

Stadtpunkte Nr 39

Susanne Staller, Heide Studer (tilia landschaftsplanung)
Michael Szeiler, Laurentius Terzic (con.sens mobilitätsdesign)

KLIMAGERECHTIGKEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Vision Wiener Klimastraßen

Mai 2022



GERECHTIGKEIT MUSS SEIN

■ **Aktuelle AK Publikationen stehen zum Download für Sie bereit:**
wien.arbeiterkammer.at/service/studienundzeitschriften

Der direkte Weg zu unseren Publikationen:

- E-Mail: stadt@akwien.at
- Bestelltelefon: +43-1-50165 13130

Bei Verwendung von Textteilen wird um Quellenangabe und um Zusendung eines Belegexemplares an die Abteilung Kommunalpolitik und Wohnen der AK Wien ersucht.

Impressum

Medieninhaberin: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20–22, 1040 Wien
Offenlegung gem. § 25 MedienG: siehe wien.arbeiterkammer.at/impressum
Zulassungsnummer: AK Wien 02Z34648 M
ISBN: 978-3-7063-0919-6
Auftraggeberin: AK Wien, Kommunalpolitik und Wohnen
Autor:innen: Susanne Staller, Heide Studer (tilia landschaftsplanung),
Michael Szeiler, Laurentius Terzic (con.sens mobilitätsdesign)
Grafik Umschlag: Jakob Fielhauer
Druck: AK Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien
© 2022 bei AK Wien
Stand Mai 2022

In den Stadtpunkten veröffentlichte Texte müssen nicht notwendigerweise die Meinung der AK Wien wiedergeben.

Im Auftrag der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Susanne Staller, Heide Studer (tilia landschaftsplanung),
Michael Szeiler, Laurentius Terzic (con.sens mobilitätsdesign)

KLIMAGERECHTIGKEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Vision Wiener Klimastraßen

Mai 2022

VORWORT

Wien ist stark vom Klimawandel betroffen. Die hohen Temperaturen sind bereits spürbar und die weiteren Prognosen machen klar, zur Sicherung künftiger Lebensqualität braucht es mutige Schritte. Wien ist eine durchgrünte Stadt: Rund die Hälfte der Fläche sind Grünflächen oder Wasser. Aber es gibt große Unterschiede: Da, wo besonders viele Menschen leben, in den dicht bebauten Wohngebieten z.B. in Gründerzeitvierteln, in Ottakring, der Brigittenau oder Favoriten, ist es an heißen Tagen oft mehrere Grad wärmer und die nächtliche Abkühlung ist geringer als in Grätzln mit viel Grün. Zahlreiche Studien belegen, es wird künftig noch heißer in Wien. Klar ist, ein qualitativvoller öffentlicher Raum ist nicht nur aufgrund des Klimawandels wichtig, sondern auch in Krisenzeiten von besonderer Bedeutung. Viele Wiener:innen sind pandemiebedingt durch Einkommenseinbußen, Ausgangs- und Mobilitätsbeschränkungen auf ihre Wohnungen und die Nachbarschaft beschränkt. Hier aktiv in Maßnahmen zu investieren, bedeutet die Wiener Lebensqualität auch künftig zu sichern. In besonders heißen Vierteln leben zudem viele gesellschaftlich und finanziell benachteiligte Menschen. Sie können der Hitze der Stadt nur bedingt entfliehen und sind massiven (gesundheitlichen) Belastungen ausgesetzt. Der urbanen Hitze was entgegenzusetzen ist daher Gebot der Stunde. Es braucht nicht nur ausreichend Grün- und Freiräume, sondern eine Gestaltung des öffentlichen Raums, die zur Kühlung der Stadt beiträgt. Zentrale Rolle bei der Verbesserung des Stadtklimas können hierbei insbesondere Straßenräume spielen. Sie bieten ein großes Flächenpotential und liegen im Verantwortungsbereich der Stadt. Damit die Lebensqualität auch in dicht bebauten Grätzln zukünftig gewährleistet ist, braucht es mutige Schritte für die Wiener Klimafitness, denn ein qualitativvolles klimafittes Wohnumfeld macht krisenfest und ist die Basis für künftige Lebensqualität. Im Auftrag der AK Wien hat sich daher das Autor:innenteam von den Büros tilia landschaftsplanung und con.sens mobilitätsdesign im Rahmen der vorliegenden Studie mit der Hitze in der Stadt beschäftigt. Neben der Evaluierung von internationalen Best Practice Beispielen sowie Lösungen wird der öffentlichen Raum klimagerecht gedacht und eine sozialgerechte schrittweise Umsetzung skizziert.

Judith Wittrich
Wien, Mai 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	7
2. Aktuelle Situation in Wien	9
2.1 Wo wohnen die von sommerlicher Überwärmung stark betroffenen Menschen in Wien?	9
2.2 Zugänge der Stadt Wien, um urbaner Hitze in der Bestandsstadt zu begegnen	13
2.2.1 Ziele und Strategiekonzepte	13
2.2.2 Entscheidungs- und Umsetzungsstrukturen	15
2.2.3 Klima & Verkehr: Visionen der Wiener Stadtparteien	17
2.2.4 Kooperationen und Partizipation	19
2.2.5 Stadtweite Ansätze zur Umsetzung	22
2.2.6 Projekte der Bezirke	23
2.3 Resümee	25
3. Historische Entwicklung der Wiener Gründerzeitstraße	26
3.1 Der Straßenquerschnitt im gründerzeitlichen Arbeiterviertel	26
3.2 Nutzungsrechte der Straße - vom Arbeitsort zur Verkehrsfläche	27
3.3 Beispielgrätzl im 10. Bezirk (Alxingergasse – Inzersdorferstraße – Karmarschgasse – Quellenstraße)	28
3.4 Beispielgrätzl im 20. Bezirk (Gerhardusgasse – Hannovergasse – Wallensteinstraße – Treustraße)	31
3.5 Resümee	33
4. Wiener transformierte Straßen	34
4.1 Wien 10, Erlachgasse 119-124, 15m breit, West-Ost-Verlauf	34
4.2 Wien 15, Pelzgasse 1-12, 15m breit, Nord-Süd-Verlauf	37
4.3 Resümee	40
5. Internationale Projekte – Anregungen für das Gelingen eines breiten Transformationsprozesses	41
5.1 Paris: Partizipation und Begrünung	41
5.2 Valencia: Ciudad de Plazas	48
5.3 Vitoria-Gasteiz: Supermanzanas	52
5.4 London – Enjoy Waltham Forest	58
5.5 Resümee	63
6. Öffentlichen Raum in dichten Vierteln der Bestandsstadt neu denken	64
6.1 Wien 2050: Klimavision - Grundrecht auf gute Lebensqualität in der gesamten Stadt!	64
6.2 Neue Straßenquerschnitte für Wien	65
6.2.1 Klimaboulevard	69
6.2.2 Stadtstraße mit zukunftsfähigem Verkehr	70
6.2.3 Grüne Klimastraße	71

6.2.4	Urbane Klimastraße	72
6.2.5	Grätzlstraße mit zukunftsfähigem Verkehr.....	74
6.3	Flächige Umsetzung der Klimavision	76
6.3.1	Klimavision - Kühles Favoritner Grätzl (Alxingergasse – Inzersdorferstraße – Karmarschgasse - Quellenstraße).....	79
6.3.2	Klimavision - Kühles Brigittenauer Grätzl.....	82
6.4	Resümee	83
7.	Schritte zu einer klimagerechten Stadt.....	85
7.1	Grundsätze für eine Verankerung der Klimavision	85
7.2	Hindernisse als Herausforderung annehmen	86
7.2.1	Bausteine zur Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum	86
7.2.2	Vier Querschnitte zur schrittweisen Umsetzung	89
7.2.3	Bausteine für eine systematische Umsetzung der Klimavision	94
7.3	Resümee	96
8.	Zusammenfassung & Schlussfolgerung	97
9.	Literatur- und Quellenverzeichnis	100
10.	Abbildungsverzeichnis	102

1. EINLEITUNG

Wien ist eine durchgrünte Stadt: Rund die Hälfte der Fläche sind Grünflächen oder Wasser. Aber es gibt große Unterschiede: Da wo besonders viele Menschen leben, in den dicht bebauten Wohngebieten z.B. in den inneren Gürtelbezirken, in Ottakring, der Brigittenau oder Favoriten ist es an heißen Tagen oft mehrere Grad wärmer und die nächtliche Abkühlung ist geringer als in Grätzln mit viel Grün. Wissenschaftliche Studien legen nahe, dass die durchschnittlichen Temperaturen in den nächsten Jahren deutlich steigen werden, davon sind Bewohner:innen der dichten Stadt besonders betroffen. Nicht nur die Vorsorge mit ausreichend Grün- und Freiraum, sondern auch die Gestaltung des öffentlichen Raums in unmittelbarer Nähe der eigenen Wohnung bzw. am Besten unmittelbar vor der Haustür ist eine zentrale Voraussetzung für den Erhalt bestehender und die Sicherung künftiger Lebensqualität. Daher soll im Rahmen der Studie ausgehend von aktuellen und künftigen städtischen Herausforderungen wie Bevölkerungswachstum, Klimawandel, Hitze in der Stadt und gesellschaftlichen Entwicklungen öffentlicher Raum visionär neu gedacht und entwickelt werden. Wie wichtig der öffentliche Raum im Grätzl ist, zeigte sich in den letzten Monaten mit ihren Einkommenseinbrüchen, Ausgangs- und Mobilitätsbeschränkungen verstärkt. Viele Wiener:innen waren auf ihre Wohnungen und die Nachbarschaft zurückgeworfen, als Lebens- und Bewegungsraum, Ort für Begegnung und Austausch, als Ausgleich zu virtuellen Arbeits-, Lern- und Kommunikationsformen in den eigenen vier Wänden.

Im Zentrum unserer Überlegungen steht eine gute Lebensqualität – auch im Sommer – für alle in Wien lebenden Menschen und weniger das Positionieren der Stadt im internationalen Städtewettbewerb bzw. einzelner Wiener Bezirke oder Stadtteile als klimafitte, grüne Stadträume. Denn bei urbanen Klimaprojekten wurde immer wieder beobachtet, dass mehr Grün und Aufenthaltsqualität, aber auch bessere Radinfrastruktur, in den adaptierten Nachbarschaften zu einem Ansteigen der Wohnungspreise und Verdrängungsprozessen führen kann und sozialräumliche Ungleichgewichte verstärkt werden (vgl. z. B. Pearsall, 2018). Deshalb plädieren wir für einen aufmerksamen Umgang mit Gentrifizierungstendenzen und einen partizipativen und flächendeckenden Ansatz. Pearsall (2018) verweist darauf, dass mehr Grün und gute Radverbindungen zwar nicht notwendigerweise Gentrifizierung schaffen, aber häufig wie ein Katalysator wirken und sie unterstützen. Sie beschreibt am Beispiel mehrerer nordamerikanischer Städte wie dieser Effekt hintangehalten werden konnte: In einigen Städten brachten sich die Bewohner:innen über Widerstandsbewegungen ein und konnten dadurch Verdrängungsprozesse verhindern. Einige Städte verfolgten Planungsansätze, die auf Machtungleichgewichte und gleichberechtigte Teilhabe unterschiedlicher Bewohner:innengruppen achten. Soziale Gerechtigkeit wird gefördert, wenn kulturelle Aspekte und Inklusion im Prozess systematisch mitgedacht werden.

Wir versuchen Perspektiven für die dicht bebaute Wiener Bestandsstadt zu öffnen, für einen Transformationsprozess des öffentlichen Raumes und der Mobilität, die im Aufgabenbereich der Stadtpolitik und -verwaltung liegen. Für einen solchen Prozess sind innovative technische oder planerische Ansätze wichtig, wie sie in dieser Publikation vorgestellt werden. Der Veränderungsprozess braucht jedoch vor allem die Zusammenarbeit mit den Wiener:innen, zu ihren Ideen für eine klimagerechte Stadt und zu konkreten Umsetzungen im Grätzl. Klimaschutz und Klimawandelanpassung können nur gemeinsam gelingen. Dieser Zugang setzt auf die gemeinsame Handlungsmacht aller Menschen als Akteur:innen für ihre Stadt. Dazu ist ein Diskussionsprozess zu einem klimaverträglichen Mobilitätsverhalten und dem Umgang mit dem öffentlichen Raum notwendig. Was soll künftig in unseren Straßen Platz

haben? Welche Rolle sollen Straßenräume in der Klimawandelanpassung spielen? Wer hat heute und zukünftig dadurch finanzielle Vorteile und bessere Lebensbedingungen? Wo werden soziale Ungleichgewichte verstärkt? Diese Publikation möchte eine Diskussion dieser Fragen in Wien anregen.

Die Studie beginnt mit einer Darstellung der Wiener Situation über aktuelle Untersuchungen zu urbaner Hitze und unterschiedliche Auswirkungen in verschiedenen Teilen der Stadt. Im Anschluss werden Zugänge der Stadt Wien zum öffentlichen Raum in Zeiten des Klimawandels vorgestellt.

Das nächste Kapitel setzt in der Entstehungszeit der Wiener Gründerzeitviertel an und erläutert die Grundzüge der Erschließung und des Städtebaus anhand zweier ausgesuchter Grätzl in der Brigittenau und in Favoriten. Die Veränderung der Bedeutung der Straßen in diesen Grätzln wird thematisiert, von multifunktionalen öffentlichen Räumen hin zu Verkehrsflächen mit Vorrang für den motorisierten Verkehr. Heute sind viele dieser Straßen sehr stark durch den ruhenden Verkehr geprägt. Anschließend werden zwei Wiener Beispiele für eine Transformation von Straßenräumen vorgestellt.

Als Grundlage und als Inspiration für die Klimavision für Wien stellt die Studie Ansätze vier europäischer Städte vor, die in den letzten Jahren begonnen haben ihre Straßen und Plätze erfolgreich zu transformieren.

Eine Klimavision für 2050 wird vorgestellt, mit typologischen Beispielen zur Organisation von Mobilität und einer Neuaufteilung der Straßenquerschnitte in Wiener Gründerzeitquartieren sowie Überlegungen für eine schrittweise Umsetzung. Die Stadt Wien hat umfassende Klimaziele und -strategien beschlossen, jetzt ist es an der Zeit sich für eine breite Umsetzung einer klimagerechten Stadt Wien einzusetzen!

2. AKTUELLE SITUATION IN WIEN

Dieses Kapitel umreißt in 2.1 die Ausgangssituation: Zur Stadtklimasituation wird auf aktuelle Untersuchungen zum Wiener Stadtgebiet zurückgegriffen, insbesondere zu urbaner Hitze und ihren Auswirkungen in verschiedenen Teilen der Stadt. Ausgehend von diesen Daten werden zwei besonders von Hitzeerscheinungen betroffene Grätzl für die Konkretisierung der Klimavision ausgewählt. Daran schließt das Kapitel 2.2 an, das einen kurzen Überblick zu Wiener Zugängen zu Klimawandel und öffentlichem Raum in der Bestandsstadt bietet - von der Ziel- und Strategieebene bis hin zur konkreten Umsetzung. Dafür wurden unterschiedliche Dokumente analysiert: Strategiekonzepte, der Stadtentwicklungsplan, Unterlagen zu Klimaaktivitäten in Wien und Zugänge der politischen Parteien sowie ein Interview mit dem zuständigen Beamten für grüne und blaue Infrastruktur geführt.

2.1 Wo wohnen die von sommerlicher Überwärmung stark betroffenen Menschen in Wien?

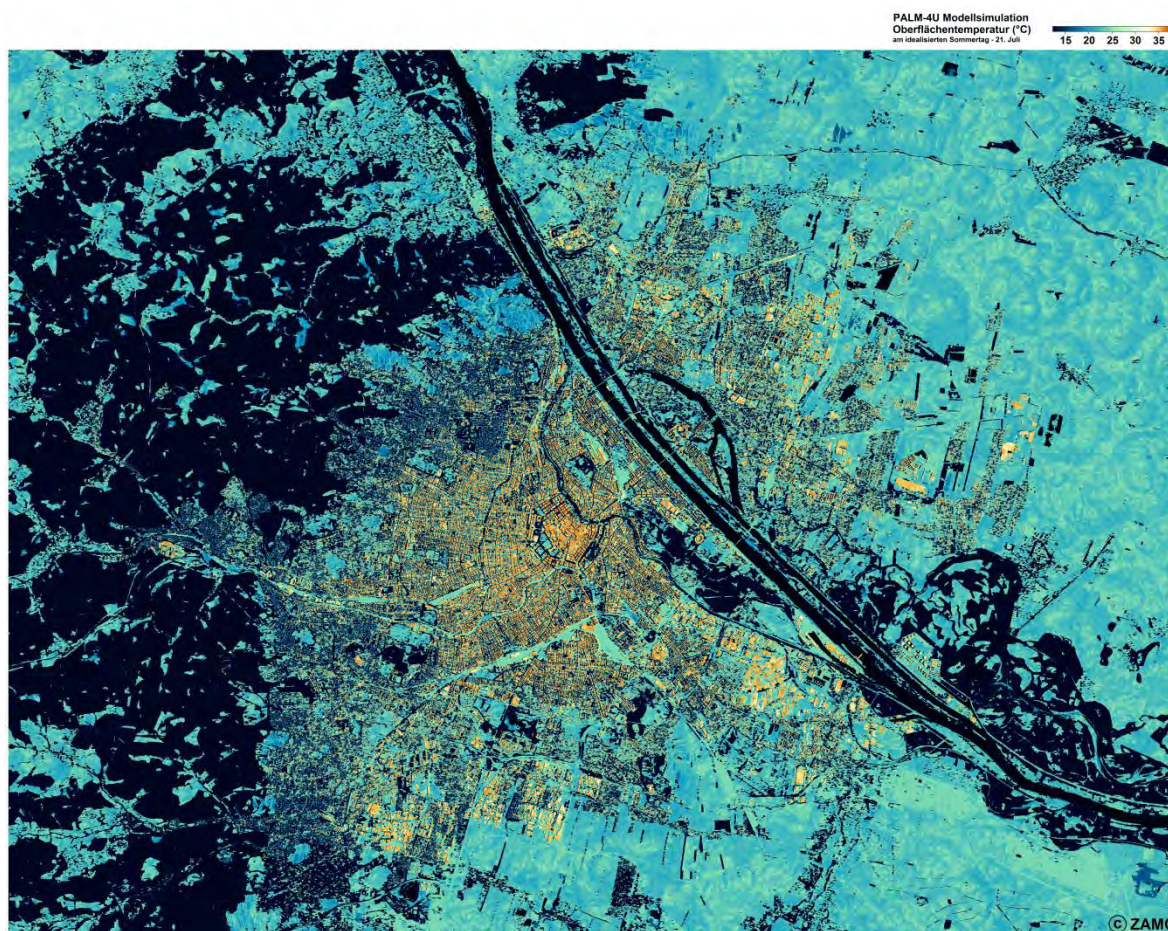
Das Auftreten urbaner Hitzeerscheinungen ist für Wien gut dokumentiert. Dicht bebaute und stark versiegelte innerstädtische Lagen mit wenig Grün sind besonders stark betroffen. Die vorliegenden Untersuchungen dienen als Grundlage für die Verortung von Gebieten mit Handlungsbedarf und für eine Konkretisierung der Klimavision. Aktuelle Wiener Stadtklimountersuchungen zeigen deutliche urbane Hitzeerscheinungen in Wien im Vergleich zum Umland, aber auch große Unterschiede innerhalb der Stadt:

Die Urban Heat Vulnerability Map 2019 erstellt von ecoten im Auftrag der Stadt Wien, Energieplanung¹ hat einen Index entwickelt, der Stadtklimadaten mit sozialräumlichen Daten verbindet. Dabei wird Vulnerabilität anhand der Komponenten der Ausgesetztheit (Hitzeinseln/ Oberflächentemperatur, Berechnung basierend auf Satellitendaten 2015-19), Sensitivität (Alter der Bewohner:innen unter 14 und über 60 Jahre auf Zählgebietsebene) und Anpassungskapazität (vorhandene Vegetation und Wasser) gefasst. Der Index weist eine größere Beeinträchtigung durch die Klimaerwärmung in Bereichen des 2. und des 3. Bezirkes (Fasangartenviertel), des 5., des 10. (Innerfavoriten), des 16. und des 20. Bezirkes aus.

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html> (4.1.2021)

Mit dem Stadtklimamodell PALM-4U (2020) hat die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik² Wien 2020 in einem Raster von 10m³ analysiert: Wechselwirkungen von Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Beschattung, Windrichtung und Windgeschwindigkeit können für eine städtische Umgebung und unter Berücksichtigung von Geländeform und Vegetation berechnet werden. Die publizierte Computersimulation für den 21. Juli um 9.00 für Wien zeigt kleinräumige Unterschiede bei der Oberflächentemperatur, für große Teile des ersten Bezirkes und für viele Bereiche im dicht bebauten Stadtgebiet wurden Temperaturen von über 30°C errechnet. Das Modell verweist, wie in der Abbildung dargestellt, auf die ausgeprägte Kühlung durch Wasser und Bäume - in Wäldern, Grünanlagen und auch in Straßenräumen.

Abbildung 1: Simulation der Oberflächentemperatur für den 21. Juli für Wien



Quelle: ZAMG

Auch die Stadtklimaanalyse Wien (2020) von Weatherpark und dem Institut für Klima- und Energiekonzepte im Auftrag der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung³ arbeitet mit einer Modellberechnung. Die thermische Komponente mit klimaökologischer Wertigkeit zeigt Gebiete auf, wo Kühle bzw. frische Luft entsteht (Freiland, Wald, Grünflächen) und Gebiete, die zur Überwärmung des Stadtklimas über starke Versiegelung, hohe Bebauungsdichte, geringen Vegetationsanteil und geringe Belüftung beitragen. Die Analyse verweist

² <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/neues-computermodell-zur-untersuchung-von-hitze-in-staedten> (5.1.2021) und <https://www.flickr.com/photos/zamg/50213431396/in/album-72157688597847381> (5.1.2021)

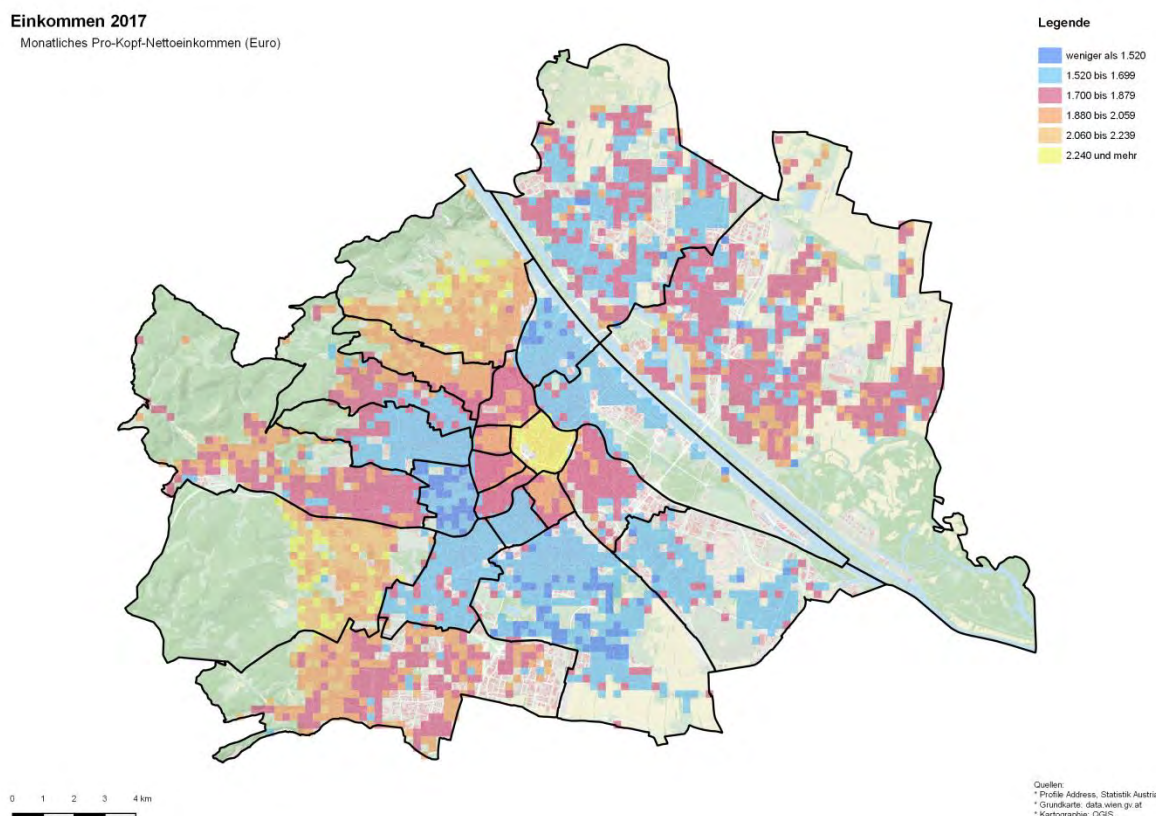
³ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/stadtklimaanalyse.html> (5.1.2021)

auf eine starke Überwärmung in Zusammenhang mit stark verdichteter Bebauung und wenig Vegetation. Starke Überwärmung trifft in Wien großflächig die Bezirke 1-9, große Teile der bebauten Fläche der Stadt werden als moderat betroffen eingestuft. Die dynamische Komponente umfasst die Luftbewegungen (Luftleitbahnen, Kaltluftabflussbahn) in Zusammenhang mit topographischen Gegebenheiten und städtebaulicher Durchlässigkeit. Die Frischluftzufuhr erfolgt in Wien v.a. entlang der Donau und der Täler des Wienerwaldes (z.B. Wiental, Ottakringerbach). Vor allem ebene Teile der Stadt und Hanglagen außerhalb des Einflussbereiches der Luftbewegungsbahnen werden als stärker von Überwärmung betroffen ausgewiesen.

Die Untersuchungen arbeiten jeweils mit einem spezifischen methodischen Ansatz, alle Karten zeigen jedoch, dass die Betroffenheit von urbaner Hitze kleinräumig unterschiedlich ist - nicht alle Teile Wiens sind ihr gleich ausgesetzt. In den dicht bebauten Teilen der Stadt ist die Überwärmung jedenfalls stärker, je nach methodischem Zugang ist die Lage der am stärksten beeinträchtigten Gebiete etwas unterschiedlich. Für unsere Fragestellung ist der dynamische Aspekt der Untersuchung von weatherpark et al. wichtig: besonders von Überwärmung betroffen sind Gebiete mit wenig Frischluftzufuhr. Die Berechnung der ZAMG betont, wie auch die Abbildung deutlich macht, mit dem kleinräumigen dreidimensionalen Modell das große Resilienzpotential im Grätzl. Die Ergebnisse von ecoten verbinden Bevölkerungsdaten zum Alter und Klimadaten, dadurch fällt der Fokus auf Teile der Stadt in denen besonders viele Kinder und älteren Menschen leben. An diesen Zugang und die Verbindung von Klimadaten und sozialräumlichen Daten, schließt diese Studie an. Denn hohe Temperaturen treffen nicht alle Menschen gleich. Ältere Menschen, chronisch kranke Personen und Kinder, aber auch Arbeitnehmer:innen, die einer körperlichen Arbeit nachgehen, leiden besonders unter Hitzewellen⁴. Personen mit niedrigem sozioökonomischem Status können der Hitze der Stadt nur bedingt entfliehen. Der Hitzedruck trifft sie in dicht bebauten Grätzln besonders – speziell in diesen Stadtteilen sollten Maßnahmen gegen Kühlearmut ansetzen.

Aktuelle sozialräumliche Daten zur Wiener Wohnbevölkerung bietet die 2021 erschienene Studie der Universität Wien „Sozialraum Monitoring. Durchmischung und Polarisierung in Wien“ im Auftrag der Arbeiterkammer Wien (Molina, Quinz, Reinprecht 2020). Sie untersucht Wien in einem Raster von 250 x 250 m zu sozialräumlichen Entwicklungen von 2012 bis 2017 und setzt soziodemographische Daten und Einkommensdaten in Bezug zueinander. Die Studie zeigt auf, dass die Gründerzeitquartiere zu den dichtesten Quartieren der Stadt zählen (ebenda: 10ff). Zur Einkommenssituation im Jahr 2017 in den dicht bebauten Quartieren wird deutlich, dass in den meisten Bezirken innerhalb des Gürtels (1, 3, 4, 6, 7, 8, 9) die Bewohner:innen durchschnittlich oder überdurchschnittlich viel verdienen. Die Wiener:innen in den Bezirken 2, 5, 12, 20 aber auch in weiten Teilen von Favoriten, Meidling, Ottakring, Simmering und Floridsdorf verfügen über ein unterdurchschnittliches mittleres Einkommen (ebenda: 13ff). Eher einkommenschwache Gebiete liegen im 15. Bezirk und im 10. und 20. Bezirk (dort vorrangig in Gebieten mit Gemeindebauten).

⁴ Einige dieser Betroffenen sind statistisch schwer fassbar, wie chronisch Kranke und Menschen, die einer körperlichen Arbeit nachgehen.

Abbildung 2: Räumliche Einkommensverteilung in Wien 2017

Die im Rahmen des Sozialraum Monitorings von der Universität Wien erstellte Karte zeigt das durchschnittliche monatliche Pro-Kopf-Nettoeinkommen der Bevölkerung innerhalb einer Rasterzelle. Unterschiede in der räumlichen Verteilung des durchschnittlichen Einkommens in Wien 2017 sind deutlich sichtbar. Quelle: Molina, Quinz, Reinprecht 2020: 15

Molina et al. (2020: 26ff) erstellten einen Statusindex, der Parameter zu Einkommen, Bildung und Arbeitslosigkeit beinhaltet und setzen diesen in Bezug zu demographischen Bezugsgrößen wie Alter, Herkunft und Anteil an Alleinerziehenden. Für die dichten, vorrangig gründerzeitlich bebauten Stadtteile zeigt sich, dass 2015 v.a. in Innerfavoriten und Meidling in vielen Rasterzellen mit niedrigem Status überdurchschnittlich viele Kindern unter 15 Jahre lebten (über 16,5%, vgl. ebenda: 39ff). Gleichzeitig zeigen die Daten, dass 2015 in Gebieten mit niedrigem sozialen Status fast durchwegs weniger ältere Menschen (unter 15% der Bewohner:innen über 65 Jahre) lebten. Überdurchschnittlich viele ältere Menschen (mehr als 24%) lebten vorrangig in Rasterzellen mit hohem Status in der inneren Stadt und in Wienerwaldnähe (ebenda: 42ff). In vielen Gebieten mit niedrigem Status lebten 2015 weniger Menschen mit österreichischer Herkunft (weniger als 60%, ebenda: 45ff), u.a. in Innerfavoriten, dem 15. Bezirk, Teilen der Leopoldstadt, von Meidling und der Brigittenau.

Ein Vergleich mit den obigen Klimadaten zeigt, dass die urbanen Hitzeerscheinungen in den dicht bebauten Quartieren innerhalb des Gürtels mit Ausnahme von Margareten auf Bewohner:innen mit durchschnittlich mittleren und höheren Einkommen treffen. Das legt die Annahme nahe, dass sie der Hitze eher über gute Gebäudeisolierung, technische Kühlung oder einem Sommeraufenthalt außerhalb Wiens ausweichen können. Die Daten weisen darauf hin, dass in Gründerzeitgrätzeln mit sozioökonomisch schlechter gestellten Bewohner:innen

in den Bezirken 2, 5, 12, 15, 20 aber auch in weiten Teilen von Favoriten, Meidling, Ottakring, Simmering und Floridsdorf für viele Menschen weniger Ausweichmöglichkeiten bei Sommerhitze bestehen könnten. Zielgerichtete Maßnahmen in Richtung Klimagerechtigkeit sollten daher in den dicht bebauten Teilen dieser Bezirke beginnen.

Zur Entwicklung einer Vision für mehr Klimagerechtigkeit wurden zwei von sommerlicher Überwärmung stark betroffene Stadtgebiete⁵ ausgewählt, die zu den Gebieten mit sehr hoher Einwohner:innendichte zählen, mit einer steigenden Tendenz (Molina et al. 2020: 11): Ein Bereich im 10. Bezirk, in Innerfavoriten westlich der Laxenburgerstraße mit wenig Grün, gemischter Nutzung und leichter Hanglage. Der zweite Bereich liegt im 20. Bezirk, in der Brigittenau zwischen Augarten und U6 mit wenig Grün und Durchlüftung, ebenem Gelände und sehr dichter Bebauung mit hohem Wohnanteil. Zahlreiche Bewohner:innen beider Beispielgebiete haben Migrationshintergrund und viele sind im wienweiten Vergleich sozioökonomisch schlechter gestellt. Sie verfügen im Durchschnitt über ein unterdurchschnittliches mittleres Einkommen (ebenda: 15) und ihre Kaufkraft ist von 2012-17 deutlich gesunken (ebenda: 49). In Innerfavoriten leben darüber hinaus besonders viele Kinder.

Um in der dicht bebauten gründerzeitlichen Bestandsstadt ein gutes Stadtklima zu fördern, ist ein Mix aus gebäudebezogenen Maßnahmen und Maßnahmen im öffentlichen Raum notwendig. Ein Großteil der Immobilien befindet sich in privatem Besitz, der öffentliche Raum und die Verkehrsinfrastruktur sind eine Kernaufgabe der öffentlichen Hand. Als Schwerpunkt für die Vision wurden Handlungsmöglichkeiten im Straßenraum gewählt, der in den Wiener Gründerzeitvierteln ein großes Flächenpotential aufweist.

2.2 Zugänge der Stadt Wien, um urbaner Hitze in der Bestandsstadt zu begegnen

2.2.1 Ziele und Strategiekonzepte

Die Recherchen zeigten, dass die Stadt Wien ambitionierte Ziele hat und auf der übergeordneten Strategieebene gut aufgestellt ist. Der für Klima zuständige Stadtrat Jürgen Czernohorszky positioniert Wien im Städtewettbewerb als „Soziale Klimamusterstadt“⁶. Klimaschutzziel ist eine klimaneutrale Stadt bis 2040. Wien soll bis dahin CO₂-neutral werden - durch eine Verkehrswende soll das CO₂ aus dem Verkehrsbereich halbiert werden, angedacht sind u.a. eine 50% Reduzierung der Autopendler:innen und eine Förderung von Elektromobilität. Klimawandelanpassung soll zu einer klimaresilienten Stadt führen, das beinhaltet u.a. auch Begegnungs- und Kühlungsmaßnahmen im öffentlichen Raum⁷. Auch Strategien wie die Smart City Rahmenstrategie, das Klimaschutzprogramm KLiP, die Infrastrukturelle Anpassung an den Klimawandel InKA und der Stadtentwicklungsplan STEP 2025 formulieren ambitionierte Klimaschutzziele⁸. Im Fachkonzept Mobilität (Stadtentwicklung Wien 2014: 10ff, 54) sieht der STEP 2025 eine systematische Förderung des Fuß- und Radverkehrs und

⁵ Zu den Beispielgebieten vgl. auch Kapitel 3.2 und 3.3 (historische Entwicklung) sowie 6.3 (Klimavision)

⁶ vgl. <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/> (25.3. 2021): 7, 63 und interne Unterlagen zur Klimamusterstadt der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Klima, Umwelt, Demokratie und Personal

⁷ <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020> (25.3. 2021): 63

⁸ <https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf> (25.3.2021), <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (7.4.2021) und KLiP I und II vgl. <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/programm> (25.3.2021)

eine drastische Reduzierung des Autoverkehrs vor. Der Modal Split soll bis 2025 so verändert werden, dass 80% der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden bzw. bis 2030 85%⁹. Im Sommer 2019 wurde vom Gemeinderat der Klimarat eingesetzt, ein Beratungsgremium mit Fachleuten aus Magistrat und Zivilgesellschaft, und das „Klimabudget“ beschlossen. Das „Klimabudget“ soll künftig einer Abschätzung des Beitrages zum Klimawandel für alle Projekte dienen. Schrittweise wird auch ein Monitoring für die Strategien eingesetzt, wie z. B. für die Smart City Strategie, um deren Klimawirksamkeit zu überprüfen bzw. nachzuschärfen.

Im STEP 2025 und den dazugehörigen Fachkonzepten gibt es auf strategischer Ebene ein Bekenntnis zu vielfältigen, klimaangepassten Straßen und einer Reduzierung des MIV. Im Fachkonzept Grün- und Freiraum (Stadtentwicklung Wien 2015) wird das Ziel formuliert, dass die hohe Lebensqualität in Wien erhalten und weiterentwickelt werden soll. Durch die gute Versorgung aller Teile der Stadt soll Grünraumgerechtigkeit erreicht werden. Die Straßenräume sind als lineare Freiraumtypen enthalten und sie werden auch als für Stadtklima und Gesundheit wichtige Freiräume mit einer sozialen Funktion für das Zusammenleben in der Stadt gesehen. Als Teil des Freiraumnetzes sind Fuß- und Radverbindungen mitgedacht, aber in einem eher grobmaschigen Netz mit bis zu 500 m Maschenbreite. Auch das Fachkonzept Mobilität (Stadtentwicklung Wien 2014) spricht sich für mehr Raum für Fußgänger:innen aus. Es schlägt die Ausarbeitung einer Kategorisierung des Straßen- und Wegenetzes als Grundlage für den Um- bzw. Ausbau der Straßen vor. Im Rahmen eines Wiener Stadtwegenetzes wird vorgeschlagen in Zusammenarbeit mit den Bezirken Straßen mit 2 m Gehsteigbreite auszustatten, kurze Wege zu ermöglichen und über Gestaltung und Aufenthaltsangebote die Fußverbindungen zu stärken. Einige Wiener Flaniermeilen werden vorgeschlagen, diese orientieren sich jedoch weniger an alltäglichen Ansprüchen und liegen nur zu geringen Teilen in Stadtteilen mit sozioökonomisch schlechter gestellten Bewohner:innen. Eine Umnutzung der Straßenfläche wird angesprochen: Straßen können vom Transitraum zum Aufenthaltsraum werden, über eine Reduzierung der Flächen für fließenden Verkehr und eine Reduzierung von Oberflächenstellplätzen um einen Faktor von mindestens 1:3, gepaart mit einer Förderung von Wohnsammelgaragen in dicht bebauten Stadtteilen.

Insbesondere im Fachkonzept Öffentlicher Raum (Stadtentwicklung Wien 2018) werden Aspekte des Aufenthaltes und der Klimaanpassung mit Kernaussagen wie „Straßen werden zu vielfältig nutzbaren Freiräumen“ und „Schatten und Wasser helfen gegen steigende Temperaturen“ betont (ebenda: 24). Für gründerzeitliche Quartiere werden bei Umgestaltungen temperatursenkende Maßnahmen vorgeschlagen. Dazu zählen die Beschattung von Geh- und Aufenthaltsflächen, Wasser, helle bzw. wasserdurchlässige Beläge und Angebote für Aufenthalt und Spiel (ebenda: 79ff). Einzelne Beispiele für die Umnutzung von Flächen die bisher dem Autoverkehr vorbehalten waren, wie am Laubeplatz im 10. Bezirk, werden vorgestellt (ebenda: 82-83). Neben Verkehrsberuhigung wird auch die Erstellung von Nutzungskonzepten vorgeschlagen um die Potentiale des öffentlichen Raumes besser nutzbar zu machen. Die Pflanzung von 10.000 Bäumen im Straßenraum¹⁰ bis 2025 wird angeregt, die Umsetzung von Musterstraßenräumen, eine Baumpotentialkarte sowie strikere Regulierungen

⁹ Der Autoverkehrsanteil liegt lt. der Erhebungen der Wiener Linien derzeit bei 27%, vgl. <https://www.wienerlinien.at/web/wiener-linien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021> (16.7.2021)

¹⁰ Ein Kronenschluss bei Baumreihen, der für die Klimawirksamkeit zentral ist, wird derzeit jedoch durch das Wiener Straßen- grün Leitbild von 2012 erschwert bzw. tritt erst nach Jahrzehnten auf. Die vorgeschriebenen Pflanzabstände liegen für Säulenformen bei mindestens 5m, für mittel- bis großkronige Bäume bei mindestens 11m. Vgl. <https://www.wien.gv.at/umwelt/parks/pdf/strassengruen-leitbild-2012.pdf> (8.4.2021); zum Thema Kronenschluss vgl. Kapitel 3.1, 5.1 und 7.2.2: Für großkronige Bäume werden 8-10m Baumabstand für den Kronenschluss empfohlen.

für die Lage von Einbauten und Ausstattung (ebenda: 20, 34ff, 42f). Bei der Umsetzung wird eine Priorisierung von Schulvorbereichen und Knoten der öffentlichen Verkehrsmittel vorgeschlagen (ebenda: 35).

Der Urban Heat Islands Strategieplan (Brandenburg, Damyanovic et al. 2015) stellt unterschiedliche Handlungsebenen dar und verfügt über eine Fülle von Maßnahmenvorschläge für konkrete Klimawandelanpassungsmaßnahmen, auch für den öffentlichen Raum.

Das aktuelle Koalitionsprogramm¹¹ knüpft an bisherige Schwerpunkte an, u.a. mit dem Ziel der Stadtregierung in den nächsten 5 Jahren in dicht verbauten Gebieten 25.000 Straßenbäume (bis zu 3000 an neuen Standorten) zu setzen, mit einem vermehrten Einsatz von Schwammstadtsubstrat und dem Weiterführen des Entsiegelungsschwerpunktes „Raus aus dem Asphalt“. Neben sechs Leuchtturmprojekten sind stadtweite Ansätze wie eine Radinfrastruktur mit wasserdurchlässigen Belägen¹² sowie einem „Neuen Wiener Straßenquerschnitt“¹³, in dem der Rad- und Fußverkehr Vorrang hat (z.B. Begrünung als Standard, Parkplätze werden weggenommen für breitere Gehsteige) angedacht. Um Bildungseinrichtungen sollen verkehrsberuhigte „Supergrätzln“ entstehen. Das Koalitionsprogramm sieht vor Prozesse für den neuen Stadtentwicklungsplan STEP 2035 zu starten, wobei die Themen der Digitalisierung der klimafitten Stadt als zentral gesehen werden.

