

STRASSENRAUM ALS RESSOURCE

Anforderungen an den Straßenraum in städtischen Wohngebieten

Diplomarbeit

Straßenraum als Ressource

Anforderungen an den Straßenraum in städtischen Wohngebieten

ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin

unter der Leitung von

SENIOR SCIENTIST DIPL.-ING. DR.TECHN.

EMANUELA SEMLITSCH

E280/4 Fachbereich Örtliche Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

MARIE GRASSL

Matrikelnummer 01605869

Wien, am 20.02.2023

KURZFASSUNG

Technologische und gesellschaftliche Veränderungstendenzen wie Sharing-Angebote in der Mobilität, demografischer Wandel oder auch Home-Office stehen in einem direkten Zusammenhang mit den Entwicklungen im städtischen Straßenraum. Die Anforderungen an den Straßenraum ändern sich je nach Generation. Aktuell liegt der Fokus wieder auf multifunktionalen Ansprüchen und weg vom Straßenraum als reine Verkehrsfläche. Potenzial liegt hierbei vor allem in bereits verkehrsberuhigten Straßen in städtischen Wohngebieten wie Wohnstraßen, die derzeit als Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr dienen. Und das, obwohl es gerade in dicht bebauten Wohngebieten einen großen Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum bzw. auf Freiräume gibt. Der Straßenraum wird vor allem seit der Nachkriegszeit bis heute autogerecht geplant. In Anbetracht einer fairen Flächenverteilung in der gebauten Stadt und aufgrund der Herausforderungen, was globale Trends und Krisen betrifft, braucht es eine neue gestalterische und konzeptionelle Herangehensweise an die Ausgestaltung von städtischen Straßenräumen. Der städtische Straßenraum muss als Ressource für eine lebenswerte Stadt angesehen werden.

Die von den Trends abgeleiteten Anforderungen an den Straßenraum werden anhand von Literatur- und Dokumentenrecherchen den Erkenntnissen aus aktuellen Diskussionen und Visionen in der Straßenraumgestaltung – betreffend den städtischen Straßenraum als Teil des öffentlichen Raumes – gegenübergestellt. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse werden durch Interviews mit Experten gestützt.

Als Grundlage dienen Evaluierungen internationaler und innovativer Herangehensweisen und Konzepte betreffend die Planungsansätze für den städtischen Straßenraum. Der Fokus liegt dabei auf bereits verkehrsberuhigten Straßen im Wohngebiet. Es werden Handlungsanweisungen für alternative Reorganisationsmöglichkeiten des Straßenraums abgeleitet, die mithilfe von konkreten Fallbeispielen dargelegt werden.

ABSTRACT

Technological and social change tendencies such as sharing offers in mobility, demographic change or home office are directly related to the developments in urban street space. The demands on the road space change depending on the generation. Currently, the focus is again on multifunctional requirements and away from the street space as a pure traffic area. There is potential here above all in streets in urban residential areas that are already traffic-calmed, such as residential streets that currently serve as parking areas for motorized private transport. And that despite the fact that there is a great deal of pressure to use public space and open spaces, especially in densely built-up residential areas. The street space has been planned to be car-friendly, especially since the post-war period up to the present day. In view of a fair distribution of space in the built city and due to the challenges related to global trends and crises, a new creative and conceptual approach to the design of urban street spaces is needed. Urban street space must be viewed as a resource for a city worth living in.

The demands on the street space derived from the trends are compared with the findings from current discussions and visions in the design of street space - concerning the urban street space as part of the public space - on the basis of literature and document research. The knowledge gained from this is supported by interviews with experts.

Evaluations of international and innovative approaches and concepts relating to planning approaches for urban street space serve as a basis. The focus is on already traffic-calmed streets in the residential area. Instructions for alternative ways of reorganizing the street space are derived, which are presented with the help of concrete case studies.

INHALTSVERZEICHNIS

Kurzfassung	4
Abstract	5
Einleitung	9
1.1 Forschungsinteresse und Forschungsfragen.....	10
1.2 Struktur der Arbeit und Forschungsmethoden.....	12
1.3 Eingrenzung des Themas.....	14
Anforderungen an den städtischen Straßenraum	17
2.1 Der Straßenraum – Ein historischer Überblick.....	18
2.2 Der Straßenraum heute – Planungsansätze.....	23
2.2.1 Der Straßenraum heute – Stadtpaziergänge.....	27
Schwarzinger-gasse.....	30
Trappel-gasse.....	34
Luftbadgasse & Dürergasse & Eggerthgasse.....	38
Richtergasse & Andlergasse.....	42
Stuckgasse.....	46
Lenaugasse & Loidolgasse & Schmidgasse.....	50
Pelzgasse.....	54
2.3 Der Straßenraum zukünftig – Trends.....	58
2.3.1 Methodik.....	59
2.3.2 Konnektivität & Digitalisierung.....	62
2.3.3 Lebensstil.....	69
2.3.4 Neo Ökologie.....	73
2.3.5 Urbanisierung.....	78
2.3.6 Demografischer Wandel.....	83
Handlungsfelder	89
3.1 Gegenüberstellung der Anforderungen.....	90
3.1.1 Gestaltung	97
3.1.2 Zonierung	109
3.1.3 Planungsprozess.....	123
Fazit	138
Anhang	143
4.1 Interviewtranskriptionen.....	144
4.1.1 Dr. Markus Raab.....	144
4.1.2 Ing. Sebastian Gstettner BSc.....	150
4.1.3 Mag. Markus Reiter.....	155
4.2 Literaturverzeichnis.....	160
4.3 Abbildungsverzeichnis.....	166
4.4 Tabellenverzeichnis.....	170

01

1.1 FORSCHUNGSINTERESSE UND FORSCHUNGSFRAGEN

1.2 EINGRENZUNG DES THEMAS

1.3 STRUKTUR DER ARBEIT

1.4 FORSCHUNGSMETHODEN

EINLEITUNG

Ausgangspunkt der vorliegenden Diplomarbeit ist es, den städtischen Straßenraum als Ressource zu sehen. Spaziert man mit offenen Augen durch Wien, ist es erschreckend zu sehen, wie viel Platz der Pkw – vor allem der ruhende Verkehr – einnimmt. In Wien kommen auf 100 Personen 38 Pkws. Annähernd die Hälfte der Wiener Haushalte besitzt keinen privat genutzten Pkw (VCÖ 2021). Lediglich 26% der täglichen Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, zu Fuß sind es 35% der Wege (Bauer et al. 2021, S. 15). In Anbetracht des Modal Splits ist die Flächenverteilung im öffentlichen Raum nicht gerechtfertigt. Doch welche Nutzungsanforderungen – abgesehen vom Verkehr – gibt es? Was werden die zukünftigen Anforderungen an den städtischen Straßenraum sein? Als Folge meiner Recherchen möchte ich mit dieser Diplomarbeit aufzeigen, dass der Straßenraum mehr kann, als Abstellfläche zu sein.

Zu Beginn wird ein Überblick über die Forschungsinteressen gegeben und die Struktur der Arbeit erläutert. Des Weiteren werden die Forschungsmethoden angeführt. Da der städtische Straßenraum ein sehr umfassendes Themengebiet darstellt, wird anschließend eine Eingrenzung des Themas vorgenommen.

1.1 FORSCHUNGSINTERESSE UND FORSCHUNGSFRAGEN

Das Erkenntnisinteresse der Arbeit liegt darin, Anforderungen an den städtischen Straßenraum in dicht bebauten Wohngebieten - die sich aus derzeitigen Veränderungstendenzen ergeben - aufzuzeigen und einander gegenüberzustellen. Die definierten Anforderungen werden weiters mit den aktuellen Diskussionen in der Stadtplanung abgeglichen. Hierbei soll überprüft werden, inwiefern die Planung aktuelle Entwicklungen bereits aufgreift und welche Aspekte eventuell noch außer Acht gelassen werden. Bei den Ableitungen der Auswirkungen und dem aktuellen Planungsstand geht es darum, den State of the Art herauszuarbeiten und diesen auf Potenziale zu untersuchen. Aus diesem Erkenntnisinteresse lassen sich folgende Forschungsfragen ableiten.

Innovationen und der gesellschaftliche Wandel wirken sich auf den Straßenraum aus. Welche neuen Anforderungen an den Straßenraum mit Fokus auf Wohngebiete ergeben sich daraus?

Den Ausgangspunkt bilden bisherige Meilensteine bzw. Entwicklungen betreffend die Nutzung des städtischen Straßenraums. Es stellt sich auch die Frage, inwiefern sich die Anforderungen verändert haben. Um die zukünftigen Trends einordnen zu können, ist neben der Vergangenheit auch ein Blick auf die aktuellen Anforderungen an den Straßenraum unumgänglich. Welche Planungsansätze gibt es? Welche Interessen überwiegen?

Schlussendlich soll im Zuge der Arbeit beantwortet werden, welchen zukünftigen Anforderungen der Straßenraum in städtischen Wohngebieten gerecht werden muss. Dafür werden die unterschiedlichen Trends mit Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum gesammelt und analysiert. Zusätzlich stellt sich die Frage nach Überschneidungen und Konfliktpotenzialen hinsichtlich der zukünftigen Anforderungen. Und: Lassen sich aus den Trends neue Handlungsanweisungen an die Stadtplanung ableiten?

Welche Herangehensweisen werden derzeit in der Planung diskutiert?

Aufbauend auf den Erkenntnissen bezüglich zukünftiger Anforderungen gilt es, diese dem aktuellen Planungsstand gegenüberzustellen. Welche Themenschwerpunkte gibt es in der Stadt- und Verkehrsplanung? Worauf liegt der Fokus in Bezug auf den Straßenraum in städtischen Wohngebieten? Interessant ist dabei vor allem, ob es Aspekte in der derzeitigen Planung gibt, die nicht berücksichtigt werden.

Dader Fokus dervorliegenden Arbeit vor allem auf den Entwicklungen in Österreich bzw. in der Bundeshauptstadt Wien liegt, stellt sich insbesondere die Frage nach Diskussionen, Konzepten, Projekten und Maßnahmen in der Wiener Stadtplanung. Inwiefern geht die Stadt Wien bereits auf die zukünftigen Anforderungen an den Straßenraum in städtischen Wohngebieten ein? Welche Themen sollten vertieft behandelt werden?

Welche Möglichkeiten gibt es bereits, den Straßenraum an die zukünftigen Anforderungen anzupassen? Wo muss nachgeschärft werden?

Schlussendlich stellt sich die Frage, ob sich aus den gewonnen Erkenntnissen hinsichtlich der Anforderungen und der Planungsansätze Standards bzw. Module für den Straßenraum in städtischen Wohngebieten ableiten lassen. Welche Maßnahmen, Konzepte, Akteur:innen braucht es, um die Ressource Straßenraum bestmöglich zu nutzen? Wie kann der Straßenraum der Zukunft aussehen?

Dabei soll erläutert werden, inwiefern es die gängigen Strukturen - Gehsteig, Baumscheiben, Parkstreifen, Fahrbahn - braucht und ob sie sowohl in gestalterischer Hinsicht als auch im Planungsprozess aufgelöst werden können.

1.2 STRUKTUR DER ARBEIT UND FORSCHUNGSMETHODEN

Die Grundannahme der vorliegenden Diplomarbeit ist, dass Innovationen und gesellschaftlicher Wandel Auswirkungen auf den Straßenraum in den Städten haben werden. Zu Beginn der Arbeit werden der historische Kontext sowie die aktuellen Planungsansätze herausgearbeitet und aufbereitet. Dies erfolgt mittels einer grundlegenden Literaturrecherche sowie Stadtspaziergängen in Wien. In weiterer Folge werden Nachforschungen, die technologische und gesellschaftliche Entwicklungen – Megatrends – betreffen, und deren Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum vorgenommen. Daraus lassen sich Anforderungen an den zukünftigen Straßenraum ableiten. Die Auswirkungen der Trends werden tabellarisch aufbereitet und es wird eine Kodierung vorgenommen.

Im nächsten Schritt werden die Anforderungen den aktuellen Planungsansätzen gegenübergestellt, woraus in weiterer Folge Konflikte und Überschneidungen ermittelt werden. Aus den Überschneidungen werden Standards für den städtischen Straßenraum in Wohngebieten abgeleitet. Ziel ist es, Erkenntnisse darüber zu gewinnen, was es im städtischen Straßenraum derzeit und zukünftig braucht. Die Erkenntnisse werden von semistrukturierten Interviews gestützt. Dieses Interviewformat beinhaltet vorab formulierte Fragen als Richtlinien, um relevante Themen und Aspekte abzudecken, bietet aber auch die Möglichkeit, einen natürlichen Gesprächsverlauf zuzulassen, um zusätzliche Erkenntnisse gewinnen zu können.

Mithilfe von Literaturanalysen und Interviews werden Anforderungen an den städtischen Straßenraum formuliert und Handlungsanforderungen abgeleitet. Dabei werden abwechselnd Datensammlung und Auswertung vorgenommen, bis keine neuen Erkenntnisse mehr zu erwarten sind. Dies wird durch laufende Reflexion – im Rahmen der Diplomarbeiten-Betreuungstermine – ergänzt.

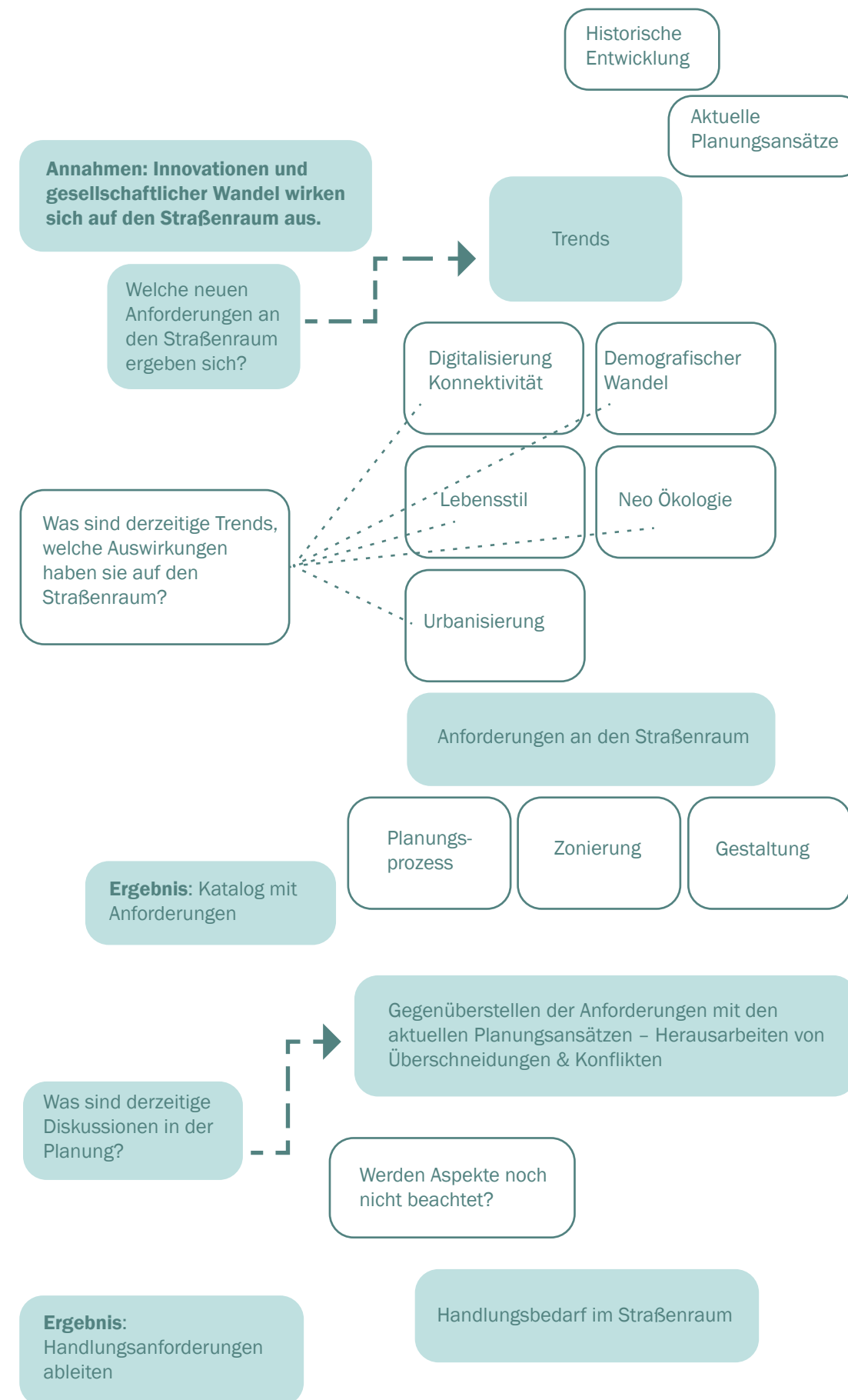


Abb.1: Struktur der Arbeit (Eigene Darstellung)

1.3 EINGRENZUNG DES THEMAS

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, derzeitige Planungsansätze und Umgestaltungen auf Verbesserungspotenziale zu analysieren. Der Fokus liegt dabei auf gründerzeitlichen Straßen in Wohngebieten, in denen eine Verkehrsberuhigung bzw. eine Verordnung zur Wohnstraße möglich ist oder bereits umgesetzt wurde. Das Potenzial einer Wohnstraße besteht darin, dass der Pkw-Verkehr reduziert werden kann. Eine Straße, die als Wohnstraße verordnet wurde, hat keine relevante Verkehrsfunktion im gesamtstädtischen Bereich. Deshalb ist eine Verkehrsberuhigung möglich. Höherrangige Straßen und Hauptverkehrsachsen, die für die Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr grundlegend sind, werden in dieser Arbeit nicht betrachtet.

Wohnstraße: eine für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße (Bundesrecht, §2. 1a).



Abb.2: Schild Wohnstraße (Eigene Aufnahme)

Die Wohnstraße ist eine Form der Verkehrsberuhigung und ist in der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) verankert. Grundsätzlich steht in der StVO, dass der Fahrzeugverkehr in einer Wohnstraße verboten ist. Als Ausnahmen werden Dienstleistungen wie Müllabfuhr und Rettungseinsätze genannt. Dennoch ist auch das Zu- und Abfahren in Schrittgeschwindigkeit erlaubt (Bundesrecht, §76b. 1). Das Parken ist lediglich auf dafür

gekennzeichneten Flächen gestattet (Bundesrecht, §23. 2a). Das Betreten der Fahrbahn und sogar Spielen ist erlaubt, jedoch darf der Verkehr nicht behindert werden. Dies beruht auf Gegenseitigkeit, auch Autofahrer:innen dürfen Fußgänger- und Radfahrer:innen nicht gefährden (Bundesrecht, §76b. 2-3).

Beantragt kann eine Wohnstraße von der Bezirksvertretung werden. Vor der Verordnung zu einer Wohnstraße wird die Eignung von seiten der Magistratsabteilung 46 – Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten – geprüft (Stadt Wien 2023).

Das Themengebiet Mobilität ist bei der Betrachtung des städtischen Straßenraumes grundsätzlich zu bearbeiten und kann nicht ausgeklammert werden. Mobilität wird in der vorliegenden Arbeit jedoch als ein Faktor von vielen angesehen. Es geht nicht darum, ein Verkehrskonzept zu erstellen, sondern darum, die generellen Anforderungen an den städtischen Straßenraum herauszuarbeiten, wobei die Mobilität mit Sicherheit eine grundlegende Rolle spielen wird. Der Fokus der Arbeit liegt allerdings auf gestalterischen, planerischen und sozialen Aspekten der Freiraum- bzw. Straßenraumgestaltung.

Um das umfangreiche Thema einzugrenzen und die Vergleichbarkeit sicherzustellen, wird der Hauptaspekt in den allgemeinen Teilen auf den europäischen Städten und Straßen liegen. Grundsätzlich wird die Stadt Wien als Betrachtungsgebiet herangezogen. Ausnahme sind hierbei internationale Beispiele, die als Learnings angesehen werden können.

02

2.1 DER STRASSENRAUM EIN HISTORISCHER ÜBERBLICK

2.2 DER STRASSENRAUM HEUTE PLANUNGSANSÄTZE

2.3 DER STRASSENRAUM ZUKÜNFTIG TRENDS

ANFORDERUNGEN AN DEN STÄDTISCHEN STRASSENRAUM

Um den Straßenraum als Ressource zu begreifen und die zukünftigen Anforderungen ableiten zu können, muss das System Straßenraum verstanden werden und müssen die bisherigen Entwicklungen nachvollziehbar gemacht werden. Deshalb wird als einführendes Kapitel ein Überblick über die historische Entwicklung des städtischen Straßenraums gegeben.

In weiterer Folge wird auf den aktuellen Stand des Straßenraums eingegangen. Der Informationsgewinn erfolgt durch eine umfangreiche Literaturrecherche. Dabei liegt das Augenmerk auf aktuellen Planungsansätzen in der Stadt- und Freiraumplanung. Worauf liegt der Fokus in der Planung? Welche Konzepte betreffend die Mobilität in der Stadt oder auch welche Ansätze im Planungsprozess gibt es? Um einen Einblick in den Wiener Straßenraum von heute zu geben, werden im Zuge der Recherche Stadtpaziergänge durch unterschiedliche Bezirke in Wien unternommen.

Ausgehend vom Straßenraum heute, steht im anschließenden Kapitel der zukünftige Straßenraum im Vordergrund. Abgeleitet von gesellschaftlichen und technologischen Trendentwicklungen wird ein Überblick über mögliche Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum gegeben. Wie werden die Trends das Verhalten der Menschen verändern? Welche Chancen und Herausforderungen betreffend die Stadt- und Straßenplanung ergeben sich daraus?

2.1 DER STRASSENRAUM EIN HISTORISCHER ÜBERBLICK



Vor- & Frühgeschichte

10.000 v.Chr.

Erste Trampelpfade.



4.000 v.Chr.

In Mesopotamien entsteht mit bis zu 80.000 Einwohner:innen die erste Großstadt (Uruk)



Antike

Die Straße ist Begegnungs- und Kommunikationsort. Sie wird als Marktplatz und Bühne genutzt.

45 v.Chr.

Aufgrund des starken Verkehrsaufkommens verordnet Cäsar tagsüber ein Verbot von Karren und Wägen.

Die ersten Parkplätze am Straßenrand werden eingeführt.

Mittelalter

Die Straße ist weiterhin ein wichtiger Ort für Interaktionen. Die Straßen in den Städten sind allerdings eng, dreckig und laut.

1487

In Paris gibt es die ersten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Trab und Galopp werden verboten.

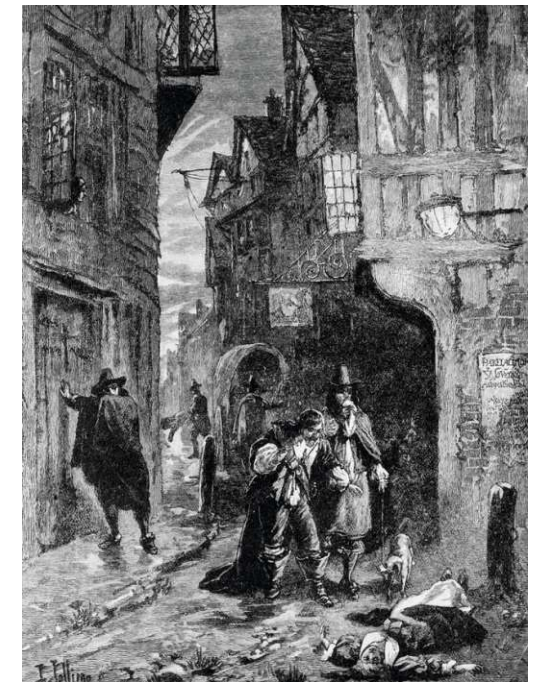


1553

In Frankreich werden Baumplantungen neben der Straße vorgeschrieben.

Ab dem 17. Jahrhundert wird der Straßenraum vermehrt für politische Funktionen genutzt.

Im 19. Jahrhundert findet das öffentliche Arbeits- und Gemeinschaftsleben auf der Straße statt.



Neuzeit

Ab dem 15. Jahrhundert gibt es einen Wandel in der Architektur und im Städtebau. Die Straßen werden breiter und weitläufiger.

1614

Es werden von der Straße getrennte Gehwege errichtet.

1828

Moderner Beton wird erstmals als Straßenbelag verwendet.

1875
In der Wiener Straßenverkehrsordnung wird das Parken im Straßenraum bei Gefängnisstrafe verboten.

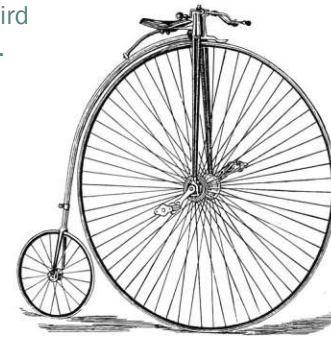
1885
Die ersten tauglichen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden entwickelt.

In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts werden vermehrt breite, gepflasterte Straßenzüge mit bis zu 50m geschaffen. Das eigene Auto ist noch nicht üblich, dadurch blieb der Straßenraum für anderweitige Nutzungen offen.



1839

Das erste Rad mit Pedalen wird entwickelt.



1888

Mit 23 km/h wird der Geschwindigkeitsrekord mit Postkutschen aufgestellt.



1913

Ford führt das Fließband ein und startet mit der Massenproduktion von Autos.

1914

Das erste elektrische Verkehrssignal wird in Betrieb genommen.

Zeitgeschichte und Gegenwart

Durch die gestiegene Mobilität der Bevölkerung sinkt die Verbindung zum unmittelbaren Wohnumfeld. In der Freizeit werden vermehrt andere Orte aufgesucht.

1918

In den USA gibt es den ersten Autoverleih.

1938

Laut der NS-StVO sollen die „Volksmotorisierung“ und die Steigerung des Straßenverkehrs vorangetrieben werden. Motorisierte Verkehrsmittel haben Vorrang.

Das Parken entlang der Straße ist grundsätzlich erlaubt.

1945

Beim Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg werden die gepflasterten Straßen asphaltiert.

Ab den 1950er Jahren wird der Straßenraum für den motorisierten Verkehr geplant. Die Fahrgeschwindigkeiten erhöhen sich zunehmend. Die Aufenthaltsqualität geht verloren.

Ab den 1920er Jahren gibt es abermals Änderungen im Städtebau. Der Fokus liegt auf hohen Gebäuden und Schnellstraßen.

1929

Fußgänger:innen werden laut Gesetz bevorzugt behandelt. Beispielsweise ist das Bespritzen von Fußgänger:innen explizit untersagt.



Mitte des 20. Jahrhunderts treten neue Planungsansätze wie die Trennung von Arbeitsstandort Wohnen und Erholung in den Vordergrund. Straßen werden mehrspurig ausgebaut und es kommt zu einer räumlichen Trennung von Fußwegen und Fahrbahnen.



Die amerikanische „autogerechte Stadt“ wird zum Planungsvorbild. Es entstehen immer mehr Fahrspuren und Parkstreifen. Bäume und Gehwege müssen dafür weichen.

1953

In Kassel, Kiel und Stuttgart entstehen die ersten Fußgängerzonen in Deutschland.



1996

In Planungshandbüchern wird der Straße die Verbindungsfunktion, die Erschließungsfunktion und die Aufenthaltsfunktion zugeschrieben.



In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kommt es zu einem Umdenken in Richtung Verkehrsberuhigung. Es soll mehr Fußgängerzonen, Radfahrinfrastruktur und Straßenbäume geben.

1960

In der ersten österreichischen StVO werden Menschen wieder in den Vordergrund gerückt. Dennoch soll auch die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr ausgebaut werden.



Im 21. Jahrhundert wird der Straßenraum wieder vermehrt als Aufenthalts- und Kommunikationsort genutzt. Die Nutzer:innengruppen werden vielfältiger.

2019

In Wien ist der private Pkw-Besitz rückläufig.

2.2 DER STRASSENRAUM HEUTE – PLANUNGSANSÄTZE

Öffentlicher Raum
Gesamtheit aller Stadträume, die grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind.

Seit jeher werden der öffentliche Raum und somit auch die Straßen in den Städten von den unterschiedlichsten Akteur:innen genutzt und angeeignet. Die Funktionen des öffentlichen Raums reichen von Mobilität, Aufenthalt und Freizeitgestaltung bis hin zu ökonomischen und politischen Funktionen. Die Ausgestaltung der Straßenräume prägt die Identität der Stadt hinsichtlich der Nutzung durch die Bewohner:innen sowie der Wirkung auf die Besucher:innen und Tourist:innen. Neben den öffentlichen, repräsentativen Plätzen sind vor allem auch die Straßen das Gesicht einer Stadt (Berding, Selle 2019, S. 1639–1641). Der Straßenraum ist mehr als eine Mobilitätsfläche. Die Stadt Wien verweist in ihren Konzepten auf den öffentlichen Raum als Kommunikations- und Aufenthaltsraum sowie als Ort für Kunst und Kultur (MA 18 2018, S. 20). Der Architekt und Stadtplaner Jan Gehl hebt in seinen Büchern die grundlegenden Aspekte einer Stadt mit funktionierendem öffentlichem Raum hervor: Lebendigkeit, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Gesundheit (Gehl 2018, S. 19).

Wie gut ein städtischer Straßenraum von den Menschen angenommen und genutzt wird, hängt in erster Linie von der Bebauungsstruktur und der Ausgestaltung der Straße ab. Eine lebendige Stadt braucht Angebote für die Nutzer:innen: Sitzgelegenheiten, Trinkbrunnen, Lokale mit Schanigärten; grundlegend ist, dass Straßenräume Nutzungen zulassen. Stadt- und Freiraumplaner:innen haben dabei die Möglichkeit, die Aneignung durch die Bewohner:innen zu steuern. Laut Gehl hat die Gestaltung der Freiräume einen selbstverstärkenden Effekt. Gehl führt diesbezüglich das Beispiel mit spielenden Kindern an: Spielt ein Kind mit einem Ball, kommen schon bald weitere Kinder hinzu. Attraktive, einladende Orte werden von der Bevölkerung vermehrt angenommen und genutzt – siehe Abbildung 8 (Gehl 2018, S. 21–82).



Siehe Kapitel 2.1 Der Straßenraum – Ein historischer Überblick, S. 18-22.

Wie bereits aus der historischen Aufbereitung des Straßenraums ersichtlich war, lag der Fokus seit der Industrialisierung auf dem motorisierten Individualverkehr. Die Straßenräume wurden autogerecht geplant und die Anforderungen jener, die ihre Wege nicht mit dem Pkw zurücklegten, wurden kaum berücksichtigt. Aufgrund des Rückganges der Fußgänger:innen verlor der Straßenraum großteils seine Funktion als Aufenthalts- und Begegnungsraum (Gehl 2018, S. 14). Seit den letzten Jahrzehnten steht der Mensch in den Planungsansätzen der Stadtplanung wieder im Vordergrund. Die Straßen sollen wieder fußgänger- und radfahrerfreundlich geplant werden. Der Straßenraum als Aufenthaltsort rückt in den Fokus der Planer:innen (Gehl 2018, S. 18). Grundlegende Ansätze sind dabei die Stadt der kurzen Wege, die Verkehrsberuhigung von städtischen Straßen sowie eine lebendige Erdgeschosszone, welche zu einer Belebung der Städte beitragen sollen (MA 18 2014, S. 21). Trotz dem Ansatz der Priorisierung der Menschen gegenüber dem Pkw im öffentlichen Raum, ist die Flächenaufteilung des städtischen Straßenraums ungleich verteilt. Der Flächenanteil des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs beträgt weiterhin um die 68% der Gesamtfläche (MA 18 2014, S. 103). Der jahrzehntelange Fokus auf Pkws ist allgegenwärtig. Es ergibt sich ein einheitliches Bild: schmale Gehsteige, Parkspuren auf beiden Straßenseiten, Fahrbahnen und ab und zu ein markierter Radstreifen. Dem Pkw fällt der Großteil des Straßenraums zu und das, obwohl gerade in dicht bebauten gründerzeitlichen Gebieten wenig Grün- und Freiräume zur Verfügung stehen und beispielsweise in Wien 42% der Haushalte über keinen privat genutzten Pkw verfügen (VCÖ 2019).

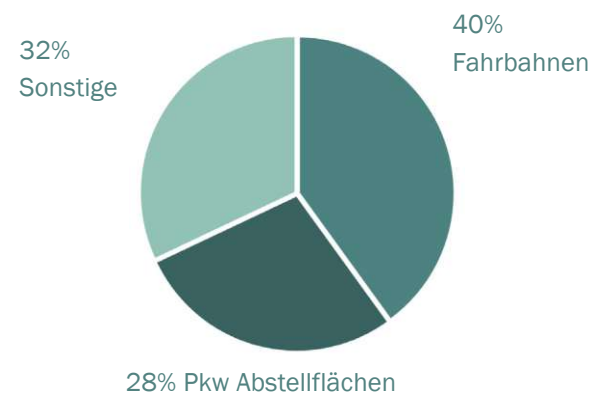


Abb.9: Flächenverteilung Straßenraum Wien (Eigene Darstellung, Furchtlechner/Licka 2019, VCÖ 2021)

Push-Faktoren

sollen beispielsweise das Autofahren unattraktiver machen.

Pull-Faktoren

sollen andere Verkehrsmittel attraktiver machen.

Umweltverbund

öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren und zu Fuß gehen als umweltverträgliche Mobilität.

Klimaschutz

Treibhausgasemissionen und fossile Brennstoffe reduzieren sowie Maßnahmen für erneuerbare Energieträger und Energieeffizienz, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.

Klimawandelanpassung

Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels - Hitze, Starkregenereignisse, Rückgang der Biodiversität - durch beispielsweise Begrünung, Oberflächengestaltung und Regenwassermanagement.

Mikroklima

Klimatische Bedingungen in Bodennähe bis hin zu einer Höhe von etwa zwei Metern oder das Klima, welches in einem kleinen, genau definierten Bereich vorherrscht.

Der städtische Straßenraum und die Mobilität sind untrennbar miteinander verknüpft. Die Planungsansätze ändern sich jedoch je nach Epoche. Aktuell liegt der Fokus auf der Förderung des Umweltverbundes und der Suche nach Alternativen zum privat genutzten Pkw. Zu nennen sind dabei Sharing-Angebote, um eine Reduktion des Motorisierungsgrads zu bewirken (MA 18 2020, S. 61). Weitere Maßnahmen – wie die Ausweitung des Stellplatzmanagements, Verkehrsberuhigung und Tempolimits – stellen Push-Faktoren zur Forcierung des Umweltverbundes dar. Pull-Faktoren wie ein verbessertes ÖPNV-Angebot und der Ausbau von Fuß- und Radverkehrsnetzen sollen in weiterer Folge zu einer höheren Lebensqualität beitragen (Agora und Ellery Studio 2021, S. 30–31). Auch die Stadt Wien legte bereits im Stadtentwicklungsplan 2025 fest, den ÖPNV sowie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in den Fokus zu stellen. Dabei werden auch Chancen der Flächenumverteilung im Straßenraum genannt. (MA 18 2014, S. 10).

Priorität soll insbesondere in dicht bebauten (Wohn-) Gebieten künftig 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. (MA 18 2014, S. 110)

Die Entwicklung hin zum Umweltverbund geht einher mit einer klimaschonenden und nachhaltigen Herangehensweise in der Stadtplanung. Klimaschutz und Klimawandelanpassung treten in den Vordergrund. Es geht um eine nachhaltige Planung, vor allem auch in der Straßen- und Freiraumplanung. So hat beispielsweise die Begrünung von Straßen einen maßgeblichen positiven Einfluss auf das Mikroklima und die Lebensqualität der Bewohner:innen (MA 18 2020, S. 41). Gehl hebt diesbezüglich, neben den ästhetischen Aspekten und den positiven Effekten auf die Umwelt, auch den symbolischen Wert von Begrünungen hervor. Das Grün in der Stadt wirkt sich nachweislich positiv auf das Wohlempfinden der Bewohner:innen aus (Gehl 2018, S. 208).

Die Stadt- und Freiraumplanung wird aktuell auch von Begriffen wie Sozialer Nachhaltigkeit und gendergerechter Stadtplanung geprägt. Es geht darum, den öffentlichen Raum inklusiv zu planen und allen Menschen zugänglich zu machen (Gehl 2018, S. 128). Dabei sollen vor allem die Bedürfnisse der unterschiedlichen Lebensstile – ob genderspezifisch, demografisch oder kulturell – in der Planung und Ausgestaltung berücksichtigt werden (MA 18 2014, S. 22–23). Um diesen Anforderungen zu entsprechen, ist eine flexible Nutzung bzw. eine Nutzungsmischung im öffentlichen Raum grundlegend.

Eine primäre Aufgabe der gesamten städtischen Architektur und Landschaftsgestaltung ist die physische Definition von Straßen und Plätzen als Orte gemeinschaftlicher Nutzung (congress for the new urbanism 2001).

Je vielfältiger die Nutzungsmöglichkeiten eines öffentlichen Raums sind, desto höher ist auch die Aufenthaltsqualität. Ein Aspekt, der in der Stadtplanung immer weiter in den Fokus rückt, ist das Spielen oder auch der Sport im öffentlichen Raum (MA 18 2018, S. 41–45). Vor der autogerechten Stadt war es üblich, dass Kinder im Straßenraum spielen konnten. Heute dürfen Kinder lediglich auf dafür vorgesehenen Flächen spielen. Die Straße ist für Kinder zu gefährlich, um sich dort aufzuhalten. Dennoch sind laut Gehl bauliche Einladungen betreffend Spielen und körperlichen Aktivitäten – für alle Altersgruppen – grundlegend für eine belebte Stadt mit einer hohen Lebensqualität. Dazu zählt vor allem auch der Straßenraum vor der eigenen Wohnung (Gehl 2018, S. 183; Kriasiak 2021).

Bürgerinnen und Bürger werden bei der Nutzung des öffentlichen Raums und der Freiraumgestaltung vermehrt zum Mitreden, Mitgestalten, Mitarbeiten und Mitverantworten eingeladen (MA 18 2014, S. 122).

Im Planungsprozess stehen aktuell Good Governance und Partizipation im Vordergrund. Die Zahl der Akteur:innen, die den öffentlichen Raum mitgestalten wollen, steigt an. Dadurch kommt es vermehrt zu Konfliktpotenzialen hinsichtlich unterschiedlicher Vorstellungen (MA 18 2020, S. 17). Infolgedessen wurden von Seiten der Planung Konzepte und Leitlinien für eine partizipative Straßen- und Freiraumplanung erarbeitet. Durch vermehrte Bewusstseinsbildung und Information der Bevölkerung steigt das Interesse, das Wohnumfeld selbst zu gestalten und sich in Planungsprozesse betreffend Umgestaltung einzubringen (MA 18 2018, S. 15–20).

Governance
Regel- und Koordinationssystem von Verwaltung, Organisationen etc., um kollektive Probleme nicht Top-Down zu lösen, sondern durch Koordination der Akteur:innen.

Partizipation
steht für Beteiligung, Teilhabe, Mitwirkung oder Einbeziehung.

2.2.1 Der Straßenraum heute – Stadtpaziergänge

Gründerzeit
stellt im architekturgeschichtlichen Verständnis die Bebauung, die in den Jahren zwischen 1848 bis 1914 entstanden ist, dar. Der Baustil ist geprägt von der Industrialisierung und dem Zuzug in die Städte.

15-Minuten-Stadt
meint, dass alle notwendigen Bereiche des alltäglichen Lebens innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreicht werden können.

Um einen Eindruck zu erhalten, inwiefern sich die Planungsansätze aus der Literatur mit der Realität und der tatsächlichen Nutzung des Straßenraums decken, wurden im Zuge der Diplomarbeit Spaziergänge durch gründerzeitlich geprägte Wiener Stadtteile unternommen. Vor allem die Bezirke innerhalb des Gürtels weisen überwiegend eine gründerzeitliche Bebauungstypologie auf. Die Gebäudestruktur hat direkte Auswirkungen auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums. Die dichte und kleinteilige Bebauung der Gründerzeit bietet einerseits Potenziale beispielsweise hinsichtlich der 15-Minuten-Stadt und der Stadt der kurzen Wege. Andererseits gehen damit auch Herausforderungen wie die Bildung von Hitzeinseln und ein hoher Versiegelungsgrad einher (MA 21 2018, S. 31).

In Wien gibt es bereits einige Prestigeprojekte im Straßenraum, die durch die Neugestaltung weniger Verkehr und mehr Aufenthaltsqualität bieten, etwa Neubaugasse, Zollergasse oder auch Rotenturmstraße, die als Begegnungszonen gewidmet, entsiegelt und begrünt wurden. Diese Projekte beschränken sich allerdings vorwiegend auf Einkaufsstraßen und Orte mit hohem Nutzungsdruck. Wohnstraßen werden diesbezüglich noch selten berücksichtigt (Stadt Wien 2022c).

Die folgenden Stadtpaziergänge sollen einen Überblick über die Wiener Straßen in Wohngebieten geben und die derzeitigen Qualitäten aufzeigen. Dies erfolgt einerseits durch subjektive einmalige Eindrücke, sowie andererseits durch die Erhebung von Rahmendaten zu Straßenquerschnitt, Möblierung, Begrünung etc. Um die Auswahl einzuschränken, wurden für die Auswahl bereits verordnete Wohnstraßen in gründerzeitlich geprägten Stadtteilen herangezogen.

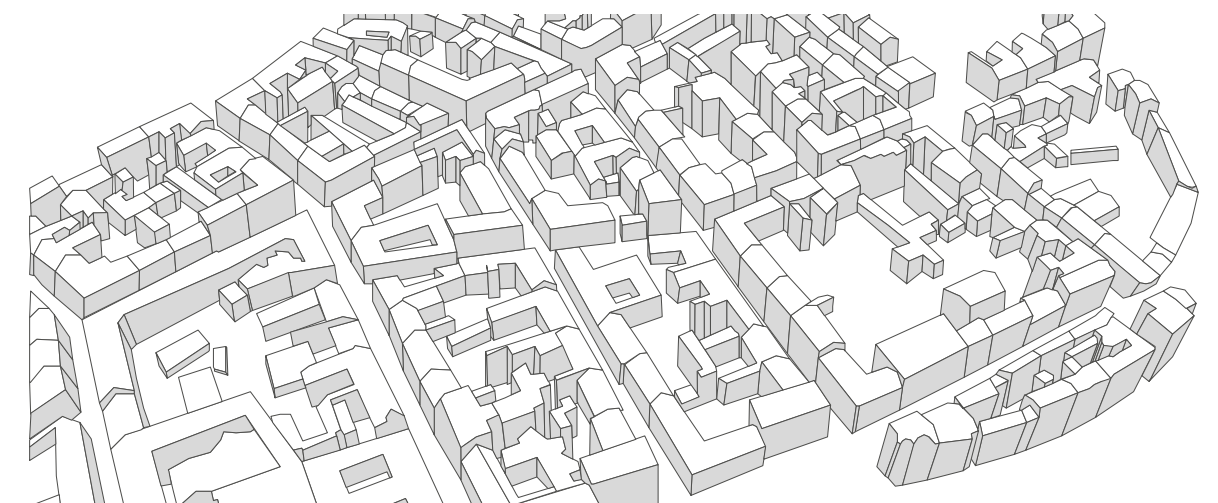


Abb.10: Gründerzeitliche Bebauungsstruktur Wien (Eigene Darstellung)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieses Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

BETRACHTUNGSGEBIET

- Stadtgrenze Wien
- Bezirksgrenzen
- Gründerzeitliche Bebauungsgebiete
- Stadtpaziergänge

- 1 Schwarzingergasse
- 2 Trappelgasse
- 3 Luftbadgasse & Dürergasse & Eggerthgasse
- 4 Richtergasse & Andlergasse
- 5 Stuckgasse
- 6 Lenaugasse & Loidoldgasse & Schmidgasse
- 7 Pelzgasse



Abb.11: Betrachtungsgebiet Stadtpaziergänge (Eigene Darstellung)

SCHWARZINGERGASSE

Wohnstraße im 2. Wiener Gemeindebezirk

Ich spaziere die Kleine Pfarrgasse entlang. Die Gebäude sind ein wilder Mix aus unterschiedlichen Epochen und Bebauungstypen. Mein Blick fällt in die Schwarzizingergasse. Durch eine Gehsteigvorziehung wirkt die Straße breiter und offener als sie eigentlich ist. Mir fallen die unterschiedlichen Straßenbeläge auf. Die beidseitigen Gehsteige sind gepflastert, ebenso die beidseitigen Parkstreifen, allerdings in einer anderen Pflasterung, die Fahrbahn ist asphaltiert. Die Autos stehen feinsäuberlich aufgereiht. Ansonsten ist in der Gasse nichts los. Sie wirkt sehr ruhig und irgendwie uneinsehbar: Am Ende der Gasse sind Bäume erkennbar, die Gasse macht eine Kurve. Ich frage mich, was mich hinter der Kurve erwartet und gehe die Schwarzizingergasse entlang. Genau in der Kurve befindet sich eine Schule. Ich stelle mir die Gasse mit all den Schulkindern vor. Zu Schulbeginn und Schulende muss hier viel los sein, aber viel Zeit verbringen die Kinder hier vermutlich nicht. Es gibt keine Sitzgelegenheiten oder etwas, das zum Verweilen einlädt. Im Bereich der Schule geht auch der Belag der Fahrbahn in Pflastersteine über. Durch die Kurve und die wechselnden Bodenbeläge bekommt die Gasse einen ganz anderen Charakter. Um die Ecke stehen vier große Hainbuchen, die von einem Beet umgeben sind. Mir fallen die überfüllten Radständer auf. Sogar entlang der Beetbegrenzung sind Fahrräder angekettet. Und da ist die Schwarzizingergasse auch schon wieder zu Ende. Ich stehe auf der Leopoldsgasse. Autos fahren an mir vorbei, einige Personen überqueren die Straße über den Zebrastreifen. Beim Restaurant an der Ecke stehen Menschen in der Schlange, um einen Sitzplatz zu bekommen. Ich drehe mich zur Schwarzizingergasse um. Von dieser Seite sieht die Gasse einladender aus. Irgendwie mystisch.

