

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.

URBANE STRASSENÄRUME IN DER PANDEMIE

Eine Untersuchung der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums anhand drei ausgewählter Straßenzüge im 20. Wiener Gemeindebezirk Brigittenau



DIPLOMARBEIT

URBANE STRASSENÄRÄUME IN DER PANDEMIE

Eine Untersuchung der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums anhand drei ausgewählter Straßenzüge im 20. Wiener Gemeindebezirk Brigittenau.

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

**Ao.Univ.Prof. Mag.rer.soc.oec. Dr.rer.soc.oec.
Hamedinger Alexander**

E280-06

Forschungsbereich Soziologie

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Sovantania Kaur, B.Sc.

01225631

Wien, am

30.3.2022

Abstract

Seit dem Frühjahr 2020 stellt die Covid-19 Pandemie weltweit eine Herausforderung für das gesellschaftliche Alltagsleben dar. Die eingesetzten Maßnahmen, wie Abstandsregeln und Ausgangsbeschränkungen, greifen in das öffentliche Leben im urbanen Stadtraum ein. Nach zwei Jahren stellt sich nun die Frage, wie sich die Pandemie retrospektiv auf die Nutzung und Wahrnehmung von Straßenräumen ausgewirkt hat, welche Funktionen der Straßenraum einnimmt und welche Erkenntnisse wir PlanerInnen aus der Coronakrise für die Gestaltung von Straßenräumen ziehen können.

Um diese Fragen zu beantworten, werden theoretische Konzepte, Studien, Fach- und Medienberichte über den öffentlichen Straßenraum zusammengetragen. Die Auseinandersetzung mit Sekundärliteratur und den Ergebnissen der ExpertInneninterviews liefern erste Erkenntnisse über die Auswirkungen der Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung von Straßenräumen im Kontext der Stadt Wien. Eine Betrachtung der Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Othmargasse in den Ebenen des konzipierten, wahrgenommenen und gelebten Raums nach Lefebvre zeigt Veränderungen über Straßenräume in der Pandemie auf. Dabei geben PassantInnengespräche, Pläne und Karten Aufschluss über die Wahrnehmung der Straßenräume im Kontext der Pandemie.

Die Ergebnisse haben gezeigt, dass Veränderungen im Straßenraum in den ersten Lockdowns wahrgenommen werden. Bestehende Defizite und Mängel werden durch die Pandemie hervorgehoben und verdeutlichen die Relevanz wohnortnaher Straßenräume zur Versorgung. Der öffentliche Straßenraum in der Pandemie übernimmt viele Ausgleichsfunktionen für Aktivitäten des Alltags. Des Weiteren hat sich die Bedeutung der aktiven Mobilität, wie das Spaziergehen gesteigert und somit werden die Ansprüche an den Straßenraum verändert. Die Pandemie hat keine neuen Erkenntnisse für Gestaltung und Planung von Straßenräumen geliefert, sondern bestehende Ziele bestärkt. Es ist nun die Aufgabe der PlanerInnen und NutzerInnen des Straßenraums die Erkenntnisse wahrzunehmen und in bevorstehende Gestaltungen zu miteinzuplanen.

Abstract

Since spring 2020, the Covid-19 pandemic has posed a challenge to everyday life. The measures implemented, such as distance regulations and exit restrictions, have primarily an impact on public life in urban environments. After two years, the question now arises as to how the pandemic has retrospectively affected the use and perception of streetscapes, what functions urban streets assume in the context of the pandemic and what insights we planners can draw from the corona crisis for the future design of urban streets.

In order to answer these questions, theoretical concepts, reports, studies and press releases on urban public streets will be collected. The examination of secondary literature and the results from the expert interviews conducted, provide initial insights into the impact of the pandemic on the use and perception of urban streets in the context of the city of Vienna. An examination of Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße and Othmargasse on the levels of conceived, perceived and lived space according to Lefebvre enables conclusions about the role of urban streets during the pandemic. Conversations with pedestrians, concepts and maps provide information about the perception of urban streets in the context of the pandemic.

The results have shown that changes in streetscapes were mainly perceived during the first lockdowns. Existing deficits and shortcomings are highlighted by the pandemic and illustrate the relevance of residential streets for errands. The urban street in the pandemic also takes on many compensatory functions for everyday activities. Furthermore, the importance of active mobility, such as walking, has increased and thus the demands on urban streets have changed. The pandemic has not provided any new insights for the design and planning of streetscapes, but has reinforced existing goals. It is a task for both planners and users of urban streets take note of the findings and to include them in upcoming planning.

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich bei all denjenigen bedanken, die mich, während der Anfertigung dieser Diplomarbeit unterstützt und motiviert haben.

Zuerst gebührt mein Dank Ao.Univ.Prof. Alexander Hamedinger, der meine Diplomarbeit betreut hat. Für die hilfreichen Anregungen und Feedbacks, die schlussendlich zu dieser Arbeit geführt haben, möchte ich mich herzlich bedanken.

Ich möchte mich auch bei allen ExpertInnen und PassantInnen bedanken, ohne die diese Arbeit nicht hätten entstehen können. Mein Dank gilt insbesondere den ExpertInnen für ihre Informationsbereitschaft und ihre Wahrnehmungen.

Außerdem möchte ich meinen FreundInnen danken, die mich vor allem in der letzten Phase der Diplomarbeit beim Korrekturlesen und bei der Gestaltung des Layouts unterstützt haben. Ohne eure Unterstützung und Motivation hätte ich es nicht so weit geschafft.

Abschließend möchte ich mich von ganzem Herzen bei meiner Familie bedanken, die mir das Studium ermöglicht und mich bedingungslos während meines Studiums unterstützt haben. Danke Mama und Papa!



Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	8	6. DIE STADT WIEN UND DIE COVID-19 PANDEMIE	66
1.1. Städte und Pandemien	10	6.1. Begriffe der Covid-19 Pandemie	68
1.2. Zielsetzung und Forschungsfragen	14	6.2. Überblick und Maßnahmen der Pandemie am Beispiel Wien	68
1.3. Prozess und Methodik	15	6.3. Zwischenfazit	77
1.4. Aufbau der Arbeit	23	7. STRASSENÄUME IM KONTEXT DER COVID-19 PANDEMIE	78
2. RAUMVERSTÄNDNIS	24	7.1. Allgemeine Veränderungen und Dynamiken aus dem ersten Lockdown	80
2.1. Der "Raum"- Begriff und das Raumverständnis	26	7.2. Die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums während und nach den Lockdowns	86
2.2. Die Produktion des Raums nach Lefebvre	27	7.3. Erkenntnisse aus der Pandemie für die Stadtplanung	98
3. DER ÖFFENTLICHE RAUM	34	7.4. Fazit: Straßenräume in der Covid-19 Pandemie	101
4. FUNKTIONEN DES STRASSENRAUMS	42	8. UNTERSUCHUNGSRAUM	104
4.1. Die Straße als öffentlicher Stadtraum	44	8.1. Einbettung der Straßenräume	106
4.2. Der soziale Straßenraum	45	8.2. Übersicht der PassantInnenbefragung	118
4.3. Die Straße in ihrer ökologischen Funktion	49	8.3. Der konzipierte Raum auf Stadtteilebene	122
4.4. Die Straße in ihrer Verkehrsfunktion	50	8.4. Wallensteinstraße	132
4.5. Die Straße in ihrer gesundheitlichen Funktion	51	8.5. Klosterneuburger Straße	146
4.6. Die Straße in ihrer ökonomischen Funktion	51	8.6. Othmargasse	160
4.7. Die Straße in ihrer städtebaulichen und architektonischen Funktion	52	9. DISKUSSION	176
5. DIE GESTALTUNG VON STRASSENÄUMEN IM KONTEXT DER WIENER STADTPLANUNG	56	9.1. Diskussion	178
5.1. Der Wiener Straßenraum	58	10. FAZIT UND AUSBLICK	194
5.2. Rahmenbedingungen und Instrumente zur Nutzung und Gestaltung des Straßenraums	60	VERZEICHNISSE UND ANHÄNGE	200
5.3. AkteurInnen im Straßenraum	63		

1.1. Städte und Pandemien

Die weltweite Covid-19 Pandemie hat seit 2020 eindeutig Spuren hinterlassen und unser Alltagsleben grundlegend verändert. Sie wird deshalb auch als schlimmste Gesundheitskrise des letzten Jahrhunderts bezeichnet (vgl. United Nations Human Settlements Programme 2021).

‘Cities are bearing the brunt of the crisis – many with strained health systems, inadequate water and sanitation services, and other challenges’ (United Nations 2020).

Insbesondere für Städte stellt die Pandemie eine große Herausforderung dar. So wurden laut den Vereinten Nationen (2020) 90 Prozent der Infektionsfälle in den Städten verzeichnet, welche die Hauptlast der Krise tragen. Zu Beginn der Covid-19 Krise kämpften Städte in den Lockdowns um die Aufrechterhaltung ihrer Systeme und kritischen Infrastrukturen, wie etwa das Gesundheitssystem, die Energie-, Wasser- und Essensversorgung (United Nations 2020). Die Auswirkungen der Pandemie treffen vor allem ärmere Länder in denen auch die soziale Ungleichheit verstärkt wurde (United Nations 2020). Dabei haben sich Fragestellungen zur sozialen Ungleichheit in den Bereichen *Arbeit, Mobilität* und *Gesundheit*, aber auch im *Bereich des Wohnens, oder zur Qualität des öffentlichen Raums*, verdeutlicht (vgl. Heinz und Ogris 2021). Die Aufrechterhaltung der Grün- und Freiraumversorgung im Kontext der Pandemie stellt als Teilbereich der Stadtplanung ein relevantes Handlungsfeld dar.

Städte und Pandemien in der Retrospektive

Städte waren schon immer aus historischer Perspektive von Pandemien, Naturkatastrophen und Krankheiten geprägt (vgl. Baumgart 2018). Solche Ereignisse haben die Entwicklung von Städten geformt. Dies spiegelt sich auch in den städtebaulichen Leitbildern wider. Dabei war insbesondere der gesundheitliche Aspekt bzw. der Gesundheitsschutz der Bevölkerung immer ein Teil

„Das Auftreten von Krankheiten und Epidemien steht daher oft in Relation mit dem Zusammenleben in größeren Siedlungen oder städtischen Strukturen“ (Stadt Wien 2020a).

der Aufgabe der Stadtplanung (vgl. Baumgart 2018). Die Stadt an sich mit ihrer *baulichen* und *räumlichen Struktur* war schon immer ein Ort, welcher die Bevölkerung vor Umweltgefahren und Krankheiten geschützt hat (Baumgart

2018). Das Phänomen der Epidemien trat bereits in den antiken Städten (800 v. Chr. – 600 n. Chr.) auf. Nach Baumgart (2018) wurde bereits in antiken Leitkonzepten Idealstädte die Sicherstellung gesunder Lebensverhältnisse angestrebt.

Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert erlebten die Städte einen enormen Bevölkerungszuwachs. Daraus resultierte eine starke Erhöhung der baulichen Dichte (vgl. Baumgart 2018). Patrick Geddes ein schottischer Biologe (1854-1932) hatte demzufolge das Anliegen einer integrierten Perspektive auf das Thema der Gesundheit und Raum. Aber auch Lewis Mumford (1980), ein Architekturkritiker kritisierte die schlechten Hygieneverhältnisse in Städten, welche durch die Industrialisierung entstanden. Des Weiteren gelten die technischen Planungen wie die von Georges-Eugène Haussmann in Paris (1853/70), von Ildefonso Cerdà in Barcelona (1859) als die Vorreiter der Etablierung von Flächennutzungsplänen, welche vor allem die öffentliche Hygiene und eine Verbesserung des Arbeitslebensverhältnisses abzielen (vgl. Baumgart 2018). Der Aspekt der Gesundheit wird auch in der Charta von Athen (1933) aufge-

griffen.¹ In dem Leitbild wird die Funktionstrennung zwischen Arbeiten, Erholung, Wohnen und Verkehr als Lösung für die unzureichende Wohn- und Grünraumversorgung und Dichte in den Städten gesehen (vgl. Kistemann und Ritzinger 2018).

Alle diese genannten Beispiele aus der Retrospektive, zeigen dass die Städte von Pandemien und Epidemien geprägt und diese auch in ihrer physischen Form abzulesen sind. Die Stadtplanung ist demnach eines von den Instrumenten, welche zur Bekämpfung von Pandemien und Krankheiten beigetragen hat. Daher wurden städtebauliche Strukturen an die akute Situation angepasst oder waren Ergebnisse der Maßnahmen und Reaktion auf Krankheiten.

