



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

Cooler Straßen in Wien

Beurteilung der Aufenthaltsqualitäten durch die NutzerInnen

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung von**

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger

Projektass. Dipl.-Ing. Linda Dörrzapf

E280-05 Move

Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

Von

Dana Hutter, BSc

Matr.Nr.: 01526701

Wien, am 26.9.2022

Kurzfassung

Der Klimawandel und die damit verbundenen steigenden Temperaturen sind besonders in den dicht bebauten Gebieten ein zunehmendes Problem. Aber nicht nur temperaturreduzierende Maßnahmen, sondern auch neue Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum benötigen Platz im Straßenraum. Um dies zu verwirklichen, wurde im Jahr 2020 das Projekt Coole Straße umgesetzt. Die Sperrung des Straßenraums ermöglichte eine Vielfalt an neuen Nutzungen, wie temperaturreduzierende Maßnahmen und steigende Aufenthaltsqualitäten für die BewohnerInnen Wiens.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es, die Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße und Coolen Straße Plus nach dem Schema des Architekten Jan Gehl zu identifizieren und die Beurteilung der NutzerInnen zu diesen Projekten danach zu analysieren. Für die Erreichung des Ziels wurden die Logbücher, welche von den BetreuerInnen der Coolen Straße geschrieben wurden sowie die Feedbacks der NutzerInnen analysiert. Zudem wurde ein Fragebogen entwickelt, in dem NutzerInnen in der Coolen Straße Plus zu ihren Einstellungen über die aktuellen und zukünftigen Aufenthaltsqualitäten befragt wurden.

In der Analyse konnte für das Qualitätskriterium „Behaglichkeit“ die Unterkategorien Sitzen, Sprechen und Hören sowie Spielen und Bewegen als wesentliche Aufenthaltsqualitäten definiert werden. Diese wurde als besonders positiv von den NutzerInnen beurteilt und die neuen Sitz- und Spielmöglichkeiten im Straßenraum führten zu einer hohen Aufenthaltsqualität. In der Planung spielte vor allem der „Schutz vor motorisiertem Verkehr“ und „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ (Hitze) eine wichtige Rolle für die Gestaltung einer Coolen Straße bzw. Coolen Straße Plus. In den Feedbacks der NutzerInnen wurde dieses Qualitätskriterium allerdings sehr kontrovers beurteilt. Die unterschiedlichen NutzerInneninteressen müssen in Zukunft noch besser in die Planung integriert werden, um die Akzeptanz dieser Maßnahme zu steigern.

Abstract

Climate change and the associated rising temperatures are an increasing problem, especially in densely built-up areas. But not only temperature-reducing measures, but also new demands for use of public space require space in the street space. To realize this, the Cool Street project was implemented in 2020. The closure of the street space enabled a variety of new uses, such as temperature-reducing measures and increasing quality of stay for the residents of Vienna.

The aim of this diploma thesis is to identify the amenity qualities of Coolen Straße and Coolen Straße Plus according to the scheme of architect Jan Gehl and to analyse the users' evaluation of these projects afterwards. In order to achieve this goal, the logbooks written by the Coolen Straße supervisors and the users' feedbacks were analysed. In addition, a questionnaire was developed in which users in Coolen Straße Plus were asked about their attitudes towards the current and future quality of stay.

In the analysis, the subcategories "Options for sitting", "Options for talking and listening/ hearing" as well as "Options for play, exercise, and activities" could be defined as essential stay qualities for the quality criterion "comfort". This was judged to be particularly positive by the users and the new seating and playing facilities in the street space led to a high quality of stay. In the planning, "Protection against traffic and accidents" and "Protection against unpleasant sensory experience" (heat) played an important role for the design of a Coole Straßen or Coole Straßen Plus. In the feedbacks of the users, however, this quality criteria was judged very controversially. In the future, the different user interests must be better integrated into the planning in order to increase the acceptance of this measure.

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Diplomarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt, mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe und diese Diplomarbeit bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

Wien, am 26.09.2022

Unterschrift

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Personen bedanken, die mich während meines Studiums sowie der Anfertigung meiner Masterarbeit unterstützt und motiviert haben.

Zu aller erst möchte ich mich bei Herrn Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing. Martin Berger sowie Frau Projektass. Dipl.-Ing. Linda Dörrzapf für die Betreuung meiner Diplomarbeit für ihre Unterstützung und Hilfestellungen bedanken. Ihre hilfreichen Anregungen und Inputs haben einen wesentlichen Beitrag zur Fertigstellung meiner Arbeit geleistet.

Weiters danke ich Herrn Dipl. Ing. Holländer für die Zusammenarbeit seitens der Mobilitätsagentur für die Expertise, Fachwissen und Praxiserfahrungen im Projekt Coole Straße, sowie die Bereitschaft, meine Fragen zu beantworten.

Ein großes Dankeschön gilt meinen Eltern Dagmar und Roman sowie meinem Bruder Jona, die mich während meiner Studienzeit und allen meinen Entscheidungen unterstützt haben und immer für mich da sind.

Zu guter Letzt möchte ich mich bei meinen FreundInnen für ihren emotionalen Rückhalt und Unterstützung während der Erstellung meiner Masterarbeit bedanken.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	7
1.1. Problemstellung	7
1.2. Forschungsfrage und Zielsetzung.....	9
2. Theoretischer Hintergrund	12
2.1 Klimawandel und die Auswirkungen	12
2.2. Hitzestress.....	17
2.3. Öffentlicher Raum	21
2.3.1. Definition des öffentlichen Raums	21
2.4. Nutzungsdruck	26
2.4.1. Wiens Nutzungsdruck	26
2.5. Aufenthaltsqualitäten.....	30
2.5.1. Qualitätskriterien nach Jan Gehl	32
2.6. Klimaanpassungsplanung in der Wiener Stadtplanung.....	36
3. Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus.....	45
3.1. Kennzeichnung Coole Straße und Coole Straße Plus	45
3.2. Beschreibung des Projekts Coole Straße	46
3.3. Ziele des Projekts Coole Straße.....	50
3.4. Finanzierung.....	50
3.5. Kriterien für die Auswahl der Straßen	53
3.6. Beschreibung des Projekts Coole Straße Plus.....	53
3.6.1. Phorusgasse (4. Bezirk)	54
3.6.2. Goldschlagstraße (14. Bezirk).....	56
3.6.3. Pelzgasse (15. Bezirk).....	57
3.6.4. Franklinstraße (21. Bezirk)	61
3.7. Vergleich mit Aktion Coole Straßen 2019.....	63
4. Methodische Herangehensweise.....	64
4.1. Teilnehmende Beobachtung und Auswertung	64
4.2. Qualitativer Fragebogen.....	66
5. Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße.....	69
5.1. NutzerInnen	72
5.2. Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum – Jan Gehl.....	75
5.2.1. Sitzen	75
5.2.2. Sprechen und Hören.....	77
5.2.3. Spielen und Bewegen	78
5.2.4. Schutz vor motorisiertem Verkehr	80

5.2.5. Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken	82
5.3. Weitere Kategorien des Feedbacks	85
5.3.1. Allgemeines Feedback	85
5.3.2. Finanzierung und Standortwahl	86
5.3.3. BürgerInneninformation	86
5.3.4. Ideen und Vorschläge	87
5.4. Ausgewählte Straßen.....	89
5.4.1. Schlesingerplatz, 8. Bezirk.....	89
5.4.2. Alliiertenstraße, 2. Bezirk.....	89
5.5. Schlussfolgerungen zu der Coolen Straße	91
6. Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße Plus	96
6.1. Qualitätskriterien der Coolen Straße Plus	96
6.1.1. Beschreibung der Befragten.....	96
6.2. Schlussfolgerungen zu der Coolen Straße Plus	117
7. Resümee	121
7.1. Beantwortung der Forschungsfragen	121
7.1.1. Coole Straße	121
7.1.2. Coole Straße Plus.....	122
7.2. Grenzen der Arbeit	124
7.3. Planungsempfehlungen	125
7.4. Forschungsbedarf.....	127
8. Abbildungsverzeichnis.....	128
9. Literaturverzeichnis.....	131
10. Anhang	138

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Obwohl steigende Temperaturen und neue Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum eine zunehmende Herausforderung für die Raumplanung darstellen, wird der Straßenraum weiterhin vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Derzeit benötigen der stehende und fließende PKW-Verkehr 65 Prozent der Flächen des Wiener Straßenraums (vgl. Maier-Kubala). Die restlichen Flächen müssen unter anderem zwischen Umweltverbund, Grünraum und Bäumen aufgeteilt werden. Eine besondere Problemzone hierbei stellt der dicht bebaute Bestand dar. Einerseits müssen kühlende Maßnahmen umgesetzt werden, um die Hitzegebiete in der Stadt Wien zu reduzieren und dadurch die Lebensqualität zu sichern, andererseits verändern sich die Anforderungen an den öffentlichen Raum und neue Nutzungen benötigen entsprechenden Platz. Hohe Temperaturen haben auch einen erheblichen Einfluss auf die Menschen und deren Gesundheit. Bereits Temperaturen ab 30 Grad Celsius erhöhen die Herzfrequenz sowie die Durchblutung (vgl. Berndorfer, 2022: 22) Für eine Temperaturreduktion im öffentlichen Raum werden eine Vielzahl an neuen Maßnahmen und Lösungsvorschlägen entwickelt, doch diese können erst auf langfristige Sicht umgesetzt werden. Die Stadt Wien braucht kurzfristige Lösungen, um gegen die steigenden Temperaturen vorzugehen.

Wien ist stark vom Klimawandel betroffen. Die hohen Temperaturen sind bereits spürbar und die weiteren Prognosen machen klar, zur Sicherung künftiger Lebensqualität braucht es mutige Schritte. (Staller et. Al., 2022: 3)

Einer dieser mutigen Schritte wurde im Jahr 2020 mit dem Projekt Coole Straße Wien umgesetzt. Hierbei wurden Straßenzüge für den motorisierten Individualverkehr temporär gesperrt, kühlende Maßnahmen (u.a. zusätzliche Bäume und Wasserstelen) umgesetzt und für die NutzerInnen geöffnet. Somit konnten neue Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum angesiedelt werden und ein „Raum für Alle“ entstand. Während der Umsetzung des Projekts hatten die NutzerInnen die Möglichkeit die Coole Straße und ihre Aufenthaltsqualitäten zu beurteilen und ihre Meinung zu äußern.

Zeitgleich zum Projekt Coole Straße entstanden die ersten Coolen Straßen Plus. Diese waren permanente Umgestaltungen des Straßenraum, die aufgrund kühlender Elemente eine besondere Förderung erhielten und einen langfristigen Beitrag zur Temperaturreduktion leisten sollten.

Im Rahmen dieser Diplomarbeit wird daher analysiert, wie die neuen Aufenthaltsqualitäten von den NutzerInnen der beiden Projekte beurteilt wurden. Die genauen Forschungsfragen sind im nächstfolgenden Kapitel zu lesen.

Die angewandten Methoden unterteilen sich in eine Literaturanalyse, eine Auswertung der Logbücher, welche im Zuge des Projekts Coole Straße 2020 von der Mobilitätsagentur erstellt wurden, sowie eine NutzerInnenbefragung in den Coolen Straßen Plus.

Die vorliegende Diplomarbeit unterteilt sich in einen theoretischen Teil, in dem relevante Thematiken angesprochen werden, sowie einem praktischen Teil, der die Beurteilung der beiden Projekte Coole Straße und Coole Straße Plus, sowie deren Aufenthaltsqualitäten beinhaltet.

1.2. Forschungsfrage und Zielsetzung

Die Diplomarbeit soll einen Beitrag zu den relevanten Aufenthaltsqualitäten für eine Coole Straße bzw. Coole Straße Plus leisten, die von seitens der NutzerInnen beurteilt wurden. Zudem soll verdeutlicht werden, welche Qualitäten von den NutzerInnen als positiv bzw. negativ beurteilt wurden und wie eine negative Beurteilung verbessert werden kann. Für die Kategorisierung der Aufenthaltsqualitäten wird das Schema des Architekten Jan Gehl verwendet.

Das Ziel der Diplomarbeit ist es, die Aufenthaltsqualitäten des Projekts Coole Straße 2020 und Coole Straße Plus, nach dem von Gehl definierten Schema, zu untersuchen und aus der Beurteilung der NutzerInnen neue Erkenntnisse für temporären und permanenten Straßenumnutzungen und ihre Aufenthaltsqualitäten zu gewinnen.

Dadurch ergibt sich folgende Forschungsfrage:

- **Wie beurteilen die NutzerInnen die Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße bzw. Coolen Straße Plus?**

Die Coole Straße und Coole Straße Plus sind zwei unterschiedliche Projekte, die durch verschiedene Ansätze zur Temperaturreduktion in Wien beitragen. Dementsprechend wurden zu den jeweiligen Projekten unterschiedliche weiterführende Forschungsfragen gestellt.

Forschungsfragen zu dem Projekt Coole Straße:

- **Wie wurden die Aufenthaltsqualitäten nach Gehl von den NutzerInnen bewertet?**
 - Wie wurden die Coolen Straßen von den NutzerInnen angenommen?
 - Wie unterscheidet sich das Feedback in den Qualitäten nach Gehl?
 - Wie wurden die Maßnahmen zur Hitzereduktion im Straßenraum aufgenommen?

Forschungsfragen zu dem Projekt Coole Straße Plus:

- **Wie werden die aktuellen Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße Plus von der Bevölkerung beurteilt?**
 - Welche Aufenthaltsqualitäten nach Gehl spielen laut den NutzerInnen bei der Coolen Straße Plus eine wesentliche Rolle?
 - Welche Maßnahmen werden von den NutzerInnen in Zukunft in einer Coole Straße Plus gewünscht?

Abschließend soll folgende Forschungsfrage für beide Projekte beantwortet werden:

- **Welche Faktoren fördern eine erfolgreiche Umsetzung der Coolen Straße und Coolen Straße Plus?**

Projekt	Forschungsfrage	Methodik
Cooler Straße Cooler Straße Plus	Wie beurteilen die NutzerInnen die Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße bzw. Coolen Straße Plus?	Analyse der Logbücher Fragebogen
Cooler Straße	Wie wurden die Aufenthaltsqualitäten nach Gehl von den NutzerInnen bewertet?	Analyse der Logbücher und Feedbacks der NutzerInnen des Sommers 2020
	- Wie wurden die Coolen Straßen von den NutzerInnen angenommen? - Wie unterscheidet sich das Feedback in den Qualitäten nach Gehl? - Wie wurden die Maßnahmen zur Hitzereduktion im Straßenraum aufgenommen?	- Analyse der Logbücher und Feedbacks der NutzerInnen des Sommers 2020 - Kategorisierung der Aufenthaltsqualitäten nach Gehl
Cooler Straße Plus	Wie werden die aktuellen Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße Plus von der Bevölkerung beurteilt?	Durchführung eines Fragebogens an den Coolen Straßen Plus
	- Welche Aufenthaltsqualitäten nach Gehl spielen laut den NutzerInnen bei der Coolen Straße Plus eine wesentliche Rolle? - Welche Maßnahmen werden von den NutzerInnen in Zukunft in einer Cooler Straße Plus gewünscht?	Auswertung des Fragebogens und Kategorisierung der Aufenthaltsqualitäten nach Gehl
Cooler Straße Cooler Straße Plus	Welche Faktoren fördern eine erfolgreiche Umsetzung der Coolen Straße und Coolen Straße Plus?	Erkenntnisse aus den Logbüchern sowie Fragebogen

Abbildung 1: Forschungsfragen und Methodik zu den beiden Projekten Cooler Straße und Cooler Straße Plus. Eigene Darstellung.

Für die Beantwortung dieser Forschungsfragen wurde die Diplomarbeit wie folgt aufgebaut. Anfangs wird ein theoretischer Hintergrund zu verschiedenen relevanten Themenbereichen gegeben. Diese beziehen sich auf den Klimawandel sowie die Auswirkungen auf die Städte und den darin lebenden

Menschen (Hitzestress). Diese Themenbereiche haben hohe Priorität, da die Coole Straße eine Maßnahme gegen die steigenden Temperaturen in Wien war. Des Weiteren betraf die Coole Straße den öffentlichen Raum, weshalb dieser in der Diplomarbeit definiert und anschließend der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum analysiert wird. Dieser wird auch für Wien näher erläutert. Ein weiterer Themenbereich sind die Aufenthaltsqualitäten, welche mit dem Schema des Architekten und Raumplaner Gehl definiert werden. Der Abschluss des Kapitels ist das Thema Klimaanpassungsplanung in der Wiener Stadtplanung. Hier wird auf verschiedene Konzepte und Pläne eingegangen, die Maßnahmen gegen den Kampf für den Klimawandel beinhalten und einen Bezug zu Wien sowie zum Projekt Coole Straße haben.

Das nächste Kapitel umfasst das Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus. Diese werden näher beschrieben und auf die wesentlichen Gestaltungselemente eingegangen. Weiters wird die Finanzierung dieser beschrieben und ein kurzer Vergleich zur Aktion 2019 gegeben, da dies ein Pilotprojekt zur Coolen Straße 2020 war.

Die methodische Herangehensweise beinhaltet die Beschreibung und Analyse der Logbücher, welche während des Projekts von den BetreuerInnen geschrieben wurden, sowie ein Fragebogen, der von der Verfasserin dieser Diplomarbeit auf den Coolen Straße Plus im Frühjahr 2021 durchgeführt wurde. Diese Methoden werden anschließend in den Kapiteln 5 und 6 angewendet. Hierbei wird analysiert, welche Aufenthaltskriterien nach Gehl für die Coole Straße bzw. Coole Straße Plus eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung gespielt haben und wie diese bei den NutzerInnen ankamen. Weiters werden Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen zu den Aufenthaltsqualitäten gegeben. Der Abschluss der Masterarbeit ist ein Resümee über die gesamten Thematiken.

Die Masterarbeit wird über das Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus begrenzt. Da diese Projekte kleinräumige Maßnahmen waren bzw. sind, die auf einem begrenzten Straßenabschnitt in Wien umgesetzt wurden, wurden nur Aufenthaltsqualitäten die unmittelbar durch die Umsetzung der Projekte entstanden sind, analysiert. Diese Arbeit befasst sich somit mit den neuen und vielfältigen Nutzungen, die durch eine Sperrung des Straßenraums für den motorisierten Verkehr und eine Öffnung für die BewohnerInnen Wiens zustande kommen können.

2. Theoretischer Hintergrund

2.1 Klimawandel und die Auswirkungen

Der Klimawandel und seine Auswirkungen sind bereits seit langem spürbar. Diese sind vor allem auf den Ausstoß von Kohlendioxid, Methan, Lachgas und Fluorierte Gase zurückzuführen, welche großteils in den Sektoren Verkehr, Gebäude, Energie und Industrie entstehen (vgl. BMLFUW, 2019: 1). Während es weltweit einen Temperaturanstieg von ca. 1 Grad Celsius gab, stiegen die Temperaturen in Österreich seit 1880 um ca. 2 Grad Celsius an (vgl. BMLFUW, 2018: 1). Der Klimawandel und die damit verbundenen steigenden Temperaturen sind besonders in Städten spürbar. Während die Lufttemperatur (höchste Temperatur) in Wien von 1955 bis 2010 großteils unter 35 Grad Celsius blieb, nahm sie in den letzten Jahren immer weiter zu. In den Jahren 2013 und 2017 erreichte die höchste Lufttemperatur jeweils mehr als 38 Grad Celsius. Aber auch in den vergangenen Jahren wurden Höchsttemperaturen zwischen 35 und 37 Grad Celsius gemessen. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Ein weiterer Temperaturanstieg lässt sich im Jahresmittel in Wien erkennen. Im Vergleich zum Jahr 2000 (Durchschnitttemperatur: 11,3 Grad Celsius) wurde es in den letzten Jahren um fast ein Grad wärmer (vgl. Stadt Wien, 2022b). Des Weiteren nahm die Anzahl der Hitzetage zu. Im Zeitraum von 2015 bis 2020 gab es in Wien zwischen 20 und 42 Hitzetage pro Jahr. Dabei betrug die Tageshöchsttemperatur mindestens 30 Grad Celsius (vgl. Stadt Wien, 2022a).

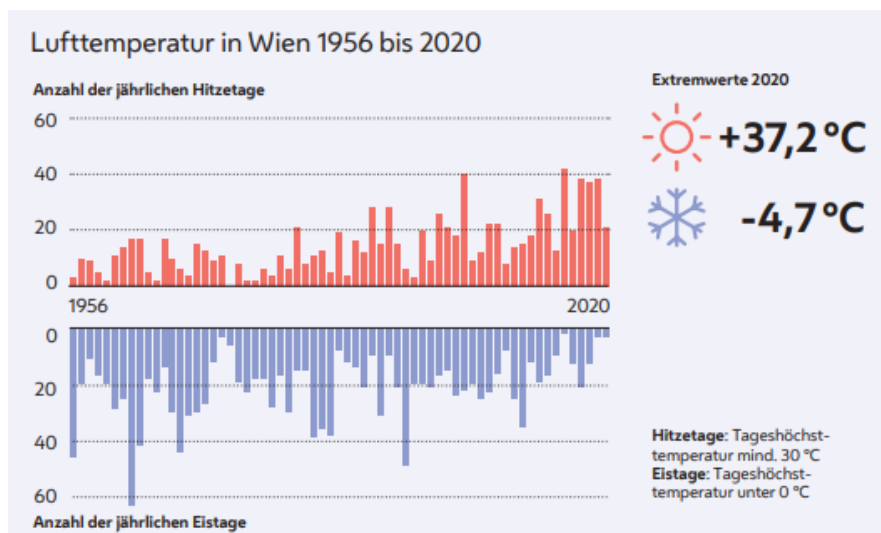


Abbildung 2: Lufttemperaturen in Wien 1956 bis 2020. Quelle: Vogl; Erker. 2022: 16.

Unsere Winter werden weniger kalt, die Anzahl an Eistagen nimmt ab. Wärme und Hitzeperioden werden zunehmen. Der Wasserkreislauf wird angekurbelt, weshalb intensive Regenfälle und Überflutungen häufiger werden. Parallel dazu werden Dürreperioden – also Phasen ohne Regen – zunehmen. (Vogl; Erker. 2022: 17)

Um die Temperaturentwicklung abschätzen zu können, wurde das Projekt „Klimaszenarien für Österreich“, kurz ÖKS15 entwickelt. Das Ziel dieses Projekts war es, eine Analyse des Klimas für die Vergangenheit bis in die Zukunft (Ende des 21. Jahrhunderts) durchzuführen. Hierbei wurden zwei Szenarien näher betrachtet. (vgl. BMK: 2) Im Klimaschutz-Szenario wird davon ausgegangen, dass die Klimaschutzmaßnahmen auf globaler Ebene umgesetzt und die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2080 auf die Hälfte reduziert werden. Im Business-as-usual-Szenario werden die Treibhausgase weiterhin ungebremst ausgestoßen und dies führt dazu, dass die Temperaturen stärker ansteigen als im Klimaschutz-Szenario. Für die Referenzperiode werden die Jahre von 1971 bis 2000 herangezogen, die ein Jahresmittel von 10,2 Grad Celsius und 195 mm Niederschlag aufweisen. Während in naher Zukunft (2021 – 2050) im Klimaschutz-Szenario die Temperatur als Jahresmittel um 1,2 Grad Celsius steigt, wird sie in ferner Zukunft (2071 – 2100) um ganze 2,2 Grad Celsius steigen. Ein höherer Anstieg der Temperaturen im Jahresmittel wird im Business-as-usual-Szenario angenommen. Hierbei kann die Temperatur zwischen 1,5 Grad Celsius und 3,8 Grad Celsius ansteigen. Die Niederschlagsänderungen (Ferne Zukunft im Business-as-usual-Szenario) könnten bis zu 31,6 % mehr betragen. (vgl. BMLFUW, 2018b: 2) Auf Grund dessen sollte das Klimaschutz-Szenario angestrebt und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

Referenzperiode: 1971-2000		
Temperatur (Grad Celsius)	Jahresmittel	
	10,2	
Niederschlag (mm)	Sommer	Winter
	195	113

	Nahe Zukunft: 2021-2050			
	Klimaschutzszenario		Business-as-usual	
	Jahresmittel		Jahresmittel	
Temperaturabweichung (Grad Celsius)	+1,2		+1,5	
Niederschlagsänderungen (%)	Sommer	Winter	Sommer	Winter
	+2,0	+11,8	+0,5	+16,9

	Ferne Zukunft: 2071-2100			
	Klimaschutzszenario		Business-as-usual	
	Jahresmittel		Jahresmittel	
Temperaturabweichung (Grad Celsius)	+2,2		+3,8	
Niederschlagsänderungen (%)	Sommer	Winter	Sommer	Winter
	+3,9	+13,0	+4,0	+31,6

Abbildung 3: Temperaturentwicklungen in Wien nach Projekt ÖKS15. Eigene Darstellung. Quelle: BMLFUW, 2018b: 2.

Zu einem Teil tragen die großen Asphaltflächen zu diesem Temperaturanstieg bei. Diese und der Beton speichern die Wärme und auch nachts kühlt die Stadt kaum ab. Unter dieser Hitze haben vor allen jene Personen zu leiden, die dort wohnen. Des Weiteren sind Personengruppen wie ältere Personen, Kinder und Kranke besonders stark betroffen. Um diesen negativen Trend entgegenzuwirken, braucht es frühzeitig eine klimaanpassende Stadtplanung sowie Maßnahmen gegen die ansteigende Hitze. Gerade für Straßen und öffentliche Plätze gibt es eine Vielzahl an Maßnahmen. (vgl. Stadt Wien, 2022c)

Zu diesem Thema entstand die Hitzekarte, welche von ecoten im Auftrag der Stadt Wien erstellt wurde, die zeigt, an welchen Orten in Wien eine Abkühlung besonders von Nöten ist (vgl. Staller et. Al., 2022: 9). Die Vulnerabilität umfasst die Ausgesetzttheit (Hitzeinseln, Oberflächentemperatur, Berechnung basierend auf Satellitendaten 2015-19), Sensitivität (BewohnerInnen unter 14 und über 60 Jahren auf Zählgebietsebene) sowie Anpassungskapazität (aktuelle Vegetation und Wasser). (vgl. Staller et. Al., 2022: 9)

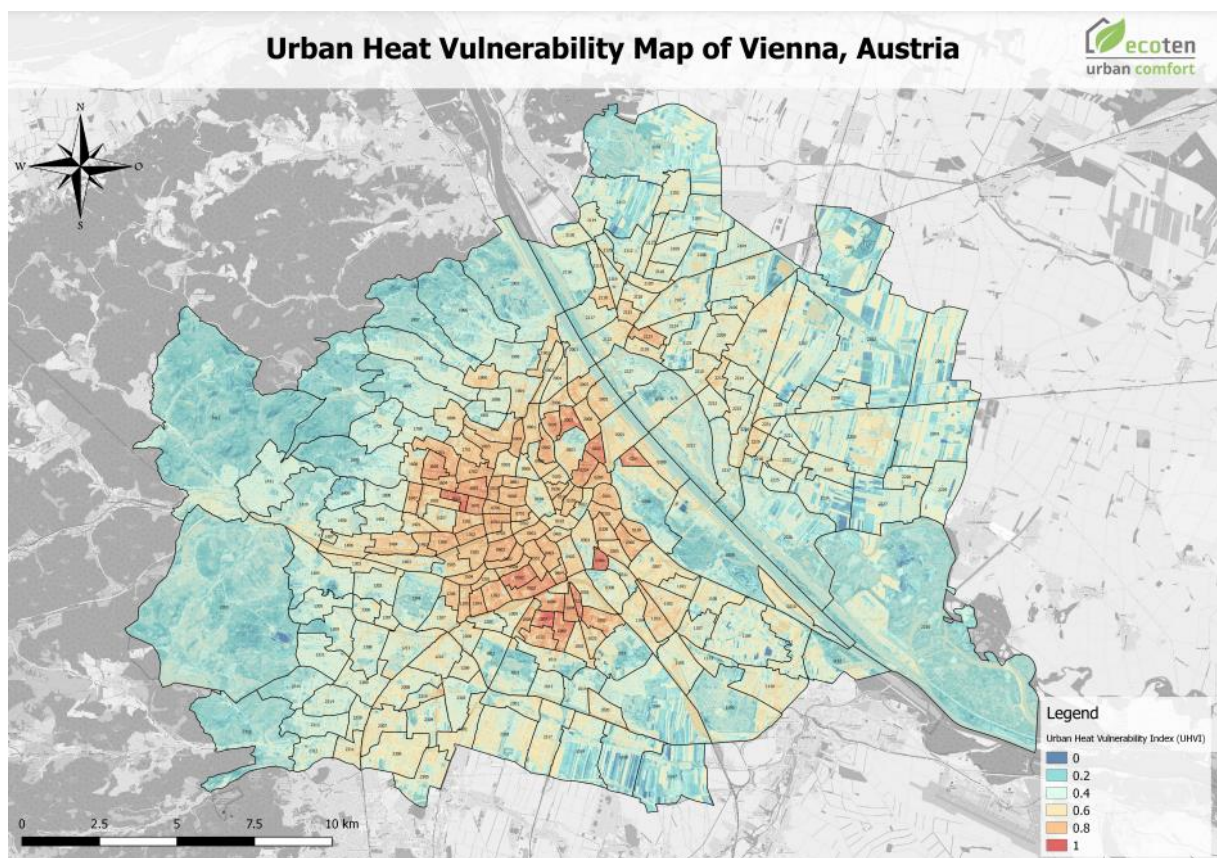


Abbildung 4: Hitzekarte der Stadt Wien. Quelle: Stadt Wien, 2022c.

Eine weitere Besonderheit dieser Karte ist die Berücksichtigung des Alters der dort ansässigen Bevölkerung (vgl. Bhattacharjee, 2019). Da ältere Personen, Kranke und Kinder stark unter der Hitze leiden, werden Bereiche, in denen viele Personen der betroffenen Gruppen wohnen, stärker hervorgehoben. Weitere Inhalte der Karte sind Informationen über die Beschaffenheit von Grünraum und Wasser sowie Temperaturen, mit denen in Zukunft zu rechnen ist. (vgl. Stadt Wien, 2022c)

Der Urban Heat Vulnerability Index (UHVI) zeigt auf, welche Zählbezirke besonders stark von Hotspots betroffen sind. Je höher der UHIV-Wert ist, desto stärker sind diese Gebiete den hohen Temperaturen ausgesetzt. Insgesamt werden 10 Hitze-Gebiete ausgewiesen, die Hotspots sind. Die Auswertung erfolgt nach Zählbezirken, um eine höhere Genauigkeit zu erzielen und der Stadtplanung gezielte und lokale Maßnahmen zu ermöglichen. (vgl. Stadt Wien, 2022c)

Der Großteil der Hitze-Gebiete befindet sich in den Bezirken Favoriten, Ottakring und Margareten. Hier leben ca. 47.000 Personen, die von den hohen Temperaturen besonders stark betroffen sind. Die Verteilung der Altersgruppe zeigt 20.000 Kinder (unter 14 Jahren) und 27.000 Personen über 65 Jahren. Dies ermöglicht es den StadtplanerInnen konkrete Maßnahmen in den betroffenen Gebieten umzusetzen und entsprechend den Bedürfnissen der Betroffenen zu planen. Ziel der Hitzekarte ist es, einerseits langfristig geplante Maßnahmen umzusetzen, andererseits können Sofortaktivitäten für eine schnelle Abkühlung (mobile Beschattungselemente oder die Installation von Sprühnebelbrunnen) gezielt geplant und umgesetzt werden. (vgl. Stadt Wien, 2022c)

Die Stadt Wien hat sich bereits ambitionierte Ziele zur Reduktion der Hitze gesetzt und ist auf der übergeordneten Strategieebene gut aufgestellt (vgl. Staller et. Al., 2022: 13) Diese werden im Kapitel 2.6. näher beschrieben.

Die Auswirkungen des Klimawandels betreffen währenddessen aber nicht nur den Temperaturanstieg, sondern haben Auswirkungen auf Gesundheit, Boden, Flora und Fauna sowie Wasser. Der hohe Versiegelungsgrad der Stadt Wien führt zu einer Abnahme der Verdunstung und Versickerungsmöglichkeit durch Böden (vgl. BMLFUW, 2018b: 3). Die hohe Verstädterung führt dazu, dass die Bedeutung des Bodens in urbanen Räumen einen immer höheren Stellenwert erhält. Der nicht versiegelte Boden ist ein wichtiges Element für die Versickerung des Niederschlagswassers und sorgt dafür, dass die städtischen Abwassersysteme entlastet werden. Dies führt dazu, dass sich Maßnahmen des Bodenmanagements direkt auf die Lebensqualität der Stadt Wien auswirken und diese zukunftsorientiert geplant werden müssen. Eine Überlastung des Kanalsystems würde zu Schäden an Gebäuden führen sowie die Wasserqualität negativ beeinflussen. (vgl. BMLFUW, 2018b: 4)

Im Bereich der Flora und Fauna wird sich die Vegetationsperiode verlängern und es wird eine Zunahme der Flächen geben, die zu bewässern sind. Weitere Auswirkungen wird es im Bereich des Wasserhaushalts geben. Hier werden Extremwetterereignisse und die Verdunstung von Gewässern zunehmen, sowie der Wasserbedarf im Sommer steigen. (vgl. BMLFUW, 2018b: 3) Veränderungen der Niederschlagsmuster bzw. längere Trockenperioden in den Trinkwassereinzugsgebieten der niederösterreichischen und steirischen Alpen haben Auswirkungen auf die Wiener Trinkwasserversorgung (vgl. BMLFUW, 2018b: 3f).

Besonders stark gefährdet sind die urbanen Räume, die aufgrund der dichten Besiedelung und kritischen Infrastruktur vulnerabel gegenüber dem Klimawandel sind. Grünflächen und Freiräume (unbebaute Flächen innerhalb einer Stadt) haben erheblichen Einfluss auf die Lebensqualität der Bevölkerung und dementsprechend müssen ihre Funktionen erhalten bleiben. Sie dezimieren städtische Wärmeinseln und dienen zeitgleich als Frischluftschneise, welche die Stadt mit kühlerer Luft versorgt und so zu einer Verbesserung der Luftqualität beiträgt. Eine weitere positive Wirkung ist die Entlastung der Abwassersysteme. (vgl. BMLFUW, 2018c: 1)

Da die städtischen Oberflächen die Wärme besonders gut absorbieren, steigen hier die Temperaturen am stärksten an. Die schnelle Verdunstung, geringe Beschattung, zunehmender Versiegelungsgrad und das hohe Verkehrsaufkommen tragen zu einer Bildung von Hitzeinseln und weiterführend zu Hitzeperioden bei. Dies hat Auswirkungen auf die Bevölkerung in der Stadt. Studien belegen, dass es einen Zusammenhang zwischen Hitzeperioden und der erhöhten Sterberate gibt. Um die Hitzeinseln zu reduzieren, können Stadtbäume gepflanzt werden, welche Schatten spenden und einen positiven Einfluss auf die Luftqualität haben. (vgl. BMLFUW, 2018c: 2)

Die folgende Thermographik zeigt die Temperaturunterschiede je nach Bodenbelag sowie nach Vorhandensein einer Beschattung auf. Gerade Asphalt ohne Beschattung kann bis zu 10 Grad Celsius wärmer sein als Asphalt mit Baumschatten. Weiters sind die Temperaturen am Rasen sowie Schotterbelag ohne Schatten kühler als Rindenmulch oder auch Asphalt (30 – 32 Grad Celsius bis zu 42 Grad Celsius). (vgl. VCÖ. 2022)

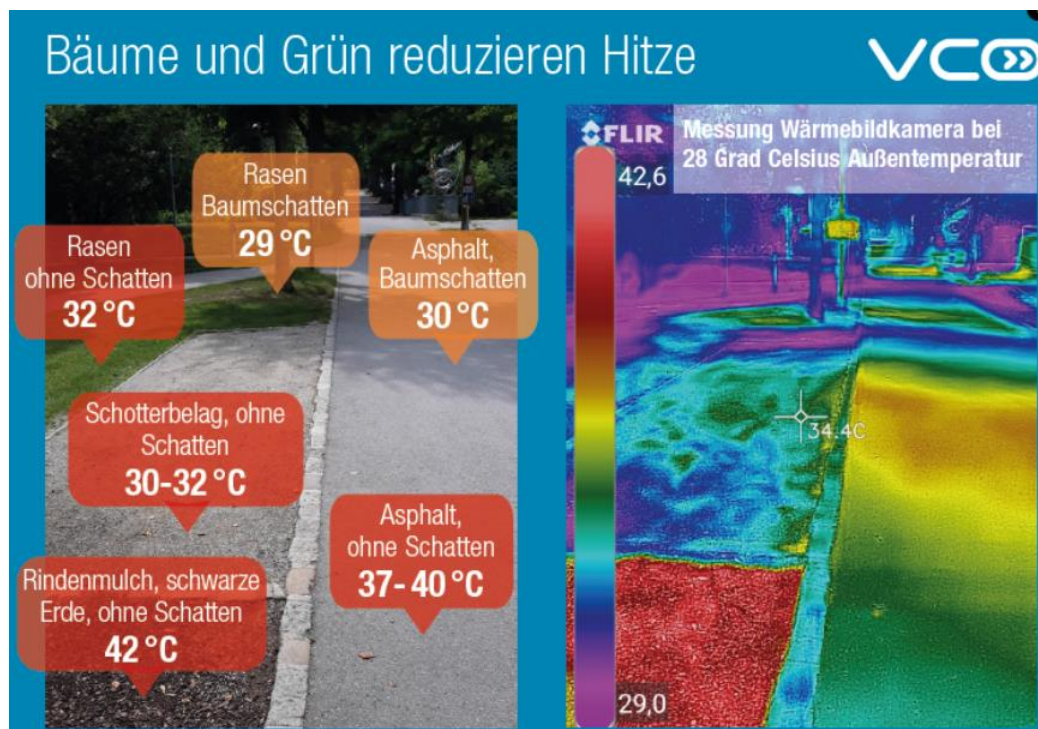


Abbildung 5: Bäume und Grün reduzieren Hitze. Quelle: VCÖ. 2022.

Weitere Thematiken, die von dem Klimawandel betroffen sind, ist das Bauen und Wohnen. Die veränderten Klimabedingungen haben Auswirkungen auf die Niederschlagsmenge. Vermehrte Stürme, Überschwemmungen, Hagel sowie Schneedruck erhöhen die Schäden an Gebäuden. Außerdem nimmt der Hitzestress für Tiere und Menschen zu. Die Anzahl der Tropennächte steigt und vor allem in dicht bebauten Gebieten sinkt die Temperatur in der Nacht weniger stark. Die Folge davon ist, dass Wohn-, Wirtschafts- und Bürogebäude keine natürliche Abkühlung erfahren. (vgl. BMLFUW, 2018a: 1)

2.2. Hitzestress

Wie bereits in Kapitel 2.1. beschrieben, nehmen die Temperaturen stark zu. Der Sommer im Jahr 2019 war der zweitwärmste Sommer in der Messgeschichte, nur das Jahr 2003 war noch wärmer. Diese Hitze hat immensen Ausmaß auf die BewohnerInnen Wiens. Während es im Jahr 2020 keine Hitzetoten gab, wurden in den Jahren davor jährlich ca. 190 hitze-bedingte Todesopfer vermerkt. Die hohen Umgebungstemperaturen haben erheblichen Einfluss auf die Gesundheit und vor allem ältere Menschen, Kinder, Personen mit Herz-Kreislauf- und psychischen Erkrankungen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität leiden unter dem Temperaturanstieg. (vgl. VCÖ, 2022)

Versiegelte Flächen, wenig Grünraum und die Ableitung des Niederschlagswassers in Kanäle und Sickerschächte verstärken die Hitzebelastung in den Städten. Des Weiteren verschärft die Abwärme des Verkehrs diesen Effekt. Die großen Asphalt- sowie Betonflächen in Wien führen zum Hitze-Stau-Effekt. Wenn die Sonnenstrahlen auf Beton und Asphalt treffen, wird die Wärme gespeichert und

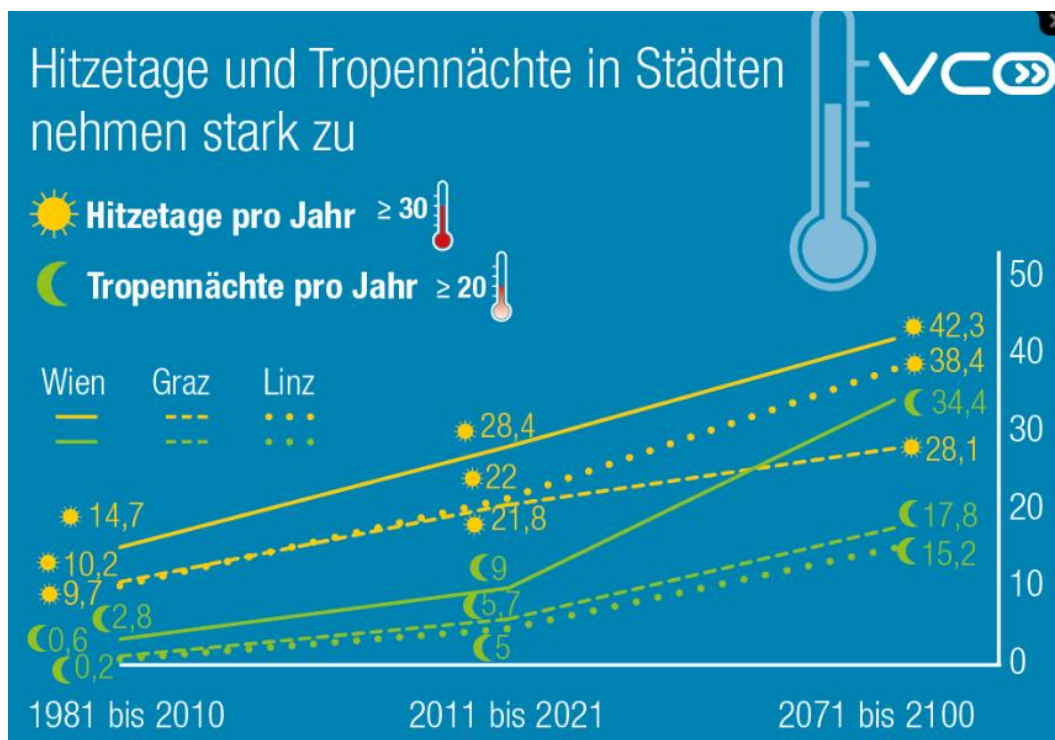


Abbildung 6: Hitzetage und Tropennächte in Städten nehmen stark zu. Quelle: VCÖ, 2022.

sowohl während des Tages als auch in der Nacht wieder abgegeben. Bäume und Grünflächen können diesen Effekt reduzieren.

Die steigenden Temperaturen belasten die Bevölkerung. Eine Temperatur von 25 Grad Celsius beeinträchtigt die körperliche Leistungsfähigkeit. Ab 29 Grad Celsius wird auch die geistige Leistungsfähigkeit negativ beeinflusst. Weiters tragen Tropennächte negativ zu einem individuellen Wohlbefinden bei und die Schlafqualität wird gemindert. Im Jahr 2018 führte der VCÖ eine (nicht repräsentative) Kurzumfrage mit mehr als 600 Personen zum Thema Hitze in der unmittelbaren Wohnumgebung durch. Mehr als 84 Prozent der Befragten gaben an, in der Landeshauptstadt zu wohnen. Insgesamt gaben über 90% an, dass sie sich an heißen Tagen gesundheitlich belastet fühlen. Des Weiteren fanden Dreiviertel der Befragten, dass die Abkühlung in der Nacht nicht ausreichen würde, um eine erholsame Nachtruhe zu ermöglichen. (vgl. VCÖ – Umfrageergebnisse. 2022)

Im Zuge der Befragung wurde weiters die Frage gestellt, wie die Hitze in der Wohnumgebung aus Sicht der Befragten verstärkt wird. Die Befragten gaben an, dass die dichte Bebauung mit Wohngebäuden, zu wenige begrünte Dachflächen und Fassaden sowie zu wenig Wasser im öffentlichen Raum einen Einfluss auf die hohen Temperaturen in ihrer Wohnumgebung hätten. Des Weiteren beeinflussen zu wenige Bepflanzungen im Straßenraum, zu wenig Schatten und die vielen Verkehrsflächen das Mikroklima. (vgl. VCÖ – Umfrageergebnisse. 2022)

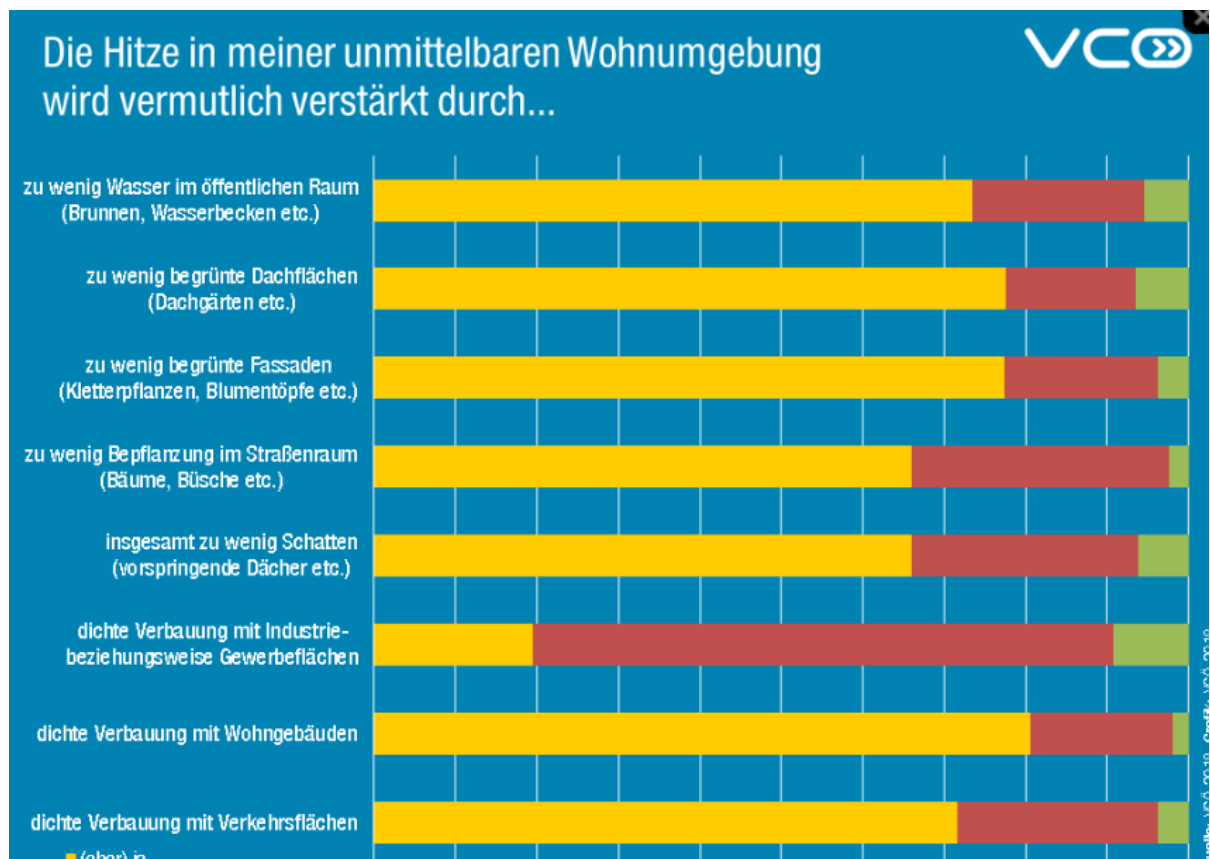


Abbildung 7: Die Hitze in meiner unmittelbaren Wohnumgebung wird vermutlich verstärkt durch... Quelle: VCÖ – Umfrageergebnisse. 2022.

Gerade für den Menschen wird die Hitze zum Problem. Der Körper muss dafür sorgen, dass die Körpertemperatur nicht zu sehr steigt und dadurch die körpereigenen Proteine nicht geschädigt werden. Um dies zu verhindern, produziert er die Flüssigkeit Schweiß. Durch die Verdunstung des Schweißes auf der Haut kühlt diese ab. Doch bei langer und großer Hitze funktioniert diese Abkühlung nicht mehr. Des Weiteren verliert der Körper durch das Schwitzen Flüssigkeit und Mineralstoffe (Elektrolyte), die durch Trinken bzw. Nahrungsaufnahmen wieder zugeführt werden müssen. Besonders große Belastung entsteht durch hohe Temperaturen sowie zeitgleich einer hohen Luftfeuchtigkeit und Windstille. Dadurch kann der Schweiß nicht schnell genug verdampfen und die natürliche Kühlung funktioniert nicht. (vgl. Berndorfer, 2022: 21)

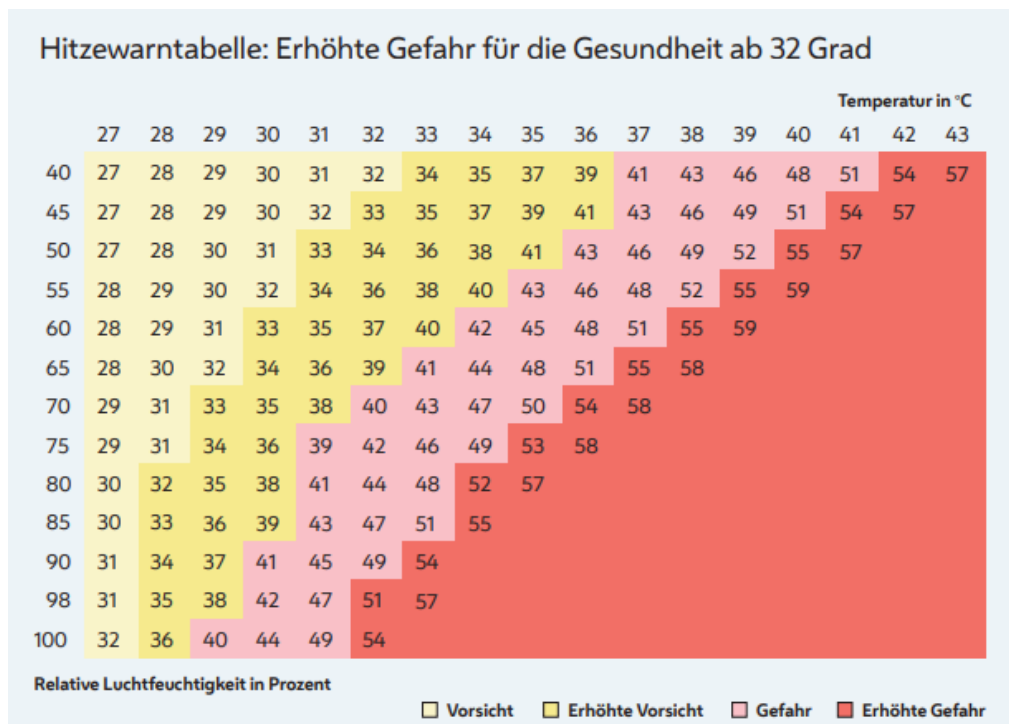


Abbildung 8: Hitzewarntabelle. Quelle: Berndorfer, 2022: 21.

Die Hitzewarntabelle (Abbildung 8) zeigt die Gefahren bei hohen Temperaturen auf. Bereits bei 32 Grad Celsius entsteht eine erhöhte Gefahr für die Gesundheit. Ein weiterer Einflussfaktor ist die Luftfeuchtigkeit. Ab 40 % Luftfeuchtigkeit besteht eine Gefahr für die Menschen. (vgl. Berndorfer, 2022: 21)

Doch wie viel Hitze kann gefährlich werden? Zu viel Hitze ist für den Menschen genauso schädlich wie zu viel Kälte. Bei Hitze steigt die Körpertemperatur an. In schlimmsten Fällen kann diese sogar über 40 Grad Celsius betragen. Auswirkungen sind Krämpfe, Übelkeit, Schwindel oder sogar Bewusstseinsstörungen. Die fehlende Kühlung belastet das Herz-Kreislauf-System zusätzlich. Dies ist gerade für gesundheitlich vorbelastete Menschen und andere Risikogruppen (ältere Menschen bzw. Kinder) doppelt gefährlich. Des Weiteren können sich diese Personengruppen nicht schnell genug an die Hitzewellen anpassen. (vgl. Berndorfer, 2022: 21f)

„Eine um nur ein Grad höhere Körpertemperatur kann bereits die Konzentrationsfähigkeit verringern. Bei einer Erhöhung um fünf Grad kann der Kreislauf versagen. Körpertemperaturen über 42 Grad führen zum Tod.“ (Berndorfer, 2022: 22)

Zu viel Schwitzen führt zu einem Verlust von Flüssigkeiten und damit dem Salz. Ein Salzverlust kann zu schmerzhaften Krämpfen an den Extremitäten sowie im Bauchbereich führen. Bei zu hohem Flüssigkeitsverlust und zu wenig zugeführten Elektrolyten kann eine Hitzerschöpfung drohen.

