Supergrätzl aus? Darauf gibt es mehr als nur eine Antwort:

Umweltverbund und aktive Mobilität
Ein smarter Mix aus bewährten Maßnahmen macht das Gehen und Radfahren angenehmer für die Bewohner*innen. An den Außenkanten des Supergrätzls besteht eine zu Fuß gut erreichbare Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Die Mobilität im Umweltverbund wird so gefördert. Das ist nicht nur gut fürs Mikroklima im Grätzl, sondern auch für die Gesundheit der Anrainer*innen.

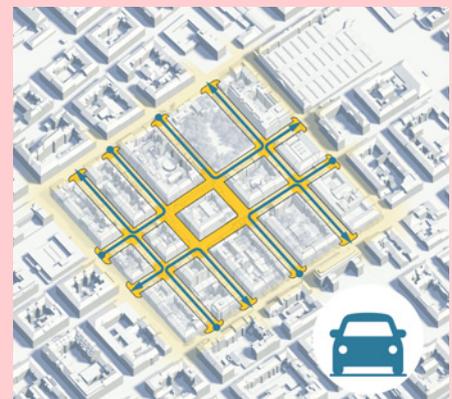
MIV, Service- und Einsatzfahrzeuge
Alle, die im Supergrätzl auf das Auto angewiesen sind, können nach wie vor zu- und abfahren. Hauseingänge und Garageneinfahrten bleiben für Bewohner*innen und Besucher*innen sowie für Service- und Einsatzfahrzeuge erreichbar. Ladezonen und Stellplätze für Menschen mit Behinderung bleiben bei Bedarf erhalten oder werden gegebenenfalls sogar erweitert.



Fußgänger*innen



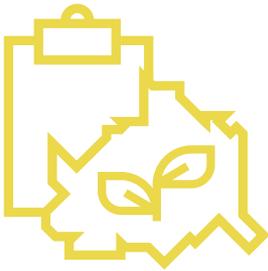
Radfahrer*innen



MIV

Wo Bedarf und Potenziale bestehen

Mögliche Projektgebiete identifizieren



Um ein Gebiet als mögliches Supergrätzl-Projektgebiet zu identifizieren, sollten möglichst viele der folgenden Faktoren zutreffen:

Hohe Gebäude- und Bevölkerungsdichte

Das Supergrätzl ist ein Planungskonzept für die dicht bebaute und dicht bevölkerte Bestandsstadt. In Wien gelten Gebiete mit mehr als 130 Bewohner*innen pro Hektar Baulandfläche als überdurchschnittlich dicht besiedelt.

Bedarf an öffentlichen Freiräumen

Die Nutzung öffentlicher Freiräume in der Stadt hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Vor der Haustüre in der Sonne sitzen, die Kinder miteinander spielen lassen oder gemeinsam sporteln - dafür braucht es Platz. Mit neuen Freiräumen im Supergrätzl kann ein entsprechendes Angebot geschaffen werden.

Bildungseinrichtungen

Ideale Ausgangspunkte für die Entwicklung eines Supergrätzls bestehen rund um Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen. Hier gibt es oftmals großen Bedarf an Aufenthaltsflächen direkt vor dem Gebäude. Im Supergrätzl werden auch die Wege zu und von den Einrichtungen sicherer.

Bedarf für Entsiegelung und Begrünung

Bei der Umsetzung von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen hilft das Supergrätzl, langfristige Potenziale freizulegen. Diese können gemeinsam im Grätzl realisiert werden, um für ein gesteigertes Wohlbefinden, verbessertes Regenwassermanagement und angenehmeres Mikroklima zu sorgen.

Bedarf für Kühlung des Stadtraumes

Mit dem Supergrätzl als übergreifendem Planungskonzept können klimafitte Grünraumstrukturen und Mikrofreiräume strategisch geplant und co-kreativ umgesetzt werden. Als klimawirksame Einheiten mit einem hohen Entsiegelungsgrad, ausreichend Begrünung, Trinkmöglichkeiten und Cooling-Elementen leisten sie einen Beitrag bei der Bekämpfung von Hitzeinseln.

Erneuerungspotenzial im Straßenraum

Die Verkehrsräume in Wien werden kontinuierlich umgebaut: Für mehr Barrierefreiheit, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, um neue Infrastruktur zu verlegen oder um Straßenbeläge auszubessern. Ein Supergrätzl kann dort priorisiert umgesetzt werden, wo großflächig Handlungsbedarf besteht, den Straßenraum zu erneuern.

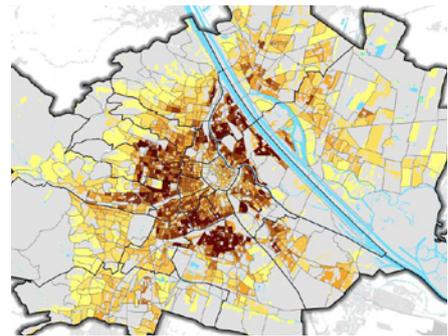
Möglichkeit zur Änderung der Verkehrsorganisation

Eine fachlich-planerische Bearbeitung beurteilt, ob in einem bestimmten Gebiet die Unterbindung des Durchzugsverkehrs umsetzbar ist. Dabei sind auch die verkehrlichen Effekte über das Projektgebiet hinaus zu untersuchen.

Zur Herleitung des Bedarfs für ein Supergrätzl und zur weiteren Information über mögliche Projektgebiete können verschiedene fachliche Grundlagen herangezogen werden.

