

Eine Stadt voller Superblocks

Superblocks sind die Schweizer Taschenmesser der Stadtplanung. Richtig umgesetzt, reduzieren sie Autoverkehr und Unfallrisiken, machen Wohngebiete lebenswerter und tragen zum Klimaschutz bei. Funktioniert das bekannte Prinzip aus Barcelona auch in Wien?



[Elisa Heißenberger](#)

seit 18.07.2024 / 10 Minute(n) / 

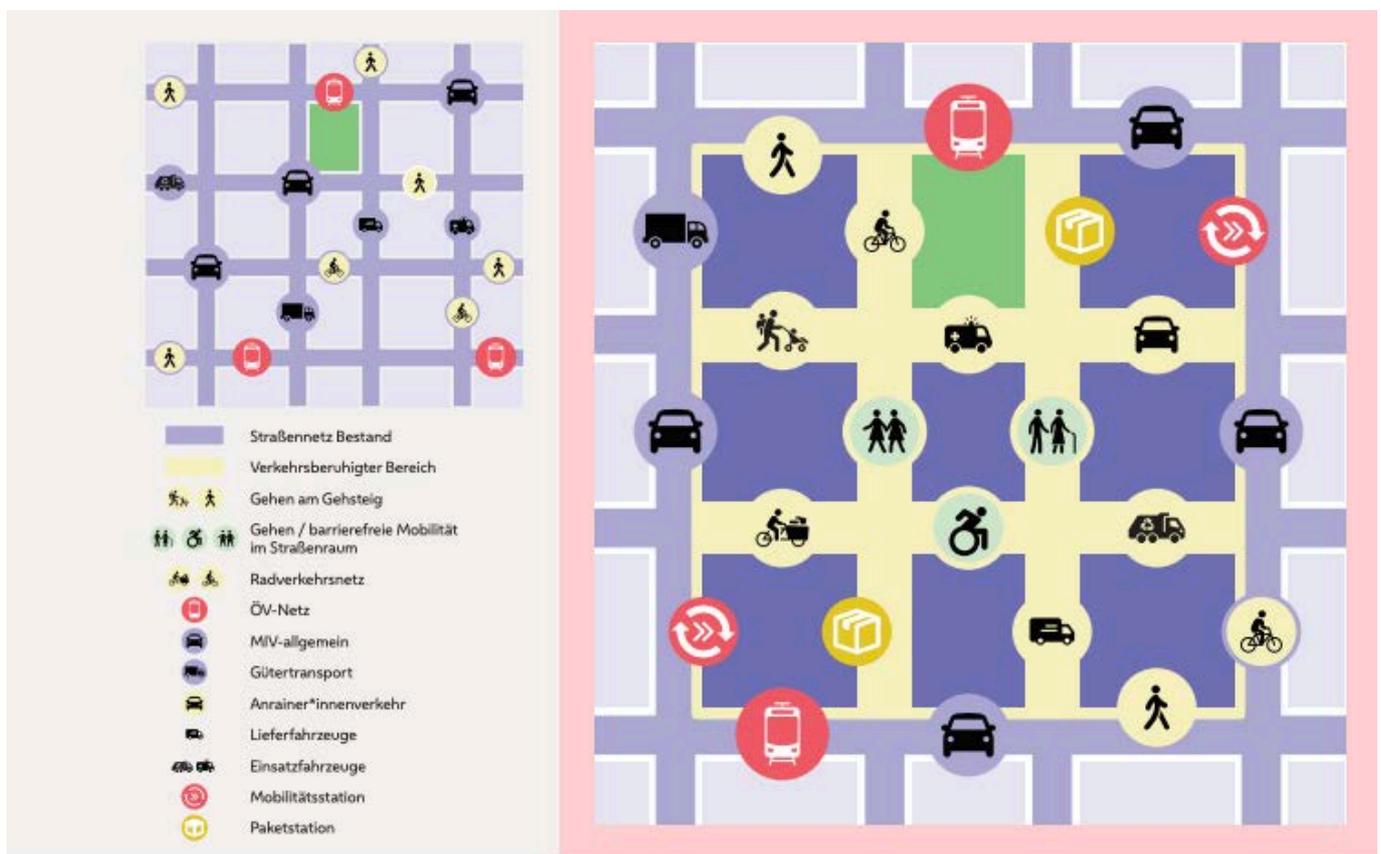


Es ist etwas im Umbruch zwischen Erlachpark, Gudrunstraße und Quellenstraße. Vor der Schule in der Herzgasse ist der Boden bunt bemalt, Menschen sitzen auf Bänken zwischen mobilen Blumenkästen. Es ist erstaunlich ruhig. Pflanzgefäße hindern an einigen Kreuzungen Autos, geradeaus zu fahren und zwingen sie zum Abbiegen. Was hier entsteht, ist Wiens erstes Supergrätzl. Um zu verstehen, was das genau ist und wie alles begann, blicken wir kurz nach Spanien.