Zusätzlich werden die Blutgefäße bei einer Hitzebelastung erweitert. Dadurch sinkt der Blutdruck, das Herz schlägt schneller und im Extremfall kann dies zu einem lebensbedrohlichen Hitzschlag führen. Wenn der Blutdruck fällt, wird das Gehirn nicht mehr ausreichend mit Sauerstoff versorgt und Benommenheit, Schwindel, Ohnmacht und Hitzekrämpfe können die Auswirkungen sein. Weiters drosselt die verminderte Sauerstoffzufuhr die Gehirnleistung. In der nachfolgenden Abbildung werden die Auswirkungen der Temperaturen auf den Körper näher erläutert. (vgl. Berndorfer, 2022: 22)

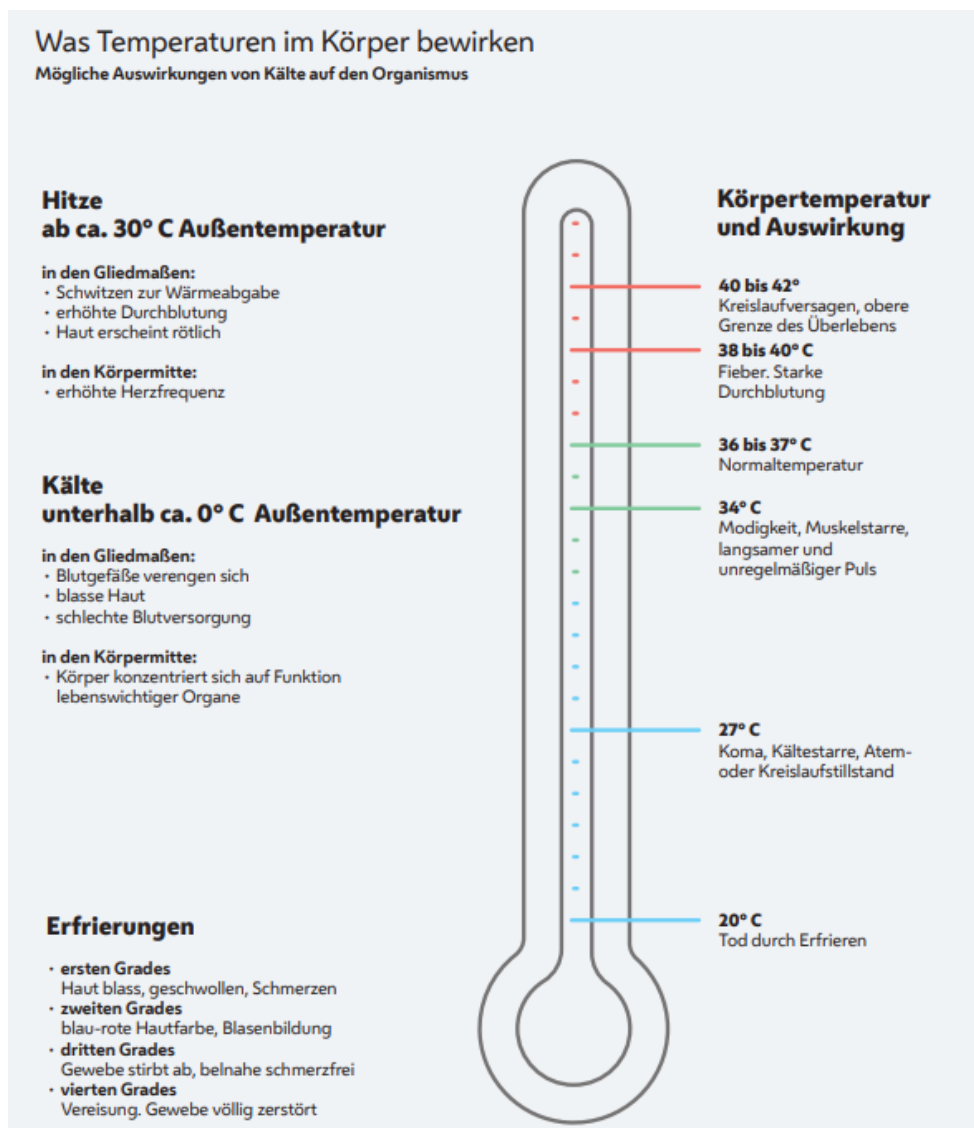


Abbildung 9: Was Temperaturen im Körper bewirken. Quelle: Berndorfer, 2022: 22.

2.3. Öffentlicher Raum

Da Städte besonders stark von den Klimaänderungen betroffen sind, müssen hier vermehrt Maßnahmen gesetzt werden. Dabei konkurrieren kühlende Maßnahmen um den gering verfügbaren öffentlichen Raum mit dem vom Kfz-Verkehr beanspruchten Platz. Obwohl das urbane Grün durch eine Vielzahl an Umsetzungen, wie beispielsweise durch öffentliche Parks, vertikales und horizontales Grün an Gebäuden oder auch entlang von Verkehrswegen, in der Stadt Anwendung finden würde, schrumpft dies, laut VCÖ, substantiell. Da der öffentliche Raum eine Vielzahl an Nutzungen aufweist, herrscht hier eine starke Flächenkonkurrenz, die eine große raumplanerische Herausforderung darstellt. Wien setzt mit dem „Urban Heat Island Strategie Plan 2015“ erste Anregungen und Entscheidungshilfen, um die hohen Temperaturen der Stadt Wien zu reduzieren. (vgl. Benesch, 2019) Dieser wird im Kapitel „Klimaanpassungsplanung in der Wiener Stadtplanung“ (Kapitel 2.6.) noch näher erläutert.

Um die Grundvoraussetzung für eine klimaresiliente Stadt zu gewährleisten, müssen fördernde Maßnahmen in allen Planungs- und Handlungsebenen integriert und frühzeitig in die städtebauliche Entwicklung eingebunden werden. Das Ziel sollte die interdisziplinäre Planung sein. (vgl. Benesch, 2019) Einen wesentlichen Beitrag zur Temperaturreduktion der Stadt Wien können PlanerInnen im öffentlichen Raum umsetzen.

2.3.1. Definition des öffentlichen Raums

Der Begriff des öffentlichen Raums weist verschiedene Bedeutungen auf und ist schwer definierbar. Die genaue Bedeutung dieses Begriffs wird daher in der Praxis formuliert und lässt sich, laut des Berichts „Wien wächst – Öffentlicher Raum“ in vier Bedeutungen unterscheiden: (vgl. Prenner, 2016: 2f)

Gerade in der Stadtplanung und Architektur wird der öffentliche Raum als unbebauter Raum zwischen den Gebäuden definiert und ist eng mit der Freiraumplanung verbunden. Daher gehört die Gestaltung des öffentlichen Raums zu dem Aufgabenbereich der Stadtplanungsämter. Das Stadtplanungsamt von Frankfurt am Main definiert öffentlichen Raum wie folgt: (vgl. Prenner, 2016: 2)

„Die Gestaltung und Ausprägung von öffentlichen Räumen hat für die Lebensqualität in Städten und Gemeinden eine entscheidende Bedeutung. Neben ihren Funktionen für Verkehr, Wirtschaft und Erholung sind öffentliche Räume Orte des sozialen Austausches. Sie dienen nicht nur der Orientierung, der Repräsentanz und der Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt, sondern sind auch ein Ort der Integration, an dem verschiedene gesellschaftliche Gruppen zusammenkommen“ (Prenner, 2016: 2)

Betrachtet man den öffentlichen Raum aus der historisch-soziologischen Perspektive ist dieser der Gegensatz zum privaten Raum und in öffentlichen Besitz. Der Soziologe Hans-Paul Bahrdt beschreibt

die klare Trennung zwischen dem öffentlichen und privaten Raum, die obwohl sie miteinander verbunden sind, völlig verschiedene soziale Funktionen übernehmen. Der private Raum ist ein auf Eigentum basierter Schutzraum der Intimität und bietet die Entfaltung der Persönlichkeit ohne äußere Einflüsse. Laut Bahrndt bietet der öffentliche Raum eine Möglichkeit des Gehens und Verweilens sowie soziale Interaktionen, die ohne privaten Besitztitel ermöglicht werden. (vgl. Prenner, 2016: 2)

Eine weitere Charakteristik des öffentlichen Raums ist Offenheit und uneingeschränkte Zugänglichkeit. Um eine freie Begegnung einer unbegrenzten Öffentlichkeit zu realisieren, muss ein diskriminierungsfreier und unbeschränkter Zugang gewährleistet sein.

„Der öffentliche Raum muss ohne Kosten und ohne individuelle oder gruppenbezogene Diskriminierungen zu jeder Zeit zugänglich und für [...] nicht gefährdende oder belastende Nutzungen verfügbar sein“ (Prenner, 2016: 2)

Der öffentliche Raum dient als Begegnungsort und ist daher ein Ort der Öffentlichkeit und ein Kommunikationsraum. (vgl. Prenner, 2016: 3)

„Urbane öffentliche Räume sollen hochwertig, barrierefrei, robust, alltagstauglich und flexibel nutzbar sein, sie müssen Angebote für unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer bieten, ohne andere Gruppen auszuschließen.“ (Rosenberger, 2014: 115)

Eine weitere Interpretation des Begriffs öffentlicher Raum definiert der Bericht „Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum“. Der öffentliche Raum umfasst ein Netz aus unterschiedlich gestalteten, öffentlich zugänglichen Räumen, das von den Bauten der Stadt definiert wird und die Menschen in diesem verbindet. Wesentlicher Bestandteil des öffentlichen Raumes sind somit die Straßen und Wege, die einerseits für die Mobilität und Fortbewegung genutzt werden, aber andererseits auch einen Aufenthaltsraum bieten. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 2)

In der Raumplanung werden Freiräume nach unterschiedlichen Kriterien definiert. Diese sind beispielsweise ihre Funktion (Erholung, Transit, ...), ihre Größe und damit verbundener Bedeutung für die Stadt (stadtteilbezogen, grätzelbezogen, ...), ihre Struktur, Gestaltung oder auch die Eigentumsverhältnisse. Viele NutzerInnen dieser Räume unterscheiden nicht nach solchen Kriterien, sondern frei zugängliche öffentliche Räume wie Parks, Plätze, Straßen aber auch Vorplätze von Schulen oder Bahnhöfe werden genutzt. Weitere wichtige Faktoren sind die räumlichen Begrenzungen, wie Fassaden und Bäume sowie die Gestaltung von Übergangsbereichen (Erdgeschoßzonen, Arkaden, ...). (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 2)

Doch die Qualität des öffentlichen Raums wird einerseits bei seiner Herstellung und andererseits seiner Nutzung durch die Interaktionen zwischen den NutzerInnen definiert. Hierbei treffen unterschiedliche

Interessen aufeinander. Somit entwickelt jeder öffentliche Raum seinen eigenen Charakter und eigene Atmosphäre. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 3)

Öffentliche Räume sind Orte der Begegnung und des Austauschs, für Arbeit und Konsum, Kultur, Erholung, politische Aktionen aber auch Bewegung und Transport. All diese verschiedenen Nutzungen werden von unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen in oft knappen öffentlichen Räumen durchgeführt. Dabei kommt es in dichtbesiedelten Stadtteilen immer wieder zu Konflikten und gesellschaftlichen Auseinandersetzungen. Öffentlicher Raum dient daher als „Übungsplatz“ für die Toleranz, aber stärkt gleichzeitig auch den sozialen Zusammenhalt. Diese Räume prägen daher die Stadtteile und schaffen eine eigene Identität für jeden Stadtteil. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 2)

Eine weitere Funktion ist der Aufenthalt und Erholung für Freizeit Zwecke und Arbeitspausen. Der öffentliche Raum wird als Kontrast zur gebauten Umwelt wahrgenommen und ist ein Erlebnis- und Ruheraum. Weiters dient der öffentliche Raum der Funktion der Mobilität, Bewegung und Transit. Der Raum wird zur Überwindung von Distanzen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit Fahrzeugen verwendet. Nutzungen (Arbeitsweg, Spazieren, Flanieren, Hund ausführen, ...) treten hierbei vielfältig auf. Des Weiteren ist der öffentliche Raum ein Abstellraum. Hier werden verschiedene Fahrzeuge (PKW, Fahrrad, Motorrad, ...) sowie Baumaschinen und Baugerüste, Müllcontainer und Mistkübel im öffentlichen Raum platziert. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 4)

Des Weiteren sind der soziale Kontakt sowie die Bühne zur Selbstdarstellung im öffentlichen Raum vorhanden. Hierbei geht es um „*Sehen und gesehen werden*“. Begegnungen, Konfrontationen und spontane Kommunikation spielt dabei eine wichtige Rolle. Weiters stehen die Anonymität und Interaktion sowie der Umgang mit fremden Personen und Unbekanntem im Vordergrund. Hier kommen unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen und Lebensstile zusammen und man erlebt kulturelle Vielfalt und Andersartigkeit. Auch die Entwicklung der urbanen Kompetenz sowie die Funktion des Wohnens für wohnungslose Personen spielt eine wesentliche Rolle. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 4)

Des Weiteren sind Kunst und Kultur eine wichtige Funktion des öffentlichen Raumes. Spiele, Feste, Aufführungen und Aktionen finden hier statt. Ebenfalls gibt es politische Aktionen im öffentlichen Raum. Dies können Versammlungen, Demonstrationen, Reden oder auch Besetzungen sein. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 4)

Genauso relevant ist das Konsumieren, Handeln, Tauschen, Schenken und Arbeiten im öffentlichen Raum. Dieser ist ein Marktplatz, Verkaufsraum für unterschiedlichste Produkte und Dienstleistungen sowie ein Ort zum Arbeiten (z.B. BuslenkerInnen, MusikatInnen, Straßenreinigung, Bauarbeiten,...).

Eine weitere Funktion dient dem gesunden Stadtklima und der Gesundheitsvorsorge. Licht, Luft und Grün sind wichtige Faktoren für einen Freizeit- und Bewegungsraum. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 4)

Der öffentliche Raum erfüllt somit eine Vielzahl an Funktionen. Das Vorhandensein dieses Raumes ist ein wesentlicher Faktor für die urbane Lebensqualität und unterstützt die Nutzbarkeit der Stadt für alle Bevölkerungsgruppen. Um dies zu gewährleisten, sollten in allen Stadtteilen vielfältig nutzbare öffentliche Räume zur Verfügung stehen und freie Zugänglichkeit für alle Personengruppen sichergestellt werden. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 2)

Da der öffentliche Raum von Menschen unterschiedlichen Alters, sozialen und kulturellen Hintergrund und verschiedenen Lebenssituationen genutzt wird, gibt es eine Vielzahl an Bedürfnissen und Ansprüche an diesen Raum. Obwohl viele verschiedene Bedürfnisse aufeinandertreffen, können Grundbedürfnisse identifiziert werden, welche sowohl in der Innenstadt als auch am Stadtrand gelten. Eines der wichtigsten Grundbedürfnisse ist der Anspruch auf Raum sowie Platz zu haben, ohne zu konsumieren dafür zum Verweilen, Schauen, Spielen oder auch Ausruhen. Gerade für ältere Menschen, Kinder, Jugendliche und Menschen, die auf kleiner Wohnfläche leben, sind öffentliche Räume für die nichtkommerzielle Nutzung besonders wichtig. Personen, die aufgrund Geldmangels oder am Konsum nicht teilnehmen können, sowie obdachlose Personen sind auf den öffentlichen, konsumfreien Raum angewiesen. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 5)

Für den Aufenthalt bedarf es bestimmter Qualitäten, wie eine Mindestausstattung an Sitzgelegenheiten, Schatten oder auch Trinkbrunnen. Vorort sollte es Möglichkeiten geben, aus einer Vielzahl an Angeboten zu wählen, wie beispielsweise Ruhe, Bewegung oder auch Kommunikation. Ein weiteres Grundbedürfnis ist die Sicherheit. Hierbei geht es um den Schutz vor Vertreibung, Verkehrsrisiken oder auch schädlichen Umwelteinflüssen. Personen wollen sich autonom bewegen und selbständig und hindernisfrei ihren Weg fortsetzen. Des Weiteren ist die Erreichbarkeit mittels möglichst kurzer Wege relevant. Daher sollten öffentliche Räume in der Nähe der Wohnung oder beispielsweise des Arbeitsplatzes sein. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 5)

Im Laufe der Zeit haben sich die Ansprüche an den Raum aufgrund des demographischen Wandels, Segregation oder auch Verdrängung verändert. Seit jeher erfüllt der öffentliche Raum herkömmliche Aufgaben, wie beispielsweise als Verkehrs- und Bewegungsort, als Marktplatz oder auch als Regenerationsraum. Aufgrund des gesellschaftlichen Wandels veränderten sich aber die Anforderungen und Aufgaben des Raumes. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 9)

„Wiens Straßen und Plätze sind lebendiger und vielfältiger geworden. Augenscheinlich zeigt sich deren gestiegene Bedeutung etwa auch an der Vielzahl von kommerziellen Nutzungen, Events und Attraktionen.“ (Bork, Klingler, Zech, 2015, S. 9)

Immer häufiger wird in der Freizeitmobilität eine Abwägung zwischen Kosten, Zeit und Vergnügen gemacht und schlussendlich die Lebens- und Freizeitqualität in der Stadt gesucht und nicht im Umland. Des Weiteren wächst das Bedürfnis, sich Raum anzueignen. Aber auch eine geänderte Mobilitätskultur ist ausschlaggebend für neue Ansprüche an den öffentlichen Raum. Die Zahl der AutobesitzerInnen geht immer weiter zurück, sowie die damit verbundenen Wege. 71% der Alltagswege werden bereits jetzt mit dem öffentlichen Personenverkehr zurückgelegt. Bereits 2025 könnte dieser Wert auf 80% steigen und somit lediglich 20% der Wege mit dem PKW zurückgelegt werden. Der Umweltverbund (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) gewinnt an Bedeutung. Diese Entwicklung könnte dazu beitragen, die Straßenräume neu zu gestalten und andere Ansprüche in den Vordergrund rücken zu lassen. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 9f)

Priorität soll laut Stadtentwicklungsplan Wien dabei nicht allein die Abwicklung des Verkehrs oder die Verfügbarkeit von Stellplätzen, sondern die Aufenthaltsqualität haben, damit der öffentliche Raum für andere Nutzungen – wie Kommunikation, Wirtschaften, Erholen, Spielen und Kultur – zurückgewonnen wird. (Bork, Klingler, Zech, 2015: 10)

Ein weiterer Einflussfaktor für die veränderten Ansprüche des öffentlichen Raums sind die wachsende Stadt und der damit verbundene Anstieg der EinwohnerInnen Wiens. Bis 2030 sollen laut Prognosen mehr als zwei Millionen Menschen in Wien wohnen. Diese brauchen innerstädtische Grün- und Freiräume. Gerade ältere Personen (2025: 50.000 Menschen über 75 Jahren) und Jugendliche unter 15 Jahren werden häufiger vertreten sein. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 10f) Weitere Personengruppen sind Jungfamilien, Personen mit Behinderung, sowie einkommensschwache Bevölkerungsgruppen (vgl. Prenner, 2016: 21). Diese Bevölkerungsgruppen sind auf den öffentlichen Raum angewiesen und benötigen eine wohnortsnahe Versorgung mit qualitativollen Frei- und Grünräumen. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 10f)

„Denn öffentlicher Raum ist im Wesentlichen eine Begegnungsstätte – von Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, aus den verschiedensten Milieus, egal welcher Herkunft oder Hautfarbe. Öffentlicher Raum ist sozial und demokratisch. Er ist unabdingbar, will man Städten mehr soziale Nachhaltigkeit geben.“ (Bork, Klingler, Zech, 2015: 2)

2.4. Nutzungsdruck

Aufgrund seiner vielfältigen Bedeutungen hat der öffentliche Raum in der Geschichte der Stadtentwicklung verschiedene Formen angenommen und mehrere Krisen durchlebt. In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts wurde der öffentliche Raum von notwendigen Aktivitäten der Produktion, des Handels und Aufenthalts genutzt und Werkbänke sowie Stände prägten den Straßenraum. Als eine Verlagerung vieler Alltagsfunktionen in die dafür gebauten Gebäude stattfand, entstand eine zunehmend funktional gegliederte Stadtentwicklung und eine freizeitorientierte Nutzung setzte sich durch. Gleichzeitig erfuhr das Automobil einen Aufstieg und immer größere Anteile des öffentlichen Raums wurden durch den Verkehr beansprucht. Die wachsenden Aktivitäten des städtischen Wohnens, die Ausweitung der städtisch verbundenen Wirtschaftsaktivitäten sowie den damit verbundenen steigenden Verkehr haben erheblichen Einfluss auf die Nutzungskonkurrenz der städtischen Grundstücke. Hohe Grundstückspreise führten dazu, dass öffentliche Räume die letzten Ertragslücken sind und Nutzungskonflikte mit den Immobilien und anderen kommerziellen Nutzungen entstanden sind. Privatisierungsprozesse von städtischen Nutzungsflächen wie Bahnhöfen, Hotels und Kaufhäuser führten dazu, dass viele öffentlich nutzbare Räume dem Hausrecht privater Besitzverhältnisse unterlagen. Des Weiteren etablierte sich die städtische Eventkultur wie Verkaufsmärkte, Fanmeilen und Festivals, die zu einer Verringerung bzw. temporären Einschränkung der Nutzbarkeit des öffentlichen Raums führte und die Alltäglichkeit und Zufälligkeit der Begegnungen und Interaktionen reduzierte. Auch bei der Gestaltung der öffentlichen Räume wurde vermehrt auf die Interessen der Mehrheit eingegangen und die Anforderungen gesellschaftlicher Minderheiten in den Hintergrund gerückt. Der Raum für alle weichte somit den Vorstellungen der dominanten Gruppen. (vgl. Prenner, 2016: 3f)

Doch trotz aller Veränderungen ist der Bedarf an öffentlichen Raum nach wie vor sehr groß. Steigende Bevölkerungszahlen und eine bauliche sowie verkehrliche Verdichtung führen dazu, dass ausreichend Grün-, Erholungs- und Freizeitflächen in der Stadt eine wesentliche Rolle spielen. Gerade in einer sozialen Stadt ist die voraussetzungs- und kostenfreie Versorgung an qualitätsvollen Erholungs-, Freizeit-, und Aufenthaltsflächen ein wichtiger Faktor für die städtische Lebensqualität. Der öffentliche Raum trägt zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bei und gerade benachteiligte Gruppen sind darauf angewiesen. (vgl. Prenner, 2016: 3f)

2.4.1. Wiens Nutzungsdruck

Der Druck auf den öffentlichen Raum in Wien nimmt auch durch das Bevölkerungswachstum zu. Dies hat zur Folge, dass einerseits viele ältere Menschen in der Stadt leben, aber gleichzeitig auch viele jüngere BewohnerInnen. Während im Jahr 2000 noch 1,55 Millionen Menschen in Wien wohnten, kann die Bevölkerung bis 2044 bis zu 2,11 Millionen Menschen ansteigen. (vgl. Prenner, 2016: 8f)

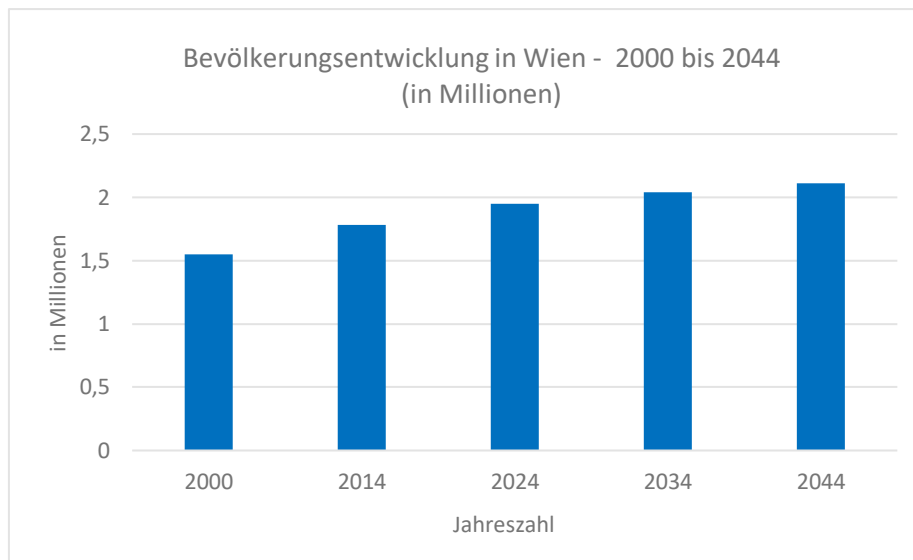


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in Wien – 2000 bis 2044 (in Millionen). Quelle: Prenner, 2016: 9.

Bei der Betrachtung einiger ausgewählter Innerer Bezirke stieg die Anzahl der Personen in den Jahren 2014 - 2020 zwischen 3.000 und 10.000 Menschen an.

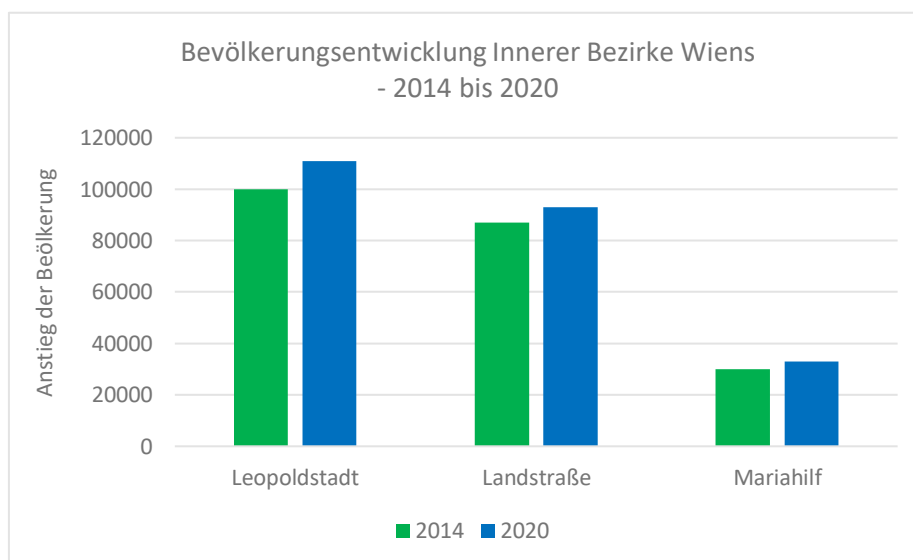


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung Innere Bezirke Wiens – 2014 bis 2020. Quelle: Prenner, 2016: 18.

Diese Entwicklungen führten zu einer Vielzahl an neuen Aufgaben und Herausforderungen für die PlanerInnen, da immer mehr Fläche benötigt wurden. Der Bevölkerungsanstieg führte zu einer starken Ausweitung der Fläche Wiens. Zuerst wurden Vorstädte und schließlich die Vororte eingemeindet und Wien wuchs um ein Vielfaches. Aber nicht nur der Wohnraum musste den neuen Ansprüchen genügen. Arbeitsplätze, Verkehrswege, Parks, Spitäler, aber auch Geschäfte wurden benötigt. Die bereits vorhandenen öffentlichen Räume mussten entsprechend den neuen Anforderungen gestaltet und neue Räume geschaffen werden. Er ist nach wie vor ein wichtiger Schauplatz des urbanen Lebens und

dient als Spiel-, Erholungs-, und Kommunikationsfläche sowie als Ort des sozialen Austausches. Doch der öffentliche Raum ist begrenzt und kann nicht unendlich erweitert werden. (vgl. Prenner, 2016: 9f)

Kinder benötigen den öffentlichen Raum, um mit anderen Kindern zu spielen und sich zu bewegen. Für diese Gruppe sind besonders Spiel- und Freiräume im näheren Wohnumfeld wichtig. Besonders wichtig sind (verkehrs-)sichere Bereiche, aber auch Naturerlebnisse sind ein wesentlicher Aspekt. Der Radius der jungen Menschen ist um einiges größer als der der Kinder. Junge WienerInnen wünschen sich vor allem mehr Grünflächen, Innenhofbegrünung sowie Plätze zum Verweilen mit Sitzgelegenheiten. Schweizer Jugendliche nutzen den öffentlichen Raum zum Zeitverbringen mit FreundInnen sowie die Kommunikation mit ihnen, der uneingeschränkt nutzbar und mit dem öffentlichen Verkehr oder zu Fuß erreichbar sein sollte. Da viele Jugendliche über weniger Geld verfügen, werden konsumzwangfreie Orte benötigt, die für den Austausch, Aufenthalt und Identitätsentwicklung genutzt werden können. Ältere Menschen sind vor allem auf die fußläufigen Strukturen angewiesen und haben spezifischen Mobilitätsanforderungen. Bevor eine Straße überquert werden kann, werden längere Orientierungszeiten benötigt und bereits kleine Höhenunterschiede können eine Barriere darstellen. Diese Personengruppe braucht ausreichende Sitzmöglichkeiten und Verweilplätze sind eine notwendige Anforderung an den öffentlichen Raum. (vgl. Prenner, 2016: 67f)

Ein weiterer Personenkreis, für den der öffentliche Raum eine wichtige Rolle spielt, sind marginalisierte und stigmatisierte Gruppen. Unter Marginalisierung wird ein sozialer Vorgang beschrieben, bei dem gewisse Bevölkerungsgruppen an den Rand der Gesellschaft gedrängt werden und daher nur wenig am wirtschaftlichen, kulturellen und politischen Leben teilhaben können. Die Ausgrenzung der Bevölkerungsgruppen kann auf unterschiedliche Weise erfolgen. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wird meist von einer Normalitätsvorstellung ausgegangen mit dem Hintergrund eines stabilen Arbeitsverhältnisses. Während des Tages wird einer geregelten Erwerbsarbeit nachgegangen. Nach der Arbeit dient der öffentliche Raum zum Flanieren, Konsumieren und als Aufenthalts- und Erholungsraum. Mit dieser Sicht werden andere Nutzungen und Anforderungen ausgeblendet. (vgl. Prenner, 2016: 67f)

Nichtkommerzielle Ruhezone und Parkanlagen, aber auch breitere Gehsteige sollten in der Planung berücksichtigt werden. Ziel sollte es sein, den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu machen, ohne zeitliche Einschränkungen. Des Weiteren nimmt die kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums zu. Auch hier muss in Zukunft ein Umdenken stattfinden. (vgl. Prenner, 2016: 25)

Der öffentliche Raum steht somit zunehmend unter Druck: Die wachsende Bevölkerung und die damit verbundene steigende Dichte macht sich nicht nur in den Stadterweiterungsgebieten bemerkbar, sondern auch in den gründerzeitlichen Bezirken. Die Personenanzahl steigt, aber das Platzangebot

bleibt gleich. Gerade auf Straßen ist dieser Trend bemerkbar. Nicht nur Parks und Gehsteige werden in großen Mengen genutzt, sondern auch auf den Verkehrsflächen nimmt der PKW-Anteil zu. Auch wenn der Trend zu einem eigenen privaten PKW zurückgegangen ist, nimmt die wachsende EinwohnerInnenzahl (mehr PKWs in der Stadt) sowie der Anteil an Firmen-PKWs, die zur privaten Nutzung verwendet werden, zu. Weiters tragen die PendlerInnen ihren Teil zu dem hohen Verkehrsaufkommen in Wien bei. Gerade in ländlichen Regionen ist der öffentliche Verkehr nicht flächendeckend ausgebaut und PendlerInnen nutzen den PKW, um in Wien zur Arbeit zu fahren. Vergleicht man die zurückgelegten Wege der WienerInnen mit denen der im Umland lebenden Personen, so werden nur etwa 27% der Wege der WienerInnen motorisiert zurückgelegt worden. Die Bevölkerung im Umland legt über 60% ihrer Wege mittels PKW zurück. (vgl. Prenner, 2016, S. 16ff)

Derzeit werden die Straßenzüge vom ruhenden Verkehr dominiert. Bereits 2012 gab es 675.000 PKWs mit Wiener Kennzeichen, die eine Fläche von 8,4 Quadratkilometer verbrauchten. Dies entspricht ca. 1400 Fußballfelder. Ein PKW steht ca. 95% der Zeit im öffentlichen Raum und beschränkt somit die nutz- und erlebbaren öffentlichen Räume der Stadt. Durch das Abstellen der PKWs im öffentlichen Raum wird dessen alleinige Nutzung für den/die PKW-BesitzerIn zugestanden und andere Nutzungen verhindert. Des Weiteren wird ein PKW häufiger verwendet, wenn dieser direkt vor dem eigenen Wohnhaus steht. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015, S. 20f)

Das Parkpickerl wurde im Sinn der Parkraumbewirtschaftung eingeführt. Damit hat ein/e BewohnerIn das Recht, den PKW im öffentlichen Raum abzustellen (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015, S. 10f). In ganz Wien gilt seit 1. März 2022 eine Kurzparkzone, die von Montag bis Freitag von 9 bis 22 Uhr die maximale Parkdauer auf zwei Stunden reduziert. Die Einnahmen aus dem Parkpickerl werden für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet. (vgl. Stadt Wien, 2022)

Die bevor beschriebene Flächenkonkurrenz wird beim Vergleich zwischen der Anpflanzung eines Baums und des Platzbedarfs für einen stehenden PKW ersichtlich. Ein Baum benötigt bei einer Neupflanzung einen Wurzelraum von mindestens 12 m^3 (bei 1,5 m Tiefe) und ca. 8 m^2 Fläche im Straßenraum. Nach 30 Jahren wird der Wurzelraum auf 36 m^3 und der oberirdische Platz auf 20 m^2 ansteigen. Ein stehendes Auto braucht hingegen $13,5 \text{ m}^2$ und ein PKW, der mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h fährt benötigt 140 m^2 . Gerade bei Umplanungen müssen die Bäume oft einer neuen Abbiegespur weichen und werden nicht umgepflanzt. (vgl. Benesch, 2019)

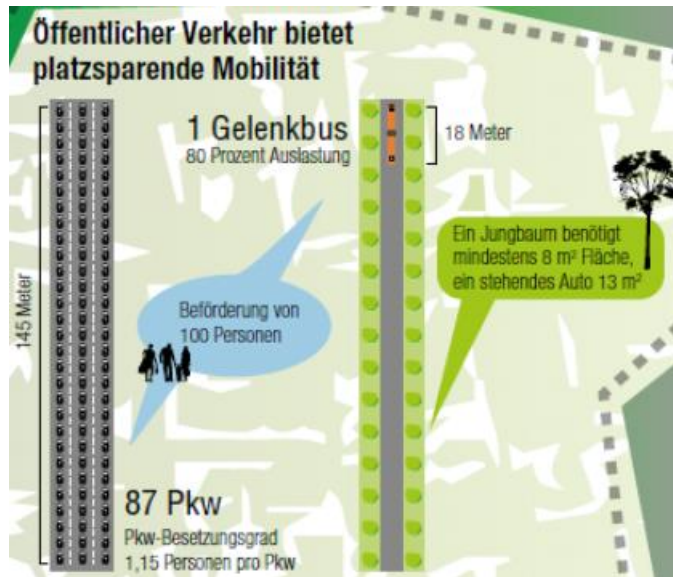


Abbildung 12: Öffentlicher Verkehr bietet platzsparende Mobilität.
Quelle: VCÖ, 2019: 1.

In Abbildung 12, wird ersichtlich wie ein Straßenraum genutzt werden kann. Die linke Seite der Grafik zeigt, wie viele PKWs benötigt werden, wenn 100 Personen transportiert werden und der Besetzungsgrad 1,15 Personen pro PKW aufweist. Der gleiche Straßenraum wird auf der rechten Seite abgebildet. Hierbei befördert ein Gelenkbus die 100 Personen und zeitgleich können Jungbäume gepflanzt werden, die jeweils ca. 8 m² Platz benötigen.

Öffentliche Räume wurden in den letzten Jahren immer vielfältiger und intensiver genutzt und das zivilgesellschaftliche Engagement der Bevölkerung nimmt zu. Immer mehr Menschen wollen aktiv und selbstständig die Verantwortung für ihr unmittelbares Wohnfeld übernehmen und mitgestalten. Infolge dessen entstanden mehrere Aktionen, wie „Rasen am Ring“ oder auch Urban Gardening. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 15)

2.5. Aufenthaltsqualitäten

Besonders wichtig für NutzerInnen ist die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes. Faktoren, wie Benutzbarkeit, ästhetische und soziale Qualität, Sicherheitsgefühl, Erlebniswert und Störungen werden hierbei beurteilt und bestimmen die Qualität des öffentlichen Raums bei. Obwohl jeder öffentliche Raum eigens beurteilt werden muss, gibt es einige Grundprinzipien, nach denen der Raum gestaltet werden sollte. Das erste Grundprinzip ist die Erreichbarkeit. Eine barrierefreie Anbindung und die Vernetzung der Freiräume spielen hierbei eine wesentliche Rolle. Gerade die Bedürfnisse von FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind besonders relevant. Das zweite Grundprinzip ist der Stadtkomfort. Hierbei ist eine generelle Barrierefreiheit für den öffentlichen Raum und Sitzmöglichkeiten, die ohne Konsum für alle NutzerInnen zur Verfügung stehen, wichtig für die Gestaltung des Raumes. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 37)

Die Stadt Zürich gliedert die Aufenthaltsqualitäten folgendermaßen:

Schutz		Wohlbefinden		Sinnlichkeit
Verkehrssicherheit	Gehen	Sich aufhalten	Klima	
<ul style="list-style-type: none"> - Schutz vor Unfällen - Schutz vor Lärm, Verschmutzung, Abgasen - Übersichtlichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> - Genügend Platz - Attraktives Netz - Interessante Fassaden - Gute Oberflächen - Gute Zugänglichkeit für alle - Keine Hindernisse - Keine Wegunterbrechungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Zonen für Aufenthalt - Gelegenheiten zum Sitzen, Ausruhen, Anlehnen, Schauen, Gesehen werden, Genießen - Gutes lokales Klima - Einladende Raumkanten und Fassaden 	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz gegen Wind, Regen, Schnee, Hitze und Kälte - Sonne zulassen - Schatten spenden - Wärme und Brise nutzen, soweit angenehm 	
Sicherheitsempfinden	Sehen, Hören, Sprechen	Aktivitäten	Ästhetische Qualitäten	
<ul style="list-style-type: none"> - Belebt, benutzt - Soziale Kontrolle vorhanden - Sich im Raum und Zeit überschneidende Nutzungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Angenehme Gehdistanzen - Freie Sicht, Ausblicke - Gute Beleuchtung - Tiefer Lärmpegel - Kommunikative Anordnung der Sitze 	<ul style="list-style-type: none"> - Einladend für Sport, Spiel, Unterhaltung bei Tag und Nacht, Sommer und Winter 	<ul style="list-style-type: none"> - Gutes Design - Gute Materialien - Gute Beleuchtungsqualität - Ausblicke, Anblicke - Vegetation, Wasser - Sauberkeit - Menschlicher Maßstab 	

Abbildung 13: Aufenthaltsqualitäten der Stadt Zürich. Eigene Darstellung. Quelle: Schlup Villaverde, Eberhard, Wehri, 2010: 19.

Straßenräume werden besonders von den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs, wie der Verkehrsfläche (Transit) und der Abstellfläche (Parken) dominiert. Andere Nutzungen, die das Gehen und konsumfreie Verweilen inkludieren, können nur mehr auf Restflächen umgesetzt werden. Aber auch die kommerziellen Nutzungen reduzieren den freien öffentlichen Raum. Doch gerade in den bebauten Stadtgebieten haben Straßenräume mehrere wichtige Funktionen. Eine Analyse der bestehenden, vorwiegend innerstädtischen Straßen und Platzräume hat ergeben, dass ca. 30 bis 40% der Fläche des Straßenraums für die Nutzungen Gehen, Aufenthalt und Begegnung gewidmet sind. Sehr stark variiert die Flächenbeanspruchung des fließenden Verkehrs. Hier schwankt der Wert zwischen 30 und 60% des Straßenraums. Die restlichen Flächen werden beispielsweise für Gastgärten, Verkaufsflächen, aber auch für MIV-Parkplätze genutzt. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 90)

Dementsprechend ist es wichtig, ausreichend Platz für das städtische und öffentliche Leben im Straßenraum zur Verfügung zu stellen. Daher sollten mindestens 50% des Straßenraumes für die Nutzungen Gehen, Aufenthalt und Begegnung gewidmet und diesen Ansprüchen entsprechend gestaltet sein. Besonders wichtig sind die Gehsteige, Ruhe- und Sitzbereiche, Spielbereiche für Kinder und kleinflächiges Straßengrün sowie Grünelemente wie Baumscheiben oder auch kleine Grünflächen. (vgl. Bork, Klingler, Zech, 2015: 90)

2.5.1. Qualitätskriterien nach Jan Gehl

Eine weitere Einteilung der Aufenthaltsqualitäten definierte der dänische Architekt und Raumplaner Jan Gehl. Dieser charakterisierte in seinen Arbeiten zwölf Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum. Diese sollen einerseits auf bereits bestehende öffentliche Räume angewendet werden und andererseits als Checkliste für alle künftigen Planungen im öffentlichen Raum dienen. Im Zentrum dieser Kriterien steht allerdings nicht die Anforderungen der Normen, sondern vielmehr die Sicht der NutzerInnen des öffentlichen Raums. (vgl. Gehl)

Qualitätskriterien nach Gehl

Genuss	Menschlicher Maßstab Dimensionen von Gebäuden und Räumen unter Beachtung des menschlichen Maßstabs	Angenehme Umwelteinflüsse Abwechslung zwischen Sonne und Schatten Optimale Nutzung von Wärme und leichtem Wind	Positives Sinneserlebnis Qualitatives Design, Material, Details Ausblicke, Anblicke Wasser und Vegetation
	Sehen Angemessene, überbrückbare Distanzen Freie, unverstellte Sichtachsen Interessante Ausblicke Beleuchtung im Dunklen	Sprechen und Hören Tiefer Geräuschpegel Kommunikative Anordnung der Sitzgelegenheiten	Spielen und Bewegen Möglichkeit für Spiel, Sport und Unterhaltung Bei Tag und Nacht Im Sommer und Winter
	Gehen Platz zum Gehen Barrierefreiheit qualitative Oberflächen interessante Gebäudefassaden	Aufenthalt Attraktive und funktionale Randzonen Orte zum stehen bleiben Objekte zum Anlehnen oder daneben stehen	Sitzen Sitzgelegenheiten Ausnutzung der örtlichen Vorzüge: Ausblick, Sonne, Geschehen beobachten Möglichkeiten zum Ausruhen
	Schutz vor motorisiertem Verkehr Schutz vor Verkehrsunfällen Verminderung der Angst vor Verkehr Übersichtlichkeit	Schutz vor Verbrechen und Gewalt Gute Beleuchtung Lebendige Umgebung Passive Überwachung Zeitlich und funktional überschneidende Nutzungen	Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken Schutz vor Regen, Schnee, Hitze und Wind Verminderung vor Staub, Abgasen, blendendes Licht und Lärm

Abbildung 14: Qualitätskriterien nach Gehl. Eigene Darstellung. Quelle: Gehl.

Die zwölf einzelnen Kriterien lassen sich in drei Funktionsgruppen unterteilen, welche wieder aus mehreren Untergruppen bestehen. Die erste Funktion ist der Schutz. Gut geplante öffentliche Räume bieten eine hohe Verkehrssicherheit für die NutzerInnen. Erfolgt eine vielseitige Nutzung der Umgebung (Wohnungen, Büros, Einkaufsläden und Restaurants) sowie eine gute Einsehbarkeit, können Angsträume für gewisse NutzerInnengruppen verhindert werden. Des Weiteren sollten öffentliche Räume einen Schutz vor unerwünschten Einflüssen wie Lärm, Gestank und negative Wettereinflüsse (Hitze) bieten. (vgl. Gehl)

Die zweite Funktion ist die Behaglichkeit. Hierbei soll der öffentliche Raum ausreichend Platz für verschiedene Aktivitäten und Nutzungen bieten. Dabei soll eine Mischung aus aktivem und passivem Dasein ermöglicht werden. Dies bedeutet, dass sowohl für das Gehen und Spielen, als auch das Ausruhen und Hinsetzen ein Platz im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen sollte. (vgl. Gehl)

Das Gehen dient in erster Linie als Fortbewegung und ist eine notwendige Handlung. Doch um diese ausführen zu können, wird Platz benötigt. Weitere Anforderungen braucht der Gehverkehr „auf Rädern“. Kinderwägen und Rollstühle brauchen großzügigere Dimensionen als die anderen FußgängerInnen. Eine wesentliche Anforderung für das Gehen ist der Straßenbelag, sowie der Zustand der Straße. Kopfsteinpflaster, Sand, loser Kies sowie Bodenunebenheiten stellen für viele VerkehrsteilnehmerInnen eine besondere Herausforderung dar. FußgängerInnen meiden, sofern dies möglich ist, nasse und rutschige Bodenbeläge, die infolge von Regen, Schnee oder Matsch entstanden sind. (vgl. Gehl, 2012: 129ff)

Da Gehen eine körperliche Anstrengung erfordert, haben viele Menschen ein Limit, wie weit sie gehen können bzw. wollen. Für Alltagswege sind 400 bis 500 Meter eine akzeptable Entfernung. Für Kinder, ältere Personen und Menschen mit Behinderung ist dieser Radius um einiges geringer. Aber nicht nur die physische Entfernung spielt eine wesentliche Rolle. Auch die erlebte Entfernung trägt zu der Bereitschaft des Zu-Fuß-Gehens bei. Ein 500 Meter gerader, ungeschützter und eintöniger Weg erlebt der Zu-Fuß-Gehende um einiges länger als Strecken, die in kleinere, abwechslungsreiche Abschnitte unterteilt sind. (vgl. Gehl, 2012: 133)

„Eine Faustregel für eine gute Umgebung in Städten oder Wohngebieten ist, dass geeignete Plätze zum Sitzen in regelmäßigen Abständen, zum Beispiel alle 100 Meter, vorhanden sein sollten. (Gehl, 2012: 158)“

Eine wesentliche Voraussetzung für das beliebig lange Verweilen im öffentlichen Raum sind Sitzgelegenheiten. Fehlen diese oder sind unzugänglich, gehen die Menschen weiter. Sind diese allerdings vorhanden, können zahlreiche Aktivitäten ausgeführt werden: essen, lesen, schlafen, ein Sonnenbad nehmen, die Umgebung beobachten oder auch sich unterhalten. Die Auswahl für den

geeigneten Sitzplatz ist um einiges komplizierter als das zwanglose und kürzere Anhalten und Stehenbleiben. Generell werden Sitzplätze am Rand jenen in der Mitte vorgezogen, da man hier einen besseren Überblick über die allgemeine Situation hat. Daher erfordert die Platzierung der Sitzgelegenheiten eine sorgfältige Planung. Des Weiteren spielt die Art der Sitzgelegenheiten eine wesentliche Rolle. Kinder und junge Erwachsene sind hierbei größtenteils genügsam und sitzen fast überall: am Boden, am Brunnenrand oder auf Treppen. Andere Personengruppen wiederum benötigen eine entsprechende Vorbedingung, um überhaupt Platz nehmen zu können. Gerade ältere Menschen ist der Komfort und die Nutzbarkeit einer Sitzgelegenheit wichtig. Diese sollen ein problemloses Hinsetzen und Aufstehen ermöglichen und zeitgleich über eine längere Aufenthaltsdauer bequem sein. (vgl. Gehl, 2012: 151ff)

Für einen gut ausgestatteten öffentlichen Raum werden somit verschiedene Sitzgelegenheiten benötigt, um allen NutzerInnengruppen das Verweilen zu ermöglichen. Primäre Sitzgelegenheiten (Bänke und Stühle) sind für anspruchsvolle Menschen und in einen begrenzten Bedarf verfügbar. Gibt es einen großen Bedarf an Sitzgelegenheiten, so werden zusätzliche sekundäre Sitzgelegenheiten benötigt. Diese können in Form von Treppen, Sockeln und niedrigen Mauern im öffentlichen Raum vorhanden sein. (vgl. Gehl, 2012: 155) Weitere sekundäre Sitzgelegenheiten sind große Raumelemente, welche gleichzeitig mehrere Zwecke erfüllen können (vgl. Gehl, 2012: 157).

Die Gelegenheit der Kommunikation mit anderen Menschen beeinflusst die Qualität des öffentlichen Raums. Man unterscheidet drei Kategorien der Unterhaltungen im Freien, die unterschiedliche Anforderungen an den Raum stellen. Die erste Kategorie umfasst die Gespräche mit seiner bzw. ihrer Begleitung. In der zweiten Kategorie sind Gespräche mit Bekannten, die man zufällig trifft. Die dritte und letzte Kategorie beinhaltet die Gespräche mit Fremden. (vgl. Gehl, 2012: 163)

Gespräche mit der Begleitung finden im Gehen, Stehen oder auch Sitzen statt. Gespräche mit Bekannten sind unabhängig von Zeit, Ort und Situation. Menschen verharren an den Orten, wo sie sich treffen. Seltene Gespräche sind Unterhaltungen mit Fremden. Diese entstehen, wenn Personen nebeneinanderstehen, sitzen oder mit denselben Dingen beschäftigt sind. Daher kann die Gestaltung und Anordnung von Sitzgelegenheiten einen direkten Einfluss auf ein Gespräch haben. Bänke, die Rücken an Rücken zueinander platziert werden, lassen kaum Gespräche zu. Gute Gesprächslandschaften sind beispielsweise Bänke, die einander gegenüber angeordnet sind. Weiters bieten Bänke, die in einem rechten Winkel zueinanderstehen, einen größeren Anreiz für ein Gespräch. (vgl. Gehl, 2012: 163ff)

Ein bedeutendes Sicherheitserfordernis ist der Schutz vor Verkehr. Wird dieser nicht ermöglicht, werden Umfang und Vielfalt von Aktivitäten im öffentlichen Raum erheblich eingeschränkt.