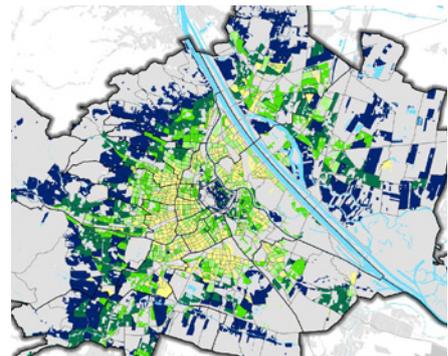
Einwohner*innendichte

Durchschnittlich leben in Wien auf einem Hektar Baulandfläche rund 129,5 Einwohner*innen (Stand: April 2020). Gebiete mit der höchsten Einwohner*innendichte liegen in den Gründerzeitgebieten außerhalb des Gürtels sowie den Bezirken 2 und 20.



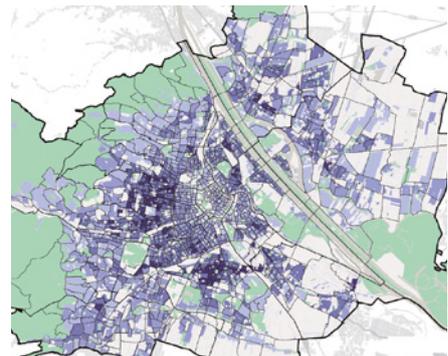
Motorisierungsgrad

Eine Einschätzung zur Mobilität der Bewohner*innen erlaubt der Motorisierungsgrad der Wohnbevölkerung. Er benennt den Anteil der auf Privatpersonen zugelassenen Pkw pro 1.000 Bewohner*innen. 2019 war er in den gürtelnahen Stadtteilen am niedrigsten und am Stadtrand sowie im 1. Bezirk am höchsten.



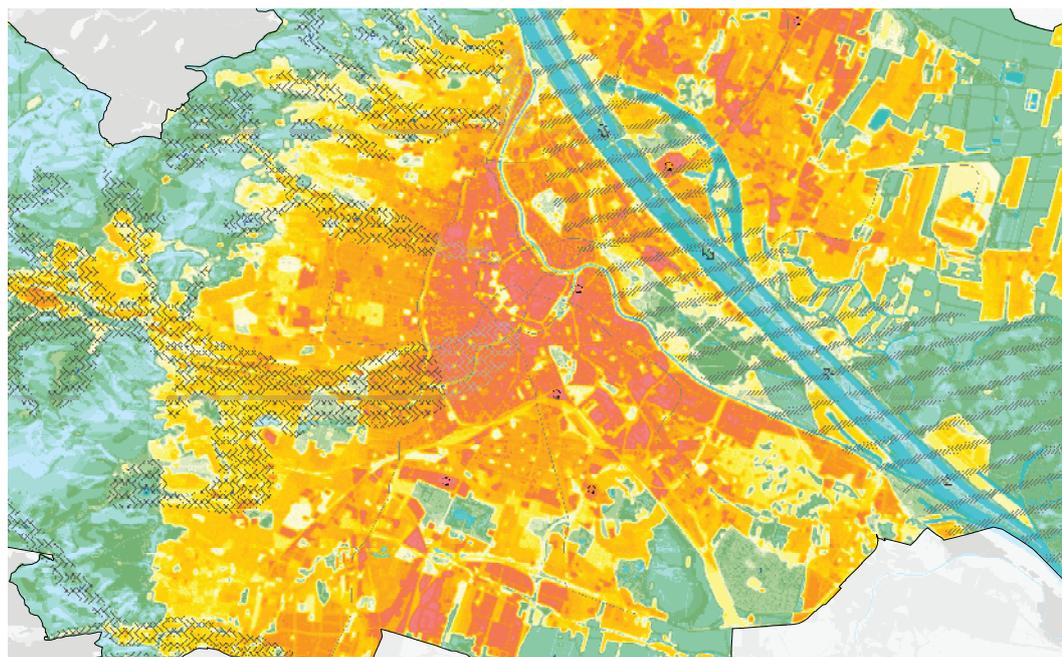
Potenzieller Nutzungsdruck

Dieser Indikator stammt aus dem Wiener Integrations- und Diversitätsmonitor. Je mehr Freiflächen in der Nachbarschaft zur Erholung und Freizeitgestaltung öffentlich nutzbar sind, desto geringer ist der potenzielle soziale Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum.



Stadtklimaanalyse

Die Stadtklimaanalyse stellt die Klimasituation in Wien räumlich dar. Sie dient als Grundlage, damit Planungsprojekte – sowohl in neuen Stadtentwicklungsgebieten als auch in der Bestandsstadt – die Aspekte des Stadtklimas frühzeitig berücksichtigen können, um den Folgen des Klimawandels effektiver entgegenzuwirken. So können Strategien entwickelt werden, um Hitzeinseln zu minimieren.



Siehe auch „Weiterführende Links“, Seite 20.

Vorraussetzungen, Ziele und Maßnahmen

Damit ein Grätzl zum Supergrätzl werden kann, sollten bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Für die Umsetzung sind in mehreren Wirkungsbereichen Ziele formuliert, die mit situationsangepassten Maßnahmen verfolgt werden können.