74 M

Straßenlänge

11 M

Straßenbreite

EIN HAUS MIT LOGGIA

VIER- FÜNFSTÖCKIGE GEBÄUDE
Hauptsächlich Altbestand
mit einzelnen
modernerer Bauten

Vereinzelt Baumpflanzungen bei Leopoldgasse



Keine öffentlichen Verweilmöglichkeiten

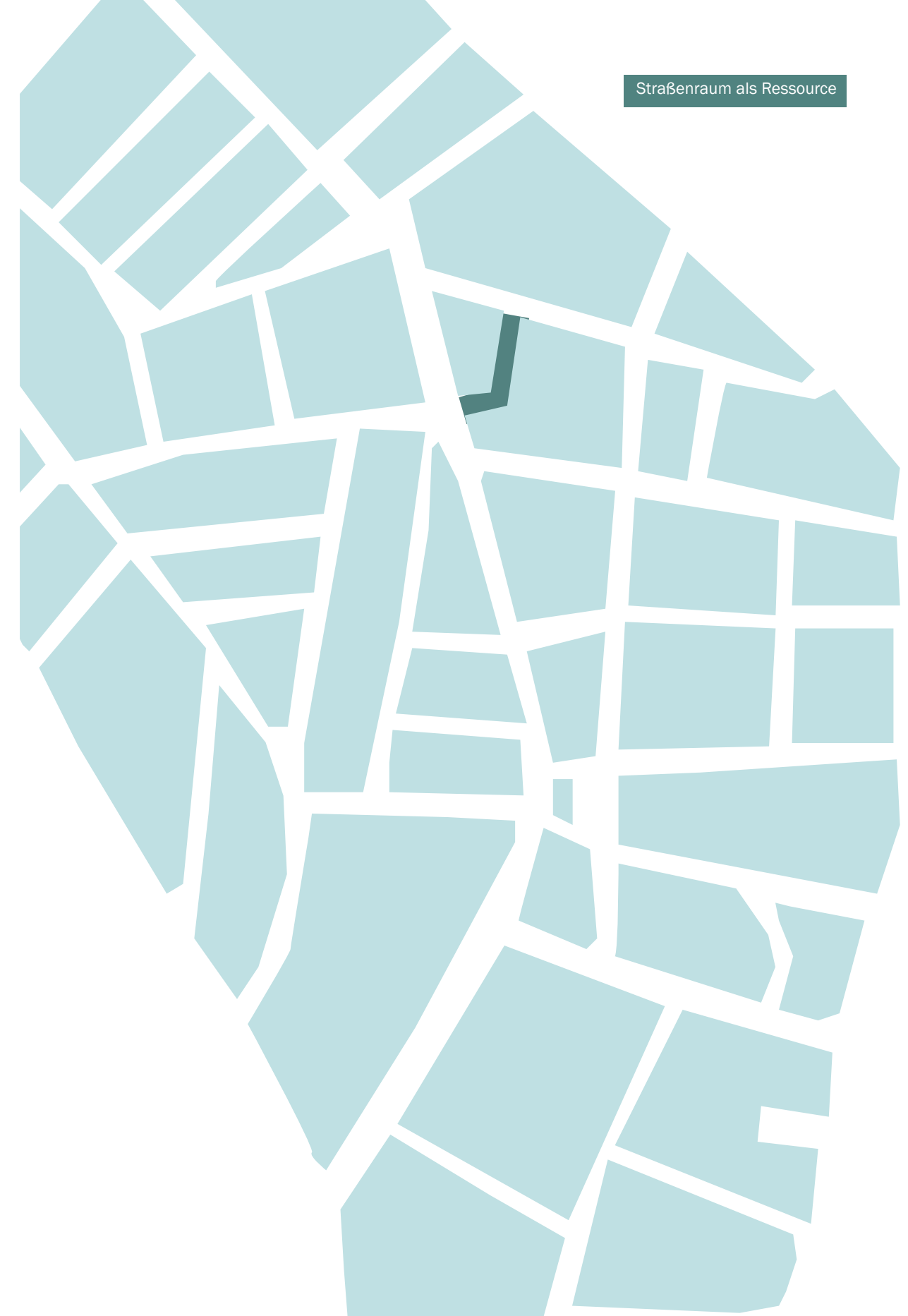


Abb.12: Übersicht und Flächenverteilung Schwarzizingergasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.13: Schwarzingergasse



Abb.14: Schule Schwarzingergasse



Abb.15: Gehsteig Schwarzingergasse



Abb.16: Radabstellanlage Schwarzingergasse



Abb.17.: Bäume Schwarzingergasse

TRAPPELGASSE

Wohnstraße im 4. Wiener Gemeindebezirk

Es ist ein leicht bewölkter Tag. Ich spaziere die Wiedner Hauptstraße entlang bis zur Trappelgasse. Die Straße wirkt unscheinbar. Wären keine Schilder angebracht, wäre ich nie auf die Idee gekommen, dass es sich um eine Wohnstraße handelt. Links und rechts parken Autos, in der Mitte befindet sich eine asphaltierte Fahrbahn und die Gebäude sehen wenig einladend aus. Vielleicht liegt es auch am Wetter – alles ist grau. Ich spaziere am Gehsteig die Trappelgasse entlang. Mir fallen immer wieder Vorsprünge bei den Fenstern im Erdgeschoss auf. Informelle Sitzmöglichkeiten kommen mir in den Kopf. Aber Lust, mich hier hinzusetzen, hätte ich keine.

Auf der einen Straßenseite ist der Gehsteig gegenüber der Fahrbahn erhöht, somit ist es möglich, über die parkenden Pkws hinweg zu sehen. Ich komme zu weiteren Stufen am Gehsteig, die Treppen sind auf beiden Straßenseiten - barrierefrei ist das nicht, aber der erhöhte Blick auf die Trappelgasse ist schon besonders. Aus dem Asphalt wächst ein Götterbaum – die einzige Begrünung in der gesamten Straße.

Ich verlasse die Trappelgasse mit gemischten Gefühlen. Die Straße ist eintönig, ist geprägt vom Autoverkehr und hat keine Aufenthaltsqualität, aber trotzdem ist die Trappelgasse spannend und würde einige Potenziale bieten, vor allem aufgrund der Höhenunterschiede.

130 M

Straßenlänge

13 M

Straßenbreite

**STRASSESEITIG KEINE
PRIVATEN FREIRÄUME**

**FÜNFSTÖCKIGE GEBÄUDE
Überwiegend modernere
Bebauung, vereinzelt
Altbestand**



Keine Begrünung vorhanden

Keine öffentlichen
Verweilmöglichkeiten

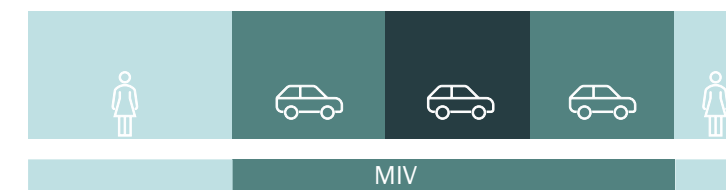
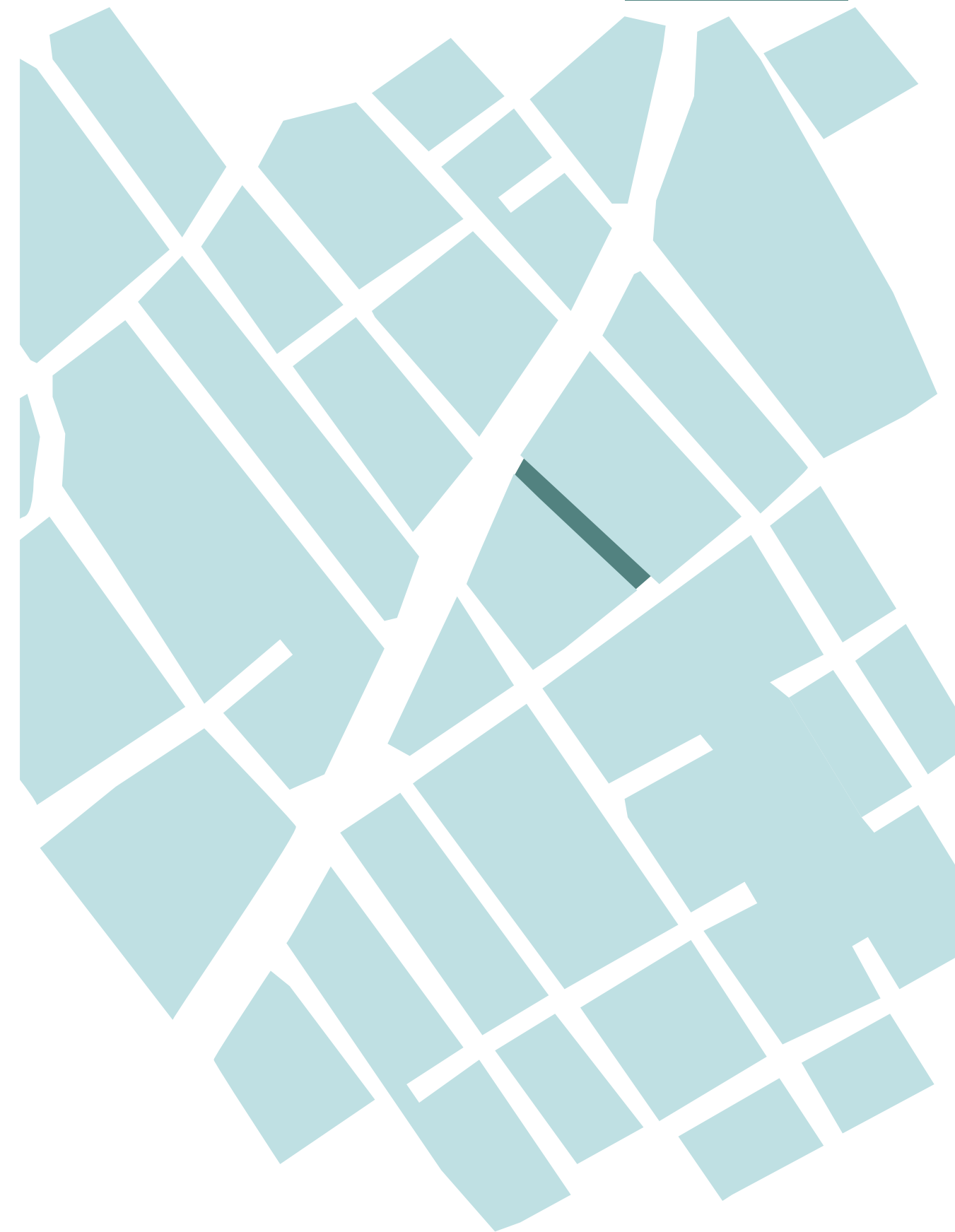


Abb.18: Übersicht und Flächenverteilung Trappelgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)

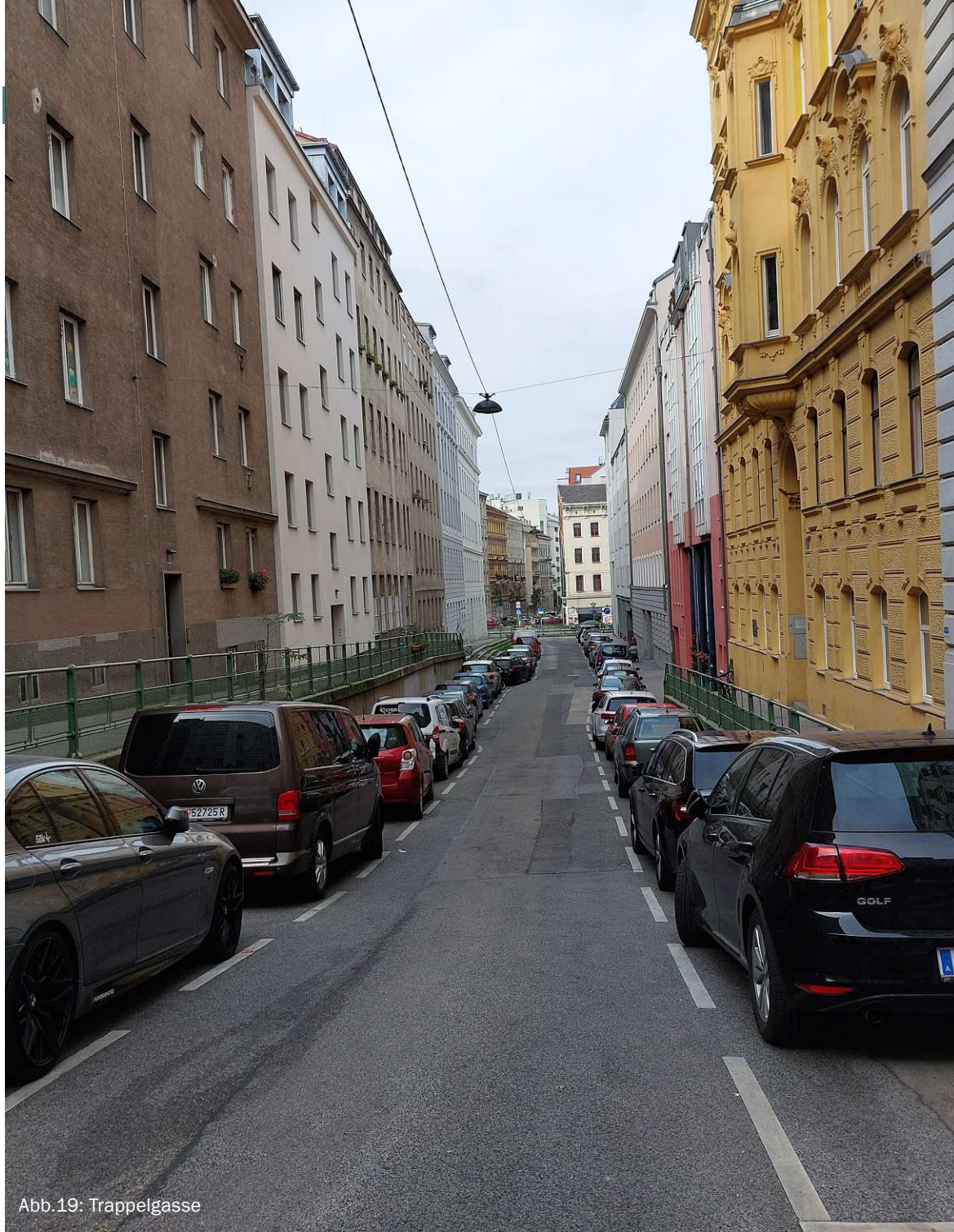


Abb.19: Trappelgasse



Abb.22: Trappelgasse Stiegen

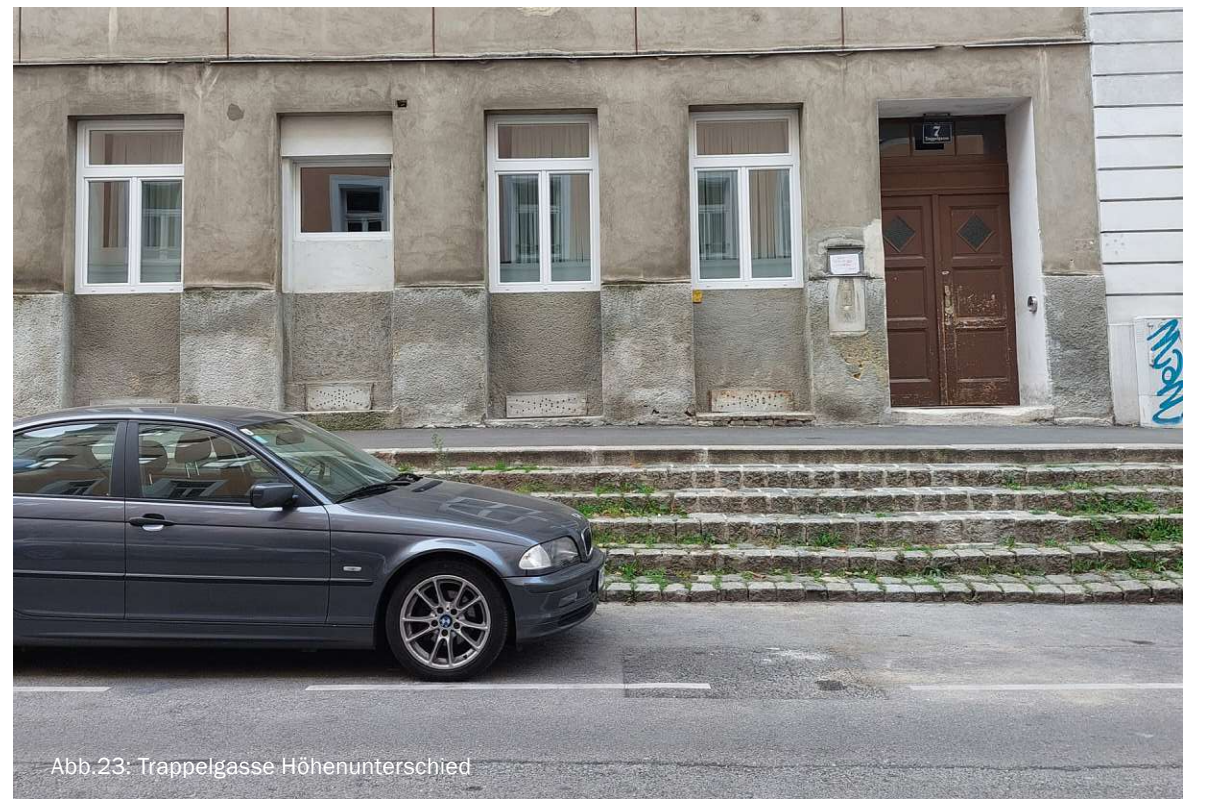


Abb.23: Trappelgasse Höhenunterschied



Abb.20: Erdgeschoss Trappelgasse



Abb.21: Erdgeschoss Trappelgasse



Abb.24: Erdgeschoss Trappelgasse



Abb.25: Erdgeschoss Trappelgasse

LUFTBADGASSE & DÜRERGASSE & EGGERTHGASSE

Wohnstraßen im 6. Wiener Gemeindebezirk

Ich komme vom Haus des Meeres und gehe die Kaunitzgasse entlang. Auf der linken Seite befindet sich eine Stiege mit auffällig grün gestrichenem Geländer. Der Blick reicht bis hinunter zur Linken Wienzeile, ich höre die vorbeifahrenden Autos rauschen. Ich gehe die Stiege hinunter, mir kommen Menschen entgegen. Es ist recht viel los. Unten angekommen befinde ich mich in einem Schanigarten – das Lokal hat gerade geschlossen. Die Straße macht eine Kurve, die einem großen Staudenbeet folgt. Ich folge der Kurve nach links und befinde mich in der Luftbadgasse. Die Straße ist steil. Ich kenne diese Straße, ich bin hier bereits einige Male durchspaziert, mir wäre aber nie aufgefallen, dass es sich um eine Wohnstraße handelt. Links und rechts parken Autos, die Gehsteige sind schmal. Mir fallen große Schriftzüge am Asphalt auf – ANRAINERPARKEN.

Ich gehe einmal um den Häuserblock und biege in die Dürergasse ein. Die Straße ist schmaler und wirkt aufgelockert, irgendwie einladender, obwohl wieder beidseitig Autos parken. Liegt es an den Gebäuden? Ich komme zu einer Kreuzung, die Gebäude öffnen sich und man kann ein großes Stück vom blauen Himmel sehen. Eigentlich würde ich mich hier etwas länger aufhalten, aber dafür gibt es keine Möglichkeit – keine Sitzgelegenheit. Ich schaue nach links und nach rechts – die Eggerthgasse. Auf der einen Seite die Linke Wienzeile und auf der anderen das Haus des Meeres. Die Straße wirkt unspektakulär: Parkspuren, ein Schanigarten und drei Bäume. Ich überquere die Kreuzung.

Der Belag geht in Kopfsteinplaster über. Die Straße macht eine Kurve und wird immer steiler. Auf der rechten Seite befindet sich eine Treppe zum Hauseingang. Ein junger Mann sitzt auf der Treppe. Neben ihm stehen Bierflaschen – vermutlich stehen die schon länger da.

9 M
BIS
16 M
Straßenbreite

560 M
Straßenlänge

TEILWEISE STRASSEN-SEITIG BALKONE

ZWEI- BIS FÜNFSTÖCKIGE GEBÄUDE
Mix aus unterschiedlichen Gebäudetypen- und höhen

Ein Parklet in der Luftbadgasse

Vereinzelt Baumpflanzungen


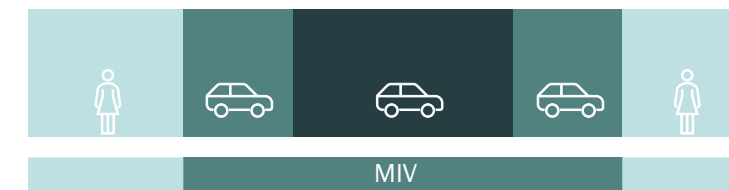
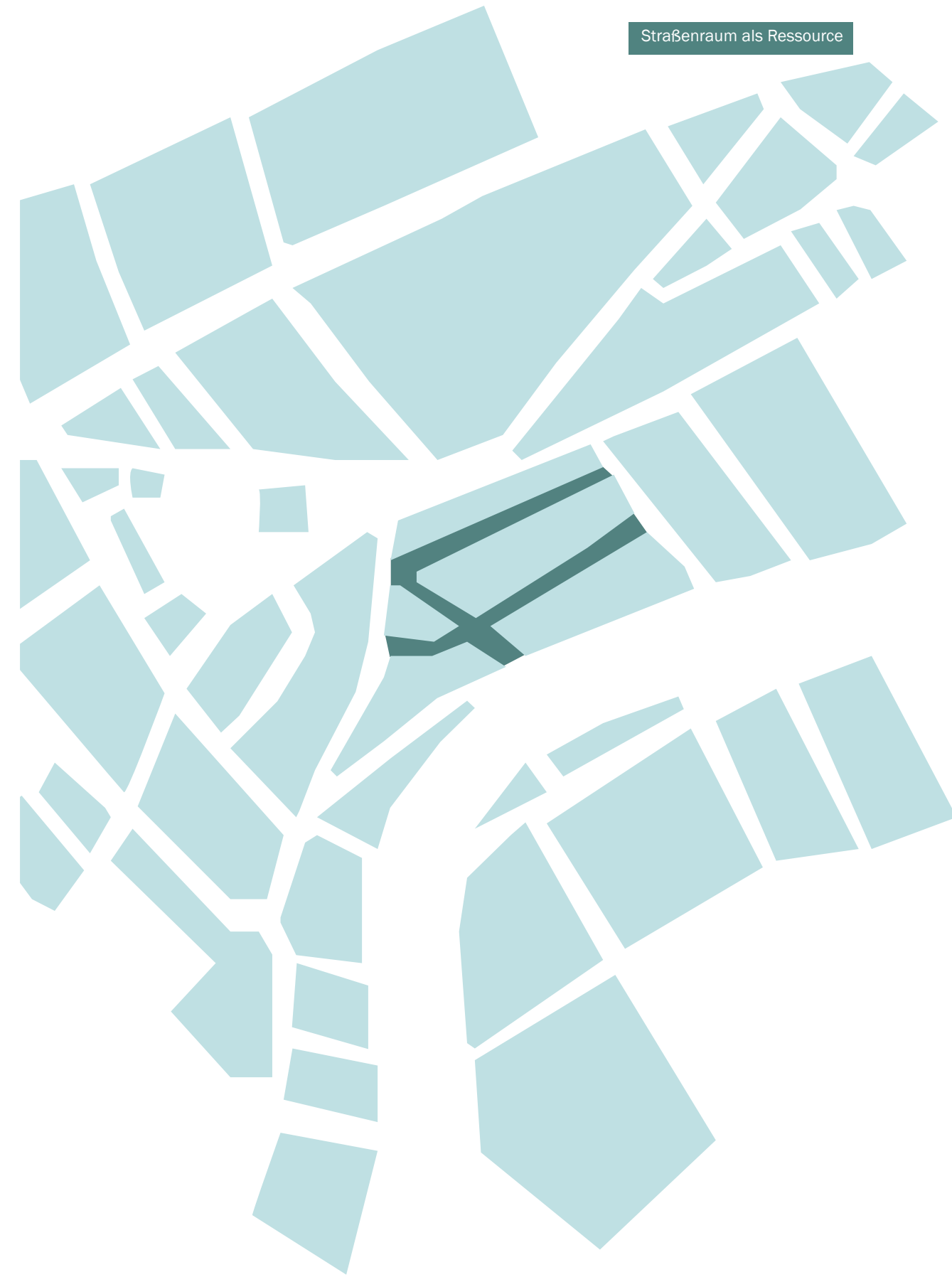



Abb.26: Übersicht und Flächenverteilung Luftbadgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.27: Kreuzungsbereich der drei Wohnstraßen



Abb.28: Grätzloase Luftbadgasse



Abb.29: Dürergasse



Abb.30: Dürergasse




Abb.31: Eggerthgasse

RICHTERGASSE & ANDLERGASSE

Wohnstraßen im 7. Wiener Gemeindebezirk

Es ist ein sonniger Freitagnachmittag im August. Ich biege von der Neubaugasse in die Richterergasse ein. Der erste Eindruck ist positiv. Die Umgestaltung der Neubaugasse zieht sich ein paar Meter in die Richterergasse, die Staudenbeete blühen, die jungen Bäume spenden bereits einen angenehmen Schatten und es gibt sogar ein kleines Wasserspiel. Ich stehe mittig auf der Straße und betrachte die Gebäude. Es sind relativ hohe Gebäude – um die vier Stockwerke. Sie wirken gepflegt. Ich gehe weiter. Die Pflasterung geht in Asphalt über. Die Straße wirkt auf einmal viel grauer. Links und rechts parken Autos. Ich befinde mich immer noch mittig auf der Straße, aber es fühlt sich nicht mehr richtig an. Ich wechsle auf den Gehsteig. Eigentlich ist viel los in der Richterergasse. Zwei ältere Damen grüßen sich, anscheinend kennen sie sich, sind Nachbarinnen. Die anderen Fußgänger:innen wirken eher gehetzt, sie gehen die Richterergasse entlang, ohne nur einmal stehen zu bleiben. Die Richterergasse lädt nicht dazu ein, sich aufzuhalten – eine Ausnahme sind die zwei Schanigärten. Konsumfreie Sitzmöglichkeiten gibt es keine. Es sind auch keine Nutzungs- oder Aneignungsspuren zu sehen. Auffällig sind die Gitter vor den Fenstern. Die Atmosphäre wirkt dadurch noch verschlossener – es findet keine Interaktion statt. Immer wieder kommen mir Autos entgegen. Die Richterergasse ist eine Sackgasse, wo wollen die hin? Mir fällt auf, dass alle Parkplätze besetzt sind. Ich biege in die Andlerergasse ab. Es ist eine kurze Straße und sie ist noch ruhiger als die Richterergasse. Ich schaue mich in der Straße um. Es gibt einen Parkstreifen und Radabstellanlagen, aber ansonsten befindet sich hier nichts. Die Straße wirkt friedlich, aber auch leer. Ich komme zur nächsten Kreuzung - die Lindengasse. Es fühlt sich an wie eine andere Welt. Die Straße hat einen anderen Charakter. Es gibt keine Parkstreifen, die Erdgeschosszonen sind belebt. Radfahrer:innen und Fußgänger:innen überqueren die Kreuzung. Auf einmal bin ich wieder inmitten von Menschen.

9 M	226 M	Keine öffentlichen Verweilmöglichkeiten 
BIS	Straßenlänge	
14 M	STRASSESEITIG KEINE PRIVATEN FREIRÄUME	
Straßenbreite		
ZWEI- BIS SECHSSTÖCKIGE GEBÄUDE		
Vorwiegend renovierter Altbestand	Vereinzelt Baumpflanzungen	

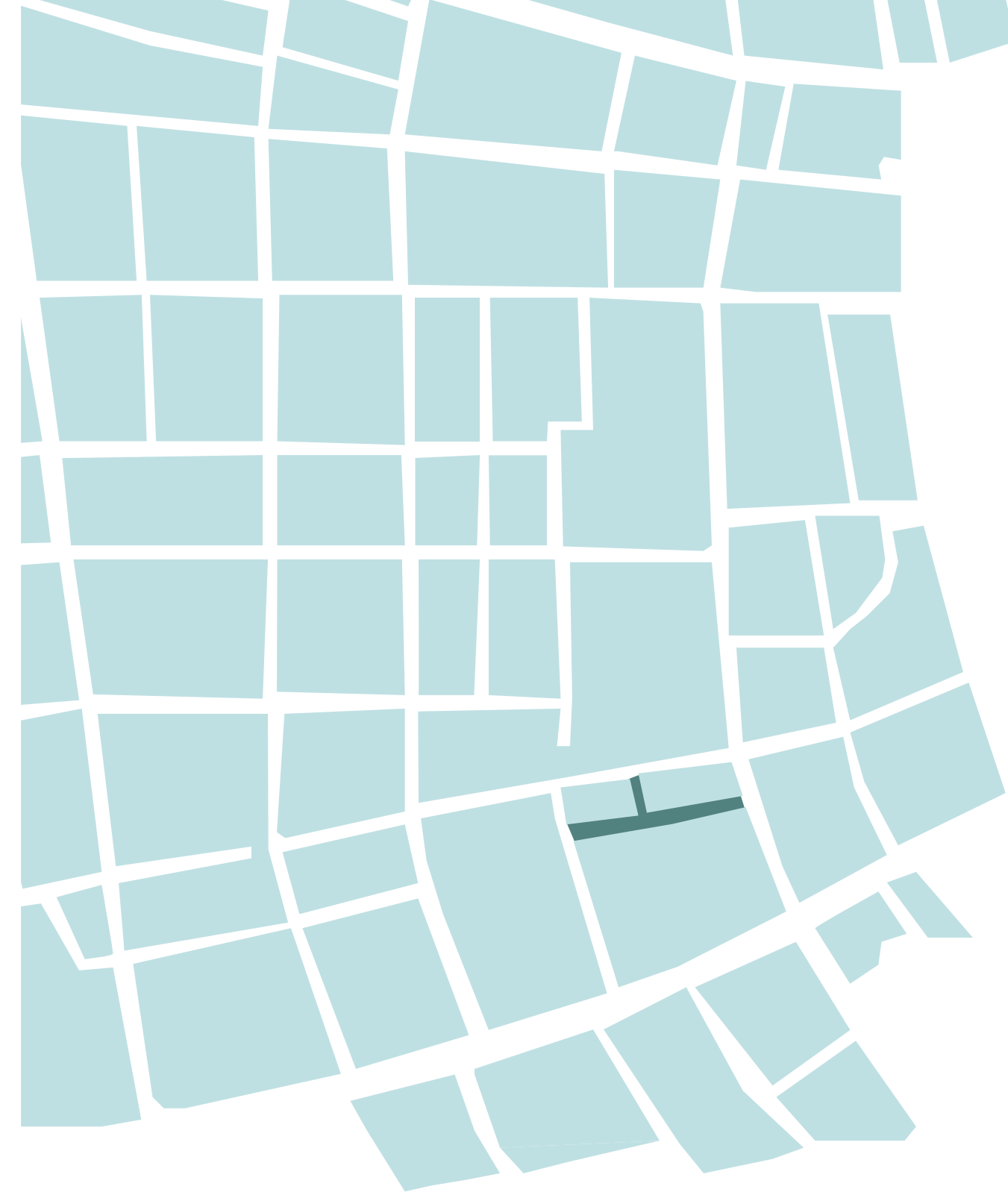


Abb.32: Übersicht und Flächenverteilung Richterergasse (oben) und Andlerergasse (unten) (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.33: Gebäude Richtergasse



Abb.34: Gitterfenster Richtergasse



Abb.35: Gitterfenster Richtergasse

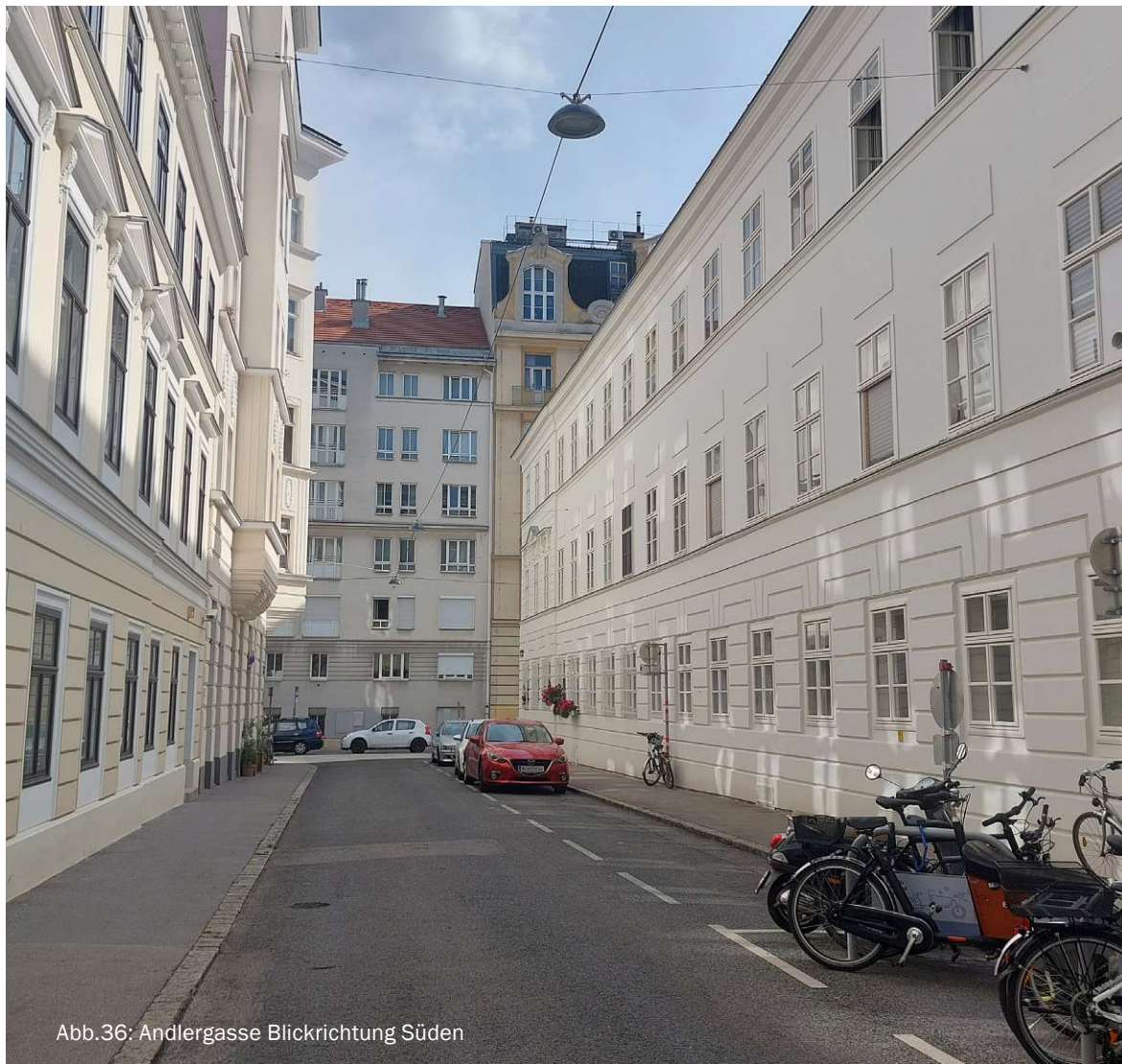


Abb.36: Andlergasse Blickrichtung Süden



Abb.37: Andlergasse Blickrichtung Norden

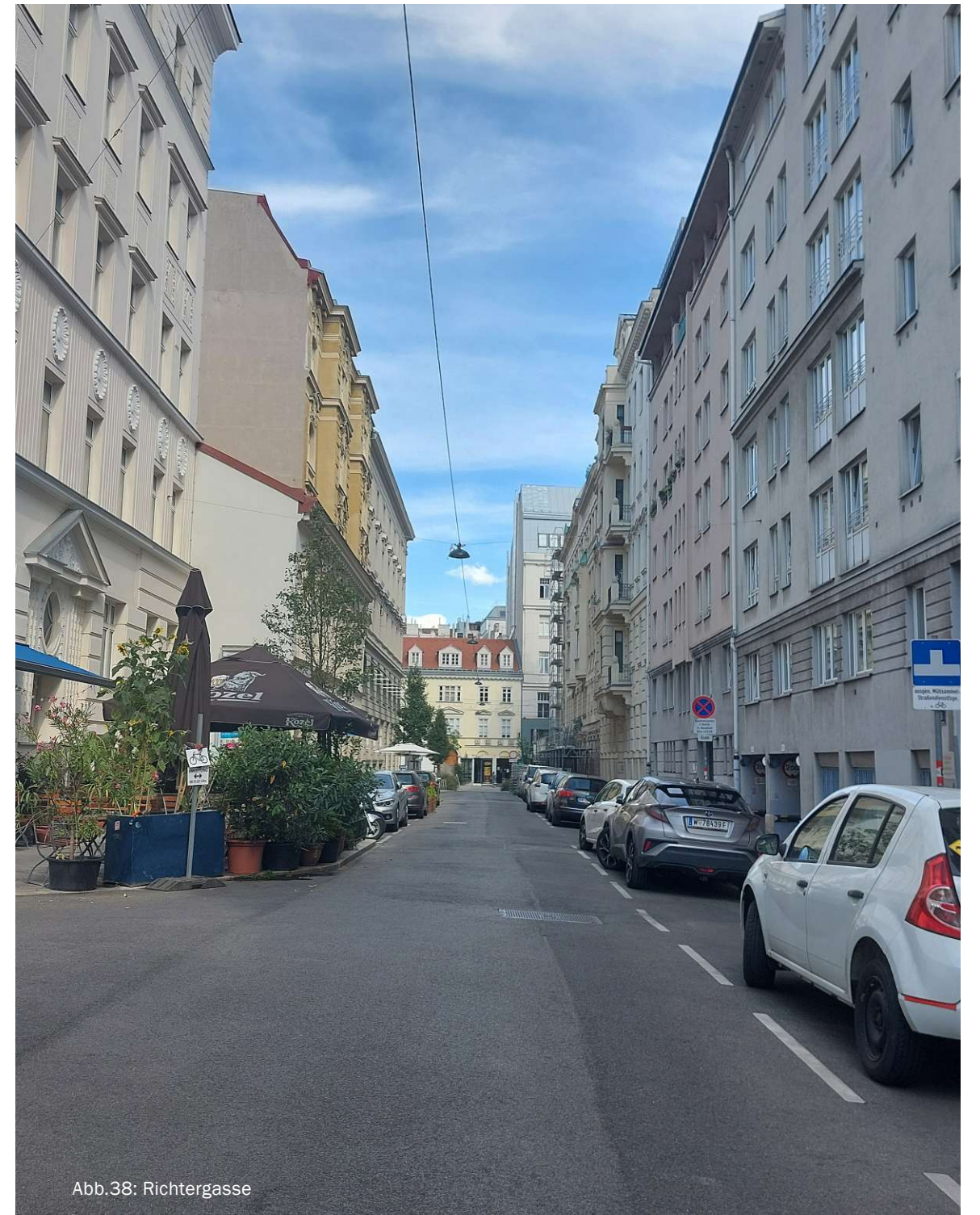


Abb.38: Richtergasse

STUCKGASSE

Wohnstraße im 7. Wiener Gemeindebezirk

Es ist Montagnachmittag, ich spaziere die Burggasse entlang. Es ist viel los, die Schanigärten der Lokale sind voll besetzt. Ich bleibe kurz stehen. Der Bodenbelag ändert sich in Kopfsteinpflaster. Ich schaue in die Stuckgasse. Gleich am Anfang ist ein Wohnstraßenschild mit einer Zusatztafel: keine Stellplätze in der Wohnstraße. Ein parkender Lieferwagen bekommt gerade einen Strafzettel. Anscheinend zieht der Besitzer gerade um, es stehen Möbel neben dem Wagen. In der Stuckgasse ist es schattig und angenehm kühl, obwohl es ein sehr heißer und sonniger Tag ist. Die Gebäude sind hoch und die Gasse ist schmal. Einerseits fällt es positiv auf, dass sich in der gesamten Gasse keine Pkws befinden, andererseits wirkt die Stuckgasse trotzdem nicht einladend. Doch anscheinend war der Wille für eine Veränderung da – für mehr Platz für Menschen, Begrünung und Aufenthaltsqualität. Entlang der gesamten Gasse wurden rechts und links Pflanztröge aufgestellt – es erinnert an Pkw-Stellplätze. Mir fällt die unterschiedliche Bepflanzung auf. Werden die Tröge von den Bewohner:innen gepflegt?

Mir kommen einige Fußgänger:innen entgegen – beim Gassigehen, auf dem Rückweg vom Einkauf, Blogger, die ein Video drehen – aber niemand hält sich in der Gasse auf. Es besteht aber auch keine Möglichkeit dazu. Einzig vor einer Firma stehen zwei Liegestühle, die sind aber offensichtlich nicht für jeden bestimmt. Ich komme bei einem Lokal vorbei, es hat geschlossen, die Tische und Stühle sind gestapelt. Zur Siebensterngasse hin werden die Gebäude niedriger. Die Stuckgasse wirkt freundlicher, nicht mehr ganz so eingengt. Ich bewundere die Häuser. Sie sehen frisch renoviert aus und haben farbige Tür- und Fensterrahmen.

Ich verlasse die Stuckgasse wieder und schaue noch ein letztes Mal zurück. Ich stell mir die Frage, wer diesen Ort nutzen soll.

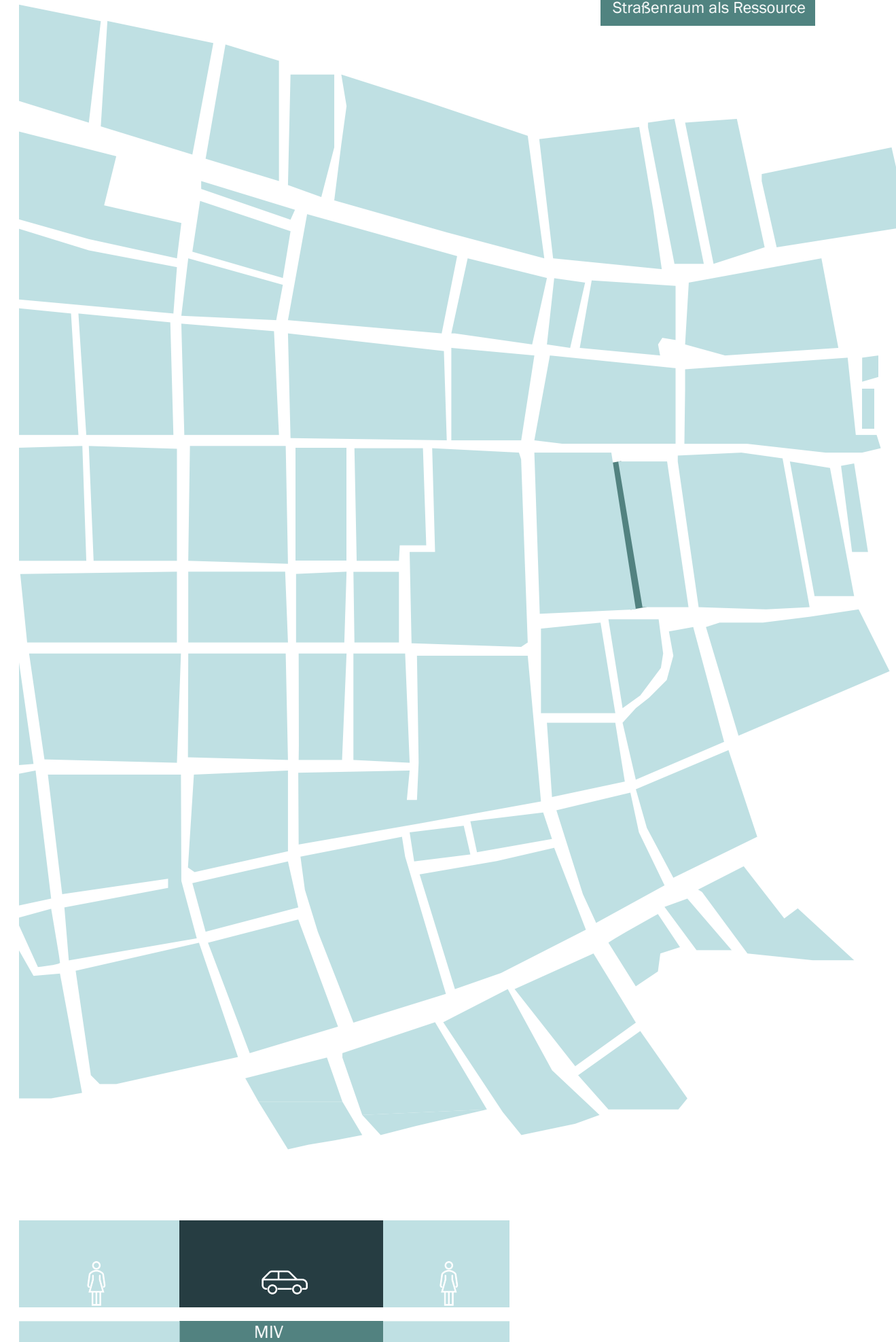
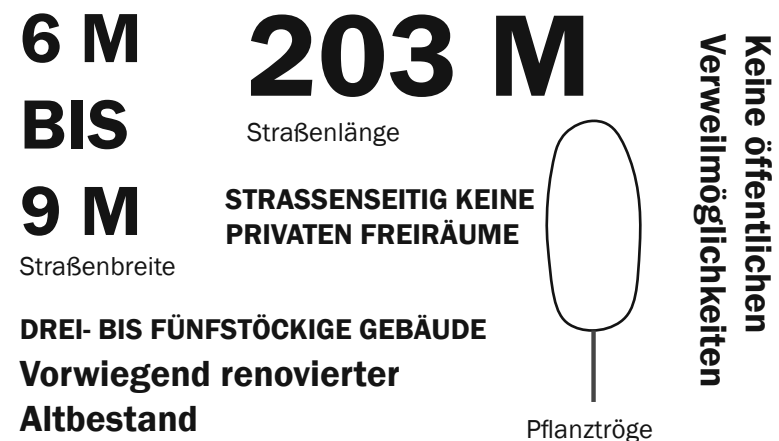


Abb.39: Übersicht und Flächenverteilung Stuckgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.40: Pflanztröge Stuckgasse



Abb.41: Stuckgasse Blick Richtung Burggasse



Abb.42: Schild Stuckgasse

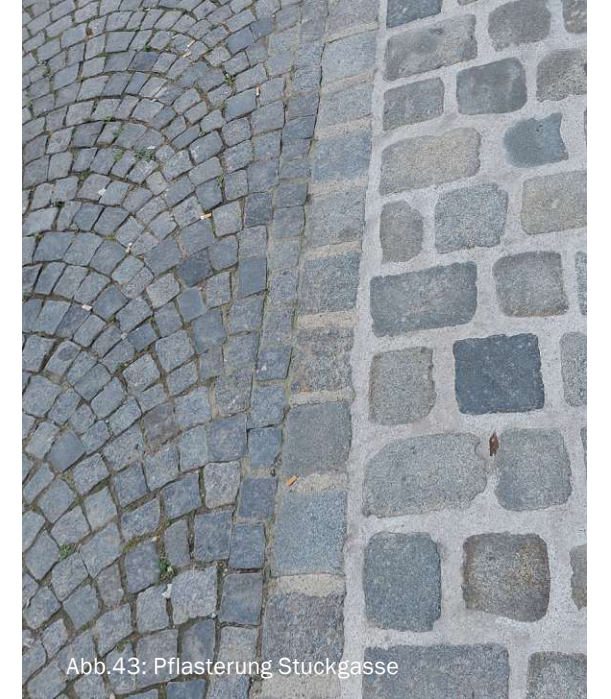


Abb.43: Pflasterung Stuckgasse



Abb.44: Gebäude Stuckgasse

LENAUGASSE & LOIDOLGASSE & SCHMIDGASSE

Wohnstraßen im 8. Wiener Gemeindebezirk

Es ist Samstagnachmittag, der Himmel ist bewölkt. Ich biege von der Josefstädter Straße in die Lenaugasse ab. Gleich am Anfang befinden sich mehrere große Schanigärten, sie sind gut besucht. Ich gehe daran vorbei und bewundere die alte Esche mit ihrer breiten Krone. Im gesamten ersten Abschnitt gibt es kaum Parkplätze, die Straße ist schmal, und ein Schanigarten reiht sich an den nächsten. Ich blicke in die Loidoldgasse und sehe die Rückseite des Rathauses. Die Gasse ist kurz und schmal – Gehsteig, Fahrbahn, Parkstreifen. Sie wirkt leer und unauffällig. Ich spaziere die Lenaugasse entlang. Je weiter ich gehe, desto mehr verändert sich die Stimmung der Straße. Die Parkspuren werden immer wieder durch kleine gepflasterte Plätze unterbrochen. Es gibt Sitzgelegenheiten und große, alte Bäume.

Ich komme zu einer großen, gepflasterten Kreuzung. Links und rechts befindet sich die Schmidgasse. Richtung Rathaus sieht sie aus wie die Loidoldgasse – Gehsteig, Fahrbahn, Parkstreifen. Auf der anderen Seite gibt es keine Parkplätze, nur Gehsteige und eine Fahrbahn. Die Gehsteige sind mit Pollern abgegrenzt. Die Gasse wirkt abweisend.

Die gepflegten alten Häuser, der Pflasterbelag, die Bäume und die alten Straßenlaternen erzeugen ein charmantes und stimmiges Bild. Man fühlt sich in der Zeit zurückversetzt. Generell strahlt die Lenaugasse Ruhe aus und das, obwohl zahlreiche Menschen durchspazieren und sich rundherum gerade eine U-Bahnbaustelle befindet. Die Gasse wirkt verträumt und entschleunigt.