Städte und Krisen von Heute

Nicht nur in der Retrospektive der Stadtentwicklung beeinflussten Krisen und Katastrophen die Stadtplanung, sondern auch aus jetziger Hinsicht stellt der **Klimawandel** eine Herausforderung für Städte dar. Die Notwendigkeit zur Auseinandersetzung mit der Klimakrise der Stadtplanung ist allgegenwärtig. Sie stellt vor allem für Städte angesichts der Auswirkungen des **Klimawandels** wie steigenden Temperaturen, vermehrten **Hitzetage**², sowie die Häufung von Extremwetterereignisse wie starke Niederschläge und der vermehrte Ausstoß von CO₂-Emissionen und Treibhausgasen einen Handlungsbedarf dar (vgl. van Rian 2014). Es sind die Städte, die zum Klimawandel beitragen, so verbrauchen auch Städte 78 Prozent Energie und produzieren 60 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen (vgl. United Nations o.a). In Österreich wurde im Jahr 2020 das fünfwärmste Jahr gemessen und die Temperatur ist um 2,1 Grad im Vergleich zu den Jahren 1961 bis 1990 gestiegen (vgl. Stangl et al. 2021). Dies hat für die Stadträume zur Folge, dass sie sich den klimatischen Bedingungen anpassen müssen, um die Lebensräume in der Stadt zu erhalten. Dabei sind öffentliche Räume wie Straßen ein wichtiger Aspekt in der Klimawandelanpassung. Die große Flächen an Straßenasphalt trägt insbesondere an Tagen mit hoher Temperatur zu den sogenannten Hitzeinseln und allgemein zur Wärme in dichten Stadtteilen bei (vgl. Schwab und Steinicke 2003). Des Weiteren ist ein großer Anteil an Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor zurückzuführen (vgl. Umweltbundesamt o.a). So fielen im Jahr 2019 24 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen auf den Verkehrssektor, zu welchem besonders der motorisierte Individualverkehr als Ursache beiträgt (vgl. Umweltbundesamt o.a).

Relevanz von öffentlichen Räumen in der Pandemie

So wie auch Städte in einem ständigen Wandel stehen, so verändern sich die bestehenden Strukturen und mit diesen der urbane Stadtraum (vgl. Degros et al. 2014). Mit den Veränderungen der städtischen *„Public spaces are an integral part of Gesellschaft und äußeren Einflüssen wie den Klimawandel, Pandemien und Krisen gerät der öffentliche Raum (Degros et al. 2014: 4). verstärkt unter Druck (vgl. Degros et al. 2014).*

Der Einfluss der Krise auf das öffentliche Leben schlägt sich im öffentlichen Raum nieder. Die Bilder von leeren Straßen in der Innenstadt, die normalerweise von TouristInnen und PassantInnen gefüllt sind, prägen die Erinnerungen an

¹ In der Charta von Athen IV. Kongress der Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (CIAM, Internationaler Kongress für neues Bauen)

² „Hitzetage: Teilmenge der Sommertage, an denen das Maximum der Lufttemperatur 30 °C erreicht oder überschreitet“ (Stangl et al. 2021: 10).

den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die Einschränkungen der Bewegungen in der Covid-19 Pandemie hat den Bezug der BürgerInnen zu den Straßenräumen und öffentlichen Räumen verändert (vgl. UN-Habitat 2020a). Zudem sieht das UN-Habitat (2020a) den öffentlichen Raum als wesentlichen Beitrag zur Bekämpfung des Virus und der Erhaltung der Grundbedürfnisse zur Erholung. Der öffentliche Raum wird in der Pandemie zu einem Ausgleichsraum für die geschlossenen sozialen Treffpunkte wie Lokale, Sporteinrichtungen und Restaurants (vgl. Jarass und Von Schneidmesser 2021; Gehl 2020). Vor allem in dicht besiedelten innerstädtischen Gebieten ist der faire Zugang zu Grün- und Freiraum nicht immer gegeben (vgl. Mattanovich et al. 2017). Die Beschränkungen in den Lockdowns haben dazu geführt, dass die Bevölkerung innerstädtische Grün- und Freiräume mehr zur Erholung nutzte. So kam es teilweise zum Phänomen der Überfüllung dieser Räume trotz Abstandsregelungen (vgl. Reinwald et al. 2021). Laut der Stadt Wien erreichen zwei Drittel der Wiener Bevölkerung innerhalb von 250 Metern von ihrem Zuhause die nächste zugängliche Grünfläche (vgl. Stadt Wien und Umweltschutz 2014). Dieses Resultat ging aus einer Studie der MA 22 im Zeitraum von 2013 bis 2015 hervor. Nichtsdestotrotz gelten viele Gebiete als unterversorgt (vgl. Reinwald et al. 2021). Eine Studie der Medizinischen Universität Wien und der Universität für Bodenkultur (2021), legen in dichten innerstädtischen Bezirken wie Josefstadt und Margareten einen Mangel an Grünraumversorgung vor. In Wien stehen jeweils 9,26 m² Grünfläche den WienerInnen zur Verfügung, wohingegen 12,44 m² pro Kopf Straßenfläche abzüglich der Gehwege und baulich getrennten Radwege verzeichnet werden (vgl. Reinwald et al. 2021).

„Regelmäßige körperliche Aktivität ist wichtig für unsere Gesundheit, psychisch und physisch. Ausreichende Grünflächen im urbanen Raum leisten einen wichtigen Beitrag als Bewegungs- und Begegnungszone. Der Bedarf an Natur in der Stadt ist insbesondere in Ausnahmesituationen enorm“ (Haluza 2021).

