

PILOTSTUDIE SUPERGRÄTZL

Ergebnisbericht am Beispiel Volkertviertel



Projektbericht

GZ 367568

Auftraggeberin

Magistrat der Stadt Wien MA18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung
Mag.a Dr.in Astrid Klimmer-Pölleritzer
Referat Mobilitätsstrategien
Rathausstraße 14-16 1082 Wien

Auftragnehmer

Mag. Florian Otto Lorenz
Ingenieurbüro im Fachbereich Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur
Thurngasse 10/5 1090 Wien
Projektteam: Mag. Florian Lorenz, DI Georg Wieser, Dlin Elena Mali, Matthieu Floret MA, Belén Iturralde BSc,
Mag.a Carla Schwaderer, Francesco Remonato Msc, Sören Risse, Jannik Eder MA

Subauftrag für verkehrliche Bestandsanalyse und Wirkungsabschätzung

TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Projektteam: DI Dr. Harald Frey, DI Ulrich Leth, Dlin Barbara Laa, DI Fabian Sandholzer

Subauftrag für grafische Gestaltung Kommunikationsmaterialien Straßenlabor

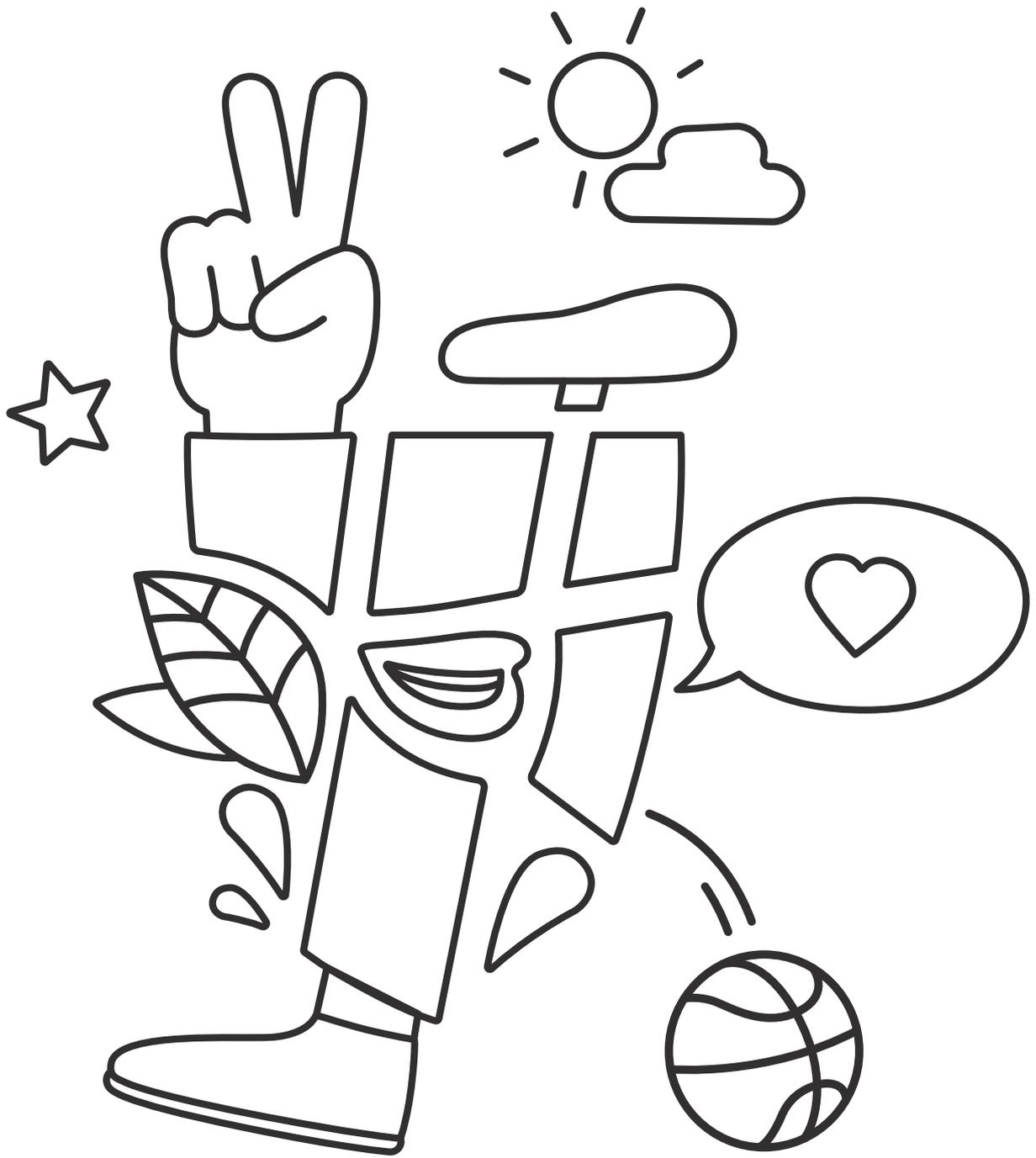
LWZ Design & Animation OG

Wien, 24. November 2021

Bild Titelseite: © Stadt Wien / C. Fürthner

INHALTSVERZEICHNIS

1. Kurzfassung	1
2. Ausgangssituation	2
3. Was ist ein Superblock?	4
3.1. Superblocks als Planungskonzept.....	4
4. Vom Superblock zum Supergrätzl	6
4.1. Superblocks und strategische Planungsziele in Wien.....	6
4.2. Das Wiener Supergrätzl.....	7
5. Ziele und Ablauf der Pilotstudie	9
6. Pilotstudie Supergrätzl Volkertviertel	10
6.1. Das Pilotgebiet.....	10
6.2. Abgrenzung als Supergrätzl.....	10
6.3. Bestandsanalyse.....	11
6.4. Entwicklungskonzept.....	23
6.5. Stufenplan.....	36
6.6. Wirkungsanalyse.....	42
6.7. Grobkostenschätzung.....	44
7. Informationsveranstaltung „Supergrätzl Straßenlabor“	46
7.1. Beteiligungsformate.....	47
7.2. Ergebnisse.....	52
8. Empfehlungen zum Supergrätzl	54
8.1. Herangehensweise und Prozessgestaltung.....	54
8.2. Kommunikation.....	55
9. Resümee	56
10. Abbildungsverzeichnis	57
11. Tabellenverzeichnis	57
12. Literaturverzeichnis	58
13. Anhangsverzeichnis	58



1. KURZFASSUNG

Superblocks sind definierte Gebiete in alltagsräumlich abgrenzbaren Teilen der Bestandsstadt. Sie haben einen fußläufig erschließbaren, verkehrsberuhigten Kern mit hoher Aufenthaltsqualität. Verkehrliche Maßnahmen unterbinden den motorisierten Durchzugsverkehr, während Fuß- und Radverkehr gefördert und der öffentliche Verkehr an den Außenkanten optimiert wird. Durch die sukzessive Neuaufteilung des Straßenraums werden Maßnahmen für mehr Aufenthaltsqualität, Bewegungsfreiheit und Klimawandelanpassung umsetzbar.

Aufgrund der Potenziale des Superblock-Ansatzes für die Transformation der Bestandsstadt beauftragte die Stadt Wien (MA 18) die Durchführung der vorliegenden Pilotstudie. Dadurch sollte das Superblock-Konzept aus Sicht der strategischen Stadtplanung auf seine Umsetzungsperspektiven in Wien untersucht und eine mögliche Umsetzung vorbereitet werden.

Als Ausgangssituation für das Pilotprojekt wurden die Vorarbeiten zu Superblocks aus Barcelona, Berlin und Wien beschrieben. Das Potenzial von Superblock-Konzepten für Wien wurde anhand relevanter Inhalte und Überschneidungen mit übergeordneten Wiener Planungsstrategien aufgezeigt. Die Pilotstudie erarbeitete eine Charakteristik für Wiener Supergrätzl mit einem Grundschemata an Qualitäten und Maßnahmen als Supergrätzl-Leitbild.

Die Erstellung eines Supergrätzl-Entwicklungskonzepts wurde am Volkertviertel in Wien-Leopoldstadt getestet. Das Pilotgebiet wurde hinsichtlich der Verfügbarkeit und Anwendbarkeit von Planungsgrundlagen analysiert und ein pilothaftes Entwicklungskonzept mit Varianten für Verkehrsorganisation (funktionaler Superblock) sowie für räumliche Entwicklungskonzepte erarbeitet. Für eine der Varianten wurde ein exemplarischer Stufenplan entwickelt, der erste Umsetzungsschritte sowie längerfristige Entwicklungskonzepte und einen Katalog baulicher Maßnahmen enthält.

Zur Evaluierung von Supergrätzl-Projekten wurde eine Wirkungsanalyse mit quantitativen Indikatoren zur Messung von Supergrätzl-Wirkungszielen entwickelt. Für eine Einschätzung des Kostenrahmens für Supergrätzl-Projekte wurde eine Grobkostenschätzung der baulichen Ausführung des ersten Umsetzungsschrittes eines funktionalen Superblocks erstellt.

Als Grundlage für zukünftige Umsetzungsprozesse von Planungsprojekten im Superblock-Maßstab wurden innovative Bürger*innen-Beteiligungsformate entwickelt und in einer öffentlichen Informationsveranstaltung getestet. Das Interesse an der Informationsveranstaltung sowie das positive Echo aus der Befragung zeigen das Potenzial für die Umsetzung zukünftiger Pilotprojekte.

Die Pilotstudie erarbeitete Empfehlungen für Supergrätzl-Projekte in Wien sowie für die Kommunikation, die als Grundlage für zukünftige Umsetzungen herangezogen werden können. Die Pilotstudie schließt mit Empfehlungen zu Herangehensweise und Prozessgestaltung für zukünftige Supergrätzl-Projekte.

2. AUSGANGSSITUATION

Die Planungsstrategie der flächigen Verkehrsberuhigung bedeutet, in gewachsenen, alltagsräumlich abgrenzbaren Stadträumen den motorisierten Individualverkehr zu beruhigen, um aktive Mobilitätsformen, Begrünungsmaßnahmen und Freiraumnutzungen zu ermöglichen. Diese Strategie findet vermehrt Verwendung in Projekten zur Verkehrswende, zur Erhöhung der Lebensqualität und zur Klimawandelanpassung in Städten.

Superblocks in Barcelona

Ein wegweisendes Konzept für flächige Verkehrsberuhigung wurde in den frühen 2000er Jahren als „Superblock“ (bzw. „Superilla“) von der Planungsagentur BCNecologia für die Stadt Barcelona entwickelt. Mit diesem Konzept wird in einer nicht-hierarchischen Anordnung von Einbahnen eine Hierarchisierung zur Verkehrsleitung vorgenommen, um verkehrsberuhigte Flächen zu definieren. Die so entstehende „neue urbane Zelle“ (Rueda, 2019) soll primär dazu beitragen, die negativen Gesundheitsfolgen der verkehrlichen Luftverschmutzung und Lärmbelastung zu minimieren. Im Jahr 2005 wurde in Barcelonas Stadtviertel Gràcia ein erster Superblock umgesetzt. Seitdem wurden unter anderem in den spanischen Städten Vitoria-Gasteiz (2006), A Coruña (2008) und Ferrol (2009) Superblocks zur Strukturierung der Verkehrsorganisation eingesetzt.

Im Urban Mobility Plan 2013–2018 der Stadt Barcelona² sind Superblocks eine strategische Maßnahme zur Hierarchisierung von Straßenzügen und zur Neuorganisation der Buslinien. In diesem Masterplan wurden insgesamt 503 Superblocks in unterschiedlicher Größe und Form identifiziert. Im Jahr 2016 wurde in Barcelonas Stadtteil Poblenou mit der Umsetzung eines modellhaften Superblocks begonnen, der international starkes Interesse weckte und Folgeprojekte inspirierte. Seit November 2020 wird der Begriff „Superblock“ von Barcelonas Stadtverwaltung als „Transformationsmodell für Straßenräume der gesamten Stadt“³ verwendet und er dient als Leitbild für Verkehrsberuhigung, Klimawandelanpassung und Beteiligungsprozesse unter Zuhilfenahme temporärer Maßnahmen.

¹ Das Kunstwort „Superilla“ ist zusammengesetzt aus „super“ und dem katalanischen Wort „illa“ für „Insel“. Gemeint ist also eine „Superinsel“ im Stadtgebiet.

² https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/sites/default/files/PMU_Sintesi_Catala.pdf

³ <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en>



Abbildung 1: Kreuzungsbereich im Superblock P9, Poblenou, Barcelona im September 2017 (Quelle: Florian Lorenz)

Kiezblocks in Berlin

Seit dem Jahr 2020 ist auch in Berlin ein großes Interesse am Superblock-Konzept zu verzeichnen. Ausgangspunkt war die zivilgesellschaftliche Initiative „Changing Cities“, bei der das Beispiel Barcelona herangezogen und der Begriff „Kiezblock“ geprägt wurde. 2021 startete „Changing Cities“ die Kampagne „#Kiezblocks“¹, die Bürger*innen dabei unterstützt, zumindest 1.000 Unterschriften von Bewohner*innen zu sammeln, um bei der lokalen Bezirksverordnetenversammlung mit „Einwohner*innenanträgen“ die Umsetzung von Kiezblocks einzufordern. In dieser Kampagne werden die Zielvorstellungen für „Kiezblocks“ folgendermaßen beschrieben:

„Mit Kiezblocks wollen wir die Straßen wieder für alle Menschen öffnen. Sie sollen zu Orten der Begegnung werden, zu einer Verlängerung des eigenen Wohnzimmers. Kiezblocks sind also nicht nur ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Verkehrswende, sie führen zu einer besseren Lebensqualität für alle. Eine Stadt voller Kiezblocks ist eine menschenfreundliche, klimafreundliche und gerechte Stadt.“

Sondierungsprojekt SUPERBE

Inspiziert durch die Projekte in Barcelona und in Austausch mit der Planungsagentur BCNecologia wurde von 2018 bis 2020 das F&E-Sondierungsprojekt SUPERBE² durchgeführt, um das Superblock-Konzept für Anwendungen in österreichischen Städten zu untersuchen. SUPERBE zeigte am Beispiel Wiens auf, wie unter Berücksichtigung stadtmorphologischer Kriterien mögliche Anwendungsgebiete für Superblocks identifiziert und für eine Umsetzung priorisiert werden können. Das Projekt veranschaulichte, dass sich Superblock-Lösungen auch in Wien realisieren ließen: Besonders gründerzeitlich geprägte Stadtquartiere waren in den mittels einer GIS-Analyse determinierten Anwendungsgebieten vertreten. SUPERBE verdeutlichte die Potenziale möglicher positiver Effekte von Superblock-Umsetzungen für Wien: sowohl hinsichtlich einer Reduktion von Energieverbrauch und Treibhausgas-Emissionen im Verkehrssektor als auch in Bezug auf die Flächenpotenziale zur Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums zum Wohnumfeld mit hoher Lebensqualität. Mehr Details dazu finden sich im Ergebnisbericht des Projektes³.

¹ Siehe die Kampagnen-Webseite: www.kiezblocks.de

² Sondierungsprojekt „SUPERBE – Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere“. Gefördert im Forschungs- und Technologieprogramm „Stadt der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Projektkonsortium: Technische Universität Wien (TUW); AIT Austrian Institute of Technology GmbH; Florian Lorenz.

³ Siehe Projektbericht: H. Frey, A. Graser, U. Leth, F. Lorenz, A. Millonig, J. Müller, G. Richter, C. Rudloff, F. Sandholzer, G. Wieser, (2020) „Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere – SUPERBE“, Berichte aus Energie- und Umweltforschung 42/2020, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Wien

Nachbarschaftsorientierte Ansätze

Neben den Superblocks gibt es ähnliche Konzepte, die sich auf die Beruhigung oder Einschränkung des motorisierten Durchgangsverkehrs konzentrieren – von singulären Sackgassen bis zu fußgängerfreundlichen historischen Stadtzentren, von Londons „Low Traffic Neighborhoods“ bis zu autoreduzierten Stadt- und Wohnvierteln (z. B.: Stadtteil Vauban in Freiburg im Breisgau) sowie Verkehrskonzepten für Stadtzentren mit eingeschränkter KFZ-Zugänglichkeit, wie aktuell für Paris vorgeschlagen.

Diese Konzepte zeigen, dass ein lokalisierter, nachbarschaftsorientierter Ansatz ein vielversprechender Weg ist, um in der Bestandsstadt eine Veränderung der Flächennutzung von öffentlichen Räumen zu organisieren, die bisher vorrangig als reine Verkehrsflächen genutzt wurden. So lassen sich Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität genauso umsetzen wie solche der Klimawandelanpassung zur Reduktion urbaner Hitzeinseln. Für den Erfolg ist die frühzeitige Verwendung von partizipativen Ansätzen ausschlaggebend, um eine erfolgreiche Transformation von Nachbarschaften, Quartieren oder Grätzln zu begleiten. So kann die Identität und Teilhabe in Stadtquartieren gefördert und die zunehmende Bedeutung öffentlicher Räume für das Stadtleben unterstrichen werden.

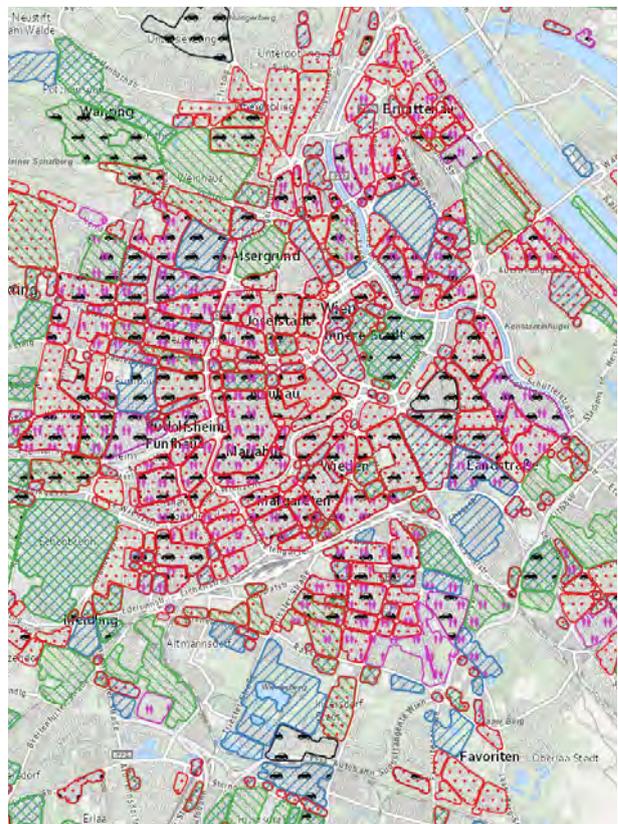


Abbildung 2: GIS-Analyse zur Identifikation potenzieller Superblock-Anwendungsgebiete (Quelle: SUPERBE-Projekt)

3. WAS IST EIN SUPERBLOCK?

Superblocks sind „urbane Zellen“ im dicht bebauten Stadtgebiet, die einen verkehrsberuhigten Raum mit hoher Aufenthaltsqualität beinhalten. Verkehrliche Maßnahmen unterbinden den motorisierten Durchzugsverkehr, während Fuß- und Radverkehr gefördert und der öffentliche Verkehr an den Außenkanten optimiert wird. Durch eine sukzessive Neuaufteilung des Straßenraums werden Maßnahmen für mehr Aufenthaltsqualität, Bewegungsfreiheit und Klimawandelanpassung umsetzbar.

Superblocks strukturieren die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Verkehr (siehe Abbildung 4) und geben dem Gehen und Radfahren auf den Innenstraßen Vorrang. Innerhalb dieser verkehrsberuhigten Bereiche ermöglicht eine schrittweise Reduktion von KFZ-Stellplätzen die Verbesserung der Fußläufigkeit sowie die Integration neuer öffentlicher Funktionen im Straßenraum. Dies führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Steigerung der Aufenthaltsqualität in Wohngebieten. Neue Infrastrukturen für Last-Mile- Stadtlogistik und nachhaltige Mobilität (Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen etc.) können im Superblock integriert werden. Im Straßenraum entstehen Mikrofreiräume für Bewegung und Begegnung im Grätzl. Durch die Neuorganisation der Verkehrsflächen erhalten die Straßen neben ihrer vorrangigen Verkehrsfunktion zusätzliche Bedeutung in ihren Freiraum- und Klimafunktionen.

An den außenliegenden Straßen der Superblocks werden die Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sowie die Verbindungen des Radverkehrs optimiert. Dies kann die Bedingungen für den Fußverkehr verbessern und eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund herbeiführen. Den Außenkante der Superblocks kommt eine besondere Aufmerksamkeit zu, dort können Räume mit einer erhöhten Dichte an Nutzungen und Funktionen entstehen. Längerfristig konzentrieren sich die Ziele für Alltagswege im Superblock – durch die Ansiedlung von zusätzlichen lokalen Einzelhändler*innen und Unternehmen in aufgewerteten Erdgeschoßzonen.

Superblocks geben bisher hierarchielosen Straßennetzen eine neue Struktur (siehe Abbildung 5). Innerhalb der Superblocks wird der motorisierte Durchzugsverkehr mit Maßnahmen wie Modalfiltern (bzw. Diagonalfiltern), Einbahnschleifen und Sackgassen unterbunden. Die Zufahrten zu Häusern und privaten Garagen bleiben erreichbar. Anrainer*innen sowie Einsatz- und Servicefahrzeuge können weiterhin zufahren.

3.1. Superblocks als Planungskonzept

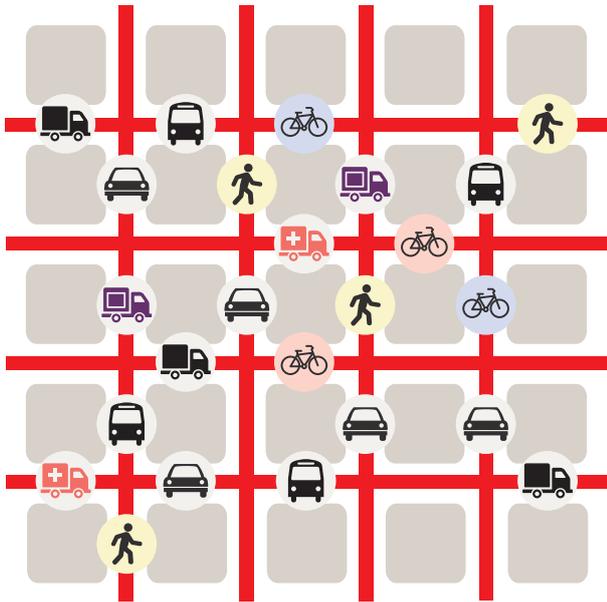
Das Superblock-Konzept dient zur Analyse, Planung und Verwaltung kleinräumiger Stadtstrukturen unterhalb der Bezirksebene. Es ermöglicht, den städtischen Raum neu zu definieren, um urbane Mobilität sowie die Nutzung öffentlicher (Straßen-)Räume am menschlichen Maßstab auszurichten. Dabei eröffnen sich Potenziale für die Gestaltung von Straßen zu lebenswerten Wohnumfeldern mit neuen Nutzungsangeboten und Freiraumqualitäten, für Beiträge zur Reduktion urbaner Hitzeinseln und zur Förderung aktiver Mobilität.

Superblocks sind eine Planungsinnovation für die Transformation öffentlicher Mobilitätsräume in der Bestandsstadt, die sich auf mehrere Dimensionen des städtischen Lebens auswirken kann: Mobilität, grüne und blaue Infrastruktur, öffentlicher Raum, Umweltqualität, Gesundheit, lokale Wirtschaft und öffentliche Beteiligung. Dabei können Bewohner*innen – wenn sie frühzeitig und direkt in den Prozess eingebunden werden – ein neues Gefühl der lokalen Identität entwickeln, indem sie den öffentlichen Raum aktiv mitgestalten und auf bisher unbekannte Weise benützen können. So können sich Superblocks positiv auf lokale Resilienz, Ökonomie und demokratische Teilhabe auswirken.

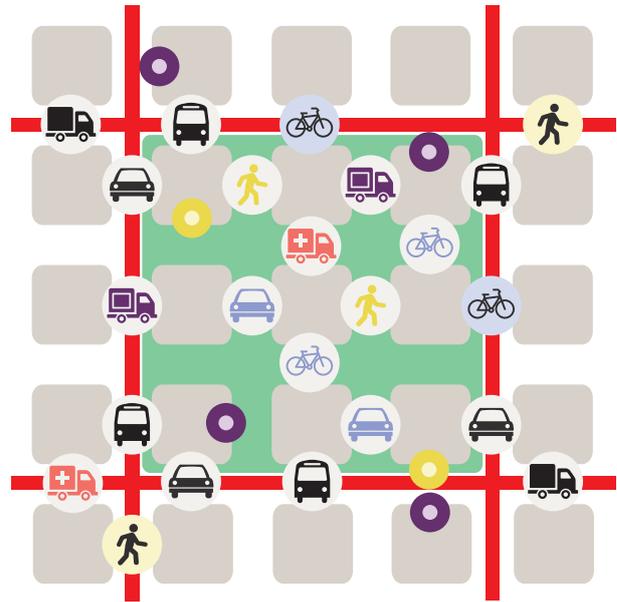


Abbildung 3: Superblock-Struktur mit Straßenhierarchie über dem Projektgebiet Volkertviertel, Wien-Leopoldstadt (Quelle: FL/Wieser)

Ausgangssituation



Superblock



- Straßennetz-Bestand
- Gehen am Gehsteig
- Hauptradwegenetz
- Radfahren gegen Einbahn
- Privat-PKW
- ÖV-Netz
- Gütertransport
- Service- & Einsatzfahrzeuge

- Verkehrsberuhigter Bereich
- Gehen im Straßenraum
- Radfahren in beide Richtungen
- Anrainer-PKW
- Mobilitätsstation
- Grätzlbox/Paketstation
- Lieferfahrzeuge

Abbildung 4: Vergleich Ausgangssituation und Superblock-Modell.

Das Superblock-Konzept schafft verkehrsberuhigte Bereiche, in denen der Durchzugsverkehr unterbunden wird. Bestehende Garagen und Hauszufahrten bleiben uneingeschränkt erreichbar. (Quelle: FL auf Basis Superblock-Schema BCNecologia)

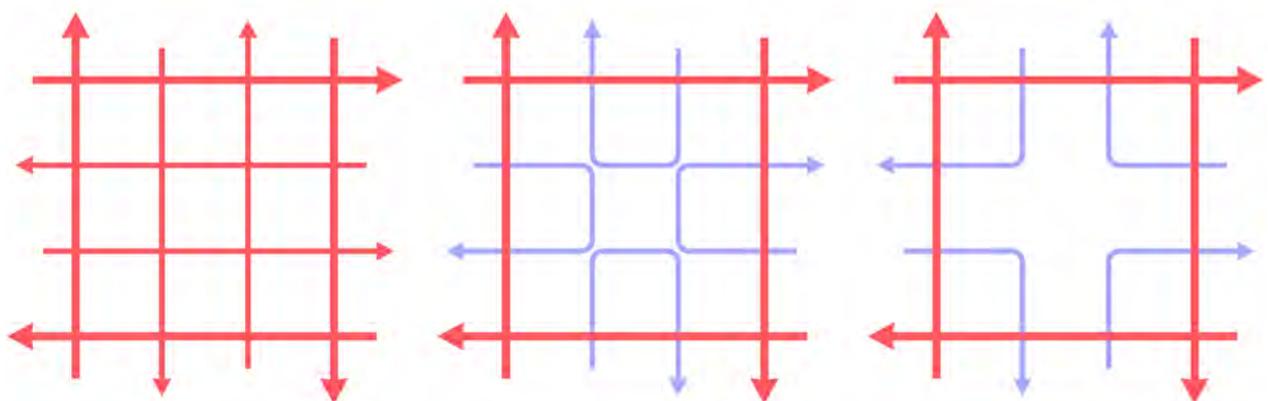


Abbildung 5: Schemata für Varianten der Organisation des KFZ-Verkehrs nach dem Superblock-Modell.

Links: hierarchieloses Einbahnstraßennetz; Mitte und rechts: Superblock, Bündelung des Durchzugsverkehrs auf umliegenden Hauptverkehrsstraßen (rot), verkehrsberuhigte Schleifen zur lokalen Erreichbarkeit (violett); rechts: Variante eines Superblocks mit reduzierter KFZ-Erreichbarkeit, z. B. rund um einen Park. (Quelle: FL/Wieser aus Basis Projekt SUPERBE)

4. VOM SUPERBLOCK ZUM SUPERGRÄTZL

4.1. Superblocks und strategische Planungsziele in Wien

Für das Planungskonzept Superblock können mehrere planerische Ziele verfolgt werden, die für die strategische Stadtplanung in Wien von Interesse sind:

- Umsetzung von Verkehrsberuhigung zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum im Wohnumfeld
- Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr und dadurch resultierende Verkehrsverlagerung (von motorisiertem Verkehr) sowie Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Umweltverbund
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem für vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen (Kinder, ältere Menschen etc.)
- Schaffung räumlicher Grundlagen für intelligente Mobilität, Sharing-Angebote und Last-Mile-Logistik
- Mobilisierung räumlicher Ressourcen für die Umsetzung grüner und blauer Infrastruktur zur Klimawandelanpassung
- Beitrag zur lebenswerten Klimamusterstadt und Reduktion urbaner Hitzeinseln
- Längerfristige Stärkung lokaler Ökonomien, sozialer Infrastruktur und der Grätzl-Identität
- Lokalisierung von Prozessen der nachhaltigen Stadtentwicklung vor Ort im Grätzl; dadurch verstärkte und dauerhafte Einbindung und Teilhabe lokaler Stakeholder in Prozesse der Stadtentwicklung

Aufgrund der oben beschriebenen Eigenschaften können Superblocks für mehrere übergeordnete Planungsstrategien der Stadt Wien wirksam werden:

- **Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050**
 - Beiträge speziell zu den Zielbereichen: Mobilität & Verkehr, Wirtschaft & Arbeit, Umwelt, Gesundheit, Soziale Inklusion, Partizipation
- **STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien**
 - Beiträge zur Umsetzung von Strategien in den Teilbereichen: „2.3 Wien transformiert – Zentren und Zwischenräume“, „4.1 Wien bewegt sich – Mobilitätsvielfalt 2025“, „4.2. Wien lebt auf – Freiräume: grün und urban“
- **STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität**
 - Beiträge zur Verwirklichung folgender Leitbilder aus dem Fachkonzept: „Eine neue Mobilitätskultur“, „Mehr Platz für Fuß und Rad“, „Ausbau des öffentlichen Verkehrs“, „Nutzen statt Besitzen“, „Multimodal von Tür zu Tür“, „Aktive und sichere Mobilität für die Jüngsten“, „Wirtschaftsverkehr effizient organisieren“

- Beiträge zu den Handlungsfeldern und Maßnahmen: „Governance: Verantwortung und Ressourcen“ (Maßnahmen 01, 02, 03 und 05), „Öffentlicher Raum: Straße fair teilen“ (Maßnahmen 08, 09, 10, 11 und 12), „Nutzen statt Besitzen“ (Maßnahmen 19, 20, 21 und 22), „Verkehrsorganisation: Mobilität schlauer regeln“ (Maßnahmen 24, 25 und 27), „Wirtschaft in Fahrt“ (Maßnahmen 32 und 33), „Verkehrsinfrastruktur: das Rückgrat der Stadt“ (Maßnahmen 37 und 40), „Mobilität braucht Innovation“ (Maßnahmen 47 und 50)
- **STEP 2025 – Fachkonzept Öffentlicher Raum**
 - Beiträge zur Verwirklichung folgender Leitbilder aus dem Fachkonzept: „Straßenräume werden zu vielfältig nutzbaren Freiräumen“, „Mehr Sitzplätze und Mikrofreiräume erhöhen die Aufenthaltsqualität“, „Öffentliche Räume ohne Konsumpflicht bieten Platz für alle“, etc.
 - Beiträge zu allen Handlungsfeldern: „Vorsorge“ (Maßnahmen 07, 08, 09 und 10), „Gestaltung“ (Maßnahmen 11, 12, 13, 14, 15, 16 und 17), „Management“ (Maßnahmen 19, 24, 25, 26), „Dialog mit Bürger*innen“ (Maßnahmen 28 und 32)
- **STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens**
 - Beitrag zu allen der im Fachkonzept genannten Qualitäten und Charakteristika von starken städtischen Zentren: „Mischung“, „Angebotsvielfalt“, „Gute Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr“, „Identität“, „Hochwertiger öffentlicher Raum“, „Attraktive Wege ins und im Zentrum“, „Freier Zugang & sozialer Raum für unterschiedliche NutzerInnengruppen“.
 - Beiträge vor allem zu der Agenda 1 des Fachkonzeptes „Weiterentwicklung und Standortverbesserung bestehender Zentren“ und den damit verbundenen Handlungsfeldern 1 bis 6.
- **Masterplan Gründerzeit**
 - Beiträge zu folgenden Aspekten des qualitativen Leitbildes: Erdgeschoß, Öffentlicher Raum, und Mobilität

Auch in das Koalitionsabkommen der aktuellen Wiener Stadregierung¹ wurde der Superblock-Ansatz aufgenommen und Folgendes für die derzeitige Legislaturperiode festgeschrieben: „Mit sogenannten ‚Super-Grätzln‘ sollen vorrangig Straßen rund um Bildungseinrichtungen verkehrsberuhigt, entsiegelt und begrünt werden.“

¹ Siehe: Koalitionsabkommen (2020–2025) „Die Fortschrittskoalition für Wien“ https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf

4.2. Das Wiener Supergrätzl

Mit dem räumlichen Konzept der Superblocks lassen sich planerische Aufgaben im lebensweltlichen Umfeld – dem Grätzl – verorten. Die Betrachtungs-, Planungs- und Umsetzungsebene eines Grätzls unterstützt effektive Stadtentwicklungsprozesse, da sie die alltagsökonomische Lebenswelt des (nachbarschaftlichen) Wohnumfeldes umfasst. Gleichzeitig sind im Grätzl die ökonomischen, ökologischen wie auch sozialen Wirkungen von planerischen Interventionen bedeutsam genug, um die Einbettung des lokalen Handelns in längerfristige strategische Vorgaben und Richtlinien der Stadtverwaltung zu erlauben.

Der Begriff „Supergrätzl“ bezeichnet einerseits einen physischen Raum, der in der Nachbarschaft anhand bestehender Raumbezüge verortet ist. Als Vision bezeichnet er andererseits ein Leitbild, das sich mit strategischen Planungszielen verbinden lässt. Zudem beinhaltet der Begriff eine prozessuale Ebene, denn er beschreibt einen Prozess, der unterschiedliche Stakeholder im Planungs- und Entwicklungsprozess einbindet.

Was macht die Wiener Supergrätzl aus?

- Das Supergrätzl ist ein räumliches (Planungs-)Konzept für klimafitte und lebenswerte öffentliche Straßenräume.
- Das Supergrätzl verortet städtische Veränderungsprozesse im Grätzl und vereint aktuelle Themen der Stadtentwicklung mit einer positiven, vor Ort erlebbaren Erzählung (Leitbild).
- Die Veränderung hin zu einer lebenswerten Klimamusterstadt wird damit vor Ort im Grätzl greifbar und verhandelbar.
- Ein partizipativer Ansatz zur Einbeziehung lokaler Stakeholder unterstützt die Teilhabe von Bürger*innen in der Entwicklung hin zur Klimamusterstadt.
- Gemeinsam „super“ planbar werden im Grätzl dabei Themen wie: Mobilität und Verkehr, öffentlicher (Straßen-)Raum, Klimawandelanpassung, Nachbarschaft, lokale Versorgung und Ökonomien etc.

Leitbild für Wiener Supergrätzl

Abgeleitet von internationalen Beispielen und ersten Pilotprojekten in Wien wurden Eigenschaften, Qualitäten und Strategien für eine Umlegung des Superblock-Konzepts im Wiener Kontext formuliert.

Stadtraum und Stadtentwicklung

- Anwendung in der dicht bebauten Bestandsstadt mit für Wien überdurchschnittlicher Bevölkerungsdichte
- Kantenlängen der Gebiete zwischen circa 200 und 400 Meter mit zwei bis sechs Querstraßen an den Kanten, abhängig von der Größe der Gebäudeblocks im jeweiligen Gebiet
- Fläche zwischen 7 und 21 Hektar, je nach Lage im Stadtgebiet und der Möglichkeiten zur Veränderung der Verkehrsorganisation
- Fußläufige Durchwegung als definierender Faktor für Größe des Gebietes
- Abstimmung einzelner Superblock-Vorhaben mit der Umgebung, um längerfristige Umsetzungspotenziale mit möglichen Supergrätzl-Projekten räumlich zu koordinieren
- Prüfung baulicher und funktioneller Nachverdichtung

Verkehr, Mobilität und Logistik

- Fußläufige Erschließung priorisieren; alle Außenkanten mit kurzem Fußweg (3 Minuten = circa 250 Meter) erreichbar
- Flächendeckend barrierefreie Zugänglichkeit gewährleisten
- Radfahren gegen die Einbahn auf allen Innenstraßen
- Ausstattung mit Radabstellanlagen optimieren
- An Außenkanten Erschließung mit öffentlichem Verkehr optimieren
- Unterbindung des motorisierten Durchzugsverkehrs
- Temporeduktion auf Innenstraßen
- Schrittweise Reduktion von KFZ-Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Stellplätze für private KFZ nach Möglichkeit in (Sammel-)Garagen bzw. privaten Garagen in Gehdistanz
- Zufahrt zu bestehenden Haus- und Garageneinfahrten für MIV, Wirtschaftsverkehr sowie Einsatz- und Servicefahrzeuge gewährleisten
- Ausbau von Halte- und Ladezonen; Schaffung von Haltemöglichkeiten in unmittelbarer Nähe der Gebäudeeingänge
- Integration bzw. Ausbau fußläufig erreichbarer Logistik-Hubs und Mobilitätsstationen bzw. Sharing-Angeboten
- Sowohl flexible, temporäre Maßnahmen (Pilotphase) als auch dauerhafte (bauliche) Maßnahmen als Umsetzungsschritte für die Verkehrsorganisation integrieren

Freiraum und Aufenthaltsqualität

- Räumliche Qualitäten der Innenstraßen:
 - Gestaltung als Begegnungszone, Wohnstraße oder Fußgängerzone
 - Ausgestaltete grüne und blaue Infrastruktur
 - Errichtung von Mikrofreiräumen
 - Als Ziel: niveaugleiche Ausgestaltung der Innenstraßen
- Straßenzüge an Außenkanten durch Freiraumgestaltung aufwerten
- Markierung der Übergänge an den „Eingangsbereichen“ des Supergrätzls. (z. B. durch Fahrbahnanhebungen für eine niveaugleiche Straßenquerung des Fußverkehrs)
- Sowohl flexible, temporäre (Pilotphase) und als auch dauerhafte (bauliche) Umsetzungsschritte zur Gestaltung der Freiraumelemente anwenden
- Ziel: belebte Erdgeschoßzone und (konsumfreie) Nutzungen für Aufenthalt, Spiel, Kultur, nachbarschaftliche Treffpunkte etc. auf den Innenstraßen

Klimawandelanpassung, grüne und blaue Infrastruktur

- Größtmögliche Entsiegelung durch (längerfristige) Neuorganisation der Verkehrsflächen
- Maximierung grüner Infrastruktur (Baumpflanzungen, Pflanzenbeete, Fassadenbegrünung etc.)
- Integration blauer Infrastruktur (Wasserelemente, sickerfähige Oberflächen, Schwammstadt etc.)

Maßnahmen für die Klimamusterstadt

- Maximierung der Flächen für Maßnahmen zur Klimawandelanpassung; Ziel: Reduktion von Hitzeinseln
- Priorisierung von Maßnahmen nach Effektivität hinsichtlich mikroklimatischer Auswirkungen
- Verminderung des Energieverbrauchs durch Wegeverlagerung von KFZ auf aktive Mobilität
- Prüfung der Integration nachbarschaftlicher Infrastruktur (z. B. Baublock-übergreifende Energie-Infrastruktur)
- Prüfung der Anwendbarkeit von Wärme-/Kältespeicherung in den Straßenflächen

Nahversorgung, Wertschöpfung und Alltagsökonomie

- Prüfung möglicher Nachverdichtungen an Funktionen und Erhöhung der Nutzungsmischung im Quartier
- Optimierung der Nahversorgung im Superblock
- Wirtschaftliche Aktivitäten (2. und 3. Sektor) in der Erdgeschoßzone fördern
- Integration nachbarschaftlicher Infrastruktur (Sozialräume für die Nachbarschaft)

Partizipation und Beteiligung

- Nachbarschaftliche Initiativen und zivilgesellschaftliche Institutionen (Vereine etc.) als Partner für die Co-Kreation der Umsetzung; Teilhabe vor Ort führt zu Identifikation und Verantwortungsbewusstsein für das Wohnumfeld
- Methoden der Sozialraumanalyse zur Bedarfsanalyse der Freiraumnutzung
- Entwicklung, Gestaltung und Umsetzung von Maßnahmen in Zusammenarbeit mit Bewohner*innen und lokalen Akteur*innen
- Verwendung temporärer Maßnahmen in einer Pilotphase zur Erprobung und Co-Kreation dauerhafter Baumaßnahmen
- Möglichkeiten zur Umsetzung von Teilen der Projekte unter Zuhilfenahme partizipativer Budgets (z. B. partizipatives Klimabudget)

5. ZIELE UND ABLAUF DER PILOTSTUDIE

Aufgrund der Potenziale des Superblock-Ansatzes für die Transformation der Bestandsstadt beauftragte die Stadt Wien (MA 18) die Durchführung der vorliegenden Pilotstudie, um das Superblock-Konzept aus der Sicht der strategischen Stadtplanung auf seine Umsetzungsperspektiven in der Stadt Wien zu untersuchen und mögliche Umsetzungen vorzubereiten.

Mit der vorliegenden Pilotstudie sollen strategische Grundlagen für zukünftige Superblock-Projekte in Wien vorbereitet werden. Als Pilotprojekt erarbeitete die Studie eine Herangehensweise für weitere Superblock-Anwendungsgebiete in Wien. Zu diesem Zweck wurde ein Studiengebiet hinsichtlich der Verfügbarkeit und Anwendbarkeit von Planungsgrundlagen analysiert und ein pilothaftes Entwicklungskonzept erarbeitet. Als Grundlage für zukünftige Umsetzungsprozesse von Planungsprojekten im Superblock-Maßstab wurden zudem innovative Bürger*innen-Beteiligungsformate entwickelt und exemplarisch in einer öffentlichen Informationsveranstaltung getestet.

Projektziele:

- Spezifizierung des Superblock-Konzepts hinsichtlich seiner Anwendbarkeit in Wien
- Analyse von bestehenden Planungsgrundlagen für ihre Anwendbarkeit und Eignung im Superblock-Maßstab
- Räumliche Untersuchung eines Pilotgebietes zur Entwicklung einer Methodik für weitere Anwendungsgebiete
- Erstellung eines pilothaften Entwicklungskonzepts mit kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungsschritten
- Grobkostenschätzung der baulichen Maßnahmen zur Errichtung eines Superblocks
- Entwicklung experimenteller Vermittlungs- und Beteiligungsformate und deren Testung bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Straßenraum



Abbildung 6: Bearbeitungsschritte der Pilotstudie (Quelle: FL)

6. PILOTSTUDIE SUPERGRÄTZL VOLKERTVIERTEL

6.1. Das Pilotgebiet

Als Pilotgebiet wurde das Volkertviertel in Wien-Leopoldstadt (2. Bezirk) ausgewählt (siehe Abbildungen 7 und 9).

Für das Volkertviertel als Pilotgebiet für die vorliegende Studie sprechen folgende Gründe:

- Es ist aufgrund seiner Größe und Struktur divers genug, um ein vollständiges Set an verkehrlichen und freiraumplanerischen Maßnahmen zur Umsetzung des Superblock-Konzepts in Wien exemplarisch zu untersuchen.
- Es ist allseitig durch Schienenkörper abgegrenzt und somit durch „natürliche“ Grenzen bereits als Superblock definiert.
- Es ist durch öffentlichen Verkehr gut erschlossen.
- Der Volkertplatz kann als zentraler Platz im Planungsgebiet fungieren (beispielhaft für ähnliche Situationen in Wiener Stadtteilen mit gründerzeitlicher Bebauung).
- Das Gebiet verfügt über Bildungseinrichtungen im Bildungsgrätzl „LeoMitte“ und eine bestehende Schulstraße an der Volksschule Vereinsgasse.
- Es herrscht eine Übereinstimmung der Gebietsgrenzen mit Zählgebieten und deren zugeordneten Baublocks. Dadurch ist eine trennscharfe Untersuchung statistischer Grundlagen möglich.
- Eine im Jahr 2020 im Zuge des Neubaus des BRG/BORG II Lessinggasse neu errichtete Wohnsammelgarage bietet Potenzial für eine Reduktion von Stellplätzen im Projektgebiet.

Das Planungsgebiet ist zudem durch folgende Charakteristika gekennzeichnet, die es für eine Untersuchung mit Blick auf das Supergrätzl-Konzept interessant machen:

- Hohe Nettogeschoßflächenzahl im Gebiet sowie hohe Bevölkerungsdichte
- Volkertmarkt als stark genutzter öffentlicher Raum
- Junge, mobile und diverse Wohnbevölkerung
- Aktive zivilgesellschaftliche Initiativen im Gebiet
- Geringe Verfügbarkeit von Freiräumen im unmittelbaren Wohnumfeld
- Herausforderung sommerlicher Erhitzung bei wenig grüner und blauer Infrastruktur

6.2. Abgrenzung als Supergrätzl

Die exakte Abgrenzung für das Pilotgebiet wurde – als modellhafter Vorschlag für Supergrätzl-Abgrenzungen – in der Mitte der Außenstraßen des Gebiets gewählt. Durch die Definition dieses Außenrands soll der Charakter der Außenstraßen in die Analysen und Planungen einfließen, während gleichzeitig der nahtlose Anschluss benachbarter Supergrätzl-Gebiete möglich wird. Die nach außen gerichtete Seite der am Rand des Supergrätzls liegenden Baublocks wird in ihrer Qualität durch den Straßenraum der Außenstraßen beeinflusst. Diese Außenstraßen der Supergrätzl sind demnach „aufgeteilt“ auf die verschiedenen Supergrätzl-Gebiete und die entsprechenden Analysen und Erhebungen.

Im Volkertviertel sind diese Ränder des Supergrätzls relativ deckungsgleich mit den Grenzen der Zählgebiete. An den Kanten des gewählten Gebietes bestehen jedoch Unterschiede in den Abgrenzungen zwischen Zählgebieten und der Supergrätzl-Ausdehnung. Diese sind bei genauerer Analyse von Flächenbilanzen und vor allem bei Heranziehung von Planungsgrundlagen und Wirkungsindikatoren auf Basis der Zählgebiete zu berücksichtigen.



Abbildung 7: Baublocks, Zählgebiete und die exakte Abgrenzung des Pilotgebiets (Quelle: FL basierend auf Stadt Wien, OGD)

6.3. Bestandsanalyse

Mit einer Analyse bestehender Planungsgrundlagen¹ und Begehungen sowie Erhebungen im Planungsgebiet wurde der Bestand des Planungsgebiets als Grundlage für die Erstellung des Entwicklungskonzepts analysiert.

6.3.1. Beschreibung des Planungsgebiets

Das ca. 20,5 Hektar große Planungsgebiet liegt im 2. Wiener Gemeindebezirk und wird begrenzt durch Taborstraße 62–80, Am Tabor 2–34, Nordbahnstraße 34–48, Mühlfeldgasse 1–15 und Heinestraße 1–23. Das Planungsgebiet umfasst die Zählgebiete 02023, 02024, 02025, 02026 und 02027 mit insgesamt 22 Baublöcken (siehe Abbildung 7).

In der unmittelbaren Umgebung des Studiengebiets liegen zwei der größten Stadtentwicklungsgebiete Wiens. Zum einen das Gelände des Nordbahnhofs, auf dem ca. 10.000 Wohnungen und ca. 20.000 Arbeitsplätze entstehen werden, zum anderen das Gelände des ehemaligen Nordwestbahnhofs mit ca. 6.500 zu errichtenden Wohnungen. Durch diese Stadtentwicklungsprojekte besteht derzeit bereits eine Dynamik im Umfeld des Planungsgebiets.

Stadtklima und Hitzebelastung

Die „Wiener Hitzekarte“ zeigt für das Studiengebiet einen überwiegend hohen Hitzeindex (größtenteils 0,8). Dieser Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) zeigt die Hitzebelastung eines Gebiets unter Berücksichtigung der vorhandenen Wasser- und Grünräume sowie der demografischen Daten (Bevölkerungsdichte, Anteil der Kinder und älteren Personen).

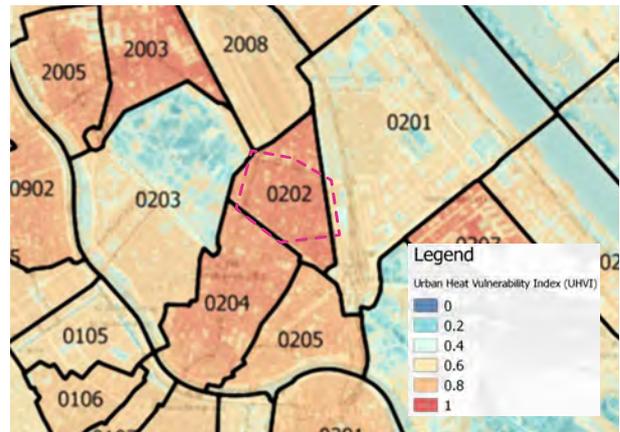


Abbildung 8: Lage des Planungsgebietes in der Hitzekarte der Stadt Wien. (Quelle: Stadt Wien, MA 20)

¹Details siehe Anhang 1: „Analyse bestehender Planungsgrundlagen“

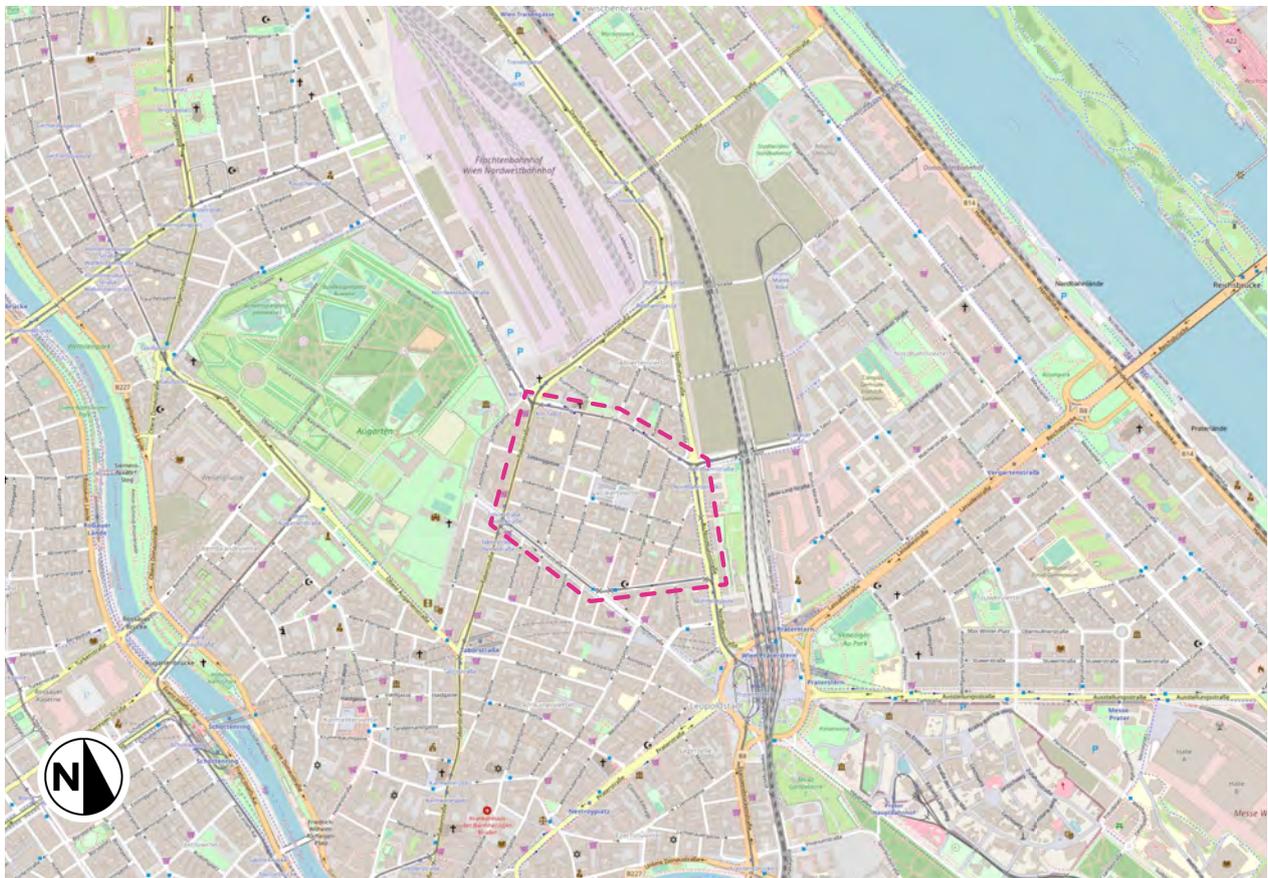


Abbildung 9: Pilotgebiet Volkertviertel, Lage des Planungsgebiets im Stadtraum (Quelle: FL/Wieser auf Basis Open Street Map)

Wohnbevölkerung

Zum Stichtag 1.1.2020¹ lebten 7.001 Menschen im Planungsgebiet. Der Anteil an Frauen an der Wohnbevölkerung des Studiengebiets ist mit 49 % ungewöhnlich niedrig für Wien (durchschnittlich 51 % Frauenanteil). Das Pilotgebiet weist einen überdurchschnittlich hohen Anteil von unter 15-jährigen Menschen auf. Das Durchschnittsalter beträgt im Planungsgebiet 39,5 Jahre und liegt damit unter dem Durchschnittsalter der Wiener Bevölkerung (ca. 41 Jahre) (siehe Abbildung 10).

Insgesamt sind im Planungsgebiet 3.331 Haushalte gemeldet. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,11 Personen, die über der Wiens (2,03 Personen) liegt. Im Planungsgebiet liegt der Anteil von Personen mit nicht österreichischer Staatsbürgerschaft bei 46,4 % und damit über dem Durchschnittswert Wiener Bevölkerung (31,6 % nicht österreichische Staatsbürger*innen). (Alle Zahlen für Stichtag 1.1.2020²).

Im Planungsgebiet beträgt die durchschnittliche Meldedauer 9,7 Jahre und ist damit niedriger als die der Wiener Wohnbevölkerung (11,9 Jahre). Im Volkertviertel leben ca. 514 Menschen pro Hektar Bauland.

Das Planungsgebiet ist damit im Wiener Vergleich sehr dicht besiedelt (Durchschnitt für Wien ca. 130). Für das Analysejahr 2014 zeigt eine Auswertung der Stadt Wien für das Planungsgebiet eine durchwegs hohe Nettogeschoßflächenzahl zwischen drei und sechs für die meisten Baublöcke.

Motorisierungsgrad

Das Planungsgebiet ist durch einen für Wien geringen Motorisierungsgrad gekennzeichnet. Pro 100 Bewohner*innen sind im Volkertviertel durchschnittlich 25,4 KFZ angemeldet, also ca. ein Drittel weniger als im Wiener Durchschnitt (37 PKW pro 100 Personen).

Erwerbstätige und Arbeitsstätten

Der Anteil an wohnhaft Erwerbstätigen betrug mit 3.140 ca. 44,9 % der Wohnbevölkerung. Im Planungsgebiet selbst sind 494 Arbeitsstätten angemeldet mit insgesamt 2.511 Beschäftigten.

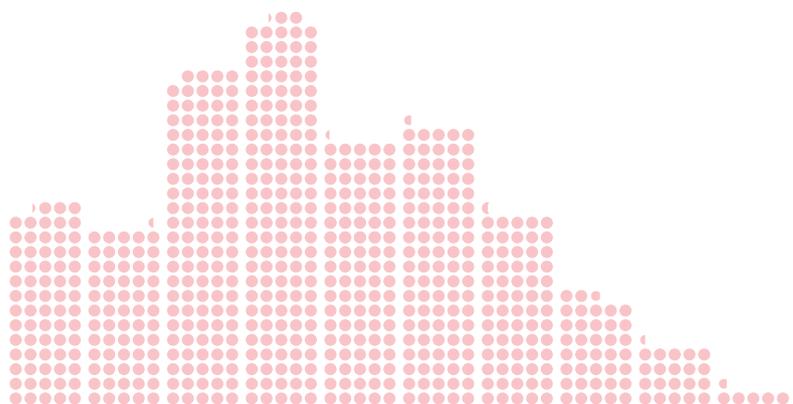
¹ Daten zur Bevölkerung aus: Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien (MA 14 und MA 18, Stichtag 1.1.2020)

² Datenquelle MA 18 / Wiener Bevölkerungsevidenz

Kernaussagen

- Stadtquartier in Veränderung
- Hohe Hitzebelastung
- Hohe Bevölkerungsdichte und Bebauungsdichte
- Relativ junge Bevölkerung
- Überdurchschnittlich große Haushalte
- Hoher Anteil an Bewohner*innen ohne österreichische Staatsbürgerschaft
- Geringer Motorisierungsgrad

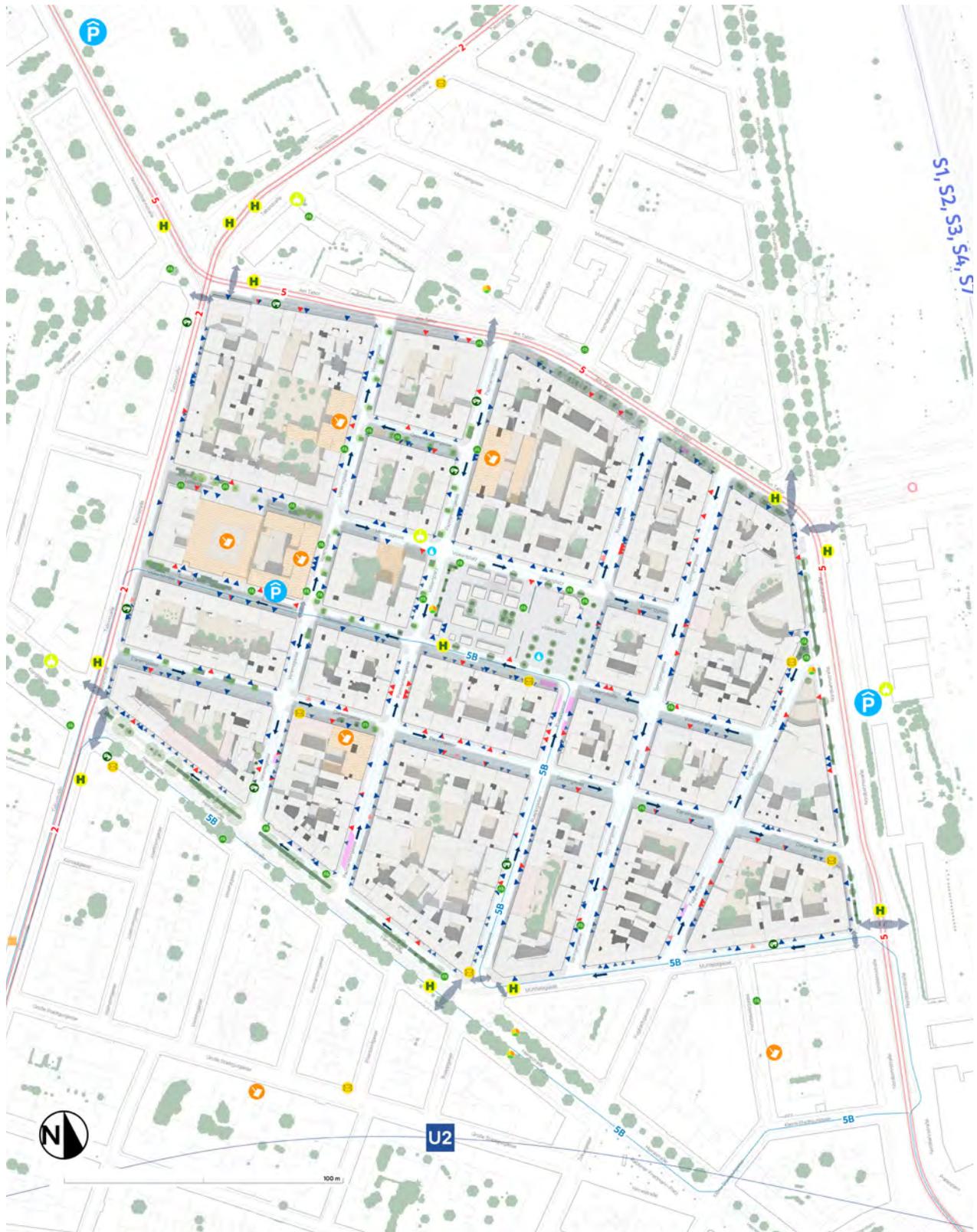
● :10 Personen



Alter	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	≥100	gesamt
Anzahl Bewohner*innen [Personen Hauptwohnsitz, 1.1.2020]	683	605	1.140	1.323	1.004	957	645	379	205	58	3	7.001
Anteil an Bevölkerung [%]	9,8	8,6	16,3	18,9	14,3	13,7	9,2	5,4	2,9	0,8	0,0	100

Abbildung 10: Altersverteilung der Bevölkerung im Volkertviertel Stand 1.1.2020
(Quelle: FL/Wieser basierend auf Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien)

Abbildung 11: Bestandsplan des Planungsgebiets (Quelle: FL/Wieser)



Legende

- | | | | |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Gebäude Innenhof Gehsteig / Fussgängerbereich Grünraum Bäume Bestand Bäume projiziert 2020 Eingang Einfahrt | <ul style="list-style-type: none"> Gemeindebau Schule Öffentliche Parkgarage Haltestelle ÖV Bus Straßenbahn Straßenbahn - projiziert S-Bahn | <ul style="list-style-type: none"> U-Bahn Zugang Taxistand Radabstellanlage Ladezone MIV Parkplätze Ladestation E-Auto Schanigarten Grätzelloase | <ul style="list-style-type: none"> Zebrastreifen Einbahn Trinkbrunnen Öffentliches WC Altstoffsammelstelle Briefkasten |
|--|---|--|--|

6.3.2. Analyse der Raumnutzung

Als Grundlage für Entwicklungsplanung, Wirkungsabschätzung sowie Kommunikation wurde die Flächennutzung im Planungsgebiet mittels Auswertung der Mehrzweckkarte (MZK) der Stadt Wien und Begehungen erhoben. Die Plangrundlage für die Erstellung der Analysen zur Raumnutzung ist in Abbildung 12 dargestellt und beinhaltet die im Herbst 2020 fertiggestellten Projekte an der Lessinggasse sowie Volkertstraße.

