



© Harald Jahn

Die aufgemalte neue Straßengestaltung wirkt hilflos, aus Kostengründen wird das Provisorium nicht weiter ausgestaltet, die neue Verkehrsorganisation wird vom MIV häufig ignoriert.

„Supergrätzel“ in Wien – ein neuer Versuch, ein Stadtviertel menschenfreundlicher zu machen

Ein brütend heißer Hochsommertag im 10. Wiener Bezirk. Die Straßen sind menschenleer, über den geparkten Pkw flimmert die Hitze. Auf der neuen Fußgängerzone vor der Schule sind Kringle auf den Boden gemalt; ein Bild wie überall zu dieser Jahreszeit in diesem klassischen Wiener Arbeiterbezirk, und doch gibt es einen Unterschied: Hier ist das „Supergrätzel“, ein nach dem Vorbild der „Superblocks“ in Barcelona verkehrsreduziertes, klimafittes und fußgängerfreundliches Areal – noch ist es allerdings, abgesehen von einigen neuen Straßenmarkierungen, weitgehend Theorie.

WIEDER MAL EIN NEUER ANLAUF ZUR VERKEHRSBERUHINGUNG

Im Grunde ist die Idee für Wien nicht neu: Die Verkehrsorganisation größerer zusammenhängender Stadtteile wird so gestaltet, dass der Durchzugsverkehr nur auf Hauptachsen verläuft, „Schleichwege“ durch Wohngebieten werden unterbunden. Die Stadt Wien begann diese flächenhafte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt nach der Fertigstellung der U-Bahn: War es davor möglich, den 1. Bezirk mit dem Auto zu durchqueren, wurde die Erschließung ab den späten 1970ern durch Routen ermöglicht, die den Autofahrer auf Schleifen wieder ungefähr zurück zum Eintrittsort bringen. Ein erfolgreicher Ansatz, danach in vielen Bezirken Wiens ausgerollt; später wurden die Regelungen allerdings gelegentlich verwässert. Auch die Wohnstraßen der Anfangszeit zielten in diese Richtung: verkehrsberuhigte Gassen, menschlich gestaltet, die Zufahrt

für Kfz nur im Schritttempo erlaubt. Auch diese Idee wurde später immer mehr missbräuchlich verwendet; ohne bauliche Umgestaltung gibt es keinen Mehrwert für Fußgänger, dasselbe gilt für die neueren Begegnungszonen. Das „Supergrätzel“ ist auch ein erneuter Versuch, an die seinerzeitigen Erfolge anzuknüpfen, mit dem häufigen Verweis auf Barcelona wird aber etwas zu viel versprochen. Ein Großteil Barcelonas ist eine Planstadt; die enge Altstadt wurde ab 1859 erweitert. Grundlage der Stadterweiterung (auf Katalanisch Eixample) sind regelmäßige quadratische Blocks mit einer Seitenlänge von 133 Metern und abgeschragten Ecken, womit an jeder Straßenkreuzung ein kleiner Platz ausgebildet wird. Vom Stadtplaner Ildefons Cerdà war ursprünglich keine vollständige Bebauung dieser Quadrate vorgesehen, er dachte an grüne Höfe und niedere Bebauung; der ökonomische Druck führte aber zu starker Verdichtung und diese wiederum zum Problem, das nun mit den „Superilles“ gelöst werden soll: Freiräume und Abkühlung in den bisher durch den Autoverkehr beherrschten Straßen. Dazu werden üblicherweise neun Blöcke zu einem „Superblock“ zusammengefasst, die durchführenden MIV-Relationen unterbrochen. Dabei sind die typischen schnurgeraden Straßen zwischen den gleichförmigen Blocks oft 20 Meter breite Einbahnen und mit vier Autofahrspuren belegt, dementsprechend sieht die Verkehrsbelastung der Anrainer aus. Nach der Umgestaltung werden die blockinneren Straßen für den Durchzugsverkehr gesperrt, die Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt, Fußgänger und Radfahrer haben



Autor
HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

Vorrang. Der Straßenraum wird fußgängerfreundlich umgestaltet, es werden Spielgeräte aufgestellt, Bäume gepflanzt, nur wenige Stellplätze belassen.

2018 bis 2020 untersuchten Wissenschaftler der TU Wien zusammen mit dem Austrian Institute of Technology und dem Berater Florian Lorenz die Möglichkeit, Superblock-Konzepte in Wien umzusetzen. Prototypisch wurden dabei drei mögliche Einsatzbereiche in Wien ausgearbeitet, deren Voraussetzungen passten; unter anderem waren das die Begrenzung durch höherrangige Straßen mit ÖV-Anbindung, eine sinnvolle Größe, aber auch hohe Bevölkerungsdichte und Mängel in der Flächenaufteilung bzw. Grünraumversorgung. Beispielhaft wurden damals Areale in Neubau, Favoriten und Hernals untersucht und die Auswirkungen modelliert; die Ergebnisse zeigen die Möglichkeit deutlicher Modal-Split-Veränderung von 3% bis 9% weg vom Pkw. Im Vergleich zu Barcelona wirkt das durchaus nicht utopisch, im Bereich von Gracia mit seinen zwei Superilles verlagerte sich der Verkehr dramatisch Richtung aktive Mobilität, mit +10% Fuß- und +30% Radverkehr!