8 M BIS 13 M Straßenbreite

430 M Straßenlänge

STRASSESEITIG KEINE PRIVATEN FREIRÄUME

DREI- BIS SECHSSTÖCKIGE GEBÄUDE

Vorwiegend renovierter Altbestand

Alter Baumbestand, Neupflanzungen und Staudenbeete

Vereinzelt Sitzbänke + ein Parklet


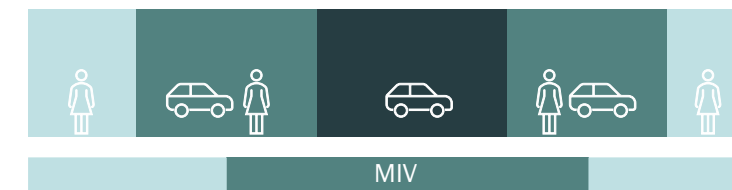
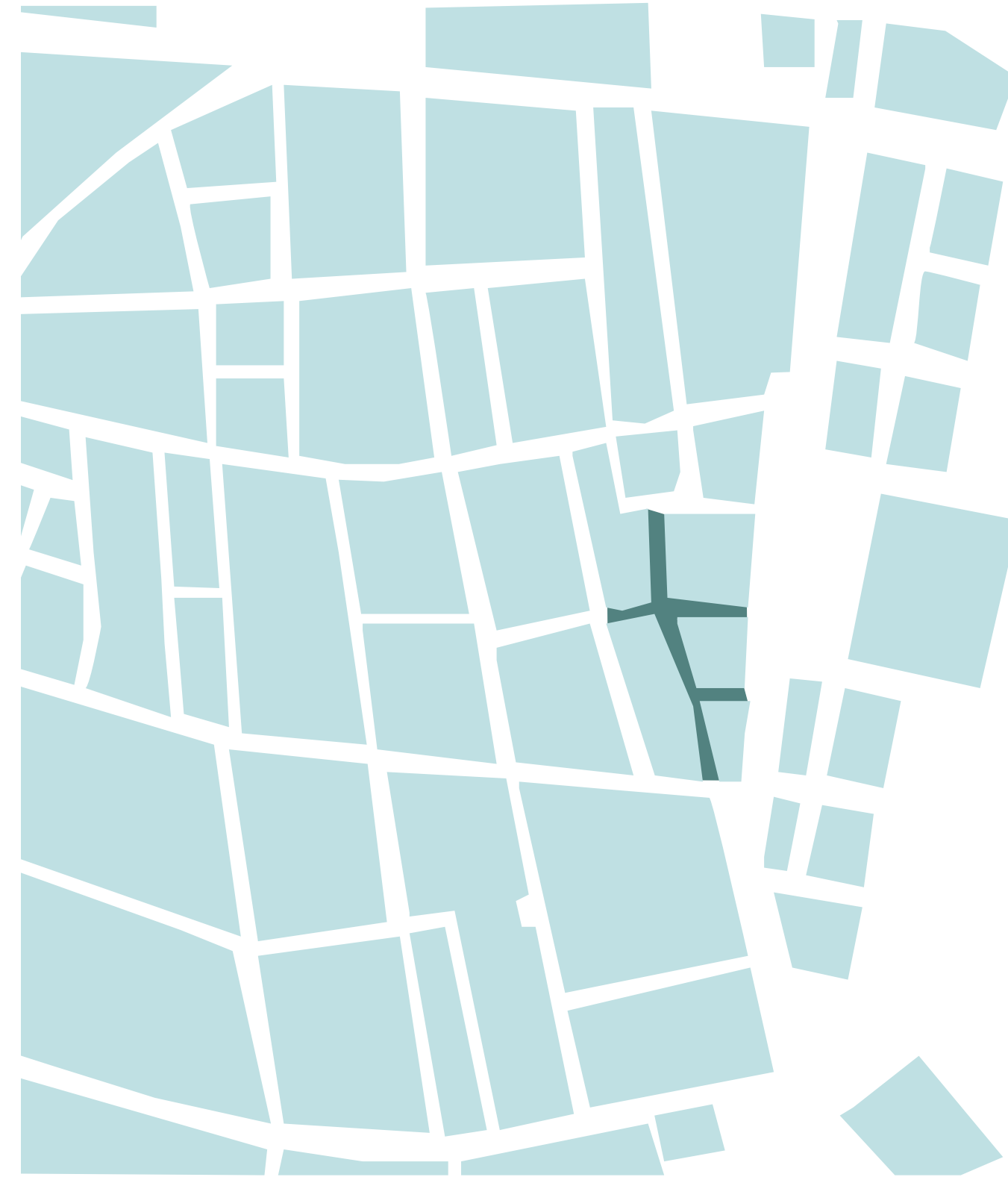



Abb.45: Übersicht und Flächenverteilung Lenaugasse, Loidoldgasse, Schmidgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.46: Lenaugasse



Abb.47: Schmidgasse



Abb.48: Begrünung Lenaugasse



Abb.49: Straßenbeleuchtung Lenaugasse



Abb.50: Kreuzung Lenaugasse & Schmidgasse

PELZGASSE

Wohnstraße im 15. Wiener Gemeindebezirk

Es ist ein sonniger Samstagnachmittag. Ich spaziere die Märzstraße entlang, mit dem Ziel Pelzgasse. Ich bin etwas voreingenommen, da ich von der Umgestaltung der Straße vor ein paar Jahren gehört habe. Der erste Eindruck ist ernüchternd. Der obere Teil der Pelzgasse wurde nicht erneuert. Ich befinde mich in einer breiten Straße mit hohen Gebäuden. Links und rechts parken Autos. Aus einem geöffneten Wohnungsfenster ist Musik zu hören. Die Stimmung ist angenehm. Nachdem die Goldschlagstraße die Pelzgasse gekreuzt hat, beginnt der erneuerte Teil der Straße. Die Pelzgasse verändert ihren Charakter komplett. Die Fahrbahn ist in einer auffälligen gestreiften Pflasterung gestaltet. Die Gehsteige sind breiter. Immer wieder gibt es neue Baumpflanzungen mit dazugehörigen Staudenbeeten. Die Bepflanzung ist bereits gut angewachsen und erstrahlt in lila Blüten. Es ist viel los. Viele Fußgänger:innen, aber auch zahlreiche Pkws, die von der Felberstraße hereinbiegen und deutlich zu schnell durch die Wohnstraße fahren. Zirka in der Mitte des neu gestalteten Straßenabschnitts befindet sich anscheinend die Aufenthaltszone. Es gibt über zehn Sitzbänke in der Pelzgasse und sogar eine wegebegleitende Spielmöglichkeit sowie einen Tisch mit Schachbrett – sowas ist mir bis jetzt noch bei keiner Wohnstraße untergekommen. Zwei Kinder sitzen beim Schachbrett, allerdings ohne Spielfiguren.

Der untere Teil der Pelzgasse wirkt viel einladender und freundlicher als der obere Teil und das, obwohl auch hier links und rechts Autos parken. Liegt es am Bodenbelag? Der Begrünung? Oder an den gepflegteren Gebäuden? Vor allem im unteren Teil sind auffällig viele Fenster mit Blumen geschmückt.

15 M Straßenbreite

278 M Straßenslänge

TEILWEISE STRASSENSEITIG BALKONE

EIN- BIS FÜNFSTÖCKIGE GEBÄUDE

Mix aus unterschiedlichen Gebäudetypen, vorwiegend Altbestand

Zahlreiche Sitzgelegenheiten im unteren Bereich + wegebegleitendes Spiel

Baumbestand + Neupflanzungen + Staudenbeete + Fassadenbegrünung


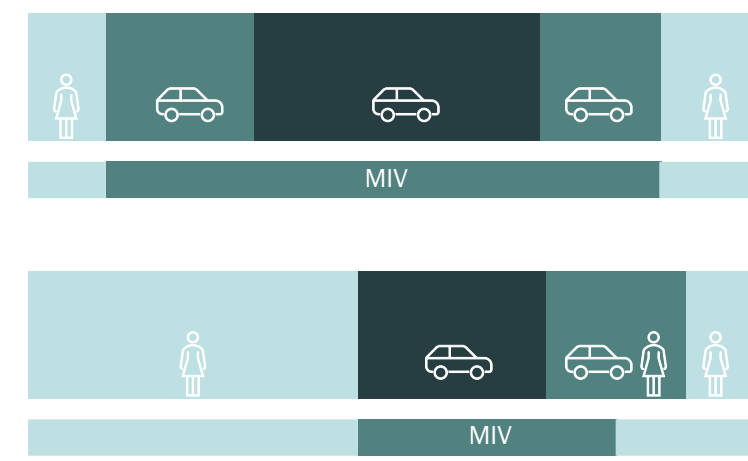



Abb.51: Übersicht und Flächenverteilung Pelzgasse umgestalteter Abschnitt (unten) und ursprünglicher Abschnitt (oben) (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022)



Abb.52: Fahrbahnerhöhung Pelzgasse



Abb.53: Ursprünglicher Abschnitt Pelzgasse



Abb.54: Wegebegleitendes Spiel Pelzgasse



Abb.55: umgestalteter Abschnitt Pelzgasse



Abb.56: Begrünung Pelzgasse

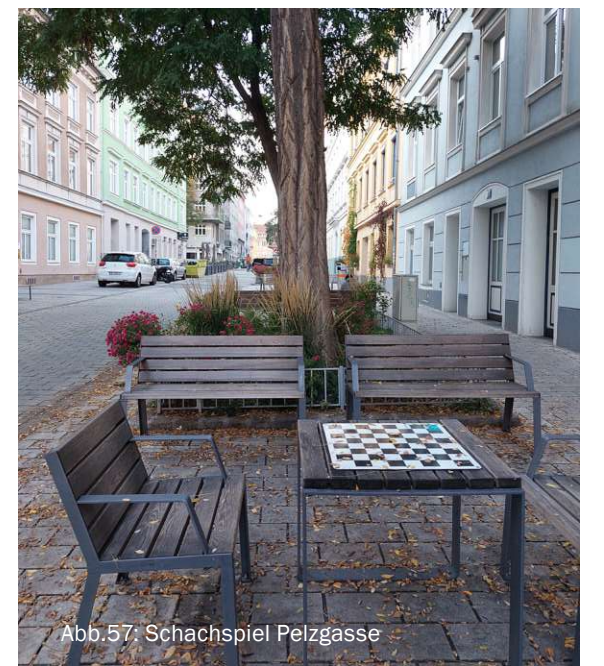


Abb.57: Schachspiel Pelzgasse

2.3 DER STRASSENRAUM ZUKÜNFTIG – TRENDS

Die Gesellschaft ist geprägt von Veränderungen und Wandel. Durch Globalisierung und technische Innovationen erfolgt die Vernetzung der Welt immer schneller. Dies bietet einerseits Chancen, da sich neue Trends leichter verbreiten, aber auch Herausforderungen durch die Schnellebigkeit und Instabilität dieser Trends. Multiple Krisen wie beispielsweise die Covid-19-Pandemie, Kriege oder auch der Klimawandel und die voranschreitende Energiekrise beschleunigen die stattfindenden Entwicklungen zusätzlich. Vor allem was den städtischen Straßenraum betrifft, gibt es viele unterschiedliche Befindlichkeiten und Bedürfnisse, die sich meist schwer vereinbaren lassen. Ob es darum geht, mit dem Auto vor der Haustür zu parken oder doch einen Freiraum für die Bewohner:innen zu schaffen: die Vorstellungen in der Politik und in der Bevölkerung gehen zum Teil weit auseinander. Aus planerischer Sicht geht es darum, die Lebensqualität für die Menschen zu steigern und eine Anpassung hinsichtlich des Klimawandels vorzunehmen. Vor allem in Anbetracht der dicht bebauten Städte ist der Straßenraum als Ressource zu sehen, der mehr sein kann als eine reine Verkehrsfläche. Diese Entwicklung ist in einigen Städten bereits ersichtlich. Es geht darum, den städtischen Straßenraum hinsichtlich der Chancen und Herausforderungen, die in den Trends liegen, zu planen und dadurch eine vorrausschauende Gestaltung und Nutzung zu ermöglichen, die auf technische Innovationen, aber auch auf den gesellschaftlichen Wandel eingehen (ÖROK 2021, S. 12).

Auch in den Handlungsaufträgen des ÖREK 2030 – Österreichisches Raumentwicklungskonzept – wird der öffentliche Raum bzw. der Straßenraum konkret als Entwicklungspotenzial genannt, so soll eine klimaresiliente und umweltbewusste Planung forciert werden – hauptsächlich betreffend die Mobilität und die Nutzung. Durch die bauliche Gestaltung der Straßenräume soll zukünftig die Zugänglichkeit und der soziale Austausch ermöglicht werden. Laut der ÖROK braucht es dafür Bewusstseinsbildung, was das Potenzial des Straßenraumes betrifft, und damit einhergehend partizipative Planungsprozesse (ÖROK 2021, S. 95). Dies ist vor allem wichtig, da Veränderungen – was den persönlichen Alltag und das eigene Wohnumfeld betrifft – in erster Linie meist als negativ und störend empfunden werden. Bei Veränderungen im Straßenraum kommt da noch das emotionale Thema Auto hinzu (Petrin et al. 2022, S. 67).

Neben den technischen und anthropogenen Einflüssen haben auch soziodemografische und soziokulturelle Entwicklungen Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum. Aufgrund der Individualisierung und der vielen unterschiedlichen Lebenseinstellungen und Kulturen in einer dicht besiedelten Stadt wird der gesellschaftliche Austausch immer schwieriger. Die Gesellschaft ist im Wandel und damit einhergehend ändern sich auch die Ansprüche an das Wohnumfeld, die Stadt und den Straßenraum (ÖROK 2021, S. 81–88).

2.3.1 Methodik

Im ersten Schritt der Recherche wurden Trends aus sieben unterschiedlichen Quellen bzw. Institutionen zusammengetragen, analysiert und miteinander verglichen. Aus den gesamten Trends wurden daraufhin jene herausgefiltert, die in direktem Zusammenhang mit dem Straßenraum in städtischen Wohngebieten stehen und deren Auswirkungen begründet werden können. Langfristig werden alle Trends in gewisser Weise Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum haben, dies würde allerdings weitergehende Analysen und Forschungen benötigen, was den Rahmen der vorliegenden Diplomarbeit überschreitet.

Da jede Quelle die Trends unterschiedlich kategorisiert und gewichtet wurde eine eigene, speziell auf den Straßenraum abgestimmte Kategorisierung der Trends vorgenommen – siehe Abbildung 58. Dabei wurden fünf übergeordnete Trends bestimmt, auf die in den folgenden Kapiteln eingegangen wird. Anzumerken ist, dass die einzelnen Trends zumeist nicht eindeutig voneinander abgrenzbar sind und es zwischen den übergeordneten Trends zu Überschneidungen – besonders hinsichtlich der weiterführenden und untergeordneten Trends kommt. Die Mobilität stellt eine Ausnahme dar, da dieser Trend in mehrere übergeordnete Kategorien einfließt und keinem konkret zugeordnet werden kann.

Als weiterer Schritt wurden wesentliche Aussagen aus der Fachliteratur zusammengefasst. Anschließend werden davon die Auswirkungen und die jeweiligen Anforderungen an den städtischen Straßenraum abgeleitet. Als Handlungsfelder sind die Gestaltung, die Zonierung und der Planungsprozess identifiziert. Die Auswirkungen der Trends wurden diesen drei Tätigkeitsbereichen zugeordnet. Die zentralen Kernaussagen werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

ÖROK 2021
Österreichisches
Raumentwicklungskonzept 2030

SynVer*Z 2021
Räumliche Dimensionen der
Zukunftsstadt

Jonas Raab 2022
Die vier Ziele in der Stadt von
morgen

Gehl Architects AsP 2009
Partitur des öffentlichen Raumes

Zukunftsinstitut GmbH 2022
Die Megatrends

Berger 2022
VO Mobilität und
Mobilitätsmanagement

Trend
Bewegung, Entwicklung, Tendenz,
Mode.

TRENDS

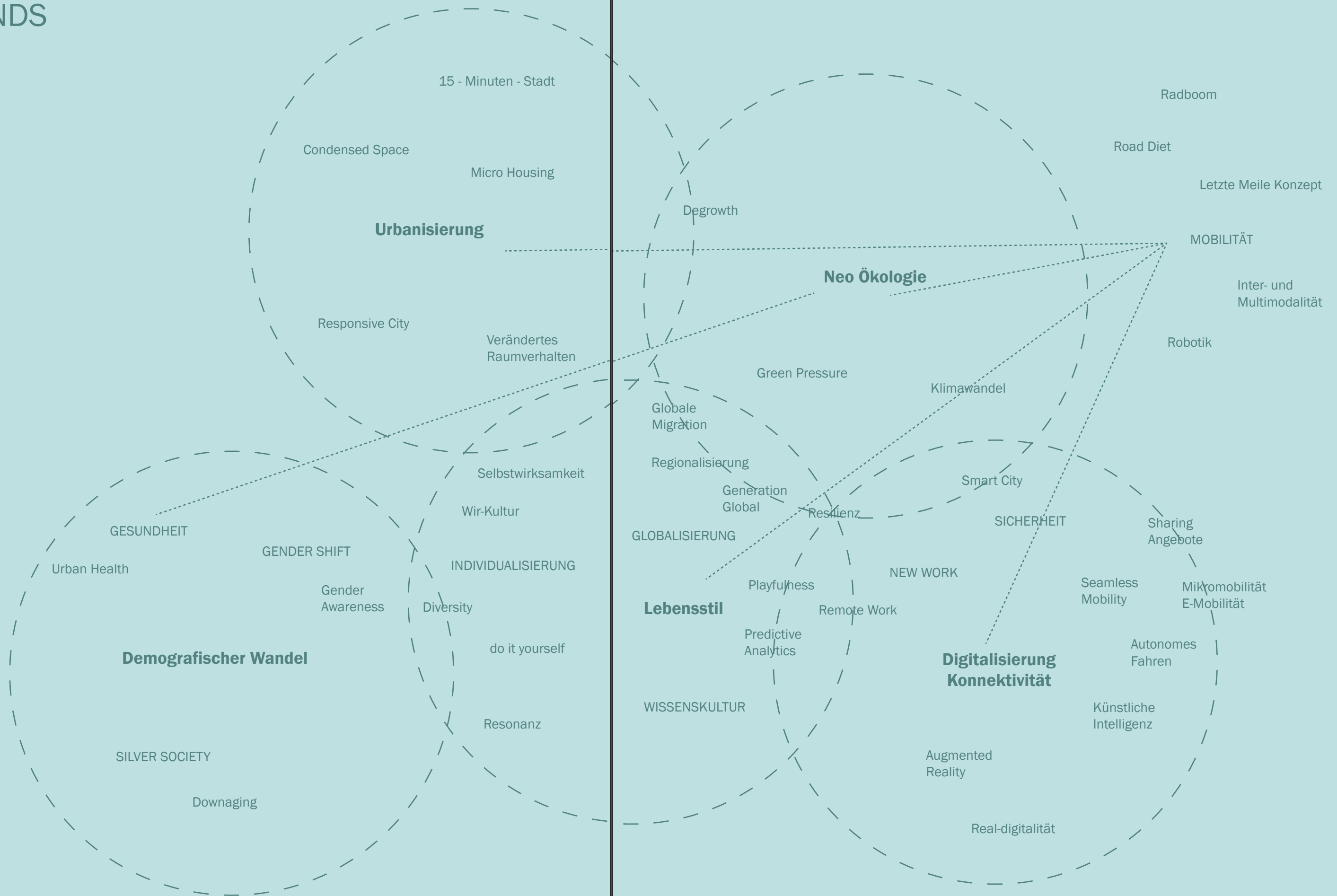


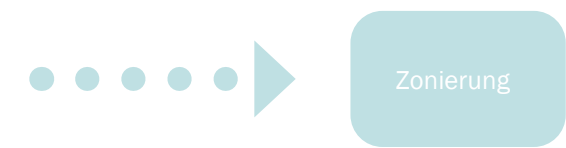
Abb.58: Übersicht Trends (Eigene Darstellung, ÖROK 2021, SynVer*Z 2021, Raab 2022, Gehl Architects AsP 2009, Zukunftsinstitut GmbH 2022, Berger 2022)

2.3.2 Konnektivität & Digitalisierung

Eine prägende Entwicklung in der heutigen Gesellschaft sind die Digitalisierung und die damit einhergehenden technischen Innovationen. Wegen der schnellen Veränderungspotenziale und der vielfältigen Anwendungsbereiche sind die Auswirkungen der Digitalisierung auf den öffentlichen Raum und somit auf den städtischen Straßenraum unsicher vorherzusagen. Die Digitalisierung ist in vollem Gange und wird sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten exponentiell weiterentwickeln. Manche Entwicklungen – wie der Trend hin zu Homeoffice, Onlinehandel und Sharing-Angeboten in der Mobilität – lassen sich bereits abschätzen. Andere Entwicklungen sind kaum vorstellbar und deshalb ist es auch schwierig, sie in Planungen einfließen zu lassen (Soike et al. 2019, S. 8–10). Dennoch können zukünftige Impulse abgeschätzt werden. Dies betrifft unter anderem die Mobilität, den Handel und die Logistik, aber auch den Lebensstil der Menschen sowie bautechnische Entwicklungen. Die Digitalisierung spielt in allen erdenklichen Bereichen und Situationen eine grundlegende Rolle, sowohl im Alltags- als auch im Berufsleben. So ermöglicht beispielsweise die Nutzung des Smartphones einen Zugang zu umfangreicher Information und Erleichterungen für den Alltag wie Onlinehandel und Lieferdienste. Nebenbei wird auch die Arbeitswelt digitaler und vernetzter, was ein flexibleres und ortsunabhängiges Arbeiten ermöglicht. Deshalb wird die Planung immer mehr die Chancen, aber auch die Herausforderungen der Digitalisierung begreifen und mittragen müssen. Dies betrifft den Planungsablauf sowie die Verwaltung und die Partizipation (Bruck et al. 2022, S. 6).

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Trend der Digitalisierung und Konnektivität sowohl räumliche als auch sozialräumliche Auswirkungen auf den städtischen Straßenraum in Wohngebieten haben wird. Ein Aspekt, der vor allem im Zuge der Covid-19-Pandemie in den Vordergrund getreten ist, ist das **Homeoffice**. Die Digitalisierung bildet den Grundstein dafür, dass ein Arbeiten von zu Hause aus möglich ist. Somit verschwimmen die Grenzen zwischen Wohnen und Arbeiten immer mehr. Dies hat vor allem auch städtebauliche Auswirkungen. Mischnutzung und multifunktionale Orte gewinnen an Bedeutung (Bruck et al. 2022, S. 118f). Diese Herangehensweise an die Nutzung des Raumes erfordert einen flexiblen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Flächen, angefangen von Veränderungen hinsichtlich der Raumaufteilung in den Wohnungen bis hin zur Freiraumgestaltung und Stadtteilplanung. Das Bedürfnis nach wohnungsnahen Frei-

und Erholungsräumen wird durch das Arbeiten in der eigenen Wohnung verstärkt (Bruck et al. 2022, S. 114–118). Ein Grund dafür ist, dass sich die Wege der Menschen verändern. Die Arbeitswege fallen weg und damit einhergehend ändert sich auch das Mobilitäts- und Ortsverhalten. Ähnliche Entwicklungen sind auch in Anbetracht des Onlinehandels zu erwarten – Wege für Besorgungen fallen weg. Dies kann einerseits einen Rückgang hinsichtlich der Mobilität bedeuten, andererseits kann es auch zu einer Verlagerung hin zum vermehrten Freizeitverkehr führen (Bruck et al. 2022, S. 118; Soike et al. 2019, S. 24).



Die **Mobilität** ist ein Faktor, der mehreren übergeordneten Trends zugeordnet werden kann und auch durch Änderungen betreffend den Lebensstil und die Neo Ökologie beeinflusst wird. Hinsichtlich Konnektivität und Digitalisierung sind dabei Entwicklungen wie Mikromobilität bzw. E-Mobilität, Seamless Mobility, Sharing-Angebote sowie das autonome Fahren zu nennen. In der Theorie haben diese Mobilitätsangebote weitreichende räumliche Auswirkungen, vor allem, was den Flächenbedarf und die Flächenverteilung im Straßenraum angeht. In der Praxis reicht ein vielfältiges alternatives Angebot zum eigenen Pkw allein nicht aus, um tiefgreifende Veränderungen voranzutreiben. Das Potenzial hinsichtlich der Mobilität geht einher mit der tatsächlichen Nutzung dieser Angebote seitens der Bevölkerung (Soike et al. 2019, 17, 23). Laut Mobilitätsexperten und Expertinnen geht der Trend in Richtung Mobility as a Service – das bedeutet unterschiedliche Verkehrsmittelangebote, die eine Entwicklung hinsichtlich Multi- und Intermodalität vorantreiben. Die Vernetzung und Nutzung erfolgt dabei über Apps (Soike et al. 2019, S. 16). Mobility as a Service kann dazu führen, dass sich das Mobilitätsverhalten vom eigenen privaten Pkw hin zu Shared Mobility und Nutzung des Umweltverbundes wandelt, was eine ressourcenschonendere Herangehensweise an die Mobilität darstellt. Die Herausforderung besteht dabei, die Bevölkerung beim Umstieg auf alternative Mobilitätsformen zu unterstützen, da es ansonsten lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrs oder – durch die Vielzahl an unterschiedlichen Verkehrsmitteln – sogar zu einem erhöhten

Mikromobilität

Mobilitätsform, bei der die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten Klein- und Leichtfahrzeugen, auch Elektrokleinstfahrzeugen, stattfindet.

Seamless Mobility

Vernetzung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Mobilitätsanbietern.

Multimodalität

Verwendung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

Intermodalität

Verwendung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln innerhalb einer Wegeketten.

Shared Mobility

Teilen statt besitzen. Kurzfristige Miete von Verkehrsmitteln.

Standortgebundene Sharing-Angebote

Gemietete Fahrzeuge können nur an einem bestimmten Standort abgeholt bzw. abgestellt werden.

Freefloating Sharing-Angebote

Gemietete Fahrzeuge können in einem definierten Bereich beliebig abgestellt werden.

Nutzungsdruck im Straßenraum kommt (Bruck et al. 2022, S. 13). Diese Problematik ist aktuell beispielsweise bei der Nutzung von E-Scootern oder bei Fahrdienstleistungen zu erkennen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Konkurrenz stehen und Flächen im öffentlichen Raum in Anspruch nehmen (Bruck et al. 2022, S. 91).

Diesbezüglich sind auch Sharing-Angebote zu betrachten, welche grundsätzlich ein hohes Potenzial – vor allem hinsichtlich des ruhenden Verkehrs – aufweisen. Besonders dienstortgebundenen Sharing-Angebote können dazu beitragen, den Flächenbedarf betreffend den motorisierten Verkehr langfristig zu reduzieren. Problematischer sind hingegen die freefloating Angebote. Aufgrund der flexiblen Nutzung ist davon auszugehen, dass diese Form des Carsharing vor allem für kurze Wege eingesetzt wird und dadurch ein höheres Verkehrsaufkommen erzeugt. Laut VCÖ nutzte 2020 bereits jeder 4. unter 30-Jährige derartige Mobilitätsangebote in Form von stationsbasierten oder freefloating Angeboten. Dennoch, und obwohl der Anteil der Autobesitzer in Wien stetig rückläufig ist, ist der private Pkw aktuell auch in städtischen Gebieten ein häufig genutztes Verkehrsmittel (Soike et al. 2019, S. 16f).

Ein Thema, welches im Zusammenhang mit der Digitalisierung und Konnektivität ebenfalls zu nennen ist, ist das autonome Fahren. Theoretisch würden auch diesbezüglich Potenziale hinsichtlich der Flächenreduktion bestehen. Die Umsetzung der Anforderungen an den bestehenden Straßenraum und die Nutzung von beispielsweise Level-5-Autonomie geht allerdings mit Herausforderungen einher. Ähnlich wie bei den bereits erwähnten Problematiken der Sharing-Angebote kann auch die Anpassung der Straßenräume und die damit einhergehende Steigerung des Fahrkomforts ein erhöhtes Verkehrsaufkommen hervorrufen. Auch die direkte Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr muss seitens der Planung berücksichtigt werden. Hierbei braucht es eine klare Zielsetzung, ob der Umweltverbund – aktive Mobilität, öffentlicher Verkehr und Sharing-Angebote – forciert werden soll oder ob der Fokus auf automatisiertem Fahren liegt, was vermutlich zu mehr motorisiertem Individualverkehr führen wird, da die Nutzung des privaten autonom betriebenen Pkw mit einer Steigerung des Komforts einhergeht. Fraglich ist derzeit auch die Umsetzung der Level-5-Automatisierung in dicht besiedelten städtischen Gebieten und welche neue Zonierung des Straßenraums damit einhergehen müsste. In der Fachliteratur wird ein großes Potenzial hinsichtlich der Automatisierung des öffentlichen Verkehrs hervorgehoben, da es damit möglich ist, die Intervalle zu verkleinern und eventuell auch flexiblere Routen zu fahren (Soike et al. 2019, S. 12–20).

Level-5-Autonomie

Das Fahren des Verkehrsmittels erfolgt autonom und selbstständig. Ein Mensch als Fahrer:in ist nicht notwendig.

Last-Mile

In Zusammenhang mit Multimodalität - das letzte Wegstück bis zum Erreichen des Ziels.

Logistik-Hub

Strategisch platzierte Knotenpunkte in Städten, die als Umschlagsbasis und Verteilerzentren dienen.

Aufgrund der starken Nachfrage wegen des Onlinehandels steigt der Lieferverkehr vor allem in Wohngebieten stark an. Grundlegend ist dabei ein **Logistikkonzept** vor allem bezüglich der Last-Mile. Um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren wären unter anderem Maßnahmen wie alternative Mobilitätsformen: Lastenräder, Logistik-Hubs oder auch automatisierter Lieferverkehr sind denkbar. Technische Innovationen hinsichtlich der künstlichen Intelligenz bieten Potenziale im Bereich der Logistik. So können beispielsweise Drohnen und Roboter zur Paketlieferung eingesetzt werden, was das Lieferverkehrsaufkommen reduzieren würde (Pettrin et al. 2022, S. 34). Für alle genannten Maßnahmen ist jedoch ein übergeordnetes Konzept – zumindest auf Quartiersebene – grundlegend, da zusätzliche Flächen und eine neue Zonierung des Straßenraums notwendig sein können. Bereits aktuell herrscht eine Flächenkonkurrenz zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln, durch die stetige Weiterentwicklung kommt es zu zusätzlichen Mobilitätsangeboten, die ebenfalls Flächen im Straßenraum benötigen. Die Flächenverteilung ist somit grundlegend für die zukünftige Planung von Straßenräumen (Soike et al. 2019, S. 17–19).



Hinsichtlich der **künstlichen Intelligenz** sind – neben dem autonomen Fahren und dem Einsatz von Robotik bei Lieferungen – auch Auswirkungen bezüglich der individuellen Raumwahrnehmung zu nennen. Durch die Nutzung des Smartphones wird die Sichtweise auf die Umgebung beeinflusst, einerseits durch Navigationsdienstleistungen, wodurch die Auseinandersetzung mit dem Umfeld in den Hintergrund rückt, und andererseits durch das Verschwimmen der digitalen und realen Welt – den ständigen Blick auf das Smartphone. Vor allem bei Spielen, aber auch bei partizipativen Planungsprozessen steigt zunehmend die Bedeutung von Augmented Reality. So können beispielsweise bereits während der Planungsprozesse zukünftige Veränderungen direkt vor Ort erlebbar gemacht werden oder – um wieder auf Navigationsdienstleistungen zurückzukommen – Informationen und Daten projiziert werden (Soike et al. 2019, S. 23–24).

Augmented Reality

Ist eine computergestützte Realitätserweiterung, welche die reale Welt um virtuelle Aspekte bzw. Informationen erweitert.

Predictive Analytics

ist eine datenbasierte Analysemethode mittels automatisierter Algorithmen, um Nutzungen und Verhalten vorherzusagen.

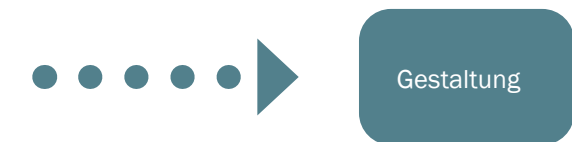
Ein Aspekt – der mit der Digitalisierung einhergeht – ist die **Erhebung und Nutzung von Daten**. So kann beispielsweise Predictive Analytics in Planungsprozessen genutzt werden, um Verkehrsströme oder auch soziale Entwicklungen analysieren und prognostizieren zu können. Dafür wird allerdings eine große Menge an Daten benötigt, die über die Bevölkerung – mittels Smartphones oder Motion-Tracking-Kameras – erhoben werden. Hinsichtlich der Daten stellt sich jedoch die Frage nach den Datenschutzverordnungen und der Akzeptanz in der Bevölkerung (Petrin et al. 2022, 34, 82-83). Auch der Ansatz der Smart-City-Strategie baut auf die umfangreiche Nutzung von Daten und Informationen auf, um die Stadt ganzheitlich weiterzuentwickeln. Und vor allem hinsichtlich der Beteiligungs- und Planungsprozesse ermöglicht die Nutzung von Daten eine effizientere und inklusivere Herangehensweise (Soike et al. 2019, S. 27–28). Zu erwähnen ist, dass es bei allen Vorteilen auch Herausforderungen hinsichtlich der Nutzung von Daten gibt. An erster Stelle steht hierbei der Datenschutz (Soike et al. 2019, S. 12).

Die weniger abschätzbaren Entwicklungen der Digitalisierung und Konnektivität können nur schwer in Planungsinstrumenten berücksichtigt werden. Daher braucht es eine tiefgreifendere Auseinandersetzung mit den Auswirkungen und Anforderungen, die mit der Digitalisierung einhergehen (Soike et al. 2019, S. 8). In diesem Zusammenhang ist der Begriff der Playfulness zu nennen. Gerade bei schwer abschätzbaren Entwicklungen sind Experimentierräume grundlegend. Es braucht Orte, an denen Szenarien, Konzepte und Planungsansätze getestet werden können (Soike et al. 2019, S. 26).



Aufgrund des vielfältigen digitalen Angebotes finden soziale Kontakte vermehrt **online** statt. Die Menschen haben die Möglichkeit, sich mittels Social Media mit der Nachbarschaft oder dem Bekanntenkreis zu vernetzen. Diese Konnektivität kann Einfluss auf partizipative Prozesse haben und das Involvieren der Bevölkerung im Planungsprozess erleichtern. Mit dem Smartphone geht eine ständige Erreichbarkeit einher. Immer und zu jeder Zeit ist es möglich, mit Menschen auf der ganzen Welt in Kontakt zu treten und Informationen zu jedem erdenklichen

Thema zu bekommen. Diese ständige Erreichbarkeit hat allerdings auch negative Auswirkungen, vor allem was die Abhängigkeit, die Raumwahrnehmung und die Aufmerksamkeit hinsichtlich des realen Umfelds betrifft (Petrin et al. 2022, S. 62). Der reale Austausch mit anderen Menschen lässt sich nicht durch virtuelle Kontakte ersetzen. Durch das steigende Verschwinden der realen und digitalen Welt braucht es zunehmend eine Stärkung der Nachbarschaft, Orte für Begegnungen und zum sozialen Austausch. Es braucht attraktive wohnungsnaher Freiräume, und da es speziell in dicht bebauten städtischen Gebieten wenig hochwertige Freiräume gibt, kommt dem Straßenraum diesbezüglich eine große Bedeutung zu (Bruck et al. 2022, S. 27).



Wie ersichtlich ist, haben die Digitalisierung und die Konnektivität vielfältige Auswirkungen auf den Straßenraum in städtischen Wohngebieten. Auffällig sind insbesondere die Potenziale hinsichtlich des Planungsprozesses und der Partizipation. Die Vernetzung der Bevölkerung wird forciert und auch die Information, Vorstellungskraft und Organisation werden erleichtert. Eine Entwicklung, die bauliche und gestalterische Auswirkungen hat, ist eine neue Zonierung des Straßenraums. Die Mobilität bietet dafür den Ausgangspunkt, die Planung muss die Entwicklung allerdings steuern und vorantreiben, damit es nicht lediglich auf eine Verlagerung des Mobilitätsaufkommens hinausläuft. Auch die veränderten Nutzungsanforderungen und die Straße als Kommunikations- und Aufenthaltsraum sind Anforderungen, die mit der Digitalisierung einhergehen.

Anforderungen	Auswirkungen der Trends
Planungsprozess	Durch die Digitalisierung und Konnektivität kommt es zu einer stärkeren Vernetzung der Menschen, was gemeinsam mit dem Einsatz von technologiegestützten Beteiligungsverfahren - Augmented Reality, Erhebung und Nutzung von Daten - zu neuen, inklusiven Herangehensweisen im Partizipationsprozess führt.
	Gerade bei schwer abschätzbaren Entwicklungen braucht es Orte für Experimente - Playfulness, Trial-and-Error.
Zonierung	Durch Möglichkeiten der Digitalisierung fallen Arbeitswege oder Wege für Besorgungen weg. Das Orts- und Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich. Das Bedürfnis nach wohnungsnahen Freiräumen nimmt zu.
	Neue, zusätzliche Mobilitätsformen - Sharing-Angebote, autonomes Fahren und innovative Logistikkonzepte - erhöhen den Nutzungsdruck auf den Straßenraum. Dies wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten und somit auf die Nutzung und Zonierung des Straßenraums aus.
Gestaltung	Aufgrund von Social Media kommt es zu einer Reduktion des realen sozialen Austausches. Die Nachfrage nach Orten für Begegnung, Kommunikation und Nachbarschaft nehmen zu.

Tab.1: Konnektivität und Digitalisierung (Eigene Darstellung)

2.3.3 Lebensstil

Die Gesellschaft ist ständig im Wandel und somit ändern sich auch die Bedürfnisse hinsichtlich dem individuellen Lebensstil. Je nach Epoche, Stand der Technik und wirtschaftlichen Entwicklungen lag der Fokus der Bevölkerung auf unterschiedlichen Lebenszielen. Das Verhalten der Menschen ändert sich. Aktuell stehen immer mehr die Flexibilität und die individuelle Gestaltung des eigenen Lebens im Vordergrund. Berufskarrieren verlaufen nicht mehr linear, die Wohnortwahl ist flexibler und das gängige Bild von Familie – Haus, Baum, Kind – wird zunehmend aufgelöst. Die Lebensstile werden diverser und heterogener. Auf der einen Seite wächst die globale Bevölkerung zusammen und auf der anderen kommt es vermehrt zu Segregation sowie Bildung von Milieus (ÖROK 2021, S. 82). Auch die Werte ändern sich. Es geht nicht mehr hauptsächlich darum, Karriere zu machen und viel Geld zu verdienen. Vor allem der jüngeren Generation ist Zeit mit liebgewonnen Menschen wichtiger. Ebenso geht der Trend von übermäßigem Konsum hin zu bewusstem Einkaufen (Zukunftsinstitut GmbH 2022c). Trotz multipler Krisen wie der Covid-19-Pandemie, des Kriegs in der Ukraine mit den damit einhergehenden Teuerungen, sowie der Klimakrise – welche sich auch auf den Lebensstil der österreichischen Bevölkerung auswirken – steigt der Lebensstandard in den europäischen Städten von Jahr zu Jahr an. Damit geht ein höherer Platzbedarf einher, der einerseits in größeren Wohnungen und andererseits durch eine enorme Bodenversiegelung ersichtlich wird (Gehl Architects AsP 2009, S. 14).

Segregation

Ist eine räumliche Trennung der Wohngebiete von sozialen (Teil-) Gruppen in einer Stadt oder Region.

Ein Grund, warum die Lebensstile diverser werden, ist die **Globalisierung**. Die Welt vernetzt sich und wächst zusammen. Der Austausch zwischen der Bevölkerung bzw. den Lebensweisen unterschiedlicher Länder und Kontinente wird immer einfacher und schneller. Vor allem bei jungen Menschen bildet sich eine „Generation Global“, welche die Welt als Ganzes sieht und vom nationalen Denken abkommt. Beispiele dafür sind weltweite Protestbewegungen wie Fridays for Future oder #MeToo (Zukunftsinstitut GmbH 2022b). Aber nicht nur die globale Migration – wegen der die kulturelle Vielfalt steigt – trägt zu einer heterogenen Gesellschaft bei. Auch die Lebensformen der einzelnen Personen werden individueller und flexibler. Hinsichtlich der diverseren Lebensstile steigt auch das Bedürfnis nach variablen Wohnsituationen und wohnungsnahen Freiräumen (ÖROK 2021, S. 83).

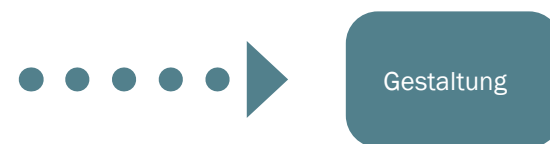
Fridays for Future

ist eine globale Protestbewegung ausgehend von Schülern und Studierenden, die sich für den Klimaschutz einsetzt.

#MeToo

ist eine Bewegung gegen sexuelle Belästigung.

Die Ansprüche der einzelnen Personen überschneiden sich teilweise. Der eine möchte einen Baum vor seiner Haustür, der andere sein Auto abstellen können. Es kommt zu unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, die in Einklang gebracht werden müssen. Hinsichtlich der diversen Ansprüche und der verschiedensten Lebensstile ist ein gegenseitiges Verständnis seitens der Bevölkerung Grundvoraussetzung (Petrin et al. 2022, S. 58–60). Denn vor allem, da es vermehrt zu Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum kommt, braucht es in einer heterogenen Gesellschaft Orte für Kommunikation und Austausch. Ganz im Sinne der sozialen Nachhaltigkeit gilt es den Zusammenhalt der Gemeinschaft zu forcieren (Gehl Architects AsP 2009).



Hinsichtlich der heterogenen Gesellschaft gibt es zwei Trendentwicklungen, die aufeinander aufbauen. Einerseits die **Individualisierung** und andererseits die **Wir-Kultur**. Die Menschen haben immer mehr die Möglichkeit, ihr Leben selbst zu bestimmen. Es gibt nicht mehr den einen richtigen Lebensweg und die geschlechterbezogene Rollenverteilung, wie es in den letzten Jahrzehnten der Fall war (Zellmann 2017, S. 45). Die individuelle Lebensqualität steht im Mittelpunkt. Der Lebensstil wird zunehmend privater, der Alltag findet in den eigenen vier Wänden statt, die Wege werden weiterhin mit dem privaten Pkw zurückgelegt und die Freizeit wird bevorzugt im eigenen, eingezäunten Garten bzw. am Balkon verbracht (Gehl Architects AsP 2009, S. 14). Diese Entwicklung klingt im ersten Moment egoistisch und abgeschottet, sie geht jedoch in weiterer Folge mit dem Bedürfnis einher, als individuelle Person an der Gemeinschaft teilzunehmen und sich zugehörig zu fühlen. Gerade die Covid-19-Pandemie hat diese Entwicklung weiter verstärkt. Nachbarschaftshilfen für den täglichen Einkauf haben sich etabliert und je nach Werterhaltung fühlt man sich Gruppierungen zugehörig und geht gemeinsam auf die Straße, um zu protestieren. Der Wir-Gedanke steht im Vordergrund (Zukunftsinstitut GmbH 2022d). Ein weiterer Trend, der sich auf die Individualisierung zurückführen lässt, ist „Do it yourself“. Die Spanne reicht dabei von Kochen und Lebensmittelerzeugung bis hin zur Gestaltung des

Do it yourself

bedeutet übersetzt: *Mach es selbst. Es geht darum, Dinge selbstständig herzustellen oder zu reparieren.*

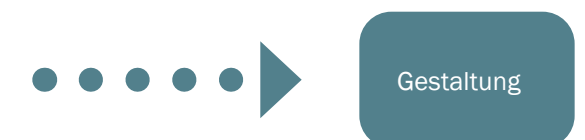
Wohnumfelds (Zukunftsinstitut GmbH 2022c). Die Bewohner:innen zeigen Eigeninitiative, gründen Nachbarschaftsvereine und setzen gemeinsam Projekte – ob Straßenfest, Garteln ums Eck oder Baumscheibenbegrünung – um.



Abgesehen von der individuellen Lebensgestaltung haben auch ökonomische Tendenzen Auswirkungen auf den Lebensstil der Menschen. Als Beispiel ist hierfür die Entwicklung von der Agrar- zur Industrie- und weiter zur Dienstleistungsgesellschaft zu nennen. All diese Gesellschaftsformen gehen mit verschiedenen Lebensstilen einher. Aktuell liegt der Fokus auf der **Wissenskultur**. Damit ändert sich auch die Herangehensweise in der **Arbeitswelt**. Es kommt zu einem Wertewandel (Fritz/Tomaschek 2016, S. 32). Wie bereits in Kapitel 2.3.2 angeführt, haben Entwicklungen wie das Home-Office ebenso Auswirkungen auf die Gesellschaft wie der Wandel der Arbeitsstruktur. Teilzeit- und Minijobs werden mehr, die Arbeitsorte werden flexibler und es kommt zu einer Überschneidung von Freizeit und Arbeitszeit – Stichwort „Third Places“ (Petrin et al. 2022, 39 & 46). Grundsätzlich wird das Thema (Arbeits-)Zeit über die Jahrhunderte hinweg in unterschiedliche Bezüge gestellt. Die Agrargesellschaft hat sich an den Tages- bzw. Jahreszeiten orientiert. In Zeiten der Industrialisierung lösten sich die Menschen von dieser Einstellung, es konnte Tag und Nacht produziert werden, was mit einer Zunahme an Arbeitsstunden einherging. Erst in den 1970er-Jahren gab es erste Arbeitszeitbeschränkungen – die 40-Stunden-Woche. Aktuell gibt es den Trend hin zu einer weiteren Reduktion der Arbeitszeit. Laut einschlägigen Studien hätte dies, neben positiven Auswirkungen hinsichtlich der Arbeitslosigkeit und Ökonomie, auch Potenziale bezüglich einer nachhaltigen bzw. ökologischen Lebensweise. Durch die gewonnene Freizeit hätten die Menschen mehr Zeit, sich aktiv im eigenen Wohnumfeld einzubringen (Fritz/Tomaschek 2016, 15 & 25)

Third Places

Orte der Gemeinschaft, die einen Ausgleich zu Familie und Beruf bieten sollen - Wartebereiche, Einkaufszentren, Kaffeehäuser etc.



Die ständigen Änderungen der Lebensstile gehen vor allem mit veränderten Nutzungsanforderungen im Straßenraum einher. Das Wohnumfeld wird immer mehr zu einem wichtigen Bestandteil der Alltagsgestaltung. Dem Verhalten der Menschen und somit der Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes kann durch eine attraktive und einladende Gestaltung entgegengekommen werden. Da sich die Menschen vermehrt in ihre privaten Räume zurückziehen und die Kommunikation aufgrund der heterogenen Gesellschaft vor Herausforderungen gestellt wird, braucht es geeignete Orte zum Austausch. Hinsichtlich des Wandels der Lebensstile lassen sich auch Potenziale in Bezug auf partizipative Planungsprozesse erkennen. Die Bevölkerung hat zunehmend das Bedürfnis, sich eigenständig einzubringen, Vereine zu gründen und Verantwortung für ihr Wohnumfeld zu übernehmen.