Im ersten Halbjahr 2022 wird der Wiener Klima-Fahrplan¹⁴ beschlossen. Hier werden auf Basis der vorliegenden Strategiedokumente und zur Erreichung bestehender Klimaziele weitere Umsetzungsschritte konkretisiert.

2.2.2 Entscheidungs- und Umsetzungsstrukturen

Die Klimazuständigkeit liegt politisch seit Herbst 2020 bei Stadtrat Jürgen Czernohorszky. In der Verwaltung sind zahlreiche Mitarbeiter:innen der Baudirektion und unterschiedlicher Abteilungen mit jeweils spezifischen Schwerpunkten zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung befasst. Das Umsetzungsprogramm Infrastrukturelle Anpassung an den Klimawandel (InKA) startete 2018 mit einer koordinierten Umsetzung von Klimaschutz und Klimawandelanpassung in Wien. Mit Frühling 2021 wurde Maria Ebetsberger vom Kompetenzzentrum grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt (KGU) der Magistratsdirektion Bauten und Technik mit der Koordination des Programmes sowie der Projektpartner:innen beauftragt. Diese bestehen aus über 30 eingebundenen Dienststellen, stadtinternen und externen Einrichtungen, Universitäten und privaten Partner:innen. Die folgende Grafik veranschaulicht die Struktur von InKA:

¹¹ <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020> (25.3.2021): 70

¹² ebenda: 138

¹³ ebenda: 160

¹⁴ <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klima-fahrplan-lang.pdf> (Entwurf: 12.4.2022)

Abbildung 3: Projektstruktur Klimaprogramm Infrastrukturelle Anpassung an den Klimawandel (InKA)



Quelle: Stadt Wien, MD-Bauten und Technik, 2020

Stadträtin Ulli Sima ist seit Herbst 2020 auf politischer Ebene für das Planungsressort und den Straßenraum zuständig, der im Zentrum dieser Studie steht. Eine große Zahl an Abteilungen ist mit unterschiedlichen Ebenen der Planung und Verwaltung des Wiener Straßenraumes befasst, die Bezirksvertretungen sind für die nutzbare Straßenoberfläche zuständig. Und auch andere Institutionen sind eingebunden, wie z.B. Polizei, Soziale Arbeit, Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer, Wiener Linien, Mobilitätsagentur, Wiener Umweltschutz,.... Eine Grafik im Fachkonzept Öffentlicher Raum (Stadtentwicklung Wien 2018: 56 - 57) veranschaulicht die komplexen Zuständigkeiten und macht deutlich, dass eine Veränderung des öffentlichen Raumes ein sehr komplexes Vorhaben ist, für das viele gemeinsam an einem Strang ziehen müssen.

Neben den Fachressorts und -abteilungen ist innerhalb der Verwaltung das Finanzressort besonders wichtig, das die Zentralmittel der Stadt freischaltet. In diesem Zusammenhang wurden von den Fachabteilungen Kataloge zur internen Verwendung ausgearbeitet für Maßnahmen mit Preisbasis für Errichtung und Erhaltung. Für die konkrete Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum sind die Bezirke zentral, da dies in ihre Zuständigkeit fällt. Dabei sind die Wiener Bezirke unterschiedlich aktiv und erhalten dadurch auch unterschiedlich viel Förderung von Seiten der Stadt.

Um das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2040 zu erreichen, gab es mit Herbst 2021 weitere Änderungen bei den internen Zuständigkeiten der Stadt Wien. Denn Klimaziele betreffen nicht nur einzelne Dienststellen, sondern die gesamte Verwaltung. Andreas Januskovecz

wurde als neuer Klimadirektor bestellt. Er ist in der Hierarchie über den einzelnen Magistratsabteilungen angesiedelt und damit nur Bürgermeister Michael Ludwig (SPÖ) und dem Magistratsdirektor unterstellt. Als Klimadirektor wird er die Klima-Maßnahmen koordinieren.

2.2.3 Klima & Verkehr: Visionen der Wiener Stadtparteien

Alle im Gemeinderat vertretenen Parteien haben sich in ihren Wahlprogrammen 2020 mit den Themen Klimawandel und Verkehr auseinandergesetzt. Unterschiedlich explizit sind darin Visionen und Ziele für den Umgang mit Straßenräumen in der Bestandsstadt aufgeführt.

Die **Sozialdemokratische Partei (SPÖ)** hat 2020 unter dem Titel „Klimamusterstadt Wien: 50 konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz“¹⁵ ein eigenes Klimaprogramm erstellt. Betont wird darin die soziale Komponente des Klimawandels:

„In einer Zeit, in der es mittlerweile mehr Hitzetote als Verkehrstote gibt, ist es wichtig, dass die SPÖ ein Auge darauf wirft, dass der Klimawandel und seine Folgen für ALLE in der Stadt verträglich abgefedert werden. Umweltfragen gehen in Wien mit sozialer Gerechtigkeit einher, es müssen alle Bereiche auf Basis von Solidarität und sozialer Gerechtigkeit gedacht und bearbeitet werden.“ (SPÖ Wien, 2020¹⁶)

In puncto Straßenraumgestaltung setzt man sich unter dem Motto „Raus aus dem Asphalt“ vor allem die intensivere Begrünung von Straßenräumen zum Ziel:

„Systematische Aufforstung, Stadtbaumpflanzungen und Schaffung neuer Parks erlauben es, den Grün- und Freiraum im Stadtgebiet auch in einer wachsenden Stadt in Quantität und Qualität angemessen sicherzustellen. (...) Auf Straßenzügen, auf denen keine Bäume gepflanzt werden können, werden Asphaltflächen aufgebrochen und begrünt.“ (SPÖ Wien, 2020)

Im Verkehrssektor will die regierende SPÖ „die CO₂ Emissionen in Wien pro Kopf bis 2030 um 50 %“ senken, dies soll u.a. erreicht werden, indem die „Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie des öffentlichen Verkehrsnetzes verdichtet und ausgebaut“ wird.

Die Wiener SPÖ hat bereits im Jahr 2007 unter dem Titel „1000 Visionen für Wien“ konkretere Ideen für die Straßenräume der Bestandsstadt entwickelt. Darin werden als Perspektiven für das Jahr 2030 formuliert:

„Der ruhende MIV ist an den Rändern der Wohngebiete in Sammelgaragen kanalisiert. Innerhalb der Wohngebiete gibt es nur mehr Ladezonen, Fußgängerzonen und Wohnstraßen mit Carsharing-Plätzen. (...) Die Fahrflächen für private nicht in Mobilitätsnetzwerke integrierte Kfz werden zunehmend zurückgedrängt. Diese werden daher größtenteils bereits in P&R-Anlagen an der Stadt-Peripherie abgestellt.“ (SPÖ Wien, 2007)¹⁷

Das weist drauf hin, dass Veränderungen der Straßenräume schon seit mehreren Jahren thematisiert werden.

¹⁵ SPÖ Wien, Landtags- und Gemeinderatsklub (2020): Klimamusterstadt Wien – 50 konkrete Maßnahmen, <https://www.spoe.wien/wp-content/uploads/sites/943/2020/02/3.Auflage-Wien-CO2-Neutral-2020.pdf> (01.06.2021)

¹⁶ Ebenda

¹⁷ SPÖ Wien (2007): „1000 Visionen für Wien“

Die seit Herbst 2020 in Wien mitregierenden **Neos** fordern¹⁸ „eine Neuordnung des öffentlichen Raums und eine faire Verteilung der Flächen“, um „den Aktivverkehr zu fördern“.

„Der Aktivverkehr ist für ein erfolgreiches und nachhaltiges Mobilitätskonzept unerlässlich. Er muss in allen Planungen als vollwertige, gleichberechtigte Komponente behandelt werden. Radfahrer_innen und Fußgänger_innen brauchen eine bessere Infrastruktur. Und jedes Kind muss sich sicher und selbständig im öffentlichen Raum bewegen können – ob am Weg zur Schule, zum Sportverein oder zu Freunden.“ (Neos 2020¹⁹)

Ebenso wie die SPÖ fordern die Neos mehr Begrünung des Stadtraums, eine Reduzierung der versiegelten Flächen und mehr Grünraum der als lokale Kühlzone wirkt.

Auch die seit Herbst 2020 nicht mehr in der Stadtregierung vertretenen **Grünen** haben Forderungen formuliert, wie die Wiener Straßenräume sich in Zukunft verändern sollen. In puncto Begrünung wünschen sich die Grünen „100.000 neue Bäume“, die „Schatten, Abkühlung und bessere Luft“ bringen. Wohngebiete und Bezirkszentren will man verkehrsberuhigen, um „mehr Platz für Menschen“ zu schaffen. Als mögliche Instrumente sehen die Grünen Begegnungszonen, Grätzlstraßen und Flaniermeilen sowie autofreie Bezirks- und Grätzlzentren.²⁰

Auch die **Österreichische Volkspartei (ÖVP)** erkennt den Klimawandel als Herausforderung an²¹:

„Kaum eine Stadt in Europa ist so stark von der Hitze betroffen wie Wien. Laut aktuellen Studien wird sich unsere Stadt bis 2050 um mehr als 7 Grad Celsius erhitzen. 2019 war die Bundeshauptstadt mit über 40 Hitzetagen an österreichischer Spitze. Umso wichtiger ist es, Wien klimafit und kühl zu gestalten.“ (Wiener Landespartei der Österreichischen Volkspartei 2020²²)

Zu hohe Versiegelung des Straßenraums wird auch im Programm der ÖVP angeprangert:

„Wien ist in vielen Teilen schön und gleichzeitig gleicht die Stadt vielerorts einer Betonwüste: Leere Baumscheiben, unbegrünte Sperrflächen, kaum Fassadenbegrünungen.“ (Wiener Landespartei der Österreichischen Volkspartei 2020²³)

Als Ansatzpunkte für mehr Begrünung sieht die ÖVP insbesondere...

„Fassaden-, Innenhof- und Dachbegrünung (...) Zudem wollen wir die Begrünung von öffentlichen Gebäuden, Haltestellen und bereits vorhandenen Beton-Sperrflächen vorantreiben.“ (Wiener Landespartei der Österreichischen Volkspartei 2020)²⁴

¹⁸ Vgl. Neos - Das Neue Österreich und liberales Forum (2020): Chance 2020, https://wien.neos.eu/_Resources/Persistent/e48655634404395285394e7ddbbae6589f98b0250/Chance2020_Das%20NEOS%20Wien%20Programm.pdf (01.06.2021)

¹⁹ Ebenda

²⁰ Platz für Wien (2020): Grünes Wahlprogramm im #PlatzFürWien-Test, <https://platzfuer.wien/2020/09/14/grunes-wahlprogramm-im-platzfurwien-test/> (01.06.2021)

²¹ Vgl. Wiener Landespartei der Österreichischen Volkspartei (2020): Leistung für Wien, https://neuevolkspartei.wien/wp-content/uploads/2020/09/Leistung-f%C3%BCr-Wien_Unser-Programm-2020.pdf (01.06.2021)

²² Ebenda

²³ Ebenda

²⁴ Ebenda

Zur Lösung von Verkehrsproblemen setzt die ÖVP stark auf E-Mobilität und eine „Parkraumbewirtschaftung mit Lenkungseffekt“. Die Flächenaufteilung der Straßenräume will man aber in folgedessen nicht grundlegend in Frage stellen:

„Ziel muss es sein, der Bevölkerung und der Wiener Wirtschaft ausreichend Parkraum im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung zu stellen.“ (Wiener Landespartei der Österreichischen Volkspartei 2020²⁵)

Die Wiener **Freiheitliche Partei (FPÖ)** sieht „Schutz und die Pflege der Umwelt insbesondere in Städten“ als „sehr große Herausforderungen“. Man mahnt aber ein, dass Umweltschutzmaßnahmen „effektiv und auch wirtschaftlich vertretbar sein müssen“. Durch „offensive Förderung und Ausbau von natürlichen Klimatisierungsmaßnahmen wie z.B. Fassaden- und Dachbegrünungen“ sollen die Temperaturen in Hitzeperioden reduziert werden. Im Verkehrssektor werden Ausbaumaßnahmen des öffentlichen Verkehrs und eine „Rückkehr zur Normalität durch Beendigung der sinnlosen Schikanen für den Autoverkehr“ gefordert.²⁶

Im Wahlkampf 2020 hat die Bürgerinitiative „Platz für Wien“ mit Forderungen wie „100 verkehrsberuhigte Wohngebiete“ oder „15.000 Bäume im Straßenraum pflanzen“ auf sich aufmerksam gemacht. Die Forderungen von „Platz für Wien“ wurden im Vorfeld der Gemeinderatswahl von den Neos, den Grünen²⁷ und acht BezirksvorsteherInnen der SPÖ unterstützt.²⁸

Diese Zusammenstellung zeigt, dass die in dieser Studie in Kapitel 6 formulierten Straßenraumvisionen sich in vielen Punkten mit Visionen der Wiener Stadtparteien decken. Insbesondere die Vorstellungen der SPÖ („Lebenswerte Klimamusterstadt“), der Neos („Neuordnung des öffentlichen Raums“) und der Grünen („Schatten, Abkühlung und bessere Luft“) haben eine ähnliche Stoßrichtung. Die Visionen von ÖVP und FPÖ decken sich in geringerem Ausmaß mit den in dieser Studie formulierten Visionen, aber auch diese Parteien erkennen die Klimawandelanpassung als wichtige Herausforderung für die Zukunft an.

2.2.4 Kooperationen und Partizipation

Eine Transformation zur klimafitten Stadt braucht Partner:innen und ist ein breiterer Prozess, der nicht im Alleingang von Stadtpolitik und Verwaltung umsetzbar ist. Das betont auch Paul Oblak als Gruppenleiter des Kompetenzzentrums grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt (KGU)²⁹ von der Wiener Magistratsdirektion Bauten und Technik, wenn er davon spricht, dass die Zivilgesellschaft ein wichtiger Partner ist. Er weist in einem Interview Anfang 2021 darauf hin, dass ein Verständnis füreinander und eine wertschätzende Haltung für eine gemeinsame Arbeit zentral sind für das Gelingen der Zusammenarbeit. Der Beitrag von Greta Thunberg sei in diesem Zusammenhang wichtig, denn sie hat bewusst gemacht, dass

²⁵ Vgl. ebenda

²⁶ FPÖ Wien (2020): Wien braucht eine starke FPÖ, <https://www.fpoe-wien.at/wahlprogramm-2020/> (01.06.2021)

²⁷ Platz für Wien (2020): Zwischenbilanz: 9 Bezirke und 2,5 Parteien für #PlatzFürWien, <https://platzfuer.wien/2020/09/15/zwischenbilanz-9-bezirksvorsteherinnen-und-25-parteien-fur-platzfurwien/> (01.06.2021)

²⁸ Platz für Wien (2020): So haben sich die Bezirksvorstellungen entschieden: Mehrheit für #PlatzFürWien!, <https://platzfuer.wien/2020/10/09/so-haben-sich-die-bezirksvorstellungen-entschieden-mehrheit-fur-platzfurwien/> (01.06.2021)

²⁹ Interview mit Paul Oblak, Magistrat der Stadt Wien, Gruppenleiter des Kompetenzzentrums grüne und umweltbezogene Infrastruktur, Umwelt (KGU), Magistratsdirektion Bauten und Technik am 24.2.2021

jede:r gefordert ist mitzumachen. Zu den Aufgaben der Stadt zählt es Regeln aufzustellen, federführend voranzugehen und auch Überzeugungsarbeit zu leisten.

Die folgenden Abbildungen einer zukunftsfähigen Stadt der Stadt Wien bzw. der SPÖ Wien³⁰ visualisieren ein verändertes Wien. In der Kommunikation der Veränderung sind solche leicht lesbaren Bilder ein wichtiger Teil der Überzeugungsarbeit.

Abbildung 4: Die Bilder zeigen ein Wien mit grünen und vielseitig nutzbaren Straßen und Plätzen.



Quelle: Stadt Wien – Umweltschutz, MA 22



Quelle: Klimabroschüre SPÖ Rathausklub 2020, Credit: message.at

³⁰ SPÖ Wien, Landtags- und Gemeinderatsklub (2020) Klimamusterstadt Wien – 50 konkrete Maßnahmen, <https://www.spoe.wien/wp-content/uploads/sites/943/2020/02/3.Auflage-Wien-CO2-Neutral-2020.pdf> (26.3.2021)

Für einen gesellschaftlich breit verankerten Veränderungsprozess ist Partizipation zentral. Partizipation ist in Strategiedokumenten wie dem STEP 2025³¹ grundsätzlich verankert. Derzeit sind in Wien beim Themenbereich Stadtklima und öffentlicher Raum v.a. projektspezifische Ansätze vorherrschend. Einen gesamtstädtischen Ansatz verfolgte die Werkstadt junges Wien, ein großangelegtes Beteiligungsprojekt zur Ausarbeitung der Wiener Kinder- und Jugendstrategie 2020-2025³². Dabei wurde deutlich, dass für die jungen Wiener:innen ein intaktes Klima, ausreichend Grün- und Freiräume und eine kinder- und jugendgerechte Mobilität zentrale Anliegen sind. Die Gebietsbetreuungen³³ und die Büros der Lokalen Agenda (LA 21)³⁴ arbeiten lokal in unterschiedlichen Teilen Wiens in der Stadtteilarbeit: Sie bringen in der Bestandsstadt seit vielen Jahren Ideen aus der Bevölkerung zu ihren Grätzln ein und initiieren und begleiten Projekte in ihren Arbeitsgebieten. Diese Einrichtungen werden vom Magistrat der Stadt Wien und den Bezirken finanziert und von engagierten Teams betrieben. Der öffentliche Raum und Klimaaspekte sind ein Teilbereich ihres Arbeitsfeldes. Im aktuellen Koalitionsprogramm³⁵ ist eine Fortführung dieser Aktivitäten vorgesehen, darüber hinaus sind unterschiedliche neue Partizipationsformen angedacht, u.a. ein partizipatives Budget, die Etablierung einer digitalen Beteiligungsplattform und ein Ausbau der bestehenden Kinder- und Jugendpartizipation in den Bezirken. Die nächsten Jahre werden zeigen wie umfangreich Partizipation umgesetzt werden wird.

Immer wieder wird gefordert Kooperationen mit Privaten weiterzuentwickeln, wie z.B. im Fachkonzept Öffentlicher Raum (Stadtentwicklung Wien 2018: 80-81) oder auch im Fachkonzept Grün- und Freiraum (Stadtentwicklung Wien 2015: 9). Solche Formen der Zusammenarbeit können im öffentlichen Raum von Urban Gardening Projekten bis hin zu Public Private Partnerships zur Errichtung, Ausstattung und Erhaltung von Freiräumen reichen. Umgesetzte Beispiele in Straßenräumen der Bestandsstadt finden sich derzeit in Wien vor allem in kommerziell geprägten Innenstadtstraßen. Denkbar wären aber lt. Paul Oblak auch Kooperationen zur Fassadenbegrünung oder gemeinsam gestaltete Vorplätze bei Schulen, Ämtern, Bahnstationen und Einkaufszentren. Von diesen ausgehend könnten auch weitere Schritte in den umgebenden Straßenzügen gesetzt werden. Die Diskussion, ob und in welcher Form es zu einer Privatisierung des öffentlichen Raumes kommt, muss in jedem Fall geführt werden. Wird eine solche Partnerschaft eingegangen, ist es wichtig transparent darzustellen wie vorgegangen wird und welche Vor- und Nachteile für unterschiedliche Gruppen damit einhergehen.

Das zivilgesellschaftliche Engagement für Klimaschutz und ein klimaresilientes Wien hat in den letzten Jahren zugenommen. Es reicht vom Einsatz für vielseitig nutzbare Straßenfreiräume - fallweise auch in Zusammenarbeit mit der Stadt (Initiativen bzw. Vereine wie space and place, Wohnstraßen, Platz für Wien, GEHT-DOCH WIEN³⁶) bis hin zu Initiativen für

³¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/publikationen.html> (7.4.2021)

³² <https://werkstadt.junges.wien.gv.at> (27.3.2021)

³³ <https://www.gbster.at> (8.4.2021)

³⁴ <https://www.la21wien.at/home.html> (8.4.2021)

³⁵ <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020> (25.3.2021): 101, 113ff

³⁶ Siehe spaceandplace.at (26.3.2021), <https://sylviakostenzer.wixsite.com/wohnstrassen> (26.3.2021), <https://platzfuer.wien> (26.3.2021) und <https://geht-doch.wien> (26.3.2021)

große zusätzliche innerstädtische Freiräume wie den Westbahnhof³⁷. Zahlreiche NGOs setzen für Klimaschutz ein, wie z.B. Naturschutzorganisationen oder die Fridays for Future Bewegung³⁸, die über regelmäßige Forderungen und Demonstrationen gegen den Klimawandel und für das Recht der jungen Menschen auf ein intaktes Klima aufsteht.

Impulse für Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung in der Bestandsstadt kommen auch aus der Wissenschaft, neben der Auftragsforschung für die Stadt Wien kommen auch Inputs von wissenschaftlichen Einrichtungen mit in Wien angesiedelten Aktivitäten. Zwei Beispiele aus den letzten Jahren, die zum öffentlichen Raum gearbeitet haben, sind das Projekt LILA4GREEN³⁹, ein umfangreiches interdisziplinäres Forschungsprojekt von 2018-21 zu einem Dialog zwischen Fachleuten und Bewohner:innen zu Hitze in der Stadt im 10. Bezirk. Beim Forschungsprojekt SUPERBE⁴⁰ überprüfte ein Team um die Technische Universität Wien und das Austrian Institute for Technology das Superblock-Organisationsprinzip auf eine Anwendung in Wien und Möglichkeiten für energieeffiziente Stadtquartiere.

2.2.5 Stadtweite Ansätze zur Umsetzung

Die stadtweiten Ansätze zur Umsetzung einer Transformation des öffentlichen Raumes in der Bestandsstadt arbeiten mit punktuellen Impulsen, weniger über systematische oder flächendeckende Ansätze. Das verhindert ein zielgerichtetes Ansetzen bei besonders stark vom Klimawandel betroffenen Gebieten und verlangsamt eine Transformation der Mobilität, die eine stadtweite Veränderung des Straßennetzes benötigt. Für neue Mobilitätsformen wird derzeit die Infrastruktur errichtet, für Carsharing oder E-Mobilität, der öffentliche Verkehr wird ausgebaut und auch die Bahn ist dabei eine wichtige Partnerin. Für eine Mobilitätswende wird jedoch deutlich mehr Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr, mehr Grün, Beschattung und Aufenthaltsqualität in Wiens Straßen nötig sein. Darauf weisen auch die oben dargestellten Visualisierungen der SPÖ Wien hin.

In Wien werden zahlreiche Pilotprojekte realisiert, dazu zählen z.B. die Coolen Straßen und Plätze (vgl. Rauch 2019), der „G‘mischte Block“ in Innerfavoriten im Rahmen der Internationalen Bauausstellung IBA Wien⁴¹, fallweise Projekte bei Blocksanierungen wie aktuell beim Floridsdorfer Spitz Nord⁴², die oben angeführten Aktionen zu Straßenbäumen oder auch das nicht bodengebundene Fassadenbegrünungselement Berta⁴³. Neben permanenten klimaangepassten Lösungen gibt es vor allem im Sommerhalbjahr, wenn viele Wiener:innen auf Urlaub sind, temporäre Wasser- und Aufenthaltsangebote und mobile Grünelemente: Dazu zählen Parklets⁴⁴ und Coole Straßen, sie können ein Ausgangspunkt für umfassendere Umgestaltungen zu einer klimaangepassten Stadt sein wie im 7. Bezirk.

³⁷ <https://www.westbahnhof.at> (26.3.2021)

³⁸ <https://fridaysforfuture.at> (8.4.2021)

³⁹ <https://lila4green.at> (26.3.2021)

⁴⁰ <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/superbe> (26.3.2021) und <https://www.techandnature.com/wien-arbeitet-an-autofreien-supergratzln> (26.3.2021)

⁴¹ <https://www.iba-wien.at/projekte/projekt-detail/project/gmischer-block>

⁴² Vgl. <https://www.wohnfonds.wien.at/article/id/793> (26.3.2021)

⁴³ <https://50gh.at/bertha-fuer-ganz-wien/> (8.4.2021)

⁴⁴ <https://www.graetzloase.at/parklets.html>

Über ein Innovationsbudget können neue Lösungen ausprobiert werden, wie beispielsweise zur nachhaltigen Regenwassernutzung am Nepomuk Vogel Platz im 18. Bezirk oder auch die Umsetzung von Baumpflanzungen in Schwammstadtsubstrat und bodengebundene Fassadenbegrünungen wie in der Pelzgasse im 15. Bezirk, die noch genauer vorgestellt wird. Solche Pilotprojekte brauchen ausreichend Zeit für die Umsetzung. Ein Monitoring kann die Effizienz der Maßnahme überprüfen und Widerstände und Bedenken können ausdiskutiert werden. Wichtig ist es auch zu diskutieren wie gelungene neue Ansätze in die Praxis ausgerollt werden können und wie die Umsetzung rascher erfolgen kann. Die Federführung könnte je nach Schwerpunkt bei verschiedenen Stellen liegen.

Größere Projekte in der Bestandsstadt waren in den letzten Jahren auch die neuen Gestaltungen von Geschäftsstraßen und zentralen Plätzen wie die Mariahilfer Straße, die Meidlinger Hauptstraße, die Neulerchenfelderstraße, die Ottakringerstraße, der Reumannplatz und die Rotenturmstraße. Die Umgestaltungen der Praterstraße, des Pratersterns, der Reinprechtsdorferstraße und der Thaliastraße werden derzeit bearbeitet. In einigen Fällen erhält der nicht motorisierte Verkehr mehr Platz, oft werden hellere Beläge verwendet, Bäume gepflanzt und Aufenthaltsangebote, Beete oder auch Wasser vorgesehen. Zur Finanzierung erhalten Geschäftsstraßen- und große Platzprojekte zusätzlich zum Bezirksbudget auch Mittel aus dem Zentralbudget der Stadt und fallweise EU-Fördermitteln.

Zukunftsweisende gesamtstädtische Grundsatzentscheidungen für ein klimaresilientes Wien sind da, in der Bestandsstadt sind diese schwieriger umzusetzen als in der Stadterweiterung: Die Umsetzung erfolgt in kleineren Projekten und in Zusammenarbeit mit den Bezirken. Paul Oblak betont, dass es auch notwendig ist, die private Hausbesitzer:innen und die Immobilienwirtschaft zu gewinnen, beispielsweise für Fassadenbegrünungen und Dachbegrünungen, um das innerstädtische Mikroklima zu verbessern. Handlungsmöglichkeiten der Stadt bestehen bei den gebäudeorientierten Maßnahmen einerseits aus Vorschriften, andererseits über Förderungen. Manchmal entstehen auch Handlungsspielräume im Rahmen von Umwidmungen wenn Infrastruktur- oder Gewerbestandstücken eine Wohnnutzung erhalten wie z.B. beim Sophienspital im 7. Bezirk. Gleichzeitig ist bisher das Potential für Gebäudebegrünung von städtischen Verwaltungsgebäuden, Bildungseinrichtungen und Gemeindebauten nur wenig ausgeschöpft. Die Umsetzung von Maßnahmen zur Klimawandelanpassung erscheint in Wien innerstädtisch eher zaghaft. Wo sind flächendeckende Ansätze für alle Straßen und Plätze, die zielgerichtet in den am stärksten betroffenen Grätzln starten? Auch neue, große unbebaute Flächen wie z.B. bei freiwerdenden Bahn- oder Gewerbeflächen werden meist sehr dicht bebaut und keine großzügigen zusammenhängenden Freiräume geschaffen, die wesentlich zur Durchlüftung und Kühlung der Bestandsstadt beitragen könnten. Um dem Klimawandel zu begegnen und in besonders betroffenen Teilen der Stadt der Kühlearmut etwas entgegenzusetzen, bedarf es einer umfassenderen Umsetzung.

2.2.6 Projekte der Bezirke

Einzelne Bezirke sind sehr aktiv in Hinblick auf eine Verbesserung des Stadtklimas, arbeiten dazu mit den Menschen vor Ort zusammen und erhalten dafür auch mehr Unterstützung von der Stadt: Für die Pflanzung von Bäumen (auch in Schwammstadtsubstrat), Kletterpflanzen und kleinere Staudenflächen, für helle Beläge, Wasserelemente und Aufenthaltsangebote. Temporär wurden über die letzten beiden Sommer im Rahmen der Coolen Straßen einzelne Straßenabschnitte in den Bezirken über einige Wochen mit mobilen Pflanz-, Wasser-, Sitz- und Spielelementen ausgestattet.

Der 7. Bezirk, Neubau, erstellte eine Analyse des Stellplatzangebotes⁴⁵ und einen „Masterplan Grün im Straßenraum“, darüber wurden Stadtklimapotentiale erhoben. Es zeigte sich, dass ein Viertel der Bezirksfläche aus Straßenräumen besteht und dieser eine große Freiraumreserve für die Klimawandelanpassung darstellt, die im Handlungsbereich der öffentlichen Hand liegt (Detzlhofer 2020). Anschließend wurden vom Bezirk mehrere Straßenräume mit Unterstützung der Stadt neu gestaltet, wie in der Neubaugasse und der Zieglergasse.

Der 15. Bezirk, Rudolfsheim-Fünfhaus, gestaltete einzelne Straßenabschnitte bzw. kleinere Platzbereiche im Westbahnviertel und entlang der Goldschlagstraße neu. Im Bezirk wurden in mehreren Straßen in Zusammenarbeit mit lokalen Initiativen die Beläge bunt bemalt, um andere Straßennutzungen anzuregen und gleichzeitig den Autoverkehr zu bremsen. Und demnächst ist eine Ausweitung der multifunktional nutzbaren Straßenräume im Westbahnviertel geplant.

Im 18. Bezirk, Währing, am Johann-Nepomuk-Vogl-Platz, wurde im Anschluss an eine Partizipation und ein Projekt zur Alltagsökonomie unter Einbindung der Bevölkerung und im Rahmen einer Platzneugestaltung ein erstes Pilotprojekt zur Dachwassernutzung von Marktständen realisiert. Das Regenwasser steht über Speicher und eingeleitet in Schwammstadtsubstrat für die Bäume am Platz zur Verfügung.

In diesen Vorreiterprojekten wird ein Paradigmenwechsel spürbar: Der öffentliche Raum ist nicht vorrangig Verkehrsfläche sondern auch Freiraum. Der öffentliche Verkehr und auch der Autoverkehr haben Platz, aber auch der Rad- und der Fußverkehr. Und ein zu allen Jahreszeiten gut nutzbarer Freiraum ist wichtig. Die Bevölkerung gewinnt den öffentlichen Raum als Lebensraum zurück. Das ist ein Transformationsprozess mit vielen Schwierigkeiten, wie Paul Oblak betont. Es gilt für jedes Grätzl in Zusammenhang mit der Bevölkerungszusammensetzung eine Balance der Ansprüche zu finden und einen passenden Maßnahmenmix zu entwickeln. Dabei gestaltet die Stadt die Rahmenbedingungen für Veränderung mit indem sie Aufträge so formuliert, dass ein klimaresilienter Stadtraum entstehen kann. Ein Wandel ist diesbezüglich wahrnehmbar z.B. von der Langegasse im 8. Bezirk, wo mit hellen Belägen eine barrierefreie Begegnungszone gestaltet wurde, aber ohne Sonnenschutz, Grün und Wasser zu der 2020 umgebauten Zieglergasse im 7. Bezirk, die mit hellen Belägen, einigen Bäumen und Kletterpflanzen, Beeten und Nebelduschen ausgestattet ist. Aber auch die als Vorzeigeprojekt der vorigen Stadtregierung als „Kühle Meile“ umgebaute Zieglergasse wird längerfristig kein Ort der Kühle sein. Sie ist stark versiegelt und verfügt nicht über ausreichend Grün um eine deutliche Reduktion urbaner Hitzephänomene zu erreichen. Umfangreiche Kühlungsansätze sind in der dicht bebauten Wiener Bestandsstadt noch kaum realisiert, wie z.B. neue Baumreihen oder Alleen mit Kronenschluss zur Beschattung, großflächige Beete und großzügige Wasserlösungen zur Kühlung.

Insgesamt fällt auf, dass die Kosten der bisher realisierten Umgestaltungen hoch sind. Auch bei einer umfassenden Ausnutzung des Förderprogrammes in der Koalitionsvereinbarung⁴⁶ mit 20.000.000 Euro jährlich für Klimaprojekte im öffentlichen Raum für alle Bezirke in den nächsten 5 Jahren geht sich eine umfassende Transformation der Straßenräume nicht aus. Werden die bisherigen Zugänge verfolgt, reichen die Mittel auch bei einer Einberechnung der Eigenmittel der Bezirke für 15-20 (25) Straßenabschnitte im Vollausbau in ganz Wien pro Jahr. Damit kann die Situation punktuell verbessert werden. Bei solchen kleinräumigen teuren Neugestaltungen besteht darüberhinaus die Gefahr, Gentrifizierungstendenzen zu

⁴⁵ <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/parkraumbilanz.pdf> (15.3.2021)

⁴⁶ <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020> (25.3. 2021): 71

unterstützen. Um urbanen Hitzeerscheinungen zu begegnen und Klimagerechtigkeit mit guten Lebensverhältnissen in weiten Teilen der Bestandsstadt zu erreichen, werden andere Wege und Mittel notwendig sein.

2.3 Resümee

Die Stadt Wien hat umfassende Daten sowie zukunftsweisende Grundsatzentscheidungen und Strategiekonzepte zum Klimawandel in der Stadt. Zahlreiche Vorreiterprojekte und punktuelle Maßnahmen sind in der Bestandsstadt schon umgesetzt. Was jedoch ansteht, ist die Entwicklung systematischer Ansätze für ein klimagerechtes Wien. Denn der Blick auf die Gesamtstadt zeigt einerseits, dass die Betroffenheit von urbanen Hitzeerscheinungen kleinräumig sehr unterschiedlich ist. Andererseits belegen die Daten deutlich, dass es große Unterschiede innerhalb der Stadt bei sozioökonomischen Hintergründen und Möglichkeiten dem Klimawandel auszugleichen gibt. Daher setzen unsere Überlegungen zur Klimavision dort an, wo die Betroffenheit besonders stark ist: in Straßenräumen und Grätzln der dicht bebauten Gründerzeitviertel in den Bezirken 2, 5, 12, 15 und 20 aber auch in Teilen von Favoriten, Ottakring, Simmering und Floridsdorf.

Die Analyse zeigt, dass Klimaschutz der Stadt und vielen Wiener:innen ein Anliegen ist. Es gibt viele Ideen und Diskussionsstränge in Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft. Für den Transformationsprozess hin zur klimaresilienten Stadt wird eine enge Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteur:innen wichtig sein.

3. HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER WIENER GRÜNDERZEITSTRASSE

Die Wiener Gründerzeitstraße ist seit ihrer Entstehung einer fortlaufenden Transformation in der Ausstattung und Zonierung des Querschnittes unterworfen. Für Überlegungen wie zukünftig der vorhandene Platz gerechter verteilt und neue Qualitäten geschaffen werden können, ist es wichtig die historische Entwicklung zu verstehen. Dazu wurden zwei gründerzeitliche Arbeiterviertel in der Brigittenau und in Favoriten mit dichter mehrgeschossiger Bebauung und mit für Wien typischem Straßenraster ausgewählt, in denen die Wohnbevölkerung stark von sommerlicher Überwärmung betroffen und zu einem hohen Anteil sozioökonomisch schlechtergestellt ist⁴⁷. Eine Literaturrecherche zur historischen Entwicklung und zu Nutzungsrechten der Straße seit der Gründerzeit ergänzt die lokale Analyse der Grätzl.

3.1 Der Straßenquerschnitt im gründerzeitlichen Arbeiterviertel

Die Frage nach dem typischen Wiener Straßenquerschnitt ist jeweils von der historischen Entwicklung des Gebietes abhängig. Im internationalen Vergleich hat Wien u. a. aufgrund der Überformung historischer Vorstädte durchschnittlich schmalere Querschnitte als andere europäische Hauptstädte⁴⁸. Die beiden Beispielgrätzl sind gründerzeitliche Neuaufschlüsse und weisen die charakteristischen Straßenbreiten für in der Gründerzeit in Wien neu aufgeschlossene Stadtviertel auf: 15m für Nebengassen, 19m für breitere Nebenstraßen bzw. Bezirksstraßen, 23m für Bezirkshauptstraßen. In den beiden letzteren Querschnitten wurden oft Straßenbahnführungen untergebracht.

Josef Stübben, deutscher Stadtbaumeister und Verfasser einer grundlegenden Publikation zum gründerzeitlichen Städtebau im deutschsprachigen Europa, empfiehlt 1890 zur Aufteilung des gründerzeitlichen Straßenquerschnittes von Nebenstraßen 12-20m, bei starkem Verkehr eine Gehsteigbreite von 1/5 des Querschnitts, 3/5 fallen auf die Fahrbahn⁴⁹. Historische Fotos lassen erahnen, dass hier in Wien größere Anteile als Fahrbahn ausgewiesen waren. Als Zweck des Bürgersteigs nennt er den Schutz des Fußgängers, die Möglichkeit eines bequemen Weges und das Verhindern des Aufpralls von Wagen an Gebäude (ebenda).

In Bezug auf Baumpflanzungen empfiehlt Stübben (1890: 81f.) ab 20m Querschnitt zwei Baumreihen mit Baumabstand in der Reihe von 8m. Im Querschnitt betrachtet empfiehlt er 8m Fahrbahn und je 6m Gehsteig inkl. Baumstreifen. Er weist darauf hin, dass eine gute Entwicklung der Bäume mind. 26m Querschnitt erfordert, ansonsten sei mit höherer Auswechslung und Verzicht auf schöne Baumkronen zu rechnen (ebenda).

Sogenannte Parkstreifen für stehende Fahrzeuge, kommen in den damaligen Ausführungen nicht vor. Baumstreifen wurden dem Gehsteig zugerechnet und lagen auf demselben Niveau, der Rest wurde als Fahrbahn bezeichnet.

⁴⁷ Vgl. zur Auswahl auch Kapitel 2.1

⁴⁸ Vgl. Hofstetter 2017

⁴⁹ Vgl. Stübben 1890: 81f.

Die Wiener Gründerzeitstraßen waren in ihrer Ursprungsausstattung nur selten mit Baumreihen ausgestattet, solche fanden sich eher in breiteren Querschnitten der Bezirkshauptstraßen und wurden auch dort oft erst in der Zwischenkriegszeit gepflanzt. Die nur mit Fahrbahn und zwei Gehsteigen ausgestatteten Nebenstraßen wurden mit steigendem Autobesitz bis in die 1970er Jahre immer stärker vom ruhenden Verkehr besetzt. In vielen Gassen wurde auch das Beparken der Gehsteigränder eingeführt.

Seit den 80er Jahren wird versucht durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (z. B. Einbahnführungen, Fahrbahnerhöhungen, Tempo 30, etc.) den Fließverkehr in den Nebengassen zu verlangsamen und zu reduzieren sowie auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu leiten. In Bezug auf den ruhenden Verkehr ist gemäß dem steigenden Autobesitz bis um die Jahrtausendwende⁵⁰ eine Parkraumoptimierung durch Schräg- und Senkrechtparken zu beobachten. Der durch Einbahnführungen gewonnene Platz im Querschnitt wurde meist dem ruhenden Verkehr gewidmet. Vorhandene durchgehende Baumreihen wurden im Zuge dessen häufig ausgedünnt, um Stellplätze dazwischen zu ermöglichen. Neue Baumpflanzungen werden seit den 1960er Jahren als Einzelbäume mit Stellplätzen dazwischen angelegt. Die Baumabstände von anfangs noch 12-15 Metern (z.B. Othmargasse), später 25-30 Metern (z.B. Rotenhofgasse oder Treustraße) ermöglichen längerfristig keinen Kronenschluss. Einzelbaumscheiben haben wenig Potential für grüne und kühle Aufenthaltsräume.

Die Studie „Der Wiener Querschnitt“⁵¹ aus dem Jahr 2017 belegt für Straßen mit ca. 18m Querschnitt eine sehr ähnliche Flächenverteilung im Querschnitt mit einem hohen Anteil für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Aktuelle Strategien der Stadt Wien um Zonierung und Ausstattung der Gründerzeitstraßen zu verändern sind in Kapitel 4 dargestellt.

3.2 Nutzungsrechte der Straße - vom Arbeitsort zur Verkehrsfläche

Angelika Psenner, Stadtstrukturforscherin an der Technischen Universität Wien, führt gesetzliche Nutzungsregelungen der Straßen aus:

„Erste konkrete gesetzliche Regelungen finden sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts: Regelung und Sicherung des Verkehrs wurde erstmals im Allgemeinen Straßengesetz und – bezogen auf Wien und Niederösterreich – gesondert in der Straßenpolizeiordnung von 1875 festgelegt. Mit der Bezeichnung Straßenverkehr wurde darin noch alles, was geht, fährt und sich bewegt, umschrieben und als gleichwertig erachtet. Dabei stand die einzelne Person in der Gesetzgebung noch klar im Vordergrund: so war das Parkieren im Straßenraum zu jener Zeit aus Sicherheitsgründen schlichtweg verboten und wurde laut Allgemeinem Straßengesetz mit Arrest von 3 bis 14 Tagen! geahndet.(...) Auch das Bundesgesetz vom 20. Dezember 1929 (BGBl. 438/1929) über Grundsätze der Straßenpolizei,, erlaubte das nächtliche Parken im öffentlichen Raum nicht.“ (Psenner 2015: 142)

Eine wesentliche Rolle für das Parkverbot v.a. bei Nacht dürfte die noch nicht durchgängig vorhandene Straßenbeleuchtung gespielt haben.

