



**Klimagerechtigkeit  
im öffentlichen Raum**  
Vision Wiener Klimastraßen

Susanne Staller, Heide Studer – tilia, Laurentius Terzic, Michael Szeiler - con.sens  
im Auftrag der AK Wien

# Klimagerechtigkeit in der Bestandsstadt

---

**besonders stark vom Klimawandel betroffen sind:**

- Bewohner:innen dicht bebauter innerstädtischer Gebiete mit wenig Grün
- Ältere Menschen, chronisch Kranke, Kinder, Menschen, die körperlich arbeiten
- Personen mit niedrigem sozioökonomischem Status



# Klimagerechtigkeit in der Bestandsstadt

---

## besonders stark vom Klimawandel betroffen sind:

- Bewohner:innen dicht bebauter innerstädtischer Gebiete mit wenig Grün
  - Ältere Menschen, chronisch Kranke, Kinder, Menschen, die körperlich arbeiten
  - Personen mit niedrigem sozioökonomischem Status
- 
- Räumlich große Unterschiede in der Betroffenheit
  - Extreme werden sich weiter verstärken
  - Besonderer Handlungsbedarf in den Gründerzeitvierteln des 2., 5., 12., 15., und 20. Bezirks sowie Teile des 10., 16., 11., 21. Bezirks

**Wir brauchen systematische Ansätze für ein klimagerechtes Wien!**

---



# Inhalte der Studie

---

## Recherchen + Analysen

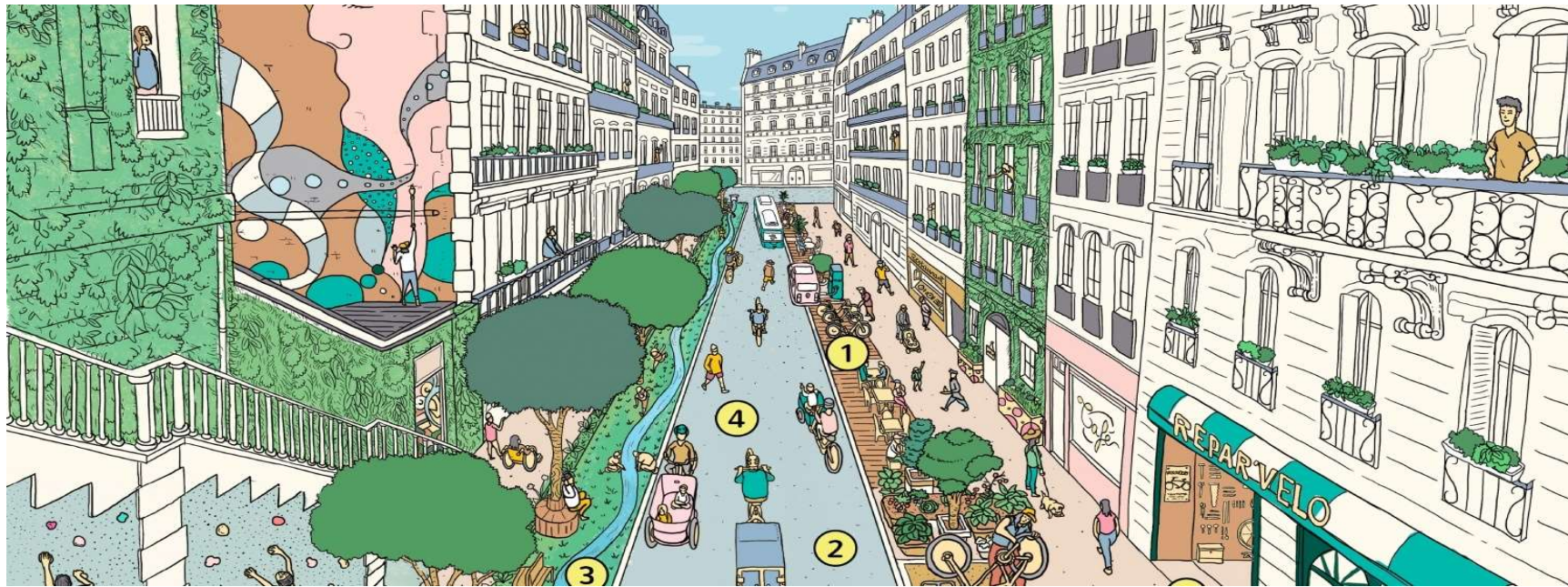
- Aktuelle Wiener Situation und Strategien gegen urbane Hitze
- Wiener Beispielquartiere und historische Analyse
- Internationale Beispiele – Best Practice

