

# WIEN! IN ARBEIT...



**KLIMAWANDEL UND  
STADTENTWICKLUNG**

**DONAUFELD**

**ERDBERGER MAIS/  
ST. MARX**

**ÖFFENTLICHER  
RAUM**

Nr. 02/2017, Oktober 2017

Zeitung zu aktuellen Themen der Stadtentwicklung und Stadtplanung



© Fürthner



**DI Andreas Trisko**

Leiter der MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung

© Wilke Mediendienst.com

Der Sommer ist vorbei – ein Sommer, der uns mit absoluten Hitzerekorden den Klimawandel besonders spürbar vor Augen geführt hat. Temperaturen jenseits der 30 Grad hat es natürlich auch schon früher gegeben, allerdings nicht in dieser Häufigkeit und Dichte. Abgesehen von teilweise dramatischen Auswirkungen auf die Landwirtschaft bedeutet dies auch für Städte große Herausforderungen. Gerade hier, im dicht bebauten Gebiet, sind die Folgen des Klimawandels besonders spürbar – sowohl für Menschen als auch Tiere und Pflanzen.

Die Stadt Wien hat in zahlreichen Strategien verschiedene Antworten auf diese Herausforderungen formuliert. Die Smart City Wien Rahmenstrategie beispielsweise setzt auf eine radikale Ressourcenschonung, durch die bis 2050 die Treibhausgasemissionen um 80% gesenkt werden sollen, ohne dabei den sozialen Aspekt aus den Augen zu verlieren. Durch innovative Planungskonzepte, schlaue Mobilitätsstrategien, den konsequenten Erhalt unserer grünen Infrastruktur, die Forcierung alternativer Energiequellen u.v.a.m. kann die Stadtplanung nicht nur den Auswirkungen des Klimawandels entgegenwirken, sondern auch aktive Beiträge zum Klimaschutz leisten.

Diese Ausgabe widmet sich Initiativen, Konzepten, Strategien und Projekten der Stadtentwicklung, die in der einen oder anderen Weise zu einer ressourcenschonenden, klimafreundlichen Stadt beitragen. Alle haben dabei eines zum Ziel: ein gutes Leben in der Stadt auch in Zukunft zu ermöglichen.

#### Impressum

**Herausgeber**  
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
**Für den Inhalt verantwortlich**  
MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung  
MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung  
MA 20 – Energieplanung  
MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung  
UIV Urban Innovation Vienna GmbH  
**Grafik**  
SUPERBLOCK ZT  
**Druck**  
Mega Druck  
**Lektorat**  
Andrea Eder

Liebe Leserin, lieber Leser!

Städte sind Brennpunkt von Innovation und Fortschritt, ein Schmelztiegel unterschiedlicher Menschen und Kulturen und permanentem Wandel unterworfen. Schon im Mittelalter besagte ein Rechtsgrundsatz „Stadtluft macht frei“ und nicht umsonst ist heute weltweit ein überaus dynamisches Wachstum großer Ballungszentren feststellbar. Bereits jetzt lebt die Hälfte aller Menschen in Städten. Stadtplanung und Stadtentwicklung stehen angesichts dieser Entwicklungen vor besonderen Herausforderungen und neuen Aufgaben. Klimaschutz, ein verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen, aber auch Strategien, wie dem Klimawandel begegnet werden und die Lebensqualität in Städten sichergestellt werden kann, beschäftigen Politik, Verwaltung und Wissenschaft gleichermaßen.

Klimaschutz bedeutet vielleicht ein grundsätzliches Umdenken in manchen Bereichen, muss aber nicht mit Einschränkung und Verzicht einhergehen. Im Gegenteil: Ein gutes – und in vielen Bereichen vielleicht sogar ein besseres – Leben kann auch gelingen, indem wir auf klima- und ressourcenschonende Maßnahmen setzen. Radfahren und Zufußgehen beispielsweise tragen zur Gesundheit bei, machen Spaß und sind gleichzeitig lärm- und schadstofffrei. Und ob ein Gerät mit Strom aus Solarenergie oder aus herkömmlichen, umweltbelastenden Energiequellen betrieben wird, ist für dessen Funktionalität egal, macht für die Umwelt aber einen enormen Unterschied.

Diese Ausgabe beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit den Themen Klimaschutz und Klimawandel in urbanen Bereichen. Sie gibt Einblicke in maßgebliche Strategien und Maßnahmen der Wiener Stadt- und Ener-

gieplanung, präsentiert die aktuellen Schwerpunkte in den zukunftsweisenden Mobilitätsstrategien, befasst sich mit dem Grün- und Freiraum als essenzielle Grundlage der hohen Lebensqualität in Wien und zeigt Projekte und Themen, die einen erheblichen Beitrag zur Smart City Wien leisten. Nicht zuletzt wird ein Blick über den Tellerrand zu internationalen Beispielen geworfen.