Flächennutzung absolut

Die Flächennutzung im Planungsgebiet wurde anhand der digitalen MZK der Stadt Wien und Begehungen vor Ort in Klassen hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit als Verkehrsfläche und Raumnutzung kartiert (Abbildung 12 und 13). In die Analyse wurden auch Baumpflanzungen und deren Überschirmung des Straßenraumes aufgenommen.

Flächennutzung relativ

Die kartierten Klassen der absoluten Flächennutzung wurden mit aktuellen Daten zur Wohnbevölkerung verschnitten, um Zahlen zur relativen Flächennutzung im Planungsgebiet pro Bewohner*in zu erhalten (siehe Abbildung 14). Diese dienen als Grundlage für einen Vergleich mit anderen Projektgebieten und der Kommunikation im folgenden Beteiligungsprozess. Kennzahlen zur relativen Flächenverteilung im Gebiet bieten auch Potenziale für die Wirkungsanalyse des Supergrätzl-Projekts (siehe „Wirkungsanalyse“ ab Seite 42). Zusätzlich zu der Flächennutzung wurde die Anzahl von Baumpflanzungen aufgenommen.



Abbildung 12: Kartierung der Flächennutzung im Studiengebiet (Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK sowie Aufnahmen vor Ort)

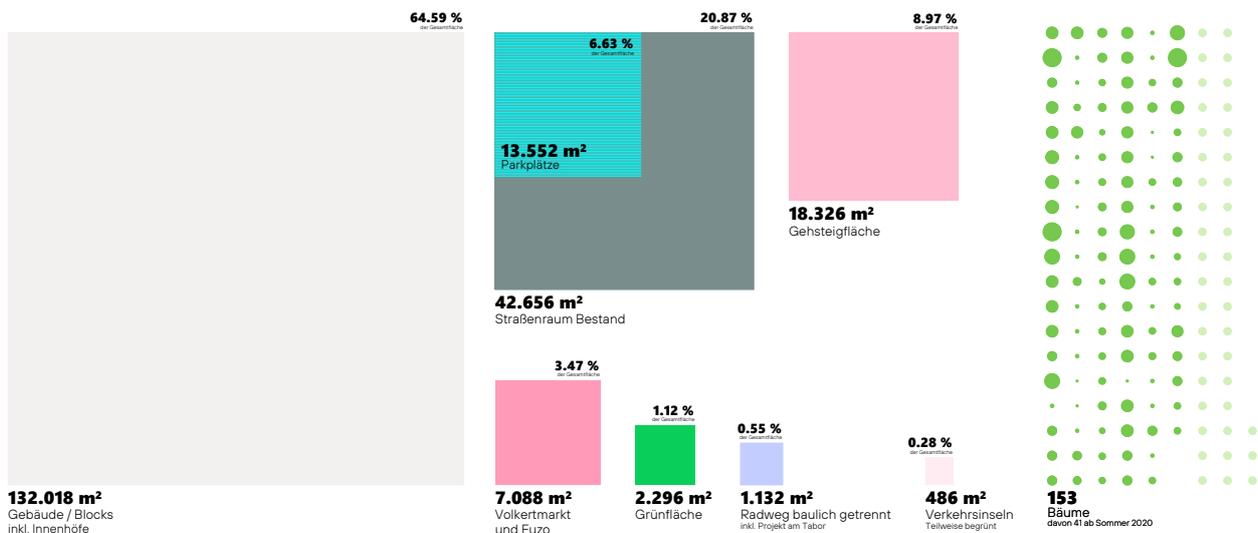


Abbildung 13: Flächenbilanz des Projektgebiets absolut
(Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK der Stadt Wien sowie Aufnahmen vor Ort)

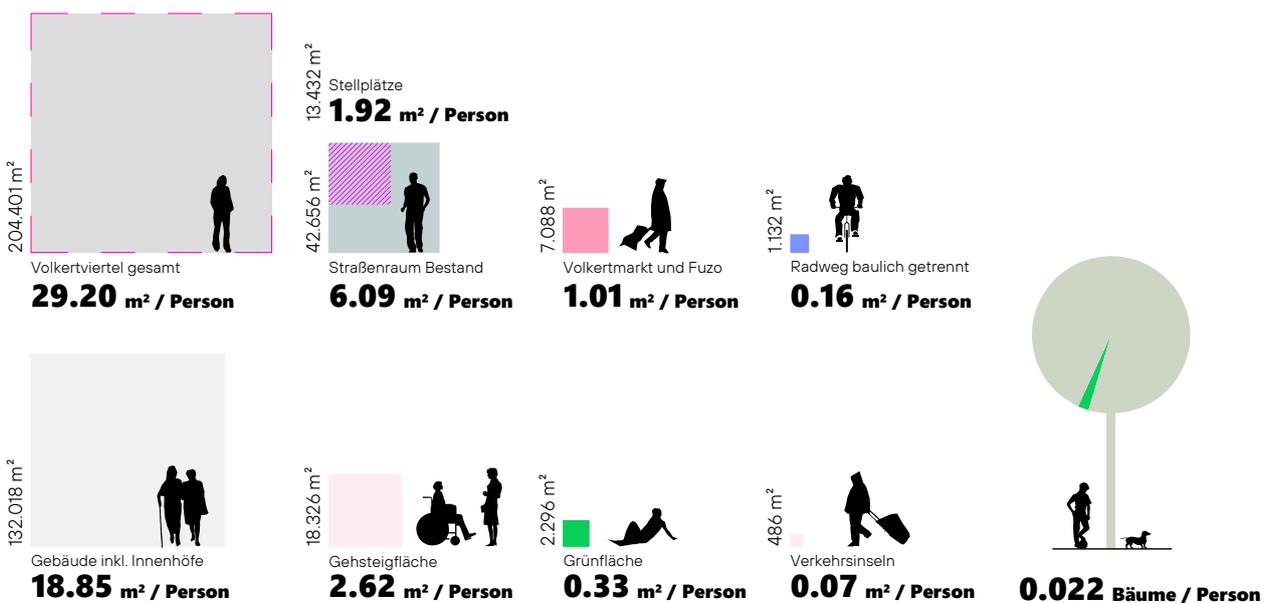


Abbildung 14: Relative Flächenaufteilung im Volkertviertel nach Art der Nutzung (m²/Bewohner*in)
(Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK sowie Aufnahmen vor Ort)

Kernaussagen:

- Der größte Teil der Fläche des Planungsgebiets sind Baublöcke, deren Gebäudeflächen und Innenhöfe nicht in dieser Flächenanalyse differenziert wurden.
- Bei den Nutzungen des öffentlichen Raums dominiert die Nutzung Fahrbahn inklusive Stellplätze.
- Die kürzlich errichtete Fußgängerzone in der Lessinggasse und der neue verkehrsberuhigte Bereich in der Volkertstraße haben einen bedeutenden Anteil am Gesamtbestand der verkehrsberuhigten Flächen.
- Zum Baumbestand zählen überwiegend Bäume mit geringem Kronendurchmesser. Fast ein Drittel des aktuellen Baumbestands im Planungsgebiet wurde im Jahr 2020 gepflanzt.
- Die als Stellplätze genutzte Fläche pro Bewohner*in (1,92 m²) ist größer als die Summe der Flächen, die verkehrsberuhigt (Volkertplatz, Fußgängerzone Lessinggasse und verkehrsberuhigter Bereich Volkertstraße) sind (1,01 m²) bzw. als Grünraum genutzt werden (0,33 m²).
- Pro Bewohner*in gibt es 0,022 Stadtbäume im Straßenraum des Volkertviertels (Stand Oktober 2020).

Nutzungen in der Erdgeschoßzone

Als Grundlage zur Einschätzung der Auswirkungen von neuer Verkehrsorganisation auf den öffentlichen Raum wurde eine Erhebung der Erdgeschoßzonenutzungen durchgeführt. Diese Erhebung erfolgte bei Begehung des Planungsgebiets durch Einschätzung der Nutzungen ohne Kontrolle der Innenräume oder Nachfrage bei Hausbesitzer*innen bzw. Bewohner*innen. Zusätzlich wurden noch die real existierenden Hauseingänge kartiert, also auch Eingänge und Türen, die nicht oder fälschlich in der MZK der Stadt Wien aufgelistet werden, aber eine Schnittstelle zwischen Erdgeschoß und Straßenraum darstellen.

Kernaussagen:

- Die Anzahl und die Diversität der Nutzungen in der Erdgeschoßzone konzentrieren sich rund um den zentralen Markt sowie entlang von Abschnitten der Außenkanten des Gebiets.
- Die real bestehenden Eingänge in Gebäude zeigen eine hohe Frequenz an Nutzungen im Gebiet sowie Potenziale für neue Nutzungen der Erdgeschoßzone.



Abbildung 15: Kartierung der Nutzungen in der Erdgeschoßzone (Quelle: FL/Wieser auf Basis von Erhebungen im Juni 2020)

6.3.3 Soziale Infrastruktur

Bildungseinrichtungen

Im Planungsgebiet liegt der Großteil des Bildungsgrätzls „LeoMitte“ mit folgenden Einrichtungen: vier Schulen (zwei VS, NMS, BRG/BORG), fünf Kindergärten, ein Hort, eine außerschulische Bildungseinrichtung sowie ein Jugendzentrum.

Vor der Volksschule Vereinsgasse wird zweimal täglich eine Schulstraße eingerichtet und die Vereinsgasse (zwischen Lessinggasse und Am Tabor) sowie die Gabelsbergerstraße für den MIV gesperrt. Die Schulstraße an der Volksschule Vereinsgasse war das erste Schulstraßen-Pilotprojekt in Wien und ist mittlerweile für diese Schule etabliert.

Schulstraßen erhöhen die Schulwegsicherheit vor Volksschulen. Dabei gilt an Schultagen 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn (ggf. auch zu Unterrichtsende) ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge, um einen sicheren Schulweg zu gewährleisten. Das Radfahren ist uneingeschränkt möglich. Zusätzlich zu den Fahrverbotsschildern, die auf die Schulstraße aufmerksam machen, wird während des Geltungszeitraumes ein Scherengitter zum Sichtbarmachen der Schulstraße aufgestellt.

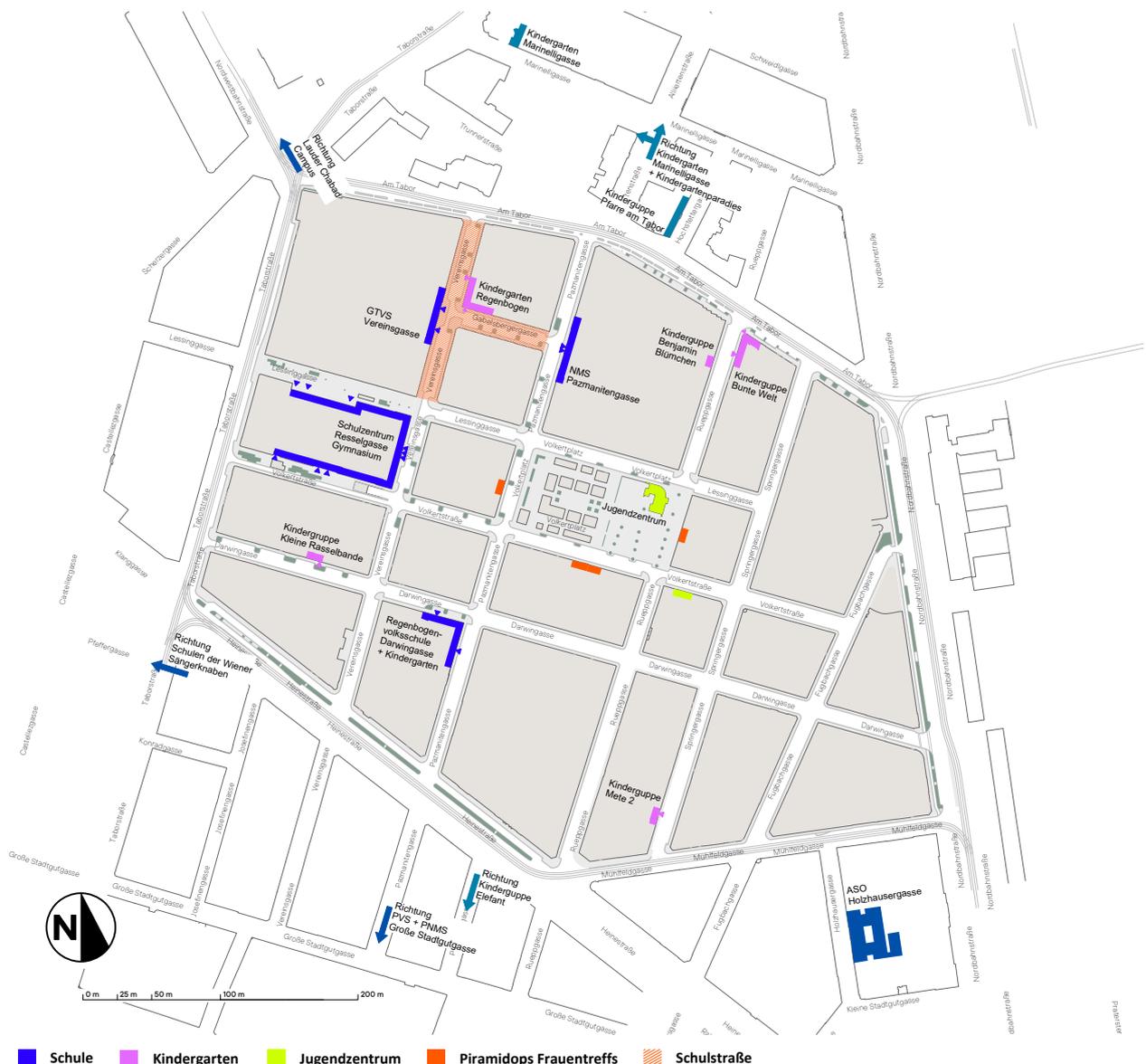


Abbildung 16: Bildungseinrichtungen im Volkertviertel und Umgebung (Quelle: FL/Wieser)

Organisationen und Vereine

Zivilgesellschaftliche Organisationen und Vereine sind wichtige Akteur*innen mit Multiplikationspotenzial für die Entwicklung eines Supergrätzls. Als Teil der sozialräumlichen Bestandsanalyse (siehe Seite 19 ff sowie Anhang 2) und als Vorbereitung für die Durchführung der Informationsveranstaltung (siehe Seite 46 ff und Anhang 8) wurde Kontakt zu ausgewählten Gesprächspartner*innen dieser Organisationen aufgenommen und außerdem wurden Einzelgespräche geführt.

Tabelle 1: Organisationen und Vereine im Volkertviertel.

Name der Institution	Adresse	Webseite	Tätigkeitsbereiche & Aufgaben
Caritas FrauenWohnZentrum	Springergasse 5	www.caritas-wien.at/hilfe-angebote/obdach-wohnen/wohnhaeuser/fuer-frauen/frauenwohncentrum/	Wohnstätte für wohnungslose Frauen 32 Wohnplätze
GB*Stadtteilbüro für die Bezirke 1, 2, 7, 8, 9 und 20	Alliiertenviertel	www.gbsterne.at/mitte/angebot/unsere-leistungen/	Information und Beratung zum Thema Wohnen und Wohnumfeld, Begleitung von Prozessen der Stadtentwicklung im Gebiet
Islamisches Kulturzentrum in Leopoldstadt. Union Islamischer Kulturzentren in Österreich	Springergasse 1	www.uikz.org/wp/our-services/islamisches-kulturzentrum-in-leopoldstadt/	Moschee, Jugendbildung; Islamisches Kulturzentrum für den 2. Bezirk
WITAF – Jugendcoaching für Gehörlose Wien Jobcoaching für Gehörlose Wien	Rueppgasse 11 / 2. und 3. Stock	www.neba.at/neba-leistungen/jugendcoaching/jugendcoaching-anbieterinnen/item/witaf-jugendcoaching-fuer-gerhoerlose-und-hochgradig-schwerhoerige-wien-1020-cdo11	Coaching für Gehörlose und hochgradig schwerhörige Jugendliche
Jugendzentrum Jat	Volkertplatz 8A	www.jugendzentren.at/standorte/jat/	Jugendarbeit im JUZE und aufsuchende Jugendarbeit, z. B. mit Parkbetreuung
Rami – offenes keramik studio	Volkertplatz 15	www.rami-ceramics.com/	Offenes Studio für Keramik. Kurse und Workshops
Swinging Volkert		www.swinging-volkert.at	Musikveranstaltungen am Volkertmarkt
Tageszentrum „Das Stern“. Wiener Rotes Kreuz	Darwingasse 29	www.roteskreuz.at/wien/wohnungslosenhilfe/tageszentrum-das-stern	Tageszentrum und Beratung für Wohnungslose Menschen
Verein Pyramidops - Verein für Frauen und Gemeinwesenarbeit	Volkertplatz 1	www.piramidops.com/	Frauenbildung
GRÄTZL-BLÄTTL - Verein zur Förderung von Kommunikation, Kunst und Kultur im Volkert- und Alliiertenviertel	c/o Cafe Else, Heinestraße 36	Keine	Herausgeber Grätzl-Blattl, engagiert in Grätzlprojekten
Wiener ArbeitnehmerInnen Förderungsfonds (waff)	Nordbahnstraße 36	www.waff.at/	Angebote für berufliche Qualifikationen

6.3.4. Sozialräumliche Bestandsaufnahme

Um ein besonderes Augenmerk auf sozialräumliche Funktionen und Nutzungen im Verhältnis zu den Aspekten Verkehr und Mobilität (ruhender und fließender Verkehr sowie Verkehrsverhalten) sowie Hitze-Hotspots zu richten und deren Wirkung auf die Qualitäten von Aufenthalt und sozialen Interaktionen im öffentlichen Raum zu analysieren, wurden Methoden der Funktions- und Sozialraumanalyse (FSRA) im Maßstab eines Supergrätzls angewandt.

Ausgehend von diesen Schwerpunkten wurde die sozialräumliche Bestandsaufnahme in vier Phasen durchgeführt:

1. Auswertung statistischer Daten und planerischer Grundlagen zum Pilotgebiet
2. Strukturierte und systematische Beobachtung von Nutzungen und Nutzer*innen-Gruppen sowie Kartierung sozialräumlicher Funktionen
3. Befragungen von lokalen Expert*innen in Einzelgesprächen
4. Befragung von Nutzer*innen im Rahmen von Einzelgesprächen sowie der Informationsveranstaltung „Straßenlabor“

Die Untersuchung der Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet und der Frage, wie diese durch Verkehr/Mobilität und Hitzeinseln beeinflusst wird, war Hauptziel der sozialräumlichen Bestandsanalyse. Es wurden sechs hauptsächliche Sozialräume im Planungsgebiet identifiziert: **Hauptplatz, Parkraum, Ringstraße, Hauptstraße, Innenhöfe sowie Grün- und Schattenflecken** (siehe Abbildung 17).

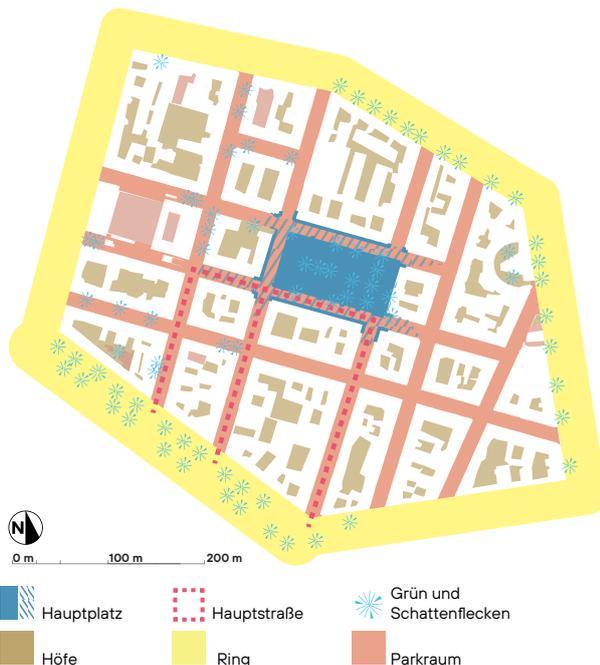


Abbildung 17: Kartierung der Sozialräume im Planungsgebiet (Quelle: FL/Mali)

Beschreibung der Sozialräume

Hauptplatz

Dieses Teilgebiet entspricht dem Volkertplatz. Er ist lokaler Treffpunkt und konsumfreier Aufenthaltsort für Bewohner*innen. Als soziale Infrastruktur im Grätzl ermöglicht er das Verweilen und die Pflege persönlicher Kontakte. Dadurch leistet dieser Raum einen wesentlichen Beitrag zur sozialen Integration und Reproduktion im Volkertviertel. Ohne den Hauptplatz gäbe es kaum öffentliches Sozialleben im Planungsgebiet.

Parkraum

In diesem Teilgebiet ist der ruhende Verkehr die dominante Flächennutzung. Abgesehen von den parkenden Autos wurden verweilende Nutzungen, das Zigarettenrauchen und das kurze Plaudern mit Nachbarn vor der Haustür, nur selten beobachtet.

Ringstraße

Dieses Teilgebiet wird definiert durch die Straßenabschnitte von Am Tabor, Taborstraße, Heinestraße, Mühlfeldgasse und Nordbahnstraße, die die Ränder des Planungsgebiets bilden. Die Ringstraße hat eine wichtige Verkehrsfunktion: als Umfahrung und als Ein- und Ausfahrt in das und aus dem Planungsgebiet für den motorisierten und zum Teil auch öffentlichen Verkehr. Die Geschäfte, Lokale und Hotels (v. a. in der Heinestraße) entlang der Ringstraße zeigen eine Konzentration wirtschaftlicher Funktionen von Handel, Gastronomie und Tourismus.

Hauptstraße

Dieses Teilgebiet folgt dem Straßenverlauf der Buslinie 5B (Rueppgasse – Volkertplatz – Pazmanitengasse) und hat eine Doppelfunktion von Verkehr und Konsum. Als eine Achse des öffentlichen Verkehrs und mit einer Konzentration gewerblicher Nutzungen bildet sie den markantesten Straßenraum des Grätzls aus.

Grün- und Schattenflecken

Dieses Teilgebiet bietet mit seiner grünen Infrastruktur Menschen und Tieren Raum für Erholung sowie Schutz vor Sonne und Hitze. Dazu gehören im Planungsgebiet Teile des Volkertplatzes, der Heinestraße und von Am Tabor.

Innenhöfe

Dieses Teilgebiet umfasst viele Innenhöfe des Planungsgebiets. Sie verbinden Innenbereiche mit Außenbereichen als Schnittstellen zwischen semi privaten und öffentlichen Räumen. Viele werden einerseits als Abstellplatz für Autos und Fahrräder genutzt, aber auch als Aufenthaltsort und Treffpunkt, wenn es die Bedingungen (z. B. Begrünung und ausreichend Platz) erlauben.

Beobachtungen zur Raumnutzung

Der Aufenthalt im öffentlichen Raum konzentriert sich vor allem auf den „Hauptplatz“ des Planungsgebiets. Hier spielt sich eindeutig am meisten „Straßenleben“ im Volkertviertel ab. Kinder und Jugendliche, Familien und Wohnungslose, Alteingesessene und Zugezogene, je nach Tageszeit und manchmal je nach Geschlecht bzw. Alter. Das ganze Grätzl trifft sich hier am östlichen und unbebauten Teil des Volkertplatzes. Diese Konzentration verschiedener Nutzer*innen, Nutzungen und Nutzungsinteressen führt zu einem hohen Nutzungsdruck auf den Freiraum und zu gelegentlichen Nutzungskonflikten.

Der Aufenthalt von Menschen im „Parkraum“ ist sporadisch und anekdotisch. Der ruhende Verkehr ist die dominante Flächennutzung in diesem Teil des Pilotgebiets. Der motorisierte Verkehr fährt mit relativ niedriger Geschwindigkeit und der Durchzugsverkehr ist gering. Hier besteht ein signifikantes Potenzial für eine Umgestaltung der Straßenzüge zur Steigerung der Freiraumqualität.

Die Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet ist auch durch viele leicht zu erhitzende Boden- und Fassadenflächen beeinträchtigt. Aufgrund fehlender grüner und blauer Infrastruktur sind die Aufenthaltsbereiche im Sommer nur bedingt zum Verweilen geeignet. So werden die Sitzbänke am Volkertplatz während starker Sonneneinstrahlung weniger stark genutzt. Einige wenige beschattete Sitzplätze am Volkertplatz reichen nicht für alle Besucher*innen und Nutzer*innen und werden vorwiegend von Männern besetzt. Die gut entwickelten Baumpflanzungen entlang der Heinestraße schützen demgegenüber vor allem parkende Autos vor der Sonne. Ein wertvolles Potenzial für den Aufenthalt im öffentlichen Raum bleibt hier unrealisiert. Ein Brunnen am Volkertplatz ist im Planungsgebiet die einzige Möglichkeit, sich zu erfrischen oder abzukühlen.



Abbildung 18: Beobachten und Spielen am Volkertplatz
(Quelle: FL/Wieser)

Im Planungsgebiet sind bereits einige räumliche Charakteristika als Veränderungspotenziale hin zu einem Superblock feststellbar. So gibt es stellenweise lebendige und diverse Nutzungen des öffentlichen Raums. Verschiedene Gruppen nehmen die unterschiedlichen Räume im Planungsgebiet für Nutzungen in Anspruch. Der dominante ruhende Verkehr sowie die zum Teil karge Straßenlandschaft verhindern derzeit noch eine durchgehende Nutzung der öffentlichen Straßenräume in weiten Teilen des Planungsgebiets. So ist dieses noch nicht als eine räumliche Einheit (Superblock) wahrnehmbar und nutzbar. Temporäre Interventionen mit Methoden von Placemaking oder Tactical Urbanism würden gute Ansatzpunkte bieten, um die Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Raums nachhaltig zu ändern.

Abschließend gibt es im Planungsgebiet Anzeichen eines derzeit noch langsam fortschreitenden, aber bereits angelaufenen Gentrifizierungsprozesses (Pionierphase). Alteingesessene des Volkertviertels, also Arbeiter*innen bzw. ehemalige Gastarbeiter*innen aus z. B. der Türkei oder Ex-Jugoslawien, treffen auf Zugezogene mit höherem sozioökonomischen und soziokulturellen Kapital. Die Entwicklung eines Superblocks im Volkertviertel sollte diese Veränderungsprozesse im Quartier berücksichtigen, um Stadträume zu schaffen, die von allen Bewohner*innen genutzt werden können. Die Errichtung konsumfreier Räume ist hier von großer Bedeutung.

Details siehe Anhang 2: „Sozialräumliche Bestandsanalyse“

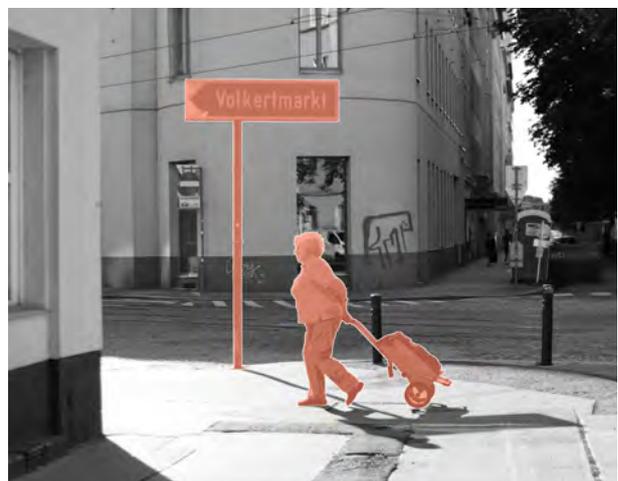


Abbildung 19: Alltagswege im Volkertviertel
(Quelle: FL/Wieser)

6.3.5. Verkehrliche Bestandsanalyse

Beschreibung der Verkehrsorganisation

Das Volkertviertel ist hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs sehr gut erschlossen. Neben dem Verkehrsknotenpunkt Praterstern, der vom Volkertplatz innerhalb von 10 Gehminuten erreichbar ist und Anschluss an die Schnellbahnlinien S1, S2, S3, S4 und S7 sowie an die U-Bahnlinien U1 und U2 und die Buslinien 80A und 82A bietet, finden sich Haltestellen der Straßenbahnlinien 2 (Ottakringer Straße – Ring – Friedrich-Engels-Platz), 5 (Westbahnhof – Franz-Josefs-Bahnhof – Praterstern) und O (Raxstr./Rudolfshügelgasse – Rennweg – Bruno-Marek-Allee) sowie der Buslinie 5B (Nestroyplatz – Dresdner Straße – Griegstraße) unmittelbar im Planungsgebiet bzw. an dessen Rand.

Das Volkertviertel wird vom Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien umfasst. Radverkehrsanlagen verlaufen in der Nordbahnstraße, Am Tabor, in den Nebenfahrbahnen der Heinestraße sowie – etwas außerhalb des Planungsgebiets – in der Scherzer- bzw. Castellezgasse. Die lokale Erreichbarkeit ist durch flächendeckende Einbahnöffnungen für den Radverkehr optimal gegeben.

Der im Inneren autofreie Volkertplatz stellt das Grätzzentrum dar. Der Fußverkehr findet im Planungsgebiet großteils ausreichend breite Gehsteige vor, jedoch sind erst ca. die Hälfte aller möglichen Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen umgesetzt. Eine durch Schutzwege bzw. Verkehrslichtsignalanlagen gesicherte Querung der Randstraßen ist nur an den sechs Eckpunkten des Planungsgebiets möglich.

Für motorisierte Verkehrsmittel wird das Planungsgebiet über innerstädtische Verkehrswege (Taborstraße, Am Tabor, Nordbahnstraße) zum Donaukanal und weiter zur A23 bzw. über die Nordbahnstraße Richtung Praterstern und Reichsbrücke zur A22 an das Fernstraßennetz angebunden.

Der KFZ-Bestand im Volkertviertel beträgt **1.633** Privat-PKW und **147** Firmen-KFZ. Damit besitzen durchschnittlich ca. **25 %** der Einwohner*innen und ca. die Hälfte der Haushalte ein KFZ. Diese Werte liegen unter dem Bezirksschnitt und deutlich unter dem Wiener Durchschnitt.

Einige der in den Schulwegplänen der Stadt Wien als „gefährliche Stellen“ gekennzeichneten Kreuzungen wurden im Rahmen kürzlich vorgenommener Baumaßnahmen verbessert (Querung Am Tabor/Vereinsgasse hergestellt im Jahr 2020), jene entlang der Heinestraße bestehen immer noch.

Tabelle 2: KFZ-Bestand per 1.1.2020. (Privatautos und Firmenautos)
(Quelle: Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien, Stichtag 1.1.2020)

Kennzahl	Wert Volkertviertel
Bestand Privatautos [PKW-Zulassungen privat]	1.633
Bestand Firmenautos [PKW-Zulassungen juristische Personen]	147
Motorisierungsgrad privat [privat-PKW/1.000 Personen]	23,3
Motorisierungsgrad insgesamt [privat-PKW & Firmen-PKW/1.000 Personen]	25,4
PKW pro Haushalt (nur Privatautos) [Durchschnitt privat PKW/Haushalt]	0,49
PKW pro Haushalt (inkl. Firmenautos) [Durchschnitt privat PKW & Firmen-PKW/Haushalt]	0,53

Stellplätze

Dem Bestand an PKW stehen ca. **1.200** Stellplätze im öffentlichen Raum, **360** Stellplätze in der neu geschaffenen Garage Volkertstraße, **583** Stellplätze in der Garage Nordbahnstraße 49 bzw. **110** Stellplätze am Parkplatz Nordpolstraße in unmittelbarer Umgebung sowie eine unbekannte Anzahl an Stellplätzen in Privatgaragen gegenüber. Der Großteil der Straßenzüge des Planungsgebiets verfügt jeweils über einen Längs- und einen Schrägparkstreifen.

Details siehe Anhang 3: „Verkehrliche Bestandsanalyse“

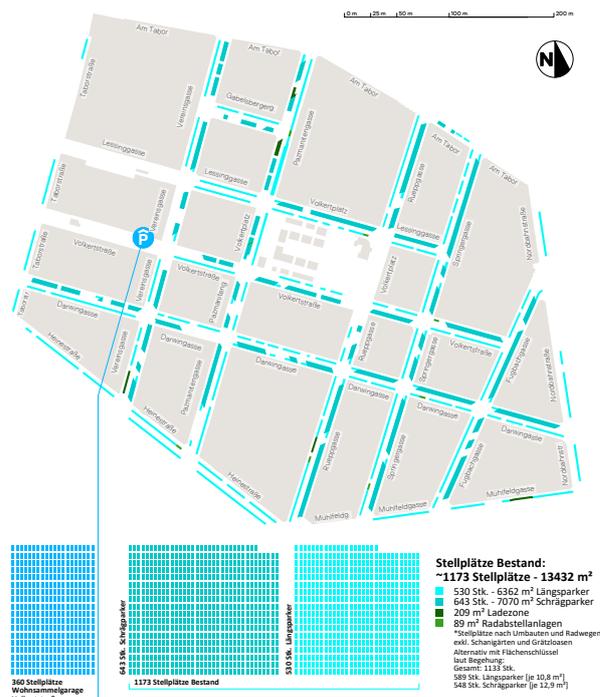


Abbildung 20: Analyse der Stellplatzflächen im Pilotgebiet
(Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und eigene Erhebungen)

Kernaussagen:

- Die Gehsteige im Volkertviertel sind großteils 2,0 Meter oder breiter.
- Erst ca. die Hälfte aller möglichen Gehsteigvorziehungen ist umgesetzt.
- Eine gesicherte Querung (Schutzweg bzw. Ampel) über die Randstraßen ist nur an den sechs Eckpunkten vorgesehen.
- Das Hauptradverkehrsnetz umschließt das Volkertviertel. Wichtige Erschließungsrouten von Zentrum Richtung Alliiertenviertel bzw. Nordbahnviertel laufen durch das Planungsgebiet.
- Radfahren gegen die Einbahn ist in allen Straßen des Volkertviertels möglich.
- Bei der flächendeckenden Abdeckung mit Radabstellanlagen gibt es einige Lücken.
- Das Volkertviertel ist sehr gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen: fünf S-Bahn- und zwei U-Bahn-Linien sind in Gehdistanz erreichbar, drei Straßenbahnlinien fahren unmittelbar an den Randstraßen und eine Buslinie führt durch das Planungsgebiet.
- Das Volkertviertel ist von Landesstraßen umschlossen; alle Straßen im Planungsgebiet sind Gemeindestraßen. Der KFZ-Verkehr wird teilweise zur Entlastung der Randstraßen durch das Volkertviertel geführt,
- Durchgehende Einbahnen bieten die Möglichkeit, das Gebiet direkt zu durchfahren.
- Im gesamten Volkertviertel sowie an den südlichen Randstraßen gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.
- Im Planungsgebiet stehen ca. 1.200 Stellplätze im öffentlichen Raum, 360 Stellplätze in der neu errichteten Wohnsammelgarage Volkertstraße und eine nicht bekannte Anzahl an Stellplätzen in Privatgaragen zur Verfügung. In fußläufiger Entfernung gibt es darüber hinaus die Garage Praterstern (Nordbahnstraße 49) mit 583 und den Parkplatz Nordpolstraße mit 110 Stellplätzen.
- Im Volkertviertel sind ca. 1.800 KFZ zugelassen, was durchschnittlich einem KFZ je vier Einwohner*innen bzw. je zwei Haushalten entspricht. Das Volkertviertel liegt damit unter dem Bezirks- und deutlich unter dem Wiener Durchschnitt.
- Die nächsten Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing finden sich am Praterstern und im Nordbahnviertel. Das Volkertviertel ist in den Betriebsgebieten beider stationsloser Carsharing- und aller E-Scooter-Sharing-Anbieter enthalten. Die nächsten Citybike-Stationen befinden sich am Praterstern und bei der U2-Station Taborstraße.
- An den Randstraßen passieren pro Jahr durchschnittlich neun Unfälle mit Personenschaden, wobei die Kreuzung Taborstraße/Am Tabor besonders hervorsteicht. Im Planungsgebiet werden Personen bei durchschnittlich vier Unfällen pro Jahr verletzt, wobei in der Darwingasse vermehrt Unfälle passieren.

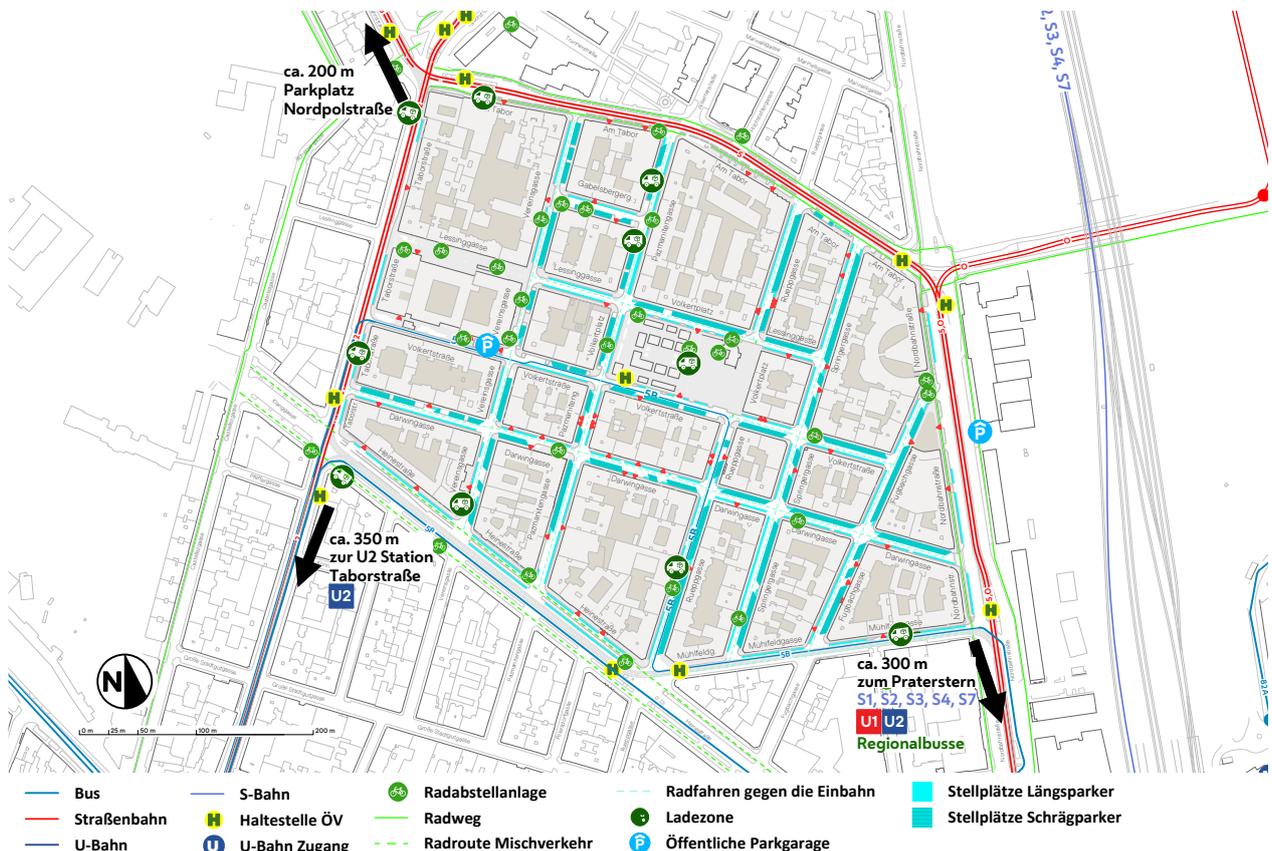


Abbildung 21: Verkehrsorganisation Bestand (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und Kartierung.)

6.4. Entwicklungskonzept

6.4.1. Planerische Zielsetzungen

Basierend auf dem Grundkonzept für die Umsetzung eines Supergrätzls in Wien (siehe Seite 7), wurden die folgenden Planungsziele für die Erstellung des Entwicklungskonzeptes formuliert:

- Unterbindung des Durchzugsverkehrs bei Erhalt der Zugänglichkeit für Haus- und Garageneinfahrten; Anrainer*innen sowie Einsatz- und Servicefahrzeuge können weiterhin zufahren
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Wegeverlagerung von MIV auf den Umweltverbund
- Mobilisierung räumlicher Potenziale zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität unter anderem durch die Schaffung von Mikrofreiräumen
- Mobilisierung und langfristige Sicherstellung räumlicher Potenziale (im Straßenraum) für Entsiegelung und Begrünungsmaßnahmen (Klimawandelanpassung)
- Formulierung eines Entwicklungskonzeptes, das längerfristig stufenweise realisiert werden kann

Der Supergrätzl-Ansatz verfolgt das Ziel, längerfristig die derzeitige monofunktionale Verkehrsnutzung von Verkehrsflächen in den Wohnumfeldern der Bestandsstadt neu auszurichten und im Straßenraum zusätzliche Funktionen wie Klimawandelanpassung (Klimafunktion) und Aufenthalt (Freiraumfunktion) durch vorausschauende Planung zu mobilisieren.

6.4.2. Erstellung von Planungsparametern

Als Grundlage zur Entwicklung der Varianten für eine geänderte Verkehrsorganisation und für eine stufenweise Priorisierung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden Supergrätzl-spezifische Planungsparameter exemplarisch für das Pilotgebiet Volkertviertel konzipiert und erarbeitet.

Details siehe Anhang 4 „Erhebung von Planungsparametern“

Tabelle 3: Planungsparameter für das Supergrätzl.

Titel	Beschreibung	Kerninhalte für Planungsgebiet
Bestand per Ende 2020	Aktueller Planstand inklusive in Planung befindlicher Vorhaben; Kontrolle der Plangrundlagen aus MZK sowie Integration und Zusammenführung der aktuell im Gebiet laufenden Planung und Bauvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> • Viele bauliche Veränderungen im Planungsgebiet im Jahr 2020 im Planungsgebiet und an dessen Außenrand.
Potenzial Baumpflanzungen anhand Bestand Fahrbahn	Basierend auf der Erhebung der möglichen Erdkerne und Parametern für Pflanzungen von Stadtbäumen in der Stadt Wien (abgestimmt mit MA 42) wurde eine Karte mit potenziell möglichen Stadtbäumen erstellt. Diese wurden differenziert nach Aufwand für die Herstellung hinsichtlich notwendiger Schutzverrohrung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtes Potenzial für Baumpflanzungen im Projektgebiet ohne Veränderung der Fahrbahn und Gehsteigkanten beträgt circa 130 Stück.. • Im Planungsgebiet gibt es nur wenige Standorte für Baumpflanzungen, die ohne Schutzverrohrungen herstellbar sind.
Erdkernerhebung	Basierend auf Einbautenplänen der MA 28 wurden Flächen identifiziert, in denen Erdkerne als Grundlage für Begrünungsmaßnahmen möglich sind. Als Erdkerne werden in dieser Analyse Flächen definiert, die nicht durch Einbauten unterbrochen sind und eine Mindestbreite von 1,5 m aufweisen. Als Erdkern wird eine Fläche im Straßenraum bezeichnet, in der ein durch Einbauten ungehindertes vertikales Kontinuum als Grundlage für Baumpflanzungen und bauliche Maßnahmen blauer Infrastruktur besteht.	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erdkernerhebung zeigt für die Straßenräume des Volkertviertels durchwegs Potenzial für deutlich mehr Baumpflanzungen und signifikante Entsiegelung. • In der Pazmanitengasse und auf der Darwingasse ist dieses Potenzial deutlich verringert aufgrund einer dort verlaufenden Fernwärmeleitung. • Große Potenziale für Entsiegelung und die Herstellung von Erdkernen bestehen auf der Heinestraße und in Teilbereichen der Volkertstraße, Lessinggasse, Springergasse sowie Gabelberggasse.
Fahrbahnposition laut Erdkernpotenzial	Zur Ermittlung der langfristigen Gestaltungspotenziale wurde die Position der Fahrbahn anhand der Analyse möglicher Erdkerne bzw. des Potenzials für Baumpflanzungen gelegt. Hier wurde eine vier Meter breite Fahrbahn zugrunde gelegt, die durch die Einbahn-Verkehrsführung möglich wird.	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Verlegung der Fahrbahn entstehen großzügige Gestaltungspotenziale für neue Straßenquerschnitte mit Freiraumnutzungen und Baumpflanzungen. • Dieser Parameter wurde erhoben, aber für die Erstellung der räumlichen Entwicklungskonzepte nicht weiter verfolgt, weil die dafür erforderliche Stellplatzreduktion die Kapazität der neu errichteten Garage Volkertstraße überstieg.

Baumpflanzungen anhand optimierter Fahrbahnposition	<p>Basierend auf der nach Erhebung der möglichen Erdkerne optimierten Fahrbahnführung und Parametern für Pflanzungen von Stadtbäumen in der Stadt Wien (abgestimmt mit MA 42) wurde eine Karte mit potenziell möglichen Stadtbäumen erstellt. Diese wurden differenziert nach dem Aufwand für die Herstellung hinsichtlich notwendiger Schutzverrohrung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Per Herbst 2020 sind 153 bestehende Baumpflanzungen im Gebiet erhoben worden. • Das Potenzial für neue Baumpflanzungen beträgt bei flexibler Verschiebung der Fahrbahnführung insgesamt circa 170 Stück. • Mit optimierter Fahrbahnführung könnten von diesen 170 Baumpflanzungen circa 2/3 ohne Schutzverrohrung ausgeführt werden. Bei Verlegung der Fahrbahn sind verhältnismäßig mehr großkronige Baumpflanzungen ohne Schutzverrohrungen möglich. • Dieser Parameter wurde erhoben, aber für die Erstellung der räumlichen Entwicklungskonzepte nicht weiter verfolgt, weil die dafür erforderliche Stellplatzreduktion die aktuelle Kapazität im Gebiet überstieg. Der Parameter zeigt dennoch das längerfristige Potenzial für die Integration grüner Infrastruktur.
Schattenstudie	<p>Basierend auf dem Gebäudemodell des Baubestands wurde eine Visualisierung des Schattenwurfs der Baukörper im Pilotgebiet erstellt. Diese wurde herangezogen, um die Platzierungen von Stadtbäumen im Entwicklungskonzept zu priorisieren sowie besonders durch Sonneneinstrahlung betroffene Straßenräume zu visualisieren. Auf eine Visualisierung der Schattenwürfe des Baumbestands wurde in dieser Schattenstudie verzichtet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Zeigt in Kombination mit Bestand der Baumpflanzungen und Hitzekarte der Stadt Wien eine starke Hitzebelastung im östlichen und südlichen Teil des Planungsgebiets. • Im östlichen Bereich des Planungsgebietes (Fugbachgasse/Darwingasse) besteht ein hoher Bedarf an Maßnahmen zur Entsiegelung und Verschattung des Straßenraums.
Sanierungsbedarf Verkehrsflächen	<p>In Abstimmung mit der MA 28 wurde der Sanierungsbedarf für die Verkehrsflächen (Straßenbeläge) im Pilotgebiet erhoben. Diese Darstellung des Sanierungsbedarfs wurde unabhängig von tatsächlichen längerfristigen Planungen oder Vorhaben bzw. Budgetierungen erstellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Fahrbahnsanierungen sind für die Jahre 2021, 2022 und 2023 avisiert, wodurch ein Potenzial für die transformative Neugestaltung der Straßenräume besteht. • Straßenbeläge im nördlichen Bereich des Volkertmarkts sowie Abschnitte der Pazmanitengasse und der Darwingasse sind für das Jahr 2021 zur Sanierung avisiert.
Zugänglichkeiten für Einsatz- und Servicefahrzeuge	<p>Darstellung eines Netzes an Fahrbahnen auf den Innenstraßen des Planungsgebiets mit ausreichender Breite für Einbahnverkehr mit Radfahren gegen die Einbahn (vier Meter) sowie den für Einsatzfahrzeuge ausreichenden Schleppkurven in den Kreuzungsbereichen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Einige bestehende Kreuzungen bieten keine ausreichenden Wendekreise in alle Richtungen. Bei Veränderung einzelner Einbahnführungen ist eine bauliche Erneuerung von Teilen der Gehsteig-Caps notwendig.
Hauseingänge, Hauseinfahrten und Garageneinfahrten	<p>Zur Sicherstellung der Zugänglichkeit für den MIV zu privaten Stellplätzen und der Erreichbarkeit von Hauseingängen durch Einsatz- und Servicefahrzeuge wurden die tatsächlich vorhandenen Hauseingänge, Einfahrten und Garageneinfahrten durch eine Begehung vor Ort kartiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Im Gebiet wurden 188 Eingänge laut MZK bestätigt. Zusätzlich wurden 195 Hauseingänge in der Kartierung erhoben. • Im Gebiet wurden 68 Einfahrten laut MZK kartiert. Zusätzlich wurden 8 Einfahrten laut Kartierung erhoben und 3 Einfahrten erhoben, die verglichen mit dem Planstand der MZK entfallen sind.

6.4.3. Konzeption der räumlichen und verkehrlichen Umsetzung

In der Entwicklung zum Supergrätzl sind mehrere Ebenen der planerischen Betrachtung von Bedeutung. Das Superblock-Konzept betrifft öffentliche Räume, die hauptsächlich aus Verkehrsflächen bestehen und deren Nutzung derzeit durch diese verkehrlichen Funktionen bestimmt wird.

Um die Entwicklung eines Supergrätzls vorzubereiten, ist als erster Schritt die Neuorganisation der Verkehrsorganisation durchzuführen. Diese Neuorganisation schafft – als funktionaler Superblock in verkehrlichem Sinne – die Potenziale für komplementäre Maßnahmen im öffentlichen Raum, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wie zur Umsetzung von Maßnahmen zur Klimawandelanpassung.

Der funktionale Superblock (verkehrliche Ebene)

Zur Konzeption der verkehrlichen Umsetzung wurden folgende Prinzipien für die Errichtung eines „funktionalen Superblocks“ formuliert. Die verkehrlichen Maßnahmen wurden in einem Dienststellengespräch mit Vertreter*innen der MA 19, MA 28 sowie MA 46 abgestimmt.

Für Details zu den verkehrlichen und baulichen Maßnahmen des funktionalen Superblocks siehe Anhang 5: „Katalog baulich-räumlicher Maßnahmen“.

Maßnahmen und Prinzipien zur Herstellung eines funktionalen Superblocks:

Verkehrsorganisation:

- Als Grundlage: flächendeckende Tempo-30-Zone
- In komplett verkehrsberuhigten Bereichen: Verordnung als „*Fußgängerzone ausgenommen Anlieferung, Einsatzfahrzeuge und Radverkehr*“
- In Einzelfällen – um Möglichkeiten für Spiel auf Straßen zu schaffen und wenn Befahren der Straße mit KFZ gewünscht ist: Verordnung als „*Wohnstraße*“
- Bei entsprechender Frequenz und Ausgestaltung: Verordnung als „*Begegnungszone*“
- In Sackgassen: Müssen bei entsprechender Ausgestaltung nicht extra als Wohnstraße oder Begegnungszone verordnet werden. Im Einzelfall zu prüfen und individuell zu verordnen.

Um Durchzugsverkehr zu unterbinden:

- Einbahnschleifen
- Diagonalfilter. Ein Modaler Filter für zweispurige KfZ ausgeführt mit Pollern und Freiraumelementen an zwei gegenläufig geführten Einbahnschleifen. Diagonalfilter sollen durch bauliche Maßnahmen ausgestaltet sein und nicht als eine reine Einbahnführung durch Beschilderung. Sie sollen einen Mehrwert für Fußgänger*innen herstellen. Im Bedarfsfall sollen sie von Einsatz- oder Transportfahrzeugen passierbar sein (siehe Abbildung 22).
- Straßenabschnitte als verkehrsberuhigter Bereich (Verordnung als Fußgängerzone, s. o.)
- Platzweiterung als verkehrsberuhigter Bereich (Verordnung als Fußgängerzone, s. o.)
- Sackgassen durch Ausführung eines modalen Filters für Kraftfahrzeuge ausgeführt mit Pollern und Freiraumelementen.

Förderung Fuß- und Radverkehr

- Kreuzungsbereiche sicher machen durch Gehsteigvorziehungen oder Modalfilter
- Entsprechende Gehsteigbreiten, Verweilmöglichkeiten zur Verbesserung der Fußläufigkeit
- Flächendeckend Radfahren gegen Einbahn
- Optimierung der Fahrradabstellanlagen im Gebiet
- Barrierefreiheit durchgängig sicherstellen

Erhalt aller Garagen- und Hauszufahrten

- Im gesamten Supergrätzl muss die Zufahrt für Einsatzfahrzeuge, Servicefahrzeuge, Paketdienste, Essen auf Rädern, Pflegedienste etc. gewährleistet bleiben

Zugangsbereiche zum Superblock:

- Fahrbahnanhebung/Aufpflasterung auf Gehsteigniveau
- Integration von Mikrofreiräumen und Mobilitätsstationen

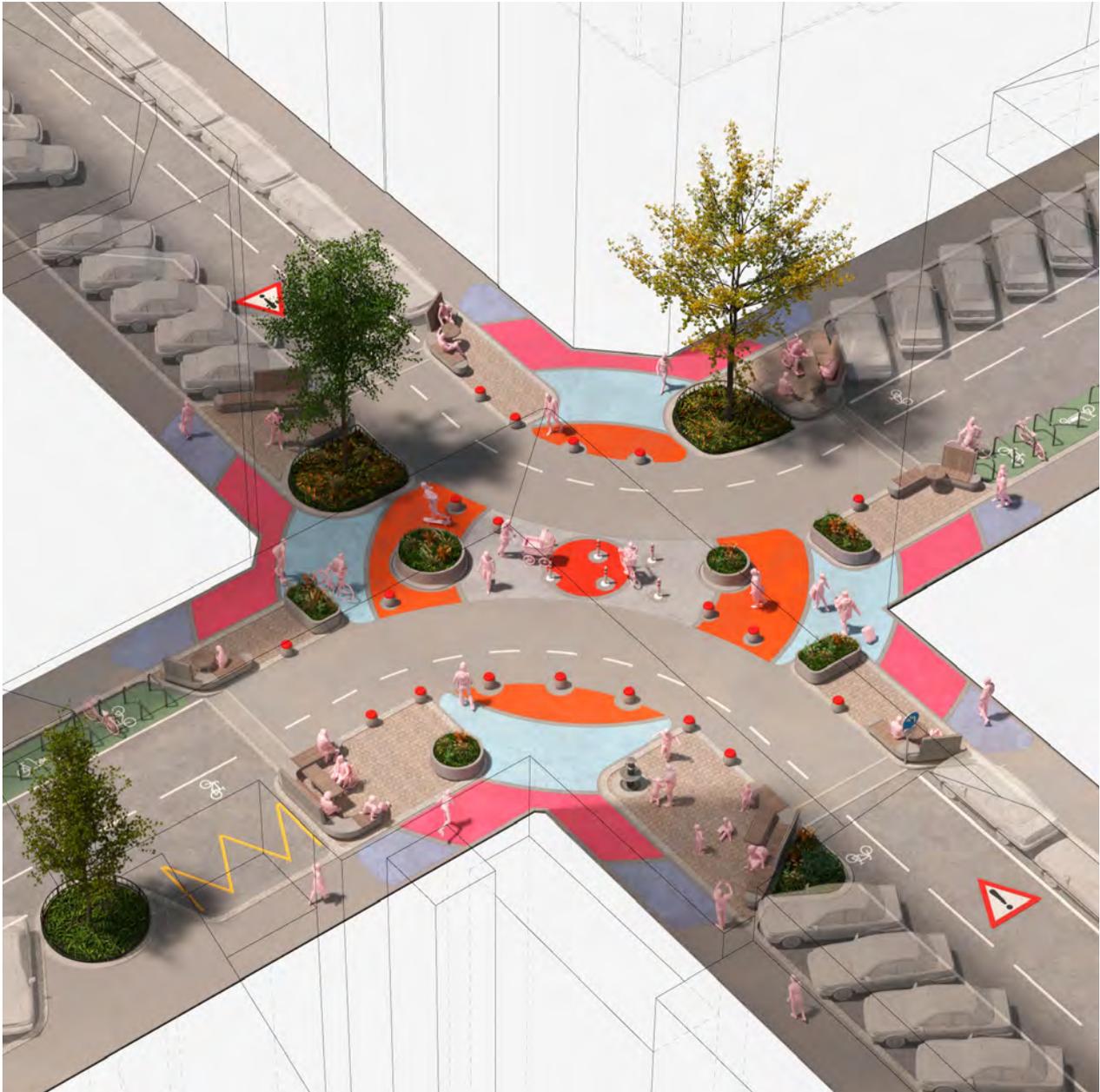


Abbildung 22: Freiraumkonzept für Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)

Varianten der Verkehrsorganisation für funktionale Superblocks

Basierend auf den Bestand der Verkehrsorganisation (siehe Abbildungen 21 und 23) wurden für das Planungsgebiet drei Varianten der Verkehrsorganisation als funktionaler Superblock entwickelt (siehe Abbildungen 24, 26 und 28). Diese Varianten wurden unter der Annahme einer maximal möglichen Stellplatzreduktion im Ausmaß der neu errichteten Sammelgarage Volkertstraße (360 Stellplätze) entwickelt und nicht anhand eines theoretisch vorhandenen längerfristigen Potenzials zur Veränderung der Straßenräume (siehe „Planungsparameter“, Tabelle 3).