Anforderungen	Auswirkungen der Trends
Planungsprozess	Je fragmentierter eine Gesellschaft ist und sich Menschen in ihre privaten Bereiche zurückziehen, desto mehr steht das Bedürfnis nach Gemeinschaft, zugänglichen öffentlichen Räumen und Partizipation im Vordergrund.
	Die zunehmende Individualisierung und Entwicklungen wie "Do it yourself" oder Crowdfunding führen dazu, dass sich die Menschen auch in ihrer Wohnumgebung mehr einbringen.
Gestaltung	Das Verhalten der Menschen ändert sich - Bewegungsmangel und viel Zeit drinnen. Zudem steigen die Ansprüche an die Qualität der Freiräume. Es braucht leicht zugängliche, hochwertige, wohnungsnaher Aufenthaltsorte, die flexible Aktivitäten zulassen.
	Es gibt diversere Ansprüche an den öffentlichen Raum bzw. Straßenraum aufgrund von unterschiedlichsten Kulturen und Lebensstilen. Das führt zu neuen Nutzungsanforderungen - es braucht Rücksichtnahme und Verständnis gegenüber den verschiedensten Bedürfnissen.

Tab.2: Lebensstil (Eigene Darstellung)

2.3.4 Neo Ökologie

Neo Ökologie
bezeichnet die Verbindung von Ökonomie und Ökologie, die auf einer gesunden Basis gesellschaftlicher Veränderungsbereitschaft fußt.

Unser Verhalten hat Auswirkungen auf unsere Umwelt. Dies lässt sich vor allem im Kontext der Neo Ökologie beobachten. Der Energieverbrauch steigt stetig an, ebenso die Abfallproduktion, die Umweltverschmutzung und die Erderwärmung. Diese Themen betreffen die gesamte Menschheit. Um Begriffe wie Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung kommt man im Alltag nicht mehr herum. Durch diese Präsenz steigt auch das Bewusstsein der Bevölkerung hinsichtlich dieser Thematiken. Egal ob beim Einkaufen, Kochen oder bei der Reiseplanung, es kommt langsam zu einer Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren und umweltbewussteren Lebensweise (Petrin et al. 2022, S. 55).

Alle in diesem Kapitel genannten Trends und Entwicklungen haben einen Ausgangspunkt – den **Klimawandel**. Die Temperaturen und der Meeresspiegel steigen an, Gletscher schmelzen und Extremwetterereignisse nehmen kontinuierlich zu. Eine grundlegende Rolle spielen hierbei die Treibhausgasemissionen – die auf den Menschen zurückzuführen sind und die langfristig zu einem weltweiten Temperaturanstieg führen. Seit der Industrialisierung hat sich die globale Mitteltemperatur um 1,2 Grad erhöht (Harry et al., S. 6). Auch wenn es immer schon wärmere und kältere Jahre gegeben hat, lässt sich eine eindeutige Tendenz der letzten Jahre erkennen – wie auf Abb. 59 ersichtlich ist. Die Temperaturen steigen immer weiter an. Für die nächsten 30 Jahre ist in Europa ein Temperaturanstieg von bis zu 2 Grad zu erwarten (Plöger 2020, S. 205).

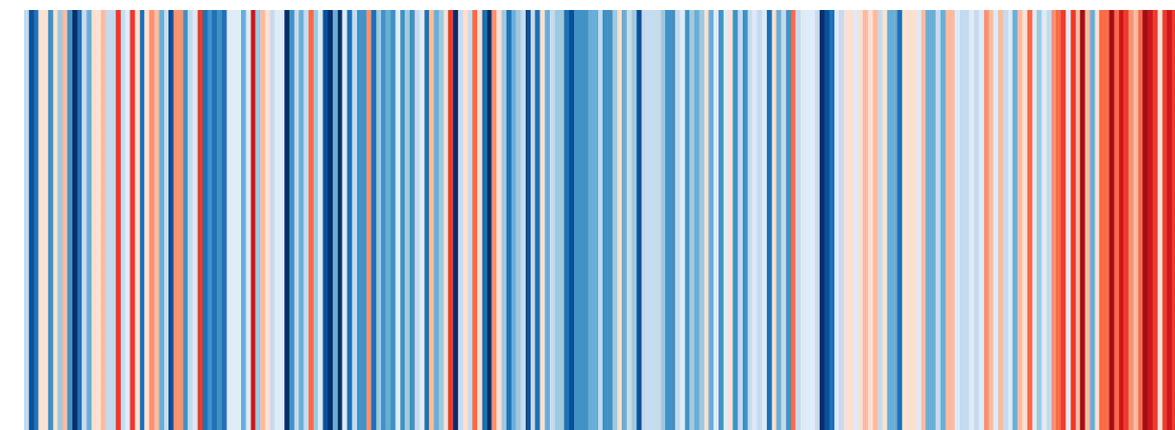


Abb.59: Jahrestemperaturen in Wien von 1775-2017 (Eigene Darstellung, Hawkins 2018)

Hitzewelle

Eine ungewöhnlich lange Phase von direkt aufeinanderfolgenden heißen Tagen. Es existiert keine allgemein gültige Definition. In Österreich sind die Schwellenwerte 3 Tage mit 27 °C.

Doch die steigenden Temperaturen sind nur ein Aspekt des Klimawandels. Das Wetter wird extremer. Hitze und Dürre wechseln sich mit Starkregenereignissen und Überflutungen ab (Harry et al., S. 7). Alle Kontinente und Landschaftsräume sind von diesen Auswirkungen betroffen. Besonders problematisch ist die Situation in armen Ländern und dicht besiedelten Gebieten. Die Hitze in den Städten ist eine Auswirkung des Klimawandels, welche mittlerweile für einen Großteil der Bevölkerung spürbar ist – auch in Österreich. Im Juli 2022 titelt beispielsweise der ORF: „Hitzewelle erreicht Österreich – bis zu 38 Grad erwartet“. Unter anderem zeigt sich diesbezüglich auch der soziale Aspekt des Klimawandels. Betroffen sind vor allem vulnerable Gruppen wie ältere Personen, Kinder und Personen mit gesundheitlichen Problemen sowie Menschen, die armutsgefährdet sind. (ORF.at 2022).

Der Klimawandel ist nicht revidierbar. Deshalb braucht es Maßnahmen, um auf die zukünftigen Veränderungen vorbereitet zu sein. Ein Hauptaspekt ist dabei die **Resilienz**. Die Städte und damit auch die Straßenräume müssen strapazierfähig und vorausschauend geplant werden (Harald et al. 2017, S. 133). Diese Klimawandelanpassungen sind sektorenübergreifend und reichen von europäischen Vorgaben, Strukturänderungen in der Industrie und Mobilität bis hin zu kleinräumigeren Maßnahmen wie Dachbegrünung und Entsiegelung. Um diese Thematik einzugrenzen, wird im Folgenden der Fokus auf Klimawandelanpassungen im Straßenraum gelegt. Anpassungen im öffentlichen Raum sind grundlegend für eine klimaresiliente Stadtentwicklung. Es braucht Maßnahmen bezüglich Überhitzung, Entsiegelung der Bodenbeläge, ein damit einhergehendes Regenwassermanagement und Begrünung (ÖROK 2021, 54 & 83). Eine Thematik, die gerade in Städten nicht außer Acht gelassen werden darf, ist die Biodiversität. Vor allem Insekten und Bienen sind gefährdet, da sie nicht ausreichend Lebensräume finden. Diesbezüglich kann die Gestaltung des öffentlichen Raumes eine Chance bieten (Petrin et al. 2022, S. 50–54).

**Hitzeinsel**

= urban-heat-island. Bezeichnet ein bebautes Gebiet mit Temperaturen, die höher sind als in den ländlichen Gebieten, die sie umgeben.

Ein Aspekt, der bei einem klimaverträglichen und lebenswerten Straßenraum unumgänglich ist, sind Begrünung bzw. Baumpflanzung. Begrünungsmaßnahmen haben positive stadtökologische und klimatische Auswirkungen – sie tragen zur Vermeidung von Hitzeinseln bei und sorgen für die Durchlüftung der Stadt, was vor allem in Anbetracht der steigenden Temperaturen zu berücksichtigen ist (ÖROK 2021, S. 93). Baumpflanzungen sind dabei an erster Stelle zu nennen. Durch die positiven Effekte von Bäumen – Beschattung, Lebensraum, Bindung von Schadstoffen – soll der Baumbestand in den Städten weiter forciert werden. In der Stadt Wien sollen beispielsweise bis zum Jahr 2025 25.000 Baumneupflanzungen durchgeführt werden (Stadt Wien 2022). Anzumerken ist, dass die steigende Begrünung mit einer Umstrukturierung der Flächenverteilung im öffentlichen Raum einhergeht und in weiterer Folge Nutzungskonflikte verschiedener Interessensgruppen entstehen (SynVer*Z 2021, S. 19).



Der Begriff der Nachhaltigkeit spiegelt sich auch in der zukünftigen Stadtstruktur wider. Nachhaltigkeit im ökologischen Sinn bedeutet, dass nicht mehr an Ressourcen verbraucht werden darf, als wiederhergestellt werden kann. Es geht um Nachverdichtung, Innenentwicklung und ressourcenschonendem Umgang mit Boden und Materialien. Grundsätzlich sind Herangehensweisen wie die Stadt der kurzen Wege, Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Verkehrssysteme zukunftsweisend in der Planung – siehe Kapitel 2.2 Die Diskussion dreht sich um **Degrowth** und Postwachstumsstädte (Harald et al. 2017, S. 72). Auch die Extremwetterereignisse – auf die zuvor eingegangen wurde – haben Auswirkungen auf die Stadtstrukturen. Dies bezieht sich gleichermaßen auf die städtebaulichen Gegebenheiten und auf die Nutzung des öffentlichen Raumes und die Verhaltensweisen der Bevölkerung. Zu nennen sind diesbezüglich beispielsweise Einschränkungen hinsichtlich der Zugänglichkeit und veränderte Nutzungszeiten (Petrin et al. 2022, S. 54).

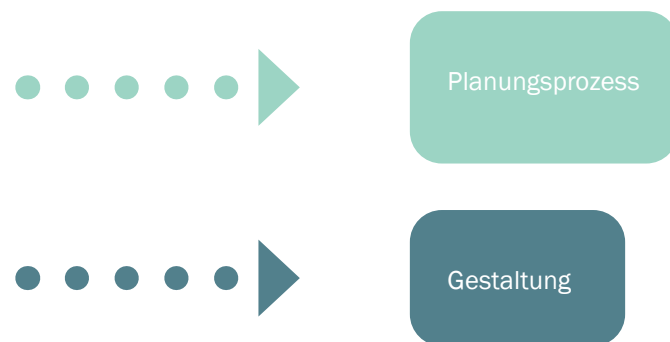
Degrowth

bezeichnet eine Verringerung von Konsum und Produktion und damit auch des BIPs als ein Weg zu mehr sozialer Gerechtigkeit, ökologischer Nachhaltigkeit und Wohlbefinden.

Green Pressure

ist der deutlich zunehmende Druck zum ökologischen Handeln, der unter anderem vonseiten der Politik, aber auch der Konsumierenden auf die Wirtschaft ausgeübt wird.

Die Neo Ökologie stellt ebenfalls eine Verbindung zum Wandel der Lebensstile her. Nachhaltigkeit bestimmt den Alltag vieler Menschen und das Bewusstsein hinsichtlich Umwelt- und Klimaschutz steigt. 2020 wurde vom Zukunftsinstitut „Green Pressure“ zum Trendwort des Jahres gewählt. Der Druck in der Bevölkerung, aber vor allem auch auf Unternehmen und Politik, nachhaltig und grün zu handeln, steigt immer weiter an. Die Neo Ökologie betrifft alle Menschen und somit auch die unterschiedlichsten Akteur:innen und Branchen, wobei es leicht zu Zielkonflikten kommt. Wie sich mit der Generation Global zeigt, ist die Thematik auch eine Generationenfrage – siehe Kapitel 2.3.3 (Zukunftsinstitut GmbH 2020). Die unterschiedlichen Akteur:innen haben einen differenzierten Standpunkt und Wissensstand hinsichtlich Klimawandel und den damit einhergehenden Anforderungen. Dies ist auch im Umgang mit dem Straßenraum zu beobachten. Es gibt unterschiedliche Anliegen, die auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden müssen (Harald et al. 2017, S. 163). Doch diese Vielfalt an Meinungen, Ansichten und Expertisen bietet auch eine Chance für die Planung und Gestaltung. Die Tendenz in der klimawandelangepassten Architektur und Stadtplanung geht in Richtung Bewusstsein für die Natur und nachhaltige Ressourcen. So werden beispielsweise wiederentdeckte Materialien wie Lehm, Holz und Hanf aufgegriffen und als zukunftsweisend eingestuft. Dieser Blickwinkel bietet neue Potenziale hinsichtlich der Gestaltung der Städte (Petrin et al. 2022, S. 51).



Auch mit dem Trend der Neo Ökologie gehen veränderte Nutzungsanforderungen im Straßenraum einher. Gerade in den dicht bebauten Städten braucht es eine Anpassung an die Gegebenheiten, die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auf uns zukommen werden. Die Notwendigkeit von Begrünung und Entsiegelung wurde bereits erkannt und wird in den Umgestaltungen von Straßenräumen bereits aufgenommen – auch wenn die

Umsetzung mutiger sein könnte. Hinsichtlich der Biodiversität im Straßenraum besteht Aufholbedarf. Der Straßenraum muss als Lebensraum – für Mensch und Tier – angesehen werden. Eine reine Verkehrsfläche ist in Zeiten einer klimaresilienten Stadtgestaltung nicht mehr zeitgemäß. Um auf die vielfältigen Anforderungen im Straßenraum Bezug nehmen zu können, braucht es allerdings eine neue Zonierung des Straßenraums – siehe Kapitel 3.1.2. Das gestiegene Bewusstsein für Nachhaltigkeit und Klimawandel seitens der Bevölkerung stellt eine Chance dar, damit es zu einem zunehmenden Handlungsdruck für die Politik und Planung kommt.

Anforderungen	Auswirkungen der Trends
Planungsprozess	Das gestiegene Bewusstsein hinsichtlich Nachhaltigkeit und Klimawandel führt zu einem Handlungsdruck seitens der Politik und der Planung.
Zonierung	Klimawandelanpassungen - Baumpflanzungen, Entsiegelungen etc. - benötigen Platz im Straßenraum, was zu einem weiteren Nutzungskonflikt im öffentlichen Raum führt.
Gestaltung	Klimawandelbedingte Starkregenereignisse und Hitzeperioden führen zu Änderungen hinsichtlich der Nutzung des öffentlichen Raums. Es kommt zu Einschränkungen bezüglich der Zugänglichkeit und Nutzungszeiten.
	Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft stehen zunehmend im Fokus. Dies äußert sich in der Verwendung von traditionellen Baumaterialien - Holz, Hanf etc. - sowie einer aktiven Förderung der Biodiversität.

Tab.3: Neo Ökologie (Eigene Darstellung)

Urbanisierung

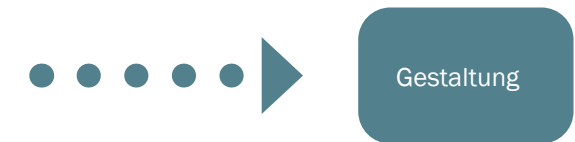
Ausbreitung städtischer (urbaner) Lebensformen und Verhaltensweisen der Bevölkerung.

2.3.5 Urbanisierung

Städte sind seit jeher Orte einer differenzierten, heterogenen Gesellschaft. Menschen unterschiedlichster Herkunft, Lebensstile, Werte und aller Altersgruppen leben auf engstem Raum zusammen (Judith/Nino 2015, S. 16). Städte sind dynamisch. In den 1950er-Jahren gab es weltweit zwei Megastädte, die mehr als 10 Millionen Einwohner:innen zählten. 2010 waren es bereits um die 30 solcher Städte. Blickt man nach Österreich, sind diese Dimensionen unvorstellbar, dennoch schreitet auch hier die Urbanisierung voran (Zukunftsinstitut GmbH 2022g). Dadurch entstehen Herausforderungen, auf welche die Stadtplanung eingehen muss. Krisen wie der Klimawandel oder auch die Covid-19-Pandemie sind in Städten stärker spürbar als in anderen, weniger dicht bebauten Gebieten. Die Stadt bzw. die Stadtstruktur, die Bebauung und die Infrastruktur müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden und sich mit den veränderten Werthaltungen, Lebensstilen, gesellschaftlichen Bedürfnissen sowie mit den Natur- und Umwelteinflüssen arrangieren (SynVer*Z 2021, S. 7).

Durch diese notwendigen Anpassungen werden nicht nur die Herangehensweisen in der Stadtplanung neu gedacht. Auch das **Raumverhalten** der Menschen ändert sich. Die Entscheidungen der einzelnen Personen bezüglich Wohnort, Orten, an denen die Freizeit verbracht wird und auch hinsichtlich Arbeitsort gehen einher mit dem Lebensstil und den persönlichen Möglichkeiten. Diese Entscheidungen haben direkte Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten, die Bebauungsstruktur und die Nutzung des öffentlichen Raumes (ÖROK 2021, S. 33). Es kommt zu Nutzungsänderungen, auch betreffend den öffentlichen Raum bzw. die Außenräume. Die Menschen verbringen ihren Alltag vermehrt in Innenräumen. Sie arbeiten im Büro oder im Home-Office, gehen in die Schule oder verbringen einen gemütlichen Nachmittag vor dem Fernseher oder im Internet. Zudem gewinnen private Freiräume wie der eigene Garten oder Balkon an Bedeutung. Die Nutzung des öffentlichen Raumes als Aufenthaltsort geht zurück. Diese Entwicklung hat sich auch während der Covid-19-Pandemie und den daraus folgenden Lockdowns verstärkt. Grundsätzlich zeigt sich, dass es für eine gut angenommene Nutzung des öffentlichen Raumes eine attraktive Gestaltung mit Möglichkeiten zur Aneignung braucht (Gehl Architects AsP 2009, S. 15). Da gerade in den betrachteten Gebieten der vorliegenden Arbeit der Zugang zu hochwertigen Grün- und Aufenthaltsorten oft nicht gewährleistet

ist, stellt der Straßenraum ein großes Potenzial zur Verbesserung der Lebensqualität dar.



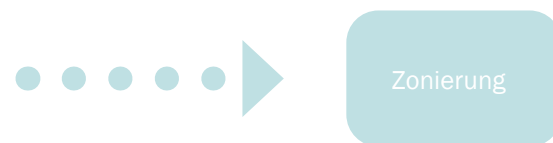
Die fehlenden Grün- und Freiräume, vor allem auch hinsichtlich der privaten Aufenthaltsräume können als Grund für die verstärkte Nachfrage nach Wohnungen und Häusern am Stadtrand bzw. in ruralen Gebieten genannt werden. Auch diesbezüglich hat die Covid-19-Pandemie den Trend beschleunigt (ÖROK 2021, S. 35). Teilweise wird bereits von Stadtfucht gesprochen. Diese Entwicklung lässt sich allerdings nicht bestätigen. Viel mehr verändert sich grundlegend das Verständnis von Urbanität. Es kommt zu einer Vermischung von Stadt und Land hinsichtlich der Bebauung sowie der Werthaltungen und Lebensstile der Bevölkerung. Die Städte werden kleinteiliger und regionaler, nehmen somit Eigenschaften des ländlichen Lebensstils auf, und im Gegensatz dazu kommt es – auch aufgrund neuer Möglichkeiten durch die Digitalisierung – zu einer Verstärkung des ländlich geprägten Raums. Zu diesen Erkenntnissen kommt auch die Zukunftsinstitut GmbH in ihrer Studie Futopolis. Hier werden vier Thesen zur künftigen Entwicklung der Städte aufgestellt. Dabei geht sie davon aus, dass Städte weiterhin die Treiber für Entwicklungen sein werden und die Urbanität eine Einstellungsfrage bzw. eine Mindset-Frage sein wird und die Trennung zwischen Stadt und Land nicht mehr zeitgemäß ist. Eine These betrifft auch die Mobilität in den Städten, die sich laut der Studie in Richtung Multi- und Intermodalität entwickeln wird –siehe Kapitel 2.3.2. Als grundlegend für die zukünftige Entwicklung der Städte stellt sich auch der Umgang mit der zur Verfügung stehenden Fläche heraus (Zukunftsinstitut GmbH 2022a).

Condensed Space

Innerstädtisch-urbane Räume mit hoher Bevölkerungs-, Bebauungs-, Infrastruktur- und Mobilitätsdichte.

Hinsichtlich dieser vorausschauenden Flächennutzung stehen Nachverdichtung sowie neue Bau- und Wohnformen im Vordergrund. Der Fokus liegt auf **condensed space**. Im Sinne der Neo Ökologie – siehe Kapitel 2.3.4 – geht es darum, die Innenentwicklung

voranzutreiben und Abrisse sowie Neubauten auf der grünen Wiese zu minimieren (Zukunftsinstitut GmbH 2022g). Die Nachfrage nach leistbarem Wohnraum sowie Verkehrsflächen und Aufenthaltsflächen impliziert zusätzlichen Flächenbedarf. Daraus ergeben sich Nutzungskonflikte, welche sich auch im Straßenraum erkennen lassen (Gehl 2021, S. 7–9). Mit der Urbanisierung und dem Raumverhalten geht auch das Mobilitätsverhalten einher. Hier stehen aktuell ressourcenschonende Planungsansätze wie die 15-Minuten-Stadt im Vordergrund. Kurze Wege und Funktionsmischung lassen sich vor allem im Betrachtungsgebiet der vorliegenden Arbeit aufgrund der dichten Bebauung gut umsetzen; es braucht dafür allerdings eine Umverteilung der Fläche im öffentlichen Raum (SynVer*Z 2021, S. 15).

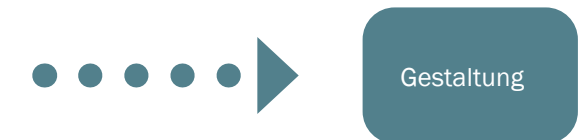


Dieser Ansatz ist auch hinsichtlich der Wohnfläche von Bedeutung. Trendentwicklungen – die vor allem auch bei gefördertem Wohnbau zu erkennen sind – sind das Micro-Housing bzw. Smart-Wohnungen. Das **Wohnen** verändert sich je nach Epoche, Wertehaltungen und Lebensstilen. Die Anforderungen an die eigene Wohnung und das Wohnumfeld ändern sich. Wohnen wird flexibler und kleinteiliger, die Menschen wechseln häufiger die Wohnung. Gründe dafür sind einerseits die diversen Lebensstile, andererseits aber auch die finanziellen Voraussetzungen. Wohnen wird immer teurer (Zukunftsinstitut GmbH 2022e). In Wien kommen durchschnittlich 35m² auf eine Person. Tendenziell werden die Haushaltsgrößen immer kleiner, so wohnen im Mittel zwei Personen in einem Haushalt (MA 23 2022, S. 5). Diese Entwicklung wird nach Prognosen noch weiter voranschreiten. Bis 2030 ist zu erwarten, dass Einpersonenhaushalte um 43% zunehmen werden und Zweipersonenhaushalte um 41% (ÖROK 2021, S. 85). Daraus ergeben sich neue Herausforderungen an das soziale Leben der Menschen. Auch gemeinschaftlich genutzte Räumlichkeiten – für Geburtstagsfeiern, gemeinsames Kochen, Lernen oder Spielen – gewinnen an Bedeutung. Krisensituationen wie die Covid-19-Pandemie haben die Notwendigkeit einer funktionierenden Nachbarschaft aufgezeigt. Die Menschen haben das Verlangen nach Nähe. Es geht darum, sich zu unterstützen und sozialen Austausch zu ermöglichen. Auch in den Planungsansätzen von

Micro-Housing

Möglichst viel Lebensqualität auf kleinstmöglichem Raum.

neuen Stadtteilen ist die Nachbarschaftsarbeit ein grundlegender Entwicklungsschritt (Zukunftsinstitut GmbH 2022d). Damit sich eine funktionierende Nachbarschaft entwickeln kann, braucht es Orte für Kommunikation und gemeinsames Verweilen. Hierbei kann das Wohnumfeld und somit der Straßenraum beitragen. Eine Voraussetzung ist jedoch, dass diese Orte einladend gestaltet sind (Zukunftsinstitut GmbH 2020b).



Responsive City

Als Weiterentwicklung der Smart City verstanden, bei der die Bedürfnisse und Wünsche von Bewohnern, arbeitenden Pendlern und Besuchern im Zentrum stehen.

Rebound-Effekt

Effizienzsteigerungen senken oft die Kosten für Produkte oder Dienstleistungen. Dies kann dazu führen, dass sich das Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer ändert: Sie verbrauchen mehr - die ursprünglichen Einsparungen werden teilweise wieder aufgehoben.

Hinsichtlich dem Trend der Urbanisierung muss auch der Begriff der Smart City bzw. der **Responsive City** betrachtet werden. Es gibt keine allgemein gültige Definition, was eine Smart City ist bzw. leisten muss. Viele Städte – darunter auch Wien – haben Smart-City-Strategien erarbeitet, in denen der Fokus auf einer Verbesserung der Lebensqualität durch die Digitalisierung liegt. (Harald et al. 2017, S. 193–199). Anzumerken ist, dass durch die Nutzung digitaler Daten Herausforderungen für die Stadtentwicklung entstehen, etwa Fragen hinsichtlich Datenschutz und die Überwachung des öffentlichen Raums sowie Rebound-Effekte (Judith/Nino 2015, S. 138). Die Responsive City löst sich von dem Gedanken, Stadtentwicklung rein durch das Verwenden von digitalen Möglichkeiten zu forcieren und legt den Fokus wieder auf den Menschen. Dabei geht es nicht darum, die Daten über die Bewegungsströme oder das Verhalten der Menschen zu sammeln, sondern die Partizipation voranzutreiben (Zukunftsinstitut GmbH 2022e).



Trends wie die Digitalisierung, Wandel im Lebensstil und die Neo Ökologie fließen in die Entwicklungen hinsichtlich der Urbanität und Stadtentwicklung ein. Es wird auch in Zukunft zu einer Bevölkerungszunahme in den Städten kommen. Dadurch steigt auch die Notwendigkeit nach Frei- und Aufenthaltsräumen. Die Nutzungsanforderungen an den Straßenraum ändern sich. Aufgrund von beschränkten Flächen, die zur Verfügung stehen und von Nutzungsdruck an den Straßenraum braucht es grundlegende Änderungen, die an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst sind.

Anforderungen	Auswirkungen der Trends
Planungsprozess	Die Weiterentwicklung der Smart City - die Responsive City - zielt darauf ab, dass die Bevölkerung hinsichtlich der Steuerung der Stadt mitwirken kann.
Zonierung	Die Fläche in der Stadt ist begrenzt. Durch Planungsansätze wie die 15-Minuten-Stadt und die Stadt der kurzen Wege treten andere Mobilitätsformen in den Vordergrund. Es kommt zu Nutzungskonflikten mit der bisherigen Nutzung des Straßenraums.
Gestaltung	Das Verhalten der Menschen ändert sich - Bewegungsmangel und viel Zeit drinnen. Zudem steigen die Ansprüche an die Qualität der Freiräume. Es braucht leicht zugängliche, hochwertige, wohnungsnaher Aufenthaltsorte, die flexible Aktivitäten zulassen.
	Die steigende Bevölkerungszahl in städtischen Gebieten erfordert neue Wohnformen - Micro-Housing etc. Dies geht auch mit veränderten Anforderungen an das Wohnumfeld und Orte für Nachbarschaft sowie lebenswerte Freiräume einher.

Tab.4: Urbanisierung (Eigene Darstellung)

Demografischer Wandel

Struktur und Entwicklung der Bevölkerung unter Berücksichtigung von Altersstruktur, Geburtenzahlen und Sterbefällen.

Geburtenbilanz

Zahl der Lebendgeborenen abzüglich der Zahl der Sterbefälle in einem bestimmten Gebiet in einem festgelegten Zeitraum.

Wanderungsbilanz

Differenz zwischen der Zahl der Zuzüge und der Zahl der Fortzüge für eine konkrete Region und einen bestimmten Zeitraum.

2.3.6 Demografischer Wandel

Ein Aspekt der dynamischen Städte ist der demografische Wandel. Die Bevölkerung verändert sich ständig. Grundlegend dafür sind die Geburten- sowie die Wanderungsbilanz, welche direkten Einfluss auf die Verteilung der Bevölkerungsstruktur haben. In Hinblick auf aktuelle Bevölkerungsprognosen der Statistik Austria wird davon ausgegangen, dass es weiter zu einer Bevölkerungszunahme kommen wird – vor allem in Wien (Statistik Austria 2022, S. 15–57). Anfang 2022 hatten 1.931.593 Menschen ihren Hauptwohnsitz in Wien gemeldet (Stadt Wien 2022a). Bis zum Jahr 2030 soll diesbezüglich die 2 Millionenmarke überschritten werden. Wie auf Abbildung 60 zu erkennen, steigt der Bevölkerungszuwachs kontinuierlich an (Statistik Austria 2022, S. 63)

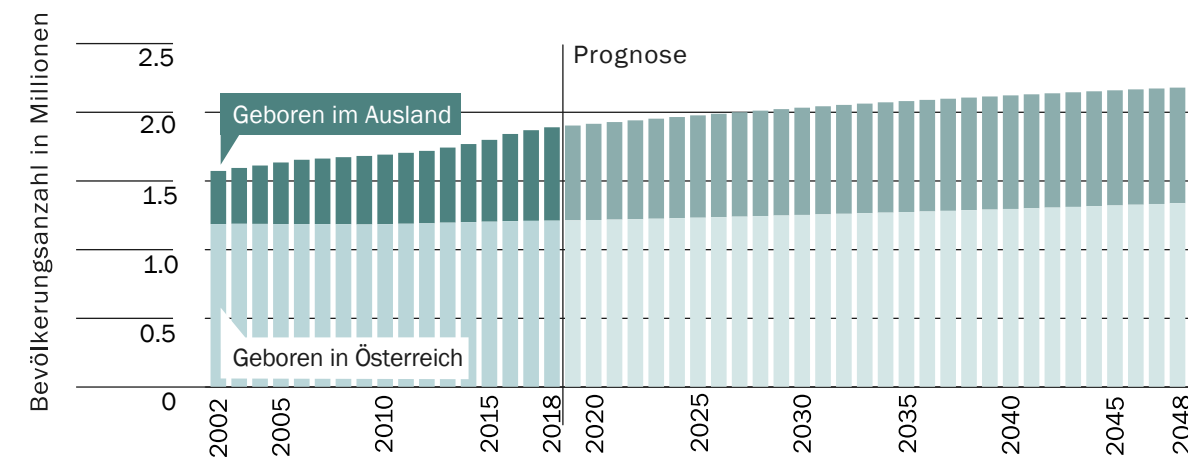


Abb.60: Bevölkerungsprognose Wien (Eigene Darstellung, Bauer et al. 2018, S. 4–5)

Fertilitätsrate

Die Zahl der lebend geborenen Kinder je 1.000 Frauen im gebärfähigen Alter innerhalb eines Jahres.

Mit der Zunahme an Menschen in der Stadt steigt auch die **Diversität** in Bezug auf Lebensstile, Altersverteilung und kulturelle Lebensweisen. In Anbetracht dessen kommt es zunehmend zu einem Wandel der Rollenverteilung hinsichtlich Geschlecht und Alter (ÖROK 2021, S. 30). Der Zeitpunkt, eine Familie zu gründen, verschiebt sich nach hinten. Laut Statistik Austria geht die Fertilitätsrate bei Frauen unter 25 Jahren zurück. Ab einem Alter von 30 Jahren steigt sie hingegen an (Statistik Austria 2022, S. 32).

Generell ist zu beobachten, dass die Bevölkerung älter wird. Seit den 1970er-Jahren ist die Lebenserwartung um zehn Jahre angestiegen. Die Lebenserwartung für ein im Jahr 2021 geborenes Mädchen liegt bei 82,6 Jahren, für einen Jungen bei 77,7 Jahren (MA 23 2022, S. 2). Durch die gestiegene Lebenserwartung wird vor allem die Altersgruppe der sich bereits in Pension befindenden Personen immer größer. Da es sich bei Bevölkerungsprognosen um Annahmen handelt und auch immer mehrere Szenarien entwickelt werden, sind konkrete Aussagen unmöglich zu treffen, allerdings kann davon ausgegangen werden, dass bis Mitte der 2000er-Jahre um die 30% der Bevölkerung über 65 Jahre alt sein wird (Fritz/Tomaschek 2016, S. 49).

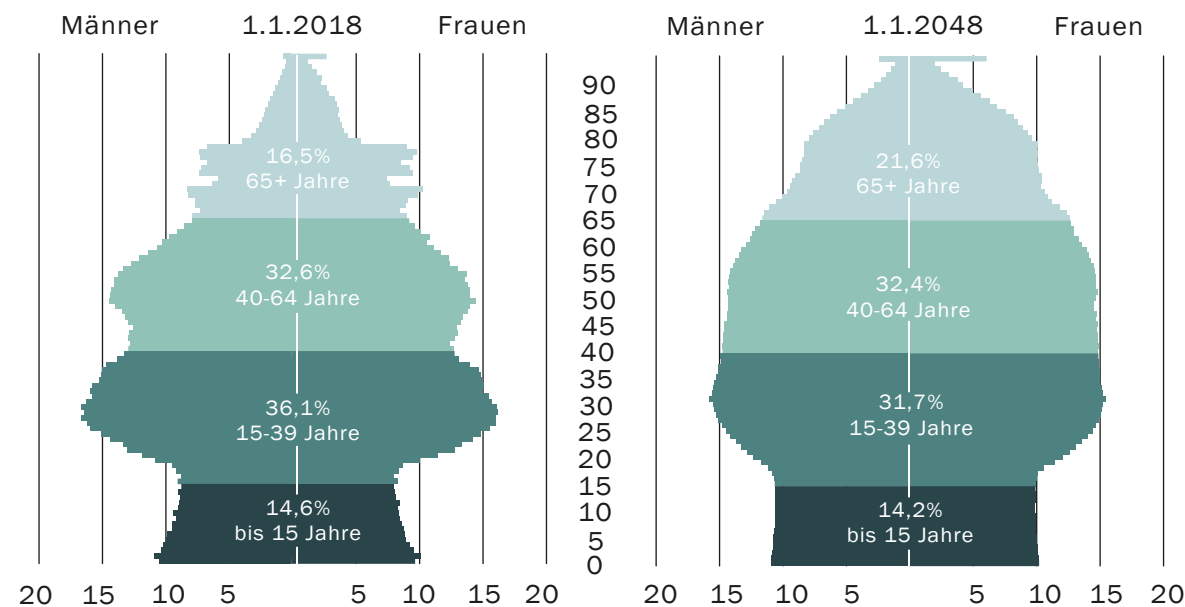
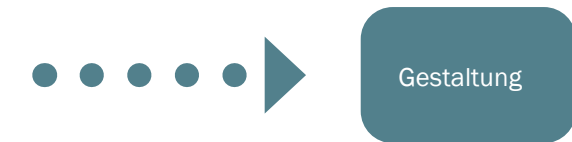


Abb.61: Altersstruktur Wien Gegenüberstellung 2018 und 2048 (Eigene Darstellung, Bauer et al. 2018, S. 4-5)

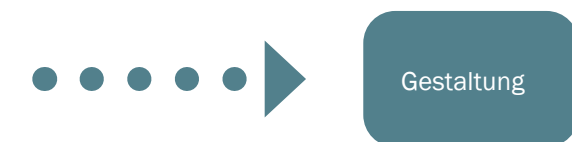
Auf diese **Veränderung der Altersstruktur** muss auch in der Planung Rücksicht genommen werden. Im Laufe des Lebens verändern sich die Anforderungen an das eigene Wohnumfeld ständig. Mit dem Alter ändert sich auch die alltägliche Mobilität. Wege werden langsamer zurückgelegt. Es geht nicht mehr nur darum, von A nach B zu kommen und Erledigungen zu machen: Soziale Interaktion spielt vor allem im Alter eine große Rolle. Auch darauf muss der

städtische Straßenraum in Zukunft ausgelegt werden. Es braucht Möglichkeiten, um sich auf dem Weg zum Supermarkt mit den Nachbar:innen zu unterhalten, Möglichkeiten die Einkäufe kurz abzustellen und eine Pause zu machen (Zukunftsinstitut GmbH 2022c).



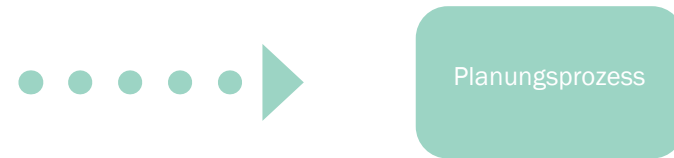
Wie bereits im Kapitel 2.3.4 erwähnt, sind es besonders vulnerable Gesellschaftsgruppen, die von den Auswirkungen des Klimawandels am stärksten getroffen werden. Zu nennen sind hierbei neben älteren Personen auch Kinder. Prognosen zeigen, dass es vor allem in Städten, neben der Alterung der Bevölkerung, auch einen Zuwachs in der Bevölkerungsschicht der Kinder geben wird. Diesbezüglich ist es wichtig, in der Planung darauf einzugehen und den Straßenraum vorausschauend zu gestalten - für Alt und Jung. Neben dem Anliegen ausreichender Infrastruktur steigt auch das Bedürfnis nach Aufenthaltsorten und einer gesunden Umgebung (ÖROK 2021, S. 91). Im Einklang mit bereits genannten Trends im Lebensstil oder auch der Neo Ökologie wird zukünftig im Bereich der Stadtplanung und Straßenraumgestaltung der Fokus vermehrt auf **Urban Health** liegen. Das Wohnumfeld soll lebenswert gestaltet werden. Dabei geht es nicht nur um Maßnahmen zur Klimawandelanpassung, sondern auch um eine Gestaltung für einen gesünderen Lebensstil.

Urban Health
Public Health-Theorie und -Praxis für die Gesundheit städtischer Bevölkerungen konkret anwenden.



Die zunehmende ältere Bevölkerung – die **Silver Society** – birgt auch Vorteile für die Gesellschaft. Die Pensionisten und Pensionistinnen in Zukunft werden von Expert:innen als fitter und aktiver eingestuft, als es heute der Fall ist. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf die Digitalisierung und ein gesteigertes

Bewusstsein für Gesundheit, Fitness und Nachhaltigkeit. Der Umstand, dass die ältere Bevölkerungsgruppe über mehr Freizeit verfügt, bietet auch Potenziale hinsichtlich der Stadtgestaltung, vor allem betreffend Partizipation (Schlicht 2017, S. 2–4).



Ausgehend von Bevölkerungsprognosen ist eine Verschiebung der Altersstruktur zu erwarten. Daraus ergeben sich veränderte Nutzungsanforderungen an den Straßenraum und Potenziale im Planungsprozess. Einhergehend mit Trends hinsichtlich Lebensstil und Neo Ökologie steht vor allem auch eine gesunde, lebenswerte Gestaltung des öffentlichen Raums im Vordergrund. Dazu zählt auch das Schaffen von Voraussetzungen für soziale Interaktionen.

Anforderungen	Auswirkungen der Trends
Planungsprozess	Die Lebenserwartung steigt und somit auch die Altersgruppe der über 65-Jährigen. Menschen in der Pension werden zunehmend fitter und aktiver und wollen sich in ihrem Umfeld engagieren.
Gestaltung	Faktoren wie der Klimawandel, nachhaltige Lebensstile und Fitness schaffen ein gesteigertes Bewusstsein für Gesundheit. Das spiegelt sich auch in den Anforderungen wider, das Wohnumfeld lebenswerter zu gestalten.
	Aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung kommt es zu einer veränderten Altersstruktur. Das Mobilitäts- und Sozialverhalten ändert sich, die Ausstattung des Wohnumfelds muss an diese Ansprüche angepasst werden.

Tab.5: Demografischer Wandel (Eigene Darstellung)

03

3.1 GEGENÜBERSTELLUNG DER ANFORDERUNGEN

GESTALTUNG

ZONIERUNG

PLANUNGSPROZESS

HANDLUNGSFELDER

Die betrachteten Trends haben unterschiedliche Auswirkungen auf den Straßenraum in städtischen Wohngebieten. Im folgenden Kapitel werden diese Auswirkungen und Anforderungen zusammengefasst und auf Gemeinsamkeiten und Konfliktpotenziale untersucht. Als Grundlage der Analyse dienen drei Handlungsfelder – Gestaltung, Planungsprozess und Zonierung. Diese haben sich aus der zuvor durchgeführten Analyse der Trends ergeben. Alle definierten Anforderungen an den zukünftigen Straßenraum lassen sich einem dieser Handlungsfelder zuteilen.

Die weiterführenden Kapitel sind in diese drei Handlungsfelder gegliedert. Angefangen wird mit der Gestaltung. Hier wird ein Überblick über aktuelle Planungsansätze betreffend die Gestaltung des städtischen Straßenraums gegeben. Der Fokus liegt auch hier bei bereits verkehrsberuhigten Straßen bzw. Wohnstraßen. Gegliedert wird das Kapitel nach den Anforderungen an den städtischen Straßenraum, die sich aus den vorherigen Kapiteln abgeleitet haben. Themen in der Gestaltung sind unter anderem die hochwertige Gestaltung, Straße als Kommunikationsraum und inklusiver Raum sowie die klimawandelangepasste Straßenraumgestaltung.

In weiterer Folge wird auf die Zonierung des städtischen Straßenraums eingegangen. Es werden die aktuellen und zukünftigen Nutzungskonflikte hinsichtlich der Zonierung herausgearbeitet, wie beispielsweise der zusätzliche Flächenbedarf betreffend eines klimawandelangepassten städtischen Straßenraums. Auch der Straßenraum als Kommunikationsraum und inklusiver Ort geht mit Änderungen der Zonierung einher. Der grundlegende Aspekt des Kapitels ist die Flächenverteilung im Straßenraum. Es wird ein Überblick über die derzeitige Situation gegeben und Handlungsanforderungen für eine Reorganisation der Zonierung des städtischen Straßenraums werden aufgezeigt.

Im Kapitel Planungsprozess geht es darum, innovative Herangehensweisen in der Planung hervorzuheben. Wer sind die Akteur:innen in der Straßenplanung? Welche Potenziale bieten Trends in der Digitalisierung? Was sind die Ansprüche an eine partizipative Straßenplanung? Aufbauend auf diese Fragen werden Beispiele aktueller Beteiligungsprozesse bzw. Beteiligungsmöglichkeiten in Wien angeführt.

3.1 GEGENÜBERSTELLUNG DER ANFORDERUNGEN

Aus allen drei definierten Handlungsfeldern – **Gestaltung**, Planungsprozess und Zonierung – geht die Notwendigkeit hervor, den Straßenraum in städtischen Wohngebieten als Kommunikations- und Aufenthaltsraum zu sehen.

Siehe Kapitel 2.3.2 Konnektivität & Digitalisierung, S. 62-68

Die Digitalisierung mit Entwicklungen hinsichtlich Social Media hat direkte Auswirkungen auf den Lebensstil und auf das Sozialverhalten der Menschen. Der Austausch mit anderen findet zunehmend online statt. Die Menschen ziehen sich in ihre privaten Bereiche zurück. Die Covid-19-Pandemie hat diese Entwicklung mit den angeordneten Lockdowns und Ausgangsbeschränkungen noch weiter verstärkt. Auch Tendenzen betreffend der Haushaltsgrößen und Wohnungsangebote – Micro Housing – gehen mit einer weiteren Isolierung der Menschen einher.

Siehe Kapitel 2.3.3 Lebensstil, S. 69-72

Ein weiterer Aspekt ist die zunehmende Fragmentierung der Gesellschaft hinsichtlich der Kultur und des gewählten Lebensstils. Die immer diverser werdenden Lebensstile der Menschen – ausgehend von kultureller Vielfalt, neuen Möglichkeiten seitens der Digitalisierung und einem Wertewandel – haben Einflüsse auf den Straßenraum in Wohngebieten. Einerseits braucht es Rücksichtnahme aller Akteur:innen und Nutzer:innen des öffentlichen Raums. Andererseits müssen Räume geschaffen werden, die eine vielfältige und flexible Nutzung zulassen. Je heterogener eine Gesellschaft ist, desto wichtiger sind Räume für Kommunikation. Ausgehend von diesen Erkenntnissen sind wohnungsnaher Orte, die zum sozialen Austausch beitragen, unumgänglich für eine funktionierende Gesellschaft. Dafür müssen die Voraussetzungen im öffentlichen Raum bzw. im Straßenraum in Wohngebieten geschaffen werden. Der Straßenraum bietet sich diesbezüglich an, da er aufgrund der alltäglichen Wege von allen Bevölkerungsgruppen genutzt wird. Wird die Möglichkeit zum Aufenthalt und Austausch angeboten, wird sie von den Menschen auch angenommen.

Einhergehend mit dem Straßenraum als Kommunikationsort lassen sich noch weitere Anforderungen an die Gestaltung des städtischen Straßenraums ableiten. Zu nennen ist hierbei vor allem der Straßenraum als hochwertig gestalteter Aufenthaltsraum. Die Ausstattung sowie die Möglichkeit zur Aneignung sind grundlegend für eine menschengerechte und lebenswerte Stadt. Ein Aspekt, der sich von den betrachteten Trends ableiten lässt, ist die stetige Bevölkerungszunahme in den Städten und die immer weiter steigenden Ansprüche an das eigene Wohnumfeld. Der Großteil der Bevölkerung verbringt aufgrund der Arbeit und

Siehe Kapitel 2.3.5 Urbanisierung, S.78-82

Siehe Kapitel 22.3.4 Neo Ökologie, S.73-33

Ausbildung viel Zeit in Innenräumen. Im Gegensatz dazu braucht es ausreichend Freiräume, die den Bewohner:innen zur Erholung dienen. Eine grundlegende Rolle spielen dabei auch die Neo Ökologie und der demografische Wandel. Das Bewusstsein für ein klimawandelangepasstes Wohnumfeld mit Begrünung, Beschattung und Aufenthaltsqualität tritt in den Vordergrund der Planung und der Ansprüche der Bewohner:innen.



Abb.62: Anforderung an die Gestaltung (Eigene Darstellung)

Siehe Kapitel 2.3.6
Demografischer Wandel, S.83-86

Die bereits angeführten verschiedensten Kulturen und Lebensstile, die im öffentlichen Raum aufeinander treffen, setzen gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme voraus. Dies betrifft auch den demografischen Wandel. Von Kindern bis hin zu älteren Menschen – die Ansprüche an den Straßenraum sind unterschiedliche. Der Straßenraum in städtischen Wohngebieten ist als inklusiver Ort zu verstehen, an dem die Bedürfnisse aller Nutzer:innen berücksichtigt und abgewägt werden.

Eine Anforderung an den städtischen Straßenraum in Wohngebieten, welche ebenfalls in allen drei Handlungsfeldern identifiziert wurde, ist der klimawandelangepasste Straßenraum. Hitze und Starkregenereignisse werden die Stadt und ihre Bewohner:innen zunehmend vor Herausforderungen stellen. Ein wichtiger Schritt in Richtung lebenswerte Stadt ist die klimagerechte Gestaltung des Straßenraums. Vor allem Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und die Stärkung bzw. Sicherung der Biodiversität spielen dabei eine grundlegende Rolle.

Mit den Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums geht eine Flächenumverteilung im öffentlichen Raum einher. Eine neue **Zonierung** des Straßenraums ist unumgänglich, um eine weitgreifende Veränderung voranzutreiben. Trends wie die Digitalisierung, die Urbanisierung und die Neo Ökologie können dazu einen Anstoß bieten. Seitens der Digitalisierung gibt es einerseits das Potenzial, den Bestand der privaten Pkw zu reduzieren, indem die Mikromobilität forciert werden kann. Andererseits geht die Digitalisierung auch mit neuen Nutzungen einher, welche einen zusätzlichen Platzbedarf im Straßenraum bedeuten – zu nennen sind unter anderem Sharing-Angebote oder der Lieferverkehr ausgehend vom zunehmenden Onlinehandel.

Siehe Kapitel 2.3.2 Konnektivität
& Digitalisierung, S. 62-68

Derzeit ist der Straßenraum auf die Nutzung des privaten Pkw ausgelegt. Durch Veränderungen im Lebensstil und einen Wertewandel betreffend neuer und nachhaltiger Mobilitätsformen besteht ein Potenzial, den privaten Pkw-Bestand zu reduzieren. Auch Planungsansätze wie die 15-Minuten-Stadt spielen eine grundlegende Rolle hinsichtlich der Mobilitätswahl und der Zonierung des Straßenraums. Die Mobilität wird vielfältiger. Dafür braucht es aber auch einen Straßenraum, der neue bzw. zusätzliche Nutzungen zulässt.