⁵⁰ Eine Statistik der Wirtschaftskammer weist den Peak des Motorisierungsgrads in Wien im Jahr 2003 aus: <http://wko.at/statistik/jahrbuch/verkehr-pkwdichte.pdf>

⁵¹ Vgl. Licka, et al. 2017

Als Ende des 19. Jahrhunderts ca. die Hälfte der Wiener Straßen gepflastert waren, trat Asphalt als neuer Straßenbelag ab den 1870er Jahren aufgrund der geringeren Lärmbelästigung und der Sauberkeit, den Siegeszug an (Saurer 1984: 7). Die multifunktional genutzte Straße sollte zusehends zum Raum für Fließverkehr werden.

„Die Straßen sollten vorzüglich Durchzugsstraßen werden und daher von allen Lebensäußerungen befreit werden, das waren nicht nur Abfälle, sondern auch parkende Wagen, Holzhaufen, Zäune, Hütten, bestimmte Arbeiten verrichtende Menschen. Der Sozialraum Straße blieb jedoch lange ein Ort, an dem Menschen arbeiteten, kommunizierten und gingen.“ (ebenda: 7).

Ab der zweiten Hälfte der 1930er Jahre wurde dem Kraftfahrzeugverkehr als Motor der modernen Wirtschaft der Vortritt gelassen und die Bedürfnisse der zu-Fuß-Gehenden zunehmend in den Hintergrund gedrängt (Psenner 2015: 117). Die Nationalsozialistische Straßenverkehrsordnung (StVO) 1938 formuliert das Ziel der Förderung des Kraftfahrzeugs. Der Langsamere hat auf den Schnelleren Rücksicht zu nehmen, nur noch die Gefährdung von Fußgänger:innen ist ausdrücklich verboten, Parken nun generell erlaubt. Argumentiert wird mit Gemeinnutz vor Eigennutz, das Eigeninteresse des Fußgängers habe sich dem Gemeininteresse der Wirtschaftsförderung durch das Kraftfahrzeug unterzuordnen (ebenda).

Die Reichsgaragenordnung 1939 regelt erstmals die Pflicht zur Errichtung von Stellplätzen bei Neubauten. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde inhaltlich an die NS-Verkehrspolitik angeknüpft mit dem Schutz des Verkehrs, der Wahrung der Ordnung, der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs (ebenda).

Erst in der ersten österreichischen Straßenverkehrsordnung 1960 rückte der Personenschutz wieder mehr in den Mittelpunkt, unter anderem die Achtsamkeitsregel und der Vertrauensgrundsatz stammen aus dieser Zeit. Die wirtschaftliche Relevanz des Autos lieferte weitere Argumente für den Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (ebenda: 118) Bis heute ist die Erreichbarkeit aller Wohngebiete mit dem Privatauto und die Schaffung von Stellplätzen Prämisse bei Planungen. Die Parkraumbewirtschaftung mit ihren Anrainerparkplätzen in innerstädtischen Gebieten ermöglicht geradezu die Nutzung des öffentlichen Raumes als billigen wohnungsnahen Stellplatz.

„Die aktuell gültige gesetzliche Regelung der Benutzungsrechte für den öffentlichen Straßenraum geht auf ein Wertesystem zurück, in dem Recht und Schutz der Einzelnen der wirtschaftspolitischen Idee Volksmotorisierung hintangestellt wurde.“ (Psenner 2015: 120)

Um die historischen Entwicklungen exemplarisch nachzuvollziehen, wurden Quellen zu den beiden Beispielgrätzln zusammengestellt und analysiert: einerseits Kartenmaterial und andererseits Bildquellen wie Postkarten oder Fotos, die von den Bezirksmuseen für diese Studie zur Verfügung gestellt wurden.

3.3 Beispielgrätzl im 10. Bezirk (Alxingergasse – Inzersdorferstraße – Karmarschgasse – Quellenstraße)

Der 10. Bezirk wurde nach der Errichtung des Südbahnhofes 1840 als Arbeiterbezirk entlang der Favoritenstraße angelegt (vgl. Lichtenberger 1978: 161). Bis 1887 war das ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebiet außerhalb des Linienwalls östlich der Neilreichgasse, 1904

dann bis zur Triester Straße parzelliert⁵². Die heutige Straßenhierarchie wurde damals festgelegt. 1887 gab es noch kaum Bebauung im für diese Studie ausgewählten Grätzl, 1912 nur eine teilweise Bebauung, dichter an der Quellenstraße und von Osten her. Das Gebiet wurde mit Industriebetrieben und Arbeiterwohnhäusern bebaut. Der 1. Weltkrieg setzte dieser Bautätigkeit ein vorübergehendes Ende, in der Zwischen- und Nachkriegszeit wurden zahlreiche kommunale Wohnhausanlagen, jedoch keine Fabriken mehr errichtet (vgl. Lichtenberger 1978: 163).

Abbildung 5: Beispielgrätzl Favoriten 1995 und 2020



Quellen: Stadtkarte Wien, Mappe 5, 37+2 und 37+3 (1985) M 1:2000, Magistrat der Stadt Wien – MA 41 Stadtvermessung und Stadtplan Wien ViennaGIS (ebenda)

Zahlreiche Fabriken (Armaturenfabrik, Feigenkaffeeabrik), die ganze Baublöcke einnahmen, waren zum Teil noch bis in die 1980er Jahre in Betrieb, Kleingewerbe auf Parzellenebene ist bis heute zahlreich vorhanden. Grün im öffentlichen Raum war mit Ausnahme der Laxenburger Allee und der wenigen Plätze (Laubeplatz, Erlachplatz, etc.) gründerzeitlich nicht vorgesehen und auch auf den Grundstücken aufgrund von gewerblicher Tätigkeit oder hoher Bebauungsdichte kaum vorhanden. Die Baumstreifen in der Quellenstraße wurden

⁵² vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/> (22.06.2021)

erst ab 1959, in der Inzersdorferstraße 1975 angelegt⁵³. In der Quellenstraße war der Baumstreifen zumindest bis 1985 noch durchgehend, heute kann zwischen den Bäumen geparkt werden. In Nebengassen wurden erst ab den 2000er Jahren Einzelbäume mit größeren Pflanzabständen gesetzt, die das Schrägparken dazwischen ermöglichen.

Nutzung des Straßenraums

Alte Fotos zeigen, dass der Straßenraum z.B. vor der Schule in der Herzgasse um 1900 zum Spielen genutzt wurde (linkes Bild). Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Kinder wegen der langen Belichtungszeit ruhig stehen mussten, war es legitim auf der Fahrbahn in spielender Position fotografiert zu werden. Eine Postkarte der Neilreichgasse aus der Zwischenkriegszeit⁵⁴ zeigt Kinder mit großen Reifen zum Treiben und ein Kleinkind am Fahrbahnrand (Foto rechts unten), die Straße bot damals noch Platz für raumgreifendes Spiel und Spiel von Kleinkindern. Die Bilder bestätigen die Aussagen der obengenannten Autorinnen.

Abbildung 6: Postkarten Herzgasse 1905, 1915, Neilreichgasse aus der Zwischenkriegszeit



Quelle: Bezirksmuseum Favoriten

Mehrere Bilder, die das Bezirksmuseum Favoriten zur Verfügung gestellt hat, zeigen, dass in diesem Gebiet die Gehsteige zu Beginn des 20. Jahrhunderts gepflastert, die Fahrbahnen jedoch noch unbefestigt waren (siehe Foto rechts oben).

⁵³ Vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

⁵⁴ Lt. Auskunft des Bezirksmuseums Favoriten

3.4 Beispielgrätzl im 20. Bezirk (Gerhardusgasse – Hannovergasse – Wallensteinstraße – Treustraße)

Die Brigittenau wurde als ehemaliges Augebiet erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts nach Grundverkäufen des Stifts Klosterneuburg schubweise bebaut (vgl. Lichtenberger 1978: 216). Erste Bebauungen im Beispielgrätzl entstanden an der Treustraße und später an der Klosterneuburger Straße auf größeren Grundstücken, erst im Stadtplan 1887 ist eine Rassterbebauung mit heute noch

Abbildung 7: Beispielgrätzl Brigittenau 1985 und 2021



Quellen: Stadtkarte Wien, Mappe 4, 43+3 (1985) M 1:2000, Magistrat der Stadt Wien – MA 41 Stadtvermessung und Stadtplan Wien ViennaGIS

bestehendem Straßennetz erkennbar⁵⁵. Laut der Wiener Stadtgeographin Elisabeth Lichtenberger hatte dieses Arbeiterwohnviertel einen Schwerpunkt bei Arbeiterwohnungen, aber weniger Industriebetriebe, als das Gebiet in Favoriten. Die Wallensteinstraße verband den Franz-Josefs-Bahnhof mit dem Nordwestbahnhof und entwickelte sich zu einer Einkaufsstraße (ebenda).

Bis zum ersten Weltkrieg war das Gebiet bereits dicht mit Arbeiterwohnhäusern bebaut⁵⁶. Zwischen 1904 und 1912 wurde ein Marktplatz an der Stelle des heutigen Hannovermarktes projektiert, dort gab es schon vor der Errichtung nach dem 2. Weltkrieg eine Markthalle. Die erste Straßenbahnlinie wurde in der Wallensteinstraße geführt, erst später auch in der Klosterneuburger Straße.

Bäume wurden im Straßenraum in der Klosterneuburger Straße ab Beginn des 20. Jahrhunderts in durchgehenden Baumstreifen gepflanzt. In der Othmargasse war ab den 1960er

⁵⁵ Vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

⁵⁶ Vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>

Jahren bis in die 80er Jahre ein durchgehender Baumstreifen vorhanden. Die Baumreihen waren in den 80er Jahren schon sehr lückenhaft und es wurden seither wieder Bäume nachgepflanzt, in der Othmargasse mit Schrägparken dazwischen. In weiteren Nebengassen wurden ab den 2000er Jahren Einzelbaumscheiben mit größerem Pflanzabstand angelegt.

Nutzung des Straßenraums

Historische Fotos zeigen, dass dieses Grätzl im Gegensatz zu Favoriten schon früher gepflasterte Straßen aufwies. Die Nutzung der Straße durch Gehen und das Ziehen von Handwagen sind sichtbar. Parkende Autos gibt es bis in die 1950er Jahre kaum, erst ab den 1970er Jahren sind durchgehende beparkte Streifen sichtbar, wie das die beiden Bilder der Hannovergasse zeigen

Abbildung 8: Hannovergasse vor dem 2. Weltkrieg und in den 1970er Jahren



Quelle: Bezirksmuseum Brigittenau

In der Treustraße 55 zeigen mehrere Aufnahmen anschaulich die Entwicklung der Parkordnungen vom Längsparken in den 60er Jahren über das Senkrechtparken mit Auffahrt auf den Gehsteig in den 70ern zu Einzelbaumpflanzungen zwischen Senkrechtparkern ab den 80er Jahren. Die Transformation des Straßenfreiraumes von einer nutzungs-offenen Mischfläche ohne Bepflanzung zur immer stärkeren räumlichen wie rechtlichen Organisation unterschiedlicher Nutzungen mit zunehmendem Anteil an Fläche für den ruhenden Verkehr ist deutlich abzulesen.

Abbildung 9: Entwicklung des ruhenden Verkehrs in der Treustraße seit den 1970er Jahren



Quelle: Bezirksmuseum Brigittenau

3.5 Resümee

Die historische Analyse zeigt, dass der Straßenumbau nach dem Ziel der Volksmotorisierung ca. 80 Jahre gedauert hat. In den Nutzungsrechten wurde der Schnellere bevorrangt und trotz neuerlicher Einführung des Personenschutzes in den Rechtsgrundlagen der 1960er Jahre kämpft die Stadt bis heute um mehr Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität unter Erhaltung der Autonutzungsmöglichkeit als urbanes Fortbewegungsmittel für alle. Die Rahmenbedingungen haben sich geändert und eine Neuformulierung von Zielen für die Benutzung des öffentlichen Straßenraumes und eine klare Positionierung zum Privatauto in der Stadt steht an. Erste Schritte werden durchgeführt, doch ist eine Strategie für rascher wirksame Veränderungen nötig, um dem Klimawandel zu begegnen.

4. WIENER TRANSFORMIERTE STRASSEN

Nach diesen Ausführungen zur historischen Entwicklung von Gründerzeitstraßen in Wien stellt dieses Kapitel zwei konkrete Beispiele von Nebenstraßen in Wiener Gründerzeitquartieren vor. Diese wurden schon transformiert – weg vom autodominierten öffentlichen Raum hin zu Straßen als wohnungsnaher Lebensräume im Grätzl. Die Wahl ist einerseits auf ein 2020 umgebautes Beispiel gefallen, das im Rahmen der Stadtklimaschwerpunkte der letzten Jahre realisiert wurde, die in Kapitel 2.2 detaillierter vorgestellt sind. Die zweite Straße ist ein älteres Beispiel, das schon vor der Jahrtausendwende realisiert wurde.

Als aktuelles Beispiel wurde eine „Coole Straße Plus“ gewählt, die Pelzgasse im 15. Bezirk, eine Wohnstraße, die 2020 auf einer Baublocklänge von rund 130 m Länge eine neue Gestaltung erhielt. „Coole Straßen und Plätze“ war ein Klimaschwerpunkt der Wiener Stadtplanung 2019/20. Einzelne Straßen erhielten meist auf einer Baublocklänge temporär oder dauerhaft kühlende Elemente. Es handelte sich um einen Ansatz der Geschäftsgruppe für eine klimaresiliente Stadt mit mehr Aufenthaltsqualität, Wasser, Schatten und helle Beläge im öffentlichen Raum. Bei den Coolen Straßen wurde auf eine kurzfristige und rasche Umsetzung geachtet und die Bezirke waren wichtige Partner:innen. Sie erhielten eine Förderung für die Umsetzung, wenn sie in heißen Bereichen ihrer Bezirke solche Maßnahmen umsetzten. Viele Projekte knüpften an Planungsvorhaben an, die die Bezirke schon länger umsetzen wollten, und so konnten sie eine Qualitätssanierung realisieren.

Der vorgestellte Abschnitt der Erlachgasse in Innerfavoriten steht als Fallbeispiel für Straßen, die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts umgebaut wurden. Im Bereich von Schulen oder größeren Neubauten in Gründerzeitvierteln wurden immer wieder Straßen auf einer Baublocklänge verkehrsberuhigt, bepflanzt und Aufenthaltsangebote gesetzt. Die gewählten Verkehrslösungen sind unterschiedlich: Fußgängerzonen, Straßen mit Fahrverbot, Grünanlagen oder auch Wohnstraßen. Beispiele dafür sind u.a. die detaillierter dargestellte 10., Erlachgasse, Abschnitte der 12., Rosasgasse, der 14., Felbigergasse, 15., Goldschlagstraße oder die 16., Wichtelgasse.

4.1 Wien 10, Erlachgasse 119-124, 15m breit, West-Ost-Verlauf

Der Straßenquerschnitt der Erlachgasse geht auf das gründerzeitliche Straßenraster zurück⁵⁷. In den 1880er Jahren begann die Bebauung, um die Jahrhundertwende war das Grätzl weitgehend bebaut, mit einer Volks- und Bürgerschule Ecke Herzgasse. Der Erlachplatz ist im Generalstadtplan von 1904 als Grünplatz mit städtischem Volksbad eingezeichnet, im gesamten Stadtteil sind keine Straßenbäume dargestellt. Eine Postkarte der Volks- und Bürgerschule von ca. 1900⁵⁸ zeigt die Herzgasse mit befestigten Gehsteigen entlang der Gebäude, Straßenbeleuchtung und einer Fahrbahn mit Schotterbelag. Buben sind auf der Fahrbahn vor der Schule in Gruppen spielend abgebildet, einzelne Fußgänger am Gehsteig (siehe Abbildung 6). Die Einmündung der Erlachgasse ist seitlich zu sehen.

⁵⁷ Vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public> (24.9.2021)

⁵⁸ Die Postkarte (Sperling's Postkartenverlag, Wien III/2, Dep. Nr. 17459.) zeigt die Herzgasse ca. 1900, zur Verfügung gestellt vom Bezirksmuseum Favoriten

Vor der Umgestaltung⁵⁹ war die Erlachgasse mit beidseitigen Gehsteigen und einer mittigen Fahrbahn ausgestattet. Die damalige Bebauung ist wie in der Gründerzeit im Blockrand, mit der angrenzenden Hauptschule und einem zweiten Schulstandort gegenüber auf Nr.122. Interessant ist auch die damalige Widmung, die die Baublöcke zu beiden Seiten verband. Die Kategorie Wohnen (W IVg) war über die Straße gezogen.

Die Verkehrsberuhigung mit einer Länge von ca. 70 m zwischen Alxingergasse und Herzgasse erfolgte Ende der 1980er Jahre⁶⁰. Erich Petuelli, der damals zuständige Mitarbeiter der Stadt Wien - Architektur und Stadtgestaltung meinte, dass es keine wienweite Strategie zur Verkehrsberuhigung in den 1980er Jahren gab. Solche Anliegen gingen eher von den Bezirken aus, so auch die Fußgängerzone in der Erlachgasse mit mehr Grün und einer neuen Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche. Es handelte sich um ein Einzelprojekt im Bezirk. Widerstand kam von Anrainer:innen, sie fragten: "Was brauch ma des?" Es gab in den 1980er Jahren ein Umdenken der Politik und auch der Erfolg der Einzelprojekte hatte einen großen Einfluss auf spätere Projekte.

Abbildung 10: Erlachgasse Sommer 2021

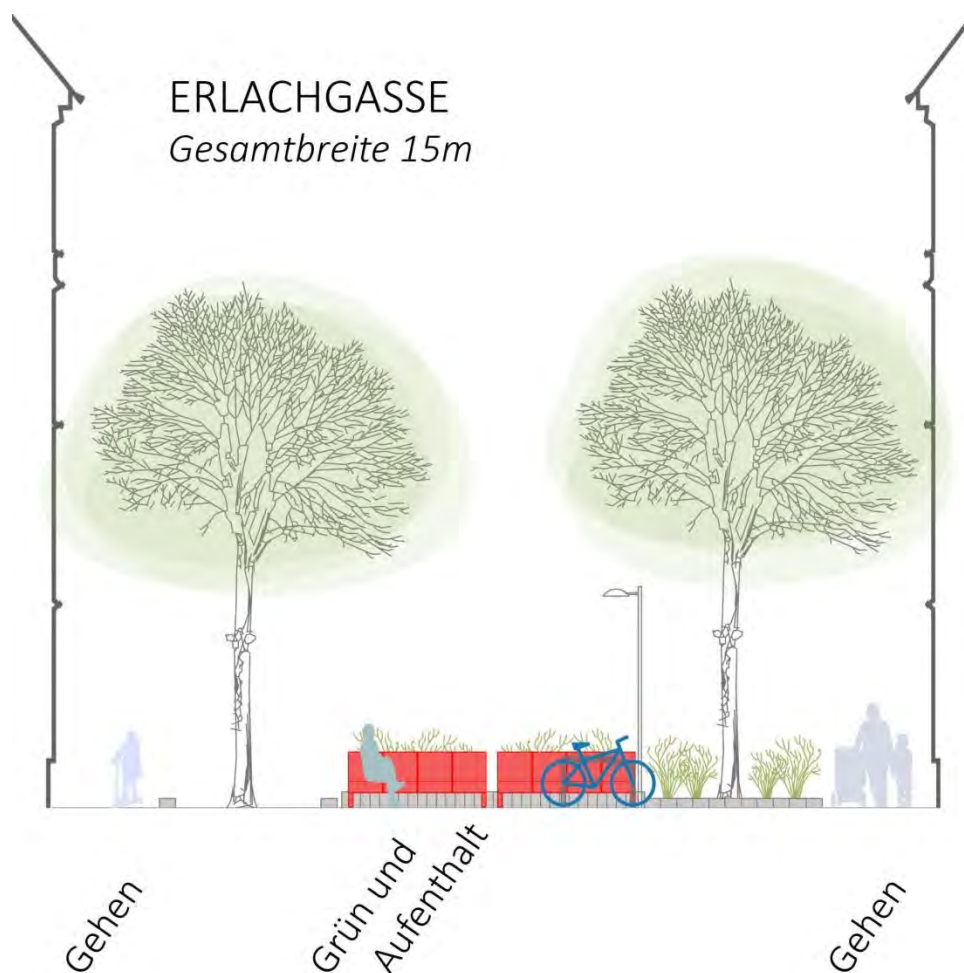


Quelle: tilia 2022

⁵⁹ Vgl. Stadtkarte Wien, Mappe 5, Kartenblatt 37 + 2 und 3, (1985) M 1:2000, Magistrat der Stadt Wien – MA 41 Stadtvermessung

⁶⁰ Vgl. E-Mail-Interview mit Erich Petuelli im Nov.2020, ehemaliger zuständiger Mitarbeiter des Magistrats der Stadt Wien – Architektur und Stadtgestaltung

Abbildung 11: Straßenquerschnitt Erlachgasse Sommer 2021



Quelle: tilia 2022

Die Erlachgasse⁶¹ ist heute eine grüne, schattige Fußgängerzone mit großen Bäumen, Beeten, Bänken und Radständern. Die Bäume wurden immer wieder ergänzt, auch in den angrenzenden Kreuzungsbereichen und bilden im Sommerhalbjahr ein dichtes Baumdach. In der Nacht ist sie gut ausgeleuchtet. Obwohl eine Mittelschule angrenzt gibt es keine speziellen Angebote für die Schule bzw. Jugendliche. Das Eckwirthaus vor dem Haus 119 hat einen Schanigarten auf der Straße. Der digitale Stadtplan zeigt die Erlachgasse als Fußgängerzone in einem verkehrsberuhigten Grätzl mit 30 km/h Beschränkung. Eine Durchfahrtsmöglichkeit für Autos ist nicht gegeben. Die Erlachgasse wird zum Durchgehen und zum kurzen Aufenthalt genutzt. Sie ergänzt als kühler Freiraum damit die Angebote der Parks.

⁶¹ Vgl. <https://www.wien.gv.at/Stadtplan>, <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public> und <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public> (alle 24.9.2020)

4.2 Wien 15, Pelzgasse 1-12, 15m breit, Nord-Süd-Verlauf

Die Pelzgasse ist Teil eines Ende der 1880er Jahre geplanten Straßenrasters⁶², um die Jahrhundertwende war die Umgebung weitgehend in Blockrandbebauung bebaut. In der Nähe waren auch Grünstrukturen umgesetzt: Baumreihen am Gürtel und z.T. in der Felberstraße und am Gürtel lagen mehrere Grünplätze. Um 1960⁶³ war das Gründerzeitstraßenraster erhalten, aufgrund der Darstellung im Generalstadtplan ist keine Ausstattung der Pelzgasse sichtbar. In der Goldschlagstraße 14-16 ist eine Hauptschule eingezeichnet. Baumreihen bzw. Alleen sind in der Goldschlagstraße, der Felberstraße und am Gürtel dargestellt. Am Gürtel lagen Grünplätze und ein städtisches Kinderfreibad. Einzelbäume dürften nicht in die Darstellung aufgenommen worden sein. In der Pelzgasse gibt es lt. aktuellem Baumkataster⁶⁴ ab der Mitte des 20. Jhdts einzelne Robinien.

Vor der Umgestaltung 2020 war die Pelzgasse zwischen Felberstraße und Märzstraße Wohnstraße. Im Grätzl⁶⁵ sind auch Wohnstraßen in der Goldschlagstraße Richtung Löhr-gasse und eine Baublocklänge in der Zinckgasse. Angrenzend, in der Goldschlagstraße gibt es vor der Volksschule im ehemaligen Straßenbereich eine Grünanlage mit Sitz- und Spielmöglichkeit. In der Umgebung gibt es ein dichtes Netz an Radverbindungen und zahlreiche Radabstellbereiche.

Der Umgestaltung als Coole Straße Plus ging ein längerer Prozess voran⁶⁶. 2014 gründeten Anrainer:innen die „Initiative Pelzgasse“. Diese brachte zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Lebensqualität der Wohnstraße ein. Eine Ideensammlung wurde erstellt und im Zuge von mehreren Treffen in der Bezirksvorstehung mit den zuständigen Dienststellen diskutiert. Im nahen Umfeld der Pelzgasse gibt es mehrere Bildungseinrichtungen und Kindergärten, was mit ein Grund für deren Umgestaltung war. 2016 ließ der Bezirk für das Grätzl, in dem die Pelzgasse liegt, ein Konzept für eine Verkehrsberuhigung erstellen, mit dem Ziel die Autodurchfahrten zu reduzieren, die Stellplätze zu erhalten, eine gute Hauptradroute durch die Goldschlagstraße zu führen sowie Gehen und Aufenthalt zu fördern⁶⁷. Dieses Konzept wurde BürgerInnen und Gewerbetreibenden bei einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung vorgestellt und 2017 unter Beteiligung der Bevölkerung abgestimmt (über 1300 Personen). Zur Pelzgasse gab es mehrere Treffen mit Anrainer:innen. Sie sprachen sich für mehr Grün und den Erhalt eines Teils der Parkplätze aus. Sie wollten selbst etwas in der Straße tun können und auch garteln. Sie sprachen sich auch dafür aus, dass Parkplätze für Autos an den Rändern bleiben. Die Neugestaltung erfolgte durch die zuständigen Dienststellen für Straßen und den öffentlichen Raum. Der Prozess dauerte mehrere Jahre, denn die finanziellen Mittel dafür mussten gesichert werden, die Abstimmung mit den Anrai-

⁶² Vgl. <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public> (24.9.2020)

⁶³ Vgl. Generalstadtplan M 1:2500, Mappe 3, Kartenblatt VII-5, 75/3 (nach dem Stadt von 1943, ergänzt bis 1964) Stadtbauamt Wien – MA 41 Stadtvermessung

⁶⁴ Vgl. <https://www.wien.gv.at/umweltgut/public> (24.9.2020)

⁶⁵ Vgl. <https://www.wien.gv.at/stadtplan> (24.9.2020)

⁶⁶ Zum Prozess und zur Umgestaltung fand am 11.11.2020 ein Interview mit Clarissa Knehs, Magistrat der Stadt Wien – Architektur und Stadtgestaltung, statt, die mit der Planung der Pelzgasse befasst war.

⁶⁷ Vgl. Technische Kurzbeschreibung zur Gestaltung der Pelzgasse/Internes Dokument zur Verfügung gestellt von Clarissa Knehs und https://www.rosinak.at/sites/default/files/uploads/downloads_beteiligungen/goldschlagstrasse_praesentation_160406.pdf (8.4.2021)

ner:innen brauchte Zeit und bei den Baumpflanzungen wurde erstmals in Wien innerstädtisch ein größerer Wurzelraum mit Schwammstadtsubstrat ausprobiert⁶⁸. Da die Pelzgasse alle geforderten Punkte für eine Coole Straße Plus erfüllte, erhielt sie 2020 die Umsetzungsförderung. Mit einem Straßenfest wurde im Herbst 2020 die Eröffnung gefeiert.

Heute hat die Pelzgasse auf einer Baublocklänge zwischen Felberstraße und Goldschlagsstraße eine neue Gestaltung: Statt Asphalt gibt es helles Betonpflaster, die Straße ist barrierefrei zugänglich, nur die Fahrbahn liegt 3 cm tiefer. An den Einfahrten in die Wohnstraße gibt es Strichcodes quer zur Fahrtrichtung: Die Markierungen „Grätzl findet statt“ und „Pelzgasse“ sollen den Autoverkehr bremsen. In der Mitte, dem Herzstück, ist der ganze Querschnitt mit der gleichen Farbe durchgepflastert. Hier gibt es Fassadenbegrünung, beispielbares, bewegtes Wasser, Trink- und Gießwasser, Sitzmöbel, eine Kindertreppenbank und es kommt noch ein offener Bücherschrank mit grünem Dach, den Anrainer:innen bauen. Die Straße ist öffentlich zugänglich und das Angebot richtet sich auch an Menschen in der Umgebung.

Abbildung 12: Pelzgasse Frühjahr 2021



Quelle: tilia 2022

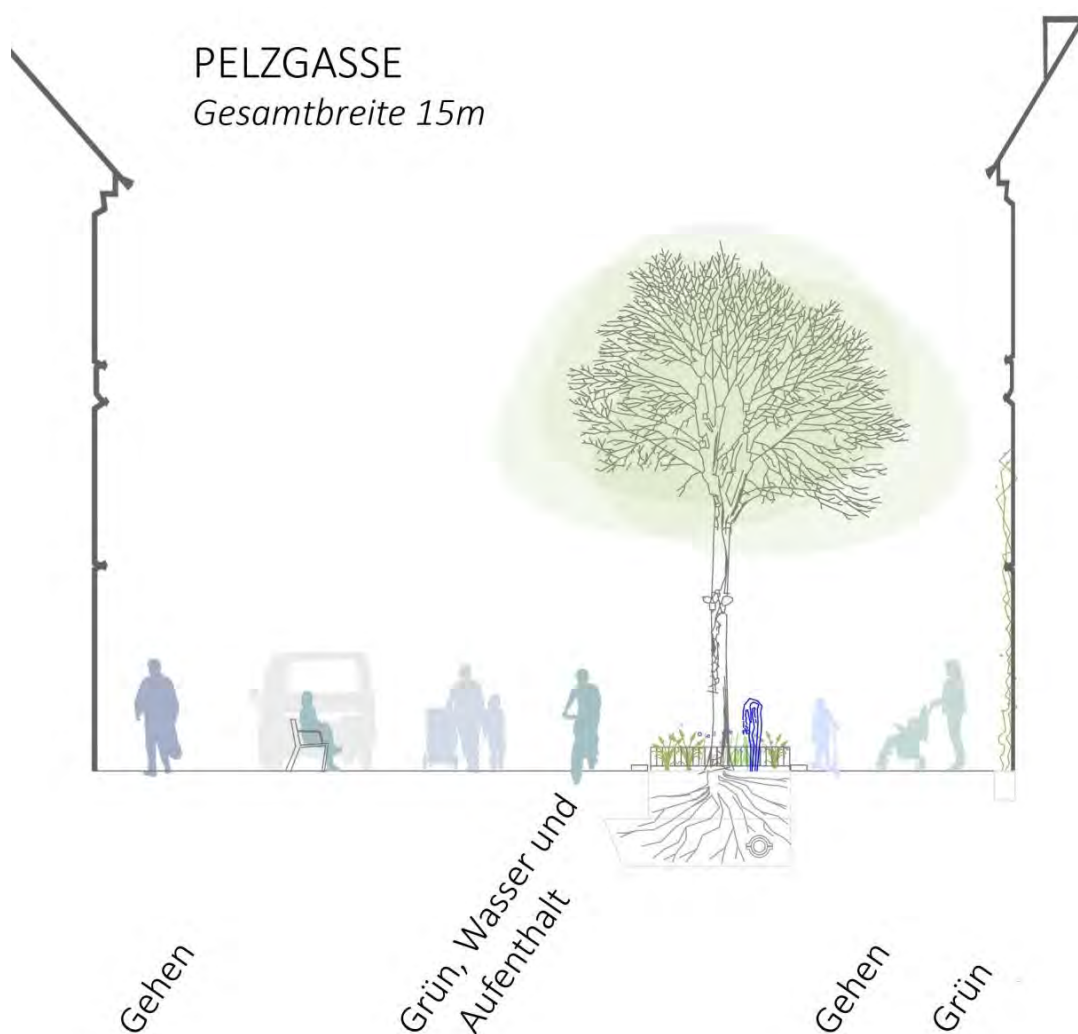
Der Baumbestand wurde um vier Neupflanzungen erweitert, wobei die genaue Position der Bäume im Querschnitt durch Einbauten vorgegeben war. Für Urban Gardening sind Beete vorgesehen. Über die Pflanzflächen wurde die unversiegelte Fläche deutlich vergrößert.

Als Verkehrsorganisation wurde die Wohnstraße beibehalten. Damit ist die Zufahrt für Autos erlaubt, nicht aber die Durchfahrt. Die Fahrbahnführung ist mittig und gerade aufgrund der

⁶⁸ Das Stadtgartenamt erarbeitete an diesem Beispiel eine innerstädtisch anwendbare Schwammstadtlösung für Wien, die von der Universität für Bodenkultur begleitend evaluiert wird. Zum Schwammstadtprinzip vgl. z. B. <https://www.wien.gv.at/umwelt/cooleswien/schwammstadt.html> und <http://oegla.at/schwammstadt> (beide 9.6.2021)

Schleppkurven für die beidseitigen Zufahrten. Im öffentlichen Raum wurden elf Autostellplätze weggenommen. Clarissa Knehs, die zuständige Planerin aus der Abteilung für Architektur und Stadtgestaltung, meinte, dass die Durchfahrenden weniger geworden sind. Aus ihrer Sicht könnte eine weitere Verkehrsreduktion durch eine Gestaltung der Einfahrtsbereiche unterstützt werden, die vermittelt „Hier ist etwas Anderes!“, das weniger wie ein Parkplatz aussieht. Ob die Reduktion des Autoverkehrs und die neue Gestaltung Gentrifizierungstendenzen im Grätzl verstärken, wurde im Zusammenhang mit der Umgestaltung nicht thematisiert.

Abbildung 13: Straßenquerschnitt Pelzgasse Frühjahr 2021



Quelle: tilia 2022

Knehs sieht die größten Hindernisse für neue Straßenquerschnitte in Standardisierungstendenzen und Haftungsfragen. Standardisierungsprozesse führen einerseits zu gleichförmigen Straßen, alle Leuchten, Bänke etc. schauen gleich aus. Andererseits machen sie es schwierig Neues auszuprobieren: das betrifft Sicherheitsfragen z.B. bei wegbegleitendem Spiel aber auch Beläge und deren Barrierefreiheit. Es wird auch schwierig etwas auszuprobieren, von dem man nicht zu 100% weiß, dass es funktioniert. Die Wegeerhaltungspflicht und die Angst vor Klagen bestimmen die Wahl der Beläge und machen es schwierig zu entsiegeln. Insgesamt werden die Möglichkeiten für Gestaltung und spezielle Identitäten, die dadurch an Orten entstehen können, enger.

4.3 Resümee

Beide vorgestellten Projekte zeigen, dass die Wiener Bezirke eine zentrale Rolle bei der Transformation von Straßen in der Bestandsstadt einnehmen. Wenn sich darüber hinaus stadtklimatische Anliegen von Bewohner:innen mit dem politischen Willen der Stadt zur Umsetzung treffen, wird Veränderung realisierbar. Die Erlachgasse ist eine autofreie Straße mit Baumdach und guten Sitzangeboten. In der Pelzgasse ist weiterhin auch Platz für Autos. Der Versiegelungsgrad wurde etwas reduziert, einzelne Bäume werden in Zukunft Teile des öffentlichen Raumes beschatten. Die Angebote für Spiel und Aufenthalt sind vielseitig: Sitzelemente, Wasser, Spielelemente, Beete zum Gärtnern, ein offener Bücherschrank. Solche von der Stadt umgesetzten Projekte und Förderungen wie bei der Neugestaltung der Pelzgasse oder auch bei Straßenbaumpflanzungen können in der ganzen Stadt zu einer Handlungsänderung führen.

5. INTERNATIONALE PROJEKTE – ANREGUNGEN FÜR DAS GELINGEN EINES BREITEN TRANSFORMATIONSPROZESSES

Dieses Kapitel gibt einen Einblick in die aktuelle Planungspraxis in europäischen Städten. Es stellt Beispiele für die Umsetzung klimaangepasster Straßen und Plätze in der Bestandsstadt aus vier Städten vor. Die Auswahl erfolgte über eine Recherche in aktueller Fachliteratur und im Internet, mehrsprachig auf Deutsch, Französisch, Englisch, Spanisch und in skandinavischen Sprachen. Ziel war es, innovative Zugänge größerer Städte zu finden, die im öffentlichen Raum in dicht bebauten älteren Stadtteilen zu mehr nutzbarem Raum für Aufenthalt, Spiel und aktive Mobilität sowie mehr Kühle und Grün führen. Dabei wurden Zugänge über baulich veränderte Querschnitte, neue Verkehrs- und Nutzungsregulierungen und temporäre Ansätze berücksichtigt. Die Ansätze sollten in Stadtteilen mit ärmeren Bewohner:innen umgesetzt sein und möglichst Gentrifizierungsprozesse nicht anheizen.

In Spanien, Frankreich und Deutschland konnten mehrere Beispiele für eine Vorauswahl identifiziert werden, einzelne in Holland und England. Die vier ausgewählten Städte Paris, Valencia, Vitoria-Gasteiz und London zeichnen sich durch besonders zukunftsweisende Zugänge und realisierte Projekte in der Bestandsstadt aus. Für diese Beispiele erfolgten eine Analyse von Unterlagen und ein fokussiertes Online-Interview mit Entscheidungsträger:innen. Darauf aufbauend wurden die Aktivitäten in den Städten als Anregung für Wege hin zu einer klimagerechten Stadt zusammengestellt.

5.1 Paris: Partizipation und Begrünung⁶⁹

Paris hat sich vorgenommen eine „CO₂-neutrale, resiliente, gerechte und inklusive“⁷⁰ Stadt zu werden. Im Jahr 2018 hat der Pariser Stadtrat einen Klimaplan mit umfassenden Zielvorgaben für das kommende Jahrzehnt beschlossen. Die Handlungsfelder umfassen insbesondere die Sektoren Energie, Mobilität, Städtebau, Ernährung, Abfallwirtschaft, Luftqualität und Klimawandelanpassung des öffentlichen Raums. Die Stadt hat sich zahlreiche quantifizierte Ziele gesetzt: Der Verkehr soll schnell dekarbonisiert werden: Bis 2025 soll der gesamte öffentliche Verkehr CO₂-frei unterwegs sein. Autos mit Verbrennungsmotoren sollen im Stadtgebiet 2030 der Vergangenheit angehören, Dieselmotoren bereits 2024.⁷¹ Gleichzeitig hat sich die Stadt das Ziel gesetzt den Anteil der bepflanzten Flächen der nicht bebauten Stadtfläche von 29% im Jahr 2013 auf 35% im Jahr 2024 und 50% im Jahr 2030 zu erhöhen.⁷² Erreicht werden soll das unter anderem durch die Pflanzung von 20.000 zusätzlichen

⁶⁹ Das Interview wurde mit Yann-Fanch Vauléon vom Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) am 27.11.2020 geführt, es dient neben den angeführten Quellen als Grundlage für die folgenden Ausführungen.

⁷⁰ Vgl. <https://cdn.paris.fr/paris/2020/11/23/6b8fa989800781e5fd0ed7ffb64433.pdf> (19.4.2021). Die nicht bebaute Stadtfläche umfasst z. B. Straßen, Plätze, Parkplätze, Parkanlagen, Vorgärten oder Innenhöfe.

⁷¹ <https://cdn.paris.fr/paris/2020/11/23/6b8fa989800781e5fd0ed7ffb64433.pdf> (19.4.2021)

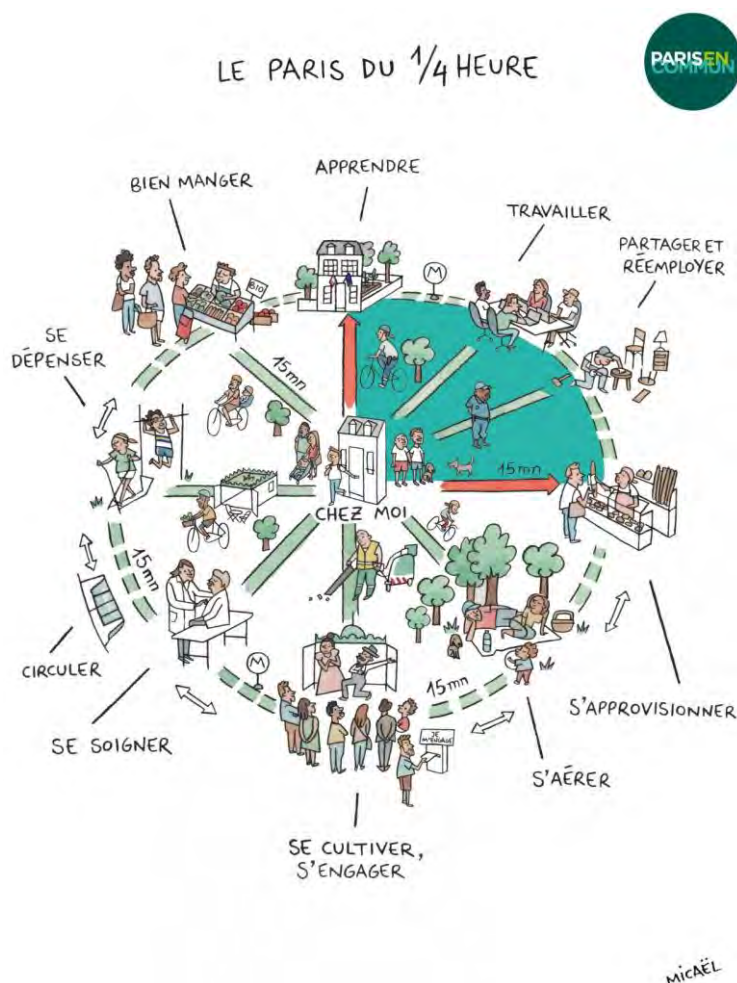
⁷² <https://www.paris.fr/pages/des-forets-urbaines-bientot-sur-quatre-sites-emblematisques-6899> (19.4.2021)

Straßenbäumen bis 2030 sowie durch einen eigenen „Biodiversitätsplan“, der Ökosysteme und Artenvielfalt in der Stadt wieder stärken soll.⁷³

Le Paris de ¼ Heure

Mit dem Konzept „Le Paris de ¼ Heure“ – der „Viertelstundenstadt“ – hat Bürgermeisterin Anne Hidalgo (Parti Socialiste) eine aufsehenerregende Vision für eine zukünftige nachhaltige Stadt der kurzen Wege vorgelegt. Alle Pariser:innen sollen von ihrem Zuhause wichtige Infrastrukturen wie Schulen, Erholungsräume, Einkaufsmöglichkeiten oder Kulturstätten binnen 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können. Stark verkehrsberuhigte und begrünte Straßenräume bilden die Adern einer dezentralisierten Stadtorganisation.⁷⁴

Abbildung 14: Viertelstundenstadt



Quelle: <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849>

Die Stadt hat sich konkrete und gut vermittelbare Ziele gesetzt. Die klaren Zielvorgaben machen Erfolg messbar und verstärken den Druck auf die Entscheidungsträger:innen, konsequente Maßnahmen zu setzen.