Die Hauptfrage bei der Schaffung eines funktionalen Superblocks ist die Zumutbarkeit der Unterbindung der Verkehrsführung durch das Planungsgebiet. Durch die Größe des Gebiets erhält diese Frage im Fall des Volkertviertels noch größere Bedeutung. In einer Fachabstimmung mit der MA 46 wurden die Straßenzüge rund um das Volkertviertel als sehr leistungsfähig beurteilt, weshalb kaum negative Auswirkungen auf die Umgebung zu erwarten wären, unabhängig von verkehrlichen Änderungen innerhalb des Planungsgebiets.

Diese Varianten der Verkehrsorganisation für funktionale Superblocks eröffnen unterschiedliche Gestaltungspotenziale für Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Freiraumfunktion) sowie zur Anpassung an die Klimakrise (Klimafunktion). Analog zu den Varianten der Verkehrsorganisation wurden diese Gestaltungspotenziale als drei Varianten für räumliche Entwicklungskonzepte ausgearbeitet (siehe Abbildungen 25, 27 und 29).

Die erarbeiteten Varianten zeigen unterschiedliche Entwicklungsperspektiven auf. Mischvarianten aus den drei Varianten sind möglich. Die unterschiedlichen Charakteristika von Varianten der Verkehrsorganisation sowie der korrespondierenden räumlichen Entwicklungskonzepte sind im Variantenvergleich dargestellt (siehe Seite 34).



Abbildung 23: Verkehrsorganisation Bestand: KFZ-Verkehrsführung und ÖV im Planungsgebiet (Quelle: FL/Wieser)

Abbildung 24: Verkehrsorganisation Variante 1 – Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



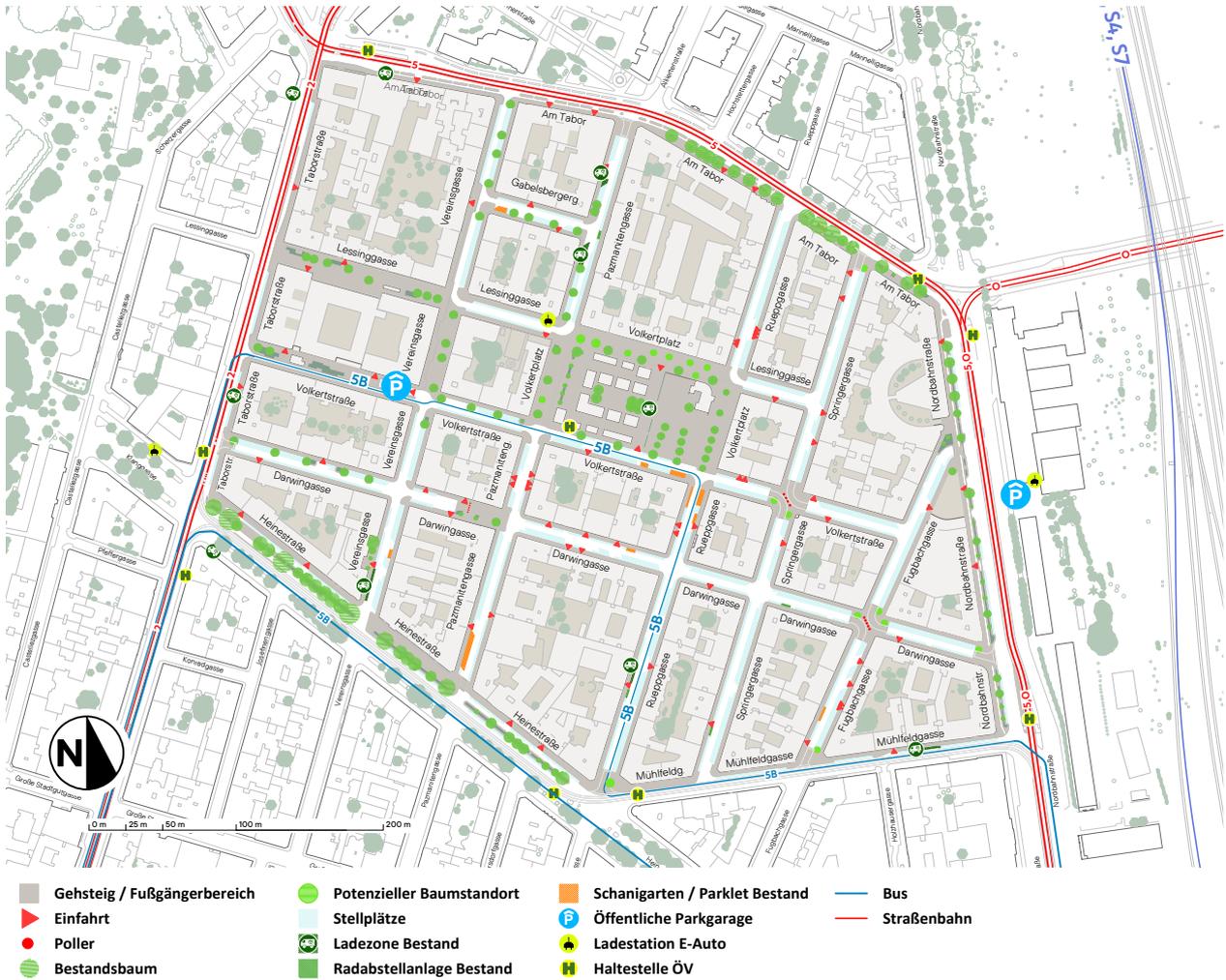
Einbahn Bestand mit Radfahren im Gegenverkehr	Fußgängerzone neu Radfahren erlaubt, Zufahrt zu genehmigten Stellplätzen und Anlieferung erlaubt	Öffentliche Parkgarage	Schule
Einbahn neu mit Radfahren im Gegenverkehr	Modalfilter	Ladestation E-Auto	Eingang Schule
Zweirichtungsverkehr	Wendeplatz	Haltestelle ÖV	Kindergarten
Ein- und Ausfahrten MIV	Einfahrt	Bus	Eingang Kindergarten
MIV-freie Zone Bestand	Ladezone	Straßenbahn	

Verkehrsorganisation Variante 1 – Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B

Beschreibung der Maßnahmen:

- Erweiterung Volkertplatz Nord- und Westseite.
- Verkehrsberuhigung der Vereinsgasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lessinggasse.
- Sackgasse mit Modalfilter auf der Darwingasse im Abschnitt zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse.
- Modalfilter an Kreuzungen Springergasse/Volkertstraße und Fugbachgasse/Darwingasse
- Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn Heinestraße zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse; Errichtung Radweg im Basisnetz

Abbildung 25: Räumliches Entwicklungskonzept Variante 1 - Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



Räumliches Entwicklungskonzept Variante 1 – Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B

Charakteristika:

- Supergrätzl- Maßnahmenraum: circa 3.400 m²
- Gestaltungsraum für Freiraumnutzungen und Klimawandelanpassung: circa 1.500 m²
- Potenzial Baumpflanzungen: 18 Stück
- Schätzung Stellplatzreduktion: circa 120 Stück
- **Wirkungen Verkehr und Mobilität:**
 - Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl.
 - Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen
- **Wirkungen Freiraum:**
 - Schulvorplatz an Volksschule Darwingasse mit Mikrofreiraum
 - Nachbarschaftsplatz in der Vereingasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lessinggasse
 - Erweiterung Volkertplatz auf Seiten West und Nord mit Veränderung der Raumqualität, Potenzial für Stärkung Volkertplatz als lokales Zentrum.
- **Wirkung Klimawandelanpassung:**
 - Circa 750 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraumes werden entsiegelt (Pflasterung und unbefestigte Flächen))

Abbildung 26: Verkehrsorganisation Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



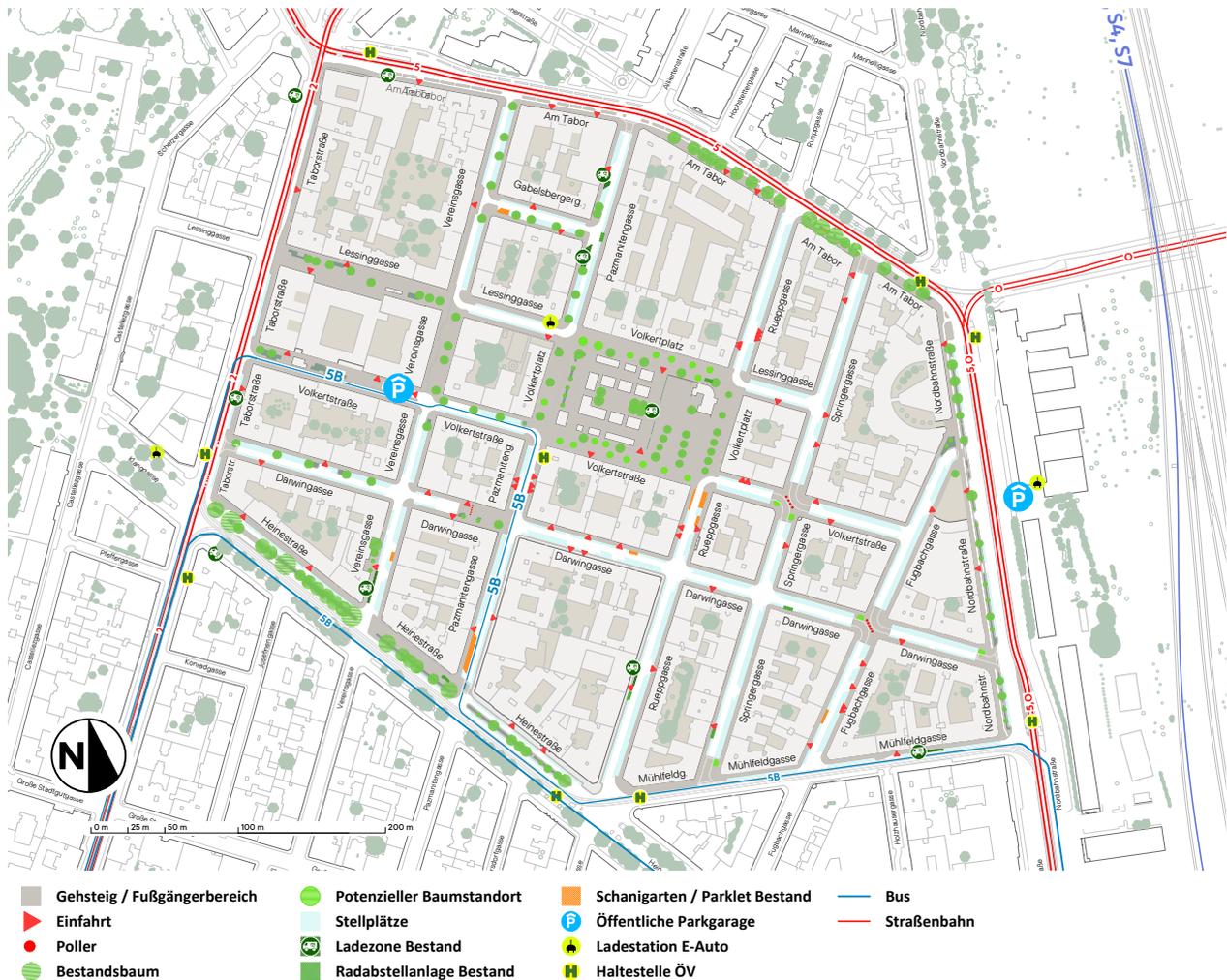
- | | | | |
|---|--|-------------------------------|-----------------------------|
| Einbahn Bestand
mit Radfahren im Gegenverkehr | Fußgängerzone neu
Radfahren erlaubt, Zufahrt zu genehmigten Stellplätzen und Anlieferung erlaubt | Öffentliche Parkgarage | Schule |
| Einbahn neu
mit Radfahren im Gegenverkehr | Modalfilter | Ladestation E-Auto | Eingang Schule |
| Zweirichtungsverkehr | Wendeplatz | Haltestelle ÖV | Kindergarten |
| Ein- und Ausfahrten MIV | Einfahrt | Bus | Eingang Kindergarten |
| MIV-freie Zone Bestand | Ladezone | Straßenbahn | |

Verkehrsorganisation Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B

Beschreibung der Maßnahmen:

- Linienführung Bus 5B in Pazmanitengasse statt in Rueppgasse unter Erhaltung Haltestellen-Relationen; Verlegung der Haltestelle am Volkertmarkt um circa 20 Meter an die Ecke Volkertplatz/Pazmanitengasse
- Erweiterung Volkertplatz Nord-, Süd- und Westseite
- Verkehrsberuhigung der Vereinsgasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lessinggasse
- Sackgasse mit Modalfilter auf der Darwingasse im Abschnitt zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse
- Modalfilter an Kreuzungen Springergasse/Volkertstraße & Fugbachgasse/Darwingasse
- Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn Heinestraße zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse; Errichtung Radweg im Basisnetz

Abbildung 27: Räumliches Entwicklungskonzept Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



Räumliches Entwicklungskonzept Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B

Charakteristika:

- Supergrätzl- Maßnahmenraum: circa 4.500 m²
- Gestaltungsraum für Freiraumnutzungen und Klimawandelanpassung: circa 2.000 m²
- Potenzial Baumpflanzungen: 26 Stück
- Schätzung Ausmaß Stellplatzreduktion: circa 160 Stück
- **Wirkungen Verkehr und Mobilität:**
 - Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl.
 - Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen
 - Bushaltestelle 5B am Volkertplatz um circa 20 Meter bei vollständigem Erhalt aller Haltestellen-Relationen.
- **Wirkungen Freiraum:**
 - Schulvorplatz an Volksschule Darwingasse mit Mikrofreiraum
 - Nachbarschaftsplatz in der Vereingasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lessinggasse
 - Umfassende Erweiterung Volkertplatz auf Seiten Süd, West und Nord mit Veränderung der Raumqualität; Potenzial für Volkertplatz als über-lokales Zentrum
 - Deutlicher Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums
- **Wirkung Klimawandelanpassung**
 - Circa 1.000 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraums werden entsiegelt (Pflasterung und unbefestigte Flächen))

Abbildung 28: Verkehrsorganisation Variante 3 – Längerfristig maximierter Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



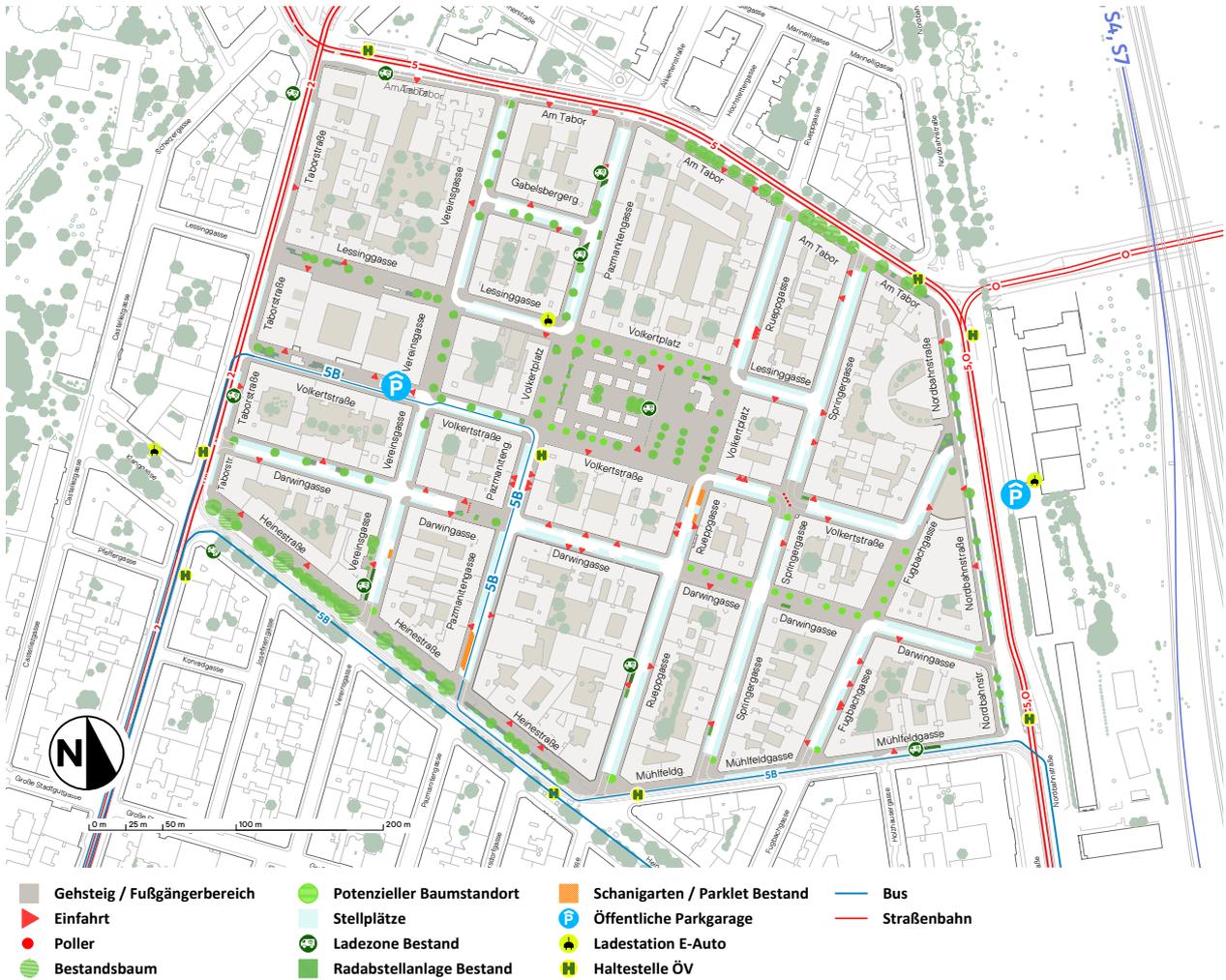
- | | | | |
|---|--|-------------------------------|-----------------------------|
| Einbahn Bestand
mit Radfahren im Gegenverkehr | Fußgängerzone neu
Radfahren erlaubt, Zufahrt zu genehmigten Stellplätzen und Anlieferung erlaubt | Öffentliche Parkgarage | Schule |
| Einbahn neu
mit Radfahren im Gegenverkehr | Modalfilter | Ladestation E-Auto | Eingang Schule |
| Zweirichtungsverkehr | Wendeplatz | Haltestelle ÖV | Kindergarten |
| Ein- und Ausfahrten MIV | Einfahrt | Bus | Eingang Kindergarten |
| MIV-freie Zone Bestand | Ladezone | Straßenbahn | |

Variante 3 - Maximierter Superblock mit Änderung 5B

Beschreibung der Maßnahmen:

- Linienführung Bus 5B in Pazmanitengasse statt in Rueppgasse unter Erhaltung Haltestellen-Relationen; Verlegung der Haltestelle am Volkertmarkt um circa 20 Meter an die Ecke Volkertplatz/Pazmanitengasse
- Erweiterung Volkertplatz Nord-, Süd- und Westseite
- Verkehrsberuhigung der Vereinsgasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lessinggasse
- Sackgasse mit Modalfilter auf der Darwingasse im Abschnitt zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse
- Modalfilter an Kreuzungen Springergasse/Volkertstraße
- Verkehrsberuhigung in Darwingasse (zwischen Rueppgasse und Springergasse sowie zwischen Rueppgasse und Fugbachgasse) sowie in Fugbachgasse (zwischen Darwingasse und Volkertstraße)
- Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn Heinestraße zwischen Taborstraße und Rueppgasse; Errichtung durchgehender Radweg im Basisnetz

Abbildung 29: Räumliches Entwicklungskonzept Variante 3 – Maximierter Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



Räumliches Entwicklungskonzept Variante 3 – Maximierter Superblock mit Änderung 5B

Charakteristika:

- Supergrätzl- Maßnahmenraum: circa 7.700 m²
- Gestaltungsraum für Freiraumnutzungen und Klimawandelanpassung: circa 3.400 m²
- Potenzial Baumpflanzungen: 40 Stück
- Schätzung Ausmaß Stellplatzreduktion: circa 270 Stück
- **Wirkungen Verkehr und Mobilität:**
 - Umfassende Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl
 - Starke Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen
 - Maximal mögliche MIV-Einschränkung
 - Bushaltestelle 5B am Volkertplatz um circa 20 Meter bei vollständigem Erhalt aller Haltestellen-Relationen
- **Wirkungen Freiraum:**
 - Schulvorplatz an Volksschule Darwingasse mit Mikrofreiraum
 - Nachbarschaftsplatz in der Vereingasse im Abschnitt zwischen Volkertstraße und Lesinggasse
 - Umfassende Erweiterung Volkertplatz auf Seiten Süd, West und Nord mit Veränderung der Raumqualität; Potenzial für Volkertplatz als über lokales Zentrum
 - Maximaler Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums
 - Schaffung neuer Freiräume im südöstlichen Bereich des Volkertviertels
- **Wirkung Klimawandelanpassung:**
 - Circa 1.700 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraums werden entsiegelt (Pflasterung und unbefestigte Flächen))
 - Maximales Potenzial für neue Baumpflanzungen, ohne Verlegung von Fahrbahnen
 - Entsiegelung im Maßstab von Straßenzügen möglich
 - Mikroklimatisch signifikante Entsiegelung im südöstlichen Bereich des Volkertviertel

6.4.4. Variantenvergleich

Tabelle 4: Variantenvergleich für Verkehrsorganisation und räumliche Entwicklungskonzepte.

	Variante 1 Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B	Variante 2 Funktionaler Superblock mit Änderung 5B	Variante 3 Längerfristig maximierter Superblock mit Änderung 5B
Supergrätzl- Maßnahmenraum	3.400 m ²	4.500 m ²	7.700 m ²
Gestaltungsraum Freiraumnutzungen und Klimawandelanpassung	1.500 m ²	2.000 m ²	3.400 m ²
Potenzial für Baumpflanzungen	18 Stück	26 Stück	40 Stück
Abschätzung Stellplatzreduktion*	circa 120 Stück	circa 160 Stück	circa 270 Stück
Verkehrsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl. • Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen (komplementäre Maßnahmen empfohlen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl. • Deutliche Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen (komplementäre Maßnahmen empfohlen) • Verlegung der Bushaltestelle 5B am Volkertplatz um circa 20 Meter; Erhalt der Haltestellen- Relationen 	<ul style="list-style-type: none"> • Umfassende Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl • Starke Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen (komplementäre Maßnahmen empfohlen) • Maximal mögliche Einschränkung des MIV • Verlegung der Bushaltestelle 5B am Volkertplatz um circa 20 Meter; Erhalt der Haltestellen- Relationen
Freiraumfunktion	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Schulvorplatz Darwingasse • Erweiterung des Volkertplatz West und Nord • Nachbarschaftsplatz auf der Vereinsgasse vor dem BRG/BORG II Lessinggasse und zwei Wohnhäusern • Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Schulvorplatz Darwingasse • Umfassende Erweiterung des Volkertplatzes; dadurch deutliche Veränderung räumlicher Charakteristik. • Nachbarschaftsplatz auf der Vereinsgasse vor dem BRG/BORG II Lessinggasse und zwei Wohnhäusern • Deutlicher Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Schulvorplatz Darwingasse • Umfassende Erweiterung des Volkertplatz; Dadurch deutliche Veränderung räumlicher Charakteristik • Nachbarschaftsplatz auf der Vereinsgasse vor dem BRG/BORG II Lessinggasse und zwei Wohnhäusern • Maximaler Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums • Schaffung neuer Freiräume im südöstlichen Bereich des Volkertviertels
Klimafunktion	<ul style="list-style-type: none"> • Circa 750 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraums werden entsiegelt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Circa 1.000 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraums werden entsiegelt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Circa 1.700 m² Entsiegelung möglich (Annahme: circa 50 % des Gestaltungsraums werden entsiegelt) • Maximales Potenzial für neue Stadtbäume • Entsiegelung im Maßstab von Straßenzügen möglich • Mikroklimatisch signifikante Entsiegelung im südöstlichen Bereich des Volkertviertels möglich

* Details zur Stellplatzanalyse siehe Anhang 6 „Stellplatzanalyse für Varianten der Verkehrsorganisation funktionaler Superblock“

Abbildung 30: Entwicklungskonzept Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)



6.4.5. Empfehlung für Entwicklungskonzepte

Aus den drei Varianten für funktionale Superblocks wurde eine Variante (Funktionaler Superblock mit Änderung 5B) ausgewählt, um thematische Entwicklungskonzepte für längerfristige Entwicklungsperspektiven auszuarbeiten.

Variante 2 bietet die größtmögliche Verkehrsberuhigung bei einer Stellplatzreduktion, die sich innerhalb der neu geschaffenen Kapazität der Wohnsammelgarage Vereinsgasse befindet.

Qualitäten und Potenziale für das Entwicklungskonzept:

- Verkehrsberuhigung um Schulen, zentralen Platz und im Grätzl
- Neuer Schulvorplatz Darwingasse zwischen Volkertstraße und Lessinggasse
- Deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen
- Gestaltung als Nachbarschaftsplatz vor dem BRG/BORG II Lessinggasse und zwei Wohnhäusern
- In Summe der Maßnahmen deutlicher Raumgewinn für multifunktionale Nutzungen des öffentlichen Raums
- Umfassende Erweiterung des Volkertplatzes: Die drei weiteren Kanten bzw. möglichen Erweiterungen des Volkertplatzes (südlich, westlich und nördlich) bieten planerisch ein großes Potenzial, einerseits von der Lage und Freiraumqualität andererseits von den bereits existenten Nutzungen (Kultur, Gewerbe, Gastronomie) her

6.5. Stufenplan

6.5.1. Stufenplan für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts

Bei Umsetzung des Supergrätzl-Projekts ist das Supergrätzl-Entwicklungskonzept als längerfristige Planung zu verwenden, die je nach budgetären Mitteln und Bereitschaft zur Reduktion von Stellplätzen Schritt für Schritt umgesetzt werden kann. Damit die Vision und die Qualitäten eines Supergrätzls schon früh sichtbar gemacht werden können, ist die Erarbeitung von längerfristigen Entwicklungskonzepten essenziell. Diese thematischen Entwicklungskonzepte zeigen spezifische Potenziale zur Transformation des Planungsgebietes als Supergrätzl auf.

Essenziell ist als erster und rasch umzusetzender Schritt die Herstellung des funktionalen Superblocks, also einer Verkehrsorganisation, die den Durchzugsverkehr durch das Supergrätzl unterbindet.

Darauf aufbauend können ergänzende Maßnahmen für Mobilität und Logistik sowie für Aufenthaltsqualität und Klimawandelanpassung realisiert werden. Die detaillierte Ausarbeitung sowie die bauliche Umsetzung des Stufenplans sollen in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit lokalen Stakeholdern (Bezirk, Bevölkerung, Wirtschaft etc.) erfolgen.

1. Verkehrsorganisation als Funktionaler Superblock

- Testphase: Durchführung einer zumindest dreimonatigen Pilotphase zur Testung der Verkehrsorganisation eines funktionalen Superblocks
- Bauliche Umsetzung: in weiterer Folge bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/ Verkehrsorganisation eines funktionalen Superblocks

2. Ergänzung durch Maßnahmen für Mobilität und Logistik

- Bauliche Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (siehe z. B. Entwicklungskonzept „Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs“, Abbildung 33)
- Förderung intelligenter, geteilter Mobilität sowie Stadtlogistik (siehe Entwicklungskonzept „Stadtlogistik und Mobilitätsangebote“, Abbildung 34)

3. Ergänzung durch Maßnahmen für Aufenthaltsqualität und Klimawandelanpassung

- Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Klimawandelanpassung durch grüne und blaue Infrastruktur (siehe z. B. Entwicklungskonzept „Begrünungsmaßnahmen“, Abbildung 35)

6.5.2. Erste Umsetzungsschritte Supergrätzl Volkertviertel

Für den Beginn der Realisierung des Entwicklungskonzepts Supergrätzl Volkertviertel wurden erste Umsetzungsschritte formuliert. Die numerische Reihung kann als zeitliche Reihenfolge verstanden werden. Die Priorisierung erfolgte hinsichtlich des Umfangs der temporären bzw. baulichen Maßnahmen sowie der Wirksamkeit zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs.

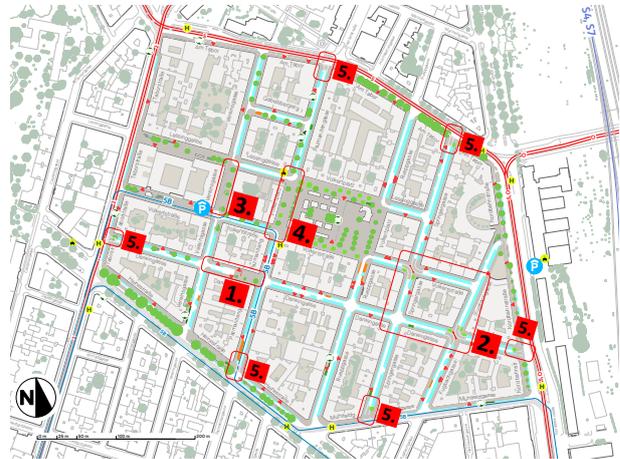


Abbildung 31: Erste Umsetzungsschritte für funktionalen Superblock im Supergrätzl Volkertviertel. (Quelle: FL/Wieser)

Tabelle 5: Umsetzungsschritte erste Phase Supergrätzl Volkertviertel

Umsetzungsschritt	Maßnahmen	Eckdaten
1. Modalfilter und Vorplatz bei Volksschule Darwingasse	<ul style="list-style-type: none"> • Unterbindung Durchzugsverkehr und Verkehrsberuhigung durch Modalfilter in Sackgasse • Schaffung eines neuen Schulvorplatzes an Volksschule Darwingasse 	Supergrätzl-Maßnahmenraum: circa 250 m ² Potenzialfläche für grüne/blau Infrastruktur und Freiraumnutzungen: circa 50 m ² Schätzung notwendiger Stellplatzreduktion: <ul style="list-style-type: none"> • Minimal: 8 Stück (nur Vorplatz VS) • Maximal: 17 Stück (Umgestaltung gesamter Straßenabschnitt)
2. Modalfilter an den Kreuzungen Springerg./Volkertstr. und Darwing./Fugbachg.	<ul style="list-style-type: none"> • Unterbindung Durchzugsverkehr und Verkehrsberuhigung durch Modalfilter • Neue Mikrofreiräume mit Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser) 	Supergrätzl-Gestaltungsraum: circa 900 m ² Potenzialfläche für grüne/blau Infrastruktur und Freiraumnutzungen: circa 200 m ² Potenzial Baumpflanzungen: 5 Stück Schätzung notwendiger Stellplatzreduktion: circa 10 Stück
3. Nachbarschaftsplatz Vereinsgasse	<ul style="list-style-type: none"> • Gestaltung als Nachbarschaftsplatz vor dem BRG/BORG II Lessinggasse und zwei Wohnhäusern • Straße wird zu einem kleinen Platz mit neuen Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser) • Modalfilter nach Bedarf 	Supergrätzl-Gestaltungsraum: circa 500 m ² Potenzialfläche für grüne/blau Infrastruktur und Freiraumnutzungen: circa 150 m ² Schätzung notwendiger Stellplatzreduktion: 11 Stück
4. Platzerweiterung Volkertplatz West	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Volkertplatz • Straße wird zum Teil des Volkertplatzes mit neuen Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser) • Modalfilter nach Bedarf 	Supergrätzl- Gestaltungsraum: circa 600 m ² Potenzialfläche für grüne/blau Infrastruktur und Freiraumnutzungen: 200 m ² Potenzial Baumpflanzungen: 1 Stück Schätzung notwendiger Stellplatzreduktion: 22 Stück
5. Fahrbahnanhebungen an Einfahrtsstraßen	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrbahnanhebung für durchgehendes Gehsteigniveau an Einfahrtsstraßen • Mikrofreiräume mit Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser) • Punktuell: Integration von Mobilitätsstationen • Errichtung nach Bedarf 	Fahrbahnanhebung für durchgehendes Gehsteigniveau an Einfahrtsstraßen Potenzialfläche für grüne/blau Infrastruktur und Freiraumnutzungen: Circa 250 m ² Potenzial für Baumpflanzungen: 3 Stück

6.5.3. Thematische Entwicklungskonzepte

Das in Abbildung 30 dargestellte räumliche Entwicklungskonzept basiert auf der Verkehrsorganisation des funktionalen Superblocks in Variante 2. Darüber hinaus bestehen verschiedene Aspekte der Raumentwicklung, die für eine Umsetzung des Supergrätzls in Betracht kommen und für eine längerfristige Entwicklung des Supergrätzls umgesetzt werden können.

Fuß- und Radverkehr

Entwicklungskonzept zur Maximierung komplementärer Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem rund um Bildungseinrichtungen und auf den Schulwegen zu den Volksschulen im Gebiet.

Maßnahmen:

- Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen durch Verbreiterung der Gehsteige in Vereinsgasse und Pazmanitengasse (Volksschulen Darwingasse und Vereinsgasse)
- Prüfung einer möglichen Verbesserung der Fußverkehrquerungen der Heinestraße an der Pazmanitengasse und Vereinsgasse
- Errichtung von Vorplätzen bei Kindergärten und Schulen
- Fahrbahnanhebungen an allen Eingangsbereichen des Supergrätzls zur Verbesserung des Fußverkehrs (z.T. kombiniert mit neuen Baumpflanzungen)
- Erweiterung der Schulstraße Volksschule Vereinsgasse auch zur AHS Vereinsgasse und ggf. zur MS Pazmanitengasse
- Errichtung von Gehsteigvorziehungen an allen Kreuzungen im Planungsgebiet
- Verbesserung Radweg Heinestraße (siehe Abbildung 32)
- Flächendeckend Radfahren gegen die Einbahn auf allen Innenstraßen des Planungsgebiets
- Ergänzung Fahrradabstellanlagen bei allen Fahrbahnanhebungen/Eingangsbereichen
- Die dargestellten Verbreiterungen der Gehsteige erlauben zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die in diesem Maßstab nicht eingezeichnet sind (z. B. Pazmanitengasse zwischen Heinestraße und Darwingasse)

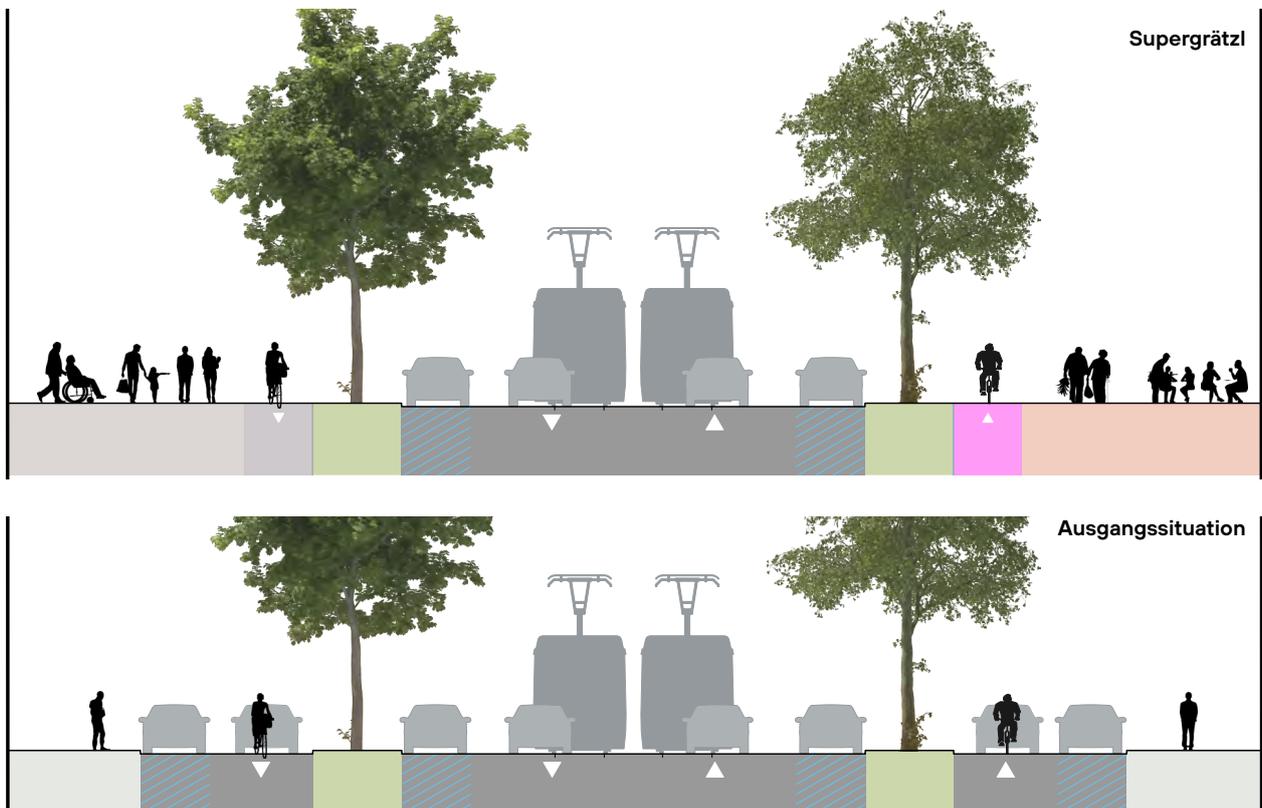


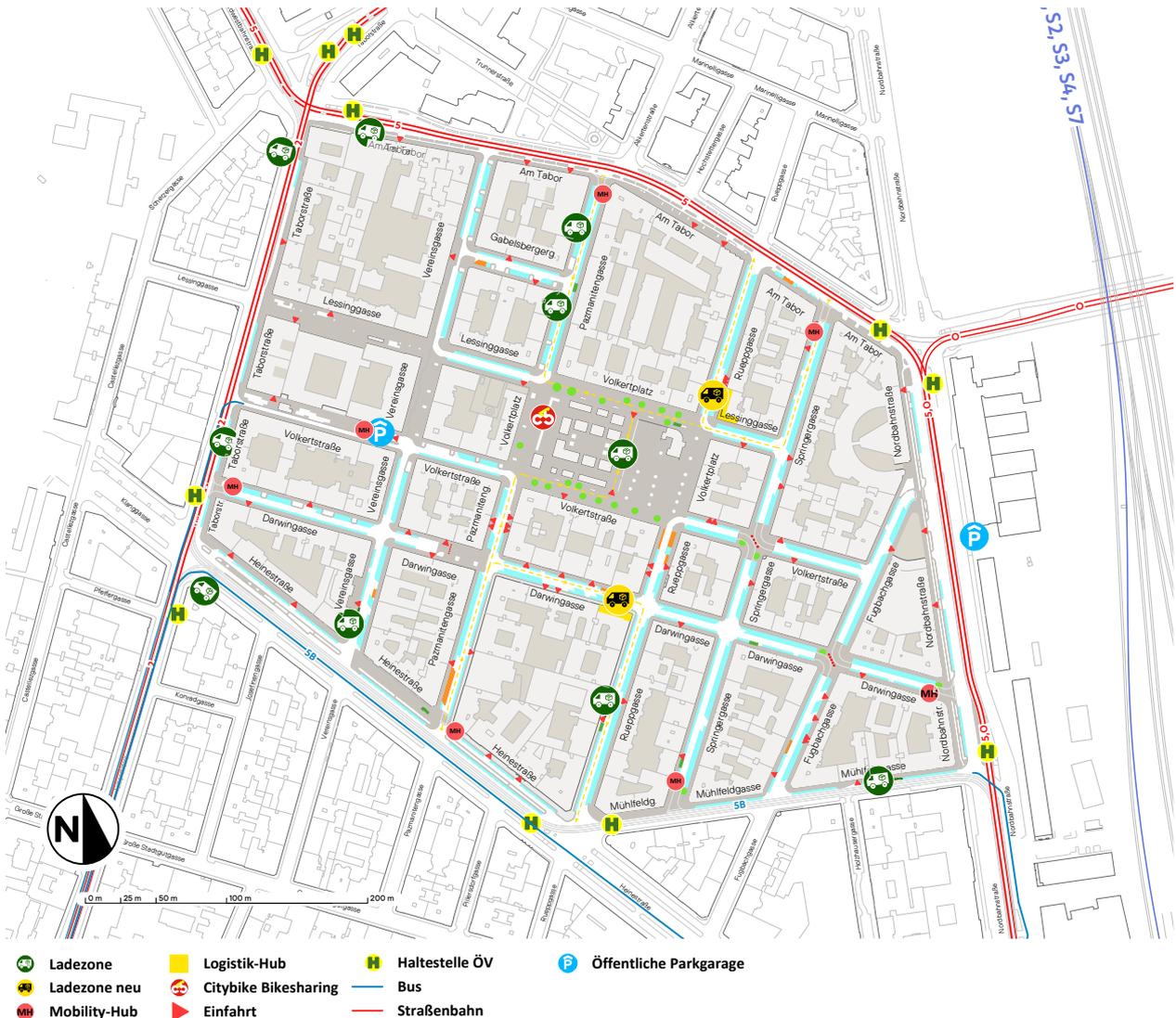
Abbildung 32: Schemaschnitt zur Verkehrsberuhigung in der Nebenfahrbahn Heinestraße zur Verdeutlichung des Potenzials für aktive Mobilität und Aufenthaltsqualität. In der Variante Supergrätzl sind hier auch die Potenziale für eine Veränderung der südlichen Nebenfahrbahn in der Heinestraße angedeutet. (Quelle: FL/Wieser)

Abbildung 33: Entwicklungskonzept Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (Quelle: FL/Wieser)



- | | | | | |
|-----------------------------|--------------------------|--------------------------------|-------------------------|-------------|
| Gehsteig / Fußgängerbereich | Stellplätze | Bikesharing | Radweg neu | Straßenbahn |
| Poller | Ladezone Bestand | Schanigarten / Parklet Bestand | Öffentliches Parkgarage | |
| Bestandsbaum | Radabstellanlage Bestand | Radweg Bestand | Haltestelle ÖV | |
| Potenzieller Baumstandort | Radabstellanlage neu | Radroute Mischverkehr | Bus | |

Abbildung 34: Entwicklungskonzept Mobilitätsangebote und Stadtlogistik (Quelle: FL/Wieser)



Mobilitätsangebote und Stadtlogistik

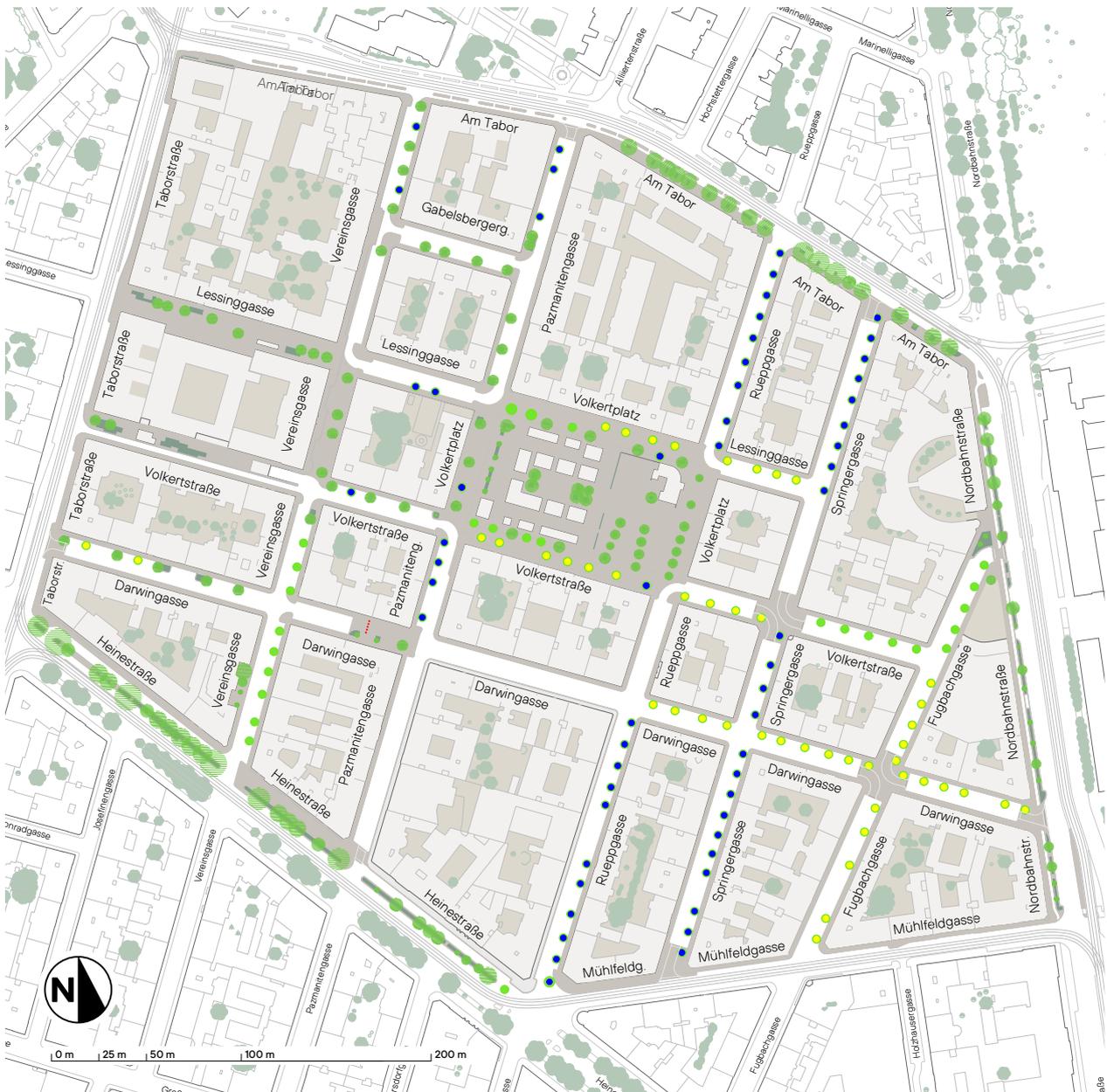
Entwicklungskonzept zur Integration von Angeboten zur Förderung nachhaltiger Mobilität sowie der Optimierung der Lieferungen und Last-Mile-Logistik im Planungsgebiet. In diesem Entwicklungskonzept sind potenzielle Standorte für Mobilitätsstationen eingezeichnet. Diese sind am Rand des Gebiets, um die Innenstraßen des Supergrätzls möglichst frei von Verkehr zu halten. Zur Erhebung des Bedarfs für die Dimensionierung neuer Mobilitätsstationen müssen folgende Faktoren

einbezogen werden: Einwohner*innen im Quartier (Haushalte), Beschäftigte im Quartier, Anzahl Betriebe mit Kund*innenfrequenz, erwartetes Mobilitätsverhalten, Lage des Quartiers, Stellplatzregulativ und Parkraummanagement. Im Projektgebiet wurde durch den Betreiber der Garage Vereinsgasse bereits ein Sharing-Angebot von E-PKW und Lastenrädern in den Betrieb der Sammelgarage Vereinsgasse integriert.

Maßnahmen:

- Mögliche Standorte für Mobilitätsstationen verteilt auf Supergrätzl im fußläufigen Maßstab
- Mögliche Integration einer Leihradstation (Citybike Wien) zentral im Gebiet
- Prüfung der Integration von Sharing-Angeboten in den Kreuzungsbereich an den Rändern des Gebietes
- Erhalt bestehender Lieferrouten und gewerbliche Ladezonen
- Prüfung der Integration einer Paketstation (Logistik-Hub) im Gebiet als Abholstation bzw. Endpunkt für die Last-Mile-Stadtlogistik

Abbildung 35: Entwicklungskonzept Begrünung und Entsiegelung (Quelle: FL/Wieser)



- Bestandsbaum
- Baum neu exkl. Schutzverrohung
- auf Schutzverrohung Gas
- auf Schutzverrohung Wasser

Begrünung und Entsiegelung

Dieses Entwicklungskonzept fokussiert auf die Umsetzung komplementärer Maßnahmen für Begrünung und Klimawandelanpassung. Basierend auf dem Entwicklungskonzept „Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr“ sind Baumpflanzungen dargestellt, die ohne Schutzverrohungen herstellbar sind, und Baumpflanzungen, für die eine Schutzverrohung notwendig wäre. In den Bereichen, die durch Verkehrsberuhigung

entstehen, sollen nach Möglichkeit Entsiegelungsmaßnahmen zur Reduktion der Hitzeinseln umgesetzt werden. In diesem Detailgrad und Planungsstand noch nicht dargestellt sind Grünstreifen, Staudenbeete etc. im Bereich der Gehsteige sowie die unterschiedlichen mehr oder weniger sickerfähige Oberflächen. Das Entwicklungskonzept strebt eine 50%ige Entsiegelung aller Supergrätzl-Gestaltungsräume an.

Abbildung 36: Raumqualität am Modalfilter im Supergrätzl (Quelle: FL/Wieser)



6.6. Wirkungsanalyse

Im Zuge der Studie wurden Wirkungsziele mit qualitativen und quantitativen Indikatoren zur begleitenden Wirkungsanalyse formuliert. Die Wirkungsziele beziehen sich auf die unterschiedlichen Maßnahmenbereiche von Supergrätzl-Projekten: Verkehr und Mobilität, Freiraum und Aufenthaltsqualität, Klimawandelanpassung, grüne und blaue Infrastruktur sowie Partizipation und Beteiligung.

Um den Prozessfortschritt für Supergrätzl-Umsetzungen zu quantifizieren, wurde ein Set an Indikatoren vorgeschlagen, das zur Evaluierung herangezogen werden kann. Für die Zielwerte wurden absolute, relative und qualitative Kenngrößen vorgeschlagen, diese können je nach dem Potenzial des Supergrätzl-Projektgebiets ausformuliert werden.

Wirkungsziele für Supergrätzl in Wien:

1. Der Durchzugsverkehr im Supergrätzl wird unterbunden.
2. Alltagswege im Supergrätzl verlagern sich vom Auto auf den Umweltverbund.
3. Im Supergrätzl wird die Aufenthaltsqualität verbessert.
4. Das Supergrätzl ist an die Folgen der Klimakrise angepasst.
5. Das Supergrätzl bietet Raum für Sharing-Angebote und nachhaltige Stadtlogistik.
6. Das Supergrätzl wird in einem partizipativen Ansatz mit Bewohner*innen und lokalen Akteur*innen entwickelt.

Tabelle 6: Indikatoren zur Evaluierung des Supergrätzl-Umsetzungsfortschritts

Indikator	Definition	Wirkungsziel	Zielwert
Verkehr und Mobilität			
Durchzugsverkehr	Straßenzüge, die eine vollständige Querung des Gebietes erlauben (entspricht dem Minimalkriterium für den funktionalen Superblock, vgl. Seite 25)	1	0
Gehsteigbreite	Anteil an Gehsteigen mit zumindest 2 Metern Breite	2	100 %
Fahrbahnanhebungen	Fahrbahnanhebungen nach Möglichkeit an allen Zu- und Ausfahrtsstraßen am Rand des Gebiets	2	100 %
Sichere Kreuzungen	Anteil von Kreuzungen, die den Fußverkehr entweder priorisieren oder sicher machen (Gehsteigvorziehungen)	2	100 %
Barrierefreiheit	Anteil an barrierefreien Straßenquerungen (Gehsteigabsenkungen)	2	100 %
Radfahren gegen die Einbahn	Straßenabschnitte, auf denen Radfahren gegen die Einbahn möglich ist	2	100 %
Radabstellanlagen	Radabstellanlage in Gehdistanz (< 60 Meter) zu allen Hauseingängen	2, 3	100 %
Stellplätze	Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum (ohne Ladezonen und Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)	2, 3, 5	sinkt
Verkehrsunfälle	Anzahl der Verkehrsunfälle im Gebiet mit Personenschaden	2, 3	null
Verfügbarkeit Leihradstationen	Anteil der Bevölkerung im Supergrätzl mit Leihrad-Angeboten in maximal 300 Meter Entfernung	2, 5	100 %
Verfügbarkeit Carsharing-Angebote	Anteil der Bevölkerung im Supergrätzl mit Angeboten für stationäres Carsharing in maximal 500 Meter Entfernung	2, 5	100 %
Freiraum und Aufenthaltsqualität			
Fläche Freiraumnutzung	Konsumfrei nutzbarer öffentlicher Raum im Gebiet pro Bewohner*in des Gebiets	3	steigt
Sitzgelegenheiten	Anzahl der Sitzgelegenheiten im Straßenraum, die konsumfrei nutzbar sind	3	steigt
Trinkmöglichkeiten	Anzahl der Trinkbrunnen pro 1.000 Bewohner*innen des Gebiets	3, 4	steigt
Spielmöglichkeiten	Anzahl der Spielmöglichkeiten (wegbegleitendes Spiel, Bewegungsaktivitäten, etc.) pro 1.000 Bewohner*innen des Gebiets	3, 4	steigt
Klimawandelanpassung, grüne und blaue Infrastruktur			
Anteil Grünflächen	Anteil der Grünflächen an den Straßenräumen im Gebiet	3, 4	steigt
Baumpflanzungen	Anzahl der Baumpflanzungen im Straßenraum	3, 4	steigt
Entsiegelung	Anteil der (teil)sickerfähigen Fläche (Pflaster, Drainbelag, wasser-gebundene Decke etc.) am Straßenraum im Gebiet	3, 4	steigt
Hitzeempfindlichkeit	Klassifizierung in der Hitzekarte der Stadt Wien	3, 4	sinkt
Partizipation und Beteiligung			
Aneignung öffentlicher Raum	Anzahl der Grätzloasen-Parklets im Gebiet	6	steigt bzw. vorhanden
Beteiligung	Einbindung lokaler Bevölkerung in alle Phasen des Supergrätzls	6	frühzeitig und direkt

6.7. Grobkostenschätzung

Zur Einschätzung der zu erwartenden Kosten wurde eine Grobkostenschätzung für die bauliche Umsetzung der ersten Stufe (funktionaler Superblock) der Variante 2 des Entwicklungskonzepts erstellt (siehe Seite 30).

Die vorliegende Grobkostenschätzung dient – aufgrund des groben Detailgrades des räumlichen Entwicklungskonzepts – ausschließlich als eine erste Einschätzung des Kostenrahmens für Supergrätzl-Projekte. Die in der Kostenschätzung enthaltenen Freiraumelemente und Gestaltungsmaßnahmen sind eine ungefähre Annahme zur Abschätzung der bei einem Supergrätzl-Projekt auftretenden Kosten.

Bei einer möglichen Umsetzung werden sich Flächenverteilung, Oberflächengestaltung, Begrünungsmaßnahmen sowie Freirauminventar für die vorgeschlagenen Maßnahmen noch weiter ausdifferenzieren, wodurch Veränderungen der Kosten zu erwarten sind. Entsprechend wurde der Aufschlag für die Schwankungsbreite der Kosten mit 30 % gewählt.

Die Einheitspreise sowie die Gesamtkosten der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden mit der MA 28 als ausführende Dienststelle abgestimmt. Die Grobkostenschätzung basiert auf Einheitspreisen aus dem Jahr 2018 laut der „Kostenschätztabelle für Straßenbauten“ der MA 28. In den Kosten enthalten sind: jährliche Preissteigerung (3 %), Unvorhergesehenes (8 %), Umsatzsteuern (20 %) sowie eine Schwankungsbreite der geschätzten Kosten von 30 %. Aufgrund der aktuellen Preisschwankungen im Bausektor ist diese Grobkostenschätzung bei einem weiterführenden Projekt mit aktualisierten Einheitspreisen und anhand eines detaillierten (Vor-)Entwurfs der baulichen Maßnahmen durchzuführen.

Tabelle 7: Grobkostenschätzung der baulichen Maßnahmen funktionaler Superblock.

Maßnahme	Ort	Bauliche Maßnahmen	Grobkosten € (Brutto inkl. MwSt. mit Schwankungsbreite 30%)
Diagonalfilter	Kreuzung Volkertstraße mit Springergasse	<ul style="list-style-type: none"> • Bituminöse Decke im Bereich Gehsteig und Fahrstreifen • Zwei Mikrofreiräume gepflastert mit jeweils zwei Sitzgelegenheiten • Zwei Baumpflanzungen • Zwei Fahrradabstellanlagen • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	270.000 – 360.000 €
Diagonalfilter	Kreuzung Darwingasse mit Fugbachgasse	<ul style="list-style-type: none"> • Bituminöse Decke im Bereich Gehsteig und Fahrstreifen • Zwei Mikrofreiräume gepflastert mit jeweils zwei Sitzgelegenheiten • Drei Baumpflanzungen • Zwei Fahrradabstellanlagen • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	290.000 – 380.000 €
Sackgasse mit Modalfilter und Schulvorplatz	Darwingasse zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse	<ul style="list-style-type: none"> • Mikrofreiraum gepflastert mit Freiraumelement • Freirauminventar: wegbegleitendes Spiel • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	120.000 - 160.000 €
Platzerweiterung Volkertplatz	Volkertplatz Süd, West und Nord	<ul style="list-style-type: none"> • Bituminöse Decke im Bereich Gehsteig • Gepflasterte Oberfläche, z. T. befahrbar • 18 Baumpflanzungen und 400 m² Grünstreifen • Freirauminventar: 20 Sitzgelegenheiten, sechs Schattenelemente, zwei Spielelemente, ein Wasserspiel • vier Fahrradabstellanlagen • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	1.840.000 – 2.400.000 €
Nachbarschaftsplatz Vereinsgasse	Vereinsgasse zwischen Darwingasse und Lessinggasse	<ul style="list-style-type: none"> • Gepflasterter Oberfläche, z. T. befahrbar • Freirauminventar: ein Schattenelement, vier Sitzgelegenheiten, ein Spielelement • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, taktiles Blindenleitsystem 	230.000 – 300.000 €
Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn Heinestraße	Nebenfahrbahn Heine- straße zw. Vereinsgasse und Pazmanitengasse	<ul style="list-style-type: none"> • Freiraum mit gepflasterter Oberfläche • Erneuerung Radweg markiert • Freirauminventar: vier Sitzgelegenheiten • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	180.000 – 240.000 €
Eingangsbereiche mit Fahrbahnanhebungen und Mikrofreiräumen	Kalkulation für sechs Eingangsbereiche am Supergrätzl	<ul style="list-style-type: none"> • Bituminöse Decke im Bereich Gehsteig • Sechs Fahrbahnanhebungen mit jeweils einem Mikrofreiraum mit Sitzgelegenheit • Jeweils eine Fahrradabstellanlage pro Eingangsbereich • Drei Baumpflanzungen • Verkehrsleitung: Poller, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, taktiles Blindenleitsystem 	470.000 – 620.000 €
Gesamtkosten bauliche Umsetzung funktionaler Superblock der Variante 2			3.400.000 – 4.460.000 €

7. INFORMATIONSVERANSTALTUNG „SUPERGRÄTZL-STRASSENLABOR“

Im Zuge der Pilotstudie wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt, um innovative Beteiligungsformate für Supergrätzl-Projekte zu entwickeln und diese im Planungsgebiet anzuwenden. Ziel war es, das Konzept der Superblocks und der Supergrätzl an die Bevölkerung und lokale Akteur*innen zu kommunizieren und eine Befragung über Wünsche und Visionen zum Thema Supergrätzl durchzuführen.