Erwachsene nehmen ihre Kinder an die Hand und ältere Personen fürchten sich vor Straßenquerungen. Aber nicht nur der Schutz vor Verkehr trägt zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei. Um einen angenehmen Ort zu schaffen, braucht es auch Schutz vor ungünstigem Wetter. Gerade in den Sommermonaten spielen Sonne und Hitze einen wesentlichen Faktor, gegen die Maßnahmen umgesetzt werden müssen. (vgl. Gehl, 2012: 168)

Die dritte und letzte Funktion dient dem Genuss. Um den Aufenthalt im öffentlichen Raum genießen zu können, sollten die örtlichen Vorzüge verwendet werden. Ein gut geplanter öffentlicher Raum wird für die Menschen gestaltet und entspricht deren Maßstab. Aber auch die positiven Aspekte des Klimas sollten hier miteingeplant werden. Qualitative Räume bieten den NutzerInnen eine schöne Aussicht sowie sinnliche Eindrücke. (vgl. Gehl)

Gehl unterscheidet aber nicht nur die Qualitätskriterien des öffentlichen Raums, sondern auch verschiedene Aktivitäten. Diese Aktivitäten im öffentlichen Raum lassen sich grob in drei Kategorien unterteilen, die unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum haben: notwendige Aktivitäten, freiwillige Aktivitäten und soziale Aktivitäten. (vgl. Gehl, 2012: 5)

Unter notwendigen Aktivitäten werden beispielsweise zur Schule oder Arbeit gehen, einkaufen, auf den ÖPNV warten oder Besorgungen machen, verstanden. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass hier die Alltagswege und Freizeitwege zu einer Aktivität eingeordnet werden. Diese Wege finden das ganze Jahr statt und werden unter fast allen Bedingungen durchgeführt (z.B. Wetterbedingungen). Diese sind mehr oder weniger unabhängig von der Umgebung. (vgl. Gehl, 2012: 5)

Freiwillige Aktivitäten werden durchgeführt, wenn der Wunsch und die Zeit hierfür vorhanden sind. Diese Aktivitäten sind beispielsweise ein Spaziergang an der frischen Luft oder das Sitzen und Sonnen lassen. Die Aktivitäten sind stark abhängig von äußeren Bedingungen, wie dem Wetter oder auch dem vorhandenen Raum. (vgl. Gehl, 2012: 5)

Bei geringen qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen werden nur die notwendigen Aktivitäten durchgeführt. Gut gestaltete Räume bieten die Möglichkeit des Anhaltens, Sitzen, Essen und Spielen an und hier findet ein breites Spektrum an menschlichen Aktivitäten statt. (vgl. Gehl, 2012: 5f)

Die dritte und letzte Kategorie ist die soziale Aktivität. Dies sind Aktivitäten bei denen die Anwesenheit der anderen Personen eine wichtige Rolle spielen, beispielsweise spielende Kinder, Begrüßungen und Gespräche sowie gemeinsame Aktivitäten verschiedener Arten. Diese sind spontan und treten nur auf, wenn andere Menschen im Raum vorhanden sind. Durch einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum können soziale Aktivitäten unterstützt werden. (vgl. Gehl, 2012: 8)

2.6. Klimaanpassungsplanung in der Wiener Stadtplanung

Für die Klimaanpassungsplanung in Wien hat sich die Stadt ambitionierte Ziel in einer Reihe von Fachkonzepten, Berichte und Strategien gesetzt. Diese spielen auch für das Projekt Coole Straße eine wesentliche Rolle und tragen zu einer Temperaturreduktion in der Stadt bei. Anbei werden mehrere dieser Handlungsempfehlungen näher beschrieben. Der Fokus hierbei liegt auf Maßnahmen und Umsetzungen, bei denen die Coole Straße erste Schritte einleiten konnten.

Der Stadtentwicklungsplan 2025, kurz STEP, hat überwiegend einen strategischen Charakter und gibt die Richtung der Stadtentwicklung auf einer gesamtstrategischen Ebene der Stadt Wien bis zum Jahr 2025 vor. Der STEP umfasst mehrere verschiedene thematische Fachkonzepte, wie beispielsweise das Fachkonzept Mobilität oder Fachkonzept Grün- und Freiraum. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 11)

Ein weiterer wesentlicher Teil des STEP 2025 umfasst das Fachkonzept des öffentlichen Raumes. Dieser ist ein wichtiger Bestandteil in der räumlichen und sozialen städtischen Struktur. Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche und dem Wechselspiel zwischen räumlichen Bedingungen und der Nutzung durch die Menschen, gibt es eine Vielzahl an Anforderungen an diesen Raum. Daher spielt der öffentliche Raum eine wichtige soziale Rolle in einer Stadt, der allen NutzerInnen zur Verfügung gestellt werden soll. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 9) Weiters wurden bereits einzelne Beispiele für Umnutzungen von Flächen die bisher ausschließlich dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung standen, vorgestellt. Das Potential des öffentlichen Raums sollte somit besser nutzbar gemacht werden. (vgl. Staller et. Al., 2022: 14)

Im Jahr 2009 formulierte die Stadt Wien im Leitbild „freiraum.stadtraum.wien“ ihre grundsätzliche Haltung zur Entwicklung des öffentlichen Raumes. Das Fachkonzept des STEP 2025 konkretisiert diese und ergänzt Ziele und Maßnahmen, die dieser Haltung entsprechen. Konkret werden urban geprägte, öffentliche Freiräume analysiert, welche zu jeder Uhrzeit frei zugänglich und öffentliches Eigentum sind. Darunter fallen alle Freiräume, die einen urbanen multifunktionalen Raum darstellen. Ersichtlich sind diese Freiräume in der Abbildung 15. Weitere Ergänzungen wurden mittels mehrerer Freiraumelemente, wie Fassaden, Einkaufszentren, temporär zugängliche Freiräume und Freiräume, die nicht öffentliches Eigentum sind, gemacht, um eine gesamtheitliche Betrachtung zu garantieren. Besonders Straßenräume können durch eine Vielzahl an Maßnahmen zu einer Klimaanpassung beitragen. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 11ff)

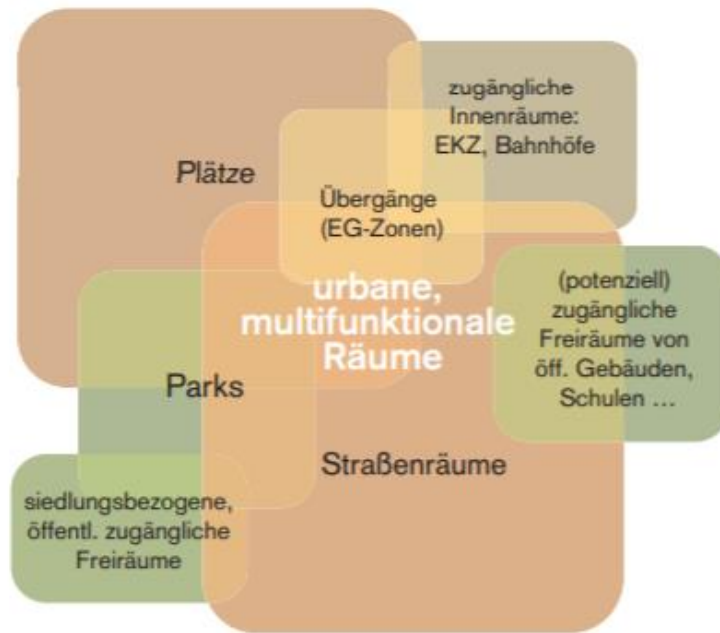


Abbildung 15: Urbane multifunktionale Räume. Quelle: Schlager, Irschik. 2018: 13.

Um den öffentlichen Raum für alle nutzbar zu gestalten, hat die Stadt Wien mehrere Ziele definiert. Das erste genannte Ziel ist ein lebendiger und weltoffener öffentlicher Raum. Dadurch soll die Aufenthaltsqualität und die Kommunikation erhöht werden. Der Raum soll für ein konfliktarmes Nebeneinander, respektvollen Begegnungen und gemeinsamen Miteinander verschiedener Kulturen stehen. Um dies zu realisieren, soll die Fläche der verkehrsberuhigten Bereiche (FußgängerInnenzonen, Begegnungszonen, Wohnstraßen) steigen und eine Vielzahl an Nutzungen bieten. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 19)

Weiters soll der öffentliche Raum sozial gerecht und geschlechtsgerecht werden. Er sollte für jede Altersgruppe uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten und qualitätsvolle Freiräume ohne Konsumzwang bieten. Infolge dessen wird die Anzahl an Sitzmöglichkeiten erhöht und Trinkwasserangebote stehen vermehrt zur Verfügung. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 19)

Eine weitere Zielsetzung ist ein ökologischer und robuster öffentlicher Raum. Die Gestaltung, Anordnung und Größe des Raumes tragen zu einer Verbesserung des Mikroklimas bei und führen zu einer Anpassung Wiens an den Klimawandel. Neu gepflanzte Bäume spenden den Straßen und Gehwegen Schatten und Springbrunnen und Wasserflächen sollen zur Temperaturreduktion beitragen. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 20)

Im Zuge des Fachkonzepts STEP 2025 – Öffentlicher Raum wurden mehrere Maßnahmen definiert. Diese werden anschließend näher erläutert, sofern das Projekt Coole Straße einen wesentlichen Beitrag zu den Maßnahmen liefern kann.

„Straßenräume werden zu vielfältig nutzbaren Freiräumen“ (Schlager, Irschik. 2018: 24)

In einer gewachsenen Stadt ist es kaum möglich, öffentlichen Raum zu vermehren. Durch Verdichtung nimmt dieser eher stetig ab und Freiräume werden verbaut. Gerade deshalb ist es wichtig, öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum und für die aktive Mobilität zu öffnen. Dies kann durch temporäre Öffnungen von Straßen passieren, wie beispielsweise durch temporäre FußgängerInnenzonen oder dauerhafte Straßenumnutzungen. Die Straßen, die durch den motorisierten Individualverkehr geprägt sind, sollten als Transitraum benutzt werden und eine vielfältige Nutzung (Kommunikation, Bewegung, Aufenthalt,...) ermöglichen. Mit dieser temporären Umnutzung kann kostengünstig und rasch auf den notwendigen Bedarf reagiert werden. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 35)

Temporäre Umnutzungen könnten in Form von FußgängerInnenzonen geschaffen werden, die nur zu bestimmten Zeiten für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Um die Akzeptanz zu erhöhen, ist eine Regelmäßigkeit von wesentlicher Bedeutung. Voraussetzung hierfür wäre eine erhöhte FußgängerInnenfrequenz und damit ein erhöhter Bedarf an Aufenthaltsflächen oder verstärkter Bedarf aufgrund der Jahreszeiten. Eine weitere Voraussetzung könnten wiederkehrende Veranstaltungen sein wie beispielsweise Straßenfeste. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 35)

„Schatten und Wasser helfen gegen steigende Temperaturen“ (Schlager, Irschik. 2018: 24)

Um das Wohlbefinden im öffentlichen Raum zu steigern, sind die stadtklimatischen Bedingungen ein wichtiger Faktor. Günstige Klimabedingungen im Stadtteil haben nicht nur positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, sondern auch auf die Aufenthaltsqualität und -dauer. Einerseits kann in der Planungsphase bereits auf stadtklimatische Bedingungen (geeignete Bebauungsstruktur, Grüne Infrastruktur, Frischluftschneisen,...) geachtet werden. Somit kann die Frischluftversorgung der Stadt garantiert und der sommerlichen Überhitzung entgegengewirkt werden. Andererseits können in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen Begrünungen vorgeschrieben werden. Dies erfolgt beispielsweise durch eine Bepflanzung von Flachdächern oder durch Pflanzstreifen für Fassadenbegrünungen und Mikrovorgärten. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 33f)

Ein weiterer wesentlicher Aspekt für die klimatischen Bedingungen einer Stadt ist die Überwärmung. Die hohe verbaute bzw. versiegelte Fläche sowie die verwendeten Materialien haben eine hohe Wärmespeicherkapazität, wodurch die Luft auch nachts nicht abkühlen kann. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 42)

Um den hohen Temperaturen entgegenzuwirken, gibt es mehrere Maßnahmen. Natürliche Schatten sind gerade im Hochsommer besonders wichtig. Dies kann durch die Pflanzung von Bäumen ermöglicht werden. Weiters sind Wasserflächen, Springbrunnen oder auch Trinkbrunnen eine wichtige Maßnahme gegen hohe Temperaturen. Diese haben einen kühlenden Effekt, weshalb die Anzahl im öffentlichen Raum steigen sollte. Um die Gestalt- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, können helle,

gepflasterte Oberflächen verwendet werden. Diese sind auch aus ökologischer Sicht effektiver, da sie weniger Wärme als dunkle Oberflächen speichern. Um die natürliche Verdunstung zu fördern, sollten wasserdurchlässige Befestigungen und keine versiegelten Flächen bevorzugt werden. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 43f)

„Mehr Sitzplätze und Mikrofreiräume erhöhen die Aufenthaltsqualität“ (Schlager, Irschik. 2018: 25)

Ein weiteres Ziel des STEP ist es, mehr Mikrofreiräume zu schaffen und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Aufenthaltsqualität in der Stadt Wien und der Verbesserung des städtischen Klimas zu schaffen. Mikroräume sollen Aufenthaltsorte werden, wo Personen verweilen, reden und sich erholen können. Diese Räume weisen eine (beschattete) Bank oder andere Sitzgelegenheit, gegebenenfalls einen Brunnen oder einfach nur Raum um sich zu erholen, auf. Des Weiteren sind Bepflanzungen erwünscht, aber nicht erforderlich. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 34)

Künftig sollten mehr Mikroräume im Stadtgebiet umgesetzt werden. Dies kann einerseits temporäre, als Initiative von BürgerInnen und andererseits dauerhafte Mikroräume beinhalten. Durch diese minimalen Eingriffe kann eine flächendeckende Verbesserung für die BewohnerInnen sowie für das Klima erzielt werden. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 34)

Weiters nutzen immer mehr Menschen den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum. Gerade in heißen Sommermonaten werden Straßen und Plätze als erweiterter Wohnraum genutzt, kulturelles Angebot im Freien konsumiert und Pausen und Treffen mit ArbeitskollegInnen und Freunden nach draußen verlegt. Doch dies erfordert attraktive Plätze und Straßenräume, die zum Verweilen einladen und die unterschiedlichen Anforderungen der BenutzerInnen berücksichtigen. Gerade Sitzbänke spielen hierbei eine wesentliche Rolle. (vgl. Schlager, Irschik. 2018: 47)

Nicht nur das Fachkonzept Öffentlicher Raum bietet neue Handlungsempfehlungen, sondern auch das Fachkonzept Mobilität. Hierbei soll der öffentliche Raum in Zukunft fair verteilt werden und von einem Transitraum zu einem Aufenthaltsraum umfunktioniert werden. Im Jahr 2014 wurden ca. 65 % des Straßenraums für den motorisierten Verkehr sowie als Parkraum verwendet. Da immer mehr Menschen in den Straßen Wiens unterwegs sind, müssen verschiedene Fortbewegungsarten im öffentlichen Raum nebeneinander berücksichtigt werden. Die Umsetzung dieser Bedürfnisse rücken für die PlanerInnen in den Vordergrund. Die nachfolgende Abbildung zeigt auf, wie viel Platz pro Person nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln benötigt wird: (vgl. Telepak, 2014: 48)

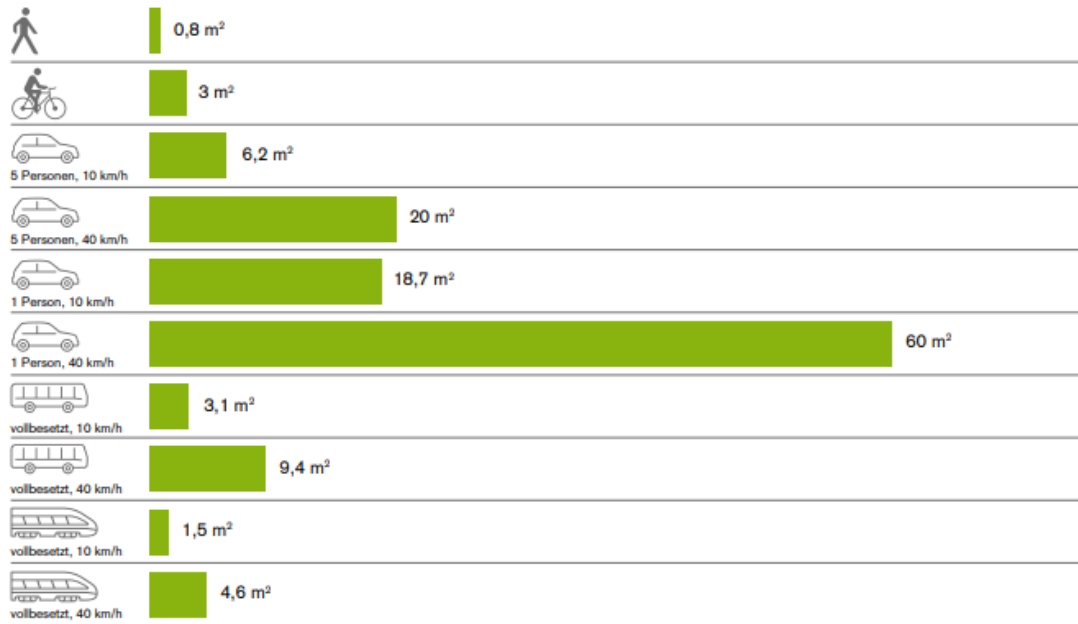


Abbildung 16: Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel. Quelle: Telepak. 2014: 48.

„Eine Verteilung und Ausgestaltung des öffentlichen Raumes, mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund und Aufenthaltsqualitäten, entspricht daher einerseits den Bedürfnissen von mehr und mehr Menschen und trägt andererseits zur weiteren Verlagerung hin zur nachhaltigen Mobilität bei.“ (Telepak, 2014: 49)

Um die aktive Mobilität zu unterstützen, müssen Straßenräume unter Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen attraktiv neugestaltet werden. Da besonders ältere Menschen im öffentlichen Raum unterwegs sind, ist die Barrierefreiheit eine wesentliche Voraussetzung für die Gestaltung des öffentlichen Raums. Gestalterische Elemente, die dies unterstützen, weisen häufig eine höhere Qualität des öffentlichen Raums auf. (vgl. Telepak, 2014: 49)

Ein wichtiger Aspekt des Fachkonzepts 2025 ist eine faire Verteilung des Straßenraums und ein Miteinander im Verkehr. Eine hierfür geeignete Maßnahme ist beispielsweise die Begegnungszone, bei der die trennende Wirkung des motorisierten Individualverkehrs reduziert wird. (vgl. Telepak, 2014: 49f)

Weitere Maßnahmen betreffen eine höhere Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des Straßenraums sowie deren Umnutzung. Diese Maßnahmen sind eng mit denen des Fachkonzepts Öffentlicher Raum verbunden. Die Aufteilung des Straßenraums sollte künftig nicht nur entsprechend der StVO nach Flüssigkeit, Sicherheit und Leichtigkeit für den Verkehr beurteilt werden, sondern auch durch eine eingehende Analyse aller Bedürfnisse der NutzerInnen. (vgl. Telepak, 2014: 53)

Um dies zu erreichen, werden Fahr- und Parkstreifen umgenutzt und den Fortbewegungsmitteln des Umweltverbundes zur Verfügung gestellt. Neben diesen Maßnahmen soll auch auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum geachtet werden. (vgl. Telepak, 2014: 54ff)

Neben dem STEP sind weitere wichtige (Fahr-)Pläne entstanden. Im Jahr 2022 wurde der Wiener Klimafahrplan – Unser Weg zur klimagerechten Stadt erstellt. Dieser soll als Basis für die Erreichung von Klimaneutralität und Klimaresilienz in Wien dienen. Neben den Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen wird auch die Mobilität als wesentlicher Punkt für eine klimaneutrale Stadt genannt. Die Treibhausgasemissionen der Mobilität sollen weiter reduziert werden und ein Umstieg von motorisiertem Individualverkehr zum Umweltverbund erfolgen. (vgl. Vogl; Erker. 2022: 51)

Die Auswirkungen des Klimawandels sind besonders in Großstädten spürbar. Hier nehmen die Temperaturen stark zu und das globale Phänomen der Urbanen Hitzeinseln (UHI) entsteht. Im Zuge des EU-Programms Central Europe arbeiten acht Städte (Wien, Budapest, Stuttgart, Modena, Ljubljana, Padua, Prag, Warschau) gemeinsam an den Auswirkungen der UHI und nachhaltigen Maßnahmen gegen den Temperaturanstieg. Besonders ausschlaggebend für eine Temperaturveränderung ist die Bebauungsdichte, anthropogene Wärme, Verkehrsaufkommen sowie das Vorhandensein von Grünraum und Wasserflächen. (vgl. Stadt Wien, 2022e)

Die Stadt Wien möchte diesem Phänomen mit mehreren Maßnahmen entgegenwirken. Einerseits soll der Komfort der öffentlichen Plätze (Schatten und Belüftung) erhöht werden, andererseits soll das Stadtklima verbessert werden und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. (vgl. Stadt Wien, 2022e)

Um diese Ziele zu erreichen, werden mehrere Maßnahmen definiert. Im Bereich des Parkraummanagements soll das Parkpickerl eine Reduktion des einpendelnden PKW-Verkehrs erreicht werden. In den nächsten Jahren wird ein Zonenmodell eingeführt, um den „Binnenverkehr“ zu verringern. Die daraus gewonnenen Einnahmen kommen dem Umweltverbund zugute. Des Weiteren wird das Garagengesetz weiterentwickelt. Das Ziel hierbei ist es, die Zahl der vorgeschriebenen neu zu errichtenden Stellplätze in Abhängigkeit mit der Erschließung zum öffentlichen Verkehr und der Lage zu reduzieren. Weitere Maßnahmen umfassen die Stadt der kurzen Wege sowie eine Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit. Die Vision Zero – null Verkehrstote, sowie ein höherer Komfort für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll mit Tempo 30 Zonen umgesetzt werden. Weiters sollen 25.000 Stadtbäume im Straßenraum gepflanzt werden. Mehr Platz und Komfort soll durch einen neuen Straßenquerschnitt umgesetzt werden. Hierbei soll Begrünung, weniger Schräg- und QuerparkerInnen sowie das Schwammstadtprinzip als Standard vorhanden sein. (vgl. Vogl; Erker. 2022: 53f)

Im Bereich der Klimaanpassung im öffentlichen Raum und Gebäuden spielt die Maßnahme „Raus aus dem Asphalt – Grünanteil erhöhen und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sicherstellen“ eine zentrale Rolle. Hierbei sollen bestehende Straßenräume umgestaltet werden und standortgerechte Bepflanzungskonzepten mit klimangepassten Baumarten entwickelt werden. Zusätzliche Beschattungen sollen zu einer Temperaturreduktion beitragen und das Schwammstadtprinzip vermehrt genutzt werden. (vgl. Vogl; Erker. 2022: 125f)

Weiters wurde der Hitzeaktionsplan für die Stadt Wien erstellt. Dieser umfasst mehrere Maßnahmen, welche dem negativen Trend des Temperaturanstiegs entgegenzuwirken sollen. Diese richten sich vor allem auf besonders verletzbare Zielgruppen, wie Kleinkinder, Schwangere, ältere Menschen oder Menschen mit Erkrankungen. Zeitgleich werden die Maßnahmen in ihrer Fristigkeit der Wirkungen unterteilt. Kurzfristige oder Akutmaßnahmen werden bei Hitzewarnungen oder kurz vorher umgesetzt. Saisonal vorbereitete Maßnahmen werden überwiegend im Vorfeld (z.B. im Frühling) gesetzt und sollen auf ein erwartetes Hitzeergebnis vorbereiten. Abschließend gibt es die langfristigen Maßnahmen, welche unter anderem stadtplanerische Maßnahmen und Begrünungen sind. Diese werden laufend umgesetzt. Der Fokus des Hitzeplans liegt allerdings auf Akutmaßnahmen und saisonal vorbereitete Maßnahmen. (vgl. Berndorfer, 2022: 26)

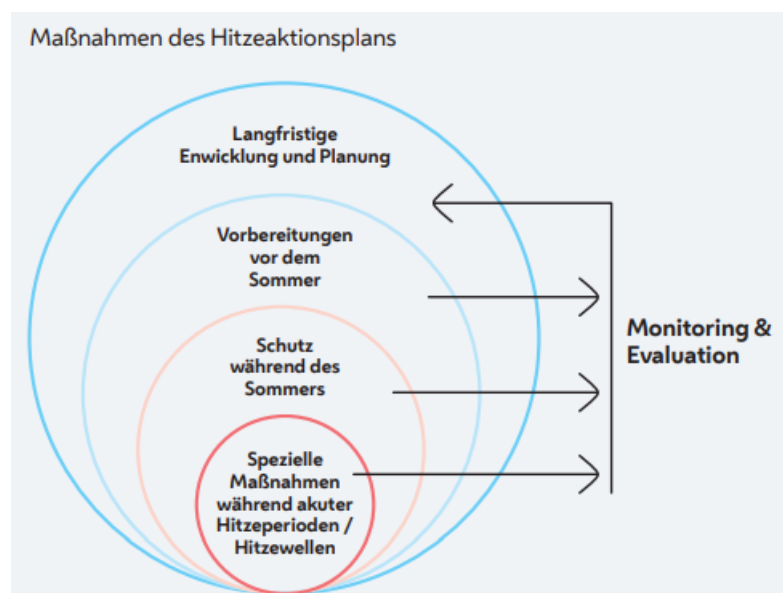


Abbildung 17: Maßnahmen des Hitzeaktionsplans. Quelle: Berndorfer, 2022: 27.

Das Projekt Coole Straße lässt sich hierbei in mehrere Maßnahmen unterteilen. Die Maßnahme Ü9 – Sofortmaßnahmen der Stadt an Hitzetagen bzw. während Hitzewellen fördert die Kühlung der öffentlichen Räume mittels Nebelstelen, die über das gesamte Stadtgebiet verteilt sind. Diese befinden sich auch auf den Coolen Straßen und sorgen für eine Abkühlung des Standorts. (S.33) Eine weitere Maßnahme ist Ü12 – Neue Cool Spots auf Plätzen und in Parks. Hierbei werden kühle Oasen mit hoher

Aufenthaltsqualität sowie Beschattungen und Nebeltechnik umgesetzt. Hierbei kann das Projekt Coole Straße akut einen positiven Einfluss auf die Umgebung liefern. (vgl. Berndorfer, 2022: 34)

Im Bereich der langfristigen Maßnahmen sind Baumoffensiven, Entsiegelungsoffensiven und das Schwammstadtprinzip geplant. Auch hierbei können Coole Straßen bzw. Coole Straßen Plus ein Vorreiter sein. Zusätzliche Bäume wurden an den neu gestalteten Straßen umgesetzt und das Schwammstadtprinzip wurde erstmals in einer Coolen Straße Plus verwendet. (vgl. Berndorfer, 2022: 45)

Um die Stadt Wien an den Klimawandel anzupassen, wurde in den Jahren 2021 bzw. 2022 der Wiener Hitzeaktionsplan erstellt. Dieser ist die zweite Säule der Wiener Klimapolitik und beinhaltet konkrete Maßnahmen, um die Gesundheit sowie die Lebensqualität der BewohnerInnen Wiens bei den steigenden Temperaturen zu schützen. (vgl. Berndorfer, 2022: 5)

Das Ziel des Hitzeaktionsplans ist es, Akutmaßnahmen umzusetzen, um auf die Hitzeperioden im Sommer gut vorbereitet zu sein und Maßnahmen kurzfristig realisieren zu können. Hierzu wurden 29 Schlüsselmaßnahmen definiert, welche zum Teil für die gesamte Bevölkerung Wiens gewinnbringend sind. Der andere Teil beschäftigt sich mit den spezifischen Bedürfnissen vulnerabler Gruppen. Des Weiteren wurden Maßnahmen für eine langfristige Vermeidung bzw. Verringerung der Hitze definiert. Die Maßnahmen weisen ein weites Spektrum auf und reichen von zielgruppenspezifischen Informationsangeboten über die Ausweitung des Angebots an Trinkbrunnen bis hin zu Cool Spots. Cool Spots sind kühle Oasen, die an heißen Tagen eine hohe Aufenthaltsqualität sowie Abkühlung bieten. Weitere Maßnahmen beinhalten mehr Baumpflanzungen und Grünraum, sowie die Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips. (vgl. Berndorfer, 2022: 7)

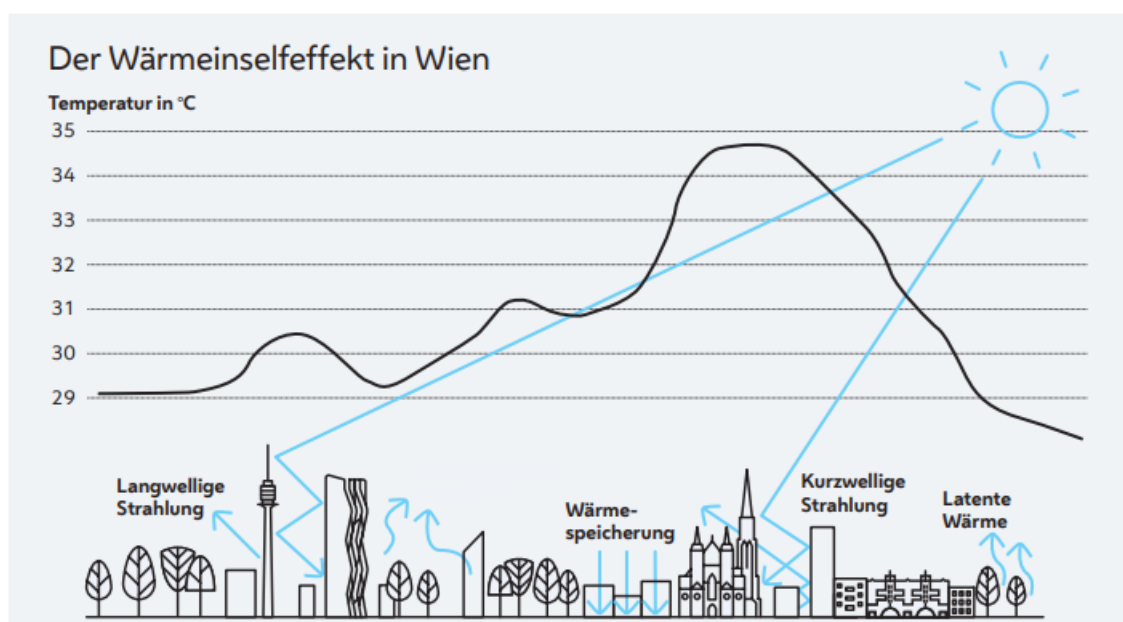


Abbildung 18: Der Wärmeinseleffekt in Wien. Quelle: Berndorfer, 2022: 19.

Der Wärmeinseleffekt hat erhebliche Auswirkungen auf die Temperaturen in Wien. Gebäude- und Straßenoberflächen bestehen überwiegend aus wärmeabsorbierenden Materialien, wodurch direkte Sonneneinstrahlung aufgenommen und eine Luftzirkulation behindert wird. Dies führt zu den Wärmeinseln und dem Temperaturanstieg in der Stadt. Weiters kann dieser Effekt durch Industriebetriebe, Kraftfahrzeuge sowie Klimaanlage verstärkt werden. (vgl. Berndorfer, 2022: 19)

Cooler Wien

Der Begriff „Cool“ als Stadtkühlung wird bereits in mehreren Projekten verwendet. Das Projekt Cooler Wien umfasst verschiedene Maßnahmen, die gegen die Hitzeinseln in der Stadt eine Abkühlung schaffen sollen. Um dies zu erreichen, werden hohe Förderungen für Klima-Projekte vergeben. (vgl. Stadt Wien, 2022c)

Um die hohen Temperaturen zu reduzieren, werden neue Parks und Grünflächen geschaffen. Dies soll die Stadt auf natürliche Weise kühlen. Bis zum Jahr 2025 wird beispielsweise der Elinor-Ostrom-Park im Norden der Seestadt und ebenso am Nordbahnhof-Gelände neue Parkanlagen errichtet. Weiters sollen 500.000 Stadtbäume gepflanzt werden. Um die heißen Gehwege abzukühlen, wurden Nebelduschen im öffentlichen Raum aufgestellt. Diese versprühen feine Tröpfchen, die die Umgebungstemperatur reduzieren. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Ein weiteres Projekt ist die App Cooler Wien. Hierbei wird eine Karte angeboten, die Trinkbrunnen, Parks, Nebelduschen aber auch Wasserspielplätze verortet. Des Weiteren werden die aktuellen Temperaturen angezeigt. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Im Jahr 2020 wurde das Projekt Coole Straße Wien umgesetzt. Hierbei handelte es sich um eine temporäre Zugangsbeschränkung für den motorisierten Individualverkehr und eine Öffnung des Straßenraums für NutzerInnen und temperaturreduzierende Maßnahmen. Dieses Projekt könnte ein Ausgangspunkt für eine umfassende Umgestaltung des Wiener Straßenraums sein, die schlussendlich zu einer klimangepassten Stadt beitragen. (vgl. Staller et. Al., 2022: 22)

3. Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus

3.1. Kennzeichnung Coole Straße und Coole Straße Plus
















Kennzeichnung		Coole Straße	Coole Straße Plus
Ziel: Temperaturreduktion		✓	✓
Akteure		MA 28, Mobilitätsagentur	Bezirke Wiener Gemeinderat (Unterstützung)
Widmung		Temporäre Umnutzung	
Durchfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr		 Fahrverbot	 An – und Abfahrt
Parkplätze		 Parkverbot	 Parken erlaubt
Zufahrtssperre		✓	X
Nutzung der Fahrbahn		 Bevölkerung	 Fahrbahn für Alle
Schutz vor Hitze		✓	✓
Wasserstelen		✓	✓
Zusätzliche Begrünung		✓	✓
Zusätzliche Sitzgelegenheiten		✓	✓
Zusätzliche Spielmöglichkeiten		✓	~
2 BetreuerInnen Vorort		✓	X
Container für Utensilien		✓	X

Abbildung 19: Kennzeichnung der Coolen Straße und Coolen Straße Plus. Eigene Darstellung.

Cooler Streets and Cooler Streets Plus



© Mobilitätsagentur Wien/Johannes Essl

Abbildung 20: Coole Straße und Coole Straße Plus Verortung. Quelle: Mobilitätsagentur Wien.

In der Abbildung 20 sind die 18 Standorte der Coolen Straße verzeichnet (Grüne Markierungen). Hierbei ist gut erkennbar, dass eine große Standortvielfalt angestrebt wurde und nahezu in jedem Bezirk eine Coole Straße umgesetzt wurde. Insgesamt wurden 4 Plätze und 14 Straßenräume temporär umgestaltet und für den MIV gesperrt.

Die violetten Markierungen sind die Verortungen der Coolen Straße Plus. Dieses Projekt soll auf langfristige Sicht einen Beitrag zur Temperaturreduktion leisten. Eine genauere Beschreibung dieser beiden Projekte erfolgt in den nächsten Kapiteln.

3.2. Beschreibung des Projekts Coole Straße

Ein weiteres „cooles“ und gleichzeitig kühlendes Projekt für die Wiener Bezirke ist das Projekt Coole Straße. Um der Hitze in Wien entgegenzuwirken, wurde im Sommer 2020 das Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus umgesetzt. Ziel des Projekts Coole Straße war es, Standorte, die besonders heiß waren, mittels verschiedener Maßnahmen zu kühlen und zeitgleich der Bevölkerung Wiens neue Aufenthaltsflächen zu gewährleisten, indem Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt wurden. Dies hatte zur Folge, dass auf der Straße neue Nutzungsmöglichkeiten entstanden und der Platz bzw. der Straßenraum für die Menschen in Wien zur Verfügung stand.

Im Sommer 2020 wurden in ganz Wien 18 temporäre „Coole Straßen“ geschaffen. Coole Straße bedeutet, dass während dieses Zeitraums die Straße, die bisher nur für den motorisierten Individualverkehr genutzt wurde, temporär für NutzerInnen und AnrainerInnen geöffnet und für den

motorisierten Verkehr gesperrt wurde. Für die BesucherInnen wurden Sprühnebel-Stelen, Pflanzen und Sitzmöbel aufgestellt, die zum Verweilen und der Abkühlung dienen sollten. Im Laufe des Zeitraums entwickelte jede Straße ihren eigenen Charakter und eine unterschiedliche NutzerInnenvielfalt. (vgl. Stadt Wien, 2021) Ursprünglich waren 23 Coole Straßen in ganz Wien geplant, wobei letztendlich 18 Umnutzungen realisiert wurden (vgl. Stadtrechnungshof, 2020, S.28).

Der Umsetzungszeitraum dieses Projekts war zwischen dem 22. Juni und dem 20. September. Während dieser Zeit galt ein Fahr-, Halte- und Parkverbot für den MIV. Für weitere Fragen und Anregungen standen pro Straße zwei BetreuerInnen zur Verfügung. Diese haben auch gleichzeitig Feedback der BesucherInnen gesammelt und ein Logbuch geführt. (vgl. Mobilitätsagentur Wien)

Während dieses Zeitraums entstanden auch die Coolen Straßen Plus, welche nicht nur temporär umgebaut wurden, sondern permanente Coole Straßen wurden (siehe Abbildung 20: lila Markierung). Hier wurden u.a. Baumpflanzungen, hellerer Asphalt und Schatten- oder Wasserelemente realisiert. Der Unterschied zu den temporären Umnutzungen besteht darin, dass kein Fahr-, Halte- und Parkverbot gilt. (vgl. Mobilitätsagentur Wien)

Pilotprojekte zu den Coolen Straßen wurden bereits im Sommer 2019 umgesetzt. Hierbei wurden drei Straßenabschnitte in enger Zusammenarbeit mit den Wiener Gemeindebezirken für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und für die AnrainerInnen als neue Aufenthaltsräume geöffnet. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 29f)

Im Jahr 2020 wurde das Pilotprojekt ausgeweitet und alle 23 Wiener Gemeindebezirke hatten die Möglichkeit, Wunschstandorte zu äußern. Die einzelnen Standortvorschläge wurden von den zuständigen Fachdienststellen des Magistrats der Stadt Wien sowohl auf technische als auch verkehrsorganisatorische Eignung geprüft. Weiters war die Hitzekarte, welche im Auftrag der Stadt Wien erstellt wurde, eine wesentliche Planungsgrundlage für die Standorte der Coolen Straße. Schlussendlich wurden 18 Standorte realisiert. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 30)

Die folgende Abbildung (siehe Abbildung 21) soll ein Beispiel für die Nutzungsvielfalt der Coolen Straße darstellen und einen ersten Eindruck für das Projekt vermitteln.



Abbildung 21: Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, 2020.

Da die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr während dieses Zeitraums nicht gestattet war, wurden Scherengitter aufgestellt. Aber nicht nur die Durchfahrt, sondern auch das Parken war verboten. Für RadfahrerInnen wurde weiterhin eine Durchfahrtsmöglichkeit freigehalten. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020)



Abbildung 22: Hintergrund: Scherengitter, Vordergrund: Stühle und Tisch. Quelle: Christian Fürthner, 2020.

In jeder Coolen Straße wurde ein Container errichtet, welcher verschiedene Spielsachen wie Malutensilien und weiteres Zubehör (Brettspiele, Sportgeräte, ...) beinhaltet. Dieser wurde von den BetreuerInnen der Coolen Straßen betreut und war zu den Öffnungszeiten zugänglich. Die Kinder konnten mit Straßenkreiden den Straßenbelag bemalen oder sportliche



Abbildung 23: Container Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, Mobilitätsagentur Wien, 2020.

Aktivitäten ausüben. Weiters wurden Plätze für vielfältige Aktivitäten, wie beispielsweise Radfahren üben, Yogakurs für Erwachsene oder ein Kleidertausch zur Verfügung gestellt. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020)

Des Weiteren war eine Feedbackbox am Container angebracht. Hier konnten Personen ihr persönliches und freiwilliges Feedback einwerfen, welches auch bei der Analyse im Kapitel 5 eine wichtige Rolle spielte. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020)



Abbildung 24: Feedbackbox Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, Mobilitätsagentur Wien, 2020.

Für einen längeren Aufenthalt wurden verschiedene primäre und sekundäre Sitzgelegenheiten errichtet. Diese sind beispielsweise Stühle und Tische oder auch Liegestühle.



Abbildung 25: Verschiedene Sitzgelegenheiten. Quelle: Christian Fürthner, 2020.

Zusätzlich wurden Bäume und Krüttertöpfe auf den Coolen Straßen aufgestellt. Diese sollen den Straßenraum begrünen und als Beschattung dienen. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020)

Ein weiteres kühlendes Element war die Nebelstele. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2020)



Abbildung 26: Nebelstele. Quelle: Christian Fürthner, 2020.

3.3. Ziele des Projekts Coole Straße

Oberstes Ziel des Projekts war die Abkühlung der Orte, die durch die Hitze besonders stark betroffen waren. Durch die Beschattung durch zusätzliche Bäume, Trinkbrunnen und Sprühnebelanlagen konnten die Orte gekühlt werden. (vgl. Interview Holländer, März 2020)

Die Sperrung der Straßen schaffte einen neuen Aufenthaltsraum für die BewohnerInnen Wiens und ermöglichte zusätzlichen Freiraum während der heißen Jahreszeit. Ein weiterer positiver Effekt der Sperrung der Straßen waren neue Aktivitäten, die hier angeboten wurden. Durch Spiel-, Sport- und Kulturflächen sollten die Aufenthaltsqualitäten des Grätzels gesteigert werden. Aber nicht nur körperliche Aktivitäten wurden ermöglicht. Sitzgelegenheiten und Liegestühle förderten die Treffpunktfunktion der Coolen Straßen und schafften einen neuen Kommunikationsraum. (vgl. Interview Holländer, März 2020)

Da im März 2020 die Corona-Pandemie ausbrach, wurden die Coolen Straße als innerstädtische Freiräume geplant. Hier konnten sich Menschen an der frischen Luft, mit ausreichendem Sicherheitsabstand treffen und den teilweise heißen Wohnungen entkommen. Somit konnten soziale Kontakte weiterhin bestehen bleiben. (vgl. Interview Holländer, März 2020)

3.4. Finanzierung

Die Finanzierung der Coolen Straßen erfolgte aus dem Budget der MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau. Hierfür wurde am 13. Februar 2020 ein Antrag der MA 28 an den zuständigen Gemeinderatsausschuss gestellt. Am 4. März 2020 kam der Beschluss des damaligen Gemeinderatsausschusses für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung über die sachliche Genehmigung und Vergabegenehmigung des Projekts. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 31)

Die geplanten Gesamtkosten umfassten eine Höhe von 3,58 Mio. Euro inkl. USt. Hiervon sind 1,9 Mio Euro inkl. USt an die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau für die Detailplanung der Vernebelungsanlagen, der baulichen Ausgestaltung und deren Errichtung, sowie die Installation und Betrieb der Sprühnebelanlagen und der Möblierung entfallen. Die Mobilitätsagentur Wien erhielt für die Vor-Ort-Betreuung sowie für die erforderlichen Sachaufwendungen, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit eine Summe von 1,68 Mio. EUR inkl. USt erhalten. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 31f)

Die MA 28 übermittelte dem Stadtrechnungshof Wien folgende Ausgaben: (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 32)

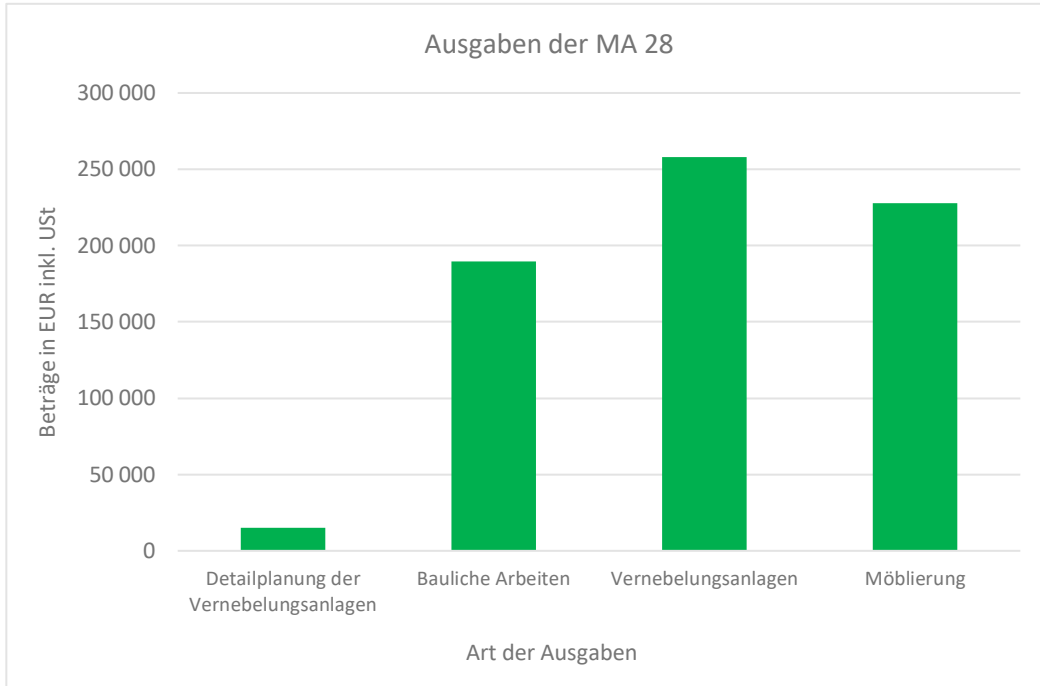


Abbildung 27: Ausgaben der MA 28. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020: 32.

Dies ergab eine Gesamtsumme von 690.546,29 EUR inkl. USt, welche unter der ursprünglichen Höhe von 1,9 Mio. Euro inkl. USt. lag. Diese Diskrepanz erklärte die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau mit den fehlenden Erfahrungswerten über das neuartige Projekt Coole Straße und setzte die Kostenplanung im Vorhinein großzügiger an. Weiters waren anfangs 23 Coole Straßen geplant, wobei hier letztendlich nur 18 Standorte umgesetzt wurden. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 32)

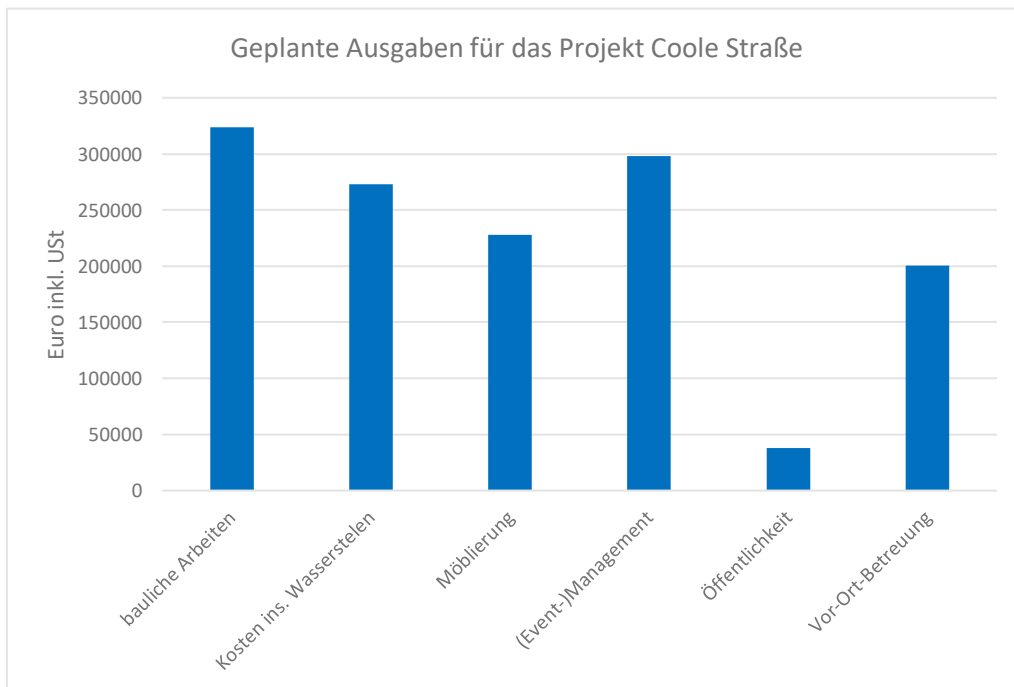


Abbildung 28: Geplante Gesamtausgaben für das Projekt Coole Straße. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020:32ff.

Weitere Ausgaben umfassten die baulichen Ausgestaltungsarbeiten. Hierunter sind beispielsweise Bodenmarkierungen und Betonleitwände zu verstehen. Die baulichen Ausgaben beinhalten u.a. Auf- und Abbauten, Schlosserarbeiten, Anlieferungen und Abtransporte sowie Asphaltbetonarbeiten. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 33f)

Die Vernebelungsanlagen der Coolen Straßen umfassten ca. 37,4 % der Kosten der MA 28. Diese Anlagen bestehen aus einer angefertigten Metallsäule, die die Form einer Stele aufweist. Diese wird auf einem Granitsockel befestigt. Auf einer Seite des oberen Teils der Stele sind drei Reihen an Wasserauslässe platziert, die der Vernebelung dienen. Auf der Rückseite ist eine Wasserentnahmestelle angelegt und im Sockelbereich befindet sich die Bewässerungstechnik. Insgesamt wurden im Projekt Coole Straße 18 Wasserstelen aufgestellt. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 34)

Die Ausgaben für die Möblierung umfassten die Beschaffung verschiedener Möblierungselementen wie Bänke, Tische, Liegen sowie Holzdecks und Plauderecken. Bei der Gestaltung der Möblierung hatte die MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung eine große Beteiligung. Um das einheitliche Stadtbild weiterhin zu wahren, wurden die Bänke, Sessel und Tische für den Außenbereich von einer bestimmten Firma bestellt, welche die Produktlinie „La Strada“ erschuf. Diese Produktlinie stellt aus Sicht der Stadtgestaltung ein optimales Verhältnis zwischen Preis und Leistung dar, da die Erhaltungsaufwendungen gering sind und eine leichte Tauschbarkeit der Möblierung besteht. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 37)

Um die Nachhaltigkeit der Möblierung zu garantieren, hat die MA 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau diese Möblierungselemente angeschafft, da sie in den Folgejahren in verschiedenen Straßenzügen der Gemeindebezirke Wiens bei Bedarf verwendet werden können. Laut MA 28 besteht ein kontinuierlicher Bedarf an Betonleitwänden und Sitzgelegenheiten ohne Konsumzwang. Auch die Vernebelungsanlagen können in den Folgejahren wieder verwendet werden. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 39)

Ein weiterer wichtiger Akteur für die Entstehung und Durchführung der Coolen Straßen war die Mobilitätsagentur Wien GmbH, die für die Planung und Programmgestaltung sowie die laufende Vor-Ort-Betreuung zuständig war. Die Aufgaben der Mobilitätsagentur umfassten weiters die Vorbereitungsarbeiten und die Erstellung eines Grobkostenkonzepts sowie eines Umsetzungskonzepts. (vgl. Stadtrechnungshof Wien, 2020: 41)

Vergleicht man die tatsächlichen Gesamtausgaben mit denen die vom Wiener Gemeinderatsausschuss genehmigt wurden, so unterschreiten sie diese um fast zwei Drittel.

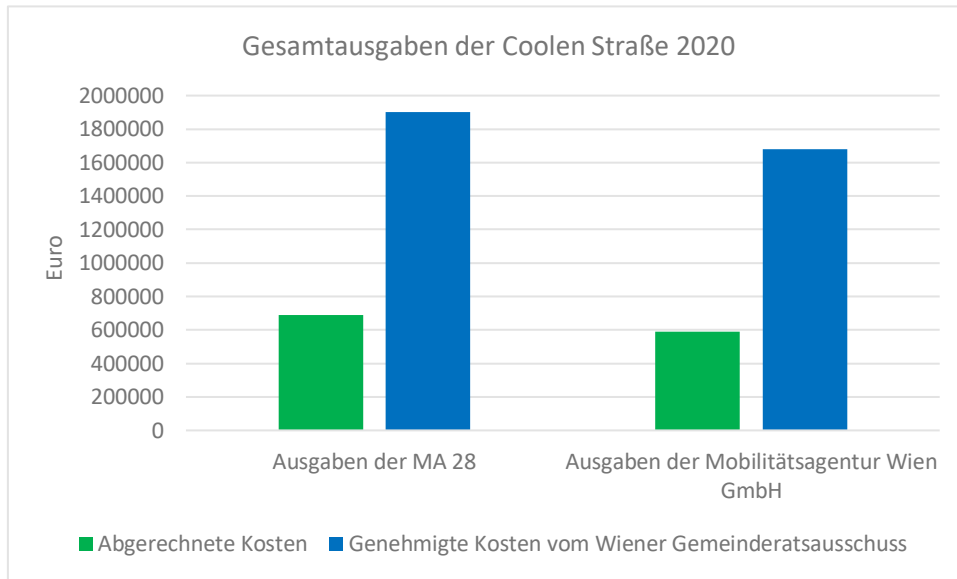


Abbildung 29: Gesamtausgaben der Coolen Straße 2020. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020: 54.

3.5. Kriterien für die Auswahl der Straßen

Die Auswahl der Standorte der Coolen Straße ist durch mehrere Faktoren definiert. Erstens spielt die Straßentypologie eine wesentliche Rolle und entscheidet über eine nähere Betrachtung. Die zukünftige Coole Straße kann nicht auf einer Hauptverkehrsrouten liegen, sondern muss eine Nebenstraße sein.