Voraussetzungen an den Stadtraum:

- Anwendung in der Bestandsstadt mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als rund 130 Bewohner*innen pro Hektar Bauland
- Kantenlängen des Gebiets zwischen 200 und 400 Metern mit zwei bis sechs Querstraßen pro Außenkante
- Fläche zwischen 7 und 21 Hektar, je nach Lage im Stadtgebiet und der Möglichkeiten zur Veränderung der Verkehrsorganisation
- Fußläufigkeit als Parameter für die Größe des Gebiets. Alle Außenkanten sind mit einem kurzem Fußweg von circa 3 Minuten (circa 250 Meter) erreichbar

Mobilität und Verkehr



- Optimierung der Verkehrsorganisation und Unterbindung des Durchzugsverkehrs
- Verbesserungen für den Fuß- und den Radverkehr
- mehr Verkehrssicherheit für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung
- intelligente Mobilitätslösungen, wie Sharing-Angebote und Last-Mile-Logistik

- Einbettung in die bestehende Verkehrsorganisation und Straßenhierarchien
- Neuorganisation der Verkehrsführung
- Temporeduktion auf innenliegenden Straßen
- Erreichbarkeit von bestehenden Haus- und Garageneinfahrten
- Fuß- und Radverkehr durch Maßnahmen im Gebiet und an den Außenkanten fördern: Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen, Radfahren gegen die Einbahn, Radabstellanlagen, etc.
- Flächendeckend barrierefreie Durchwegung
- Anbindung an den öffentlichen Verkehr optimieren: fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen gewährleisten, öffentliches Verkehrsnetz an den Außenkanten
- Ausreichendes Angebot von Halte- und Ladezonen
- Integration von Logistik-Hubs und Mobilitätsstationen

Klimaanpassung und Klimaschutz



- mehr Grün, weniger Asphalt
- Umsetzung klimawirksamer Maßnahmen zur Reduktion urbaner Hitzeinseln
- weniger Energieverbrauch durch Umstieg auf den Umweltverbund
- Bewusstsein für klimasensible Lösungen auf Grätzlebene

- Größtmögliche Entsiegelung durch schrittweise Neuorganisation der Verkehrsflächen
- Einsatz von grüner Infrastruktur wie Baumpflanzungen, Pflanzenbeete und Fassadenbegrünung
- Anwendung von blauer Infrastruktur wie Wasserelemente, sickerfähige Oberflächen, Schwammstadt, Regenwassermanagement etc.
- Priorisierung von Maßnahmen nach ihrer Klimawirksamkeit

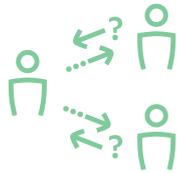
Öffentlicher Raum und Aufenthaltsqualität



- Aufwertung der öffentlichen Straßenräume in Wohngebieten
- mehr Raum zum Verweilen, zum Spielen und für spontane Nutzungen auf Freiflächen
- Schaffen von inklusiven öffentlichen Räumen
- Bewusstsein für den gemeinschaftlichen öffentlichen Raum

- Schaffen neuer Mikrofreiräume
- Integration nicht-verkehrlicher Nutzungen in den Straßenraum: Sitzgelegenheiten, (wegbegleitendes) Spielen, Urban Gardening und freie Flächen für spontane Nutzungen
- Schaffen von konsumfrei nutzbareren Räumen für Aufenthalt, Spiel, Kultur oder nachbarschaftliche Treffpunkte
- Gestaltete Übergänge ins Supergrätzl an Einfahrts- und Ausfahrtsbereichen
- Straßenzüge an den Außenkanten als eigene Freiräume behandeln
- Belebung der Erdgeschoßzone im Projektgebiet

Partizipation und Beteiligung



- verstärkte Einbindung lokaler Stakeholder in Prozesse der Stadtentwicklung
- mehr Transparenz bei Entscheidungsprozessen
- Steigerung der Akzeptanz für die Neugestaltung des Straßenraums

- Bereitstellung von ansprechendem Informationsmaterial in leicht verständlicher Sprache, ggf. mehrsprachig
- Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Bewohner*innen und lokalen Akteur*innen
- Verwendung temporärer Maßnahmen zur Demonstration und Erprobung zukünftiger baulicher Umsetzungen

Grätzlentwicklung



- Stärkung lokaler Ökonomien
- Verbesserung der sozialen Infrastruktur
- Förderung des Miteinanders und einer gemeinschaftlichen Grätzl-Identität

- Integration nachbarschaftlicher Infrastruktur und Bereitstellung von Sozialräumen für alle Altersstufen in der Nachbarschaft
- Erhöhung der Nutzungsmischung im Quartier
- Optimierung der Nahversorgung im Supergrätzl
- Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten in der Erdgeschoßzone
- Förderung von Zwischennutzung im Leerstand

Gesundheit und Wohlempfinden



- Steigerung der Gesundheit und Lebensqualität der Anrainer*innen
- Abfedern von negativen Auswirkungen der Klimakrise
- Anstieg der Zufriedenheit der Anrainer*innen

- Reduktion der Hitzebelastung im Grätzl
- Bewegungsangebote für Sport, Spiel und Fitness
- Förderung der aktiven Mobilität der Anrainer*innen durch bessere Durchwegung, Barrierefreiheit, sowie bessere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr
- Förderung der selbstbestimmten Freiraumnutzung von Kindern durch sichere lokale Straßenräume

Geeignete Werkzeuge...

Neue Wege der Verkehrsorganisation



Die Neuorganisation des Verkehrs ist die Grundlage für Maßnahmen zur Klimaanpassung sowie für Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Dies erfolgt durch eine an das jeweilige Projektgebiet angepasste Mischung an Maßnahmen.

Einbahnschleifen erschließen das Projektgebiet für den KFZ-Verkehr. Die dafür notwendige Verkehrsorganisation wird mit Modal- bzw. Diagonalfiltern umgesetzt. An der Außenkante des Supergrätzls können Straßenquerungen mit Fahrbahnanhebungen ausgestattet werden, um den Fußverkehr angenehmer zu gestalten und das Gebiet deutlich zu markieren.