Umwelt- und Klimaschutz bedeutet mehr Lebensqualität für alle. Letztendlich sind es die Menschen, die eine Stadt ausmachen – jeder und jede Einzelne von uns kann einen Beitrag dazu leisten, die Umwelt ein Stückchen besser zu machen und Wien auch für künftige Generationen als Stadt mit höchster Lebensqualität zu erhalten.





**Mag.ª Maria Vassilakou**

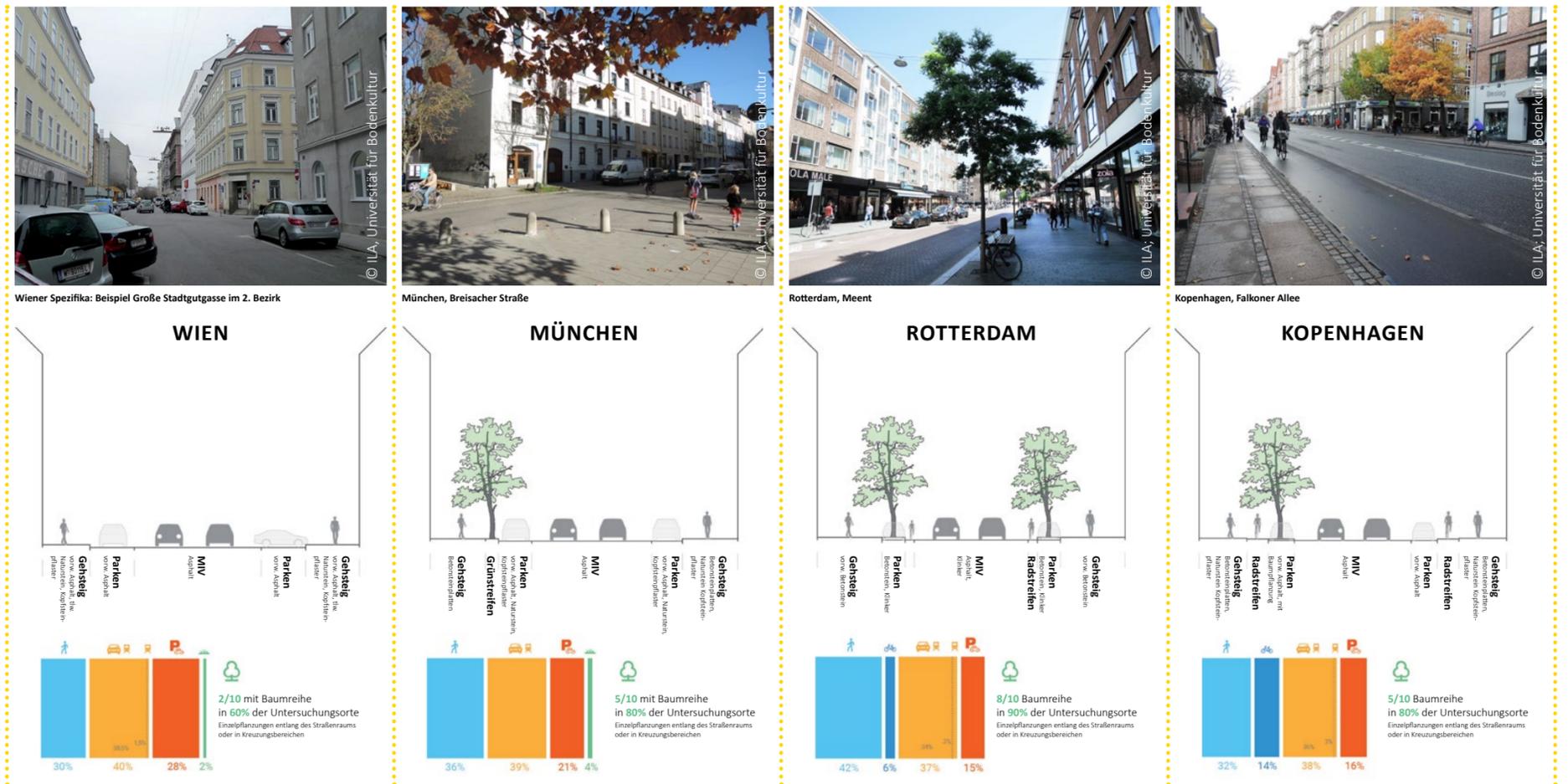
Vizebürgermeisterin

Stadträtin für Stadtentwicklung,  
Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung  
und BürgerInnenbeteiligung

© Foto: Lukas Beck

## ALLTAGSSTRASSEN IM WANDEL

Nutzen und Bedeutung für eine moderne Stadt



Auf Grund des Städtewettbewerbs ist es für moderne Metropolen essenziell, ihre Unverwechselbarkeit darzustellen. Ihr Auftreten, ihre Vermarktung und ihre Individualität stehen dabei im Mittelpunkt der Betrachtung.

