

Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

Superblocks

– neue Stadtentwicklungskonzepte für Wien

8. April 2025

Verkehrsberuhigung, Hitzebekämpfung, Begrünung: Stadtentwicklung ist auch bei der diesjährigen Wien-Wahl ein wichtiges Thema. Aus Barcelona ist das Konzept der Superblocks bekannt: Dabei werden mehrere Häuserblocks (typischerweise 3x3) zu einer Einheit zusammengefasst und der Durchgangsverkehr wird auf die äußeren Straßen umgeleitet, wodurch im Inneren neue öffentliche Freiflächen entstehen und Straßenräume für Begegnung, Bewegung und Grünflächen geöffnet werden können.

Dieses in Barcelona bereits sehr weit entwickelte Konzept wurde mittlerweile in verschiedenen europäischen Städten aufgegriffen – so auch in Wien. In Favoriten wird bereits ein erstes „Supergrätzel“ umgesetzt (das Bauende ist für Herbst 2025 anvisiert). Das von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* organisierte Mediengespräch behandelt dieses aktuelle Thema aus wissenschaftlicher Perspektive. Vor welchen stadtplanerischen Herausforderungen steht die Stadt Wien und ihre zukünftige Regierung? Wie können innovative Konzepte wie Superblocks dazu beitragen, sie zu bewältigen? Was kann Wien auf dem Weg zu einer klimafitten, lebenswerten und versorgungsgerechten Stadt von Barcelona lernen?

Inputs:

[Anna-Katharina Brenner](#) (Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden und Institut für Soziale Ökologie, BOKU): „**Superblocks als Beitrag zu Klimaschutz, gerechter Grünraumversorgung und einer Verbesserung lokaler Lebensqualität in Wien**“

[Dr. Johannes Müller](#) (Austrian Institute of Technology): „**Erkenntnisse von Barcelonas Superblocks: Mit weniger Verkehr zu lebenswerteren Vierteln**“

Moderation: Sophie Menasse (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

Anna-Katharina Brenner

„Superblocks als Beitrag zu Klimaschutz, gerechter Grünraumversorgung und einer Verbesserung lokaler Lebensqualität in Wien“

- Superblocks können in Wien einen wichtigen **Beitrag zum Klimaschutz**, einer gerechteren **Grünraumversorgung** und der Verbesserung der lokalen **Lebensqualität** leisten
- Es braucht **bauliche Veränderungen**, damit die Vorteile von Superblocks für die Bewohner:innen erfahrbar werden.
- Punktinterventionen, wenn auch sozial gerecht, reichen nicht aus: Es braucht eine **flächenübergreifende Strategie**

Der Großteil der Wiener:innen lebt dicht verbauten Gebieten, Tendenz steigend (Brenner, Krüger, et al., 2024). Für den Klimaschutz bringt diese Raumstruktur viele Vorteile: sie ist flächensparend, und viele Wege können zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden.

In dicht verbauten Strukturen in Wien, nimmt das Auto meist viel Platz ein (bis zu 70% der öffentlichen Fläche im Straßenraum) und es mangelt an Grün.

Insbesondere einkommensschwache Grätzeln – darunter fallen z.B. der 15. und Teile des 10., 16., und 20. Bezirks – leiden unter einer mangelnden Grünraumversorgung (siehe z.B. Brenner et al., (2022) oder Kalasek und Pühringer (2021) Grünraumanalyse Wien).

Superblocks können hier einen Beitrag zum Klimaschutz und einer gerechten Grünraumversorgung leisten. In einem Superblock wird der Durchzugsverkehr eingeschränkt, und eine Reduzierung der Parkplätze kann neuen Platz für Begrünung und soziale Interaktion schaffen (Rueda, 2019).

Mit 2022 ist das erste **Supergrätzeln Pilot Projekt** in Wien gestartet und befindet sich jetzt in der Umsetzungsphase. In unserer Studie zu dem Prozess und zu den potentiellen Klima- und Gesundheitsvorteilen von Superblocks in Wien, konnten wir zeigen: Aspekte der sozialen Gerechtigkeit haben den Selektionsprozess für die Umsetzung von Wiens erstem Superblock maßgeblich beeinflusst (Brenner, Haas, Rudloff, et al., 2024).