Des Weiteren ist eine Voraussetzung, dass eine Fahrbahn ohne öffentlichen Verkehr existiert und keine Garagenzufahrten, Ladezonen und Behindertenstellplätze vorhanden sind. Um der MA 48 – Abfallreinigung, Straßenreinigung und Fuhrpark sowie Einsatzfahrzeugen die Durchfahrt durch die Coole Straße zu ermöglichen, muss diese eine Mindestdurchfahrtsbreite von 3,5 Meter haben. Weiters müssen Fahrzeuge, die drei Achsen haben, durchfahren können und Schleppkurven müssen beachtet werden. (vgl. Gespräch Holländer, März 2022)

Um das Ziel der Straßenkühlung zu erreichen und eine Wasserstele zu montieren, wird ein Hydrant benötigt. Dieser ist ebenfalls ein wichtiges Einschlusskriterium, um einen Standort zu bestimmen.

Schlussendlich wird ein Einverständnis der Bezirksvorsteher benötigt, um den Standort als Coole Straße temporär nutzen zu können. (vgl. Gespräch Holländer, März 2022)

3.6. Beschreibung des Projekts Coole Straße Plus

Zeitgleich zur Umsetzung der Coolen Straßen wurden in Wien mehrere Straßen zur Coolen Straße Plus umgeplant. Diese waren im Gegensatz zu den Coolen Straßen nicht nur im Sommer 2020 temporär umfunktioniert, sondern wurden dauerhaft umgestaltet. Bis zum Herbst wurden insgesamt vier Straßen dauerhaft in klimaangepasste Coole Straßen Plus umgestaltet. Die Umgestaltung erfolgte mittels Baumbepflanzungen, hellerer Asphalt sowie Wasser- und Schattenelemente, die für

angenehmere Temperaturen sorgten und zeitgleich eine höhere Aufenthaltsqualität gewährleisteten. Weiters wurden alle Coolen Straßen Plus verkehrsberuhigt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Die Umsetzung der Coolen Straße Plus sowie die baulichen Maßnahmen fielen in die Kompetenz der jeweiligen Bezirke. Der Wiener Gemeinderat unterstützte die Bezirke in ihren klimafreundlichen Maßnahmen und übernahm einen Teil der Leistungen. Der Förderungsbetrag war bis zu einer Gesamtsumme von maximal 8 Mio. Euro brutto gedeckelt. Maßgeblich für diese Unterstützung waren die Termine für den Baubeginn sowie die Baufertigstellung: (vgl. Wiener Gemeinderat, 2019: 2)

- **Fördersatz 1:** Projekte, welche 2020 vollständig fertiggestellt wurden. Fördersatz von 90:10
- **Fördersatz 2:** Projekte, welche 2020 begonnen wurden aber erst 2021 abgeschlossen werden konnten. Fördersatz von 75:25
- **Fördersatz 3:** Projekte, welche 2021 umgesetzt werden. Stadtgestaltungsfördersatz von 40:60

Der Wiener Gemeinderat hatte die Umgestaltung von Straßen, Straßenabschnitte sowie Plätze gefördert, die zusätzlich folgende Maßnahmen beinhalteten: (vgl. Wiener Gemeinderat, 2019: 2)

- Wasserelemente
 - Erlebbares Wasser (Wasserspiele, Wasserbecken) und/oder
 - Kühlbögen mit Sprühnebelanlagen
- Sitzgelegenheiten inkl. Varianten der Beschattungselemente, sowie wegbegleitende Spielelemente
- Begrünungsmaßnahmen (z.B. Baumpflanzungen, Fassadenbegrünung, begrünte Pergola)
- Optional: Verschattungselemente (z.B. Textile Beschattung)

3.6.1. Phorusgasse (4. Bezirk)

Die erste Coole Straße Plus befindet sich im vierten Bezirk in der Phorusgasse (Abschnitt Phorusgasse von Leidenfrostgasse bis Wiedner Hauptstraße) und wurde von Anfang Juli bis zum 2. September 2020 umgebaut. (vgl. Stadt Wien, 2022a)



Abbildung 30: Imagebild der Coolen Straße+ Phorusgasse.
Quelle: Stadt Wien, 2022a.

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine Temperaturreduktion erfolgte durch sechs Neupflanzungen von Bäumen inklusive Bewässerungssystem. Im Bereich des Schulvorplatzes wurden zwei Wasserstelen aufgestellt, die an heißen Tagen die Temperatur kühlen sollen. Des Weiteren wurden mehrere Sessel und andere Sitzgelegenheiten installiert und somit zu einer weiteren Erhöhung der Aufenthaltsqualität beigetragen. Vor dem Schuleingang wurde ein Parklet errichtet.

Um den Schutz vor motorisiertem Verkehr und somit die Schulwegsicherheit zu erhöhen, wurde im Kreuzungsbereich der Wiedner Hauptstraße eine Fahrbahnanhebung umgesetzt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

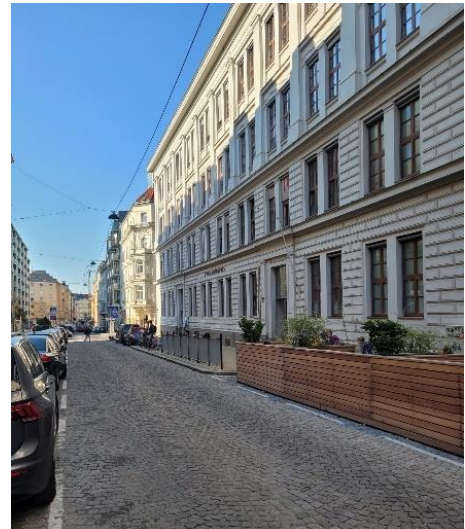


Abbildung 31: Parklet vor dem Schuleingang.
Eigene Aufnahme.

Eigene Begehung am 28. März 2022



Abbildung 33: Wohnstraße Phorusgasse.
Eigene Aufnahme.



Abbildung 32: Schuleingang in der Phorusgasse.
Eigene Aufnahme.

3.6.2. Goldschlagstraße (14. Bezirk)

Die zweite Coole Straße Plus befindet sich in der Goldschlagstraße (Abschnitt Goldschlagstraße von Matzergasse bis Missingdorfstraße). Die Bauzeit fand von Ende Juli bis Ende September 2020 statt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Für die Abkühlung der Straße wurden ein Wasserspiel sowie ein Wasserlauf geplant und umgesetzt. Weiters tragen die fünf Wasserstelen zu einer Temperatur-

reduktion bei und neun Bäume (inklusive Bewässerungssystem) bieten den NutzerInnen Schatten. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden mehrere Sitzmöglichkeiten und Tische auf der Coolen Straße Plus verteilt. Eine Besonderheit auf dieser Straße ist eine Fassadenbegrünung, die abschnittsweise umgesetzt wurde. Diese sorgt für frische Luft und beeinflusst das Mikroklima positiv aufgrund seiner schattenspendenden Wirkung sowie der Verdunstung. Weiters wurden zusätzliche Radbügel zu den bereits bestehenden Abstellmöglichkeiten hinzugefügt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)



Abbildung 34: Imagebild der Coolen Straße Goldschlagstraße. Quelle: Stadt Wien, 2022a.

Eigene Begehung am 25. Februar 2022 bzw. 25. April 2022



Abbildung 36: Wohnstraße Goldschlagstraße. Eigene Aufnahme.



Abbildung 35: Bank Escofet "Twig". Eigene Aufnahme.



Abbildung 37: Sessel Miramondo La Strada. Eigene Aufnahme.



Abbildung 38: Miramondo: Sessel La Strada und Parkbank Coffin Lounge. Eigene Aufnahme.



Abbildung 39: Wurzelpaneel. Eigene Aufnahme.

3.6.3. Pelzgasse (15. Bezirk)

Im 15. Bezirk wurde in der Pelzgasse (Abschnitt Pelzgasse von Felberstraße bis Goldschlagstraße) eine Coole Straße Plus umgesetzt. Die Umsetzung der Planung startete Anfang Mai und dauerte bis zum 6. August 2020. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Um den Schutz vor motorisiertem Verkehr zu erhöhen und eine deutliche Kennzeichnung zu erreichen, wurde der verkehrsberuhigte Bereich in der Straße gepflastert und niveaugleich ausgerichtet. Dadurch wurde auch eine Barrierefreiheit garantiert. (vgl. Stadt Wien, 2022a) Des Weiteren wurden insgesamt 11 Stellplätze weggenommen (vgl. Staller et. Al., 2022: 39)



Abbildung 40: Imagebild der Coolen Straße Plus Pelzgasse. Quelle: Stadt Wien, 2022a.

Für die Qualitätskriterien Aufenthalt und Sitzen nach Gehl wurden mehrere konsumfreie Sitzgelegenheiten aufgebaut und ein Spieltisch platziert. Eine Temperaturreduktion erfolgte durch den Trinkwasserbrunnen sowie ein Wasserspiel, welches als bodenlose Sprühdüsen umgesetzt wurde und Platz für Spiel, Abkühlung und Erholung bot. (vgl. Stadt Wien, 2022a) Der Straßenquerschnitt sieht nun wie folgt aus: (vgl. Staller et. Al., 2022: 39)

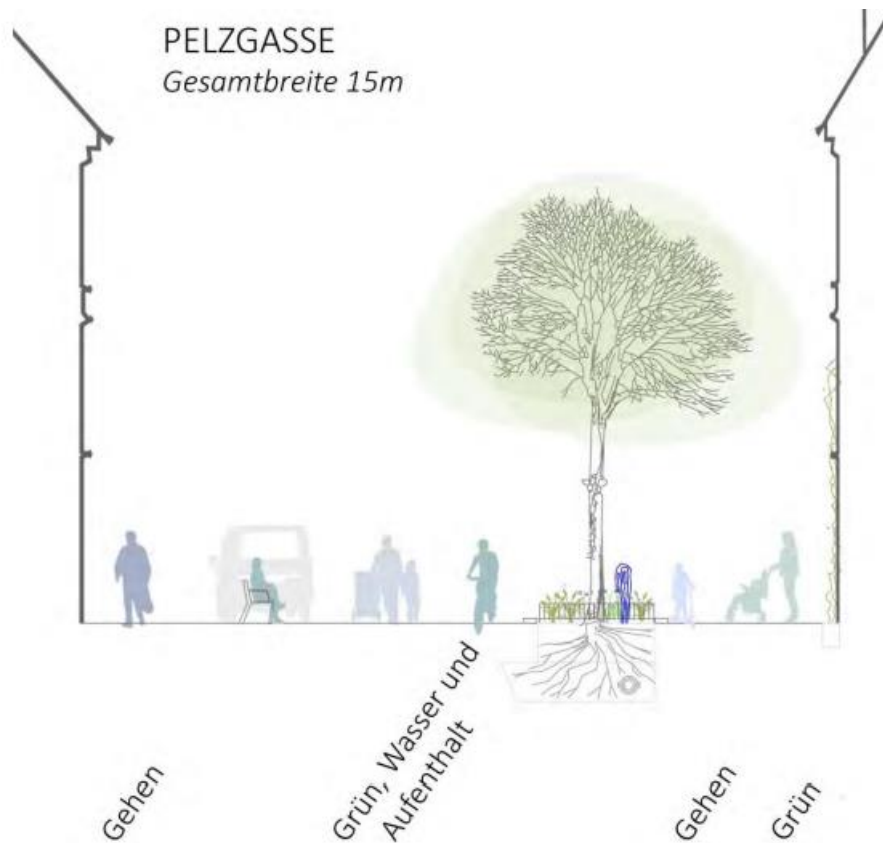


Abbildung 41: Straßenquerschnitt der Coolen Straße Plus Pelzgasse. Quelle: Staller et. Al., 2022: 39

Als Vegetation wurden fünf neue Bäume gepflanzt und eine Fassadenbegrünung umgesetzt. Weiters gibt es einen Bereich für „Garteln ums Eck“. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Eine Besonderheit der Pelzgasse ist das innovative System der „Schwammstadt“. Dieses System konnte erstmals für einen inner-städtischen Bezirk in Wien in dieser Gasse verwirklicht werden. Das Ziel der „Schwammstadt“ oder auch „Stockholm-System“ ist es, den Lebensraum der Bäume zu verbessern und gleichzeitig ein Regenwasser-Management umzusetzen. Dadurch haben die Bäume mehr Luft und Wasser zur Verfügung und ihre Lebensdauer wird verlängert. Ein weiterer positiver Effekt entsteht für die Kanalisation. Hier kann besonders bei Starkregen-Ereignissen die Kanalisation entlastet werden. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

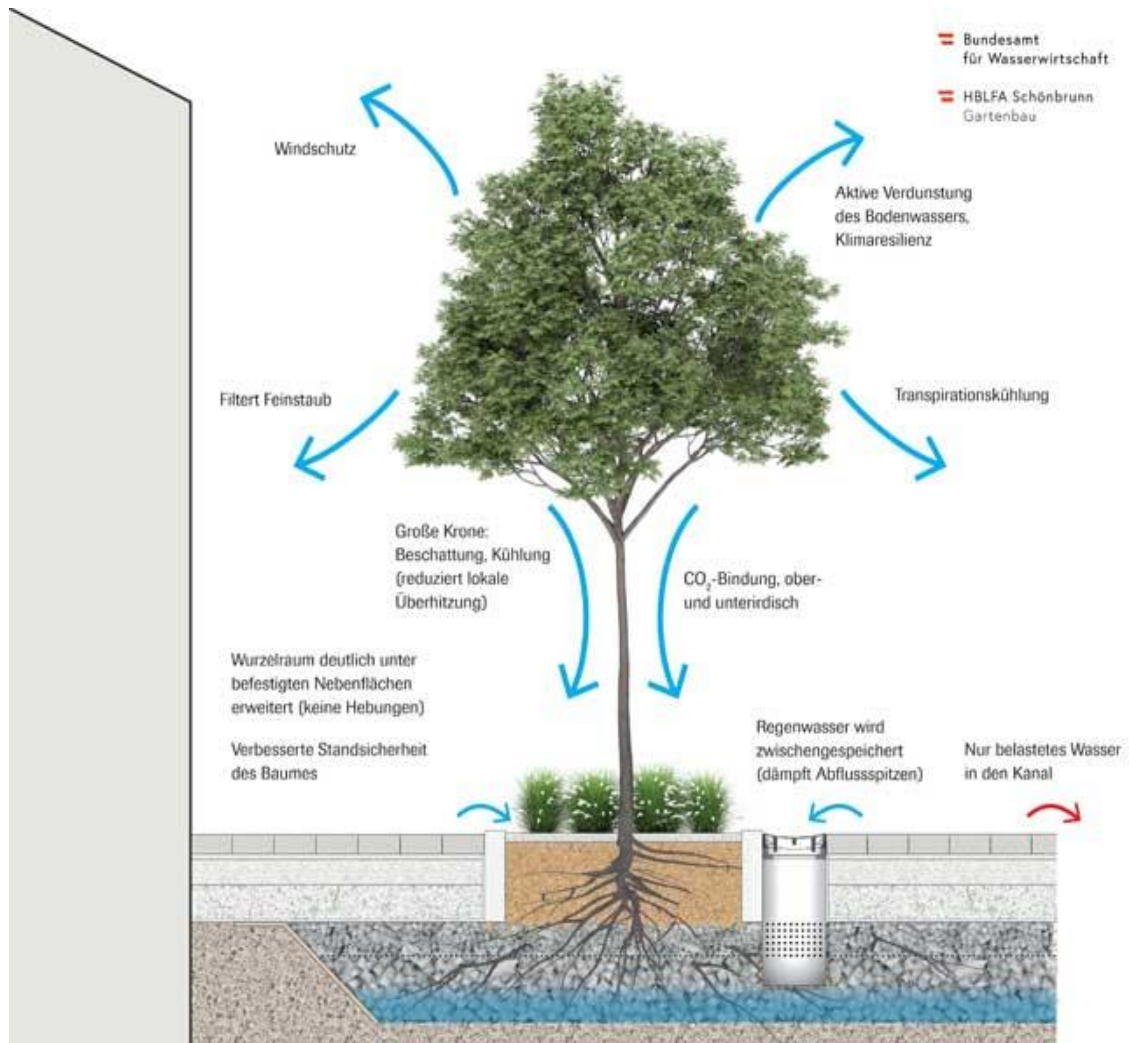


Abbildung 42: Schwammstadt-Prinzip. Quelle: Stadt Wien, 2022b.

Gerade während Hitzetagen leiden die Bäume unter der Hitze und der Trockenheit. Das „Schwammstadt-Prinzip“ bietet den Bäumen eine verbesserte Möglichkeit, diese Hitzetage zu überleben und garantiert den BewohnerInnen der Stadt Wien Schatten und Kühlung. Dadurch, dass der Wurzelraum unter der Fahrbahn, aber auch unter Straßen, Parkplätzen und Gehwegen erweitert wird, kann das Regenwasser besser gespeichert und zurückgehalten werden und steht den Bäumen somit längerfristig zur Verfügung. Ein weiterer positiver Effekt ist es, dass Überflutungen bei Starkregenereignissen abgeschwächt oder verhindert werden können. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Um dies zu ermöglichen, werden unterhalb der befestigten Oberflächen im Straßenraum eine grobkörnige Schotterschicht und feine wasserspeichernde Materialien angelegt. Die Bäume stehen wie üblich in ihren Baumscheiben, aber sie haben einen direkten Kontakt zu der Schotterschicht und können hier ihre Wurzeln ausbreiten. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Weiters kann das Regenwasser über die Baumscheiben oder die Einlaufschächte und Drainageeinrichtungen direkt in die Schotterschicht ablaufen. Somit kann eine ausreichende Menge

an Regenwasser gespeichert werden und steht den Bäumen langfristig zur Verfügung. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Eigene Begehung am 25.02.2022



Abbildung 43: Wohnstraße Pelzgasse. Eigene Aufnahme.



Abbildung 44: Straßenraum Pelzgasse. Eigene Aufnahme.



Abbildung 45: Grünraum in der Pelzgasse. Eigene Aufnahme.



Abbildung 46: Bäume und Straßenraum in der Pelzgasse. Eigene Aufnahme.

3.6.4. Franklinstraße (21. Bezirk)

Die letzte Coole Straße Plus befindet sich im 21. Bezirk in der Franklinstraße (Abschnitt Franklinstraße von Rechte Nordbahngasse bis zur Franklinstraße 28). Die Bauzeit erstreckte sich von Mitte Juli bis Ende Oktober 2020. (vgl. Stadt Wien, 2022a)



Abbildung 47: Imagebild der Franklinstraße. Quelle: Stadt Wien, 2022a.

Die Franklinstraße war bereits vor den Umbauarbeiten eine FußgängerInnenzone. Im Zuge des Umbaus wurde diese

vergrößert (bis zur Hinaysgasse) und für die NutzerInnen in Form einer Coolen Straße Plus attraktiver gestaltet. Das Budget konnte somit im Rahmen der Förderung für die Coole Straße Plus zum Teil aus dem Bezirksbudget sowie aus dem Budget der Stadt Wien lukriert werden. (vgl. Bazalka, 2020)

Das Besondere auf dieser Straße stellt ein Fontänenfeld mit acht Fontänen dar, welches im Bereich der Fahrbachgasse platziert wurde. Dies sorgt für Abkühlung und Spaß für Jung und Alt. Vor dem Eingang zum Gymnasium GRG 21 wurden drei Nebelstelen montiert und zwei Trinkbrunnen vor dem BG und BORG 21. Diese werden mit Frischwasser betrieben. Um einer Wasserverschwendung entgegenzuwirken, wird das anfallende Wasser in die angrenzenden Grünflächen geleitet. Mehrere Sicker- und Speicherschichten führen dazu, dass das Wasser durch die Verdunstung zu einer Kühlung des Mikroklimas beiträgt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Als Ergänzung zur bestehenden Allee wurden 200 Quadratmeter zusätzliche Grünflächen mit Staudenbeeten und Rasen umgesetzt. Weiters wurden drei neue Bäume gepflanzt. Die Bewässerung erfolgt, wie in der Pelzgasse, mittels Schwammstadt-Prinzip. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Für die Steigerung der Aufenthaltsqualität wurden Holzdecks, Hängematten, Bodentrampoline und Spielmarkierungen auf der Coolen Straße Plus platziert. Dies soll auch als wegbegleitendes Spielvergnügen dienen. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Für den nichtmotorisierten Individualverkehr wurden zu den bereits bestehenden Abstellmöglichkeiten weitere Radbügel aufgestellt. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Eigene Begehung am 22. März 2022

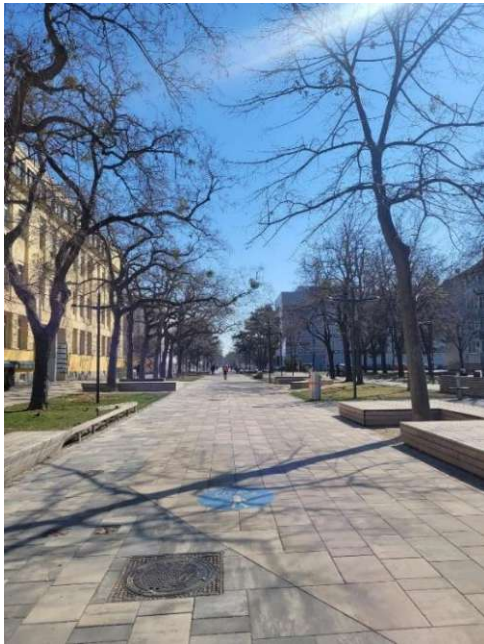


Abbildung 48: FußgängerInnenzone Franklinstraße. Eigene Aufnahme.



Abbildung 49: Schuleingang in der Franklinstraße. Eigene Aufnahme.



Abbildung 50: Bodentrampolin. Eigene Aufnahme



Abbildung 52: Sitzgelegenheiten. Eigene Aufnahme

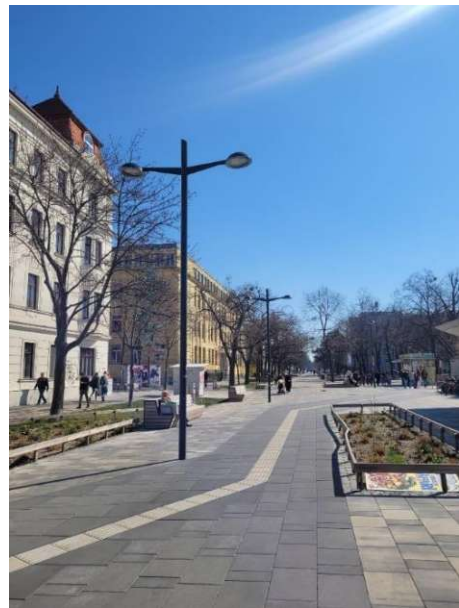


Abbildung 51: Coole Straße Franklinstraße. Eigene Aufnahme.

3.7. Vergleich mit Aktion Coole Straßen 2019

Das Vorprojekt zum Projekt Coole Straße 2020 waren drei Umsetzungen im Jahr 2019. Wie bereits ein Jahr später wurden in den heißesten Gegenden Wien mehrere Coole Straße umgesetzt. Diese waren in der Kleistgasse (3. Bezirk), Hardtmuthgasse (10. Bezirk) und Hasnerstraße (16. Bezirk). (vgl. Mobilitätsagentur, 2019)

Die Coolen Straßen waren Orte zum Aufenthalt im Freien, die zum Spielen, Kennenlernen und Austauschen in der Nachbarschaft genutzt werden konnten. Wie auch im Jahr 2020 ergänzten Sitzgelegenheiten und verschiedene Möglichkeiten zum Abkühlen das Mobiliar an diesen Standorten. Auch hier galt ein Halte- und Parkverbot für den motorisierten Individualverkehr. (vgl. Mobilitätsagentur, 2019)

Die Evaluierung der Aktion im Jahr 2019 basierte auf ca. 500 persönlichen Interviews, die als Fragebogen Vorort ausgefüllt wurden (vgl. Rauch, 2019: 2). Zwei Drittel der Befragten gaben an, dass sie die sommerliche Hitze als Belastung wahrnehmen. Weiters ist die Hitze auch in den Wohnungen spürbar (vgl. Rauch, 2019: 5). Die NutzerInnen hatten größtenteils nur durch zufälliges Vorbeikommen von der Aktion erfahren. Die Ankündigungs Kanäle wie Berichterstattungen im Fernsehen, Postwurfsendungen und soziale Medien wurden kaum wahrgenommen. Somit war der Aufenthalt auf der Coolen Straße anfangs zufällig und keine geplante Aktivität. (vgl. Rauch, 2019: 9)

Die Aktion 2019 erhielt überwiegend positives Feedback und der Großteil der Befragten wünschte sich eine Wiederholung des Projekts (vgl. Rauch, 2019: 7f). Weiters gaben die Befragten an, dass die Straße durch die Aktion gekühlt wurde, die Hitze erträglicher sei und ein guter Ausgleich zur eigenen Wohnung darstellte. (vgl. Rauch, 2019: 12f)

4. Methodische Herangehensweise

4.1. Teilnehmende Beobachtung und Auswertung

Die teilnehmende Beobachtung gehört zu den Methoden der qualitativen Feldforschung (vgl. Scholz: 5). Kennzeichnend für diese Methode ist die persönliche Teilnahme der ForscherInnen an der Praxis der Personen, die erforscht werden sollen. Des Weiteren ist die Anwesenheit der forschenden Person über einen längeren Zeitraum vorort wichtig. Durch die Anwesenheit und der Teilnahme an face-to-face-Interaktionen können Handlungen beobachtet werden, die durch Gespräche und Dokumente nicht in der gleichen Weise zugänglich wären. Die qualitativen Daten werden anschließend in Form von Feldnotizen, Beobachtungsprotokollen oder Logbüchern erhoben. (vgl. Scholz: 1f) Diese erhobenen Daten sind deskriptiv und liegen in Form von Worten oder Bildern anstatt von Zahlen vor. (vgl. Scholz: 7)

„Qualitative research has the natural setting as the direct source of data and the researcher is the key instrument“ (Scholz: 6)

Bei der Durchführung der teilnehmenden Beobachtung sollten folgende Fragen gestellt werden: (Scholz: 2)

- *„was eigentlich wie durch einen Feldaufenthalt eines relativ ‚fremden‘ Forschers bzw. einer relativ fremden Forscherin in einer konkreten Situation zugänglich bzw. beobachtbar wird.“*
- *Was unter „Protokoll“ zu verstehen ist. Ob Protokolle aufzufassen sind als „vergleichsweise neutrale Beschreibung von Sachverhalten“ oder als „Erzählungen des Beobachters.“*

Als Leitfragen sollten zwei Fragen gestellt werden. Die erste Frage beschäftigt sich mit dem Feld, welches beobachtet werden soll. Die zweite umfasst die Frage, was die beobachtende Person beobachten kann. (vgl. Scholz: 2) Im Zuge der Aktion Coole Straße war das Beobachtungsfeld die 18 Coolen Straßen. Die beobachteten Personen (je zwei pro Straße) haben die anwesenden Personen und ihre Handlungen beobachtet und waren durch die Mitgestaltung der Handlungen auf der Coolen Straße ein Teil der gesamten Aktion.

Die teilnehmende Beobachtung ist ein holistischer (ganzheitlicher) Ansatz. Da jede wissenschaftliche Methode die Komplexität der Gesamtheit reduzieren muss, stellt dies ein Problem dar. Szenarien, die nur eine Minute andauern, können seitenweise beschrieben werden. Diese lassen sich nicht voneinander abgrenzen und in ihrer Vollständigkeit beschreiben. Des Weiteren kann das gesamte Beobachtungsfeld nicht auf einmal beobachtet werden. Man kann als ForscherIn nicht an mehreren Orten gleichzeitig sein und zu jeder teilnehmenden Person die gleiche Beziehung herstellen. (vgl. Scholz: 6)

Diese Methode ist explorativ. Das bedeutet, dass durch die teilnehmende Beobachtung unbekanntes Wissen entdeckt werden kann. Ein weiterer Vorteil ist, dass widersprüchliche und komplexe Sachverhalte erklärt werden können. Unbeachtete Forschungsfragen können erforscht und wiederkehrende Ergebnisse analysiert werden. (vgl. Klein; Pollmann, 2007: 9)

Der Nachteil der Methode ist die Intersubjektivität, welche nicht immer garantiert werden kann. Weiters ist dies eine zeitaufwendige Forschungsmethode, um repräsentative Ergebnisse zu erzeugen. (vgl. Klein; Pollmann, 2007: 9)

Die erhobenen Daten aus dieser Methode werden üblicherweise so bearbeitet, dass sich daraus Quantifizierungen bilden können. Durch eine Kategorienbildung und eine anschließende Clusteranalyse lassen sich die Daten analysieren. Bei der Kategorisierung wird nicht danach gefragt, was das Besondere ist, sondern das Verallgemeinerbare. (vgl. Scholz: 8)

Bei einer qualitativen Inhaltsanalyse wird zuallererst eine klare Forschungsfrage gestellt. Diese ist im Kapitel 1.2. nachzulesen. Anschließend wird ein Kategorienschema entwickelt und es erfolgt eine Codierung des Inhalts. Diese Kategorien müssen einander ausschließen und unabhängig voneinander sein. Dadurch entstehen Kategorien (Oberbegriffe) und Unterkategorien (Merkmalsausprägungen von Variablen). Abschließend wird eine statistische Auswertung in Form einer Frequenz- und Valenzanalyse durchgeführt. Die Frequenzanalyse ist eine Häufigkeitsauszählung. In der Valenzanalyse werden die Beobachtungen bewertet (negativ, neutral, positiv). (vgl. Doblhammer, 2004: 24ff)

Die teilnehmende Beobachtung wurde im Zuge der Aktion in den Sommermonaten durchgeführt. Pro Coole Straße gab es zwei BetreuerInnen, welche diese durchführten und ein Logbuch pro Standort schrieben. Weiters konnten die NutzerInnen der Coolen Straße frei wählbares Feedback geben. Dies floss ebenfalls in die Analyse ein. Die Verfasserin der Masterarbeit analysierte anschließend diese Logbücher und Feedbacks und die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden in den nächsten Kapiteln beschrieben.

Das Kategorienschema umfasst die Kategorien, die Jan Gehl für seine Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum definierte. Da die beobachteten Personen aber nicht alle 12 Qualitätskriterien beschrieben haben, werden im Kapitel 4.3. nur ausgewählte Kriterien analysiert. Anschließend wurde eine Frequenzanalyse durchgeführt, um über die Häufigkeiten pro Qualitätskriterium eine Aussage treffen zu können. Für die Bewertung der Beobachtungen und Feedbacks wurde eine Valenzanalyse durchgeführt. Hierbei wurden die Bewertungen nach positiven, neutralen und negativen Beobachtungen und Feedbacks analysiert. Die Ergebnisse dieser Analyse sind im Kapitel 4.3 nachzulesen.

4.2. Qualitativer Fragebogen

Der erste Schritt einer inhaltlichen Vorbereitung eines Fragebogens war die klare Formulierung der Fragestellung sowie die Reihenfolge der Fragen. Das Ziel dieses Fragebogens war zu eruieren, wie die unterschiedlichen Maßnahmen und Elemente von den NutzerInnen der Coolen Straße Plus aufgenommen wurden. Des Weiteren sollten Erkenntnisse für zukünftige permanente Straßenraumumnutzungen gewonnen werden. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 4) Der gesamte Fragenbogen ist im Kapitel Anhang auf Seite 125 einzusehen.

Anschließend wurde ein Einleitungstext formuliert. Dieser beinhaltete eine Vorstellung des Interviewers, die grobe Fragestellung, die Zusicherung der Anonymität sowie ein Dank für das Ausfüllen des Fragebogens. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 12)

Die erstellten Fragen wiesen unterschiedliche Formate auf. Offene Fragen wurden von den Befragten selbst beantwortet und auf einem dafür vorgesehenen Platz notiert. Der Vorteil hiervon war, dass die antwortende Person eine Antwort mit ihren eigenen Worten formulieren konnte und keine Kategorien des Fragebogenentwicklers ausfüllen musste. Des Weiteren wurden geschlossene Fragen gestellt, indem die Befragten durch Ankreuzen oder Reihungen durch Einfügen von Ziffern die Fragen beantworteten. Die Mischform dieser beiden Formate ergab einerseits vorgegebene Antwortmöglichkeiten und bot zusätzlich eine offene Kategorie. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 14)

Für die Antwortmöglichkeiten wurde ein Zustimmungsgrad gewählt. Hierbei war die Anzahl der Abstufungen relevant. Wäre eine Mittelkategorie (Fünf Abstufungen) gewählt worden, wäre diese erwiesenermaßen bei Antwortverweigerung und „weiß-nicht-Antworten“ ausgefüllt worden. Um diese Tendenz zur Mitte zu vermeiden, wurden im Fragebogen vier Abstufungen (z.B. Trifft genau zu, Trifft zu, Trifft nicht zu, Trifft überhaupt nicht zu) gewählt. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 14f)

Genauso wichtig wie das Frageformat war die Formulierung der Fragen. Hierbei war es relevant, diese möglichst einfach und genau zu formulieren. Komplizierte Sätze und doppelte Verneinungen sollten unbedingt vermieden werden. Des Weiteren sollten Begriffe verwendet werden, die allen Beteiligten geläufig waren. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 16) Deswegen wurden die Fragen mit dem Begriff Coole Straße formuliert und nicht Coole Straße Plus, um zusätzliche Verwirrung zu vermeiden.

Die Grenzen und Rahmenbedingungen eines Fragebogens könnten beispielsweise Verfälschungstendenzen sein. Dies betrifft die Tendenz zur sozialen Erwünschtheit wobei die Befragten Antworten geben, die voraussichtlich den gesellschaftlichen Maßstäben entsprechen. Um dies zu reduzieren, sollten Fragen möglichst neutral und ohne Wertung formuliert werden. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 10f)

Anschließend erfolgte die Anordnung der Fragen sowie das Layout. Hier wurde die optische und grafische Gestaltung des Fragebogens sowie der logische Aufbau definiert. (vgl. Aschemann-Pilshofer, 2001: 17f) Der erste Teil des Fragebogens umfasste die soziodemographischen Daten, wie Alter oder Geschlecht. Anschließend wurden Fragen zu den bestehenden Elementen und Maßnahmen der Coolen Straße Plus gestellt. Den Abschluss bildeten Fragen zu den Wünschen und Verbesserungsvorschlägen der Befragten.

Da der Fragebogen vor Ort in den Coolen Straße Plus beantwortet wurde, sollte die Gesamtlänge eine Grenze von ca. 7 Minuten nicht überschreiten. Bevor die Befragung durchgeführt wurde, wurde ein Vortest gemacht. Hierbei wurden überflüssige Fragen herausgenommen und Unklarheiten beseitigt.

Die Stichprobengröße wurde aufgrund der begrenzten Mittel sowie des zeitlichen Aspekts auf 80 Befragte definiert. Des Weiteren werden Coole Straße Plus überwiegend bei wärmeren Temperaturen genutzt und zum Zeitpunkt der Befragung waren diese Temperaturen noch nicht erreicht, wodurch die Gesamtzahl der Vorort vorgefundenen Personen relativ gering war.

Um die Fragebogendaten auswerten zu können, mussten diese zunächst in Zahlen (sehr wichtig = 1, wichtig = 2; ...) übersetzt werden. Dazu wurde zu jeder Gruppenzugehörigkeit eine fortlaufende Nummer vergeben. Um diese auszuwerten, wurde eine Häufigkeitsanalyse sowie deskriptive Statistiken durchgeführt. Wurden Fragen verweigert, so wurden diese freigelassen. Hierfür wurde das Programm SPSS verwendet.

Um die Daten der Befragung in das Programm SPSS zu integrieren, wurde vorab das Skalenniveau der einzelnen Variablen festgelegt. Insgesamt gibt es drei verschiedene Skalen. Die erste Skala ist die Nominalskala. Ein Merkmal ist dann nominalskaliert, wenn man nur die verschiedenen Ausprägungen eines Merkmals feststellen kann. Diese lassen sich nicht in eine Reihenfolge bringen bzw. zwischen den Kategorien unterscheiden. Beispiele hierfür sind das Geschlecht, der Name der Straße sowie die PKW-Verfügbarkeit.

Die zweite Skala ist die Ordinalskala. Hierbei heißt ein Merkmal ordinalskaliert, wenn man seine Ausprägungen reihen kann, aber die Abstände zwischen den Ausprägungen nicht gemessen werden können. Ein Beispiel hierfür ist die Platzierung von Sportlern bei Wettkämpfen.

Die dritte und letzte Skala heißt metrische Skala. Ein Merkmal ist metrisch skaliert, wenn man mit den erhobenen Daten auch rechnen kann, wie beispielsweise das Alter. (vgl. Mentorium BmbH, 2019)

Die Auswertung erfolgte für die deskriptive Statistik mittels Häufigkeiten sowie Kreuztabellen und für nominalskalierte Variablen wurde der Cramers-V verwendet. Dieser gibt Auskunft über einen statistischen Zusammenhang zwischen zwei oder mehreren Variablen. Dieser Wert liegt zwischen 0

und 1. Der Wert 0 bedeutet, dass kein statistischer Zusammenhang besteht, während der Wert 1 einen perfekten statistischen Zusammenhang aufzeigt. Für die Berechnung des Cramers-V muss vorab der Chi-Quadrat-Wert berechnet werden. Wenn dieser bestimmt wurde, wird der Chi-Quadrat-Wert in einen Wert für Cramers-V umgewandelt. Da der Chi-Quadrat-Wert während der Bestimmung des Cramers-V standardisiert wird, können Zusammenhänge zwischen den Variablen anhand von Cramers-V verglichen werden.

Cramers-V	Interpretation
V = 0	kein Zusammenhang
V = 0.1	schwacher Zusammenhang
V = 0.3	moderater Zusammenhang
V = 0.5	starker Zusammenhang
V = 1	perfekter Zusammenhang

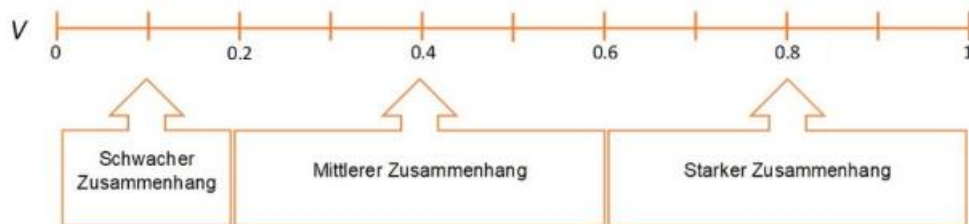


Abbildung 53: Interpretation des Cramers-V. Quelle: Scribbr, 2022.

5. Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße

Im Zuge des Projekts Coole Straße konnten BesucherInnen während der Sommermonate 2020 ein schriftliches Feedback abgeben. Dies konnte einerseits direkt vor Ort in einen Briefkasten geworfen, den jeweiligen BetreuerInnen der Standorte mitgeteilt oder per E-Mail an die Mobilitätsagentur

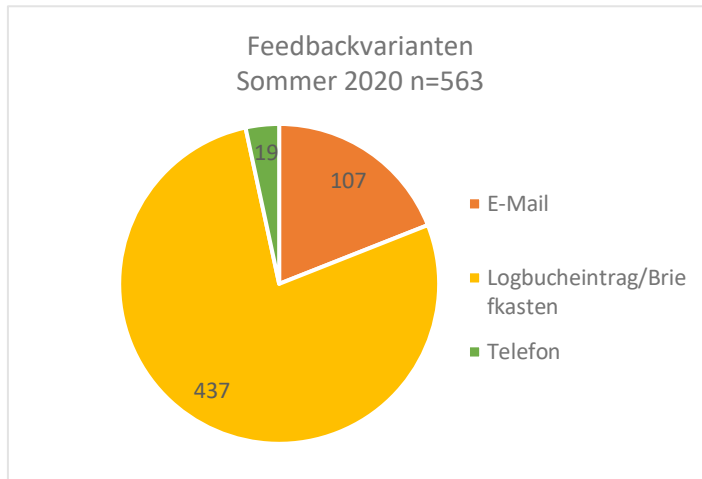


Abbildung 54: Feedbackvarianten Sommer 2020, n= 563. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

geschickt werden. Des Weiteren führten die BetreuerInnen (zwei Personen auf jeder Coolen Straße) auf jedem Standort ein Logbuch. Diese werden hier analysiert. Der Großteil der Feedbacks und Beobachtungen sind aus den Logbüchern entnommen. Mehr als 100 Statements wurden per E-Mail an die Mobilitätsagentur geschickt. Eine weitere Möglichkeit ein Feedback abzugeben, war per Telefon.

Die folgenden Unterkapitel analysieren das Feedback der BesucherInnen und Beschreibungen der BetreuerInnen, die während der Laufzeit des Projekts abgegeben wurden.

Insgesamt wurde mehr als 560 Feedbacks (n=563) der NutzerInnen und Beobachtungen der BetreuerInnen gesammelt. Diese sind sowohl positiver als auch negativer Natur, wobei die Verteilung sehr ausgeglichen ist (264 positive Beurteilungen und 260 negative Beurteilungen). Die restlichen Feedbacks und Beobachtungen befinden sich in der Kategorie „neutral“ (39 Statements). Dies sind vor allem Aussagen und Beobachtungen, welche Personengruppen die Coole Straße besuchten

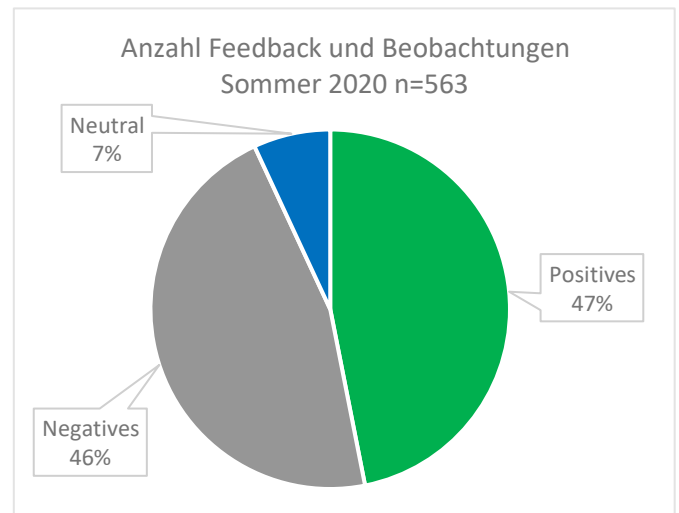


Abbildung 55: Feedback und Beobachtungen Sommer 2020 n=563. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

und beinhalten keine qualitativen Aussagen über die einzelnen Straßen und Plätze.

Um das Feedback zu gliedern und zu kategorisieren, wurde die Aufenthaltsqualitäten nach Gehl angewendet, welche im Kapitel 2.5.1. näher erläutert werden. Da das Feedback der NutzerInnen freigeschrieben wurden und kein umfassender Fragebogen zur Verfügung stand, konnten nicht alle 12 Aufenthaltsqualitäten nach Gehl abgefragt werden. Aufgrund dessen beschränkt sich diese

Masterarbeit auf die Qualitäten, welche durch die Feedbacks und Beobachtungen kategorisiert werden konnten.

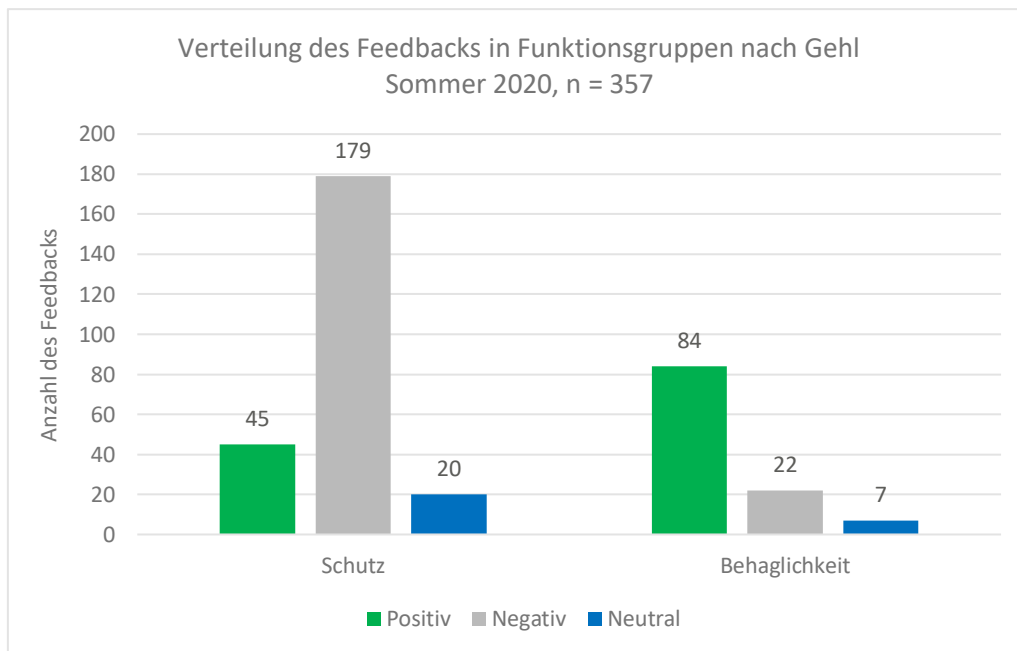


Abbildung 56: Verteilung des Feedbacks in Funktionsgruppen nach Gehl, Sommer 2020, n = 357. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

Die Verteilung des Feedbacks umfasst die beiden Funktionsgruppen Schutz und Behaglichkeit. Wie in Abbildung 56 ersichtlich, erhielt die Funktionsgruppe Schutz ca. 180-mal ein negatives Feedback und lediglich 45-mal ein positives Feedback. Somit wurden die Maßnahmen die in diese Funktionsgruppe fielen von den NutzerInnen größtenteils negativ beurteilt. In der Funktionsgruppe Behaglichkeit überwiegt hingegen das positive Feedback stark. Hier wurden die entsprechenden Maßnahmen als positive Neuerung angesehen. Die genaue Aufteilung des Feedbacks in die einzelnen Qualitätskriterien ist in der nachfolgenden Abbildung (Abbildung 57) ersichtlich. Negatives Feedback erhielten vor allem jene Maßnahmen die in die Kategorien Schutz vor motorisiertem Verkehr sowie Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken fielen. Die zweite Kategorie beinhaltet unter anderem den Schutz vor Hitze, welches das oberste Ziel der Coolen Straße war. Die Maßnahmen in der Funktionsgruppe Behaglichkeit wurden dagegen positiv bewertet. Dies war vor allem in den Qualitätskriterien Sitzen und Spielen und Bewegen erkennbar.

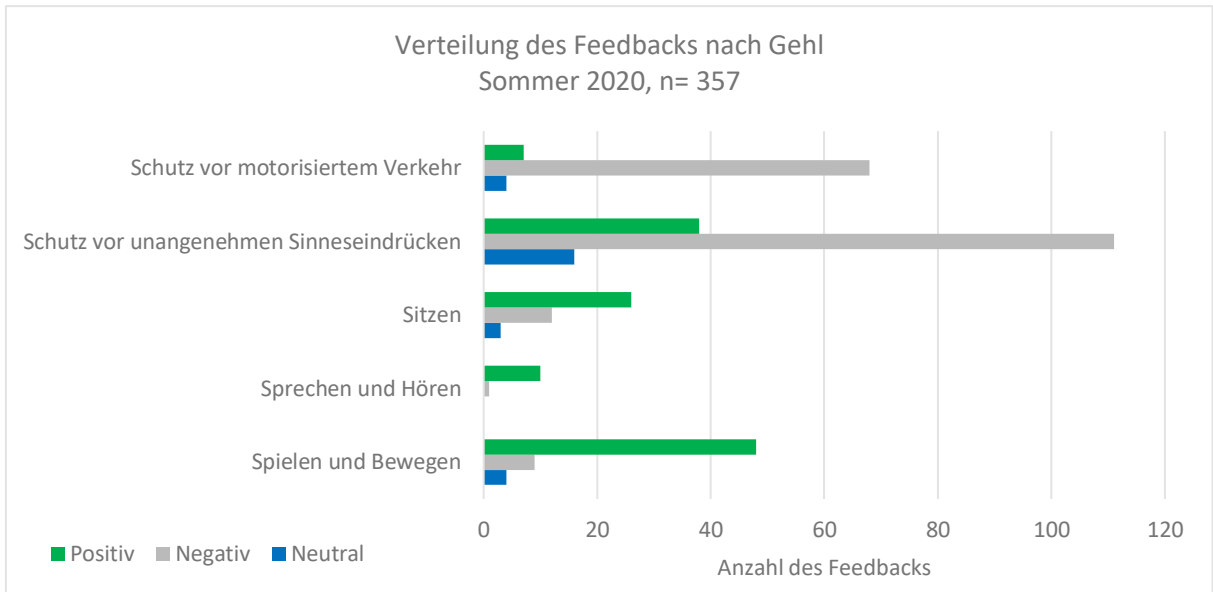


Abbildung 57: Verteilung des Feedbacks nach Gehl Sommer 2020 n=357. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

Zusätzlich zu den von Gehl beschriebenen Aufenthaltsqualitäten konnten weitere Kategorien identifiziert werden. Diese umfassen unter anderem die Kritik der Geldverschwendung durch das Projekt, neue Anregungen und Ideen oder auch die NutzerInnen und Nutzungen, die von den BetreuerInnen beschrieben wurden (siehe Abbildung 58).

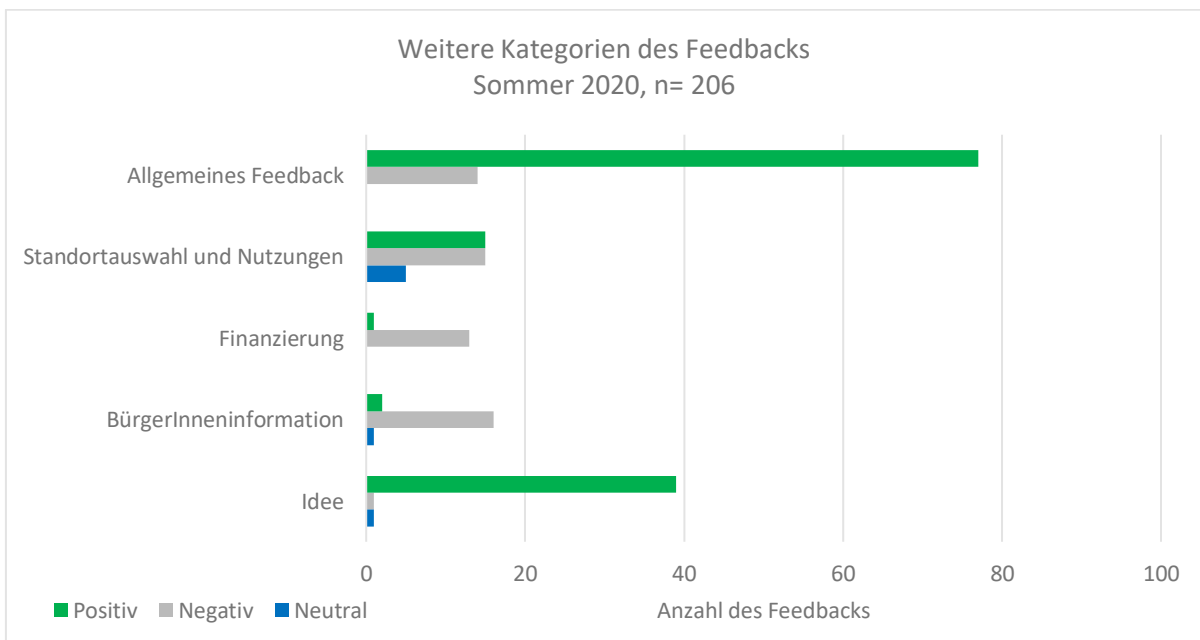


Abbildung 58: Weitere Kriterien Sommer 2020 n=206. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

Eine weitere wichtige Kategorie war das allgemeine Feedback. Hierbei wurde überwiegend Feedback gegeben, welches das Projekt und die einzelnen Standorte lobte und Freude und positive Erfahrungen der NutzerInnen widerspiegelte. Einige Statements hierzu sind auf der Seite 74 nachzulesen. Des Weiteren unterbreiteten die NutzerInnen Vorschläge und Ideen für zukünftige Coole Straßen.

In diesem Kapitel wird zunächst auf die Personen, die die Coole Straße genutzt haben, eingegangen. Anschließend wird das Feedback, welches nach den Aufenthaltsqualitäten nach Gehl gegliedert ist, erläutert und schlussendlich die zusätzlichen Kategorien analysiert.