Straßenabschnitte und Kreuzungsbereiche

Um verkehrsleitende Maßnahmen und Verordnungen für Straßenräume zu konzipieren, wird das Projektgebiet in Kreuzungsbereiche und Straßenabschnitte eingeteilt. Die Straßenabschnitte dienen zur Entscheidung bezüglich der Fahrtrichtung des motorisierten Verkehrs und der Art der Verkehrsberuhigung. An den Kreuzungsbereichen werden Maßnahmen wie Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen sowie Modalfilter und Diagonalfilter kombiniert.

Einbahnschleifen

Über Einbahnen kann der motorisierte Verkehr so geleitet werden, dass alle Ziele innerhalb des Gebiets erreichbar bleiben. Die Einbahnschleifen sollen nach Möglichkeit gegen die Fahrtrichtung der anliegenden Randstraße geführt werden.



Modalfilter

An einem Modalfilter dienen Schilder und Poller zur Abgrenzung verkehrsberuhigter Bereiche wie z. B. Fußgängerzonen. Diese Stellen sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad passierbar, die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Verkehr wird eingeschränkt.



Diagonalfilter

An einem Diagonalfilter muss der motorisierte Verkehr dem Verlauf einer Einbahnschleife entsprechend abbiegen, während die Kreuzung für den Fuß- und Radverkehr in alle Richtungen frei passierbar bleibt. Durch das Abbiegen muss der KFZ-Verkehr auch seine Geschwindigkeit reduzieren. Gehsteigvorziehungen verringern die Fahrbahnbreite, schaffen bessere Sichtbeziehungen und erleichtern Fußgänger*innen das Queren. Die Fahrbahn bleibt für Service- und Einsatzfahrzeuge befahrbar.



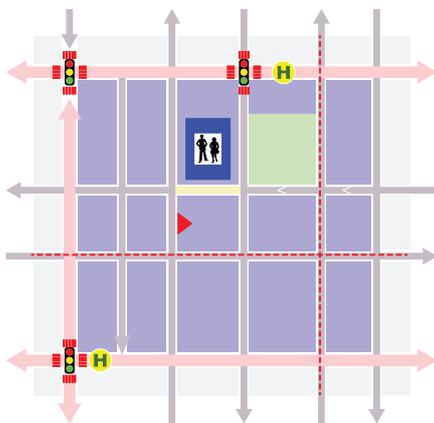
Fahrbahnanhebungen

Am Rand des Supergrätzls soll erkennbar sein, dass ein Verkehrsraum beginnt, in dem besondere Vorsicht geboten ist und die aktive Mobilität im Vordergrund steht. Dazu werden Fahrbahnanhebungen auf Gehsteigniveau umgesetzt. Sie ermöglichen das sichere Queren für Fußgänger*innen und verlangsamen den KFZ-Verkehr.

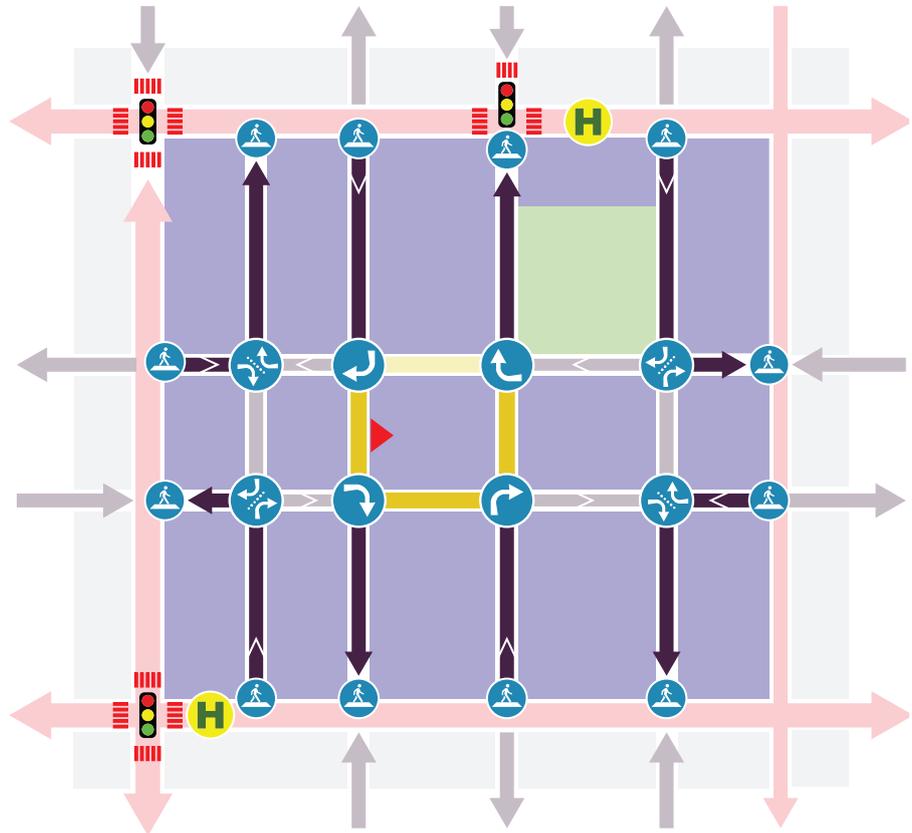


... für das Supergrätzl

Als Beispiel für die Veränderung der Verkehrsorganisation dient hier das Pilotprojekt Supergrätzl Favoriten.