Vielfach versuchen Städte ihre Qualitäten zu zeigen, indem sie prominente Orte neu gestalten, oftmals in Zonen, die stark von Tourismus geprägt sind. In Wien sind Mariahilfer Straße und Stephansplatz aktuelle Beispiele dafür. Solche Maßnahmen und Vorzeigeprojekte sind zweifellos wichtig. Die tatsächliche Lebensqualität einer Stadt für ihre Bewohnerinnen und Bewohner spiegelt sich jedoch vor allem auch in jenen Alltagsstraßenräumen wider, die einen Großteil des öffentlichen Raums ausmachen: Auf Stadtstraßen aller Art legen wir unseren Weg zur Arbeit oder zum Nahversorger zurück. Alltägliche Gehsteige führen direkt zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder zum Auto in der Parkspur. Auf alltäglichen Trottoirs gehen wir spazieren oder legen unsere Kinder ihre Schulwege zurück.

### Wiener Spezifika

Wie sieht es nun in Wien mit der Qualität der Alltagsstraßen aus? Welche Aspekte sind es, die die Straßen und Freiräume der Stadt unverwechselbar, individuell und im besten Fall lebendig, nutzbar und lebenswert machen? Dazu wurden stichprobenartige Untersuchungen durchgeführt und anderen europäischen Städten gegenübergestellt. Dies erfolgte im Auftrag der Abteilung Architektur und Stadtgestaltung (MA 19) vom Institut für Landschaftsarchitektur an der Universität für Bodenkultur Wien.

Das Resümee: Die Straßen in

Wien sind durchwegs gepflegt, sauber und gut erhalten. Beidseitige Gehsteige sind in allen untersuchten Straßenräumen in gutem Zustand vorhanden, barrierefreie und fußgängerInnenfreundliche Nutzbarkeit ist flächendeckend gewährleistet. Die Oberflächen sind sowohl im Fahrbahn- als auch im Gehsteigbereich vorwiegend aus Asphalt, oftmals ausgebessert und daher optisch uneinheitlich, aber gut begehbar. Die geforderte Mindestgehsteigbreite von zwei Metern wird eingehalten, wengleich diverse Einrichtungen (Schilder, Stromkästen etc.) im Straßenraum die Benutzbarkeit immer wieder einschränken.

Hervorzuheben ist die gute Ausstattung mit Infrastruktur wie Mistkübel, Müllsammelstellen oder Beleuchtung. Gestalterisch stellt sich die Möblierung in Summe sehr einheitlich dar. In Bezug auf Sitz- und Kommunikationsmöglichkeiten ist eine geringe Ausstattung auffallend.

Die typische Wiener Straße gliedert sich in Gehsteig – Parkstreifen – Fahrspuren – Parkstreifen – Gehsteig. Eine Abweichung von diesem überwiegenden Muster, beispielsweise durch zusätzlichen Grünstreifen, ist nur in wenigen Fällen zu beobachten. Besonders auffällig ist das Fehlen von Baumreihen in vielen Untersuchungsräumen. Auch ein baulich getrennter Radweg war hier nicht vorhanden.

### München, Rotterdam, Kopenhagen

Um die Wiener Situation einordnen zu können und um Inspiration für Zukunftsentwicklungen zu bekommen, wurden drei weitere, innovative europäische Städte analysiert, die ebenso wie Wien für ihre hohe Lebensqualität gelobt werden. Die Ergebnisse der

Studie zeigen deutlich, dass bei der Betrachtung des öffentlichen Raums einige Unterschiede bestehen. Straßenräume werden grüner gestaltet und als Raum für Aufenthalt, Erholung und Spiel verstanden. Die Untersuchungsstädte zeigen, wie qualitätssteigernde Maßnahmen aussehen können und wie der Straßenraum (bei gleicher Breite) unterschiedlich gestaltet, aufgeteilt und genutzt werden kann.