5.1. NutzerInnen

Die Standorte wurden von einer Vielzahl an Personen unterschiedlichster Altersgruppen genutzt. Da das Feedback ohne Fragebogen erfasst wurde, wurden keine Altersgruppen abgefragt. Die unterschiedlichen Altersgruppen sowie die Aktivitäten auf den Coolen Straßen wurden von den BetreuerInnen in den Logbüchern subjektiv beschrieben.

Besonders stark vertreten war die Altersgruppe der Kinder, die sich anfangs kaum gekannt haben, aber im Laufe der Zeit regelmäßig miteinander gespielt haben. Die häufigsten Aktivitäten waren Basteln, verschiedene aktive Spiele und die selbstgemachten Seifenblasen der BetreuerInnen, welche große Begeisterung hervorriefen. Immer wieder wurden Kaffeekränzchen mit einigen NutzerInnen abgehalten und vor allem ältere Personen kamen gerne zum Plaudern in die Coole Straße und suchten soziale Kontakte zu den BetreuerInnen. Gerade Anfangs wurde nachgefragt, was das Projekt Coole Straße ist und Interesse an den Umgestaltungen gezeigt. Nach mehreren Wochen kamen regelmäßig „Stammgäste“, die sich auf der Coolen Straße aufhielten.

Immer wieder schrieben Personen, dass sie hier soziale Kontakte knüpften und viele Gespräche über das Leben der BesucherInnen mit den BetreuerInnen geführt wurden. Mehrere Personen (sowohl Kinder als auch Ältere) wurden bereits namentlich erwähnt und waren regelmäßige Stammgäste für die BetreuerInnen. Auch die Kinder kamen Großteils fast täglich zum Spielen und fassten Vertrauen zu den BetreuerInnen.

Weitere NutzerInnen waren HundebesitzerInnen mit ihren Vierbeinern, zum Teil auch RaucherInnen, die ihre Zigarettenstummel nicht immer ordentlich entfernten, aber auch Personen, die keinen eigenen Balkon haben und dadurch die Coole Straße als Erweiterung ihres Wohnzimmers zum Lesen und Sonnen lassen nutzen. Zum Teil konnte sogar der Regen die Personen nicht abhalten, die Standorte zu nutzen. Laut den BetreuerInnen waren die meisten BesucherInnen ab 13 Uhr hier und spätestens zwischen 16 und 17 Uhr füllten sich die Standorte. Da die BetreuerInnen nur von 14 bis 18 Uhr unter der Woche und zwischen 10 und 13 Uhr während des Wochenendes auf der Coolen Straße waren, waren auch die Container mit den Spielsachen nur während dieses Zeitraums geöffnet. Aber nicht nur die Spielsachen müssen um 18 Uhr weggeräumt werden, sondern auch die Liegestühle. Dies hatte zur Folge, dass sich mehrere BesucherInnen längere Öffnungszeiten wünschten. Am Dornerplatz wurden schon während des Projekts die Öffnungszeiten bis 19 Uhr verlängert, wodurch mehr Menschen diesen Standort nutzten.

Zweimal wurde die Kritik geäußert, dass die Coole Straße in der Börsegasse nicht genutzt und daher als unnötig eingestuft wurde. Die BetreuerInnen der besagten Straße vermerkten allerdings, dass der Standort sehr gut angenommen wurde und mehr als 15 Personen schrieben, dass ihnen der Standort gefällt und das Projekt an diesem Standort eine gute Idee sei. Die Ausnahme war der Samstag. Dieser Wochentag hatte regelmäßig die geringsten Besucherzahlen und das wurde auch von den BetreuerInnen im Logbuch verzeichnet. Weitere Einträge der BetreuerInnen im Logbuch zeigten, dass sich an sehr heißen Tagen nur wenige NutzerInnen Vorort befanden.

Des Weiteren herrschte eine rege Beteiligung an der Gestaltung der Aktivitäten seitens der NutzerInnen. Viele engagierte BesucherInnen hatten ihre Ideen und Hobbys eingebracht und daraus sind unterschiedliche Aktivitäten entstanden. Aus diesen Beteiligungen wurden beispielsweise Kurse für Outdoor-Yoga oder auch Einradfahren angeboten. Andere Standorte hingegen organisierten Musikevents oder auch einen Kleidertausch. Somit hatte jeder Standort seine eigenen Events und Kurse, abhängig von den BesucherInnen und den BetreuerInnen und jeder Ort hatte seine Besonderheit. Mehrere AnrainerInnen boten an, dass sie sich am Projekt beteiligten und wollten ihren Beitrag leisten. Aber auch die Kinder äußerten ihre Begeisterung und wünschten sich einen längeren Zeitraum, um auf den Coolen Straßen zu spielen.

Doch auch negatives Feedback wurde geäußert. Zum Teil erläuterten die Personen konkret, welche Probleme sie in diesem Projekt sehen und was als störend empfunden wurde. Dies wird in den kommenden Kapiteln näher erläutert und auf das Feedback genauer eingegangen.

Insgesamt hat das gesamte Projekt Coole Straße während des Sommers 2020 mehr als 70-mal eine positive Resonanz (Unterstützung des Projekts) erhalten. Dies betrifft das Projekt an sich sowie die Umgestaltung mit Spielflächen für Kinder und verfügbares Mobiliar. Mehrere Feedbacks betrafen die anfängliche Skepsis gegenüber dem Projekt, doch nach dem Kennenlernen sind immer mehr Menschen positiv überrascht gewesen. Weitere Feedbacks äußerten den Wunsch nach permanenten Coolen Straßen und sahen dies als großer Gewinn für eine bessere Lebensqualität. Menschen sollte der Vorrang im Straßenraum gegeben werden und nicht den PKWs. Die Coolen Straßen wurden als Begegnungsort gesehen und junge und alte Menschen kamen an einem Ort zusammen.

Es gab aber nicht nur Feedback, sondern auch Vorschläge für zukünftige Projekte. Eine Besucherin würde sich ein Straßenfest auf einer der Coolen Straßen wünschen oder einige Konsumationsstanderl. Weitere BesucherInnen freuten sich über die Pop-Up Konzerte, die insgesamt gut ankamen.

Um einen Einblick in die positiven Statements der NutzerInnen zu geben, folgen einige Zitate der Feedbacks, die an allen Standorten über den Sommer 2020 gesammelt wurden: (Logbücher der Coolen Straße 2020)

"Super Sache, Bitte nächstes Jahr hier wieder eine coole Straße!"

"Vielen Dank! Die Straße ist viel zu schön und hat so viele tolle Kinder, als dass Autos durchfahren. Wir sind glücklich!"

„Tolle Verbesserung der Lebensqualität.“

"Die Straße ist einfach cool. Ich wünsche die Straße bleibt."

Eine ungefähr 60-jährige Frau sagt „die coolen Straßen hätte Wien schon vor 20 Jahren gebraucht.“

"Tolle Idee! Schön gestaltet. Fördert Zusammengehörigkeit. Bitte weiter machen."

"Wunderbare Idee, danke! Ich kann es kaum erwarten, wann wir wieder in Wien Urlaub machen dürfen (aus Irland)"

"Ich liebe die Coole Straße, ..."

"1A für gemeinsame Unternehmungen & Kennenlernen"

"Hallo, wir nutzen die "Coole Markgraf-Rüdiger-Straße" im 15. Bezirk sehr oft und gerne und ich möchte mein Lob an das gesamte Konzept und vor allem auch an das engagierte Team vor Ort aussprechen - Wirklich eine Bereicherung für Groß und Klein und für das ganze Grätzel!"

5.2. Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum – Jan Gehl

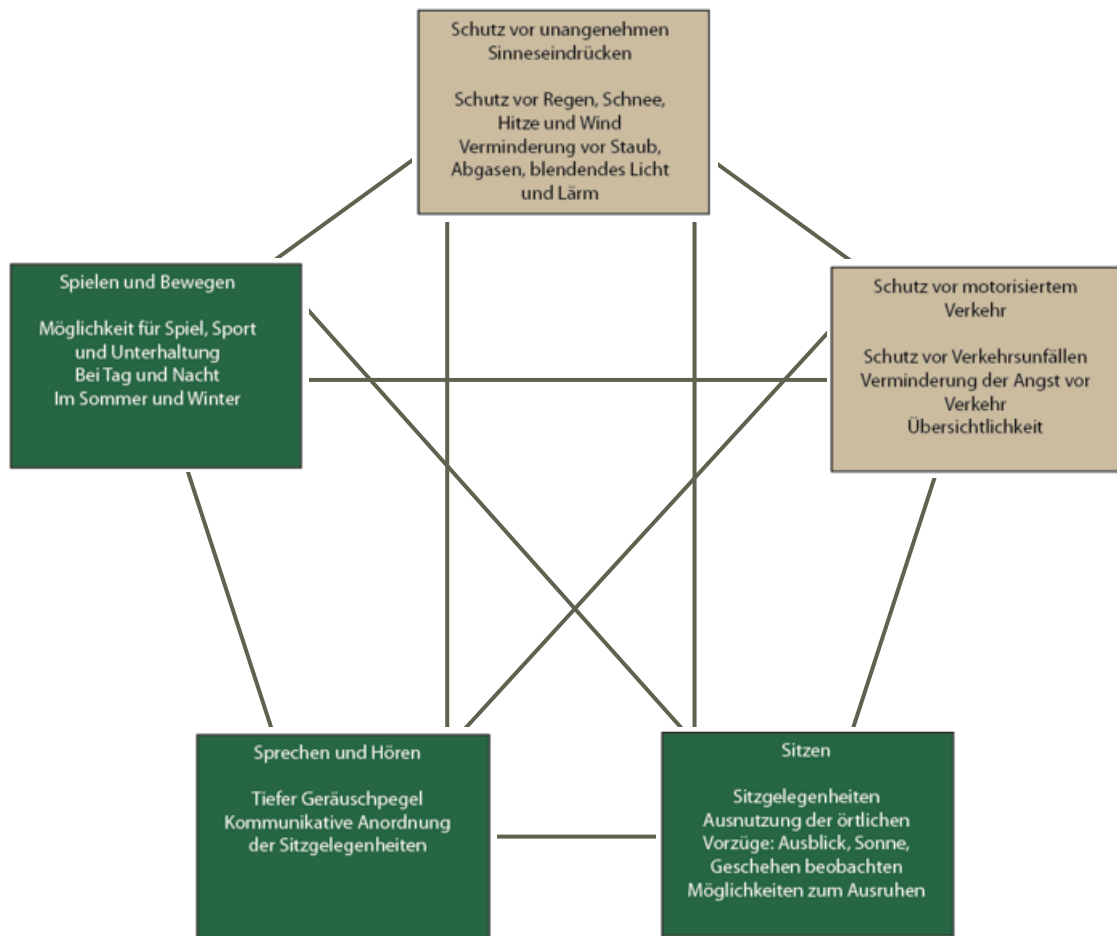


Abbildung 59: Qualitätskriterien nach Gehl. Eigene Darstellung. Quelle: Gehl.

Jan Gehl unterteilt die Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum in drei Funktionen: Behaglichkeit, Schutz und Genuss. Die in Abbildung 59 enthaltenen Unterkategorien waren in den Logbüchern und Feedbacks der NutzerInnen enthalten und werden in den nachfolgenden Unterkapiteln analysiert. Die transparenten Kategorien erhielten keine Beobachtungen oder Feedbacks.

Das Qualitätskriterium Behaglichkeit umfasst sechs verschiedene Unterkategorien. Hierbei soll das Sitzen in öffentlichen Räumen ermöglicht werden. Des Weiteren soll die Möglichkeit bestehen, Unterhaltungen (Sprechen und Hören) zu führen und ausreichend Platz für Spiele und Bewegung geschaffen werden.

5.2.1. Sitzen

Für die Ausnutzung der örtlichen Vorzüge wurden den NutzerInnen der Coolen Straße eine große Bandbreite an Sitzgelegenheiten zur Verfügung gestellt, welche sowohl primäre als auch sekundäre Sitzgelegenheiten beinhalteten. In der Kategorie der primären Sitzgelegenheiten wurden Stühle und Tische platziert. Dies ermöglichte den älteren Personen ein problemloses Hinsetzen und Aufstehen.

Für Kinder und Erwachsene wurden Liegestühle und größere Raumelemente (sekundäre Sitzgelegenheiten) errichtet. Zum Teil erfolgte die Anordnung der Sitzgelegenheiten mittels Gruppierung, um die Kommunikation zwischen den NutzerInnen zu fördern. Andere Sitzgelegenheiten wiederum konnten frei am Standort verteilt werden. NutzerInnen konnten somit zwischen Sonnen- und Schattenplätzen wählen und eigene Gruppierungen schaffen. Um das Geschehene zu beobachten, konnten die Sitzgelegenheiten beliebig in die Mitte oder den Rand der Coolen Straße platziert werden. Des Weiteren wurde auf die Barrierefreiheit geachtet und das ausgewählte Mobiliar entsprach diesen Anforderungen.

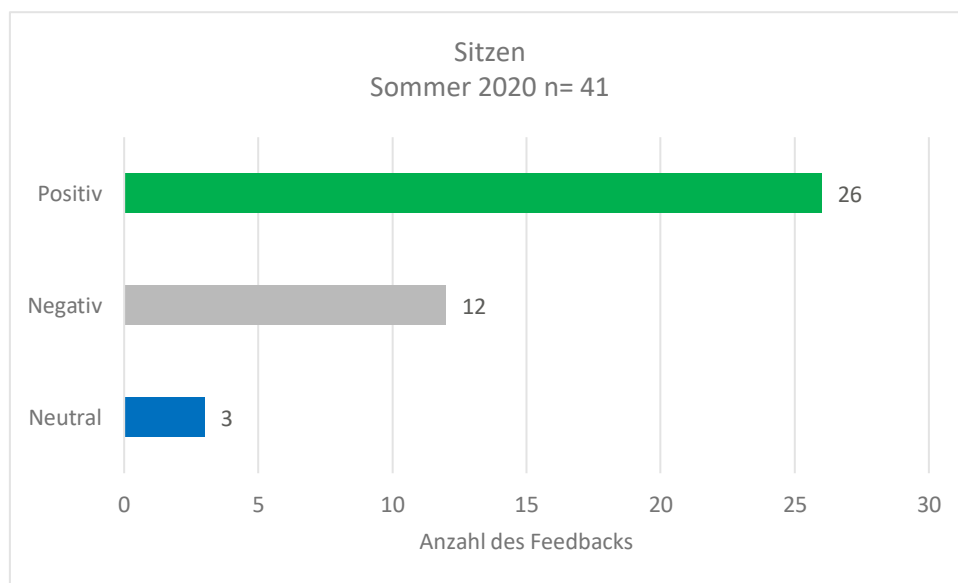


Abbildung 60: Sitzen Sommer 2020, n=41. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher, 2020.

Dieses Qualitätskriterium wurde von den NutzerInnen überwiegend positiv bewertet. Insgesamt wurde 26-mal ein positives Feedback zu diesem Thema abgegeben. Laut den BetreuerInnen kamen die Sitzgelegenheiten und Liegestühle besonders gut bei den Jugendlichen und Erwachsenen an. Während die Kinder auf der Coolen Straße spielten und umherliefen, nutzten die Eltern das Mobiliar für ein Sonnenbad. Auch Jugendliche nutzten die Sitzgelegenheiten, um sich zu unterhalten oder zu essen.

Eine besonders häufig genannte Aktivität war das Kaffee trinken und immer wieder kam es zu Kaffeekränzchen zwischen den NutzerInnen und den BetreuerInnen, wobei hier viele Gespräche über das Leben der BesucherInnen geführt und soziale Kontakte geschaffen wurden. In der Alliiertenstraße kamen auch regelmäßig ältere Personen, um zu frühstücken und ein Anrainer beschrieb die Coole Straße als „zweites Wohnzimmer“. Generell begrüßten gerade ältere Personen die neuen Sitzgelegenheiten und nutzten diese.

Die Coole Straße wurde aber nicht nur zu Freizeit Zwecken genutzt. In der Mittagspause kamen Büroangestellte zum Essen vorbei und auch Geschäftspersonen waren gegenüber dem Projekt positiv

eingestellt und nutzten den Ort für Meetings im Freien. Am Abend wurde das Mobiliar zum Musikhören und Plaudern verwendet.



Abbildung 61: Sitzgelegenheiten der Coolen Straße. Quelle: Christian Fürthner, 2020.

Obwohl das Qualitätskriterium Sitzen 26 positive Feedbacks erhielt, gab es einige Bemängelungen. Diese betrafen vor allem das Material und die Farbe der Sitzgelegenheiten. Die roten bzw. pinken Sitzgelegenheiten kamen bei einigen wenigen (vier Personen) nicht gut an. Da die Bänke aus Plastik bestehen, wurden nachhaltigere Materialien eingefordert. Weiters wurde der Wunsch geäußert, dass die Sitzgelegenheiten besser beschattet werden.

Einige AnrainerInnen machten sich Sorgen, dass die Bänke und Tische ein Magnet für wohnungslose Personen und AlkoholikerInnen werden. Als Lösungsvorschlag wurde eine vermehrte Polizeipräsenz gewünscht.

5.2.2. Sprechen und Hören

Um die Behaglichkeit des öffentlichen Raums zu erhöhen, wurden die Sitzgelegenheiten in einer kommunikativen Anordnung platziert. Da vermehrt Stühle und Tische gruppiert aufgestellt wurden, wurde auf die Kommunikation geachtet. Um mehreren Personen das Sitzen nebeneinander zu ermöglichen, wurden Bänke platziert (siehe Abbildung 61).

Des Weiteren kommunizierten die NutzerInnen mit den BetreuerInnen und soziale Kontakte wurden geschaffen. Wie bereits in Kapitel 5.2.1. Sitzen erwähnt, entstanden Kaffeekränzchen der NutzerInnen und BetreuerInnen.

Auch die Unterkategorie Sprechen und Hören wurde in den Feedbacks sehr positiv bewertet. Anfangs gab es in einigen Coolen Straßen einen holprigen Start mit den AnrainerInnen der aufgrund von mangelnder Gesprächsbereitschaft und/oder Sprachbarrieren entstand. Nach einigen Tagen wurde

diese überwunden und die Kommunikation funktionierte gut. Der Kontakt zu den AnrainerInnen wurde zunehmend verstärkt und auch bei den NutzerInnen untereinander entstanden soziale Kontakte.

„[...] Nicht nur finde ich die Idee der "Coolen Zone" hervorragend und hoffentlich doch auch völkervereinend! Auch die freundliche und aufmerksame Art der Betreuer ist unbedingt lobenswert! [...]“ (Zitat aus dem Logbuch Wolfganggasse)

Aber nicht nur die Kommunikation zu den AnrainerInnen und NutzerInnen funktionierte gut. Auch das Verhältnis zu den angrenzenden Gastronomien und Geschäften sowie der städtischen Bücherei war sehr gut und kooperativ.

5.2.3. Spielen und Bewegen

In der Unterkategorie Spielen und Bewegen sollten im öffentlichen Raum die Möglichkeiten für Spiel, Sport und Unterhaltung bestehen. Diese sollten sowohl bei Tag als auch bei Nacht, sowie im Sommer als auch im Winter ermöglicht werden. Da die BetreuerInnen nur untertags anwesend waren, waren die Spielsachen und Sportgeräte nur zu dieser Tageszeit verfügbar. Mit eigenen Spielsachen konnten die Kinder den ganzen Tag bzw. Nacht auf der Coolen Straße spielen. Unterhaltungen konnten ohne Einschränkung stattfinden. Dieses Qualitätskriterium erhielt sehr positives Feedback und das Kriterium wurde gut umgesetzt.

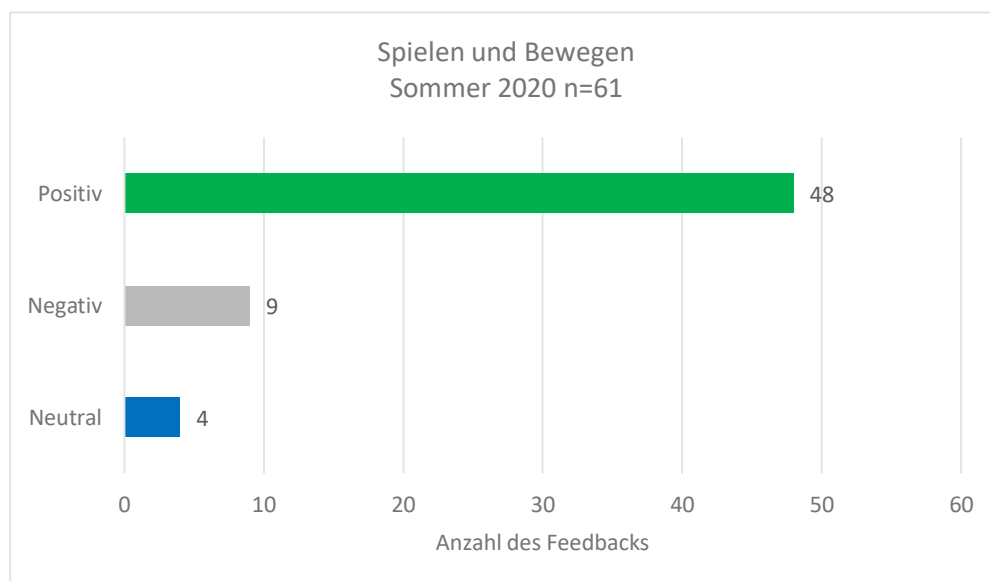


Abbildung 62: Spielen und Bewegen Sommer 2020, n=61. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

Die Coolen Straßen wurden in erster Linie von Familien mit ihren Kindern frequentiert. Die BetreuerInnen hatten eine Auswahl an Spielutensilien und die Kinder konnten diese frei nutzen.

Besonders häufig wurden die Aktivitäten Malen, aber auch Seifenblasen machen von den Kindern als positiv beschrieben. Weiters nutzten Kinder den Straßenraum, um Radfahren zu lernen und in der Waltergasse wurde ein Fahrradkurs angeboten.

„Kinder bekommen durch die Straße ein Stück Freiheit geschenkt, auf der Straße spielen zu können, ist in Wien keine Selbstverständlichkeit.“ (Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße)

Die Coole Straße ermöglichte Unterhaltung für Jung und Alt. Nicht nur die Kinder beteiligten sich rege an den Aktivitäten, sondern auch Erwachsene nutzten die Standorte. Mehrere Geschäftsleute und NutzerInnen engagierten sich und brachten sich mit Ideen oder auch Hobbyangeboten ein. In der Meiselstraße bot ein Vater einen Einradkurs für alle, die Lust hatten mitzumachen, an.

Am Schlesingerplatz wurde einmal die Woche ein Outdoor-Yogakurs sowie ein Kleidertausch angeboten. Weiters wurden Kinderfahrräder zur Verfügung gestellt und eine Nutzerin installierte eine Slackline.

In der Alliiertenstraße fanden mehrere Konzerte und Theater statt und zum Abschluss des Projekts gab es einen Mitmachzirkus, bei dem Kinder und Erwachsene großen Spaß hatten (Feedback von NutzerInnen).

Der Kameliterplatz hatte nahezu an jedem Tag eine andere Aktivität geplant. Jeden Dienstag wurde Schach gespielt, am Mittwoch gab es Riesenseifenblasen und donnerstags und freitags wurden kleine Pop-up Konzerte angeboten. Der Café Harvest-Chef hatte hierfür die Verstärker und Lautsprecher spendiert und KünstlerInnen erhielten als Dank einen Konsumationsbon. Zusätzlich gab es Bastelschwerpunkte.

Der Spittelauerplatz wurde mittwochs besonders gut besucht. Der Grund hierfür war ein Holzworkshop, bei dem die Kinder kleine Boote bauen konnten.

In der Putzendorfgasse wurde die Coole Straße von KursteilnehmerInnen des nahegelegenen Berufsbildungsinstituts für die Mittagspause und für Diskussionen genutzt. Weiters fanden Musikstunden im Freien statt und sorgten somit für eine musikalische Untermalung der Coolen Straße. Auf mehreren Coolen Straßen (z.B. Spittelauer Platz, Dornerplatz, Putzendorfgasse) wurden Bücherregale aufgebaut. Diese wurden sehr gut angenommen und ein regelmäßiger Büchertausch fand statt.

Auf jeder Coolen Straße wurden somit verschiedene Aktivitäten durchgeführt und von den BetreuerInnen und NutzerInnen mitgeplant. Dies prägte die Charakteristik jedes Standorts.

Da das Projekt im Sommer stattfand, war das Wetter meistens warm und sonnig. Bei Regenschauer konnten sich die Kinder im Container unterstellen und anschließend weiter auf der Coolen Straße spielen.

Einmal wurde von den BetreuerInnen angemerkt, dass manche Erwachsene das Prinzip des Projekts missverstanden hätten und die Coole Straße als Kinderbetreuungsangebot sahen.

5.2.4. Schutz vor motorisiertem Verkehr

Das Qualitätskriterium Schutz beinhaltet drei Unterkategorien. Die erste Unterkategorie umfasst den Schutz vor motorisiertem Verkehr. Die zweite und dritte Unterkategorien sind der Schutz vor Verbrechen und Gewalt sowie der Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken.

Das erste Schutz-Qualitätskriterium ist der Schutz vor motorisiertem Verkehr. Hierbei soll der öffentliche Raum einen Schutz gegen Verkehrsunfälle aufweisen und zur Verminderung der Angst vor dem Verkehr beitragen. Des Weiteren ist die Übersichtlichkeit in Hinblick auf den Verkehr wichtig.

Um dieses Qualitätskriterium zu erfüllen, wurden alle Standorte der Coolen Straße als PKW-freie Zone erklärt. Um eine Durchfahrt zu verhindern, wurden Scherengitter aufgestellt und ein Fahrverbot erteilt. Weiters wurde das Parken innerhalb der Coolen Straßen verboten. Diese Maßnahmen ermöglichten die Nutzung der Fahrbahn und des Parkstreifens. Dadurch wurde der öffentliche Raum vergrößert und neue Aktivitäten wurden im Straßenraum umgesetzt. Die Kinder konnten hier malen oder Fahrradfahren üben, ohne der Gefahr durch Verkehrsunfälle. Der gewonnene Platz bot Raum für zusätzliche Bäume und Wasserstelen und sorgte somit für eine Beschattung und Kühlung des Straßenraums.

"Vielen Dank! Die Straße ist viel zu schön und hat so viele tolle Kinder, als dass Autos durchfahren. Wir sind glücklich!" (Zitat aus dem Logbuch Servitengasse)

Einige Personen befürworteten die autofreien Straßen und begrüßten den temporären Umbau in eine Coole Straße. Gerade für Eltern mit ihren Kindern verringerte sich die Sorge wegen der fahrenden PKWs, Kinder konnten auf der Fahrbahn spielen und die Nächte waren ruhiger. Weitere Personen schrieben, dass nur wenige Parkplätze wegfielen, aber dafür die Wohnqualität stark anstieg. Laut NutzerInnen entstanden durch dieses Projekt eine nie dagewesene Ruhe und Lebensqualität, die die Großstadt Wien lebenswert machte. Eine Nutzerin schrieb, dass jede autofreie Straße ein Gewinn für die Stadt sei.

„Großer Wunsch nach einer Stadt für alle, nicht nur für Autos - mehr Grün, mehr Spielflächen und weniger Parkplätze.“ (Zitat aus dem Logbuch Servitengasse)

Obwohl die Erfüllung dieses Qualitätskriteriums viele andere Kriterien (z.B. Spielen und Bewegen, Sitzen,..) ermöglichte, wurde hier besonders viel negatives Feedback geäußert. Dies spiegelte sich in den Thematiken des Fahrverbots für den MIV, der Reduktion der Parkplätze und der Verkehrssicherheit wider.

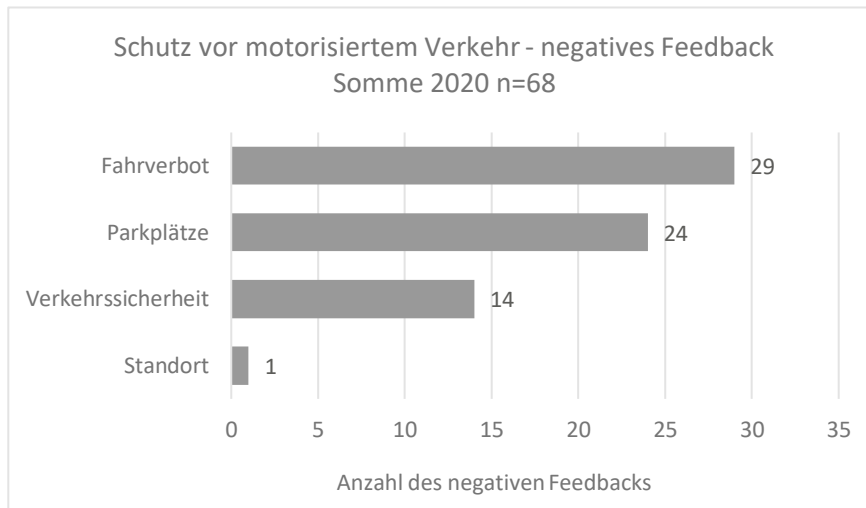


Abbildung 63: Schutz vor motorisiertem Verkehr - Kritik an Coole Straße 2020 n=68. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

In mehreren Coolen Straßen (u.a. Alliiertenstraße, Pannaschgasse sowie Putzendoplergasse) wurde von den BetreuerInnen in den Logbüchern notiert, dass zu Beginn des Projekts die Scherengitter auf die Seite geschoben wurden und PKWs durchgefahren sind. Des Weiteren führen häufiger PKWs sowie Motorräder durch die Coole Straße und die aufgestellten Hinweisschilder wurden ignoriert. Teilweise wurden die AutofahrerInnen, die die Schilder ignorierten, aggressiv. Aber nicht nur die fahrenden PKWs stellten eine fehlende Verkehrssicherheit dar. Zu Beginn wurden häufiger PKWs parkend von den BetreuerInnen vorgefunden.

In den Feedbacks wurde die Sperrung mancher Straßen als „Schikane und Verachtung“ gegenüber den AutofahrerInnen und RadfahrerInnen bezeichnet und ein generelles Verkehrskonzept vermisst. Des Weiteren sind, laut AnrainerInnen, die abgesperrten Straßen aufgrund der Coolen Straße eine Verachtung ihnen gegenüber und man müsse längere Fahrzeiten einplanen. Laut einigen wenigen Personen sei das Projekt eine „fehlende Gerechtigkeit“ gegenüber den AutofahrerInnen.

Mehrere Personen schrieben, dass sie für ihre Arbeitswege sowie aufgrund ihres Berufs auf den PKW angewiesen sind und jetzt längere Umwege gefahren werden müssen, um einen Parkplatz zu finden und weniger Wendemöglichkeiten vorhanden sind. Eine Person schrieb, dass sie nach 22 Uhr überhaupt keinen Parkplatz mehr finden würde. Dies führte zu Unmut unter einigen AutofahrerInnen und wurde mit den Worten „Negativ¹⁰⁰“ beschrieben.

„Als Anwohnerin der Servitengasse ohne Garage und Besitzerin eines Parkpickerls im 9. Bezirk bin ich entsetzt über die Straßensperrung in der Grüntorgasse. In einer Gegend, die sowohl verkehrstechnisch als auch bezüglich Parkplatzsituation äußerst schwierig zugänglich ist, halt ich es für eine Zumutung, diese Straße zu sperren, um dort Plastikteile aufzubauen, damit Kinder herumturnen können. [...]“ (Zitat aus dem Logbuch Servitengasse)

Konfliktpotenzial entstand auch bei Baustellen. Mehrere Personen schrieben, dass die Standorte aufgrund von Baustellen bereits stark fahrbeschränkt seien und die Coole Straße zusätzlich ein Hindernis darstellte. Grundsätzlich sind diese Personen für eine Coole Straße, aber nicht Baustelle und Coole Straße zeitgleich.

Ein weiteres Problem, welches 24-Mal angesprochen wurde, waren die Parkplätze, die aufgrund der Umsetzung der Coolen Straße reduziert wurden. Immer wieder wurden Beschwerden und die Sorge geäußert, dass aufgrund der Coolen Straße Parkplätze wegfielen oder die Anzahl reduziert wurde. Einige AnrainerInnen definierten dies als „Parkplatzvernichtung“ und argumentierten, dass sie ein Parkpockerl hätten, welches ihnen das Recht gebe, direkt vor der Haustüre einen Parkplatz zu haben. Ein weiteres Gegenargument war, dass private Garagen nicht mehr zugänglich wären.

„Die Parkplatzvernichtung ist euch gut gelungen!“ (Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße)

Aber auch die AnlieferInnen beschwerten sich, dass mit der Umsetzung der Coolen Straße eine Anlieferung nicht mehr möglich sei. Immer wieder gab es Probleme mit PKWs, die aufgrund einer Ladetätigkeit in die Coolen Straßen hineinfuhren. Andere LieferantInnen zeigten hier mehr Verständnis und akzeptierten, dass eine Ladetätigkeit in der Coolen Straße verboten war.

In der Kategorie Standort wird die Coole Straße in der Markgraf-Rüdiger-Straße und deren Zufahrt kritisiert. Hier stellten Einbahnen eine Erschwernis für die AutofahrerInnen dar und die Bitte war nach einer neuen Regelung für den Zeitraum der Aktion.

Einige RadfahrerInnen waren unsicher, ob das Fahrverbot ebenfalls für sie gilt und häufig wurde Kritik geäußert, dass aufgrund der Sperrung längere Umwege über stark befahrene Straßen genommen werden müssten. Andere RadfahrerInnen und FahrerInnen von elektrisch motorisierten Rollern fuhren währenddessen mit sehr hohen Geschwindigkeiten durch die Coolen Straßen. Dies führte zu dem Wunsch, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen für den nichtmotorisierten Verkehr definiert werden. In der Staudgasse lösten die BetreuerInnen dieses Problem, indem sie Piktogramme auf die Straße zeichneten, damit die RadfahrerInnen entlang der Kirchenmauer fuhren und nicht mehr zwischen den spielenden Kindern hindurch.

5.2.5. Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken

Der Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken ist eine weitere Unterkategorie der Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum. Das Ziel ist der Schutz vor Hitze, Regen, Schnee und Wind. Weiters sollen Lärm und Abgase vermindert werden.

Primäres Ziel der Coolen Straße war die Hitzereduktion in den Gebieten, welche von der Hitzekarte als Hotspots ausgewiesen wurden. Hierbei wurden verschiedene kühlende Maßnahmen umgesetzt. Für die Beschattung wurden zusätzliche Bäume aufgestellt und Sonnenschirme konnten ausgeborgt

werden. Des Weiteren wurden Nebelstelen errichtet, um kühlende Elemente im Straßenraum zu integrieren. Die Coolen Straßen wurden durch Grünflächen sowie Kräutertöpfen ergänzt, damit zusätzliches Grün im Straßenraum zur Verfügung steht.

Zur Verminderung des Verkehrslärms wurde die Durchfahrt verboten und die Abgasbelastung durch die PKWs wurde reduziert.

Die BetreuerInnen hatten in den Logbüchern verzeichnet, dass die Wasserstele und Trinkwasserspender gut ankamen und viele diese benutzten. Vor allem Kinder liefen durch den Sprühnebel und erfrischten sich. Gerade an heißen Tagen wurden die Sprühnebelanlagen ein Anziehungspunkt und sorgten für eine Abkühlung des Straßenraums. Mehrere AnrainerInnen vermerkten dies in ihren Feedbacks. Teils wurde die Bitte geäußert, dass mehr Nebelsprühanlagen aufgestellt werden. Als Schutz vor Schlechtwetter konnten die NutzerInnen im Container Schutz suchen und anschließend weiter den Standort nutzen.

Die verfügbaren Grünflächen wurden gut genutzt und Kinder und Erwachsene saßen hier und entspannten sich. Aber auch die aufgestellten Pflanzen, Sträucher und Bäume wurden positiv aufgenommen.

Auch die Reduktion des Verkehrslärms wurde von einigen NutzerInnen positiv erwähnt.

"Gute Idee. Verkehr hat Ruhe gestört." (Zitat aus dem Logbuch Wolfganggasse)

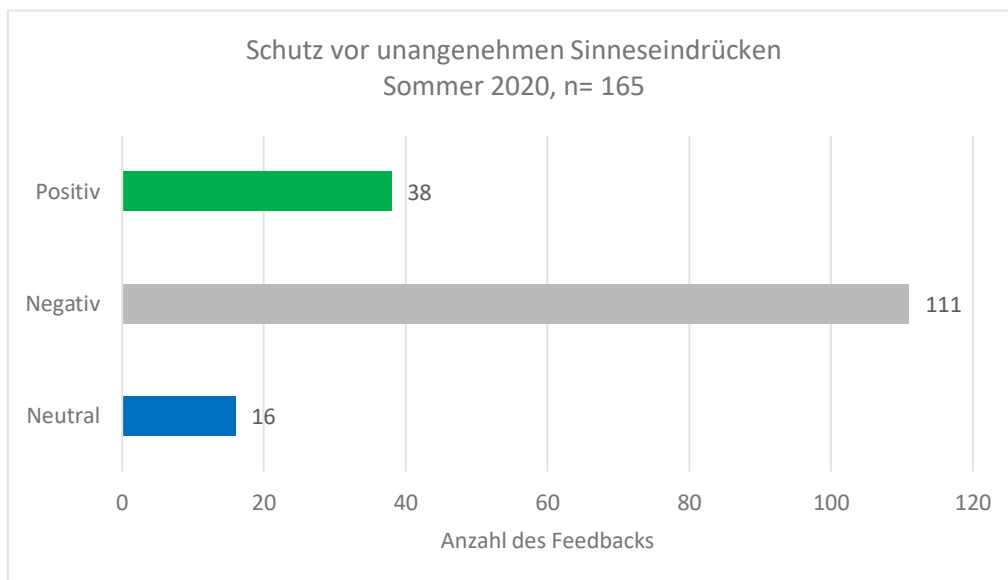


Abbildung 64: Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken, Sommer 2020, n= 66. Eigene Darstellung.
Quelle: Logbücher 2020.

Nicht alle NutzerInnen waren gegenüber den neuen Maßnahmen positiv eingestellt. Obwohl die Nebelstelen auch positives Feedback erhielten, waren mehrere NutzerInnen gegen diese kühlende Maßnahme (44-mal). Besonders stark kritisiert (27-mal) wurde der Wasserverbrauch (zum Teil

Trinkwasserverbrauch). Da die Kühlung, laut NutzerInnen, nur sehr gering funktionierte, sei dies eine Wasserverschwendung und unnötig. Ein weiterer Kritikpunkt war, dass die Wasserstele auch während des Regens sprüht und dadurch nochmals unnötig Trinkwasser verschwendet wurde.

Weitere Bedenken wurden bezüglich der Wasserqualität der Wasserstelen geäußert. Laut einer Person könne eine unzureichende Wasserqualität zu Keimen in den Leitungen führen, welche verschiedene Krankheiten wie COPD und cystische Fibrose hervorrufen können und dies sei gesundheitsschädlich.

Ein weiteres Problem, welches die Wasserstele betraf, war die Funktionsuntüchtigkeit. Die BetreuerInnen der betroffenen Standorte hatten in den Logbüchern vermerkt, dass man die steigenden Temperaturen wahrnahm, wenn die Nebelstele nicht funktionierte.

Obwohl die Reduktion des Verkehrslärms gut aufgenommen wurde, wurde der Lärm, der durch die Nutzung der Coolen Straße entstand, überwiegend von AnrainerInnen als störend empfunden.

Insgesamt gab es mehr als 47 Beschwerden. Die genaue Anzahl war nicht ermittelbar, da die BetreuerInnen in den Logbüchern regelmäßig aufschrieben, dass sich „viele AnrainerInnen“ beschwerten. Diese Beschwerden betrafen Großteils den nächtlichen Lärm, doch auch untertags wurden vereinzelt Beschwerden gegen den Lärm vermerkt.

Der nächtliche Lärm ging, laut AnrainerInnen, teils bis 22 Uhr oder noch später und bis Mitternacht wurden die Liegen und Sitzgelegenheiten zum Plaudern und laut Musikhören verwendet. Auch der Lärm, der von den Kindern ausging, stellte für mehrere AnrainerInnen einen Beschwerdegrund dar. Weiters begannen mehrere Kinder bereits um 8 Uhr zum Spielen und Herumtoben und erhöhten dadurch den Lärmpegel des Straßenraums. Eine Anrainerin fand es nicht zielführend, wenn der Autolärm gegen Menschenlärm ersetzt wird.

Eine weitere Lärmbelästigung entstand durch die Baustelle in der Nähe der Coolen Straße Schlesingerplatz. Laut BetreuerInnen war diese sehr laut und daher sollte, wenn dies zu vermeiden ist, eine Coole Straße nicht direkt neben einer Baustelle errichtet werden.

Weitere unangenehme Sinneseindrücke betrafen die Verschmutzungen und den Müll auf den Coolen Straßen. Die BetreuerInnen notierten in ihren Logbüchern, dass die Straße oder der Platz zu Dienstbeginn häufig verreckt vorgefunden wurde und auch einigen NutzerInnen beschwerten sich über die Müllverschmutzung. Diese Verschmutzung ging, laut BetreuerInnen, teils von den NutzerInnen selbst aus, etwa von RaucherInnen, die ihre Zigarettenstummel auf die Coole Straße warfen – vor allem dann, wenn keine BetreuerInnen Vorort waren. Regelmäßig wurden die Coolen Straßen in der Früh von den BetreuerInnen aufgeräumt und geputzt und die weggeworfenen Zigarettenstummel beseitigt.

Besonders stark betroffen war die Pannaschgasse. Hier wurde der Container mit Eiern beworfen und die Coole Straße mit Dosen, Flaschen und Sonnenblumenschalen zugemüllt. Weiters wurde Sperrmüll auf diesem Standort abgestellt.

5.3. Weitere Kategorien des Feedbacks

Im Zuge der Analyse des Feedbacks wurden weitere Kriterien definiert. Diese lassen sich nicht in die Qualitätskriterien nach Gehl integrieren und bilden somit eigene Kategorien, die in den anschließenden Unterkapiteln erläutert werden.

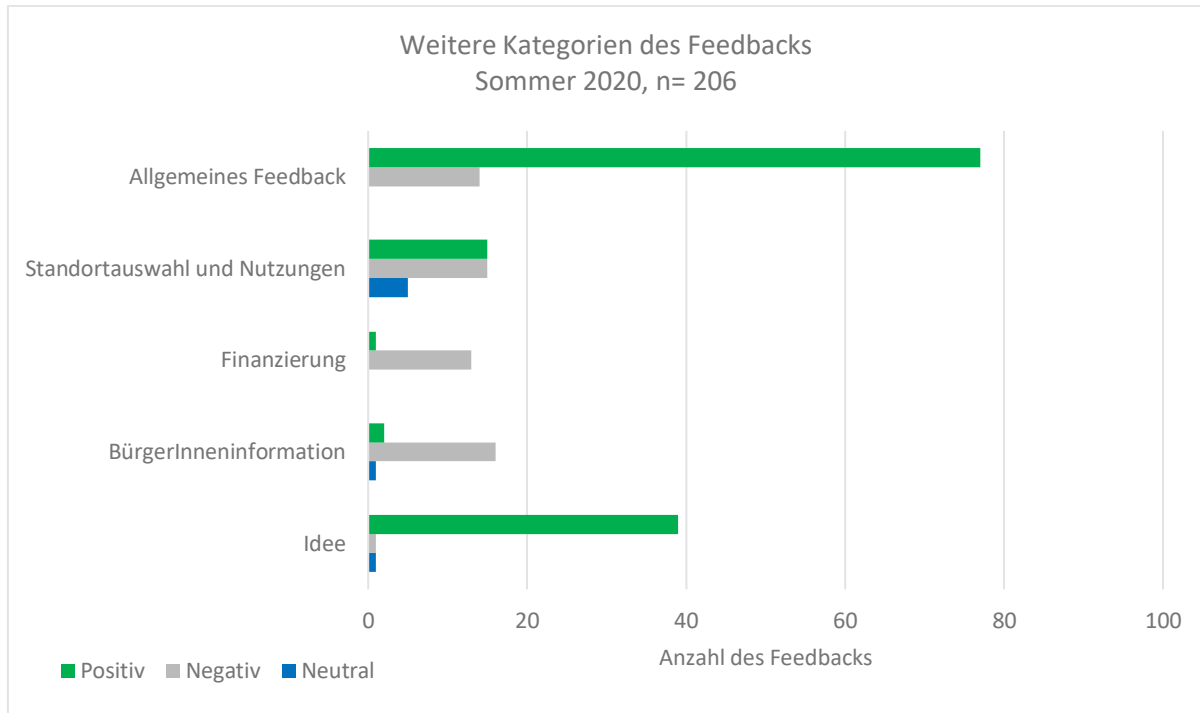


Abbildung 65: Weitere Kriterien des Feedbacks, Sommer 2020, n=202. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.

5.3.1. Allgemeines Feedback

Diese Kategorie umfasst jenes Feedbacks, in dem die NutzerInnen ihre Begeisterung und positiven Erfahrungen mitgeteilt haben. Gerade Familien nutzten das Angebot und die Erwachsenen beschrieben die Freude der Kinder über die temporäre Umgestaltung.

Kinder bekommen durch die Straße ein Stück Freiheit geschenkt, auf der Straße spielen zu können, ist in Wien keine Selbstverständlichkeit. (Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße)

Aber nicht nur Familien befürworteten das Projekt. Mehrere ältere Personen wünschten sich, dass dieses Projekt vor 20 Jahren realisiert worden wäre. Einige Personen schrieben, dass sie regelmäßige NutzerInnen waren und dieses Projekt im nächsten Jahr wieder stattfinden sollte.

"Die Coole Straße beim Servitengasse war definitiv ein großer Zugewinn an Lebensqualität im Grätzl. Gerade kleine Kinder (wie meine beiden) konnten sich frei bewegen, ungezwungen spielen & bei Bedarf abkühlen. Darüber hinaus wurde der Platz verstärkt zum Begegnungsort

für alte wie junge Menschen aus der gesamten Nachbarschaft. [...]" (Zitat aus dem Logbuch Servitengasse)

Des Weiteren beschrieben die NutzerInnen die Coole Straße als Treffpunkt, um andere Personen kennenzulernen oder für gemeinsame Aktivitäten. Die Kaffeekränzchen wurden häufiger als tolle Idee genannt.

Regelmäßig kam das Feedback, dass die Coole Straße im darauffolgenden Sommer wieder realisiert werden sollte bzw. permanent umgesetzt werden soll. Des Weiteren könnten die Coolen Straßen 2020 weiter ausgebaut werden und mehrere Personen wünschten sich mehr Freiraum für FußgängerInnen.

Eine NutzerIn beschrieb die Coole Straße wie folgt:

„FußgängerInnen haben Vorrang und AutofahrerInnen sind hier zu Gast.“ (Zitat aus dem Logbuch Markgraf-Rüdiger-Straße)

5.3.2. Finanzierung und Standortwahl

Obwohl viel positives Feedback abgegeben wurde, waren nicht alle Personen von diesem Projekt begeistert. Für zwölf Personen stellte das Projekt eine Geldverschwendung dar. In diesem Zusammenhang wurde auch die Steuergeldverschwendung angesprochen. Laut eines jungen Mannes war es *„Schade um das Geld“* (Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße).

Vereinzelt (von insgesamt elf Personen) wurden auch einige Standorte kritisiert. Dieses Feedback betraf unter anderem die Alliiertenstraße, die Servitengasse sowie die Wolfganggasse. In der Alliiertenstraße kam der Vorschlag, dass man die Coole Straße auf den Platz daneben verlegen könnte, da man hier nur einen Zugang sperren müsste. In der Börsegasse waren am Wochenende wenige Personen Vorort, weshalb dieser Standort für fragwürdig erklärt wurde.

Ein weiterer Grund für die Standortkritik sind Plätze und Straßen (Christian-Broda-Platz und Pannaschgasse), an denen viele AlkoholikerInnen und Drogenkranke frequentieren. Dies war bereits vor der Umsetzung der Coolen Straße als Problem bekannt. Sowohl NutzerInnen als auch BetreuerInnen schrieben darüber in den Feedbacks bzw. Logbüchern.

5.3.3. BürgerInneninformation

Das Projekt Coole Straße wurde im Vorhinein den AnrainerInnen bekannt gemacht und die AnrainerInnen sowie NutzerInnen hatten die Möglichkeit, die BetreuerInnen nach dem Projekt zu fragen.

Doch gerade die AnrainerInnen der Coolen Straße bemängelten immer wieder die mangelnde bzw. fehlende Information zu diesem Projekt. Dies sahen einige GeschäftsinhaberInnen als Nachteil. Ein Anrainer kritisierte, dass er nicht im Vorhinein gefragt wurde, ob er dieses Projekt wolle und dass eine

frühe Ankündigung gefehlt hätte. Eine weitere Anrainerin beschwerte sich über die fehlende Beteiligung vor der Umsetzung des Projekts. Die Personengruppe der AnrainerInnen und GeschäftsinhaberInnen wünschten sich miteinbezogen zu werden und auf die Konsequenzen aufmerksam gemacht zu werden. Zum Teil wurde bemängelt, dass die AnrainerInnen nichts von diesem Projekt wussten, vorab keine Information bekommen hätten und man nicht wisse, was unter „Cool“ verstanden wird. Andere wiederum hatten über das Projekt in ihrer Bezirkszeitung oder in einem Flugblatt gelesen und waren somit informiert, was eine Coole Straße ist und welche Umgestaltungen stattfinden werden.

Sieben Personen schrieben, dass das Projekt kaum medial beworben wurde und würden sich mehr mediale Werbung wünschen.

5.3.4. Ideen und Vorschläge

Im Zuge des Projekts wurde von den BesucherInnen der Coolen Straße Ideen und Wünsche für kommende Standorte geäußert. Insgesamt wurden 16 neue Orte genannt, an denen die NutzerInnen gerne eine Coole Straße hätten. Da im 3. Bezirk im Sommer 2020 keine Coole Straße umgesetzt wurde, war hier der Wunsch nach einer besonders groß. Des Weiteren wünschten sich mehrere Personen eine permanente Coole Straße, da diese bisher nur temporär umgesetzt wurden. Diese Wünsche betrafen unter anderem die Markgraf-Rüdiger-Straße, Pannaschgasse sowie Servitengasse. Der Großteil der Wunschstandorte liegt in den heißen Gebieten, die von der Urban Heat Vulnerability Map of Vienna ausgewiesen wurden.