- Tempo 50 km/h
- Tempo 30 km/h
- Fußgängerzone Bestand
- Radfahren gegen die Einbahn
- Ampel
- Schutzweg
- Haltestelle ÖV
- Eingang - Schule



- Bestandstraßen Umgebung
- Fußgängerzone Bestand
- Keine Änderung der Fahrtrichtung
- Einbahn umdrehen
- Kfz-freie Zone neu
- Ampel
- Schutzweg
- Haltestelle ÖV
- Eingang - Schule
- Modalfilter Kreuzung
- Modalfilter
- Fahrbahnanhebung

Ausgangssituation

In der Bestandsstadt ist es derzeit für den motorisierten Verkehr häufig möglich, Wohngebiete großflächig zu durchfahren. Trotz geltender Tempo-30-Regelung wird aufgrund langer geradliniger Straßenzüge und großzügiger Fahrbahnbreiten oft schneller gefahren. Vor allem rund um Bildungseinrichtungen, Parks und anderen sozialen Einrichtungen führt dies oft zu Verkehrssituationen, die Menschen verunsichern und davon abhalten, verstärkt auf aktive Mobilität zu setzen.

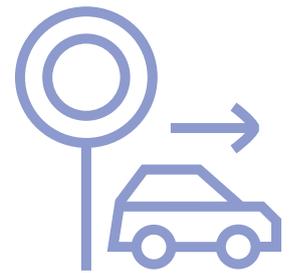
Supergrätzl

Die neue Verkehrsorganisation schafft einen verkehrsberuhigten Bereich, in dem der Kfz-Durchzugsverkehr unterbunden ist. Garagen und Hauszufahrten bleiben mit dem Auto erreichbar. Die Müllabfuhr und Einsatzfahrzeuge können zu allen Hauseingängen zufahren. Straßenabschnitte, die Kfz-frei gestaltet werden, können Fußgängerzonen werden. Eine flexible Benutzung der Fahrbahn durch Bewohner*innen ist in einer Wohnstraße möglich.

Fallweise kann die Verordnung eines Straßenabschnittes als Begegnungszone oder Fahrradstraße sinnvoll sein. Das Radfahren gegen die Einbahn soll auf allen Straßen im Supergrätzl möglich sein.

Straßenräume aktivieren

Verordnungen und Raumqualitäten im Supergrätzl



Damit die Straßenräume in einem Supergrätzl entsprechend den Projektzielen umgestaltet werden können, müssen unterschiedliche Verordnungsarten für den Verkehrsraum Straße abgewogen werden. Die Nutzung der Straße unterliegt der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese bestimmt die Gestaltungsfreiräume für den gesamten Straßenraum zwischen den Gebäudekanten.

Tempo-30-Zone

Auf den innenliegenden Straßen des Supergrätzls darf nicht schneller als 30 km/h gefahren werden. Diese Reduktion der Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wird baulich durch Fahrbahnanhebungen, Gehsteigvorziehungen und Diagonalfilter unterstützt.



Fußgängerzone

In Bereichen, die komplett ohne motorisierten Verkehr ausgestaltet werden können, kann der Straßenraum als Fußgängerzone verordnet werden. Diese Verordnung bedarf zweier Ausnahmen: Das Radfahren sollte erlaubt sein, ebenso sollte die Zufahrt zu privaten Stellplätzen/Garagen möglich sein.



Wohnstraße

In einer Wohnstraße ist das Gehen, Verweilen oder Spielen auf der Fahrbahn erlaubt. Der motorisierte Verkehr darf hier nur zum Zwecke des Zu- und Abfahrens und nur in Schrittgeschwindigkeit unterwegs sein. Eine Wohnstraße sollte nur dann verordnet werden, wenn die Straße so ausgestaltet werden kann, dass nicht-verkehrliche Nutzungen möglich sind.



Begegnungszone

Wo viele Menschen unterwegs sind und alle Verkehrsteilnehmer*innen die Fahrbahn gleichberechtigt benutzen, kann eine Begegnungszone verordnet werden. Merkmale dafür sind eine niveaugleiche Ausführung von Fahrbahn und Gehsteig sowie ein Angebot an Sitzbänken und anderen Freiraumelementen. Das Spielen oder Verweilen auf der Fahrbahn ist in einer Begegnungszone nicht möglich.