Nachdem die Informationsveranstaltung im Rahmen der Pilotstudie stattfand, konnte noch keine real bestehende Umsetzungsperspektive für das Supergrätzl-Projekt an die Teilnehmer*innen kommuniziert werden. Im Sinne einer klaren Kommunikation wurde der Kontext der Informationsveranstaltung als eine strategische Pilotstudie beschrieben, die ohne konkrete Umsetzungsperspektive mit dem Volkertviertel als Pilotgebiet durchgeführt wird. Diese Klarheit in der Kommunikation war wichtig, um bei den Teilnehmer*innen keine falschen Erwartungen hinsichtlich einer Umsetzung des Supergrätzl-Projekts zu erwecken.

Die Informationsveranstaltung wurde als „Supergrätzl-Strassenlabor“ benannt und konzipiert – eine wachsende und interaktive Planungsausstellung im öffentlichen Raum. Es gab vor Ort verschiedene Informationsquellen und ein Vermittlungsteam, um über die Pilotstudie und das Supergrätzl-Konzept zu informieren sowie die Menschen zur Teilnahme an den konsultativen Beteiligungsformaten einzuladen.

Im Vorfeld wurden die Haushalte und Arbeitsstätten im Planungsgebiet mittels einer Postwurfsendung über die Veranstaltung informiert und dazu eingeladen. Während der Informationsveranstaltung wurde an drei Tagen (16. bis 18. September 2020) der Straßenraum auf der Volkertstraße zwischen Rueppgasse und Springergasse temporär für den motorisierten Verkehr gesperrt und für Freiraumnutzungen geöffnet. In diesem Bereich wurden die Beteiligungsformate des Straßenlabors durchgeführt. An den drei Tagen der Informationsveranstaltung wurden insgesamt 600 Teilnehmer*innen registriert (siehe Abbildungen ab Seite 47).



Abbildung 37: Vermittlung während des Supergrätzl-Strassenlabor im Volkertviertel. (Quelle: FL/Wieser)

7.1. Beteiligungsformate

Im Zuge der Pilotstudie erfolgte auch die Entwicklung eines Sets an Beteiligungsformaten und Werkzeugen für Beteiligungsprozesse, um den partizipativen Ansatz zur Umsetzung von Supergrätzl-Projekten zu stärken. Hierzu erfolgte eine Weiterentwicklung etablierter Formate wie auch die Entwicklung neuartiger Formate aus internationalen Beispielen mit Bezug auf die räumliche und zeitliche Dimension eines Supergrätzl-Projekts.

Details siehe Anhang 7: „Dokumentation Supergrätzl-Straßenlabor“

Die Ziele für die Entwicklung der innovativen Beteiligungsformate waren:

- Vor Ort im öffentlichen Straßenraum wirksam sein.
- Die Planung zu den Bewohner*innen bringen.
- Sehr früh die Möglichkeit für Information und Konsultation zu bieten.
- Spezifisch für Thema, Maßstab und zeitlichen Charakter eines Supergrätzl-Prozesses sein.
- Die Werkzeuge und Formate sollen ästhetisch ansprechend sein, um stark aktivierend zu wirken und Bewohner*innen sowie lokale Akteur*innen dazu anzuregen, bei den konsultativen Formaten mitzuwirken.
- Die Formate sollen einerseits niederschwellig sein und zusätzlich mehrere Informationstiefen bieten, also durchaus Komplexität des Themas zulassen. So können sich die Teilnehmer*innen bei Interesse in das Thema vertiefen, um mehr über das Konzept des Supergrätzls, die Prozesse der Stadtentwicklung sowie über ihr eigenes (Super-)Grätzl zu erfahren.

GrätzlwagerIn

GrätzlwagerIn sind ein performatives Werkzeug für Beteiligungsprozesse im öffentlichen Raum. Diese adaptierten Lastwägen unterstützen die Vermittlung und Diskussion von Projektideen auf Augenhöhe zwischen Planenden, Bewohner*innen und lokalen Akteur*innen im öffentlichen Raum. Die GrätzlwagerIn sind flexibel in kleinsten Freiräumen einsetzbar und können von zwei Personen durch das Supergrätzl bewegt werden. Die Außenseiten dienen als Untergrund für wechselnde

Planungsausstellungen sowie für eine Post-it-Wand für Konsultation (siehe Punkt 7.2.2. „GrätzlwagerI-Ideenwand“). Der Innenraum der GrätzlwagerIn ist Speicher für adaptive Werkzeuge für die Veranstaltung: acht Verkehrshüte zur Absperrung, zwei Schilder zur Erklärung der Inhalte und Hygiene-Maßnahmen, ein Sonnenschirm, vier Hocker, eine Garnitur mit Klapptisch und Klappbank sowie diverse andere Materialien.



Abbildung 38: GrätzlwagerIn (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Straßenröntgen

Temporäre Sichtbarmachung der Einbauten-Infrastruktur (z. B. Kanal, Wasser, Gas etc.) und von möglichen Standorten für Baumpflanzungen durch Anbringung von Klebebändern auf der Straßenoberfläche. Die entstehenden farblich markierten Inhalte sind Quellen für einen Informations- und Konsultationsprozess im Maßstab 1:1.

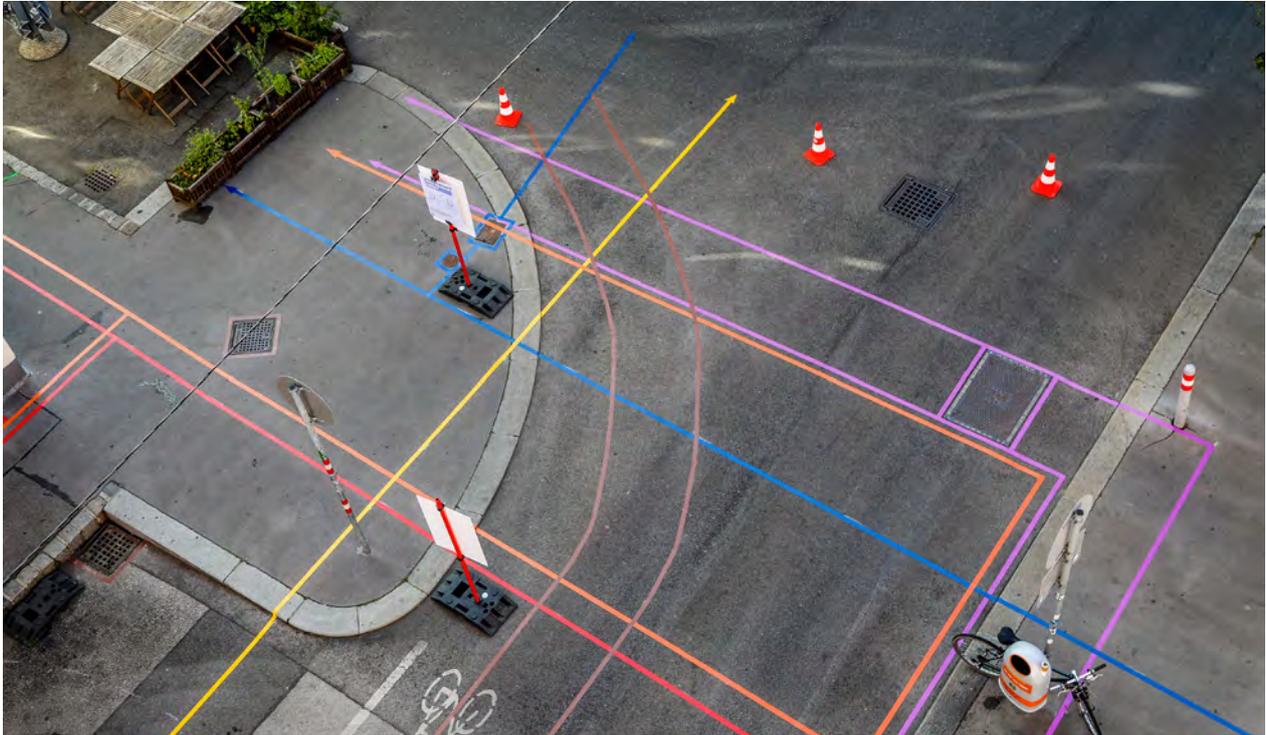


Abbildung 39: Straßenröntgen (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Infografiken im Straßenraum

Vermittlung von Analyseergebnissen zur Flächennutzung im Planungsgebiet im Maßstab 1:1 vor Ort im Straßenraum. In diesem Fall: Herstellung eines Balkendiagramms zur Visualisierung der Nutzungen des öffentlichen Raums im Volkertviertel pro Bewohner*in. Verdeutlichung von Aspekten der Raumnutzung und Flächengerechtigkeit. (Die Abbildung entspricht den Inhalten der Abbildung 14 auf Seite 15.)

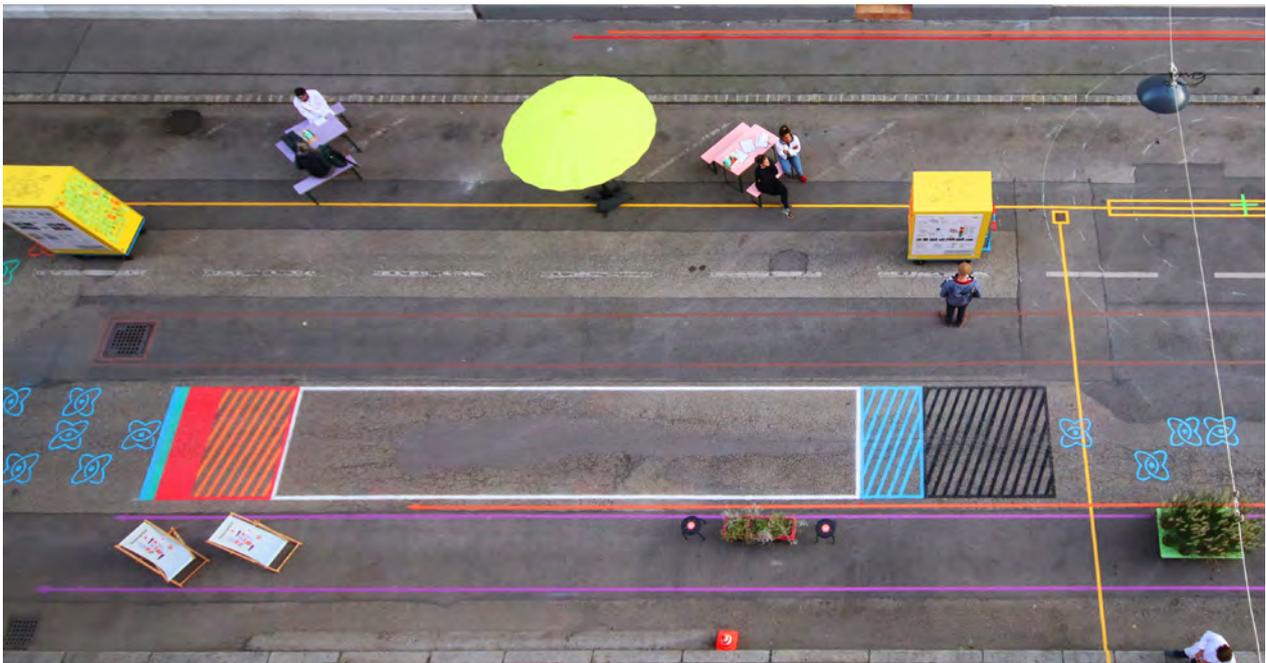


Abbildung 40: Infografik Flächenverteilung (Quelle: FL/Wieser)

Farbliche Markierungen

Visualisierung räumlicher Gestaltungspotenziale und Sichtbarmachung möglicher neuer Zonierungen im Straßenraum durch modulare farbliche Markierungen. Für die Schablone wurde ein eigenes Logo entwickelt, um in einem Raster eine flächige Wirkung zu entfalten. Zur Markierung wurde wasserlöslicher Kreidespray verwendet.



Abbildung 41: Farbliche Markierung (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Beschilderung

Verwendung von temporären Verkehrszeichen zur Installation von Leitsystem, Informationstafeln und Location Branding. Durch die Verwendung von Baustellen-Infrastruktur entsteht die Anmutung eines Prozesses und einer Transformation. Die ansprechende visuelle Gestaltung lädt zur Beschäftigung mit den Inhalten ein.

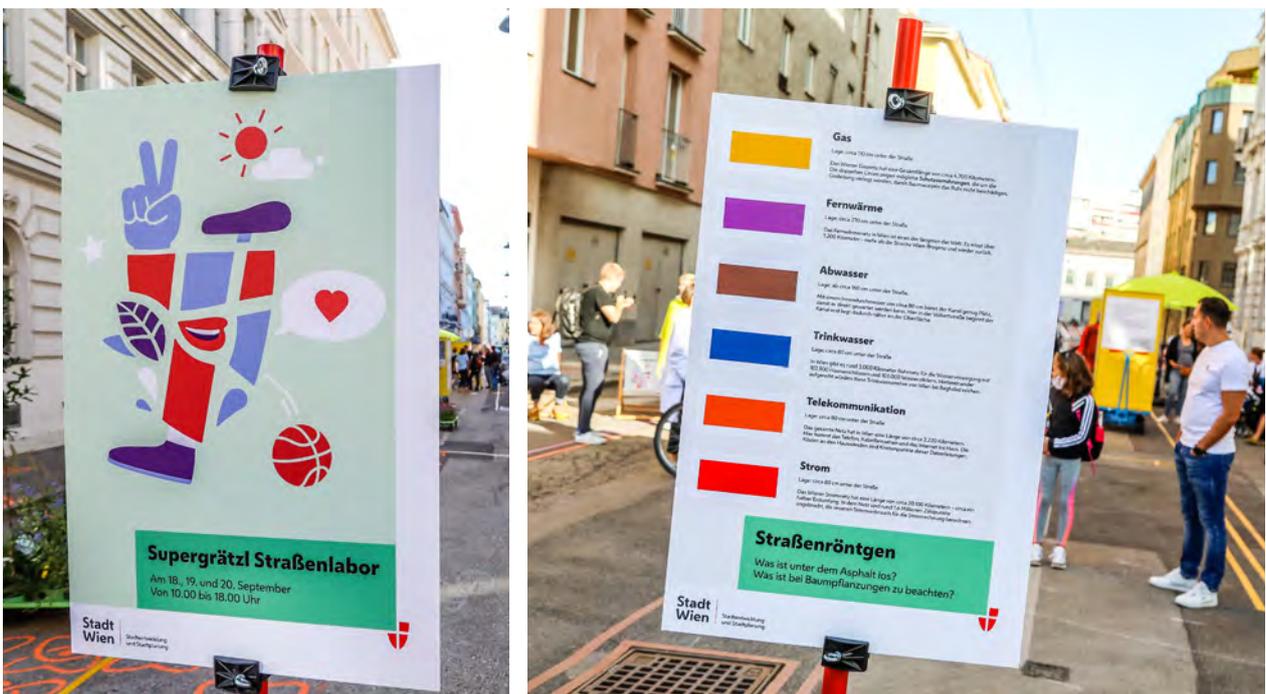


Abbildung 42: Beschilderung (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Visualisierung im Realraum

Darstellung des Veränderungspotenzials direkt vor Ort mit einem Rendering im echten Straßenraum. Durch die Verwendung der realen Sichtachse für die Visualisierung der Freiraumqualität wird die Vorstellungskraft für das Transformationspotenzial des Straßenraums unterstützt. Die für dieses Format entwickelte Visualisierung der Freiraumqualität am Diagonalfilter ist in Abbildung 36 auf Seite 42 dargestellt.



Abbildung 43: Visualisierung im Realraum (Quelle: FL/Wieser)

Fliegende Beete

Bewegliche und flexibel ausgestaltbare Pflanzbeete zur temporären und co-kreativen Umgestaltung von Straßenräumen. Durch die Aneinanderreihung von mehreren dieser Pflanzbeete lässt sich der Eindruck eines Pflanzstreifens/Staudenbeetes vor Ort herstellen.



Abbildung 44: Fliegendes Beet (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Flexible Möblierung

Modulare und leicht handhabbare Möbel zur temporären Gestaltung von Straßenräumen. Sitzbänke, Tische, Hocker und Pflanztröge sind flexibel aufstellbar und wurden in verschiedenen räumlichen Szenarien aufgestellt, um die Konfiguration unterschiedlicher Mikrofreiräume im Straßenraum zu simulieren.



Abbildung 45: Flexible Möblierung - Parklet 2 Go (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Grätzlspaziergänge

Aktivierende und vernetzende Spaziergänge zu Aspekten des Supergrätzls. Geführt von Planenden mit Expert*innen der Stadt Wien sowie von lokalen Akteur*innen. Die Vernetzung von interessierten Bewohner*innen wird durch diese Formate ermöglicht.



Abbildung 46: Grätzlspaziergang (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

7.2. Ergebnisse

7.2.1. Befragung

Im Zuge des Straßenlabors wurden Teilnehmer*innen mit einer Fragenkarte aufgefordert, ihre Ideen für die Gestaltung von Supergrätzln einzubringen. Bei dieser Befragung wurde stets betont, dass das Volkertviertel nur ein Gebiet für eine Pilotstudie darstellt und seitens der Stadt Wien derzeit noch keine Umsetzungsperspektive für das Supergrätzl-Projekt besteht.

An den drei Tagen der Informationsveranstaltung wurden insgesamt 111 Kärtchen mit Ideen befüllt. Die wichtigsten Eckpunkte der Antworten sind in Abbildung 48 aufbereitet.

Details siehe Anhang 7: „Dokumentation Straßenlabor „Supergrätzl Volkertviertel“

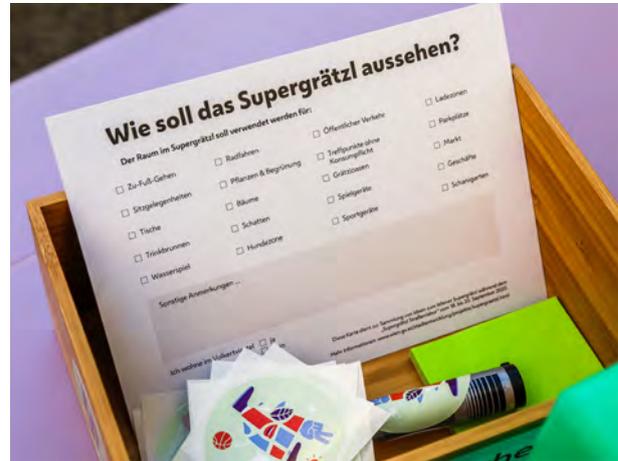
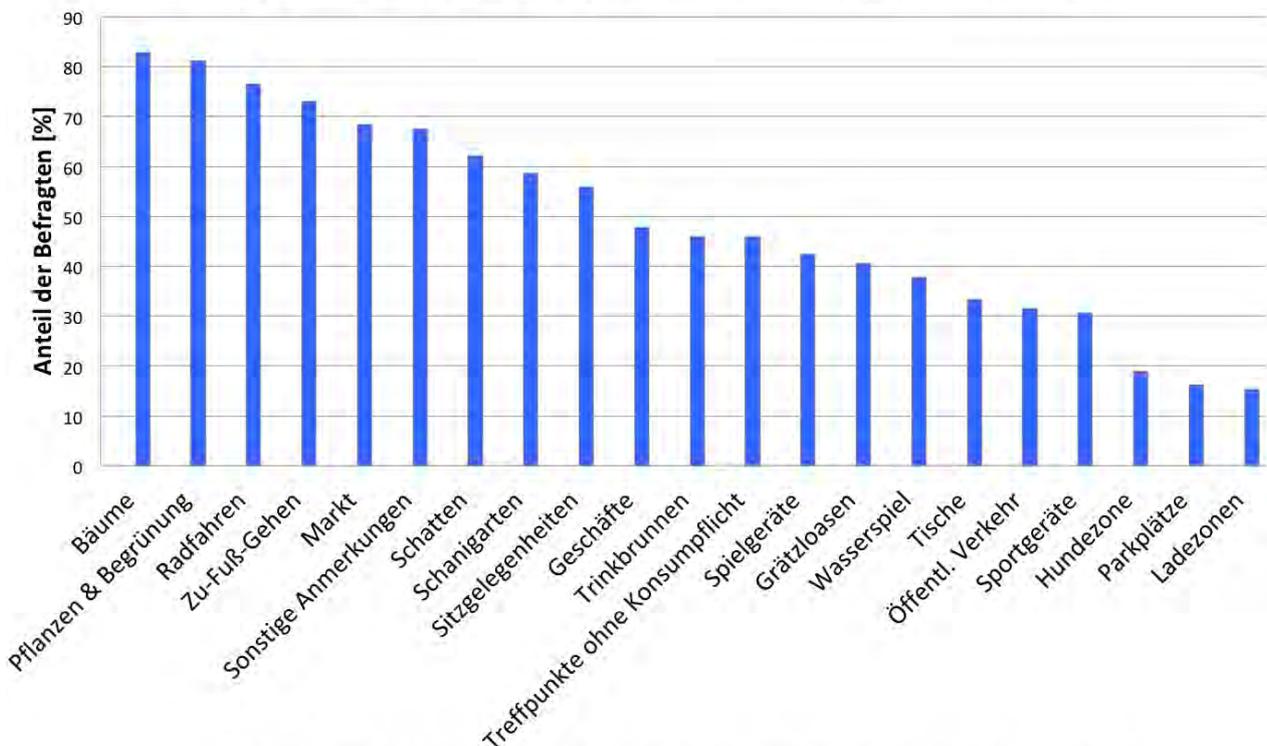


Abbildung 47: Supergrätzl Fragenkarte (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

Kernaussagen:

- Rund 80 % der insgesamt 111 Befragten wünschen sich *Pflanzen & Begrünung* bzw. *Bäume* für ein Supergrätzl
- Mehr als 70 % sehen *Gehen* und *Radfahren* als wichtige Raumnutzungen für Supergrätzl
- Wichtige Themen für die meisten Befragten sind *Sitzen*, *Schatten*, *lokale Ökonomie* und *Belebung des Marktes*

Straßenlabor Ideenbox: "Wie soll das Supergrätzl aussehen?" (n=111 Personen davon 81% Bewohner*innen aus Volkertviertel)



Antwortmöglichkeiten für "Der Raum im Supergrätzl soll verwendet werden für"

Abbildung 48: Antworten auf die Befragung im Rahmen der „Ideenbox“ zum Supergrätzl (Quelle: FL / Wieser)

7.2.2. Grätzlwagerl-Ideenwand

Die Grätzlwagerl-Planungsausstellung wurde während der Infoveranstaltung täglich zwischen 9 und 18 Uhr betreut. Das Vermittlungsteam stand in dieser Zeit für Fragen zur Verfügung. Komplementär zu den größtenteils vorgegebenen Antwortmöglichkeiten bei der Befragung mittels Abfragekarte wurde auch ein offenes Format für eine Konsultation durchgeführt.

Auf den zwei Grätzlwagerln stand jeweils eine Tafel zur Verfügung, um offenes Feedback auf Post-it-Kärtchen zu hinterlassen. Die zwei Tafeln hatten inhaltlich einen unterschiedlichen Fokus: eine Tafel für Einblicke in das Volkertviertel, die den Bewohner*innen von Bedeutung sind; eine zweite Tafel war den Ausblicken auf das Gebiet und auf das Konzept des Superblocks gewidmet. Diese zwei Tafeln waren inhaltlich auch auf die jeweiligen Ausstellungstafeln auf den Grätzlwagerln ausgerichtet: auf einen analytischen Teil mit Einblicken in die Bestandsanalyse und auf einen ausblickenden Teil mit ersten Ansätzen der Entwicklung eines Supergrätzls und internationalen Beispielen.

Von insgesamt 238 Post-its auf den Tafeln „Einblick“ und „Ausblick“ wurden 158 ausgewertet. Die weiteren 80 sind hauptsächlich Zeichnungen von Kindern.

Details siehe Anhang 7: „Dokumentation Straßenlabor Supergrätzl Volkertviertel“



Abbildung 49: Ideenwand Grätzlwagerl (Quelle: FL/Wieser)

7.2.3. Supergrätzl-Spaziergänge

Als aktivierendes und vernetzendes Format wurden an den Tagen des Straßenlabors täglich ein Supergrätzl-Spaziergang zu einem spezifischen Thema durchgeführt. Die Spaziergänge sollten Bewohner*innen, interessiertes Fachpublikum, Menschen, die im Gebiet arbeiten

(in z. B. sozialen Einrichtungen), und Expert*innen der Stadt Wien zum Austausch anregen.

Details siehe Anhang 7: „Dokumentation Straßenlabor „Supergrätzl Volkertviertel“

Tabelle 8: Supergrätzl Spaziergänge

Thema Spaziergang	Beschreibung und Datum	Expert*innen	Teilnehmer*innen
„Was macht das Wiener Supergrätzl aus?“	Spaziergang mit Vertreter*innen der BV 02 sowie interessiertem Fachpublikum und Bewohner*innen, durchgeführt am 16. September 2020	Vertreter*innen von: <ul style="list-style-type: none"> • Bezirksvorstehung 2. Bezirk • Gebietsbetreuung Stadterneuerung • Stadt Wien; MA 18, MA 19, MA 28, und MA 42 • Verein Grätzl-Blattl 	19 Erwachsene
„Alltagsökonomie und soziale Arbeit“	Spaziergang zur Sichtbarmachung der für die Alltagsökonomie wichtigen Infrastruktur im Planungsgebiet, durchgeführt am 17. September 2020	Vertreter*innen von: <ul style="list-style-type: none"> • Verein Pyramidops – Frauentreff • J.at – Jugendtreff Alte Trafik • FrauenWohnZentrum der Caritas 	20 Erwachsene
„Grätzlinitiativen und Kultur“	Vernetzung zwischen Vertreter*innen aus dem Grätzl, durchgeführt am 18. September 2020	Vertreter*innen von: <ul style="list-style-type: none"> • Kunstverein „Kevin Space“ • Druckstube • Verein Grätzl-Blattl 	38 Erwachsene

8. EMPFEHLUNGEN ZUM SUPERGRÄTZL

8.1. Herangehensweise und Prozessgestaltung

Folgende unten angeführte Schritte sind bei der Umsetzung eines Supergrätzls zu beachten und auf den Fortschritt und den örtlichen Kontext des Projekts anzupassen. Die hier dargestellte Herangehensweise für die Prozessgestaltung ist als Ergebnis der Pilotstudie

zu sehen und noch ohne Erfahrungen aus realen Umsetzungen von Supergrätzl-Projekten in Wien formuliert. Aus diesem Grund sind die Empfehlungen allgemein gehalten, sie sollen sich in weiteren Projekten entwickeln und an spezifische Gebiete anpassen können.

Vorarbeiten

- Langfristige Unterstützung des Bezirks sicherstellen inkl. Umsetzungsbereitschaft
- Bereitschaft zur Errichtung eines funktionalen Superblocks durch Unterbinden des Durchzugsverkehrs und nach Möglichkeit zugunsten der Reduktion von Stellplätzen
- Finanzierungsmöglichkeiten prüfen und Finanzierungsoption für die Umsetzung sicherstellen.

Identifikation

- Lokale Ankerpunkte für den Beginn des Entwicklungsprozesses identifizieren (z. B. Partner im Bildungsbereich, Bauprojekt, Bau Sammelgarage etc.)
- Kandidaten für Projektgebiet mit Straßenhierarchie (falls vorhanden anhand einer Straßennetzkategorisierung) im städtebaulichen Maßstab abstimmen
- Prüfung möglicher benachbarter Supergrätzl-Gebiete zur Abgrenzung und Einnischung des Supergrätzl-Gebiets

Analyse

- Bestandsanalyse zur Erstellung von Planungsgrundlagen und -parametern durchführen
- Je nach Projektgebiet sozialräumliche Aspekte als Planungsgrundlage erheben
- Integration von Wiener Best-Practice-Ansätzen der Stadtplanung; z. B. Fairness-Check, um gendersensitive Planung zu gewährleisten
- Wirkungsindikatoren als Basiswert erheben, um Wirkungsanalyse nach Umsetzung durchführen zu können

Partizipation und Beteiligung

- Frühzeitige Beteiligung der Bewohner*innen und lokaler Akteur*innen sicherstellen
- Identifikation von Handlungsfreiräumen für Beteiligung im Projekt abklären und klar kommunizieren.
- Beteiligung über den gesamten Projektverlauf gewährleisten

Entwicklungsplanung

- Erarbeitung Verkehrsorganisation (funktionaler Superblock) und räumliches Entwicklungskonzept
- Erarbeitung Stufenplan für zeitlich begrenzte Testphase und spätere stufenweise bauliche Umsetzung
- Grobkostenschätzung der Maßnahmen (kurzfristige Testphase sowie dauerhafte bauliche Umsetzung)

Testphase funktionaler Superblock

- Testung der Maßnahme funktionaler Superblock mit temporären Interventionen zur Verkehrsorganisation und Freiraumgestaltung; Mindestdauer: drei Monate
- Testung mit kreativen und aktivierenden Methoden für temporäre Interventionen
- Einbeziehung der lokalen Stakeholder in die Umsetzung der Testphase; Beteiligung zur Konsultation und Kooperation als Vorbereitung der weiterführenden baulichen Umsetzung
- Evaluierung der Testphase zur Entscheidung über bauliche Umsetzung

Umsetzung funktionaler Superblock

- Erkenntnisse aus der Testphase fließen in die Planung der dauerhaften Maßnahmen ein
- Möglichst weitgehende Integration von Maßnahmen für Aufenthaltsqualität und Klimawandelanpassung
- Bauliche Umsetzung der Maßnahmen zur Verkehrsorganisation

Komplementäre Maßnahmen

- Längerfristig Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen für verbesserte Aufenthaltsqualität, effektive Klimawandelanpassung und nachhaltige Mobilitätsangebote sowie Logistikkösungen

Evaluation

- Nach baulicher Umsetzung: Wirkungsanalyse anhand der Indikatoren für die Supergrätzl-Wirkungsziele

8.2. Kommunikation

8.2.1. Namensverwendung

Hinsichtlich des Begriffs „Supergrätzl“ sind folgende Empfehlungen zu formulieren:

- Das Wort „Supergrätzl“ sollte als zusammengesetztes Nomen verwendet werden. So kann es in Zusammenhang mit verschiedenen Gebieten und Verortungen deutlicher kommuniziert werden, z. B. „Supergrätzl Volkertviertel“.
- Als zusammenhängendes Nomen ist die Bezeichnung gut für eine Verwendung in Social Media geeignet (mit Hashtag: #Supergrätzl).

8.2.2. Visuelle Gestaltung

Für die Umsetzung der Supergrätzl-Projekte wird die Erarbeitung einer typischen visuellen Identität empfohlen. Diese kann als eigene Supergrätzl-Identität sichtbar werden und bei verschiedenen Elementen im öffentlichen Raum umgesetzt werden.

Im Rahmen der Pilotstudie wurden erste Ansätze für ein „Key Visual“ des Supergrätzls (siehe Abbildung 50) entwickelt, ebenso grafische Elemente, die für die Informationsveranstaltung im Planungsgebiet verwendet wurden. In den Beteiligungsformaten und Werkzeugen, die für die Veranstaltung entwickelt wurden, konnte auch die grafische Gestaltung an die CI der Stadt Wien angepasst werden, um einen freundlichen Eindruck und eine erkennbare Partnerschaft seitens der Stadt Wien für eine Veränderung des Stadtraumes zu signalisieren.



Abbildung 50: Supergrätzl-Key-Visual (Quelle: LWZ Design & Animation OG)

8.2.3. Narrativ „Leben im Supergrätzl 2030“

Wie fühlt sich das Supergrätzl aus Sicht der Bewohner*innen an? Welche Qualitäten wird das zukünftige Supergrätzl haben? Eine Erzählung aus der Perspektive zukünftiger Nutzer*innen gibt einen Einblick:

„Seit ich in das Supergrätzl gezogen bin, kann ich im Sommer bei geöffnetem Fenster schlafen. Es ist hier einfach viel ruhiger.“

„Wenn mir im Sommer zu heiß ist, sitze ich öfters am Abend vor der Türe. Beim Gemeinschaftsbeet steht ein Tisch mit zwei gemütlichen Bänken. Hier richte ich hin und wieder mein ‚Outdoor-Office‘ ein, weil die leichte Brise die sommerliche Hitze erträglicher macht.“

„In unserem Supergrätzl sind eigentlich alle wichtigen Geschäfte zu Fuß erreichbar. Falls ich doch einmal etwas im Internet bestelle, hole ich mein Packerl im Grätzl-Hub ab. Der Nachbar hat sich gestern beim Streetworking ums Eck den Fuß verstaucht, deswegen bringe ich ihm heute sein Packerl mit. Neben dem Grätzl-Hub hat der Schneider sein Geschäft. Wenn ich etwas reparieren lasse, kann ich im Grätzl-Hub meine Elektrogeräte beim Reparaturservice abgeben und sie wieder abholen, wenn sie angeliefert werden.“

*„Morgen Nachmittag treffe ich zwei Freunde beim Eckbankerl. Sie wohnen in einem anderen Bezirk und wollen mal bei uns im Supergrätzl vorbeischaun. Die für Street-Art gewidmeten Flächen sind ein super Treffpunkt, dort ist oft wer am Malen und man kann dabei zuschauen – es gibt immer etwas Neues zu entdecken. Während wir dort sind, spielen die Kids mit ihren Freund*innen auf der Spielstraße.“*

„Seit vorigem Jahr kümmere ich mich um die Fassadenbegrünung an unserem Haus. Auf Bauchhöhe haben wir Bohnen eingesetzt, nach ganz oben ranken blau blühende Wisterien. Mir gefällt, wie diese Pflanzen an der Südfassade hochklettern.“

9. RESÜMEE

Die Pilotstudie zeigte die verkehrliche und freiraumplanerische Machbarkeit von Supergrätzl-Projekten und deren strategische Potenziale für die Gestaltung der Bestandsstadt auf.

In der vorliegenden Pilotstudie wurde die Erstellung eines Entwicklungskonzepts für ein reales Untersuchungsgebiet getestet und die Grundlagen für zukünftige Umsetzungen von Supergrätzl-Projekten in Wien geschaffen.

Für zukünftige Wiener Supergrätzl erarbeitete die Studie ein Grundschaema als Leitbild für Superblocks in Wien sowie innovative Beteiligungsformate für den Maßstab Superblock, die auch in einer Reallabor-Situation – im *Supergrätzl-Straßenlabor* – getestet wurden. Das Interesse an der Informationsveranstaltung sowie das positive Echo aus der Befragung verdeutlichen das Potenzial für die Umsetzung erster Pilotprojekte.

Die Pilotstudie entwickelte eine Wirkungsanalyse zur Evaluierung zukünftiger Umsetzungen von Supergrätzl-Projekten in Wien. Hier wurde der funktionale Superblock, also die Unterbindung des Durchzugsverkehrs, als minimales Qualitätskriterium definiert. Darauf aufbauend sollen in Supergrätzl-Projekten schrittweise die Straßenräume um ihre Freiraum- und ihre Klimafunktion erweitert werden.

Die Pilotstudie erarbeitete umfangreiche Entwicklungsperspektiven für Supergrätzl in Wien. Die in dieser Pilotstudie angewandte Herangehensweise kann als Ausgangspunkt und Grundlage für zukünftige Supergrätzl-Projekte herangezogen werden.



Abbildung 51: Supergrätzl Straßenlabor (Quelle: FL/Wieser)

10. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Titelseite: Stadt Wien / C. Fürthner

Abbildung 1: Kreuzungsbereich im Superblock P9. Poblenou, Barcelona im September 2017 (Quelle: Florian Lorenz)	2
Abbildung 2: GIS Analyse zur Identifikation potentieller Superblock-Anwendungsgebiete (Quelle: SUPERBE Projekt)	3
Abbildung 3: Superblock-Struktur mit Straßenhierarchie über dem Projektgebiet Volkertviertel, Wien Leopoldstadt (Quelle: FL/Wieser)	4
Abbildung 4: Vergleich Ausgangssituation und Superblock-Modell (Quelle: FL auf Basis Superblock-Schema BCNecologia)	5
Abbildung 5: Schemata für Varianten der Organisation des KFZ-Verkehrs nach dem Superblock-Modell (Quelle: FL/Wieser aus Basis SUPERBE)	5
Abbildung 6: Bearbeitungsschritte der Pilotstudie (Quelle: FL)	9
Abbildung 7: Baublocks, Zählgebiete und die exakte Abgrenzung des Pilotgebiets (Quelle: FL basierend auf Stadt Wien, OGD)	10
Abbildung 9: Pilotgebiet Volkertviertel. Lage des Planungsgebietes im Stadtraum (Quelle: FL/Wieser auf Basis Open Street Map)	11
Abbildung 8: Lage des Planungsgebietes in der Hitzekarte der Stadt Wien (Quelle: Stadt Wien, MA20)	11
Abbildung 10: Altersverteilung der Bevölkerung (Quelle: FL/Wieser basierend auf Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien)	12
Abbildung 11: Bestandsplan des Planungsgebiets (Quelle: FL/Wieser)	13
Abbildung 12: Kartierung der Flächennutzung im Studiengebiet (Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK sowie Aufnahmen vor Ort)	14
Abbildung 13: Flächenbilanz des Projektgebiets absolut (Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK der Stadt Wien sowie Aufnahmen vor Ort)	15
Abbildung 14: Relative Flächenaufteilung im Volkertviertel (Quelle: FL/Wieser basierend auf MZK sowie Aufnahmen vor Ort)	15
Abbildung 15: Kartierung der Nutzungen in der Erdgeschoßzone (Quelle: FL/Wieser auf Basis von Erhebungen im Juni 2020)	16
Abbildung 16: Bildungseinrichtungen im Volkertviertel und Umgebung (Quelle: FL/Wieser)	17
Abbildung 17: Kartierung der Sozialräume im Planungsgebiet (Quelle: FL/Mali)	19
Abbildung 18: Beobachten und Spielen am Volkertplatz (Quelle: FL/Wieser)	20
Abbildung 19: Alltagswege im Volkertviertel (Quelle: FL/Wieser)	20
Abbildung 20: Analyse der Stellplatzflächen im Pilotgebiet (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und eigene Erhebungen)	21
Abbildung 21: Verkehrsorganisation Bestand (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und Kartierung.)	22
Abbildung 22: Freiraumkonzept für Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)	26
Abbildung 23: Verkehrsorganisation Bestand (Quelle: FL/Wieser)	27
Abbildung 24: Verkehrsorganisation Variante 1 – Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	28
Abbildung 25: Räumliches Entwicklungskonzept – Variante 1 Funktionaler Superblock ohne Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	29
Abbildung 26: Verkehrsorganisation Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	30
Abbildung 27: Räumliches Entwicklungskonzept Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	31
Abbildung 28: Verkehrsorganisation Variante 3 – Längerfristig maximierter Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	32
Abbildung 29: Räumliches Entwicklungskonzept Variante 3 – Maximierter Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	33
Abbildung 30: Entwicklungskonzept Variante 2 – Funktionaler Superblock mit Änderung 5B (Quelle: FL/Wieser)	35
Abbildung 31: Erste Umsetzungsschritte für Funktionalen Superblock im Supergrätzl Volkertviertel (Quelle: FL/Wieser)	37
Abbildung 32: Schemaschnitt Heinestraße (Quelle: FL/Wieser)	38
Abbildung 33: Entwicklungskonzept Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (Quelle: FL/Wieser)	39
Abbildung 34: Entwicklungskonzept Mobilitätsangebote und Stadtlogistik (Quelle: FL/Wieser)	40
Abbildung 35: Entwicklungskonzept Begrünung und Entsigelung (Quelle: FL/Wieser)	41
Abbildung 36: Raumqualität am Modalfilter im Supergrätzl (Quelle: FL/Wieser)	42
Abbildung 37: Vermittlung während dem Supergrätzl Straßenlabor im Volkertviertel (Quelle: FL/Wieser)	46
Abbildung 38: Grätzlswagen (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	47
Abbildung 39: Straßenröntgen (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	48
Abbildung 40: Infografik Flächenverteilung (Quelle: FL/Wieser)	48
Abbildung 41: Farbliche Markierung (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	49
Abbildung 42: Beschilderung (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	49
Abbildung 43: Visualisierung im Realraum (Quelle: FL/Wieser)	50
Abbildung 44: Fliegendes Beet (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	50
Abbildung 45: Flexible Möblierung - Parklet 2 Go (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	51
Abbildung 46: Grätzlspaziergang (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	51
Abbildung 48: Antworten auf die Befragung im Rahmen der „Ideenbox“ zum Supergrätzl (Quelle: FL / Wieser)	52
Abbildung 47: Supergrätzl Fragenkarte (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	52
Abbildung 49 : Ideenwand Grätzlwagerl (Quelle: FL/Wieser)	53
Abbildung 50: Supergrätzl Key Visual (Quelle: LWZ Design & Animation OG)	55
Abbildung 51: Supergrätzl Straßenlabor (Quelle: FL/Wieser)	56

11. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Organisationen und Vereine im Volkertviertel	18
Tabelle 2: KFZ-Bestand per 1. Jänner 2020. (Privatautos & Firmenaautos) (Quelle: Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien, Stichtag 1. Jänner 2020)	21
Tabelle 3: Planungsparameter für das Supergrätzl	23
Tabelle 4: Variantenvergleich für Verkehrsorganisation und räumliche Entwicklungskonzepte	34
Tabelle 5: Umsetzungsschritte erste Phase Supergrätzl Volkertviertel	37
Tabelle 6: Indikatoren zur Evaluierung der Supergrätzl-Umsetzungsfortschritts	43
Tabelle 7: Grobkostenschätzung der baulichen Maßnahmen funktionaler Superblock	45
Tabelle 8: Supergrätzl Spaziergänge	53

12. LITERATURVERZEICHNIS

H. Frey, A. Graser, U. Leth, F. Lorenz, A. Millionig, J. Müller, G. Richter, C. Rudloff, F. Sandholzer, G. Wieser, (2020) „Potenziale von Superblock-Konzepten als Beitrag zur Planung energieeffizienter Stadtquartiere – SUPERBE“, Berichte aus Energie- und Umweltforschung 42/2020, Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Wien

Regierungsprogramm (2020): Die Fortschrittskoalition für Wien. Sozial. Mutig. Nachhaltig. Menschlich. Modern.

Rueda Salvador (2019): Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In: Nieuwenhuijsen, M., Khreis, H. (Hrsg.). Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9_8

Stadt Wien, (2019) Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050, <https://smartcity.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/2019/10/Smart-City-Wien-Rahmenstrategie-2019-2050.pdf>

Stadt Wien, MA18 (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>

Stadt Wien, MA18 (2015): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>

Stadt Wien, MA19 (2018): STEP 2025 – Fachkonzept Öffentlicher Raum <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008522.pdf>

Stadt Wien, MA19 (2020): STEP 2025 – Fachkonzept Mittelpunkte des Städtischen Lebens <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/polyzentrales-wien/pdf/fachkonzept-polyzentrales-wien.pdf>

Stadt Wien, MA18 (2018): Masterplan Gründerzeit <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008545.pdf>

13. ANHANGSVERZEICHNIS

Anhang 1: Analyse bestehender Planungsgrundlagen am Beispiel Volkertviertel (5 Seiten)

Anhang 2: Sozialräumliche Bestandsanalyse (20 Seiten)

Anhang 3: Verkehrliche Bestandsanalyse (19 Seiten)

Anhang 4: Erhebung von Planungsparametern (12 Seiten)

Anhang 5: Katalog baulich-räumlicher Maßnahmen (18 Seiten)

Anhang 6: Stellplatzanalyse für Varianten der Verkehrsorganisation funktionaler Superblock (5 Seiten)

Anhang 7: Dokumentation Straßenlabor „Supergrätzl Volkertviertel“ (25 Seiten)



Anhang 1

Analyse bestehender Planungsgrundlagen am Beispiel Volkertviertel

Aufgrund der Neuartigkeit des Planungsmaßstabs Superblock wurde für die Pilotstudie eine breite Palette an verfügbaren Planungsgrundlagen auf deren Anwendbarkeit, Bedeutung und Eignung untersucht. Dazu zählten Planungsdokumente der Stadt Wien, Analysen verschiedener Dienststellen der Stadt Wien sowie historische Quellen und statistische Datensätze.

Tabelle 1: Prüfung bestehender Planungsgrundlagen

Planungsgrundlage	Beschreibung	Bedeutung für Supergrätzl (Auswahl)	Quellen
Plandokumente			
Mehrzweckkarte der Stadt Wien	Die Mehrzweckkarte ist die digitale Stadtkarte von Wien. Sie bildet für das gesamte Stadtgebiet alle markanten, mit der Geländeoberfläche verbundenen Objekte (wie Gebäude, Fahrbahnen, Straßenbahnen, Gehsteige oder Kanaleinstiege) detailliert ab und wird laufend aktualisiert.	➤ Grundlage für CAD-Pläne des Gebiets	Stadt Wien https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/stadtvermessung/geodaten/mzk/daten.html
Flächenwidmungs- und Bebauungsplan	Flächenwidmung (Grünland, Bauland, Verkehrsbänder, Sondergebiete) und die Bebauungsbestimmungen nach der Bauordnung für Wien	➤ Generalisierte Flächenwidmung und ihre (längerfristige) Bedeutung für die öffentlichen Räume im Gebiet	Stadt Wien https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/
Informationen zur Stadtentwicklung			
Historische Entwicklung	Historisches im Kontext der Entwicklung der Stadt Wien mit Fokus auf lokale Geschichte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verständnis für Stadtstruktur im Gebiet ➤ Mögliche Verwendung von Flurnamen in Supergrätzl-Narrativ 	Wiener Bezirksmuseen, vorangehende Studien, Literatur und mündliche Überlieferung durch Bewohner*innen
Aktuelle Projekte der Stadtentwicklung	Erhebung aktueller und geplanter Projekte, Fokus auf Projekte in Verkehrsräumen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Integration absehbarer Planungsvorhaben ➤ Komplementäre Vorhaben im Straßenraum ➤ Anstehende Bauprojekte als Ankerpunkte zur Veränderung öffentlicher Räume 	Verantwortliche Dienststellen der Stadt Wien (MA 28, MA 33 etc.), Baupolizei, Bezirksvorstehung
Statistische Grundlagen			
Bevölkerungsstruktur	Daten auf Baublock-Ebene zu: Alter, Geschlecht, durchschnittliche Meldedauer, Staatsangehörigkeit, Bewohner*innendichte	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beschreibung und Vergleich des Gebiets ➤ Argumentation von Bedarf für Maßnahmen 	Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien
KFZ-Statistik	KFZ-Bestand für private und gewerbliche KFZ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abschätzung Bedarf Stellplätze ➤ Argumentation hinsichtlich Flächengerechtigkeit 	Bundesministerium für Inneres (BMI), Stadt Wien MA 18
Unfallstatistik	Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden; Verkehrsunfallkarte der Statistik Austria zeigt Orte von Verkehrsunfällen nach Art der Beteiligung	➤ Aussagen zu Verkehrssicherheit und verkehrlichen Problemstellen im Gebiet	Statistik Austria https://www.statistik.at/atlas/verkehrsunfall/

Arbeitsstätten und Beschäftigte	Statistische Daten zu wohnhaft Erwerbstätigen sowie Anzahl und Struktur von Arbeitsstätten	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bedeutung des Gebiets als Quelle und Ziel für Erwerbstätige ➤ Arbeitsstätten und deren Bedeutung für Nutzungen im Gebiet 	Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien
Bestehende Studien und Analysen			
Realnutzungskartierung	Kartierung der realräumlichen Verwendung von Bauland, Verkehrsflächen und Grünflächen	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einschätzung zur Morphologie, Nutzungsmischung und Flächenverteilung des Gebiets ➤ Laut Realnutzungskartierung der Stadt Wien bestehen die Baublöcke im Studiengebiet überwiegend als „dichtes Wohn(misch)gebiet“. Ausnahmen sind die beiden Schulgebäude in der Vereinsgasse, die als „Bildung“ kartiert sind. Die Verkehrsflächen sind überwiegend als „Straßenraum unbegrünt“ klassifiziert, mit Ausnahme der Heinestraße, die als „Straßenraum begrünt“ verzeichnet ist. Die Fläche des Volkertmarkts ist als Klasse „solitäre Handelsstrukturen“ kartiert. 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realnutzungskartierung/
Bebauungsdichte	Kartierung der Nettogeschosßflächenzahl (NGFZ) bezogen auf Baublock-Ebene	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dichte der Bebauung und daraus abgeleiteter Bedarf an Freiräumen in unmittelbarer Umgebung 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/gebaeude-wohnen.html
Wohngebietstypen	Karte der Wohngebietstypen auf Basis baulicher Merkmale 2016	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Information zu gewachsenen Stadtstrukturen ➤ Identifikation Gründerzeit-Gebiete 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/gebaeude-wohnen.html
Bevölkerungsdichte	Bevölkerungsdichte bezogen auf Baulandfläche; Bewohner*innen pro Hektar Baulandfläche	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vergleich mit Bevölkerungsdichte im Gebiet mit Wiener Durchschnitt ➤ Im Volkertviertel überdurchschnittliche Bevölkerungsdichte 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html
Bevölkerungsentwicklung	Bevölkerungsentwicklung absolut bezogen auf Zählgebiete; Vergleich der Jahresdaten von 2015 bis 2020	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bevölkerungsentwicklung im Gebiet über Zeitverlauf ➤ Bevölkerungsabnahme im zentralen nördlichen Bereich des Planungsgebiets ➤ Bevölkerungszunahme in den Zählgebieten am Rand des Planungsgebiets 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html
Anteil junger Menschen	Anteil der unter 15-Jährigen an der Wohnbevölkerung bezogen auf Zählgebiete	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einschätzung zu Bedarf an Freiraumnutzungen im Gebiet 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html

Anteil älterer Menschen	Anteil der über 60-Jährigen an der Wohnbevölkerung bezogen auf Zählgebiete	➤ Einschätzung zu Bedarf an Freiraumnutzungen im Gebiet	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html
Sozialräumliche Cluster für Wien	Mit der Einteilung des Wiener Stadtgebiets in sieben sozialräumliche Cluster wird ein Überblick über die kleinräumige Bevölkerungszusammensetzung 2012 auf Baublockebene gegeben.	➤ Einschätzung zu Bedarf an Freiraumnutzungen im Gebiet ➤ Das Studiengebiet wurde in der Erhebung der sozialräumlichen Cluster durchgehend als Cluster III., Cluster IV. und Cluster V. zugehörend klassifiziert.	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/bevoelkerung.html
Arbeitslosenquote	Darstellung des Anteils Arbeitsloser an der arbeitsfähigen Wohnbevölkerung (16- bis 65-Jährige) auf Ebene der Zählgebiete	➤ Einschätzung zu Bedarf an Freiraumnutzungen im Gebiet	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/arbeitsbildung.html
Stellplatzerhebungen	Erhebungen zur Menge und Auslastung von Stellplätzen im öffentlichen Raum	➤ Rückschlüsse auf mögliche Reduktion von Stellplätzen ➤ Verschneidung mit Motorisierungsgrad	LPD Wien, MA 46 (soweit für das jeweilige Gebiet verfügbar)
Verkehrszählungen	Erhebungen zu Verkehrsaufkommen an einzelnen Verkehrsknoten	➤ Einschätzung zur Bedeutung einzelner Verkehrsachsen im Gebiet ➤ Aktualität und Verfügbarkeit prüfen	MA 46
Schulwegpläne	Untersuchung der Verkehrswege rund um Volksschulen und Grundlage für Eltern zur Verkehrserziehung von Schüler*innen der Primärstufe	➤ Bedarf für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Gebiet und deren Priorisierung	MA 46 https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/index.html
Grünraum-Erreichbarkeit	Erreichbarkeit der öffentlich zugänglichen Grünflächen in Wien	➤ Indikator für Erreichbarkeit von Grünräumen ➤ Zeigt Bedarf für neue Mikrofreiräume im Wohngebiet ➤ Südlicher Teil des Planungsgebiets liegt mehr als 250 Meter von Grünflächen entfernt	MA 22 https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/pdf/alle-fuss.pdf
Potenzieller Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum	Der Indikator zum potenziellen Nutzungsdruck zeigt, wo grüner Freiraum knapp ist und viele Menschen ihn besonders benötigen würden.	➤ Bedarf für Erweiterung der Freiraumangebote ➤ Vergleich und Priorisierung von Supergrätzl-Gebieten ➤ Zentrales Pilotgebiet mit hohem Nutzungsdruck, östliches Gebiet mit hohem Nutzungsdruck und westliches Gebiet mit geringem Nutzungsdruck	Wiener Integrationsmonitor https://www.wien.gv.at/spezial/integrationsmonitor2020/oeffentlicher-raum-und-zusammenleben/potenzieller-nutzungsdruck/
Städtebauliche Bestandsaufnahmen und Analysen	Bestandsaufnahmen zur Vorbereitung von Flächenwidmungen	➤ Falls Gebiete überschneiden, gute Grundlagen für Bebauung, Verkehr sowie Bevölkerung ➤ Vergleich der Entwicklung des Projektgebiets	MA 21 (falls erhältlich)

Hitzekarte der Stadt Wien	Der in der Wiener Hitzekarte analysierte Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) zeigt die Hitzebelastung eines Gebiets unter Berücksichtigung der vorhandenen Wasser- und Grünräume sowie der demografischen Daten (Bevölkerungsdichte, Anteil der Kinder und älteren Personen).	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Einschätzung zur Notwendigkeit, Maßnahmen der Klimawandelanpassung in dem Gebiet zu priorisieren ➤ Vergleich und Auswahl von Projektgebieten ➤ Die Hitzekarte der Stadt Wien zeigt für das Studiengebiet einen überwiegend hohen Hitzeindex (größtenteils 0,8). 	MA 20 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html
Stadtklimaanalyse Wien	Die Stadtklimaanalyse stellt die Klimasituation der Stadt räumlich dar. Sie soll als Grundlage von Stadtentwicklungsprojekten bereits in der frühen Planungsphase den Folgen des Klimawandels entgegenwirken.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Durch die Stadtklimaanalyse wird es möglich, bei der Planung von Stadtteilen den Aspekt des Stadtklimas besser zu berücksichtigen. ➤ Abschätzung von großflächigen Begrünungspotenzialen in Verbindung zum Stadtklima 	MA 18 https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/stadtklimaanalyse.html
Lärmkarte	Karte der Lärmbelastung auf Landesstraßen. Über Tag, Abend und Nacht gemittelter Lärmpegel von Hauptverkehrsstraßen in 4 Meter Höhe über Boden in der Zuständigkeit der Bundesländer. Für den Abend und die Nacht sind Zuschläge enthalten. In den Ballungsräumen sind alle Straßen erfasst, auch Autobahnen und Schnellstraßen. Berichtsjahr 2017.	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abschätzung der Lärmbelastung im Planungsgebiet, vor allem von Bedeutung an den Außenstraßen der Gebiete; Priorisierung von kompensatorischen Maßnahmen ➤ Die Straßenräume im Pilotgebiet liegen durchwegs in Bereichen von Tageslärm-Durchschnitten, die höher als 65 dB liegen. 	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) https://www.laerminfo.at/laermkarten.html

Anhang 2

Sozialräumliche Bestandsanalyse

Erstellt durch:

Mag. Florian Lorenz, DIⁱⁿ Elena Mali, Matthieu Floret MA, Belen Iturralde BSc, DI Georg Wieser

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	32. METHODIK	43. ERGEBNISSE DER SOZIALRÄUMLICHEN BESTANDSANALYSE	63.1.
SOZIALRÄUMLICHE FUNKTIONSBEREICHE		63.2. NUTZER*INNEN UND NUTZUNGEN	93.3. RÄUMLICHE
KARTIERUNG DER NUTZUNGEN IM TAGESVERLAUF		133.5. INTERPRETATION DER ERGEBNISSE	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Darstellung des Projektgebiets anhand sozialräumlicher Teilgebiete (Quelle: FL/Mali)	6
Abbildung 2: Die in der sozialräumlichen Bestandsanalyse verwendeten Icons zu Raumfiguren und Verkehrsnutzung (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))	13
Abbildung 3: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 7 bis 12 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))	14
Abbildung 4: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 12 bis 18 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))	15
Abbildung 5: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 18 bis 22 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))	16
Abbildung 6: Schematischer Schnitt zur Nutzungsverteilung der Aktivitäten des Straßenraums des Projektgebiets für den Raumtyp „Parkraum“ (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))	17

1. Einleitung

Die Methodik und der Ablauf der sozialräumlichen Bestandsanalyse des öffentlichen Raums des Pilotgebiets lehnen sich an die Wiener Praxis der Funktions- und Sozialraumanalyse an.¹ Dieses etablierte Instrument unterstützt die Qualitätssicherung von Gestaltungs- und Planungsvorhaben, besonders in Anbetracht der aktuellen Ziele der Wiener Stadtentwicklungspolitik.²

Schwerpunkt der sozialräumlichen Bestandsanalyse

Gemäß der Bedürfnisse der Superblock-Pilotstudie wurde ein Augenmerk auf sozialräumliche Funktionen und Nutzungen im Verhältnis zu Verkehr und Mobilität (ruhender und fließender Verkehr sowie Verkehrsverhalten) sowie Hitze-Hotspots gerichtet, um deren Wirkung auf die Qualität von Aufenthalt und sozialen Interaktionen im öffentlichen Raum zu analysieren. Eines der obersten Ziele eines Superblocks ist die Neuausrichtung der Verkehrsprioritäten innerhalb von Nachbarschaftseinheiten („Grätzln“) zugunsten gerechterer Straßenraumverteilung und -nutzung. Ein weiterer Schlüsselfaktor – als zukunftsweisende Planungsaufgabe – sind urbane Hitzeinseln, die sich infolge von Klimawandel und steigender Temperatur negativ auf die Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums auswirken. Dadurch könnte die Rolle des ÖR, Individuen und Gruppen in die Gesellschaft zu integrieren, stark gefährdet werden.³

¹ Vgl. Breiffuss, Andrea, Löw, Sabine (2017): *Die Wiener Praxis der Funktions- und Sozialraumanalysen*, Stadt Wien – MA 18, Werkstattbericht 166; Damyanovic, Doris, Reinwald, Florian, Gruber, Sonja, Weikmann, Angela, Bittner, Irene (2012): *Raum erfassen. Überblick und Wegweiser zu Funktions- und Sozialraumanalysen für den öffentlichen Raum*, Stadt Wien – MA 18, Werkstattbericht 128; Gruber, Sonja, Gungl, Barbara, Mayrhofer, Rita, Stoik, Christoph, Studer, Heide (2010): *Leitfaden für Sozialraumanalysen*, in: *Meidlinger Hauptstrasse. Sozialraumanalyse, Geschäftsstraßenstudie, Realisierungswettbewerb*, Stadt Wien – MA 18, Werkstattbericht 110, Anhang.