Wunschstandorte der NutzerInnen

- 1., 3., 4. Bezirk: Schwarzenbergplatz
- 3. Bezirk: Hegergasse, Landstraße, Rubin-Bittmann-Promenade, Langmeisgasse
- 5. Bezirk: Jahngasse
- 6. Bezirk: Webgasse
- 7. Bezirk: Spittelberg in der Nähe des Restaurants Witwe Bolte
- 9. Bezirk: Servitengasse plus Grünentorgasse zwischen Hahn- und Müllnergasse
- 10. Bezirk: Ebendorferstraße/Liebiggasse
- 11. Bezirk: Simmeringer Hauptstraße 59 – 61, Enkplatz
- 13. Bezirk: Payergasse 1-7 bzw. 2-8
- 15. Bezirk: Langmeisgasse 3
- 16. Bezirk: Veronikagasse
- 19. Bezirk: Heiligenstädterstraße
- 20. Bezirk: Leipziger Platz

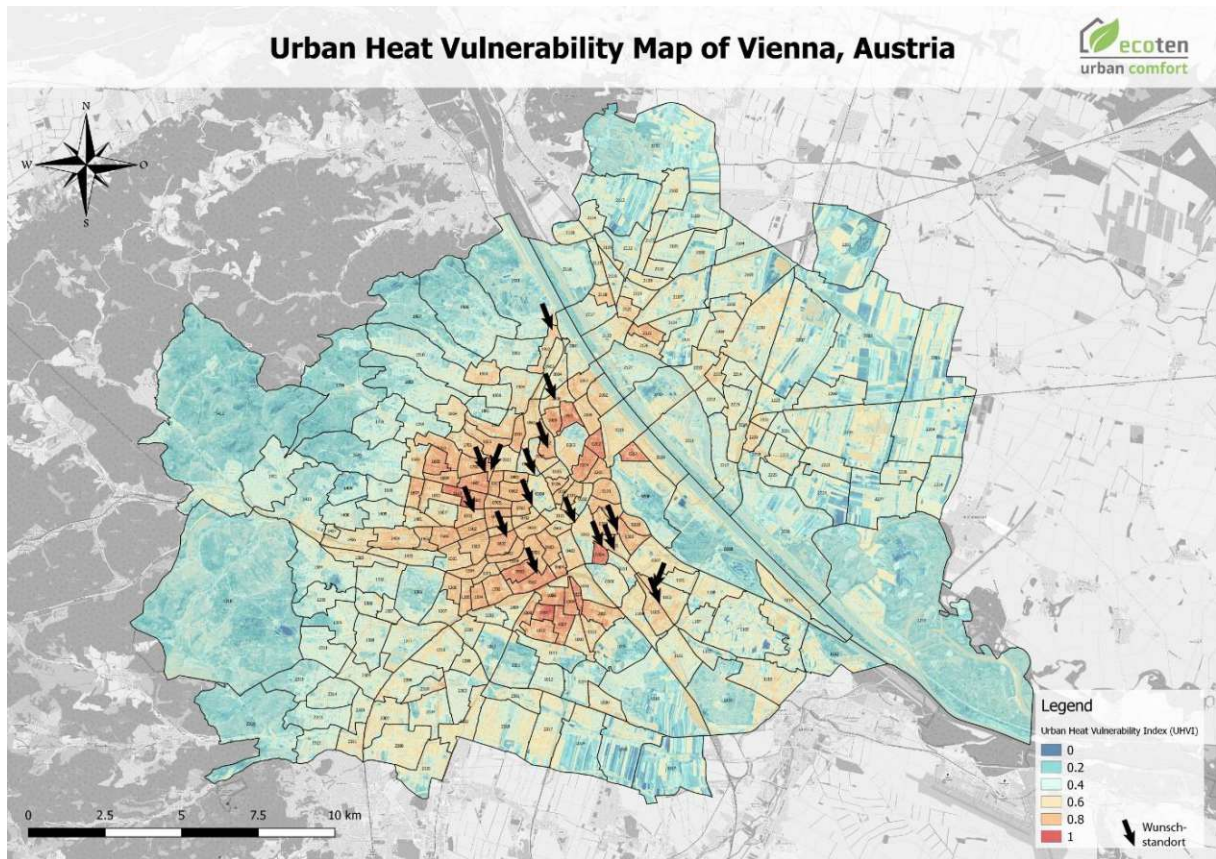


Abbildung 66: Hitzekarte der Stadt Wien. Quelle: Stadt Wien, 2022, inkl. eigene Ergänzungen.

Neben den Wünschen nach zusätzlichen Standorten, kamen Ideen und Vorschläge zu weiteren Nutzungen und Aktivitäten. Die erste Idee war ein Tischtennistisch. Weitere Wünsche waren eine Skater Rampe sowie ein niedriger Zaun, um Fußball spielen zu können. Weiters wurde der Wunsch nach einem Freiluftkino geäußert. Um weitere Ideen einzubringen, wurde der Wunsch geäußert, dass Vereine in Zukunft in das Projekt integriert werden und dadurch weitere Anregungen für den Standort miteinbezogen werden können.

Gerade im Bereich Grünraum und Schatten sollte mehr Priorität gesetzt werden. Hier war der Wunsch nach einem Nachbarschaftsgarten sowie weitere Grünflächen. Um die Standorte noch mehr abzukühlen, kam der Wunsch nach mehr Bäume zur Beschattung und Wasserdrüsen im Boden.

"[...] Eine gute Idee, Platz für ein Miteinander zu schaffen. Meine Anregung ist, mehr Grünflächen im Bezirk zu schaffen, vor allem dort, wo die Sonneneinstrahlung auf viel Beton trifft. Denn dank des Engagements von Anrainerinnen zur Begrünung ist die Wolfganggasse [...], bereits seit Jahren ein Ort, an dem man als Passantin gerne stehenbleibt und den Austausch mit Mitmenschen pflegt. [...] Ich wünsche mir eine Verbesserung der Luft- und Lebensqualität für weitere Straßenverläufe, mehr Bäume, mehr Spielplätze." (Zitat aus dem Logbuch Wolfganggasse)

Weiters wurde immer wieder angemerkt, dass man Coole Straßen mit unterschiedlichen Themen und „Mottos“ gestalten könnte.

5.4. Ausgewählte Straßen

Im Folgenden werden zwei konkrete Standorte vorgestellt, die aufgrund ihrer Gegensätzlichkeit sowie der großen Anzahl an Feedbacks ausgewählt wurden. Während der Schlesingerplatz besonders positiv aus den 18 Coolen Straßen hervorstach, war die Rückmeldung in der die Alliiertengasse das genaue Gegenteil.

5.4.1. Schlesingerplatz, 8. Bezirk

Der Standort Schlesingerplatz stach vor allem aufgrund des großen positiven Feedbacks heraus:

Vielen Dank für die Coole Straße am Schlesingerplatz! Sie zeigt, dass es gar nicht viel braucht, um einen feinen Sommer in der Stadt zu haben. Wasser, einige Liegestühle, etwas Spielzeug, sehr nette BetreuerInnen & die Partizipation der Vorbeikommenden & BesucherInnen ... basta!"

(Zitat aus dem Logbuch Schlesingerplatz)

Die BetreuerInnen vermerkten in den Logbüchern, dass hier eine rege Nutzung vorhanden war. Gerade Personen, die keinen Balkon haben, nutzten die Coole Straße und verbrachten hier ihre freie Zeit. Mehrere Personen beteiligten sich aktiv an der Gestaltung der Aktivitäten und Kinderfahrräder sowie eine Slackline wurden zur Verfügung gestellt. Weitere Aktivitätsangebote waren ein Kleidertausch sowie Outdoor-Yoga-Einheiten. Aber nicht nur die jungen Personengruppen zeigten Begeisterung für die Coole Straße. Auch die älteren AnrainerInnen freuten sich über die zusätzlichen Sitzgelegenheiten.

Der Schlesingerplatz war bereits vor der temporären Umnutzung der Coolen Straße ein autofreier Platz, weshalb kein negatives Feedback die Reduktion der Parkplätze oder das Durchfahrtsverbot thematisierte. Die einigen wenigen Kritikpunkte richteten sich kaum gegen das Projekt Coole Straße, sondern standen im Zusammenhang mit der Hundethematik sowie der Tiefgarage, wegen der die großen Bäume gefällt wurden. Vereinzelt Kritikpunkte betrafen die Wasserverschwendung der Nebelstele sowie die „Geldverschwendung“ des Projekts.

5.4.2. Alliiertenstraße, 2. Bezirk

Ein Standort der besonders stark polarisierte und große Meinungsverschiedenheit hervorrief, war die Alliiertenstraße. Gerade Personen mit Kindern standen der Coolen Straße sehr wohlwollend gegenüber und betonten, dass ihre Kinder hier die Möglichkeit hatten, sich auszupowern. Kinder konnten die Straße als Spielmöglichkeit nutzen und Erwachsene machten neue Bekanntschaften.

„Die Anonymität der Stadt wick einem Gefühl der Freundschaften und Freude im Grätzl!"

(Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße)

Aber nicht alle AnrainerInnen waren erfreut über diese Umnutzung. Auch die Kritik an dem Standort war groß und BewohnerInnen sammelten Unterschriften, um eine Petition dagegen zu starten.

Wie bereits bei den anderen Standorten der Coolen Straße wurde auch in der Alliiertenstraße die mangelnde Information im Vorfeld als negativ eingestuft. Dieser wurde regelmäßig von AnrainerInnen bemängelt. Dies führte zu frühzeitiger Skepsis gegenüber dem Projekt, da die BewohnerInnen nicht wussten, was auf sie zukommt. Im Vorfeld des Projekts war somit eine bessere Kommunikation von seitens der AnrainerInnen erwünscht.

Die Wasserstelen kamen zum Teil sehr gut an und BesucherInnen freuten sich über die Abkühlung. Andere wiederum hatten Bedenken aufgrund des hohen Wasserverbrauchs.

Besonders viel Kritik am Projekt Coole Straße entstand im Zusammenhang mit den Themen Parkplätze und motorisierter Individualverkehr. Gerade in der Alliiertenstraße bestand eine Vielzahl an Personen auf ihr vermeintliches Recht auf einen Parkplatz, da sie ein Parkpickerl haben. Ein Parkpickerl ermöglicht aber lediglich in seinem/ihrem Bezirk zu parken und sichert dem MIV-HalterIn keinen Privatparkplatz. Des Weiteren gab es die Kritik, dass Parkplätze fehlen und nach 22 Uhr überhaupt kein Parkplatz gefunden werden kann. Dies wird durch ein Statement von einer Person folgendermaßen beschrieben:

„Die Parkplatzvernichtung ist euch gut gelungen!“ (Zitat aus dem Logbuch Alliiertenstraße)

Weiters waren Anlieferungen mit dem LKW nicht mehr möglich und führten zu Beschwerden seitens der LieferantInnen. Da in der Gegend viele Baustellen (z.B. Nordbahnhof) vorhanden waren, war die Zufahrt und Durchfahrungsmöglichkeiten zum Teil beschränkt.

Ein weiterer Kritikpunkt war der Lärm. Hierbei wurde vor allem der nächtliche Lärm thematisiert.

5.5. Schlussfolgerungen zu der Coolen Straße

Die Analyse der Logbücher zeigte, dass laut den NutzerInnen die Qualitätskriterien „Schutz“ und „Behaglichkeit“ auf den Coolen Straße umgesetzt wurden. Diese wurden sowohl negativ als auch positiv beurteilt und von den NutzerInnen sehr unterschiedlich angenommen.

Besonders positives Feedback erhielt das Kriterium „Behaglichkeit“. Die aufgestellten Sitzgelegenheiten (sowohl primäre als auch sekundäre) ermöglichten den NutzerInnen einen längeren Aufenthalt und boten für alle Altersgruppen eine passende Rastmöglichkeit. Auch die kommunikative Anordnung diente dem Kennenlernen und Unterhalten (Unterkategorie Sprechen und Hören). Die NutzerInnen fanden hier einen Treffpunkt für soziale Kontakte, Kinder lernten sich kennen und spielten gemeinsam. Die Kommunikation funktionierte nicht nur unter den NutzerInnen einwandfrei, sondern auch die BetreuerInnen wurden ein Teil des Grätzels. Besondere Begeisterung für das Projekt gab es seitens der Kinder. Die Unterkategorie „Spielen und Bewegen“ erhielt sehr viel positives Feedback und es entstand eine rege Beteiligung durch Kinder und Erwachsene. Während die Kinder zu den HauptnutzerInnen zählten, brachten sich die Erwachsenen in die Aktivitätenplanung ein und wurden ein Teil des Projekts. Aufgrund dessen hatte jeder Standort seinen eigenen individuellen Charakter und es entstanden verschiedene, durch die NutzerInnen angeregte Aktivitätsangebote.

Im Laufe des Projekts wollten sich immer mehr Menschen einbringen und mitgestalten. Der Wunsch nach einem partizipativen Prozess wurde mehrfach in den Feedbacks genannt. Ein weiterer Vorschlag war das Angebot für Erwachsene zu erweitern und somit weitere Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Vorschläge dazu waren ein Straßenfest sowie ein Tischtennistisch. Für die Kinder wurde die Idee geäußert, dass ein Übungsweg für Fahrräder aufgezeichnet werden könnte.

Da teilweise alle Sitzgelegenheiten belegt wurden, wurde der Wunsch nach mehr Mobiliar (Sitzgelegenheiten und Tische) geäußert. Obwohl die Bäume und Sonnenschirme zu einer Beschattung der Sitzgelegenheiten beitrugen, wurden weitere Beschattungsmöglichkeiten angeregt.

Kleinere Bemängelungen im Qualitätskriterium „Behaglichkeit“ betrafen die Farbe und die fehlende Nachhaltigkeit der Sitzgelegenheiten. Wie bereits im Kapitel 3.4. beschrieben, achtete die MA 28 auf Nachhaltigkeit. Es wurden nur Möblierungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt, die in den Folgejahren in Wien verwendet werden können. Die Kritikpunkte zur Farbwahl waren individuell sowie Geschmackssache der einzelnen Personen.

Weiters wurden temperaturreduzierende Maßnahmen (Bäume, Nebelstele, etc. ...) umgesetzt. Diese trugen zu einer Hitzereduktion bei und wurden von vielen NutzerInnen als gute Maßnahme empfunden. Somit wurde eines der Hauptziele des Projekts Coole Straße (Temperaturreduktion in den Hotspots Wiens) erreicht.

Eine temperaturreduzierende Maßnahme war die Installation von Nebelstelen. Diese kamen bei einigen NutzerInnen sehr positiv an und wurden als gewinnbringend bezeichnet. Andere Personen waren strikt gegen die Nebelstelen und sahen diese als Wasserverschwendung an.

Da die Zerstäubung des Wassers in einem sehr feinen Maße geschah, erfolgte der Trinkwassereinsatz mit Bedacht. Dies geschah aufgrund von Temperatur- und Feuchtigkeitssensoren sowie einer Zeitschaltuhr. Somit wurde das Wasser erst zerstäubt, sobald die Temperaturen entsprechend anstiegen. Auch an heißen Tagen wurden die Säulen temporär ausgeschaltet, damit die Sensoren die Umgebungstemperaturen und Luftfeuchtigkeit messen konnten. Eine dauerhafte Besprühung erfolgte somit nur an besonders heißen Tagen. Bei Schlechtwetter, Tagesrandzeiten sowie kühleren Temperaturen wurden die Nebelstelen nicht eingesetzt. Ausnahmen waren Instandhaltungen. Wurde die Nebelstele gewartet, wurde sie durchaus auch bei Regen bzw. kühlerem Wetter oder in der Nacht eingeschaltet. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2021)

Um die Gesundheit der NutzerInnen nicht zu gefährden, wurde Trinkwasser versprüht. Weiters erfolgten ein regelmäßiger Betrieb und Wartungen der Nebelstelen, wodurch eine Verkeimung der Wasserleitung nicht möglich war. Somit konnten weder Legionellen noch Covid-19 Viren versprüht werden. (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2021) Informationstafeln zu den Nebelstelen vor Ort könnten die Hintergründe erklären und die Skepsis gegenüber dieser Maßnahme verringern.

Im Qualitätskriterium „Schutz“ gingen die Meinungen der NutzerInnen über das Projekt Coole Straße stark auseinander. Der Schutz vor motorisiertem Verkehr (Sperrung der Straße) ermöglichte die Umsetzung des Projekts und trug zu einem sicheren Aufenthalt im Straßenraum bei. Dies war die Voraussetzung, um die Unterkategorien Sitzen, Sprechen und Hören, Spielen und Bewegen sowie Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken zu verwirklichen. Kinder konnten auf der Fahrbahn spielen und der Schutz vor Verkehrsunfällen wurde garantiert.

Doch gerade die Sperrung des Straßenraums und die Parkplatzreduktion wurde von einigen FeedbackgeberInnen als negativ eingestuft. Die gesperrten Straßen wurden als Schikane gegenüber den PKW-FahrerInnen (fehlendes Verkehrskonzept) empfunden und sowohl private als auch öffentliche Parkplätze wurden als unerreichbar bzw. reduziert bemängelt. Doch bei der Auswahl der Standorte wurden Garageneinfahrten und Stellplätze, die im Privatbesitz sind, analysiert und die Einfahrten wurden nicht durch die Coole Straße blockiert. Sofern Ladezonen betroffen waren, wurden diese verlegt, damit auch weiterhin die Anlieferung möglich war. Besonders zu Beginn des Projekts wurden die Scherengitter auf die Seite geschoben und PKWs parkten in den Coolen Straßen. Mit einem Fahrverbotsschild bzw. FußgängerInnenzone-Schild wurde die Kennzeichnung verdeutlicht, dass die Coole Straße nicht für den motorisierten Verkehr zugänglich ist.

Eine weitere Möglichkeit, um Einfahrten zu verhindern, ist die strategische Platzierung von Pflanzkübeln, die einerseits zur Straßenbegrünung beitragen und andererseits die Durchfahrtsmöglichkeit für den PKW beschränken. Damit die Pflanzkübel in der Nacht keine Gefahrenquelle darstellen, müssen diese ausreichend gekennzeichnet sein. Diese können auch auf ehemaligen Parkplätzen aufgestellt werden, damit das Parkverbot deutlicher hervorgehoben wird. (vgl. Aichinger, 2020: 27)



Abbildung 67: Beispiel Pflanzkübel. Quelle: Aichinger, 2020: 27.

Weiters wurde die Kritik geäußert, dass kein Verkehrskonzept erstellt wurde und die Verkehrsflüssigkeit darunter gelitten hätte. Um die Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten, wurden teilweise (z.B. in der Alliiertenstraße) die Einbahnschilder abgedeckt und eine Wendekammer errichtet. Eine weitere Maßnahme war die Umnutzung von Straßen zu Einbahnen. Die Coole Straße hatte aber generell keinen weiträumigen Einfluss auf den MIV, sondern lediglich kleinräumige Auswirkungen. Außerdem wurden zum Teil nur Straßenabschnitte zu einer Coolen Straße umgewandelt, wodurch nur wenige Parkplätze verloren gingen. Dies ermöglichte es weiterhin, in der Gegend Parkplätze zu finden.

Das Bezahlen eines Parkpickerls wurde immer wieder als Grundlage für das Recht auf einen garantierten Parkplatz vor der Haustür angesprochen. Das Ziel der Einführung des Parkpickerl war jedoch, die Stellplätze, die durch PendlerInnen belegt wurden, den AnwohnerInnen zur Verfügung zu stellen. So werden mehr Parkplätze für die WienerInnen frei und nicht mit PKWs mit Nicht-WienerInnen-Kennzeichen verstellt. Zum Teil gab es Gebiete, in denen 30% weniger Parkplatzauslastung stattfand. Weiters reduzierte dies die Zeit, einen Parkplatz in der Nähe der eigenen Wohnung zu finden und die geringeren Fahrten verursachten weniger Lärm, Staub und CO₂-Ausstoß. (vgl. Stadt Wien, 2022)

Die öffentlichen Straßenräume dienen großteils immer noch primär als Verbindung und Erschießung von Orten, doch im Laufe der Zeit hat ein Umdenken stattgefunden. Die Anforderungen werden differenziert und es entstehen neue Verhandlungsprozesse über die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums. Vermehrt wird eine Diskussion über die Belegung des Straßenraums mit ruhendem Verkehr und dem damit verbundenen Verlust an möglichen anderen Nutzungen geführt. Erste Erkenntnisse schließen auf die kritische Rolle des PKWs im Straßenraum. Temporäre Umnutzungen, FußgängerInnenzonen und Shared Space sind Versuche gleichwertigen Zugang zum öffentlichen Raum herzustellen. Die Dominanz des Autos hat sich über Jahre manifestiert und

Veränderungen können nur begrenzt und mit hohem Aufwand durchgeführt werden. Doch diese Veränderungen wären umso wichtiger, um einen Straßenraum für alle zu schaffen. (vgl. Randelhoff, 2017)

Der Modal Split zeigt die Veränderungen hinsichtlich der bevorzugten Fortbewegungsart der WienerInnen. Hier wird sichtbar, dass der Umweltverbund zunimmt und die PKW-Nutzung zurückgeht. Um diese Veränderungen zu unterstützen, müssen Straßenräume neu geplant und die veränderten Anforderungen an den Straßenraum berücksichtigt werden. Daher müssen Maßnahmen, wie Parkraumbewirtschaftung, Bewusstseinsarbeit und der Ausbau von guten Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur umgesetzt werden, um den Trend auch weiterhin fortsetzen zu können. (vgl. Mobilitätsagentur; Wiener Linien, 2022)

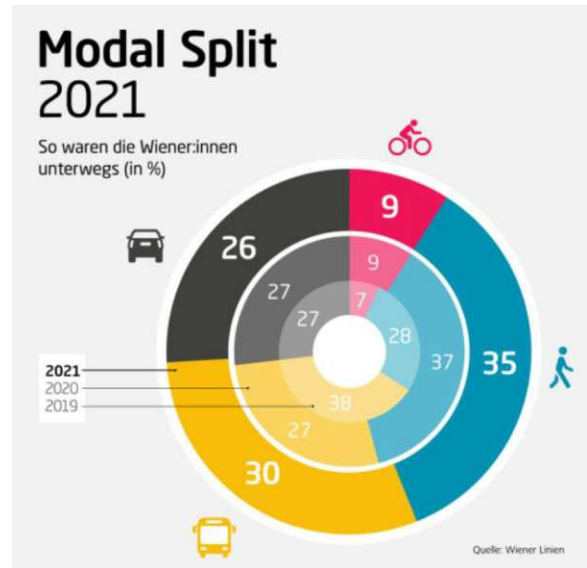


Abbildung 68: Modal Split 2021. Quelle: Mobilitätsagentur, Wiener Linien.

In der Unterkategorie „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ wurde auch die Lärmbelastigung kritisiert. Bei der Frage, welcher Lärm als störend empfunden wurde, gingen die Meinungen allerdings auseinander. Während sich einige Personen über den Lärm, der von der Coolen Straße ausging, beschwerten, kritisierten andere Personen wiederum den Verkehrslärm. Generell darf tagsüber kein störender Lärm in ungebührlicher Weise erregt werden. Allerdings gibt es keine gesetzlich festgelegten Ruhezeiten, wie beispielsweise die „absolute Nachtruhe“ zwischen 22 und 6 Uhr. Eine angezeigte Lärmerregung wird durch eine individuelle Prüfung ermittelt. (vgl. BMDW, 2022a) In der Börsegasse wurde während der temporären Umnutzung der Straße schließlich ein Hinweisschild zur Nachtruhe aufgestellt.

Obwohl die Coolen Straßen weiterhin von der MA 48 gereinigt wurden, gab es Kritikpunkte zur Müllverschmutzung (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2021). Um dieser entgegenzuwirken, wünschten sich sowohl NutzerInnen als auch BetreuerInnen mehr Mistkübel auf der Coolen Straße.

Weitere Wünsche waren mehr Bepflanzungen sowie Bäume und Sträucher für weiteren Schatten. Am Schlesingerplatz wurde der Wunsch nach mehr Sonnenschirmen geäußert. Dieser Platz hatte sich an heißen Tagen stark aufgeheizt und die vorhandenen Bäume spendeten zu wenig Schatten.

Zum Teil war es schwierig, alle Nutzungen (Ruhebereiche, Übungsradweg für Kinder, sportliche Aktivitäten, etc. ...) immer an allen Standorten zur Verfügung zu stellen. Unterschiedliche

Themenstraßen würden hierbei die Nutzungen aufteilen und Nutzungskonflikte vermeiden. Da sich während des Projektzeitraums immer alle Personen und Altersgruppen auf den Coolen Straßen aufhielten, gab es immer wieder das Feedback, dass vor allem die Kinder den vorhandenen Platz einnahmen und kein Raum für ältere Personen übrigblieb. Aber auch die Jugendlichen wünschten sich mehr Raum für sich.

Da nicht alle Feedbacks den Qualitätskriterien nach Gehl zugeordnet werden konnten, wurden weitere Kategorien erstellt. Hierbei war vor allem die fehlende Information der BürgerInnen ein wichtiger Kritikpunkt. Die AnrainerInnen beschwerten sich über die mangelnde Information im Vorhinein sowie fehlende Beteiligung. Mehrere Personen wünschten sich eine mediale Werbung und Plakate mit Informationen zum Projekt und zu den Maßnahmen. Dies wäre eine Unterstützung für die AnrainerInnen. Des Weiteren sollten Informationen über die Sperrung der Straßen sowie Ausweichmöglichkeiten den AnrainerInnen zur Verfügung gestellt werden. Da großes Interesse an Partizipation bestand, sollte dies in zukünftigen Projekten beachtet werden. Dadurch könnte eine größere Akzeptanz erreicht werden und Kritikpunkte (z.B. Wasserverschwendung, fehlende Nachhaltigkeit der Sitzgelegenheiten, ...) frühzeitig ausgeräumt werden.

Obwohl das Projekt um einiges günstiger war als veranschlagt, wurde die Kritik der Geldverschwendung (von einigen wenigen) geäußert. Die restlichen NutzerInnen erwähnten nicht direkt das Thema Geld, doch sie befürworteten die temporären Maßnahmen und wünschten sich weitere Standorte für das Projekt. Diese sind im Kapitel 5.3.4. sowie in der verfügbaren Karte erläutert. In diesem Kapitel finden sich außerdem weitere Wünsche und Ideen, die während des Zeitraums des Projekts von den NutzerInnen geäußert wurden und deren Umsetzung die Annahme und positive Bewertung von Coolen Straßen seitens der Bevölkerung erhöhen können.

6. Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße Plus

6.1. Qualitätskriterien der Coolen Straße Plus

6.1.1. Beschreibung der Befragten

Für die Fragebogen-Befragung auf den Coolen Straßen Plus wurden die Goldschlagstraße, sowie die Franklinstraße ausgewählt. Die Auswahl der Franklinstraße hatte den Hintergrund, dass die Franklinstraße bereits vorher eine FußgängerInnenzone war und aufgrund der Umbauarbeiten zu einer Coolen Straße Plus wurde und sich dadurch von den anderen drei Coolen Straße Plus unterschied. Die Pelzgasse, Goldschlagstraße und Phorusgasse sind als Wohnstraße ausgewiesen und die Goldschlagstraße wurde als Repräsentation dieser drei Coolen Straße Plus ausgewählt.

Exkurs Wohnstraße:

Grundsätzlich ist der Fahrzeugverkehr mit einigen Ausnahmen in einer Wohnstraße verboten. RadfahrerInnen dürfen nebeneinander und gegebenenfalls gegen die Einbahn fahren. Weiters dürfen Fahrzeuge des Straßendienstes, sowie der Müllabfuhr zufahren. Für den restlichen Kfz-Verkehr darf die Wohnstraße nur zum Zweck der Zu- und Abfahrt befahren werden. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Das Hinweisschild Wohnstraße erlaubt das Gehen und Spielen auf der Straße, allerdings darf der erlaubte Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindert werden. Weiters ist es LenkerInnen von Fahrzeugen in der Wohnstraße nicht gestattet, FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu behindern oder zu gefährden. Um das Geschwindigkeitsniveau zu verringern, wird die Fahrbahn angehoben und die höchst zulässige Fahrgeschwindigkeit ist Schrittgeschwindigkeit. (vgl. Stadt Wien, 2022a) Die Anhebungen sollen die Sichtbedingungen für die LenkerInnen verbessern und tragen zu einer Sensibilisierung bei. Die Aufpflasterung kann als durchgezogener Gehsteig im Knotenpunktbereich oder als Verlauf der FußgängerInnen-Route eingesetzt werden. Weitere Anwendungsmöglichkeiten bestehen in der Aufpflasterung des gesamten Knotens oder als Aufpflasterung bei Straßeneinmündungen. (vgl. Stadt Wien, 2022b)

Für den stehenden motorisierten Individualverkehr werden Stellen gekennzeichnet, an denen das Parken erlaubt ist. Verlässt man die Wohnstraße hat der Fließverkehr Vorrang. (vgl. Stadt Wien, 2022a)

Während des Zeitraums der Befragung waren pro Stunde ca. 4 Personen in der Goldschlagstraße. Diese blieben eine Zeitlang sitzen und durchquerten sie nicht direkt. Obwohl die Goldschlagstraße eine Wohnstraße ist, wurde diese von allen PKW-FahrerInnen durchfahren (eigene Beobachtung). Die PKW-Frequenz war ca. 25 Autos pro Stunde. Des Weiteren wurde die zulässige Fahrgeschwindigkeit um

einiges überschritten. Aber nicht nur die fahrenden PKWs stellten eine Gefahr dar. Mehrere Autos wurden an ungekennzeichneten Straßenstücken zum Parken abgestellt.

Die Coole Straße Plus Franklinstraße frequentierten ca. 15 Personen pro Stunde. Der Großteil der anwesenden Personen durchquerten diese um in Richtung U-Bahn zu gehen. Da hier eine FußgängerInnenzone war, wurden keine PKWs gezählt. Pro Stunde waren ca. 2 RadfahrerInnen unterwegs. Aber die meisten NutzerInnen (gerade am Nachmittag) waren SchülerInnen, die die angrenzenden Schulen besuchten.

Die Befragung auf den Coolen Straßen Plus erfolgte mittels Fragebogen Vorort. Angesprochen wurden Personen, die sich über einen Zeitraum von mindestens 10 Minuten auf der Straße aufhielten und diese nicht nur durchquerten. Da die Coolen Straße Plus überwiegend für wärmere und trockene Jahreszeiten gestaltet wurde, wurde die Befragung nur an Tagen mit guten Wetterverhältnissen durchgeführt.

Im ersten Teil des Fragebogens wurden Daten zu den NutzerInnen erhoben. Diese waren beispielsweise das Alter, die Anzahl der Kinder oder der Besitz eines PKWs. Des Weiteren wurden persönliche Einstellungen zu mehreren Themenbereichen, wie beispielsweise die Berücksichtigung von Kindern in der Planung erfragt.

Der zweite Teil umfasste den derzeitigen Stand der Coolen Straße Plus und die persönliche Meinung der Befragten. Hierbei wurden die Nutzungen, fehlende Elemente und die Zufriedenheit mit verschiedenen bestehenden Elementen abgefragt. Der dritte und letzte Fragebogenabschnitt umfasste die Wünsche und Verbesserungsmöglichkeiten an eine Coole Straße Plus von seitens der derzeitigen NutzerInnen. Gefragt wurde unter anderem, ob Kfz-Verkehr erlaubt sein sollte oder welche Beschattungsmöglichkeiten vorhanden sein sollten.

Insgesamt wurde eine Grundgesamtheit von 80 Personen erreicht. Diese lässt sich auf 44 Frauen und 36 Männer aufteilen. Befragt wurden Personen, die zwischen 16 und 80 Jahre alt waren.

Weiters gab es auf der Franklinstraße einen größeren Anteil an NutzerInnen, wodurch hier mehr Personen befragt wurden. Insgesamt füllten in der Goldschlagstraße 35 Personen und in der Franklinstraße 45 Personen den Fragebogen aus.

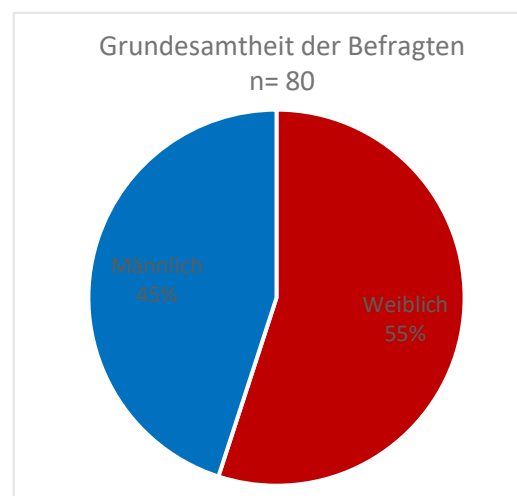


Abbildung 69: Grundgesamtheit der Befragten, n=80. Eigene Erhebung und Darstellung.

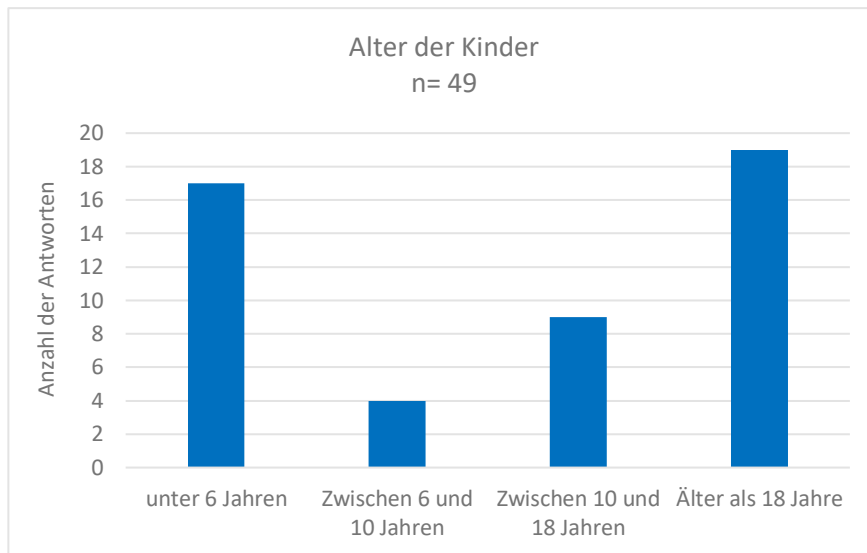


Abbildung 70: Alter der Kinder n= 49. Eigene Erhebung und Darstellung.

Von 80 Befragten gaben 47 Personen an, dass sie Kinder haben (33 haben keine Kinder). Die Verteilung des Alters der Kinder ist in der Abbildung 70 ersichtlich. Die meisten Antworten wurden in den Kategorien „unter 6 Jahren“ mit insgesamt 17 Antworten und „Älter als 18 Jahre“ (19 Antworten) gegeben. Lediglich vier Personen gaben an, dass ihr Kind zwischen 6 und 10 Jahre alt ist.

Des Weiteren gaben 37 Personen an, dass sie einen privaten PKW besitzen. Von dieser Personengruppe hatten 18 einen Garagenparkplatz und 19 ein Parkpickerl. Obwohl der Anteil der PKW-BesitzerInnen stark vertreten war, verwendeten ca. 70 Prozent den öffentlichen Verkehr als Hauptfortbewegungsmittel. 17 Personen nutzten den PKW am häufigsten und lediglich zwei bis sechs Personen gingen größtenteils zu Fuß oder fuhren diese Strecken mit dem Fahrrad (Kategorie aktive Mobilität). Vergleicht man dies mit dem Modal Split aus dem Jahr 2021 unterschieden sich die Fortbewegungsmittel stark. Während der Modal Split anzeigt, dass ca. 30 % der WienerInnen die öffentlichen Verkehrsmittel verwendeten, so gaben die NutzerInnen auf der Coolen Straße Plus an, zu 70% diese zu verwenden. Der Anteil der PKW-NutzerInnen liegt leicht unter dem Modal Split von 26%. Des Weiteren waren 44% der WienerInnen 2021 mittels aktiver Mobilität unterwegs und von den Coolen Straßen Plus NutzerInnen lediglich 10%.

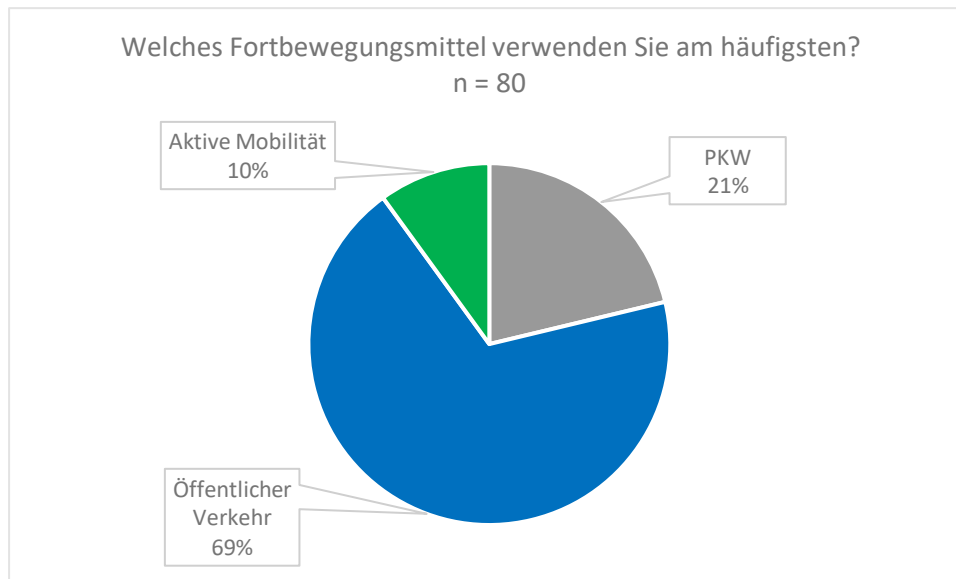


Abbildung 71: Welches Fortbewegungsmittel verwenden Sie am häufigsten? n = 80. Eigene Erhebung und Abbildung.

Der öffentliche Verkehr wurde mit ca. 70 % von den Befragten verwendet. Danach folgte der PKW mit ca 21 % und abschließend kam zu-Fuß-gehen und Radfahren. Gerade die weiblichen Befragten gaben an, am häufigsten den öffentlichen Verkehr zu verwenden. Sechs Frauen gaben an, dass sie am häufigsten mit dem PKW fahren und zwei weitere gingen überwiegend zu Fuß. Die Radfahrenden Personen teilten sich auf vier Frauen und zwei Männer auf. Von insgesamt 17 PKW-FahrerInnen waren 64,7 % Männer und lediglich 35,3 % Frauen. Des Weiteren wurde von 23 Männer die Antwort ausgefüllt, dass sie überwiegend ihre Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen. Dies waren 28,7 % der gesamten Befragten, die dieses Verkehrsmittel angegeben haben.

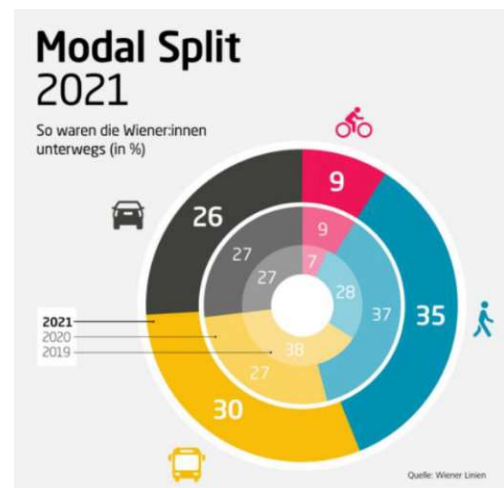


Abbildung 72: Modal Split 2021. Quelle: Mobilitätsagentur, Wiener Linien.

Die letzte Frage im ersten Abschnitt beinhaltete die persönlichen Einstellungen zu verschiedenen Themen. Bei der Aussage „Ich finde, dass in Wien zu wenig für FußgängerInnen getan wird“ gaben 36 Personen „Trifft zu“ und weitere 28 Personen „Trifft nicht zu“ an. Die Meinung der Befragten zeigte, dass in Wien mehr für die FußgängerInnen getan werden muss und die Bedürfnisse besser umgesetzt werden müssen.

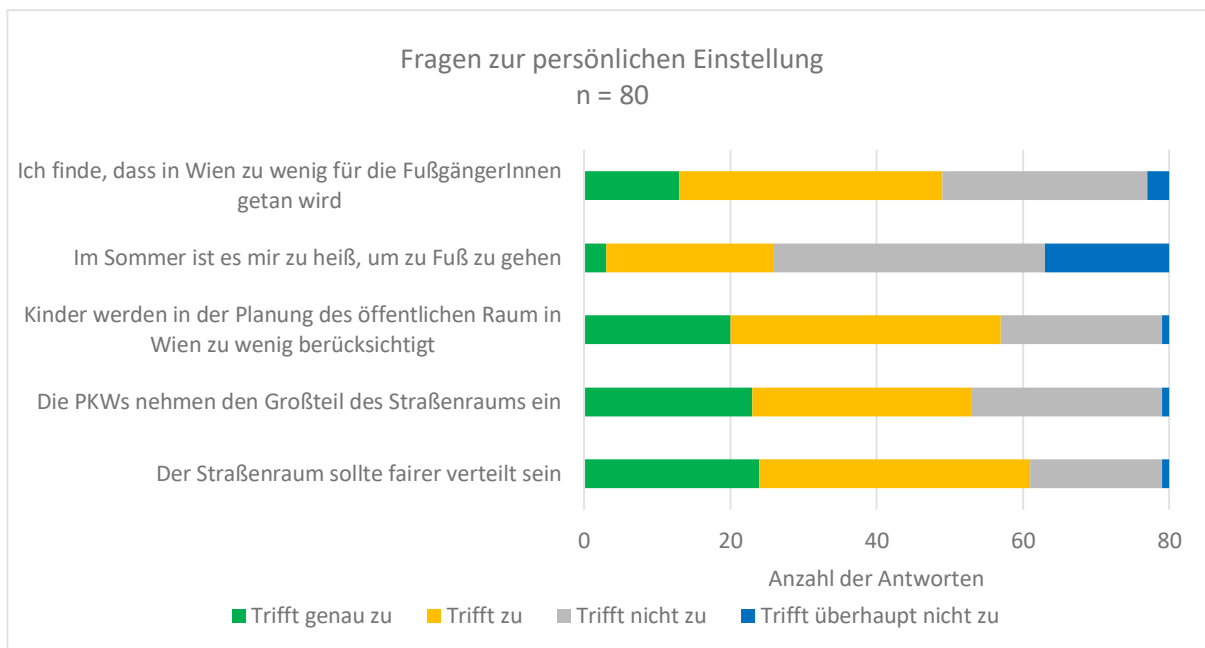


Abbildung 73: Fragen zur persönlichen Einstellung, n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Bei der Aussage, ob es im Sommer zu heiß ist um zu Fuß zu gehen, gaben 67% der Befragten „Trifft nicht zu“ oder „Trifft überhaupt nicht zu“ an. Die Antworten zeigen, dass es den Befragten nicht zu heiß ist, um im Sommer zu Fuß zu gehen. Die Analyse zwischen der Wahl des Verkehrsmittels und der Frage, ob es im Sommer zu heiß zum Zu-Fuß gehen war, ergab nach Cramers-V (Wert: 0,136) lediglich einen schwachen Zusammenhang. Dies bedeutete, dass die heißen Sommertemperaturen keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Befragten hatten.

Dies zeigt auch die Abbildung 74. Da die Befragung im Frühjahr stattgefunden hat, beantworteten die Personen diese Frage nach ihren Erinnerungen zum letzten Sommer. Die PKW-NutzerInnen gaben an, dass die sommerlichen Temperaturen keinen Einfluss auf das zu Fuß gehen hatten. Aber auch die Personen, die mit dem Umweltverbund unterwegs waren, sahen in der Hitze großteils keinen Grund nicht zu Fuß zu gehen.

Kreuztabelle							
			Im Sommer ist es mir zu heiß um zu Fuß zu gehen				Gesamt
			Trifft genau zu	Trifft zu	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu	
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	0	5	8	4	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	0,0%	29,4%	47,1%	23,5%	100,0%
		% von Im Sommer ist es mir zu heiß um zu Fuß zu gehen	0,0%	21,7%	21,6%	23,5%	21,3%
	Umweltverbund	Anzahl	3	18	29	13	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	4,8%	28,6%	46,0%	20,6%	100,0%
		% von Im Sommer ist es mir zu heiß um zu Fuß zu gehen	100,0%	78,3%	78,4%	76,5%	78,8%
Gesamt	Anzahl	3	23	37	17	80	
	% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	3,8%	28,8%	46,3%	21,3%	100,0%	
	% von Im Sommer ist es mir zu heiß um zu Fuß zu gehen	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Abbildung 74: Kreuztabelle Im Sommer ist es mir zu heiß zu Fuß zu gehen und welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten. n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Die Aussage „Kinder werden in der Planung des öffentlichen Raums in Wien zu wenig berücksichtigt“ traf vor allem auf Personen zu, die angaben, dass sie Kinder haben. Dies waren insgesamt 90 % der Personen mit Kindern, die die Kategorie „Trifft genau zu“ angekreuzten. Bei den kinderlosen Personen schwankte die Mehrheit zwischen „Trifft zu“ und „Trifft nicht zu“. Zusammengefasst gaben ca. 71 % der Personen an, dass Kinder in der Planung des öffentlichen Raums zu wenig berücksichtigt werden. Weiters gab es einen starken statistischen Zusammenhang (Cramers-V: 0,659) zwischen der Aussage, dass Kinder in der Planung zu wenig berücksichtigt wurden und der Wichtigkeit des Kinderspielraums in Coolen Straßen Plus.

Bei der Aussage „Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein“ gaben 67 % der Befragten an, dass dies genau zutrifft oder zutrifft. Weitere 33 % fanden diese Aussagen nicht zutreffend. Ähnliche Angaben wurden bei der Aussage „Der Straßenraum sollte fairer verteilt sein“ gemacht. Hier gaben 30

% der Befragten an, dass diese Aussage genau auf sie zutrifft und weitere 46 % fanden dies zutreffend. 23 % der Befragten sahen diese Aussage als nicht zutreffend an und lediglich eine Person (1 %) fand dies überhaupt nicht zutreffend. Laut Cramers-V gab es einen statistischen mittleren Zusammenhang (Cramers-V: 0,448) zwischen der Wahl des Verkehrsmittels sowie der Aussage, dass der Straßenraum fairer verteilt werden sollte. Des Weiteren gab es einen mittleren Zusammenhang (Cramers-V: 0,442) zwischen den bereits oben genannten Aussagen.

Fasst man die aktive Mobilität sowie den öffentlichen Verkehr zu dem Umweltverbund zusammen, so erhält man folgende Kreuztabelle (Abbildung 75). Gerade die Aussage „Die PKWs nehmen den Großteil des öffentlichen Raums ein“ traf genau bzw. traf auf Personen, die den Umweltverbund nutzten, zu (insgesamt 71,4 %). Für weitere 18 Personen (28,6 %) des Umweltverbund traf diese Aussage allerdings nicht zu. Die PKW-NutzerInnen waren hier geteilter Meinung. Während die eine Hälfte diese Aussage als zutreffend fand, fanden die anderen dies nicht zutreffend.

Kreuztabelle							
		Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein				Gesamt	
		Trifft genau zu	Trifft zu	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu		
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	2	6	8	1	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	11,8%	35,3%	47,1%	5,9%	100,0%
		% von Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein	8,7%	20,0%	30,8%	100,0%	21,3%
	Umweltverbund	Anzahl	21	24	18	0	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	33,3%	38,1%	28,6%	0,0%	100,0%
		% von Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein	91,3%	80,0%	69,2%	0,0%	78,8%
Gesamt	Anzahl	23	30	26	1	80	
	% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	28,8%	37,5%	32,5%	1,3%	100,0%	
	% von Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Abbildung 75: Kreuztabelle Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten. n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Der zweite Abschnitt des Fragebogens beinhaltete Fragen zu dem derzeitigen Stand des Projekts Coole Straße Plus. Zu allererst wurde der Bezug zwischen den befragten Personen und der Coolen Straße Plus untersucht. Die Personen ließen sich in vier Kategorien unterteilen. Die erste Kategorie beinhaltete die AnrainerInnen der Coolen Straße Plus. Die zweite Kategorie umfasste die BesucherInnen. Dies waren Personen, die öfter zur Coolen Straße Plus kamen, um hier ihre Zeit zu verbringen. In der dritten Kategorie waren Personen, die aufgrund ihres Berufs bzw. ihres Schulbesuchs die Coole Straße Plus nutzten. Die vierte Kategorie umfasste Personen, die keinen direkten Bezug zu diesen Straßen hatten. Diese waren beispielsweise zum ersten Mal auf der Coolen Straße Plus oder nutzten den Standort, um auf einen Termin zu warten.

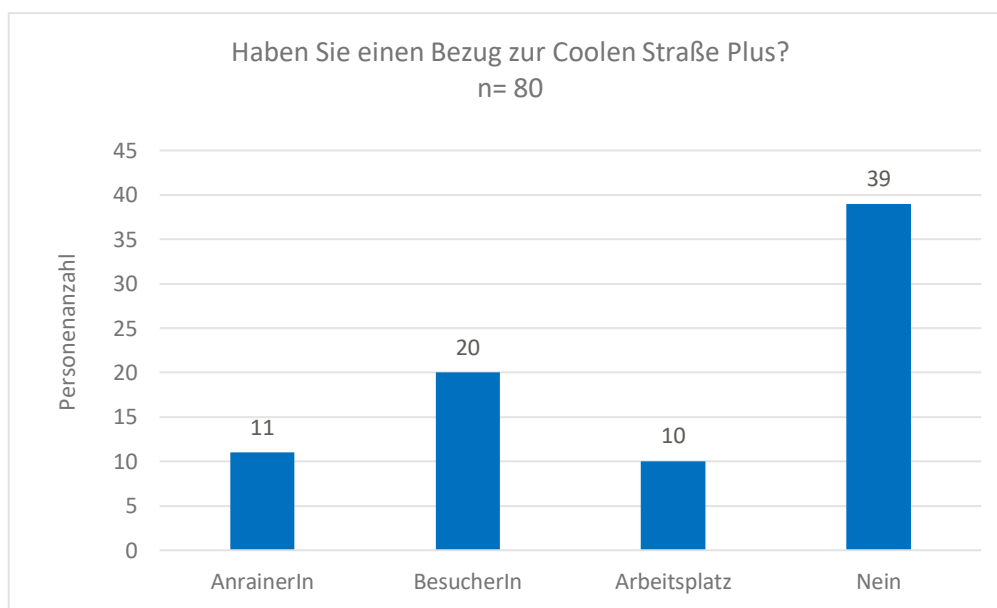


Abbildung 76: Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Des Weiteren wurde die Frage gestellt, ob die Befragten das Projekt Coole Straße Plus kannten. Hier zeigt die Abbildung 77 deutlich, dass Dreiviertel der Befragten das Projekt nicht kannten. 19 Personen gaben an, dass sie das Projekt kannten. Mehrere Befragten erfuhren von Bekannten oder Freunden von dem Projekt. Als Informationsmedien wurde das Internet sowie die Bezirkszeitung genannt. Des Weiteren informierten Freunde und Bekannte über das Projekt. Mehrere Befragte gaben an, dass sie in der Nähe wohnen und somit die Umbauarbeiten sahen und sich anschließend über das Projekt informierten.

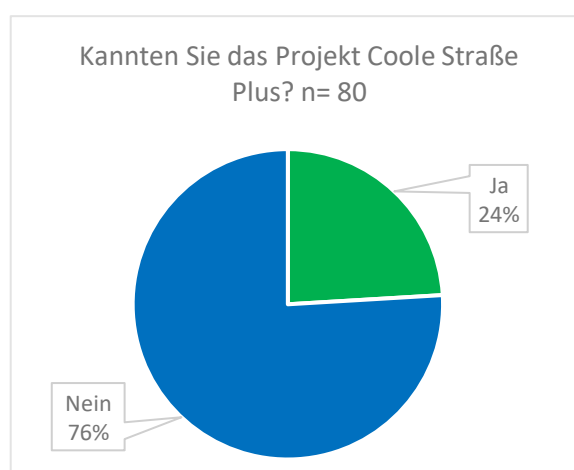


Abbildung 77: Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Die Kreuztabelle genauso wie Cramers-V (Wert= 0,167) zeigten, dass es keinen Zusammenhang zwischen dem Bezug der NutzerInnen zur Coolen Straße Plus und der Bekanntheit gab. Während einige AnrainerInnen das Projekt kannten, hörten andere während der Befragung zum ersten Mal davon. Aber auch die BesucherInnen gaben an, dass der Großteil die Coole Straße Plus nicht kannte. Dasselbe galt für Personen, die an bzw. um die Standorte arbeiteten. Den größten Bekanntheitsgrad hatte das Projekt bei Personen, die keinen Bezug dazu hatten. Wie bereits oben beschrieben, erfuhren diese Personen von Freunden und Bekannten bzw. dem Internet von dem Projekt.

Kreuztabelle							
		Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?				Gesamt	
		AnrainerIn	BesucherIn	Arbeitsplatz	Nein		
Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus?	Ja	Anzahl	4	3	1	11	
		% von Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus?	21,1%	15,8%	5,3%	57,9%	100,0%
		% von Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?	36,4%	15,0%	10,0%	28,2%	23,8%
	Nein	Anzahl	7	17	9	27	60
		% von Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus?	11,7%	28,3%	15,0%	45,0%	100,0%
		% von Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?	63,6%	85,0%	90,0%	69,2%	75,0%
	Keine Angabe	Anzahl	0	0	0	1	1
		% von Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus?	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
		% von Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	1,3%
Gesamt	Anzahl	11	20	10	39	80	
	% von Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus?	13,8%	25,0%	12,5%	48,8%	100,0%	
	% von Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Abbildung 78: Kreuztabelle Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus und Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?. Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung.