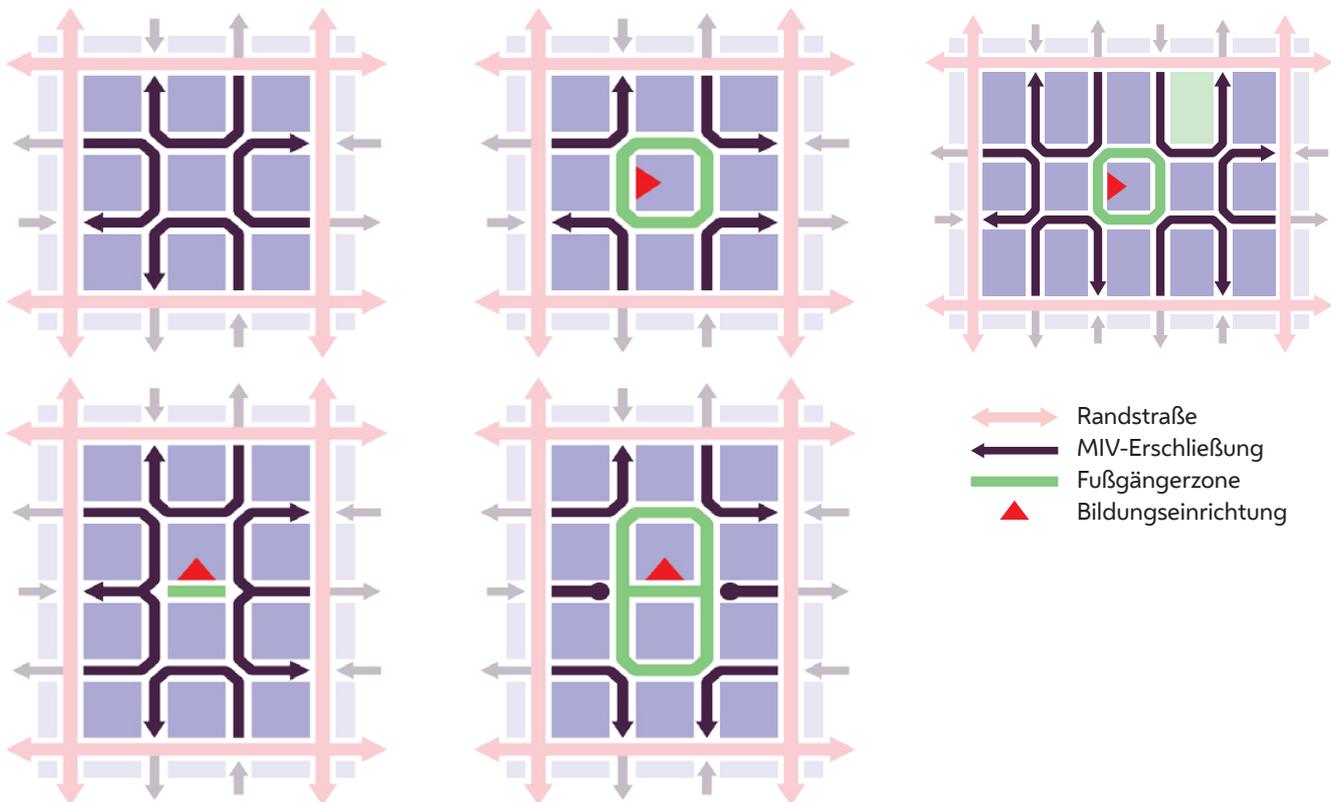
Von Grätzl zu Grätzl

Gebietstypische Ansätze zur Umsetzung

Das Supergrätzl ist ein Planungskonzept für die dicht bebaute und bevölkerte Bestandsstadt. Wien als eine historisch gewachsene Stadt weist in vielen Gebieten ein unregelmäßig strukturiertes Straßennetz auf. Das bedingt die Lebendigkeit und Schönheit der Stadt, bedeutet jedoch auch, dass die Identifikation von Supergrätzl-Projektgebieten einen Ansatz verfolgen muss, der diesen Kontext miteinbezieht.

In Wien variieren sowohl die Größe der Baublöcke als auch die Straßenbreiten. Vielerorts bestehen Straßenzüge mit breitem Querschnitt und hoher Kapazität für den KFZ-Verkehr, die oftmals auch Achsen des öffentlichen Verkehrs beinhalten. **Diese gewachsene Struktur und die Hierarchie von Straßenzügen sind der Ausgangspunkt für Supergrätzl-Projekte** und können „natürliche“ Kanten am Rand eines Supergrätzls vorgeben.

Abhängig von der Bebauungsstruktur im Projektgebiet können sich Supergrätzl in Abmessung und Form deutlich voneinander unterscheiden. Es sind sowohl kleinere Supergrätzl mit vielen Baublöcken als auch größere Supergrätzl mit wenigen Baublöcken möglich.



Diese Schemata zeigen Konzeptskizzen für die Verkehrsorganisation in räumlich unterschiedlichen Supergrätzl-Projektgebieten.

Schritte zum Supergrätzl

Ein Wegweiser zur Prozessgestaltung



Bei der Planung und Umsetzung eines Supergrätzls sind einige zentrale Schritte zu beachten. **Der hier dargestellte Wegweiser ist mit dem Projektfortschritt, dem örtlichen Kontext sowie bereits vorhandenen Planungsgrundlagen im jeweiligen Projektgebiet abzustimmen.** Der Umsetzungsprozess eines Supergrätzls wird je nach bestehenden Vorarbeiten und Qualitäten des Projektgebiets unterschiedlich lange dauern.

Schritt 1 Grundlagen und Identifikation

Die Bezirksvorstehung des jeweiligen Bezirks ist Trägerin des Projekts. Die langfristige Unterstützung durch die Bezirksvorstehung sowie die politische Bereitschaft zur Umsetzung sind Grundvoraussetzungen für die Verwandlung eines Grätzls in ein Supergrätzl.

Anfänglich müssen mögliche Projektgebiete auf Basis planerischer Faktoren identifiziert und abgestimmt werden (siehe auch Seite 8 - 11).

Schritt 2 Entwicklungskonzept

Das **Entwicklungskonzept** sollte von einem interdisziplinären Team qualifizierter Fachplaner*innen erstellt werden und die Fachbereiche Verkehrsplanung und Freiraumplanung abdecken. Eine fachliche Abstimmung erfolgt mit den jeweils relevanten Dienststellen. Lokale Akteur*innen und Stakeholder im Projektgebiet werden bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts eingebunden. Je nach Komplexität des Projektgebiets und dem Umfang der fachlichen Abstimmungen, liegt die Dauer der Erstellung eines maßgeschneiderten Entwicklungskonzepts bei rund sechs Monaten.

Das **Verkehrskonzept** für ein Supergrätzl-Projektgebiet kann zunächst mehrere Varianten für die Verkehrsorganisation vorschlagen. Eine fachlich fundierte Variantenprüfung dient als Grundlage für die Variantenauswahl.

Basierend auf dem Verkehrskonzept wird ein **Freiraumkonzept** entwickelt. Die neue Verkehrsorganisation eröffnet Gestaltungspotenziale zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Freiraumfunktion) sowie zur Klimaanpassung (Klimafunktion). Diese werden im Freiraumkonzept formuliert und dienen als Grundlage für den Beteiligungsprozess sowie die nachfolgenden Fachplanungen.