Das Superblock-Prinzip

Vor etwas mehr als zehn Jahren wurde in Spanien ein altbekanntes Prinzip unter einem griffigen Namen neu entdeckt: Superblocks. Einfach gesagt sind das verkehrsberuhigte Nachbarschaften, in denen Menschen hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Rad, jedoch kaum mit dem Auto unterwegs sind.

Vor allem in Barcelona wurden in den letzten Jahren viele Superblocks neu geschaffen. Diese bestehen meist aus neun Häuserblocks, die vom Durchzugsverkehr befreit sind. Dazu werden Einbahnen neu organisiert, Tempo-Beschränkungen eingeführt und Verkehrsfilter eingesetzt.



Vergleich von Verkehrsfunktionen und Freiraumnutzungen im Bestand und im Supergrätzl
©Stadt Wien

Verkehrsfilter können Poller, Absperrungen oder Blumenkästen sein, die so auf Kreuzungen gestellt werden, dass Autos nicht mehr gerade darüber fahren können und abbiegen müssen. Wenn diese Filter auf allen Kreuzungen innerhalb eines Superblocks eingesetzt werden, landen Autos schnell wieder auf einer Hauptstraße am Rand des Superblocks.

Der Gedanke dahinter ist: Wessen Ziel nicht innerhalb des Superblocks liegt, soll nicht mit dem Auto hineinfahren, sondern die umliegenden Straßen

nutzen. Für Menschen, die mit dem Rad oder zu Fuß im Superblock unterwegs sind, gelten hingegen keine Einschränkungen. Im Gegenteil: Sie können sich durch den reduzierten und langsameren Autoverkehr sicherer und freier bewegen.

Barcelona als Inspirationsquelle

Auch wenn die Umsetzung der ersten Superblocks in Barcelona nicht reibungslos über die Bühne ging, stand eines schnell fest: Das Prinzip funktioniert. Messungen ergaben, dass in den Superblocks weniger Autos unterwegs waren, sich die Luftqualität deutlich verbesserte und auch die Lärmbelastung zurückging.

Zahlen & Fakten

Im Superblock Sant Antoni wurden zwischen 2017 und 2019 Evaluierungen durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen deutlich positive Veränderungen:

- 33 % geringere Stickstoffdioxid-Belastung an den verkehrsberuhigten Kreuzungen
- 5 Dezibel geringere Lärmbelastung an diesen Kreuzungen
- 82 % weniger Kfz-Verkehr in den verkehrsberuhigten Straßen
- 15 % weniger Kfz-Verkehr im weiteren Umkreis
- 28 % mehr Fußgänger:innen im untersuchten Gebiet

Quelle: [Ajuntament Barcelona, S.160](#)

Diese Entwicklungen blieben nicht unbeachtet. Immer mehr Forschende und Interessierte schauten nach Barcelona und ließen sich von den neuen Superblocks und ihrer real-utopischen Erzählung inspirieren: Gestalten wir eine bessere Nachbarschaft und erreichen durch verhältnismäßig einfache Maßnahmen weniger motorisierten Verkehr und mehr Klimaschutz. Erobern wir den öffentlichen Raum zurück und gestalten ihn lebenswert und zukunftsfit.

Das muss doch auch in anderen Städten funktionieren, oder nicht? Fragte sich auch der Landschaftsarchitekt Florian Lorenz von studio LAUT. Er initiierte 2018 gemeinsam mit der Technischen Universität Wien und dem Austrian Institute of Technology ein Forschungsprojekt, in dem das Potenzial von Superblocks in Wien erhoben wurde. Die Forschung ist umfangreich und kommt zu einem eindeutigen Ergebnis: Das Potenzial ist groß.