² Vgl. z. B. folgende Dokumente: „Smart City Wien Rahmenstrategie 2019–2050“ (2020); „Klimaschutzprogramm KlIP II der Stadt Wien“ (2009); „Freiraum.Stadtraum.Wien – Das Leitbild für den öffentlichen Raum“ (2009); „STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien“ (2014), und die STEP 2025-Fachkonzepte „Grün- und Freiraum“, „Mobilität“ sowie „Öffentlicher Raum“.

³ Vgl. Breiffuss, Andrea, Dangschat, Jens, Gruber, Sabine, Gstöttner, Sabine, Witthöft, Gisa (2006): *Integration im öffentlichen Raum*, Stadt Wien – MA 18, Werkstattbericht 82.

2. Methodik

Das methodische Vorgehen der sozialräumlichen Bestandsanalyse beruht auf vier Säulen und ist durch einen Mix qualitativer sowie quantitativer Herangehensweisen der empirischen Sozialforschung gekennzeichnet.

Herangehensweise	Methode
(1) Sekundäranalyse und Interpretation vorhandener Daten	<ul style="list-style-type: none">• Aushebung statistischer Daten• Auswertung von Daten auf Ebene Bezirk, Zählgebiet, Baublock (siehe Kapitel „Bestandsanalyse“ im vorliegenden Ergebnisbericht)
(2) Kartierung der Funktionen und Ausstattung im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none">• Erhebung vor Ort mittels teilnehmender Beobachtung
(3) Beobachtung von Nutzungen im öffentlichen Raum	<ul style="list-style-type: none">• Erhebung vor Ort mittels teilnehmender Beobachtung
(4) Gespräche mit lokalen Expert*innen und Nutzer*innen	<ul style="list-style-type: none">• Einzelgespräche (aufsuchend)• Fragebögen „Ideenbox“ (Straßenlabor)• Post-it-Workshop „Grätzlwagerl Ideenwand“ (Straßenlabor)

Durchführendes Team

Die sozialräumliche Bestandsanalyse wurde von einem interdisziplinären und mehrsprachigen Team (Deutsch, Englisch, Türkisch, Bosnisch-Kroatisch-Serbisch, Spanisch und Französisch) mit sozialwissenschaftlichen (Soziologie, Geografie, Kultur- und Sozialanthropologie, Politikwissenschaft und Geschichte) sowie planerischen (Stadt- und Landschaftsplanung und Architektur) Kompetenzen bearbeitet. Die Beobachtungen wurden durchgeführt durch Matthieu Floret, Belen Iturralde und Elena Mali. Ergänzende Beobachtungen, Kartierungen und Einzelgespräche mit Akteur*innen im Gebiet wurden von Georg Wieser und Florian Lorenz durchgeführt.

Ablauf

Ausgehend von diesen Schwerpunkten wurde in etwas mehr als zweieinhalb Monaten die sozialräumliche Bestandsanalyse in drei Schritten durchgeführt:⁴

1. Schritt: Auswertung des vorhandenen Daten- und Wissensstands zum Pilotgebiet
2. Schritt: strukturierte und systematische Beobachtung von Nutzungen und Nutzer*innengruppen sowie Kartierung der Funktionen
3. Schritt: Befragung von lokalen Expert*innen und Nutzer*innen (September 2020)

Schritt 1 war die Auswertung und Zusammenfassung von bereits existierendem Wissen und Daten des Pilotgebiets. Das Basiswissen stammt aus den statistischen Daten der Stadt Wien, aus der Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien mit Stichtag 1. Januar 2020, der 2015 durchgeführten städtebaulichen Bestandsaufnahme und Analyse des Volkertviertels/Alliiertenviertels von DI Ottokar

⁴ Die vorliegende sozialräumliche Bestandsanalyse entspricht daher eher dem Ausmaß einer Funktions- und Sozialraumanalyse „light“ (vgl. Dangschat, Jens, Hertzsch, Wencke, Teutsch, Friedrich (2009): *Sozialraumanalyse – light (SRA) zum Bahnhofsareal Wien-Mitte zu Neustrukturierung des öffentlichen Raums*, Stadt Wien – MA 18.).

Indrak im Auftrag der Stadt Wien – MA 21. Zusätzlich lieferte das Forschungsprojekt SUPERBE⁵ Grundlagen zum Konzept Superblock und der Durchführung einer Raumkonzept-spezifischen sozialräumlichen Bestandsanalyse. Mit diesem Vorwissen fand Mitte Juli 2020 eine Begehung des Projektteams im Pilotgebiet statt, um die Prioritäten und Methoden festzulegen.

In **Schritt 2** wurden die tatsächlich im Pilotgebiet anwesenden Nutzer*innen und die Nutzungen durch eine teilnehmende Beobachtung ermittelt. Im Zeitraum vom 20. bis 30. Juli 2020 fanden innerhalb und in der unmittelbaren Umgebung des Pilotgebiets von Montag bis Sonntag zwischen 7 und 22 Uhr insgesamt 21 Begehungen mit einer Gesamtdauer von 40 Stunden statt. Auf nächtliche Begehungen zwischen 22 und 7 Uhr wurde verzichtet. Die Protokollierung setzte „Aktivitäten-Icons“⁶ als innovatives Tool zur Systematisierung von Aktivitäten im öffentlichen Raum ein (siehe Abbildungen 3 bis 5). Die sozialräumlichen Funktionen im Pilotgebiet wurden bestimmt, um sie den „Aktivitäten-Icons“ zuzuordnen. Die „Aktivitäten-Icons“ wurden für einzelne beobachtete Aktivitäten punktuell ergänzt. Anschließend wurden diese nach Tageszeiten im Pilotgebiet räumlich kartiert. Die Auswertung der in der Beobachtung erhobenen qualitativen Daten erfolgte im August 2020.

In **Schritt 3** wurden zum einen lokalen Expert*innen interviewt und zum anderen mit Bewohner*innen und Nutzer*innen Gespräche geführt. Diese fanden als Einzeltermine statt sowie anlässlich eines Straßenlabors auf der Volkertstraße vom 18. bis 20. September 2020 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche. Bei diesem Straßenlabor wurden auch die Rückmeldungen der Bewohner*innen durch Fragebögen und assoziative Workshops (Post-it-Ideenbox) gesammelt.

Anmerkungen zum Beobachtungszeitraum

Die Autor*innen weisen auf vier wichtige Aspekte hin, die die Durchführung und Ergebnisse der Analyse nicht unwesentlich beeinflusst haben. Zunächst fand die sozialräumliche Bestandsanalyse in der Zeit der COVID-19-Pandemie statt. Auch wenn im Sommer 2020 die strengen Ausgangssperren für die Bevölkerung in Österreich zum Teil aufgehoben war, blieb das soziale Leben im öffentlichen Raum wegen der Abstandsbestimmungen („social distancing“ bzw. „physical distancing“) weiterhin eingeschränkt. Davon war die Kulturszene sehr stark betroffen. Kulturelle Veranstaltungen, auch im öffentlichen Raum, waren untersagt. Des Weiteren gab es während der Sommerferien im Beobachtungszeitraum keinen Schulbetrieb. Schlussendlich befand sich der Bereich rund um den Gebäudekomplex des Gymnasiums Vereinsgasse (Lessinggasse und Volkertstraße zwischen Vereinsgasse und Am Tabor) noch im Bau und war daher überwiegend unzugänglich bzw. nicht für Freiraumnutzungen verfügbar. Wegen Straßenbau war außerdem das Plateau der Straßenbahnhaltestelle Am Tabor vom 20. Juli bis 4. September 2020 für den Verkehr gesperrt. In dieser Zeit wurde der Betrieb der Buslinie 5B und der Straßenbahnlinie 5 geändert geführt bzw. eingeschränkt, wodurch sich auch die Mobilität der Bewohner*innen des Pilotgebiets veränderte.

⁵ Siehe: <https://nachhaltigwirtschaften.at/de/sdz/projekte/superbe.php>

⁶ Lička, Lilli, Furchtlehner, Jürgen, Stauber, Anna (2017): *How to use public space. Visualisierung von Aktivitäten im öffentlichen Raum*, Stadt Wien – MA 18.

3. Ergebnisse der sozialräumlichen Bestandsanalyse

3.1. Sozialräumliche Funktionsbereiche

Der öffentliche Raum des Pilotgebiets lässt sich in sechs Teilgebiete mit jeweils verschiedenen sozialräumlichen Funktionen und gesellschaftlichen Bedeutungen gliedern: **den „Hauptplatz“, den „Parkraum“, die „Hauptstraße“, die „Ringstraße“, die „Innenhöfe“ und die „Grün- und Schattenflecken“.**



Abbildung 1: Darstellung des Projektgebiets anhand sozialräumlicher Teilgebiete (Quelle: FL/Mali)

3.1.1. Teilgebiet „Hauptplatz“

Dieser Sozialraum entspricht dem Bereich des Volkertplatzes. Der Volkertplatz hat eine starke lokale Bedeutung als **Treffpunkt und konsumzwangfreier Aufenthaltsort für Bewohner*innen**. Er funktioniert als eine soziale Infrastruktur im Grätzl, die die **Pflege des körperlichen Wohls sowie der sozialen Beziehungen und Kontakte** ermöglicht.⁷ Dadurch leistet dieser Raum einen wesentlichen Beitrag zur **sozialen Integration und Reproduktion** im Volkertviertel. Ohne den Volkertplatz gäbe es

⁷ Damit ist die sogenannte *Sorgearbeit*, auch *Reproduktionsarbeit* genannt oder *care* auf Englisch, gemeint. Sorgearbeit umfasst Tätigkeiten und tägliche Aufgaben, die meist von Frauen verrichtet werden und entweder unentlohnt sind oder im (prekären) Niedriglohnsektor stattfinden; die Aufgaben umfassen das körperliche und geistige Wohlergehen der Menschen (z. B. Reinigung, Pflege, Betreuung, Erziehung, Versorgung etc.). Reproduktionsarbeit ist Grundbedingung für ein funktionierendes Wirtschaftssystem.

kaum öffentliches soziales Leben im Pilotgebiet. Durch den Volkertmarkt erfüllt der „Hauptplatz“ zusätzlich eine **Versorgungsfunktion**, da auch (eingeschränkt) **Konsumtätigkeiten** stattfinden. Dieses Teilgebiet wird hauptsächlich von Bewohner*innen des Volkertviertels genutzt. Außerdem wurden Besucher*innen beobachtet, die zum Beispiel per Fahrrad in das Pilotgebiet kommen, um am (Wochenend-)Markt ihre Besorgungen zu erledigen bzw. die Marktlokale zu besuchen.

Der Hauptplatz ist ein komplexer und vielschichtiger Raum, da er selbst in sechs Mikroteilbereiche mit jeweils eigener Funktion unterteilt ist: den „Platz“, den „Markt“, den „Parkplatz Marktleute“, den „Spielplatz“, den „Schanigarten“ und den „Ausguck“.

Der **Teilbereich „Platz“** umfasst ca. zwei Drittel der unbebauten östlichen Hälfte des Volkertplatzes, die mit Bänken, Tischen, Bäumen und einem Trinkbrunnen ausgestattet ist. Als konsumzwangfreier Ort dient dieser Teilbereich fast ausschließlich **zum Verweilen und zur Pflege der sozialen Beziehungen und Kontakte**. Der „Platz“ ist allgemein stark genutzt und der belebteste Raum des Pilotgebiets. Durch die vorübergehende mikroräumliche Aneignung (vor allem abends, z. B. beim gemeinsamen Picknick mit Familie und/oder Freund*innen; öffentlicher Raum als „Wohnzimmer“) können verschiedene Nutzer*innengruppen ihre sozialen Bedürfnisse in einem konsumzwangfreien Raum erfüllen. Der üblicherweise in diesem Raum vorhandene Jugendtreff namens Alte Trafik war im Zeitraum der Beobachtung wegen Umbauarbeiten geschlossen und in einem Ausweichquartier unweit des Platzes in der Volkertstraße 20 untergebracht. Daher verlagerten sich die Indoor-Aktivitäten weg vom Teilbereich „Platz“. Die aufsuchende Jugendarbeit (Parkbetreuung) des Jugendzentrums und ihre Outdoor-Aktivitäten fanden jedoch weiterhin in diesem räumlichen Teilbereich statt.

Der **Teilbereich „Markt“** spannt sich über die westliche Hälfte des Volkertplatzes mit den fixen Marktständen für Lebensmittel und Gastronomie. Gekennzeichnet durch **konsumorientierte Angebote**, erfüllt er sowohl **eine Versorgungs- als auch eine Aufenthaltsfunktion (mit Konsumzwang)**. Der Wochenmarkt, mit mobilen Ständen jeden Samstag, zieht auch Besucher*innen von außerhalb des Volkertviertels an. Die differenzierten Markt- und Lokalangebote weisen auf eine beginnende Gentrifizierung des Pilotgebiets hin.⁸

Der **Teilbereich „Parkplatz Marktleute“** ist ein schmaler Streifen, der die Teilbereiche „Markt“ und „Platz“ voneinander physisch trennt. Er ist ein **Aufenthaltsort für Autos** und wird als **Parkplatz** von den Marktleuten genutzt.

Der **Teilbereich „Spielplatz“** befindet sich im nordwestlichen Viertel des Teilbereichs „Platz“, genau zwischen dem Teilbereich „Markt“ und dem Jugendtreff Alte Trafik. Er dient dem Zweck der **körperlichen Bewegung und der Erhaltung der sozialen Beziehungen**. Die Baulücke mit dem Spielkäfig und den Bänken in der Lessinggasse auf der anderen Seite der Pazmanitengasse kann als Nebenstelle/Außenstelle des Spielplatzes am Volkertplatz gesehen werden. Der Spielkäfig ist vom Straßenraum der Lessinggasse zu erschließen und befindet sich auf privatem Grund, zur Zeit der Untersuchung war er geschlossen.

Der **Teilbereich „Schanigarten“** des „Hauptplatzes“ entspricht den Schanigärten vor drei am Volkertplatz angrenzenden Häusern: L’Ase, Automat Welt und C-Cafe. Dieser Teilbereich ist ein Ort des **Konsums** und des **Verweilens**. Er ermöglicht auch die **Kultivierung von sozialen Beziehungen und dient zur Erholung**.

⁸ Gemäß den Beobachtungen des Projektteams befindet sich das Untersuchungsgebiet in der ersten Phase (Pionierphase) eines Gentrifizierungsprozesses.

Der **Teilbereich „Ausguck“** umfasst die Fensterfronten der Häuser, die auf den Platz hinausgehen. Aus diesen Fenstern wird nicht nur oft zum **Zeitvertreib** das Geschehen am Volkertplatz beobachtet, sie dienen auch zur **Aufsicht der spielenden Kinder** am Volkertplatz.

3.1.2. Teilgebiet „Parkraum“

Das **Teilgebiet „Parkraum“** besteht aus dem Zusammenschluss aller Straßen und Gassen innerhalb des Pilotgebiets und ist durch seine Hauptnutzung gekennzeichnet: **das Abstellen (Parken) von Autos**. In diesem Gebiet ist der ruhende Verkehr die dominante Flächennutzung. Der Straßenraum innerhalb des Volkertviertels ist im Allgemeinen wenig befahren. Während die Schanigärten von Pizza Randle (Pazmanitengasse Ecke Heinestraße) und von Schnitz'l Land (Vereinsgasse 18) regelmäßig besucht waren, waren die Parklets in der Darwingasse 23 (vor der ehem. Bäckerei Frühbauer) und in der Gabelsberggasse 2 kaum benutzt. Abgesehen vom Abstellen der Autos waren die anderen, wenig beobachteten verweilenden Nutzungen das Zigarettenrauchen und das kurze Plaudern mit Nachbarn vor der Haustür. Wegen des stark dominanten ruhenden Verkehrs stellt dieses Teilgebiet wahrscheinlich das größte Veränderungspotenzial für eine Superblock-Entwicklung dar.

3.1.3. Teilgebiet „Ringstraße“

Das **Teilgebiet „Ringstraße“** wird definiert von den Straßenabschnitten Am Tabor, Taborstraße, Heinestraße, Mühlfeldgasse und der Nordbahnstraße, die zusammen die Grenze/Ränder des Pilotgebiets bilden. Dieses Teilgebiet hat eine wichtige **Verkehrsfunktion** als Umfahrung und als Ein- und Ausfahrt in/aus dem Pilotgebiet für den motorisierten und zum Teil auch öffentlichen Verkehr. Die Geschäfte, Lokale und Hotels (v. a. in der Heinestraße) zeigen eine zusätzliche Konzentration der **wirtschaftlichen Funktion** von Konsum, Gastronomie und Tourismus, die an die Wiener Ringstraße erinnert. Die Heinestraße ist mit Bäumen begrünt, ebenso der Teil von Am Tabor zwischen Hochstettergasse und Nordbahnstraße.

3.1.4. Teilgebiet „Hauptstraße“

Das **Teilgebiet „Hauptstraße“** folgt dem Straßenverlauf der Buslinie 5B (Rueppgasse – Volkertplatz – Pazmanitengasse). Wie die „Ringstraße“ hat die „Hauptstraße“ eine **Doppelfunktion von Verkehr und Konsum** (Einkauf und Gastronomie). Indem sie eine wichtige Verkehrsachse mit Öffis und Geschäften darstellt, bildet sie klar die Hauptstraße des Grätzls aus. Die „Hauptstraße“ führt die belebte Außenkante der „Ringstraße“ in das gut besuchte Zentrum des Projektgebiets, den „Hauptplatz“. Dieser Raum wird auch durch die anderweitige Verkehrsfunktion der Buslinie 5B räumlich und akustisch differenziert.

3.1.5. Teilgebiet „Grün- und Schattenflecken“

Das **Teilgebiet „Grün- und Schattenflecken“** bietet mit seiner grünen Infrastruktur Menschen und Tieren Raum für Erholung sowie **Schutz vor Sonne und Hitze**. Dazu gehören im Pilotgebiet Teile des Volkertplatzes, der Heinestraße und von Am Tabor. Im unmittelbaren Umfeld des Pilotgebiets finden wir den Lili-Grün-Platz, die Klanggasse, den urbanen Garten „Samba“ und den Rueppark als Ergänzungen und Ausweichmöglichkeiten zu den wenigen Schattenflecken im Viertel. Der während der Durchführung der Sozialraumanalyse in Bau befindliche Else-Feldmann-Park in der Trunnerstraße nördlich des Projektgebiets wird nach seiner Fertigstellung ebenso zu diesem Teilgebiet gehören.

3.1.6. Teilgebiet „Innenhöfe“

Das **Teilgebiet „Innenhöfe“** umfasst viele, aber nicht alle Innenhöfe des Pilotgebiets. Sie verbinden Innen mit Außen und sind Schnittstellen zwischen semiprivaten und öffentlichen Räumen. Viele werden als **Abstellplatz für Autos und Fahrräder** genutzt. Die meisten Fahrräder im Pilotgebiet werden in den Innenhöfen abgestellt und nicht an der Straße. Gleichzeitig werden diese Innenhöfe aber auch als **Aufenthaltort und Treffpunkt** genutzt, wenn die Bedingungen (z. B. Begrünung und ausreichend Platz) es ermöglichen.

3.2. Nutzer*innen und Nutzungen

3.2.1. Ältere Bewohner*innen

sind abgedeckt durch die Altersgruppe ab 65 und älter. Sie sind oft alteingesessene Bewohner*innen, die schon länger im Viertel wohnen. Neben Deutsch wird viel Türkisch und Bosnisch-Kroatisch-Serbisch gesprochen. Öfters sieht man ältere Paare oder ältere Damen allein beim Einkauf am Markt oder aus den Gassen vom Supermarkt kommend, meist am späteren Morgen. Diese Benutzer*innengruppe stellt die Hauptnutzer*innen der Bushaltestelle am Markt. Samstags sieht man auch einige ältere Anrainer*innen, die ihre Einkäufe aus dem PKW ausladen, um sie in die Wohnung zu tragen. Vor der Apotheke (Pazmanitengasse Ecke Lessinggasse) bildet sich, meist bereits bevor sie öffnet, eine kleine Schlange an Pensionist*innen. Die schattigen Plätze zum Sitzen am Platz oder auf den wenigen Bänken in den Gassen sind meist von älteren Menschen besetzt, die sich am Heimweg vom Einkauf kurz ausruhen oder die eine Zeit lang das soziale Leben am Platz bzw. im Viertel beobachten.

3.2.2. Besucher*innen und Konsument*innen

sind abgedeckt durch die Altersgruppe von 25 bis 65, Menschen im erwerbsfähigen Alter. Neben Deutsch wird viel Englisch und teils Französisch gesprochen. Meist ist der Besuch dem Konsum im Viertel gewidmet, entweder einem Einkauf am Bauernmarkt samstags oder einem Besuch abends in einem der (teureren) Lokale am Volkertplatz und in der Rueppgasse. Teils dient der Aufenthalt auch einem beruflichen Meeting, ein oder zwei Stunden Arbeit am Laptop im Café am Markt (untertags an Werktagen) oder dem Kaffeetrinken und einer Jause in einer Runde von Freund*innen.

3.2.3. Kinder

sind abgedeckt durch die Altersgruppe ab dem Alter, in dem Kinder selbstständig laufen können, bis zu 12-Jährigen. Viele werden in die Sommerbetreuungs-Station der Volksschule Vereinsgasse gebracht. Oft kommen sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad und bilden vor dem Eingang gemeinsam mit den sich verabschiedenden Eltern eine kleine Traube. Teils sind sie in Gruppen mit Betreuungspersonen durch das Viertel unterwegs von oder zu einem der Schulgebäude. An den Ferientagen sieht man viele Kinder am Volkertplatz, um den Basketballkorb oder Spielgeräte zu nutzen. Außerhalb des Volkertplatzes sieht man Kinder eher in Begleitung von Erwachsenen am Gehsteig gehen oder auf Rädern, Skateboards und Rollern, mit und ohne Eltern.

3.2.4. Jugendliche

sind abgedeckt durch die Altersgruppe von 12 bis 19, großteils in Gruppen von 3 bis 5 Personen. Sie sind hauptsächlich am Nachmittag und Abend im öffentlichen Raum sichtbar, bei Treffen an Straßenecken, teils mit mitgebrachten Stühlen, an der Nordbahnstraße Ecke Am Tabor, Rueppgasse Ecke Heinestraße und Rueppgasse Ecke Volkertplatz. Weitere Treffpunkte sind zu dieser Zeit ungenutzte Bus- oder Straßenbahnstationen, wie die Station Rueppgasse auf der Heinestraße, die Bank bei der Station Taborstraße/Heinestraße und die Straßenbahnstation Am Tabor vis-à-vis von Am Tabor 4. Auch am Volkertplatz verbringen einige Gruppen Zeit, wenn auch kürzer als die anderen Nutzer*innen des Platzes.

3.2.5. Erwachsene (jungen und mittleren Alters)

sind abgedeckt durch die Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen, sie haben ein ähnliches sozialräumliches Profil wie die Besucher*innen. Man trifft sie hauptsächlich auf dem Weg zwischen Arbeit und Wohnort oder beim Einkauf in einem der Supermärkte, mit oder ohne Kinder, zu Fuß oder mit dem Rad. Teils sind sie auch Stammgäste an einem der Marktstände und man beobachtet sie beim Plaudern mit den Marktstandbetreiber*innen. Die Bänke in den Gassen und manchmal auch die Fensterbänke oder Gehsteigkanten werden untertags kurzfristig für ein Telefonat genützt.

3.2.6. Familien- und Freundeskreise

sind abgedeckt durch die Altersgruppe der 25- bis 50-Jährigen. Neben Deutsch wird viel Türkisch und Bosnisch-Kroatisch-Serbisch gesprochen. Viele Treffen finden am Platz oder vor den Fenstern der Wohnungen in der Vereinsgasse statt, nicht nur abends, sondern auch am Morgen. Meist sind es eher lose Gruppen von 4 bis 7 Menschen. Abends gibt es in den Lokalen am Markt und um den Platz auch viele Gruppen von Familien, die sich in die Schanigärten setzen.

3.2.7. Frauengruppen

sind im Alter von 15 bis 65 und entweder zu zweit mit der Betreuung der Kinder beschäftigt oder in einer größeren Gruppe, meistens tagsüber, am Volkertplatz bei einem mitgebrachten Picknick zu finden. Eine größere Frauengruppe⁹ am Volkertplatz von 4 bis 8 Frauen hat ihren Stammpplatz bei den mittleren Bänken des Platzes und ist dort, wenn auch in schwankender Größe, fast immer anzutreffen.

⁹ „Frauen“ verwenden wir nicht primär als Bezeichnung für Menschen mit bestimmten biologischen Geschlechtsmerkmalen, sondern vorrangig als sozial hergestellte Kategorie, hinter der sich unterschiedliche Lebensrealitäten und Erfahrungen verbergen.

3.2.8. Männergruppen

sind meist im Alter von 40 bis 70 und eher in Gruppen von 2 bis 3 Personen anzutreffen, öfters auch alleine. Grundsätzlich ist der Volkertplatz stark geschlechtergetrennt aufgeteilt, wobei die männlichen Nutzer oft die bequemer Ecken, teils sogar mit Schattenflächen, frequentieren. Allein sitzende/stehende Männer¹⁰ sind meist rauchend oder am Handy spielend zu sehen, am Volkertplatz oder vor Lokalen und in Schanigärten. Man trifft sie nicht nur abends, sondern auch den gesamten Tag über vor Hauseingängen. Abends gibt es eine niedrige Fensterbank an der Lessinggasse Ecke Taborstraße und auch Am Tabor finden sich Fensterbänke, die als beliebte Plätze zum (Bier-)Trinken und Plaudern genutzt werden. Am Volkertplatz ist eine Garage zum offenen Wohnzimmer/zur informellen Radwerkstatt umfunktioniert und ist abends oft von 2 bis 5 Männern besucht.

3.2.9. Betreuende (care-givers)

gehören meist zur Altersgruppe von 25 bis 55. Morgens und abends sieht man auch viele Frauen mit Lastenrädern die Kinder zur Tagesbetreuung fahren und beim Zurückkommen einen passenden Abstellplatz suchen, sofern im Hof keiner zu finden ist. Öfters werden mit kleinen Kindern, die mit dem Fahrrad fahren, auch die Gehwege genützt, da die Straßen zu eng und gefährlich sind. Vormittags sowie nachmittags sieht man Anrainerinnen mit Kinderwagen durch die Gassen spazieren. Hier reicht der Platz manchmal nicht für entgegenkommende Passant*innen. An Vormittagen unter der Woche sieht man immer wieder eine Gruppe Menschen mit Behinderungen mit ihren Betreuer*innen durch die Gassen ziehen.

3.2.10. Hundebesitzer*innen

sind im Volkertviertel großteils männlich und im Alter zwischen 30 und 75. Eine der beliebtesten Strecken am späten Abend ist die Darwingasse, da es dort einige vorübergehend noch nicht bepflanzte Schotterstellen für die neuen Baumscheiben gibt. Tagsüber besuchen einige Hundebesitzer*innen auch den Volkertplatz, um am Wasserbrunnen einen Halt zu machen.

3.2.11. Fahrradfahrer*innen und Rollerfahrer*innen

teilen sich in verschiedene Gruppen auf. Einerseits Kinder und Jugendliche, die nachmittags und abends die Straßen um den Volkertplatz und in der Heinestraße nutzen, und andererseits erwachsene Personen (Erwerbstätige) sowie betreuende Personen (Eltern). Sie nutzen eher die Fahrradwege an der Nordbahnstraße, die Straße Am Tabor oder die Heinestraße, wo der Radverkehr zu den Stoßzeiten sichtlich zunimmt, da diese ohnehin beliebte Verbindungsachsen durch das Pilotgebiet sind und eine überlokale Verkehrsfunktion für den Radverkehr einnehmen.

3.2.12. „Ausgucker*innen“

sind Personen, die durch ihr offenes oder geschlossenes Fenster die Vereinsgasse oder den Volkertplatz beobachten oder auch durch ihr Fenster mit den Passant*innen agieren. Manche Betreuende nutzen das offene Fenster, um nachmittags und abends Richtung Volkertplatz mit ihren Kindern zu kommunizieren. Großteils sind es Frauen, man kann aber keine klare Altersgruppe ausmachen. In der Vereinsgasse und auch in der Pazmanitengasse, in der Nähe des Volkertplatzes, bilden sich vormittags manchmal vor einem Fenster für kurze Zeit plaudernde Grüppchen von 3 bis 4 Personen, die sich teils im Inneren des Hauses befinden und teils auf der Straße.

¹⁰ Analog zur Fußnote zu „Frauen“.

3.2.13. Beschäftigte (Gewerbetreibende, Arbeitende)

sind im Volkertviertel vorwiegend über 45 und großteils Männer. Je nach Gewerbe sind sie mit ihren Transportautos unterwegs oder am Plaudern mit den Kund*innen in und vor ihrem Geschäftslokal. Freitagnachmittags und sonntagabends sind an der Nordbahnstraße viele Fußgänger*innen, die mit kleinen Koffern unterwegs sind, zu beobachten. An den Straßenbahnstationen Taborstraße/Heinestraße und Nordbahnstraße ist zu den Stoßzeiten der Wartebereich überfüllt mit kommenden und wartenden Nutzer*innen.

3.2.14. Autobesitzer*innen (ruhender Verkehr)

lassen sich in junge Familien, Paare im mittleren Alter sowie Pensionist*innen unterteilen. Dazu zählen auch einige Gewerbetreibende mit Kleintransportern. Das limitierte Kommen und Gehen, also der geringe Wechsel im ruhenden Verkehr, verweist auf (viele) Langzeit-Parker*innen bzw. Bewohner*innen.

3.2.15. Passant*innen

verlassen das Haus bzw. gehen nach Hause. Sie sind eher in der Benutzer*innengruppe der erwachsenen Einwohner*innen des Volkertviertels zu finden. An den Abenden werden von einzelnen Leuten Spaziergänge in der Straße Am Tabor oder um den Volkertplatz unternommen.

3.2.16. Wohnungslose

haben eine Anlaufstelle im Volkertviertel, die immer gut besucht ist (Rotes Kreuz Beratungs- und Tageszentrum Das Stern, Darwingasse 29). Die Gruppe der Obdachlosen selbst sieht man aber selten im Gebiet. Zu kühleren Stunden werden freie Bänke für die eine oder andere Pause genutzt, ebenso der am Wochenende komplett leere, von der Nordbahnstraße aus zugängliche Gewerbehof.

3.3. Räumliche Kartierung der Nutzungen im Tagesverlauf

Mithilfe der Symbole/Icons zur „Visualisierung von Aktivitäten im öffentlichen Raum“¹¹ konnten Aktivitäten im öffentlichen Raum qualifiziert, zugeordnet und visualisiert werden. Unten stehend in Abbildung 2 findet sich eine Auflistung der im Rahmen der Kartierung verwendeten Icons. Zusätzlich zu dem Set an bestehenden Icons wurden von dem Projektteam ergänzende Aktivitäten-Icons für diese Bestandsanalyse entwickelt, um beobachtete Nutzungen des Freiraums abzubilden.

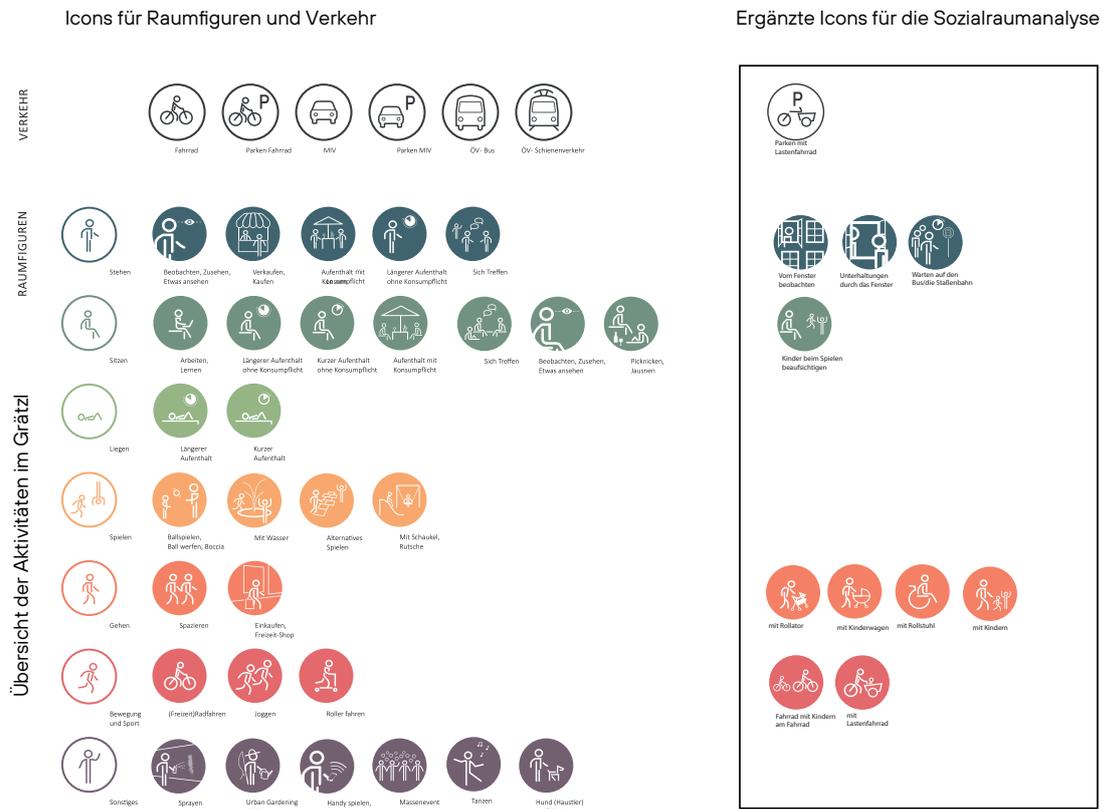


Abbildung 2: Die in der sozialräumlichen Bestandsanalyse verwendeten Icons zu Raumfiguren und Verkehrsnutzung (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017)¹²)

In den folgenden Karten wurden die verschiedenen Aktivitäten nach Tageszeit und Ort im Untersuchungsgebiet erhoben und am Plan markiert. In den Kartierungen der Aktivitäten nach Tageszeit werden Unterschiede in der Nutzung des öffentlichen Raumes deutlich. Während vormittags die „Ringstraße“ am stärksten frequentiert ist, bleibt der „Hauptplatz“ noch ruhig (siehe Abbildung 3). Die beobachteten Menschen passieren den Raum, um von ihrem Wohnort zur Arbeit, zur Bildungsstätte oder ihren täglichen Besorgungen zu gelangen. Dies ist erkennbar an Wegen, die die Menschen aus dem Quartier hinausführen: An und bei den Stationen des öffentlichen Verkehrs sammeln sich die Menschenmengen. Einige Radfahrer*innen sind ebenso im und um das Volkertviertel unterwegs. Hier gibt es des Öffteren

¹¹ Urheber der Icons zur Visualisierung von Aktivitäten im öffentlichen Raum: Institut für Landschaftsarchitektur, BOKU Wien, im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008535.pdf>

¹² Lička, Lilli, Furchtlehner, Jürgen, Stauber, Anna (2017): *How to use public space. Visualisierung von Aktivitäten im öffentlichen Raum*, Stadt Wien – MA 18. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008535.pdf>

Konflikte im Straßenraum, da im Viertel und an der Taborstraße keine baulich getrennten Radstreifen vorhanden sind und der Platz für alle Teilnehmer*innen (fließenden und ruhenden Verkehrs) bei erhöhtem fließenden Verkehrsaufkommen zu beengt ist. An den Wochenenden zeigt sich das Viertel dementsprechend anders. Samstagvormittags ist der „Hauptplatz“ besonders bevölkert, da der Markt auch Anrainer*innen aus den umliegenden Stadtvierteln anlockt.



Abbildung 3: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 7 bis 12 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))

Nachmittags wandelt sich das Bild im Volkertviertel stark, das Leben verlagert sich in das Innere des Viertels auf seinen „Hauptplatz“, die Aktivitäten sind vielfältig (siehe Abbildung 4). Ob zum Spielen, Ausruhen, Treffen mit anderen, Einkaufen oder Benutzen der Gastronomie – die Menschen verbringen mehrere Stunden vor Ort (oft mit ihren Hunden). Die Grenzen zwischen Fußgänger*innenzone und Straßenraum verschwimmen um den „Hauptplatz“.

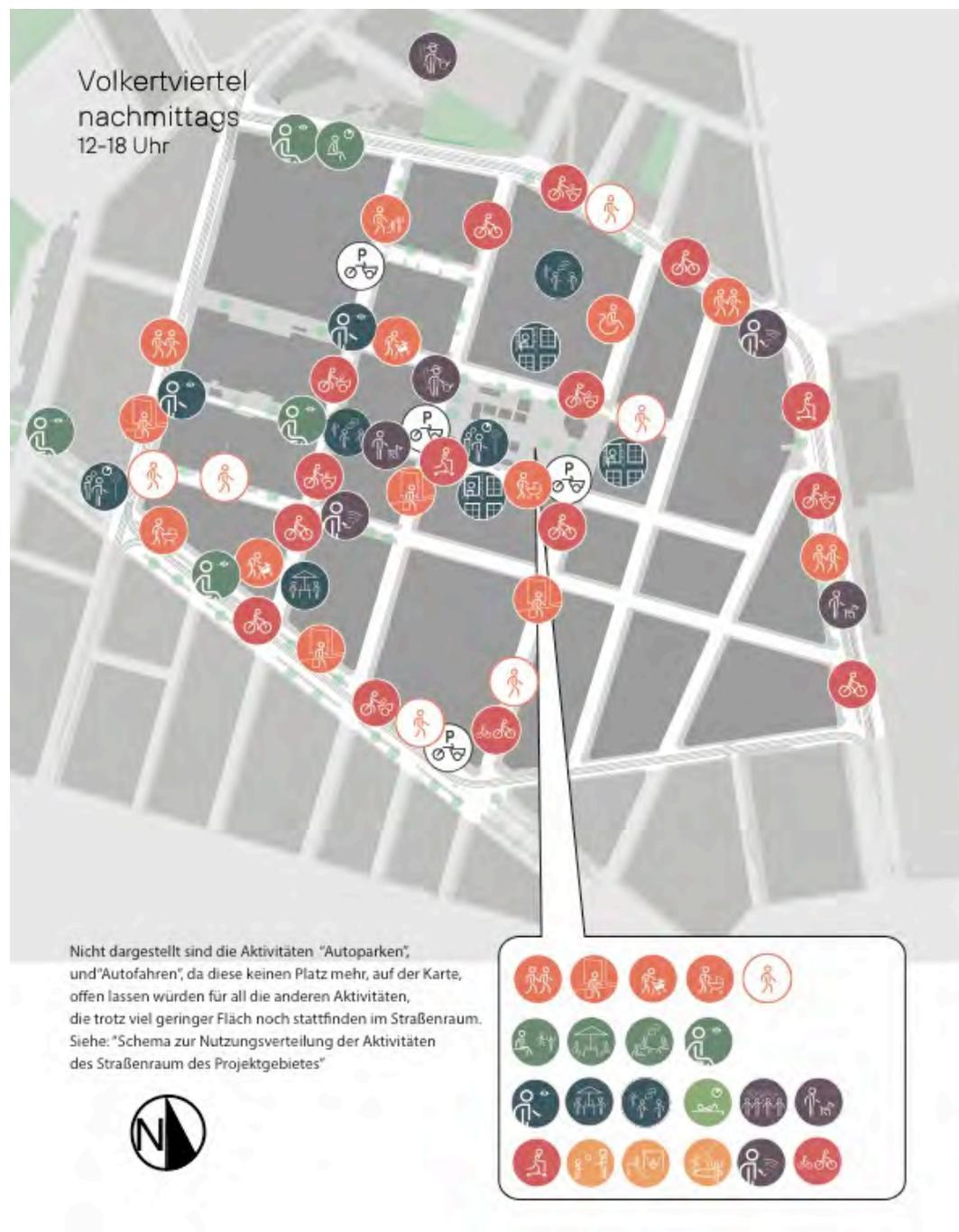


Abbildung 4: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 12 bis 18 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))

Auch spät am Abend bleibt der „Hauptplatz“ gut besucht. Das Publikum ist ein älteres und die Aktivitäten bleiben ähnlich divers wie nachmittags. Menschen, die zu diesen Zeiten den öffentlichen Raum nutzen, verweilen meist über eine noch längere Zeitspanne als die Nutzer*innen am Nachmittag. Auch wenn das Zentrum klar am stärksten besiedelt bleibt, verteilen sich die Nutzungen des Raums etwas gleichmäßiger im Viertel – überall dorthin, wo Bänke, Fensterbretter oder Stiegen Gelegenheiten (Raumqualitäten) für ein längeres Verweilen bieten.



Abbildung 5: Verteilung der Aktivitäten im Volkertviertel von 18 bis 22 Uhr während des Untersuchungszeitraums (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))

Die folgende Darstellung zeigt einen schematischen Schnitt durch den „Parkraum“. Alle Aktivitäten, die sich im Straßenraum ereignen, werden an dem Ort im Straßenquerschnitt dargestellt, an dem sie beobachtet wurden. Ihre Größe zeigt den Anteil an, den diese Aktivität im Verhältnis einnimmt. Hierdurch wird klar sichtbar, dass das Abstellen des privaten PKW eindeutig den meisten Platz einnimmt. Der Typ des „Parkraums“ zieht sich durch alle Gassen des Volkertviertels.

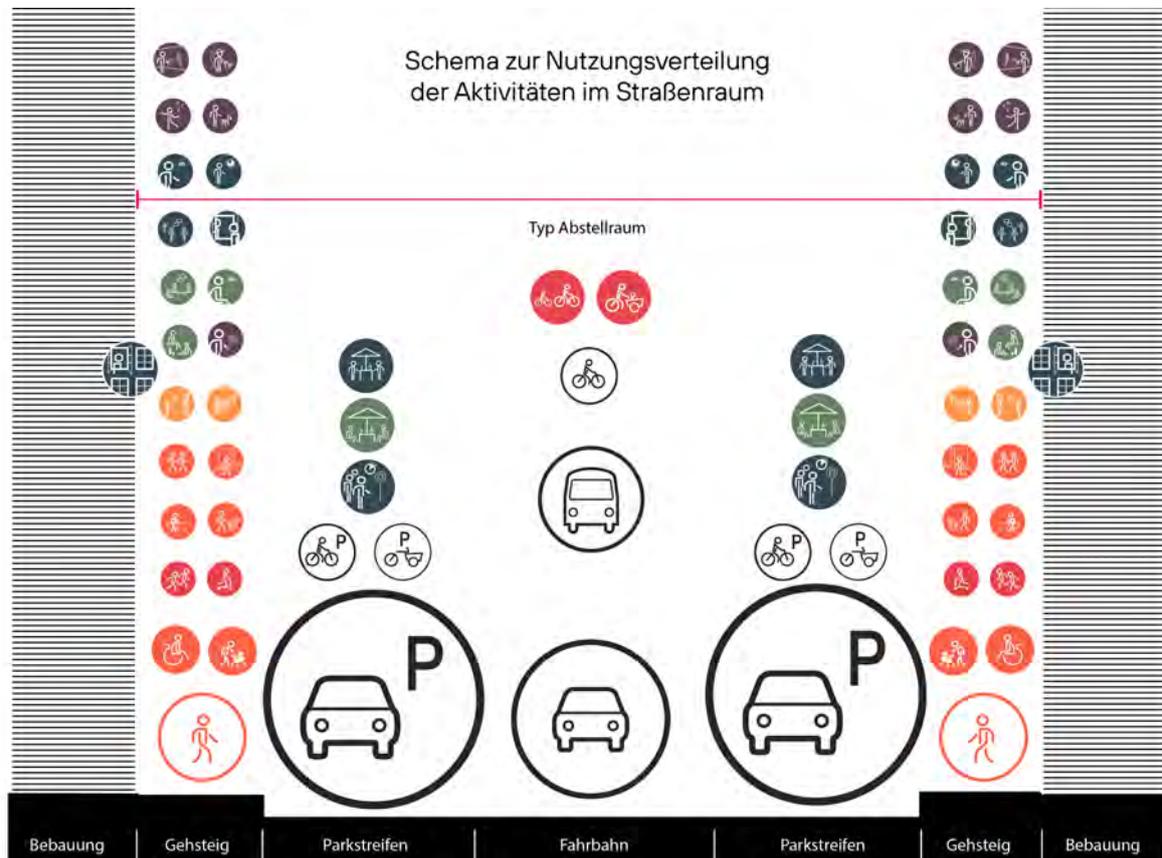


Abbildung 6: Schematischer Schnitt zur Nutzungsverteilung der Aktivitäten des Straßenraums des Projektgebiets für den Raumtyp „Parkraum“ (Quelle: FL/Mali. Symbole auf Basis Licka, Furchtlehner und Stauber (2017))

3.5. Interpretation der Ergebnisse

3.5.1. Interpretation der Ergebnisse spezifisch für das Planungsgebiet Volkertviertel

Die Untersuchung der Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet und der Frage, wie diese durch Verkehr/Mobilität und Hitzeinseln beeinflusst wird, war Hauptziel der sozialräumlichen Bestandsanalyse. In dieser Analyse wurden sechs hauptsächliche Sozialräume im Planungsgebiet identifiziert: **„Hauptplatz“**, **„Parkraum“**, **„Ringstraße“**, **„Hauptstraße“**, **„Innenhöfe“** sowie **„Grün- und Schattenflecken“** (siehe Abbildung 15).

„Hauptplatz“

Dieses Teilgebiet entspricht dem Volkertplatz. Er ist lokaler Treffpunkt und konsumzwangfreier Aufenthaltsort für Bewohner*innen. Als soziale Infrastruktur im Grätzl ermöglicht er das Verweilen und die Pflege persönlicher Kontakte. Dadurch leistet dieser Raum einen wesentlichen Beitrag zur sozialen Integration und Reproduktion im Volkertviertel. Ohne den „Hauptplatz“ gäbe es kaum öffentliches Sozialleben im Planungsgebiet.

„Parkraum“

In diesem Teilgebiet ist der ruhende Verkehr die dominante Flächennutzung. Abgesehen von parkenden Autos waren andere, wenig beobachtete verweilende Nutzungen das Zigaretten rauchen und kurzes Plaudern mit Nachbarn vor der Haustür.

„Ringstraße“

Dieses Teilgebiet wird definiert durch die Straßenabschnitte von Am Tabor, Taborstraße, Heinestraße, Mühlfeldgasse und Nordbahnstraße, die die Ränder des Planungsgebiets bilden. Die „Ringstraße“ hat eine wichtige Verkehrsfunktion: als Umfahrung und als Ein- und Ausfahrt in das/aus dem Planungsgebiet für den motorisierten und zum Teil auch öffentlichen Verkehr. Die Geschäfte, Lokale und Hotels (v. a. in der Heinestraße) entlang der „Ringstraße“ zeigen eine Konzentration wirtschaftlicher Funktionen von Handel, Gastronomie und Tourismus.

„Hauptstraße“

Dieses Teilgebiet folgt dem Straßenverlauf der Buslinie 5B (Rueppgasse – Volkertplatz – Pazmanitengasse) und hat eine Doppelfunktion von Verkehr und Konsum. Als eine Achse des öffentlichen Verkehrs und mit einer Konzentration gewerblicher Nutzungen bildet sie den markantesten Straßenraum des Grätzls aus.

„Grün- und Schattenflecken“

Dieses Teilgebiet bietet mit seiner grünen Infrastruktur Menschen und Tieren Raum für Erholung sowie Schutz vor Sonne und Hitze. Dazu gehören im Planungsgebiet Teile des Volkertplatzes, der Heinestraße und von Am Tabor.

„Innenhöfe“

Dieses Teilgebiet umfasst viele Innenhöfe des Pilotgebiets. Sie verbinden Innenbereiche mit Außenbereichen als Schnittstellen zwischen semiprivaten und öffentlichen Räumen. Viele werden einerseits als Abstellplatz für Autos und Fahrräder genutzt, aber auch als Aufenthaltsort und Treffpunkt, wenn die Bedingungen (z. B. Begrünung und ausreichend Platz) es ermöglichen.

Beobachtungen zur Raumnutzung

Der Aufenthalt im öffentlichen Raum konzentriert sich vor allem auf den „Hauptplatz“ des Planungsgebiets. Hier spielt sich eindeutig am meisten „Straßenleben“ im Volkertviertel ab. Kinder und Jugendliche, Familien und Wohnungslose, Alteingesessene und Zugezogene, je nach Tageszeit und manchmal je nach Geschlecht bzw. Alter. Das ganze Grätzl trifft sich hier am östlichen und unbebauten Teilbereich des Volkertplatzes. Diese Konzentration an verschiedenen Nutzer*innen, Nutzungen und Nutzungsinteressen führt zu einem hohen Nutzungsdruck auf den Freiraum und zu gelegentlichen Nutzungskonflikten.

Der Aufenthalt von Menschen im „Parkraum“ ist sporadisch und anekdotisch. Hier wird der Raum von Autos dominiert. Der ruhende Verkehr ist die dominante Flächennutzung in diesem Teil des Pilotgebiets. Der motorisierte Verkehr fährt mit relativ niedriger Geschwindigkeit und der Durchzugsverkehr ist gering. Hier besteht ein signifikantes Potenzial für eine Umgestaltung der Straßenzüge zum Freiraum.

Die Aufenthaltsqualität im Planungsgebiet ist auch durch viele leicht zu erhitzende Boden- und Fassadenflächen beeinträchtigt. Aufgrund fehlender grüner und blauer Infrastruktur sind die Aufenthaltsbereiche im Sommer nur bedingt zum Verweilen geeignet. So sind die Sitzbänke am Volkertplatz während starker Sonneneinstrahlung weniger stark genutzt, bzw. einige wenige beschattete Sitzplätze am Volkertplatz reichen nicht für alle Besucher*innen und Nutzer*innen und werden vorwiegend von Männern besetzt. Die gut entwickelten Baumpflanzungen entlang der Heinestraße schützen demgegenüber vor allem parkende Autos vor der Sonne. Ein wertvolles Potenzial für den Aufenthalt im öffentlichen Raum bleibt hier unrealisiert. Ein Brunnen am Volkertplatz ist im Planungsgebiet die einzige Möglichkeiten sich zu erfrischen oder abzukühlen.

Im Planungsgebiet sind bereits einige räumliche Charakteristika als Veränderungspotenziale hin zu einem Superblock feststellbar. So gibt es stellenweise lebendige und diverse Nutzungen des öffentlichen Raums. Verschiedene Gruppen nehmen die unterschiedlichen Räume im Planungsgebiet für Nutzungen in Anspruch. Der dominante ruhende Verkehr sowie die zum Teil karge Straßenlandschaft verhindern derzeit noch eine durchgehende Nutzung der öffentlichen Straßenräume in weiten Teilen des Planungsgebiets. So ist das Planungsgebiet noch nicht als eine räumliche Einheit (Superblock) wahrnehmbar und nutzbar. Temporäre Interventionen mit Methoden von Placemaking oder Tactical Urbanism würden gute Ansatzpunkte bieten, um die Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Raums nachhaltig zu ändern.

Abschließend gibt es im Planungsgebiet Anzeichen eines noch langsam fortschreitenden, aber bereits anlaufenden Gentrifizierungsprozesses (Pionierphase). Alteingesessene des Volkertviertels, also Arbeiter*innen bzw. ehemalige Gastarbeiter*innen aus z. B. der Türkei oder Ex-Jugoslawien, treffen auf Zugezogene mit höherem sozioökonomischen und soziokulturellen Kapital. Die Entwicklung eines Superblocks im Volkertviertel sollte diese Veränderungsprozesse im Quartier berücksichtigen, um Stadträume zu schaffen, die von allen Bewohner*innen genutzt werden können. Die Errichtung konsumzwangfreier Räume ist hier von großer Bedeutung.

3.5.2 Reflexion zur Anwendung der Methodik im Kontext von Superblock-Projekten

Aufgrund der im Rahmen des Pilotprojektes begrenzten zeitlichen und personellen Ressourcen konnte für dieses Gebiet keine ausführliche FSRA durchgeführt werden. Trotzdem bestand der Mehrwert dieser sozialräumlichen Bestandsanalyse zum einen in der Erhebung einer Momentaufnahme des sozialen Lebens im öffentlichen Raum des Volkertviertels vor seiner vorgesehenen Entwicklung zum Supergrätzl, zum anderen in der Erhebung der sozialräumlichen Potenziale für diese Entwicklung. Funktions- und Sozialraumanalysen sind in Wien fester Bestandteil von strategischen Planungsvorhaben. So sollte es auch für die Gestaltung zukünftiger Superblocks/Supergrätzl sein.

Basierend auf den Erfahrungen dieser Studie bekräftigen wir die Bedeutung einer gendersensiblen Perspektive für die Planung der (Sozialraum-)Analyse sowie der Erhebung und Auswertung der Daten. Ausgangspunkt dafür ist die Bedeutung von Sorgearbeit im lokalen sozialen Leben und der Alltagsökonomie für die Erhaltung und das Wohlergehen einer Nachbarschaft, die sich in einen Superblock verwandeln soll.

Zukünftige analytische Vorhaben sollten außerdem erkenntnistheoretische Innovationen besser in die angewandte planungsorientierte, sozialräumliche Forschung einbauen, wie z. B. die relationale Raumtheorie und die Akteur-Netzwerk-Theorie jeweils aus der Raumsoziologie und der Wissenschafts- und Technikforschung. Dadurch könnte ein besseres Verständnis der sozialräumlichen Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen Menschen und nichtmenschlichen Agenten (Tiere, Pflanzen, technische Artefakte, wie z. B. Gebäude, Stadtmobiliar, aber auch institutionelle Prozedere, wie z. B. kooperative und Beteiligungsverfahren) in die Konstitution von Sozialräumen einfließen.

Diese theoretische Innovation könnten helfen, die raumkonstituierenden, nichtmenschlichen sozialen Agenten, wie ruhenden Verkehr, Hitzeeinseln, Placemaking und Tactical Urbanism, die im großen Maße relevant für Superblocks sind, besser verständlich zu machen. Somit würde ein qualitativeres Herangehen an eventuelle Lösungen ermöglicht.

Anhang 3

Verkehrliche Bestandsanalyse

Erstellt durch:

TU Wien Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Projektteam: DI Dr. Harald Frey, DI Ulrich Leth, DIⁱⁿ Barbara Laa, DI Fabian Sandholzer

Inhaltsverzeichnis

1. BESCHREIBUNG DER VERKEHRSORGANISATION	42. VERKEHRSMITTELWAHL	53. FUßVERKEHR	73.1.	
GEHSTEIGBREITEN	73.2. GEHSTEIGVORZIEHUNGEN UND QUERUNGSHILFEN	74. RADVERKEHR	94.1.	
HAUPTRADVERKEHRSNETZ	94.2. LOKALE ERSCHLIEßUNG	104.3. RADABSTELLANLAGEN	115.	
ÖFFENTLICHER VERKEHR	126. MOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR	136.1. FLIEßVERKEHR	136.2.	
PARKRAUM	147. SHARING-ANGEBOTE	157.1. CARSHARING	167.2. CITYBIKE	167.3.
MIKROMOBILITÄT – SCOOTER	168. SCHWERVERKEHR & LIEFERVERKEHR	169. SCHULWEGE	1710.	
VERKEHRSSICHERHEIT	18			

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsorganisation Bestand (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und Kartierung)	4
Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Wohnbezirk der Befragten in den Jahren 2015–2019; Angabe der gewählten Verkehrsmittel in Prozent (Quelle: Heller (2021) im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung)	6
Abbildung 3: Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk, Vergleich 2010–2014 mit 2015–2019) (Quelle: Heller (2021) im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung)	6
Abbildung 4: Darstellung der Gehsteigbreiten größer (grün) und kleiner (rot) als 2 Meter (Stand 2016); Datenquelle: Stadt Wien (https://data.wien.gv.at)	7
Abbildung 5: Plandarstellung des Hauptradverkehrsnetzes der Stadt Wien (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (https://data.wien.gv.at)	9
Abbildung 6: Plandarstellung der Anlagearten für den Radverkehr (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (https://data.wien.gv.at)	10
Abbildung 7: Plandarstellung des Hauptradverkehrsnetzes der Stadt Wien inkl. eigener Ergänzungen (orange) (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (https://data.wien.gv.at)	11
Abbildung 8: Analyse der Stellplatzflächen im Pilotgebiet (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK und eigenen Erhebungen)	15
Abbildung 9: Schulwegplan für die Volksschule Darwingasse, o. J. (Quelle: AUVA/MA 46)	17
Abbildung 10: Schulwegplan für die Volksschule Vereinsgasse, o. J. (Quelle: AUVA/MA 46)	18
Abbildung 11: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Volkertviertel 2013–2020 (Quelle: Statistik Austria, Verkehrsunfallkarte)	19

1. Beschreibung der Verkehrsorganisation

Das Volkertviertel ist hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs sehr gut erschlossen. Neben dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Praterstern, der vom Volkertplatz innerhalb von 10 Gehminuten erreichbar ist und Anschluss an die Schnellbahnlagen S1, S2, S3, S4 und S7 sowie an die U-Bahnlagen U1 und U2 und die Buslagen 80A und 82A bietet, finden sich Haltestellen der StraÙenbahnlagen 2 (Ottakringer StraÙe – Ring – Friedrich-Engels-Platz), 5 (Westbahnhof – Franz-Josefs-Bahnhof – Praterstern) und O (RaxstraÙe/Rudolfshügelgasse – Rennweg – Bruno-Marek-Allee) sowie der Buslinie 5B (Nestroyplatz – Dresdner StraÙe – GriegstraÙe) unmittelbar im Planungsgebiet bzw. an dessen Rand.