## Vision Stadtraum Neu

- Straßentypologie und Beispielquartiere
- Strategien für flächendeckende und schrittweise Umsetzung
- Nachhaltige und systematische Umsetzung der Klimavision



# Internationale Beispiele



## Anregungen für das Gelingen des Transformationsprozesses

# Internationale Beispiele – London

---

Before (2014)



After (2019)



Quelle: C. Proctor und M. Bland

## Waltham Forest – London

- Transformation der Straßenräume: Modal Shift – Big and Fast (Clyde Loakes, Bezirksvorsteher)
- Neue Kommunikationsstrukturen: Transparenz schafft Vertrauen
- Planerische Ansatzpunkte: Reduktion und Verlangsamung des PKW-Fließverkehrs, 700 Bäume, weniger Emissionen, Aufenthaltsangebote

# Internationale Beispiele – Paris

## Paris „Viertelstundenstadt“ Vision für eine nachhaltige Stadt der kurzen Wege

- Breite Partizipation über neue Beteiligungsformate
- 14.000 Stellplätze konsequent anders genutzt , Ziel A. Hidalgo weitere 60.000
- Flächendeckend entsiegeln und klimawirksam begrünen



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

# Internationale Beispiele – Valencia

---



Quelle: Ajuntament de Valencia

## Strategie „Ciudad de Plazas“ Valencia

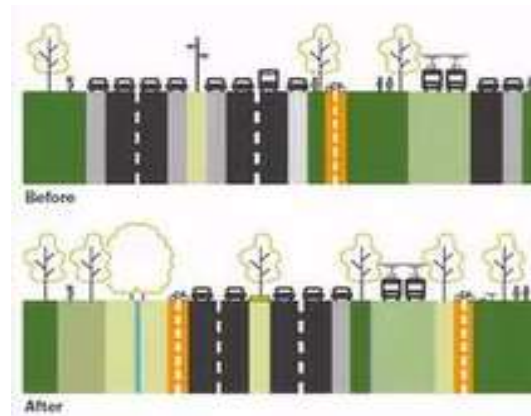
- 26.000 m<sup>2</sup> neue Fußgängerflächen seit 2015
- Beteiligung von Anfang an
- Veränderungen an vielen Orten der Stadt parallel
- Urbanismo tactico
- Stellplätze im öffentlichen Raum konsequent reduzieren



# Internationale Beispiele – Vitoria-Gasteiz

## Ganz Vitoria ist Superblock!

- Tradition der kompakten Stadt – Mobilität als neues Thema
- Breiter Konsens für Mobilitätswende
- Komplette Umstrukturierung des öffentlichen Verkehrsnetzes
- Parallele Umsetzung vieler Superblocks in der ganzen Stadt



Quelle: Juan C. Escudero (CEA) Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz

# Internationale Beispiele Analyse

## Erfolgsfaktoren für einen gelingenden Transformationsprozess

Zukünftige Stadt – Kommunikation der Ziele über eine **attraktive Idee**

**Klare Strategie** zur Reduktion des Autoverkehrs, Entsiegelung, mehr Grün (Politik, Verwaltung)

Umsetzung über leistbare Maßnahmen **in der ganzen Stadt** wirkt gegen Gentrifizierungstendenzen

Breite **Einbeziehung der Bevölkerung** (Plattform, partizipatives Budget, Stadtteilarbeit, Mobilitätstrainings...)