Als Handlungsempfehlung für die weitere Umsetzung wird ein **Stufenplan** erarbeitet, der eine Aufteilung des Projektgebiets in baulich sinnvoll umsetzbare Einheiten vorschlägt. Diese Einheiten machen das Projekt schrittweise umsetzbar und bieten einen Rahmen, um Ergebnisse aus der Beteiligung schrittweise einfließen zu lassen. Strategisch soll dort mit der Umsetzung eines Supergrätzls begonnen werden, wo bauliche Maßnahmen rasch spürbare Verbesserungen bringen: etwa im Nahbereich einer Bildungseinrichtung oder eines Nachbarschaftsparks. Genauso kann ein ganzer Straßenabschnitt als neue Fußgängerzone den Ausgangspunkt für ein Supergrätzl bilden.

Die **Grobkostenschätzung** sollte Maßnahmen einer optionalen Pilotphase, die bauliche Umsetzung sowie den Beteiligungsprozess und die begleitende Kommunikation beinhalten. Sowohl das Verkehrskonzept als auch das Freiraumkonzept sind notwendige Grundlagen für eine Schätzung der Grobkosten.

Schritt 3 Pilotphase (optional)

Nach Erarbeitung des Entwicklungskonzepts kann eine entsprechende Pilotphase konzipiert werden. **Diese ermöglicht es, die neue Verkehrsorganisation zu testen und gegebenenfalls zu optimieren.** Zum Einsatz kommen dafür Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und Verkehrsleitelemente.

Die Entscheidung zur Umsetzung einer Pilotphase liegt bei der jeweiligen Bezirksvorstehung und erfolgt in Abstimmung mit den Dienststellen der Stadt Wien. Ist eine Vollumsetzung der Verkehrsorganisation in der Pilotphase nicht möglich, kann auch eine Teilumsetzung angedacht werden.

Die in der Pilotphase mit einfachen Mitteln frei gewordenen Straßenräume dienen als Experimentierflächen für neue Freiraumnutzungen. Gemeinsam mit Bewohner*innen, Gewerbetreibenden und lokalen Akteur*innen können diese bespielt und weiterentwickelt werden.

In der Pilotphase können Veranstaltungen im Straßenraum bereits Teil der neuen Verkehrsorganisation sein bzw. diese einleiten. Für eine Pilotphase ist die frühzeitige Einbindung und Information der unmittelbaren Wohnbevölkerung essenziell.

Schritt 4 Bauliche Umsetzung

Die Phase der baulichen Umsetzung wird durch die entsprechenden Fachplanungen eingeleitet. Hier fließen die Ergebnisse aus den vorangegangenen Beteiligungsformaten ein.

In diesem Schritt wird die neue Verkehrsorganisation in Kreuzungs- und Übergangsbereichen sowie in KFZ-beruhigten Straßenabschnitten baulich umgesetzt. Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Klimaanpassung, wie bspw. Begrünungsmaßnahmen, werden zu klimawirksamen Einheiten zusammengefasst realisiert.

Je nach Stufenplan und Finanzierungsmöglichkeiten kann die Umsetzungsphase ein Jahr bis mehrere Jahre dauern. Sie umfasst Abstimmungs- und Entwicklungsprozesse, wie sie bspw. bei der Einrichtung von Fußgängerzonen, Begegnungszonen und Wohnstraßen sowie bei einer Änderung der Parkordnung vorzusehen sind.

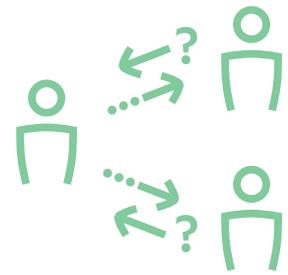
Schritt 5 Komplementäre Ausbaustufen

Auch nach einer ersten Phase der baulichen Umsetzung bestehen im Supergrätzl langfristige Potenziale für den Umbau von Straßenabschnitten. Diese sollen bereits im Entwicklungskonzept formuliert sein und können beispielsweise bei zukünftig notwendigen Sanierungsarbeiten von Kanälen oder Straßenbelägen realisiert werden. So können zusätzliche Baumreihen entlang ganzer Straßenabschnitte umgesetzt oder weitere Straßenbereiche neu gestaltet werden (z. B. als Wohnstraße, Fußgängerzone, Begegnungszone). Nach der ersten Umsetzungsphase kann das Supergrätzl damit im Laufe der Zeit noch grüner, kühler und verkehrsberuhigter werden.



Miteinander entwickeln

Beteiligung und Co-Kreation im Supergrätzl



Für den Erfolg eines Supergrätzls ist die Aktivierung und Beteiligung der Menschen und Institutionen im Gebiet essenziell. Das Supergrätzl als neues Planungskonzept stellt aufgrund der planerischen Aufgaben und Inhalte (Querschnittsmaterie aus Verkehr, Begrünung, Freiraumgestaltung etc.) sowie seiner zeitlichen Dimension eine Herausforderung an die Vermittlung in Beteiligungsprozessen dar.

Als Ergänzung zu etablierten Beteiligungsformaten – wie zum Beispiel Informationsveranstaltungen für Bürger*innen – erscheinen daher aktivierende Formate besonders geeignet. Interventionen im öffentlichen Raum machen das Planungsvorhaben besser verständlich und tragen gleichzeitig dazu bei, Bürger*innen vor Ort in den Prozess einzubinden. Vorbehalte auf Seiten der Bevölkerung können dadurch leichter abgebaut werden und Wissen der Bevölkerung über lokale Gegebenheiten kann in die Planung einfließen.