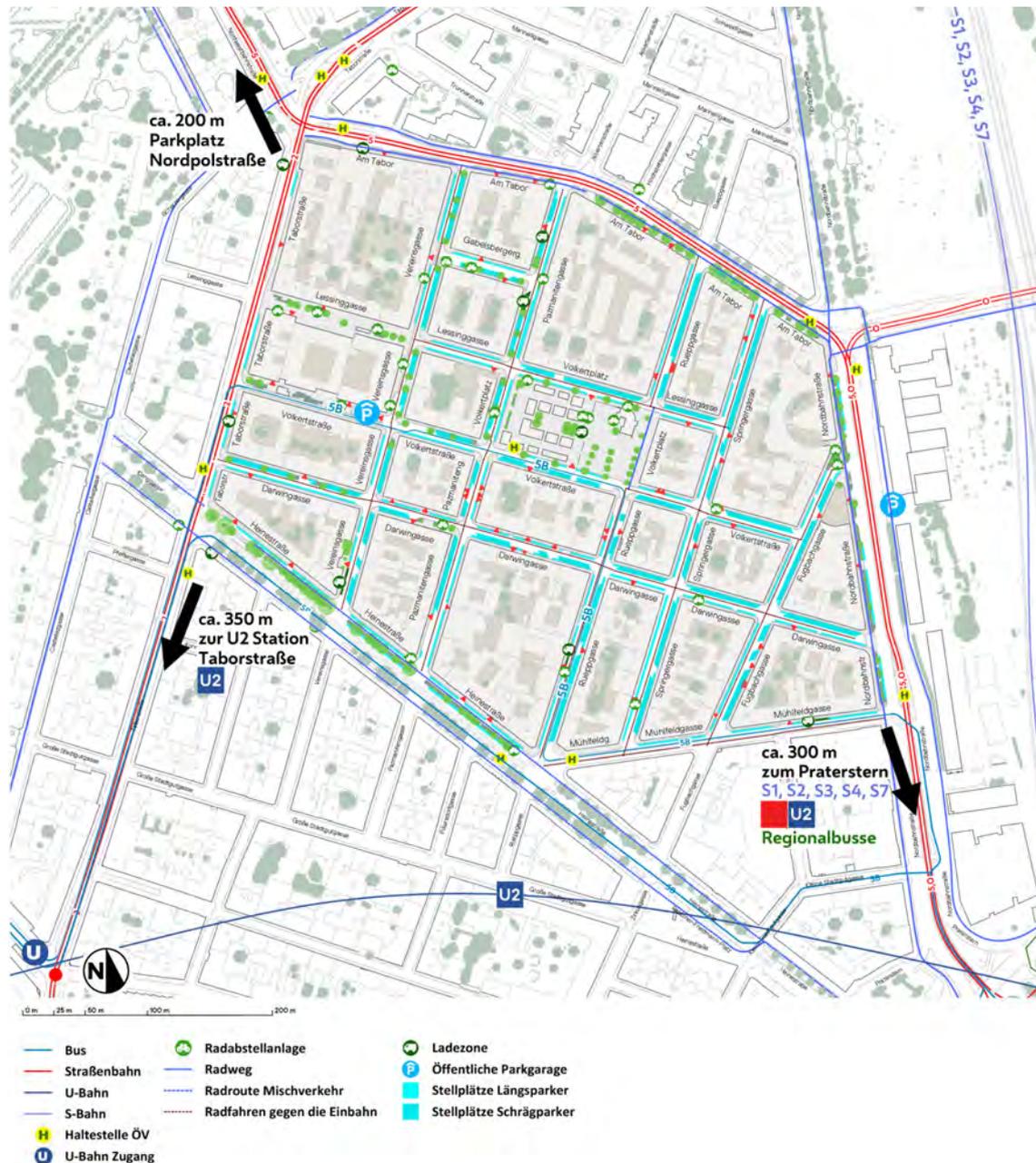


Abbildung 1: Verkehrsorganisation Bestand (Quelle: FL/Wieser auf Basis MZK der Stadt Wien und Kartierung)

Das Volkertviertel wird vom Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien umfasst. Radverkehrsanlagen verlaufen in der Nordbahnstraße, Am Tabor, in den Nebenfahrbahnen der Heinestraße sowie – etwas außerhalb des Planungsgebiets – in der Scherzer- bzw. Castellezgasse. Die lokale Erreichbarkeit ist durch flächendeckende Einbahnöffnungen für den Radverkehr optimal gegeben.

Der im Inneren autofreie Volkertplatz stellt das Grätzlzentrum dar. Der Fußverkehr findet im Planungsgebiet großteils ausreichend breite Gehsteige vor, jedoch sind erst ca. die Hälfte aller möglichen Gehsteigvorziehungen in den Kreuzungsbereichen umgesetzt. Eine durch Schutzwege bzw. Verkehrslichtsignalanlagen gesicherte Querung der Randstraßen ist nur an den sechs Eckpunkten des Planungsgebiets möglich.

Für motorisierte Verkehrsmittel wird das Planungsgebiet über innerstädtische Verkehrswege (Taborstraße, Am Tabor, Nordbahnstraße) zum Donaukanal und weiter zur A23 bzw. über die Nordbahnstraße Richtung Praterstern und Reichsbrücke zur A22 an das Fernstraßennetz angebunden.

Der KFZ-Bestand im Volkertviertel beträgt (per 1.1.2020) 1.633 Privat-PKW und 147 Firmen-PKW. Damit besitzen durchschnittlich ca. 25 % der Einwohner*innen und ca. die Hälfte der Haushalte ein KFZ. Diese Werte liegen unter dem Bezirksschnitt und deutlich unter dem Wiener Durchschnitt.

Tabelle 1: KFZ-Bestand per 1. Jänner 2020 (Privatautos & Firmenautos) (Quelle: Bevölkerungsevidenz der Stadt Wien, Stichtag 1. Jänner 2020)

Kennzahl	Wert Volkertviertel (Planungsgebiet)
Bestand Privatautos [PKW-Zulassungen privat]	1.633
Bestand Firmenautos [PKW-Zulassungen juristische Personen]	147
Motorisierungsgrad privat [Privat-PKW/1.000 Personen]	23,3
Motorisierungsgrad insgesamt [Privat-PKW & Firmen-PKW/1.000 Personen]	25,4
PKW pro Haushalt (nur Privatautos) [Durchschnitt Privat-PKW/Haushalt]	0,49
PKW pro Haushalt (inkl. Firmenautos) [Durchschnitt Privat-PKW & Firmen-PKW/Haushalt]	0,53

2. Verkehrsmittelwahl

Eine vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung in den Jahren 2015–2019¹ lässt eine Detaillierung des Modal Split (fast) auf Bezirksebene zu. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im 2. Bezirk ist demnach mit 44 % am zweithöchsten in ganz Wien. Der Anteil der Fuß- und Radwege ist mit 30 % bzw. 10 % jedoch im unteren Bereich der Innenbezirke (Abb. 2). Für eine genauere Analyse der Verkehrsmittelwahl im Volkertviertel wäre eine Anrainer*innenbefragung notwendig.

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008588.pdf>

Im Vergleich zum vorangehenden Analysezeitraum 2010–2014² hat sich der Anteil des Rad- und öffentlichen Verkehrs signifikant erhöht, der Anteil von PKW als Fahrer*in bzw. der Anteil von Fahrten mit motorisiertem Zweirad hat sich verringert (Abb. 3).

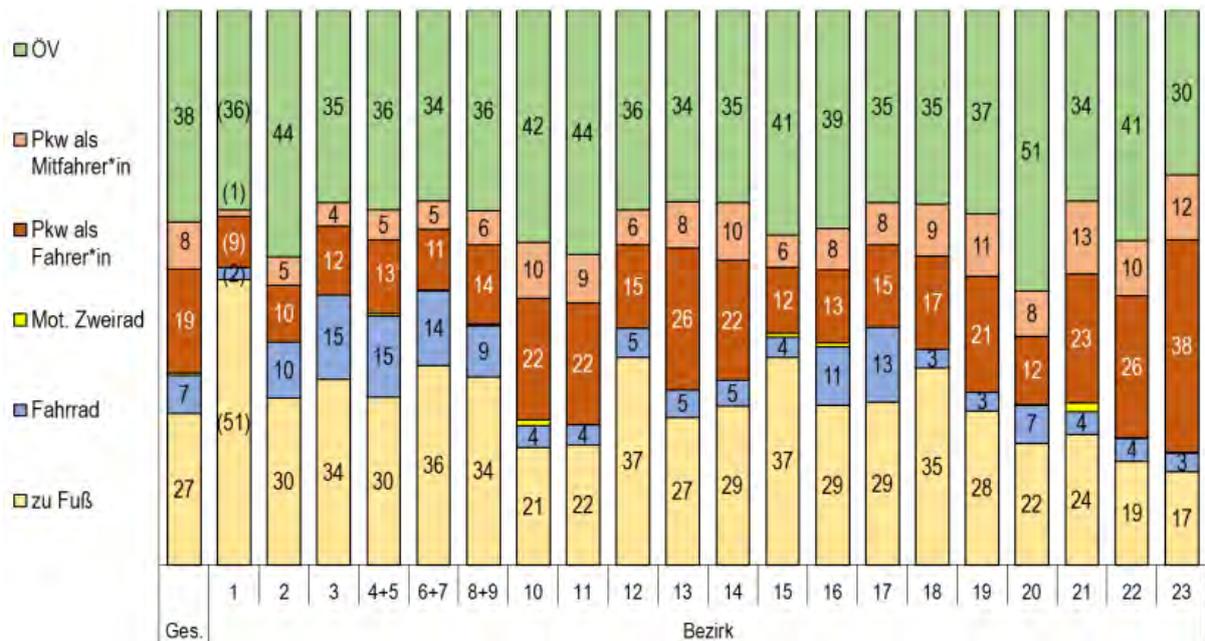


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Wohnbezirk der Befragten in den Jahren 2015–2019; Angabe der gewählten Verkehrsmittel in Prozent (Quelle: Heller (2021) im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung)

	Ges.	1	2	3	4+5	6+7	8+9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
zu Fuß	○	↑	○	↓	↓	○	○	↓	○	↑	↑	↑	○	○	○	↑	↑	○	○	↓	○
Fahrrad	↑	○	↑	↑	○	↑	↓	↑	○	↑	○	○	↓	↑	↑	○	↓	↑	○	↓	○
Mot. Zweirad	○	○	↓	○	○	↓	○	↑	↓	○	○	↓	↑	↑	○	○	○	○	↑	↓	○
Pkw als Fahrer*in	↓	↑	↓	○	↑	↑	↑	○	↓	○	○	○	○	↓	↓	↓	○	○	↓	○	↓
Pkw als Mitfahrer*in	○	○	○	○	○	↓	○	↑	○	○	↓	↓	○	↑	○	○	○	↑	↑	○	↓
ÖV	○	↓	↑	○	○	○	○	○	↑	↓	○	○	○	↓	○	○	○	○	○	↑	↑

Abbildung 3: Statistisch signifikante Veränderungen der genutzten Verkehrsmittel nach Wohnort (Bezirk, Vergleich 2010–2014 mit 2015–2019) (Quelle: Heller (2021) im Auftrag der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung)

² <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008453a.pdf>

3. Fußverkehr

Die Bedingungen fürs Zufußgehen im Grätzl hängen maßgeblich von den baulichen Gegebenheiten ab. Als Qualitätskriterien können Gehsteigbreiten, Gehsteigvorziehungen (für Sichtbeziehungen) sowie Querungshilfen (Schutzwege, Ampeln) herangezogen werden.

3.1. Gehsteigbreiten

Die Gehsteigbreiten wurden anhand des OGD-Datensatzes „Gehsteigbreiten 2016 Wien“³ ausgewertet. Die Analyse zeigt ein positives Bild im Volkertviertel. Der Großteil der Gehsteige ist 2 Meter breit oder breiter – die 2 Meter stellen die Regelgehsteigbreite lt. RVS 03.02.12 Fußverkehr dar. Vorwiegend in der Springergasse zwischen Mühlfeldgasse und Darwingasse auf Seite der ungeraden Hausnummern und in der Darwingasse zwischen Nordbahnstraße und Fugbachgasse auf Seite der ungeraden Hausnummern sind Gehsteigbreiten unter 2 Meter zu finden, vereinzelt auch an anderen Stellen (vgl. rote Strecken in der Abb. 4).

In der Kartendarstellung nicht berücksichtigt sind teilweise erhebliche Einschränkungen der Brutto-Gehsteigbreite (also zwischen Fassade und Gehsteigkante) durch Verkehrszeichensteher, Ampel- und Lichtmasten, Mistkübel, Zeitungsständer, Hydranten, Strom- und Postkästen, aber auch durch den Überhang von schräg parkenden KFZ.



Abbildung 4: Darstellung der Gehsteigbreiten größer (grün) und kleiner (rot) als 2 Meter (Stand 2016); Datenquelle: Stadt Wien (<https://data.wien.gv.at>)

3.2. Gehsteigvorziehungen und Querungshilfen

Gehsteigvorziehungen tragen entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Durch Freihalten der Kreuzungsbereiche von parkenden KFZ werden die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen verbessert. Gleichzeitig verringern Gehsteigvorziehungen den Abbiegeradius und damit die Abbiegegeschwindigkeit der Fahrzeuge, wodurch sich die

³ <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/gehsteigbreiten-2016-wien>

Aufmerksamkeit im Kreuzungsbereich erhöht. Für Fußgänger*innen reduzieren Gehsteigvorziehungen die Querungslänge, wodurch sie für kürzere Zeit dem KFZ-Verkehr ausgesetzt sind. Eine flächendeckende Umsetzung von Gehsteigvorziehungen ist deshalb anzustreben und wird üblicherweise im Zuge von notwendigen Belags- oder Einbautenarbeiten nachgezogen.

Im Volkertviertel sind circa die Hälfte (87 von 172, also 50,6 %; Stand Juni 2020, vor Umbau Am Tabor, Volkertstraße u. Lessinggasse) aller möglichen Gehsteigvorziehungen umgesetzt, das heißt, es besteht noch deutliches Potenzial für eine Verbesserung der Bedingungen für das Zufußgehen.

	Nordbahnstraße	Taborstraße	Rueppgasse	Am Tabor	Vereinsgasse	Lessinggasse	Volkertstraße	Darwingasse	Pazmanitengasse	Gabelsberggasse	Springergasse	Fugbachgasse	Mühlfeldgasse	Heinestraße
Nordbahnstraße	x	x	x	x	x	x	x	2/4	x	x	x	4/4	2/2	x
Taborstraße	x	x	x	2/2	x	1/1	2/2	4/4	x	x	x	x	x	1/2
Rueppgasse	x	x	x	3/4	x	6/6	6/6	0/8	x	x	x	x	3/3	x
Am Tabor	x	2/2	3/4	x	2/4	x	x	x	x	0/4	2/4	x	x	x
Vereinsgasse	x	x	x	2/4	x	6/6	5/6	4/8	x	6/6	x	x	x	6/6
Lessinggasse	x	1/1	6/6	x	6/6	x	x	x	4/8	x	0/6	x	x	x
Volkertstraße	x	2/2	6/6	x	5/6	x	x	x	8/8	x	0/8	0/6	x	x
Darwingasse	2/4	4/4	0/8	x	4/8	x	x	x	4/8	x	0/8	0/8	x	x
Pazmanitengasse	x	x	x	x	x	4/8	8/8	4/8	x	3/6	x	x	x	0/6
Gabelsberggasse	x	x	x	0/4	6/6	x	x	x	3/6	x	x	x	x	x
Springergasse	x	x	x	2/4	x	0/6	0/8	0/8	x	x	x	x	1/3	x
Fugbachgasse	4/4	x	x	x	x	x	0/6	0/8	x	x	x	x	0/4	x
Mühlfeldgasse	2/2	x	3/3	x	x	x	x	x	x	x	1/3	0/4	x	x
Heinestraße	x	1/2	x	x	6/6	x	x	x	0/6	x	x	x	x	x
Summe	8/10	10/11	18/27	9/18	29/36	17/27	21/38	14/48	19/36	9/16	3/29	4/22	6/12	7/14

Schutzwege (Zebrastreifen) dienen dazu, Zufußgehenden eine geschützte Querung der Fahrbahn zu ermöglichen. Sie können ampelgeregelt oder nicht ampelgeregelt sein. Im Regelfall sind in Tempo-30-Zonen keine Schutzwege notwendig; Ausnahmen werden vor allem bei Schulwegen gemacht.

In der nachstehenden Auflistung sind alle Schutzwege im Volkertviertel und an dessen Rand sowie jene als Verbindung zu anderen Grätzln aufgelistet (Stand Juni 2019).

- Im Grätzl
 - 3x Pazmanitengasse # Darwingasse (Schulweg)
 - 3x Vereinsgasse # Darwingasse (Schulweg)
- Am Rand (Einfahrt ins Grätzl)
 - Rueppgasse # Mühlfeldgasse
- Verbindung zu angrenzenden Grätzln
 - Mühlfeldgasse # Nordbahnstraße über Nordbahnstraße (VLSA)
 - Mühlfeldgasse # Nordbahnstraße über Mühlfeldgasse (VLSA)
 - Mühlfeldgasse # Rueppgasse über Mühlfeldgasse
 - Heinestraße # Rueppgasse über Heinestraße
 - Taborstraße # Heinestraße über Taborstraße (VLSA)

- Taborstraße # Heinestraße über Heinestraße (VLSA)
- Taborstraße # Am Tabor über Taborstraße (VLSA)
- Taborstraße # Am Tabor über Am Tabor (VLSA)
- Pazmanitengasse # Am Tabor über Am Tabor
- Am Tabor # Nordbahnstraße über Am Tabor (VLSA)
- Am Tabor # Nordbahnstraße über Nordbahnstraße (VLSA)
- Nähe Fugbachgasse # Nordbahnstraße über Nordbahnstraße (VLSA)

Zur wirksamen Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker*innen im Kreuzungsbereich sind Schwellen bzw. Aufpflasterungen ein probates Mittel. Im Volkertviertel ist lediglich die Kreuzung Vereinsgasse # Gabelsberggasse (Schulvorplatz VS Vereinsgasse) aufgepflastert. Am Rande des Gebiets sind die Kreuzungen der Nordbahnstraße mit der Darwin- und Fußbachgasse aufgepflastert. Gerade an den Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem Gebiet haben solche Maßnahmen den Vorteil, dass sie eine Torwirkung schaffen.

4. Radverkehr

4.1. Hauptradverkehrsnetz

Vom Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien⁴ wird das Volkertviertel jeweils nur am Rand berührt (vgl. Abb. 5): Es verläuft in der Nordbahnstraße, Am Tabor (in der Abbildung noch als Lücke eingetragen), in den Nebenfahrbahnen der Heinestraße sowie – etwas außerhalb des Projektgebiets – in der Scherzer- bzw. Castellezgasse.



Abbildung 5: Plandarstellung des Hauptradverkehrsnetzes der Stadt Wien (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (<https://data.wien.gv.at>)

⁴ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/hauptnetz.html>

Die Radverbindungen in der Nordbahnstraße auf Seite der geraden Hausnummern, seit September 2020 auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite, sind als baulich getrennte Zweirichtungsradwege ausgeführt. Am Tabor wurden in der zweiten Jahreshälfte 2020 an beiden Straßenseiten verlaufende geschützte Einrichtungradwege („protected bikelanes“) errichtet. In den Nebenfahrbahnen der Heinestraße wird das Hauptradverkehrsnetz als Radroute geführt, teilweise jedoch aufgrund der schlechten Fahrbahnqualität nicht angenommen.

4.2. Lokale Erschließung

Die lokale Erreichbarkeit im Volkertviertel ist durch flächendeckende Einbahnöffnungen für den Radverkehr optimal gegeben (vgl. Abb. 6).



Abbildung 6: Plandarstellung der Anlagearten für den Radverkehr (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (<https://data.wien.gv.at>)

Ergänzend zum Hauptradverkehrsnetz der Stadt Wien laufen wichtige Radverkehrsachsen über die Zirkusgasse/Fugbachgasse bzw. über die Pazmanitengasse/Alliiertenstraße (vgl. neue Querung über Am Tabor) (vgl. Abb. 7). Deren Wichtigkeit ergibt sich unter anderem aus der zunehmenden Bebauung des Nordbahnhofviertels und dessen Anschluss in Richtung Stadtzentrum über die zwei Bahnunterführungen Am Tabor und Taborstraße. Mit der zukünftigen Bebauung des Nordwestbahnhofs wird die Bedeutung dieser Routen – mangels sicherer Radinfrastruktur auf der Taborstraße – noch weiter zunehmen.



Abbildung 7: Plandarstellung des Hauptradverkehrsnetzes der Stadt Wien inkl. eigener Ergänzungen (orange) (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (<https://data.wien.gv.at>)

4.3. Radabstellanlagen

Neben der Infrastruktur für den Radfließverkehr sind Radabstellanlagen von essenzieller Bedeutung für die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel. An vielen Quell- und Zielorten steht keine Indoor-Abstellmöglichkeit (Fahrradraum) zur Verfügung, weshalb eine flächendeckende Ausrüstung des öffentlichen Raums mit Radabstellanlagen wichtig ist. Je nach Aufenthaltsdauer werden nur wenige Meter bis etliche Meter vom Abstellort zum Zielort in Kauf genommen. Ist keine Radabstellanlage vorhanden, werden Verkehrszeichensteher, Baumschutzbügel und Ähnliches zum behelfsmäßigen Anschließen des Fahrrads verwendet, teilweise unter Einschränkung des Fußverkehrs.

In Abbildung 22 ist die Abdeckung des Volkertviertels mit öffentlichen Radabstellanlagen dargestellt. Unter anderem die Darwingasse, Rueppgasse und Springergasse weisen noch deutliche Lücken in der flächendeckenden Erschließung auf. Besonders Kreuzungsbereiche eignen sich für das Anbringen von Radbügeln, da somit gleichzeitig die Sichtbeziehungen auf Gehsteigvorziehungen freigehalten werden können.



Abbildung 22: Plandarstellung des Radabstellanlagen (Stand 05/2021); Datenquelle: Stadt Wien (ViennaGIS⁵)

5. Öffentlicher Verkehr

Das Volkertviertel ist hinsichtlich des öffentlichen Verkehrs sehr gut erschlossen. Neben dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Praterstern, der vom Volkertplatz innerhalb von 10 Gehminuten erreichbar ist und Anschluss an die Schnellbahnlinien S1, S2, S3, S4 und S7 sowie an die U-Bahnlinien U1 und U2 und die Buslinien 80A und 82A bietet, verlaufen drei Straßenbahnlinien am Rande des Untersuchungsgebiets: Die Linie 2 tangiert das Volkertviertel in der Taborstraße auf ihrem Weg zwischen Schwedenplatz und Friedrich-Engels-Platz, Am Tabor verkehrt die Linie 5 aus Richtung Friedensbrücke zur Umkehrschleife am Praterstern, und die Linie O verbindet den 3. Bezirk via Nordbahnstraße mit dem Nordbahnviertel. Die Buslinie 5B verkehrt zwischen Bahnhof Heiligenstadt und Praterstern und erschließt mit der Station Volkertplatz auch das Innere des Untersuchungsgebiets. Insgesamt befinden sich sechs Stationen des öffentlichen Verkehrs unmittelbar im Volkertviertel oder an dessen Rand: Taborstraße/Heinestraße (2, 5B), Am Tabor (2, 5), Nordbahnstraße (5, O), Mühlfeldgasse (5, O), Rueppgasse (5B), Volkertplatz (5B).

Die fußläufige Verbindung zum Praterstern ist von den großen Verkehrsachsen Heinestraße und Nordbahnstraße geprägt sowie von der Dimensionierung der KFZ-Flächen am Praterstern selbst und den resultierenden Querungslängen und Ampelphasen. Die Haltestellen Nordbahnstraße Richtung Norden, Mühlfeldgasse und Am Tabor sind als Mittelhaltestellen ausgeführt, das heißt, mindestens eine Fahrspur muss zur Erreichung der Haltestelle gequert werden. Die Haltestelle Taborstraße/Heinestraße der Linie 2 Richtung Zentrum sowie die Haltestelle Nordbahnstraße der Linie 5 Richtung Praterstern sind als überfahrbare Kaphaltestellen ausgeführt, das heißt, der Einstiegsbereich der Fahrgäste wird von KFZ befahren, was zu Konfliktsituationen führen kann

⁵ www.wien.gv.at/viennagis/

(einerseits beim Vorbeifahren von KFZ während des Fahrgastwechsels, andererseits bei beginnendem Fahrgastwechsel, wenn KFZ bereits am Kap an der Ampel stehen). Die 5B-Haltestellen Volkertplatz und Rueppgasse sind als Kaphaltestellen ausgeführt, wobei der Bus vor allem bei letzterer oft in der Haltestelle überholt wird, was beim unmittelbar folgenden Schutzweg zu Konflikt- und Gefahrensituationen führt.

6. Motorisierter Individualverkehr

6.1. Fließverkehr

Die Straßenhierarchie im Volkertviertel ist – zumindest planlich – klar vorgegeben: Die umgrenzenden Straßenzüge Taborstraße, Am Tabor, Nordbahnstraße, Mühlfeldgasse und Heinestraße sind Landesstraßen, alle Straßen im Untersuchungsgebiet Gemeindestraßen. Der Durchzugsverkehr sollte also am Rand gebündelt sein. Tatsächlich wird aber z. B. der KFZ-Verkehr von der äußeren Taborstraße in die Heinestraße explizit durch das Volkertviertel geleitet (Darwingasse – Vereinsgasse), vermutlich zur Erhöhung der (KFZ-)Leistungsfähigkeit der Kreuzung Taborstraße # Heinestraße. Dass dort auch Schulwege zu den Schulen in der Vereinsgasse und Darwingasse verlaufen, macht die Situation entsprechend problematisch.

Darwingasse, Volkertstraße und Springergasse sind darüber hinaus auch jene Straßenzüge, die geradlinig als Einbahnen durch das Volkertviertel führen und somit besonders attraktiv als KFZ-Schleichwege sind. Durch die Einrichtung einer Fußgängerzone in der Lessinggasse wurde bereits die Ampelumfahrung der Kreuzung Taborstraße # Am Tabor über Lessinggasse – Vereinsgasse unterbunden.

Innerhalb des gesamten Volkertviertels gilt eine Tempo-30-Beschränkung, die seit November 2020 auch die Randstraßen Heinestraße und Mühlfeldgasse umfasst. Die Einhaltung des Tempolimits dürfte – gerade auf der Heinestraße mit ihrem überdimensionierten Querschnitt – gering ausfallen.



Abbildung 24: Plandarstellung der Landes- (gelb) bzw. Gemeindestraßen (grau) (Stand 04/2020); Datenquelle: Stadt Wien (<https://data.wien.gv.at>)

6.2. Parkraum

Stellplätze sind Quelle und Ziel von KFZ-Verkehrsbewegungen, entsprechend spielen ihre Anzahl, räumliche Verteilung und Verfügbarkeit eine große Rolle für die Verkehrsmittelwahl.

Für das Untersuchungsgebiet gibt es mehrere Abschätzungen der Anzahl an Stellplätzen im öffentlichen Raum. Daten der Parkraumüberwachung ergeben ca. 1.250 Stellplätze im Gebiet (Stand 2019), eine tatsächliche Zählung (Mitte 2020) knapp 1.150 (wovon ca. 1.050 uneingeschränkt nutzbar sind). Die Diskrepanz dürfte aus unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten resultieren. Eine planliche Analyse der Flächen für Stellplätze wurde für den Planstand mit Ende 2020 durchgeführt, weil einzelne Straßenzüge im Erhebungszeitraum durch Baustellen besetzt waren. Diese planliche Analyse der Stellplatzflächen ergab eine Anzahl von ca. 1.170 (exkl. Ladezonen) (vgl. Abb. 8). Für die 2019 durchgeführte Erhebung betrug die Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum 67 %.

Im Volkertviertel wurde mit Ende 2020 die Wohnsammelgarage Volkertstraße mit insgesamt 360 Stellplätzen geschaffen (290 davon sind reserviert mit Anrainer*innen-Tarifen). In unmittelbarer Umgebung des Volkertviertels stehen derzeit auch noch die Garage Praterstern (Nordbahnstraße 49) mit 583 und der Parkplatz Nordpolstraße mit 110 Stellplätzen zur Verfügung.

Die Anzahl privater Garagenplätze im Volkertviertel ist nicht bekannt. Die Anzahl bestehender Garageneinfahrten und für PKW passierbarer Hauszufahrten lässt jedoch auf zumindest einen relevanten Bestand an privaten Parkgaragen schließen. In zumindest zwei lokalen Privatgaragen bietet die Stellplatz-Management-App „Payuca“ Stellplätze an (Taborstraße 20–22 sowie Nordbahnstraße 36).

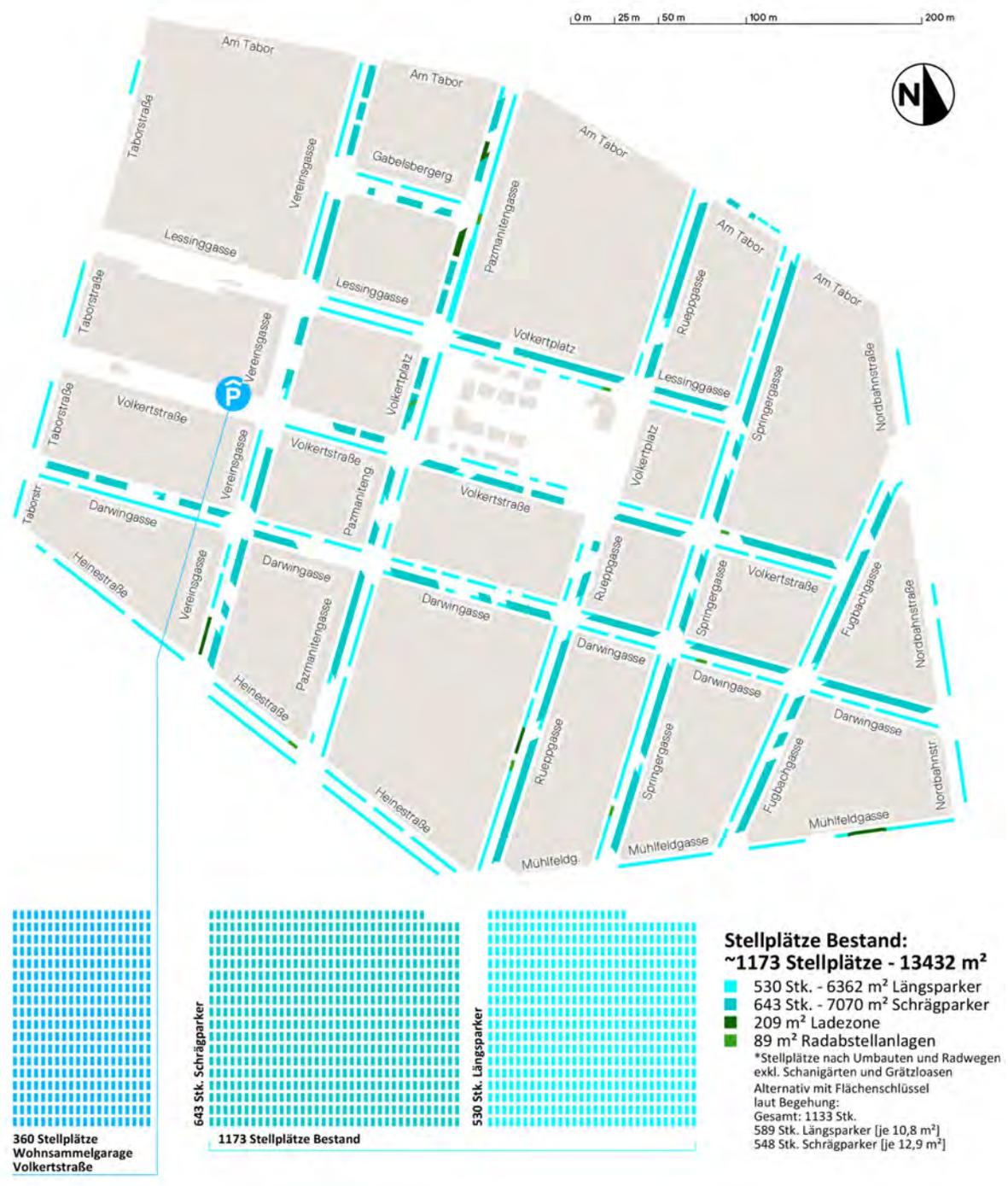


Abbildung 8: Analyse der Stellplatzflächen im Pilotgebiet (Quelle: FL/Wieser auf Basis MKZ und eigenen Erhebungen)

7. Sharing-Angebote

7.1. Carsharing

Im Volkertviertel gibt es keine fixen Stellplätze für stationsbasiertes Carsharing. Die nächsten derartigen Stationen finden sich im Nordbahnviertel (WienMobil-Station Bruno-Marek-Allee⁶) und am Praterstern (ÖBB Rail & Drive⁷).

Das Volkertviertel ist in den Betriebsgebieten beider stationslosen („free-floating“) Carsharing-Anbieter (Share Now und Eloop) enthalten.

7.2. Citybike

Das Untersuchungsgebiet ist aus dem Citybike-Netz ausgespart. Die nächsten Stationen sind jene am Praterstern bzw. bei der U2-Station Taborstraße. Der Volkertplatz bietet Potenzial und Platz für eine Citybike-Station im Zuge der geplanten Ausweitung und Netzverdichtung.

7.3. Mikromobilität – Scooter

Das Volkertviertel liegt im Betriebsgebiet aller fünf aktuell operierenden E-Scooter-Sharing-Firmen (Lime, Bird, Tier, KiwiRide, Wheels). Während für das Abstellen von Fahrrädern – also auch E-Scootern, die die Bedingungen gemäß Kraftfahrgesetz erfüllen (§ 1 Abs. 2a KFG) – eine Gehsteigbreite von mindestens 2,5 Meter vorgeschrieben ist (§ 68 Abs. 4 StVO), hat die Stadt Wien mit der Verordnung des Magistrats der Stadt Wien betreffend stationslose Mietfahrräder und elektrisch betriebene Klein- und Miniroller eine Mindestgehsteigbreite von 4 Metern für das Abstellen von Leih-E-Scootern bzw. -fahrrädern festgelegt (§ 5 Abs. 1). Ein Abstellen von Leih-E-Scootern am Gehsteig ist demnach im gesamten Untersuchungsgebiet praktisch ausgeschlossen. Bei mehreren Lokalaugenscheinen wurden dennoch behindernde und illegal abgestellte Leih-E-Scooter gesichtet. Ein legales Abstellen der Fahrzeuge in der Parkspur wurde kaum beobachtet.

8. Schwerverkehr & Lieferverkehr

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt fünf Ladezonen: direkt am Volkertplatz für den Markt, in der Rueppgasse 1 (Billa), in der Vereinsgasse 11A (Glaserei-Betrieb), in der Pazmanitengasse 27 (Fenster-Firma) und in der Pazmanitengasse 31 (KFZ-Betrieb).

⁶ https://www.meinbezirk.at/leopoldstadt/c-lokales/neue-wienmobil-station-im-nordbahnviertel-eroeffnet_a4343351

⁷ <https://www.railanddrive.at/de/Stationsbeschreibung/station-wien-praterstern4>

9. Schulwege

Die Schulwegpläne, erarbeitet von MA 46 und AUVA, stellen sichere Schulwege und Gefahrenstellen für jede Volksschule Wien in einem Plan dar. Die Schulwegpläne der Volksschulen im Volkertviertel (Darwingasse, Vereinsgasse) weisen Gefahrenstellen vor allem beim Queren der das Untersuchungsgebiet begrenzenden Hauptstraßen aus: Die Kreuzungen Heinestraße # Rueppgasse, Heinestraße # Vereinsgasse und Am Tabor # Pazmanitengasse sind explizit als „Gefahr“ gekennzeichnet. Letztere dürfte durch die neue Querungsmöglichkeit mittels Schutzweges entschärft worden sein, wobei die geplante Bedarfsampel noch nicht in Betrieb ist und momentan ein Schutzweg über die Straßenbahngleise auf der freien Strecke verläuft (trotz des Nachrangs für Fußgänger*innen gegenüber Schienenfahrzeugen). Bei den Kreuzungen Heinestraße # Taborstraße und Vereinsgasse # Lessinggasse ist „erhöhte Vorsicht“ notwendig. Letztere ist durch die Fußgänger*innenzone Lessinggasse deutlich verbessert worden. „Vorsicht“ ist bei den Kreuzungen Darwingasse # Vereinsgasse, Darwingasse # Pazmanitengasse, Vereinsgasse # Gabelsberggasse und Vereinsgasse # Am Tabor geboten, wobei die letzteren zwei seit Einrichtung der Schulstraße vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende inzwischen sicher sind.



Abbildung 9: Schulwegplan für die Volksschule Darwingasse, o. J. (Quelle: AUVA/MA 46⁸)

⁸ <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/pdf/02-darwingasse.pdf>

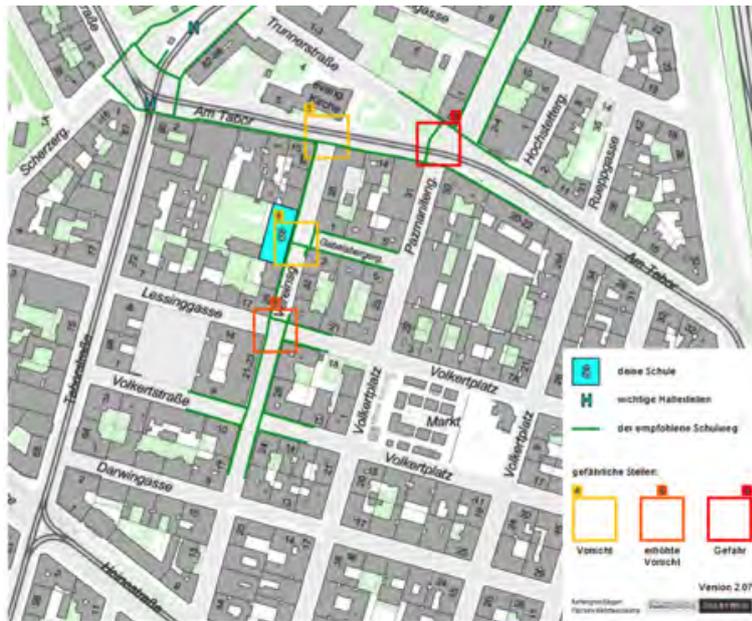


Abbildung 10: Schulwegplan für die Volksschule Vereinsgasse, o. J. (Quelle: AUVA/MA 46⁹)

10. Verkehrssicherheit

Die Statistik Austria stellt auf ihrer Website die Verkehrsunfälle mit Personenschaden pro Jahr grafisch zur Verfügung.¹⁰ Die Auswertung der Jahre 2013 bis 2020 ergibt folgendes Bild: Der Großteil der Unfälle (74) im Untersuchungsgebiet ereignet sich an den Außenstraßen, was an den höheren Verkehrsmengen und Fahrgeschwindigkeiten liegen dürfte. Vor allem die Kreuzung Taborstraße # Am Tabor sticht mit 12 Unfällen mit Personenschaden in 8 Jahren heraus (davon alleine 4 im Jahre 2013). Im Inneren des Untersuchungsgebiets ereigneten sich 33 Unfälle mit Personenschaden im Zeitraum von 2013 bis 2020, wobei in der Darwingasse vermehrt Unfälle auftreten. Für eine detailliertere Auswertung wären Unfall-Einzeldaten erforderlich.

Die Unfälle mit Personenschaden teilen sich auf die Jahre 2013 bis 2020 wie folgt auf, unterschieden nach Ort des Unfalls:

Jahr	Am Rand des Pilotgebiets	Innerhalb des Pilotgebiets
2013	12	7
2014	11	3
2015	11	4
2016	10	2
2017	9	7
2018	6	4
2019	6	0
2020	9	6
2013–2020	74	33

⁹ <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/pdf/02-vereinsgasse.pdf>

¹⁰ <https://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/>

Abbildung 11: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden im Volkertviertel 2013–2020 (Quelle: Statistik Austria)



Anhang 4

Erhebung von Planungsparametern

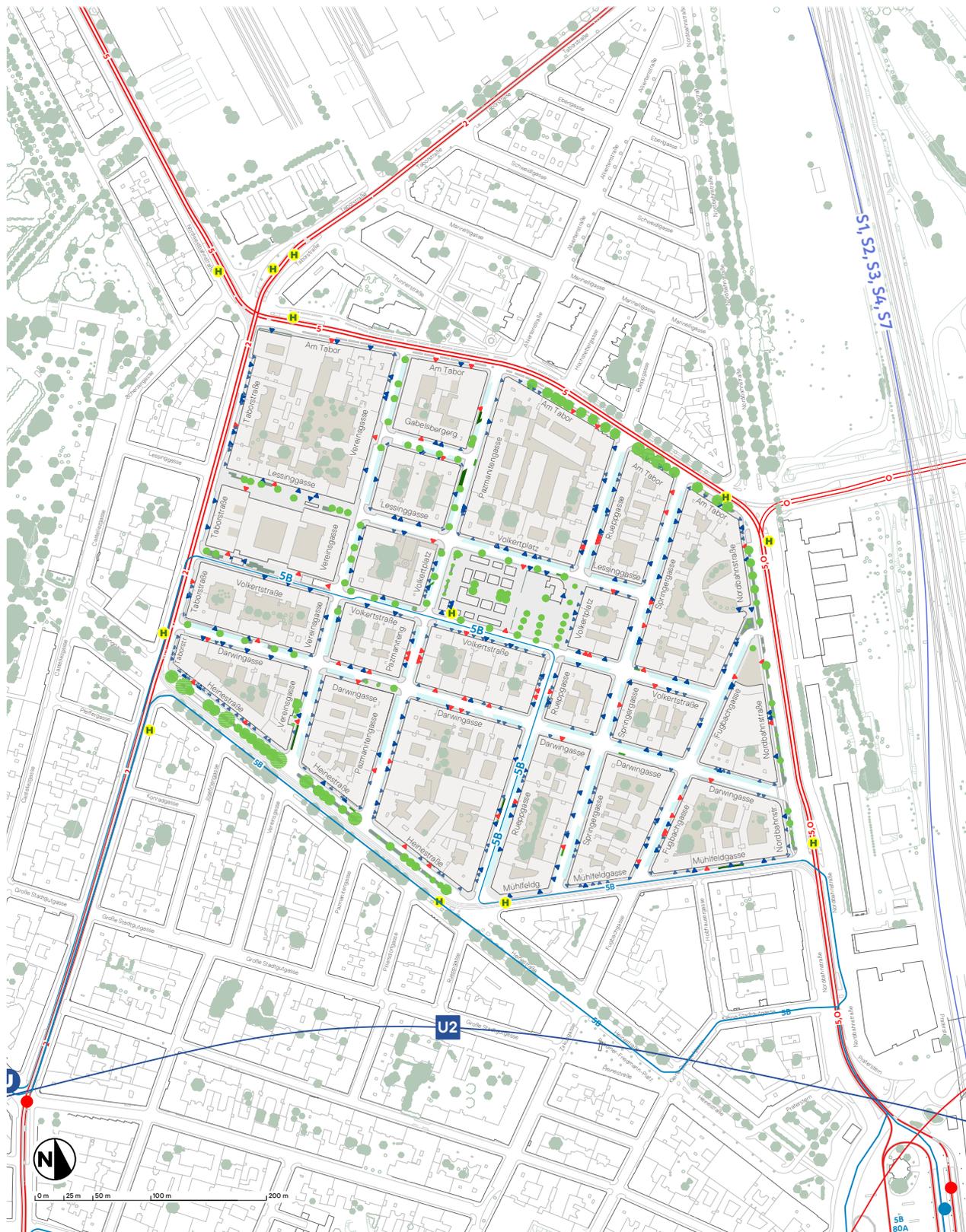
Als Grundlage zur Entwicklung der Varianten für eine geänderte Verkehrsorganisation und für eine stufenweise Priorisierung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wurden Supergrätzl-spezifische Planungsparameter exemplarisch für das Pilotgebiet Volkertviertel konzipiert und erarbeitet.

Zur näheren Erläuterung der ab Seite 3 enthaltenen Plandarstellungen siehe Tabelle 1.

Tabelle 1: Planungsparameter für das Supergrätzl

Titel	Beschreibung	Kerninhalte für Planungsgebiet
Bestand per Ende 2020	Aktueller Planstand inklusive in Planung befindlicher Vorhaben; Kontrolle der Plangrundlagen aus MZK sowie Integration und Zusammenführung der aktuell im Gebiet laufenden Planung und Bauvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> • Viele bauliche Veränderungen im Planungsgebiet und an dessen Außenrand im Jahr 2020.
Potenzial Baumpflanzungen anhand Bestand Fahrbahn	Basierend auf der Erhebung der möglichen Erdkerne und Parametern für Pflanzungen von Stadtbäumen in der Stadt Wien (abgestimmt mit MA 42) wurde eine Karte mit potenziell möglichen Stadtbäumen erstellt. Diese wurden differenziert nach Aufwand für die Herstellung hinsichtlich notwendiger Schutzverrohrung.	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtes Potenzial für Baumpflanzungen im Projektgebiet ohne Veränderung der Fahrbahn und Gehsteigkanten beträgt 130 Stück. • Im Planungsgebiet gibt es nur wenige Standorte für Baumpflanzungen, die ohne Schutzverrohrungen herstellbar sind.
Erdkernerhebung	Basierend auf Einbautenplänen der MA 28 wurden Flächen identifiziert, in denen Erdkerne als Grundlage für Begrünungsmaßnahmen möglich sind. Als Erdkerne werden in dieser Analyse Flächen definiert, die nicht durch Einbauten unterbrochen sind und eine Mindestbreite von 1,5 Metern aufweisen. Als Erdkern wird eine Fläche im Straßenraum bezeichnet, in der ein durch Einbauten ungehindertes vertikales Kontinuum als Grundlage für Baumpflanzungen und bauliche Maßnahmen blauer Infrastruktur besteht.	<ul style="list-style-type: none"> • Die Erdkernerhebung zeigt für die Straßenräume des Volkertviertels durchwegs Potenzial für deutlich mehr Baumpflanzungen und signifikante Entsiegelung. • In der Pazmanitengasse und auf der Darwingasse ist dieses Potenzial deutlich verringert aufgrund einer dort verlaufenden Fernwärmeleitung. • Große Potenziale für Entsiegelung und die Herstellung von Erdkernen bestehen auf der Heinestraße und in Teilbereichen der Volkertstraße, Lessinggasse, Springergasse sowie Gabelberggasse.
Fahrbahnposition laut Erdkernpotenzial	Zur Ermittlung der langfristigen Gestaltungspotenziale wurde die Position der Fahrbahn anhand der Analyse möglicher Erdkerne bzw. Potenzial für Baumpflanzungen gelegt. Hier wurde eine 4 Meter breite Fahrbahn zugrunde gelegt, die durch die Einbahn-Verkehrsführung möglich wird.	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Verlegung der Fahrbahn entstehen völlig neuartige großzügige Gestaltungspotenziale für neue Straßenquerschnitte mit Freiraumnutzungen und Baumpflanzungen. • Dieser Parameter wurde erhoben, aber für die Erstellung der räumlichen Entwicklungskonzepte nicht weiter verfolgt, weil die dafür erforderliche Stellplatzreduktion die Kapazität der neu errichteten Garage Volkertstraße überstieg.
Baumpflanzungen anhand optimierter Fahrbahnposition	Basierend auf der nach Erhebung der möglichen Erdkerne optimierten Fahrbahnführung und Parametern für Pflanzungen von Stadtbäumen in der Stadt Wien (abgestimmt mit MA 42) wurde eine Karte mit potenziell möglichen Stadtbäumen erstellt. Diese wurden differenziert nach Aufwand für die Herstellung hinsichtlich notwendiger Schutzverrohrung.	<ul style="list-style-type: none"> • Per Herbst 2020 sind 153 bestehende Baumpflanzungen im Gebiet erhoben worden. • Das Potenzial für neue Baumpflanzungen beträgt bei flexibler Verschiebung der Fahrbahnführung insgesamt circa 170 Stück. • Mit optimierter Fahrbahnführung könnten von diesen 170 Baumpflanzungen circa 2/3 ohne Schutzverrohrung ausgeführt werden. Bei Verlegung der Fahrbahn sind verhältnismäßig mehr großkronige Baumpflanzungen ohne Schutzverrohrungen möglich • Dieser Parameter wurde erhoben, aber für die Erstellung der räumlichen Entwicklungskonzepte

		nicht weiter verfolgt, weil die dafür erforderliche Stellplatzreduktion die aktuelle Kapazität für Stellplatzreduktion im Gebiet überstieg. Der Parameter zeigt dennoch das längerfristige Potenzial für die Integration grüner Infrastruktur.
Schattenstudie	Basierend auf dem Gebäudemodell des Baubestandes wurde eine Visualisierung des Schattenwurfes der Baukörper im Pilotgebiet erstellt. Diese wurde herangezogen, um die Platzierungen von Stadtbäumen im Entwicklungskonzept zu priorisieren sowie besonders durch Sonneneinstrahlung betroffene Straßenräume zu visualisieren. Auf eine Visualisierung der Schattenwürfe des Baubestandes wurde in dieser Schattenstudie verzichtet.	<ul style="list-style-type: none"> • Zeigt in Kombination mit Bestand der Baumpflanzungen und Hitzekarte der Stadt Wien eine starke Hitzebelastung im östlichen und südlichen Teil des Planungsgebietes. • Im östlichen Bereich des Planungsgebietes (Fugbachgasse/Darwingasse) besteht ein hoher Bedarf an Maßnahmen zur Entsiegelung und Verschattung des Straßenraumes.
Sanierungsbedarf Verkehrsflächen	In Abstimmung mit der MA 28 wurde der Sanierungsbedarf für die Verkehrsflächen (Straßenbeläge) im Pilotgebiet erhoben. Diese Darstellung des Sanierungsbedarfs wurde unabhängig von tatsächlichen längerfristigen Planungen oder Vorhaben bzw. Budgetierungen erstellt.	<ul style="list-style-type: none"> • Einige Fahrbahnsanierungen sind für die Jahre 2021, 2022 und 2023 avisiert, wodurch ein Potenzial für die transformative Neugestaltung der Straßenräume besteht. • Straßenbeläge im nördlichen Bereich des Volkertmarktes sowie Abschnitte der Pazmanitengasse und der Darwingasse sind für das Jahr 2021 zur Sanierung avisiert.
Zugänglichkeiten für Einsatz- und Servicefahrzeuge	Darstellung eines Netzes an Fahrbahnen auf den Innenstraßen des Planungsgebiets mit ausreichender Breite für Einbahnverkehr mit Radfahren gegen die Einbahn (4 Meter) sowie den für Einsatzfahrzeuge ausreichenden Schleppkurven in den Kreuzungsbereichen	<ul style="list-style-type: none"> • Einige bestehende Kreuzungen bieten keine ausreichenden Wendekreise in alle Richtungen. Bei Veränderung einzelner Einbahnführungen ist eine bauliche Erneuerung von Teilen der Gehsteig-Caps notwendig.
Hauseingänge, Hauseinfahrten und Garageneinfahrten	Zur Sicherstellung der Zugänglichkeit für den MIV zu privaten Stellplätzen und der Erreichbarkeit von Hauseingängen durch Einsatz- und Servicefahrzeuge wurden die tatsächlich vorhandenen Hauseingänge, Einfahrten und Garageneinfahrten durch eine Begehung vor Ort kartiert.	<ul style="list-style-type: none"> • Im Gebiet wurden 188 Eingänge laut MZK bestätigt. Zusätzlich wurden 195 Hauseingänge in der Kartierung erhoben. • Im Gebiet wurden 68 Einfahrten laut MZK kartiert. Zusätzlich wurden 8 Einfahrten laut Kartierung erhoben und 3 Einfahrten erhoben, die verglichen mit dem Planstand der MZK entfallen sind.



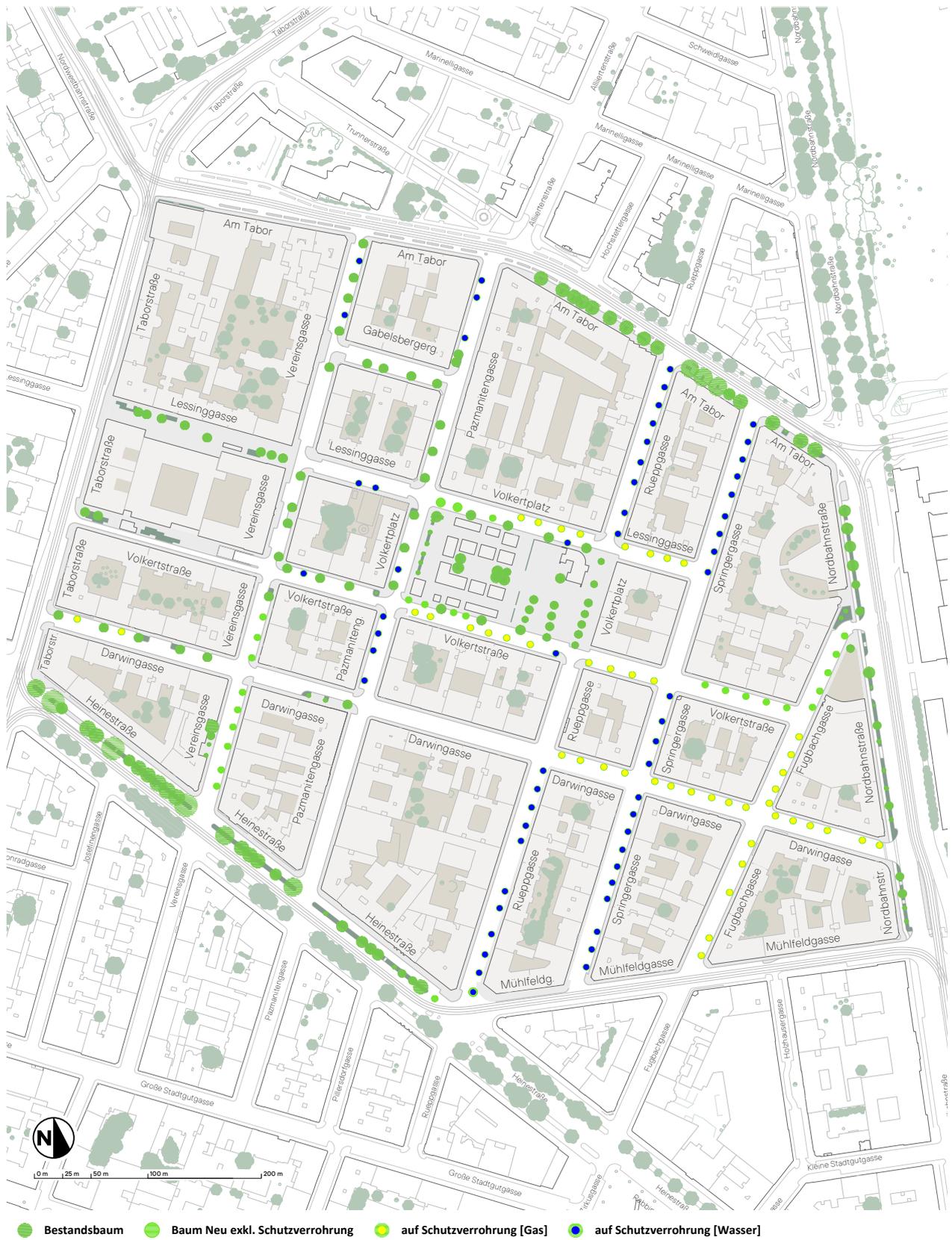
- | | | | | | |
|--------------------------------|-----------------------|----------------|-------------|---------------|------------------|
| Gebäude | Grünraum | Eingang | Bus | U-Bahn Zugang | Radabstellfläche |
| Innenhof | Bäume vor 2020 | Einfahrt | Straßenbahn | Stellplätze | |
| Gehsteige / Fussgängerbereiche | Bäume Projektirt 2020 | Haltestelle ÖV | S-Bahn | Ladezone | |

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Bestand Pilotgebiet Volkerviertel Ende 2020

M 1:5.000 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Potenzial für Baumpflanzungen anhand bestehender Straßenführung

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



- potentieller Erdkern > Ø 5,6 m
- potentieller Erdkern > Ø 5 m
- potentieller Erdkern > Ø 4 m
- potentieller Erdkern > Ø 3 m
- potentieller Erdkern > Ø 2 m
- potentieller Erdkern > Ø 1 m
- potentieller Erdkern > Ø 2 m
- potentieller Erdkern > Ø 1 m

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

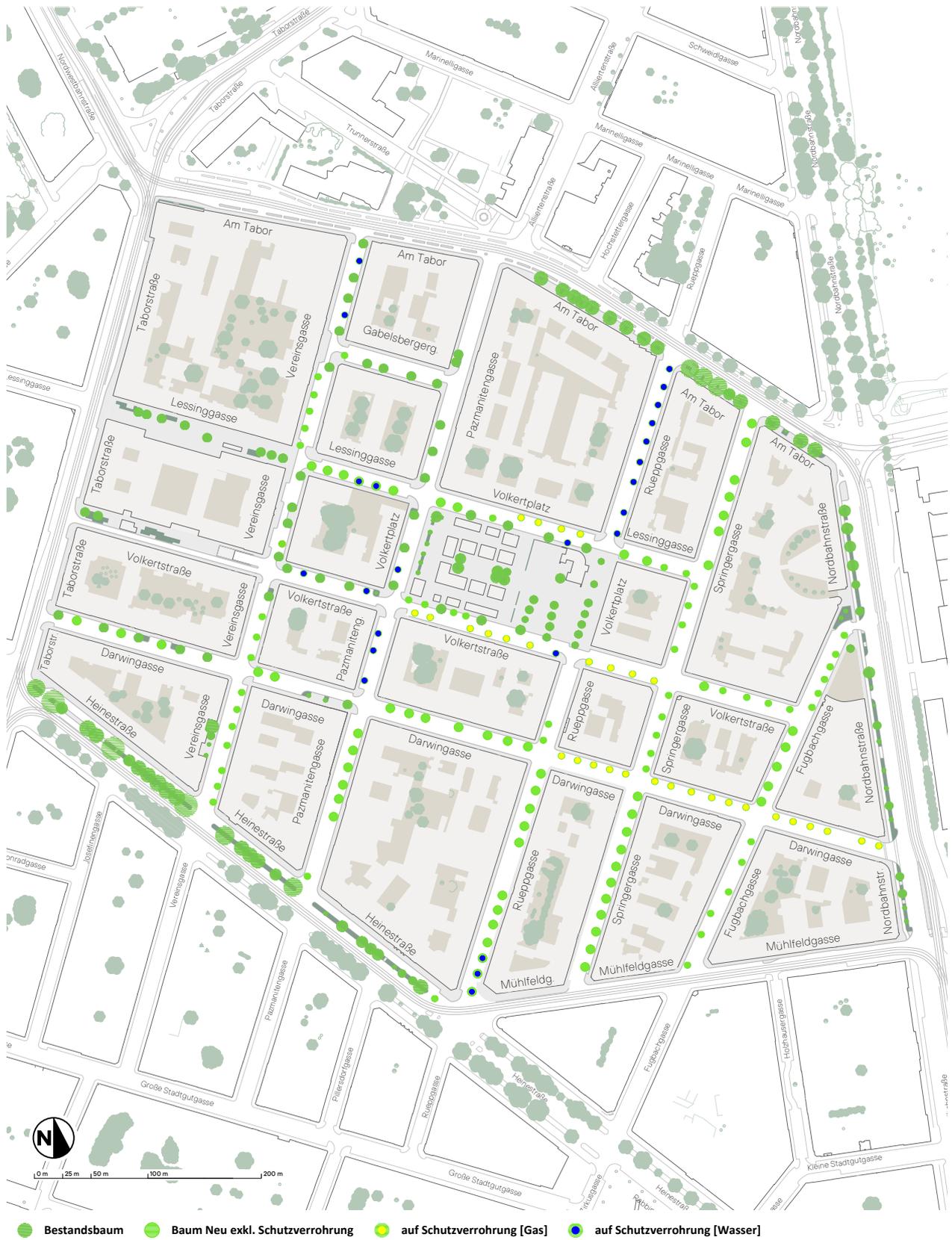
Erdkernerhebung

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



- | | | | |
|---|--|--|--|
| ■ potentieller Erdkern > Ø 5,6 m | ■ potentieller Erdkern > Ø 3 m | ■ Fahrbahn 2,5 m [Zweirichtungsradweg] | ■ Gehsteig 2,5 m |
| ■ potentieller Erdkern > Ø 5 m | ■ potentieller Erdkern > Ø 2 m | ■ Fahrbahn 4 m [MIV plus Radfahren gegen die Einbahn] | |
| ■ potentieller Erdkern > Ø 4 m | ■ potentieller Erdkern > Ø 1 m | ■ Fahrbahn 5 m [ÖV plus Radfahren gegen die Einbahn] | |



Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Potenzial für Baumpflanzungen anhand optimierter Fahrbahnführung