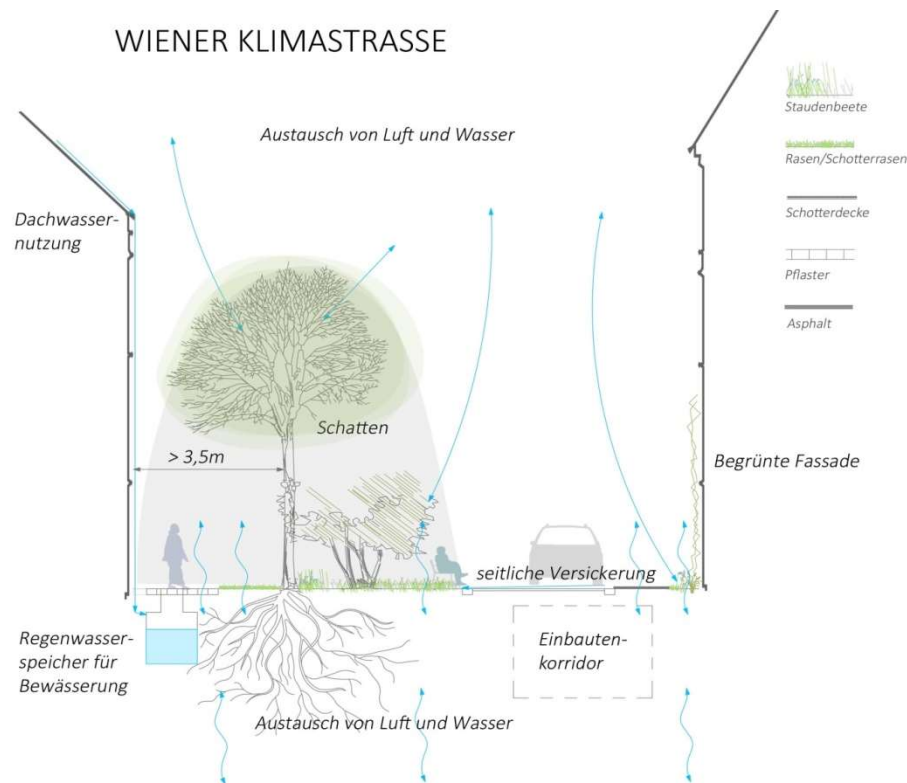


Source: Lucy Saunders

Quelle: <https://www.healthystreets.com/what-is-healthy-streets>



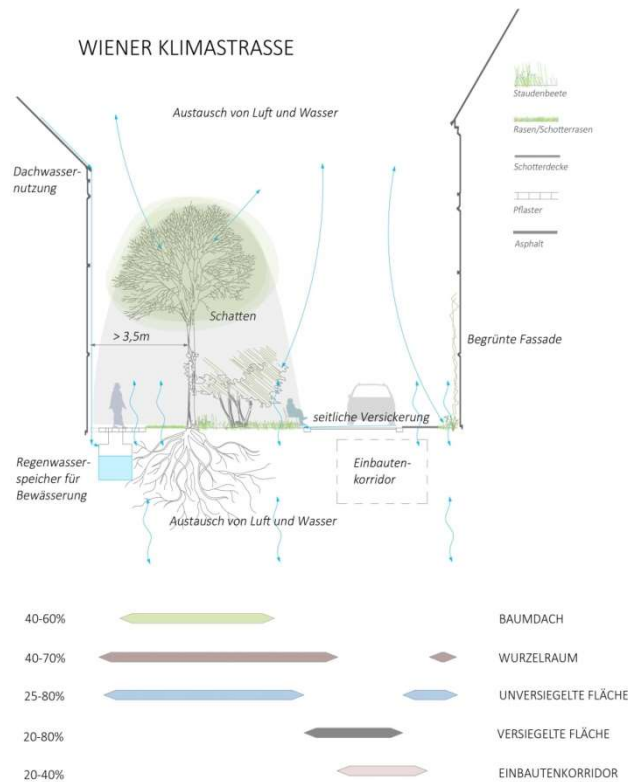
# Vision Stadtraum Neu - Straßentypen



## Neue Straßenquerschnitte für Wien

- Jede Straße bekommt Bäume mit Kronenschluss
- Priorität auf der sonnigen Straßenseite
- Möglichst viel nicht versiegelter Boden
- Asphaltierte und versiegelte Flächen nur zu einem geringen Anteil
- Einbauten bündeln und Wurzelraum schaffen
- Regenwasser nutzen