Siehe Kapitel 2.3.5
Urbanisierung, S.78-82

Siehe Kapitel 22.3.4
Neo Ökologie, S.73-33

Weitere Auswirkungen der Digitalisierung sind ein verändertes Orts- und Raumverhalten. Durch die Möglichkeit des Home-Office und den Onlinehandel fallen Arbeits- und Besorgungswege weg. Die Menschen verlassen ihre Wohnung dadurch seltener. Eine neue Zonierung bietet Potenziale hinsichtlich eines Straßenraums als Kommunikations- und Aufenthaltsort, der zur Nutzung einlädt.

Ein Aspekt in Hinblick auf eine neue Zonierung des Straßenraums ist die Klimawandelanpassung.

Baumpflanzungen, Beschattungsmaßnahmen etc. benötigen Platz im öffentlichen Raum. Dadurch kommt es zu Nutzungskonflikten betreffend die Flächenverteilung. Es gilt den öffentlichen Raum vorausschauend und für das Gemeinwohl zu gestalten, um die Lebensqualität in den Städten – vor allem in dicht bebauten gründerzeitlichen Gebieten – zu gewährleisten. Dafür braucht es eine neue Verteilung der Fläche im Straßenraum.

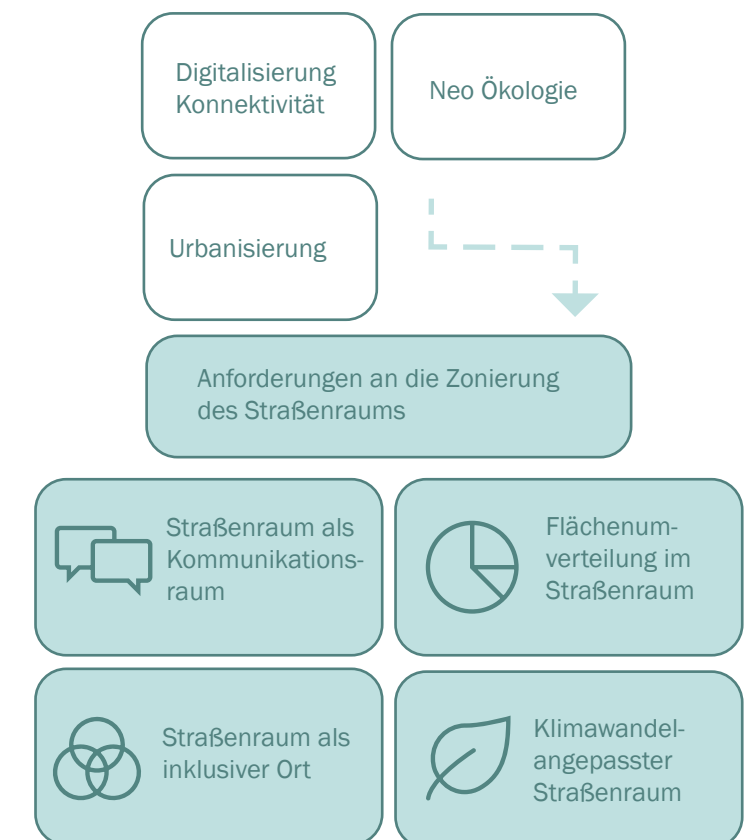


Abb.63: Anforderung an die Zonierung (Eigene Darstellung)

Siehe Kapitel 2.3.2 Konnektivität & Digitalisierung, S. 62-68

Siehe Kapitel 22.3.4 Neo Ökologie, S.73-33

Siehe Kapitel 2.3.3 Lebensstil, S. 69-72

Siehe Kapitel 2.3.5 Urbanisierung, S.78-82

Siehe Kapitel 2.3.6 Demografischer Wandel, S.83-86

Ebenso wie bei den bereits genannten Anforderungen bietet die Digitalisierung auch in Anbetracht der **Planungsprozesse** große Potenziale. Allein die Verfügbarkeit von umfassenden Daten ermöglicht eine effektive Herangehensweise seitens der Planer:innen. Und vor allem hinsichtlich partizipativer Planungsprozesse gibt es Möglichkeiten, die Bevölkerung leichter zu erreichen und einzubinden. Als Beispiel ist dabei Augmented Reality zu nennen, die die Darstellung der unterschiedlichen Visionen und Standpunkte erleichtert. Als Herausforderung stellt sich allerdings der Umgang mit den Daten dar sowie die Bereitschaft der Menschen – Bevölkerung und Planer:innen – die Potenziale der Digitalisierung zu nutzen.

Vor allem bei schwer abschätzbaren Entwicklungen – wie es im Straßenraum der Fall ist – ist es grundlegend, dass es Raum für Experimente gibt. Dafür braucht es eine gewisse Offenheit in der Gesellschaft – seitens der Politik, der Planung und der Bevölkerung. Ein Aspekt, der mit der Neo Ökologie einhergeht, ist beispielsweise das Ausprobieren von neuen bzw. wiederentdeckten Materialien in der Straßenraumgestaltung. Durch das immer weiter steigende Bewusstsein hinsichtlich der Klimawandelanpassung steigt auch die Akzeptanz für nachhaltige und inklusive Planungsansätze. Innovative Herangehensweisen im Planungsprozess sind grundlegend, um die Ressource Straßenraum effektiv zu nutzen.

Entwicklungen in den Bereichen Lebensstil, Urbanisierung und demografischer Wandel heben die Notwendigkeit eines partizipativ angelegten Planungsprozesses hervor. Die Menschen haben vermehrt das Bedürfnis, sich in ihrem Umfeld selbst aktiv einzubringen. „Do it yourself“ liegt im Trend. Seitens des demografischen Wandels ist eine zunehmende Alterung der Bevölkerung zu erkennen, zudem steigt die Lebenserwartung. Menschen in der Pension werden fitter und aktiver und wollen sich in ihrem Wohnumfeld aktiv einbringen. Diese Möglichkeiten lassen sich für die Gestaltung des Straßenraums in Wohngebieten aufgreifen. Das aktive Einbringen der Bewohner:innen muss allerdings von der Politik und der Planung gewollt und ermöglicht werden. Es braucht Räume für individuelle Verwirklichung und eine gezielte, niederschwellige Kommunikation bzw. Bewusstseinsbildung.

Genau wie bei den Anforderungen hinsichtlich Gestaltung und Zonierung des Straßenraums gibt es auch für den Planungsprozess Zielsetzungen betreffend den Straßenraum als Kommunikationsraum und einen klimawandelangepassten Straßenraum. Das Bewusstsein für den Klimawandel steigt und somit auch der Handlungsdruck auf Politik und Stadtplanung.

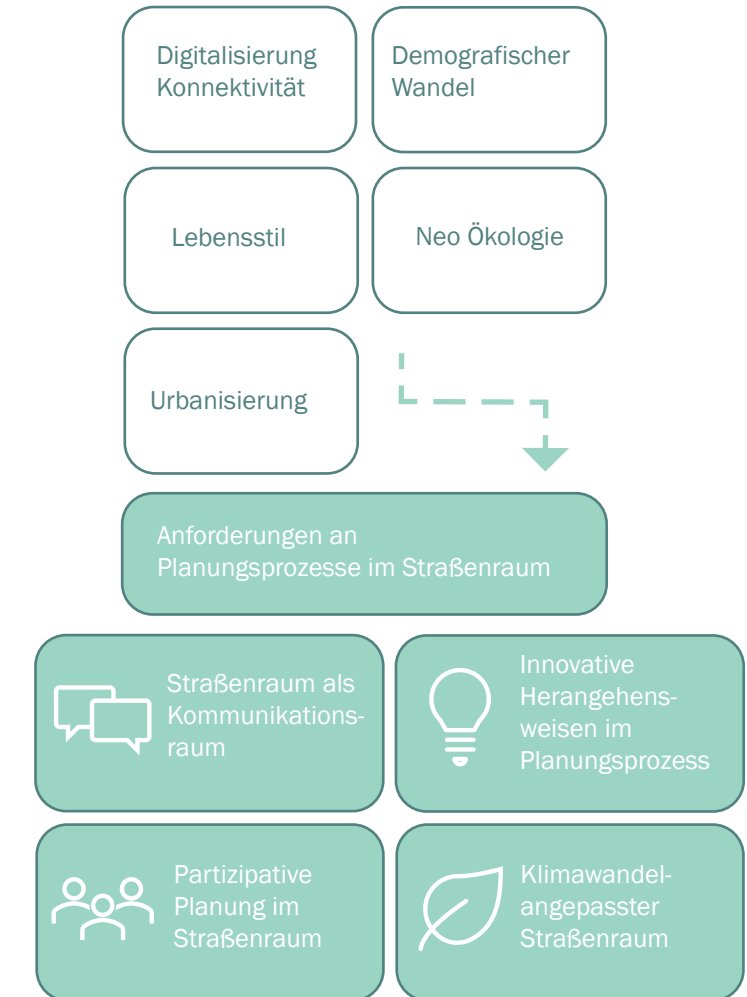


Abb.64: Anforderungen an Planungsprozesse (Eigene Darstellung)

3.1.1 Gestaltung



Straßenraum als hochwertig gestalteter Aufenthaltsraum

Es gibt zahlreiche Konzepte und Leitlinien, wie die Qualität des Aufenthalts in den Städten bzw. im städtischen Straßenraum erhöht werden kann. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen sind zumeist die gleichen – Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beschattung und Wasser. Der Stadtplaner und Architekt Jan Gehl hebt in seinen Publikationen vor allem die Notwendigkeit von kleinen, intimen und zugänglichen Orten in der Stadt hervor (Gehl 2018, S. 193). Auch im Stadtentwicklungskonzept 2025 und den Fachkonzepten der Stadt Wien wird die Bedeutung des Straßenraums mit der Funktion als Aufenthaltsraum als Potenzial für eine lebenswerte Stadt gesehen. Um Raum für Kommunikation und Verweilen bieten zu können, ist eine attraktive Gestaltung grundlegend. Die Aufenthaltsqualität und die Aneignung des öffentlichen Raums durch die Bewohner:innen ist gekoppelt mit der Ausgestaltung und dem Angebot. Dies erfordert ausreichend Platz, weshalb eine Flächenumverteilung im öffentlichen Raum unumgänglich ist. So sollen beispielsweise Fahr- und Parkspuren zugunsten von flexibleren Nutzungsmöglichkeiten umgenutzt werden (MA 18 2018, S. 27–36). Der Straßenraum soll nach den Bedürfnissen der Menschen geplant werden. Laut dem VCD sind diesbezüglich Maßnahmen wie Platz für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, Verkehrsberuhigung hinsichtlich der Pkws sowie eine belebte Erdgeschosszone wesentlich, um eine menschengerechte Stadt zu gestalten (VCD 2016, S. 7).



Straßenraum als Kommunikationsraum

Wie bereits erwähnt, stellt zukünftig vor allem auch der Straßenraum als Kommunikationsraum ein Handlungsfeld dar, welches in der Gestaltung des Straßenraums aufgegriffen werden muss. Anfang der 2000er Jahre beschreibt die Stadt Wien in einer Studienreihe die Maßnahmen, den Straßenraum als Kommunikations- und Aufenthaltsraum zu gestalten, noch zaghaft: So sollen sich etwa die Veränderungen im öffentlichen Raum auf „kleinteilige, jedoch identifizierbare Gestaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen beschränken“ (MA 18 2008, S. 41). Die Herangehensweise, um Aufenthaltsräume zu schaffen, hat sich über die Jahre jedoch gewandelt. Im Fachkonzept Öffentlicher Raum aus dem Jahr 2018 stand bereits der Straßenraum als flexibel nutzbarer Aufenthaltsraum im Vordergrund. Maßnahmen wie die Umnutzung von Verkehrsräumen, das Mitgestalten durch die Bewohner:innen, Klimawandelanpassung und Begrünung sowie Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten in konsumfreien Zonen wurden angeführt (MA 18 2018, S. 24–25). Auch aus anderen

internationalen Publikationen geht hervor, dass Sitzmöglichkeiten grundlegend für die aktive Nutzung des Straßenraums sind (VCD 2016, S. 24; Wuppertal Institut 2020, S. 10). In Wien ist mittlerweile das Konzept der Mikrofreiräume weit verbreitet. Bei allen aktuellen Straßenumgestaltungen der letzten Jahre – zu nennen sind u.a. bereits fertiggestellte Vorhaben wie die Rotenturmstraße, die Neubaugasse, die Zieglergasse oder auch die Pelzgasse – wurden Aufenthaltsbereiche in Form von Mikrofreiräumen geschaffen (Stadt Wien 2022c). Das langfristige Ziel der Stadt ist es, der Bevölkerung alle 200 Meter einen Mikrofreiraum zur Verfügung zu stellen (MA 18 2018, S. 36–37).

Mikrofreiräume

Es gibt keine allgemein gültige Definition von Mikrofreiräumen. Die Ausgestaltung kann von einem Stuhl bis hin zu einer Sitzlandschaft mit Begrünung und Wasserspiel reichen. Der Grundgedanke ist, den Menschen Verweilmöglichkeiten zu bieten – sei es, um sich mit Nachbar:innen hinzusetzen und zu plaudern oder einfach, um die Einkaufstaschen kurz abzustellen (MA 18 2018, S. 36).



Abb.65: Mikrofreiraum in der Zieglergasse, 7. Bezirk (D\D 2020)



Straßenraum als inklusiver Raum

In der Raumplanung geht es darum, die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzungsgruppen abzuwägen. So ist es auch in der Gestaltung des Straßenraums. Im öffentlichen Raum treffen die unterschiedlichen Ansprüche der Bewohner:innen aufeinander. Kinder, Jugendliche, berufstätige Personen, ältere Menschen in Pension – alle nutzen den Straßenraum. Um die

Stadt bzw. den Straßenraum lebenswert zu gestalten, ist das Berücksichtigen der Ansprüche der Nutzer:innen wesentlich (Wuppertal Institut 2020, S. 10). Zusätzlich spiegeln sich im Straßenraum auch verschiedene Lebensstile und Kulturen wider. Dafür braucht es gegenseitige Rücksichtnahme der Nutzer:innen. Der Straßenraum bietet Raum für unterschiedliche Funktionen – angefangen bei der Verkehrsfunktion bis hin zum Aufenthalts- und Kommunikationsort. Besonders für Kinder ist die Nutzung des Straßenraums allerdings auch ein wichtiger Teil der Entwicklung. Sie lernen von klein auf, wie man sich im Straßenraum bewegt. Grundlegend dabei ist die Wahl der Verkehrsmittel und welche Nutzungen der Straßenraum zulässt. Das Spielen im Straßenraum stellt eine Funktion dar, die sich aktuell zumeist auf temporäre Veranstaltungen wie Spielstraßen beschränkt. Dennoch sieht das Fachkonzept Öffentlicher Raum der Stadt Wien vor, bis 2025 400 wegebegleitende Spielmöglichkeiten im Straßenraum zu errichten (MA 18 2018, S. 19–20).

Wegebegleitendes Spiel

Es gibt mehrere Möglichkeiten, wie wegebegleitende Spielmöglichkeiten ausgestaltet werden können. Einerseits können Sitzmöblierungen, Stufen oder Mauern als Spielfunktion dienen, andererseits sind Gestaltungen mittels der Wahl der Oberflächenmaterialien oder die Bemalung bzw. Einfärbung des Bodenbelags anwendbar. In Anbetracht der Klimawandelanpassung werden vermehrt auch Wasserspiele in Form von Sprühdüsen umgesetzt (MA 18 2018, S. 45–46).

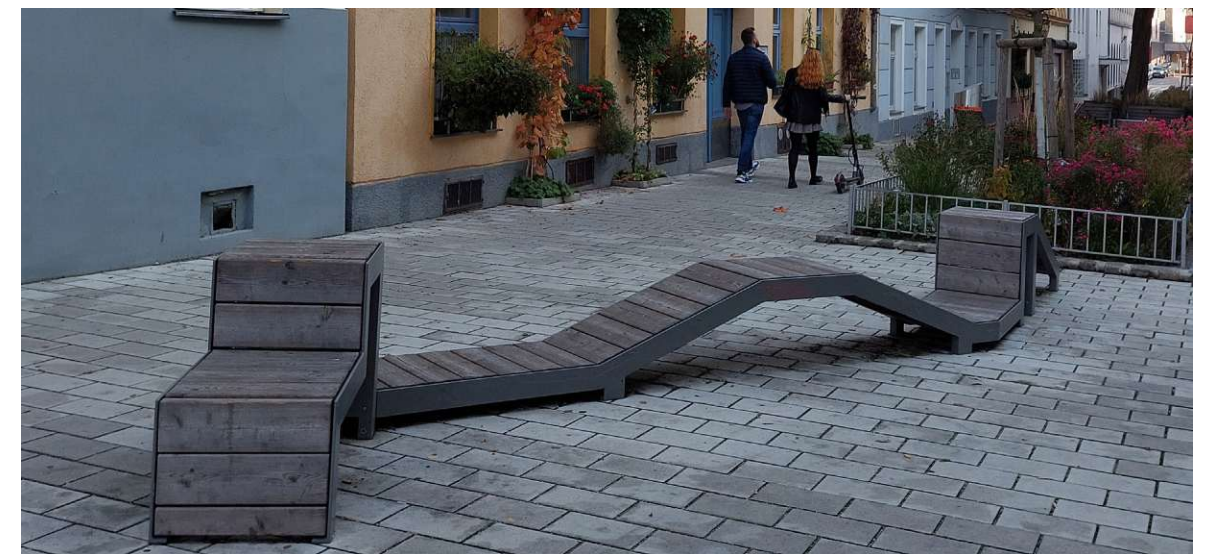


Abb.66: Wegebegleitendes Spiel Wien Pelzgasse (eigene Aufnahme)



Abb.67: Fahrbahneinfärbung Staglgasse Wien (Mobilitätsagentur Wien 2018)

Eine bunte Oberflächengestaltung stellt nicht nur eine Möglichkeit für wegebegleitendes Spiel dar. Sie soll in erster Linie auch zur Verkehrsberuhigung dienen. Autofahrer:innen sollen dadurch aufmerksam gemacht werden, dass es sich um eine besondere Straße – wie eine Wohnstraße – handelt und für Fußgänger:innen soll die bunte Einfärbung einladend wirken. In Wien gibt es aktuell vier Wohn- bzw. Schulstraßen, die bemalt wurden: die Ernst-Melchior-Gasse, die Staglgasse, die Waltergasse sowie zwei Straßen im Wohnstraßengrätzl Markgraf-Rüdiger-Straße und Langmaisgasse. Für die Umsetzung einer Straßenbemalung braucht es die Zustimmung der MA 28 sowie der MA 46 (VCÖ 2018). Laut Markus Raab – Abteilungsleiter MA 46 – sind Bodenbemalungen allerdings nicht ausreichend, damit Wohnstraßen funktionieren. Es braucht bauliche Maßnahmen (Raab 2023).

Sitzgelegenheiten tragen wesentlich zu einem inklusiven Straßenraum bei, deshalb ist in der Planung und Gestaltung darauf zu achten, dass auf die Bedürfnisse der Nutzer:innen eingegangen wird. Ein Beispiel dafür sind Mehrgenerationenbänke – die modular zusammengesetzt werden können, Wellenbänke – die neben dem Sitzen bzw. Liegen auch als wegebegleitendes Spiel dienen oder auch Parklets, welche von den Nutzer:innen selbst gestaltet werden können (VCD 2016, S. 24).

Siehe Kapitel 3.1.2 Zonierung, S.119



Klimawandelangepasster Straßenraum

Siehe Kapitel 2.3.4 Neo Ökologie, S.73-77

Ein Handlungsfeld, welches mit der Gestaltung, der Zonierung und dem Planungsprozess einhergeht, ist die klimawandelangepasste Straßenraumplanung. Der Klimawandel ist Realität und hat Auswirkungen, die vor allem in dicht bebauten Gebieten spürbar werden. Vorab zu nennen ist die Hitze in der Stadt, welche vor allem für vulnerable Gruppen gesundheitsbedrohliche Auswirkungen hat. Betreffend die Gesundheit sind in diesem Kontext auch der vorwiegend durch den motorisierten Verkehr herbeigeführte Lärm und Feinstaub anzuführen. Die dichte Verbauung und Versiegelung trägt zur Bildung von Hitzeinseln bei. Dies führt dazu, dass die Stadt auch in der Nacht nicht mehr abkühlt (Wuppertal Institut 2020, S. 12–18). In Wien gab es 2019 bereits 15 Tropennächte, Tendenz ist steigend (Höfer et al. 2020, S. 1). Der Stadt Wien ist diese Problematik mit ihren negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung bewusst, weshalb 2015 ein Urban-Heat-Island-Strategieplan erarbeitet wurde. Darin wird angeführt, dass in erster Linie eine Bewusstseinsbildung hinsichtlich der Thematik – in der Bevölkerung aber auch betreffend die Planer:innen – grundlegend für eine Klimawandelanpassung und Reduktion der Hitze in der Stadt ist (MA 22 2015, S. 16). Sebastian Gstettner – Bezirksreferent der MA 42 – sieht eine positive Entwicklung seitens der Stadtplanung. In den letzten zwei bis drei Jahren ist die Klimawandelanpassung in den Fokus gerückt (Gstettner 2023).

Besondere Notwendigkeit einer Veränderung besteht in dicht bebauten Stadtteilen, wie es bei gründerzeitlich bebauten Gebieten der Fall ist. Hier bietet der Straßenraum ein bisher kaum genutztes Potenzial für Abkühlung.

Neben Begrünung, Wasser und Beschattung sind auch weiterführende Maßnahmen wie das Vorantreiben einer umweltfreundlichen Mobilität – Fahrrad, Zufußgehen, öffentlicher Verkehr – grundlegend (DnD Landschaftsplanung 2020, S. 10). Dafür braucht es ein Umdenken der Bevölkerung – betreffend die Verkehrsmittelwahl – aber vor allem auch den Ausbau von geeigneter Infrastruktur, was attraktive Rad- und Fußwege sowie ein gut ausgebautes ÖV-Netz bedeutet. Diese Ansprüche an den städtischen Straßenraum gehen jedoch mit einer Verschiebung der Flächeninanspruchnahme einher.

Siehe Kapitel 3.1.2 Zonierung, S.109-119

Eine Maßnahme im Straßenraum, die an erster Stelle in Zusammenhang mit dem Begriff Klimawandelanpassung genannt wird, sind Baumpflanzungen. Im Fachkonzept Öffentlicher Raum wurde festgelegt, bis zum Jahr 2025 10.000 Neupflanzungen im Stadtgebiet umzusetzen (MA 18 2018, S. 20). Auch Sebastian Gstettner von den Wiener Stadtgärten sieht Baumpflanzungen als Variante A. Als Gründe dafür nennt er das große Blattvolumen und

die damit einhergehende hohe Verdunstungsleistung sowie die Beschattung des öffentlichen Raums. Um einen weitgreifenden und spürbaren Effekt zu erlangen ist allerdings die Anordnung der Bäume grundlegend.

Ein einzelner Baum hat wenig klimatologisch relevante Auswirkungen, eine durchgehende Baumallee mit Kronenschluss und Überschattung kann einiges bewirken (Gstettner 2023).

Die positiven Auswirkungen von Baumpflanzungen in stark versiegelten Stadtgebieten sind wissenschaftlich belegt. Bäume erhöhen die Aufenthaltsqualität betreffend das Stadtklima sowie die Ästhetik, sie fungieren als Feinstaubfilter, beeinflussen den Wasserhaushalt durch ihre Verdunstungsleistung und tragen einen wesentlichen Beitrag zum Ökosystem bei (Damyanovic et al. 2022, S. 22).



Abb.68: Kronenschluss Mariahilfer Straße Wien (Vassilakou Urban Consulting GmbH 2023)

Trotz der Vielzahl an Vorteilen sind vor allem Neupflanzungen in städtischen Straßenräumen mit Herausforderungen verbunden. Zum einen bestehen Nutzungskonflikte mit anderen neuen und erwünschten Funktionen im Straßenraum und zum anderen muss auf bestehende Nutzungen und Einbauten Rücksicht genommen werden. Besonders zu berücksichtigen sind unterirdische Einbauten wie Leitungen und Rohre für Gas, Wärme, Strom, Wasser und Kanal. Aufgrund der Wurzeln braucht es Mindestabstände zwischen Baum und Einbauten. Auch in Wien gibt es diesbezüglich Sperrabstände, wo keine Bäume gepflanzt werden dürfen und Grauzonen; dort sind Baumpflanzungen durch Maßnahmen wie sogenannte Wurzelschutzpaneele oder Überschubrohre umsetzbar. Laut Sebastian Gstettner – Bezirksreferent der Wiener Stadtgärten – gibt es in Wien keine einfachen Baumstandorte

mehr. Bei allen Neupflanzungen sind Maßnahmen zum Schutz der Einbauten notwendig, was wiederum mit Kosten verbunden ist. Ein Aspekt, der mit der Klimawandelanpassung einhergeht, ist die Stadt als Extremstandort. Es braucht eine Pflanzen- bzw. Sortenauswahl, die mit Hitze und Trockenheit gut auskommt. Trotzdem sind Begrünungen in der Stadt ohne zusätzliche Bewässerung nicht mehr zu erhalten, dadurch steigen auch die Errichtungs- und Pflegekosten (Gstettner 2023). Andere als negativ eingestufte Auswirkungen von Baumpflanzungen sind das Verdunkeln der Wohnräume durch Bäume vor dem Fenster sowie eine Gentrifizierung durch steigende Immobilienpreise aufgrund der Aufwertung des Wohnumfeldes durch Begrünung (MA 22 2015).

Neben Baumpflanzungen gibt es auch andere Begrünungsmaßnahmen in der Stadt und im Straßenraum. Baumneupflanzungen gehen meist einher mit Staudenunterpflanzungen. Aber auch Strauchpflanzungen und sogar Rasen sind möglich. Bei Rasen ist allerdings zu erwähnen, dass diese Form von Begrünung eine gewisse Mindestfläche benötigt, um dauerhaft erhalten zu bleiben. Zusätzlich hat ein hoher Nutzungsdruck negative Auswirkungen auf den Erhalt, weshalb Rasen für stark frequentierte, kleine Flächen in der dicht bebauten Innenstadt nicht geeignet ist (Gstettner 2023). Eine Begrünungsform, die mittlerweile immer öfter umgesetzt wird, sind Fassadenbegrünungen. Sie stellen eine Alternative in Straßenzügen dar, in denen keine Baumpflanzungen möglich sind. Es gibt unterschiedliche technische Lösungen, wie Fassadenbegrünungen umgesetzt werden können: einerseits bodengebundene Varianten und andererseits wandgebundene Fassadenbegrünungen.

Best Practice Fassaden- und Straßenraumbegrünung

In vielen niederländischen Städten ist es möglich, als Hauseigentümer den öffentlichen Raum – angrenzend an die Hausfassade – für Begrünung und weitere Aneignungen wie beispielsweise eine Sitzbank zu nutzen. Als erster Schritt muss eine Genehmigung bei der Gemeinde eingeholt werden, anschließend können Pflastersteine entfernt werden, um die Bepflanzung direkt in die Erde zu ermöglichen. Auch Pflanztröge sind erlaubt. Zu beachten ist lediglich, dass eine Gehsteigmindestbreite von 1,5 Metern erhalten bleibt. Teilweise gibt es Förderungen seitens der Gemeinde für derartige Begrünungen. Auch die Information für interessierte Bürger:innen ist vielfältig. So gibt es zahlreiche Webseiten mit Bauanleitungen, Pflegehinweisen und Tipps zur Pflanzenauswahl (Slaars 2021).



Abb.69: Straßenbergünung in Haarlem, Niederlande (MAX Vandaag 2023)

Eine weitere Begrünungsmaßnahme, die nicht neu ist, in Wien aber erst als Pilotprojekt startet, ist die Begrünung von Pflastersteinfugen. In der Bestandsstadt kommt es regelmäßig vor, dass Fugenvegetation natürlich anwächst. Konkret geplant wurde diese Form von Straßenraumbegrünung bislang nicht. Jetzt gibt es mit dem Esterhazypark, dem Reinpark und der sich gerade in Planung befindenden Bernardgasse gleich mehrere Projekte mit begrünten Fugen (Gstettner 2023).

In Anbetracht der Hitze in der Stadt sind Beschattungsmaßnahmen grundlegend. Sie steigern die Lebens- und Aufenthaltsqualität, indem sich Oberflächen – egal ob Straßenbelag oder die Oberfläche einer Sitzbank – nicht mehr so stark erhitzen. Dadurch entstehen auch positive Effekte für das Mikroklima in der Stadt. Neben dem Schutz vor der Sonneneinstrahlung können auch andere Witterungseinflüsse wie Regen abgehalten werden. Technische Innovationen – beispielsweise im Bereich Photovoltaik – bieten hinsichtlich der Beschattung des Straßenraums Chancen, diese gleichzeitig mit der Gewinnung von Energie zu verknüpfen (MA 22 2015, S. 73). Im Masterplan für die Innere Stadt von der Wirtschaftskammer Wien werden Beschattungsmaßnahmen als eines der drei Leuchtturmprojekte genannt. Einerseits wird eine luftdurchlässige Segelbeschattung in Betracht gezogen, andererseits besteht auch die Möglichkeit eines Schattennetzes – vergleichbar mit einem militärischem Tarnnetz. Laut Aussagen von Statikexperten ist es für technische Beschattungsmaßnahmen grundlegend, dass die Luft-, Wind- und Wasserdurchlässigkeit gegeben ist (WKO Wien 2022, S. 23).



Abb.70: Geplante Beschattung Kärntnerstraße Wien (Karrer 2022)

In erster Linie ist natürliche Beschattung durch Baumpflanzungen umzusetzen (MA 18 2018, S. 42). Da Baumpflanzungen, wie bereits erwähnt, nicht an allen Standorten realisierbar sind, braucht es weiterführende Lösungen. Die Stadt Wien hat 2020 einen Katalog mit möglichen Beschattungsmaßnahmen im städtischen Raum veröffentlicht. Genannt werden vorwiegend textile bzw. bauliche Beschattungsmaßnahmen wie Markisen, Dreiecksegel oder Parklets. Doch auch Beschattung als Kunst im öffentlichen Raum und begrünte Beschattungselemente wie eine Straßenübergrünung mit Kletterpflanzen werden als Alternative angeführt (MA 19 2020, S. 7–19).



Abb.71: Straßenüberbegrünung (fassadengruen.de 2023)

Einhergehend mit den bereits genannten Klimawandelanpassungen spielen auch Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft eine wichtige Rolle – vor allem betreffend die Wahl der Materialien und den Umgang mit Ressourcen. Vorab anzuführen ist die Oberflächengestaltung in der Stadt. Gerade in den dicht bebauten gründerzeitlichen Vierteln liegt der Versiegelungsgrad bei 75-80%. Die starke Versiegelung führt dazu, dass sich die Stadt immer weiter aufheizt und Wärme abgibt; das führt dazu, dass die Stadt auch in der Nacht nicht wieder abkühlt (ORF.at 2021). Hinzu kommt, dass die Oberflächengestaltung zumeist mit Asphalt ausgestattet ist. Aufgrund der dunklen Oberfläche und des somit niedrigen Albedo speichert der Asphalt die Wärme. Eine helle Oberflächengestaltung erhöht die Albedo und trägt somit zur Reduktion der Hitze bei. Im Sinne des Regenwassermanagements und des Wasserkreislaufs ist hinsichtlich der Oberflächengestaltung auf versickerungsfähige Materialien bzw. Pflasterungen zu achten. Die Oberflächengestaltung durch naturnahe Materialien hat zusätzlich zur optischen Aufwertung, der Reduktion von Hitze und den positiven Auswirkungen auf den Wasserhaushalt auch Effekte betreffend einen ressourcenschonenden Umgang mit Materialien. Pflastersteine können – im Gegensatz zu Asphalt – wiederverwendet werden. Trotz aller Vorteile müssen gerade bei einer gepflasterten Oberflächengestaltung Aspekte hinsichtlich der Barrierefreiheit sowie der mechanischen Eignung berücksichtigt werden (MA 22 2015, S. 35–36).

Eine Thematik, die bei Neu- bzw. Umgestaltungen im öffentlichen Raum immer mehr an Bedeutung gewinnt, ist das Wasser. Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten, Wasser in die Stadt zu bekommen. Am weitesten verbreitet sind Trinkbrunnen. In Wien gibt es um die 1.300 Stück (Stadt Wien 2023a). Trinkbrunnen tragen wesentlich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt bei, sie haben jedoch keine relevanten Effekte betreffend das Klima im städtischen Raum (MA 22 2015, S. 70). Ähnlich sieht der Effekt bei Sprühnebdüsen aus, wie sie etwa in der Neubaugasse im 7. Bezirk zu finden sind. Kleinräumig sorgen sie für Abkühlung und sorgen somit für mehr Aufenthaltsqualität, haben allerdings wenig Auswirkungen auf das Mikroklima (Damyanovic et al. 2022, S. 23). Anders sieht das bei Wasserflächen oder Wasserfontänen aus. Diese Maßnahmen haben sehr wohl eine abkühlende Wirkung auf ihre Umgebung. Zusätzlich hat Wasser in der Stadt positive Auswirkungen betreffend eine hochwertige Gestaltung, die zu mehr Aufenthaltsqualität beiträgt, und ist besonders für Kinder als Spielmöglichkeit spannend (MA 18 2018, S. 43).



Abb.72: Wasserspiel (Boymann GmbH & Co. KG 2022)

3.1.2 Zonierung



Klimawandelangepasster Straßenraum

*Siehe Kapitel 2.2
Der Straßenraum heute, S.23*

Im städtischen Straßenraum treffen unterschiedliche Nutzungsansprüche aufeinander. Vorab ist hervorzuheben, dass der Straßenraum mehr Funktionen hat, als eine reine Transitfläche zu sein. Er ist die Identität einer Stadt (Jacobs 2015, S. 27). Wie dieser Raum genutzt wird, hängt unter anderem von der Kultur und der Gesellschaft sowie dem Stand der Technik ab. Die Straße ist ein Ort, an dem man Nachbarn trifft und sich kurz mit ihnen unterhält. Sie ist ein Ort, an dem man seine Mittagspause verbringt oder auch verweilt und beobachtet. Die Straße hat eine Aufenthaltsfunktion (Deutscher Städtetag 2016, S. 6). Dieser Aspekt liegt vor allem den Wohnstraßen zugrunde. Die Gestaltung, Zonierung und Nutzung des städtischen Straßenraums muss allerdings ganzheitlich betrachtet werden (Deutscher Städtetag 2016, S. 16). In erster Linie hat der Straßenraum eine Erschließungsfunktion. Die Hauptfunktion der Straße ist es, von A nach B zu kommen – egal ob zu Fuß, mit dem Rad oder mit motorisierten Verkehrsmitteln: Der Straßenraum ist funktional. Die Straßen, die heute in den Städten tagtäglich genutzt werden, wurden vor Jahrzehnten geplant und gebaut. Das Auto stand im Vordergrund und so wurden auch die Straßenräume an diese Nutzung angepasst. Die Straßen wurden breit geplant, möglichst mit mehreren Fahrspuren, damit der Verkehrsfluss nicht behindert wird. Heute weiß man, dass mehr Fahrspuren lediglich noch mehr Verkehr erzeugen (VCD 2020).

Die Ausgestaltung des Straßenraums richtet sich nach Trends und Entwicklungen in der Stadtplanung. Trotz Konzepten in Richtung umweltfreundlicher und aktiver Mobilität ist in den Städten aktuell immer noch der motorisierte Individualverkehr vorherrschend. Die Menschen haben sich an das Auto so sehr gewöhnt, dass es fast unmöglich scheint, darauf zu verzichten. Auffällig ist das vor allem in der Flächenverteilung. Das Stadtbild ist geprägt von fahrenden und überwiegend parkenden Pkws. Doch das Feld der Akteur:innen im Straßenraum wird immer diverser. So wie es mittlerweile die unterschiedlichsten Lebensstile gibt, so fällt auch die Wahl der Verkehrsmittel immer unterschiedlicher aus. Angefangen bei naheliegenden Mobilitätsformen wie dem Zufußgehen und dem Radfahren kommen auch weitere Möglichkeiten hinzu, die mit zusätzlichem Flächenbedarf einhergehen. Zu nennen sind diesbezüglich beispielsweise E-Ladestationen für Autos oder Fahrräder, E-Scooter, Lastenräder oder Car-Sharing-Standorte (MA 18 2020, S. 47). All diese technologischen Erneuerungen tragen zur Mobilitätswende bei und bieten Potenziale für eine Reorganisation des städtischen Straßenraums. Allerdings gibt

es damit einhergehend auch Herausforderungen, vor allem, was den Platzbedarf betrifft (Deutscher Städtetag 2016, S. 6). Die Stadt Wien hat bereits bis 2020 über 1.000 Ladestationen für die Elektromobilität errichtet (MA 18 2020, S. 61). Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl der E-Ladestationen weiter steigen wird. Für die zukünftige Straßenraumplanung ist es daher unumgänglich, diesen – teilweise neuen – Mobilitätsformen Raum zu geben und bestehenden Akteur:innen wie Fußgänger:innen und Radfahrer:innen – die vom privaten Pkw verdrängt wurden – wieder mehr Platz im Straßenraum zuzugestehen (Agora 2018, S. 7).

Die aktive Mobilität – Zulußgehen und Radfahren – hat im Gegensatz zum motorisierten Verkehr deutlich positive Auswirkungen auf den städtischen Raum. Die aktiven Mobilitätsformen sind flächeneffizienter, haben keine direkten Emissionen und fördern die Gesundheit durch die regelmäßige Bewegung (Gehl 2018, S. 126). Um die aktive Mobilität zu fördern, braucht es attraktive Fuß- und Radfahrinfrastruktur. Diesbezüglich gibt es deutlichen Nachholbedarf. Flächen für Fußgänger:innen bzw. Gehsteige sind in der StVO auf eine Mindestbreite von 1,5 Meter festgesetzt, zahlreiche Gehsteige in Wien unterschreiten diesen Mindestwert (Spies-Haller 2017). Hinzu kommt, dass Verkehrsschilder fast ausschließlich auf Gehsteigen errichtet werden, was zu Einschränkungen für Fußgänger:innen führt. Die Straßenverkehrsordnung bevorzugt weitgehend den motorisierten Verkehr. 2022 gab es eine Novelle der StVO, die den Fokus vermehrt auf die aktive Mobilität legen soll. Bisher war beispielsweise in der StVO geregelt, dass Straßenverkehrszeichen 30 cm entfernt vom Fahrbahnrand errichtet werden müssen – also am Gehsteig. Mit der Novelle fällt diese Regelung weg. Auch das Hineinragen eines Pkws in den Gehsteigbereich ist mittlerweile untersagt (BMK 2022b). Langsam aber doch wird den Fußgänger:innen wieder mehr Raum und vor allem auch mehr Aufmerksamkeit gegeben. Ähnlich wie bei den Klimawandelanpassungen im städtischen Raum gibt es inzwischen auch Förderprogramme für Fußgänger:inneninfrastruktur. Gefördert werden unter anderem bauliche Maßnahmen, die zur Verkehrsberuhigung beitragen wie beispielsweise „die Umgestaltung von Straßen zu Wohnstraßen“, Verbreiterungen von Gehsteigen, Konzepte im Sinne der Stadt der kurzen Wege oder auch Kampagnen zur Bewusstseinsbildung betreffend das Zulußgehen (BMK 2022a).

Nutzungskonflikte hinsichtlich des Flächenbedarfs bestehen vor allem auch im Radverkehr. Zahlreiche Radwege in Wien, die flächendeckend erst seit Mitte der 80er erbaut werden, entsprechen nicht mehr heutigen Maßstäben. Teilweise existiert keine Radfahrinfrastruktur. Die mögliche Fläche in der

Bestandsstadt ist begrenzt; es braucht eine Umverteilung. Da zur Zeit der Großteil des Straßenraums durch den motorisierten Verkehr eingenommen ist, kann eine Umverteilung nur mit Veränderungen hinsichtlich des motorisierten Verkehrs erfolgen. Das bedeutet nicht von vornherein das Streichen von Parkspuren oder Fahrbahnen. Möglich ist auch eine Verkehrsberuhigung in Form von Begegnungszonen oder gemeinschaftlich geführten Bus- und Radspuren. Im Falle von Wohnstraßen ist eine Verkehrsberuhigung bereits geschehen, hier ist der Umgang mit den vorhandenen bzw. verbleibenden Stellplätzen ausschlaggebend (Raab 2023). Eine Veränderung in Richtung Fuß- und Radverkehr kann langfristig nur einhergehend mit einer Verbesserung der Infrastruktur bzw. mit einer attraktiven baulichen Ausgestaltung des Straßenraums einhergehen (Deutscher Städtetag 2016, S. 10).

Neben den Veränderungen in der Mobilität sind auch Begrünungen im Straßenraum ein Aspekt, der eine Flächenumverteilung voraussetzt. Baumpflanzungen, Staudenbeete etc. benötigen Platz, der aktuell zumeist von parkenden Pkws in Anspruch genommen wird. Schlussendlich ist es eine politische Entscheidung, ob ein Pkw-Stellplatz zugunsten eines Baumes weichen muss (Gstettner 2023).



**Straßenraum als
Kommunikationsraum**



**Straßenraum als inklusiver
Raum**

Doch nicht nur die unterschiedlichen Mobilitätsformen benötigen Flächen im Straßenraum, sondern auch der Straßenraum als Kommunikationsraum und inklusiver Ort erfordert zusätzlichen Platzbedarf. Die Potenziale hinsichtlich Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind besonders in gründerzeitlichen Stadtgebieten ausgeschöpft. Es braucht Alternativen. Die Stadt Wien hat bereits 2008 in der Veröffentlichung zur Neuinterpretation des öffentlichen Raums den Straßenraum als Flächenpotenzial hervorgehoben. Doch der Straßenraum wird nicht als Aufenthaltsort angesehen. Diese Einstellung gegenüber der Nutzung des städtischen Straßenraums – insbesondere betreffend die Wohnstraße – gilt es zu ändern. (MA 18 2008, S. 93–95). Um eine Rückgewinnung des öffentlichen Raums zu ermöglichen, ist vor allem ein Umdenken hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs notwendig. Zunächst stellt sich jedoch die Frage, wie eine veränderte Flächenverteilung im Straßenraum aussieht. Eine Reduktion des motorisierten Verkehrs ist unumgänglich für eine Neuverteilung und somit eine Nutzungsänderung im Straßenraum (Agora 2018, S. 7). Grundlegend sind verbesserte Bedingungen für Fußgänger:innen und das Schaffen von Aufenthaltsmöglichkeiten, da die attraktive

Siehe Kapitel 2.2 *Der Straßenraum heute – Planungsansätze*, S.23

Siehe Kapitel 3.1.1 *Gestaltung*, S.88

Gestaltung eines Raumes einen direkten Zusammenhang mit der aktiven Nutzung und Aneignung darstellt. Vor allem Wohnstraßen weisen diesbezüglich bisher ungenutzte Potenziale auf. Neben der Ausgestaltung der Straße als Erschließungsraum soll besonders in Wohnstraßen der Fokus auf eine hochwertige Gestaltung betreffend eine bestmögliche Aufenthaltsqualität gelegt werden (Deutscher Städtetag 2016, S. 7). Auch Markus Reiter – Bezirksvorsteher vom 7. Bezirk – hebt die soziale Funktion des öffentlichen Raums hervor. Der öffentliche Raum sowie der Straßenraum sind ein Ort für soziales Miteinander, für soziale Interaktion (Reiter 2023).



Flächenverteilung im Straßenraum

Parkpickerl

ist eine Erlaubnis für Anrainer für das dauerhafte Abstellen eines Kraftfahrzeugs in der flächendeckenden Kurzparkzone.

Der Flächenbedarf hinsichtlich einer umweltfreundlichen und stadtverträglichen Mobilität, der Straße als Kommunikations- und Aufenthaltsraum sowie Klimawandelanpassungen wie Begrünungen und Wasser in der Stadt gehen untrennbar mit einer Flächenverteilung im Straßenraum einher. In erster Linie braucht es eine Veränderung der Prioritäten betreffend die Stadt- und Verkehrsplanung, die Politik und auch die Bürger:innen. Die Stadt Wien hat bereits im Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2014 „die Rückgewinnung des öffentlichen Raums“ durch Maßnahmen wie die Parkraumbewirtschaftung angeführt. Nicht mehr benötigte Parkspuren sollen demnach zugunsten der Aufenthaltsqualität oder Fuß- und Radinfrastruktur umgewidmet bzw. gestaltet werden (MA 18 2014, S. 110). 2022 hat Wien flächendeckend das Parkpickerl eingeführt (Stadt Wien 2023b). Maßnahmen und Konzepte für eine Umnutzung der Parkstreifen gibt es bis dato nicht. An der Flächenaufteilung des Straßenraums ändert sich jedoch nichts und das, obwohl das flächendeckende Parkpickerl sehr wohl Auswirkungen auf die Auslastung der Stellplätze und den Suchverkehr hat. Die Anzahl der Parkplatzsuchenden hat sich um 18% verringert und auch die Zeit, die für das Suchen eines Stellplatzes aufgebracht wird, hat sich reduziert. Grund dafür ist die geringere Auslastung der Stellplätze. Am Vormittag liegt die Auslastung der Stellplätze bei 66% – vor dem Parkpickerl gab es eine Auslastung von um die 90% (Stadt Wien 2023c).

Ein effizientes Parkraummanagement wird auch in der Fachliteratur als wirksame Maßnahme zur Reduktion des privaten Pkw-Bestands angesehen. Ausschlaggebend ist allerdings die Preisfestlegung (Agora 2018). In Wien zahlt man für das Parkpickerl 120€ im Jahr, das sind nur 10€ pro Monat (Stadt Wien 2023b). Die Preise für einen Garagenplatz liegen zwischen 74€ und 390€ pro Monat (superwien urbanism, S. 8). Das können – oder wollen – sich

viele Bürger:innen nicht leisten. Einerseits wäre das eine Lösung, leistbare Garagenplätze zu schaffen (Staller et al. 2022, S. 88). Andererseits ist der Preis für einen Parkplatz im öffentlichen Raum viel zu gering angesetzt. Ersichtlich wird das vor allem auch im Vergleich zu anderen Städten wie beispielsweise Amsterdam, wo das Parken für Anrainer:innen 535€ pro Jahr kostet, oder Stockholm, wo die Kosten bei 827€ im Jahr liegen. Die Preise für das Parken im öffentlichen Raum müssen an die Leistung bzw. an die Inanspruchnahme von Gemeingut angepasst werden (Agora 2018, S. 9).