⁷³ <https://www.paris.fr/pages/biodiversite-66> (19.4.2021)

⁷⁴ <https://www.paris.fr/pages/la-ville-du-quart-d-heure-en-images-15849> (19.4.2021)

Partizipiert!

Beim Besuch der Website der Stadt Paris fällt sofort ein prominent ganz oben platzierter Button ins Auge – „Participez !“. Das Thema Partizipation hat in Paris in den vergangenen Jahren einen hohen Stellenwert erhalten. Es wurden stadtweit einheitliche Strukturen geschaffen und erhebliche finanzielle Mittel dafür bereitgestellt.

Das bedeutendste Beteiligungsinstrument in Paris ist das partizipative Budget („Budget Participatif“). Seit dem Jahr 2014 sind jährlich alle Bürger:innen der Stadt – unabhängig von Alter oder Nationalität – aufgerufen, Projektideen einzubringen. Die Menschen können Anliegen aller Art einbringen, entweder die ganze Stadt oder einen bestimmten Ort betreffend. Der Beteiligungsprozess des Budget Participatif startet immer im Jänner / Februar, wenn die Bürger:innen zum Einbringen von Ideen aufgefordert sind. Rund 2.000 Ideen werden jährlich eingebracht. Im zweiten Schritt werden die eingebrachten Ideen seitens der Stadtverwaltung auf grundsätzliche Machbarkeit überprüft und grobe Kosten eingeschätzt. Im dritten Schritt werden ähnliche Projekte unter Einbeziehung der Ideengeber zusammengefügt. Im September werden knapp 500 Projekte den Pariser:innen zur Abstimmung vorgelegt. Über 200.000 Menschen gaben im Jahr 2018 ihre Stimme ab.⁷⁵ Rund 200 Projekte können letztlich gewählt werden. Dabei ist fix festgelegt, dass unter den gewählten Projekten alle Stadtviertel gleichermaßen berücksichtigt sind. Die gewählten Projekte werden in den folgenden Monaten und Jahren realisiert, wobei der aktuelle Realisierungsfortschritt für jedes Projekt online abrufbar ist. Zwischen 2014 und 2020 wurden 5% des Investitionsbudgets der Stadt Paris für 2.675 Projekte aus dem Budget Participatif ausgegeben, dies entspricht einer Investitionssumme von rund 500 Millionen Euro.⁷⁶ Das Budget Participatif hat gezeigt, wie wichtig vielen Bürger:innen die Neuorganisation öffentlicher Räume ist. Anliegen wie die intensivere Begrünung des öffentlichen Raums, Gärtnern in der Stadt oder Sportanlagen im öffentlichen Raum haben durch das Budget Participatif an Dynamik in der Umsetzung gewonnen.

Neben dem Budget Participatif gibt es in Paris noch zahlreiche weitere Partizipationsformen, von der klassischen Bürger:innenversammlung bis zu aufsuchenden Formaten. Über in den einzelnen Vierteln aktive Institutionen wie die Bezirksvertretungen („Mairies d'arrondissement“), die „Conseils de quartiers“⁷⁷ oder „CAUE“ (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement)⁷⁸ ist die Stadtverwaltung in intensivem Dialog mit der Bevölkerung vor Ort. Über aufsuchende Beteiligungsformate versucht man auch jene Bevölkerungsgruppen anzusprechen, die über klassische Beteiligungsformate nicht zu erreichen sind. So wurden im Rahmen der Neugestaltung mehrerer großer Plätze über „Maisons de Projet“ vor Ort alle NutzerInnen angesprochen, etwa ArbeitnehmerInnen oder Menschen, die ihre Freizeit dort verbringen.

Wie in anderen Städten sind viele Projekte in Paris konfliktreich. Früher wurden jedoch immer wieder dieselben Interessensvertretungen einbezogen, die entlang derselben Konfliktlinien diskutierten. Neue Beteiligungsformen haben dazu beigetragen, mehr Menschen und damit mehr Anliegen in Entscheidungsprozesse einzubinden. Dieser neue Weg hat viele Projekte ermöglicht oder verändert.

⁷⁵ <https://budgetparticipatif.paris.fr/bp/plugins/download/BP2018-DossierDePresse.pdf> (19.4.2021)

⁷⁶ <https://budgetparticipatif.paris.fr/bp> (19.4.2021)

⁷⁷ <https://www.paris.fr/pages/devenir-un-acteur-de-la-participation-3934#les-conseils-de-quartiers> (19.4.2021)

⁷⁸ <https://www.caue75.fr> (19.4.2021)

Schnelle Umsetzungen durch effiziente Planungsinstrumente

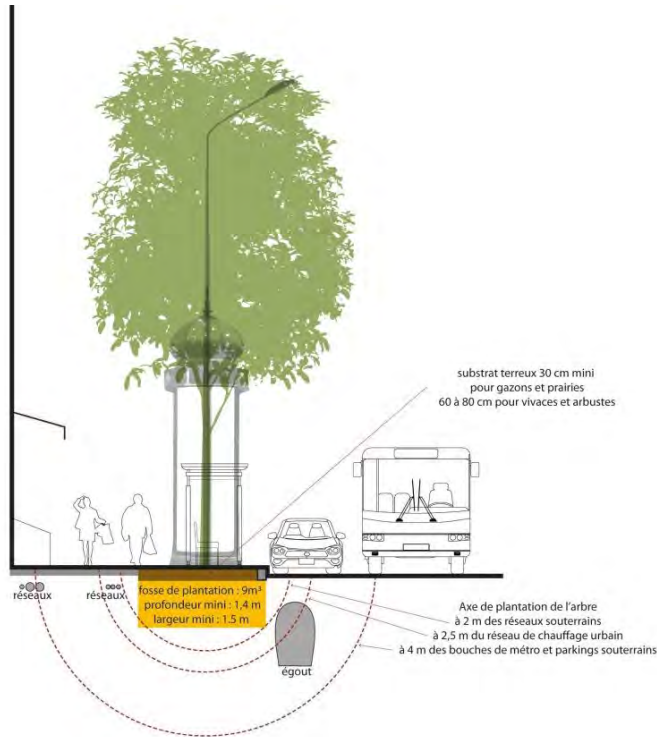
Einerseits sind planerische Überlegungen zu Stadtstruktur, Biodiversitätskorridoren oder Zentren Ausgangspunkt für Begrünungen. Um diese Orte zu identifizieren, wurden Grundlagenstudien erstellt, wie etwa die 2020 publizierte Studie „Espaces publics à végétaliser à Paris“ des Instituts Atelier Parisien d’Urbanisme (APUR).⁷⁹ Andererseits wird im Sinne von Effizienz und Wirtschaftlichkeit auch dort begrünt, wo aufgrund von Sanierungen an Straßen und Einbauten wie Strom- oder Gasleitungen ohnehin Bauarbeiten stattfinden oder die Einbautensituation kostengünstige Baumpflanzungen ermöglicht. Wie in anderen Städten waren in Paris bis vor einigen Jahren für jeden neuen Baumstandort Einzelfallprüfungen der Einbauten vonnöten. Dieses Vorgehen war sehr zeit- und arbeitsaufwändig. Gleichzeitig waren den Entscheidungsträger:innen in Bezug auf die Einbautensituation geeignete Baumstandorte oft unbekannt. Insgesamt führte diese Situation dazu, dass Straßen langsamer und weniger bepflanzt wurden.

Die Stadt Paris hat daher vor einigen Jahren alle Einbauten zentral erfasst und auf Basis dieser Informationen einen Baumpotenzialkataster für die gesamte Stadt erstellt, der Entscheidungsträger:innen aus Politik und Verwaltung als Planungsgrundlage zur Verfügung steht. Die Abbildung 15 verdeutlicht den Zusammenhang von Baumstandorten und Einbautensituation. Der Ausschnitt des Baumpotenzialkatasters in Abbildung 16 zeigt wie darauf aufbauend Baumpotenzialstandorte ausgewiesen werden. Flächen, die mindestens 3,5 m von Fassaden entfernt sind, sowie mindestens 2 m von großen, durch Wurzeln gefährdeten Leitungen (Kanal, Strom, Gas, Fernwärme), sind darin als Potenzialflächen gekennzeichnet. Der Baumpotenzialkataster ist in Paris eine wichtige Planungsgrundlage vor Umbauten im öffentlichen Raum geworden.

Gemeinsam mit Vereinheitlichungen der Entscheidungs- und Koordinationsstrukturen bei Projekten im öffentlichen Raum konnte so die Zahl der Baumpflanzungen erhöht und deren Planung vereinfacht und beschleunigt werden. Für grundlegende Erneuerungen im Leitungsnetz bzw. Neuanlagen werden überdies Einbauten nicht mehr über den gesamten Querschnitt verteilt, sondern möglichst nahe an der Bebauung gebündelt. So wird ein Großteil des Straßenquerschnitts für mögliche Bepflanzung freigehalten.

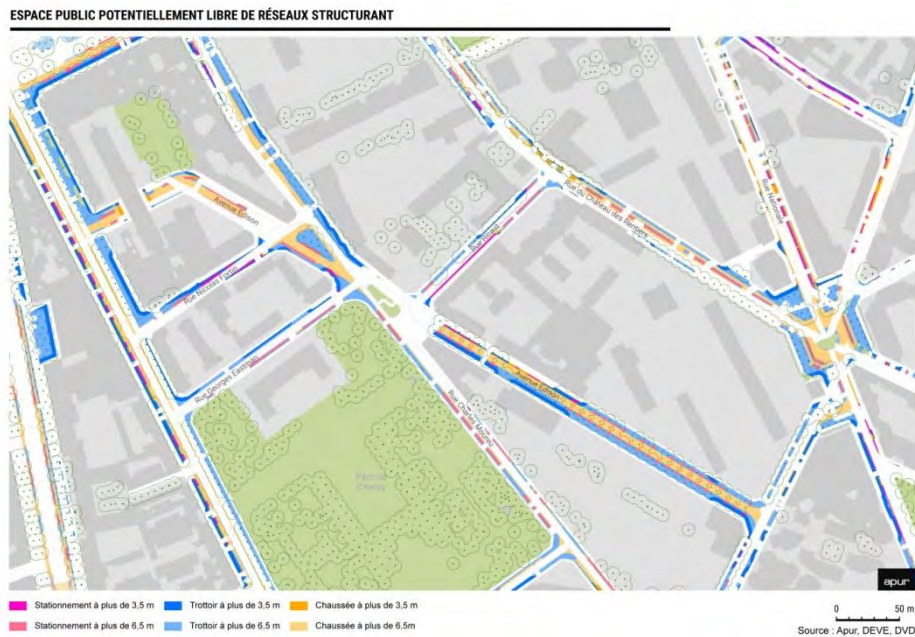
⁷⁹ Vgl. <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-publics-vegetaliser-paris> (8.3.2021). Der Titel könnte mit „Öffentliche Räume zum Bepflanzen/für Vegetation in Paris“ übersetzt werden.

Abbildung 15: Schnitt zum Umgang mit Einbauten und Abständen bei Baumstandorten



Quelle: <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-publics-vegetaliser-paris>: 92

Abbildung 16: Ausschnitt Baumpotentialkarte



Quelle: <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-publics-vegetaliser-paris>: 94

Stellplätze konsequent umwandeln

Die Stadt Paris hat sich nicht nur ambitionierte Ziele für die Zukunft gesteckt, sondern den Wandel zur klimagerechten Metropole bereits vor Jahren gestartet. Dabei schreckt man auch nicht davor zurück, Pkw-Stellplätze in großem Maßstab rückzubauen. Binnen sieben Jahren wurden bereits über 14.000 Stellplätze zugunsten anderer Nutzungen aufgelassen.⁸⁰ In den kommenden Jahren möchte Bürgermeisterin Anne Hidalgo weitere 60.000 Stellplätze umwandeln, dies entspricht beinahe der Hälfte der verbleibenden Stellplätze im öffentlichen Raum. Dass sie mit diesem Vorhaben als Bürgermeisterin wiedergewählt wurde, mag auch daran liegen, dass 64% der Pariser Haushalte kein Auto besitzen – 1990 lag dieser Wert noch bei nur 46%.⁸¹ Alleine zwischen 2015 und 2020 ging die Zahl der in Paris gemeldeten Autos um 9% zurück.⁸² Überdies sind die Stellplätze im öffentlichen Raum nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der insgesamt knapp 800.000 Stellplätze in Paris.⁸³ Durch den rückläufigen Autobesitz sind in Garagen und auf privaten Flächen inzwischen zahlreiche Stellplätze ungenutzt. Das Gesamtpotenzial von Pkw-Stellplätzen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden könnten, beträgt laut einer Studie des Instituts APUR rund 150.000.⁸⁴

Für die Umnutzung der Stellplätze hat die Stadt Ende 2020 einen großen partizipativen Prozess gestartet.⁸⁵ Im Rahmen von Bürgerforen und thematischen Ateliers mit Expert:innen wurden Ideen für die zukünftige Nutzung der Flächen eingeholt.

Die PariserInnen haben in den vergangenen Jahren bei Großprojekten wie der Umwandlung der Seine-Ufer in Fußgängerzonen erlebt, dass das von Kritiker:innen befürchtete Verkehrschaos nicht eingetreten ist, sondern der Pkw-Verkehr insgesamt reduziert werden konnte. Heute ist im politischen Diskurs der Wunsch nach mehr Grün- und Freiflächen inzwischen oft stärker als der Wunsch, Fahrbahnen und Stellplätze zu erhalten. Dies zeigt sich auch darin, dass nur wenige der 20 Bezirksregierungen Widerstand gegen die Pläne der Stadtverwaltung leisten, obwohl sie bei Umgestaltungen im lokalen Straßennetz durchaus die Möglichkeit dazu hätten.

Flächendeckend und klimawirksam begrünen

Die große Zahl rückgebauter Stellplätze bietet ein enormes Potenzial zur Entsiegelung und Begrünung der Bestandsstadt. Die Stadt Paris nutzt dieses Potenzial zur Begrünung von Straßenräumen. Dabei bleibt es nicht nur bei einzelnen Pilotprojekten, die Strategie wird konsequent über das gesamte Stadtgebiet ausgerollt.

Bei der Bepflanzung der Straßenräume wird hoher Wert auf tatsächliche Klimawirksamkeit gelegt. Einzelbaumscheiben, die nur punktuell Schatten spenden, sind in Paris die Ausnahme. Standard ist die Pflanzung von Baumreihen und Alleen mit Kronenschluss, die unter

⁸⁰ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public> (19.4.2021)

⁸¹ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public> (19.4.2021)

⁸² <https://www.paris.fr/pages/votre-avis-sur-la-place-du-stationnement-dans-les-rues-de-paris-15272> (19.4.2021)

⁸³ <https://cdn.paris.fr/paris/2020/10/12/eac48cba5d188675bcf32605d4988f9f.pdf> (19.4.2021)

⁸⁴ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public> (19.4.2021)

⁸⁵ <https://www.paris.fr/pages/votre-avis-sur-la-place-du-stationnement-dans-les-rues-de-paris-15272> (19.4.2021)

Berücksichtigung des Sonneneinfallswinkels flächig Schatten spenden. Dementsprechend sind in den technischen Kriterien⁸⁶

Abbildung 17: Auch in schmalen Gassen sind bei Wegfall einer Parkspur durchgängige Baumreihen möglich



Quelle: <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/espaces-publics-vegetaliser-paris>: 13

für Baumpflanzungen nicht nur Abstände zu Fassaden oder Einbauten geregelt wie in Abbildung 15 dargestellt. Es ist auch festgelegt, in welchem Abstand zueinander Bäume zu pflanzen sind, um eine optimale Beschattung zu entfalten. Die empfohlenen Abstände liegen zwischen 4 und 6 m bei kleineren Bäumen und reichen bis zu 8 bis 10 m bei großkronigen Bäumen.

Schulen als Kristallisationspunkte für Verkehrsberuhigung

Die Organisation „Association Respire“ hat Luftqualitätsmessungen vor allen Pariser Schulen durchgeführt. Dabei wurde häufig festgestellt, dass die Luftqualität schlecht ist und durch Reduktion des Autoverkehrs im Schulumfeld verbessert werden könnte. Daraus hat sich in den vergangenen Jahren die Strategie entwickelt, Schulumfelder zu Kristallisationspunkten für Verkehrsberuhigungen um Umgestaltungen von Stadtvierteln zu machen.

Vor einigen Jahren testete die Stadt Paris mehrere verschiedene Modelle der Verkehrsberuhigung vor Schulen. Daraus entwickelten sich zwei Formen von Schulstraßen („Rues aux Écoles“). Wo es möglich ist, wird die Straße vor der Schule bzw. dem Kindergarten (Französisch: école maternelle) in eine Fußgängerzone umgewandelt. Wenn keine Fußgängerzone möglich ist, wird für den Fahrzeugverkehr Schrittgeschwindigkeit festgelegt und gleichzeitig werden alle Stellplätze aufgelassen. Bis 2020 wurden 122 Schulstraßen in Paris eingerichtet. Alleine im September 2020 wurden 57 neue Schulstraßen eröffnet, davon 29 Fußgängerzonen.⁸⁷ Diese Schulstraßen werden anfangs nur mit kleinen Interventionen umgestaltet (z.B. Pollern, Pflanzentröge). Eine grundlegende Umgestaltung kann in den kommenden Jahren schrittweise folgen.

Schulstraßen nutzen insbesondere Kindern als vulnerabelsten VerkehrsteilnehmerInnen und geben ihnen Freiraum, den sie besonders brauchen. Gleichzeitig ist die Akzeptanz für Verkehrsbeschränkungen im Schulumfeld bei AutofahrerInnen besonders hoch. Diese Faktoren

⁸⁶ Ebenda: 88ff

⁸⁷ <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197> (19.4.2021)

machen die Verkehrsberuhigung im Schulumfeld zu einem sinnvollen und politisch gut durchsetzbaren Startpunkt für Verkehrsberuhigungen in größerem Maßstab.

5.2 Valencia: Ciudad de Plazas⁸⁸

Valencia ist mit 794.000 Einwohner:innen die drittgrößte Stadt Spaniens und liegt im Osten des Landes an der Mittelmeerküste. Seit einem Wechsel in der Stadtregierung 2015 wird Valencia nunmehr von einer Koalition aus Compromís (Bündnis linker Regionalparteien) und PSOE (Sozialistische Arbeiterpartei) regiert. Nach 24 Jahren konservativer Stadtregierung wurde eine große Kurskorrektur zugunsten eines öffentlichen Raumes als Lebensort für die Menschen vorgenommen. Mehr als 26.000 m² Fahrbahnfläche wurde seit 2015 zu Bereichen für den Fußverkehr umgewidmet, sodass Valencia, nach Bilbao nun die zweite Fußgänger:innenstadt Spaniens ist: Fußgänger:innenbereiche machten 2020 in Valencia 18% der Straßenflächen aus⁸⁹.

Valencia hat im Vergleich zu Wien keine eigene Bezirkspolitik, Vertreter:innen der Stadtregierung sind als Consejal für die „Junta de Distrito“ (Bezirksamt) zuständig und vertreten dort die Maßnahmen und Strategien für die Gesamtstadt. Diese Bezirksämter übernehmen Verwaltungsaufgaben auf Bezirksebene, haben Fachleute vor Ort und sind Organe für die Partizipation⁹⁰.

Die Strategie „Ciudad de Plazas“ (spanisch: Stadt der Plätze) beschreibt eine Philosophie und wird nicht als fertiger Plan gesehen. Sie wurde als erster Schritt einer Wiedereroberung der Straßen für die Menschen ins Leben gerufen. Zu Beginn wurden verschiedenen Plätze - auch der Hauptplatz der Stadt (Plaza de Ayuntamiento) – bis zu den Hausfassaden erweitert und für den Autoverkehr gesperrt. Darüber hinaus wurden auch viele Straßen zu Fußgängerzonen erklärt oder die Gehsteige zu Lasten von Parkplätzen und Fahrspuren verbreitert. Nun sind auch Superblocks, ähnlich wie in Barcelona geplant. Ziel ist, dass die Nachbarn sich wieder auf der Straße treffen und die Kinder dort spielen können, wie Carlos Fernández, Architekt und Stadtplaner, zuständig für das Thema Stadtplanung im Büro der Vizebürgermeisterin Sandra Gómez (PSOE) es im Interview formulierte.

Vision für die gesamte Stadt

Die Vision einer klimaangepassten lebenswerten Stadt für die Menschen wird versucht in der ganzen Stadt gleichzeitig umzusetzen. Jedes Stadtviertel bekommt einen lebenswerten Platz als Treffpunkt. Die Plätze werden schrittweise durch Fußgänger:innenstraßen verbunden. Demnächst wird der erste Superblock nach dem Vorbild Barcelonas in einem Arbeiterviertel umgesetzt, so wird die Neuorganisation des Verkehrs in der gesamten Stadt angegangen.

Im Vordergrund steht die unmittelbare Verbesserung vor der Haustür, die an möglichst vielen Orten rasch umgesetzt werden soll. Um diese Aufgabe finanzieren zu können, wird vielerorts temporär günstig gestaltet, so ist der Raum gleich nutzbar und die Erfahrungen der Menschen können dann in einen innerhalb von 7 Jahren vorgesehenen Umbau einfließen. Die

⁸⁸ Das Interview mit Carlos Fernández, Stadtplaner im Büro der Vizebürgermeisterin Sandra Gómez am 17.11.2020 bildet neben den angegebenen Quellen eine Grundlage für die Ausführungen.

⁸⁹ Carlos Fernández, Büro der Vizebürgermeisterin Sandra Gómez im Interview

⁹⁰ Carlos Fernández, Büro der Vizebürgermeisterin Sandra Gómez im Interview

Finanzierung wird teilweise durch die Stadt selbst sowie mit Unterstützung von regionalen Förderungen und EU-Mitteln getragen. Gentrifizierungstendenzen wird durch die Verteilung der Maßnahmen über die Gesamtstadt und die Errichtung von sozialem Wohnbau begegnet.

In den Umbau des öffentlichen Raumes integriert werden Begrünungsmaßnahmen wie Baumpflanzungen mit klimawandelangepassten Arten, einer Vergrößerung und biodiversen Bepflanzung von Baumscheiben, der Versickerung von Niederschlagswasser, wo immer das möglich ist. Wasser wird in Form von benutzbaren Brunnenanlagen verwendet, Nebelduschen gibt es nur in Schanigärten. Die Begrünung von Straßen kühlt nicht nur den öffentlichen Raum, sondern verbessert auch die Temperaturen in schlecht isolierten Gebäuden. Weniger Autofahrten und mehr Fußwege, Aufenthalts- und Rastmöglichkeiten, barrierefreie Ausführung sowie die Fitnessgeräte verbessern die Gesundheit der Bevölkerung.

Beteiligung von Anfang an

Das in der Bevölkerung vorhandene Bewusstsein für Umwelt- und Gesundheitsthemen begünstigte die Akzeptanz der ersten Maßnahmen und die Partizipation. Ausgegangen wird von der Frage: Was für einen öffentlichen Raum wollen wir? Die Bevölkerung wird schon früh in der Diagnosephase einbezogen, z.B. in Form von Stadtspaziergängen und Workshops und lokale Institutionen arbeiten mit. Die Menschen sind aufgefordert sich einzubringen, mitzuteilen wie sie die aktuelle Situation sehen und was sie brauchen. Danach werden Maßnahmen geplant und vor der Umsetzung nochmals hergezeigt. Gearbeitet wird mit Hilfe von speziellen Formularen. Auch in ärmeren Stadtteilen machen viele mit, es gibt ein Netzwerk an Nachbarschaftsvereinigungen, die Räumlichkeiten vor Ort haben und sich einbringen.

Die Ergebnisse sind zwar in den unterschiedlichen Stadtteilen ähnlich, die Menschen wünschen sich Sitzgelegenheiten, mehr Grün, Spielgeräte für die Kinder und Hundezonen. Trotzdem wird weiter beteiligt, da es nicht nur um die Auswahl der Angebote, sondern auch um die Akzeptanz der Maßnahmen geht.

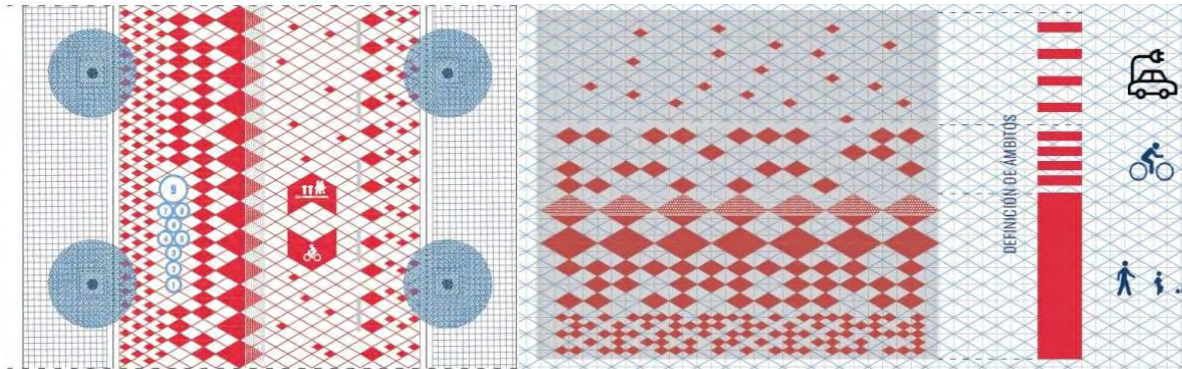
„Urbanismo tactico“ überzeugt durch rasche Verbesserungen

Manche Straßen werden dauerhaft umgebaut, in anderen zuerst mit temporären und einfachen Maßnahmen Platz für die Menschen geschaffen, um dann in einer Partizipation die endgültige Gestaltung und Ausstattung zu entwickeln. Ein Beispiel dafür ist die Plaza de Ayuntamiento, wo in der ersten Phase der Autoverkehr ausgeschlossen, die oberste Asphalt-schicht der Fahrbahn in roter Farbe erneuert und mobile Ausstattungselemente aufgestellt wurden. Dann wurde ein Partizipationsverfahren durchgeführt und ein Entwurf für eine neue Platzgestaltung mit schattenspendenden Baumpflanzungen, neuen Bodenbelägen, Wasserelementen und mehr Grünflächen erstellt.

Um dem Anspruch einer flexiblen, beweglichen und sozialen Stadtplanung gerecht zu werden, wurde ein **Handbuch zum „Urbanismo tactico“** (Leku Studio SLP, 2020) (Spanisch: taktische Stadtplanung) erarbeitet, hier sind alle Prinzipien zusammengefasst wie ein rascher und prozesshafter Umbau des öffentlichen Raumes mit begrenzten Kosten und unter Beteiligung der Bevölkerung funktionieren kann. So wird vermieden, dass teure Maßnahmenstandards über lange Zeit starre Vorgaben bilden, die nicht an aktuelle Bedürfnisse angepasst werden können. Das Handbuch zeigt ausgehend von typologischen Analysen der öffentlichen Räume prinzipielle Maßnahmen zur Eroberung des Raumes für die Menschen. Ein System aus unterschiedlichen Mustern und Farben ist Vorbild für gestalterisch wiedererkennbare und individualisierbare Bodenmarkierungen, unterschiedliche Dichten und Größen

der Farbflächen markieren unterschiedliche Nutzungen bzw. Geschwindigkeiten (vgl. Abbildung 18). Unterschiedliche Pflanztroglvariationen und Kombinationsmöglichkeiten mit Sitz- und Schattenelementen stehen für die rasche und kostengünstige Umnutzung von Straßenfreiräumen zu Verfügung. Urbanes Mobiliar, Wasserelemente und Entwurfsbeispiele zeigen die längerfristige Umsetzung der Maßnahmen.

Abbildung 18: Vorlage zum taktischen Urbanismus über Bodenmarkierungen



Quelle: Leku Studio SLP, 2020:51f

Durch das schrittweise Vorgehen kommt die Bevölkerung rasch in den Genuss der neuen Aufenthaltsqualität und anfängliche Widerstände aus Angst vor Unbekanntem legen sich meist schnell.

Umgang mit den Stellplätzen

Die größten Widerstände aus der Bevölkerung betrafen den Verlust von Stellplätzen im öffentlichen Raum. Wegfallende Stellplätze für Individualfahrzeuge werden einerseits durch vorhandene kostenpflichtige bisher leerstehende Garagenplätze kompensiert. Andererseits werden in neu errichteten Gebäuden zusätzliche Garagenplätze geschaffen. Kostenlose Stellplätze für Fahrzeuge, die von außerhalb kommen, wurden ersatzlos gestrichen. Lieferzufahrten, Halten und Laden sind jedoch überall möglich. Mittlerweile haben die Geschäftsleute die Erfahrung gemacht, dass viele Kund:innen zu Fuß kommen. Bei der Parkdauer geht die Tendenz zur Reduktion von Kurzparkplätzen und hin zu einem Angebot von Anrainerparkplätzen, die in Garagen oder auf öffentlichen Grundstücken liegen. In ärmeren Stadtteilen bietet die Stadt auch Gratisparkplätze auf stadteigenen Grundstücken, in anderen Stadtteilen wird davon ausgegangen, dass sich die Bewohner:innen Garagenplätze leisten können.

Abbildung 19: Vorher-Nachher: Plaza de rojas clemente im Arbeiterbezirk Botánico

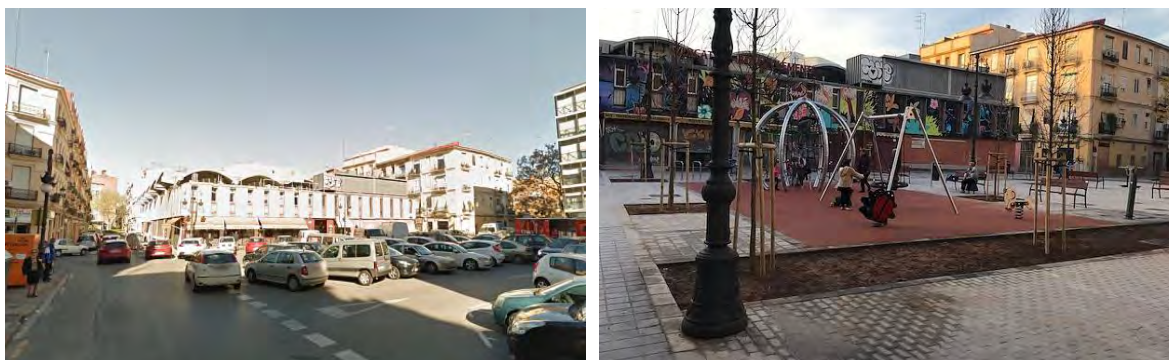


Abbildung 20: Vorher-Nachher: Plaza del Ayuntamiento, Stadtzentrum

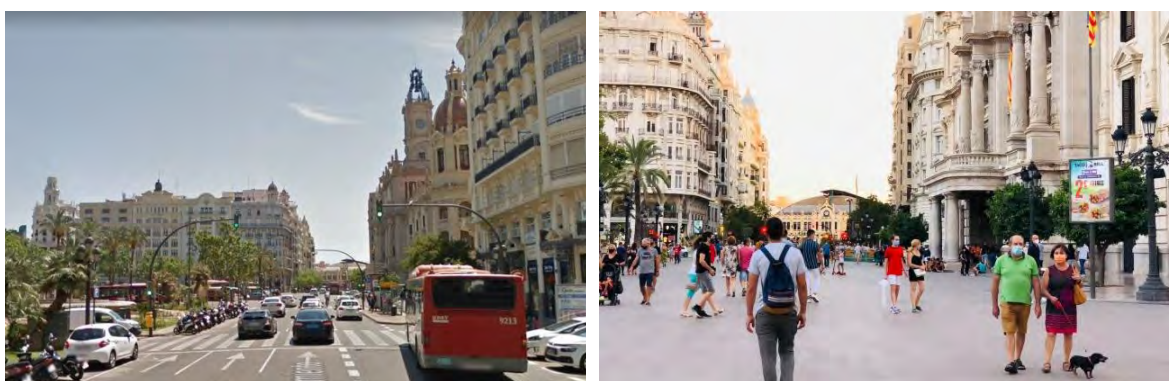


Abbildung 21: Vorher-Nachher: Calle San Pedro im Stadtteil Cabanyal



Quelle aller Bilder: Ajuntament de València, Regidoria de Desenvolupament i Renovació Urbana

5.3 Vitoria-Gasteiz: Supermanzanas⁹¹

Die Hauptstadt des Baskenlandes Vitoria (Spanisch) bzw. Gasteiz (Baskisch) hat 250.000 Einwohner:innen und liegt in der landwirtschaftlich geprägten Ebene am Rio Zadorra. Die Stadt ist sehr kompakt - die Bewohner:innen leben maximal 3 km vom Stadtzentrum entfernt. Die Klimavision war bereits durch jahrzehntelange Vorarbeit im Ökosystemmanagement vorbereitet. 1992 wurde mit der Umsetzung eines Grüngürtels um die kompakte Stadt begonnen, dieser war zu Beginn des 21. Jahrhunderts großteils umgesetzt und wird seither durch grüne Infrastruktur zu einer durchgrüneten Stadt ergänzt.

Das Thema der Mobilität wurde 2006 in umfassender Weise angegangen. In Zusammenarbeit mit der „Agencia Ecológica Urbana de Barcelona“ geleitet von Salvador Rueda, die die Idee der Supermanzanas in Anwendung auf das Raster von Cerdá in Barcelona entwickelt hatte, wurde überprüft wie und mit welchen Adaptierungen sich das System der Supermanzanas auf die städtebaulichen Strukturen von Vitoria-Gasteiz übertragen lässt. Durch die Kompaktheit, die die beiden Städte verbindet, hat der Großteil der Bevölkerung beste Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und es wurde festgestellt, dass die Stadt gut geeignet ist für die Umsetzung von Supermanzanas. Als Basis für die Umsetzung wurde 2006 im letzten Jahr der Legislaturperiode mit Unterstützung eines breiten Partizipationsprozesses ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Stadt erstellt, für das ein Commitment aller Parteien erreicht werden konnte. Nach der Wahl wurde der Aktionsplan definiert. Strukturelle Maßnahmen wie die Verkehrsreduktion und Begrünung an großen städtischen Achsen sowie eine Temporeduktion auf großteils 30km/h sollten die Umsetzung der Superblocks begleiten und ihren Weg bereiten.

Die Neustrukturierung des öffentlichen Verkehrs beinhaltete zwei neue Straßenbahnen und die 19 Buslinien wurden auf 9 reduziert, mit völlig neuer Streckenführung bei gleicher Reichweite und kürzeren Intervallen. Es war ein großer Erfolg, in 10 Jahren kam es zu einer Verdoppelung der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs und zu viel weniger Autos in der Stadt. Ein Radwegenetz wird stadtwert umgesetzt und ergänzt das neue Busnetz.

Parallel dazu wurde begonnen die Straßen umzubauen und einen Pilotsuperblock umzusetzen. Inhaltlich stützte sich die Argumentation auf ein Gegensteuern der Entwicklung bei Fußwegen (Abnahme seit 1982 von 66% auf 50%), die durch notwendige Erweiterungsprojekte noch verstärkt worden wäre, sowie auf die Kompaktheit der Stadt, die dadurch für das Unterwegssein ohne Auto gut geeignet ist. Die weitere Umsetzung erfolgt parallel an vielen Orten der Stadt gleichzeitig, es wird nicht ein Superblock nach dem anderen umgebaut, sondern teilweise nur das Verkehrssystem mit Sackgassen und Stellplatzregulation, einer Zufahrtsmöglichkeit nur für Anrainer:innen. Die Aufenthaltsqualität wird zu Beginn mit „taktischen“ Maßnahmen temporär gestaltet. 2-3 Superblocks wurden bisher total umgesetzt, 15 im Prinzip und an allen wird gearbeitet.

Umweltthemen werden in Vitoria-Gasteiz schon lange ernst genommen. Es wurde politisch zum richtigen Zeitpunkt topdown eine breit angelegte Strategie für Mobilität und öffentlichen Raum entwickelt, die von allen Parteien getragen und daher kein Wahlkampfthema wurde. Die Strategie nutzt die Vorteile der Stadt für einen nachhaltigen Mobilitätsumbau und trägt diesen konsequent und breit partizipativ durch.

⁹¹ Das Interview mit Juan Carlos Escudero, Leiter für Innovation und Information im Zentrum für Umweltstudien in Vitoria, städtische Agentur am 19.11.2020 bildet neben den angegebenen Quellen eine Grundlage für die Ausführungen.

Alle Planungsebenen ziehen am selben Strang, eine koordinierende Stelle arbeitet seit 2006 an der Verknüpfung der verschiedenen Akteur:innen in der Stadt, unterschiedlichen Verwaltungsabteilungen, stadt eigenen Betrieben, etc. von der technischen Koordination bis zur Partizipation. 2019 wurde ein Department für Mobilität und öffentlichen Raum ins Leben gerufen, das alle zuständigen Abteilungen vereint und die koordinierende Aufgabe übernimmt. Juan Carlos Escudero entwickelt nun als Leiter des Innovationsbereichs in der städtischen Agentur für Umweltstudien neue Ideen und Pilotprojekte, die von der Verwaltung weitergetragen werden.

Partizipation bei Strategie und Umsetzung

Die Bevölkerung und alle relevanten Akteur:innen waren in die Strategieentwicklung von Anfang an eingebunden. Die Kommunikationskampagne zum Mobilitätsplan beinhaltete eine grundsätzliche Diskussion der Inhalte und eine Informationskampagne zum neuen Netz des öffentlichen Verkehrs⁹².

Bei der Umsetzung von Maßnahmen in den Stadtvierteln wird wieder partizipativ gearbeitet, hier werden wie z.B. im Barrio de Coronación⁹³ Maßnahmen in Varianten vorgelegt und Priorisierungen mit der Bevölkerung erarbeitet.

Konzept der Superblocks - Schlüssel für eine neue Mobilität und den öffentlichen Raum

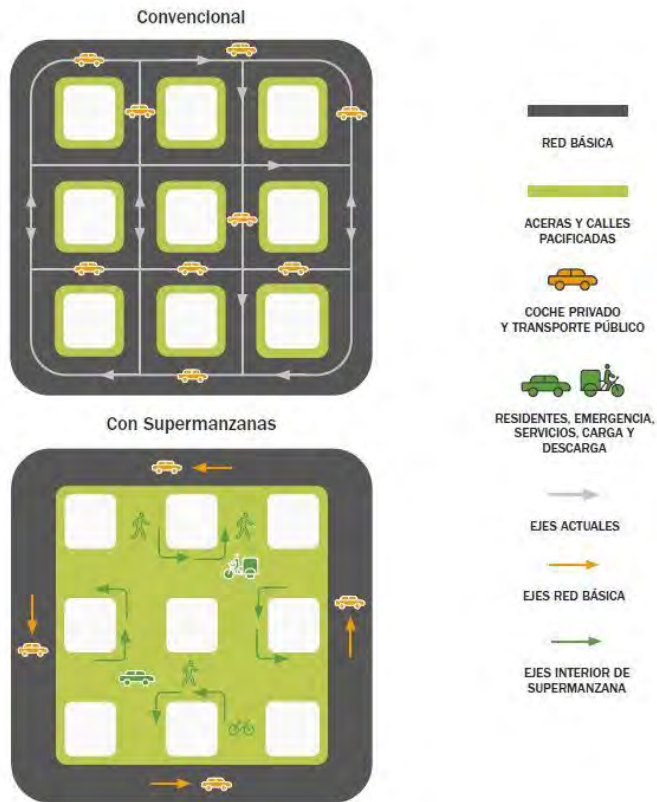
Die Superblocks basieren auf einer neuen Hierarchisierung des Straßennetzes, mehrere Baublöcke (4-12) werden zu einem Superblock zusammengefasst, an dessen Außenseite der städtische Autoverkehr zirkuliert. Innerhalb des Superblocks ist nur die Zufahrt von Anrainer:innen und Einsatzfahrzeugen mit reduzierter Geschwindigkeit gestattet. Die Durchfahrtsmöglichkeit wird durch Einbahnregelungen und Sackgassen für den Autoverkehr verhindert, Rad- und Fußverkehr haben Vorrang. Mit der Reduktion des Autoverkehrs innerhalb des Superblocks sinken auch Luftverschmutzung, Lärm und Unfallhäufigkeit und es entsteht Platz für eine Ausstattung mit Aufenthaltsangeboten wie Sitzgelegenheiten, Spielelementen und eine Begrünung.