Vor allem in Zeiten von Krisen ist der Zugang zu qualitativen öffentlichen Grün- und Freiräumen in dichten Gebieten vorauszusetzen. Es zeigt sich, dass die bisherige Planung und Gestaltung öffentlicher Straßenräume nicht zeitgemäß ist und oft nicht mehr den heutigen Ansprüchen entsprechen. Denn um die vorgegebenen Maßnahmen wie das Abstandhalten einzuhalten wird vor allem Raum im öffentlichen Straßenraum benötigt, welcher nicht immer gegeben ist (vgl. UN-Habitat 2020a). Die Nutzung und Gestaltung von öffentlichen Räumen unter anderem Straßenräume werden insbesondere im heutigen Kontext der Pandemie und aufgrund der Veränderungen im Verhalten der Gesellschaft durch die Pandemie diskutiert und in Frage gestellt (vgl. Jarass und Von Schneidmesser 2021). Das UN-Habitat (2020a) zählt daher die Gestaltung und den Erhalt von öffentlichen Räumen als eine wesentliche Aufgabe zur Bekämpfung der Pandemie. Insbesondere in Straßenräumen findet das öffentliche Leben statt und sie erfüllen verschiedenen Funktionen des Alltags, wie die Mobilität, Begegnung und Erholung im urbanen Kontext (vgl. Jarass und Von Schneidmesser 2021; Mehta 2013; Berding und Selle 2018; Asadi et al. 1998; Rudofsky 1995; Gehl 2018; Gehl Institute 2018; Steierwald und Künne 1994a; MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014). Zudem besteht der Bedarf diese Funktionen auch in Zeiten wie Corona für die Bevölkerung zu gewährleisten und zugänglich zu machen.

Nun sind schon zwei Jahre vergangen, seitdem die Weltbevölkerung mit der Pandemie lebt. Nichtsdestotrotz bleiben die Bilder des ersten Lockdowns in

Erinnerung. Weltweit berichteten Studien, Zeitschriften und Medien von temporären Veränderungen in der Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen. In Städten von Berlin³, Wien bis nach Bogotá⁴ wurden die sogenannten Ciclovías (Radwege) erweitert bzw. temporäre Fahrradstreifen installiert um die Ausbreitung des Covid-19 Virus zu verhindern. Ebenso ist das Thema der Pandemie und ihre Auswirkung auf den öffentlichen (Straßen-)Raum von wissenschaftlichem Interesse vor allem für Planer und Planerinnen, um zukünftige Planungen anzupassen. Jan Polivka (2020), ein Professor für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund, nennt die Corona Krise als ein Teilchenbeschleuniger vieler Entwicklungen, welche in den Städten sichtbar werden. Die bedeutende Rolle des öffentlichen Raums während der Pandemie zeigte auch eine globale Gehl Studie (2020) auf. Des Weiteren bezeichnet das UN-Habitat (2020b) den öffentlichen Raum als einen wichtigen Schlüsselfaktor zur Bekämpfung der Covid-19 Pandemie und veröffentlichten einen Leitfaden für kurz- und langfristige Interventionen im öffentlichen Raum. Ebenso hat sich die Stadt Wien im Rahmen eines Fachpapiers 2020 mit dem Thema der Covid-19 Pandemie und Stadtplanung auseinandergesetzt.⁵

Mit den heutigen Herausforderungen der Städte, wie dem Klimawandel und der Pandemie wird die Anpassungsfähigkeit der bestehenden öffentlichen Straßenräumen im urbanen Kontext in Frage gestellt. Daher ist herauszufinden, ob die Covid-19 Pandemie ebenso nachhaltig unseren Stadtraum verändert hat und was PlanerInnen, ArchitektInnen, WissenschaftlerInnen davon lernen können. Zudem beschäftigt sich die vorliegende Diplomarbeit mit der Frage, welche Auswirkungen die Pandemie auf die materiell-physische Gestalt, aber auch auf die geistige Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums aus Sicht der NutzerInnen hat.

Daher stellt diese Diplomarbeit den Anspruch, die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums zu untersuchen, um der Frage nachzugehen, ob die Pandemie wirklich ein sogenannter „Teilchenbeschleuniger“ oder „Katalysator“ für die Transformation des öffentlichen Raums ist.

³ <https://www.infravelo.de/temporaere-radfahrstreifen/>, 7.2.2022

⁴ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/el-uso-de-la-bicicleta-durante-la-pandemia#:~:text=Por%20eso%2C%20en%20marzo%20de,corredores%20al%20transporte%20p%C3%BAblico.> 7.2.2022

⁵ Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18): Fachpapier Stadtplanung, Heft 02/2021, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008581.pdf>, 5.5.2021

1.2. Zielsetzung und Forschungsfragen

Aufgrund der Relevanz, die den Straßenräumen in dichten urbanen Gebieten zugetragen wird im Kontext des Klimawandels und der Pandemie, stellen Straßenräume den Hauptgegenstand dieser Diplomarbeit dar.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Veränderungen in der Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums durch die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie aus Perspektiven der NutzerInnen, FachexpertInnen und der physischen Gestalt zu erfassen. Dabei ist es ein großes Anliegen die wesentlichen Erkenntnisse, wie Potenziale und Risiken, die sich aus der Pandemie ergeben, für die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Straßenraums herauszufinden. Vor diesem Hintergrund haben sich aus der Relevanz und Problemstellung folgende Forschungsfragen ergeben:

1. Welche Funktionen nimmt der Straßenraum als öffentlicher Raum in der Covid-19 Pandemie im Stadtteil ein?
2. Wie hat sich die Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums aus der Sicht der Bevölkerung und FachexpertInnen im urbanen Kontext ausgewirkt?
3. Welche Erkenntnisse für die künftige Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen können wir als PlanerInnen aus der Covid-19 Pandemie ziehen?

1.3. Prozess und Methodik



Abbildung 1: Die Meilensteine der methodischen Schritte in den Phasen der Pandemie in Wien. Quelle: Eigene Darstellung

Die Abbildung 1 stellt den Prozess und Ablauf der vorliegenden Arbeit im Kontext der Lockdown- und Öffnungsphasen dar. Dabei stellen die durchgeführten ExpertInneninterviews, die Analyse des Untersuchungsraums sowie die PassantInnengespräche Meilensteine dieser Arbeit dar.