Die Vorteile von Superblocks sind eng an ihre praktische Umsetzung geknüpft. Es braucht bauliche Veränderungen, damit die Vorteile für die Bewohner:innen erfahrbar werden. Die Umsetzung eines einzelnen Superblocks bringt, laut einer Studie aus Barcelona, vor allem eine qualitative Verbesserung mit sich (Agència de Salut Pública de Barcelona, 2021).

Städte stehen unter Druck immer weiter in die Fläche zu wachsen. Neben Einhegungsmaßnahmen (Siedlungsgrenzen, Leerstandaktivierung, Grünraumschutz), können hier Interventionen zur Verbesserung der lokalen Lebensqualität, wie Superblocks, helfen diesem Trend entgegen zu wirken

(Brenner, Haas, Krüger, et al., 2024). Um das Potential von Superblocks für Klimaschutz und Grünraumgerechtigkeit in Wien auszuschöpfen reichen Punktinterventionen jedoch nicht aus: Es braucht eine flächenübergreifende Strategie.

Referenzen:

[Agència de Salut Pública de Barcelona. \(2021\). Report of results of the environmental and health effects of the Superblocks model in Barcelona. Salut Als Carrers \(SAC\) Project](#)

[Brenner, A.-K., Haas, W., Krüger, T., Matej, S., Haberl, H., Schug, F., Wiedenhofer, D., Behnisch, M., Jaeger, J. A. G., & Pichler, M. \(2024\). What drives densification and sprawl in cities? A spatially explicit assessment for Vienna, between 1984 and 201](#)

[Brenner, A.-K., Haas, W., Rudloff, C., Lorenz, F., Wieser, G., Haberl, H., Wiedenhofer, D., & Pichler, M. \(2024\). How experiments with superblocks in Vienna shape climate and health outcomes and interact with the urban planning regime. Journal of Transport](#)

[Brenner, A.-K., Mocca, E., & Friesenecker, M. \(2022\). Vienna's urban green space planning—Great stability amid global change. In Y. Kazepov & R. Verwiebe \(Eds.\), Vienna: Still a Just City? \(1st Edition, pp. 117–130\). Routledge. DOI: 10.4324/9781003133827-](#)

[Brenner, A.-K., Krüger, T., Haberl, H., Stöglehner, G., & Behnisch, M. \(2024\). Rapider Anstieg der Zersiedelung in Österreich von 1975 bis 2020. Eine räumlich explizite Analyse unter besonderer Berücksichtigung der Wohnbevölkerung \(Vol. 198\). Institute of](#)

[Rueda, S. \(2019\). Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In M. Nieuwenhuijsen & H. Khreis \(Eds.\), Integrating Human Health into Urban and Transport Planning: A Framework \(pp. 135–153\). Springer Internat](#)

Johannes Müller

Erkenntnisse von Barcelonas Superblocks: Mit weniger Verkehr zu lebenswerteren Vierteln

Superblocks sind ein innovatives Stadtentwicklungskonzept, das den **Autoverkehr** innerhalb bestimmter Wohnquartiere stark **einschränkt** und stattdessen **Fußgänger*innen, Radfahrende** und das **öffentliche Leben in den Mittelpunkt stellt**. Ursprünglich in Barcelona entwickelt, bestehen Superblocks meist aus einem 3×3-Blockraster (etwa 400 Meter pro Seite). Der **Durchgangsverkehr** wird auf die äußeren Straßen **umgeleitet**, während die inneren Straßenräume für Begegnung, Bewegung und Grünflächen geöffnet werden. Mittlerweile wird das Superblockkonzept in Barcelona auch auf die ganze Stadt übertragen: grüne Achsen verbinden über mehrere Kilometer hinweg Stadtteile und machen so Fuß- und Fahrradverkehr sicherer und attraktiver.