Das System der Superblocks in Vitoria-Gasteiz erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet und sieht ein inneres und Äußeres System mit unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten vor. Innerer Superblock 30km/h Basisnetz, 10 km/h internes Netz, Äußerer Superblock 50km/h Basisnetz, 30 km/h internes Netz. Ziel ist es, dass nach der Umsetzung aller Superblocks der Autoverkehrsanteil auf 29% sinkt und der Fußwegeanteil auf 71% steigt.

⁹² 150 Freiwillige informierten die Bevölkerung einen Monat lang über neue Umstiegsrelationen, (z .B. 3 Minuten länger zu Fuß zur Station, aber 15 Minuten früher am Ziel).

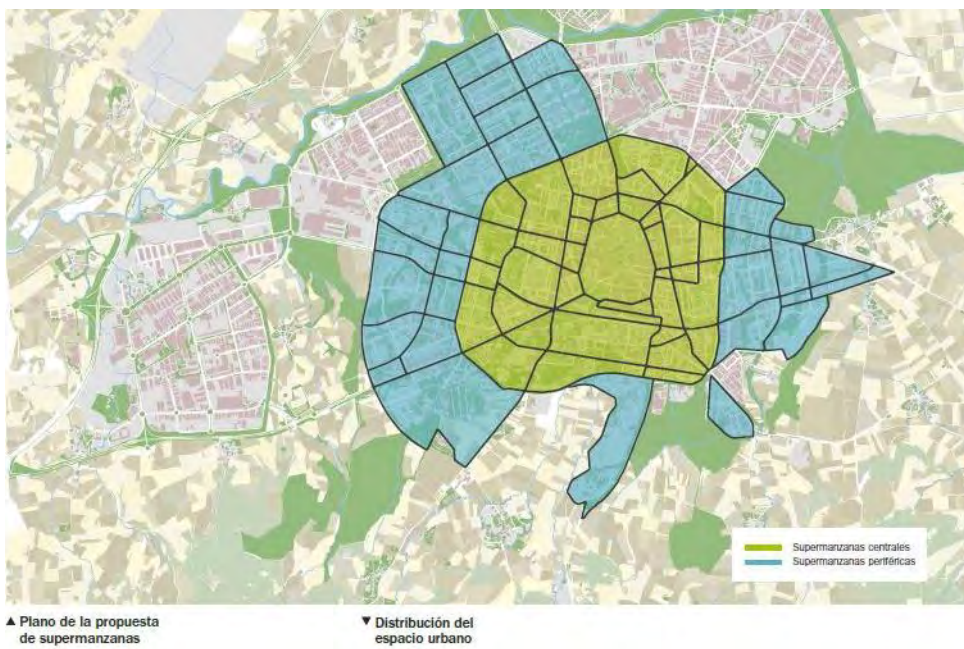
⁹³ https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/was/contenidoAction.do?uid=u429d47a_151cd43bd4d__7f0a&idioma=es (4.12.2020)

Abbildung 22: Das Prinzip der Superblocks



Quelle Marañón et al. 2020: 34

Abbildung 23: Verteilung der Superblocks in Vitoria-Gasteiz

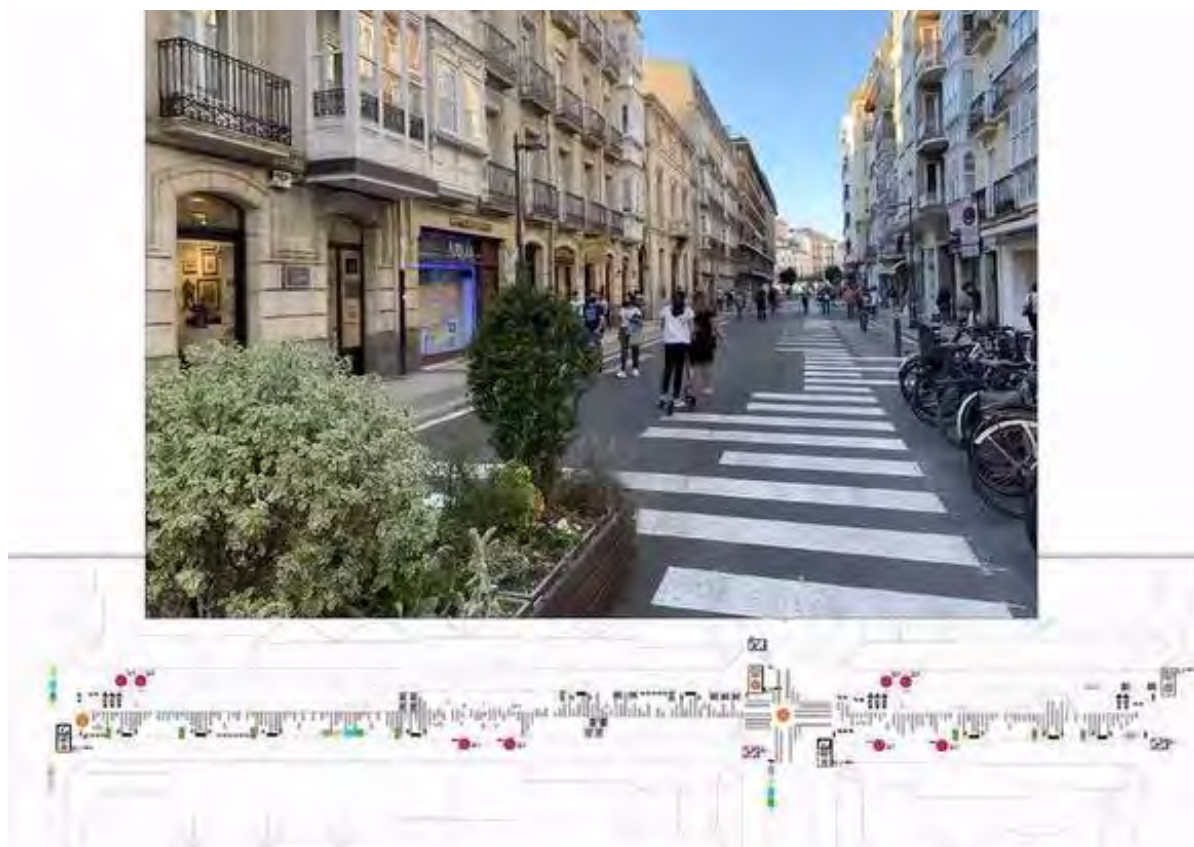


Quelle: Marañón et al. 2020: 36

Konkrete Umsetzung

Die städtebaulichen Voraussetzungen sind in den einzelnen Superblocks sehr verschieden, sowohl ihre Größe als auch die umgesetzten Maßnahmen werden individuell angepasst. Da die Querschnitte oftmals nicht die Breite des gründerzeitlichen Rasters von Barcelona aufweisen, wird mit Sperren einzelner Straßenabschnitte, Sackgassen bzw. einer Reduktion von Richtungsfahrbahnen zugunsten des Radverkehrs etc. gearbeitet. In Fußgängerzonen bleibt die Zufahrt für Anrainer:innen und Einsatzfahrzeuge und das Radfahren erlaubt. Vor allem in Nebengassen wird mit taktischen Maßnahmen gearbeitet, um Kosten zu sparen und das Verkehrskonzept des Superblocks rasch umsetzen zu können. Hier wird mit Bodenmarkierungen in dezenten Farben, mobilen Pflanztrögen und Sitzmobiliar gearbeitet.

Abbildung 24: Taktischer Urbanismus zur raschen Qualitätsverbesserung in Nebengassen



Quelle: https://docs.google.com/presentation/d/1VgzQAfRJbTioN5V12U6Q1r3d6OodQ_aD/edit#slide=id.p1

Im Pilotsuperblock wurde die Straße Sancho el Sabio von 4 Fahrspuren auf eine reduziert, eine Straßenbahnlinie fand Platz, die Gehsteige wurden wesentlich verbreitert und die Parkplätze massiv reduziert (4 Längsparkstreifen entfernt). Die angrenzenden Gassen im Superblock sind Fußgängerzonen mit Zufahrtsmöglichkeit für Anrainer:innen (siehe Abbildung 25)

Abbildung 25: Die Straße Sancho el Sabio vor und nach dem Umbau



Quelle: Marañón et al. 2020: 37

Die in Abbildung 26 gezeigte Avenida Gasteiz ist eine Hauptstraße ins Zentrum, sie grenzt direkt an den Pilotsuperblock an und gehört zum Basisnetz. Hier wurden 4 Parkspuren und eine Nebenfahrbahn entfernt, es gibt nun mehr Radstreifen und breitere Fußgänger:innen-Bereiche. Ein verrohrter Bach wurde wieder an die Oberfläche geholt, er dient der Kühlung und ist Teil eines Korridors, der den Grüngürtel am Stadtrand mit den Grünflächen innerhalb der dicht bebauten Stadt verbindet.

Abbildung 26: Ein Bachlauf mitten in der Stadt kühlt eine ehemals verkehrsdominierte Stadtachse



Quelle: Juan C. Escudero, Centro de Estudios Ambientales (CEA) Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Stellplatzpolitik

Eine neue Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt unterstützt die Umsetzungen in den einzelnen Superblocks, die Parkgebühren im Zentrum wurden verdreifacht und in vielen Bereichen der Stadt dürfen nur mehr Anrainer:innen parken. Je nach Garagenverfügbarkeit im Gebiet bleiben mehr oder nur sehr wenige Stellplätze im öffentlichen Raum erhalten. Teilweise gibt es Regelungen, die nur temporäres Parken zu bestimmten Tageszeiten gestatten. In ärmeren Stadtteilen mit wenig Garagenplätzen wird versucht mehr Stellplätze im öffentlichen Raum zu belassen. Durch die Verbesserung des Bussystems und die Verschlechterung der Stellplatzsituation kommen viel weniger Menschen von Außerhalb mit dem Auto in die Stadt.

5.4 London – Enjoy Waltham Forest⁹⁴

Waltham Forest ist ein Londoner Stadtrandbezirk mit mehreren alten Ortszentren und rund 275.000 Bewohner:innen. Der Bezirk war in den letzten Jahren sehr erfolgreich in der Umsetzung von nachhaltigem Verkehr. Der Start des Transformationsprozesses der Straßenräume geht auf einen Schwerpunkt der City of London unter dem konservativen Bürgermeister Boris Johnson zurück. London setzte sich das Ziel bis 2041⁹⁵ den Modal Split so zu verändern, dass 80% der Wege zu Fuß, mit dem Rad und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Unter Bürgermeister Sadiq Aman Khan (Labour Party) wurde dieses Ziel ab 2016 weiterverfolgt. Nachhaltiger Verkehr und vielseitig nutzbare Straßen werden in London über Programme des Mayor of London und Transport for London, das für die übergeordnete Straßen und den öffentlichen Verkehr zuständig ist, gefördert. Wichtige Förderschienen für Waltham Forest waren das Mini-Holland Programm mit einem Förderzeitraum von 2014 bis 2019 und einem Schwerpunkt zur Radverkehrsförderung in den Außenbezirken Londons und das Liveable Neighbourhoods Programm mit Bezügen zum Konzept der Healthy Streets, das 2018 startete⁹⁶. Die Bezirke sind für den Großteil ihres Straßennetzes zuständig, mit Entscheidungsstrukturen und einer eigenen Fachabteilung für ihre Straßen. Im Fall von Waltham Forest gibt es auch eine Stelle für Partizipation und Verhaltensänderung. Die Bezirke werden daher als Partner angesprochen und können sich um die Förderungen bewerben. Die besten Konzepte bekommen Unterstützung. Eine enge Zusammenarbeit von Bezirkspolitik und -verwaltung ist nötig um die Förderprogramme der Stadt bzw. von Transport for London optimal auszunutzen. Marc Bland, der mit dem lokalen Projektmanagement befasst ist, betont, dass die größten Barrieren nicht im physischen Raum liegen, sondern darin, dass die Menschen in unterschiedliche Richtungen arbeiten. Die Zusammenarbeit mit anderen Disziplinen wie der Architektur bringt neue Ideen in die Verkehrsplanung und fachlicher Austausch über das Projekt ist herausfordernd und wichtig. Er betont, dass es um die richtige Lösung geht, nicht um die leichtere, auch wenn die Umsetzung manchmal schwierig ist.

Transformation der Straßen

Waltham Forest setzt auf eine Transformation der Straßen des Bezirkes bis 2030 mit weitreichenden Veränderungen der Haltung der Menschen und der Infrastruktur. Ziel ist es das Rad als günstiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel für breitere Bevölkerungsgruppen einzuführen, insbesondere für Frauen, Migrant:innen, Familien, Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen. Kurze Autofahrten sollen durch Einschränkungen weitgehend reduziert werden. Clyde Laokes, der Bezirksvorsteher, sagt in diesem Zusammenhang „We are starting to see traffic evaporation“, und der Autobesitz im Bezirk sinkt⁹⁷. Die Straßen sollen unter den Verkehrsmitteln fair geteilt werden, dadurch entsteht eine gesunde und menschenfreundliche Stadt. Gleichzeitig unterstützen die Aktivitäten auch die Stadterneuerung von Quartieren, z.B. über die Umgestaltung von lokalen Zentren und Geschäftsstraßen. Die Ak-

⁹⁴ Das Interview mit den beiden Mitarbeitern des Bezirkes Chris Proctor (Straßenplanung, Einbeziehung der Bevölkerung seit 2016) und Marc Bland (Förderungen und Projektmanagement Mini-Holland + Liveable Neighbourhoods seit 2014) am 5.11.2020 bildet neben den angegebenen Quellen eine Grundlage für die Ausführungen.

⁹⁵ Vgl. <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-report-12.pdf> (15.3.2020): 24

⁹⁶ Vgl. Huseyin, Deniz (Ed.). Liveable Neighbourhoods 2019. London: Landor Links, <https://issuu.com/landorlinks/docs/liveable-neighbourhoods.pdf> (15.3.2021)

⁹⁷ Ebenda: 5

tivitäten werden nicht als Gentrifizierungstreiber gesehen: Viele Projekte werden parallel bearbeitet und die bessere Luft im Bezirk ist für alle gut. Und das Rad soll als kostengünstiges Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich gemacht werden.

Der Bezirk setzte auf eine attraktive und gut vermittelbare Idee und entwickelte Enjoy Waltham Forest als lokale Marke⁹⁸, die auf einen ganzheitlichen Ansatz und mehr Platz im öffentlichen Raum für die lokale Community setzte. Dadurch konnten die Mini Holland-Ziele mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils über einen gutes Radwegenetz, sichere Straßen und ergänzende Infrastruktur zum Abstellen mit einer Verbesserung der Straßen und des öffentlichen Raumes und dem Stützen der lokalen Wirtschaft verbunden werden. Später kam ergänzend der Healthy Streets Ansatz dazu, auf den im Folgenden noch ausführlicher eingegangen wird. Das Involvieren der lokalen Community ist wichtig für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Waltham Forest war sehr erfolgreich in der Umsetzung im Rahmen des Mini-Holland Programmes und erhält aktuell auch Förderungen über das Liveable Neighbourhoods Programm.

Um die Maßnahmen in Waltham Forest der unterschiedlichen Akteur:innen zu koordinieren, wurde ein Design Guide⁹⁹ erstellt, das erleichterte die rasche Umsetzung als Teil des Förderprogrammes und die Veränderung wurde sichtbar. Die umgesetzten Beispiele wiederum überzeugten Mitstreiter:innen in Verwaltung und Politik. Die Ergebnisse wurden auch in Berichten dargestellt und die gesetzte Ziele evaluiert: Die Veränderung des modal Split und der deutlich erhöhte Anteil der aktiven Mobilität, die Verbesserung der Emissionssituation wurden dadurch belegt. Die Akzeptanz bei der Bevölkerung für den Transformationsprozess konnte erreicht werden und der Bezirk erhielt Anerkennung über Preise und Exkursionen.

⁹⁸ <https://enjoywalthamforest.co.uk> (15.3.2021)

⁹⁹ Waltham Forest Mini-Holland Design Guide siehe <https://www.enjoywalthamforest.co.uk/wp-content/uploads/2015/01/Waltham-Forest-Mini-Holland-Design-Guide.pdf> (9.12.2020)

Gesunde Straßen!

Der Healthy Streets Approach, das Konzept der Gesunden Straßen wurde von Lucy Saunders entwickelt. Der 2017 im Auftrag des Londoner Bürgermeisters + Transport for London erarbeitete Guide zur Umsetzung zeigt eine Vision für ein Stadt für alle: ein faireres, grüneres, gesünderes und prosperierenderes London¹⁰⁰. Dabei stehen die Menschen und ihre Gesundheit im Zentrum aller Entscheidungen zum öffentlichen Raum, zur Planung, Pflege und Nutzung. Diese Vision für attraktive, gesunde und gut zugängliche Nachbarschaften bietet für Fachleute ein Konzept zur Orientierung und eine Herausforderung für die Planung.

Abbildung 27: Konzept der gesunden Straßen



Source: Lucy Saunders

Quelle: <https://www.healthystreets.com/what-is-healthy-streets> und <http://content.tfl.gov.uk/guide-to-the-healthy-streets-indicators.pdf>

Das Konzept arbeitet mit den zehn oben dargestellten Indikatoren und setzt an der Wahrnehmung der Menschen an, die die Straßen nutzen. Diese Indikatoren stehen zueinander in Wechselwirkung.

Die beiden Hauptindikatoren für gesunde und inclusive Straßen

- Jede:r ist willkommen!
- Menschen wählen zu gehen, Rad zu fahren und den ÖV zu nutzen

werden durch die acht weiteren Indikatoren ergänzt:

- Leichte Querbarkeit
- Schatten und Schutz

¹⁰⁰ Siehe Guide to Healthy Streets Indicators (2017), <http://content.tfl.gov.uk/guide-to-the-healthy-streets-indicators.pdf> (9.12.2020)

- Orte zum Stehenbleiben und Rasten
- Nicht zu laut
- Sicher fühlen
- Dinge zu sehen und zu tun
- Entspannt fühlen
- Saubere Luft

Der Guide enthält Fragen zu den Indikatoren, die helfen zu beurteilen wie gut die Performance einer Straße ist. Er stellt gute Beispiele vor und hat einen Fokus auf mögliche Verbesserungen in jeweils unterschiedlichen Straßentypen. Die Vorschläge reichen von Bäumen und Aufenthaltsangeboten, zu einer andere Nutzung der Straßen mit weniger Autoverkehr und vielseitigen Lebensräumen. Der Healthy Streets Approach ist ein ganzheitlicher Ansatz mit dem Ziel möglichst viele der Punkte in konkreten Projekten umzusetzen.

Einen Stadtklimaschwerpunkt hat der Indikator Schatten und Schutz¹⁰¹. Er verweist darauf, dass aktive Mobilität und Aufenthalt im Straßenraum durch starke Winde, Starkregen und Hitze beeinträchtigt sein können. Entwässerung und Versickerung in Grünflächen können kühlen und die Wirkung von Starkregenereignissen mindern. Schatten und Unterstände werden durch die Klimaveränderung noch wichtiger: Schatten ist insbesondere in Aufenthaltsbereichen wichtig, bietet der öffentliche Raum Schutz bei Regenfällen und vor Wind? Spenden die Baumarten Schatten im Sommer und lassen sie im Winter das Sonnenlicht durch? Bieten Gebäude und Haltestellen Schutz oder verstärken sie ein unangenehmes Mikroklima und Windgeschwindigkeiten?

Enjoy Wathäm Forest und das Healthy Streets Concept sind zentrale Ideen, die als gemeinsame Vision die Basis für die Zusammenarbeit an der Straßentransformation bilden.

Kommunikation und Partizipation

Der Bezirk setzte bei seiner Kommunikation mit der Bevölkerung auf eine neue langfristige Struktur mit einem digitalen Schwerpunkt mit einer Homepage und Links mit Information zu Projekten sowie dem Online-Beteiligungstool „Commonplace“, das Inputs zu Orten und Feedback zu Projekten für alle sichtbar macht. Das bietet neue Diskussionsmöglichkeiten und eine übersichtliche Grundlage für Planungen. Parallel dazu gibt es eine große Bandbreite von Angeboten: Bei konkreten Vorhaben sind auch Inputs auf Papier möglich, es gibt Planungsworkshops, Erhebungen in den Straßen, Information direkt im Quartier (Drop in Sessions, Door Knocking) und Konsultationen. Semi-temporale Interventionen bzw. Trials dienen dazu neue Verkehrsorganisationen auszuprobieren, bevor alles gebaut ist. Dadurch können Anregungen aus der lokalen Gemeinschaft vor dem Umbau aufgenommen werden. Darüber hinaus werden ergänzende Maßnahmen angeboten, wie z. B. Fahrradkurse für Migrantinnen und Schulkinder, gemeinsame Radausflüge mit Familien, Reparaturworkshops, Veränderung der Sprache.

Für jedes Mini-Holland Projektgebiet gab es einen mehrstufigen Beteiligungsprozess von 6-9 Monaten, um mehr Menschen im Veränderungsprozess mitzunehmen. Widerstand gegen die Veränderungen wird als OK und normal gesehen, da es zu Verkehrseinschränkungen kommt. Deshalb ist es wichtig die guten Angebote im öffentlichen Raum zu kommunizieren und konkrete Lösungen mit den Anrainer:innen zu entwickeln.

¹⁰¹ Ebenda: 24-25

Umgang mit Stellplätzen

Waltham Forest setzt bei der Transformation der Straßen beim Fließverkehr an. Rad- und Fußverkehr werden systematisch über ein gutes Netz, gute Querungsangebote, gute Radabstellangebote und Aufenthaltsqualität am Weg gefördert. Stellplätze werden vor allem in Ortszentren, Geschäftsstraßen und im Bereich von Quartiersplätzen bzw. Pocket Parks weggenommen. In den Nebengassen gibt es zwar weniger Durchfahrtsverkehr, aber weiterhin eine ähnlich große Anzahl von Stellplätzen. Die Stellplätze im öffentlichen Raum sind über eine Gebühr für Bewohner:innen und fallweise als Kurzparkplätze nutzbar. Für Pendler:innen sind diese kontrollierten Parkzonen nicht verfügbar.

Synergien nutzen

Für eine breite Umsetzung der Transformation der Straßen ist es wichtig Synergien mit anderen anstehenden Projekten herzustellen. Die Zusammenarbeit kann als Katalysator für mehr Platz für Fuß- und Radverkehr und Aufenthalt bei laufenden Projekten wirken. Ein beim Interview genanntes Beispiel dafür ist eine Brücke, die als modaler Filter zur Verkehrsreduktion eingesetzt wurde. Die anstehende Brückensanierung war aufgrund der Sperre für den Autoverkehr deutlich kostengünstiger, gleichzeitig entstand ein nutzbarer Straßenraum für Fuß- und Radverkehr. Auch im Straßenquerschnitt besteht bei Sanierungen Einsparungspotential: Aufgrund unterschiedlicher Belagsanforderungen ist eine Verringerung der Fahrbahnbreite für den Autoverkehr billiger als sie zu verbreitern. Gleichzeitig entsteht Platz für Rad, Fußgänger:innen, Grün und Aufenthalt. In diesen Bereichen kann durch Schotterbeläge, wiederverwendetes Pflaster oder Klinkerbeläge¹⁰² oder auch Betonsteinpflaster günstiger, gut nutzbarer öffentlicher Raum entstehen. In der Erhaltung und Pflege kann die neue Ausstattung mehr Kosten verursachen, hier hat die Zusammenarbeit mit der lokalen Community ein Potential für Synergien.

Breite Umsetzung

Die Quartiere sind ein zentraler Ansatzpunkt mit neuen Straßenquerschnitten von Hauptstraßen und der Umgestaltung von großen Kreuzungen, dabei wird auf gute Rad- und Fußgängerverbindungen geachtet. Mehrere Geschäftsstraßen wurden mit neuen Belägen, Bäumen und Sitzmöbeln gestaltet. Sie erhielten eine neue Verkehrsorganisation mit weniger Autoverkehr oder fallweise auch zeitlich begrenzten Sperren (z.B. Fahrverbot unter Tags), parallel dazu wurden gute Angebote fürs Radfahren, Gehen und für den öffentlichen Verkehr vorgesehen. In den Nebenstraßen setzte Waltham Forest auf punktuelle Interventionen zur Verringerung und Verlangsamung (20 mph) des motorisierten Fließverkehrs. Modale Filter werden eingesetzt, die angrenzend an Kreuzungen Gassen mit Sperren für den Autoverkehr versehen, für den Fuß- und Radverkehr bleibt die Durchlässigkeit. Sperren über autofreie Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität (z.B. bei Schulen, Geschäften, Kirchen, Moscheen) wurden dort umgesetzt wo es ein räumliches Potential gibt. Platzsparende und kostengünstige Lösungen für modale Filter sind Poller oder Pflanzelemente. Mit dem Auto ist dadurch innerhalb der Quartiere nur noch eine Zufahrt möglich und es entstehen flächig gute, sichere Fuß- und Radverbindungen innerhalb und zwischen den Quartieren.

Bis Ende 2020 wurden über 200 Kreuzungen umgebaut, über 50 Modale Filter umgesetzt, das Radnetz und die -abstellangebote verdichtet und es gibt im Straßenraum mehr Grün mit über 700 neu gepflanzten Bäumen, Gemeinschaftsbeeten und 20 neuen Pocket Parks bzw. Quartiersplätzen.

¹⁰² Klinkersteine sind bei hoher Temperatur gebrannte Ziegelsteine, die in anderen Ländern zu den Standardbelägen zählen - auch im öffentlichen Raum.

Abbildung 28: Die Fotos zeigen mehrere Straßen vor und nach der Transformation

Quelle: Präsentation beim Interview mit Chris Proctor und Marc Bland

5.5 Resümee

Wie diese vier Good Practice Beispiele zeigen, ist eine klimagerechte Transformation der Bestandsstadt umsetzbar. Die vier Städte – London, Paris, Valencia und Vitoria-Gasteiz – nehmen eine Vorreiterrolle in Europa ein und jede Stadt verfolgt dabei ihre spezifischen Schwerpunkte und Wege. Neben fachlich fundierten Zugängen verfügen alle über ein Gesamtkonzept und setzen auf eine breite Zusammenarbeit der Entscheidungsträger:innen und auf die Einbeziehung der in der Stadt lebenden Menschen.

Der Vergleich zeigt verbindende Faktoren für einen gelingenden Transformationsprozess.

Die Städte haben eine Vision für ihre zukünftige Stadt entwickelt und kommunizieren mit den Menschen der Stadt über attraktive Ideen: Gesunde Straßen, die 15-Minuten Stadt oder die Stadt der Plätze sind Konzepte, die leicht verständlich die Vorteile des Transformationsprozesses darstellen.

Die vier Städte verfolgen in der Politik und Verwaltung klare Strategien zur systematischen Reduktion des motorisierten Verkehrs, für Entsiegelung und mehr Grün. Neben Strategiekonzepten sind auch Planungsdokumente wichtig wie neue Mobilitätspläne, Stellplatzenerhebungen, Radwegenetze, Einbautenerhebungen, Baumpotentialkarten oder Planungshandbücher.

Die Umsetzung erfolgt in allen Städten flächendeckend, über leistbare Maßnahmen in ganzen Stadtteilen bzw. der ganzen Stadt. Es werden nicht punktuell einzelne Nachbarschaften über teure Umbauten aufgewertet. Gute Lebensbedingungen überall wirken gegen Gentrifizierungstendenzen in einzelnen Nachbarschaften.

Eine breite Einbeziehung der Bevölkerung verbindet die vorgestellten Beispiele. Ein Mix an Zugängen ist wichtig um unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu erreichen. Partizipation kann beispielsweise über digitale Plattformen erfolgen, über ein partizipatives Budget, über aufsuchende Stadtteilarbeit oder Mobilitätstrainings. Konflikte werden als Teil des Prozesses gesehen und offen diskutiert.

6. ÖFFENTLICHEN RAUM IN DICHTEN VIERTELN DER BESTANDSSTADT NEU DENKEN

Ein Neudenken und eine Neuaufteilung des Wiener Straßenraumes stehen an, eine Vision gegen Kühlearmut, für zukunftsweisende Mobilität und eine Stadt in der wir unseren „Raum anders einrichten“: als dreidimensionalen Raum mit Boden, Oberflächen, Luft und Wasser, mit neuen Zonierungen, Ausstattungs- und Aufteilungsprinzipien und innovativen Typologien. Damit kann Platz entstehen für Begrünungen, Baumpflanzungen und Mikrofreiräume als Maßnahmen gegen die zunehmende Hitze in der Stadt. Besonders in innerstädtischen Lagen wo Menschen mit geringeren Einkommen leben wird dadurch Kühle möglich: für Berufstätige, die körperlich arbeiten, für Kinder und auch ältere Menschen, die besonders von Hitzeerscheinungen betroffen sind. Ein Mobilitätskonzept sowie ein Flächenentsiegelungskonzept sind dabei wichtig, aber auch Spiel-, Bewegungs- und Erholungsflächen im öffentlichen Raum, die im Alltag für alle offen zugänglich sind.

Diese Vision baut auf der Analyse der oben vorgestellten internationalen Beispiele für Transformationsprozesse von Straßenräumen auf. Vor dem Hintergrund der Wiener Ausgangssituation wurden innovative Ansätze, Irritationen, Barrieren und Brüche in einem transdisziplinären Brainstorming gesammelt, strukturiert und in eine Klimavision sowie in typologische Straßenquerschnitte und Quartiersgrundrisse übersetzt. Der Konkretisierung wurden die in Kapitel 3.2 und 3.3 genauer beschriebenen Wiener Beispiele in Favoriten und der Brigittenau zugrunde gelegt. Das gilt einerseits für die typologischen Straßenquerschnitte der Wiener Klimastraßen in Kapitel 6.2 und andererseits auch für die flächige Umsetzung in Kapitel 6.3.

6.1 Wien 2050: Klimavision - Grundrecht auf gute Lebensqualität in der gesamten Stadt!

Wien ist 2050 ein angenehmer Lebensort, die Luft ist auch im Hochsommer frisch und sauber, in Gebäuden und auf täglichen Wegen. Dafür war es notwendig im Sommer die Temperatur im Stadtteil zu senken, in den Wohnungen, Arbeitsorten und im öffentlichen Raum, über eine reduzierte Erwärmung am Tag und eine raschere Abkühlung in der Nacht. Wasserhaushalt, Durchgrünung, Durchlüftung und Beschattung spielen dabei eine zentrale Rolle. Frische Luft kann vom Wienerwald und der Donau über Grünzüge und durchlässig bepflanzte Straßen bis in dichtere Innenstadtquartiere strömen. Wasserdurchlässige Oberflächen verringern den Oberflächenabfluss und verbinden zum im Boden gespeicherten Wasser, dadurch wird die Verdunstung erhöht und die Stadt gekühlt. Pflanzen intensivieren diese Wirkung, sie beschatten darüber hinaus über den Boden und heizen sich weniger stark auf wie befestigte Flächen und Gebäude. Deshalb hat die Stadt Wien ihre Straßen und Plätze in den letzten Jahren verändert: Überall in der Stadt gibt es attraktive und sichere Geh- und Radwege. Sie haben eine komfortable Breite und führen durch begrünte Straßen. Über diese Wege sind von allen Punkten der Stadt auch für Kinder und ältere Menschen in 15 Minuten kühle Orte wie Parks, luftige, beschattete Plätze oder Naturräume erreichbar. Sitzmöbel, Wasser-, Bewegungs- und Spielangebote finden sich in den Straßen und an den kühlen Orten. Für weitere Wege gibt es grüne Routen zum Wandern, Laufen und Radfahren – oder es wird der gut ausgebaute, leistbare öffentliche Verkehr genutzt. Durch den hohen Anteil der aktiven Mobilität hat die Luftverschmutzung und der Lärm im Stadtgebiet abgenommen und sind nicht mehr höher als in der Umgebung. Die versiegelten Fahrbahnen machen nur

noch einen kleinen Teil des öffentlichen Raumes aus. Autos können zufahren und das Abstellen von Autos auf Straßen ist kurz möglich, dauerhafte Stellplätze im öffentlichen Raum gibt es für mobilitätsseingeschränkte Menschen.

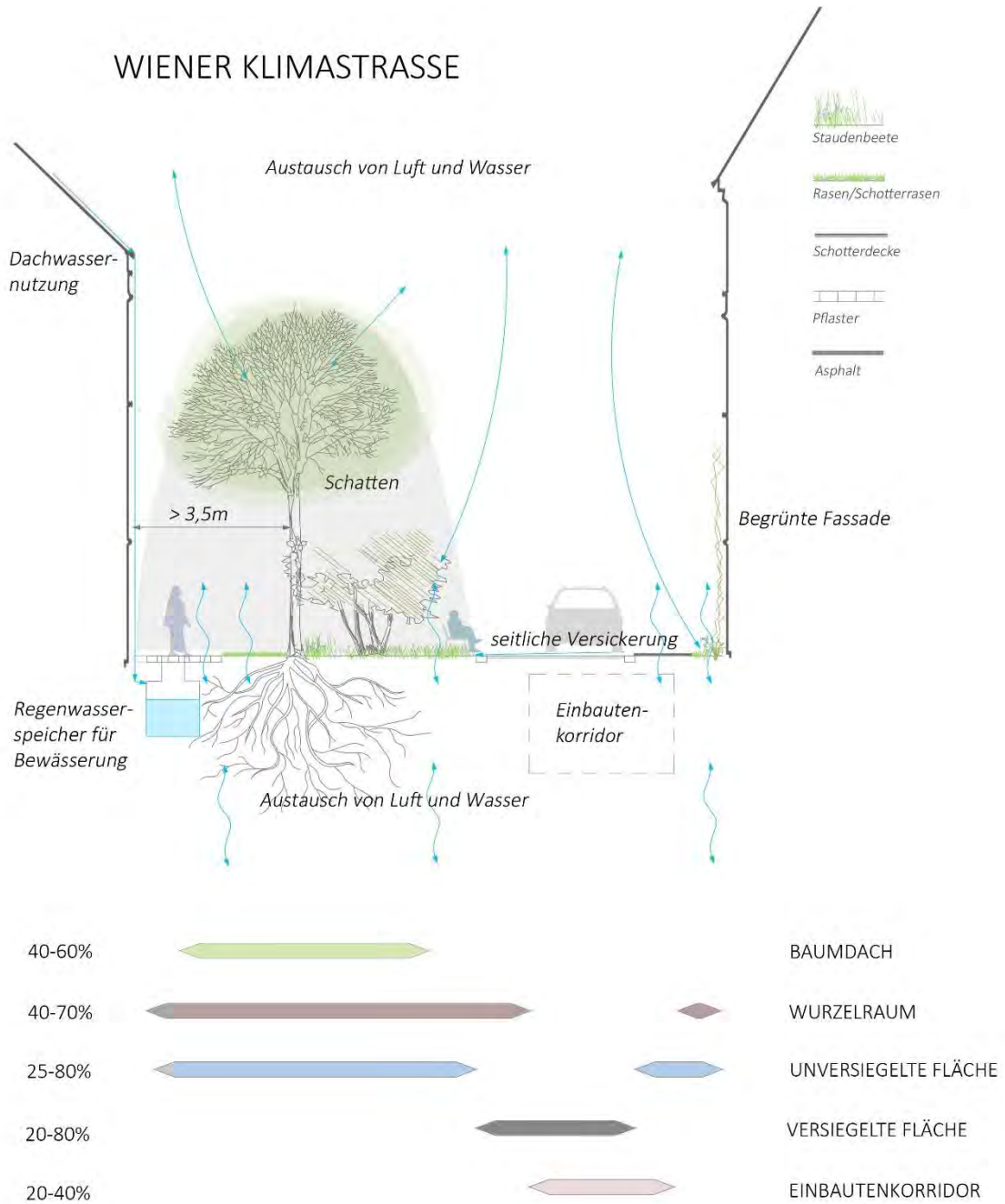
Die Stadt hat diese Veränderungsprozesse im öffentlichen Raum gemeinsam mit den Wiener:innen auf den Weg gebracht. Der Transformationsprozess wird von der Leitstelle Wien 2050 koordiniert, wo Partizipationsexpert:innen mit unterschiedlichen Methoden mit der Bevölkerung zusammenarbeiten. Die Anliegen der Wiener:innen werden dadurch sichtbar und sind zentraler Bestandteil in der Umsetzung. Die breit angelegte Beteiligung startete in den besonders von urbaner Hitze betroffenen Gebieten und bezieht unterschiedliche Gruppen in den Veränderungsprozess ein. So bringen auch Mädchen und Buben, ältere Menschen, Arbeiter:innen, verschiedene ethnische Communities und mobilitätseingeschränkte Menschen ihre Ideen ein. Zu Beginn gab es Skepsis von Seiten der Wiener:innen, da viele ihr Grätzl so behalten wollten, wie sie es gewohnt waren. Die Klimastrategie wurde über die Diskussionen in den Nachbarschaften und die temporären Installationen verständlich. Heute sehen viele Wiener:innen die öffentlichen Räume als ihre Lebensräume und bringen ihre Ideen auf der Klimaplattform ein. Im Rahmen des partizipativen Budgets werden die besten, wichtigsten Projekte ausgesucht und dann rasch umgesetzt. Jedes Grätzl ist stolz auf seine Klimaprojekte!

6.2 Neue Straßenquerschnitte für Wien

Um die Klimavision planerisch zu konkretisieren, wurden typologische Straßenquerschnitte für neue Wiener Klimastraßen in Gründerzeitvierteln erarbeitet, mit Bezugnahme auf die für Wien typischen, im internationalen Vergleich eher schmalen Querschnittsbreiten (15 bis 23 m). Zu Beginn wird das Prinzip der Wiener Klimastraße vorgestellt. Darauf aufbauend schließen fünf transformierte typologische Querschnitte für unterschiedliche Straßentypen im Wiener Gründerzeitraster an. Dabei wird das Freiraumpotential des vorhandenen Straßenraumes in klassischen Wiener Gründerzeitquartieren neu interpretiert um die Klimaresilienz der Quartiere zu erhöhen. Hitzeinseln können vermieden werden und es entstehen zusätzliche auch im Sommer gut nutzbare wohnungsnaher Freiräume für die Menschen in dicht bebauten Stadtteilen.

Im Rahmen der Umsetzung der Wiener Klimastraße (vgl. Abbildung 29) sollte möglichst jede Straße Bäume erhalten, die mit Kronenschluss gepflanzt werden. Je nach Gesamtbreite und Nutzung sind dies eine oder zwei Baumreihen, mit Priorität auf der sonnigeren Seite, um möglichst gut zu kühlen. Der Kronenschluss auf einer Seite oder in einem asymmetrischen Querschnitt mittig ist der Pflanzung von Einzelbäumen an beiden Straßenseiten vorzuziehen. So entstehen schattige Aufenthalts- und Bewegungsbereiche auf gut der Hälfte des Querschnittes, die Bäume ermöglichen einen ausgedehnten Austausch von Luft und Wasser zwischen dem Boden und den Luftschichten über den Dächern der Stadt. Bodengebundene Fassadenbegrünungen haben einen ähnlichen Effekt und ergänzen die Baumreihen in ihrer Wirkung.

Abbildung 29: Der Prinzipquerschnitt der Wiener Klimastraße zeigt den transformierten Querschnitt mit den unterschiedlichen Handlungsebenen und Bezügen zu Stoffkreisläufen



Quelle: tilia 2022






Die Bodenbeläge sind zu einem großen Teil unversiegelt bzw. wo nötig teilversiegelt ausgeführt. Das können Pflanzflächen mit Stauden und Sträuchern sein, Wiese, Rasen- oder Schotterrasenflächen, wassergebundenen Wegedecken für Sitzplätze, Spielflächen und Nebenwege, Holzdecks für Sitzplätze oder Gastgärten und Pflasterflächen mit ungebundenen Tragschichten für barrierefreie Aufenthaltsbereiche und Gehwege, Zufahrten und Parkplätze.

Versiegelte Bereiche beschränken sich auf die Fahrbahn, fallweise sind auch Hauszufahrten, Sitzplätze und Gehwege in undurchlässigen Belägen ausgeführt. Asphaltierte Flächen machen nur noch einen geringen Anteil am Straßenquerschnitt aus.

Unter der Oberfläche ist viel Platz für Wurzelraum, dieser liegt unter den unversiegelten Oberflächen und kann bei Bedarf auch unter befestigten Flächen im Schwammstadtprinzip ausgeführt werden. Die Einbauten sind, wo immer das möglich ist, auf einer Straßenseite in einem Einbautenkorridor verlegt. In unterirdischen Zisternen gespeichertes Dachwasser wird für die Bewässerung der Pflanzflächen im Straßenraum verwendet. Regenwasser von befestigten Oberflächen wird bei Nebenstraßen seitlich in den Pflanzflächen versickert und kühlt im Sommer durch Verdunstung zusätzlich den Straßenraum.

In Zusammenhang mit der Straßenbreite, den Mobilitätsanforderungen und den angrenzenden Nutzungen werden für die Wiener Klimastraße unterschiedliche Straßentypologien vorgeschlagen. Die unterschiedlichen Typen werden im Folgenden vorgestellt. Sie sind nach Straßenbreite und dem Ausmaß der Entsiegelung und Begrünung gereiht.