Auswahl des Untersuchungsraums

Für die Untersuchung von Veränderungen der Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums wurde ein Stadtteil ausgewählt, welcher eine hohe Bevölkerungsdichte aufweist und sich in den nächsten Jahren stark entwickeln wird. Aus der Abhandlung der Relevanz von Städten in der Pandemie sind urbane dichte Gebiete von Interesse, da sie als Epizentrum der Infektionen gelten (vgl. United Nations 2020). Unter anderem wurde das Thema Dichte in den Städten sowie die Verteilung und Zugang zum öffentlichen Raum in der Covid-19 Pandemie stark thematisiert (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung). So waren Bevölkerungsdichte, Verteilung des Grün- und Verkehrsraums und die Bevölkerungsentwicklung essenzielle Kriterien für die Auswahl des Stadtteils und der Straßenräume. Der 20. Bezirk stellt ein interessanter Bezirk dar, welcher sich in nächsten Jahren strukturell stark entwickeln wird. Eine Prognose zeigt, dass die Bevölkerungsdichte bis 2038 um +14 Prozent (berechnet von Stand 2020) Zuwachs erfahren wird.⁶

Es stellt sich die Frage, ob der Bezirk mit einem hohen Anteil von 34 Prozent an Verkehrsfläche und einem geringen Anteil von 9 Prozent an Grünfläche, den künftigen Ansprüchen an lebenswerten Grünraum und Freiraum gerecht wird (vgl. MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)⁷. Für die Auswahl des Stadtteils wurde ein Grätzl ausgewählt welches bereits eine hohe Bevölkerungsdichte und relevante Infrastrukturen für den Alltag aufweist. Des Weiteren wurden unterschiedliche Typologien von Straßenräumen zur Untersuchung herangezogen, die **Wallensteinstraße**, die **Klosterneburger Straße** und die **Othmgargasse** im Wallensteinviertel.

⁶ Bevölkerungsprognose des 20. Bezirks, Quelle: (Magistrat der Stadt Wien und Stadt Wien Wirtschaft, Arbeit und Statistik 2020).

⁷ MA 18 - Realnutzungskartierung 2018. <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/nutzungsklassen-bez.html>, eigene Berechnung.

Methodische Schritte

Um die Forschungsfragen zu beantworten, werden verschiedene Methoden der empirischen Sozialforschung angewendet. In der Tabelle 1 wird daher eine Übersicht der inhaltlichen Kapitel mit ihren Leitfragen, sowie Methoden zur Beantwortung der Fragen dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht der Kapitel, Leitfragen und angewandte Methoden

Kapiteln	Leitfragen	Methoden
Einleitung	Welche Relevanz hat das Thema der Diplomarbeit für die Stadtplanung? Was ist der aktuelle Stand der Wissenschaft? Wie lautet die Forschungsfrage? Mit welchen Methoden werden die Forschungsfragen beantwortet?	Literaturrecherche Dokumentenrecherche
Raumverständnis	Welchem theoretischen Raumverständnis unterliegt die Diplomarbeit?	Literaturrecherche
Der öffentliche Raum	Welche Eigenschaften zeichnet ein öffentlicher Raum aus? Wie wird der öffentliche Raum definiert?	Literaturrecherche
Funktionen des Straßenraums	Welche Funktionen nimmt der Straßenraum ein? Wie werden sie in den verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen definiert? Welche Gestaltungselemente des Straßenraums sind relevant für die Untersuchung des Straßenraums?	Literaturrecherche
Die Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen im Fokus der Wiener Stadtplanung	Welchen (rechtlichen) Rahmenbedingungen unterliegt die Gestaltung und Nutzung des Straßenraums im Kontext der Wiener Stadtplanung? Welche Ziele haben die Stadt Wien für die Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen gesetzt?	Literaturrecherche Dokumentenrecherche
Die Stadt Wien und die Covid-19 Pandemie	Was ist die Covid-19 Pandemie? Was sind die prägenden Begriffe der Covid-19 Pandemie? Was sind die prägenden Maßnahmen und Phasen der Pandemie?	Sekundärdatenanalyse Literaturrecherche Dokumentenrecherche
Straßenräume im Kontext der Covid-19 Pandemie	Welche Veränderungen und Dynamiken haben sich aus der Pandemie entwickelt? Wie werden diese Veränderungen von ExpertInnen, Medien und Berichten dargestellt? Welche Funktionen nimmt der Straßenraum ein aus Sicht der ExpertInnen? Welche Maßnahmen wurden im Straßenraum im Kontext der Pandemie eingesetzt? Welche Erkenntnisse haben PlanerInnen aus der Pandemie gezogen?	Sekundärdatenanalyse Literaturrecherche Dokumentenrecherche ExpertInneninterviews
Untersuchungsraum	Wie hat sich die Nutzung und die Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums aus Sicht der lokalen Bevölkerung und PlanerInnen verändert? Wie werden die Straßenräume konzipiert, wahrgenommen und gelebt?	Methoden der empirischen Sozialforschung Sekundärdatenanalyse Dokumentenrecherche Beobachtungen
Diskussion	Inwiefern stimmen die Darstellungen der ExpertInnen und den Medien mit den Ergebnissen aus den Untersuchungsräumen überein? Welche Funktionen nimmt der Straßenraum als öffentlicher Raum in der Covid-19 Pandemie ein? Wie hat sich die Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums aus der Sicht der Bevölkerung und FachexpertInnen im urbanen Kontext ausgewirkt? Welche Erkenntnisse für die künftige Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen können wir als PlanerInnen aus der Covid-19 Pandemie ziehen?	

Für die Untersuchung der Auswirkungen der Pandemie auf die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums bedarf es zuerst einer theoretischen Auseinandersetzung mit den Begriffen des öffentlichen Raums, des Straßenraums und der Covid-19 Pandemie. Die grundlegende theoretische Aufarbeitung der Thematik basiert daher auf Literatur- und Dokumentenrecherchen. Für die

Analyse der ausgewählten Straßenräume wurden die drei Ebenen *Konzipierter* Raum (Repräsentationen von Raum), *Wahrgenommener* (Räumliche Praxis) und *Gelebter* Raum (Räume der Repräsentationen) aus der Theorie der Produktion des Raums von Henri Lefebvre (1991) herangezogen. Sekundärdaten, Planungsdokumente und Karten dienten als Grundlage für die Betrachtung des konzipierten Raums. Mit Hilfe von Methoden der empirischen Sozialforschung wie qualitativen ExpertInneninterviews und PassantInnenbefragungen sind die Straßenräume in der *konzipierten* und *gelebten* Ebene abgebildet worden. Des Weiteren wurden Besichtigungen vor Ort im Juni und November 2021 in die Ebene der *räumlichen Praxis* miteinbezogen.

Literatur- und Dokumentenrecherche

Die Literatur- und Dokumentenrecherche gelten als Grundlage für das Verständnis von **öffentlichen Räumen, Straßenräume und die Covid-19 Pandemie**. Dabei stellen Literaturen, zum öffentlichen Raum eine bedeutende Quelle dar, um das Verständnis und die Funktion des öffentlichen Straßenraums im Rahmen dieser Arbeit zu definieren. Des Weiteren werden strategische und gesetzliche Dokumente aufgegriffen und zusammengefasst, um die Rahmenbedingungen zu beschreiben, welche für die Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen gelten. Dabei handelt es sich vorrangig um strategische Dokumente der Stadt Wien wie den Stadtentwicklungsplan (STEP) 2025 mit den jeweiligen Fachkonzepten. Als rechtliches Dokument wird die derzeit geltende Straßenverordnung in Österreich (StVo 1960) herangezogen.