Obwohl der Großteil der Befragten das Projekt nicht kannte, gaben 71 Personen an, dass sie BefürworterInnen sind. Lediglich neun Personen waren keine BefürworterInnen. Diese Personengruppe hielt das Projekt für unnötig bzw. überflüssig oder die große Anzahl an NutzerInnen wurde als störend empfunden.

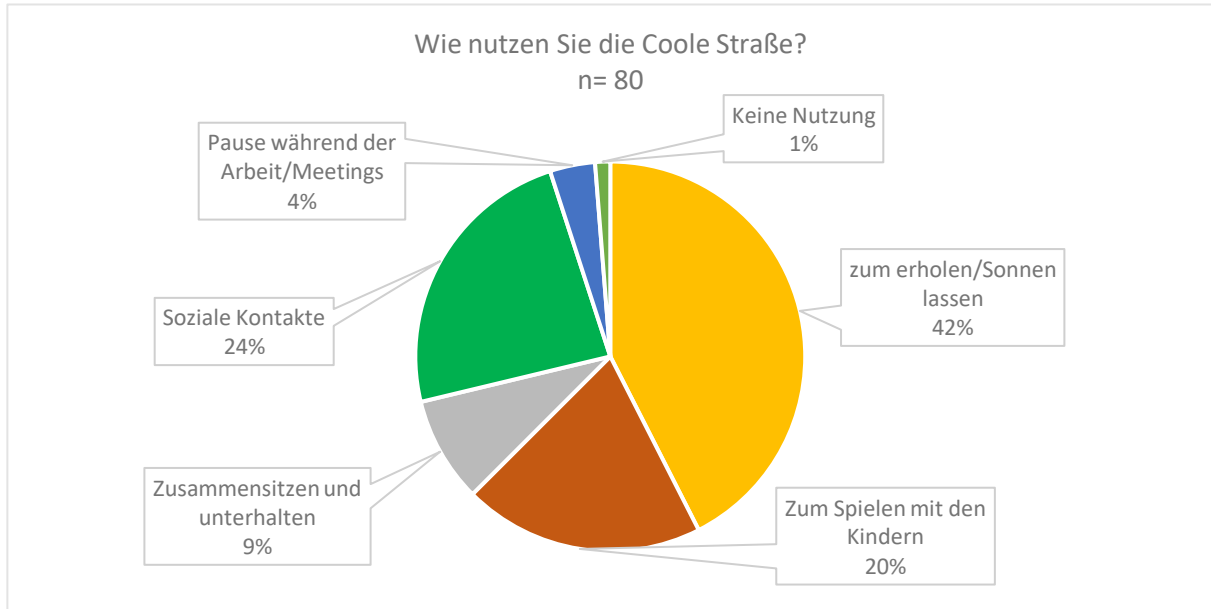


Abbildung 79: Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus? n = 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Wie bereits bei dem Projekt Coole Straße wurde das Aufenthaltskriterium Sitzen positiv bewertet. Die zusätzlichen Sitzgelegenheiten wurden zum Erholen und Sonnen lassen genutzt. 16 Personen nutzten die Standorte zum Spielen (Qualitätskriterium Spielen) mit den Kindern und weitere 19 nutzten die Coolen Straßen Plus für soziale Kontakte. Daraus lässt sich schließen, dass die Sitzgelegenheiten in einer kommunikativen Anordnung platziert wurden. Einige wenige Personen (insgesamt drei) gaben an, dass sie hier ihre Pause während der Arbeit bzw. für Meeting nutzen.

Kategorisiert man die genannten Nutzungen nach dem Schema von Gehl, zeichnet sich ein klares Bild ab. 47 % der Personen nutzten die Standorte zum „Sitzen“, welche sich aus den Nutzungen „erholen lassen und Pause während der Arbeit/ Meetings ergaben. Weitere 33 % ließen sich in das Qualitätskriterium „Sprechen und Hören“ integrieren. Die kommunikative Anordnung der Sitzgelegenheiten führte dazu, dass sich

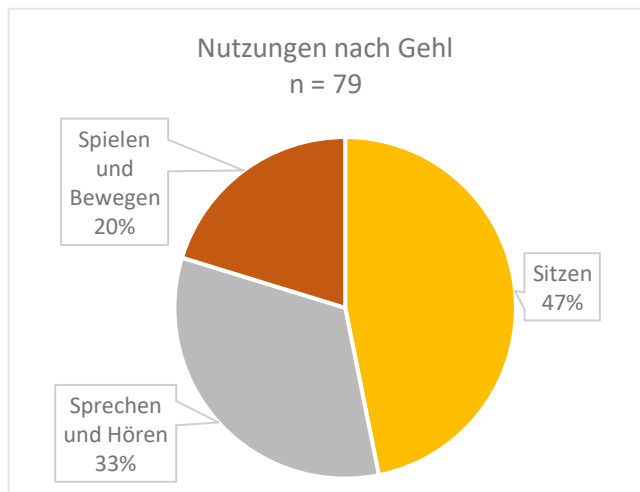


Abbildung 80: Nutzungen nach Gehl n = 79. Eigene Erhebung und Darstellung.

Personen für soziale Kontakte und Unterhaltungen Vorort trafen. Die letzte Nutzung und zeitgleich Qualitätskriterium war „Spielen und Bewegen“, welches 20 % der NutzerInnen als Tätigkeit angaben.

Kreuztabelle						
			Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema			Gesamt
			Sitzen	Spielen und Bewegen	Sprechen und Hören	
Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus?	bis 3-mal pro Woche	Anzahl	27	10	8	45
		% von Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus?	60,0%	22,2%	17,8%	100,0%
		% von Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema	73,0%	62,5%	30,8%	57,0%
	4- bis 5-mal pro Woche	Anzahl	6	6	7	19
		% von Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus?	31,6%	31,6%	36,8%	100,0%
		% von Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema	16,2%	37,5%	26,9%	24,1%
	Nie	Anzahl	4	0	11	15
		% von Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus?	26,7%	0,0%	73,3%	100,0%
		% von Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema	10,8%	0,0%	42,3%	19,0%
Gesamt		Anzahl	37	16	26	79
		% von Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus?	46,8%	20,3%	32,9%	100,0%
		% von Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Abbildung 81: Kreuztabelle Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus? Und Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema. Eigene Erhebung und Darstellung.

Die meisten Befragten gaben an, dass sie die Coole Straße Plus bis zu 3-mal pro Woche aufsuchten. Der Großteil dieser Personengruppe nutzte die Sitzgelegenheiten zum Sonnen lassen und fielen somit in das Qualitätskriterium „Sitzen“. Weitere 10 Personen kamen zum „Spielen und Bewegen“ zu den Coolen Straße Plus. Die Personengruppe, die 4- bis 5-mal pro Woche ankreuzte, verteilt sich regelmäßig auf die drei Qualitätskriterien.

Mehr als die Hälfte der Befragten verweilte bis 3-mal pro Woche auf der Coolen Straße Plus (45 Antworten). Weitere 19 Personen gaben an, dass sie 4- bis 5-mal pro Woche hier verweilten. 16 Personen kreuzten die Antwort „Nie“ an.

Obwohl der Fragebogen die Antwort „Mehrmals täglich“ beinhaltete, wurde diese nie angekreuzt.

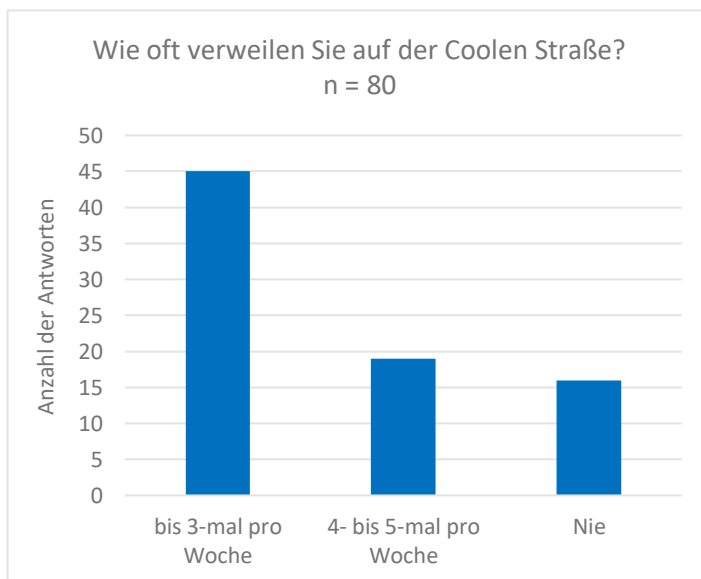


Abbildung 82: Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Das Aufenthaltskriterium Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken befasst sich mit dem Schutz vor Regen, Hitze und Wind, sowie die Minimierung von Lärm. Im Zuge der Befragung wurden die Personen zu ihren Empfindungen zu mehreren Umgebungsgeräuschen befragt. Die ersten beiden Kategorien (siehe Abbildung 83) umfassten PKW induzierten Lärm. Bei beiden Kategorien gaben die meisten Personen an, dass sie diese Umgebungsgeräusche als mittlere Lärmbelästigung empfanden. Des Weiteren fanden 14 Personen fahrende PKWs als starke Lärmbelästigung, während parkplatzsuchende PKWs hier kein einziges Mal erwähnt wurden. Sieben bis neun Personen finden keine der beiden Kategorien als Lärmbelästigung. Es gab einen starken Zusammenhang (Cramers-V: 0,676) zwischen den Empfindungen zu dem Umgebungsgeräusch fahrende PKWs und parkplatzsuchende PKWs. Dies bedeutete, dass Personen die von einem dieser Umgebungsgeräusche gestört wurden, auch das andere Geräusch als störend empfanden.

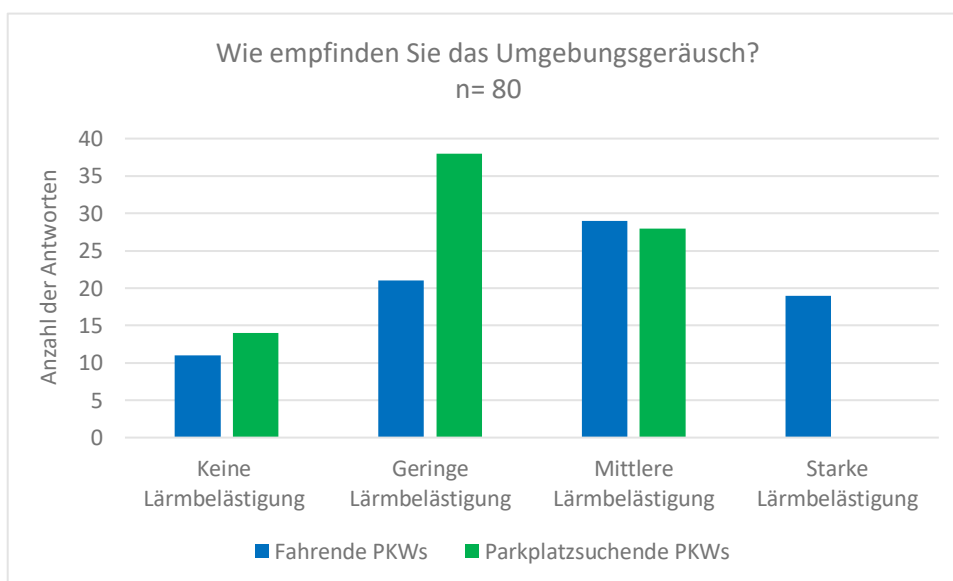


Abbildung 83: Wie empfinden Sie das Umgebungsgeräusch? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Das Umgebungsgeräusch Unterhaltungen zwischen Personen wurde überwiegend (59 Antworten) als keine Lärmbelästigung empfunden. Weitere neun Personen sahen dies als geringe und lediglich eine Person empfand dies als starke Lärmbelästigung.

Bei der Frage, ob der Lärm der durch spielende Kinder entstand, als Lärmbelästigung empfunden wurde, gaben 69 Personen an, dass dies keine oder nur eine geringe Belästigung darstellte.

Während des Projektzeitraums schrieben mehrere Personen, dass sie die Nebelstele zu laut empfanden. Daher wurde bei der Befragung zur Coolen Straße Plus die Lärmbelästigung des Umgebungsgeräusch Nebelstele abgefragt. Hier war die Meinung der Befragten klar ersichtlich. 76 Personen empfanden dies als keine Lärmbelästigung und die restlichen vier Personen lediglich als geringe.

Die unterschiedlichen Empfindungen zum Lärm waren anhängig von den bevorzugten Verkehrsmitteln. Während PKW-NutzerInnen fahrende PKWs als keine bzw. nur geringe Lärmbelästigung wahrnahmen, überwiegt im Umweltverbund die mittlere bis starke Lärmbelästigung. Daraus lässt sich schließen, dass sich größtenteils die nicht-AutofahrerInnen von dem Umgebungsgeräuschen fahrende PKWs gestört fühlten.

Weniger störend wurde der Lärm von parkenden PKWs eingeschätzt. Die meisten (sowohl PKW- als auch Umweltverbund-NutzerInnen gaben an, dass dies nur eine geringe Lärmbelästigung war. 25 Personen des Umweltverbunds gaben dies als mittlere Lärmbelästigung an.

Laut Cramers-V entstand nur ein moderater Zusammenhang zwischen der PKW- bzw. Umweltverbund-NutzerInnen und dem Umgebungsgeräusch fahrende PKWs (Wert= 0,294). Einen schwachen Zusammenhang gab es zwischen der gerade genannten Verkehrsmittelwahl und dem Umgebungsgeräusch parkende PKWs (Cramers-V = 0,2169).

Kreuztabelle							
			Wie empfinden Sie das Umgebungsgeräusch fahrende PKWs?				Gesamt
			Keine Lärm- belästigung	Geringe Lärm- belästigung	Mittlere Lärm- belästigung	Starke Lärm- belästigung	
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	5	6	3	3	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	29,4%	35,3%	17,6%	17,6%	100,0%
		% von Wie empfinden Sie das Umgebungsgerä- usch fahrende PKWs?	45,5%	28,6%	10,3%	15,8%	21,3%
	Umwelt- verbund	Anzahl	6	15	26	16	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	9,5%	23,8%	41,3%	25,4%	100,0%
		% von Wie empfinden Sie das Umgebungsgerä- usch fahrende PKWs?	54,5%	71,4%	89,7%	84,2%	78,8%
Gesamt		Anzahl	11	21	29	19	80
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	13,8%	26,3%	36,3%	23,8%	100,0%
		% von Wie empfinden Sie das Umgebungsgerä- usch fahrende PKWs?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Abbildung 84: Kreuztabelle Wie empfinden Sie das Umgebungsgeräusch fahrende PKWs? und Welche Verkehrs-mittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Des Weiteren beinhaltete der Fragebogen eine offene Frage zu fehlenden Elementen bzw. weiteren Anregungen. In der Goldschlagstraße wurde die aktuelle Durchfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr bemängelt. Weiters kam der Wunsch nach mehr Tische, Sprühanlagen sowie Spielgeräte für Kinder. Weiteres sollten mehr Bäumen und Grünflächen vorhanden sein sowie eine buntere Gestaltung der Straßen. Eine Person wünschte sich einen Platz für Hunde auf der Coolen Straße Plus.

Der dritte Teil des Fragenbogens umfasste die Wünsche und Verbesserungsvorschläge der Befragten zu den zukünftigen Coolen Straßen Plus. Da die Temperaturreduktion primäres Ziel des Projekts Coole Straße war, wurde die Frage gestellt, welche Elemente eine Abkühlung schaffen.

Die Befragten gaben hierzu an, dass Bäume und Nebelstelen die stärkste Abkühlung verursachten. Die dritte temperaturreduzierende Maßnahme war, laut NutzerInnen der Coolen Straße Plus, die Grünflächen im Straßenraum. Mittlere bzw. keine Abkühlung wurde von den Fassadenbegrünungen und hellen Oberflächen erwartet. Während die NutzerInnen der Coolen Straßen die Wasserstelen als Wasserverschwendung ansahen, wurde dieses Argument bei den Befragten der Coolen Straße nicht genannt.

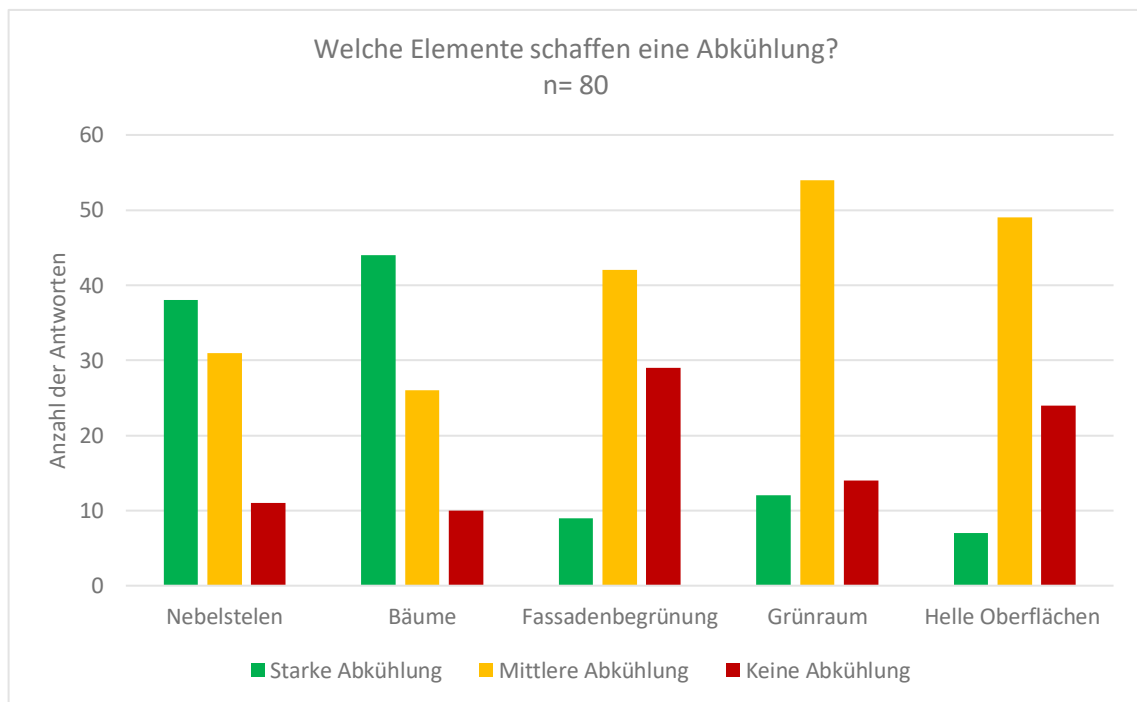


Abbildung 85: Welche Elemente schaffen eine Abkühlung? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Die PKW-FahrerInnen (insgesamt 82,3 %) gaben an, dass die Wasserstele eine mittlere bis keine Abkühlung im öffentlichen Raum schafften. Einen anderen Eindruck hatten die Umweltverbund-NutzerInnen. Diese gaben an, dass die Wasserstelen eine starke Abkühlung waren (insgesamt 55,6%). Weniger als 10 % gaben an, dass diese keine Abkühlung brachten. Laut Cramers-V gab es einen moderaten Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Abkühlung der Wasserstele (Wert= 0,336)

Kreuztabelle						
			Welche Abkühlung schafft die Wasserstele?			Gesamt
			Starke Abkühlung	Mittlere Abkühlung	Keine Abkühlung	
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	3	9	5	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	17,6%	52,9%	29,4%	100,0%
		% von Welche Abkühlung schafft die Wasserstele?	7,9%	29,0%	45,5%	21,3%
	Umweltverbund	Anzahl	35	22	6	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	55,6%	34,9%	9,5%	100,0%
		% von Welche Abkühlung schafft die Wasserstele?	92,1%	71,0%	54,5%	78,8%
Gesamt	Anzahl	38	31	11	80	
	% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	47,5%	38,8%	13,8%	100,0%	
	% von Welche Abkühlung schafft die Wasserstele?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Abbildung 86: Kreuztabelle Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? und Welche Abkühlung schafft die Wasserstele? n=80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Als nächstes wurde nachgefragt, welche Beschattungsmöglichkeiten die Befragten gerne hätten. Hierbei gaben 37 Personen Bäume als präferierte Beschattung an und weitere 21 wollten beschattete Sitzgelegenheiten. Hierbei ist die Beschattung im Sitzelement integriert. Insgesamt wollten nur sechs Personen eine Straßenübergrünung und 16 Personen textile Beschattungen.

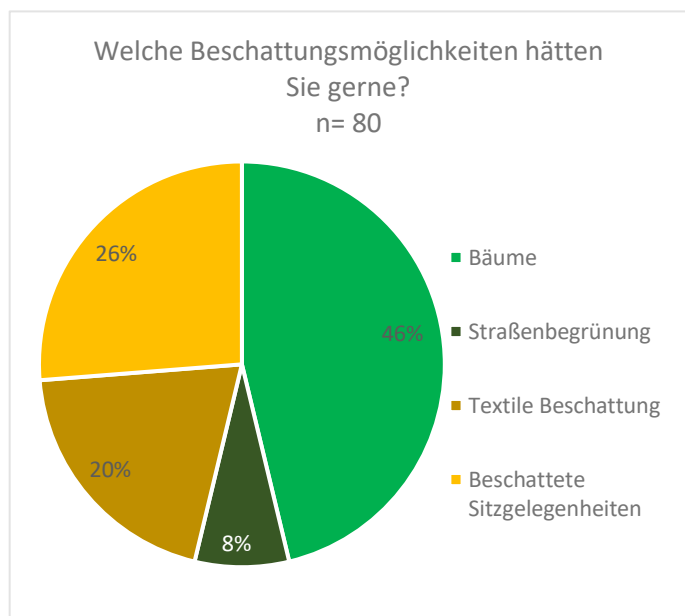


Abbildung 87: Welche Beschattungsmöglichkeiten hätten Sie gerne? n=80. Eigene Erhebung und Darstellung.



Abbildung 89: Beschattungsmöglichkeit Baum mit Rankpflanzen, Quelle: Slotta, 2020: 30.

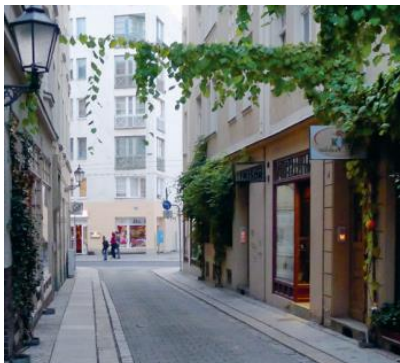


Abbildung 88: Beschattungsmöglichkeit Straßenübergrünung. Quelle: Slotta, 2020: 7.



Abbildung 91: Beschattungsmöglichkeit Beschattete Sitzgelegenheiten. Quelle: Slotta, 2020: 32.



Abbildung 90: Beschattungsmöglichkeit Textile Beschattung. Quelle: Slotta, 2020: 8.

Um das Qualitätskriterium Sitzen zu verbessern, wurde die Frage gestellt, welche Sitzgelegenheiten fehlten. Als weiteres Mobiliar und Sitzgelegenheiten wünschen sich die Befragten (34 Personen) Tisch-Bank-Kombinationen in den Coolen Straße Plus. 20 Personen gaben an, dass sie Einzelsitzplätze wollen und weitere 20 Personen wünschen sich Bänke. Die Liegestühle wurden am seltensten angegeben, nur sechs Befragte wollen mehr Liegestühle.

Um den Schutz vor motorisiertem Verkehr sowie vor Verkehrsunfällen zu erhöhen, wurden drei der vier Coolen Straßen Plus mit dem Hinweisschild Wohnstraße versehen. Hierfür wurde eine Aufpflasterung der Fahrbahn umgesetzt und die Fahrgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit minimiert. Im Rahmen der Befragung wurde in der Goldschlagstraße das Verhalten der PKW-FahrerInnen genau beobachtet. Diese fuhren durch die Coole Straße Plus und die Höchstgeschwindigkeit wurde

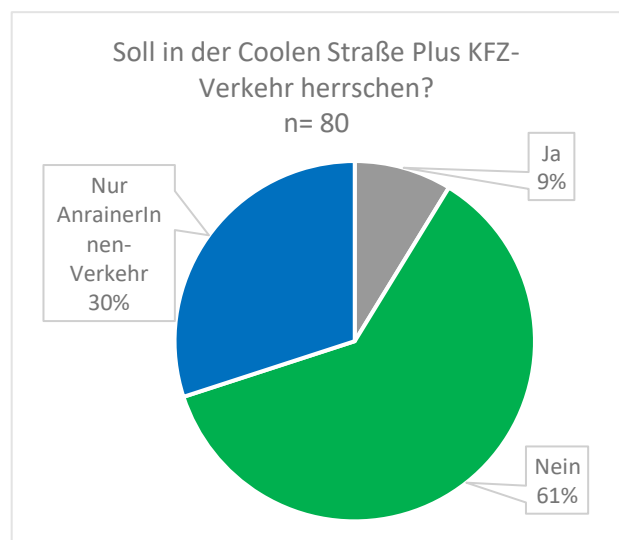


Abbildung 92: Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

überschritten. Aufgrund dieser Beobachtungen wurden Fragen zu der Durchfahrtsmöglichkeit für PKWs bzw. eine FußgängerInnenzone gestellt. Der Großteil der Befragten (61 %) gab an, dass kein Kfz-Verkehr herrschen soll. Weitere 15 Personen wollen die Coolen Straßen Plus nur dem AnrainerInnen zur Verfügung stellen (30% der Gesamtbefragten). Die restlichen 7 wollen, dass der motorisierte Verkehr unbehindert durchfahren kann und keine neuen Beschränkungen umgesetzt werden (9%).

Vergleicht man diese Werte mit den Angaben der Befragten über ihre Verkehrsmittelwahl wird eine klare Präferenz erkannt. Die PKW-NutzerInnen waren geteilter Meinung, ob sie künftig KFZ-Verkehr in den Coolen Straße Plus wünschten oder nicht. Während jeweils 29,4 % Ja bzw. Nein antworteten, gaben 41,2 % an, dass sie nur AnrainerInnen-Verkehr zulassen würden. Vergleicht man dies nur mit den Umweltverbund-NutzerInnen so ergab sich ein komplett anderes Bild. Ca. 70 % wünschten sich überhaupt keinen KFZ-Verkehr in den Coolen Straßen Plus und nur weitere 27 % würden lediglich AnrainerInnen-Verkehr bevorzugen. Zwei Personen gaben an, dass sie eine Durchfahrtsmöglichkeit wünschten. Laut Cramers-V ergab sich ein mittlerer Zusammenhang (Wert = 0,443) zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Frage, ob in Zukunft KFZ-Verkehr herrschen soll.

Kreuztabelle						
			Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen?			Gesamt
			Ja	Nein	Nur AnrainerInnen-Verkehr	
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	5	5	7	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	29,4%	29,4%	41,2%	100,0%
		% von Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen?	71,4%	10,2%	29,2%	21,3%
	Umweltverbund	Anzahl	2	44	17	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	3,2%	69,8%	27,0%	100,0%
		% von Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen?	28,6%	89,8%	70,8%	78,8%
Gesamt	Anzahl	7	49	24	80	
	% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	8,8%	61,3%	30,0%	100,0%	
	% von Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Abbildung 93: Kreuztabelle Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen? und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Ähnliche Antworten gab es auf die Frage, ob Parkplätze künftig reduziert werden sollten. Hierbei kreuzte ca. die Hälfte „Ja, um 100%“ an. 11 Personen gaben an, dass sie keine Parkplatzreduktion wünschten und weitere 25 Personen würden eine Reduktion zwischen 25 und 50% bevorzugen. Zwischen der Beschränkung der Durchfahrtsmöglichkeit und der Parkplatzreduktion gab es einen starken Zusammenhang (Cramers-V = 0,534). Somit ließ sich die Aussage tätigen, dass der motorisierte Individualverkehr in Zukunft stärker reduziert werden müsste.

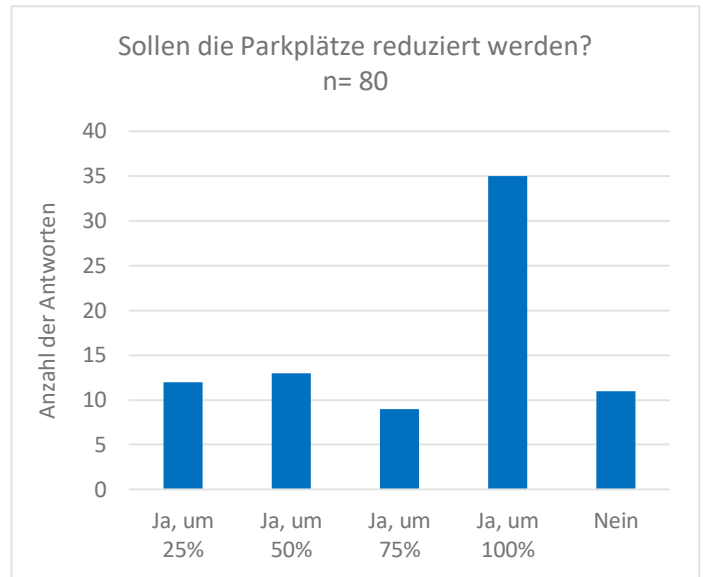


Abbildung 94: Sollen die Parkplätze in der Coolen Straße Plus reduziert werden? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Die nächste Abbildung zeigt die Parkplatzreduktion und Verkehrsmittelwahl der Befragten. Von den PKW-NutzerInnen waren ca. 47 % für eine Halbierung der Parkplätze. Weitere 29 % waren für eine 100ige Reduktion der Parkplätze in den Coolen Straße Plus. Lediglich 23,5 % dieser NutzerInnengruppe wollte keine Reduktion. Bei den NutzerInnen des Umweltverbunds waren 61,9 % dafür, dass Parkplätze zukünftig nicht mehr auf Coolen Straße Plus vorhanden sein sollten. Weitere 27 % würden eine Reduktion von 50 % bevorzugen. Lediglich 11 % würden die derzeitige Anzahl der Parkplätze beibehalten.

Kreuztabelle						
			Sollen die Parkplätze reduziert werden?			Gesamt
			Nein	< 50%	<100%	
Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	PKW	Anzahl	4	8	5	17
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	23,5%	47,1%	29,4%	100,0%
		% von Sollen die Parkplätze reduziert werden?	36,4%	32,0%	11,4%	21,3%
	Umweltverbund	Anzahl	7	17	39	63
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	11,1%	27,0%	61,9%	100,0%
		% von Sollen die Parkplätze reduziert werden?	63,6%	68,0%	88,6%	78,8%
Gesamt		Anzahl	11	25	44	80
		% von Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten?	13,8%	31,3%	55,0%	100,0%
		% von Sollen die Parkplätze reduziert werden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Abbildung 95: Kreuztabelle Sollen die Parkplätze reduziert werden? und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? n = 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

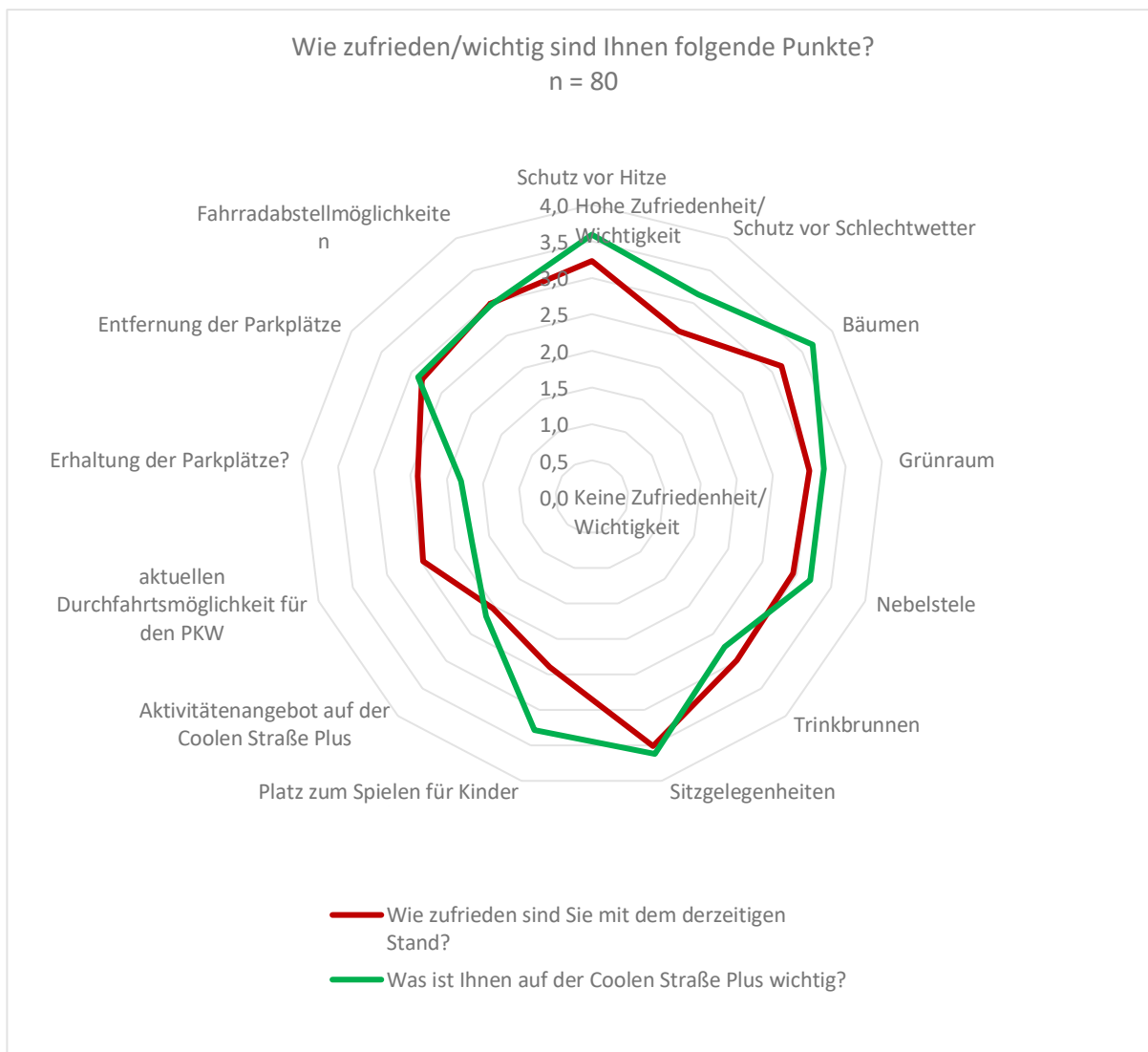


Abbildung 96: Wie zufrieden/wichtig sind Ihnen folgende Elemente und Maßnahmen? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.

Im Zuge der Befragung wurde die Zufriedenheit über die bestehenden Elemente und Maßnahmen untersucht. Diese werden in Abbildung 96 mittels der roten Linie ersichtlich. Die grüne Linie markiert die Wichtigkeit der einzelnen Punkte für die Befragten. Hierbei wurde der Mittelwert für die Abbildung genommen. Je höher die Zahl war, desto zufriedener bzw. wichtiger ist dieser Punkt für die Befragten. Die Pflanzung von Bäumen wurde als wichtigste Maßnahme der Coolen Straße (3,67) gefolgt von Sitzgelegenheiten (3,62) und Schutz vor Hitze (3,52) angesehen.

Das Aufenthaltskriterium Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken – Schutz vor Hitze – wurde von den Befragten überwiegend als zufriedenstellend angesehen. Der Schutz vor Schlechtwetter hingegen wurde als weniger zufriedenstellend angesehen. Allerdings wurden die Maßnahmen zur Coolen Straße auch für heiße Tage geplant und nicht für Regen und Wind. Trotzdem könnte man hier weitere Maßnahmen umsetzen und somit für jedes Wetter einen Schutz bieten. Der Schutz vor Hitze blieb für die Befragten allerdings das höherrangige Ziel.

Die zusätzlichen Bäume, der Grünraum sowie die Nebelstelen trugen zu der Zufriedenheit der Befragten bei. Diese drei Punkte wurden von den Befragten als wesentliche Elemente für die Gestaltung einer Coolen Straße Plus angesehen. Der Trinkbrunnen stellt ebenfalls ein relevantes Element auf der Coolen Straße Plus dar. Dieser hat allerdings eine geringere Priorität für die NutzerInnen.

Für die Befragten waren die Sitzgelegenheiten das wichtigste Gestaltungselement, welches in das Aufenthaltskriterium Sitzen fällt. Diese wurden als sehr zufriedenstellend angesehen und sollten auch weiterhin ein wesentlicher Bestandteil der Umnutzung sein.

Das Aufenthaltskriterium Spielen und Bewegen wurde weniger zufriedenstellend bewertet. Dies lag vor allem an der Coolen Straße Plus Goldschlagstraße, da hier kaum freier Platz zum Spielen war. Des Weiteren definierten die Parkplätze den Straßenraum und der Aufenthalt auf der Fahrbahn wurde zur Gefahr. Die Franklinstraße wurde hierbei positiver bewertet. Obwohl die Umsetzung für einen Platz für Kinder sehr unterschiedlich ausfiel, wurde dieser als relevantes Element einer Coolen Straße Plus angesehen und sollte in Zukunft höhere Priorität erhalten.

Des Weiteren gab es kaum ein Angebot an Aktivitäten. Dieses wurde als wenig zufriedenstellend angesehen, doch viele NutzerInnen wünschten sich überhaupt kein Angebot bzw. halten dies nicht für eine wesentliche Maßnahme einer Coolen Straße Plus.

Das Aufenthaltskriterium Schutz vor motorisiertem Verkehr wurde von vielen Befragten als wenig zufriedenstellend angesehen. Obwohl die Coole Straße Plus als Wohnstraße ausgewiesen wurde, fuhren viele PKWs mit hoher Geschwindigkeit durch. Dies führte dazu, dass die aktuelle Durchfahrtsmöglichkeit in der Goldschlagstraße als Kritik angesehen wurde. Dasselbe gilt für die Erhaltung der Parkplätze. Diese Maßnahme führte zur Unzufriedenheit der NutzerInnen. Die geringe Zufriedenheit mit der Durchfahrtsmöglichkeit sowie der Erhaltung der Parkplätze lässt sich des Weiteren dadurch erklären, dass diese Aspekte als unwichtig erachtet wurden. Der Wunsch nach der Entfernung der Parkplätze war groß und wurde als wichtiger angesehen als deren Erhaltung.

Die zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten wurden von den Befragten als zufriedenstellend angesehen und dasselbe gilt für die Wichtigkeit.

6.2. Schlussfolgerungen zu der Coolen Straße Plus

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Projekt Coole Straße Plus bei den Befragten überwiegend unbekannt war, doch insgesamt eine positive Meinung zu diesem Projekt vertreten wurde. Viele der umgesetzten Maßnahmen wurde als Bereicherung für den öffentlichen Raum angesehen.

Wie bereits bei der Coolen Straße war das Qualitätskriterium „Behaglichkeit“ (Sitzen, Sprechen und Hören sowie Spielen und Bewegen) auch bei der Coolen Straße Plus von großer Bedeutung. Die zusätzlichen Sitzgelegenheiten wurden positiv von den NutzerInnen angenommen und sorgten für längere Aufenthalte in der Coolen Straße Plus. Dies ließ sich auch in den Nutzungen erkennen. Der Großteil der Befragten gab an, dass die Coole Straße Plus zum Erholen und Sonnen lassen genutzt wurde. Die unterschiedlichen Sitzmöglichkeiten boten ausreichend Platz und die kommunikative Anordnung unterstützte die Interaktionen („Sprechen und Hören“). Um auf die NutzerInnen einzugehen, könnten weitere Tisch-Bank-Kombinationen, Einzelsitzplätze und Bänke in den Standorten platziert werden.

Die Bewertung der Unterkategorie „Spielen und Bewegen“ war stark abhängig vom Standort. Die Franklinstraße ist eine FußgängerInnenzone, die den Kindern ausreichend Platz zum Spielen und Bewegen bot. Das Gegenteil war in der Goldschlagstraße der Fall. Hier war der vorhandene Platz für die Kinder stark eingeschränkt und es waren kaum Spielmöglichkeiten vorhanden. Dies spiegelte sich auch in den Befragungen wider. Obwohl „Spielen und Bewegen“ für viele NutzerInnen ein wichtiges Qualitätskriterium war, wurde dies in der Planung zu wenig berücksichtigt. Hier könnten weitere Maßnahmen umgesetzt werden.

Exkurs:

In Deutschland gibt es ein vergleichbares Projekt zu den Coolen Straßen in Wien. Hierbei werden temporäre Spielstraßen geplant, wobei geeignete Straßenabschnitte für mehrere Stunden oder den ganzen Tag für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Die neu verfügbare Fläche wird beispielsweise von Kindern zum Spielen genutzt. Die Vorteile dieser temporären Spielstraßen liegen in den geringen Realisierungskosten, sowie in der Ressourcenschonung, da der Platz bereits vorhanden ist und keine Umbauten stattfinden müssen. (vgl. Deutsches Kinderhilfswerk)

Im Berliner Bezirk Pankow in der Gudvanger Straße sollte das Projekt „Temporäres Spielen auf der Straße“ bereits 2015 umgesetzt werden. Aufgrund einer Klage der AnwohnerInnen wurde das Projekt allerdings gestoppt und es entstand ein zweijähriger Konflikt zwischen AnrainerInnen und Bezirksamt. Im Juni 2017 wurde eine außergerichtliche Einigung erzielt. Nach weiteren drei Jahren wurde das Projekt umgesetzt. (vgl. Deutsches Kinderhilfswerk)

Mit großem Erfolg entstand eine weitere Spielstraße im Kreuzberger Graefekiez. An einem Nachmittag pro Woche (Mittwoch von 14 bis 18 Uhr) wird die Straße autofrei und Kinder können diese nutzen, um Fahrrad zu fahren, Fangen zu spielen oder mit Straßenkreiden zu malen. Die Erwachsenen nutzen den Standort zum Verweilen und zum Austausch mit anderen. (vgl. Deutsches Kinderhilfswerk)

Im Laufe der Zeit wurden weitere 19 temporäre Spielstraßen errichtet. Diese können jeden Sonntag zum Spielen verwendet werden. (vgl. Deutsches Kinderhilfswerk)

Das Format der temporären Spielstraße könnte auch in Wien in den Coolen Straßen Plus umgesetzt werden. Dies hätte den Vorteil, dass weiterhin eine Möglichkeit besteht, den Straßenraum für alle Personengruppen zur Verfügung zu stellen und der öffentliche Straßenraum nicht nur von PKWs genutzt werden würde.

Obwohl die Befragten mit dem Aktivitätenangebot unzufrieden waren, wurde dies als unwichtig erklärt. In der Coolen Straße Plus Goldschlagstraße wurden allerdings erste Schritte für ein Aktivitätenangebot eingeleitet. Der Verein „Lebenswertes Matznerviertel“ organisierte erstmals am 7. April 2022 einen neuen Markt. Unter dem Motto „Begegnung, Kultur und lebendige Nachbarschaft“ wurde die Coole Straße Plus für den motorisierten Verkehr gesperrt und Lebensmittel wurden verkauft. Zusätzlich standen kulturelle Events auf dem Programm. Die Aktivitäten in den Bereichen Musik, Kunst und Spiel und Spaß für Kinder sollen zukünftig regelmäßig stattfinden. (vgl. Hillinger, 2022) Dies gilt auch für den Markt. Dieser soll jeden Donnerstag im Monat zwischen 12 und 19 Uhr in der Goldschlagstraße abgehalten werden (vgl. Verein Lebenswertes Matznerviertel, 2022). Dadurch soll die Coole Straße Plus ein Treffpunkt im Grätzl werden. (vgl. Hillinger, 2022)

Der „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ gehört zum Qualitätskriterium Schutz und soll Hitze, Regen und Wind reduzieren sowie zu einer Verminderung des Lärms beitragen. Da das Projekt überwiegend für eine Hitzereduktion umgesetzt wurde, wurden hier mehrere Maßnahmen verwirklicht. Die Beschattungsmöglichkeit „Bäume“ wurde von den Befragten sehr positiv aufgenommen und gehörte zu jenen Beschattungsmaßnahmen, die am häufigsten gewünscht wurden und die stärkste Abkühlung schafften. In jeder Coolen Straße Plus wurden zusätzliche Bäume gepflanzt und teilweise das Schwammstadt-Prinzip umgesetzt. Dieses wurde erstmals in einem innerstädtischen Bezirk angewandt und dient zur Verbesserung des Lebensraums der Bäume sowie dem Regenwassermanagement. Durch einen größeren Wurzelraum kann Regenwasser besser gespeichert werden und steht den Bäumen längerfristiger zur Verfügung. Des Weiteren wird das Wasser, welches aufgrund der Nebelstelen im Boden versickert, gespeichert und die im Projekt Coole Straße, vielfach

genannte Wasserverschwendung der Nebelstelen reduziert. Somit kühlen Bäume und Nebelstelen die heißen Gebiete Wiens ohne die Verschwendung von Wasser.

Weitere Beschattungsmöglichkeiten, die von den Befragten gewünscht wurden, waren beschattete Sitzgelegenheiten. Da im Regelfall die Stadt Wien die Stadtmöbel anschafft und aufstellt, soll in Zukunft darauf geachtet werden, dass Verschattungselemente vorhanden sind. Um die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen, könnten dort Photovoltaikanlagen integriert werden, wo keine unterirdische Stromzufuhr vorhanden ist (vgl. Slotta, 2020: 32).

Eine weitere Beschattungsmöglichkeit sind textile Beschattungen am Gehsteig. Diese kommen überwiegend zum Einsatz, wenn Bepflanzungen nicht zielführend sind (vgl. Slotta, 2020: 15).

Ein qualitätsvoller öffentlicher Raum sollte zu einer Verminderung des Lärms beitragen. Laut Befragten stellten fahrende PKWs die größte Lärmbelästigung dar. Für die Reduktion des Verkehrslärms können mehrere Maßnahmen umgesetzt werden. Bei einer konstanten Fahrweise und ca. 25 km/h sind die Reifen-Fahrbahn-Geräusche bei einem PKW die wesentliche Lärmquelle. Gegen diesen Lärm helfen lärmarme Straßenbelege. Diese haben eine feinere Oberfläche, wodurch weniger Lärm entsteht und einen höheren Hohlraumgehalt, der den Lärm verschluckt. Diese werden in der Schweiz verwendet und zählen zu den Best Practice Beispielen gegen Straßenlärm. Eine weitere Maßnahme ist eine Geschwindigkeitsreduktion. Wird diese von 50 km/h auf 30 km/h reduziert, so verringern sich die Lärmemissionen um ca. drei Dezibel. Dies ist vergleichbar mit dem Effekt einer Halbierung der Verkehrsmenge. (vgl. BAFU, 2020)

Weiters kann lärmbewusstes Fahrverhalten zu einer Verringerung des Straßenlärms beitragen. Hierbei wird auf einen rücksichtsvollen Umgang mit dem Fahrzeug Wert gelegt. Dies hat ebenso einen positiven Effekt auf den CO₂-Ausstoß und damit auf die Emission der Treibhausgase. Dies kann mit Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung aller FahrerInnen umgesetzt werden. (vgl. BAFU, 2020)

Unter dem Qualitätskriterium „Schutz“ befindet sich die Unterkategorie „Schutz vor motorisiertem Verkehr“. Dreiviertel der Befragten gab an, dass die PKWs einen Großteil des Straßenraums einnehmen und dieser fairer verteilt werden sollte. Dies spiegelt sich auch in den Kritikpunkten zur Coolen Straße Plus wider. Insbesondere sorgten Straßen, die als Wohnstraßen gekennzeichnet sind, für Nutzungskonflikte und der Großteil der Befragten wünschte sich eine FußgängerInnenzone ohne Durchfahrtsmöglichkeiten für PKWs sowie ohne Parkplätze. Weitere 15 Personen würden AnrainerInnen-Verkehr in der Coolen Straße Plus unterstützen. Natürlich muss die Zufahrt zu privaten Garagen weiterhin garantiert werden.

Obwohl die Wohnstraße einen wichtigen Schritt im Thema „Straße für Alle“ darstellt, wird diese immer noch größtenteils vom motorisierten Verkehr dominiert. Zu schnell fahrende PKWs, die die Straße

durchqueren, stellen ein Risiko für Unfälle dar und der Straßenraum kann nicht als Aufenthaltsraum genutzt werden. Sitzen, Plaudern, Rollschuhfahren oder das Durchführen von Yoga-Übungen sind in den Wohnstraßen zwar erlaubt, werden von durchfahrenden PKWs aber dennoch bedroht. Doch gerade diese Aktivitätsvielfalt wurde von den Befragten gewünscht. Die Erhaltung der Durchfahrtsmöglichkeit sowie der Parkplätze waren, laut Befragten, keine notwendige Maßnahme.

In der Phorusgasse wurden die Fahrzeuganzahl pro Tag sowie die Geschwindigkeit gemessen. Pro Tag fuhren mehr als 600 PKWs durch diese Wohnstraße und die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug mehr als 20 km/h. (vgl. Kleebauer, 2020: 17)

Wenn PKW-LenkerInnen sich an die Regeln und Vorschriften in einer Wohnstraße halten würden, könnten diese durchaus als öffentlicher Raum für alle gewertet werden. Mittels Bäumen, Nebelstelen und Sitzgelegenheiten könnten FußgängerInnen vor Ort verweilen. Für die PKW-FahrerInnen würde weiterhin die Möglichkeit für Zu- und Abfahrten bestehen bleiben und keine komplette Sperrung der Straße notwendig sein. Somit könnten Wohnstraßen den Auto-dominierten Straßenraum eindämmen und an die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung angepasst werden. Denn eine faire Verteilung des öffentlichen Raums bringt Vorteile für die Menschen und das Klima (vgl. Mobilitätsagentur Wien, 2022). Dies muss künftig in der Raumplanung mitbedacht werden.

7. Resümee

7.1. Beantwortung der Forschungsfragen

7.1.1. Coole Straße

Für das Projekt Coole Straße wurden folgende Forschungsfragen gestellt:

- **Wie wurden die Aufenthaltsqualitäten nach Gehl von den NutzerInnen bewertet?**
 - Wie wurden die Coolen Straßen von den NutzerInnen angenommen?
 - Wie unterscheidet sich das Feedback in den Qualitäten nach Gehl?
 - Wie wurden die Maßnahmen zur Hitzereduktion im Straßenraum aufgenommen?

Zielsetzung der vorliegenden Arbeit war die Frage, wie die Aufenthaltsqualitäten nach Gehl von den NutzerInnen bewertet wurden. Anhand der Analyse der Feedbacks lässt sich sagen, dass die NutzerInnen zu den Coolen Straßen und ihren Aufenthaltsqualitäten unterschiedliche Ansichten vertreten haben, aber dennoch klare Tendenzen für die einzelnen Qualitätskriterien erkennbar waren. Das Qualitätskriterium „Behaglichkeit“ überwiegend positiv bewertet wurde. Besonders positiv wurden die neuen Sitzmöglichkeiten („Sitzen“) und der zusätzliche Spielraum für Kinder („Spielen und Bewegen“) angenommen. Weiters lässt sich aus den Feedbacks schließen, dass die Anordnung der Sitzgelegenheiten zu sozialen Interaktionen beitrugen und somit das Qualitätskriterium „Sprechen und Hören“ eine wesentliche Qualität für die Coolen Straße darstellte.

Im Gegensatz dazu wurde die Umsetzung des Qualitätskriteriums „Schutz“ von den NutzerInnen kontrovers angesehen. Der „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken – Schutz vor Hitze“ stand für die Umsetzung und Zielführung der Coolen Straße klar im Vordergrund. Doch gerade diese Maßnahmen wurden umstritten beurteilt. Während die zusätzlichen Bäume und Grünräume positives Feedback erhielten, teilten sich bei den Wasserstelen die Meinungen. Einige NutzerInnen sahen diese Maßnahme als gewinnbringend an, die zur Kühlung der Standorte beitrug und wieder andere bewerteten diese als negativ. Vor allem der (Trink-)Wasserverbrauch und die Wasserverschwendung wurden hierbei als Begründung genannt. Des Weiteren wurde die Verschmutzung der Coolen Straße als negativ beurteilt und der Wunsch nach mehr Sauberkeit wurde aus den Feedbacks klar ersichtlich.