Das Konzept wurde auch in Städten insbesondere in Europa als verkehrs- und städteplanerisches Instrument aufgegriffen. Da jede Stadt Superblocks auf unterschiedliche Weisen, die sich insbesondere im räumlichen Maßstab unterscheiden, implementiert, war es Teil der Forschung, gemeinsame Merkmale zu finden. Durch eine Delphi-Umfrage unter Expert*innen wurde folgende **Definition** gefunden:

Das Superblocks-Konzept nutzt die Neuorganisation des Verkehrs und die Neuaufteilung des öffentlichen Raums, um den Wandel der städtischen Nachhaltigkeit zu unterstützen. Durch die systematische Verringerung der Anzahl von Durchgangsstraßen für Kraftfahrzeuge verwandelt das Superblocks-Konzept die

Stadt in ein Mosaik verkehrsberuhigter Stadtteile. Die Neuordnung des Verkehrs wird in einem Maßstab angewandt, der groß genug ist, um einen systemischen Wandel zu fördern, z. B. in Stadtteilen oder sogar in ganzen Städten. Einzelne Stadtteile - Superblocks - verhindern den Autodurchgangsverkehr, sind begehbar und gestalten den wiedergewonnenen öffentlichen Raum so um, dass aktive Mobilität, Klimaanpassung, die Verbesserung der lokalen Umweltbedingungen und Möglichkeiten für ein vielfältiges und integratives öffentliches Leben im Vordergrund stehen.

Vorteile für die Bevölkerung durch Superblocks:

- **Weniger Verkehr, sauberere Luft:**
Messungen und Modellierungen des Verkehrs in den umgesetzten Superblocks ergaben, dass die Anzahl an Autofahrten zurückgeht. Damit einher reduzierten sich auch Emissionen wie Feinstaub und Lärm.
- **Bessere Gesundheit:**
Zugleich nahm im Allgemeinen die physische Aktivität durch den gewonnen öffentlichen Raum, der der Verkehrsfläche entzogen wurde, zu. Auch das Mikroklima kann durch eine stärkere Begrünung im Superblock verbessert werden.

Herausforderungen:

Die Einführung eines Superblocks erfordert nicht nur politischen Willen, sondern auch die aktive Einbindung der Bevölkerung, um gesellschaftliche Akzeptanz zu gewährleisten. Häufige Streitpunkte betreffen dabei die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie die Erreichbarkeit von Wohnungen und Geschäften, insbesondere für den Lieferverkehr.

Referenzen:

[Tiran, J., Grigsby, J., Gebhardt, V., Kirby, N., Leth, U., Lorenz, F., & Müller, J. \(2025\). Superblocks between theory and practice: insights from an international e-Delphi process and urban living labs in Vienna and Berlin. *Urban Research & Practice*, 1-23.](#)

[Nieuwenhuijsen, M., De Nazelle, A., Pradas, M. C., Daher, C., Dzhambov, A. M., Echave, C., ... & Mueller, N. \(2024\). The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental research*, 118550.](#)

Über die Expert:innen

[Anna-Katharina Brenner](#) forscht zu räumlichen Strukturen und sozial-ökologischer Transformation am Leibniz Institut für ökologische Raumentwicklung, Dresden. Zurzeit ist sie als Gastwissenschaftlerin am Institut für Soziale Ökologie an der BOKU tätig.

E-Mail: a.brenner@ioer.de

[Johannes Müller](#) ist Scientist beim Austrian Institute of Technology und außerdem Forschungsgruppenleiter am Lehrstuhl für Verkehrstechnik der TU München. In seiner Forschung verfolgt er interdisziplinäre Ansätze zur Stadtanalyse mit Fokus auf Verkehr und Bürgerbeteiligung. Zu seinen Forschungsinteressen zählen die Wirkungsabschätzung von politischen Maßnahmen und städtebaulichen Lösungen mithilfe meso- und mikroskopischer Verkehrssimulationen sowie statistischer GIS-Analysen.
E-Mail: johannes.mueller@ait.ac.at

Kontakt für Rückfragen

Sophie Menasse

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 677 614 622 33

E: menasse@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Cosima Danzl

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

T: +43 660 721 83 75

E: danzl@diskurs-wissenschaftsnetz.at

Über Diskurs

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>