### Platzangebot und Nutzung des Straßenraums

Es zeigt sich, dass in Rotterdam und Kopenhagen bereits deutlich mehr für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zur Verfügung gestellt wird. Möglich ist das durch die konsequente Verbreiterung von Gehsteigen, schrittweise Reduktion von Kfz-Stellplätzen und Fahrspurverengungen für den Autoverkehr bei gleichzeitiger Stärkung des öffentlichen und Rad-Fußverkehrs.

### Flächenbedarf für ruhenden Verkehr

Wien stellt mit rund 28 Prozent Parkplatzanteil wesentlich größere Teile des Straßenraums für parkende Autos zur Verfügung als andere Städte. Nur 15 Prozent der Fläche werden beispielsweise in Rotterdam und Kopenhagen, rund 20 Prozent in München als Parkplätze bereitgestellt. Ebenso zeigt sich, dass in Kopenhagen auf mehreren untersuchten Straßen komplett auf Parken verzichtet wird bzw. Parken nur abschnittsweise und/oder einseitig möglich ist.

### Begrünung

Baumpflanzungen und Baumreihen findet man in allen vier Städten, wobei Rotterdam am grünsten ist, gefolgt von Kopenhagen und München.

In den „Alltagsstraßen“ Wiens sind nur wenige Bäume zu finden. Es gibt zwar vereinzelt Baumpflanzungen, Baumreihen sind aber nur in 2 von 10 untersuchten Straßenabschnitten vorhanden.

Dabei sind die Vorteile von Bäumen im Straßenraum vielfältig. Neben ihrem ökologischen Wert zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Kühlung tragen sie auch dazu bei, die Atmosphäre und Wirkung des Straßenraums positiv zu beeinflussen, den Raum zu definieren und zu strukturieren oder Geschwindigkeiten zu reduzieren.

### Ausstattung und Möblierung

Hervorzuheben ist vor allem die gute Möblierung: Kopenhagen bietet beispielsweise sehr regelmäßige, öffentliche und konsumfreie Sitzgelegenheiten in 8 von 10 Straßen (Rotterdam 7 von 10, München 5 von 10, Wien 2 von 10). Dazu kommen in mehr als der Hälfte der untersuchten Rotterdamer und Kopenhagener Straßen private Sitzgelegenheiten, die von der Allgemeinheit genutzt werden können.

Eine Besonderheit stellen in Kopenhagen genauso wie in Rotterdam die in fast allen Straßen vorkommenden – erlaubten – privaten Bepflanzungsstreifen entlang der Gebäudefassaden dar. Dazu gehören Topfpflanzen oder direkt in den Boden gepflanzte Kletterpflanzen, Gräser oder Stauden; zusammen ergibt sich häufig ein sehr individuelles und personalisiertes Straßenbild. Mitunter kommen auch öffentliche Spiel- und Sportgeräte sowie Sitzelemente zum Einsatz, die abseits der klassischen Sitzbänke weitere Aufenthaltsmöglichkeiten im Straßenraum unterstützen.

### Erfahrungen und Tipps

Die Studie zeigt, dass in allen vier Vergleichsstädten das generelle Niveau an einer fußgängerInnenfreundlichen, sicheren und barrierefreien Ausführung hoch ist. Will Wien vorausschauend handeln, gilt es, das Potential der Straßenräume weiter auszubauen. Dabei geht es sowohl um eine vielfältigere Ausstattung, vor allem aber um eine ausgewogenere Flächen(um)verteilung hin zu mehr Platz für nicht-motorisierten Verkehr und einer breiteren Aktivitätensvielfalt, die gerade auch ältere Personen oder Kinder im Blickfeld hat.

Nicht zu vernachlässigen ist auch das Zulassen von privaten Initiativen, die eine individuelle Nutzung ermöglichen und den Straßenräumen durch Pflanzen und Möblierung eine charakteristische Atmosphäre verleihen können. Evident ist, dass ein Prozess des Umdenkens und der offenen Diskussion notwendig und im Gange ist, wie Straßenflächen in Zukunft genutzt werden können – vielleicht auch über ihre Verkehrsfunktion hinaus.

### Hintergrund

Die zugrundeliegenden Studien wurden durchgeführt vom Institut für Landschaftsarchitektur (ILA), Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur, Universität für Bodenkultur Wien. Diese fanden zwischen 2014-2016 statt; es wurden insgesamt 40 Straßenabschnitte untersucht.

Projektleitung und MitarbeiterInnen: Univ. Prof. Lilli Licka, DI Jürgen Furchtlehner, DI Paul Neuninger, DI Andrea Schratzberger-Schindelar, DI Manfred Schwaba