Ein Superblock für Wien

Auch das Interesse der Stadt Wien an einer möglichen Umsetzung stieg und sie beauftragte Lorenz, eine Machbarkeitsstudie für ein Superblock-Projekt in Wien zu erstellen. Als Grundlage gab die Stadt das Volkertviertel im zweiten Bezirk vor. Das Projektteam nahm das Referenzgebiet genau unter die Lupe und gestaltete im September 2020 ein Straßenlabor, an dem sich die Bevölkerung im Grätzl aktiv beteiligte. Das Interesse war groß, die Motivation unter den Umsetzenden hoch.

Dann kamen die Wien Wahlen und das Projekt wurde zum Politikum. Die Grünen, die nach der Wahl nicht mehr in der Regierung saßen, forderten eine Umsetzung im Volkertviertel. Der neue Bezirksvorsteher legte das Projekt erst mal auf Eis. Im Grätzl war man enttäuscht, nach der ersten Beteiligungsaktion nicht in eine Umsetzung zu gehen, oder wenigstens die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sehen zu können. Es folgte ein Streit, der bis vor Gericht führte. Es sah schlecht aus für ein erstes Supergrätzl, wie es mittlerweile genannt wurde.

Ein Pilot landet im 10. Bezirk

„Das wirklich Bewundernswerte ist, dass es die Idee vom Supergrätzl geschafft hat, diese politische Konstellationsveränderung zu überleben. Dass es geheißen hat, dann machen wir es halt in Favoriten“, meint Florian Lorenz.

Im August 2021 wurde nämlich per Presseaussendung ein Supergrätzl im 10. Bezirk angekündigt. Lorenz, der nicht mehr damit gerechnet hatte, so schnell in eine Umsetzung zu gehen, sollte in ziemlich kurzer Zeit mit seinem Planungsbüro LAUT dieses erste Pilotprojekt in die Wege leiten.



Straßenlabor in der Pilotphase 2022/2023 © Stadt Wien / Christian Fürthner.

Dank der vielen Vorarbeit konnte das studio LAUT dennoch schnell losstarten. Zuerst wurde das genaue Gebiet eingegrenzt und schon bald ging es wieder in die Beteiligungs- und direkt in die Pilotphase. Anwohnende wurden über das Konzept informiert und konnten ihre Wünsche äußern, es gab Workshops, Stadtspaziergänge und ein Straßenfest. Nach dem Prinzip des “tactical urbanism” entstanden die ersten sichtbaren Veränderungen.

Mehr Improvisation, weniger Perfektionismus

Beim “tactical urbanism” geht es darum, mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen Veränderungen einzuleiten, die nach und nach verbessert und auch baulich umgesetzt werden können. Es geht darum, schnell ins Tun zu kommen und Straßen neu zu denken. Dieser Ansatz kann sowohl von der Bevölkerung, als auch von Institutionen eingeleitet werden. Bewährte Mittel dafür sind mobile Pflanzbehälter und Sitzgelegenheiten, farbige Bodenmarkierungen oder Pop-Up-Radwege.

Einige dieser Elemente werden auch im Supergrätzl Pilotprojekt eingesetzt. Am auffälligsten ist die Bodenbemalung in der Fußgängerzone vor der Schule und an den Kreuzungen. Manche erkennen vielleicht die ehemaligen

Mülltonnen von der Donauinsel wieder. Die Betongefäße werden nun im Supergrätzl statt Pollern auf den Kreuzungen genutzt. Bemalt und mit Gräsern bepflanzt, die sich im Wind wiegen. So einfach, so flexibel.



Manche erkennen vielleicht die ehemaligen Mülltonnen von der Donauinsel wieder.
© Elisa Heißenberger

Der Weg dorthin war allerdings nicht ganz so einfach. Tatsächlich stand auf den Kreuzungen vor den Betongefäßen monatelang ein einzelner Poller, der von vielen Autos umfahren wurde. Obwohl schnell klar war, dass ein Poller nicht ausreicht, dauerte es lange, bis die Stadt bereit war, etwas Neues auszuprobieren. “Das Unfertige zuzulassen und dann rasch zu korrigieren, das ist noch nicht so in der DNA der Stadt drinnen“, meint Florian Lorenz.

Mit dieser Einschätzung ist er nicht alleine. Ulrich Leth arbeitet an der Technischen Universität im Institut für Verkehrswissenschaften und ist der Ansicht, dass das Pilot-Projekt von Seiten der Stadt zu akribisch durchgeplant wurde. “Die Idee von ‘tactical urbanism’ ist, dass man Sachen ausprobiert, auch aus der Überlegung heraus, dass es schnell gehen sollte und wieder änderbar ist“, sagt Leth.