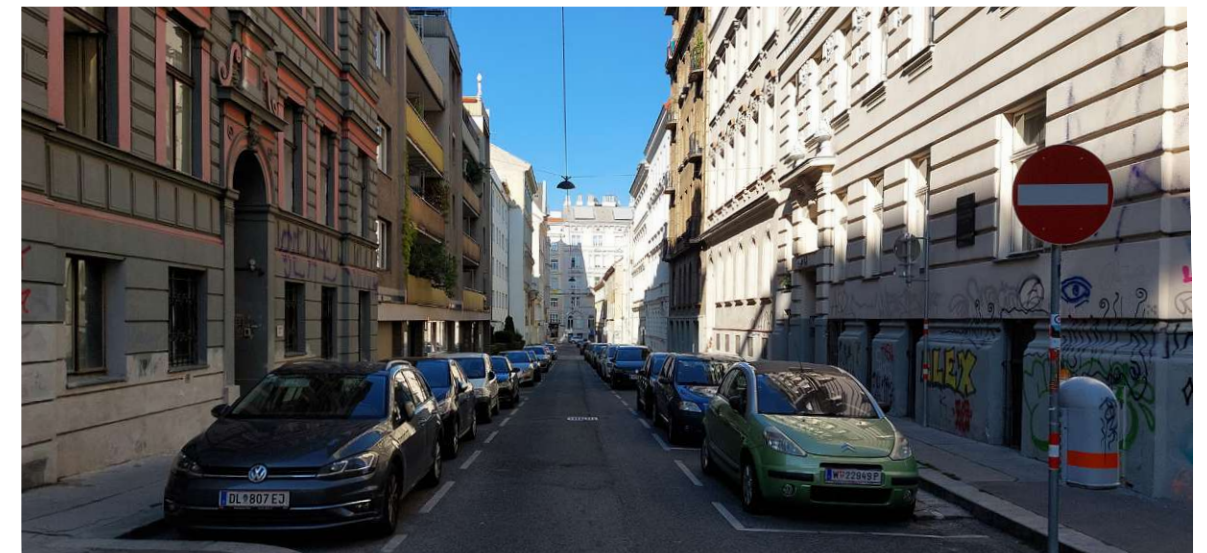


Abb.73: Typischer Straßenquerschnitt Wien (eigene Aufnahme)

Der Umgang mit dem ruhenden Verkehr ist eine große Herausforderung und bedarf vor allem auch politischer Lösungen und den Willen, etwas zu verändern. Das Abstellen des privaten Pkw im öffentlichen Raum wird in der Bevölkerung bzw. von den Autofahrer:innen großteils als Grundrecht angesehen. Diese Einstellung ergibt sich aus jahrzehntelanger Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs. Auch heute noch ist das Parken im Straßenraum grundsätzlich erlaubt. In der StVO sind lediglich Ausnahmen angeführt, bei denen das Parken untersagt ist. Hinzu kommt, dass der Anteil des privaten Pkw-Verkehrs im gesamtstädtischen Modal Split lediglich bei 26% liegt und der Pkw den Großteil der Zeit im öffentlichen Raum parkt und nicht zu Verkehrszwecken genutzt wird (MA 23 2022; Drews 2022). Die Stadt Wien hätte bereits Möglichkeiten, die Stellplätze im öffentlichen Raum zu reduzieren. Auch fallen bei allen aktuellen Straßenumgestaltungen zumindest ein paar Parkplätze weg; dennoch ist der Wille für eine radikalere Veränderung gering.

Grund dafür ist der vereinzelte Widerstand von Seiten der Bevölkerung (Agora 2018, S. 7). In der Bernardgasse im 7. Bezirk findet aktuell ein Umgestaltungsprozess statt. Die Bernardgasse wird zur Wohnstraße mit der Besonderheit, dass alle Stellplätze – abgesehen von Behindertenstellplätzen und Ladezonen – wegfallen. Markus Raab – Abteilungsleiter der MA 46 – unterstützt diese Vorgehensweise. Durch den Wegfall der Stellplätze wird Platz für anderweitige Nutzung geschaffen. Zudem wird der Verkehr in der Straße minimiert, da aufgrund der fehlenden Parkmöglichkeiten auch der Parkplatzsuchverkehr wegfällt. Laut Markus Raab könnte die Bernardgasse dadurch die erste Wohnstraße werden, die ihren Namen auch verdient (Raab 2023).

Um weitere Akzeptanz in der Bevölkerung aufzubauen, ist eine Stellplatzerhebung – im öffentlichen Raum sowie in Garagen – grundlegend. Interessant sind dabei Datengrundlagen auf Bezirksebene (Staller et al. 2022, S. 85). Für den 7. Bezirk gibt es beispielsweise bereits eine Parkraumbilanz aus dem Jahr 2019. In dem Bericht werden Daten betreffend die demografischen Entwicklungen, die Pkw-Bestände, den Motorisierungsgrad, die zur Verfügung stehenden Stellplätze – im öffentlichen Raum sowie in Garagen – und Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum erhoben und kartografisch dargestellt (komobile 2019, S. 2-3). Im Zuge der Umgestaltung der Bernardgasse wurde ein eigenes Mobilitätskonzept erstellt, indem eine Stellplatzerhebung durchgeführt wurde, das Mobilitätsverhalten der Anrainer:innen und Geschäftstreibenden erhoben wurde und darauf aufbauend Vorschläge betreffend Multimodalität, alternative Stellplatzangebote sowie individuelle Mobilitätsberatungen gegeben werden (superwien urbanism, S. 2).

Die Reduktion von Stellplätzen ist eine grundlegende Maßnahme, um den städtischen Straßenraum als Ressource anzusehen – vor allem in Bezug auf Wohnstraßen. Wichtig ist, dass den Stellplätzen eine attraktive Gestaltung nachfolgt. Die alternative Nutzung von Parkplätzen kann die Mobilitätswende vorantreiben, indem Radwege ausgebaut oder Gehsteige verbreitert werden. Auch die Lebensqualität in der Stadt bzw. in der Straße kann durch hochwertige Aufenthaltsorte erhöht werden. Grundlegend ist, dass die Umnutzung von Stellplätzen einen positiven Effekt für die Bevölkerung hat und somit die Reduktion von Parkplätzen mit etwas Positivem verbunden wird (Agora 2018, S. 65). Die derzeitige Flächenaufteilung im Straßenraum ist nicht zukunftsfähig (DnD Landschaftsplanung 2020, S. 48).

Die Stadt Wien bzw. die Bezirke haben einen gewissen Spielraum, wie der öffentliche Raum und auch der städtische Straßenraum aufgeteilt werden kann. In der Straßenverkehrsordnung sind unter Abschnitt VIII Fußgängerverkehr, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Begegnungszonen und Schulstraßen angeführt. Allesamt Verordnungen, die eine Verkehrsberuhigung bewirken und den Fußgänger:innen mehr Platz im Straßenraum zusichern sollen (Bundesrecht, VIII. Abschnitt). Da der Fokus in der vorliegenden Diplomarbeit auf der Wohnstraße liegt, wird in weiterer Folge nicht tiefgreifender auf die anderen genannten Verordnungen zur Verkehrsberuhigung eingegangen. In der StVO ist nicht konkret genannt, welche Nutzungen in einer Wohnstraße vorgesehen sind. Grundsätzlich ist der Durchzugsverkehr verboten und das Spielen und Gehen auf der Fahrbahn erlaubt – mit dem Nebensatz, dass kein Fahrzeug mutwillig behindert werden darf (Bundesrecht, §76b). Laut Markus Raab – Abteilungsleiter der MA 46, der für die technische Verkehrsführung zuständigen Behörde – ist die Wohnstraße, wie sie in der StVO verankert ist, eine gute Sache. Das Problem liegt in der Umsetzung und den teilweise fehlgeleiteten Motiven. Wohnstraßen werden oft dann verordnet, wenn der Durchzugsverkehr reduziert werden soll. Auch Mindestabstände bzw. Durchfahrtsbreiten können eine Motivation sein, eine Straße als Wohnstraße zu verordnen, denn aufgrund der festgelegten Schrittgeschwindigkeit kann beispielsweise die Breite der Fahrbahn verringert werden. Auch hinsichtlich der Gehsteigbreiten sind die Mindestbreiten nicht zu streng zu beachten, da die Fußgänger:innen theoretisch auch auf der Fahrbahn gehen können und vor allem zumeist die Stellplätze erhalten bleiben. Mit dieser Einstellung kann eine Wohnstraße als belebter Raum nicht funktionieren. Laut Markus Raab – Abteilungsleiter MA 46 – ist eine Grundbedingung, damit eine Wohnstraße funktionieren kann, die Entfernung der

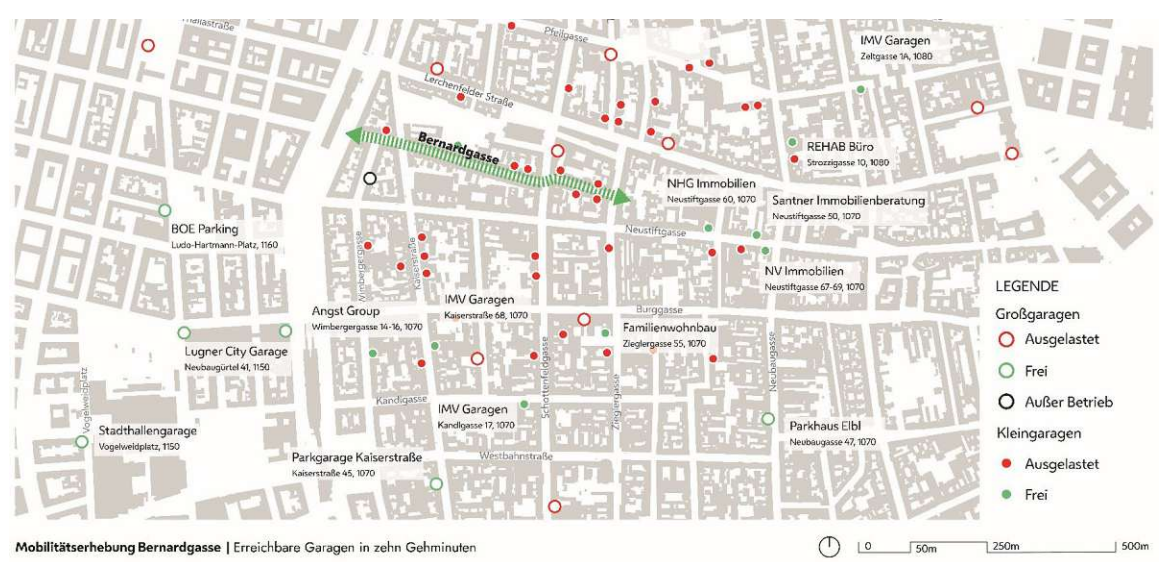


Abb.74: Parkraumbilanz Bernardgasse (superwien urbanism 2022)

Stellplätze. Voraussetzung für das Gelingen ist dabei, dass alle Stellplätze in der Straße entfernt werden. Nur so kann auch der Parkplatzsuchverkehr eingedämmt werden. Dadurch wird Platz für eine lebenswerte Gestaltung des Straßenraums frei – und das ist auch das Ziel einer Wohnstraße (Raab 2023).

Zonierungsbeispiel Bernardgasse

Eine Wohnstraße, die funktionieren könnte, ist die Bernardgasse im 7. Bezirk (Raab 2023). Derzeit ist die Gestaltung noch in Planung, weshalb keine genauen Angaben gemacht werden können, aber durch die Entfernung der Stellplätze wurde Platz für anderweitige Nutzungen geschaffen. Zudem wird die Fahrbahn mäandierend durch die Bernardgasse geführt, wodurch die strenge Struktur von Gehsteig und Fahrbahn ansatzweise aufgelöst wird.

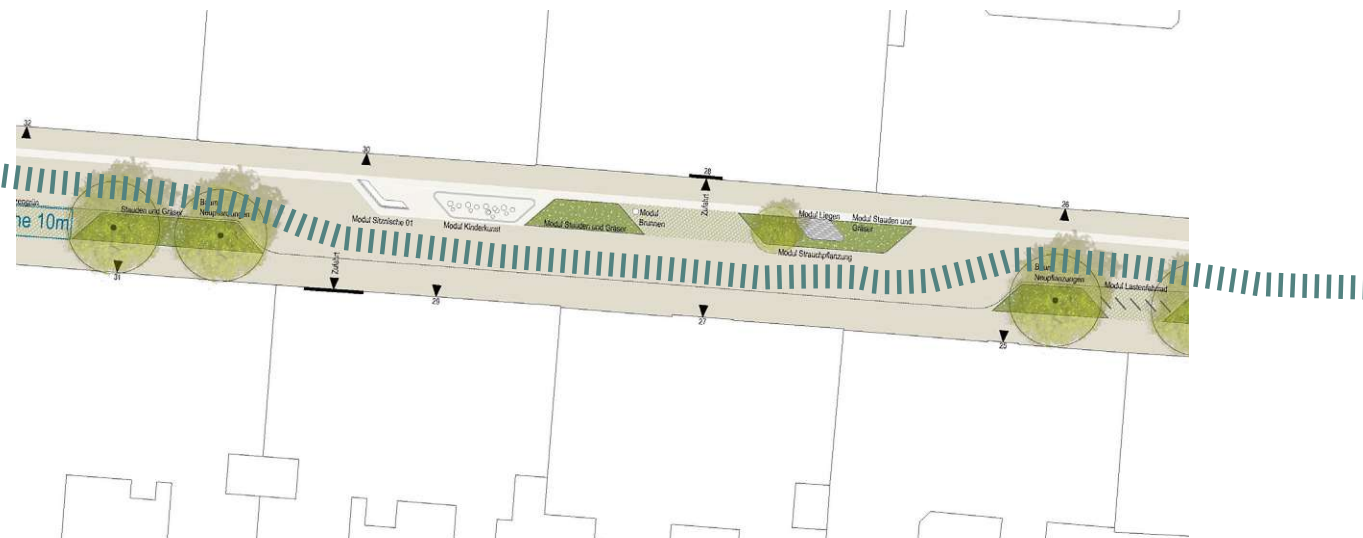


Abb.75: Fahrbahnführung Bernardgasse (EGKK Landschaftsarchitektur 2022)

Eine Möglichkeit, Verkehrsberuhigung über die Wohnstraße hinaus zu schaffen, ist der Superblock bzw. das Supergrätzl, wie diese Form der Verkehrsorganisation in Wien genannt wird. Zukünftig sollen in den Supergrätzln Begrünungen, Aufenthaltsmöglichkeiten und das Stärken des Miteinanders im Vordergrund stehen (MA 18 2022, S. 2). Die Errichtung von Supergrätzln wird explizit im Regierungsübereinkommen und im Wiener Smart-City-Rahmenstrategieplan genannt (MA 18 2022, S. 4). Seit Sommer 2021 ist das erste Pilotprojekt in Favoriten in Umsetzung; im Zuge dessen wurden ein Verkehrskonzept und ein Freiraumkonzept erstellt (Stadt Wien 2023e).

Superblock - Superilles - Supermanzanas

Das Verkehrs- und Freiraumkonzept kommt ursprünglich aus Barcelona. Ausgangspunkt waren Belastungen durch eine hohe Bevölkerungsdichte, wenig Grünraum und Emissionen bzw. Lärm, die durch den motorisierten Verkehr verursacht wurden. Ein Superblock besteht aus ca. 3 x 3 Häuserblocks, was ungefähr 400 x 400 Metern entspricht. In diesem Bereich wird der Durchzugsverkehr durch Einbahnregelungen unterbunden. Der Fokus liegt auf Fuß- und Radverkehr. Anrainer:innen dürfen in Schrittgeschwindigkeit zu- und abfahren (Difu 2022). Erste Pilotprojekte gab es bereits 1993 (VCÖ 2023). Umgesetzt wurde der erste Superblock 2017. Anfänglich gab es Widerstand von Autofahrer:innen und Gewerbetreibenden. Anrainer:innen begrüßten Großteils das Vorhaben. Das Konzept setzte sich durch. Mittlerweile gibt es mehrere Superblocks in Spanien und international (Difu 2022).

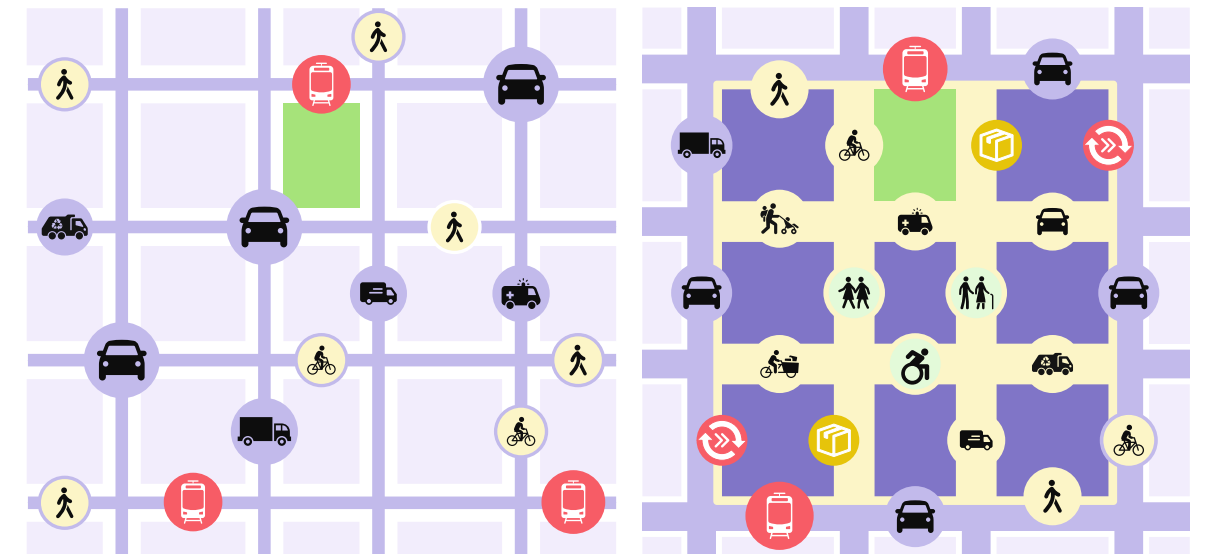


Abb.76: Verkehrsführung Supergrätzl Wien (MA 18 2022)

Menschen tun sich schwer mit Veränderungen. Gerade der Straßenraum betrifft jeden, weshalb auch jeder eine starke Meinung zur Nutzung, Zonierung und Gestaltung hat. Gerade bei weitgreifenden Veränderungen – beispielsweise eine Reorganisation des Straßenraums oder Superblocks – brauchen die Menschen Zeit, um sich daran zu gewöhnen. Dennoch ist es grundlegend, dass die Bevölkerung hinter den Veränderungen steht. Am Beispiel Superblock wird vor der Umsetzung eine umfassende Analyse des Stadtgebietes erarbeitet und in weiterer Folge werden zuerst reversible Maßnahmen – Pflanztröge, Sitzgelegenheiten etc. – umgesetzt. Erst nach einer gewissen Probezeit erfolgen bauliche Maßnahmen (VCÖ 2023). Abgesehen von Superblocks können diesbezüglich auch temporäre Maßnahmen im Straßenraum eine Möglichkeit darstellen (MA 18 2018, S. 35). Ein erster Schritt in Bezug auf die Umnutzung der Parkstreifen können sogenannte Park(ing) Days darstellen.

Park(ing) Day

Ausgangspunkt der Initiative ist der große, unverhältnismäßige Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs im Straßenraum. 2005 fand der erste Park(ing) Day in San Francisco statt. Andere Städte und Länder wie auch Österreich zogen nach. Mittlerweile findet der Park(ing) Day weltweit jeden letzten Freitag im September statt. Am Park(ing) Day werden Parkplätze für den Pkw gesperrt und der Bevölkerung zur Verfügung gestellt. Durch die Aktion wird auf den Flächenverbrauch von Pkws aufmerksam gemacht und alternative Nutzungen werden aufgezeigt (VCD 2016, S. 16–19).



Abb.77: Park(ing) Day in Leipzig (VCD 2016)

Tag der Wohnstraße

Ein ähnliches Konzept liegt dem Tag der Wohnstraße zugrunde. Seit 2018 gibt es in Wien und Graz jährlich einen Tag der Wohnstraße, an dem Anrainer:innen sich die Straße aneignen, spielen, musizieren oder auch Workshops veranstalten. Initiiert wird der Tag der Wohnstraße vom Verein space and place (space and place 2023).



Abb.78: Tag der Wohnstraße Wien (space and place 2022)

Parklets

Eine Initiative im Straßenraum, die ihren Ursprung ebenfalls in San Francisco hat, sind Parklets (VCD 2016, S. 18). Parklets sind zumeist selbst gebaute, nicht kommerzielle Sitzecken oder auch kleine Gärten, die temporär in der Parkspur errichtet werden können (VCD 2016, S. 18). In Wien werden Parklets unter anderem von der Lokalen Agenda 21 durch die Aktion Grätzloasen gefördert (LA21 2023).



Abb.79: Parklet Wien (LA21 2016)

Grätzl-Sitz

Grätzl-Sitze sind faltbare Stühle, die ausgeliehen werden können, um sie im öffentlichen Raum zu nutzen. Ausgangsidee war es, dass es oft nicht ausreichend Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum gibt – vor allem, wenn man sich zum Plaudern hinsetzen möchte. Standard-Sitzgelegenheiten sind oft nicht kommunikativ und nicht flexibel. Grätzl-Sitze können bei teilnehmenden Lokalen ausgeliehen werden. Zukünftig wird es auch die Möglichkeit geben, die Sitzmöglichkeiten mittels QR-Code bei Stationen auszuleihen – vergleichbar mit Citybikestationen. Eine Förderung für das Pilotprojekt gibt es bereits (Wirtschaftsagentur Wien 2022; Agenda Wieden 2022).



Abb.80: Grätzl-Sitz (Cjeka 2022)

3.1.3 Planungsprozess



Innovative Herangehensweisen im Planungsprozess

Im Straßenraum gibt es zahlreiche Akteur:innen, nicht nur hinsichtlich der Nutzung, sondern auch betreffend den Planungsprozess. In Wien ist es die Magistratsabteilung 28 – Straßenverwaltung und Straßenbau – die für die Detailplanung, Ausführung und Erhaltung des städtischen Straßenraums zuständig ist (Stadt Wien 2023b). Der Wirkungsbereich der MA 28 geht von Schritten wie Gehsteigvorziehungen, Begrünungen im Straßenraum bis hin zu gesamten Straßenumgestaltungen. Neben der MA 28 sind auch Dienststellen wie die MA 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten), die MA 33 (Wien leuchtet), aber auch die Dienststelle Wiener Kanalisation und externe Stellen an der Straßenplanung beteiligt – siehe Abbildung 81 (Stadt Wien 2023d).

Neben den behördlichen und verwaltungstechnischen Akteur:innen, sind es die politischen Bezirke bzw. die Bezirksvorstehungen, die in Wien Veränderungen in der Gestaltung und Zonierung vorantreiben können – oder eben auch bremsen (Staller et al. 2022, S. 40). Der öffentliche Raum und auch der Straßenraum zählen zum Kompetenzbereich des Bezirks und somit ist es auch eine politische Verantwortung, Veränderungen im städtischen Straßenraum voranzutreiben (Reiter 2023). Zu nennen sind auch private Akteur:innen, hauptsächlich dann, wenn es beispielsweise um Fassadenbegrünungen geht. Alle Akteur:innen haben eigene Interessen, die oftmals im Konflikt zueinander stehen. Doch gerade betreffend die Ausgestaltung des Straßenraums als interdisziplinäre Aufgabe ist es wichtig, dass die unterschiedlichen Standpunkte besprochen und gemeinsam erarbeitet werden. Dafür sind Zeitpläne und eine konkrete Definition der Arbeitsaufteilung grundlegend (Wuppertal Institut 2020, S. 32). Die Aufgabe der Koordination übernimmt in Wien die Magistratsabteilung 28 und erfolgt in sogenannten Projekt- und Einbautenbesprechungen (Stadt Wien 2023d).

Der Anstoß zur Umgestaltung einer Straße geht meist von der Bezirksvertretung aus. Aber auch Bürger:innen können aktiv werden und eine Veränderung fordern. So war es auch bei der Bernardgasse im 7. Bezirk. Eine Bürger:inneninitiative sammelte über 330 Unterschriften für eine verkehrsberuhigte und begrünte Umgestaltung der Straße. Aufgrund der Kosten für Bauarbeiten bzw. Umgestaltungen im städtischen Straßenraum werden größere Projekte dann umgesetzt, wenn Erneuerungen und Sanierungen der Infrastruktur notwendig sind. Betreffend die Bernardgasse mussten beispielsweise der Bodenbelag und die Wasserleitungen erneuert werden (Reiter 2023).

AKTEUR:INNEN STRASSENPLANUNG



Im Straßenraum sind die Planer:innen an Rahmenbedingungen, Gesetze und Normen gebunden (MA 22 2015, S. 22). Allen voran gibt es seit 1960 in Österreich die Straßenverkehrsordnung, in der einerseits das Verhalten auf der Straße geregelt ist, andererseits aber auch Maßnahmen bzw. Verordnungen wie Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Wohnstraßen angeführt sind (BMK 2023). Des Weiteren gibt es über 300 Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), in denen der aktuelle Wissensstand festgehalten wird (FSV 2023). Betreffend die RVS gibt es Richtlinien, Merkblätter sowie Arbeitspapiere mit empfehlendem Charakter (Roseman 2011, S. 9). In Wien verbindlich sind die ÖNORMEN, in denen hauptsächlich technische Vorgaben angeführt sind (Roseman 2011, S. 10). Besonders sind auch die Grün- und Freiraumstandards für die Magistratsabteilungen der Stadt Wien. Die Vielfalt der Richtlinien und Normen hat positive Seiten, indem beispielsweise die Barrierefreiheit gesichert wird und Verantwortliche sich auf die Rechtgrundlagen berufen können. Andererseits ist es dadurch für Planer:innen auch schwieriger, grundlegende Veränderungen voranzutreiben (MA 18 2018, S. 16). Des Weiteren gibt es in der Stadt Wien zahlreiche Konzepte und Strategien betreffend die Nutzung des öffentlichen Raums. Markus Reiter – Bezirksvorsteher vom 7. Bezirk – führt unter anderem die übergeordneten Entwicklungspläne auf Ebene der Stadt an wie beispielsweise das Fachkonzept Öffentlicher Raum oder auch Klima- und Mobilitätsziele, die als Grundlage für die Arbeit im Bezirk dienen, aber auch Planungsansätze auf Bezirksebene, wie den Masterplan Grün aus dem Jahr 2019, Studien zur Stellplatzsituation, Mobilitätsstudien oder auch den Entwicklungsplan öffentlicher Raum, der erst im September 2022 von der Bezirksvertretung einstimmig beschlossen wurde. Im Entwicklungsplan öffentlicher Raum ist unter anderem als Ziel festgelegt, dass es bis 2040 im 7. Bezirk keine fixen Stellplätze im öffentlichen Raum mehr geben soll (Reiter 2023).

Ein Straßenumbau ist immer mit hohen Kosten verbunden, vor allem dann, wenn es weitgreifende Veränderungen bzw. Verbesserungen hinsichtlich der Klimawandelanpassung und Lebensqualität geben soll. In Wien ist es mittlerweile üblich, dass Straßenneugestaltungen im Zuge von Sanierungen von Einbauten, Straßenbahnschienen oder Oberflächensanierung umgesetzt werden (Staller et al. 2022, S. 95).

Abb.81: Beteiligte Akteur:innen Straßenplanung Wien (Eigene Darstellung, Stadt Wien 2023b)

Neben den Verordnungen können vor allem Maßnahmen wie Förderungen dazu beitragen Veränderungen im Straßenraum voranzutreiben (Staller et al. 2022, S. 23). In Wien gab es in den letzten Jahren zwei große Förderprogramme betreffend die Klimawandelanpassung: zum einen die Klimamusterstadt Wien – bei diesem Programm wurden in erster Linie Einzelmaßnahmen wie Baumpflanzungen, Trinkbrunnen etc. gefördert – und zum anderen das Förderprogramm lebenswerte Klimamusterstadt. Das zweite Förderprogramm zielt auf Gesamtprojekte ab, beispielsweise Park- oder Straßenumgestaltungen. Durch die Förderung ist es möglich, dass die Stadt Wien bis zu 80% der Kosten übernimmt. Dafür muss das Projekt allerdings einigen Kriterien entsprechen. Je mehr Maßnahmen umgesetzt werden, desto höher ist die Förderquote. Laut Sebastian Gstettner – Bezirksreferent Wiener Stadtgärten – hat das positive Auswirkungen, da die Bezirke nun versuchen, möglichst viele klimarelevante Maßnahmen umzusetzen (Gstettner 2023). Auch für Privatpersonen gibt es seitens der Stadt Wien Unterstützungen betreffend klimawirksame Maßnahmen wie Fassaden- und Dachbegrünungen oder Beschattungen (MA 22 2015, S. 22). Auch Aktivitäten im öffentlichen Raum – zu nennen sind vor allem Parklets – werden monetär unterstützt (LA21 2023).

Eine Art der Finanzierung, die in Anbetracht der Privatisierung des öffentlichen Raums kritisch zu reflektieren ist, ist das Modell der Social Impact Bonds. Hierbei werden Projekte von einem Investor vorfinanziert. Die Rückzahlungen bzw. Zinsen richten sich nach dem Erfolg des Projektes (Pramer 2021).

In Bezug auf innovative Planungsansätze ist die Digitalisierung an erster Stelle zu nennen. So ist es mittlerweile Stand der Technik, dass Regenwassermanagement, die Fassaden- und Dachbegrünung sowie die Bewässerung durch eine Software gesteuert werden (MA 18 2020). Aber vor allem im Planungs- bzw. Partizipationsprozess bietet die Digitalisierung Potenziale. Ein aktuelles Projekt ist das Förderprojekt GLARA, welches im Beteiligungsprozess zur Bernardgasse eingesetzt wird. Durch Augmented und Virtual Reality ist es möglich, die zukünftige Begrünung und ihre Effekte hinsichtlich des Mikroklimas direkt vor Ort zu veranschaulichen (Green4Cities 2022). So können beispielsweise Veränderungen der Oberflächentemperatur durch unterschiedliche Bodenbeläge veranschaulicht sowie die gefühlte Temperatur und die Effekte des Windes angezeigt werden (fluxguide 2022).



Abb.82: GLARA (fluxguide 2022)

Siehe Kapitel 3.1.2 Zonierung, S.109-119

Wie bereits im vorherigen Kapitel zur Zonierung erwähnt, gehen Veränderungen hinsichtlich der Gestaltung und Zonierung eines Straßenraums mit Unsicherheiten einher – vor allem in der Bevölkerung. Gerade bei Straßenumgestaltungen, die mit einer Verkehrsberuhigung einhergehen, braucht es eine Testphase bzw. temporäre Maßnahmen (VCD 2016, S. 9). Park(ing) Days, Spielstraßen oder auch Wohnstraßenfeste können helfen, eine Akzeptanz in der Bevölkerung aufzubauen. Gerade wenn es um weitreichende Veränderungen geht, wie beispielsweise eine komplette Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen, ist es unumgänglich, diese auch in der Realität zu prüfen. Ein theoretisches Konzept oder die Darstellung auf einem Grundriss reichen nicht aus. Es muss unter alltäglichen Umständen erprobt werden (Deutsche Städtetag 2016, S. 5). Makus Raab – Abteilungsleiter MA 46 – sieht Experimente kritisch. Da vor allem ein Umbau einer Straße mit hohen Kosten verbunden ist, kann nicht einfach etwas ausprobiert werden (Raab 2023).

Die Bernardgasse als Beispiel. Man kann es nicht nur probieren. Das muss funktionieren, es wird funktionieren. Man braucht nur Mut (Raab 2023).

Nach einer Umgestaltung ist eine Evaluierung des Projektes hinsichtlich des Planungsprozesses und der Ausgestaltung durchzuführen, um Erkenntnisse und Learnings für zukünftige Projekte zu generieren (VCD 2016, S. 9).



Partizipative Planung im Straßenraum

Im städtischen Straßenraum treffen die unterschiedlichsten Nutzungsansprüche, Kulturen und Lebensformen aufeinander. Es braucht eine Steuerung seitens der Planung und Politik, um den städtischen Straßenraum für alle zugänglich zu machen und die Nutzungsansprüche abzuwägen (Deutscher Städtetag 2016, S. 16). Laut Markus Reiter – Bezirksvorsteher 7. Bezirk – braucht es dafür eine klare Linie bzw. eine Prioritätenreihung. Höchste Priorität im zukünftigen Straßenraum soll die Begrünung haben. Darauf folgt die Förderung eines umweltfreundlichen Modal Split – zu Fuß gehen, Radfahren und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Auch die Förderung von Sharing-Angeboten ist laut ihm dabei grundlegend. Wichtig sind vor allem auch nicht-kommerzielle Aufenthaltsflächen (Reiter 2023).

Wenn viele unterschiedliche Interessen und Ansprüche aufeinander treffen, ist es notwendig, dass diese unterschiedlichen Ansichten in einem Beteiligungsprozess gegenübergestellt werden. Es muss darüber geredet werden, um etwaige Missverständnisse auszuräumen oder Sichtweisen – die von Planer:innen und Politiker:innen nicht berücksichtigt wurden – aufzuzeigen. Schlussendlich führt eine umfangreiche Beteiligung von Bürger:innen zu einer höheren Akzeptanz bzw. höheren Identifikation mit dem Projekt. Auch der Planungsprozess kann dadurch transparent und nachvollziehbar aufbereitet werden (ÖGUT 2023).

Es gibt unterschiedliche Formen und Intensitäten von Beteiligungsprozessen: die informative Beteiligung, die konsultative Beteiligung und die Mitbestimmung bzw. Kooperation. Die Information stellt eine Vorstufe der Beteiligung dar; für Bürger:innen gibt es hierbei keine Möglichkeit, die Pläne bzw. die Entscheidungen zu beeinflussen – sie werden lediglich beispielsweise durch Flyer, Aussendungen oder eine Website informiert. Hinsichtlich der Konsultation haben Bürger:innen die Möglichkeit, Feedback und Ideen zu einem Projekt bzw. zu einer Umgestaltung zu geben. Dies kann in Form von Onlinebefragungen oder auch Veranstaltungen stattfinden (Arbter 2012, S. 11). Eine noch weitreichendere Beteiligungsform ist das Mitbestimmen. Dies kann bedeuten, dass Pläne zur Gestaltung einer Wohnstraße gemeinsam ausgearbeitet werden. Die nächsten und höchsten Intensitäten von Partizipation stellen Entscheidungskompetenzen und Selbstorganisation der Bürger:innen dar (ÖGUT 2023).

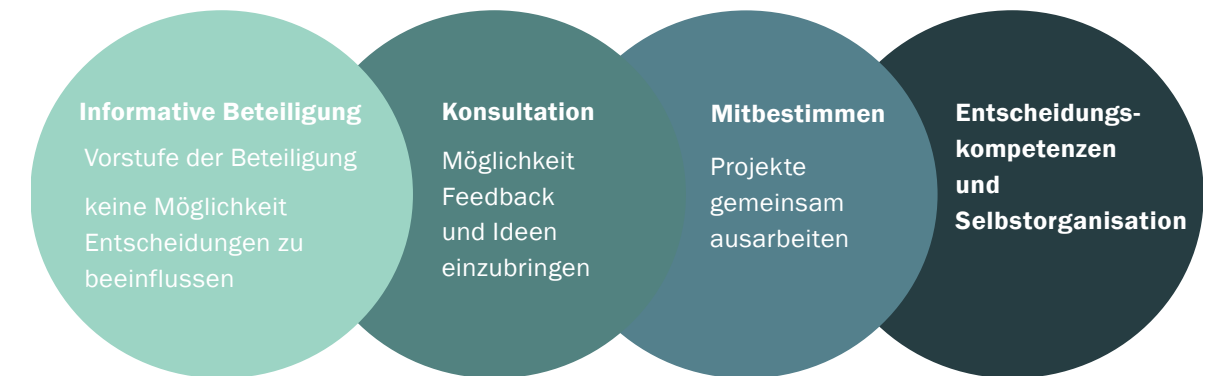


Abb.81: Intensitäten der Beteiligung (Eigene Darstellung, Arbter 2012)

Grundlegend ist, dass die Beteiligung einen niederschweligen Zugang bietet, sodass alle Bevölkerungsgruppen daran teilnehmen können. So ist es auch in Zeiten der Digitalisierung noch wichtig analoge Formate anzubieten – das ausgeglichene Verhältnis von digitaler und analoger Beteiligung ist wesentlich (Green4Cities 2022). Je nach Gruppengröße, geplanter Dauer und Intensität der Beteiligung gibt es zahlreiche Beteiligungsmethoden, die angewendet werden können (ÖGUT 2023). Aktuell finden Beteiligungsprozesse vermehrt online statt. In Wien gibt es beispielsweise eine eigene Beteiligungsplattform, auf der Projekte zugänglich sind. Ein aktuelles Beteiligungsformat ist der Online-Fragebogen zur Umgestaltung der Gumpendorfer Straße. Relativ neu sind auch partizipative Budgets (Stadt Wien 2023f).

Mitmach-Budget

Das Mitmach-Budget fällt in den Zuständigkeitsbereich der Bezirke. Bürger:innen können Ideen und Vorschläge für den Bezirk in den Bereichen öffentlicher Raum, Klimawandelanpassungen, Kultur und Soziales sowie Mobilität einbringen. Die Einreichungen werden von den zuständigen Magistratsstellen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und anschließend die Finanzierung seitens des Bezirks geklärt. Aktuell gibt es in Wien in zwei Bezirken das Mitmach-Budget – Wieden und Josefstadt (Stadt Wien 2023f).

Wiener Klimateam

Im Jahr 2022 hat die Stadt Wien das Beteiligungsformat Wiener Klimateam gestartet. Bürger:innen konnten Projekte und Ideen für den Bezirk einbringen. Voraussetzung war eine positive Wirkung betreffend das Klima sowie eine Umsetzbarkeit innerhalb von zwei Jahren. Die ersten Klimateam-Bezirke waren Ottakring, Simmering und Margareten. Insgesamt wurden über 1.100 Projekte eingereicht. Die meisten Ideen waren den Bereichen Stadtraum klimafit gestalten, Bewusstsein schaffen und klimafreundliche Mobilität zuordenbar. Die eingereichten Projekte wurden von Expert:innen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. Um die 240 Projekte wurden zur weiteren Bearbeitung freigegeben. In einem Co-Kreation Workshop – an dem alle Einreicher:innen teilnehmen konnten – wurden die Projekte geclustert. Schlussendlich wurden 19 Projekte von einer Fachjury ausgewählt. Dazu zählen beispielsweise Superblocks, Klimatage, Begrünungen oder auch Maßnahmen betreffend die Förderung der Biodiversität. 2023 werden die Bezirke Mariahilf, Floridsdorf und Währing zu Klimateam-Bezirken (Stadt Wien 2023g).



Abb.83: Wiener Klimateam (Fürthner 2022)



Straßenraum als Kommunikationsraum

Siehe Kapitel 3.1.2 Zonierung, S.119

Das Interesse der Bevölkerung, das eigene Wohnumfeld mitzugestalten, steigt: einerseits bei Beteiligungsprozessen, aber andererseits auch hinsichtlich aktiven Mitwirkens. In Wien gibt es Initiativen wie die Lokale Agenda 21 oder die Gebietsbetreuung, die das Einbringen der Bevölkerung fördern und unterstützen (MA 18 2014, S. 25). Ein Beispiel sind die Grätzloasen bzw. Parklets oder auch das Garteln ums Eck.

Garteln ums Eck

Das Garteln ums Eck ist eine Initiative der Stadt Wien – insbesondere der Wiener Stadtgärten – in Zusammenarbeit mit der Gebietsbetreuung Stadterneuerung. Durch das Angebot bekommen interessierte Bürger:innen die Möglichkeit, beispielsweise eine Baumscheibe zum Garteln zu nutzen (Gstettner 2023). Aktuell gibt es in Wien um die 1.500 Baumscheiben, die in dieser Form begrünt und gepflegt werden (GB* 2023).

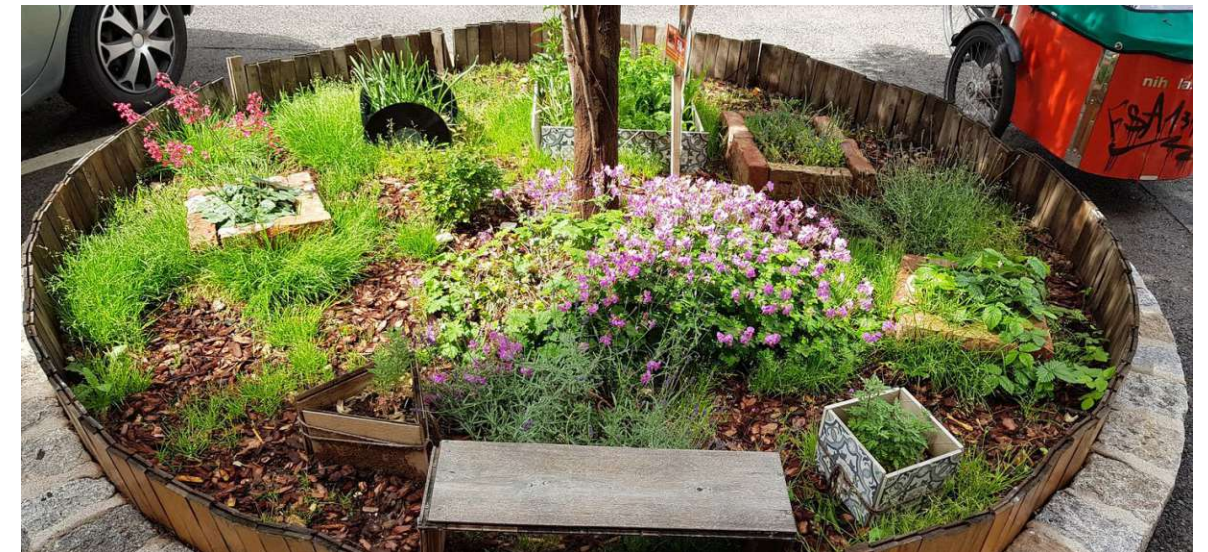


Abb.84: Garteln ums Eck Wien (GB* 2022)

Das Garteln ums Eck bietet einerseits jenen Menschen die Möglichkeit zu garteln, die keinen eigenen Garten oder Balkon haben, und andererseits trägt das Angebot zur Vernetzung der Menschen sowie zur Kommunikation bei. Die Menschen kommen miteinander ins Gespräch, was vor allem zu mehr Austausch in der Nachbarschaft führt (VCD 2016, S. 26). Laut Sebastian Gstettner – Bezirksreferent Wiener Stadtgärten – wird das Angebot gut angenommen. Wie viele Menschen sich entscheiden eine Baumscheibe zu begrünen hängt in erster Linie vom Bewusstsein ab. Je mehr Menschen in der Umgebung garteln, desto höher ist die Nachfrage betreffend Baumscheiben (Gstettner 2023).



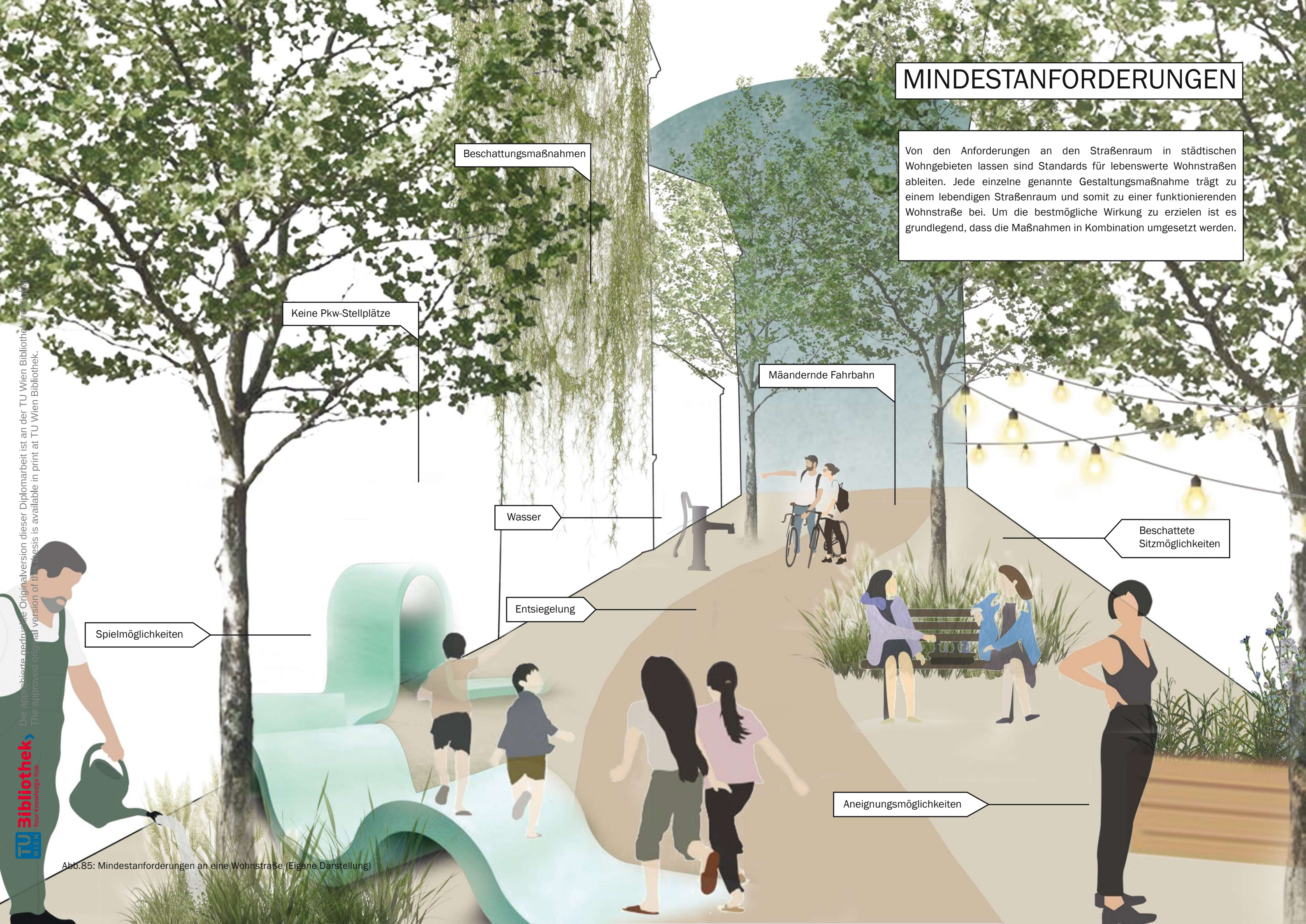
Klimawandelangepasster Straßenraum

Das Bewusstsein für eine klimawandelangepasste Stadt- und Straßenplanung nimmt immer mehr zu, seitens der Bevölkerung, aber auch seitens der Politik und Planung. Das bestätigt auch Sebastian Gstettner – Bezirksreferent Wiener Stadtgärten. Alle drei Interviewpartner sind sich hinsichtlich der Dringlichkeit betreffend den Klimawandel und die damit einhergehenden Anpassungen in der Stadt und vor allem im Straßenraum einig. Begrünung und Baumpflanzungen müssen Priorität haben (Gstettner 2023; Raab 2023; Reiter 2023). Laut Markus Reiter – Bezirksvorsteher 7. Bezirk – ist dieses Bewusstsein auch in der Bevölkerung spürbar. Für die Umgestaltung der Bernardgasse gab es beispielsweise eine 80-prozentige Zustimmung zu einer verkehrsberuhigten und begrünten Gestaltung (Reiter 2023).

Es gibt immer mehr Initiativen, die sich für eine Veränderung im öffentlichen Raum betreffend die Nutzung, die Zonierung und eine klimagerechte Gestaltung einsetzen. Zu nennen sind hierbei unter anderem die Vereine space and place (setzt sich für lebenswerte Wohnstraßen ein), Platz für Wien (mit dem Fokus auf eine gerechte Flächenverteilung im Straßenraum) und geht-doch-wien (eine Initiative, die sich für das Zufußgehen einsetzt) (Staller et al. 2022, S. 21-22).

MINDESTANFORDERUNGEN

Von den Anforderungen an den Straßenraum in städtischen Wohngebieten lassen sich Standards für lebenswerte Wohnstraßen ableiten. Jede einzelne genannte Gestaltungsmaßnahme trägt zu einem lebendigen Straßenraum und somit zu einer funktionierenden Wohnstraße bei. Um die bestmögliche Wirkung zu erzielen ist es grundlegend, dass die Maßnahmen in Kombination umgesetzt werden.