# Vision Stadtraum Neu – Wiener Klimastraßen



## Neue Straßenquerschnitte für Wien

- Jede Straße bekommt Bäume mit Kronenschluss
- Priorität auf der sonnigen Straßenseite
- Möglichst viel nichtversiegelter Boden
- Asphaltierte und versiegelte Flächen nur zu einem geringen Anteil
- Einbauten bündeln und Wurzelraum schaffen
- Regenwasser nutzen

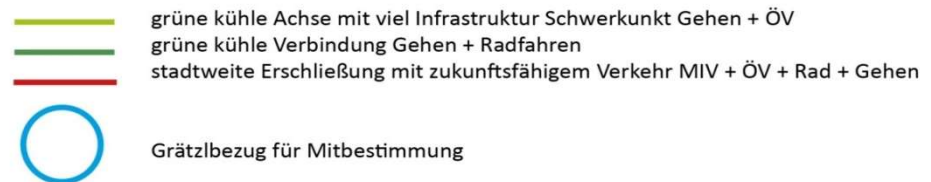
**TYP Wiener  
Klimastraße**

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

# Wiener Klimastraßen – flächige Umsetzung



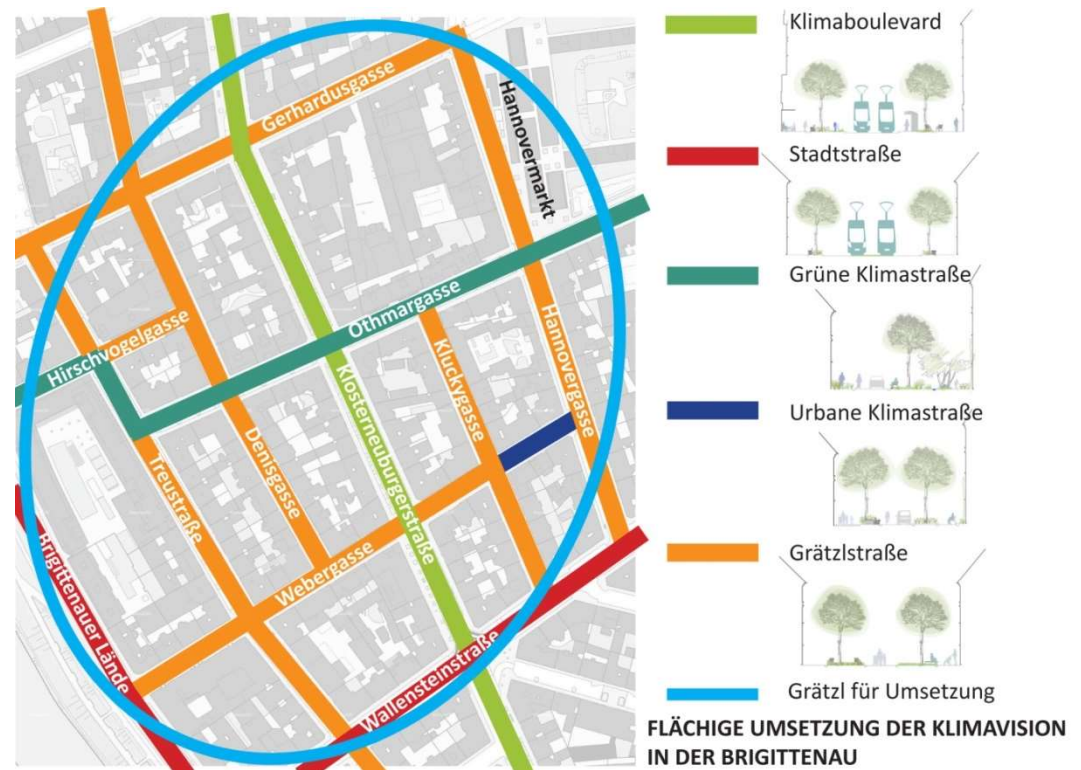
- Klimaboulevards mit bezirkswweiter Infrastruktur und öffentlichem Verkehr
- Grüne Klimastraßen für weite Fußwege und Naherholung
- Stadtweite Erschließung mit zukunftsfähigem Verkehr
- Gründerzeitgrätzl als Partizipationseinheit