HOHE ANSPRÜCHE AUF DEM PAPIER, ZAGHAFT UMSETZUNG

Zurück nach Favoriten. Hier gibt es bereits das Projekt „WieNeu+Innerfavoriten“, ein Erneuerungsprogramm mit sozialem/ökologischem Schwerpunkt; kleine Privatinitiativen wie Begrünungen, Straßenfeste oder Anschaffung für die Gemeinschaft werden hier ebenso gefördert wie Maßnahmen zur Klimaanpassung von privaten Wohnhäusern. Dieses Wirkungsgebiet wird vom „Bildungsgrätzl Triesterviertel“ überlagert, in dem Bildungseinrichtungen zusammenarbeiten. Das von Stadt und Bezirk gemeinsam ausgewählte Areal des „Supergrätzels“ liegt zentral in diesen Bereichen; begrenzt von Quellenstraße (Straßenbahnlinie 6), Neilreichgasse, Gudrunstraße (Buslinie 14) und Leebgasse ist es mit 290 x 320 m eher klein; interessant wäre die Einbeziehung der Blocks bis zur Quellenstraße gewesen, damit wäre nicht nur eine weitere Schule im Planungsgebiet, sondern auch der Straßenbahnknoten Quellenplatz, für den ebenfalls gerade Untersuchungen zu einer Umgestaltung laufen. Etwa im geometrischen Zentrum liegt die Schule Herzgasse, um die Ecke am Erlachplatz eine Parkanlage mit Kindergarten. Der Bereich wurde als von der Sommerhitze besonders betroffen wahrgenommen. Seit Juni 2021 wurde ein Konzept für den Stadtteil entwickelt, das nun, Ende Juni 2022, in eine Pilotphase überging. Dabei wurde die neue Verkehrsorganisation eingerichtet und mögliche bauliche Interventionen auf dem Boden aufgemalt, vor der Schule Herzgasse eine Fußgängerzone neu eingerichtet. Leider unterblieb aus Kostengründen fast jede darüber hinaus gehende Gestaltung; eigentlich leicht herstellbare Bereicherungen des öffentlichen Raums wie Wasserspiele, Nebelduschen,

Sonnensegel, Tröge mit größeren Grünpflanzen oder sonstige Dekorationen gibt es nicht. Beteiligungsprozesse, Führungen und Bürgerversammlungen sollen die Anrainer für die Idee begeistern, dazu wurden Einladungen an alle Haushalte versandt oder die Schulkinder als Multiplikatoren einbezogen. Insgesamt werden von den vielen hundert bestehenden Stellplätzen nur etwa 60 aufgelassen; die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entspricht auch nicht dem Grundgedanken menschlicher Straßenräume, in denen das Auto nur zu Gast ist. Trotzdem sind diese **Maßnahmen beim autoaffinen Teil der Anrainer** ein Ärgernis, wohl auch, weil im Gegenzug keine ausgleichende Verbesserung zu sehen ist. Insgesamt soll der Zuspruch der Bevölkerung aber trotzdem hoch sein, auch wenn sich manche unter den provisorischen rosa Bodenmarkierungen wenig vorstellen können.

Ob das Projekt mit den Wiener Randbedingungen – „im Unterschied zu Superblocks in anderen Städten werden in Wien nur wenige Parkplätze gestrichen“, meinte der Bezirksvorsteher schon zu Beginn – der große Wurf wird, der in anderen Städten Erfolge feiert, bleibt abzuwarten. Üblicherweise werden in Wien die tatsächlich spürbaren Verbesserungen für die Bürger der Stadt den technischen Maximalforderungen der Fachdienststellen untergeordnet; damit sind die anderswo in Europa inzwischen allgegenwärtigen Aufwertungen meist nicht möglich. Hier wäre es wünschenswert, endlich die Bedürfnisse der Bewohner in den Vordergrund zu bringen: Die Technik der Stadt hat den Menschen zu dienen, nicht den Gestaltungs- und Lebensraum auf Resträume zu beschränken. Dinge wie Autofahrspuren oder Kurvenradien müssten längst auf das absolute Minimum reduziert anstatt ständig an immer größer werdende Fahrzeuge angepasst werden; Straßen für Menschen, Platz zum HIERbleiben statt zum FORTkommen, das ist die Herausforderung an die Stadt von morgen und deren Planer.



© Harald Jahn

Planspiele bei einer Informationsveranstaltung – leider erfährt man dort auch sofort, was alles nicht geht, die Gründe sind zahlreich. Hier müssten sich die Infrastrukturplaner endlich den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger anpassen.