Abbildung 30: Die Tabelle bietet einen Überblick zu den Typologien der Wiener Klimastraße

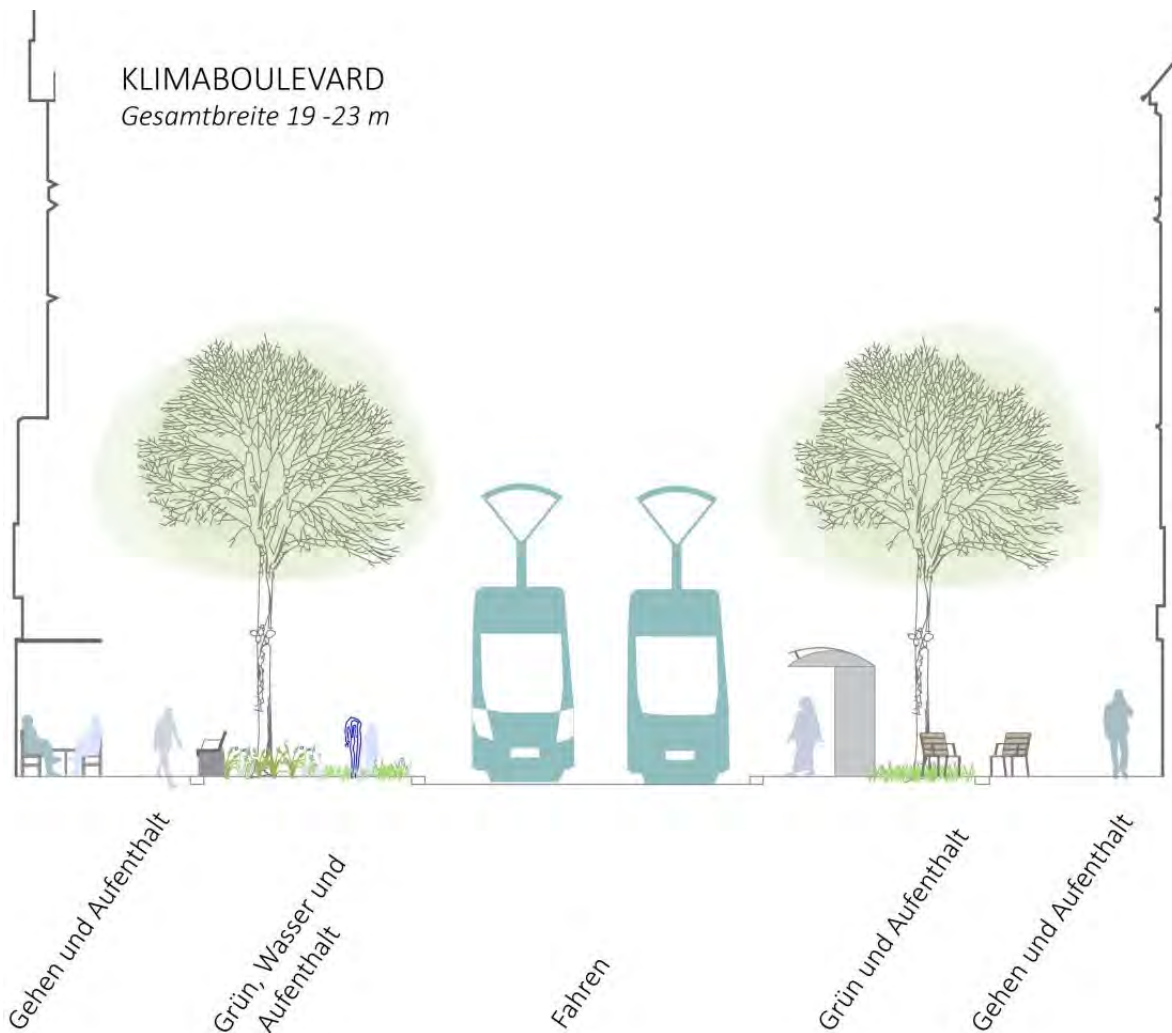
TYP Wiener Klimastraße	Prinzipschnitt	Hauptmerkmale	Verkehrsorganisation	Vision
Klimaboulevard		19-23 Meter Querschnitt, mindestens 30% unversiegelte, kühlendes Baumdach, breite Fußgänger*innenbereiche mit Angeboten für Aufenthalt und wegbegleitendes Spiel, Platz für Gastronomie und Verkauf, belebte Erdgeschossebenen	Gehen, öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Lieferverkehr: Fußgängerzone, Tempo 30, Begegnungszone	Belebter und kühler Versorgungs- und Begegnungsort im Stadtteil
Stadtstraße mit zukunftsfähigem Verkehr		19-23 Meter Querschnitt, mindestens 20% unversiegelte, kühlendes Baumdach, breite Gehsteige und bepflanzte Baumstreifen mit punktuellen Aufenthaltsangeboten	Gehen, stadtwoite Erschließung für PKW und LKW, öffentlicher Verkehr, übergeordneter Radverkehr: Tempo 50 oder 30	Zukunftsfähiger Verkehr erschließt die Stadt
Grüne Klimastraße		15-19 Meter Querschnitt, mindestens 75% unversiegelte Fläche, kühlende Vegetation, Wasserelemente, Spiel- und Aufenthaltsangebote, Teil von Grünachsen, Lebensraum für Tiere, parkartige Gestaltung	Gehen und Radfahren, motorisierter Fahrverkehr beschränkt auf Zufahrt Berechtigter: Wohnstraße, Fußgängerzone	Naturnahe Adern verbinden Grünräume über kühle Fußwege in der Stadt
Urbane Klimastraße		15-19 Meter Querschnitt, mindestens 50% unversiegelte Fläche, kühlende Bäume und Wasserelemente, Aufenthaltsangebote für Begegnung, Spiel, Rasten und Platz für Gastronomie und Verkauf, platzartige Gestaltung	Gehen und Radfahren, motorisierter Fahrverkehr beschränkt auf Zufahrt Berechtigter: Begegnungszone, Wohnstraße, FuZo	Grüne urbane Treffpunkte vor öffentlichen Gebäuden und Institutionen
Grätzlstraße mit zukunftsfähigem Verkehr		15-19 Meter Querschnitt, mindestens 30% unversiegelte, Bäume zumindest auf einer Straßenseite oder mittig, Angebote für kurzen Aufenthalt und wegbegleitendes Spiel	Gehen und Radfahren, Erschließung des Grätzls für PKW und LKW, Durchfahrt durchs Grätzl über Einbahnführungen verhindert: Begegnungszone, Tempo 30	Das Straßennetz des Grätzls als Ort für tägliche Wege und Kontakte in der Nachbarschaft

Quelle: tilia 2022

6.2.1 Klimaboulevard

Der Klimaboulevard ist eine Straße mit mindestens 30% unversiegelter Fläche und einem breiten Baumdach durch eine Allee. Breite Fußgänger:innenbereiche begleiten die belebten Erdgeschoßzonen mit viel Infrastruktur. Hier gibt es Angebote für Aufenthalt, urbanes, weg-begleitendes Spiel, Gastronomie und Handel unter dem kühlenden Baumdach. Öffentliche Verkehrsmittel und Radverkehr erschließen die Straße, Lieferverkehr ist in Zusammenhang mit den Erdgeschoßnutzungen möglich, Lieferparkplätze können in den Seitengassen Platz finden, manchmal auch in der Straße.

Abbildung 31: Der Straßentyp Klimaboulevard eignet sich besonders für Geschäftsstraßen.



Quelle: tilia 2022

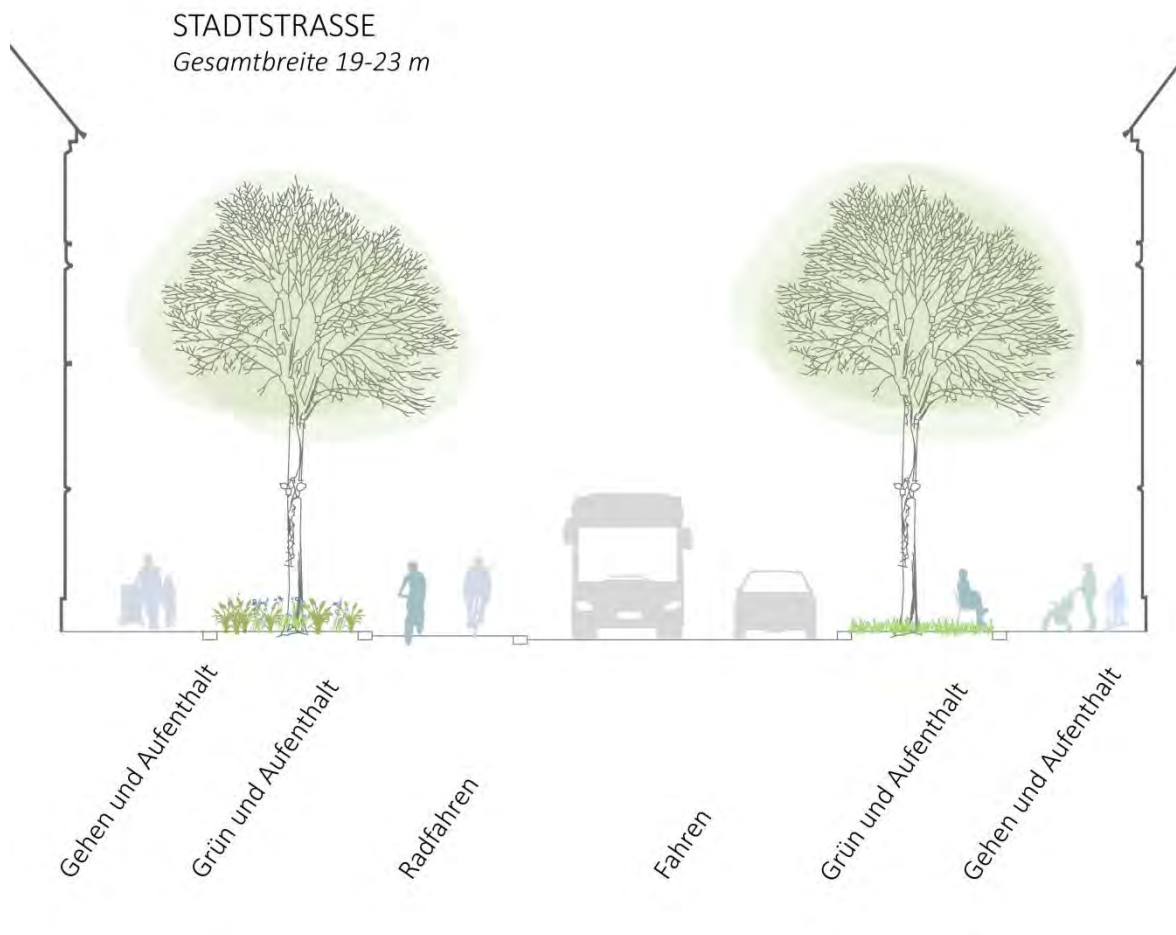
Dieser Straßentyp eignet sich besonders für Geschäftsstraßen ab einer Gesamtbreite von 19 m mit Infrastruktur im Erdgeschoß und Straßen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere Straßenbahnen. Als mögliche Verkehrsregelungen kommen eine Begegnungszone, Fußgängerzone oder Tempo 30 in Frage. Um eine möglichst ungestörte Querung von Seit-

engassen zu gewährleisten, sind die Gehsteige entlang des Klimaboulevards erhöht durchgezogen. In zahlreichen Seitengassen gibt es kaum mehr Autoverkehr, da sie als Sackgassen ausgeführt sind.

6.2.2 Stadtstraße mit zukunftsfähigem Verkehr

Dieser Straßentyp dient der stadtweiten Erschließung für den öffentlichen Verkehr, für PKWs und Lieferverkehr. Es gibt oft zwei Fahrspuren, der übergeordnete Radverkehr wird hier auf eigener Radinfrastruktur geführt. Zumindest 20% des Querschnittes sind bepflanzte unversiegelte Fläche mit Bäumen, die den Zufussgehenden auf den breiten Gehsteigen an heißen Tagen Schatten spenden. Eigenständige Gleistrassen können begrünt ausgeführt werden. Zwischen Gehsteig und Fahrbahn gibt es fallweise Stellplätze und Angebote für kurzen Aufenthalt.

Abbildung 32: Der Straßentyp der Stadtstraße spielt eine wichtige Rolle für die Erschließung. Er nimmt den stadtweiten motorisierten Verkehr auf.



Quelle: tilia 2022

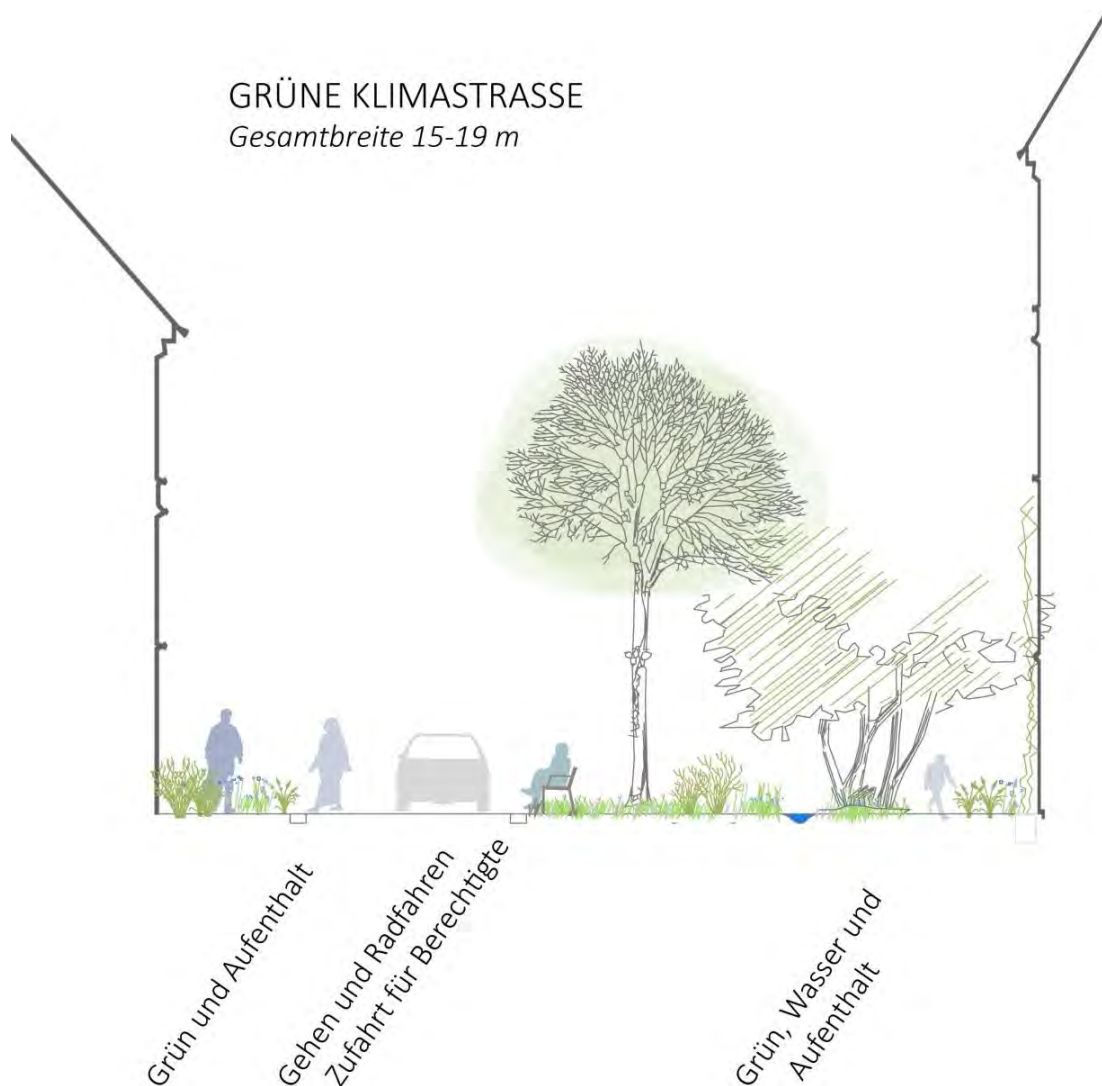
Durch den höheren Autoverkehrsanteil sind breite Gehsteige und bepflanzte Baumstreifen besonders wichtig, um auch hier eine gute Nutzungsqualität zu gewährleisten. Stadtstraßen

sind ab einer Gesamtbreite von 19 m möglich, breitere Querschnitte erleichtern es, Aufenthaltsqualitäten, Begrünung und Verkehrserfordernisse gut unterzubringen. Der fließende Verkehr kann mit Tempo 50 oder Tempo 30 geführt werden.

6.2.3 Grüne Klimastraße

Die Grüne Klimastraße bringt einen neuen Straßentyp in die Stadt, der ein Maximum an wasser- und luftdurchlässiger und bepflanzter Oberfläche umsetzt und einen hohen Grad an Kühle an heißen Sommertagen gewährleistet.

Abbildung 33: Der Straßentyp grüne Klimastraße ist Teil des übergeordneten Fußwegenetzes und bietet neue, kühle Aufenthaltsräume in Nebenstraßen in dicht bebauten Grätzln mit vorrangiger Wohnnutzung.



Quelle: tilia 2022

Die versiegelte, befahrbare Fläche wird auf ein Minimum von 3,5 Metern beschränkt, hier ist die langsame Zufahrt für berechtigte Anrainer:innen, Einsatzfahrzeuge, etc. und das Fahren mit dem Rad möglich. Die Fortbewegung in dieser Straße findet hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad statt. Die begrünten und unversiegelten Flächen nehmen mindestens 75%

des Querschnittes ein. Hier gibt es Wildstaudenbeete, Blumenwiesen, Kräuterrasen, Feucht- und Trockenbiotope, Bäume und Sträucher, sie dienen als Unterschlupf für Tiere, die in der Stadt leben. Es gibt Wege mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen wie wassergebundene Decken, Schotterrasen oder Pflasterbeläge mit ungebundenen Tragschichten. Die Grünflächen bieten Aufenthaltsmöglichkeiten zum Genuss von Natur und Kühle. Als besondere Nutzungen sind punktuell auch Gemeinschaftsgärten, Naturspielplätze, Therapiegärten und botanische Lehrpfade im Straßenraum denkbar.

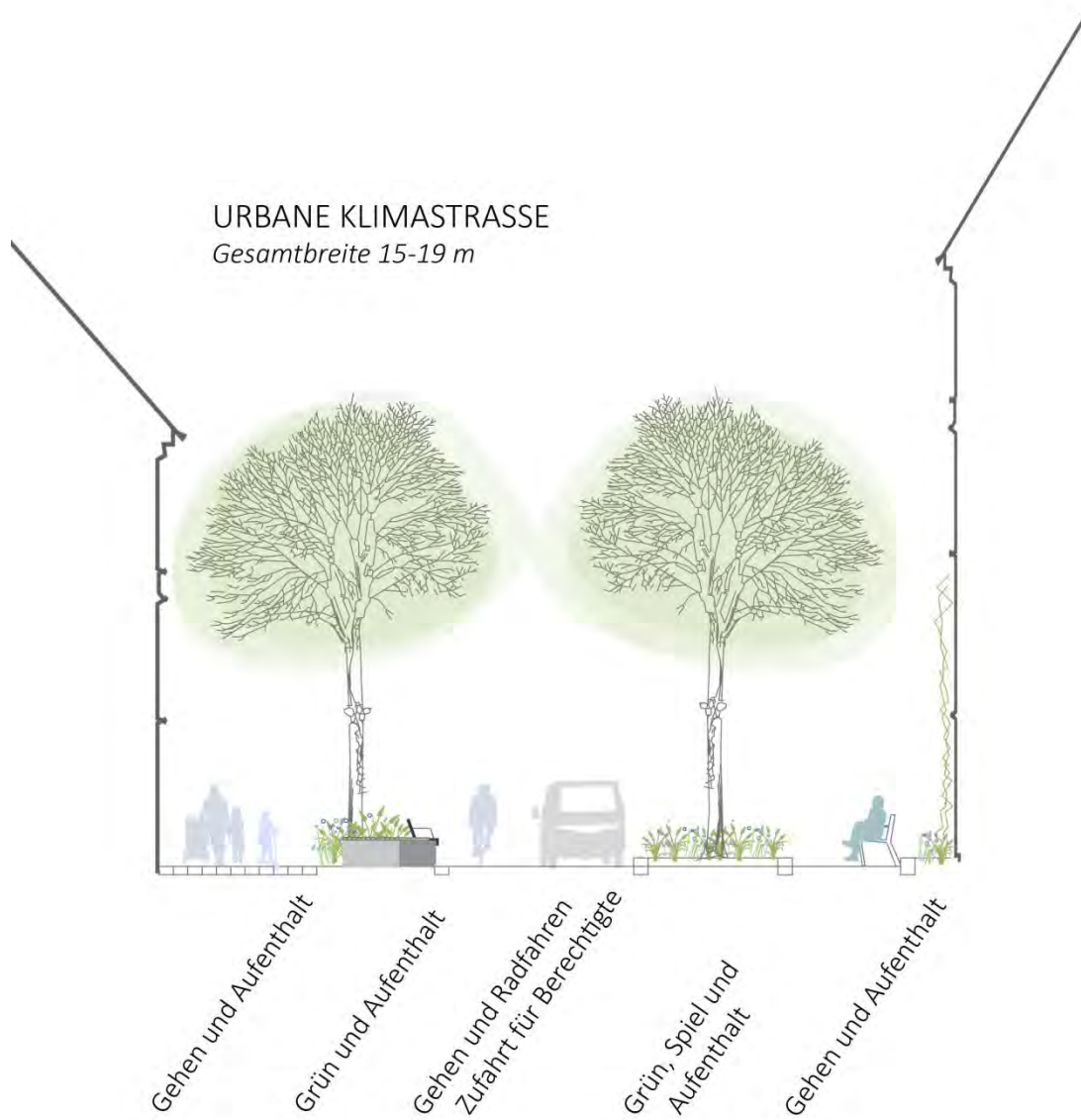
Dieser Straßentyp ist besonders für Nebengassen mit hauptsächlicher Wohnnutzung, wenig Einfahrten und Gewerbe mit schmalen bis breiten Querschnitten geeignet. Die grüne Klimastraße hat eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen bestehenden Parkanlagen, Plätzen und größeren Grünflächen und ermöglicht es auch längere Strecken zu Fuß - langsam oder sportlich schnell - bzw. per Rad im Grünen durch die Stadt zurückzulegen. Die Durchfahrt kann hier auch verschwenkt geführt werden, um den parkartigen Charakter zu unterstützen. Grünflächen reichen meist bis zur Fassade, es gibt keine durchgehenden Gehsteige, sondern einen breiten Haupt- und Fahrweg und Nebenwege im Grünen. Als Verkehrsregelungen kommen die Wohnstraße oder die Fußgängerzone in Frage. Die Verkehrsorganisation der angrenzenden Straßen sollte Querungen der Grünen Klimastraße für den motorisierten Verkehr auf möglichst wenige Punkte reduzieren.

6.2.4 Urbane Klimastraße

Die urbane Klimastraße bietet viel wasser- und luftdurchlässige bepflanzte Fläche, um viel Kühle an heißen Tagen zu gewährleisten. Die wenige befahrbare und versiegelte Fläche dient der Zufahrt von Anrainer:innen und anderen Berechtigten sowie dem Radfahren. Weitere befestigte Flächen vor angrenzenden öffentlichen Einrichtungen, wie Schulen werden möglichst teildurchlässig befestigt. Der Verkehr findet größtenteils zu Fuß oder langsam fahrend mit dem Rad statt, Autos sind selten. Die Grünflächen nehmen 50%-75% des Querschnittes ein. Sie sind mit Stauden und Bäumen bepflanzt und kühlen den Straßenraum. Es gibt Aufenthaltsangebote für Begegnung, Spiel, Rasten und Platz für Gastronomie und Verkauf.

Dieser Straßentyp kommt eher abschnittsweise zum Einsatz und schafft kleine platzartige Situationen im Straßennetz. Er eignet sich besonders für Straßenabschnitte vor Bildungseinrichtungen oder anderen öffentlichen Institutionen und bringt Aufenthaltsqualität als Treffpunkt und Spielort in jedes Grätzl. Auch Gastronomie und einzelne Geschäfte bzw. Marktstände oder Radreparaturplätze sind möglich. Die urbane Klimastraße ist in schmalen und breiteren Querschnitten umsetzbar, die Durchfahrtsmöglichkeit kann auch verschwenkt geführt werden, um den Charakter einer Straße aufzulösen. Nicht überall verlaufen Gehbereiche an der Fassade, auch begrünte Hausvorbereiche mit Kletterpflanzen sind möglich. Als Verkehrsregelung kommen eine Begegnungszone, eine Wohnstraße oder eine Fußgängerzone in Frage, Stellplätze für Dauerparken sollten hier möglichst vermieden werden.

Abbildung 34: Der Straßentyp urbane Klimastraße bietet mit seiner platzartigen Gestaltung punktuell nutzbare, kühle Freiräume z. B. vor Schulen oder öffentlichen Einrichtungen.



Quelle: tilia 2022

6.2.5 Grätzlstraße mit zukunftsfähigem Verkehr

Dieser Straßentyp dient der kleinräumigen Erschließung des Grätzls mit einer Fahrspur, fallweise zwei Fahrspuren für alle. Radfahren ist in beide Richtungen möglich. Mindestens 30% des Querschnitts sind bepflanzte und unversiegelte Flächen mit Staudenbeeten und Bäumen, die viel Kühle ermöglichen. Zusätzlich zur Fahrbahn, die verschwenkt geführt werden kann, gibt es breite Gehsteige und bei Bedarf wenige Stellplätze. In den Baumstreifen und auf den breiten Gehsteigen liegen Angebote für kurzen Aufenthalt und wegbegleitendes Spiel.

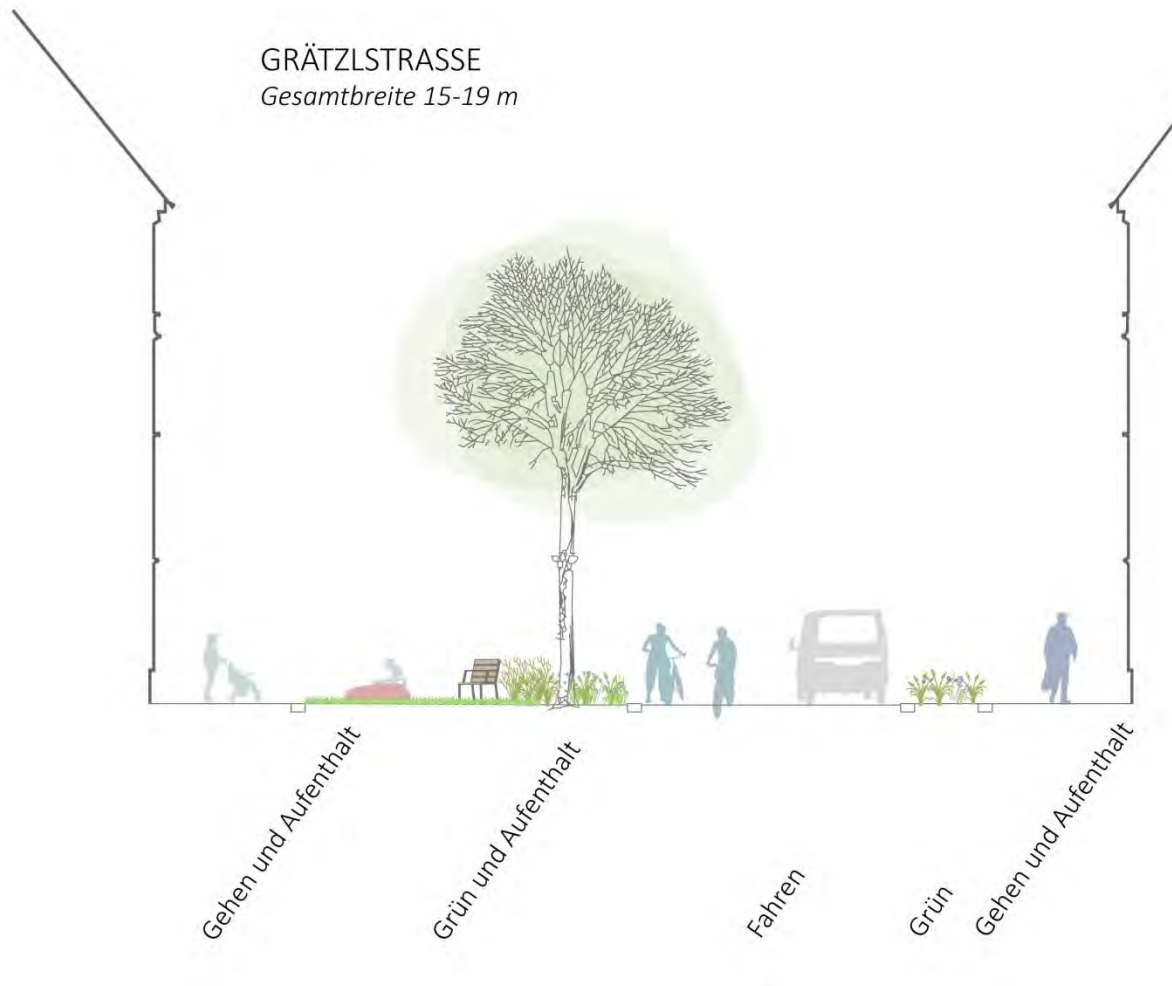
Abbildung 35: Der Straßentyp Grätzlstraße eignet sich für schmale Nebenstraßen mit gemischter Nutzung und ist wichtig für die kleinräumige Erschließung.



Quelle: tilia 2022

Je nach lokalen Begebenheiten kann die Pflanzung von Bäumen im mittleren Bereich des Querschnitts erfolgen, wo meist weniger Einbauten liegen. In der Straßenmitte können Bäume mit größeren und breiteren Kronen gesetzt werden, die eine gute Schattenwirkung erzielen und aufgrund des größeren Abstandes zu Hausfassaden die Belichtung der Innenräume gewährleisten.

Abbildung 36: Ein Querschnitt mit mittiger Baumpflanzung kann für schmalere und breitere Grätzlstraßen Vorteile bringen.



Quelle: tilia 2022

Die Grätzlstraße eignet sich für Straßen mit schmalen Querschnitten und gemischter Nutzung aus Wohnen, Gewerbe und anderer Infrastruktur. Als Verkehrsregelungen kommen die Begegnungszone und die Tempo 30 Zone in Frage, Einbahnregelungen sollten so geführt sein, dass diese Straßen die Zufahrt zu allen Gebäuden ermöglichen, eine Durchfahrt durch das Grätzl jedoch unattraktiv oder unmöglich ist.

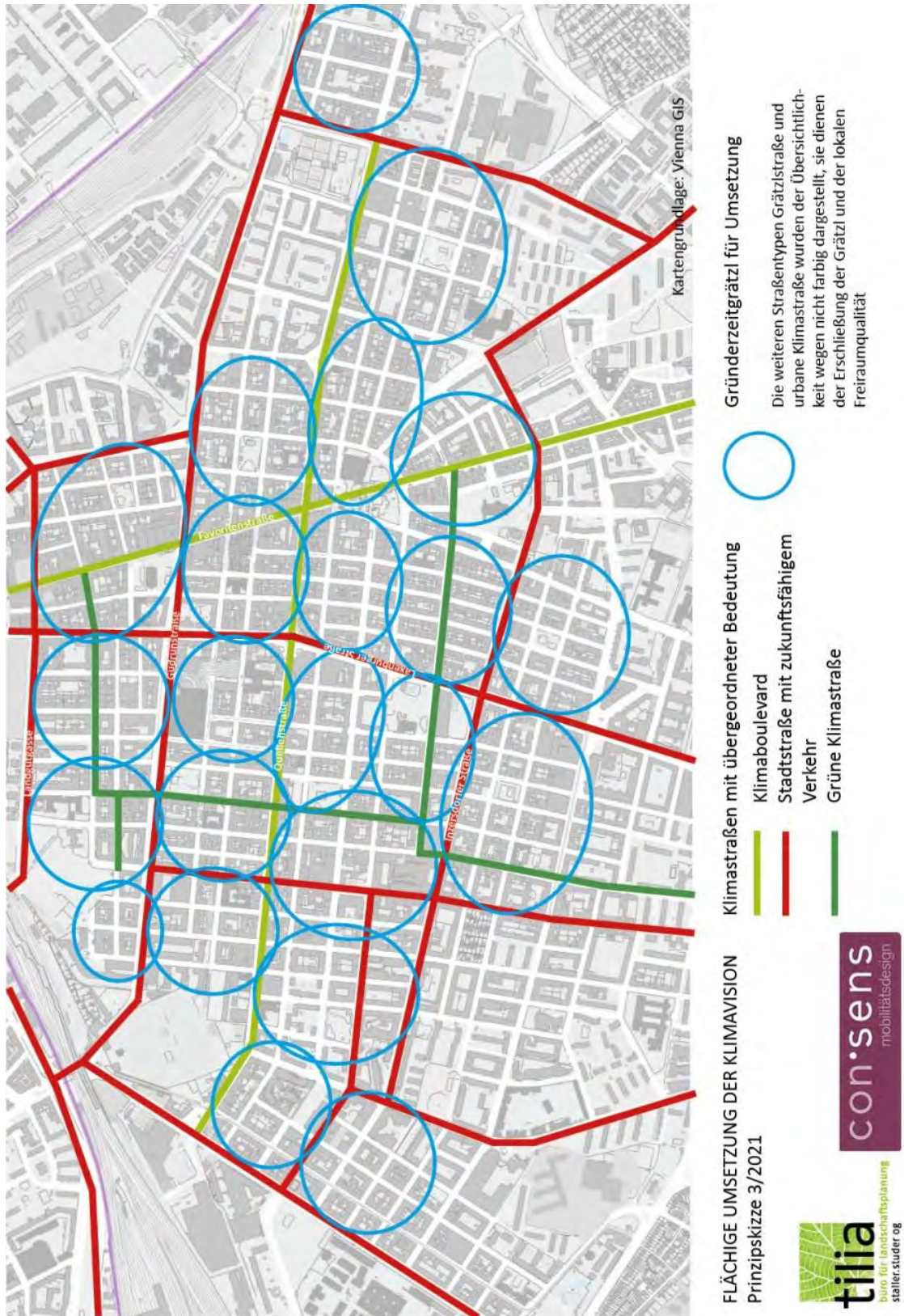
6.3 Flächige Umsetzung der Klimavision

Nach der Vorstellung dieser unterschiedlichen Straßentypologien geht dieses Kapitel auf die Anwendung der Wiener Klimastraßen in Stadtteilen und Grätzln ein. Die flächige Umsetzung ist für die Klimavision in einer längerfristigen Perspektive wichtig, um der Klimaveränderung nicht nur punktuell zu begegnen, sondern das Stadtklima zu verbessern, nachhaltig und in der ganzen Stadt. Gleichzeitig ist die flächige Umsetzung ein wesentlicher Faktor um Gentrifizierungstendenzen hintanzuhalten, worauf auch die in Kapitel 5 vorgestellten internationalen Beispiele verweisen. Daher werden die Straßenquerschnitte anhand typischer Wiener Gründerzeitquartiersgrundrisse exemplarisch flächig eingesetzt.

Die oben vorgestellten neuen Straßenquerschnitte wirken in ihrer flächigen Umsetzung zusammen: Die Klimaboulevards durchziehen die Bezirke an mehreren Orten mit bezirkswelter Infrastruktur, öffentlichem Verkehr und Qualitäten für das Zufußgehen. Stadtstraßen erschließen Bezirke für den motorisierten Verkehr und verbinden sie untereinander, zwischen ihnen liegen 5 bis 10 Baublocklängen. Grüne Klimastraßen bieten grüne und kühle Qualitäten für das Zurücklegen weiterer Strecken zu Fuß und für die Naherholung. Die urbanen Klimastraßen kommen in Abschnitten von einem oder wenigen Baublocklängen vor und bieten besondere Aufenthaltsqualitäten für Besucher:innen öffentlicher Einrichtungen. Die Grätzlstraßen bilden ein dichtmaschiges Netz für das notwendige Maß an Erschließung für den motorisierten Verkehr im Grätzl.

Im Gegensatz zu den spanischen Superblocks, die eine neue Hierarchisierung des Straßennetzes schaffen (vgl. dazu Kapitel 5.3), baut die flächige Umsetzung dieser Klimavision auf der in Wien bestehenden Straßenhierarchie auf und verfeinert sie mit neuen klimavisionären Straßentypen. Wie in der Abbildung 37 am Beispiel eines Ausschnittes des 10. Bezirkes dargestellt, wird der Stadtteil von zwei Klimaboulevards durchzogen. Die für den übergeordneten Autoverkehr wichtigen Stadtstraßen umgebenen Gebiete mit bis zu rund 60 Baublöcken. Die grünen Klimastraßen bilden ein kühles, fußläufiges Erschließungsnetz für den Stadtteil. Zur leichteren Lesbarkeit der Prinzipskizze sind die punktuell vorkommenden urbanen Grünstraßen und das dichte Netz an Grätzlstraßen farblich nicht extra dargestellt.

Abbildung 37: Prinzipskizze zum flächigen Einsatz der Typen der Wiener Klimastraße in einem ganzen Stadtteil am Beispiel eines Ausschnittes von Wien Favoriten.



Darüber hinaus ist die in Abbildung 37 mit blauen Kreisen dargestellte Grätzlebene mit einer Größe von 8-15 Baublöcken für die flächige Umsetzung wichtig. Ein klimagerechtes Gründerzeitgrätzl benötigt begrünte Straßenräume: 1-2 urbane Klimastraßen als Treffpunkte oder Vorbereiche von Schulen oder öffentlichen Einrichtungen in kurzer Gehdistanz von zu Hause sowie eine Grüne Klimastraße oder einen angrenzenden Klimaboulevard als grüne Achsen. Diese Achsen verbinden das Grätzl mit den Nachbargrätzln und den Grünräumen im Stadtteil. Zur Erschließung haben alle Grätzl auch bis zu drei angrenzende Stadtstraßen und ein dichtes Netz an Grätzlstraßen.

Das Grätzl ist auch Partizipationseinheit für die Umsetzung der konkreten Aufenthaltsangebote in den Straßenräumen. Die breit angelegte Beteiligung sollte in besonders von urbaner Hitze betroffenen Grätzln starten und dann schrittweise auf alle Gründerzeitgrätzl ausgeweitet werden, um die Klimavision in der Bestandstadt flächig zu realisieren. Beim Veränderungsprozess ist es wichtig darauf zu achten, dass möglichst alle Menschen die Chance haben mitzureden. Insbesondere weniger dominante Gruppen wie z. B. Mädchen und Buben, ältere Menschen, Arbeiter:innen, verschiedene ethnische Communities und mobilitäts eingeschränkte Menschen sollten speziell angesprochen werden. Die Klimavision kann zu einer Transformation des öffentlichen Raumes führen, wenn die lokale Bevölkerung sie mitträgt und über Diskussionen in den Nachbarschaften die konkrete Umsetzung mit den Menschen erfolgt. Temporäre Installationen sind dabei ein wichtiger Faktor, weil sie Veränderung auch physisch und sozial nachvollziehbar und verständlich machen. Über einen solchen Prozess können sich Straßen zu multifunktionalen öffentlichen Räumen entwickeln und zu neuen Lebensräumen im Grätzl werden. Die Umsetzung der Partizipation in den Grätzln könnte beispielsweise durch die Lokale Agenda oder Gebietsbetreuungen begleitet werden.

Im Folgenden wird die flächige Umsetzung der Klimavision anhand der ausgewählten typischen Gründerzeitgrätzl konkretisiert. Zur Entwicklung der Klimavision wurden zwei von sommerlicher Überwärmung besonders betroffene Wiener Grätzl¹⁰³ ausgewählt, eines in Innerfavoriten und das Zweite in der Brigittenau. Beide sind geprägt durch eine sehr hohe Einwohner:innendichte¹⁰⁴, mit einer steigenden Tendenz (Molina et al. 2021: 11): Das Grätzl in Innerfavoriten hat eine leichte Hanglage, liegt westlich der Laxenburgerstraße, verfügt über wenig Grün und hat eine gemischte Nutzung. Das Grätzl in der Brigittenau liegt in ebenem Gelände zwischen Augarten und U6 mit wenig Grün und Durchlüftung. Die Bebauung ist sehr dicht, mit einem hohem Wohnanteil. In beide ausgewählten Stadtteilen leben viele Menschen mit niedrigem Status und Migrationshintergrund, im wienweiten Vergleich sind viele Bewohner:innen dort sozioökonomisch schlechter gestellt. Sie verfügen im Durchschnitt über ein unterdurchschnittliches Einkommen und ihre Kaufkraft ist in den letzten Jahren deutlich gesunken (ebenda: 15,47, 49). Gerade für Menschen in solchen Bereichen der Stadt ist ein ganzjährig gut nutzbarer öffentlicher Raum wichtig. Durch die vorgeschlagene Transformation der Straßenräume werden Hitzeinseln reduziert und in den Straßenräumen entstehen zusätzliche auch im Sommer gut nutzbare wohnungsnahe Freiräume.