Beschattungsmaßnahmen

Keine Pkw-Stellplätze

Wasser

Mäandernde Fahrbahn

Beschattete Sitzmöglichkeiten

Spielmöglichkeiten

Entsiegelung

Aneignungsmöglichkeiten

Die approbierte, gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved, original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Abb.85: Mindestanforderungen an eine Wohnstraße (Eigene Darstellung)

GESTALTUNGSVARIANTEN

Bei der Gestaltung der Wohnstraßen geht es nicht darum alle Mindestanforderungen gleichermaßen umzusetzen, um ein einheitliches Straßenbild zu schaffen. Je nach den Bedürfnissen der Anwohner:innen und den bereits bestehenden Nutzungsmöglichkeiten im Wohnumfeld, kann ein Schwerpunkt auf beispielsweise Begrünung, Spiel oder Aneignung und Kommunikation gelegt werden.



FAZIT

Die grundlegende Idee der vorliegenden Diplomarbeit ist es, den **Straßenraum als Ressource** anzusehen. Der Platz in der Stadt ist begrenzt. Vor allem in den dicht bebauten gründerzeitlichen Stadtteilen steigt der Nutzungsdruck auf die vorhandenen Freiräume. Der Straßenraum stellt diesbezüglich ein Potenzial dar. Aktuell fällt der Großteil des städtischen Straßenraums dem motorisierten Individualverkehr zu – auch in verkehrsberuhigten Wohnstraßen. Diese Entwicklung ist nicht zukunftsfähig. In erster Linie stellt sich also die Frage, welche Anforderungen es an den städtischen Straßenraum – mit besonderem Fokus auf Wohnstraßen – gibt. Um diese Frage zu beantworten, wird zunächst ein Überblick über die historische Entwicklung des städtischen Straßenraums gegeben.

Je nach gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen hat sich die Nutzung des städtischen Straßenraums verändert. In der Antike wird die Straße als Marktplatz und Bühne genutzt. Auch im Mittelalter ist sie ein Ort für Kommunikation, allerdings sind die Straßen dreckig, eng und laut. Erst in der Neuzeit werden die Straßen zunehmend breiter und weitläufiger gebaut. Es kommt zunehmend zu einer Trennung von Straße und Gehweg. Diese Entwicklung wird mit der Massenproduktion des Autos weiter vorangetrieben. Bis in die 1930er Jahre werden Fußgänger:innen noch bevorzugt behandelt. Das ändert sich mit der NS-StVO – im Fokus steht die Vollmotorisierung. Die gestiegene und flexible Reichweite des Autos führt auch zu Änderungen in der Stadtplanung. Räumliche Trennungen von Arbeit, Wohnen und Erholung sind der Standard. Ab den 1950er Jahren werden auch die europäischen Städte nach dem Vorbild der amerikanischen autogerechten Stadt geplant. Dennoch kommt es ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts langsam zu einem Wandel in der Stadtplanung – die ersten Fußgängerzonen werden errichtet.

In den aktuellen Planungsansätzen steht der städtische Straßenraum als Kommunikations- und Aufenthaltsraum wieder im Vordergrund. Um den Straßenraum nicht ausschließlich als Mobilitätsfläche anzusehen, braucht es eine entsprechende Gestaltung. Die Ausgestaltung bzw. Nutzung des Straßenraums ist untrennbar mit der Mobilität verbunden. Aktuell liegt – zumindest in Wien – der Fokus auf der Forcierung des Umweltverbunds. Die Radinfrastruktur und das ÖPNV-Netz

werden ausgebaut. Gleichzeitig wird das Stellplatzmanagement ausgeweitet. Neben einer klimafreundlichen Mobilität ist auch die Klimawandelanpassung des städtischen Straßenraums ein grundlegendes Themenfeld in der Stadt- und Straßenplanung. Zu nennen sind diesbezüglich Begrünungsmaßnahmen, Entsiegelung, Regenwassermanagement und Beschattungsmaßnahmen.

Um einen Eindruck vom Straßenraum in städtischen Wohngebieten zu bekommen, wurden Stadtspaziergänge durch bereits verordnete Wohnstraßen in Wien unternommen. Die jahrzehntelange Priorisierung des Autos ist allgegenwärtig. Wohnstraßen sind eine Form der Verkehrsberuhigung. Das Durchfahren mit dem Pkw ist untersagt. Das Spielen auf der Straße ist grundsätzlich erlaubt. Doch mindestens die Hälfte des Straßenraums wird dem MIV zugeschrieben. Die betrachteten Wohnstraßen dienen hauptsächlich als Parkplätze. Lediglich vereinzelt gibt es Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsorte in Form von Bänken und Parklets oder Baumpflanzungen. Weitergehende Begrünung wie Staudenbeete oder Fassadenbegrünung gibt es nur in zwei Wohnstraßen mit Baumneupflanzungen. Der Großteil der betrachteten Wohnstraßen lässt kaum einen Unterschied zu Nicht-Wohnstraßen erkennen.

Nach der Betrachtung des historischen und aktuellen städtischen Straßenraums in Wohngebieten stellt sich die Frage nach dem zukünftigen Straßenraum. Teilweise überschneiden sich die Anforderungen, im Großen und Ganzen lassen sich sieben Handlungsanforderungen ableiten. Allen voran ist die **Klimawandelanpassung** zu nennen. Das Bewusstsein in der Politik, in der Planung und in der Bevölkerung ist da. Es gibt zahlreiche Konzepte, Strategien und Förderungen, um den städtischen Straßenraum klimafit zu gestalten. Die zukünftige Herausforderung besteht in der flächendeckenden Umsetzung. Vor allem in jenen dicht bebauten Gebieten, in denen es keine einfachen Baumstandorte mehr gibt und der Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum sehr hoch ist.

Die klimawandelangepasste Gestaltung geht einher mit mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität. Dafür braucht Sitzgelegenheiten, Begrünung, Beschattung, Wasser und die Möglichkeit zur Aneignung des städtischen Straßenraums. Eine

Herausforderung stellt dabei allerdings die **Flächenverteilung** dar. Die Nutzungsansprüche an den Straßenraum nehmen weiter zu und gleichzeitig bleiben bestehende Nutzungen erhalten. Da der Platz im Straßenraum beschränkt ist, braucht es eine neue Zonierung zugunsten einer attraktiven, lebenswerten Nutzung der Straße. Das Auto aus der Stadt zu verbannen ist unrealistisch, aber mit der Verordnung zur Wohnstraße ist ein erster Schritt in Richtung Verkehrsberuhigung und Reorganisation des städtischen Straßenraums getan. Jetzt braucht es noch eine Gestaltung, die eine Nutzung als **Kommunikationsraum** und als **inklusive Ort** zulässt. Eine **hochwertige Gestaltung** der Straße ist grundlegend, damit sie von den Menschen auch angenommen und genutzt wird. Das heißt in erster Linie, den Straßenraum in Wohnstraßen nicht für Autos zu planen, sondern für Menschen. Um Akzeptanz in der breiten Bevölkerung zu erlangen sind diesbezüglich Daten zu Stellplatzhebungen und Mobilitätskonzepten grundlegend.

Ergebnisse von aktuellen **Beteiligungsprozessen** zeigen, dass **innovative Herangehensweisen** in der Straßenplanung von der Bevölkerung positiv aufgenommen werden und sogar gewünscht sind. Das zeigt sich auch in zahlreiche Initiativen, die sich für eine Veränderung im Straßenraum einsetzen. Aktuell beschränken sich die Maßnahmen in Wien allerdings hauptsächlich auf einzelne Projektstandorte – meist auf stark frequentierten Einkaufsstraßen – oder auf temporären Verkehrsberuhigungen wie Spiel- oder Schulstraßen. Eine zukünftige Herausforderung besteht dabei, die bereits umgesetzten Projekte und Maßnahmen auszuweiten und flächendeckend zu etablieren. Und vor allem die Maßnahmen in den bisher kaum beachteten Wohnstraßen dauerhaft umzusetzen. Grundlegend sind auch Learnings durch Evaluierungen der aktuellen Projekte. Ein wichtiger Schritt, um einen lebenswerten Straßenraum in städtischen Gebieten zu verankern, ist die Bewusstseinsbildung – in der Bevölkerung, in der Politik und in der Planung.

Die Grundvoraussetzungen sind geschaffen. Es braucht nur den Mut – und vor allem den Willen – etwas zu verändern.

04

ANHANG

- 4.1 INTERVIEWTRANSKRIPTIONEN
- 4.2 LITERATURVERZEICHNIS
- 4.3 ABBILDUNGSVERZEICHNIS
- 4.4 TABELLENVERZEICHNIS

4.1 INTERVIEWTRANSKRIPTIONEN

4.1.1 Dr. Markus Raab

Abteilungsleiter MA 46, Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten; 17.01.2023, 09:00 Uhr

Raab

Ganz kurz zur Erklärung, was wir überhaupt machen. Wir sind die Verkehrsbehörde für ganz Wien. Vereinfacht gesagt, die ganzen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen draußen sind nicht beliebig dort, sondern wir haben uns überlegt, braucht man wirklich irgendwo eine Sperrlinie, eine Ampel, Stopptafel, Überholverbot, Halteverbot, was auch immer. Wir verordnen das dann als generelle Maßnahme und lassen die Verkehrszeichen aufstellen. Wir machen Ausnahmegewilligungen von Dingen, die man ansonsten nicht tun dürfte auf der Straße – Zettel verteilen, Filmdreharbeiten, Lampen, die rein hängen.

Grassl

Spielstraßen zum Beispiel?

Raab

Wir verordnen Wohnstraßen. Aber es kommt drauf an, es gibt auch Spielstraßen – oder meinen Sie Wohnstraßen? Mit den blauen Verkehrszeichen, das sind die Wohnstraßen. Die Spielstraßen gibt es vor Schulen. Das bewilligen wir, so wie wir auch kleine Straßenfeste bewilligen. Auf Antrag der Schule, oder auf Antrag eines privaten Betreibers, auf jeden Fall injiziert wird das Ganze in Abstimmung mit der MA 13 – außerschulische Bildung. Aber ja, man braucht eine Bewilligung von uns, die ist temporär und für eine Woche.

Grassl

Dann schon mal vielen Dank für die Einleitung. Ich würde gleich mit meinen Fragen starten. Die erste haben Sie jetzt schon beantwortet. Die zweite wäre: Welche aktuellen Herausforderungen sehen Sie im Straßenraum oder auch zukünftige Anforderungen? Rechtlich und zonierungsmäßig gesehen?

Raab

Gut, die spannende Frage ist, wie wird die Straße der Zukunft aussehen. Jetzt ist sie vorwiegend funktional. Das heißt geplant meistens schon vor 30, 40 Jahren. Und was stand damals für ein Verkehrsteilnehmer im Fokus? Das war der Autofahrer. Das heißt Straßen wurden breiter geplant, mit möglichst mehreren Fahrstreifen, damit der Autoverkehr fließen kann. Dann kamen noch die Fußgänger dazu, mit den Gehsteigen – die sind schon immer breitgemacht worden – und Radwege wurden damals noch gar nicht errichtet. Dann ist man draufgekommen, man braucht auch Radwege. Sagen wir mal seit Mitte der 80er Jahre ungefähr werden Radwege errichtet. Die, die damals errichtet wurden entsprechen nicht mehr heutigen Maßstäben – Beispiel Argentinierstraße oder Praterstraße. Ein Meter breite Einrichtungsräder – oder wie im Fall der Argentinierstraße zwei Meter breiter Zweirichtungsräder – stellt keinen Komfort für Radfahrer mehr dar. Das heißt wir müssen in die Straßen Radfahrinfrastruktur hineinplanen. Nicht auf Kosten der Fußgänger – sondern das kann in der Bestandsstadt, wo man ja begrenzt ist durch die Hausmauer – nur auf Kosten des MIV geschehen. Das heißt, wir wollen nachhaltige Mobilität fördern und – eine zweite Herausforderung – die Stadt soll grüner werden. Stichwort Klimaschutz. Bäume sind wichtig. Allerdings ein Straßenumbau, wo man

sagt, man macht etwas für Radfahrer und begründet gleichzeitig ist denkbar schwierig. Man kann eine Parkspur wegnehmen, aber entweder Bäume hineinsetzen oder einen Radweg machen. Wenn wir jetzt einen Radweg hineinmachen wollen, und es gibt keinen Fahrstreifen mehr zum Wegnehmen, weil es nur einer pro Richtung ist, dann wäre die Frage, müsste man die Bäume fällen dafür. Und das ist in Zeiten wie diesen ein No-go. Heißt aber, dass in manchen Straßen wirklich keine Radinfrastruktur geschaffen werden kann. Außer ich mache eine Einbahnstraße daraus und sage in eine Richtung fahren überhaupt keine Autos mehr. Vielleicht ist es in zehn Jahren so, jetzt sind wir noch nicht so weit, dass wir den Verkehr aus den Straßen verbannen. Da wo wir uns leichter tun ist die Fahrstreifenreduktion, wie zum Beispiel Praterstraße, die heuer stadtauswärts einen Fahrstreifen verlieren wird, oder die Lassallestraße, wo stadteinwärts gerade ein Fahrstreifen abgebaut wird. Die Wagramer Straße, wo wir schon vor eineinhalb Jahren einen Fahrstreifen weggenommen haben und nur zu den Verkehrsspitzen in der Früh sind's drei, aber ansonsten haben wir dort einen Radweg errichtet auf Kosten einer Fahrspur. Oder auch das Reduzieren der Parkstreifen für die Radfahrinfrastruktur. Jetzt nehmen wir her beim Naschmarkt, Linke Wienzeile, das heißt vom Wein und Co, stadtauswärts bis zur Köstlergasse. Da haben wir gesagt wir brauchen zwei Fahrstreifen, das ist die B1, die kann man nicht mit einem Fahrstreifen machen. Gleichzeitig gibt es eine Parkspur, bei jedem Einparken kommt es wieder zu einem Rückstau. Das ist unmöglich, ich brauch dort zwei Fahrstreifen und wir haben einen Parkstreifen weggenommen.

Grassl

Wenn ich da kurz einhacken darf, und zwar bei der Bernardgasse im 7. Bezirk, die wird ja auch gerade umgeplant zur Wohnstraße, da fallen auch alle Parkplätze weg – bis auf Ladezonen. Was sehen Sie Potenziale, hinsichtlich der Nutzung?

Raab

Zunächst einmal vorausschauend, wir unterstützen das Projekt und wir sehen uns als Verkehrsbehörde nicht als Hüterin der Parkplätze. Das ist das, was ich am leichtesten preisgeben kann. Der ruhende Verkehr – spannende Frage wo die dann parken und sich ev. privat abseits des Straßenraums organisieren müssen. In der Bernardgasse sehen wir ein Potenzial und ich sag sogar dazu, das könnte die erste Wohnstraße in Wien werden, die den Namen auch verdient. Denn Stand jetzt schauen die Wohnstraßen so aus, dass vielleicht zwei Anhebungen drinnen sind, um die Geschwindigkeit rauszunehmen und der Rest bleibt gleich. Besonders bleibt die Zahl der Parkplätze erhalten. Und es wird kein Kind in Wien je auf die Idee kommen in einer Wohnstraße zu spielen. Also wenn's wirklich eine Wohnstraße sein soll, dann muss man Parkplätze abbauen. So wie wir das auch in Begegnungszonen machen. Und damit gewinne ich Platz für Begrünungsmaßnahmen – für Bänke mit Aufenthaltsqualität. Das wäre wohl das Ziel einer Wohnstraße und nicht nur, dass ich sage es darf niemand mehr legal durchfahren. Also das Projekt Bernardgasse begrüßen wir.

Grassl

Genau. Da sind Sie jetzt schon kurz darauf eingegangen, dass theoretisch die Wohnstraße Optionen für Aufenthalt und Nutzung bieten würde, aber in Wirklichkeit schauen sie aus wie Nicht-Wohnstraßen. Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe dafür?

Raab

Richtig. Wohnstraßen werden ungefähr seit den 80er-Jahren geschaffen. Und es sind auch jetzt sehr häufig wieder Menschen in den Bezirken konfrontiert mit der Errichtung der Wohnstraßen. Aber es geht immer darum, dass man den Durchzugsverkehr raushaben will. Das was einem einfällt, ist halt eine

Wohnstraße. Manchmal ist auch der Grund für eine Wohnstraße, dass wir vielleicht zu wenig legale Stellplätze in einer Straße haben und in einer Wohnstraße – aufgrund der Schrittgeschwindigkeit – die Durchfahrtsbreite für den MIV oftmals etwas eingeengt werden kann. Oder mit dem Gedanken, Fußgänger dürften ja auf der Fahrbahn gehen, kann ich von Gehsteig ein bisschen was anknabbern, dafür, dass Fahrzeuge fahren können.

Grassl

Geht irgendwie in die falsche Richtung.

Raab

Das sind fehlgeleitete Motive, warum wir bislang Wohnstraßen geschaffen haben. Und ich möchte wirklich unterscheiden zu den Begegnungszonen – die wir seit ungefähr zehn Jahren in der STVO verankert haben. Da waren wir schon gescheit genug, das lassen wir uns nicht zerstören. Begegnungszonen sollen diesen Namen auch verdienen und setzt eine Verkehrsberuhigung voraus. Das heißt – so wie wir das in der Mariahilfer Straße gemacht haben – es gibt keine legalen Parkplätze. Es gibt Behindertenzonen und Ladezonen, aber keine Parkplätze.

Grassl

Bräuchte es da vielleicht in Bezug auf die Wohnstraße rechtliche Änderungen in der STVO?

Raab

Nein, es braucht eine Änderung in der Einstellung der Anwender. Das Durchfahrtsverbot ist sinnvoll, die Schrittgeschwindigkeit ist sinnvoll. Das, was nachher geschaffen worden ist, sind Ergänzungen. Den Verkehr zum Beispiel in der Begegnungszone zu reduzieren, das ist eine sinnvolle Ergänzung. Auch die Schulstraße ist eine Ergänzung, das heißt man schafft neues hinzu. Und das ist ok und man kann sich dann überlegen, welches von mehreren Mitteln wendet man auf eine Straße an. Aber die Rechtsgrundlagen zur Wohnstraße müssten nicht geändert werden.

Grassl

Ok, also es liegt an der Umsetzung. Ich bin in meiner Recherche auch auf Begriffe wie Trail-and-Error und Playfulness gekommen – also ausprobieren in der Planung. Wäre es eine Option Experimentieräume zu schaffen, wo man zum Beispiel Mindestbreiten aussetzen könnte?

Raab

Wir haben rechtliche Richtlinien, sogenannte RVS-Richtlinien für Verkehr und Straße. Da stehen Mindestanforderungen an den Straßenraum, an Fahrstreifenaufteilungen, an Gehsteigen usw. drinnen. Wir tun uns immer ein bisschen schwer mit ‚wir probieren was aus‘. Weil wenn es nicht klappt, müsste man es in einen anderen Zustand überführen oder in den Ursprungszustand rückversetzen. Das ist mit Kosten verbunden. Wenn etwas wirklich wirken soll – wie etwa die Wohnstraße – dann muss man nicht das Verkehrszeichen aufstellen und ein paar Pinselstriche als Bodenmarkierungen, das muss baulich geschehen. Und das kostet dann Geld. Die Bernardgasse als Beispiel: man kann es nicht nur probieren. Das muss funktionieren, es wird funktionieren. Man braucht nur einen Mut.

Grassl

Was wären positive Beispiele – die in der Bernardgasse umgesetzt werden – dass die Wohnstraße funktionieren könnte?

Raab

Dass man Grünraum schafft, dass die Straße mäandert – das heißt nicht eine gerade Linie durch. Und ganz wichtig ist tatsächlich auch, das Ausräumen der Parkplätze, denn – das habe ich dem Bezirk auch genauso gesagt – wenn man auch nur einen legalen Stellplatz anbietet, dann glaubt jeder, das ist genau seiner und er wird schon frei sein oder zumindest probieren wir es halt mal, ob er nicht frei ist. Daher ist es am gescheitesten, man bietet gar keinen Parkplatz an, dann gibt es keinen Grund mehr durchzufahren. Der Parkplatzsuchverkehr führt zu einem relevanten Verkehrsaufkommen.

Grassl

Hatten Sie Einblick, wie das in der Bernardgasse war, Stellplätze zu reduzieren? Hat es viel Widerstand gegeben? Oder bzw. hat es auch Alternativen – sowas wie ein Garagenkonzept – gegeben?

Raab

Es gab ja die Idee des Bezirkes und eine Untersuchung dazu – die kam nicht von uns. Dann gab es eine Bürger:inneninformationsveranstaltung – auf der war ich sogar persönlich. Somit kenne ich auch einige Bedenken aus der Wohnbevölkerung und natürlich ist nicht jeder davon begeistert, wenn man dann keine Parkplätze mehr hat. Allerdings scheint doch das Groß der Bevölkerung mit der Idee mitzukönnen. Das ist tatsächlich auch ein Umdenkprozess der Bevölkerung – den braucht es schon auch dazu. Aber wenn man sich die Wohnbevölkerung in den Bezirken 6, 7, 8 und 9 ansieht, dann ist die Bevölkerung mittlerweile auch schon sehr stark gedanklich grün geprägt und unterstützen solche Maßnahmen. Es hat nicht mehr jeder Haushalt zwangsläufig ein Auto. Es kommt auch schon sehr viel in der Bevölkerung mittlerweile darauf an, dass eine Straße optisch was hergibt und dass sie grüner wird – nicht nur eine Betonwüste ist.

Grassl

Dann hätte ich noch als Abschlussfrage: wie kann Ihrer Meinung nach der Straßenraum der Zukunft aussehen?

Raab

Wir tun uns leichter damit, wenn wir Straßen neu planen. Also Stadtentwicklungsgebiete – nehmen wir her das Donaufeld, das verbaut werden wir – wir haben Siedlungen, wir haben breitere Wege für Fußgänger:innen, wir schauen jedenfalls darauf, dass auch Radfahrer:innen kurze Wege zurücklegen können. Das heißt, wo immer wir Einbahnstraßen festlegen, denken wir schon mit, da könnte Radfahren gegen die Einbahn möglich sein. Wir bieten nicht mehr so viele Parkplätze auf der Oberfläche an, wichtig ist eher, dass Garagen bei den Wohnhäusern dabei sind. Und unbedingt auch Grünraum anbieten. Die Seestadt ist im Grunde genommen in diese Richtung geplant – wobei man schon noch kritisieren kann, hätte es noch mehr Grün sein können. Die Flächenwidmung für die Seestadt Aspern ist aus Mitte der 0er Jahre. Mitte der 20er Jahre sind wir auch schon wieder weiter und sagen es braucht noch mehr Grün. Und für den Autoverkehr – nicht jede Straße wird nutzbar sein. Zum Beispiel Nordbahnhofgelände – ist noch immer in Verbauung – aber das rennt schon seit zehn Jahren und es gibt neue Straßen. Die Verlängerung der Taborstraße mündet zum Beispiel hinein. Das ist aber trotzdem keine Durchzugsstraße. Das heißt, der Autofahrer kommt nicht von der alten Taborstraße bis zur Engerthstraße. Genauso schaut's beim Nordwestbahnhof aus. Die Verlängerung der Wallensteinstraße führt hinein ins zu verbauende Nordwestbahnhofgelände, und die Straße kommt auf der anderen Seite heraus bei der Dresdnerstraße, das ist natürlich eine super Durchzugsverbindung für Autofahrer, wir dabei nicht geöffnet werden für Autofahrer. Das heißt, wir trachten schon auch danach neue Siedlungen vom Durchzugsverkehr freizuhalten – um diesen Raum auch besser nutzen zu können.

Grassl

In der Bestandsstadt ist das ja dann schwieriger, aber da wären dann zum Beispiel die Wohnstraßen eine Option?

Raab

Ja, und zwar in den Gassen. Also es braucht auch in der Bestandsstadt Durchzugsstraßen. Und auch da gibt es ja Bestrebungen, was macht man damit. Jetzt nehme ich her die Gumpendorferstraße – der 6. Bezirk überlegt, die Gumpendorferstraße zu beruhigen. Eine Wohnstraße wäre ein übertriebenes Beispiel dort, aber die Begegnungszone wäre vielleicht ein Mittel der Wahl. Irgendwo wird der Verkehr immer noch fahren müssen – ich werde den Verkehr nicht völlig ausbremsen können. Jetzt denke ich zum Beispiel an den Lieferverkehr, ich halte es grundsätzlich für ein legitimes Interesse, wenn man im 1. Bezirk wohnt und trotzdem ein Auto hat und sei es nicht, dass man an das andere Bezirksende damit fährt, sondern, dass man vielleicht am Wochenende rausfährt. Eine Option wäre ein Carsharing Auto. Also wir brauchen immer noch Straßen, die rein- und rausführen.

Grassl

Ich habe im Zuge meiner Arbeit auch Stadtpaziergänge gemacht und hab mir unterschiedliche Wohnstraßen angeschaut, und da waren schon viele dabei, die eigentlich im Nichts enden, Also wenn da ein Block ist und die Straße z.B.: nur einmal um den Block herumführt, das wären ja dann Straßen, die man als erstes angehen könnte, oder?

Raab

Aus der Wohnstraße etwas noch Besseres zu machen? Ja, bin ich auch ganz dieser Meinung. Dass was es jetzt gibt als Wohnstraßen, das sind keine Wohnstraßen.

Grassl

Fallen Ihnen Wohnstraßen in Wien ein, die gut gelungen sind – zum Beispiel die Pelzgasse, die sie neu umgestaltet haben. Gibt es da noch mehrere, die Sie kennen?

Raab

Nein, ich nehme jetzt noch ein anderes Beispiel her: Wohnstraße Servitengasse im 9. Bezirk, die ist sogar baulich etwas ansprechender, wobei die ganze Gegend ist etwas ansprechender. Es gibt dort auch eine Lokalszene, aber nichtsdestotrotz fahren genug Autofahrer durch. Das heißt, diesen Effekt hat es nicht. Und das ist jetzt die Überlegung, was machen wir aus der Servitengasse. Man wird sie in der Mitte brechen müssen und jeweils als Sackgasse führen.

Grassl

Was könnte man tun, damit die Autofahrer nicht mehr durchfahren?

Raab

Wirklich die Straße in der Mitte sperren. Anderes Beispiel: Hasnerstraße, 16. Bezirk. Ist keine Wohnstraße, keine Begegnungszone, keine Fahrradstraße, wir nennen sie allerdings fahrradfreundliche Straße, weil das die Hauptroute ist, für die Personen von der U3 Station Ottakring bis ins Zentrum zu kommen – ein gerader Straßenzug. Die Hasnerstraße ist bevorrangt, wenn man es nur dabei belässt, würden Autofahrer auch auf die Idee kommen ohne Ampel mit Vorrang von draußen bis zum Gürtel zu fahren. Das heißt, wir haben in der Hasnerstraße drei Sperren physisch errichtet – mit Poller, mit Grünbeeten,

– da kommen nur mehr die Radfahrer durch. Damit wird diese Route für Autofahrer unattraktiv. Das kann man bei Wohnstraßen auch machen. Allerdings muss ich in Kauf nehmen, wenn ich die Straße mittendrin sperre, dass ich von beiden Seiten eine Sackgasse habe. Oder ich sperre sie einfach bei einer Kreuzung, dann habe ich eine Sackgasse und in der anderen Richtung komme ich überhaupt nicht hinein. Von der Verkehrsbedeutung wäre das bei einer Wohnstraßen möglich. Ich kenne jetzt auch keine Wohnstraße, wo man Durchzugsverkehr bräuchte, weil sonst würde sich's mit der bestehenden Beschilderung eh nicht ausgehen.

4.1.2 Ing. Sebastian Gstettner BSc. Bezirksreferent MA 42, Wiener Stadtgärten für 5. 6. und 7. Bezirk; 18.01.2023, 17:00 Uhr

Grassl

Beschreiben Sie bitte kurz Ihren Wirkungsbereich als Bezirksreferent der Wiener Stadtgärten hinsichtlich dem Straßenraum in städtischen Wohngebieten.

Gstettner

Ich bin Bezirksreferent bei den Wiener Stadtgärten für den 5. 6. und 7. Bezirk. Das heißt, ich bin vorrangig für die Pflege und Erhaltung zuständig, bin aber auch erste Ansprechstelle für die Bezirkspolitik oder auch Bürger:innen und andere Dienststellen. Das heißt, ich bin bei allen Umgestaltungsprozessen – egal ob Park oder Straße – mitbeteiligt und darf mich auch nach der Übernahme weiter mit meinen Stützpunkten darum kümmern.

Grassl

Vielen Dank. Ich komme gleich zur ersten Fragen: Die Gestaltung des Straßenraums geht mit Nutzungskonflikten einher – vor allem in Bezug auf die Flächenaufteilung. Welchen Stellenwert hat Begrünung bzw. Klimawandelanpassung im Planungsprozess?

Gstettner

Wird stetig mehr, würde ich sagen. Ich wüsste jetzt kein genaues Jahr, aber ich würde sagen, die letzten 2-3 Jahre ist es auf jeden Fall in den Fokus gerückt. Es gab ja dazu mittlerweile auch zwei Förderprogramme: Einmal die Klimamusterstadt Wien und jetzt die lebenswerte Klimamusterstadt, die jeweils vom Umwelt – und jetzt Klimapolitikpersonal Demokratieresort – ins Leben gerufen wurden. Die erste Förderung hat wirklich noch auf Kleinmaßnahmen abgezielt – also Einzelbaumpflanzungen, Sprühnebdüsen etc. Die zweite größere Förderung – die bis 2025, also bis zur nächsten Legislaturperiode verlängert worden ist – ziel wirklich auf Gesamtprojekte ab, also ganze Parks, ganze Straßen, oder zumindest Teile davon. Was aus meiner Sicht wirklich sinnvoller ist, weil eben viele Maßnahmen erst in Kombination greifen, oder wenn man sie wirklich größer denkt. Ein einzelner Baum bewirkt wenig, aber eine durchgehende Allee mit Überschattung macht dann schon Einiges. Und vom Stellenwert – wie gesagt – es gibt immer noch viele verschiedene Nutzungsansprüche, also wir haben Aufenthalt, der Verkehr ist auch immer noch ein großes Thema, dann geht's um Grün in die Straße zu bringen, und wie das Grün aussehen soll. Soll man es nutzen können oder ist es – unter Anführungszeichen – nur blockierte Fläche für Zieraspekte, Versickerung und Biodiversität. Blockiert jetzt nicht negativ belastet, aber halt für andere Nutzungen nicht zugänglich. Und was man dann auch nicht vergessen darf, ist der Blick unter die Oberfläche. Gerade in den Bestandsstraßen sind sehr viele Einbauten, die dann im ‚besten Fall‘ auch noch über den gesamten Straßenquerschnitt verteilt sind. Das ist vor allem bei Baumpflanzungen ein Thema, flächige Begrünungen gehen eigentlich fast immer – wobei sich da mit den Einbauten-Dienststellen gerade in den letzten eineinhalb bis maximal zwei Jahren auch einiges tut, dass Baumpflanzungen leichter und öfter möglich sind.

Grassl

Weil Sie gerade Einbauten ansprechen: Welche Gründe gibt es warum Baumpflanzungen schwierig sind? Oder kann man die auch irgendwie umgehen – mit beispielsweise baulichen Maßnahmen – damit überall Baumpflanzungen möglich sind?

Gstettner

Gibt es. Zunächst einmal: Die wichtigsten Player sind Wien Energie Gas, Wien Energie Wärme, Wien Energie Strom, und Wiener Wasser und Wien Kanal. Und gerade bei den Versorgungsdienststellen ist es halt so, dass natürlich das Menschen- und Allgemeinwohl über Gestaltungsmaßnahmen gestellt wird. Das heißt, das Leitungsrecht sticht mehr oder weniger alles – kurz nach dem Eisenbahnrecht. Was heißt, dass es laut Normen und Arbeitsübereinkommen zwischen den Dienststellen gewisse Abstände gibt, die man mit dem Baumstandort zu gewissen Leitungstrassen einhalten muss. Da gibt es absolute Sperrabstände – die überhaupt nicht unterschritten werden dürfen – und dann gibt es noch Grauzonen und Puffer – wo man mit gewissen Maßnahmen wie Wurzelschutzpanelen, oder Überschubrohren – Baumstandorte doch ermöglichen kann. Das geht dann nur meistens ins Geld. Wie gesagt, war lange Zeit gar kein Thema, mittlerweile gibt es nur keine einfachen Baumstandorte mehr, man muss eigentlich bei jeder Umgestaltung auf solche Maßnahmen zurückgreifen, weil sonst gibt es gar keine neuen Bäume.

Grassl

Die Klimawandelanpassung sollte bei allen Neu- und Umgestaltungen im Vordergrund stehen. Wie viel ist im Straßenraum möglich, bzw. wo sehen Sie Chancen und Herausforderungen?

Gstettner

Also wenn man sich gerade Beteiligungsprozesse der letzten Monate und Jahre anschaut, dann ist eigentlich immer der Wunsch nach mehr Aufenthalt, mehr Grün. Auch der politische Wunsch bzw. Druck aufgrund Bürger:inneninteressen, aber auch klimatische Notwendigkeit gehen immer mehr in die Richtung. Das heißt eigentlich immer, das Maximal an Baumstandorten und Begrünung, mit dem großen Aber, dass maximal natürlich interessensabhängig ist. Man kann natürlich komplett durchgehende Grünstreifen machen, mit einer durchgehenden Baumallee, aber dann gibt es einfach andere Interessen, wie Ladezonen für die Wirtschaftstreibenden, Stellplätze für die Bevölkerung, Aufenthalts- und Wasserspielflächen, Hauszufahrten – die wie im Bestand auch erhalten bleiben müssen... Und wenn man dann alles was im Bestand vorhanden ist bei der Neuplanung auch berücksichtigt, dann geht es meistens im Endeffekt – weil man eben Ladezonen, barrierefreie Stellplätze, Schanigärten oder Einfahrten nicht verschieben kann – Baum vs. Pkw-Stellplatz. Und das ist dann einfach eine Abwägungssache bzw. am Ende eine politische Entscheidung.

Grassl

Wie würden Sie sagen ist die Stimmung in Ihren Bezirken?

Gstettner

Unterschiedlich. Prinzipiell ist der Tenor immer man möchte möglichst viel Grün schaffen. Die Förderungen – die ich vorher erwähnt habe – helfen da bis zu einem gewissen Grad, weil man einfach gewisse Parameter – oder ich sag einmal Mindestanzahlen – erreichen muss, um überhaupt eine entsprechende Förderquote zu erreichen. Ohne diese Förderungen sind viele größere Projekte für die Bezirke eigentlich nicht leistbar, oder sie würden vielleicht zuerst andere Dinge machen. Deswegen schauen die Bezirke – natürlich gemeinsam mit den Dienststellen – darauf, möglichst viele klimarelevante Maßnahmen unterzubringen, um eben Förderquoten von 60 bis sogar 80% zu erzielen. Und es ist auch schon vorgekommen, dass dann Projekte teilweise erweitert wurden – aktuelles Beispiel LoquaiPark, mittlerweile SchmalzhofTempel Park im 6. Bezirk. Die Parks stoßen an ihrer Kapazitätsgrenzen betreffend ihre Funktionen und Nutzungen, weil einfach so viele Freizeit- und Erholungsaktivitäten nur noch in den Parks stattfinden, und die vor allem in der Bestandsstadt räumlich begrenzt sind. Das

heißt, man kann nur in den Straßenraum erweitern und da war es auch so, dass das Projekt in der Ursprungsform eine relativ niedrige Förderquote erhalten hätte, weil einfach einen Park neu machen – er war vorher grün, er bleibt grün, er ist nur moderner und besser. Und dann wurde aber gemeinsam mit dem Bezirksvorsteher entschieden, dass man den kompletten angrenzenden Straßenraum mitdenkt, auch entsiegelt, Baumpflanzungen schafft, Parkplätze wegnimmt und andere Funktionen reinbringt um eben dem Park und den Nutzungen mehr Raum zu geben und dadurch wurde dann zum Schluss die höchste Förderquote von 80% erreicht.

Grassl

Wie schätzen Sie das Zusammenspiel zwischen Klimawandelanpassung und Aufenthalt ein?

Gstettner

Geht meiner Meinung nach Hand in Hand. Es gibt zwei Aspekte die man berücksichtigen muss. Einmal Hochsommer, Mittagszeit, volle Sonneneinstrahlung, da glaub ich ist ein Aufenthalt ohne Beschattung von oben – im besten Fall natürliche Beschattung durch Bäume, aber natürlich auch bauliche Maßnahmen – essenziell, weil sonst wird der Raum nicht angenommen, oder auch die Oberflächen werden bis zu einem gewissen Grad so war, dass man sie nicht nutzen kann. Was man dann aber nicht vergessen darf – auch wenn sich das Klima in eine Richtung bewegt wo es definitiv wärmer, heißer und sonniger wird – dass es auch Jahreszeit bzw. Jahresrandzeiten gibt wo man sich über ein bisschen Sonne freut. Was dann auch wieder für die begrünte Variante spricht, weil – zumindest die Bäume, die wir gerade pflanzen, also Laubbäume – im Winter dann ihr Blätterdach fallen lassen. Standorte, die im Sommer voll beschattet sind, können im Winter, wenn ein bisschen die Sonne scheint, trotzdem genutzt werden, oder halt auch, wenn man an Frühling und Herbst denkt, wo man sich über die ersten oder letzten Sonnenstrahlen freut, ist es eben auch wichtig, dass man nicht nur voll beschattete Flächen schafft. Wie gesagt, in weiterer Folge gibt es keinen Aufenthalt ohne Grün und was auch ist, dass die Ästhetik und der Aufenthalt durch das Grün positiv beeinflusst wird. Ich setz mich lieber zu einem Beet, wo hinter mir Blumen und Gräser sind, als auf eine voll gepflasterte oder asphaltierte Fläche.

Grassl

Man redet immer von Begrünung im Straßenraum. Was bedeutet das überhaupt? Sind das Baumpflanzungen? Was gibt es noch für Möglichkeiten für Begrünung im Straßenraum?

Gstettner

Baumpflanzungen sind immer Variante A, weil sie einfach das größte Blattvolumen haben, die größte Verdunstungsleistung und zur Beschattung beitragen. Begrünung in der Stadt heißt aber auch Extremstandort. Gerade mit der Reflexion von Asphalt, Pflasterfläche und Fassade, Fenster oder auch abstrahlende Autos, mit Metall und Glas kommt da einiges auf den Baum zu. Wie gesagt, Stadt ist mehr oder weniger nach der Wüst der extremste Standort den wir so bieten können. Das heißt es braucht wirklich spezielle Lösungen: sowohl bei der Baumauswahl – wo wir ein eigenes Sortiment haben mit Bäumen die hitzetolerant sind und mit dem Stress gut auskommen. Das heißt, dass es mehr oder weniger ohne Bewässerung kaum noch möglich ist Grün in der Stadt langfristig zu erhalten, gerade wenn man sich die Prognosen für die nächsten 5-10 Jahr anschaut, und heißt auch, dass eine Unterpflanzung weniger ein Garteln ist – wie man es vielleicht aus dem Hobbybereich kennt – sondern das sind wirklich hoch technische, angepasste Lösungen mit eigenen Substraten und Pflanzmischungen, um eben diesen Stressfaktoren entgegen zu wirken. Prinzipiell, Bäume, Strauchpflanzungen, Staudenmischungen und im Zweifelsfall auch Rasen. Wobei bei Rasen eigentlich zu sagen ist, dass der eine gewisse Mindestgröße

brauch und auch nicht zu viel Frequenz, dass er dauerhaft erhalten bleiben kann, also eigentlich nur für den Stadtrandbereich.

Grassl

Sie haben gerade das Garteln erwähnt, das Garteln ums Eck. Wie ist Ihre Meinung: wird das angenommen von den Bürger:innen? Und können Sie bitte auch kurz die Rahmenbedingungen fürs Garteln erläutern?

Gstettner

Garteln ums Eck ist prinzipiell eine super Sache. Garteln ums Eck ist eine Initiative der Stadt Wien in Kooperation mit der Gebietsbetreuung/Stadterneuerung – die ja im Auftrag der Stadt Wien handelt. Im Prinzip kann grundsätzlich jede Grünfläche oder Baumscheibe im Straßenraum begartelt werden. Das heißt die Privatperson geht zur Gebietsbetreuung und sagt ich würde gerne die Baumscheibe vor meiner Haustür betreuen. Die Gebietsbetreuung schaut dann in einer Datenbank ob die Fläche noch frei ist, holt dann Stellungnahmen bei uns als Wiener Stadtgärten ein – ob es fachlich möglich ist – und bei der MA 28 als grundverwaltende Dienststelle – ob ein Einwand besteht. Wenn nichts dagegen spricht, bekommt die Person auf relativ kurzen Weg kostenfrei einen Minipflegevertrag, dass sie einfach frei walten darf, da gibt es nur wenige Einschränkungen – zum Beispiel keine baulichen Maßnahmen, nichts giftiges, nichts stacheliges, keine anderen Gehölze bzw. keine Baum ähnlichen Gehölze. Und dann kann die Person frei walten. Ist aber auch mit der Auflage verbunden, dass wir als Wiener Stadtgärten uns abgesehen von sicherheitsrelevanten Maßnahmen, wie Baumschnitt oder im Zweifelsfall Rückschnitt wegen der Verkehrssicherheit komplett aus der Pflege zurückziehen, auch ein Erfahrungswert, weil es sonst aufgrund von ästhetischer oder gärtnerischer Differenzen ab und zu Konflikten kommt. Angenommen wird es sehr gut – wird auch eher mehr. Da ist es eher eine Frage des Bewusstseins, das es das überhaupt gibt. Man merkt immer wieder, dass wenn man mit Menschen darüber spricht: ‚ah, das ist ja total cool, würde ich gerne machen‘. Da gibt es Bezirke wo das sehr gut läuft. Die Baumscheiben werden extra markiert mit einem Schild: hier gartelt Person X. Und je mehr es von diesen Schildern gibt, desto mehr wird das Angebot auch angenommen, weil das Bewusstsein einfach da ist. Was das Garteln verhindern kann, ist wenn das Beet nicht geeignet ist. Das sind unsere neu gestalteten Stauden- und Gräserbeete mit diesen speziell angesprochenen Substraten und Kiesmulchungen, weil dort einfach diese Mischung in sich geschlossen ist und dort das Garteln auch keinen Spaß macht – also da wird es von unserer Seite nicht erlaubt. Und was auch immer wieder passiert, dass lavagebundene Decken, – also mit diesem verdichteten wassergebundenen Materialien – von den Leuten schon nach kürzester Zeit wieder zurückgegeben werden, weil es einfach ein sehr hoher Aufwand ist, diese bewusst verdichtete Decke aufzubrechen und da einen Oberboden einzubringen. Was hilft und was auch immer öfter verlangt wird ist eine Umzäunung, weil das einfach Hunde und andere Funktionen, die eine Baumscheibe nicht unbedingt notwendig hat ein bisschen fernhält.

Grassl

Ein aktuelles Projekt ist die Umgestaltung der Bernardgasse im 7. Bezirk Gibt es diesbezüglich Besonderheiten in der Gestaltung bzw. in der Begrünung?

Gstettner

Neu – jetzt nicht unbedingt auf das Grün bezogen – ist, dass alle Stellplätze wegfallen, abgesehen von ein paar Ausnahmen. Was natürlich mehr Raum für mehr Begrünung und Gestaltung bietet. Dann war es wirklich ein umfassender Beteiligungsprozess, wo in der zweiten Schleife auch vom Planungsbüro Module vorgestellt wurden, die dann Anrainer:innen auf die Bereiche, die für ihre Straße relevant sind,

zuteilen und ausprobieren konnten: wie kann man Dinge anordnen, was geht überhaupt? Vorbestimmt waren nur bestehende Schanigärten und eben die Baumstandorte, weil man da wirklich schauen muss, wo gehen sie und nicht wo wollen wir sie. Die Bäume stehen da unter Anführungszeichen auf der falschen Seite, weil sie auf der Südseite stehen und somit eigentlich durch die Häuser – die auf der Südseite stehen – beschattet werden. Auf der Nordseite – also da, wo die Sonne den ganzen Tag die höchste Einstrahlung hat – sind keine Baumpflanzungen möglich, weil dort die Gasleitung verläuft, die dort auch nicht geschützt werden. Was es neu gibt, sind eigentlich zwei Module. Das Eine ist fachlich nicht neu, aber das erste Mal ein verwaltungsübergreifendes Experiment: das ist ein Pflasterstein mit begrünten Fugen. Das kennt man schon aus Parkanlagen, und auch aus der Bestandsstadt – wenn man sich die alten Kopfsteinpflaster anschaut, da ist es dazwischen überall grün – aber halt nicht bewusst geplant und auch nicht mit breiten Fugen. Es gibt gerade ein Pilotprojekt im 14. Bezirk – beim Reinpark – und jetzt eben auch in der Bernardgasse. Die Ladezonen werden mit dieser Fläche ausgestaltet, damit man ein relativ grünes Bild bekommt, und die Fläche grundsätzlich für temporäres Befahren möglich ist. Was noch neu ist – in Bezug aufs Garteln – eine Art Hochbeet, dass Interessierte – ähnlich wie mit einer Garteln ums Eck -vereinbarung – kostenfrei anmieten können und dort dann Blumen, Nutzpflanzen, Kräuter oder einfach nur Spontanvegetation aufkommen lassen können.

Grassl

Zum Abschluss würde ich Ihnen gerne noch eine Frage stellen: Wie kann der Straßenraum der Zukunft aussehen?

Gstettner

Der Straßenraum der Zukunft. Spannende Frage. Wenn wir jetzt mal nur die fachliche Meinung hernehmen, würde ich gerne mal wirklich eine Maximalbegrünung hernehmen und wirklich eine parkähnliche Ausgestaltung eines Straßenraums spannend finden. Also wirklich eine minimale Erschließung zu den Hauseingängen und den Rest einfach versickerungsfähig mit Grün und dann gerne auch mit weiteren Rasenflächen und natürlich vielen Bäumen.

4.1.3 Mag. Markus Reiter

Bezirksvorsteher Neubau, 7. Bezirk; 03.02.2023, 16:30 Uhr

Grassl

Ich würde gleich mit der ersten Frage starten: Könnten Sie bitte kurz den Wirkungsbereich als Bezirksvorsteher erläutern, in Bezug auf den städtischen Straßenraum?

Reiter

Gemäß Stadtverfassung ist der Kompetenzbereich des Bezirkes bzw. vom Bezirksvorsteher der gesamte öffentliche Raum im Bezirk – der Straßenraum, die öffentlichen Parks und da die Gestaltung. Sehr wohl das in der Wiener Stadtverfassung dann vermischt ist – da wo es Hauptstraßen sind, redet auch die Stadt mit. Aber ich bin politisch dafür verantwortlich und in der politischen Verantwortung mache ich mich auch seit 5 Jahren daran den öffentlichen Raum umzugestalten. Vom Straßenraum zu einem öffentlichen Raum und nutzbar für alle Bevölkerungsgruppen, für alle Verkehrsteilnehmerinnen – als Lebensraum zu gestalten.

Grassl

Von wem gehen Straßenumgestaltungen aus? Kann der Bezirk den Anstoß geben?

