

Ein Grätzl der Superlative in Favoriten

Stadtplanung. Mehr Grün, weniger Autos, eine riesige Begegnungszone: In Favoriten soll Wiens erstes „Supergrätzl“ nach spanischem Vorbild entstehen. Ob das Pilotprojekt Erfolg haben wird, hängt auch von einem Streitthema ab: den Parkplätzen.

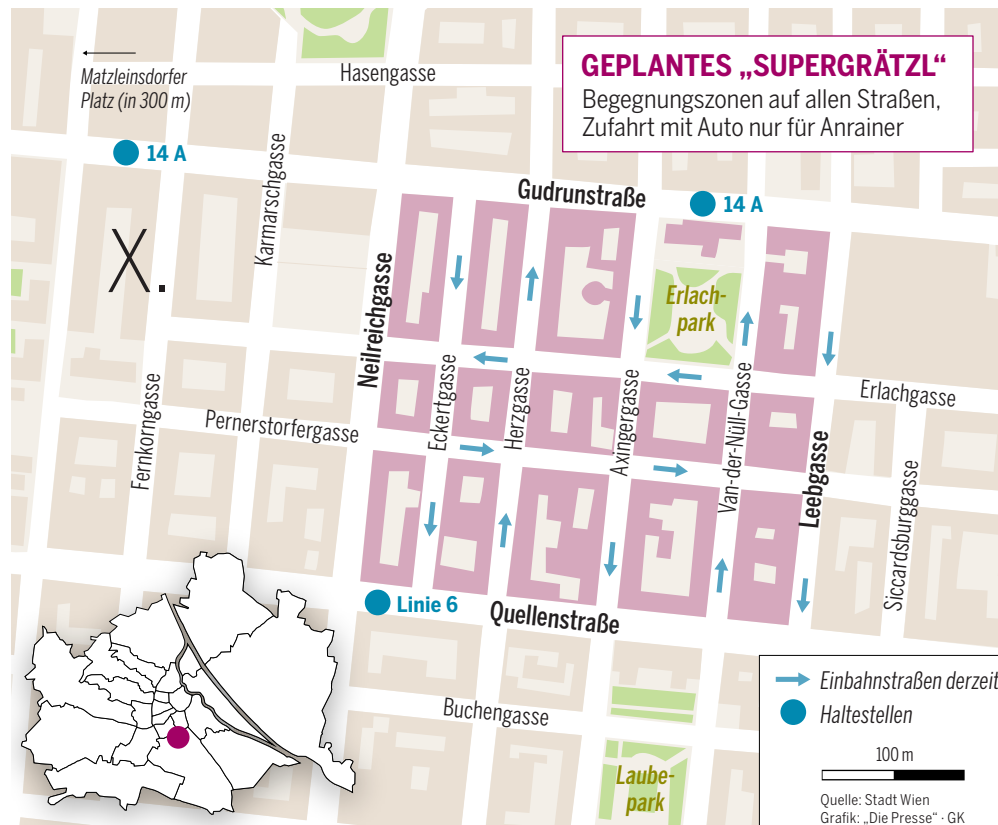
VON TERESA WIRTH

Wien. Wien soll Barcelona werden. Also nicht ganz, ohne Sandstrand oder Park Güell wird das schwierig, aber in Ansätzen. Das stadtplanerische Konzept der „Superblocks“ aus der spanischen Großstadt soll nun auch in Wien angewendet werden, verkündete die Stadt zuletzt. In Innerfavoriten wird das erste „Supergrätzl“ entstehen – und soll mehr Grün, weniger Verkehr, sprich mehr Lebensqualität in ein dicht bebautes Viertel bringen. Wie genau soll das funktionieren?

1 Was ist ein Supergrätzl und was genau wird verändert?

Bei einem Superblock oder – in der wienerischen Version – Supergrätzl werden mehrere Häuserblöcke in ein etwa 400 mal 400 Meter großes Gebiet zusammengefasst. Der motorisierte Durchzugsverkehr wird mit Sperren, Pollern und Einbahnen verboten, nur Anrainer dürfen hinein. Alle Straßen innerhalb werden zur Begegnungszone – nur zehn bis 20 km/h sind erlaubt – und somit attraktiver für Fußgänger und Radfahrer. Gleichzeitig werden Parkplätze reduziert, Grün- oder Freiraum erschlossen.