Eine neue Dimension

Das Team des studio LAUT hat für das Projekt intensiv mit der Stadt zusammengearbeitet und konnte noch mehr Herausforderungen beobachten, die durch die Einbindung von vielen Abteilungen und Beteiligten entstanden sind. Florian Lorenz von LAUT empfiehlt der Stadtverwaltung, in ein Team aus Menschen zu investieren, die sich mit den nötigen Teilbereichen auskennen und gut zusammenarbeiten. Eine “Kompetenzstelle für Superblocks”, die zwischen den Beteiligten bis hin zur Zivilgesellschaft vermittelt, wäre sinnvoll, wenn die Städte mehr Supergrätzln umsetzen wollen. Er gibt aber auch zu bedenken, dass so etwas in einer gewachsenen Verwaltungsstruktur nicht einfach sei.

Im internationalen Austausch wird schnell klar, dass Wien mit seinen Herausforderungen nicht allein ist: “Von ganz vielen Städten hat es noch keine Stadt gegeben, die gesagt hat: Wir waren bereit für solche komplexen Projekte”, sagt Lorenz.

So ein Austausch findet in internationalen Forschungsprojekten wie [TuneOurBlock](#) oder auf Tagungen wie dem [internationalen Superblock-Meeting](#) statt. Letzteres fand dieses Jahr in Wien statt und bot nicht nur Forscher:innen und Planer:innen, sondern auch Menschen aus dem öffentlichen Bereich und der Zivilgesellschaft die Möglichkeit zum Austausch.

Noch ist es ja nicht fertig

Ist man trotz der vielen Herausforderungen auf dem richtigen Weg? Davon ist Florian Lorenz überzeugt:

“Was man sagen kann, ist, dass es genutzt wird. Das ist einfach ein Fakt.

Florian Lorenz, Studio LAUT

Auch die Abteilung für Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) zieht ein erstes positives Resümee: “Bereits am Ende der Pilotphase zeigt sich die positive Wirkung des Supergrätzls Favoriten.” Die Magistratsabteilung führt aus, dass eine interne Zwischenevaluierung – mit Fokus auf einer

Verkehrszählung – im Herbst 2023 gestartet wurde. Eine Aufbereitung der Ergebnisse erfolge gerade, aber es lasse sich jetzt schon sagen, dass das neue Verkehrskonzept zu weniger privaten Autos und mehr Fußgänger:innen im Supergrätzl geführt habe.



Das Supergrätzl Favoriten in der Herzgasse im Juni 2023 © LAUT Paris Tsitsos

Spricht man mit den Menschen vor Ort, ist ein positives Grundrauschen spürbar. Angesprochen auf das Supergrätzl, zeigen sich viele Anwohner:innen aber zurückhaltend. So wirklich viel hätten sie noch nicht mitbekommen, meinen einige Passant:innen. Ein paar Jungs, die vor der Schule sitzen, zeigen sich erfreut über die Fußgängerzone. Eine Frau beklagt, dass mit der ersten Umgestaltung Parkplätze reduziert wurden. Für sie sei es jetzt noch schwerer, einen Platz zu finden, wenn sie ihre Mutter abholt, die nicht mehr so gut zu Fuß sei. Die Mutter selbst freut sich sehr über die temporären Maßnahmen – es sei jetzt schon deutlich ruhiger geworden, meint sie.

Eine andere ältere Dame beschwert sich hingegen – sie könne jetzt nicht mehr mit offenem Fenster schlafen, weil die jungen Leute in der Nacht so lange auf den Bänken sitzen und telefonieren würden. Eine Frau, die im

Kindergarten vor Ort arbeitet, hat hingegen noch nicht viel von den Veränderungen bemerkt und meint:

“ Das Supergrätzl kommt ja erst, oder? ”

Was die Frau meint, ist die bauliche Umgestaltung. Diese wurde bereits gestartet, soll aber erst Mitte 2025 abgeschlossen sein. Die MA 18 führt aus, dass dann neben 62 zusätzlichen Bäumen auch 94 Grünflächen für Abkühlung und höhere Aufenthaltsqualität sorgen sollen. In den Kreuzungsbereichen sind 17 Mikro-Freiräume geplant, die zum Verweilen und Spielen einladen sollen. Ausgestattet wird das Ganze zudem mit Wasserspielen und heller Pflasterung. Florian Lorenz versteht die umfangreiche Ausführung als ein Statement. Und das findet er gut.