Um die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf den öffentlichen Straßenraum zu verstehen, bedarf es einem Grundverständnis was die Covid-19 ausmacht, welche Maßnahmen implementiert wurden, um die Verbreitung des Covid-19 Virus einzuschränken. Da die Pandemie ein aktuelles Thema und der Stand der Forschung noch nicht ausgereift ist, werden Berichte, Artikeln, Internetdokumente sowie Pressemitteilungen und Berichterstattungen zur Beschreibung der Pandemie herangezogen.

Nichtsdestotrotz ist das Thema der Covid-19 Pandemie und die Auswirkung auf das Alltagsleben von wissenschaftlichem Interesse. Nicht nur in der Wissenschaft ist das Thema von Bedeutung, sondern auch für PlanerInnen und Städte wird die Thematik in diversen ad-hoc Studien untersucht. Für die chronologische Beschreibung der relevanten Eckdaten des Verlaufs der Pandemie wird ein Blog welches im Rahmen eines Forschungsprojektes der Universität Wien namens Austrian Panel Project herangezogen (vgl. Universität Wien 2021).

Für die Analyse der Straßenräume in den drei genannten Ebenen wurden vorrangig Sekundärdaten aus Statistiken und Berichten von Forschungsprojekten, sowie qualitative ExpertInneninterviews herangezogen. Die Reflexion der Nutzung und Wahrnehmung der PassantInnen basieren auf kurze PassantInnenbefragungen in den ausgewählten Straßenräumen.

Methoden der empirischen Sozialforschung

Die Methoden der empirischen Sozialforschung werden angewendet um Daten zu erheben, welche mit einer grundlegenden Theorie verbunden sind, die anschließend ausgewertet werden (vgl. Baur und Blasius 2014).

„Die qualitative Forschung geht den umgekehrten Weg und setzt bei der Erkenntnis an, dass eine vollkommene Ausschaltung der Subjektivität der Forschenden nicht möglich ist und sich Gegenstände permanent verändern“ (Baur und Blasius 2014: 47).

Bei dem Verfahren mit qualitativen Forschungsmethoden kann daher nie ganz die Subjektivität der Forschenden im Vergleich zu quantitativen Methoden zur Datenerhebung außer Acht gelassen werden. Kurt und Hebrik (2014) heben hervor, dass die Subjektivität bei der Durchführung von qualitativen Forschungsmethoden jedoch wichtig für das Verständnis der Gesellschaft wäre. Im Rahmen dieser Arbeit wird dieser Aspekt bewusst bei der Anwendung von qualitativen Forschungsmethoden bedacht. Das eigene Erleben und Erfahren der Auswirkungen der Pandemie tragen hierbei zum Verständnis gesellschaftlicher Prozesse bei (vgl. Kurt und Hebrik 2014).

Für die vorliegende Arbeit werden qualitative Erhebungsmethoden wie ExpertInneninterviews und PassantInnenbefragungen angewendet, dessen Vorgehen und methodischen Schritte im Folgenden erläutert werden. Zudem werden die Schritte der qualitativen Inhaltsanalyse nach Gläser und Laudel (2004) und Mayring und Fenzl (2014) für die Auswertung der Interviews und Befragungen dargestellt.

Qualitative ExpertInneninterviews

„Qualitative, leitfadengestützte Interviews sind eine verbreitete, ausdifferenzierte und methodologisch vergleichsweise gut ausgearbeitete Methode, qualitative Daten zu erzeugen“ (Helfferrich 2014: 559).

Um die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums in der Covid-19 Pandemie aus Sicht der FachexpertInnen zu erheben, wurden qualitative leitfadengestützte ExpertInneninterviews durchgeführt (vgl. Gläser und Laudel 2004). Für die ExpertInneninterviews wurden ExpertInnen auf städtischer und lokaler Ebene, welche sich mit der Gestaltung und Nutzung des Straßenraums auf planerischer, strategischer und lokaler Ebene befassen, befragt. Bei den ExpertInneninterviews handelt es sich um leitfadengestützte Interviews. Insgesamt wurden vier ExpertInneninterviews im Zeitraum von Mai bis Juni 2021 durchgeführt. Diese werden im Rahmen dieser Arbeit mit den Abkürzungen „E1“, „E2“, „E3“ und „E4“ anonymisiert und dargestellt.

Bei den leitfadengestützten ExpertInneninterviews wurde in der Vorbereitung auf das Interview ein Leitfaden erstellt, welcher das Gespräch gestalten soll (vgl. Helfferrich 2014). Bei der Konstruktion des Leitfadens wurden Fragen gestellt, welche zur Beantwortung der Forschungsfrage relevant sind. Die Leitfäden sind an die Zielgruppen angepasst worden, um Ihre Expertise zum Thema zu erfragen. Der Leitfaden wurde offen gestaltet. Das bedeutet der/die InterviewerIn hat die Möglichkeit neue Fragen im Gespräch hinzuzufügen oder diese zu adaptieren. Bei einem offenen gestalteten Leitfaden, wird der interviewten Person die Möglichkeit gegeben sich zu äußern (vgl. Helfferrich 2014). Die Auswahl des ExpertInneninterviews als Erhebungsmethode, begründet sich in dem Ziel, fachspezifische Informationen von ExpertInnen zu erhalten (vgl. Gläser und Laudel 2004: 106).

In Anhang 1 können die verschiedenen Leitfäden der ExpertInnen eingesehen werden. Als InterviewpartnerInnen wurden dabei ExpertInnen aus der Planung der Stadt Wien, sowie lokalspezifische ExpertInnen des 20. Bezirks, gewählt,

die sich mit der Gestaltung und Nutzung des Straßenraums auseinandersetzen. Durch die ExpertInneninterviews wurden fachliche Meinungen, aber auch subjektive Eindrücke über die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums im Kontext der Pandemie, abgefragt.