Die Arbeit im Straßenraum vor Ort erreicht auch Bevölkerungsgruppen, denen der Zugang zu klassischen Beteiligungsformaten oftmals fehlt. Langfristig soll es den Bürger*innen möglich sein – unter Einhaltung etablierter Prozesse und Regeln – mehr Verantwortung für ihre Stadträume zu übernehmen und gestaltend mitzuwirken.

Jedes Grätzl ist einzigartig!

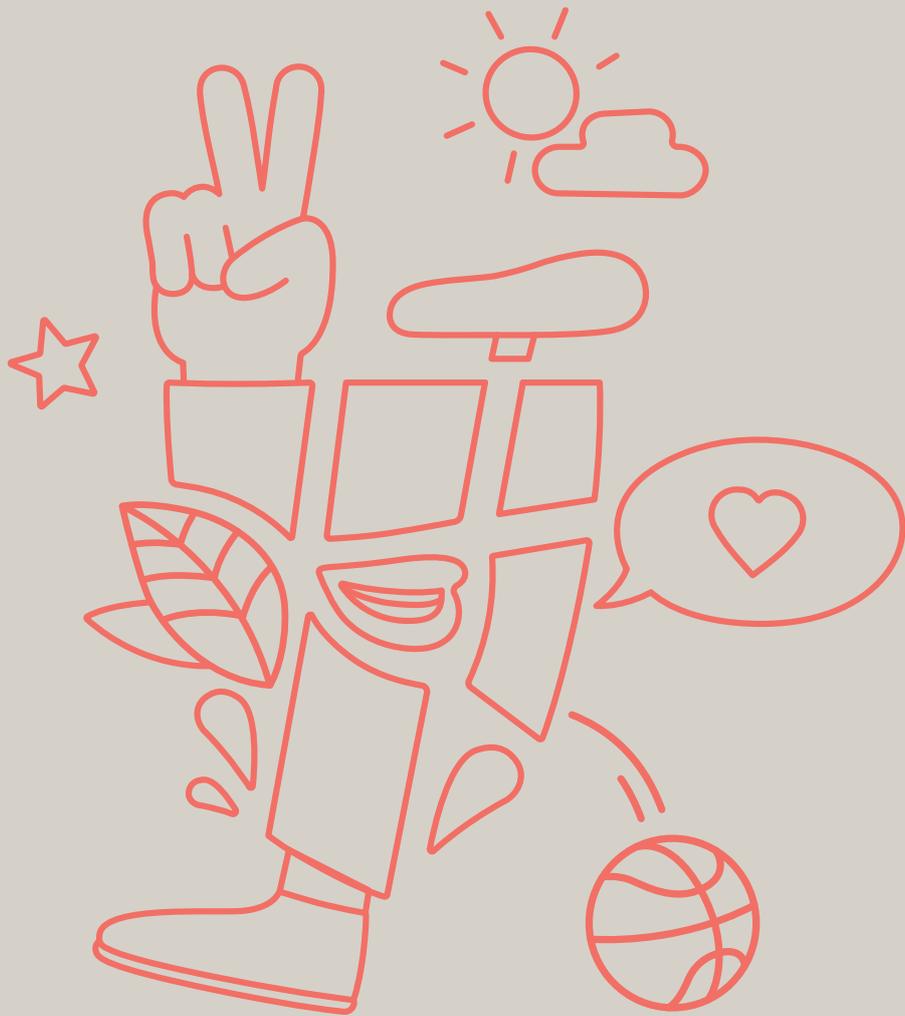
Beteiligung ist im Supergrätzl gelebte Praxis und nicht zuletzt: Der Schlüssel für eine erfolgreiche Umsetzung. Um möglichst viele Menschen im Projektgebiet zu erreichen, sollte die gesellschaftliche Zusammensetzung des Grätzls grundlegend für die Ausrichtung der Arbeit vor Ort sein. Leben hier viele Menschen, die auch oder sogar hauptsächlich in einer anderen Sprache als Deutsch miteinander kommunizieren, ist es sinnvoll, wichtiges Informationsmaterial mehrsprachig anzubieten. Informationsveranstaltungen sollten so angeboten werden, dass auch Berufstätige, Eltern, Studierende, Vertreter*innen umliegender Bildungseinrichtungen sowie Unternehmer*innen einfach daran teilhaben können.

Um die Teilhabe der Bevölkerung am Umsetzungsprozess eines Supergrätzls zu ermöglichen, sollten folgende Ziele beachtet werden:

- Frühzeitig Formate zur Beteiligung der Bewohner*innen und lokaler Akteur*innen sicherstellen
- Beteiligung bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts und in einer möglichen Pilotphase gewährleisten
- Klare Kommunikation der geplanten Verkehrsorganisation zeitnah vor der Umsetzung
- Identifikation von Handlungsfreiräumen für Beteiligung im Projekt fachlich abklären und klar kommunizieren
- Anwendung von aktivierenden und innovativen Beteiligungsformaten, die zur Co-Kreation der Umsetzung einladen
- Augenmerk auf inkludierende Beteiligung







Impressum

Medieninhaberin und Herausgeberin:

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung

Inhaltliche und redaktionelle Bearbeitung:

Julia Deistler, Astrid Klimmer-Pölleritzer, Barbara Slotta

Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung

Florian Lorenz, Georg Wieser

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Fotos:

Stadt Wien - Christian Fürthner (Cover, Seite: 5, 17, 18, 19, 20)

Stadt Wien - Gerd Götzenbrucker (Seite: 12, 14)

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG (Seite: 12)

Design und Layout:

LAUT - Landschaftsarchitektur und urbane Transformation OG

Illustration (Seite 3):

LWZ Design & Animation OG

Piktogramme:

The Gentlemen Creatives GmbH

© 2022 Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung

Bearbeitungsstand August 2022