Visualisierung vom Supergrätzl Favoriten © EGKK Landschaftsarchitektur Schreiner Kastler 2023

Mehr Platz für Bäume

Das Konzept für die bauliche Umsetzung kommt von Clemens Kolar und seinem Büro für Landschaftsarchitektur EGKK. Im Gespräch mit dem

Landschaftsarchitekten wird klar, wo die temporären Maßnahmen an ihre Grenzen stoßen. Er erklärt:

“ Der Schwachpunkt ist, dass der mikroklimatische Beitrag dauerhaft nicht so stark sein wird.

Clemens Kolar, Landschaftsarchitekt

Konkret heißt das folgendes: Die mobilen Pflanzgefäße sind ein guter Anfang, aber die Pflanzen können sich darin nicht so üppig entwickeln, wie wenn sie direkt in den Boden gepflanzt werden. Ein zweiter Faktor ist der Bodenbelag. Bleibt der Asphalt, heizt er sich weiterhin stark auf. Wird ein Teil durch helles Pflaster ersetzt, wird weniger Hitze gespeichert, in den Fugen kann auch etwas Wasser versickern und gespeichert werden.

Will man also mehr als nur einen funktionellen, verkehrsberuhigten Superblock, können je nach Ausgangslage umfangreichere Maßnahmen nötig sein als ein bisschen Farbe und ein paar geänderte Verkehrsschilder. Allerdings braucht es dann auch mehr Zeit und Geld für die Umgestaltung. Und es wird noch komplizierter. “Es sind irrsinnig viele Dienststellen mit gewissen Vorgaben involviert”, sagt Kolar und meint, dass in Zukunft Kompromisse nötig sein werden, um ambitionierte Ziele auch umsetzen zu können. “Wir dürfen inzwischen mit den Bäumen etwas näher an die Leitungen ran rutschen”, nennt er als praktisches Beispiel für einen solchen Kompromiss.

Es ist nicht leicht, so viele Maßnahmen auf so engem Raum umzusetzen. Das fängt bei Leitungen und Baumwurzeln an, die sich nicht in die Quere kommen sollen und endet bei Einfahrten, die für Anwohnende, aber auch Rettungskräfte frei bleiben müssen. Dass die Straßen in Favoriten um einiges enger sind als in Barcelona, dürfe aber kein Argument sein, um in dicht bebauten Gebieten nichts zu ändern, meint Kolar.

“ Es ist absolut notwendig und es wird einfach wesentlich öfter passieren müssen.

Clemens Kolar, Landschaftsarchitekt

Mehr Supergrätzln für Wien?

Während in Favoriten die Bagger den Asphalt aufbrechen, sprechen sich nicht nur Planende dafür aus, mehr Supergrätzln umzusetzen. Es gibt immer mehr zivilgesellschaftliche Initiativen, die in ihrer Nachbarschaft ein Supergrätzl haben möchten – von Margareten über den Alsergrund bis nach Meidling. Manche dieser Forderungen werden auch von der Bezirkspolitik mitgetragen.

Doch obwohl sogar der Wiener Bürgermeister in einer Gemeinderatssitzung von einem “Erfolgsmodell” spricht und ankündigt, das “System der Supergrätzln” weiter voranzutreiben, bremst die Stadt Wien auf Rückfrage die Erwartungen, was eine schnelle Ausrollung angeht.

Die MA 18 erklärt, dass “derzeit Empfehlungen für die Prüfung der Eignung von Gebieten für die Umgestaltung zu Supergrätzln oder ähnlichen verkehrsberuhigten Gebieten” erstellt werden. Das sei wichtig, “um das Modell in Zukunft schnell und effizient auf weitere Bezirke ausrollen zu können.”

Florian Lorenz zeigt Verständnis für dieses Vorgehen und meint, man müsse schon eine strukturierte Planung vorbereiten, bevor man einfach auf der Mikroebene mal eine Kreuzung sperre: “Es braucht diese Betrachtung, zumindest auf Bezirksebene.”