„Man hat gesehen, dass das Auto kein so dichtes Straßen- und Wegenetz braucht“, sagt Verkehrsplaner Harald Frey von der TU Wien zur „Presse“. Frey hat in einer Studie im Auftrag des Umweltministeriums untersucht, ob das gefeierte Konzept aus Barcelona auf Wien übertragbar ist. Mit einem klaren Ergebnis: „Die gründerzeitliche Struktur von Wien ist mit der städtebaulichen Rasterstruktur in Barcelona vergleichbar, auch die Anforderungen sind ähnlich. Die Superblocks passen sehr gut zu dem, was Wien vorhat: Mehr Grünraum, mehr Aufenthaltsqualität, Verkehrsberuhigung.“



2 Welche Effekte verspricht sich die Stadt von dem Projekt?

Wien will bis 2040 klimaneutral werden, die CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2030 um die Hälfte reduzieren und Hitzeinseln reduzieren. Supergrätzl könnten ihren Beitrag dazu leisten: „Innerhalb des Superblocks in Barcelona wurden die Autos durch Wege zu Fuß und mit dem Rad ersetzt“, sagt Frey. Der Fußverkehr nahm um zehn Prozent, der Radverkehr um 30 Pro-

zent zu, während sich der Autoverkehr in den Innenstraßen der Blocks um 40 Prozent verringerte. Auch außerhalb der verkehrsberuhigten Flächen führen um 26 Prozent weniger Autos. Zugleich siedelten sich um 30 Prozent mehr lokale Geschäfte an. Eine Studie von 2019 ging sogar so weit zu prognostizieren, dass jährlich 667 vorzeitige Tode durch weniger Schadstoffe, Lärm und Hitze verhindert werden könnten. Freilich nur dann, wenn Barcelona alle 503 geplanten Superblocks verwirklicht. Im Moment gibt es davon sechs.

Ob die Supergrätzl in Wien ebenso erfolgreich werden, hänge von der Umsetzung ab, sagt Frey. So hat der Favoritner Bezirksvorsteher, Marcus Franz (SPÖ), bereits bekannt gegeben, nur wenige Parkplätze streichen zu wollen. „Im ersten Schritt kann man sich auf den Durchzugsverkehr konzentrieren. Im zweiten Schritt muss man das Thema Parkplätze aber diskutieren“, sagt Frey. „Das heißt nicht, dass es keine mehr geben kann – für Carsharing, Lieferungen oder private Transporte – aber nicht in dem Ausmaß, wie es heute der Fall ist.“

3 Wo genau entsteht das Supergrätzl und wie lang dauert es noch?

Ein 9,5 Hektar großes Gebiet innerhalb der Straßen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse wurde für das erste Supergrätzl auserkoren. Das Grätzl erfüllt jene Kriterien, wonach eine Umgestaltung Sinn macht: hohe Bevölkerungsdichte und gleichzeitig wenig Grün, viel Fläche für das Auto und wenig Platz für Fußgänger und Radverkehr. Die Wiener Hitzekarte zeigt zudem eine hohe Belastung für die Anrainer. Gleichzeitig gibt es eine gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, die Straßenbahn fährt aber nicht durch das Viertel hindurch. Außerdem gibt es in dem Bereich sechs Schulen und Kindergärten. Sichere Schulwege sind ein weiterer Nebeneffekt.

Franz will die Bevölkerung in die Umgestaltung einbinden. Im Herbst ist eine erste Informationsveranstaltung geplant, bei der ein erster Plan präsentiert werden soll. Nächsten Sommer soll das Projekt in die Testphase gehen und in einem ersten Schritt die Zufahrt nur noch Anrainern erlaubt werden.

4 Könnten in Wien in Zukunft noch andere Supergrätzl entstehen?

Die rot-pinke Stadtregierung hat die Errichtung von Supergrätzln im Bereich von Bildungseinrichtungen in ihrem Regierungsprogramm festgeschrieben – allerdings ohne Angaben, wie viele. In der Studie des Umweltministeriums wurden drei Gebiete in Hernals, Neubau und ebenfalls Favoriten als besonders vielversprechend ermittelt, tatsächlich gebe es aber noch „viel mehr Potenzialflächen“, sagt Frey.