PassantInnenbefragungen

Um auch die Wahrnehmung des Straßenraums der lokalen Bevölkerung einzufangen, wurde die Methode der PassantInnenbefragung genutzt. Befragungen in der Sozialwissenschaft gelten als *planmäßig* und verfolgen ein wissenschaftliches Ziel (vgl. Häder 2010). In diesem Kontext ist es das Ziel der PassantInnenbefragung die Wahrnehmung der lokalen Bevölkerung einzufangen, um Schlüsse und Erkenntnisse für die künftige Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen zu ziehen. Für die Befragungen wurden Fragen zur Wahrnehmung und Nutzung des zu untersuchenden Straßenraums gestellt. Der Leitfaden strukturiert sich nach den drei Forschungsfragen. Einerseits sollte die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums während und nach den Lockdowns in der Covid-19 Pandemie erforscht sowie andererseits die Veränderungen erfasst werden. Des Weiteren werden die PassantInnen über positive und negative Veränderungen, sowie ihre Wünsche für die zukünftige Gestaltung des Straßenraums erfragt. Die Leitfragen des Fragenbogens können in Anhang 1 eingesehen werden.

Stichprobenauswahl und -größe

Für die Befragungen wurden primär PassantInnen nach dem Zufallsprinzip ausgewählt. Es handelte sich um eine *willkürliche Auswahl* (*convenience-sampling*) von PassantInnen nach Akreimi (2014: 272). Die Größe bzw. Anzahl der Befragungen werden im Vorhinein nicht festgelegt, sondern erfolgen im Prozess. Um eine Bandbreite an Daten und Information zu erhalten, braucht es nicht unbedingt eine hohe Anzahl von Stichproben (vgl. Akreimi 2014). Im Prinzip erfolgte die Festlegung der Größe auf der Grundlage der *theoretischen Sättigung* (vgl. Akreimi 2014). Das heißt man fragt so lange Personen, bis man zufrieden ist oder Schlüsse ziehen kann zu den relevanten Fragestellungen. Insgesamt wurden 30 PassantInnen in den drei Straßenräumen befragt.

Merkmalsausprägung

Bei der PassantInnenbefragung ist es wichtig die Bevölkerungsgruppen mit verschiedenen soziodemographischen und sozioökonomischen Merkmalsausprägungen zu erreichen, wie Geschlecht, Alter, Staatsangehörigkeit, Familienstand, Bildung, Erwerbsstatus, Stellung im Beruf, Berufliche Tätigkeit und Haushaltsgröße (vgl. Hoffmeyer-Zlotnik und Warner 2014).

Für die PassantInnenbefragungen im Rahmen dieser Arbeit wurden daher Merkmale wie Geschlecht, Alter, Staatsangehörigkeit, sowie Erwerbsstatus, Haushaltsgröße, Wohnort und Freiraumausstattung des Wohnortes ermittelt. Das letzte Merkmal, die Freiraumausstattung leitet sich von der theoretischen Auseinandersetzung mit der Covid-19 Pandemie und Städten ab, in dem die Freiraumausstattung der Wohnung an Bedeutung gewonnen hat. Bei der Staatsangehörigkeit wird lediglich in „österreichische Staatsangehörigkeit“, bzw. „nicht-österreichische Staatsangehörigkeit“ unterschieden. Bei der Abfrage des Erwerbsstatus (Erwerbstätig (Vollzeit, Teilzeit), StudentIn SchülerIn, Nicht-erwerbstätig, Kurzarbeit und keine Angabe) wird der soziale Status der PassantIn

eruiert (vgl. Hoffmeyer-Zlotnik und Warner 2014). Das Merkmal Haushaltsgröße weist die Anzahl der Personen im Haushalt auf und kann Hinweis auf das finanzielle Gesamteinkommen geben (vgl. Hoffmeyer-Zlotnik und Warner 2014). Die Frage nach dem Wohnort, soll den Standort und den Bezug zum jeweiligen Straßenraum erfragen. Die Variablen teilen sich hier in: in der Nähe des Straßenraums, im Bezirk, in einem anderen Bezirk, in einem Nebenbezirk oder außerhalb Wiens ein.

Das Ziel bei der Auswahl der PassantInnen für die Kurzbefragung ist, so weit wie möglich die soziodemographische Struktur des Stadtteils abzubilden (vgl. Hoffmeyer-Zlotnik und Warner 2014). Das heißt man versucht verschiedene Personen mit verschiedenen Merkmalsausprägungen zu befragen, was sich in der Praxis nicht als einfach erweist. Merkmale wie Staatsangehörigkeit, Wohnort, Erwerbsstatus oder Haushaltsgröße und Freiraumausstattung sind nicht ablesbar oder physisch erkennbar. Hingegen sind die demographischen Eigenschaften wie Geschlecht und Alter einschätzbar.

Qualitative Inhaltsanalyse von ExpertInneninterviews und PassantInnenbefragungen

Nach Mayring und Fenzl (2014: 544) wird die qualitative Inhaltsanalyse als „... ein qualitativ-interpretativer Akt“ bezeichnet, welches im „... zweiten Schritt (...) dann analysiert, ob bestimmte Kategorien mehrfach Textstellen zugeordnet werden können“. Für die Anwendung dieser Auswertungsmethoden werden die Grundprinzipien von Mayring und Fenzl (Mayring und Fenzl 2014: 545–546) nach Mayring (2010) herangezogen:

- *Material wird einem Kommunikationsmodell eingeordnet.* Der sozio-kultureller Hintergrund, die Interviewsituation und Zielgruppe soll aus dem Interviewtranskript oder Text erschließbar sein.
- *Die qualitative Inhaltsanalyse geht streng regelgeleitet vor.* Die Anwendung folgt gewissen Regeln und wird nicht willkürlich angewendet.
- *Die Systematik der Inhaltsanalyse zeigt sich auch darin, dass vorab Analyseeinheiten definiert werden.* Die Einheit der Analyse wie (Absatz, Wort und Satz) werden festgelegt.
- *Der Grundvorgang besteht nun in der regelgeleiteten Zuordnung von (entweder induktiv am Material entwickelten oder deduktiv vorab aufgestellten).* Die festgelegten Kategorien für die Analyseeinheit werden im Prozess angepasst.
- *Dadurch kann gewährleistet werden, dass inhaltsanalytische Gütekriterien sinnvoll überprüfbar werden.* Die festgelegten Kategorien werden im Prozess noch einmal überprüft.