Verkehrsplaner Ulrich Leth verweist darauf, dass es in vielen Bereichen der Stadt schon gute Voraussetzungen für neue Versuche gäbe. Ein Superblock-ähnliches Raster ergibt sich laut Leth allein schon aus dem Geflecht von Haupt- und Nebenstraßen. Die Hauptstraßen, die mehrere Fahrbahnen und oft auch Straßenbahn-Schienen führen, würden sich als Außenbegrenzungen für Supergrätzln anbieten. Dazwischen liegen häufig Einbahnen und 30er-Zonen. Da bräuchte es gar nicht mehr viel, um zumindest den Durchzugsverkehr zu unterbinden, ist Leth überzeugt.

“Einen Großteil davon könnte man fast eins zu eins als Superblock-Potenzial-Gebiete übernehmen.”

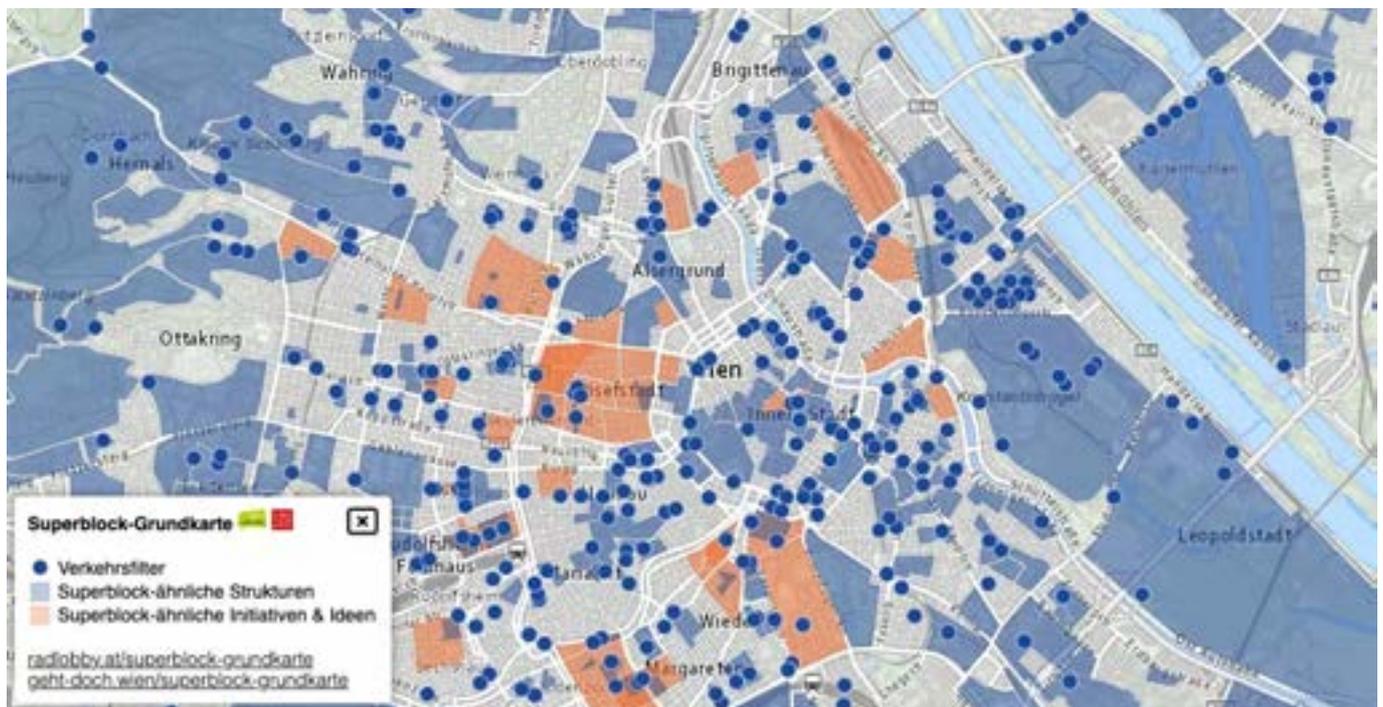
Ulrich Leth, Verkehrsplaner

„Nichts anderes haben wir im SUPERBE Projekt gemacht“, sagt Leth und verweist damit auf ein preisgekröntes Forschungsprojekt. Darin untersuchen er und Florian Lorenz schon vor Jahren, wo sich Superblocks in Wien am besten umsetzen ließen und wo sie die größten Effekte erzielen würden.