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



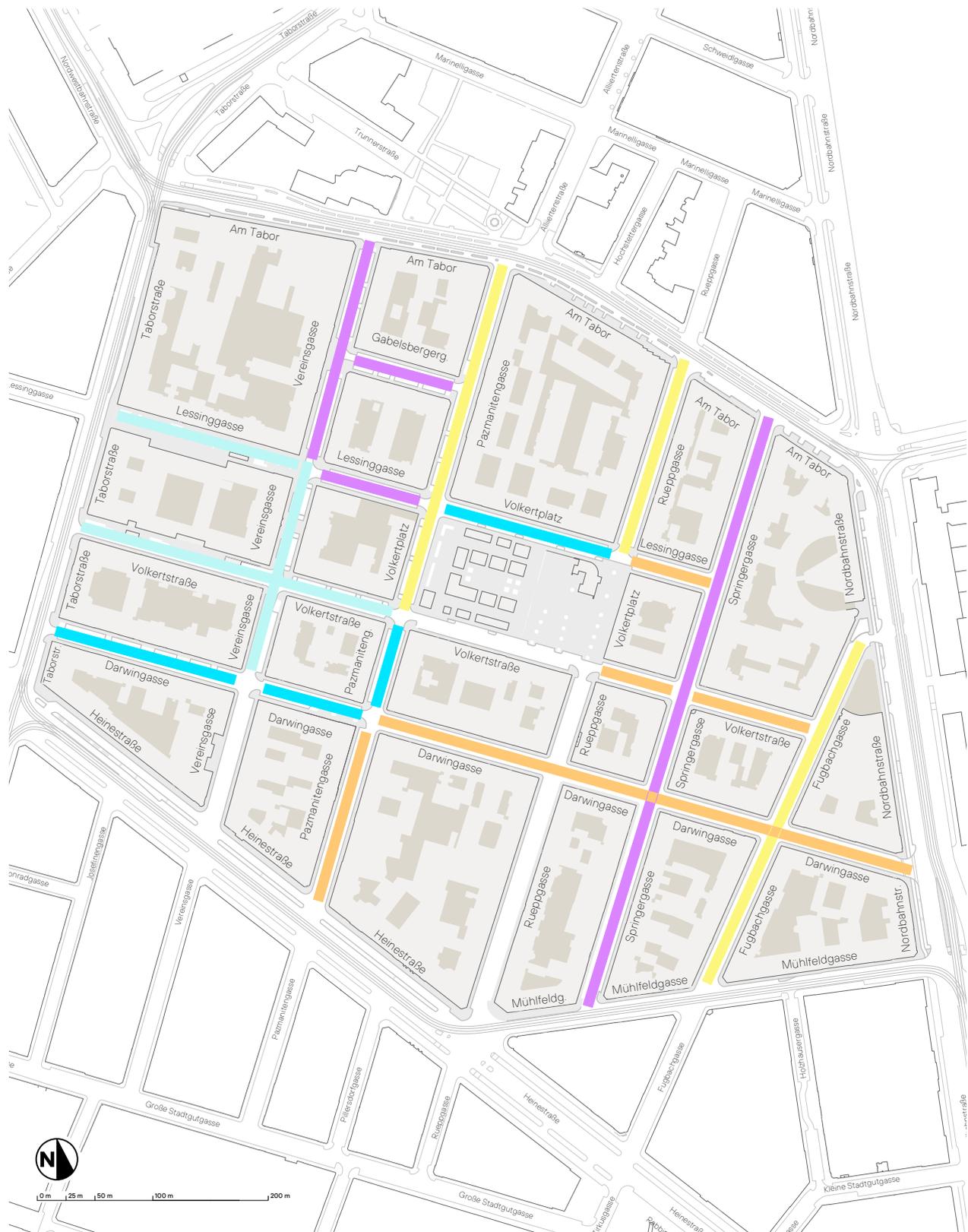
0 m 25 m 50 m 100 m 200 m

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Schattenstudie 21. Juni 2020 6-20h

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



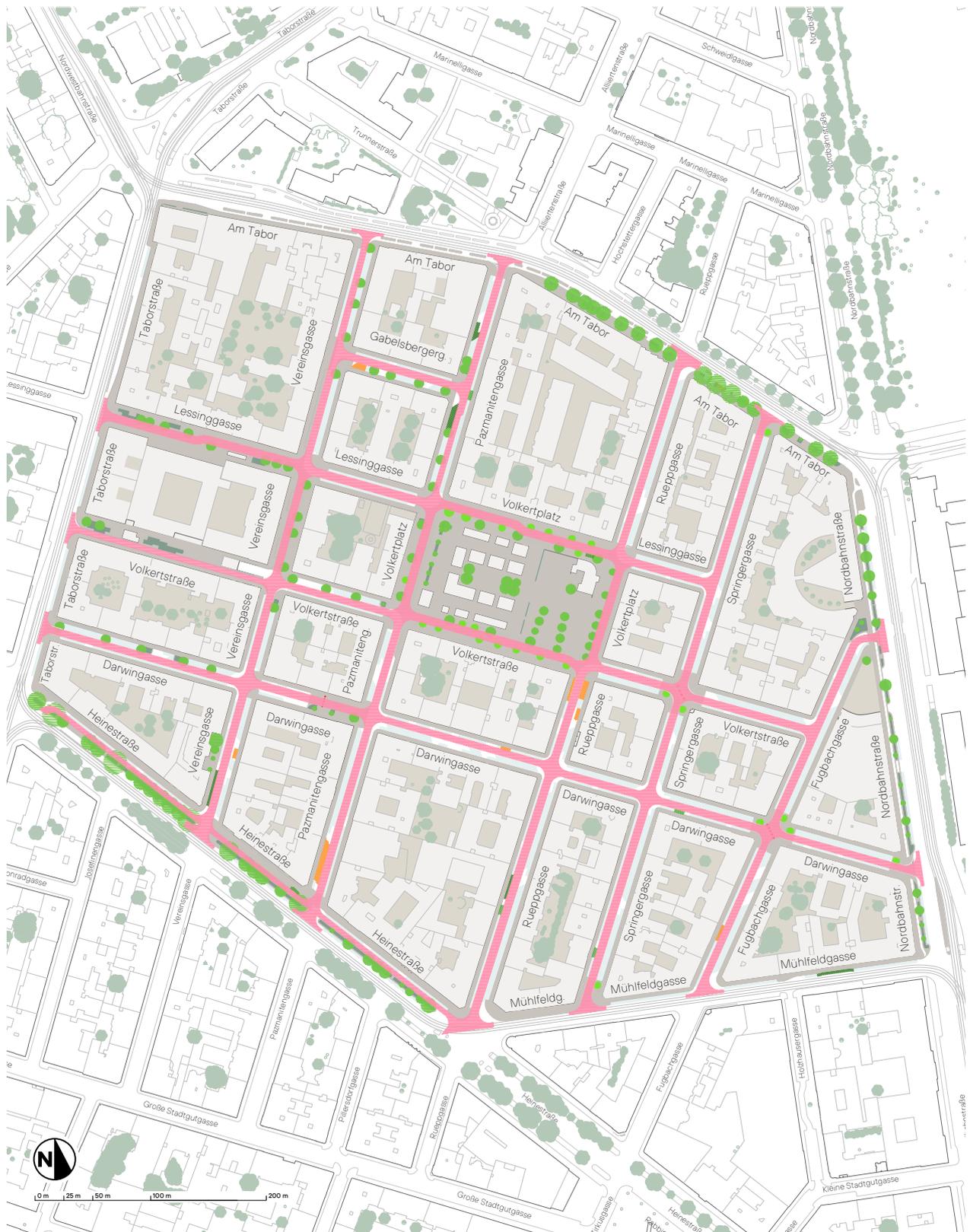
■ Baustellen 2020
 ■ kürzlich saniert
 ■ 2021
 ■ 2022 / 2023
 ■ 2023 / 2024

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Erhebung Sanierungsbedarf

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



■ Fahrgasse Service und Einsatzfahrzeuge

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

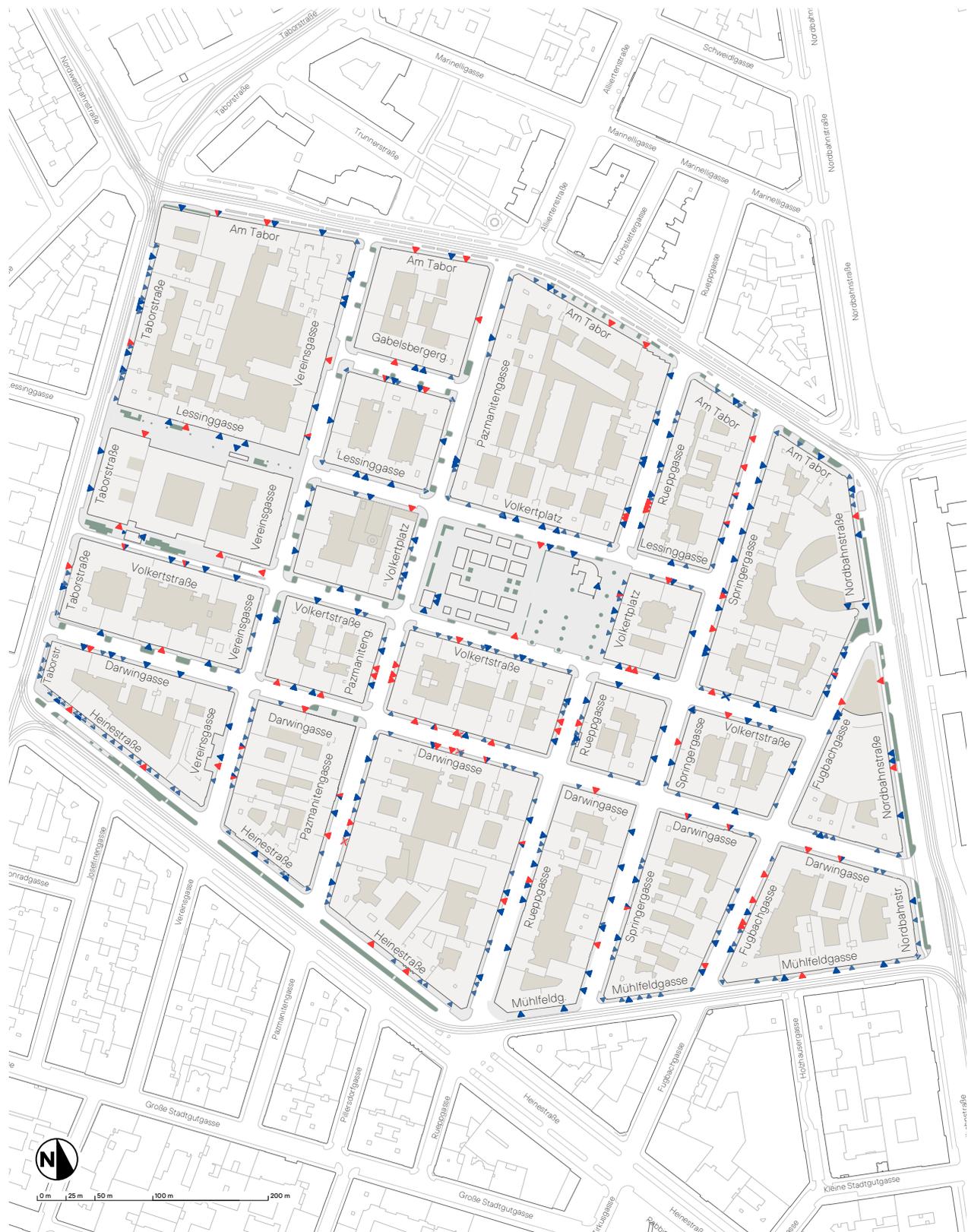
Zugänglichkeiten für Einsatz- und Servicefahrzeuge

M 1:3500

gez.: Georg Wieser

12 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur



	Eingang (laut MZK)	188 Stk.		Eingang laut Kartierung	195 Stk.		Einfahrt entfällt	3 Stk.
	Einfahrt (laut MZK)	68 Stk.		Einfahrt laut Kartierung	8 Stk.		Eingang entfällt	1 Stk.
				Einfahrt inaktiv				19 Stk.

Projektbericht | Pilotstudie Supergrätzl | Wien

Eingänge und Einfahrten

M 1:3500 gez.: Georg Wieser 14 Juni 2021

Florian Lorenz Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur

Anhang 5

Katalog baulich-räumlicher Maßnahmen

Inhaltsverzeichnis

ÜBERSICHT	3	DIAGONALFILTER AN KREUZUNG	4	MODALFILTER AN SACKGASSE
	7	VERKEHRSBERUHIGUNG ZUR PLATZERWEITERUNG	9	VERKEHRSBERUHIGUNG STRABENABSCHNITT
	13	VERKEHRSBERUHIGUNG NEBENFAHRBAHN	15	EINGANGSBEREICHE MIT FAHRBAHNANHEBUNGEN UND MIKROFREIRÄUMEN
	17			

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Diagonalfilter an Kreuzungen (Quelle: FL/Wieser)	4
Abbildung 2: Freiraumkonzept für Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)	5
Abbildung 3: Freiraumqualitäten an einem Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)	6
Abbildung 4: Modalfilter an Sackgasse mit Schulvorplatz (Quelle: FL/Wieser)	7
Abbildung 5: Schemaschnitt zur Errichtung eines Modalfilters an einer Sackgasse (Quelle: FL/Wieser)	8
Abbildung 6: Verkehrsberuhigung zur Platzerweiterung am Beispiel Volkertplatz (Quelle: FL/Wieser)	9
Abbildung 7: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz (Quelle: FL/Wieser)	10
Abbildung 8: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz – Detail Südseite (Quelle: FL/Wieser)	11
Abbildung 9: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz – Detail Nordseite (Quelle: FL/Wieser)	12
Abbildung 10: Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnittes am Beispiel Vereinsgasse (Quelle: FL/Wieser)	13
Abbildung 11: Schemaschnitt zur Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnittes am Beispiel Vereinsgasse (Quelle: FL/Wieser)	14
Abbildung 12: Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn am Beispiel Heinestraße (Quelle: FL/Wieser)	15
Abbildung 13: Schemaschnitt zur Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn am Beispiel Heinestraße (Quelle: FL/Wieser)	16
Abbildung 14: Fahrbahnanhebungen an den Supergrätzl-Eingangsbereichen an der Mühlfeldgasse (Quelle: FL/Wieser)	17
Abbildung 15: Konzeptskizze zu Fahrbahnanhebungen an Eingangsbereichen (Quelle: FL/Wieser)	18

Übersicht

Die folgenden verkehrlich-räumlichen Maßnahmen wurden am Beispiel Volkertviertel entwickelt und stellen einen Katalog an Maßnahmen dar, der auch für andere Supergrätzl-Umsetzungen Verwendung finden könnte.

- Kreuzung mit Diagonalfilter
 - Beispiele an Kreuzungen Springergasse/Volkertstraße sowie Fugbachgasse/Darwingasse
- Sackgasse mit Modalfilter und Schulvorplatz
 - Beispiel vor VS Darwingasse
- Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnitts
 - Beispiel vor Schuleingang Vereinsgasse
- Verkehrsberuhigung als Platzweiterung
 - Beispiel am Volkertplatz Nord-, Süd- und Westseite
- Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn
 - Beispiel Nebenfahrbahn Heinestraße zwischen Vereinsgasse und Pazmanitengasse
- Eingangsbereiche mit Fahrbahnanhebung
 - Beispiel Fahrbahnanhebung an den Kreuzungsbereichen am Rand des Supergrätzls

Die umseitigen Beschreibungen enthalten Maßnahmen für eine temporäre Umsetzung in Testphasen sowie für dauerhafte bauliche Umsetzungen.

Diagonalfilter an Kreuzung

Modaler Filter für zweispurige KFZ ausgeführt mit Pollern und Freiraumelementen an zwei gegenläufig geführten Einbahnschleifen. Diagonalfilter sollen durch bauliche Maßnahmen ausgestaltet sein und nicht als eine reine Einbahnführung durch Beschilderung. Diagonalfilter sollen einen Mehrwert für Fußgänger*innen herstellen. Im Bedarfsfall sollen sie von Einsatz- oder Transportfahrzeugen passierbar sein.

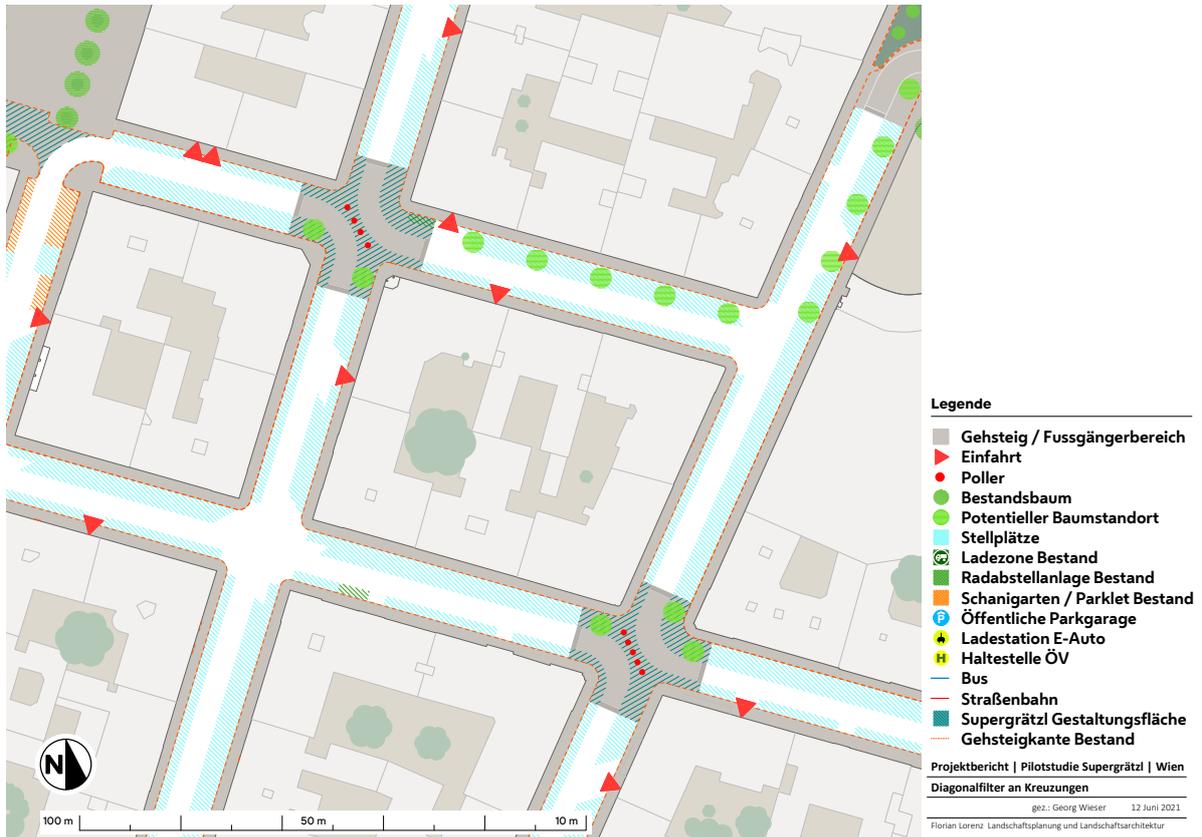


Abbildung 1: Diagonalfilter an Kreuzungen (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Errichtung temporärer Modalfilter mit Straßenbemalung und punktueller Straßenmöblierung
- Temporärer Modalfilter an Kreuzungen mit z. B. Betonleitwänden
- Aufstellung Verkehrsleitsystem und temporäre Bodenmarkierungen
- Temporäre farbliche Markierung bzw. Street Mural (in nicht von KFZ befahrenen Bereichen)
- Erweiterung des Gehsteigs durch nutzungsoffenes Parklet bzw. Plattform zur Testung von Mikrofreiräumen
- Verwendung von temporären Straßenmöbeln und Pflanzen

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Verkehrsberuhigung durch Modalfilter im Kreuzungsbereich
- Verwendung permanent verbauter Poller als Modalfilter; Prüfung des Einsatzes von Pollern mit Nutzbarkeit hinsichtlich einer Freiraumfunktion (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser)

- Niveaugleiche Ausführung zwischen den Gehsteigen zur Schaffung von Platzcharakter im Kreuzungsbereich
- Neue Mikrofreiräume im Kreuzungsbereich mit Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser)



Abbildung 2: Freiraumkonzept für Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)



Abbildung 3: Freiraumqualitäten an einem Diagonalfilter (Quelle: FL/Wieser)

Modalfilter an Sackgasse

Einrichtung einer Sackgasse mit Modalfilter zur Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit Platzcharakter. Im vorliegenden Beispiel entsteht so ein kleiner Vorplatz an der Volksschule Darwingasse. Die Zufahrt zu den Garageneinfahrten bleibt weiterhin möglich. Der aus Pollern hergestellte Modalfilter ist für den Radverkehr durchlässig.

Verordnung: Müssen bei entsprechender Ausgestaltung nicht extra als Wohnstraße oder Begegnungszone verordnet werden. Im Einzelfall zu prüfen und individuell zu verordnen.

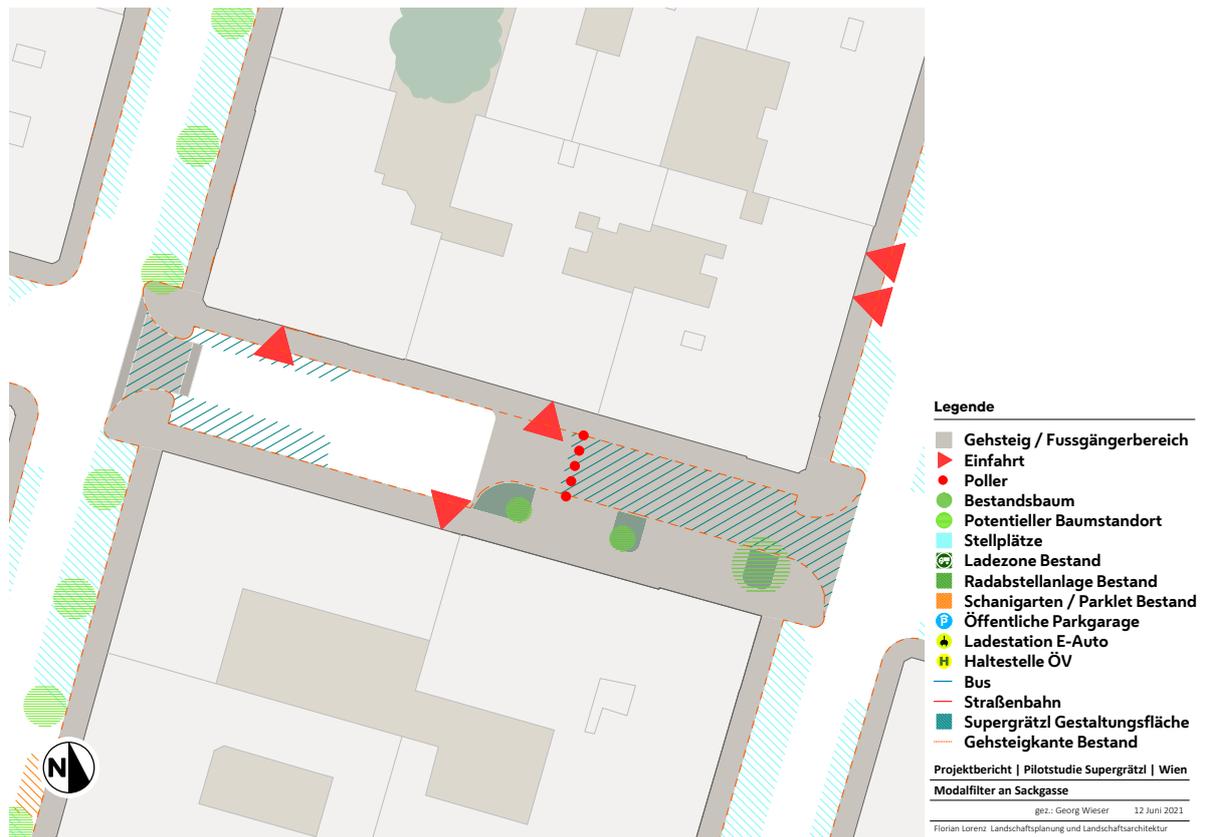


Abbildung 4: Modalfilter an Sackgasse mit Schulvorplatz (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Erweiterung des Gehsteiges durch nutzungsoffenes Parklet bzw. Plattform
- Farbliche Markierung bzw. Street Mural
- Temporäre Straßenmöbel und Pflanzen
- Temporäre Poller für Modalfilter (z. B. Fertigteil Betonschutzwand oder Betonpoller)
- (Spielerische) Rauminstallation

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Verkehrsberuhigung durch Modalfilter in Sackgasse
- Verwendung permanent verbauter Pollern als Modalfilter; Prüfung des Einsatzes von Pollern mit Nutzbarkeit hinsichtlich einer Freiraumfunktion (z. B. Sitzen).
- Niveaugleiche Ausführung zur Schaffung von Platzcharakter

- Schaffung eines neuen Schulvorplatzes an Gebäude der VS Darwingasse und Wohngebäude
- Verwendung von Mobiliar nach Bedarf Schulvorplatz und Bewohner*innen

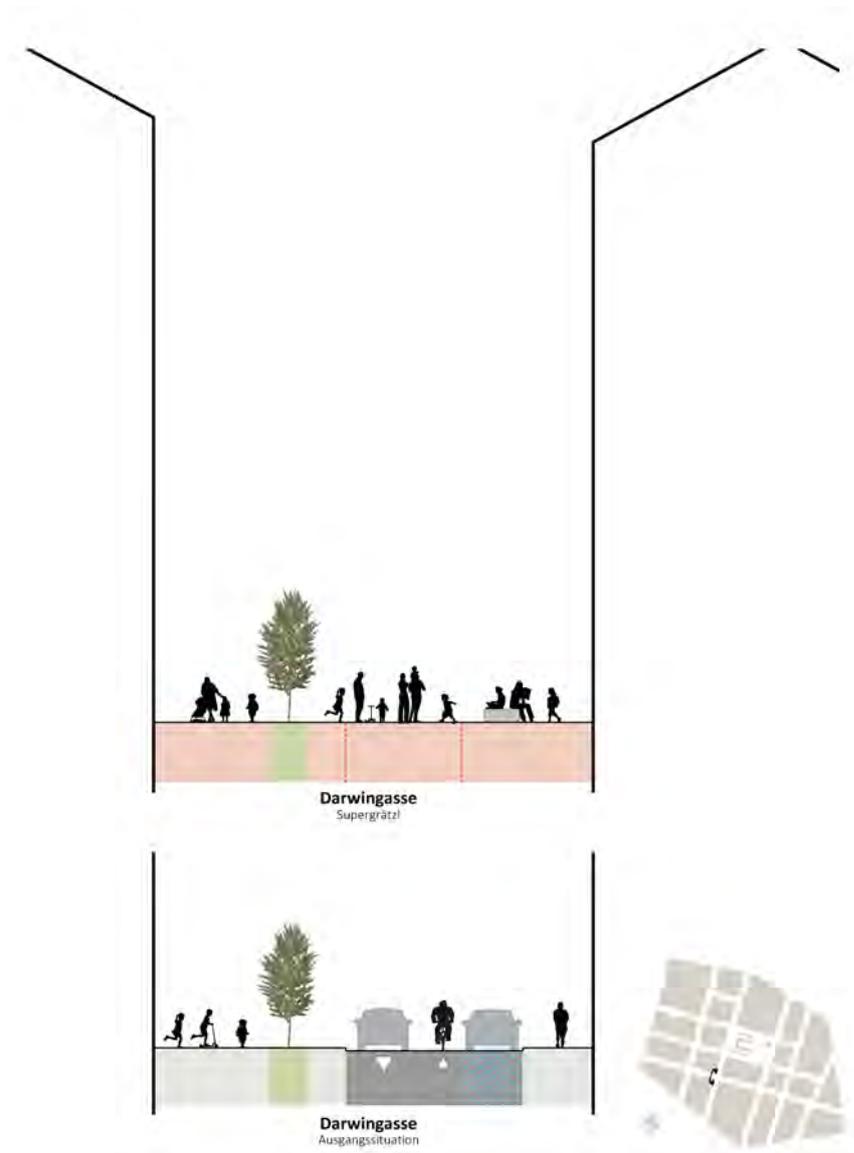


Abbildung 5: Schemaschnitt zur Errichtung eines Modalfilters an einer Sackgasse (Quelle: FL/Wieser)

Verkehrsberuhigung zur Platzerweiterung

Verkehrsberuhigung von Straßenabschnitten rund um einen bestehenden Platz durch Unterbindung der Befahrbarkeit mittels KFZ. Die fußläufige Durchwegung sowie die Befahrbarkeit für den Radverkehr bleiben erhalten.

Verordnung als „Fußgängerzone ausgenommen Anlieferung, Einsatzfahrzeuge und Radverkehr“.

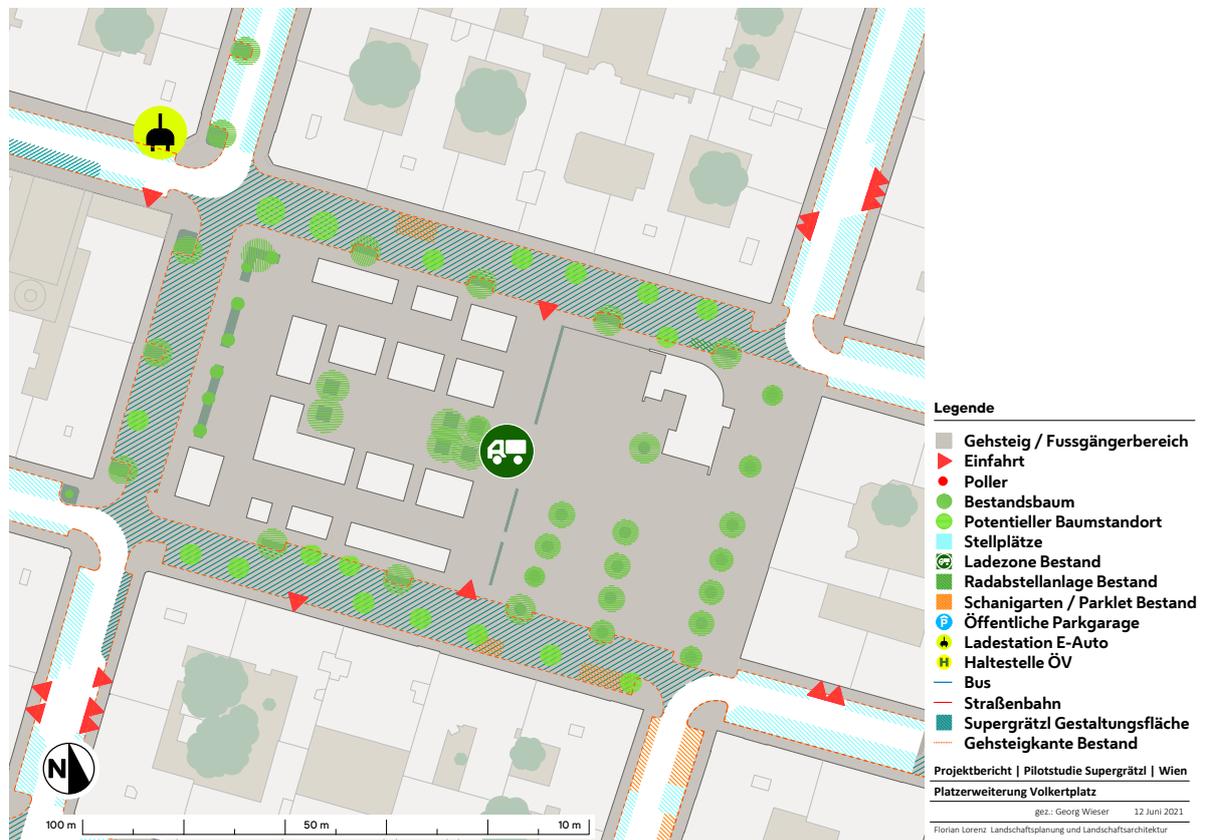


Abbildung 6: Verkehrsberuhigung zur Platzerweiterung am Beispiel Volkertplatz (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Schrittweise Erweiterung des Gehsteiges durch nutzungsoffenes Parklet bzw. Plattform
- Tageweise Öffnung/Sperre der Straßenfläche mit Programmierung und Teilnehmungsformaten
- Farbliche Markierung bzw. Street Mural
- Temporäre Straßenmöbel und Pflanzen
- Temporäre Poller für Modalfilter (z. B. Fertigteil Betonschutzwand oder Betonpoller)

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Erweiterung eines bestehenden Platzes durch eine neue Fußgängerzone bzw. Begegnungszone
- Verwendung von Pollern und baulichen Maßnahmen zur Unterbindung der Durchlässigkeit für den KFZ-Verkehr.
- Integration von Stadtmöbeln (Verweilen, Schatten, Wasser, Spiel)

- Niveaugleiche Ausführung zur Heranführung des Platzes direkt an die Gebäude; räumliche Situation: Haus > Straßenraum > Platz/Markt
- Umsetzung in Abschnitten und gemeinsam mit lokalen Stakeholdern

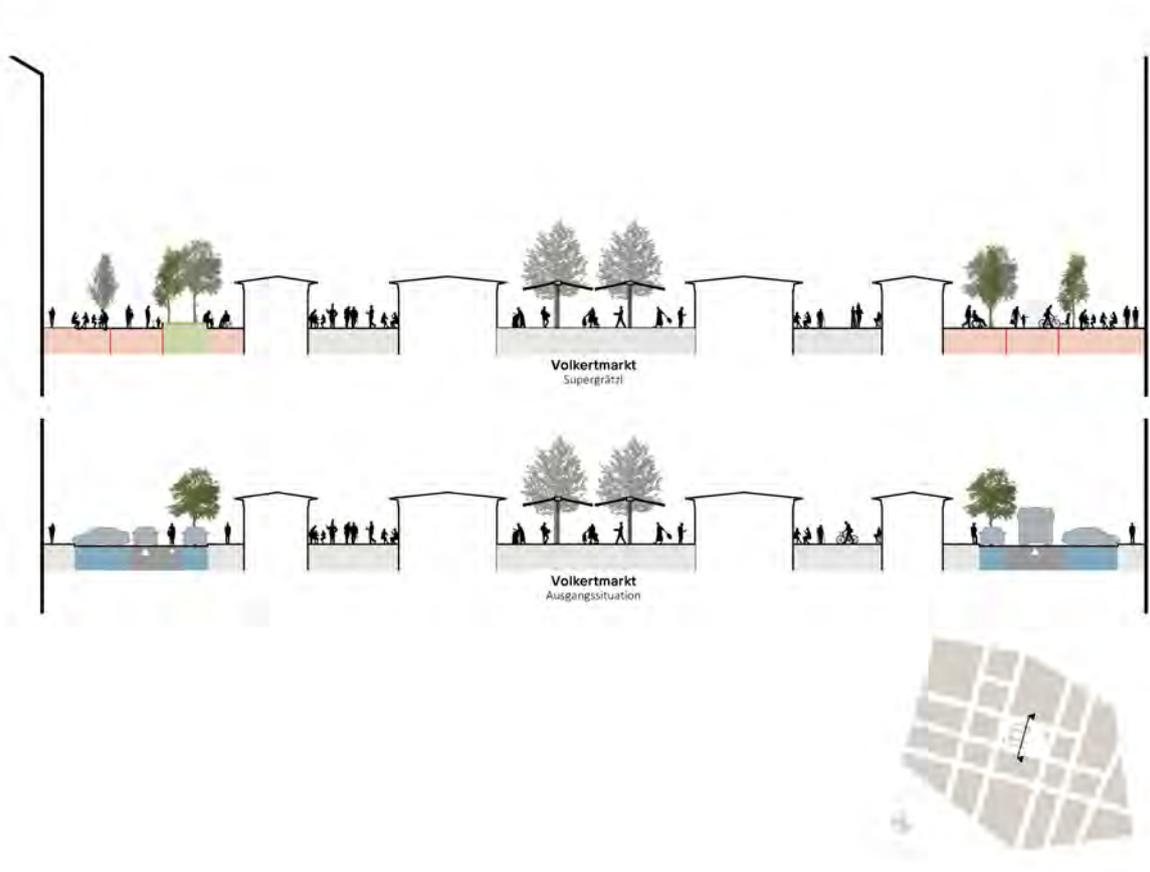


Abbildung 7: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz (Quelle: FL/Wieser)

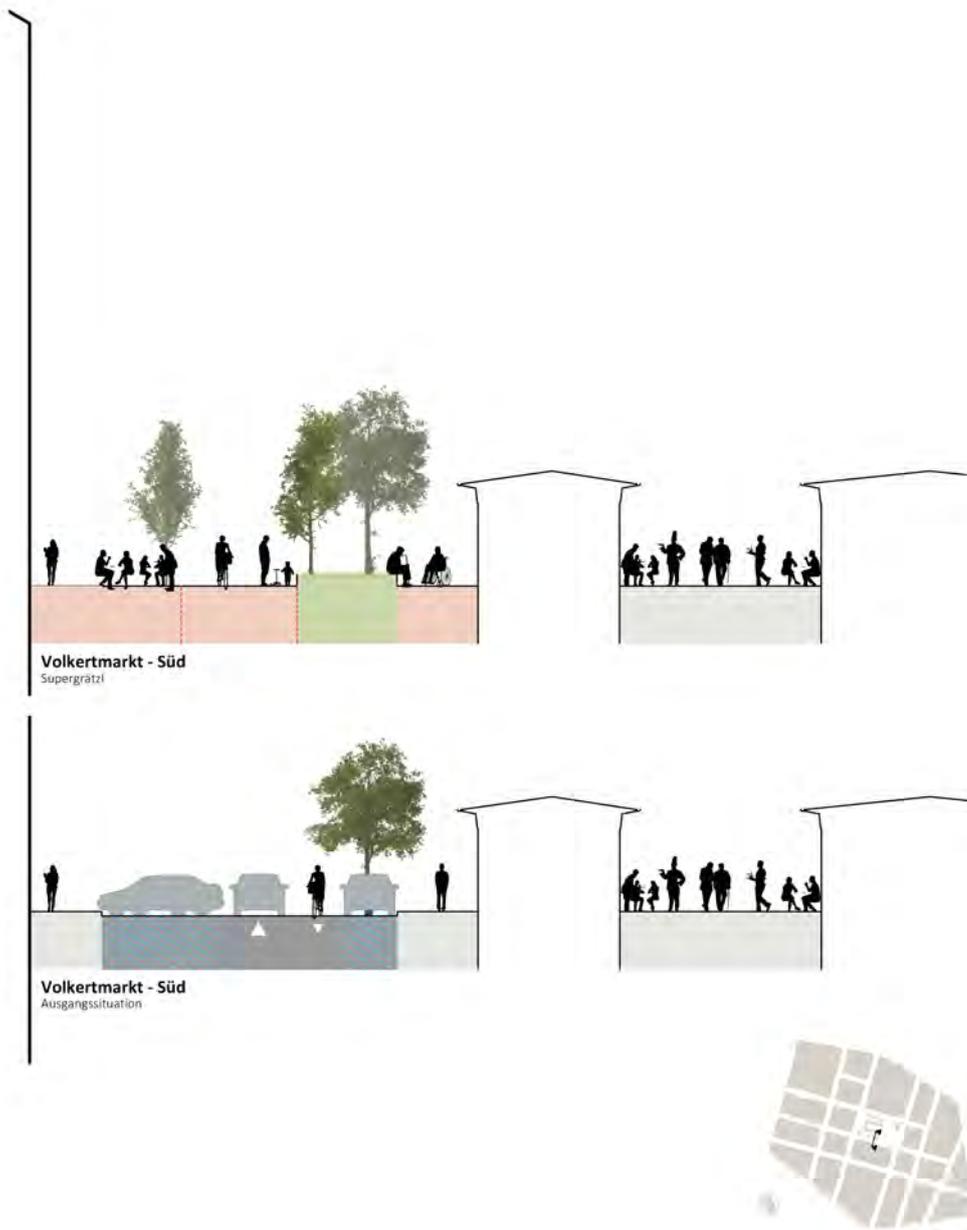


Abbildung 8: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz – Detail Südseite (Quelle: FL/Wieser)

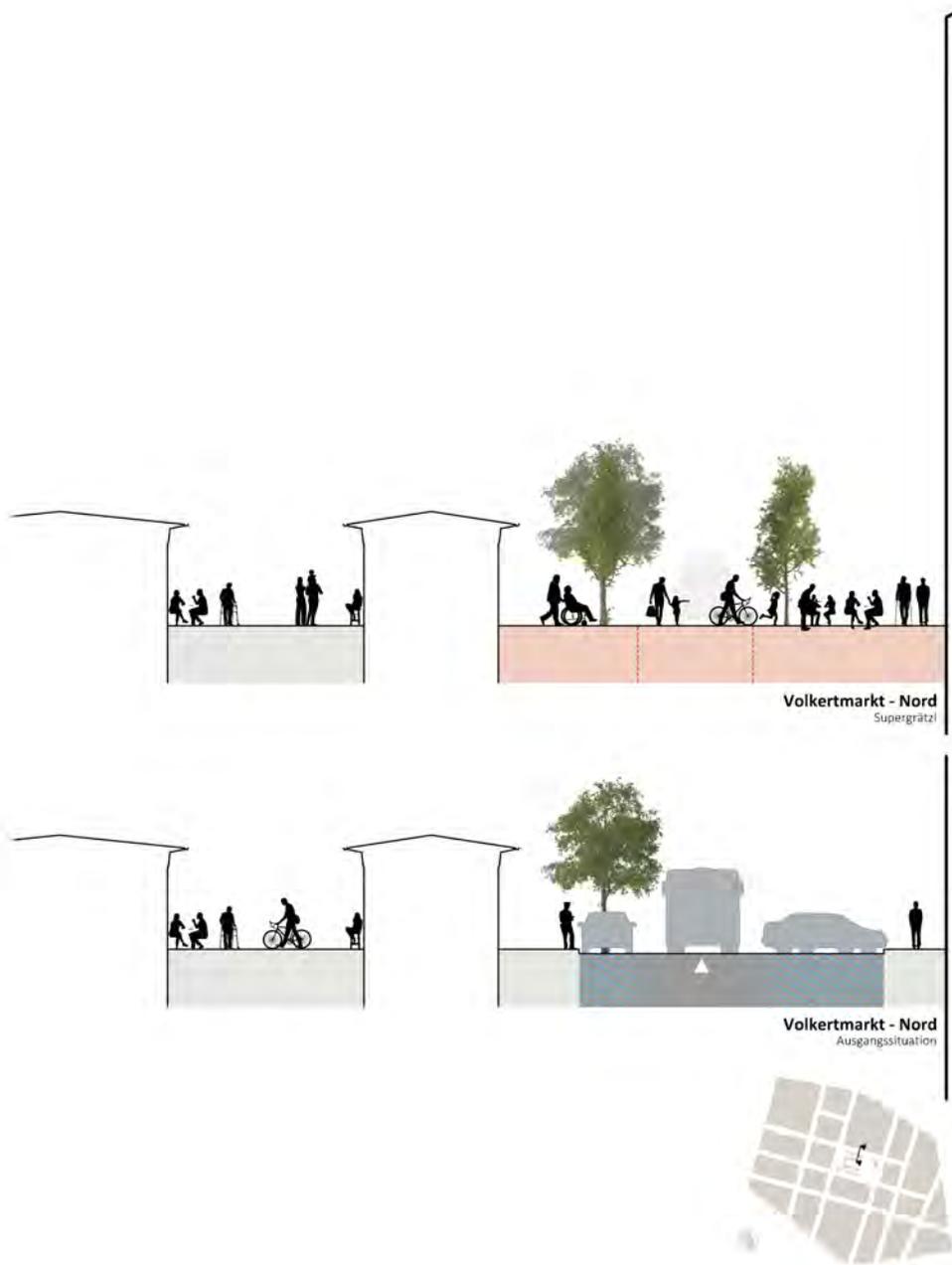


Abbildung 9: Schemaschnitt zur Platzerweiterung am Volkertplatz – Detail Nordseite (Quelle: FL/Wieser)

Verkehrsberuhigung Straßenabschnitt

Errichtung eines Nachbarschaftsplatzes nach Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnittes durch Unterbindung der Befahrbarkeit mittels KFZ. Die Befahrbarkeit für den Radverkehr bleibt erhalten. Verordnung als „Fußgängerzone ausgenommen Anlieferung, Einsatzfahrzeuge und Radverkehr“.

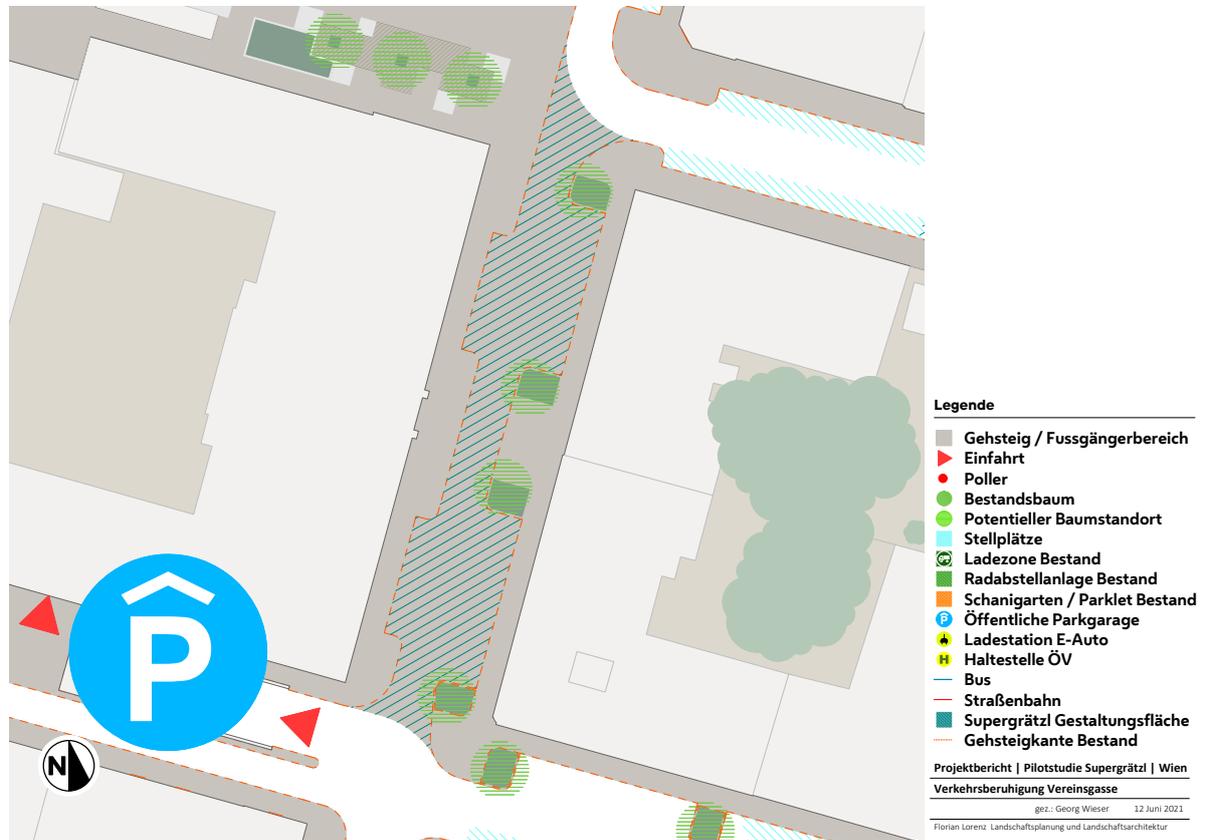


Abbildung 10: Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnittes am Beispiel Vereinsgasse (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Schrittweise Erweiterung des Gehsteiges durch nutzungsoffenes Parklet bzw. Plattform
- Tageweise Öffnung/Sperre der Straßenfläche mit Programmierung und Beteiligungsformaten
- Farbliche Markierung bzw. Street Mural
- Temporäre Straßenmöbel und Pflanzen
- Temporäre Poller für Modalfilter (z. B. Fertigteil Betonschutzwand oder Betonpoller)

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Schaffung eines neuen Platzes vor einer Schule und zwei Wohnhäusern durch Verordnung einer Fußgängerzone
- Niveaugleiche Ausführung zwischen den Gebäudekanten zur Schaffung von Platzcharakter
- Integration von Stadtmöbeln (Verweilen, Schatten, Wasser, Spiel)
- Beispiel für Verkehrsberuhigung eines gesamten kurzen Straßenabschnittes
- Straße wird zu einem kleinen Platz inkl. Freiraumelemente (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser)

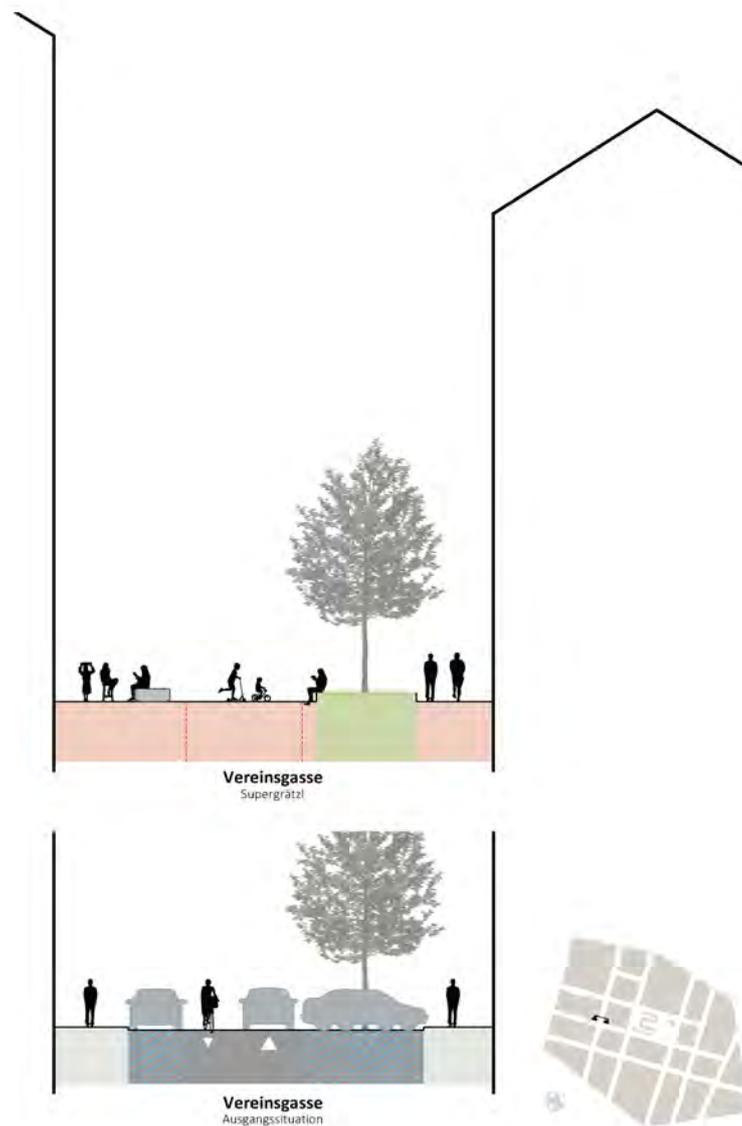


Abbildung 11: Schemaschnitt zur Verkehrsberuhigung eines Straßenabschnittes am Beispiel Vereingasse (Quelle: FL/Wieser)

Verkehrsberuhigung Nebenfahrbahn

Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn durch Unterbindung der Befahrbarkeit für KFZ und Reduktion der Stellplätze in der Nebenfahrbahn. Einrichtung eines baulich getrennten Radwegs. Verordnung als „Fußgängerzone ausgenommen Anlieferung, Einsatzfahrzeuge und Radverkehr“.

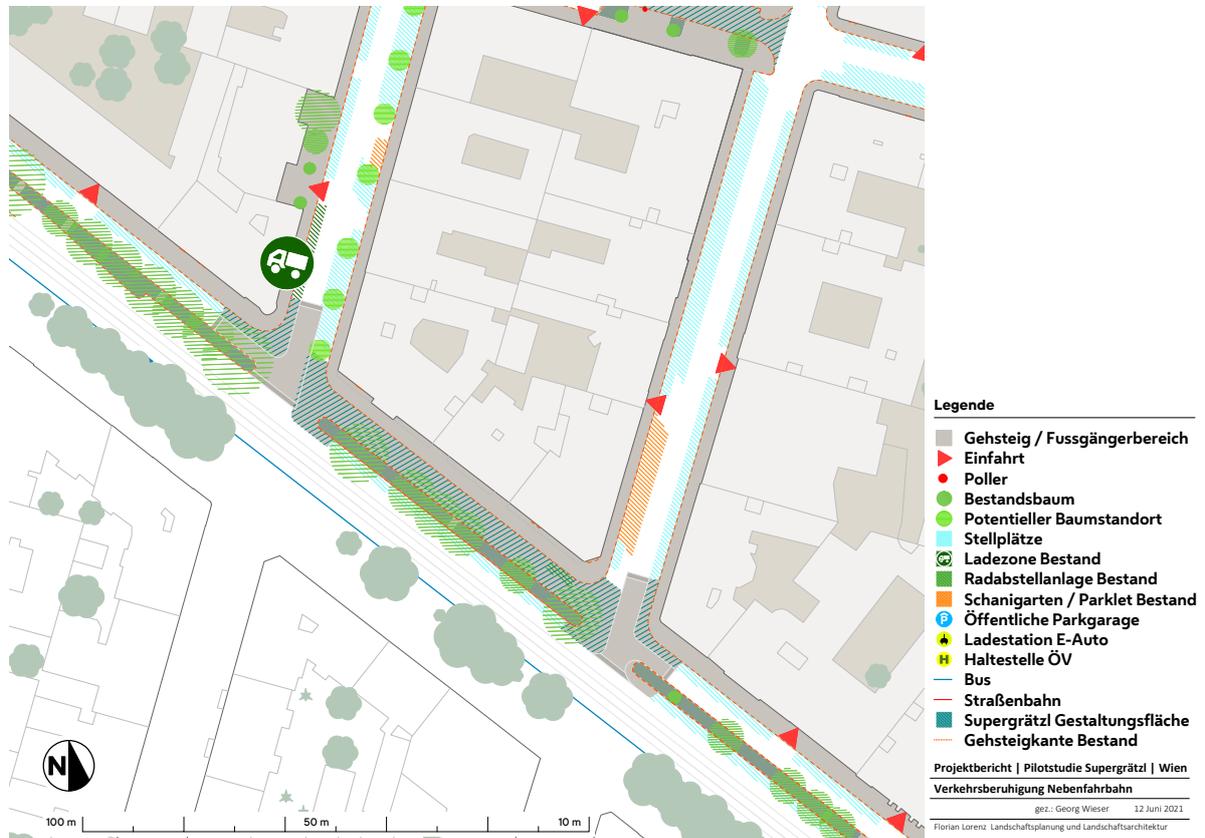


Abbildung 12: Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn am Beispiel Heinestraße (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Schrittweise Erweiterung des Gehsteiges durch nutzungsoffenes Parklet bzw. Plattform
- Tageweise Öffnung/Sperre der Straßenfläche mit Programmierung und Teilnehmungsformaten
- Farbliche Markierung bzw. Street Mural
- Temporäre Straßenmöbel und Pflanzen

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Verwandlung der Nebenfahrbahn in eine Fußgängerzone
- Niveaugleiche Ausführung zwischen den Gebäudekanten und Baumreihe
- Integration von Stadtmöbeln (Verweilen, Schatten, Wasser, Spiel)
- Integration eines baulich getrennten Radweges auf der Fläche der ehemaligen Nebenfahrbahn
- Vergrößerung des Grünstreifens in der Heinestraße zur Verstärkung der Stadtklima-Funktion

- Schaffung eines länglichen Freiraumes an der Gebäudekante; Potenzial für neue gewerbliche, kulturelle und nachbarschaftliche Nutzungen; mögliche Erweiterung entlang gesamter Heinestraße und beidseitig

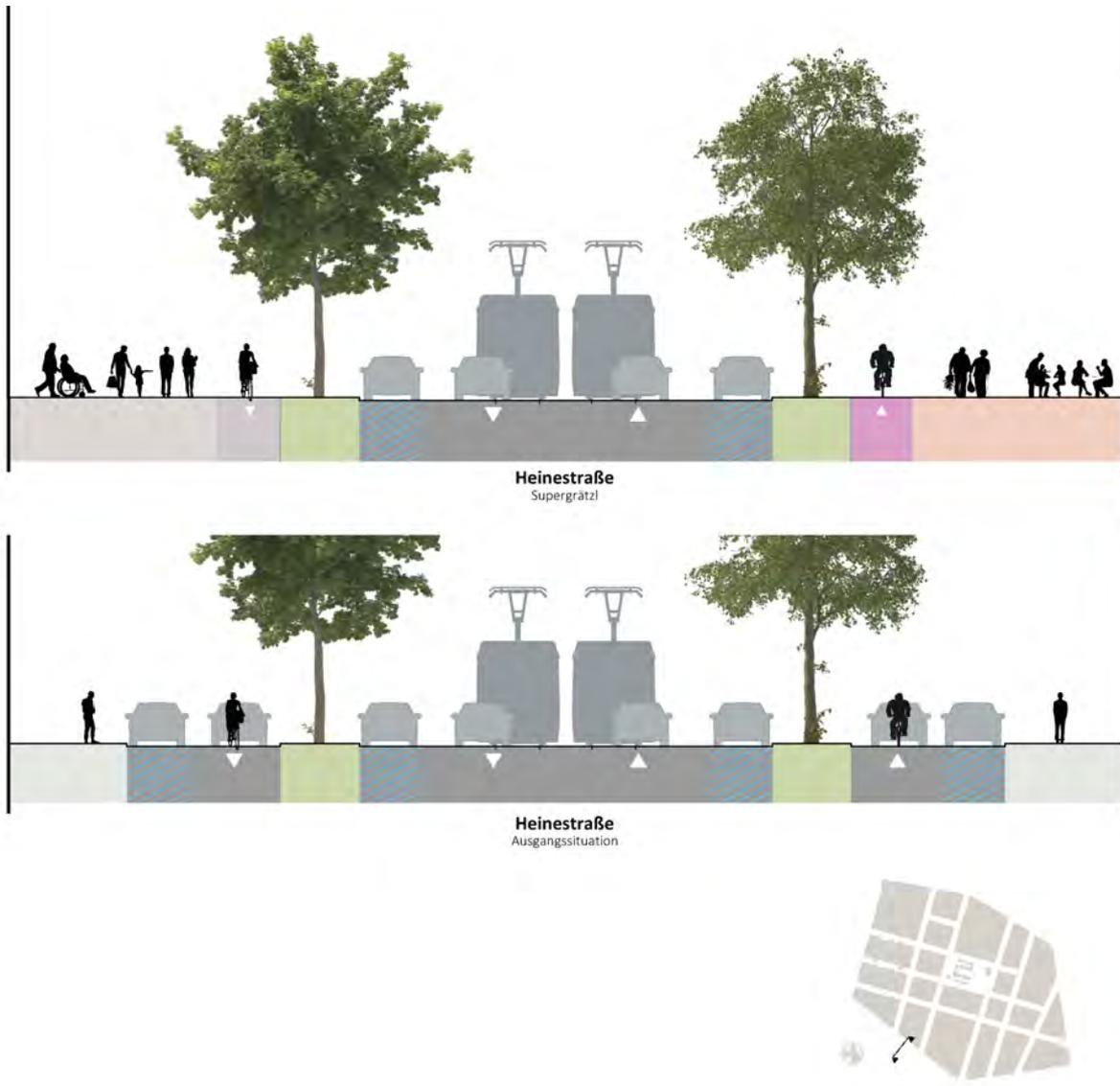


Abbildung 13: Schemaschnitt zur Verkehrsberuhigung einer Nebenfahrbahn am Beispiel Heinestraße; in der Variante Supergrätzl sind auch die Potenziale für eine Veränderung der südlichen Nebenfahrbahn in der Heinestraße angedeutet (Quelle: FL/Wieser)

Eingangsbereiche mit Fahrbahnanhebungen und Mikrofreiräumen

Markierung der Eingangsbereiche des Supergrätzls durch Fahrbahnanhebungen auf Gehsteig-Niveau. Integration von Mikrofreiräumen, Begrünungsmaßnahmen und Sharing-Angeboten.