# Wiener Klimastraßen – flächige Umsetzung

## Kühles Brigittenauer Grätzl

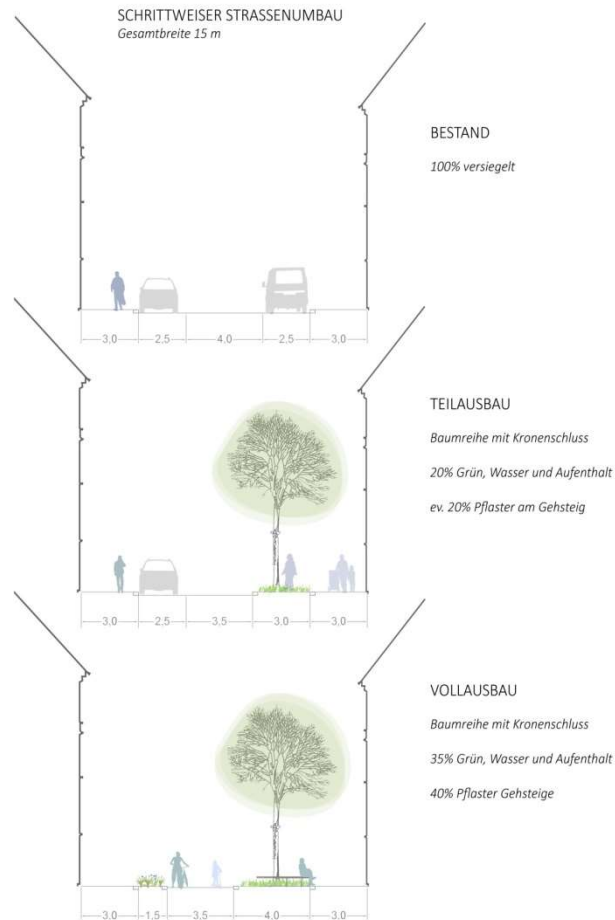
- Basisqualitäten in jeder Straße: Bäume, breite Fußgängerbereiche, gute Radverbindungen, Aufenthaltsangebote
- Grüne Verbindungen durchs Grätzl zum Einkaufen, Sporteln, Spazieren, Alltagswege
- Notwendige Verkehrswege





# Wiener Klimastraßen – flächige Umsetzung





## Wiener Klimastraßen – schrittweise Umsetzung

### Heute die Straßen der Zukunft bauen!

- Umbau zu Klimastraßen Herausforderung für Budgets
- Flächendeckende Konzeption
- Klimaboulevard, Grüne Klimastraße, Urbane Klimastraße Baublockweise umsetzen
- Stadtstraße und Grätzlstraße schrittweise umsetzen
- 17 km Straße pro Jahr mit durchgehender Baumreihe ausstatten

# Wiener Klimastraßen – schrittweise Umsetzung

---

## Bausteine zur Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum

- Stellplatzangebot im öffentlichen Raum an verringerten Bedarf und Zielsetzungen des Klimafahrplans anpassen
- Autoverkehr mit qualitätsvollen Alternativen reduzieren
- Leistbare Alternativen zum Oberflächenparken für jene schaffen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind



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

## Vision Stadtraum Neu

---

**Die klimagerechte Transformation der Wiener Straßenräume ist eine herausfordernde Aufgabe für die kommenden Jahrzehnte – aber sie ist machbar!**