Florian Lorenz und Ulrich Leth sind sich einig: Es braucht langfristig mehr verkehrsberuhigte Gebiete und damit auch mehr Supergrätzln in der Stadt. Die eigentliche Frage sei: Wo fängt man an?

Wo geht's weiter?

Um dieser Frage näherzukommen, gibt es auch noch ein weiteres Hilfsmittel: die Superblock-Grundkarte. Auf dieser interaktiven Karte werden laufend bereits existierende Maßnahmen und Ideen gesammelt, die eine Ausbreitung von Superblocks fördern sollen. Betreut wird diese Karte von der Radlobby und dem Verein geht-doch.wien, der sich für die Anliegen von Fußgänger:innen einsetzt.



Superblock Grundkarte © Geht doch Wien

Ein Blick auf die Karte legt nahe, dass es viele Ecken in Wien gibt, an denen es gar nicht mehr so viel bräuchte, um verkehrsberuhigte Wohngebiete und bessere Bedingungen für Menschen zu schaffen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Das solle sowohl Bewohner:innen, als auch Bezirkspolitiker:innen inspirieren und motivieren, erklärt Sophie Thiel vom

Verein geht-doch.wien. Auch Florian Lorenz und Ulrich Leth kennen die Karte und halten es für einen sinnvollen Ansatz, dort anzufangen, wo man auf Bestehendem aufbauen kann.

Neben der Verkehrsberuhigung ist aber auch die Umgestaltung des öffentlichen Raums wichtig, um wirklich nachhaltige Superblocks zu schaffen.

“ Man müsse den Menschen zeigen, wie vielfältig man den neu gewonnenen Lebensraum nutzen kann, wenn er erstmal von Autos befreit wird.

Sophie Thiel, Verein geht-doch.wien

Genau das versucht geht-doch.wien immer wieder mit aktivierenden und informierenden Aktionen, für die es gar nicht viel braucht. Ein paar Bierzelt-Tische, Klappsessel, Spielsachen und Pflanzkübel laden Menschen ein, eine Weile zu bleiben und sich auszutauschen. So wird zum Beispiel ganz nebenbei vermittelt, was in Wohnstraßen alles erlaubt ist.

Muss es immer das Premium-Paket sein?

Braucht es also gar keine perfekt konzipierten und ausgestalteten Superblocks? Ergeben langfristig auch viele kleine Bausteine ein verkehrsberuhigtes, zukunftsfitte Wien?

“Kann es nicht beide Ansätze geben?“, fragt Florian Lorenz. Er plädiert dafür, vorläufige Maßnahmen für rasche Veränderungen und bauliche Umsetzungen für dauerhafte Wirkungen zu kombinieren. Sowohl die Kraft eines gelungenen Vorzeigeprojekts, als auch die verbindende Idee von Superblocks sei nicht zu unterschätzen.

Auch Ulrich Leth begrüßt alle Maßnahmen, wenn sie zur Verkehrsberuhigung, Steigerung der Lebensqualität und zur Rückgewinnung von öffentlichem Raum beitragen und sieht mit Blick auf die Zukunft zwei Schlüssel-Konzepte: Das eine sei, dass man den Durchzugsverkehr aus den Wohngebieten rausbringe. Das zweite, dass der Kfz-Verkehr generell weniger

werden müsse, auch auf den Hauptstraßen. “Ziel sollte eigentlich sein, dass die Stadt der Zukunft autofrei ist.”

Quellen & weiterführende Infos:

- Umfangreiche Infos zum [Supergrätzl-Konzept](#) von der Stadt Wien
- In einer öffentlichen [Facebook-Gruppe](#) werden laufend Infos zu Superblocks geteilt
- Wer sich selbst engagieren möchte, kann bei [geht-doch.wien](#) oder der [Radlobby](#) andocken

Weiterlesen? [Smarte Wiener Ampeln erkennen von Weitem, ob Fußgänger über die Straße möchten und gibt ihnen grünes Licht.](#)

Dieser Artikel wurde mit freundlicher Unterstützung von der Stadt Wien – Kulturabteilung ermöglicht.



- [Industrie, Innovation und Infrastruktur](#)
- [Nachhaltige Städte & Gemeinden](#)
- [Zukunftsutopie](#)



[Elisa Heißenberger](#)

seit 18.07.2024 / 10 Minute(n) / 

Die wichtigen Gesellschaftsthemen sind relevant.

- [Keine Armut \(4\)](#)