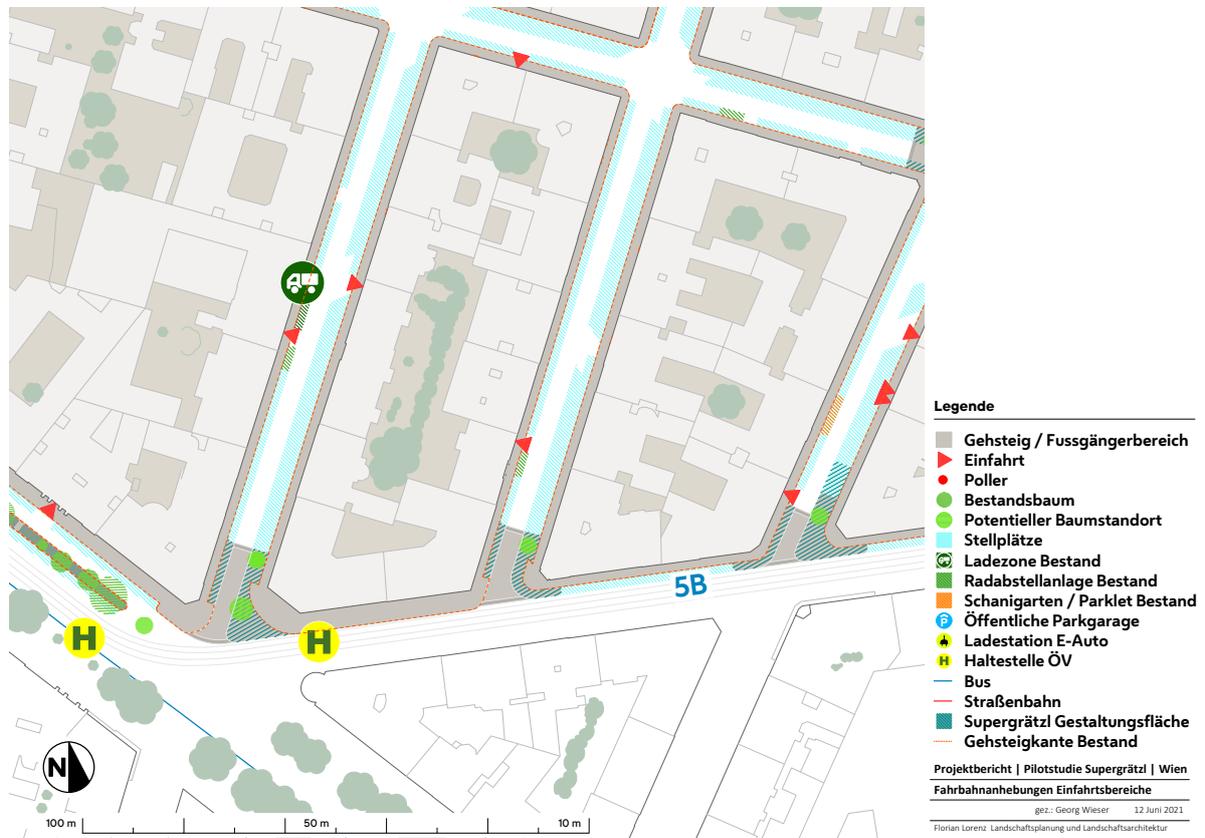


Abbildung 14: Fahrbahnanhebungen an den Supergrätzl-Eingangsbereichen an der Mühlfeldgasse (Quelle: FL/Wieser)

Temporäre Maßnahmen (Testphase funktionaler Superblock):

- Farbliche Markierung bzw. Street Mural („Colorful Crosswalks“ bzw. „Community Crosswalk“)
- Temporäre Straßenmöbel

Permanente Maßnahmen (dauerhafte bauliche Umsetzung):

- Durchgehendes Gehsteig-Niveau mit Fahrbahnanhebung
- Errichtung von Mikrofreiräumen mit Freiraumelementen (Grün, Schatten, Verweilen, Wasser)
- Integration von Mobilitätsstationen nach Bedarf
- Potenzial: Entwicklung typischer, modularer Möblierung für diese Bereiche zur Markierung der Eingangsbereiche in ein Supergrätzl



Abbildung 15: Konzeptskizze zu Fahrbahnanhebungen an Eingangsbereichen (Quelle: FL/Wieser)

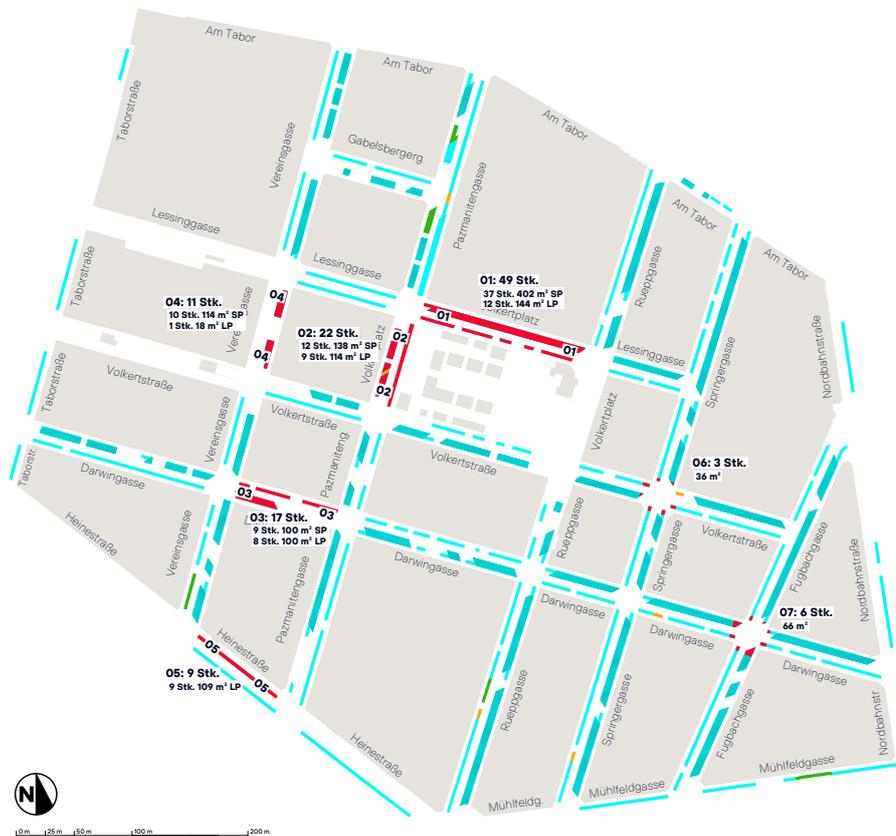
Anhang 6

Stellplatzanalyse für Varianten der Verkehrsorganisation funktionaler Superblock

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stellplatzreduktion für Variante 1. (Quelle: FL/Wieser)	2
Abbildung 2: Stellplatzreduktion für Variante 2. (Quelle: FL/Wieser)	3
Abbildung 3: Stellplatzreduktion für Variante 3. (Quelle: FL/Wieser)	4
Abbildung 4: Vergleich der Stellplatzreduktion für drei Varianten der Verkehrsorganisation (Quelle: FL/Wieser)	5

Abbildung 1: Stellplatzreduktion für Variante 1. (Quelle: FL/Wieser)

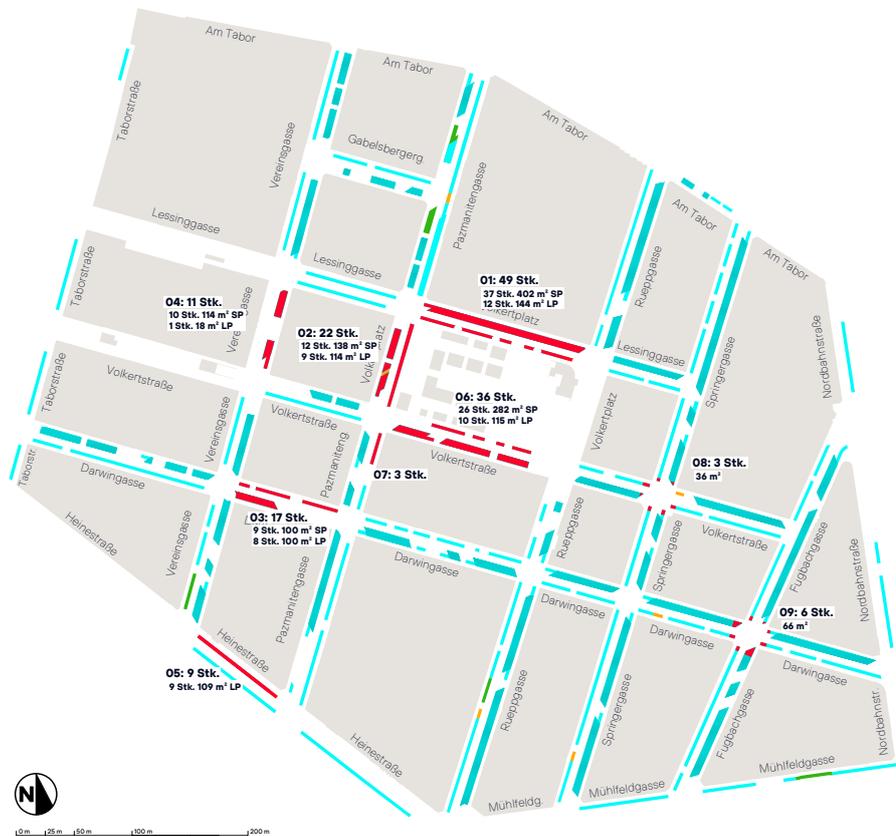


- Stellplätze Längsparker
- Stellplätze Schrägparker
- Ladezone Bestand
- Radabstellfläche Bestand
- Erforderliche Stellplatzreduktion

Stellplatzreduktion :

Zelle 01: 49 Stk.
 Zelle 02: 22 Stk.
 Zelle 03: 17 Stk.
 Zelle 04: 11 Stk.
 Zelle 05: 9 Stk.
 Zelle 06: 3 Stk.
 Zelle 07: 6 Stk.
Gesamt: 117 Stk.

Abbildung 2: Stellplatzreduktion für Variante 2. (Quelle: FL/Wieser)



0 m 25 m 50 m 100 m 200 m

- Stellplätze Längsparker
- Stellplätze Schrägparker
- Ladezone Bestand
- Radabstellfläche Bestand
- Erforderliche Stellplatzreduktion

Stellplatzreduktion:

- Zelle 01: 49 Stk.
- Zelle 02: 22 Stk.
- Zelle 03: 17 Stk.
- Zelle 04: 11 Stk.
- Zelle 05: 9 Stk.
- Zelle 06: 36 Stk.
- Zelle 07: 3 Stk.
- Zelle 08: 3 Stk.
- Zelle 09: 6 Stk.
- Gesamt: 157 Stk.**

Abbildung 3: Stellplatzreduktion für Variante 3. (Quelle: FL/Wieser)



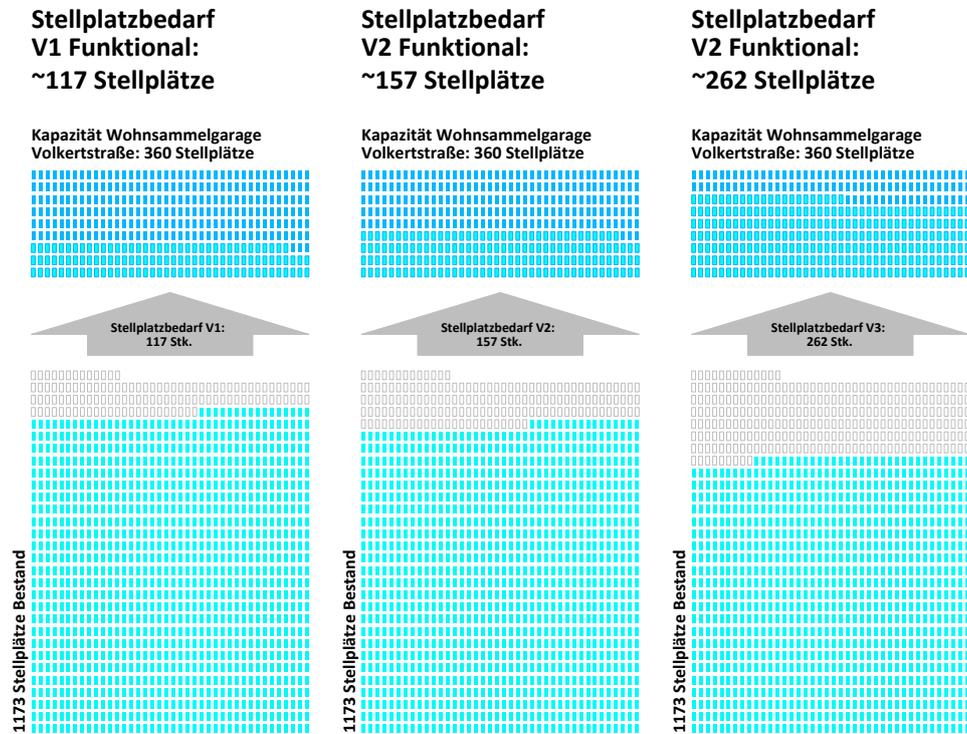
- Stellplätze Längsparker
- Stellplätze Schrägparker
- Ladezone Bestand
- Radabstellfläche Bestand
- Erforderliche Stellplatzreduktion

Stellplatzreduktion:

- Zelle 01: 49 Stk.
- Zelle 02: 22 Stk.
- Zelle 03: 17 Stk.
- Zelle 04: 11 Stk.
- Zelle 05: 9 Stk.
- Zelle 06: 36 Stk.
- Zelle 07: 3 Stk.
- Zelle 08: 3 Stk.
- Zelle 09: 16 Stk.
- Zelle 10: 14 Stk.
- Zelle 11: 22 Stk.
- Zelle 12: 29 Stk.
- Zelle 13: 31 Stk.

Gesamt: 262 Stk.

Abbildung 4: Vergleich der Stellplatzreduktion für drei Varianten der Verkehrsorganisation (Quelle: FL/Wieser)



Anhang 7

Dokumentation Straßenlabor „Supergrätzl Volkertviertel“

Inhaltsverzeichnis

1. FOTODOKUMENTATION SUPERGRÄTZL-STRAßENLABOR – „IDEENBOX“	32. DOKUMENTATION SUPERGRÄTZL-STRAßENLABOR – „IDEENWAND“
112.1. AUSWERTUNG DER MULTIPLE-CHOICE-ANTWORTMÖGLICHKEITEN	183. 1. POST-IT-FEEDBACK – IDEENWAND
112.2. AUSWERTUNG „SONSTIGE ANMERKUNGEN“ – ANTWORTEN NACH VERANSTALTUNGSTAGEN	203. 3. POST-IT-FEEDBACK – IDEENWAND
122.2. AUSWERTUNG „SONSTIGE ANMERKUNGEN“ – ANTWORTEN NACH THEMEN	143.
DOKUMENTATION SUPERGRÄTZL-STRAßENLABOR – „IDEENWAND“	193. 1. POST-IT-FEEDBACK – IDEENWAND „AUSBLICK“
„EINBLICK“	203. 3. POST-IT-FEEDBACK – IDEENWAND „AUSBLICK“ MIT RELEVANZ FÜR SUPERGRÄTZL
23	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)	3
Abbildung 2: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)	3
Abbildung 3: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)	4
Abbildung 4: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)	4
Abbildung 5: Supergrätzl-Straßenlabor, Zugangsbereich mit Location Branding und Informationstafeln im Stil temporärer Verkehrszeichen, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	5
Abbildung 6: Teilnehmer*innen-Zählung im Supergrätzl-Straßenlabor, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	5
Abbildung 7: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl und Vermittlung von Projekthalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	6
Abbildung 8: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, klare Kommunikation von Projektkontext und Vermittlung von Projekthalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	6
Abbildung 9: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl und vertiefende Rezeption von Projekthalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	7
Abbildung 10: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	7
Abbildung 11: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	8
Abbildung 12: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	8
Abbildung 13: Veränderung der Raumwirkung durch flexible Pflanzenbeete und farbliche Bodenmarkierung, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	9
Abbildung 14: Veränderung der Raumwirkung durch flexible Möblierung, Pflanzenbeete und farbliche Bodenmarkierung, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	9
Abbildung 15: Visualisierung im Realraum umgesetzt im Stil temporärer Verkehrszeichen, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	10
Abbildung 16: Abdeckung bestehender Einbahnschilder als Location Branding, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)	10
Abbildung 17: Fragenkarte der „Ideenbox“ mit Antwortmöglichkeiten (Quelle: FL)	11
Abbildung 18: Auswertung der Multiple-Choice-Antwortmöglichkeiten (Quelle: FL/Schwaderer)	12
Abbildung 19: Interaktion am Grätzlwagerl mit Ideenwand „Ausblick“ (Quelle: Florian Lorenz)	18

1. Fotodokumentation Supergrätzl-Straßenlabor



Abbildung 1: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)



Abbildung 2: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)

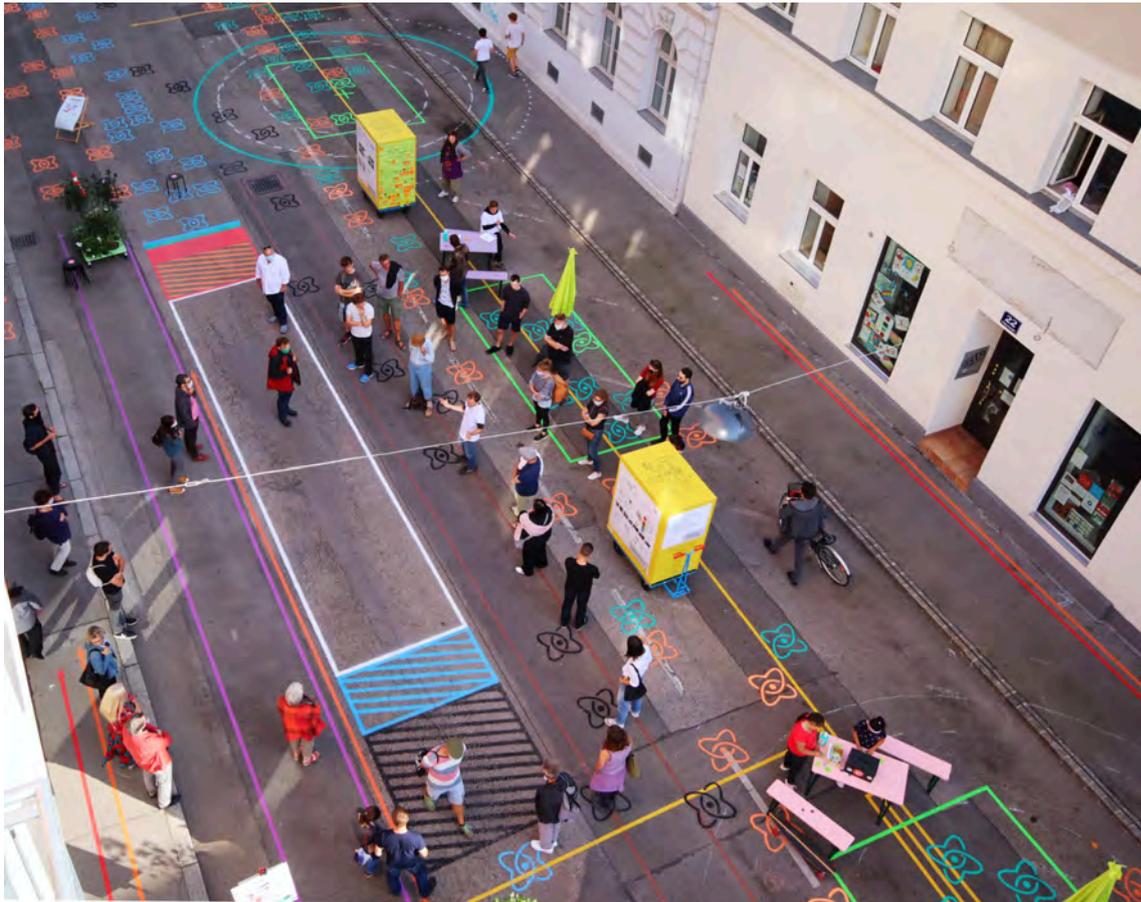


Abbildung 3: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)



Abbildung 4: Supergrätzl-Straßenlabor am 20. September 2020 (Quelle: Georg Wieser)



Abbildung 5: Supergrätzl-Straßenlabor, Zugangsbereich mit Location Branding und Informationstafeln im Stil temporärer Verkehrszeichen, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 6: Teilnehmer*innen-Zählung im Supergrätzl-Straßenlabor, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 7: Planungsausstellung auf Grätzwagel und Vermittlung von Projekthinhalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 8: Planungsausstellung auf Grätzwagel, klare Kommunikation von Projektkontext und Vermittlung von Projekthinhalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 9: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl und vertiefende Rezeption von Projektinhalten, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 10: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 11: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 12: Planungsausstellung auf Grätzlwagerl, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 13: Veränderung der Raumwirkung durch flexible Pflanzenbeete und farbliche Bodenmarkierung, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 14: Veränderung der Raumwirkung durch flexible Möblierung, Pflanzenbeete und farbliche Bodenmarkierung, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 15: Visualisierung im Realraum umgesetzt im Stil temporärer Verkehrszeichen, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)



Abbildung 16: Abdeckung bestehender Einbahnschilder als Location Branding, 18. September 2020 (Quelle: Stadt Wien / C. Fürthner)

2. Dokumentation Supergrätzl-Straßenlabor – „Ideenbox“

2.1. Auswertung der Multiple-Choice-Antwortmöglichkeiten

Im Zuge des Straßenlabors wurden Teilnehmer*innen mit einer Fragenkarte aufgefordert, ihre Ideen für die Gestaltung von Supergrätzln einzubringen (siehe Abbildung 17). Diese Karte wurde dann in eine vor Ort befindliche Ideenbox für die Wiener Supergrätzl eingeworfen und vom Vermittlungsteam gesammelt. Dabei wurde den Teilnehmer*innen stets vermittelt, dass diese Ideen generell für mögliche zukünftige Supergrätzl in Wien zu formulieren sind und nicht (nur) konkret für das Volkertviertel/Planungsgebiet als mögliches Supergrätzl.

An den drei Tagen der Informationsveranstaltung wurden insgesamt 111 Kärtchen mit Ideen befüllt. Circa 80 % dieser beantworteten Kärtchen wurden von Bewohner*innen des Volkertviertels ausgefüllt (siehe Abbildung 18).

Wie soll das Supergrätzl aussehen?

Der Raum im Supergrätzl soll verwendet werden für:

<input type="checkbox"/> Zu-Fuß-Gehen	<input type="checkbox"/> Radfahren	<input type="checkbox"/> Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/> Ladezonen
<input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten	<input type="checkbox"/> Pflanzen & Begrünung	<input type="checkbox"/> Treffpunkte ohne Konsumpflicht	<input type="checkbox"/> Parkplätze
<input type="checkbox"/> Tische	<input type="checkbox"/> Bäume	<input type="checkbox"/> Grätzloasen	<input type="checkbox"/> Markt
<input type="checkbox"/> Trinkbrunnen	<input type="checkbox"/> Schatten	<input type="checkbox"/> Spielgeräte	<input type="checkbox"/> Geschäfte
<input type="checkbox"/> Wasserspiel	<input type="checkbox"/> Hundezone	<input type="checkbox"/> Sportgeräte	<input type="checkbox"/> Schanigarten

Sonstige Anmerkungen ...

Ich wohne im Volkertviertel ja
 nein

Diese Karte dient zur Sammlung von Ideen zum Wiener Supergrätzl während dem „Supergrätzl Straßenlabor“ vom 18. bis 20. September 2020.
Mehr Informationen: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supergraetzl.html

Abbildung 17: Fragenkarte der „Ideenbox“ mit Antwortmöglichkeiten (Quelle: FL)



Abbildung 18: Auswertung der Multiple-Choice-Antwortmöglichkeiten (Quelle: FL/Schwaderer)

2.2. Auswertung „Sonstige Anmerkungen“ – Antworten nach Veranstaltungstagen

Von 111 ausgewerteten Karten der Ideenbox haben auf 75 Karten Teilnehmer*innen Angaben bei „Sonstige Anmerkungen“ gemacht. Diese sind unten stehend nach Veranstaltungstagen geordnet aufgelistet.

Antworten vom 18. September 2020

- Ich wünsche mir, dass man elektrische Roller fahren kann, ohne dafür zu bezahlen.
- In kulturell stark durchmischten Vierteln, wie hier, wäre unbedingt niederschwellige Kinder- und Sozialbetreuung notwendig, um die harmonische Nutzung des öffentlichen Raumes und Interessenabgleich der AnrainerInnen zu erleichtern.
- Wenn Spielgeräte, dann auch Programm und Betreuung von Kindern (z. B. Kinderfreunde-Bus). Jedes Grätzl ist verschieden, deshalb braucht es auch verschiedene Lösungen -> gemeinsames Deutschsprechen nicht nur Kindern anbieten, sondern auch ihren Eltern.
- Mehr Zebrastreifen, weniger Autos, mehr Radwege.
- Bus raus aus dem Volkertviertel.
- Beim neuen Student Hotel wird die rechte Seitenwand in der Nacht so extrem hell angestrahlt (ohne erkennbaren ästhetischen Grund), dass das Licht sehr störend in die Fugbachgasse reflektiert. Lichtverschmutzung sollte allgemein bei jeder Planung berücksichtigt werden.
- Sowohl konsumfreie Zonen als auch Gastronomie.
- Mehr Kleinkind-Schaukeln; Plätze mit Palmen, Kaffee- und Eis-StänderIn wie am Karlsplatz oder Mozartplatz.
- Autofahrer halten sich nicht an 30 km/h.

- Die Volkertstraße ist viel zu laut, bitte um Verkehrsberuhigung oder komplette Umleitung. Der Volkertplatz ist nicht einladend; der Markt muss lebendiger werden.
- Verkehrsberuhigung! Mehr Bäume.
- Autos in (Gratis-)Garagen verstauen.
- Wiesen, die gepflegt werden.
- Zebrastreifen, nicht kalte Sitzgelegenheiten (kein Stein); mehr Platz zum Spazieren.
- Weniger Autos und weniger Beton (bitte mehr Schotter und Pflastersteine).
- Mehr Musik; lauter echte 30er-Zonen oder bessere Wohnstraßen; kindergerecht.

Antworten vom 19. September 2020

- Integration von Menschen verschiedener Herkunft.
- Wir müssen den Diskurs ändern, wie wir über Autos und das Recht auf Parkplätze reden. Wer sich ein Auto anschafft, muss mit diesem Eigentum auch Verantwortung übernehmen und kann, darf nicht erwarten, dass alle anderen, die Öffentlichkeit, dafür Platz bereitstellen.
- Bitte einen Spielplatz bauen.
- Alles Cooles.
- Dass noch ein Park gemacht wird.
- Baumpflanzungen in gesamter Darwingasse fortsetzen, bitte. Baumpflanzungen vor Student Hotel (starke Schallbelastigung).
- Mehr Radabstellplätze in der Springergasse.
- Initiative ist super, aber Begriff „SUPER“-Grätzl erinnert an Gentrifizierung und Gewinnmaximierung -> finde ich daher unpassend.
- Kein Durchzugsverkehr -> verhindern! Keine Parkplätze; Ladezone pro Block; keine Parkplatzzuchen (kreisender Verkehr); Spielplätze auf Kreuzungen; Lastenradabstellplätze.
- Das größte Schwimmbad der Welt.
- Verkehrsberuhigung; Einschränkung des nächtlichen Verkehrs.
- Verkehrsberuhigung!
- Bus raus aus dem Volkertviertel.
- Bitte ein sinnvolles Konzept zur Nutzung leerstehender Geschäftslokale; kombinierte Gewerbe-/Wohnnutzungsprojekte im Nordbahnviertel machen keinen Sinn, solange hier so viel leer steht.
- Umkehr Einbahn Darwingasse zwischen Rueppgasse und Pazmanitengasse; Umwandlung in Wohnstraße; Vorteil: Entschärfung x Rueppgasse/Darwingasse (Bus!!!); kein Durchzugsverkehr mehr.
- Mehr Leben auf der Straße.
- Sinnvolle Veränderungen, die die ganzen Bewohner zufrieden stellen und nicht nur Grünen-Wähler!!! Dieser Autohass muss endlich aufhören!
- Schanigärten – ja; Heizschwammerl im Winter – NEIN.
- Weniger Parkplätze; mehr Grün in den Straßen.
- Öffentlichen Verkehr rundherum führen; Atelier und kleine Werkstatträume fördern.
- Wichtig ist auch, die urbanen Möbel für gemeinschaftliche Nutzung herzustellen! Keine abgewendeten Einzelstühle! Platz zum gemeinsamen Aufenthalt!
- Ich wünsche mir mehr begrünte Oasen innerhalb des Grätzls. Mehr Bereiche, um sich nett aufzuhalten. Ein Wasserspiel fände ich nett.
- Bäckerei am Marktgelände.
- Ohren an jede Straßenecke. Mehr Bäume, Fassadenbegrünung; temporäre Nutzung der Straßen; Lebendigkeit; Möglichkeit der Beteiligung.
- Autos brauchen sooo viel Platz! Und sind laut und gefährlich!

Antworten vom 20. September 2020

- Regenbogenkreuzungen für Fahrräder und Fußgänger; Garage für Autos bauen; Autos sollen unter der Straße fahren.
- Seniorenveranstaltungslokale, z. B. Seniorensingen.
- Bäume in der vollen Länge der Darwingasse.
- Straßen sind so breit, wenn keine Autos hier stehen!

- Da schon einige Vereine vorhanden sind, wäre es schön, wenn das Viertel einen aktiven Austausch für Interkulturalität schafft.
- Im Besonderen mehr Begrünung im Bereich des Volkertplatzes; unter Umständen eine stärkere Belegung des Marktes (z. B. Stände, Restaurants etc.).
- Zebrastreifen; unterirdische Sammel-PKW-Garagen; gerne auch Bänke, Bäume
- Bitte v. a. viele, viele Bäume, gerne auf Kosten von Parkplätzen; Zebrastreifen.
- Wenn möglich, den Markt (Stände) mehr beleben.
- Christkindlmarkt; diverse Veranstaltungen.
- Mehr Kultur-Veranstaltungen, Feste, Christkindlmärkte etc.
- Stoppen des Umbaus von leerstehenden Geschäften/Wohnungen in den Erdgeschossen zu Garagen. Zeitweises Öffnen von Innenhöfen.
- Durchgangsverkehr verhindern.
- Markt könnte veganer sein bzw. mehr frische Produkte anbieten.
- Lärmentwicklung und Müllproduktion durch Menschen an Sitzgelegenheiten beachten! (Siehe Volkertmarkt); Parken muss leistbar bleiben! Tiefgarage ist gut, aber teuer! Manche Menschen benötigen ihr Auto täglich für die Arbeit!
- Aufwertung des Marktes; Unterstützung der Pioniere; leerstehende Geschäfte nicht wegen Spekulation verkommen lassen.
- Rücksicht auf alle Bewohner – Kinder, Erwachsene, Berufstätige, Pensionisten. Route von 5B entsprechend anpassen.
- 5B durch Pazmanitengasse (schnellstmöglich) wieder raus aus dem Grätzl leiten.
- Wichtig, dass Märkte in Wien nicht zu Fressmeilen verkommen und saisonale Frischprodukte anbieten. Wasabi-Nüsse sind entbehrlich!
- 5B weg.
- 5B weg.
- 5B in Rueppgasse ist störend. Mehr gemütliche Lokale am Volkertmarkt.
- Am Volkertplatz bitte einen richtigen Spielplatz mit Hackschnitzel. Enzis wären toll.
- Weniger Müll auf den Gehsteigen; Freiflächen.
- Bewusstseinsbildung für Müll, sauberes Hinterlassen von öffentlichen Plätzen. Tische und Bänke frei beweglich (z. B. Ketten o. ä.).
- Hochbeete am Volkertplatz; Begegnungszonen oder Spielstraße/Wohnstraße.
- Straßen sicher für Kinder machen.
- Lessinggasse (vom Volkertplatz bis Springergasse) Autos weg und viele Bäume; Lärm vom Volkertplatz würde dadurch „geschluckt“!!!
- Lessinggasse voller Bäume.
- 1.) Die Darwingasse muss verkehrsberuhigter werden, zu viel Lärm und Verkehr. 2.) Das Grätzl muss kühler werden -> mehr Bäume und Schatten notwendig. 3.) Der Verkehr im gesamten Grätzl sollte reduziert werden. 4.) Mehr Möglichkeiten für Kinder zum Spielen, wo keine Autos fahren.
- Gemeinschaftlich nutzbare Räume: Werkstätten, Kunstwerkstätten, Chöre, Tischtennis; Clubräume, u. v. m.
- Überdachte Parkplätze für Lastenräder; mehr Spielstraßen; Zufahrt nur für Anrainer (PKW) -> Fahrverbot; Fassadenbegrünungen.
- Bitte den Markt vergrößern!
- Jetzt wird es Zeit -> etwas für Senioren, eine angenehme auch ruhige Zone, zum Erholen zu schaffen. -> etwas „Interessantes“, „Intelligentes“ zu verschiedenen „Themen“; einen Treffpunkt in Kombination mit einer Grätzloase, auch regensicher für Workshops etc. zu machen

2.2. Auswertung „Sonstige Anmerkungen“ – Antworten nach Themen

Von 111 ausgewerteten Karten der Ideenbox haben auf 75 Karten Teilnehmer*innen Angaben bei „Sonstige Anmerkungen“ gemacht. Diese sind nach Themen ausgewertet worden und unten stehend nach Themen geordnet aufgelistet.

Mobilität

- Ich wünsche mir, dass man elektrische Roller fahren kann, ohne dafür zu bezahlen.
- Mehr Zebrastreifen, weniger Autos, mehr Radwege.
- Bus raus aus dem Volkertviertel.
- Autofahrer halten sich nicht an 30 km/h.
- Verkehrsberuhigung!
- Autos in (Gratis)-Garagen verstauen
- Weniger Autos
- Lauter echte 30er-Zonen oder bessere Wohnstraßen
- Wir müssen den Diskurs ändern, wie wir über Autos und das Recht auf Parkplätze reden. Wer sich ein Auto anschafft, muss mit diesem Eigentum auch Verantwortung übernehmen und kann, darf nicht erwarten, dass alle anderen, die Öffentlichkeit dafür Platz bereitstellen.
- Kein Durchzugsverkehr -> verhindern! Keine Parkplätze; Ladezone pro Block; keine Parkplatzsuchen (kreisender Verkehr); Spielplätze auf Kreuzungen; Lastenradabstellplätze.
- Verkehrsberuhigung; Einschränkung des nächtlichen Verkehrs.
- Verkehrsberuhigung!
- Bus raus aus dem Volkertviertel.
- Umkehr Einbahn Darwingasse zwischen Rueppgasse und Pazmanitengasse; Umwandlung in Wohnstraße; Vorteil: Entschärfung x Rueppgasse/Darwingasse (Bus!!!); kein Durchzugsverkehr mehr.
- Sinnvolle Veränderungen, die die ganzen Bewohner zufrieden stellen und nicht nur ihr grünen Wähler!!! Dieser Autohass muss endlich aufhören!
- Öffentlichen Verkehr rundherum führen
- Autos brauchen sooo viel Platz! Und sind laut und gefährlich!
- Durchgangsverkehr verhindern.
- 5B weg.
- 5B weg.
- 5B in Rueppgasse ist störend. Mehr gemütliche Lokale am Volkertmarkt.
- Überdachte Parkplätze für Lastenräder
- Die Darwingasse muss verkehrsberuhigter werden, zu viel Lärm und Verkehr.
- Der Verkehr im gesamten Grätzl sollte reduziert werden.
- 5B durch Pazmanitengasse (schnellstmöglich) wieder raus aus dem Grätzl leiten.
- Rücksicht auf alle Bewohner – Kinder, Erwachsene, Berufstätige, Pensionisten. Route von 5B entsprechend anpassen.
- Zebrastreifen
- Parken muss leistbar bleiben! Tiefgarage ist gut, aber teuer! Manche Menschen benötigen ihr Auto täglich für die Arbeit!

Parkplätze und Straßengestaltung

- Zebrastreifen, nicht kalte Sitzgelegenheiten (kein Stein); mehr Platz zum Spazieren.
- Weniger Beton (bitte mehr Schotter und Pflastersteine)
- Weniger Parkplätze; mehr Grün in den Straßen.
- Mehr Radabstellplätze in der Springergasse.
- Mehr Leben auf der Straße.
- Ohren an jede Straßenecke. Temporäre Nutzung der Straßen; Lebendigkeit
- Wichtig ist auch, die urbanen Möbel für gemeinschaftliche Nutzung herzustellen! Keine abgewendeten Einzelstühle! Platz zum gemeinsamen Aufenthalt!

- Ich wünsche mir mehr begrünte Oasen innerhalb des Grätzls. Mehr Bereiche, um sich nett aufzuhalten. Ein Wasserspiel fände ich nett.
- Regenbogenkreuzungen für Fahrräder und Fußgänger; Garage für Autos bauen; Autos sollen unter der Straße fahren.
- Straßen sind so breit, wenn keine Autos hier stehen!
- mehr Spielstraßen; Zufahrt nur für Anrainer (PKW) -> Fahrverbot
- Begegnungszonen oder Spielstraße/Wohnstraße.
- Tische und Bänke frei beweglich (z. B. Ketten o. ä.).
- unterirdische Sammel-PKW-Garagen; gerne auch Bänke, Bäume

Kinder und Jugendliche

- In kulturell stark durchmischten Vierteln, wie hier, wäre unbedingt niederschwellige Kinder- und Sozialbetreuung notwendig, um die harmonische Nutzung des öffentlichen Raumes und Interessenabgleich der AnrainerInnen zu erleichtern.
- Wenn Spielgeräte, dann auch Programm und Betreuung von Kindern (z. B. Kinderfreunde-Bus). Jedes Grätzl ist verschieden, deshalb braucht es auch verschiedene Lösungen -> gemeinsames Deutschsprechen nicht nur Kindern anbieten, sondern auch ihren Eltern.
- Mehr Kleinkind-Schaukeln
- kindergerecht
- Bitte einen Spielplatz bauen.
- Das größte Schwimmbad der Welt.
- Mehr Möglichkeiten für Kinder zum Spielen, wo keine Autos fahren.
- Straßen sicher für Kinder machen.
- Am Volkertplatz bitte einen richtigen Spielplatz mit Hackschnitzel. Enzis wären toll.

Lärm und Müll

- Beim neuen Student Hotel wird die rechte Seitenwand in der Nacht so extrem hell angestrahlt (ohne erkennbaren ästhetischen Grund), dass das Licht sehr störend in die Fugbachgasse reflektiert. Lichtverschmutzung sollte allgemein bei jeder Planung berücksichtigt werden.
- Lärmentwicklung und Müllproduktion durch Menschen an Sitzgelegenheiten beachten! (Siehe Volkertmarkt)
- Weniger Müll auf den Gehsteigen; Freiflächen.
- Bewusstseinsbildung für Müll, sauberes Hinterlassen von öffentlichen Plätzen.

Volkertmarkt

- Sowohl konsumfreie Zonen als auch Gastronomie.
- Kaffee- und Eis-StänderIn wie am Karlsplatz oder Mozartplatz.
- Der Markt muss lebendiger werden.
- Die Volkertstraße ist viel zu laut, bitte um Verkehrsberuhigung oder komplette Umleitung.
- Der Volkertplatz ist nicht einladend.
- Schanigärten – ja; Heizschwammerl im Winter – NEIN.
- Bäckerei am Marktgelände.
- Bitte ein sinnvolles Konzept zur Nutzung leerstehender Geschäftslokale; kombinierte Gewerbe-/Wohnnutzungsprojekte im Nordbahnviertel machen keinen Sinn, solange hier so viel leer steht.
- Atelier und kleine Werkstatträume fördern.
- Unter Umständen eine stärkere Belebung des Marktes (z. B. Stände, Restaurants etc.).
- Wenn möglich, den Markt (Stände) mehr beleben.
- Christkindlmarkt; diverse Veranstaltungen.
- Mehr Kultur-Veranstaltungen, Feste, Christkindlmärkte etc.
- Stoppen des Umbaus von leerstehenden Geschäften/Wohnungen in den Erdgeschossen zu Garagen. Zeitweises Öffnen von Innenhöfen.
- Markt könnte veganer sein bzw. mehr frische Produkte anbieten.
- Bitte den Markt vergrößern!

- Wichtig, dass Märkte in Wien nicht zu Fressmeilen verkommen und saisonale Frischprodukte anbieten. Wasabi-Nüsse sind entbehrlich!
- Aufwertung des Marktes; Unterstützung der Pioniere; leerstehende Geschäfte nicht wegen Spekulation verkommen lassen.

Baumpflanzungen und Begrünung

- Plätze mit Palmen
- Mehr Bäume
- Wiesen, die gepflegt werden.
- Dass noch ein Park gemacht wird.
- Baumpflanzungen in gesamter Darwingasse fortsetzen, bitte. Baumpflanzungen vor Student Hotel (starke Schallbelästigung).
- Mehr Bäume, Fassadenbegrünung
- Bäume in der vollen Länge der Darwingasse.
- Im Besonderen mehr Begrünung im Bereich des Volkertplatzes
- Bitte v. a. viele, viele Bäume, gerne auf Kosten von Parkplätzen; Zebrastreifen.
- Fassadenbegrünungen
- Das Grätzl muss kühler werden -> mehr Bäume und Schatten notwendig
- Lessinggasse voller Bäume.
- Lessinggasse (vom Volkertplatz bis Springergasse) Autos weg und viele Bäume; Lärm vom Volkertplatz würde dadurch „geschluckt“!!!
- Hochbeete am Volkertplatz

Sonstiges

- Mehr Musik
- Integration von Menschen verschiedener Herkunft.
- Alles Cooles.
- Initiative ist super, aber Begriff „SUPER“-Grätzl erinnert an Gentrifizierung und Gewinnmaximierung -> finde ich daher unpassend.
- Möglichkeit der Beteiligung.
- Seniorenveranstaltungslokale, z. B. Seniorensingen.
- Da schon einige Vereine vorhanden sind, wäre es schön, wenn das Viertel einen aktiven Austausch für Interkulturalität schafft.
- Jetzt wird es Zeit -> etwas für Senioren, eine angenehme auch ruhige Zone, zum Erholen zu schaffen. -> etwas „Interessantes“, „Intelligentes“ zu verschiedenen „Themen“; einen Treffpunkt in Kombination mit einer Grätzloase, auch regensicher für Workshops etc. zu machen
- Gemeinschaftlich nutzbare Räume: Werkstätten, Kunstwerkstätten, Chöre, Tischtennis; Clubräume, u. v. m.

3. Dokumentation Supergrätzl-Straßenlabor – „Ideenwand“

Die Grätzlwagerl-Planungsausstellung wurde während der dreitägigen Infoveranstaltung zwischen 9 und 18 Uhr betreut. Das Vermittlungsteam stand in dieser Zeit für Fragen zur Verfügung. Komplementär zu den größtenteils vorgegebenen Antwortmöglichkeiten bei der Befragung mittels Abfragekarte in der Ideenbox wurde auch ein offenes Format für eine Konsultation durchgeführt.

Auf den zwei Grätzlwagerln war jeweils eine Tafel/Wand für offenes Feedback auf Post-it-Kärtchen montiert. Die zwei Tafeln hatten inhaltlich einen unterschiedlichen Fokus: eine Tafel für Einblicke in Aspekte des Volkertviertels, die den Bewohner*innen von Bedeutung sind; eine zweite Tafel auf dem zweiten Grätzlwagerl war den Ausblicken auf das Gebiet und auf das Konzept des Superblocks gewidmet. Diese zwei Tafeln waren inhaltlich auch auf die Ausstellung auf den Grätzlwagerln ausgerichtet: auf einen analytischen Teil mit Einblicken in die Bestandsanalyse und auf einen ausblickenden Teil mit ersten Ansätzen der Entwicklung eines Supergrätzls und internationalen Beispielen.

Von insgesamt 238 Post-its auf den Tafeln „Einblick“ und „Ausblick“ wurden insgesamt 158 ausgewertet. Die weiteren 80 sind hauptsächlich Zeichnungen von Kindern.



Abbildung 19: Interaktion am Grätzlwagerl mit Ideenwand „Ausblick“ (Quelle: Florian Lorenz)

3. 1. Post-it-Feedback – Ideenwand „Einblick“

Von insgesamt 95 Post-its auf der Tafel „Einblick“ wurden 53 ausgewertet. Die weiteren 42 sind hauptsächlich Zeichnungen.

- Zu viele Autos.
- So viele Bäume wie möglich pflanzen! Keine Autos; Grünfläche. Gemeinschaftsfläche (Parkbänke, Spielplätze etc.)
- 30er-Zonen werden nicht beachtet.
- Freiflächen wie Volkertplatz (nicht alles zuordnen).
- Dass es das Jugendzentrum gibt (+)
- Markt beleben; keine Lagerräume auf Marktflächen
- Mehr spezialisierte Geschäfte (Metzger, Bäckerei, Molkerei) und Grün.
- Keinen Lärm.
- Viele Bäume.
- Gute Radverbindungen.
- Mehr „richtige“ Radwege.
- Mehr Tiefgaragen für Freiflächen oben wie Volkertstraße.
- Bücherei
- Zu viel Lärm am Abend.
- Wir müssen immer wegen Autos aufpassen.
- Mehr Spielplätze.
- Nur Lokale am Markt und nur ein Gemüsegeschäft am Markt (-).
- Zu wenig Bäume; Viertel ist an Sommerabenden gefühlt heißer als andere.
- Ich spiele gerne viel Fangen.
- Zu viele Lokale.
- Gemüsebeete, bitte.
- Dass die Kinder mich und meine Freunde schlagen (-).
- Ich spiele gerne beim Volkertplatz Schaukel.
- Ich will gerne spielen.
- Nicht den halben Markt an einen Pächter.
- Bitte!! Markt beleben – Öffnungszeiten; neue Ideen; Grün.
- Zu viel Lärm; genug Bäume am Volkertplatz.
- Dass wir spielen.
- Nicht genug Bäume und Blumen; zu viel Verkehr; Freiraum für Kinder fehlt; Marktstände sind Lager (-).
- Mehr Grün; Wiese, Bäume und bitte mehr Gemüsebeete.
- Nächtliche Auto-Angeber -> Lärm -> Gas geben.
- Immer sonnig (+)
- Wenige Sachen zum Spielen (-)
- Dass ich Freunde habe (+)
- Ich will spielen.
- Hochbeete
- Schulstraße vor VS Vereinsgasse.
- Keine Wiese.
- Lichtverschmutzung durch Student Hotel; Seitenwand strahlt extrem in die Fugbachgasse.
- Begrünung (+); Verkehrsberuhigung (+); Busführung (-)
- Viele Probleme; Straßenkämpfe.
- Das Jugendzentrum ist eine gute Sache.
- Spielplatz mit Rutsche.

- Clubräume öffentlich und privat verwaltet und Begegnungsräume indoor, Freizeiträume (z. B. Tischtennis); Werkräume gemeinschaftlich, Holz, Metall, Kunst.
- Kinderlärm bis 12 oder 1 Uhr nachts; Taubenplage -> werden immer gefüttert; Speisereste, leere Dosen liegen bei Tischen und Bänken herum; die Althäuser sind in einem grauenhaften Zustand – Höfe – tote Tauben; Parkplatzmangel.
- Beete bei Volkertplatz (außer bei Café Nelke) schöner pflegen; sie verwildern! Bodendecker helfen.
- Zu heiß; zu viel Beton.
- Vergleichsweise viel Schmutz auf der Straße.
- Zu wenig Bäume.
- Bänke sind schlecht, weil sie kaputt sind.
- Unsicher vor allem für Kinder wegen Autos.
- Öffnung der Innenhöfe.
- Fahrradwerkstatt gemeinschaftlich.

3. 1. Post-it-Feedback – Ideenwand „Ausblick“

Von insgesamt 143 aufgeklebten Post-its auf der Tafel „Ausblick“ wurden 105 ausgewertet. Die weiteren 38 sind hauptsächlich Zeichnungen.

- Weniger Parkplätze und Versiegelung.
- Möglichst wenig Verkehr.
- Bäcker
- Temporäre Nutzungen von Straßen; Straßensperren; temporäre Sitzmöbel -> lebendiges Stadtleben.
- Keine Schule.
- Bäcker
- Mehr Bäume und Aufenthaltsqualität.
- 5B nicht durch Wohnstraße -> laut!
- Spielplatz.
- Keinen blöden Müll.
- Mehr Platz zum Spielen.
- Bäckerei; Greissler; Buchhandlung wären wünschenswert.
- Mehr Restaurants.
- Tramverbindung oder Bus Volkertviertel – Stuwerviertel.
- Bessere Toiletten; die stinken schlecht.
- Max. Tempo 30.
- Holpen
- Bücherei
- Weniger Straßenverkehr und Autoabgase.
- Einen Spielplatz mit Pool auf der Straße.
- Mehr Bäume und Sitzgelegenheiten; buntere Straßen.
- Markt
- Durchmischung
- Bodenschwellen Volkertstraße/Rueppgasse.
- Mit dem Rad gegen die Einbahn – alle (-)
- Tempolimits auf der Straße.
- Gute Bänke, wo keine Junkies sind.
- Graffitis am Volkertmarkt.
- Max. Tempo 30 auch am Rand.
- Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von alltäglichen Erledigungen innerhalb des Blocks

- Rutsche
- Mehr Bäume und Pflanzen.
- Ich wünsche, dass es auf der Welt keine Autos gibt.
- 4100000 Euro auf den Gehsteig liegen.
- Ich wünsche mir Haus mit Garten in der Stadt.
- Ich wünsche mir eine Bushaltestelle und Bänke.
- Mehr Natur.
- Ein Spielzeuggeschäft und alles ist gratis.
- Bücherei
- Schwimmbad
- Ich will, dass Rauchen ab 14 ist.
- Ausbau Fahrrad-Infrastruktur.
- Bänke
- Ich wünsche, dass es hier in der Stadt einen riesigen Spielplatz gibt.
- Bäume auf/statt Parkplätzen.
- Rutsche
- Offene Bäche und Brunnen.
- Schwimmbad
- Bitte Bus raus aus dem Viertel.
- Trampolin, Rutsche
- Parkgarage mit Parkpickerl nutzbar -> erhöht Chance auf Umsetzung und Akzeptanz.
- Breitere Gehsteige, weniger Asphalt!
- Gehsteige helle Steinplatten (wasseraufnehmend und -abgebend)
- Breitere Gehsteige und Radflächen
- Marktbelebung, keine Lagerräume erlauben; Grundversorgung wie Bäckerei fehlen. Der Marktbesuch führt dann doch immer zum Billa.
- Keine versiegelten Flächen!
- Schaukel
- Schwimmbad
- Trampolin
- Ich wünsche mir ein Fußballstadion und eine Musikschule.
- Ich will ein Busverbotsschild, schnell.
- Eine Bank.
- Grüne Inseln in Mühlfeldgasse.
- Mehr Bäume.
- Weniger Autos.
- Mehr Grünes zur Vermeidung von Hitzeinseln.
- Bus raus aus dem Volkertviertel.
- Mehr Begegnungszonen und Parkbänke
- Busführung über Heinestraße -> Taborstraße
- Darwingasse: Verkehr beruhigen
- Unterschriftenliste gegen Bus 5B
- Schnell umsetzen!
- Ich wünsche mir, dass die Ampel grün wird.
- Ich wünsche mir mehr Bäume (mit genügend Wurzelplatz) und viel Wiese bitte.
- Dass ihr neue Spielsachen macht.
- Gehsteig zum Aufenthaltsort machen (zurzeit nur Zubringen).
- Großer Spielplatz (nicht diese modernen Metall-Geräte); Verkehrsberuhigung; nette Lokale und eine gute Bäckerei; mehr Grün.

- Keine Autos.
- Bäume Ecke Fugbachgasse/Mühlfeldgasse
- Andere Bodenbeläge als Asphalt, die nicht den Boden komplett versiegeln
- Bäume; Wasser; Spielplatz.
- Weniger Verkehr; mehr grün; keine Heizschwammerl.
- Problematik quer parken – Radweg gegen die Fahrtrichtung beheben.
- Mehr begrünte Außenflächen; begrünte Aufenthaltsorte; Oasen.
- Weniger Asphalt! Markt lange offen, mehr VerkäuferInnen...: Ideenschmiede.
- Gehsteigohren, damit Kinder eine Chance haben, die Straße zu überblicken. Zudem wird aus jeder Kreuzung ein Platz. + Bäume!!!
- Bäume!
- Mehr Fahrräder als Autos
- Bus ist wichtig für Ältere
- Bäckerei, Fleischerei, professionelle Betreuung (Erziehungsberater, Sozialarbeiter), kleine Kinder sollten um 8 im Bett sein.
- Keinen Lärm; Abstellplätze für Fahrräder
- Mehr Bäume und andere Begrünung; weniger Parkplätze; nicht so viel Asphalt
- Parkplätze und Gehsteige nicht mit Asphalt versiegeln.
- 30 km/h max. für alle! 60 dB max. für Motorräder.
- Umkehr Einbahn Darwingasse zwischen Rueppgasse und Pazmanitengasse.
- Dass das für immer bleibt.
- Gewählte Räte aus allen Wohnhäusern als Entscheidungsgremium zur Raumplanung und Grätzentwicklung.
- Flexible Nutzung v. Straßenflächen
- Marktstände nicht als Lager vermieten.
- Keine Autos.
- Hausbepflanzungen (Modell Amsterdam) -> einhergehend mit breiteren Gehsteigen; Fassadenbegrünung.
- Vielfalt des Angebots von Marktständen, nicht mehrere Stände, die vom selben Betreiber geführt werden
- Oasen!
- Tauschregal, Bücherschrank aufstellen.
- Bäume!
- Einen Springbrunnen, mehr Platz für Kinder.
- Ich wünsche mir, dass es keine Autos gibt.
- Bäume und Pflanzen; Hundezone mit Wiese.
- Graffiti im VKM.
- Belebung Markt.
- Weniger Müll und angepinkelte Hausecken von den Hunden.
- Bäume, Bäume, Bäume und Grünzeux
- Trainingsstangen
- Einen großen Spielplatz
- Bäume; Bänke färben.

3. 3. Post-it-Feedback – Ideenwand „Ausblick“ mit Relevanz für Supergrätzl

Von insgesamt 143 Post-its auf der Tafel „Einblick“ wurden 105 hinsichtlich ihrer Relevanz für das Supergrätzl-Konzept ausgewertet und nach Themen sortiert. Für das Supergrätzl irrelevante Aussagen wurden gestrichen.

Verkehrsberuhigung

- Max. Tempo 30 (2x)
- Bodenschwellen Volkertstraße/Rueppgasse.
- Tempolimits auf der Straße.
- Max. Tempo 30 auch am Rand.
- Keine Autos (4x)
- Darwingasse: Verkehr beruhigen
- 60 dB max. für Motorräder.
- Umkehr Einbahn Darwingasse zwischen Rueppgasse und Pazmanitengasse.
- Temporäre Nutzungen von Straßen
- Straßensperren
- Weniger Verkehr (4x)
- Verkehrsberuhigung

Öffentliche Verkehrsmittel

- 5B nicht durch Wohnstraße -> laut!
- Tramverbindung oder Bus Volkertviertel – Stuwerviertel
- Ich wünsche mir eine Bushaltestelle und Bänke.
- Unterschriftenliste gegen Bus 5B
- Bus ist wichtig für Ältere
- Bus raus aus dem Volkertviertel. (3x)
- Busführung über Heinestraße -> Taborstraße

Begrünung

- Mehr Bäume und Aufenthaltsqualität.
- Hausbepflanzungen (Modell Amsterdam) -> einhergehend mit breiteren Gehsteigen; Fassadenbegrünung.
- Mehr Bäume (5x)
- Mehr Natur/Begrünung (4x)
- Bäume! (7x)
- Hundezone mit Wiese.
- Oasen (2x)
- Mehr begrünte Außenflächen; begrünte Aufenthaltsorte
- Mehr Grünes zur Vermeidung von Hitzeinseln.
- Fugbachgasse/Mühlfeldgasse
- Ich wünsche mir mehr Bäume (mit genügend Wurzelplatz) und viel Wiese bitte.
- Grüne Inseln in Mühlfeldgasse.

Markt und Geschäfte

- Bäcker (6x)
- Mehr Restaurants

- Greissler
- Buchhandlung wären wünschenswert
- Bücherei. (2x)
- Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von alltäglichen Erledigungen innerhalb des Blocks.
- Belebung Markt (3x)
- Vielfalt des Angebots von Marktständen, nicht mehrere Stände, die vom selben Betreiber geführt werden
- Marktstände nicht als Lager vermieten (2x)
- Tauschregal, Bücherschrank aufstellen.
- Fleischerei
- Markt lange offen, mehr VerkäuferInnen...: Ideenschmiede
- keine Heizschwammerl
- nette Lokale
- Eine Bank

Kinder und Jugendliche

- Mehr Platz zum Spielen (2x)
- Rutsche (3x)
- Spielplatz (2x)
- Schaukel
- Einen Spielplatz mit Pool auf der Straße.
- Einen großen/riesigen Spielplatz (3x)
- Trainingsstangen
- Graffiti im VKM (2x)
- professionelle Betreuung (Erziehungsberater, Sozialarbeiter), kleine Kinder sollten um 8 im Bett sein.
- Gehsteigohren, damit Kinder eine Chance haben, die Straße zu überblicken. Zudem wird aus jeder Kreuzung ein Platz.
- Schwimmbad (3x)
- Trampolin (2x)
- Ich wünsche mir ein Fußballstadion und eine Musikschule.

Parkplätze und Straßengestaltung

- Weniger Parkplätze (2x)
- Breitere Gehsteige (2x)
- Weniger versiegelte Flächen (6x)
- Flexible Nutzung von Straßenflächen
- Mehr Sitzgelegenheiten/Bänke (4x)
- temporäre Sitzmöbel -> lebendiges Stadtleben.
- buntere Straßen
- Parkgarage mit Parkpickerl nutzbar -> erhöht Chance auf Umsetzung und Akzeptanz.
- Problematik quer parken
- Gehsteige helle Steinplatten (Wasseraufnehmend und -abgebend)
- Gehsteig zum Aufenthaltsort machen (zur Zeit nur Zubringen).
- Offene Bäche und Brunnen
- Wasser
- Einen Springbrunnen
- Andere Bodenbeläge als Asphalt die nicht den Boden komplett versiegeln
- Mehr Begegnungszonen

Fahrradverkehr

- Abstellplätze für Fahrräder
- Mehr Fahrräder als Autos
- Mit dem Rad gegen die Einbahn – alle (-)
- Ausbau Fahrrad-Infrastruktur
- Breitere Radflächen
- Radweg gegen die Fahrtrichtung beheben

Lärm und Dreck

- Keinen blöden Müll.
- Bessere Toiletten; die stinken schlecht.
- Weniger Müll und angepinkelte Hausecken von den Hunden.
- Keinen Lärm

Sonstiges

- Durchmischung
- Schnell umsetzen!
- Gewählte Räte aus allen Wohnhäusern als Entscheidungsgremium zur Raumplanung und Grätzlentwicklung.