Eigentlich hätte schon heuer der erste Superblock Wiens eröffnen sollen, im Volkertviertel in der Leopoldstadt. Im September 2020 wurde das Konzept ein Wochenende lang mit Anrainern in einem „Straßenlabor“ ausgetestet, die MA 18 führte eine Machbarkeitsstudie durch. Bis der rote Bezirksvorsteher, Alexander Nikolai, das Projekt im Mai überraschend auf unbekannte Zeit verschob. Andere Projekte, etwa die Neugestaltung der Praterstraße, hätten Priorität, hieß es. Dass das Projekt noch von seiner grünen Vorgängerin Uschi Lichtenegger initiiert wurde, dürfte wohl auch mitgespielt haben. Nun bekommt Wien mit etwas Verspätung aber doch noch sein erstes Supergrätzl – auf dem (politisch) tiefroten Betonboden von Favoriten.

Kritiker: Straßenbauprojekt Regionering „zerstört“ Städte

S1. Stadtplaner Reinhard Seiß und Verkehrsexperte Hermann Knoflacher sprechen sich gegen die geplanten Megastraßenbauprojekte aus.

Wien. Während in der Donaustadt schon Fakten geschaffen werden – seit einigen Tagen laufen Vorarbeiten für die sogenannte Stadtstraße – gehen die Proteste gegen die Straßenbau-Großprojekte Stadtstraße, S1-Spange Aspern und Lobau-Tunnel weiter. Nach Blockaden durch Umweltaktivisten vorige Woche haben sich am Dienstag Experten dagegen ausgesprochen.

Während die Stadt Wien oder Niederösterreich auf einen Ausbau der Außenring-Schnellstraße (S1) drängen, ist dieser umstritten: Der Bau sei durch das Verkehrsaufkommen nicht zu rechtfertigen, auch komme es zu keinen Standortvorteilen, hieß es in einer Debatte des Forums Wissenschaft & Umwelt. Das Land Niederösterreich argumentiere, mit der S1 den Regionering zu schließen, also ein ringförmiges Straßenprojekt um Wien, um damit ländliche Regionen und Gemeinden als Standorte zu stärken.

„Diese Argumentation ist falsch, wir wissen längst, dass solche Autobahnen nur dazu dienen, den ländlichen Raum zu entleeren“, sagt Stadtplaner Reinhard Seiß. Die Folgen könne man an Knotenpunkten des Rings bereits sehen, mit Einkaufszentren, deren Kunden zu 100 Prozent mit dem Auto kommen, sagt Seiß. Mit dem Ausbau der Autobahnen und Schnellstraßen würde sowohl der Ver-

kehr angeheizt als auch „Verödung der Zentren gefördert. Das ist der Tod der Nahversorgung, die Zerstörung unserer kulturellen Identität.“ Als Folge des Straßenbaus wandere nicht nur der Handel, sondern auch das Wohnen auf die grüne Wiese ab.

Er fordert auch für Wien eine Politik, die vom Fokus auf Autos wekommt – und kritisiert hier „monofunktionale Quartiere“, Neubaugebiete und sogenannte „Drive-in Stadtteile“: von der Donaucity bis Town Town oder dem Nordwestbahnhof-Gelände. Diese Viertel seien ohne urbanen Wert, nicht mit dem Rest der Stadt verwoben.

Hermann Knoflacher sieht das Auto und die Notwendigkeit von Abstellplätzen als Ursache für diese „hässliche Architektur“. Er spricht sich auch aus anderen Gründen gegen den Bau der S1 und des Lobau-Tunnels aus. Laut seiner Einschätzung verursachen zusätzliche Fahrmöglichkeiten für Autos zusätzlichen Verkehr. „Auf der A23 haben wir heute mehr Verkehr als vor dem Ausbau. Es wäre absurd zu glauben, dass Verkehr weniger wird, wenn ich eine zusätzliche Fahrbahn baue“, so der emeritierte TU-Professor. Außerdem habe man seit Beschluss des Asfinag-Gesetzes mehr Schnellstraßen und Autobahnen gebaut, als das Autoaufkommen rechtfertigen würde. (cim)

WIR
GEBEN
KINDERN
WIEDER
EIN
ZUHAUSE



SPENDEN UNTER WWW.PROJUVENTUTE.AT
SPENDENKONTO: IBAN: AT61 2040 4000 4040 4600

pro
Juventute