Reiter

Ja, im Wesentlichen geht er von uns aus. Die Stadt / der Magistrat hat eigentlich die Erhaltungspflicht und die Instandsetzungspflicht. Da gibt es die Straßenverwaltung wie die ganzen Infrastrukturunternehmen der Abteilungen, wo unter der Straße die Infrastruktur liegt. Die haben ihre Erhaltungspflichten oder kommen mit neuen Leitungen wie Glasfaserkabel – das war jetzt jahrelang ein großes Thema – und natürlich machen wir das im Bezirk ja nicht losgelöst. Ich weise auch darauf hin, es gibt Entwicklungspläne auf der Stadtebene: das Fachkonzept öffentlicher Raum, es gibt die Klimaziele, es gibt die Mobilitätsziele der Stadt und das ist auch eine wesentliche Grundlage. Wir unterstützen die Stadtregierung in der Erreichung ihrer Ziele. Aber wir haben auch selbstgesteckte Ziele. Auch da haben wir Fachkonzepte entwickelt. Das Thema Klimawandel ist da, das Thema Mobilitätswandel ist da. Die Ziele der Stadt sind ja auch, dass wir den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen wollen. Das zu Fuß gehen, das Radfahren – der umweltfreundliche Modal Split gehört erhöht. Das geht mit den Straßenquerschnitten so wie sie jetzt sind nicht. Also bauen wir sie um. Dann kommt das Thema Klimaerwärmung hinzu. Das heißt wir brauchen Platz für Abkühlung und so hat sich ergeben: Wir haben seit 2018/2019 einen Masterplan Grün, wir haben umfangreiche Studien zur Stellplatzsituation, wenn man bedenkt, dass in einem Bezirk der 3% Grün hat, 72% verbaute Fläche und 25% Straßenraum und von den 25% der Fläche des Bezirks, ist nur durch links und recht die Parkspuren, ein viertel davon alleine durch Parkspuren genützt – oft sogar mehr – wahrscheinlich bis zu 1/3, wenn man es sich genau ausrechnet. Und daneben sind Gehsteige oft nur 1 Meter breit oder 80 cm – so wie zum Beispiel am Spittelberg. Heißt ich muss da unweigerlich umgestalten, sonst ist nicht der Platz für die Ziele da, die wir vorhaben und die wir erreichen müssen. Es liegt dann an der Bezirkspolitik zu sagen ja, da gestalten wir um. Das heißt wir haben – auch zuletzt mit dem Entwicklungsplan öffentlicher Raum – auch Mobilitätsstudien gemacht, wir haben auch einen Masterplan zu Fuß gehen – wo auch der Bund jetzt mit der klimaaktiv Förderung uns unterstützt, da muss man auch dazusagen. Das Klimaschutzministerium hat eine Förderung herausgegeben, die Straßenumgestaltungsprojekte unterstützen zur Förderung des zu Fuß gehen, oder der klimaaktiven Mobilität. Es sind dann so Impulse, die Stadt hat ein Förderbudget ausgegeben, da gibt es die lebenswerte Klimamusterstadt. Das sind alles Anreize, aber den Auftrag muss der Bezirk geben.

So wie wir jetzt die Bernardgasse umgestaltet haben. Und so gehen wir jetzt strategisch vor. Das Ziel im Entwicklungsplan öffentlicher Raum – den wir letzten September einstimmig in der Bezirksvertretung beschlossen haben – ist, bis 2040 alle Oberflächen des 7. Bezirks so umgestaltet zu haben, dass kein fixer Stellplatz – zum Beispiel mehr im öffentlichen Raum – ist. Das ist ein ehrgeiziges Ziel wo wir sagen, dass wollen wir erreichen und darum sag ich immer der lokalen Bevölkerung, wir können nicht innerhalb von zwei Jahren den ganzen Bezirk umbauen – da schon viele das auch einfordern, die hätten es gerne wie in der Neubaugasse oder Zieglergasse, oder Zollergasse, aber das können wir nur Schritt für Schritt machen.

Grassl

Das heißt die Bevölkerung ist für Veränderungen im Straßenraum?

Reiter

Ja, grundsätzlich haben wir eine 80-prozentige Zustimmung zu dem Weg. Das haben wir auch erforscht. Das haben wir jetzt auch gerade gemerkt in der Bernardgasse, wir haben einen großen Partizipationsprozess seit zwei Jahren laufen – über 80-prozentige Zustimmung. Es war jetzt gerade in der Bezirkszeitung ein Online-Voting genau zu dem Projekt – über 80% Zustimmung. Aber die Rahmenbedingung ist, es ist Veränderung. Und es ist nicht nur eine Oberflächengestaltung, sondern es verändert die Nutzungen. Und weil ich vorhin die Parkplätze angesprochen habe: ich muss mir auch Gedanken machen, die Leute können sich nicht in Luft auflösen. Wir bekomme ich den Mobilitätswandel hin? Der, der jetzt ein Auto hatte und geparkt hat, was tut er dann? Und da möchte ich ihn nicht alleine lassen, sondern da ist auch wichtig, dass wir von der Politik auch Angebote machen. Darum sind Carsharing-Angebote wo wichtig. Dass die Angebote betreffend die Multimodalität besser werden, bekannter werden, dass das Radfahren attraktiver wird, das Bahnfahren attraktiver wird. Darum bin ich auch froh, dass der Bund so viel in das Bahnfahren investiert. Aufgrund der Parkraumstudien wissen wir, dass wir so viele leerstehende Garagenplätze haben. Diese Garagenplatzangebote für Anrainer haben geholfen, dass die Leute sagen: Gut, ist halt ein 100er, aber dafür hab ich um 100 € einen Garagenplatz, habe nicht den Parkplatzsuchverkehr und ich bekomme einen Baum vor der Haustür. Das ist ein Chancenprozess und der gehört gut begleitet und da gehören die, die es betrifft unterstützt.

Grassl

Vergleich Parkpickerl und Garagen, Garagen sind ja viel teurer. Hat der Bezirk Möglichkeiten einzugreifen?

Reiter

Nein, leider. Die Kompetenzen eines Bezirks – eines Bezirksvorstehers – sind deutlich weniger wie am Land von einer Gemeinde. Weil die Stadt Wien eine Gemeinde ist, hat sie die Abgaben- und auch die Fördermöglichkeiten. Das heißt, wir können nur in ganz wenigen Möglichkeiten Förderungen aussprechen. Das heißt die über 1.000 Garagenplätze um 100 € waren reine Verhandlungssache und weil wir diese Studien gehabt haben und die Garagenbetreiber dazu gebracht haben. Ich muss auch nicht umgestalten, dann wird die Situation so bleiben und ihr werdet eure Garagen weiterhin zur Hälfte leer haben. Wenn ihr mir da entgegen kommt, dann bin ich auch bereit das entsprechend zu bewerben, ihr könnt davon ausgehen, dass wir den Weg der Umgestaltung gehen. Da heißt es ist eine winwin-Situation herzustellen, ohne dass wir einen Euro Steuer in die Hand nehmen mussten. Und das ist bis gelungen. Aber ich hätte natürlich gerne die Fördermöglichkeiten, die die Stadt hat.

Grassl

Weil Sie vorhin schon die Bernardgasse angesprochen haben und den Beteiligungsprozess: Hat es Erneuerungen gegeben oder Besonderheiten?

Reiter

Ja, besonders. Eigentlich haben wir keine Zeit zu verlieren. Eigentlich sollen die Maßnahme alle rasch umgesetzt werden. Wir haben trotzdem ein hohes Commitment – über 80-prozentige Zustimmung. Das haben wir schon vor der Bernardgasse gehabt. Es hat eine Bürger:inneninitiative gegeben, die zu mir gekommen ist mit über 330 Unterschriften: sie wollen eine verkehrsberuhigte, begrünte Bernardgasse.

Grassl

Das heißt, es ist von Bürger:innen ausgegangen?

Reiter

Auch, parallel. Wir haben es vorgehabt, weil die Straßenverwaltung auch schon längst gesagt hat wir müssen es machen. Das heißt, wir gehen schon auch immer danach, wo ist der größte Infrastrukturdruk da – der Straßenbelag, das Wasser – die haben schon alle seit zwei Jahren gesagt: wann gehen wir die Bernardgasse an. Und parallel ist die Bürger:inneninitiative gekommen. Und warum haben wir trotzdem einen dreistufigen Beteiligungsprozess gemacht? – die dritte Stufe kommt jetzt, wenn der Plan fertig wird, den zu präsentieren. War, dass wir uns wirklich viel Zeit – ungewohnt viel Zeit – für einen Beteiligungsprozess genommen haben. Vom September 2021 bis heute. Und das zweite war nicht nur einen intensiven Beteiligungsprozess zu machen, dass der nicht nur analog war, sondern auch digital und von einem Forschungsprojekt begleitet ist, die sich die Klimarelevanz anschauen, aber auch neue Technologie einsetzen. Das Digitale nicht nur Onlinebefragung parallel zur analogen Befragung, sondern auch eine VR-Brille mit einer App, wo man sich denn Plan anschauen kann – durch die VR-Brille, um sich noch besser vorstellen zu können. Im Juni haben wir den groben Planungsentwurf präsentiert, aufgrund der Ergebnisse der ersten Beteiligung. Die Leute haben durchgehen können und sich das anschauen. Die Onlinebeteiligung war nicht ganz was Neuen, das gibt es schon, aber halte ich für total wichtig, weil wir damit auch Menschen erreicht haben, die sonst nicht die Zeit haben zu Veranstaltungen zu gehen.

Grassl

In Neubau ist schon viel umgestaltet worden: Neubaugasse, Zollergasse, Zieglergasse – hat es betreffend die Gestaltung Learnings gegeben für die Bernardgasse?

Reiter

Ja, ganz ein spannendes Learning war für mich die Auseinandersetzung, dass die Gestaltung des öffentlichen Raums – die Horizontale – gut zusammenpassen muss mit der vertikalen Ebene, sprich mit dem Häuserensemble – von der Stadtarchitektur aus gesehen. Da gibt es Anrainer, die kommen aus dem Bereich, die haben das eingefordert. Das war ein Learning. Das zweite Learning war das Verkehrspolitische, dass wir gesagt haben, wie bekommen wir in einer schon beruhigten 30er Zone trotzdem den Durchzugsverkehr raus. Nachdem die Verkehrsjuristen und die Polizei uns gesagt haben, wir können das nur exekutieren, wenn das eine Wohnstraße wird, wo es keine fixen Stellplätze gibt – weil in einer Wohnstraße sagt per se die StVO nur zufahren und abfahren, aber nicht durchfahren. Nur wird das in den meisten Wohnstraßen umgangen, ohne dass es exekutiert werden kann. Die Gasse ist schmal, da war die Rückmeldung aus der Bevölkerung: nicht zu viele Funktionen. Da heißt, die Planerinnen und Planer der Landschaftsarchitektur haben mehrere Module präsentiert – was man alles neben Bäumen, neben Haltezonen, neben Radständern, neben Wasser noch an Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen

könnte. Da habe sie sich irrsinnig viel überlegt, ich glaube 20 verschiedene Formen von Spieltischen, von Hüpfsteinen, alles Mögliche. Und die Rückmeldung aus der Bevölkerung war sehr stark: bitte nicht zu viel. Ruhig leere Freiräume lassen, aber bitte nicht zu viel. Ansonsten hat es auch ein sehr großes Engagement aus der lokalen Bevölkerung gegeben – den Willen wir wollen das und wann wird endlich umgebaut.

Grassl

Wie schätzen Sie die Bewohner:innen Ihres Bezirks ein? Bringen sie sich aktiv in den Straßenraum ein? Oder gibt es Themenbereiche, wo sie sich aktiv einbringen?

Reiter

Über den öffentlichen Bereich hinweg. Die Lokale Agenda hat schon gezeigt, dass die klassischen öffentlicher Raum-Themen im Vordergrund gestanden sind die letzten fünf Jahre – das war jetzt die zweite Phase der lokalen Agenda im 7. Bezirk. Also Grünraum, Mobilität, Barrierefreiheit, aber auch die Vernetzung der Wirtschaftstreibenden ist ein Thema. Gerade im U-Bahnbaubereich, das haben wir auch gefördert. Aber grundsätzlich, was den 7. Bezirk so ausmacht: er ist ein weltoffenes, urbanes, Dorf. Das heißt, grundsätzlich ist der Bewohner, die Bewohnerin des 7. Bezirks glaub ich – im Vergleich zu anderen – viel offener, viel ansprechbarer, viel mehr an irgendwas machen, was in die Hand nehmen bereit. Das merkt man auch, wenn sich Leute in den Schanigärten treffen und dort was machen. Die Bereitschaft ist schon da. Im Kulturbereich ist eine starke Vernetzung spürbar, da kennen sich die Leute untereinander, man redet, man macht. Der Handel ist sehr gut vernetzt – im Vergleich auch zu anderen Bezirken. Im sozialen Bereich bin ich immer wieder dahinter, dass es gute Kooperationen gibt.

Grassl

Im Straßenraum treffen ja viele Nutzungsansprüche aufeinander – Mobilität, Wirtschaft, verschiedene Alltagsgruppen. Wie gehen Sie als Bezirksvorsteher mit diesen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen bzw. Nutzungskonflikten um?

Reiter

Es braucht eine klare Linie. Ich fang an mit der Mobilität. Die erste Priorität hat das zu Fuß gehen, dann Förderung des umweltfreundlichen Modal Split – das heißt öffentlicher Verkehr, Radverkehr. Und dann kommt als nächste Priorität alles was mit sharing zu tun hat, ob das die Räder sind, die E-Scooter – die schaffen so ihre Probleme. Und ich unterstütze alle sharing-Projekte für Autos. Dann kommt die Elektromobilität und dann kommt der motorisierte-, der Diesel bzw. Benzin Individualverkehr. Das zweite sind konsumfreie Flächen. Aufenthaltsflächen haben oberste Priorität – vor einem Schanigarten. Und Grün, Bäume. Eigentlich müsste ich sagen zuerst die Bäume und dann die Mobilität. Eigentlich hat die Begrünung, die Abkühlung, die Bäume noch mehr Priorität – die allererste Priorität, ich muss mich korrigieren. Und wenn wir an eine Straßenplanung gehen, ist die erste Frage von mir an die Straßenplaner:innen wie viele Bäume gehen rein. Wir wissen spätestens aus dem Masterplan Grün: der Baum ist die beste, natürlichste Klimaanlage. Das heißt, das Allerwichtigste ist zuerst die Erhaltung der Infrastruktur unter der Erde und wie bekommen wir – das ist die neue Herausforderung – die klimaneutrale Energieversorgung rein. Auch diese Frage macht es nicht einfach. In der Fernwärme haben wir bis jetzt das Projekt noch nicht präsentiert, weil wir bis vor kurzem mit der Fernwärme verhandelt haben, wie kann zukünftig die Fernwärme rein kommen oder gibt es Alternativen dazu. Jetzt haben wir scheinbar eine Lösung, ich werden in den nächsten Tagen die Pläne bekommen, aber es hat eine Sitzung gegeben, da ist man raus gegangen mit wir können eine Trasse freihalten, so dass in ein paar Jahren die Fernwärme kommen kann. Aber auch Geothermie muss in Zukunft ein Thema sein: wie können wir

den Speicher unter dem Straßenraum zugänglich machen. Auch das muss Priorität haben. Und dann kommt die kommerzielle Nutzung. Bei der kommerziellen Nutzung sind wir in der glückliche Lage, dass der Bezirk eher Gefahr läuft ein Overtourism-Bezirk zu werden. Der lokale Handel muss unterstützt werden und nicht, dass aus jedem lokalen Handel der zusperrt ein Gastronomiebetrieb wird – mit Schanigartenanspruch. Schanigärten und das Gebrauchsabgabengesetz und da auch die Politik der Stadt kann ich nicht nur unterstützen, sondern da sind wir sehr dahinter, dass es nicht überhandnimmt. Die Verhältnismäßigkeit muss eine bleiben, dass die nicht-kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raums stärker ist als die kommerzielle Nutzung – und alle anderen Nutzungen vorher Priorität haben. Also bei der Umgestaltung – betreffend die Gastronomiebetriebe mit bestehenden Schanigarten – versuchen wir so fair zu bleiben, damit sie bestmöglich die gleiche Fläche erhalten. Aber es gibt keinen Grund dafür ihnen mehr Fläche zu ermöglichen, sondern da gibt es genug andere Prioritäten, wie Baum, Grün, Entsiegelungsflächen, konsumfreie Aufenthaltsflächen, die da Priorität haben.

Grassl

Ich hätte noch eine abschließende Frage: Wie kann der Straßenraum der Zukunft aussehen?

Reiter

Jetzt könnt ich sagen so wie in der Zollergasse – barrierefrei, entsiegelt, begrünt. Wichtig ist, dass es klare Nutzungspläne gibt, mit einer Flächenwidmung, die auch in der Sockelzone auch vorgibt, welche Nutzungen maximal – beispielsweise an Branchen – geben darf. Dass es einen guten Branchenmix gibt und wo nicht nur Gastronomie stattfindet, das macht etwas mit dem öffentlichen Raum. Der öffentliche Raum muss im Wesentlichen zur sozialen Interaktion beitragen – für das soziale Miteinander. Darum: barrierefrei, verkehrsberuhigt. Mein Traumbild ist, dass die Kinder auch vor der Haustür wieder spielen können. Dass es Wohnstraßen gibt, wo das möglich ist – ohne sich zu fürchten vom Auto überfahren zu werden. Das ist mein Bild, und dass man die Vogler zwitschern und die Bienen summen hört.

4.2 LITERATURVERZEICHNIS

Agenda Wieden (2022): Grätzsitz Standorte. Verein Lokale Agenda 21 Wien. Wien. Online verfügbar unter <https://www.agendawieden.at/blog-detail/-2869.html> <https://www.agendawieden.at/blog-detail/-2869.html>, zuletzt geprüft am 05.02.2023.

Agora (2018): Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen. 2. Aufl.

Agora; Ellery Studio (2021): Abgefahren! Eine infografische Novelle zur Verkehrswende.

Arbter, Kerstin (2012): Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Wien: Magistratsabt. 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, Nr. 127).

Bauer, Ramon; Aberer, Carmen; Fendt, Christian; Haydn, Gerlinde; Rimmel, Wolfgang; Seibold, Eva; Trautinger, Franz (2018): Kleinräumige Bevölkerungsprognose Wien 2018. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html>.

Bauer, Ramon; Fendt, Christian; Likacsy, Michaela; Trautinger, Franz (2021): Wien in Zahlen 2021. Hg. v. Dezernat Statistik Wien (MA 23). Wien.

Berding, Ulrich; Selle, Klaus (2019): Öffentlicher Raum. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

BMK (2022a): klimaaktiv mobil fördert Fußverkehrinfrastruktur. Hg. v. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

BMK (2022b): Umfassende Verbesserungen für Aktive Mobilität durch StVO Novelle. Hg. v. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Online verfügbar unter <https://www.klimaaktiv.at/mobiltaet/radfahren/stvo-novelle.html>.

BMK (2023): Straßenverkehrsordnung (StVO). Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Online verfügbar unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/recht/stvo.html>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

Bruck, Emilia; Gartner, Fidelia; Scheuven, Rudolf; Güntner, Simon (2022): Räumliche Dimensionen der Digitalisierung. Fachempfehlungen und Materialienband. Wien: Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Schriftenreihe / Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Nr. 213).

Bundesrecht: Straßenverkehrsordnung 1960. StVO. 1960, vom 28.01.2023.

Congress for the new urbanism (2001): Charta des New Urbanism.

Damyanovic, Doris; Grimm, Karl; Reisinger, Philipp; Gabor, Anna; Reinwald, Florian (2022): Nachhaltige Klimafitte urbane Plätze und Straßen. Klimafitte Elemente - Katalog. Wien.

Deutsche Städtetag (2016): Öffentlicher Raum und Mobilität. Positionspapier des Deutschen Städtetages.

Difu (2022): Was ist eigentlich ein ... Superblock? Begriffe aus der kommunalen Szene - einfach erklärt. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin. Online verfügbar unter <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-ein-superblock>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

DnD Landschaftsplanung (2020): Masterplan Grün. Straßenraum. Wien, 7. Bezirk Neubau.

Dreus, Fabian (2022): Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin. Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin-Mitte. Berlin.

fluxguide (2022): GLARA - Green Living Augmented Reality. Fluxguide Ausstellungssysteme GmbH. Wien. Online verfügbar unter <https://www.fluxguide.com/portfolio/glara/>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

Fritz, Judith; Tomaschek, Nino (Hg.) (2016): Gesellschaft im Wandel. Gesellschaftliche, wirtschaftliche und ökologische Perspektiven. [1. Auflage]. Münster, New York: Waxmann (University - society - industry, Band 5).

FSV (2023): Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr. Online verfügbar unter <http://www.fsv.at/cms/default.aspx?ID=9815dd09-f5a8-41a8-9fb5-b1197ffb1cd2>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

GB* (2023): Garteln ums Eck. So werden Sie Baumscheibenpatin. Gebietsbetreuungen Stadterneuerung. Wien. Online verfügbar unter <https://www.gbster.at/themen-projekte/urbanes-garteln/garteln-ums-eck/>, zuletzt geprüft am 05.02.2023.

Gehl, Jan (2018): Städte für Menschen. 4. Auflage. Berlin: Jovis.

Gehl Architects AsP (2009): Partitur des öffentlichen Raumes. Planungshandbuch. Wien.

Green4Cities (2022): Forschung & Entwicklung. Green4Cities GmbH; Tatwort Nachhaltige Projekte GmbH; Fluxguide Ausstellungssysteme GmbH; superwien urbanism zt gmbh. Wien. Online verfügbar unter <https://www.glara.info/ueber-glara/>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

Gstettner (2023): Straßenraum als Ressource. Klimawandelanpassung. Interview mit Sebastian Gstettner. Wien. 18.01.2023, 17:00. Seite 150-154.

Harald, Heinrichs; Ev, Kirst; Jule, Plawitzki (Hg.) (2017): Gutes Leben vor Ort. Initiativen zum Umweltschutz. Deutsche Bundesstiftung Umwelt: Erich Schmidt Verlag (90).

Harry, Adler; Barbara, Fried; Rhonda, Koch; Hannah, Schurian: Unangepasst. Klimaanpassung ist alternativlos. In: LuXemburg 2022 (2/2022). Online verfügbar unter https://api.zeitschrift-luxemburg.de/uploads/LUX_22_02_ONLINE_klein_3808300d49.pdf.

Höfer, A.; Andre, K.; Orlik, A.; Stangl, M.; Spitzer, H.; Ressler, H. et al. (2020): Klimarückblick Wien 2019. Das Jahr 2019 im Rückblick. Online verfügbar unter https://ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/02_Klimawissen/Klimastatusbericht/web_Klimarueckblick_Wien_2019.pdf, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Jacobs, Jane (2015): Tod und Leben grosser amerikanischer Städte. [4. Auflage]. Basel, Gütersloh: Birkhäuser; Bauverlag (Bauwelt Fundamente, Band 4).

Judith, Fritz; Nino, Tomaschek (2015): Die Stadt der Zukunft. Aktuelle Trends und zukünftige Herausforderungen. Münster: Waxmann (University - society - industry, Band 4).

komobile (2019): Parkraumbilanz Wien-Neubau. Aktualisierung 2019, Endbericht. Unter Mitarbeit von Romain Molitor, Andrea Reisinger, Paul Krack und Thomas Hirsch. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/parkraumbilanz.pdf>.

Krisiak, Natalia (2021): Cities for Play: Designing streets that prioritise children over cars. citiespeoplelove. Online verfügbar unter <https://citiespeoplelove.co/article/cities-for-play-designing-streets-that-prioritise-children-over-cars>.

LA21 (2023): Grüne Parklets. Verein Lokale Agenda 21 Wien. Wien. Online verfügbar unter <https://www.graetzloase.at/de/parklets>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Linckh: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. ESG 96.

MA 18 (2008): Neuinterpretation öffentlicher Raum. Eine Studienreihe für die Wiener Bezirke im Auftrag der MA 19. Wien (Werkstattberichte, 93).

MA 18 (2014): STEP25. Stadtentwicklungsplan Wien. Mut zur Stadt. Wien.

MA 18 (2018): Fachkonzept Öffentlicher Raum. Gemeinsam draussen. Unter Mitarbeit von magistratsabteilung 19 – Architektur und Stadtgestaltung und planSinn gmbh. Wien.

MA 18 (2020): STEP25 Evaluierung. Wien.

MA 18 (2022): Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren. Unter Mitarbeit von Julia Deistler, Astrid Klimmer-Pölleritzer, Babara Slotta, Florian Lorenz und Georg Wieser.

MA 19 (Hg.) (2020): Wiener Schatten. Unter Mitarbeit von Andrea Kreppenhofer und Erich Streichsbier. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 19 - Architektur und Stadtgestaltung. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/wiener-schatten.html>.

MA 21 (2018): Masterplan Gründerzeit. Handlungsempfehlungen zur qualitätsorientierten Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt. Unter Mitarbeit von SUPERBLOCK Ziviltechniker GmbH und Wolfinger Consulting GmbH. Wien.

MA 22 (2015): Urban Heat Island. Strategiepapier. Unter Mitarbeit von Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung - Magistratsabteilung 22. Wien.

MA 23 (2022): Wien in Zahlen 2022. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/wien-in-zahlen.html>.

National Geographic (2022): Urbanes Uruk: Die erste Großstadt der Menschheit. Unter Mitarbeit von Marius Rautenberg. National Geographic. Online verfügbar unter <https://www.nationalgeographic.de/geschichte-und-kultur/2022/12/urbanes-uruk-die-erste-grossstadt-der-menschheit>, zuletzt geprüft am 16.02.2023.

ÖGUT (2023): partizipation.at. Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik. Wien. Online verfügbar unter [partizipation.at](https://www.partizipation.at), zuletzt geprüft am 04.02.2023.

ORF.at (2021): Wien will bei Grünraum nachrüsten. Online verfügbar unter <https://wien.orf.at/stories/3103682/>.

ORF.at (2022): Hitzewelle erreicht Österreich. Bis zu 38 Grad erwartet. In: ORF.at 2022, 18.07.2022. Online verfügbar unter <https://orf.at/stories/3276728/>.

ÖROK (2021): Österreichisches Raumentwicklungskonzept Örek 2030 Raum für Wandel. Düsseldorf, Wien: Econ-Verlag. Online verfügbar unter www.oerek2030.at, zuletzt geprüft am 13.06.2022.

Petrin, Julian; Köhler, Bjöge; Ackermann, Constanze (2022): Die Stadt von Übermorgen. Zukunftsdiskurse und Arbeitsmaterialien ; das Projekt des Forschungsprogramms "ExWoSt" wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt. Stand Januar 2022. Bonn: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2022/stadt-von-uebermorgen-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

Plöger, Sven (2020): Zieht euch warm an, es wird heiß! Den Klimawandel verstehen und aus derKrise für die Welt von morgen lernen. 1. Auflage. Frankfurt: Westend.

Pramer, Philip (2021): Grün statt Grau: Wie mehr Pflanzen Städte klimafit machen sollen. Ideen für eine bessere Welt. In: Der Standard, 2021. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000128227788/gruen-statt-grau-wie-mehr-pflanzen-staedte-klimafit-machen-sollen>.

Raab (2023): Straßenraum als Ressource. Zonierung. Interview mit Markus Raab. Wien. 17.01.2023, 09:00. Seite 144-149.

Reiter (2023): Straßenraum als Ressource. Planungsprozess. Interview mit Markus Reiter. Wien. 03.02.2023, 16:30. Seite 155-159.

Roseman (2011): Rechtliche Grundlagen der Verkehrssicherheit in Österreich. Rechtswuellen und Zuständigkeiten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Schlicht, Wolfgang (2017): Urban Health: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Slaars, Mirte (2021): Een geveltuin aanleggen. De voordelen, geschikte planten, onderhoud en tips. Hg. v. WoonBewust BV. Online verfügbar unter <https://woonbewust.nl/geveltuin-aanleggen-groene-gevel>.

Soike, Roman; Libbe, Jens; Konieczek-Woger, Magdalena; Plate, Elke (2019): Räumliche Dimensionen der Digitalisierung. Handlungsbedarfe für die Stadtentwicklungsplanung. Ein Thesenpapier. Berlin. space and place (2023): 5. Tag der Wohnstraße. space and place – kulturelle Raumgestaltung. Online verfügbar unter <https://www.spaceandplace.at/5-tag-der-wohnstrasse/>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Spies-Haller, Angelika (2017): Gehsteigbreite in Wien. Online verfügbar unter <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/2017/03/gehsteigbreite-in-wien/>, zuletzt geprüft am 01.02.2023.

space and place (2023): 5. Tag der Wohnstraße. space and place – kulturelle Raumgestaltung. Online verfügbar unter <https://www.spaceandplace.at/5-tag-der-wohnstrasse/>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Stadt Wien (2022a): Bevölkerungsstand - Statistiken. Hg. v. Stadt Wien | Wirtschaft, Arbeit und Statistik. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/>.

Stadt Wien (2022b): Coole Parks und neue Bäume. Hg. v. Stadt Wien. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umwelt/coolswien/raus-aus-dem-asphalt.html#:~:text=Baum%2DOffensive,das%20Wiener%20Baumsubstrat%20f%C3%BCr%20Stra%C3%9Fenb%C3%A4ume>.

Stadt Wien (2022c): Gestaltung von Straßen und Plätzen. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/>.

Stadt Wien (2023a): Brunnen in Wien. Hg. v. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wienwasser/versorgung/brunnen.html>.

Stadt Wien (2023b): Kooperationspartner*innen der MA 28. Stadt Wien | Straßenverwaltung und Straßenbau. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/kooperationspartner.html>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

Stadt Wien (2023c): Parkpickerl für Bewohner*innen im Wohnbezirk. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/amtshefner/verkehr/parken/kurzparkzone/parkpickerl.html>, zuletzt geprüft am 01.02.2023.

Stadt Wien (2023d): Planungsaufgaben der MA 28. Stadt Wien | Straßenverwaltung und Straßenbau. Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/aufgaben.html>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

Stadt Wien (2023e): Supergrätzl Favoriten. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Stadt Wien (2023f): Wien mitgestalten. Die Beteiligungsplattform der Stadt Wien. Magistratsdirektion - Geschäftsbereich Bauten und Technik. Online verfügbar unter <https://mitgestalten.wien.gv.at/de-DE/>, zuletzt geprüft am 04.02.2023.

Stadt Wien (2023g): Wiener Klimateam. Deine 1er Ideen fürs Wiener Klima. Stadt Wien - Energieplanung (MA 20). Wien. Online verfügbar unter <https://klimateam.wien.gv.at/>, zuletzt geprüft am 04.02.2023.

Stadt Wien (2023h): Wirkungen der Parkraumbewirtschaftung. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/parken/entwicklung/wirkung.html>, zuletzt geprüft am 01.02.2023.

Stadt Wien (2023i): Wohnstraßen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Hg. v. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html>.

Staller, Susanne; Studer, Heide; Szeiler, Michael; Terzic, Laurentius (2022): Klimagerechtigkeit im öffentlichen Raum. Vision Wiener Klimastraßen. Wien.

Statistik Austria (2022): Demographisches Jahrbuch 2020. Wien. Online verfügbar unter <https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Demographisches-JB-2020.pdf>.

superwien urbanism: Mobilitätskonzept Bernardgasse. Ergebnisbericht zur Mobilitätshebung und Empfehlung zum Mobilitätskonzept. Wien: 2022. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/mobilitaetskonzept-bernardgasse.pdf>.

SynVer*Z (Hg.) (2021): Räumliche Dimensionen der Zukunftsstadt Integrierte Perspektiven auf bauliche Strukturen und Freiräume. Unter Mitarbeit von Robert Riechel. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin. Berlin: Gröschel Branding GmbH (4). Online verfügbar unter www.nachhaltige-zukunftsstadt.de.

VCD (2016): Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen. VCD-Leitfaden zur Rückeroberung der Straße: Berlin.

VCD (2020): Mehr Straßen gleich mehr Autoverkehr? VCD - Verkehrsclub Deutschland e.V. Online verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr>, zuletzt geprüft am 01.02.2023.

VCÖ (2018): Wohnstraße Staglgasse: Im 15. wird`s bunt. Unter Mitarbeit von Kathrin Ivancsits. VCÖ - Mobilität mit Zukunft. Online verfügbar unter <https://www.wienzufuss.at/2018/09/05/wohnstrasse-staglgasse-im-15-wirds-bunt/>, zuletzt geprüft am 02.02.2023.

VCÖ (2019): Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen. Hg. v. VCÖ - Mobilität mit Zukunft. Wien. Online verfügbar unter <https://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/Projekte/Factsheets%202019%20Neu/VC%C3%96-Factsheet%20Wie%20St%C3%A4dte%20die%20Mobilit%C3%A4tswende%20voranbringen.pdf>.

VCÖ (2021): In Wien ist fast die Hälfte der Haushalte autofrei. VCÖ - Mobilität mit Zukunft.

VCÖ (2023): Superblocks: Mehr Platz für Grünes und Schönes. VCÖ - Mobilität mit Zukunft. Wien. Online verfügbar unter <https://vcoe.at/news/details/superblocks-mehr-platz-fuer-gruenes-und-schoenes>, zuletzt geprüft am 03.02.2023.

Wirtschaftsagentur Wien (2022): Grätzl-Sitz. Unter Mitarbeit von Erik Czejka. Wirtschaftsagentur Wien. Ein Fonds der Stadt Wien. Wien. Online verfügbar unter <https://wirtschaftsagentur.at/creative-industries/wettbewerbe/creatives-for-vienna/praemierte-ideen/graetzl-sitz-934/>, zuletzt geprüft am 05.02.2023.

WKO Wien (2022): Masterplan Innere Stadt. Wien. Online verfügbar unter https://news.wko.at/news/wien/20221005_Fuer-Wien_Masterplan-Innere-Stadt_SiS-web.pdf.

Wuppertal Institut (2020): Lebenswerte Straße in resilienten urbanen Quartieren. Wuppertal.

Zellmann, Peter (2017): Die Zukunft, die wir wollen. Was den Menschen in Österreich wichtig ist. Wien: MANZ.

Zukunftsinstitut GmbH (2020a): Green Pressure - Das Trendwort für 2020. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/green-pressure-das-zukunftswort-des-jahres-2020/#:~:text=Green%20Pressure%20bezeichnet%20den%20deutlich,gr%C3%BCne%20Druck%20noch%20lange%20begleiten>.

Zukunftsinstitut GmbH (2020b): Wohn- und Bautrends 2020. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/wohnen/wohn-und-bautrends-2020/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022a): 4 Thesen zur Stadt der Zukunft. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/wohnen/futopolis-die-4-thesen-der-trendstudie/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022b): Megatrend Globalisierung. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-globalisierung/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022c): Megatrend Individualisierung. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-individualisierung/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022d): Megatrend Urbanisierung. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-urbanisierung/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022e): Micro Housing: Trend oder gewachsene Notwendigkeit? Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/wohnen/micro-housing-trend-oder-gewachsene-notwendigkeit/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022f): Urbanisierung: Die Stadt von morgen. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/urbanisierung-die-stadt-von-morgen/>.

Zukunftsinstitut GmbH (2022g): Wie um die Megatrends gesellschaftlicher Wandel entsteht. Online verfügbar unter <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/megatrends-und-ihre-wirkung/>.

4.3 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb.1: Struktur der Arbeit (Eigene Darstellung).....	13
Abb.2: Schild Wohnstraße (Eigene Aufnahme).....	14
Abb.3: Zeitstrahl Vor- & Frühgeschichte und Antike.....	18
(Eigene Darstellung, Liebl, Linda (2009): <i>Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel</i> . München: GRIN Verlag GmbH., National Geographic (2022): <i>Urbanes Uruk: Die erste Großstadt der Menschheit</i> . Unter Mitarbeit von Marius Rautenberg. National Geographic. Online verfügbar unter https://www.nationalgeographic.de/geschichte-und-kultur/2022/12/urbanes-uruk-die-erste-grossstadt-der-menschheit , zuletzt geprüft am 16.02.2023).	
Abb.4: Mittelalter und Neuzeit.....	19
(Eigene Darstellung, Liebl, Linda (2009): <i>Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel</i> . München: GRIN Verlag GmbH.).	
Abb.5: Zeitstrahl Neuzeit.....	20
(Eigene Darstellung, Liebl, Linda (2009): <i>Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel</i> . München: GRIN Verlag GmbH., Psenner, Angelika (2015): <i>Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums</i> . In: Erich Raith und Kurt Semtana (Hg.): <i>Mission Mikrourbanismus. Die kurze Nacht der Stadterneuerung</i> . Wien, S. 114–121. Online verfügbar unter https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_238920.pdf .)	
Abb.6: Zeitstrahl Zeitgeschichte.....	21
(Eigene Darstellung, Lay, Maxwell G. (1994): <i>Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn</i> . 2. Aufl. Frankfurt/Main, New York: Campus Verlag., Psenner, Angelika (2015): <i>Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums</i> . In: Erich Raith und Kurt Semtana (Hg.): <i>Mission Mikrourbanismus. Die kurze Nacht der Stadterneuerung</i> . Wien, S. 114–121. Online verfügbar unter https://publik.tuwien.ac.at/files/PubDat_238920.pdf ., Krieger, Kurt; Böhn, Volker; Dreiseitl, Herbert; Schwennen, Klaus Bernd; Sparmann, Udo	

(1996): <i>Der städtische Strassenraum in den 90er Jahren. Eine neue Stadtraumqualität zum Wohle des Menschen</i> . Unter Mitarbeit von Kurt Krieger. Renningen-Malmsheim: expert-Verl. (TAM-Kolleg-Praxis, 4)., Berding, Ulrich; Selle, Klaus (2019): <i>Öffentlicher Raum</i> . In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hg.): <i>Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung</i> . Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.)	
Abb.7: Zeitstrahl Gegenwart.....	22
(Eigene Darstellung, Bernhardt 2016, S. 217, Krieger et al. 1996, S. 1–2, Furchtlechner/Licka 2019, VCÖ 2021)	
Abb.8: Zusammenhang Qualität und Aktivität.....	23
(Eigene Darstellung, Gehl, Jan (2018): <i>Städte für Menschen</i> . 4. Auflage. Berlin: Jovis.)	
Abb.9: Flächenverteilung Straßenraum Wien.....	24
(Eigene Darstellung, Furchtlechner/Licka 2019, VCÖ 2021)	
Abb.10: Gründerzeitliche Bebauungsstruktur Wien (Eigene Darstellung).....	27
Abb.11: Betrachtungsgebiet Stadtpaziergänge (Eigene Darstellung).....	29
Abb.12: Übersicht und Flächenverteilung Schwarzingergasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	31
Abb.13: Schwarzingergasse (Eigene Aufnahme).....	32
Abb.14: Schule Schwarzingergasse (Eigene Aufnahme).....	32
Abb.15: Gehsteig Schwarzingergasse (Eigene Aufnahme).....	33
Abb.17.: Bäume Schwarzingergasse (Eigene Aufnahme).....	33
Abb.16: Radabstellanlage Schwarzingergasse (Eigene Aufnahme).....	33
Abb.18: Übersicht und Flächenverteilung Trappelgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	35
Abb.19: Trappelgasse (Eigene Aufnahme).....	36
Abb.20: Erdgeschoss Trappelgasse (Eigene Aufnahme).....	36
Abb.21: Erdgeschoss Trappelgasse (Eigene Aufnahme).....	36
Abb.22: Trappelgasse Stiegen (Eigene Aufnahme).....	37
Abb.23: Trappelgasse Höhenunterschied (Eigene Aufnahme).....	37
Abb.24: Erdgeschoss Trappelgasse (Eigene Aufnahme).....	37
Abb.25: Erdgeschoss Trappelgasse (Eigene Aufnahme).....	37
Abb.26: Übersicht und Flächenverteilung Luftbadgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	39
Abb.27: Kreuzungsbereich der drei Wohnstraßen (Eigene Aufnahme).....	40
Abb.28: Grätzloase Luftbadgasse (Eigene Aufnahme).....	40
Abb.29: Dürergasse (Eigene Aufnahme).....	40
Abb.30: Dürergasse (Eigene Aufnahme).....	41
Abb.31: Eggerthgasse (Eigene Aufnahme).....	41
Abb.32: Übersicht und Flächenverteilung Richterergasse (oben) und Andlergasse (unten) (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	43
Abb.33: Gebäude Richterergasse (Eigene Aufnahme).....	44
Abb.34: Gitterfenster Richterergasse (Eigene Aufnahme).....	44
Abb.36: Andlergasse Blickrichtung Süden (Eigene Aufnahme).....	44
Abb.35: Gitterfenster Richterergasse (Eigene Aufnahme).....	44
Abb.38: Richterergasse (Eigene Aufnahme).....	45
Abb.37: Andlergasse Blickrichtung Norden (Eigene Aufnahme).....	45

Abb.39: Übersicht und Flächenverteilung Stuckgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	47	Abb.68: Kronenschluss Mariahilfer Straße Wien.....	102
Abb.40: Pflanztröge Stuckgasse (Eigene Aufnahme).....	48	(Vassilakou Urban Consulting GmbH (2023): Online unter: https://www.udg.org.uk/publications/articles/ideasspace-maria-vassilakou-urban-planning-vienna)	
Abb.41: Stuckgasse Blick Richtung Burggasse (Eigene Aufnahme).....	48	Abb.69: Straßenbergünung in Haarlem, Niederlande.....	104
Abb.42: Schild Stuckgasse (Eigene Aufnahme).....	49	(MAX Vandaag (2023): Online unter: https://www.maxvandaag.nl/sessies/themas/huis-tuin-hobby/een-geveltuin-aanleggen-werkwijze-en-geschiede-planten/)	
Abb.43: Pflasterung Stuckgasse (Eigene Aufnahme).....	49	Abb.70: Geplante Beschattung Kärntnerstraße Wien.....	105
Abb.44: Gebäude Stuckgasse (Eigene Aufnahme).....	49	(Karrer (2022): Online unter: https://news.wko.at/news/wien/Wiener-City-fit-fuer-die-Zukunft-machen.html)	
Abb.45: Übersicht und Flächenverteilung Lenaugasse, Loidolgasse, Schmidgasse (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	51	Abb.71: Straßenüberbegrünung.....	105
Abb.46: Lenaugasse (Eigene Aufnahme).....	52	(fassadengruen.de (2023): Online unter: https://www.fasadengruen.de/strassenbegruenung.html)	
Abb.47: Schmidgasse (Eigene Aufnahme).....	52	Abb.72: Wasserspiel Wien.....	107
Abb.48: Begrünung Lenaugasse (Eigene Aufnahme).....	53	(Boymann GmbH & Co. KG (2023): Online unter: https://boymann.de/leistungen/wassertechnik)	
Abb.50: Kreuzung Lenaugasse & Schmidgasse (Eigene Aufnahme).....	53	Abb.73: Typischer Straßenquerschnitt Wien (eigene Aufnahme).....	113
Abb.49: Straßenbeleuchtung Lenaugasse (Eigene Aufnahme).....	53	Abb.74: Parkraumbilanz Bernardgasse.....	114
Abb.51: Übersicht und Flächenverteilung Pelzgasse umgestalteter Abschnitt (unten) und ursprünglicher Abschnitt (oben) (Eigene Darstellung, wien.gv.at 2022).....	55	(superwien urbanism: Mobilitätskonzept Bernardgasse. Ergebnisbericht zur Mobilitätserhebung und Empfehlung zum Mobilitätskonzept. Wien: 2022. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/pdf/mobilitaetskonzept-bernardgasse.pdf)	
Abb.52: Fahrbahnerhöhung Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	56	Abb.75: Fahrbahnführung Bernardgasse.....	116
Abb.53: Ursprünglicher Abschnitt Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	56	(EGKK Landschaftsarchitektur (2022): Online unter: https://www.wien.gv.at/bezirke/neubau/verkehr/beteiligung-bernardgasse-neu.html)	
Abb.54: Wegebegleitendes Spiel Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	57	Abb.76: Verkehrsführung Supergrätzl Wien.....	117
Abb.55: umgestalteter Abschnitt Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	57	(MA 18 (2022): Das Supergrätzl. Wiener Straßenräume transformieren. Unter Mitarbeit von Julia Deistler, Astrid Klimmer-Pölleritzer, Babara Slotta, Florian Lorenz und Georg Wieser.)	
Abb.56: Begrünung Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	57	Abb.77: Park(ing) Day in Leipzig.....	118
Abb.57: Schachspiel Pelzgasse (Eigene Aufnahme).....	57	(VCD (2016): Online unter: https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/parking-day/)	
Abb.58: Übersicht Trends.....	60	Abb.78: Tag der Wohnstraße Wien.....	119
(Eigene Darstellung, ÖROK 2021, SynVer*Z 2021, Raab 2022, Gehl Architects AsP 2009, Zukunftsinstitut GmbH 2022, Berger 2022)		(space and place (2023): 5. Tag der Wohnstraße. space and place – kulturelle Raumgestaltung. Online verfügbar unter https://www.spaceandplace.at/5-tag-der-wohnstrasse/ , zuletzt geprüft am 03.02.2023.)	
Abb.59: Jahrestemperaturen in Wien von 1775-2017.....	73	Abb.79: Parklet Wien.....	120
(Eigene Darstellung, Hawkins (2018): Online unter: https://www.climate-lab-book.ac.uk/)		(LA21 2023, Fürthner/MA 21 (2016): Online unter: https://www.la21wien.at/blog-detail-la21/parklet-neuer-freiraum-vor-der-haustuer.html)	
Abb.60: Bevölkerungsprognose Wien.....	83	Abb.80: Grätzl-Sitz.....	121
(Eigene Darstellung, Bauer, Ramon; Fendt, Christian; Likacsy, Michaela; Trautinger, Franz (2021): Wien in Zahlen 2021. Hg. v. Dezernat Statistik Wien (MA 23). Wien.)		(Cjeka (2022): Online unter: https://mitgestalten.wien.gv.at/de-DE/ideas/gratzelsitz)	
Abb.61: Altersstruktur Wien Gegenüberstellung 2018 und 2048.....	84	Abb.81: Beteiligte Akteur:innen Straßenplanung Wien.....	124
(Eigene Darstellung, Bauer, Ramon; Fendt, Christian; Likacsy, Michaela; Trautinger, Franz (2021): Wien in Zahlen 2021. Hg. v. Dezernat Statistik Wien (MA 23). Wien.)		(Eigene Darstellung, Stadt Wien (2023b): Kooperationspartner*innen der MA 28. Stadt Wien Straßenverwaltung und Straßenbau. Wien. Online verfügbar unter https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/kooperationspartner.html , zuletzt geprüft am 02.02.2023.)	
Abb.62: Anforderung an die Gestaltung (Eigene Darstellung).....	91	Abb.82: GLARA.....	127
Abb.63: Anforderung an die Zonierung (Eigene Darstellung).....	93	(fluxguide (2022): GLARA - Green Living Augmented Reality. Fluxguide Ausstellungssysteme GmbH. Wien. Online verfügbar unter https://www.fluxguide.com/portfolio/glara/ , zuletzt geprüft am 02.02.2023.)	
Abb.64: Anforderungen an Planungsprozesse (Eigene Darstellung).....	95		
Abb.65: Mikrofreiraum in der Zieglergasse, 7. Bezirk.....	98		
(D\D Landschaftsplanung ZT KG 2020): Online unter: https://www.dnd.at/index.php?inc=projectSelection&id=192:3355)			
Abb.66: Wegebegleitendes Spiel Wien Pelzgasse (eigene Aufnahme).....	99		
Abb.67: Fahrbahneinfärbung Stagliasse Wien.....	100		
(Mobilitätsagentur Wien GmbH (2018): Online unter: https://www.wienzufuss.at/2018/09/05/wohnstrasse-stagliasse-im-15-wirds-bunt/)			

Abb.81: Intensitäten der Beteiligung.....	129
<i>(Eigene Darstellung, Arbter, Kerstin (2012): Praxisbuch Partizipation. Gemeinsam die Stadt entwickeln. Wien: Magistratsabt. 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, Nr. 127).</i>	
Abb.83: Wiener Klimateam.....	130
<i>(Fürthner (2022): Online unter: https://www.wien.gv.at/presse/2022/11/05/naechste-phase-des-wiener-klimateams-jetzt-sind-die-buerger-innen-jurys-am-zug)</i>	
Abb.84: Garteln ums Eck Wien.....	131
<i>(GB* (2023): Garteln ums Eck. So werden Sie Baumscheibenpatin. Gebietsbetreuungen Stadterneuerung. Wien. Online verfügbar unter https://www.gbstern.at/themen-projekte/urbanes-garteln/garteln-ums-eck/, zuletzt geprüft am 05.02.2023.)</i>	
Abb.85: Mindestanforderungen an eine Wohnstraße (Eigene Darstellung).....	135
Abb.86: Variante Begrünung der Wohnstraße (Eigene Darstellung).....	136

4.4 TABELLENVERZEICHNIS

Tab.1: Konnektivität und Digitalisierung (Eigene Darstellung).....	68
Tab.2: Lebensstil (Eigene Darstellung).....	72
Tab.3: Neo Ökologie (Eigene Darstellung).....	77
Tab.4: Urbanisierung (Eigene Darstellung).....	82