Aber nicht nur bei der Aufenthaltsqualität „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ teilten sich die Meinungen der NutzerInnen. Auch der „Schutz vor motorisiertem Verkehr“ wurde teilweise kritisiert. Um die NutzerInnen vor dem KFZ-Verkehr zu schützen, wurden die Coolen Straßen gesperrt und eine Durchfahrtsmöglichkeit sowie Parkplätze fielen für den Zeitraum des Projekts weg. Der dadurch gewonnene Straßenraum konnte somit für die anderen Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten zur Verfügung gestellt werden und ermöglichte erst die ganzen Maßnahmen der Coolen Straße. Viele NutzerInnen erkannten diese zusätzlichen öffentlichen Räume und sahen dies als Steigerung der Wohnqualität an. Gerade Personen mit Kindern konnten neue Freiheiten entdecken und begrüßten

diesen temporären Umbau. Doch nicht alle Feedbacks enthielten derartigen Zuspruch. Das Fahrverbot sowie die wegfallenden Parkplätze sorgten für eine Reihe negativer Beurteilungen des Projekts und AutofahrerInnen fühlten sich benachteiligt. Dieses Konfliktpotenzial war ein klares Statement, welches aus den Feedbacks der NutzerInnen hervorging. Der öffentliche Raum und speziell der Straßenraum sollte für alle Nutzungen und Personengruppen zur Verfügung stehen. Ziel der Raumplanung wäre es, hier das Umdenken von einer „Stadt für PKWs“ zu einer „Stadt für Alle“ voranzutreiben und künftige Straßenplanungen nicht mehr ausschließlich für den motorisierten Verkehr, sondern für temperaturreduzierende Maßnahmen und die BewohnerInnen der Stadt zu gestalten.

7.1.2. Coole Straße Plus

Die Fragestellung für das Projekt Coole Straße Plus umfasst folgende Fragen:

- **Wie werden die aktuellen Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße Plus von der Bevölkerung beurteilt?**
 - Welche Aufenthaltsqualitäten nach Gehl spielen laut den NutzerInnen bei der Coolen Straße Plus eine wesentliche Rolle?
 - Welche Maßnahmen werden von den NutzerInnen in Zukunft in einer Coole Straße Plus gewünscht?

Wie bereits bei der Beurteilung der Coolen Straße standen auch hier die Qualitätskriterien „Behaglichkeit“ und „Schutz“ im Vordergrund der Analyse. Die aktuellen Aufenthaltsqualitäten für die „Behaglichkeit“ lassen sich wieder in die drei Kategorien „Sitzen“, „Spielen und Bewegen“ sowie „Sprechen und Hören“ unterteilen. Gerade die neuen Sitzgelegenheiten erhielten viel Zustimmung und sorgten für Begeisterung und soziale Interaktionen unter den NutzerInnen. Die Kategorie „Spielen und Bewegen“ erhielt verschiedene Beurteilungen. Während die Coole Straße Franklinstraße einen großzügigen Platz für Kinder bot, wurde dieser auf der Coolen Straße Plus Goldschlagstraße als fehlend erachtet. Dies ist vor allem auf die Widmung Wohnstraße, und das damit verbundene fehlende Fahrverbot, zurückzuführen.

Im Qualitätskriterium „Schutz“ wurden Maßnahmen für den „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ – hier Schutz vor Hitze umgesetzt. Gerade die Nebelstelen und Bäume wurden hier im Gegensatz zu den Coolen Straßen durchwegs positiv bewertet und laut Befragten schafften diese eine starke Abkühlung der Standorte. Weiters erhielten die Grünräume und Trinkbrunnen großen Zuspruch. Weniger positiv wurde der Schutz vor Schlechtwetter angesehen. Dieser war laut Befragten zu wenig vorhanden und sollte in Zukunft stärker ausgebaut werden.

Wie bereits im Projekt Coole Straße gingen auch hier die Meinungen zum Qualitätskriterium „Schutz vor motorisiertem Verkehr“ auseinander. Während ca. 60 % der NutzerInnen eine komplette Sperre

für den KFZ-Verkehr forderten, würden 30 % nur AnrainerInnenverkehr zulassen. Somit wurde die aktuelle Durchfahrtsmöglichkeit (Wohnstraße) als negativ angesehen und der Wunsch nach einer Sperrung deutlich. Gespaltene Meinungen erhielten die Parkplätze sowie deren Entfernung bzw. Erhaltung. Während einige Befragte für eine komplette Parkplatzreduktion stimmten, wünschten sich andere lediglich eine Reduktion um 50 % oder sogar die Beibehaltung aller Parkplätze. Auch für eine zukünftige Coole Straße Plus waren die Meinungen hierzu verschieden und nur eine leichte Tendenz in Richtung Reduktion erkennbar.

Für zukünftige Projekte in Form einer Coolen Straße Plus ging von den Befragten klar hervor, welche Maßnahmen priorisiert werden. Der „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ in Form von Schutz vor Hitze und Schlechtwetter sind wesentliche Maßnahmen, welche auf einer Coolen Straße Plus umgesetzt werden müssen. Hierfür sollten mehr Bäume im Straßenraum integriert werden und auch zusätzlicher Grünraum und Nebelstelen werden gewünscht.

Wie bereits geschrieben, spielt der „Schutz vor motorisiertem Verkehr“ für die Befragten eine wichtige Rolle. Eine Durchfahrtsmöglichkeit wird in Zukunft nicht mehr gewünscht und die Parkplatzthematik wird weiterhin als Diskussionspunkt angesehen, wobei eine Reduktion häufiger gefordert wurde.

Das Qualitätskriterium „Behaglichkeit“ umfasst hierbei vor allem „Sitzen“ und „Spielen und Bewegen“. Da die Sitzgelegenheiten bereits große Zufriedenheit hervorriefen, sollten diese auch in Zukunft ein entscheidendes Element der Coolen Straße Plus darstellen. Im Bereich „Spielen und Bewegen“ wurden weitere Ausbaumöglichkeiten gefordert. Gerade die Coolen Straßen Plus, welche als Wohnstraße gewidmet wurden, boten kaum Platz für Kinder. Doch gerade dies wird von den Befragten als wichtiges Kriterium angesehen.

Wie bereits für das Projekt Coole Straße lässt sich auch hier ein Konfliktpotenzial zwischen PKW-LenkerInnen und anderen NutzerInnen erkennen.

Abschließend wurde die Forschungsfrage gestellt, welche Faktoren eine erfolgreiche Umsetzung der Coolen Straße und Coolen Straße Plus fördern. Diese wird in Abschnitt 7.3. Planungsempfehlungen beantwortet.

7.2. Grenzen der Arbeit

Die Grenzen der Arbeit werden überwiegend durch die Projekte und die Methodik definiert. Da die Verfasserin dieser Masterarbeit während des Projektzeitraums der Coolen Straße nicht Vorort war, konnten nicht alle Aufenthaltskriterien nach Gehl abgefragt werden. Somit konnte keine allumfassende Analyse der 12 Qualitätskriterien erfolgen und einige mussten aufgrund dessen weggelassen werden. Des Weiteren konnte bei unklaren Beurteilungen nicht nachgefragt werden bzw. zusätzliche Erklärungen erfolgen.

Während der Erstellung der Feedbacks konnten die NutzerInnen freiwillig ein Feedback abgeben. Somit war die Thematik frei wählbar und es mussten keinen standardisierten Fragebogen ausgefüllt werden. Dies führte einerseits dazu, dass keine personenbezogenen Daten (Alter, Geschlecht, Verkehrsmittelwahl, ...) abgefragt werden konnten und andererseits erfolgten immer nur einzelne Beurteilungen der NutzerInnen und zusätzliche positive bzw. negative Empfindungen wurden nicht mitgeteilt. Um alle Feedbacks kategorisieren und analysieren zu können wurden weitere Kategorien dem Schema von Gehl hinzugefügt.

Weiters definierte das Projekt Coole Straße Plus Grenzen. Die Durchführung der Befragung Vorort wurde im Frühjahr 2022 durchgeführt. Dies hatte zur Folge, dass das Wetter einen längeren Aufenthalt auf den Coolen Straßen nicht regelmäßig zuließ und nur eine kleinere Personengruppe (80 Personen) befragt werden konnte. Nichtsdestotrotz wurden alle Personen angesprochen, die sich über einen Zeitraum von mindestens 10 Minuten Vorort aufhielten. Die Zahl der ausgefüllten Fragebogen war allerdings um einiges geringer. Des Weiteren waren eher Frauen bzw. Mütter mit ihren Kindern gewillt gewesen, sich für die Beantwortung Zeit zu nehmen. Dies lässt sich auch in der Abbildung 69 erkennen. Insgesamt wurden mehr Frauen als Männer befragt. Des Weiteren wurden mehr Personen befragt, die den Umweltverbund nutzten, als PKW-LenkerInnen. Dies unterscheidet sich vom Modal Split des Jahre 2021.

Die im Rahmen dieser Arbeit erfolgte Befragung zur Coolen Straße Plus beinhaltete ähnliche Qualitätskriterien, welche bereits in der Coolen Straße festgestellt wurden. Obwohl dadurch wieder mehrere Kriterien nach Gehl wegfielen, konnte somit genauer nachgefragt und zusätzliche Bedürfnisse und Wünsche der NutzerInnen abgefragt werden. Des Weiteren konnten personenbezogene Daten erhoben werden, welche ebenfalls in die Analyse integriert wurden.

Aus diesen Grenzen entstand schlussendlich ein weiterer Forschungsbedarf, welcher im Abschnitt 7.4. nachzulesen ist.

7.3. Planungsempfehlungen

Abschließend zu den Forschungsfragen wurde die Frage gestellt, welche Faktoren eine erfolgreiche Umsetzung der Coole Straße und Coole Straße Plus fördern. Daraus lassen sich Planungsempfehlungen ableiten.

NutzerInnen beider Projekte gaben das Feedback, dass im Vorhinein kaum etwas zu diesen Projekten bekannt war und fehlende BürgerInneninformation ein Problem darstellte. Obwohl durchaus vor der Umsetzung des Projekt Coole Straße Informationsblätter ausgeteilt wurden, könnten hier noch zusätzliche Plakate und Informationstafeln Vorort intensiver Informationen zur Verfügung stellen. Des Weiteren wäre eine mediale Bewerbung auf verschiedenen Plattformen durchaus zielführend, da somit verschiedene Personengruppen erreicht werden könnten. Die Informationstafeln könnten auch während des Projekts zu einem besseren Verständnis bezüglich der Wasserstelen beitragen. Wie bereits im Kapitel 5.5. Schlussfolgerungen beschrieben, zerstäubt die Wasserstele das Trinkwasser in sehr feinen Maßen, weshalb der Trinkwassereinsatz mit Bedacht erfolgt. Durch Informationstafeln könnten sich die NutzerInnen über den tatsächlichen Wasserverbrauch sowie die kühlende Wirkung informieren.

Die Wahl der Standorte erfolgte aufgrund verschiedener Faktoren. Die Coole Straße darf nicht auf einer Hauptverkehrsrouten liegen, sondern muss in einer Nebenstraße ohne öffentliche Verkehrsmittel verortet sein. Des Weiteren dürfen keine privaten Garagenzufahrten, Ladezonen und Behindertenstellplätze vorhanden sein. Um die Durchfahrt für die MA 48 sowie Einsatzfahrzeuge zu garantieren, muss die Mindestdurchfahrtsbreite 3,5 Meter betragen. Da die Wasserstele einen Hydranten benötigt, muss dieser ebenfalls vorhanden sein. Neben all diesen Grundvoraussetzungen für eine Standortwahl, wurde die Hitzekarte und damit die Hitzehotspots beachtet. Dies sind die ersten Faktoren, welche zu einer erfolgreichen Umsetzung beitragen. Die Umsetzung für das Projekt Coole Straße Plus lag in den Kompetenzen der jeweiligen Bezirke. Hier könnten Zahlungszuschüsse seitens der Stadt Wien als Anreiz für klimafreundliche Straßenumbauten zielführend sein.

Weitere Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die einzelnen Qualitätskriterien „Behaglichkeit“ und „Schutz“. Das Qualitätskriterium „Sitzen“ gehört zu den wichtigsten Elementen der Projekte. Dies muss auch in Zukunft berücksichtigt und zusätzliche Sitzgelegenheiten aufgestellt werden. Da das Aufenthaltskriterium „Sprechen und Hören“ ein wesentlicher Bestandteil dieser temporären Umnutzungen ist, müssen Sitzgelegenheiten in einer kommunikativen Anordnung aufgestellt werden, um eine erhöhte soziale Interaktion zu gewährleisten. Obwohl das Kriterium „Sitzen“ großen Zuspruch erhielt, wurden Material und Farbe der Sitzgelegenheiten bemängelt. Während die Farbe eine subjektive Einschätzung ist, können zukünftig nachhaltige Materialien für die Sitzgelegenheiten eingesetzt werden.

Außerdem hat ein Spielraum für Kinder (Spielen und Bewegen) hohe Priorität. Während dieser im Projekt Coole Straße positiv umgesetzt wurde, sollte dieser auf den Coolen Straßen Plus noch stärker berücksichtigt werden. Hierbei muss dann allerdings eine Abwägung zwischen einer Wohnstraße (deren Beschränkungen auf eine Zu- und Abfahrt in der Praxis nicht eingehalten werden) und einer Begegnungs- bzw. Fußgängerzone erfolgen. Eine vollkommene Verkehrssicherheit ist allerdings auch bei einer Begegnungszone nicht garantiert. Eine Fußgängerzone hätte wiederum zur Folge, dass die Durchfahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr beschränkt wird.

Somit ist eine Handlungsempfehlung für das Qualitätskriterium „Schutz vor motorisierten Verkehr“, die jede/n NutzerIn vollkommen zufriedenstellt, nicht möglich. Wie bereits zuvor beschrieben, assoziieren viele Menschen den öffentlichen Raum mit motorisiertem Verkehr und Parkplätzen. Doch gerade hier muss ein Umdenken stattfinden und neue Nutzungsmöglichkeiten müssen angeboten werden. Die Stellung des PKWs in der Stadt nimmt immer weiter ab und dies muss auch in der Planung der Straßenräume berücksichtigt werden. Eine PKW-zentrierte Raumplanung ist kaum mehr zeitgerecht, da der Umweltverbund immer weiter zunimmt und neue Nutzungsansprüche entstehen. Diese benötigen, genauso wie der motorisierte Verkehr, ausreichend Platz und müssen im Straßenquerschnitt integriert werden. Breitere Gehsteige, Radfahrwege und Bäume als Beschattungsmöglichkeit wären erste Ansätze in diese Richtung.

Doch ein Umdenken kann nicht innerhalb kürzester Zeit funktionieren. Wie bereits in der Problemstellung wird auf das folgende Zitat verwiesen:

Wien ist stark vom Klimawandel betroffen. Die hohen Temperaturen sind bereits spürbar und die weiteren Prognosen machen klar, zur Sicherung künftiger Lebensqualität braucht es mutige Schritte.

Ein mutiger Schritt ist die Umnutzung von Straßenräumen für die BewohnerInnen. Ein Umdenken kann nur passieren, wenn man den BewohnerInnen aufzeigt, welche Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum möglich sein könnten und welche Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität damit erreicht werden kann. Wie bereits in Kapitel 6.2. Schlussfolgerungen beschrieben, gibt es in Deutschland ein vergleichbares Projekt zu den Coolen Straßen. Der einzige Unterschied ist die Umsetzungsdauer. Während in Wien dieses Projekt über mehrere Monate umgesetzt wurde, werden dort die Straßenabschnitte nur für einige Stunden bzw. einen Tag gesperrt. Die Vorteile hierbei sind geringere Realisierungskosten, Ressourcenschonung und eine geringe Beschränkung des Verkehrs. Der Nachteil allerdings ist die fehlende Beständigkeit. Oftmals fördert eine Beständigkeit die Zustimmung der Personen und die anfängliche Abneigung wandelt sich in Akzeptanz.

Der „Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken“ ist ein zentraler Bestandteil der Projekte und auch in Zukunft müssen temperaturreduzierende Maßnahmen umgesetzt werden. Bäume und Beschattungen sind wichtige Elemente für eine erfolgreiche Umsetzung der beiden Projekte und tragen zu einer Verbesserung des Mikroklimas bei.

Da immer wieder die Beschwerde über nächtlichen Lärm geäußert wurde, wären Schilder mit dem Hinweis auf Nachtruhe eine zukünftige Maßnahme. Des Weiteren sollten mehr Mistkübel Vorort sein, um die Verschmutzungen zu reduzieren.

Abschließend kann festgehalten werden, dass zukünftig der öffentliche Raum von neuen Nutzungsansprüchen geprägt sein wird. Die Raumplanung muss hierbei eine Balance zwischen motorisiertem Verkehr, Umweltverbund und Aufenthaltsqualitäten schaffen. In Verbindung mit temporären Umnutzungen könnten den BewohnerInnen neue Nutzungsmöglichkeiten aufgezeigt und so wesentliche Akzente für die zukünftige Entwicklung des Straßenraums gesetzt werden.

7.4. Forschungsbedarf

Ein weiterer Forschungsbedarf lässt sich aufgrund der beiden Projekte sowie den Grenzen der Masterarbeit ableiten. Obwohl das Projekt Coole Straße in Wien nicht mehr umgesetzt wird, werden kühlende Maßnahmen auch weiterhin bei der Umgestaltung von Plätzen und Parks berücksichtigt. Auch hier könnten neue Aufenthaltsqualitäten entstehen und NutzerInnenbefragungen durchgeführt werden.

Für das Projekt Coole Straße Plus könnte erforscht werden, wie ein Raum zum Spielen umgesetzt werden kann. Auch hier könnten temporäre Straßensperren die Aufenthaltsqualitäten erhöhen und zeitgleich den motorisierten Individualverkehr nur geringfügig einschränken.

Doch der größte Forschungsbedarf besteht auf dem Gebiet der Integration verschiedener Nutzungsansprüche auf einen begrenzt vorhandenen Raum. Der Straßenraum kann nicht mehr ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr geplant werden. Neue Nutzungsmöglichkeiten, wie temperaturreduzierenden Maßnahmen und großzügige öffentliche Aufenthaltsräume benötigen entsprechenden Platz. Diese Nutzungsvielfalt und eine Bewusstseinsbildung für den Umweltverbund sollten in Zukunft weiterhin erforscht und in die Planung integriert werden.

8. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Forschungsfragen und Methodik zu den beiden Projekten Coole Straße und Coole Straße Plus. Eigene Darstellung.	10
Abbildung 2: Lufttemperaturen in Wien 1956 bis 2020. Quelle: Vogl; Erker. 2022: 16.	12
Abbildung 3: Temperaturentwicklungen in Wien nach Projekt ÖKS15. Eigene Darstellung. Quelle: BMLFUW, 2018b: 2.	13
Abbildung 4: Hitzekarte der Stadt Wien. Quelle: Stadt Wien, 2022c.	14
Abbildung 5: Bäume und Grün reduzieren Hitze. Quelle: VCÖ. 2022.	16
Abbildung 6: Hitzetage und Tropennächte in Städten nehmen stark zu. Quelle: VCÖ. 2022.	17
Abbildung 7: Die Hitze in meiner unmittelbaren Wohnumgebung wird vermutlich verstärkt durch... Quelle: VCÖ – Umfrageergebnisse. 2022.	18
Abbildung 8: Hitzewarntabelle. Quelle: Berndorfer, 2022: 21.	19
Abbildung 9: Was Temperaturen im Körper bewirken. Quelle: Berndorfer, 2022: 22.	20
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in Wien – 2000 bis 2044 (in Millionen). Quelle: Prenner, 2016: 9.....	27
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung Innere Bezirke Wiens – 2014 bis 2020. Quelle: Prenner, 2016: 18.....	27
Abbildung 12: Öffentlicher Verkehr bietet platzsparende Mobilität. Quelle: VCÖ, 2019: 1.	30
Abbildung 13: Aufenthaltsqualitäten der Stadt Zürich. Eigene Darstellung. Quelle: Schlup Villaverde, Eberhard, Wehrli, 2010: 19.	31
Abbildung 14: Qualitätskriterien nach Gehl. Eigene Darstellung. Quelle: Gehl.	32
Abbildung 15: Urbane multifunktionale Räume. Quelle: Schlager, Irschik. 2018: 13.....	37
Abbildung 16: Raumverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel. Quelle: Telepak. 2014: 48.....	40
Abbildung 17: Maßnahmen des Hitzeaktionsplans. Quelle: Berndorfer, 2022: 27.	42
Abbildung 18: Der Wärmeineffekt in Wien. Quelle: Berndorfer, 2022: 19.	43
Abbildung 19: Kennzeichnung der Coolen Straße und Coolen Straße Plus. Eigene Darstellung.....	45
Abbildung 20: Coole Straße und Coole Straße Plus Verortung. Quelle: Mobilitätsagentur Wien.....	46
Abbildung 21: Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, 2020.	48
Abbildung 22: Hintergrund: Scherengitter, Vordergrund: Stühle und Tisch. Quelle: Christian Fürthner, 2020.	48
Abbildung 23: Container Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, Mobilitätsagentur Wien, 2020. ...	48
Abbildung 24: Feedbackbox Coole Straße. Quelle: Christian Fürthner, Mobilitätsagentur Wien, 2020.	49
Abbildung 25: Verschiedene Sitzgelegenheiten. Quelle: Christian Fürthner, 2020.....	49
Abbildung 26: Nebelstele. Quelle: Christian Fürthner, 2020.	49
Abbildung 27: Ausgaben der MA 28. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020: 32.	51
Abbildung 28: Geplante Gesamtausgaben für das Projekt Coole Straße. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020:32ff.....	51
Abbildung 29: Gesamtausgaben der Coolen Straße 2020. Eigene Darstellung. Quelle: Stadtrechnungshof Wien, 2020: 54.	53
Abbildung 30: Imagebild der Coolen Straße+ Phorusgasse. Quelle: Stadt Wien, 2022a.	54
Abbildung 31: Parklet vor dem Schuleingang. Eigene Aufnahme.	55
Abbildung 32: Schuleingang in der Phorusgasse. Eigene Aufnahme.	55
Abbildung 33: Wohnstraße Phorusgasse. Eigene Aufnahme.	55
Abbildung 34: Imagebild der Coolen Straße Goldschlagstraße. Quelle: Stadt Wien, 2022a.....	56
Abbildung 35: Bank Escofet "Twig". Eigene Aufnahme.	56

Abbildung 36: Wohnstraße Goldschlagstraße. Eigene Aufnahme.....	56
Abbildung 37: Sessel Miramondo La Strada. Eigene Aufnahme.....	57
Abbildung 38: Miramondo: Sessel La Strada und Parkbank Coffin Lounge. Eigene Aufnahme.	57
Abbildung 39: Wurzelpaneel. Eigene Aufnahme.	57
Abbildung 40: Imagebild der Coolen Straße Plus Pelzgasse. Quelle: Stadt Wien, 2022a.	57
Abbildung 41: Straßenquerschnitt der Coolen Straße Plus Pelzgasse. Quelle: Staller et. Al., 2022: 39	58
Abbildung 42: Schwammstadt-Prinzip. Quelle: Stadt Wien, 2022b.	59
Abbildung 43: Wohnstraße Pelzgasse. Eigene Aufnahme.....	60
Abbildung 44: Straßenraum Pelzgasse. Eigene Aufnahme.	60
Abbildung 45: Grünraum in der Pelzgasse. Eigene Aufnahme.	60
Abbildung 46: Bäume und Straßenraum in der Pelzgasse. Eigene Aufnahme.	60
Abbildung 47: Imagebild der Franklinstraße. Quelle: Stadt Wien, 2022a.	61
Abbildung 48: FußgängerInnenzone Franklinstraße. Eigene Aufnahme.....	62
Abbildung 49: Schuleingang in der Franklinstraße. Eigene Aufnahme.	62
Abbildung 50: Bodentrampolin. Eigene Aufnahme.	62
Abbildung 51: Coole Straße Franklinstraße. Eigene Aufnahme.....	62
Abbildung 52: Sitzgelegenheiten. Eigene Aufnahme.	62
Abbildung 53: Interpretation des Cramers-V. Quelle: Scribbr, 2022.	68
Abbildung 54: Feedbackvarianten Sommer 2020, n= 563. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	69
Abbildung 55: Feedback und Beobachtungen Sommer 2020 n=563. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	69
Abbildung 56: Verteilung des Feedbacks in Funktionsgruppen nach Gehl, Sommer 2020, n= 357. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	70
Abbildung 57: Verteilung des Feedbacks nach Gehl Sommer 2020 n=357. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	71
Abbildung 58: Weitere Kriterien Sommer 2020 n=206. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	71
Abbildung 59: Qualitätskriterien nach Gehl. Eigene Darstellung. Quelle: Gehl.	75
Abbildung 60: Sitzen Sommer 2020, n=41. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher, 2020.	76
Abbildung 61: Sitzgelegenheiten der Coolen Straße. Quelle: Christian Fürthner, 2020.	77
Abbildung 62: Spielen und Bewegen Sommer 2020, n=61. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	78
Abbildung 63: Schutz vor motorisiertem Verkehr - Kritik an Coole Straße 2020 n=68. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	81
Abbildung 64: Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken, Sommer 2020, n= 66. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	83
Abbildung 65: Weitere Kriterien des Feedbacks, Sommer 2020, n=202. Eigene Darstellung. Quelle: Logbücher 2020.	85
Abbildung 66: Hitzekarte der Stadt Wien. Quelle: Stadt Wien, 2022, inkl. eigene Ergänzungen.	88
Abbildung 67: Beispiel Pflanzkübel. Quelle: Aichinger, 2020: 27.	93
Abbildung 68: Modal Split 2021. Quelle: Mobilitätsagentur, Wiener Linien.	94
Abbildung 69: Grundgesamtheit der Befragten, n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	97
Abbildung 70: Alter der Kinder n= 49. Eigene Erhebung und Darstellung.	98
Abbildung 71: Welches Fortbewegungsmittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Abbildung.	99
Abbildung 72: Modal Split 2021. Quelle: Mobilitätsagentur, Wiener Linien.	99
Abbildung 73: Fragen zur persönlichen Einstellung, n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	100

Abbildung 74: Kreuztabelle Im Sommer ist es mir zu heiß zu Fuß zu gehen und welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten. n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	101
Abbildung 75: Kreuztabelle Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten. n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	102
Abbildung 76: Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	103
Abbildung 77: Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	103
Abbildung 78: Kreuztabelle Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus und Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße Plus?. Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung.	104
Abbildung 79: Kannten Sie das Projekt Coole Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	105
Abbildung 80: Nutzungen nach Gehl n= 79. Eigene Erhebung und Darstellung.	105
Abbildung 81: Kreuztabelle Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus? Und Wie nutzen Sie die Coole Straße Plus? Gehl Schema. Eigene Erhebung und Darstellung.	106
Abbildung 82: Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße Plus? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	107
Abbildung 83: Wie empfinden Sie das Umgebungsgeräusch? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	107
Abbildung 84: Kreuztabelle Wie empfinden Sie das Umgebungsgeräusch fahrende PKWs? und Welche Verkehrs-mittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	109
Abbildung 85: Welche Elemente schaffen eine Abkühlung? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	110
Abbildung 86: Kreuztabelle Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? und Welche Abkühlung schafft die Wasserstele? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	111
Abbildung 87: Welche Beschattungsmöglichkeiten hätten Sie gerne? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	111
Abbildung 88: Beschattungsmöglichkeit Straßenübergrünung. Quelle: Slotta, 2020: 7.	112
Abbildung 89: Beschattungsmöglichkeit Textile Beschattung. Quelle: Slotta, 2020: 8.	112
Abbildung 90: Beschattungsmöglichkeit Baum mit Rankpflanzen, Quelle: Slotta, 2020: 30.	112
Abbildung 91: Beschattungsmöglichkeit Beschattete Sitzgelegenheiten. Quelle: Slotta, 2020: 32.	112
Abbildung 92: Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	112
Abbildung 93: Kreuztabelle Soll in der Coolen Straße Plus KFZ-Verkehr herrschen? und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	113
Abbildung 94: Sollen die Parkplätze in der Coolen Straße Plus reduziert werden? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	114
Abbildung 95: Kreuztabelle Sollen die Parkplätze reduziert werden? und Welche Verkehrsmittel verwenden Sie am häufigsten? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	114
Abbildung 96: Wie zufrieden/wichtig sind Ihnen folgende Elemente und Maßnahmen? n= 80. Eigene Erhebung und Darstellung.	115

9. Literaturverzeichnis

Einleitung

Maier-Kubala, Sylvia (25. Februar 2016): Wien will "Straßenraum für den Menschen zurückerobern". URL: <https://science.apa.at/power-search/11433378046245466732#:~:text=Derzeit%20besetzt%20der%20stehende%20oder,5%20Prozent%20seines%20Tages%20parkend> (letzter Zugriff: 21.04.2022).

Staller, Susanne; Studer, Heide; Szeiler, Michael; Terzic, Laurentius (Mai 2022): Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum – Vision Wiener Klimastraßen URL: https://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/Klimagerechtigkeit_im_oeffentlichen_Raum.pdf (letzter Zugriff: 20.09.2022).

Klimawandel und die Auswirkungen sowie Hitzestress

Bhattacharjee, Sagnik (July 2019): Vienna – Heat Vulnerability Maps. URL: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3831013?originalFilename=true> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie- Endbericht ÖKS15 – Klimaszenarien für Österreich. URL: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7fd75e22-1b88-415f-a4a8-6ea8aa51d575/OEKS15_Endbericht_kleiner.pdf (letzter Zugriff: 16.03.2022).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Januar 2018a): Klimawandel – Bauen und Wohnen. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.11756/345966c9> (letzter Zugriff: 16.03.2022).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Januar 2018b): Der Klimawandel in Wien. URL: https://data.ccca.ac.at/dataset/factsheet_der_klimawandel_in_wien-v01/resource/445ce4cf-7d12-464e-b9ec-0b10f65e1ca8 (letzter Zugriff: 10.03.2022).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Januar 2018c): Klimawandel – Stadt, urbane Frei- und Grünräume. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.11756/f94cde66> (letzter Zugriff: 16.03.2022).

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Januar 2019): Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. URL: <https://hdl.handle.net/20.500.11756/6f4ef1b9> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Stadt Wien (2022a): Klimatologische Kenntage in Wien 1955 bis 2020. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/eis-hitze-tage-zr.html> (letzter Zugriff: 10.03.2022).

Stadt Wien (2022b): Lufttemperatur in Wien 1955 bis 2020: URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html> (letzter Zugriff: 10.03.2022).

Stadt Wien (2022c): Wiener Hitzekarte zeigt, wo Abkühlung notwendig ist. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html> (letzter Zugriff: 10.03.2022).

VCÖ (2022): Umfrageergebnisse. URL: <https://www.vcoe.at/umfragen/umfrage-ergebnisse#hitze> (letzter Zugriff: 20.08.2022).

VCÖ (2022): Urbane Hitze. URL: <https://www.vcoe.at/hitzeinseln> (letzter Zugriff: 20.08.2022).

Berndorfer, Sylvia (Mai 2022): Wiener Hitzeaktionsplan – Für ein cooles Wien der Zukunft. URL: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> (letzter Zugriff: 29.08.2022).

Vogl, Bernd; Erker, Susanna (23. Februar 2022): Wiener Klimafahrplan – Unser Weg zur klimagerechten Stadt. URL: <https://www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/> (letzter Zugriff: 15.08.2022).

Öffentlicher Raum

Benesch, Alfred (2019): Urbanes Grün im Klimawandel. URL: <https://www.vcoe.at/news/details/urbanes-gruen-im-klimawandel> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Bork, Herbert; Klingler, Stefan; Zech, Sibylla (2015): Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum. URL: <https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/stadtpunkte/Stadtpunkte16.pdf> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Brandenburg, Christiane (2015): Urban Heat Islands Strategieplan Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/uhi-strategieplan.html> (letzter Zugriff: 21.03.2022).

Flükiger, Samuel (September 2015): Qualität von öffentlichen Räumen Methoden zur Beurteilung der Aufenthaltsqualität. URL: https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150909_Dokumentation-Aufenthaltsqualitaet_2015.pdf (letzter Zugriff: 21.03.2022).

Gehl, Jan (2012): Leben zwischen Häusern. Quellenangabe Buch. 2. Auflage Copyright 2012 by jovis Verlag GmbH.

Gehl, Jan: Qualitätskriterien für öffentliche Räume. URL: https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/bilder_2/Erlaeuterung_Gehl_Methode.pdf (letzter Zugriff: 19.03.2022).

Prenner, Peter (August 2016): Wien wächst – öffentlicher Raum. URL: <https://docplayer.org/27165607-Wien-waechst-oeffentlicher-raum.html> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Rosenberger, Michael (25.Juni 2014): STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf> (letzter Zugriff: 21.03.2022).

Schlup Villaverde, Mirjam; Eberhard, Franz; Wehrli, Brigit (2010): Stadtbäume 2010 – Strategie für die Gestattung von Zürichs öffentlichem Raum. URL: <https://www.stadt->

zuerich.ch/content/dam/stzh/ted/Deutsch/oeffentlicher_raum/Publikationen_und_Broschueren/Broschuere_Strategie_2010.pdf (letzter Zugriff: 20.03.2022).

Stadt Wien (2022): Seit März 2022: Kurzparkzonen und Parkpickerl in ganz Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/kurzparkzonen/parkpickerl-stadtweit.html> (letzter Zugriff: 13.04.2022).

Stadt Wien. Trends, Herausforderungen und Ziele – öffentlicher Raum. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/nutzung-trends-gestaltung.html> (letzter Zugriff: 21.03.2022).

VCÖ (Februar 2019): Mobilitätswende in Städten voranbringen. URL: <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/Magazin/2019/2019-02%20Mobilitaetswende%20in%20staedten%20voranbringen/VCO%CC%88-Magazin%202019-02%20Mobilita%CC%88tswede%20in%20Sta%CC%88dten%20voranbringen.pdf> (letzter Zugriff: 18.03.2022).

Klimawandel und Klimaanpassungsplanung

Holzmann, Angela; Knaus, Karina; Siebenhofer Matthäus (Februar 2018): Fortschrittsbericht über die Umsetzung des Klimaschutzprogramms (KliP) der Stadt Wien – Endbericht (letzter Zugriff: 28.02.2022).

Magistrat der Stadt (2009): Klimaschutzprogramm der Stadt Wien - Fortschreibung 2010–2020. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/programm/> (letzter Zugriff: 27.02.2022).

Preiss, Jürgen; Härtel, Christian (2015): Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. URL: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true>. (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Schlager, Lisa Magdalena; Irschik, Elisabeth (2018): STEP 2025 – Fachkonzept Öffentlicher Raum. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008522.pdf> (letzter Zugriff: 21.03.2022).

Stadt Wien: Anpassung an den Klimawandel in Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/anpassung.html> (letzter Zugriff: 20.02.2022).

Stadt Wien (2022a): Aktuelle Maßnahmen gegen Hitzeinseln und Klimakrise. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/massnahmen.html> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Stadt Wien (2022b): Cooles Wien – App. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/app.html> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Stadt Wien (2022c): Cooles Wien – Maßnahmen gegen Hitzeinseln. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/index.html> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Stadt Wien (21.01.2022d): Wiener Klima-Fahrplan. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klima-fahrplan-lang.pdf> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Stadt Wien (2022e): Urban Heat Islands (UHI) - Strategieplan Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/uhi-strategieplan.html> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Telepak, Gregory (Dezember 2014): STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf> (letzter Zugriff: 28.03.2022).

Berndorfer, Sylvia (Mai 2022): Wiener Hitzeaktionsplan – Für ein cooles Wien der Zukunft. URL: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3955617?originalFilename=true> (letzter Zugriff: 29.08.2022).

Vogl, Bernd; Erker, Susanna (23. Februar 2022): Wiener Klimafahrplan – Unser Weg zur klimagerechten Stadt. URL: <https://www.wien.gv.at/spezial/klimafahrplan/> (letzter Zugriff: 15.08.2022).

Projekt Coole Straße und Coole Straße Plus

Bazalka, Christine (23. Juni 2020): Mehr Platz zum Spielen in der Franklinstraße. URL: https://www.meinbezirk.at/floridsdorf/c-lokales/mehr-platz-zum-spielen-in-der-franklinstrasse_a4112574 (letzter Zugriff: 14.04.2022).

Mobilitätsagentur Wien GmbH: Coole Straßen. URL: <https://www.streetlife.wien/coolestrasse/> (letzter Zugriff: 12.02.2022).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (2019): Die Straßen kriegen hitzefrei!. URL: <https://www.mobilitaetsagentur.at/coolestrasse/> (letzter Zugriff: 19.04.2022).

OTS (11. September 2020): Hebein/Schüchner: Goldschlagstraße wird zur dauerhaften „Coolen Straße“. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200911_OTS0068/hebeinschuechner-goldschlagstrasse-wird-zur-dauerhaften-coolen-strasse (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Rauch, Angelika (30. September 2019): Ergebnisbericht Evaluierung der Aktion „Coole Straßen“ in Wien. URL: https://www.streetlife.wien/wp-content/uploads/sites/4/2021/06/Coole_Strasse_2019_Evaluierung_Ergebnisbericht_tbwresearch.pdf (letzter Zugriff: 19.04.2022).

Slotta, Barbara (April 2020): Wiener Schatten. URL: https://www.agendainnerestadt.at/files/bezirk_1/Aktuelles%202020/Wiener-Schatten_2020.pdf (letzter Zugriff: 25. 03.2022).

Stadtrechnungshof Wien (14. September 2020): MA 28 und Mobilitätsagentur Wien GmbH, Prüfung der Projekte Gürtelfrische West, Coole Straßen und Pop-Up-Radwege, Beantwortung der Fragen 1 bis 13, 20 und 21 Prüfungsersuchen gemäß § 73e Abs. 1 WStV. URL: <https://www.stadtrechnungshof.wien.at/berichte/2021/lang/04-12-StRH-III-21-20.pdf> (letzter Zugriff: 14.03.2022).

Stadt Wien (2021): Coole Straße. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/coolestrasse.html> (letzter Zugriff: 15.11.2021).

Stadt Wien (2022a): Coole Straße Plus. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/coole-strassen-plus.html> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Stadt Wien (2022b): Schwammstadt macht Bäume für den Klimawandel fit. URL: <https://www.wien.gv.at/umwelt/cooleswien/schwammstadt.html> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Verein Lebenswertes Matzner Viertel: Straßenbauarbeiten Goldschlagstraße abgeschlossen!
Zukunftsprojekt Coole Straße Goldschlagstraße wird realisiert. URL:
<https://matznerviertel.at/umbau-goldschlagstrasse-es-geht-los/> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Wiener Gemeinderat (29.01.2019) Beschluss- (Resolutions-) Antrag betreffend Förderungen Coole Straße +. URL: <https://www.wien.gv.at/ma08/infodat/2020/pgl-94510-2020-gat.pdf> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Methodische Herangehensweise

Aschemann-Pilshofer (Jänner 2001): Wie erstelle ich einen Fragebogen? Ein Leitfaden für die Praxis. URL: <https://www.aschemann.at/wp-content/uploads/2015/05/Fragebogen.pdf> (letzter Zugriff: 12.2.2022).

Doblhammer, Gabriele (2004): Beobachtung Inhaltsanalyse. URL:
<https://user.demogr.mpg.de/doblhammer/beobacht.pdf> (letzter Zugriff: 19.04.2022).

Klein, Michael; Pollmann, Anne (2007): Teilnehmende Beobachtung. URL: https://www.uni-hohenheim.de/fileadmin/einrichtungen/soziologie/Download/Download_Studium/ss2007/6_Teilnehmende-Beobachtung.pdf (letzter Zugriff: 19.04.2022).

Mentorium GmbH (13 August 2019): Bivariate Statistik mit SPSS. URL:
<https://www.mentorium.de/bivariate-statistik-spss/> (letzter Zugriff: 21.04.2022).

Scholz, Gerold: Teilnehmende Beobachtung. URL: https://www.uni-koblenz-landau.de/de/koblenz/fb1/gpko/alt_backup/alt/person/dateien-west/dateien-west-archiv/teilnehmende-beobachtung.pdf (letzter Zugriff: 19.04.2022).

Scribbr (2022): Cramer's V verstehen, berechnen und interpretieren. URL:
<https://www.scribbr.de/statistik/cramers-v/> (letzter Zugriff; 24.08.2022).

Studyflix (2022): Cramers V. URL: <https://studyflix.de/statistik/cramers-v-4409> (letzter Zugriff; 24.08.2022).

Aufenthaltsqualitäten der Coolen Straße

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Börsegasse 7-9, 1. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Alliiertenstraße 5-7, 2. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Karmeliterplatz 2,3,5 – Kirchenvorplatz, 2. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Waltergasse (Schaumburgergasse bis Graf-Starhemberg-Gasse), 4. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Pannaschgasse 5-7, 5. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Christian-Broda-Platz, 6. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Kandlgasse 45-47 sowie am Schulvorplatz 39-43 (ohne Fahrbahn), 7. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Schlesinger Platz, 8. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Servitengasse Nr. 9 sowie Grünentorgasse Nr. 19a bis 19b, 9. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Spittelauer Platz, 9. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Hardtmuthgasse Nr. 70-76 (Alxingergasse bis Herzgasse), 10. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Wolfganggasse Nr. 21-19, 12. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Meiselstraße 47 (von Beckmannngasse bis Hustergasse), 14. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Markgraf – Rüdiger – Straße (zwischen Alberichgasse und Burjanplatz Nr. 3), 15. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Hasnerstraße 52-56 (Haymerlegasse bis Habichergasse), 16. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Dornerplatz, 17. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Logbuch Staudgasse zwischen Vinzenzgasse und Kloostergasse, 18. Bezirk.

Mobilitätsagentur (2020): Putzendoplergasse Nr. 2-4, 23. Bezirk.

Mobilitätsagentur GmbH; Wiener Linien (30. März 2022): Wienerinnen und Wiener sind klimafreundlich unterwegs: 44% aller Wege werden mit dem Rad oder zu Fuß erledigt. URL: <https://www.wienzufuss.at/2022/03/30/wienerinnen-und-wiener-sind-klimafreundlich-unterwegs-44-aller-wege-werden-mit-dem-rad-oder-zu-fuss-erledigt/> (letzter Zugriff: 25.04.2022).

Randelhoff, Martin (29. August 2017): Straßen als Räume für Mobilität und menschliche Interaktion. URL: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/165000/urbane-mobilitaet/strassenraum-interaktion-bausteine-wandel-mobilitaet-foerderung/> (letzter Zugriff: 25.04.2022).

Stadt Wien (2022): Wiener Hitzekarte zeigt, wo Abkühlung notwendig ist. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html> (letzter Zugriff: 10.03.2022).

Handlungsempfehlungen der Coolen Straße

Aichinger Wolfgang (März 2020): Quartiersmobilität gestalten – Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fa_chbroschuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf (letzter Zugriff: 10.4.2022).

Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (Jänner 2022a): Lärm. URL: https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/stoerungen_durch_nachbarn/Seite.3190010.html (letzter Zugriff: 11.04.2022).

Mobilitätsagentur Wien (2021): FAQ Coole Stelen 2021. URL: <https://www.streetlife.wien/coolestrasse/faq-coole-strasse/> (letzter Zugriff: 22.04.2022).

Stadt Wien (2022): Parkraumbewirtschaftung bringt Lebensqualität für alle und mehr freie Parkplätze für die Wienerinnen und Wiener. URL: <https://www.wien.gv.at/presse/hintergrund/parkpickerl> (letzter Zugriff: 11.04.2022).

Befragung

Mobilitätsagentur Wien GmbH (2022): Begegnungszone, Fußgängerzone und Wohnstraße. URL: <https://www.wienzufuss.at/tipps-und-regeln/begegnungszone/> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Rechtsinformationssystem des Bundes (12.04.2022): § 76b. Wohnstraße. URL: <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/1960/159/P76b/NOR12159080> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Stadt Wien (2022a): Wohnstraßen – Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Stadt Wien (2022b): Verkehrssicherheit – Bauliche Maßnahmen. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/bau.html> (letzter Zugriff: 12.04.2022).

Handlungsempfehlungen der Coolen Straße Plus

Bundesamt für Umwelt, BAFU (2020): Maßnahmen gegen Straßenlärm. URL: <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm.html> (letzter Zugriff: 11.04.2022).

Deutsches Kinderhilfswerk: Temporäre Spielstraßen in Berlin. URL: <https://www.spiegel.de/auto/berlin-spielstrassen-auf-zeit-bezirke-schaffen-platz-fuer-kinder-a-72e118ca-6f6f-4410-aa0b-ed2298af699d> (letzter Zugriff: 11.04.2022).

Hillinger, Patricia (18. März 2022): Penzing bekommt jetzt einen neuen Wochenmarkt. URL: https://www.meinbezirk.at/penzing/c-wirtschaft/penzing-bekommt-jetzt-einen-neuen-wochenmarkt_a5221474 (letzter Zugriff: 22.04.2022).

Kleebauer, Christian (19. Oktober 2020): Bachelorarbeit - Inventarisierung und Wirksamkeit von Wohnstraßen in Wien. URL: https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/Bachelorarbeiten/2020_Kleebauer.pdf (letzter ZUgriff: 27.04.2022).

Mobilitätsagentur Wien GmbH (2022): Eine faire Verteilung des öffentlichen Raums?!. URL: <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresaktion/eine-faire-verteilung-des-oeffentlichen-raums/> (letzter Zugriff: 27.04.2022).

Verein Lebenswertes Matznerviertel (2022): Grätzl-Treff am Matzner-Markt. URL: <https://matznerviertel.at/graetzl-treff-am-matzner-markt/> (letzter Zugriff: 27.04.2022).

10. Anhang

Cooler Straße – Fragebogen

Für eine Temperaturreduktion der Stadt Wien wurde im Sommer 2020 das Projekt Cooler Straße und Cooler Straße + umgesetzt. Insgesamt wurden vier Straßenabschnitte zu einer Coolen Straße + umgebaut. Diese sind verkehrsreduziert und durch Wasserstelen, Sitzgelegenheiten und Bäumen soll der Straßenraum für alle Personen nutzbar gemacht werden. Diese Befragung hat das Ziel zu eruieren, welche Kriterien für die Nutzer:innen relevant sind und wie die Coolen Straßen+ optimal an die Nutzer:innen angepasst werden kann. Hierfür würde ich Ihre Hilfe benötigen.

Datenschutzrechtliche Einwilligung

Ich willige ein, dass meine personenbezogenen Daten (z.B. Wohnort, Präferenzen zur Coolen Straße, usw.) zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades (Diplom-Ingenieurin) im Rahmen einer Diplomarbeit im Masterstudiengang Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Universität Wien verarbeitet werden dürfen. Zudem bin ich damit einverstanden, dass meine Daten im Rahmen einer wissenschaftlichen Publikation in anonymisierter Form veröffentlicht werden dürfen.

Ich möchte mich für Ihre Unterstützung bedanken!

Daten zu NutzerInnen

1. Wie alt sind Sie?

2. Geschlecht?

- Weiblich
- Männlich
- Anderes

3. Haben Sie Kinder?

- Ja
 - Unter 6 Jahren
 - Zwischen 6 und 10 Jahren
 - Zwischen 10 und 18 Jahren
 - Älter als 18 Jahre
- Nein

4. Haben Sie einen privaten PKW?

- Ja
 - Garagenparkplatz
 - Parkpickerl
- Nein

5. Welches Fortbewegungsmittel verwenden Sie am häufigsten?

- PKW
- Öffentlicher Verkehr (Straßenbahn, Bus, U-Bahn)
- Zu Fuß gehen
- Fahrrad fahren

6. Bitte beantworten Sie folgende Sätze:

	Trifft genau zu	Trifft zu	Trifft nicht zu	Trifft überhaupt nicht zu
Ich finde, dass in Wien zu wenig für FußgängerInnen getan wird	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Im Sommer ist es mir zu heiß um zu Fuß zu gehen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kinder werden in der Planung des öffentlichen Raums in Wien zu wenig berücksichtigt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Die PKWs nehmen den Großteil des Straßenraums ein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Der Straßenraum sollte fairer verteilt sein	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Das Projekt Coole Straße – derzeitiger Stand

7. Haben Sie einen Bezug zur Coolen Straße?

- AnrainerIn
- GeschäftsinhaberIn
- BesucherIn
- Arbeitsplatz
- Nein

8. Kannten Sie das Projekt Coole Straße?

- Ja
 - Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren?

- Nein

9. Sind Sie ein Befürworter/eine Befürworterin des Projekts Coolen Straße?

- Ja
- Nein
 - Wenn nein, warum nicht? _____

10. Wie oft verweilen Sie auf der Coolen Straße?

- Mehrmals täglich
- bis 3-mal pro Woche
- 4- bis 5-mal pro Woche
- Nie

11. Wie nutzen Sie die Coole Straße?

- Zum erholen/ Sonnen lassen
- Zum Spielen mit den Kindern
- Zusammensitzen und unterhalten
- Soziale Kontakte
- Pause während der Arbeit/Meetings
- Eigenes: _____

12. Was fehlt auf der Coolen Straße?

- _____

13. Wie empfinden Sie folgende Umgebungsgeräusche?

	Keine Lärmbelästigung	Geringe Lärmbelästigung	Mittlere Lärmbelästigung	Starke Lärmbelästigung
Fahrende PKWs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplatzsuchende PKWs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärm durch spielende Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unterhaltungen zwischen mehrere Personen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wasserstele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Wie zufrieden sind Sie mit den bestehenden Elementen der Coolen Straße?

	Sehr zufrieden	Zufrieden	eher unzufrieden	unzufrieden
Durchfahrtmöglichkeit für den PKW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze erhalten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze entfernen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schutz vor Hitze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schutz vor Schlechtwetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sitzgelegenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Platz zum Spielen für die Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktivitätenangebote auf der Coolen Straße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bäume	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wasserstele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trinkbrunnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Das Projekt Coole Straße – Wünsche

15. Soll in der Coolen Straße KFZ-Verkehr herrschen?

- Ja
- Nein
- Nur AnrainerInnen-Verkehr

16. Sollen die Parkplätze in Coolen Straßen reduziert werden?

- Ja, um 25%
- Ja, um 50%
- Ja, um 75%
- Ja, um 100%
- Nein

17. Welche Elemente schaffen eine Abkühlung?

	Starke Abkühlung	Mittlere Abkühlung	Keine Abkühlung
Wasserstele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bäume	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fassadenbegrünung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünflächen im Straßenraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Helle Oberflächen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

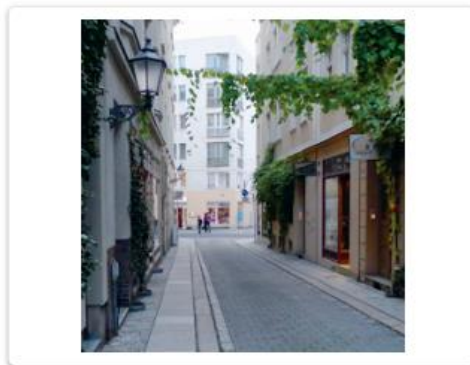
18. Welche Sitzgelegenheiten wünschen Sie sich?

- Einzelsitzplätze
- Bänke
- Tisch-Bank-Kombination
- Liegestühle

19. Welche Beschattungsmöglichkeiten hätten Sie gerne?



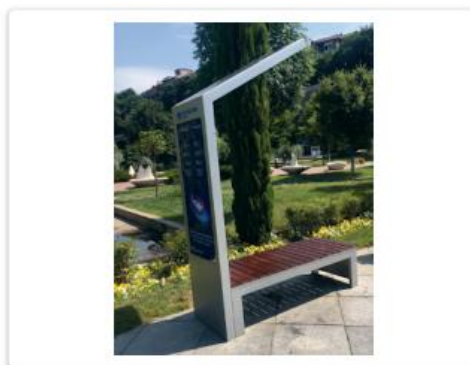
Bäume



Straßenübergrünung



Textile Beschattung



Beschattete Sitzgelegenheiten

20. Was ist Ihnen auf einer Coolen Straße wichtig?

	Sehr wichtig	Wichtig	eher unwichtig	unwichtig
Durchfahrtmöglichkeit für den PKW	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze erhalten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkplätze entfernen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schutz vor Hitze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schutz vor Schlechtwetter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sitzgelegenheiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Platz zum Spielen für die Kinder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aktivitätenangebote auf der Coolen Straße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bäume	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünraum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wasserstele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trinkbrunnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!