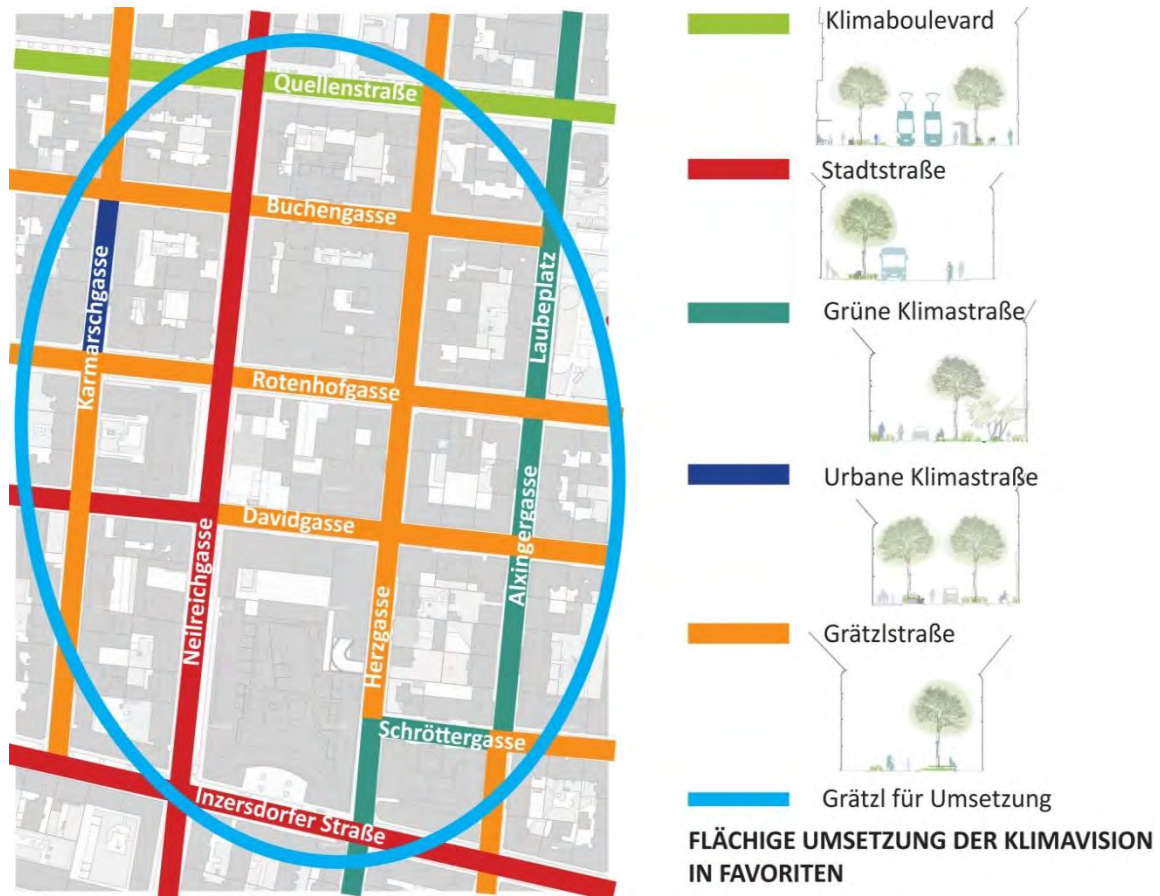
¹⁰³ Zu den Beispielgebieten vgl. auch Kapitel 2.1 (Auswahl) und 3.2 und 3.3 (historische Entwicklung)

¹⁰⁴ Im Jahr 2017 lebten im Bereich der ausgewählten Grätzln über 1.450 EW pro 250 m Rasterzelle (vgl. Molina et al. 2020: 10).

6.3.1 Klimavision - Kühles Favoritner Grätzl (Alxingergasse – Inzersdorferstraße – Karmarschgasse - Quellenstraße)

In der Klimavision hat das Grätzl an der Quellenstraße, einer wichtigen lokalen Geschäftsstraße, im Norden den Klimaboulevard Quellenstraße mit breiten Gehsteigen, Sitzmöglichkeiten, kleinen Brunnen, einer Baumreihe mit Kronenschluss und Beeten mit Gräsern und Blumen. Die Quellenstraße wird zum Einkaufen, Treffen und Flanieren genutzt. Während der Geschäftszeiten und an heißen Sommerabenden ist hier viel los. Mit der Straßenbahn ist sie gut erschlossen und mit den umgebenden Stadtvierteln verbunden. Die Neilreichgasse ist eine Stadtstraße mit zukunftsfähigem Verkehr. Eine Baumreihe mit Aufenthaltsangeboten kühlt die Gehbereiche. Bei einem Gebäuderücksprung liegt der kleiner Platz, der unter dichten Baumkronen als kühler Treffpunkt in der Mittagspause und nach der Arbeit bei den Beschäftigten der umgebenden Betriebe sehr beliebt ist. Der Trinkbrunnen bietet Wasser für Vorbeigehende und Rastende. Auch für Radfahrer:innen und Autofahrer:innen ist die Neilreichgasse eine wichtige Verbindung, die das Grätzl als Stadtstraße durchzieht. Über sie sind die Gewerbebetriebe zwischen Inzersdorfer Straße und Gudrunstraße gut und auf kurzem Weg erreichbar. Die Inzersdorfer Straße ist eine Stadtstraße mit Buslinie, sie begrenzt das Grätzl im Süden. Die Buslinie kommt vom Reumannplatz und führt über die Davidgasse nach Westen zur Triester Straße. Supermärkte, ein kleines Einkaufszentrum und viele Betriebe werden über die Inzersdorfer Straße erschlossen. Die grüne Klimastraße in der Alxingergasse liegt an der Ostseite des Grätzls. Im Sommer nutzen viele Bewohner:innen sie als kühlen Freiraum in der Nähe ihrer Wohnungen. Besonders in den heißen Mittagsstunden und am Nachmittag, wenn es in den Wohnungen sehr warm geworden ist, sind Familien und ältere Menschen draußen im kühlen Schatten. Die Alxingergasse verbindet als grüne Achse mehrere Bildungseinrichtungen und die Grünflächen des Erlachplatzes, Laubeplatzes und weiter hinaus in Richtung Stadtrand. Zeitig in der Früh, wenn die Vögel singen, joggen hier Erwachsene vor der Arbeit und am Abend sind oft Spaziergänger:innen zu beobachten, die einen Feierabendspaziergang machen. In der Karmarschgasse bietet eine urbane Klimastraße Aufenthaltsqualität u.a. für Kinder eines Kindergartens und Besucher:innen einer öffentlichen Einrichtung. Alle übrigen Gassen im Grätzl sind zu Grätzlstraßen umgebaut. Sie ermöglichen die Zufahrt für alle Anlieger:innen. Ihre Baumreihen sind ein wesentlicher Faktor bei der Kühlung des Stadtteils.

Abbildung 38: Die Prinzipskizze zeigt die unterschiedlichen Straßentypologien in ihrer flächigen Umsetzung der Klimavision im Favoritner Grätzl.



Quelle: tilia 2022

Das Grätzl ist ruhiger geworden – in den neuen multifunktionalen Wiener Klimastraßen gibt es mehr Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, der Autoverkehr hat spürbar abgenommen. Das Grätzl leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und profitiert selbst über mehr Aufenthaltsqualität, Kühle und die Luftqualität, die deutlich besser ist als in den 2020er Jahren. Um die Erschließung für den motorisierten Verkehr aufzuzeigen, wurde für das Grätzl eine Verkehrsorganisation ausgearbeitet, mit Durchfahrts- und Zufahrtsmöglichkeiten für Bewohner:innen und Gewerbetreibende. Die Einbahnführungen ermöglichen es alle Orte gut zu erreichen, machen ein Durchfahren jedoch unattraktiv. Entlang der Quellenstraße sind Sackgassen angeordnet, die den Autoverkehr im Grätzl beruhigen und Lieferparkplätze für die Wirtschaftsbetriebe in der Einkaufsstraße bieten. Wien Favoriten ist 2050 ein angenehmer Lebensort, die Luft ist auch im Hochsommer frisch und sauber, in den Gebäuden und auf täglichen Wegen.

Abbildung 39: Verkehrsorganisation nach der Transformation des Favoritner Grätzls



Quelle: con:sens 2022

6.3.2 Klimavision - Kühles Brigittenauer Grätzl

Die Klosterneuburger Straße, eine lokale Geschäftsstraße mit Allee, breiten Gehsteigen, Sitzbänken und vielen Nahversorgungsangeboten ist ein Klimaboulevard, der das Grätzl durchzieht und zum Wallensteinplatz und zum Augarten verbindet. Untertags kaufen hier viele Menschen ein, gegen Abend gibt es viele Spaziergänger:innen am Weg zur weitläufigen historischen Parkanlage. Am Rande des Grätzls liegen zwei Stadtstraßen mit viel Autoverkehr: die Wallensteinstraße und die Brigittenauer Lände. Sie verbinden in andere Stadtteile und zum übergeordneten Wiener Verkehrsnetz. Die früher vollständig versiegelte Wallensteinstraße hat durch Baumpflanzungen, die begrünte Gleistrasse und zahlreiche Aufenthaltsangebote ihre Qualität als Einkaufsstraße verbessert. Die grüne Klimastraße in der Hirschvogelgasse und Othmargasse verbindet als grüne kühle Achse zum Donaukanal, zum Brigittaplatz mit der Kirche, dem Bezirksamt und der Volkshochschule sowie zum Hannovermarkt, dem wichtigsten Markt im Stadtteil. Bei Fußgänger:innen, Sportbegeisterten und Radfahrenden hat sich diese neue, verkehrsberuhigte Verbindung etabliert.

Abbildung 40: Prinzipskizze zur flächigen Umsetzung der Klimavision im Brigittenauer Grätzl



Quelle: tilia 2022

Anrainer:innen verbringen hier ihre Mittagspause oder treffen sich am Nachmittag und gegen Abend, besonders an warmen Sommertagen. In der Webergasse bietet eine urbane Klimastraße viel Aufenthaltsqualität mit einem Schwerpunkt bei Angeboten für die Kleinkinder der beiden Kindergärten. Hier halten sich in der Früh und am Nachmittag immer Familien auf, die Kinder spielen, lachen und laufen. Viele Gassen im Grätzl sind zu Grätzelstraßen umge-

baut. Sie ermöglichen die Zufahrt für alle Anlieger:innen. Ihre Baumreihen sind dichter geworden und ein Teil der Bäume wurde ersetzt. Der Schatten der breiten Baumkronen der neuen klimaresistenten Bäume ist ein wesentlicher Faktor bei der Kühlung des Stadtteils.

Innerhalb des Grätzls ist es ruhiger geworden – in den neuen multifunktionalen Wiener Klimastraßen gibt es mehr Radfahrer:innen und Fußgänger:innen, der Autoverkehr hat spürbar abgenommen. Das Grätzl leistet darüber einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und profitiert selbst über mehr Aufenthaltsqualität und Kühle. Wie in Abbildung 41 dargestellt, kann über die neue Verkehrsorganisation im Grätzl notwendiges Zufahren für den Markt, Gewerbetreibende und Bewohner:innen stattfinden. Die Einbahnführungen ermöglichen es alle Orte gut zu erreichen, gemeinsam mit einzelnen Sackgassen machen sie ein Durchfahren mit dem Auto jedoch unattraktiv.

Abbildung 41: Verkehrsorganisation nach der Transformation des Brigittenauer Grätzls



Quelle: con:sens 2022

Wien Brigittenau ist 2050 ein angenehmer Lebensort, das Grätzl ist durch die vielen breitkronigen Bäume deutlich kühler geworden. Der Markt, der Donaukanal und der Augarten sind nahe und zu Fuß und mit dem Fahrrad für alle gut erreichbar.

6.4 Resümee

Kapitel 6 konkretisiert, wie das Grundrecht auf gute Lebensqualität im Stadtteil auch in den dichtesten Teilen der Wiener Bestandsstadt planerisch umgesetzt werden kann. Die Klimavision für 2050 setzt dazu einen Schwerpunkt auf die Transformation von Straßenräumen. Als Diskussionsgrundlage wurden neue, klimaresiliente typologische Straßenquerschnitte für Wiener Klimastraßen entwickelt, die anhand ausgewählter Bereiche der Bestandsstadt auch auf ihre flächige Umsetzung überprüft wurden. Das ist wichtig um der Klimaveränderung nicht nur punktuell zu begegnen, sondern das Stadtklima nachhaltig in der ganzen Stadt zu verbessern. Mit Beteiligung der vor Ort lebenden Menschen kann diese Transformation

gelingen, damit neue, klimaschonende Mobilitätsformen und kühle multifunktionale Straßenfreiräume entstehen. Nach einem Start in besonders betroffenen Teilen von Wien ist die Vision auf die gesamte dicht bebaute Stadt anwendbar.

7. SCHRITTE ZU EINER KLIMAGERECHTEN STADT

Um gute Lebensbedingungen in der Stadt sozial und ökologisch nachhaltig zu verankern und die Vision für einen sozial- und klimavisionären Raum konsequent und kostengünstig zu realisieren, benötigt die oben ausgeführte Klimavision für Wien 2050 eine schrittweise Umsetzung. Denn Klimagerechtigkeit und gute Lebensqualität in der gesamten Stadt kann weder von oben verordnet noch sofort überall gleichzeitig realisiert werden. In diesem Kapitel werden daher Grundsätze für eine Verankerung der Klimavision herausgearbeitet und Überlegungen zum Umgang mit wesentlichen Hindernissen und Barrieren für deren Umsetzung vorgestellt.

7.1 Grundsätze für eine Verankerung der Klimavision

Daher wurden aufbauend auf einer Analyse der heutigen Situation sowie der Wiener und der internationalen Beispiele Grundsätze für eine Verankerung der Klimavision auf unterschiedlichen Handlungsebenen und die Umsetzung in den nächsten 30 Jahren herausgearbeitet.

Attraktive Idee – Mehrwert der Klimavision für Wiener:innen sichtbar machen

Damit die Überzeugungsarbeit der Stadt die Wiener:innen erreicht, ist es notwendig eine gemeinsame Idee zu entwickeln mit der sich die Menschen der Stadt identifizieren. Diese Idee muss den Nutzen des Transformationsprozesses für die Bürger:innen klar vermitteln, wie dies z.B. in London mit der Gesunden Straße oder in Paris mit der 15-Minuten-Stadt gelungen ist. Wenn der Nutzen für jede:n auf der Hand liegt, ist es leichter, dass die Wiener:innen die Klimaziele der Stadt mittragen und in ihrem Alltag umsetzen.

Veränderung der Verkehrsorganisation – Straßen als großes Flächenpotential für Klimaresilienz

Eine innovative Verkehrsorganisation in der gesamten Stadt, die den Umweltverbund klar bevorzugt, bildet die Grundlage für die Transformation der Straßenräume. Als Teil dieser Mobilitätsplanung schlagen wir eine wienweite Partizipation zur Mobilität der Zukunft vor, sowie eine genaue Stellplatzerhebung, um die schrittweise Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum zu unterstützen.

Lokale Verkehrsorganisation - Erschließen und Freiräume schaffen

Als Teil der Veränderung der lokalen Verkehrsorganisation finden in Bezirksteilen breite Partizipationsprozesse zu örtlichen Verkehrslösungen und Schwerpunktsetzungen statt. Diese stehen z. B. mit Infrastrukturangeboten, Bildungseinrichtungen, Betrieben, medizinischen Versorgungseinrichtungen oder Grünflächen in Zusammenhang.

Kühle Grätzl schaffen – Klimagerechtigkeit + Transformation von Straßenräumen

Die Umsetzung von Grünen Straßen mit Aufenthaltsangeboten im Grätzl können im Rahmen der Stadtteilarbeit (z.B. GB*, Agenda 21,...) mit den Menschen der Nachbarschaften entwickelt werden. Damit steigt die Identifikation mit den Maßnahmen, die Vorteile eines klimagerechten öffentlichen Raumes werden im eigenen Lebensbereich direkt spürbar.

7.2 Hindernisse als Herausforderung annehmen

Die Umsetzung einer Vision stößt in der Regel auf Hindernisse. In allen Diskussionen zu einer anderen Nutzung des öffentlichen Straßenraumes in Wien stellt sich der ruhende Verkehr als größtes Tabu dar. Der ruhende Verkehr belegt große Flächen unserer Stadt. Wir haben uns daran gewöhnt, dass stehende PKWs Vorrang vor anderen Nutzungen der Wiener:innen haben und ihre Ansprüche auf eine gesunde, grüne, kühle und lebenswerte Stadt nachrangig behandelt werden. Den Weg dorthin haben wir im Kapitel 3 zur historischen Entwicklung der Wiener Gründerzeitstraße nachgezeichnet. Wie am Beispiel des 7. Bezirks errechnet wurde (vgl. Detzlhofer, 2020), stellen in dicht bebauten Gründerzeitgebieten die Straßenräume und Plätze zentrale Räume dar, um in der Bestandsstadt eine klimaresiliente Stadt umzusetzen. Das zweite große Thema ist die flächendeckende, systematische Umsetzung der Transformation und deren Finanzierung. In diesem Zusammenhang werden einerseits Vorschläge für eine schrittweise Umsetzung vorgestellt und andererseits Vorschläge für die Schnittstellen zu Planung und für Synergien thematisiert.

7.2.1 Bausteine zur Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum

Die Transformation vom nutzungsoffenen öffentlichen Raum zum Kfz-optimierten Stadtraum in den Gründerzeitvierteln hat Jahrzehnte gedauert. Auch der kommende Wandel hin zum klimagerechten öffentlichen Raum wird ein aus zahlreichen einzelnen Erneuerungsmaßnahmen bestehender Prozess. Angesichts eines Lebenszyklus von Straßenoberflächen von rund 30 Jahren kann eine flächendeckende klimafitte Anpassung des öffentlichen Raums bis zum Jahr 2050 gelingen.

Das Gelingen der notwendigen Reduzierung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum ist eine der größten Herausforderungen im Wandel zur klimagerechten Stadt. Nur mit tragfähigen Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und mit leistbaren Alternativen wird es eine breite Akzeptanz für die klimagerecht transformierte Stadt geben.

Flächendeckende Analyse des gegenwärtigen Stellplatzangebots und Pkw-Bestands

In Wien fehlt eine valide Datengrundlage, wie viele Stellplätze es insgesamt auf öffentlichen und privaten Flächen gibt. Neben den oftmals stark ausgelasteten Stellplätzen im öffentlichen Raum gibt es eine wachsende Zahl von Stellplätzen in privaten Garagen. Zahl und Auslastung dieser privaten Stellplätze sind der Planung in der Regel unbekannt.

Der 7. Bezirk hat als erster Bezirk in Wien eine umfassende Analyse des Stellplatzangebots durchgeführt, wenn auch ohne gleichzeitige Erhebung der Stellplatzauslastung. Dabei wurde festgestellt, dass sich nur knapp über 30% aller Stellplätze im öffentlichen Raum befinden. Der Rest verteilt sich auf öffentliche und private Garagen. Das gesamte Angebot an Stellplätzen übersteigt dabei die Zahl der im Bezirk gemeldeten Pkw bei Weitem: Auf 10.400 Pkw kommen 15.149 Stellplätze, davon sind 4.825 Stellplätze im öffentlichen Raum.¹⁰⁵

Eine Parkraum-Analyse für das gesamte Stadtgebiet hat etwa Paris bereits durchgeführt und 2019 publiziert. Demnach befinden sich in Paris nur 21% der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum.¹⁰⁶ Der von Bürgermeisterin Anne Hidalgo geplante Rückbau von rund 60.000

¹⁰⁵ <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/parkraumbilanz.pdf> (19.4.2021)

¹⁰⁶ <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public> (19.4.2021)

Oberflächenstellplätzen würde demnach eine Reduktion von rund der Hälfte der Stellplätze im Straßenraum bedeuten, dies wäre aber lediglich ein Wegfall von etwa einem Zehntel aller Stellplätze in Paris.

Vorhanden, aber unzuverlässig sind Daten über den Pkw-Bestand. Die Kraftfahrzeugstatistik weist zwar aus, wie viele Autos in einem Bezirk gemeldet sind. Durch die Anmeldung von (auch privat genutzten) Firmenwagen auf den Firmenstandort wird diese Statistik jedoch erheblich verzerrt. Besonders für Wien ist dies nicht unerheblich, werden doch 71 Prozent der Pkws auf juristische Personen zugelassen.¹⁰⁷ So weisen die Zahlen für den 1. Bezirk mehr Kraftfahrzeuge als Bewohner:innen aus, was natürlich nicht der Realität entspricht.¹⁰⁸

Die Entwicklung des Pkw-Bestands wäre mit präziseren Statistiken wesentlich besser abzuschätzen. Wichtig wären insbesondere bezirksgenaue Daten über die Bestände von auf natürliche Personen angemeldeten Pkws, von privat mitgenutzten Firmenautos nach Hauptwohnsitz der NutzerInnen sowie eigens ausgewiesene Daten über rein von Behörden oder Unternehmen genutzten Fahrzeugen.

Stellplatzangebot im öffentlichen Raum an verringerten Bedarf anpassen

Laut den von den Wiener Linien erhobenen Modal-Split-Daten ist der Anteil des Pkw am Gesamtverkehrsaufkommen zwischen 1993 und 2019 von 40% auf 27% zurückgegangen.¹⁰⁹ Die vorhandenen Kraftfahrzeugstatistiken legen die Annahme nahe, dass der Rückgang des Pkw-Anteils in mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Bezirken mit Parkraumbewirtschaftung überdurchschnittlich hoch gewesen ist.

Begleitend zu dieser Entwicklung können schon jetzt Klimaanpassungsmaßnahmen im öffentlichen Raum auf Kosten von Stellplätzen gesetzt werden, ohne das Angebot an Stellplätzen pro Pkw zu reduzieren. Genauere statistische Daten, wie oben beschrieben, könnten die bereits vorhandenen Spielräume genauer quantifizieren und eine bessere Argumentationsgrundlage für Umgestaltungsmaßnahmen bieten.

Autoverkehr mit qualitätsvollen Alternativen reduzieren

Das wichtigste Werkzeug zur Reduktion des Stellplatzbedarfs sind attraktive Alternativen zum eigenen Auto. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs muss auch außerhalb des Stadtzentrums weiterhin ausgebaut werden. Wichtig sind insbesondere bessere Angebote des öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich, um PendlerInnen eine Alternative zum eigenen Auto für die gesamte Wegstrecke zu bieten. Sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bietet eine Alternative zu kurzen Autofahrten. Eine immer wichtigere Ergänzung des Mobilitätsangebots sind Sharing-Angebote, die Menschen ohne eigenes Auto die Möglichkeit bieten, bei Bedarf ein Fahrzeug nutzen zu können.

¹⁰⁷ <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/neuwaegen-firmenwaegen-2018> (19.4.2021)

¹⁰⁸ <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/kfz/> (19.4.2021)

¹⁰⁹ <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/contentView.do?pageTypeld/66526/programId/74579/contentTypeld/1001/channelId/-48278/contentId/5002526> (19.4.2021)

Leistbare Alternativen zum Oberflächenparken für jene schaffen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind

Während Pendler:innen schon heute in den meisten dicht bebauten Stadtgebieten nicht dauerparken dürfen, ist dies Bewohner:innen mit Parkpickerl gestattet. Mit Parkpickerl kostet das Parken im öffentlichen Raum im eigenen Wohnbezirk derzeit 90€ bis 120€ pro Jahr.¹¹⁰ Private Garagenplätze kosten in der Regel ein Vielfaches. Dieser Umstand führt einerseits dazu, dass bestehende Garagenplätze von vielen Menschen erst angenommen werden, wenn der Stellplatzdruck im öffentlichen Raum bereits ein hohes Maß erreicht hat. Andererseits sind bestehende Garagen häufig gering ausgelastet bzw. für Menschen mit geringeren Einkommen kaum leistbar.

Will man den öffentlichen Raum für andere Nutzungen zurückgewinnen, müssen Menschen mit geringeren Einkommen und Bedarf für einen Privat-Pkw leistbare Garagenstellplätze angeboten werden. Dafür gibt es bereits Umsetzungsbeispiele aus Wien. So wurden etwa AnrainerInnen in Bezirken, in deren Umgebung durch die aktuellen Bauarbeiten an der U2-Verlängerung viele Stellplätze wegfallen, in Zusammenarbeit mit Wirtschaftskammer und Garagenbetreibern günstige Dauerstellplätze angeboten.¹¹¹ Dieses Modell kann auch auf weitere Bezirke mit freien Garagenkapazitäten ausgeweitet werden.

Bei der Vergabe vergünstigter Garagenstellplätze sollte auf Bedarf und soziale Treffsicherheit geachtet werden. Möglich wären Kriterien analog zur Vergabe von Gemeindewohnungen, etwa Obergrenzen des Haushaltseinkommens und ein zu definierender Bedarfsnachweis für einen privaten Pkw (z.B. berufliche Gründe). Die Umsetzung eines solchen Modells könnte begünstigen, dass zahlreiche Garagen im Eigentum der Wiener Stadtwerke bzw. der Stadt Wien stehen, auch wenn die Wiener Stadtwerke die Garagen derzeit gewinnorientiert bewirtschaften. Zudem wäre für aus beruflichen Gründen unbedingt notwendige Stellplätze ein Modell zur steuerlichen Absetzbarkeit anzudenken.

Wo Garagenplätze in ausreichender Zahl noch nicht vorhanden sind, sind Neuerrichtungen von Garagen zielführend – jedoch nur parallel zum Rückbau von Stellplätzen an der Oberfläche, mindestens im Verhältnis 1:1. Sinnvoller als einzelne Garagen in jedem Gebäude sind Quartiers-Sammelgaragen, die BewohnerInnen mit Bedarf für einen Privat-Pkw zu leistbaren Preisen nutzen können. In Neubaugebieten wie der Seestadt Aspern ist das Modell von Quartiers-Sammelgaragen mittlerweile etabliert. Als temporäre Lösung in Stadtteilen mit ärmerer Bevölkerung könnten eventuell auch unbebaute Grundstücke als Quartiers-Stellplätze genutzt werden. Das Modell von Quartiers-Garagen böte für Bestandsquartiere eine Perspektive, in größerem Maßstab öffentlichen Raum zurückzugewinnen und gleichzeitig eine Alternative für Autobesitzer:innen anzubieten.

Parallel zur bedarfsgerechten Zurverfügungstellung leistbarer Garagenplätze sollte auch eine spürbare Anhebung der Parktarife erwogen werden. Ein aktueller Städtevergleich des Verkehrsclubs Österreich zeigt die sehr niedrigen Wiener Tarife für Parken im öffentlichen Raum deutlich auf.¹¹² Zusätzliche Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung könnten

¹¹⁰ <https://www.wien.gv.at/amtshelfer/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html> (19.4.2021)

¹¹¹ <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/verkehr/parkraumbilanz.html> (19.4.2021)

¹¹² <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-parken-ist-in-oesterreichs-staedten-vergleichsweise-guenstig> (19.4.2021)

wiederum teilweise in die Subventionierung leistbarer Garagenplätze fließen. Die Verlagerung von Stellplätzen vom öffentlichen Raum in Garagen kann so auf zweifache Weise unterstützt werden.

Für bestimmte Nutzungen sind auch in Zukunft bewusst Stellplätze im öffentlichen Raum vorzusehen, insbesondere für körperlich beeinträchtigte Personen und NutzerInnen, die Stellplätze nur kurz in Anspruch nehmen. Darunter fallen etwa Halte- und Ladezonen für Lieferverkehr und Privatpersonen sowie Stellplätze für soziale Dienste oder Handwerksbetriebe.

7.2.2 Vier Querschnitte zur schrittweisen Umsetzung

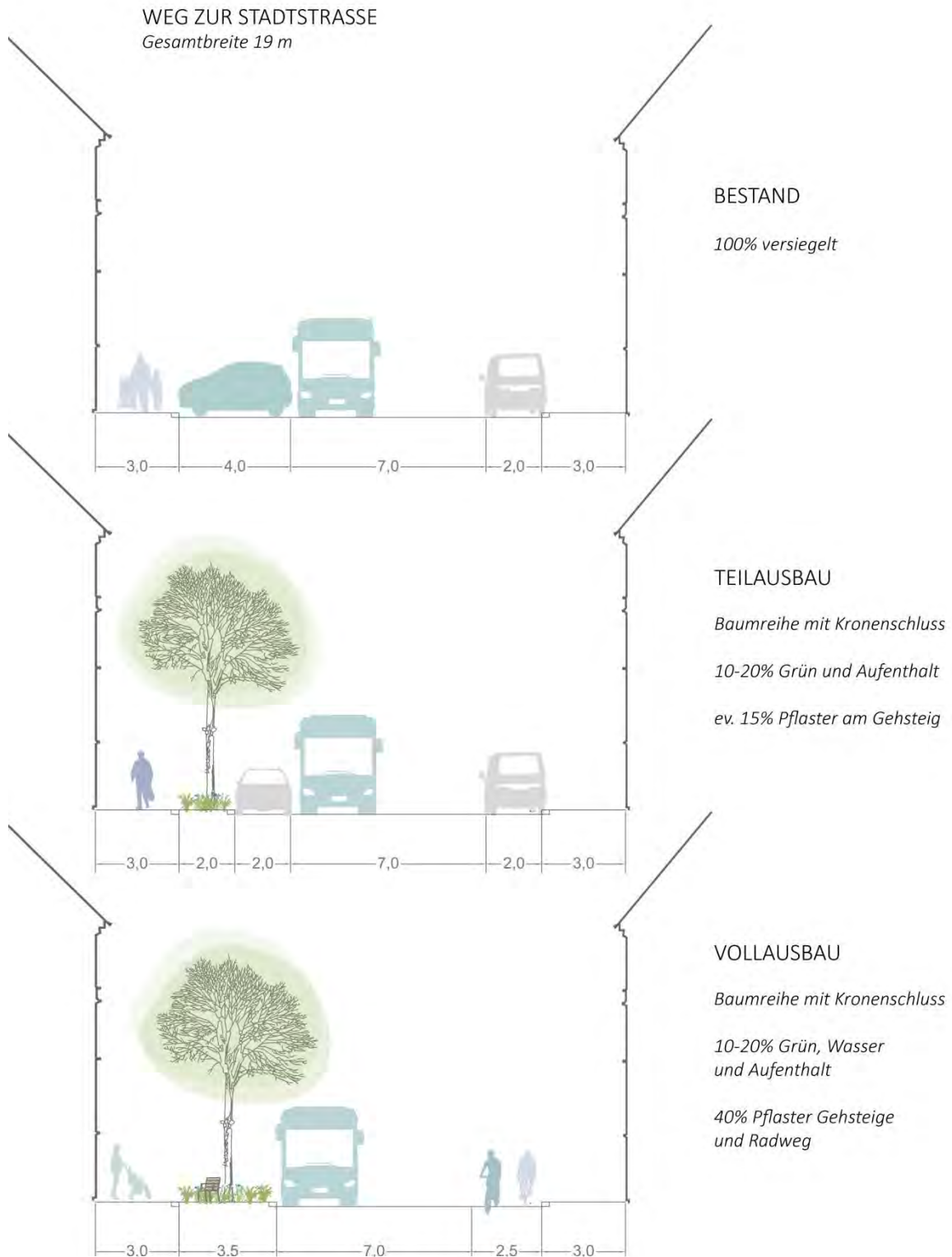
Der Umbau der aktuellen Straßenquerschnitte zu Klimastraßen ist eine große Herausforderung für die Budgets der Bezirke und der Gesamtstadt. Die Straßentypen Klimaboulevard, Grüne Klimastraße und Urbane Grünstraße sollten straßenweise oder baublockweise im gesamten Querschnitt umgesetzt werden.

Die Stadtstraßen und Grätzlstraßen können jedoch wie in den Abbildungen 42 bis 45 aufgezeigt, in zwei Stufen zuerst als Teilausbau und später ergänzt zum Vollausbau umgesetzt werden. Wir schlagen vor, dass die Bezirke in besonders von urbaner Hitze betroffenen Bereichen mit dem Umbau von halben Straßenquerschnitten beginnen, für durchgängige Baumstreifen entsiegeln und Baumreihen mit Kronenschluss anlegen (8-10m Pflanzabstand).

Dafür wird eine zusätzliche Förderung der Stadt notwendig sein. Wenn die Stadt die Klimaförderung für Projekte im öffentlichen Raum von 20.000.000€ pro Jahr verdoppelt, könnten damit (bei einem zusätzlichen Eigenmittelanteil der Bezirke von rund 20%) jährlich rund 17 km Straßen in Wien eine neue, durchgängige Baumreihe bekommen, insgesamt entspräche das rund 1.800 neuen Bäumen jährlich.¹¹³

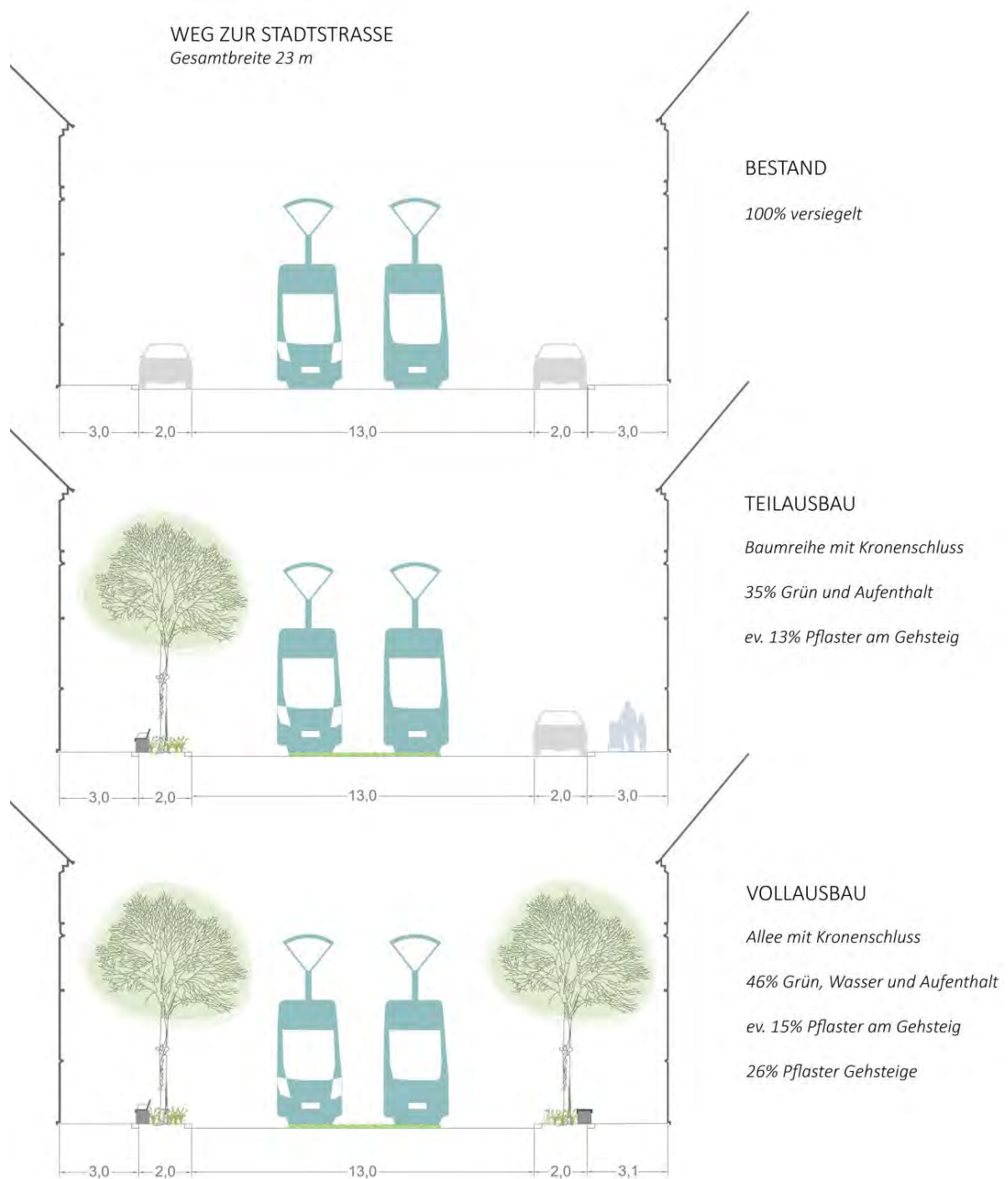
¹¹³ Die Kosten für den Teilumbau sind überschlägig mit rund der Hälfte der Kosten aktueller Straßenumbauprojekte angenommen.

Abbildung 42: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Stadtstraße mit 19m



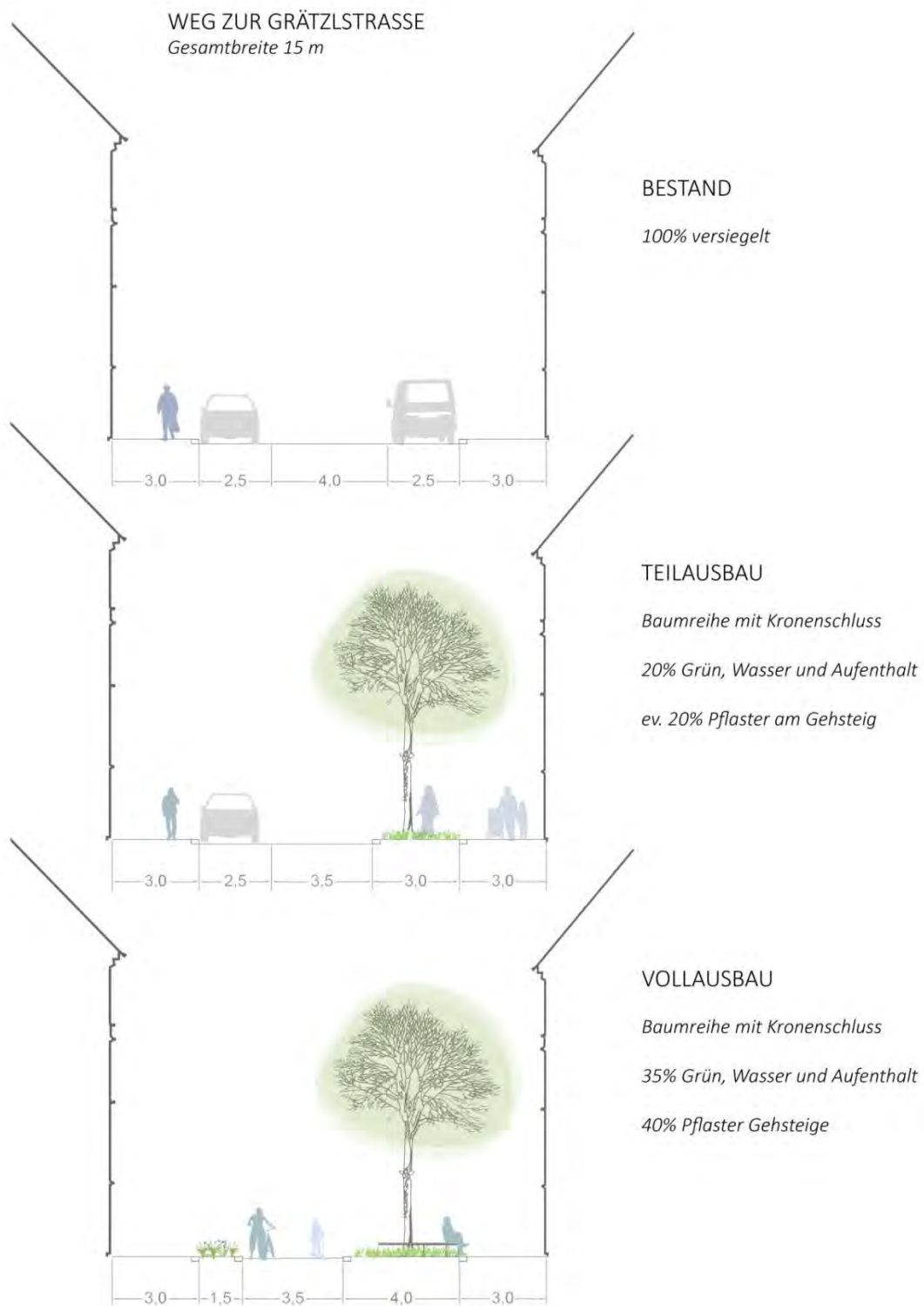
Quelle: tilia 2022

Abbildung 43: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Stadtstraße mit 23m



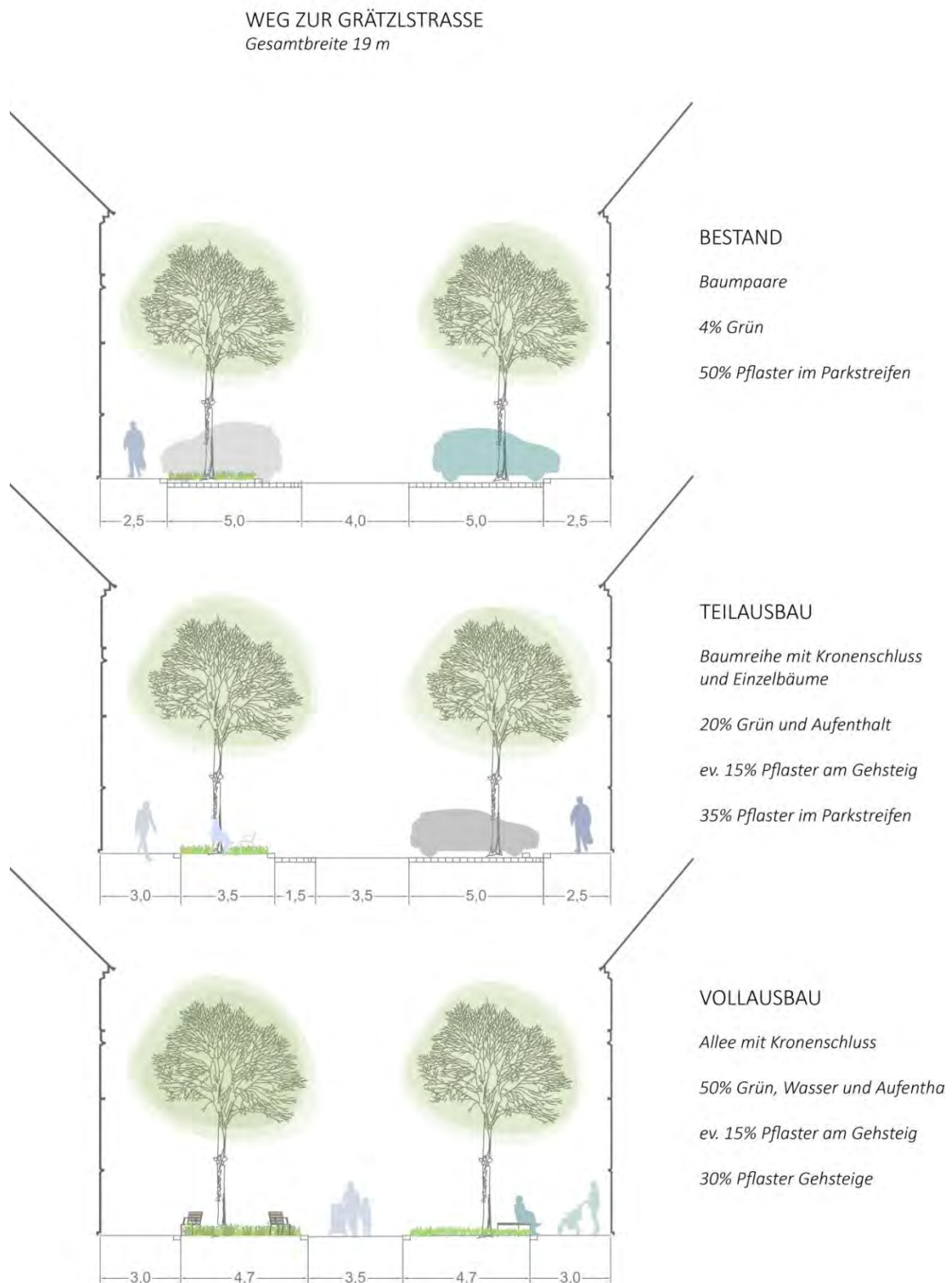
Quelle: tilia 2022

Abbildung 44: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Grätzlstraße mit 15m



Quelle: tilia 2022

Abbildung 45: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Grätzlstraße mit schrittweiser Verdichtung der vorhandenen Einzelbäume



Quelle: tilia 2022

7.2.3 Bausteine für eine systematische Umsetzung der Klimavision

Wir schlagen eine Abkehr von der derzeit vorherrschenden Praxis der punktuellen Ansätze vor - hin zu einer systematischen Transformation des urbanen Raumes. Denn die Wiener Straßenräume werden eine zentrale Rolle bei der Verbesserung des Stadtklimas in innerstädtischen Lagen spielen. Die Parkanlagen leisten schon heute einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung urbaner Hitze und bilden Kühleinseln in der dichten Bestandsstadt. Sie sind aber nur bedingt und in Einzelfällen vermehrbar. Gebäudebezogene Maßnahmen können über Fassadenbegrünung, Dachbegrünung, Regenwassermanagement und Nutzung von Solarenergie zu einem guten Stadtklima beitragen. Erste Erfolge von Förderungen sind derzeit schon sichtbar, in vielen Fällen ist die Stadt in der Umsetzung jedoch auf private Hausbesitzer:innen und die Immobilienwirtschaft angewiesen. Dies gilt ganz besonders für Gründerzeitquartiere, wo die Stadt einzelne Infrastrukturgebäude besitzt und nur wenige Wohngebäude, wo sie selbst gebäudebezogene Maßnahmen umsetzen kann.

Um urbanen Hitzephänomenen zu begegnen werden eine Neuorganisation der Straßenräume und Maßnahmen wie Entsiegelung, Beschattung und Bepflanzung, helle Beläge, Wasserelemente und Aufenthaltsangebote notwendig sein. Berücksichtigt man den Lebenszyklus von Straßenoberflächen von rund 30 Jahren, können im Rahmen der Erneuerung bis 2050 alle Wiener Straßen flächendeckend klimafit transformiert sein.

Anknüpfen an bisherige Aktivitäten

Wenn Hitzephänomene in der gesamten Stadt angegangen werden, ist es wichtig an die zahlreichen Pilotprojekte und punktuellen geförderten Umsetzungen im öffentlichen Raum anzuknüpfen und die Erfahrungen in Hinblick auf eine flächendeckende Realisierung zu überprüfen. Was ist notwendig um innovative technische Lösungen rasch und effizient breit umzusetzen? Wie können Fördermittel eingesetzt werden, damit der Beitrag der umgesetzten Projekte zu Klimaschutz, Klimawandelanpassung und Klimaresilienz in Wien nachhaltig spürbar wird?

So ist es wichtig, dass z. B. Geschäftsstraßenneugestaltungen das Stadtklima berücksichtigen und als grüne, kühle Klimaboulevards mit durchgängigen Baumreihen ausgestattet werden. Coole Straßen und Plätze Plus benötigen noch deutlich mehr Entsiegelung und Grün um zu kühlen Orten im Grätzl zu werden, wie es bei den grünen und urbanen Klimastraßen vorgeschlagen wird. Die Straßenbaumförderung spielt eine zentrale Rolle für die Umstellung des bestehenden Baumbestandes, den Austausch von alten und kranken Bäumen mit klimaangepassten Arten. Beim Ersetzen der Bäume geht es aber auch um den Einsatz von größeren, breitkronigen Bäumen, die viel Grünvolumen bilden können und längerfristig für mehr Kühle sorgen.

Erkenntnisse aus der Stadtklimaforschung in der Planung verankern

Wie in Kapitel 2.1 ausgeführt, sind urbaner Hitzephänomene in Wien gut dokumentiert. Die Untersuchungen zeigen, dass dicht bebaute und stark versiegelte innerstädtische Lagen mit wenig Grün besonders stark betroffen sind. Der Wiener Entwicklungsplan Öffentlicher Raum oder auch Grünpläne wie im 7. Bezirk bilden planerische Ansatzpunkte: Wenn der Klimaaspekt darin systematisch und in Wechselwirkung mit den jeweiligen speziellen Fragestellungen berücksichtigt wird, erleichtert das eine Schwerpunktsetzung für eine integrierte, leistbare und schrittweise Umsetzung klimagerechter Straßenräume.

In Anlehnung an den UHI-Strategieplan Wien (Brandenburg, Damyanovic et al. 2015: 33, 42ff) ist es wichtig mit den breiteren West-Ost verlaufenden Straßen zu beginnen, mit durchgängigen Baumreihen an deren Nordseiten. Diese liegen nur kurze Zeit im Gebäudeschatten und

sind dadurch sehr stark von Hitzeerscheinungen betroffen. Einen nächsten Schritt bilden die Nord-Süd verlaufenden Straßen mit ostseitigen oder mittigen Baumpflanzungen. Bei der Auswahl der Baumarten ist darauf zu achten, dass die städtische Luftzirkulation erhalten bleibt und klimaangepasste Arten verwendet werden. Eine zentrale Grundlage für mehr Straßenbäume bildet die systematische Überprüfung von Baumpotentialstandorten. Wie die internationalen Beispiele zeigen, können Baumpotentialkarten den Transformationsprozess wesentlich unterstützen. Ein wesentlicher Faktor dabei ist die Lage von Einbauten. Die Anzahl der innerstädtischen Baumstandorte kann durch die systematische Bündelung von Einbauten bei Leitungserneuerungen wesentlich vermehrt werden.

Schwerpunkte für die schrittweise Umsetzung setzen - Hitzegegrätzl entlasten

Wir schlagen vor, eine Schwerpunktsetzung in besonders von urbaner Hitze betroffenen Stadtteilen mit sozioökonomisch schlechter gestellten Bewohner:innen vorzunehmen, da diese häufig weniger Ausweichmöglichkeit haben. Im Kapitel 2.1 wurde ausgeführt, welche Teile der Stadt am stärksten betroffen sind.

Um in Hitzegegrätzeln rasch eine Reduzierung der urbanen Hitzeeffekte zu erzielen, werden zusätzliche Mittel für den schrittweisen Umbau nötig sein. Um zu zeigen wie in diesen Stadtteilen eine effektive Kühlung mit einem gezielten Einsatz dieser zusätzlichen Mittel ausschauen könnte, wurden oben im Kapitel 7.2.2 Beispielschnitte erarbeitet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen knüpfen damit an den UHI Strategieplan Wien (Brandenburg, Damyanovic et al. 2015) an und zeigen wie die vorgeschlagenen Maßnahmen anhand konkreter prototypischer Straßenquerschnitte umgesetzt werden können.

Um die geplante Straßenbaumförderung für 3000 neue Bäume in den nächsten 5 Jahren gezielt und effizient einzusetzen, könnte diese schwerpunktmäßig in Hitzegegrätzeln und als Ergänzung in Straßen mit Einzelbäumen in großem Abstand eingesetzt werden. Damit wird ein deutlich größerer Kühlungseffekt erreicht als bei neuen Einzelbaumpflanzungen. Gute Standortbedingungen mit ausreichend Wurzelraum und Schutz gegen Verdichtung und Salzeintrag sind notwendig, damit die Bäume gut wachsen. Wasserdurchlässige Baumstreifen mit Unterpflanzung mit Stauden erhöhen den Kühlungseffekt zusätzlich.

Alle Synergien für die Finanzierung des Transformationsprozesses nutzen

Derzeit sind die Kosten für einzelne Projekte im öffentlichen Raum in Richtung Klimaresilienz sehr hoch. Auch bei einer umfassenden Ausnutzung des Förderprogrammes in der Koalitionsvereinbarung¹¹⁴ mit 20.000.000 EUR jährlich für Klimaprojekte im öffentlichen Raum für alle Bezirke in den nächsten 5 Jahren geht sich eine weitreichende Transformation der Straßenräume nicht aus. Es ist daher zentral, Synergien bei sämtlichen Projekten im öffentlichen Raum zu nutzen: Bei allen Oberflächenerneuerungen, Einbautensanierungen, Radwegprojekten, Erneuerungen von Straßenbahntrassen, U-Bahnbaustellen, Geschäftsstraßenprojekten, Brückensanierungen, Hochwasserschutzmaßnahmen, Straßenbaumpflanzungen und bei sämtlichen Aktivitäten der Stadt im öffentlichen Raum soll künftig auf einen klimagerechten Umbau geachtet werden. Diese Synergien sind im Sinne einer kosteneffizienten Umsetzung notwendig und haben das Potential eine Gesamtperspektive auf Projekte zu fördern versus einer technischen und kaufmännischen Optimierung von Einzelaspekten.

Gelder aus Förderprogrammen von Bundesministerien oder der Europäischen Union können zusätzliche Gelder für den Transformationsprozess der Wiener Straßen bringen. Dazu eignen

¹¹⁴ <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020> (19.4.2021): 71

sich beispielsweise Förderschienen aus Bereichen des Fuß- und Radverkehrs bzw. der aktiven Mobilität und der Gesundheitsförderung sowie Förderungen zu Klimaschutz, Klimaresilienz und Klimawandelanpassung oder auch der ökologischen und sozialen Nachhaltigkeit in urbanen Räumen.

7.3 Resümee

Damit das Potential von Straßenräumen in dicht bebauten Gründerzeitgebieten für eine klimaresiliente Stadt genutzt werden kann, ist ein offenes Thematisieren der kritischen Hindernisse wichtig. Dazu zählt die Reduktion von Stellplätzen im öffentlichen Raum, um Platz zu machen für neue multifunktionale, klimaangepasste Wiener Gründerzeitstraßen. Ebenso wird eine systematische flächige Transformation des Wiener urbanen Raumes notwendig sein - in enger Zusammenarbeit aller Akteur:innen und mit den in den Grätzln lebenden Wiener:innen - um das Ziel einer klimagerechten lebenswerten Stadt für alle zu realisieren.

8. ZUSAMMENFASSUNG & SCHLUSSFOLGERUNG

Diese Studie will ein Neudenken und eine Neuaufteilung des Wiener Straßenraumes anregen und eine Vision gegen Kühlearmut und für zukunftsweisende Mobilität vorstellen. Sie zeigt auf, wie eine Stadt ihren „Raum anders einrichtet“: als dreidimensionalen Raum mit Boden, Oberflächen, Luft und Wasser, mit neuen Zonierungen, Ausstattungs- und Aufteilungsprinzipien und innovativen Typologien. Damit entsteht Platz für Begrünungen, Baumpflanzungen, kühle Wege und Aufenthaltsräume, um der zunehmenden Hitze in der Stadt zu begegnen.

Die Rahmenbedingungen haben sich geändert – Zeit für neue öffentliche Straßenräume in Wien.

Die ursprünglich multifunktionalen und nur teilversiegelten Straßen der Wiener Gründerzeitviertel wurden in den letzten 80 Jahren zum Raum für Fließverkehr und Abstellort für Autos umgebaut. Die Erreichbarkeit aller Wohngebiete mit dem Privatauto und die Schaffung von Stellplätzen sind bis heute Prämissen in der Planung. In den Wiener Gründerzeitquartieren sind einzelne Nebenstraßen heute schon transformiert – weg vom autodominierten öffentlichen Raum hin zu Straßen als wohnungsnaher Lebensräume im Grätzl. Erfahrungen dieser Wiener Vorreiterprojekte könnten eine zentrale Rolle bei der Transformation von Straßen in der Bestandsstadt einnehmen. Sie verweisen auf erste Schritte – der Klimawandel macht eine Strategie für rascher wirksame Veränderungen notwendig.

Straßenräume werden künftig eine zentrale Rolle bei der Verbesserung des Stadtklimas spielen.

Um in der dicht bebauten gründerzeitlichen Bestandsstadt ein gutes Stadtklima zu fördern, ist ein Mix aus Maßnahmen im öffentlichen Raum und an Gebäuden notwendig. Ein Großteil der Immobilien befindet sich jedoch in privatem Besitz, Parkanlagen leisten schon heute einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung urbaner Hitze, sind aber nur bedingt vermehrbar. Daher liegt der Schwerpunkt für die Vision auf dem Straßenraum, der in den Wiener Gründerzeitvierteln ein großes Flächenpotential für Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas bzw. zur Klimaresilienz aufweist. Über Maßnahmen wie Entsiegelung, helle Beläge, Wasserelemente, Aufenthaltsangebote, Beschattung und Bepflanzung kann urbanen Hitzeerscheinungen begegnet werden. Berücksichtigt man den Lebenszyklus von Straßenoberflächen von rund 30 Jahren können im Rahmen der Erneuerung bis 2050 alle Wiener Straßen flächendeckend klimafit transformiert sein.

Die Betroffenheit von urbanen Hitzeerscheinungen ist kleinräumig sehr unterschiedlich.

Wie aktuelle Wiener Stadtklimauntersuchungen zeigen, sind nicht alle Teile Wiens urbanen Hitzeerscheinungen gleich ausgesetzt. Besonders von Überwärmung betroffen sind dicht bebaute Gebiete mit wenig Frischluftzufuhr. Sozialräumliche Daten belegen deutlich, dass in vielen dieser Viertel überwiegend Menschen mit niedrigem sozioökonomischem Status leben, die der Hitze der Stadt nur bedingt entfliehen können. Der Hitzedruck trifft besonders ältere Menschen, Kinder, chronisch kranke Personen, aber auch Arbeitnehmer:innen, die einer körperlichen Arbeit nachgehen. Daher setzen die Überlegungen zur Klimavision dort an, wo die Betroffenheit besonders stark ist: in Straßenräumen und Grätzln der dicht bebauten Gründerzeitviertel.

Eine klimagerechte Transformation der Bestandsstadt ist umsetzbar!

Ein Einblick in die aktuelle Planungspraxis in vier europäischen Städten zeigt, dass klimaanpassende Straßen und Plätze in der Bestandsstadt möglich sind. Innovative Zugänge werden vorgestellt, wie im öffentlichen Raum dicht bebauter älterer Stadtteile mehr nutzbarer Raum

für Aufenthalt, Spiel und aktive Mobilität sowie mehr Kühle und Grün entstehen können. Die Zugänge reichen von neuen Verkehrs- und Nutzungsregulierungen über baulich veränderte Querschnitte bis zu temporären Ansätzen. Die vier Städte – London, Paris, Valencia und Vitoria-Gasteiz – nehmen eine Vorreiterrolle in Europa ein und jede Stadt verfolgt dabei spezifische Schwerpunkte und Wege. Neben fachlich fundierten Zugängen setzen alle auf eine breite Zusammenarbeit der Entscheidungsträger:innen und auf die Mitbestimmung der in der Stadt lebenden Menschen.

Die Städte haben eine Vision für ihre Zukunft und vermitteln den Menschen über eine attraktive Idee leicht verständlich die Vorteile des Transformationsprozesses. In Politik und Verwaltung verfolgen sie klare Strategien zur systematischen Reduktion des motorisierten Verkehrs, für Entsiegelung und mehr Grün. Die Umsetzung erfolgt in allen Städten breit, über leistbare Maßnahmen in ganzen Stadtteilen bzw. der ganzen Stadt. Gute Lebensbedingungen überall wirken gegen Gentrifizierungstendenzen in einzelnen Nachbarschaften.

Was ansteht, ist die Entwicklung systematischer Ansätze für ein klimagerechtes Wien.

Die Stadt Wien hat umfassende Daten sowie zukunftsweisende Grundsatzentscheidungen und Strategiekonzepte zum Klimawandel in der Stadt. Zahlreiche Vorreiterprojekte und punktuelle Maßnahmen sind in der Bestandsstadt schon umgesetzt. Was jedoch ansteht, ist die Entwicklung systematischer Ansätze für ein klimagerechtes Wien. Für die systematische Umsetzung klimagerechter Straßen ist es wichtig Pilotprojekte zu evaluieren und Klimaaspekte systematisch in Planungsinstrumente wie den Entwicklungsplan Öffentlicher Raum, Grünpläne oder Baupotentialkarten zu integrieren.

Klimagerechtigkeit braucht Platz.

In Diskussionen zum öffentlichen Straßenraum in Wien stellt der große Flächen besetzende ruhende Verkehr das größte Tabu dar. Stehende Autos bekommen meist Vorrang vor Ansprüchen auf eine gesunde, grüne, kühle und lebenswerte Stadt. Das Gelingen der notwendigen Reduzierung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Raum ist eine der größten Herausforderungen im Wandel zur klimagerechten Stadt. Nur mit tragfähigen Lösungen für die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und mit leistbaren Alternativen wird es eine breite Akzeptanz für die klimagerecht transformierte Stadt geben. Will man den öffentlichen Raum für andere Nutzungen zurückgewinnen, müssen Menschen mit geringeren Einkommen und Bedarf für einen Privat-Pkw leistbare Garagenstellplätze angeboten werden. Das im Bereich von U-Bahn-Baustellen erprobte Modell könnte auch auf weitere Bezirke mit freien Garagenkapazitäten ausgeweitet werden. Das wichtigste Werkzeug zur Reduktion des Stellplatzbedarfs sind jedoch Alternativen zum eigenen Auto. Der Ausbau des Angebots des öffentlichen Verkehrs auch außerhalb des Stadtzentrums, sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und Sharing-Angebote sind hier wichtige Bausteine.

Neue planerische Typologien einführen.

Grundlage der Vision für mehr Klimagerechtigkeit bilden zwei von sommerlicher Überwärmung stark betroffene Gebiete mit sehr hoher Einwohner:innendichte: ein Grätzl in Innerfavoriten und ein zweites in der Brigittenau. Die transformierten Straßenquerschnitte der neuen Wiener Klimastraßen werden für die typischen Querschnittsbreiten von 15 bis 23 m vorgestellt (vgl. Abbildung 30). Das Freiraumpotential des vorhandenen Straßenraumes wird neu interpretiert, um die Klimaresilienz der Quartiere zu erhöhen. Hitzeinseln können so vermieden werden und es entstehen zusätzliche, auch im Sommer gut nutzbare, wohnungsnah Freiräume. Eine flächige Umsetzung der Klimavision verbessert das Stadtklima und kann Gentrifizierungstendenzen hintanhaltend. Im Gegensatz zu den spanischen Superblocks baut diese Klimavision auf der bestehenden Wiener Straßenhierarchie auf und verfeinert sie mit neuen klimavisionären Straßentypen.

Synergien nutzen!

Um gute Lebensbedingungen in der Stadt sozial und ökologisch nachhaltig zu verankern und die Vision für einen sozial- und klimavisionären Raum konsequent und kostengünstig zu realisieren, benötigt die oben ausgeführte Klimavision für Wien 2050 eine schrittweise Umsetzung. Der Umbau der aktuellen Straßenquerschnitte zu Klimastraßen ist eine große Herausforderung für die Budgets der Bezirke und der Gesamtstadt. Ein Teil der Straßentypen sollte straßenweise oder baublockweise im gesamten Querschnitt umgesetzt werden. Die Stadtstraßen und Grätzlstraßen können jedoch zuerst als Teilausbau und später ergänzt zum Vollausbau umgesetzt werden, beginnend in besonders von urbaner Hitze betroffenen Bereichen.

Bei der Umsetzung der Wiener Klimastraße sollte möglichst jede Straße durchgängige Baumreihen mit Kronenschluss erhalten, die einen deutlich größeren Kühlungseffekt haben als Einzelbäume. Die geplante Straßenbaumförderung für 3000 neue Bäume in den nächsten 5 Jahren könnte durch zusätzliche Bäumen in Straßen mit Einzelbäumen in großem Abstand effizient eingesetzt werden.

Über ein Anknüpfen an bestehende Aktivitäten und Förderschienen können Synergien entstehen: Daher sollte bei allen Projekten im öffentlichen Raum auf einen klimagerechten Umbau geachtet werden. Diese Synergien sind im Sinne einer kosteneffizienten Umsetzung notwendig und haben das Potential, eine Gesamtperspektive auf Projekte zu fördern.

Gemeinsam umsetzen!

Klimaschutz ist der Stadt und vielen Wiener:innen ein Anliegen. In Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft gibt es viele Ideen und Diskussionsstränge. Eine enge Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteur:innen ist für den Transformationsprozess hin zur klimaresilienten Stadt wichtig. Eine gemeinsame Idee, die mit den Wiener:innen entwickelt wird und die den Nutzen des Transformationsprozesses für die Bürger:innen klar vermittelt ist zentral. Wenn der Nutzen für jede:n auf der Hand liegt, ist es leichter, dass die Wiener:innen die Klimaziele der Stadt mittragen und in ihrem Alltag umsetzen.

Eine innovative Verkehrsorganisation in der Gesamtstadt, die den Umweltverbund klar bevorzugt, bildet die Grundlage für die Transformation der Straßenräume. Eine wienweite Partizipation zur Mobilität der Zukunft und breite Partizipationsprozesse in Bezirksteilen zu örtlichen Verkehrslösungen und Schwerpunktsetzungen fördern die Akzeptanz für eine schrittweise Reduktion von Stellplätzen und die Schaffung von neuen Aufenthaltsqualitäten. Die Umsetzung von kühlen Grätzln mit grünen Straßen und Aufenthaltsangeboten könnten im Rahmen der Stadtteilarbeit mit den Menschen der Nachbarschaften entwickelt werden. Damit steigt die Identifikation mit den Maßnahmen, die Vorteile eines klimagerechten öffentlichen Raumes werden im eigenen Lebensbereich direkt spürbar.

Um unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu erreichen, ist im gesamten Transformationsprozess ein Mix an Zugängen wichtig. Partizipation kann u.a. über digitale Plattformen erfolgen, über ein partizipatives Budget, über aufsuchende Stadtteilarbeit, Mobilitätstrainings. Konflikte sind Teil des Prozesses und sollten offen diskutiert werden.

Wien 2050 – eine schöne, kühle Stadt mit guter Lebensqualität in allen Wiener Grätzln!

9. LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Brandenburg, Christiane. Damyanovic, Doris et al. (2015) *UHI Strategieplan Wien*. Wien: Magistrat der Stadt Wien – MA 22

Detzhofer, Anna (2020) Wie cool ist denn diese Straße? In: *zoll+*, Nr. 32/2020, S 70-74

Hofstetter, Elisabeth (2017) *STRASSENÄRUME WIEN, BARCELONA* Diplomarbeit an der TU Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung, Wien

ILA – Institut für Landschaftsarchitektur (2014) *Wiener Querschnitt – Spezifika im Wiener straßenraum*, Projektstudie im Auftrag der Stadt Wien, MA19 Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung, Wien

Leku Studio SLP, (2020) *Guía de diseño para la transformación sostenible del espacio público Valencia*, internes Dokument der Stadt Valencia

Lichtenberger, Elisabeth (1978) *Stadtgeographischer Führer Wien*, Wien Borntraeger

Lička, L; Furchtlehner, J; Neuninger, P (2017): *Potentiale von Alltagsstraßen. Wiener Querschnitt im internationalen Kontext*. Im Auftrag der Stadt Wien, MA19 Magistratsabteilung für Architektur und Stadtgestaltung, Wien

Marañón, Blanca et al. (2020) *VITORIA-GASTEIZ GREEN CAPITAL: una ciudad a escala humana* Hg. Centro de Estudios Ambientales (CEA) del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

Molina, Camilo. Quinz, Hannah. Reinprecht, Christoph (2021) *Sozialraum Monitoring. Durchmischung und Polarisierung in Wien*. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien – Stadtpunkte 34

Pearsall, Hamil (2018) *New directions in urban environmental/green gentrification research*. In: Lees, Loretta. Phillips, Martin (Eds.) *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham/UK: Edward Elgar Publishing, 329-345

Psenner, Angelika (2015) *Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums* In: Raith, Erich, Smetana, Kurt (Hg.) *Mission Mikrourbanismus. Lange Nacht der Stadterneuerung IV*, E260/S Fachbereich Städtebau Eigenverlag, Wien, S. 114 - 121.

Rauch Angelika, tbw research GesmbH (2019): *Ergebnisbericht Evaluierung der Aktion „Coole Straßen“ in Wien*, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, MA 28, Wien

Saurer, Edith (1984) *Material von der Straße* In: Verein für Geschichte und Sozialkunde (Hg.) *Beiträge zur historischen Sozialkunde 1/84* Geschichte des Alltags – Alltagsgeschichten, 5-10

SPÖ Wien (2007): „1000 Visionen für Wien“

Stadtentwicklung Wien (2014) *Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Mobilität*. Wien: Magistrat der Stadt Wien– MA 18

Stadtentwicklung Wien (2014) *Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept Grün- und Freiraum*. Wien: Magistrat der Stadt Wien.– MA 18

Stadtentwicklung Wien (2018) *Stadtentwicklungsplan 2025, Fachkonzept öffentlicher Raum*.
Wien: Magistrat der Stadt Wien. – MA 18

Stübben, Joseph (1890) *Der Städtebau, Handbuch der Architektur, Vierter Theil Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, 9. Halbband*, Reprint der ersten Auflage 1980 Braunschweig und Wiesbaden. Darmstadt: Vieweg+Teubner Verlag

10. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Simulation der Oberflächentemperatur für den 21. Juli für Wien	10
Abbildung 2: Räumliche Einkommensverteilung in Wien 2017	12
Abbildung 3: Projektstruktur Klimaprogramm Infrastrukturelle Anpassung an den Klimawandel (InKA).....	16
Abbildung 4: Die Bilder zeigen ein Wien mit grünen und vielseitig nutzbaren Straßen und Plätzen.....	20
Abbildung 5: Beispielgrätzl Favoriten 1995 und 2020	29
Abbildung 6: Postkarten Herzgasse 1905, 1915, Neilreichgasse aus der Zwischenkriegszeit	30
Abbildung 7: Beispielgrätzl Brigittenau 1985 und 2021	31
Abbildung 8: Hannovergasse vor dem 2. Weltkrieg und in den 1970er Jahren	32
Abbildung 9: Entwicklung des ruhenden Verkehrs in der Treustraße seit den 1970er Jahren	32
Abbildung 10: Erlachgasse Sommer 2021.....	35
Abbildung 11: Straßenquerschnitt Erlachgasse Sommer 2021	36
Abbildung 12: Pelzgasse Frühjahr 2021	38
Abbildung 13: Straßenquerschnitt Pelzgasse Frühjahr 2021	39
Abbildung 14: Viertelstundenstadt	42
Abbildung 15: Schnitt zum Umgang mit Einbauten und Abständen bei Baumstandorten... 45	
Abbildung 16: Ausschnitt Baumpotentialkarte.....	45
Abbildung 17: Auch in schmalen Gassen sind bei Wegfall einer Parkspur durchgängige Baumreihen möglich.....	47
Abbildung 18: Vorlage zum taktischen Urbanismus über Bodenmarkierungen	50
Abbildung 19: Vorher-Nachher: Plaza de rojas clemente im Arbeiterbezirk Botánico	51
Abbildung 20:Vorher-Nachher: Plaza del Ayuntamiento, Stadtzentrum	51
Abbildung 21:Vorher-Nachher: Calle San Pedro im Stadtteil Cabanyal	51
Abbildung 22: Das Prinzip der Superblocks.....	54
Abbildung 23: Verteilung der Superblocks in Vitoria-Gasteiz	54
Abbildung 24: Taktischer Urbanismus zur raschen Qualitätsverbesserung in Nebengassen	55
Abbildung 25: Die Straße Sancho el Sabio vor und nach dem Umbau	56

Abbildung 26: Ein Bachlauf mitten in der Stadt kühlt eine ehemals verkehrsdominierte Stadtachse	57
Abbildung 27: Konzept der gesunden Straßen.....	60
Abbildung 28: Die Fotos zeigen mehrere Straßen vor und nach der Transformation	63
Abbildung 29: Der Prinzipquerschnitt der Wiener Klimastraße zeigt den transformierten Querschnitt mit den unterschiedlichen Handlungsebenen und Bezügen zu Stoffkreisläufen.....	66
Abbildung 30: Die Tabelle bietet einen Überblick zu den Typologien der Wiener Klimastraße	68
Abbildung 31: Der Straßentyp Klimaboulevard eignet sich besonders für Geschäftsstraßen.	69
Abbildung 32: Der Straßentyp der Stadtstraße spielt eine wichtig Rolle für die Erschließung. Er nimmt den stadtweiten motorisierten Verkehr auf.....	70
Abbildung 33: Der Straßentyp grüne Klimastraße ist Teil des übergeordneten Fußwegenetzes und bietet neue, kühle Aufenthaltsräume in Nebenstraßen in dicht bebauten Grätzln mit vorrangiger Wohnnutzung.....	71
Abbildung 34: Der Straßentyp urbane Klimastraße bietet mit seiner platzartigen Gestaltung punktuell nutzbare, kühle Freiräume z. B. vor Schulen oder öffentlichen Einrichtungen.	73
Abbildung 35: Der Straßentyp Grätzlstraße eignet sich für schmale Nebenstraßen mit gemischter Nutzung und ist wichtig für die kleinräumige Erschließung.	74
Abbildung 36: Ein Querschnitt mit mittiger Baumpflanzung kann für schmalere und breitere Grätzlstraßen Vorteile bringen.	75
Abbildung 37: Prinzipskizze zum flächigen Einsatz der Typen der Wiener Klimastraße in einem ganzen Stadtteil am Beispiel eines Ausschnittes von Wien Favoriten.	77
Abbildung 38: Die Prinzipskizze zeigt die unterschiedlichen Straßentypologien in ihrer flächigen Umsetzung der Klimavision im Favoritner Grätzl.	80
Abbildung 39: Verkehrsorganisation nach der Transformation des Favoritner Grätzls	81
Abbildung 40: Prinzipskizze zur flächigen Umsetzung der Klimavision im Brigittenauer Grätzl	82
Abbildung 41: Verkehrsorganisation nach der Transformation des Brigittenauer Grätzls ...	83
Abbildung 42: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Stadtstraße mit 19m	90
Abbildung 43: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Stadtstraße mit 23m	91
Abbildung 44: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Grätzlstraße mit 15m	92
Abbildung 45: Beispiel für die schrittweise Umsetzung einer Wiener Klimastraße, Straßentyp Grätzlstraße mit schrittweiser Verdichtung der vorhandenen Einzelbäume.....	93

Stadtpunkte

Die Studienreihe „Stadtpunkte“ wird von der Abteilung Kommunalpolitik der AK Wien herausgegeben und behandelt aktuelle kommunalpolitische Themen.

Sie soll in erster Linie Informationsmaterial und Diskussionsgrundlage für an diesen Fragen Interessierte darstellen.

Aktuelle Ausgaben:

Nr. 38 Covid-19 und Kommunalpolitik, Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf Aspekte der Lebensqualität in Wien,

Janine Heinz, Günther Ogris (SORA), 2021

Nr. 37 Wohnungspolitik und Wohnversorgung. Bericht aus fünf wachsenden europäischen Millionenstädten,

Harald Baron, Thi Bich Ngoc Doan, Justin Kadi, Leonhard Plank (TU Wien), 2021

Nr. 36 Kooperative Raum- und Wirtschaftsentwicklung,

Peter Mayerhofer, Peter Huber (Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung Wien, WIFO), 2021

Nr. 35 Junge Menschen in Wien II,

Bernhard Hoser, David Laumer, Julia Simon, Günther Ogris (SORA), 2021

Nr. 34 Sozialraum Monitoring. Durchmischung und Polarisierung in Wien,

Camilo Molina, Hannah Quinz, Christoph Reinpecht (Universität Wien), 2021

Nr. 33 Formen und Praktiken der Partizipation im kommunalen Wien,

Michael Jonas, Simeon Hasserner (Institut für Höhere Studien), 2020

Nr. 32 Wien wächst – digitale Stadt,

Peter Prenner (Hg.), 2020

Nr. 31 Betriebskosten. Wohnrechtliche Rahmenbedingungen, empirische Analyse und Vergleiche der Gebühren öffentlicher Dienstleistungen,

Walter Rosifka, Lukas Tockner (AK-Wien), 2020

Nr. 30 Soziale Risiken von Digitalisierungsprozessen. Trendanalysen im Erwerbs- und Privatleben mit Fokus auf Wien,

Hubert Eichmann, Annika Schönauer, Philip Schörpf, Ademir Jatic (FORBA Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt), 2019

Nr. 29 Öffentlicher Verkehr in den Wiener Außenbezirken,

Roland Fersterer, Bernhard Fürst, Andreas Käfer, Herbert Peherstorfer (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH), 2019

Nr. 28 Wien wächst – Soziale Stadt – Zwischen Vielfalt und Ausgrenzung,

Katharina Hammer (Hg.), 2019

Nr. 27 Gentrifizierung in Wien – Perspektiven aus Wissenschaft, Politik und Praxis,

Justin Kadi, Mara Verlič (Hg.), 2019

Nr. 26 Wien wächst – Wien baut – Mehr Qualität in mehr Quantität?,

Christian Pichler (Hg.), 2018

Nr. 25 Leistbaren Wohnraum schaffen – Stadt weiter bauen - Potenziale der Nachverdichtung in einer wachsenden Stadt: Herausforderungen und Bausteine einer sozialverträglichen Umsetzung,

Ernst Gruber, Raimund Gutmann, Margarete Huber, Lukas Oberhuemer (wohnbund:consult), 2018

Nr. 24 Tourismus in Wien – Lage und Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des Arbeitsklimas und der Tourismusförderung,

Josef Schmee, Kai Biehl (Hg.), 2017

Nr. 23 Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens,

Barbara Gungl, Heide Studer, Ulla Thamm, Andrea Weninger (tilia / Rosinak & Partner), 2017

Nr. 22 Wien wächst – Smart City – Neues Konzept, offene Fragen,

Katharina Hammer (Hg.), 2016

Nr. 21 „Smart Cities“ – eine technologische und datenschutzrechtliche Einschätzung,

Thomas Riesenecker-Caba (FORBA), 2016

Nr. 20 S-Bahn in Wien – Chance für die wachsende Stadt,

Andreas Käfer, Herbert Peherstorfer, Roland Fersterer, Bernhard Fürst und Patrick Schnötlinger (TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH), 2016

Nr. 19 Wien wächst – Öffentlicher Raum – Die Stadt als Verteilungsfrage,

Peter Prenner (Hg.), 2016

Nr. 18 Wien neu – Passende Strukturen für die wachsende Stadt,

Adolf Andel, Cornelia Krajasits und Iris Wach (Projekthaus GmbH), 2016

Nr. 17 Wien wächst – Verkehr – Ostregion zwischen Konkurrenz und Kooperation,

Peter Prenner (Hg.), 2015

Nr. 16 Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum,

Herbert Bork, Stefan Klingler, Sibylla Zech, 2015

Nr. 15 Junge Menschen in Wien - Beschäftigung – Wohnen – Leben in Wien,

Katharina Hammer (Hg.), 2015

Nr. 14 Wien wächst – Wien wohnt – Gutes Wohnen in einer wachsenden Stadt,

Peter Prenner (Hg.), 2015

Nr. 13 Wiener Herausforderungen – Arbeitsmarkt, Bildung, Wohnung und Einkommen,

Josef Schmee (Hg.), 2015

Nr. 12 Wien wächst – Herausforderungen zwischen Boom und Lebensqualität,

Peter Prenner (Hg.), 2014

Nr. 11 Migrantische Ökonomie in Wien,

Susi Schmatz, Petra Wetzels, 2014

Nr. 10 Wiens Industrie in der wissensbasierten Stadtwirtschaft: Wandlungsprozesse, Wettbewerbsfähigkeit, industriepolitische Ansatzpunkte,

Peter Mayerhofer, 2014

Nr. 9 BürgerInnenbeteiligung in der Stadt – Zwischen Demokratie und Ausgrenzung?,

Katharina Hammer (Hg.), 2013

Nr. 8 Wiens Konjunktorentwicklung im nationalen, intra- und interregionalen Vergleich,

Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2013

Nr. 7 Wohnen im Arsenal – Wandel der Wohnbedingungen im Zuge der Privatisierung,

Peter Moser, 2013

Nr. 6 Kommunaler Ausverkauf,

Peter Prenner (Hg.), 2013

Nr. 5 Qualität im Arbeitsumfeld,

Gisa Ruland, 2012

Nr. 4 Verkehr in der Stadt, Veranstaltungsreihe 2010/2011,

Michael Klug (Hg.), 2012

Nr. 3 Wiens Stadtwirtschaft im Konjunkturzyklus,

Jürgen Bierbaumer-Polly, Peter Mayerhofer, 2011

Nr. 2 Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung in Wien,

Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2011

Nr. 1 PendlerInnenstudie Wien,

Andreas Riesenfelder, 2011

Sämtliche Studien sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien

Abteilung Kommunalpolitik und Wohnen

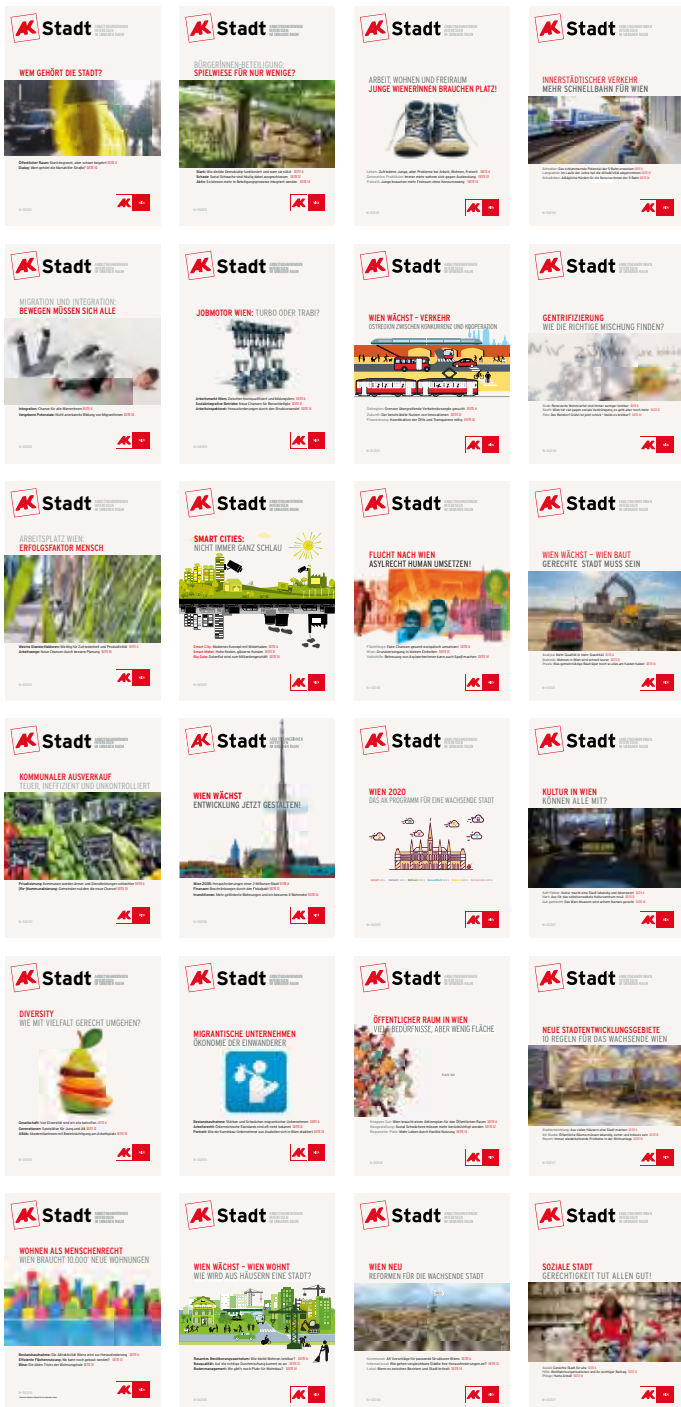
Prinz-Eugen-Straße 20 – 22, 1040 Wien

Tel: +43 (0) 1 501 65 – 13130

E-Mail: stadt@akwien.at

oder als PDF:

<https://wien.arbeiterkammer.at/meinestadt>



2012 ... 2013 ... 2014 ... 2015... 2016 ...

10 Jahre AK Stadt

2017 ... 2018 ... 2019 ... 2020 ... 2021 ▶▶

Zeitschrift für Arbeitnehmer:innen-Interessen im urbanen Raum.

4 x im Jahr, 16 Seiten

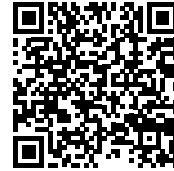
Print-Abo bestellen E-Mail stadt@akwien.at oder Tel. 01 50165-13130

Online wien.arbeiterkammer.at/service/zeitschriften/akstadt

Gesellschaftskritische Wissenschaft: die Studien der AK Wien

Alle Studien zum Downloaden:

wien.arbeiterkammer.at/service/studienundzeitschriften



ISBN 978-3-7063-0919-6