Die qualitative Inhaltsanalyse hat das Ziel aus den geführten ExpertInneninterviews und PassantInnenbefragungen die relevanten Informationen zu filtern und wieder zugeben, daher müssen diese zuerst aus den Text entnommen werden und in ein passendes Format umgewandelt werden (vgl. Gläser und Laudel 2004).

Ablauf der qualitativen Inhaltsanalyse

Um die ExpertInneninterviews zu analysieren, aufzubereiten und zu interpretieren, wurden alle Interviews vereinfacht transkribiert, da nicht die Art des Sprechen im Vordergrund stand sondern der Inhalt (vgl. Dresing und Pehl 2011). Für die Transkription der ExpertInneninterviews wurden deshalb die vereinfachten Transkriptionsregeln nach Dresing und Pehl (2011) angewendet. Die Transkripte stellen den Ausgangstext für die Analyse dar.

Bei der qualitativen Inhaltsanalyse werden die sogenannten Rohdaten aus den Texten entnommen, aufbereitet und ausgewertet (vgl. Gläser und Laudel 2004). Dieser Prozess wird Extraktion genannt in dem die Texte systematisch selektiert werden anhand eines Kategoriensystems. Somit werden Textabschnitte in eine Kategorie eingeordnet und strukturiert (Kodierung). Das Ziel der Extraktion ist es den Text so zu reduzieren, damit er nur die Informationen enthält, welche für die Beantwortung der Forschungsfrage benötigt werden (vgl. Gläser und Laudel 2004).

Als Analyseeinheit wurden daher Textabschnitte- und Textabsätze von den Transkripten der Interviews verwendet, da alleinstehende Sätze nicht leicht interpretierbar sind (vgl. Gläser und Laudel 2004: 204). Das Kategoriensystem basiert auf im Vorhinein definierten theoretischen Untersuchungsvariablen, welche sich aus der Theorie ableiten. Diese können jedoch in einem offenen System verändert und ergänzt werden. Für die Auswertung der ExpertInneninterviews wurden deduktiv Kategorien aus der Theorie von Lefebvres Produktion des Raumes definiert. Durch das offene System konnten Kategorien und Variablen im Verfahren an die Inhalte angepasst und neu gebildet werden. Dieser Vorgang ist nötig, um keine relevanten Informationen auszulassen (vgl. Gläser und Laudel 2004: 193). Des Weiteren wird eine strukturierende Inhaltsanalyse angewendet, um die Inhalte auf die definierten Kategorien aus der Theorie einzuordnen, dabei bedarf es einen Kodierleitfaden (vgl. Gläser und Laudel 2004). Das Kategoriensystem mit dem Kodierleitfaden, welche für die qualitative Inhaltsanalyse der ExpertInneninterviews verwendet wurde kann in Anhang 3 eingesehen werden.

Ein wichtiger Schritt bei der qualitativen Inhaltsanalyse ist das Interpretieren von Inhalten, welches bereits bei der Extraktion von Daten oder Inhalte passiert. Die extrahierenden Rohdaten werden im nächsten Schritt zusammengefasst und auf Wiederholungen und Widersprüche überprüft, wodurch die Informationsbasis entsteht. Im nächsten Schritt werden die relevanten Zusammenhänge untersucht, um die Forschungsfragen zu beantworten (vgl. Gläser und Laudel 2004).

Ablauf der qualitativen Inhaltsanalyse

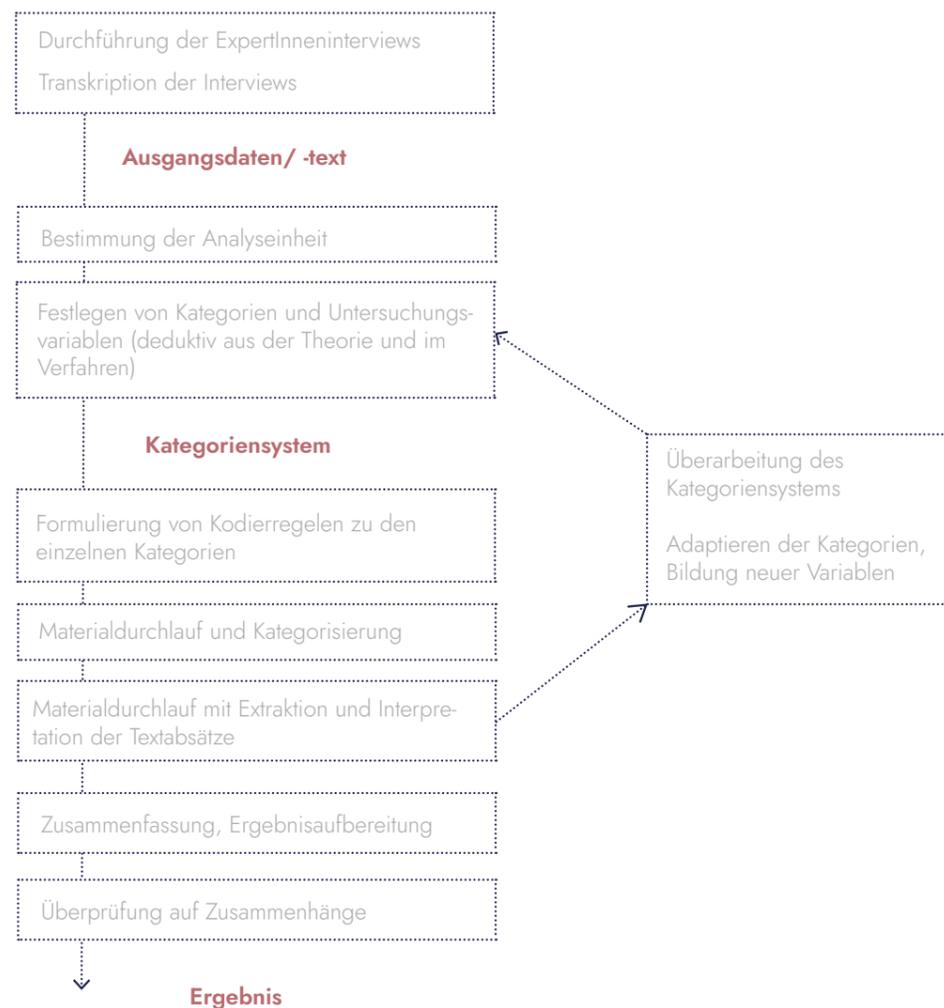


Abbildung 2: Ablauf der qualitativen Inhaltsanalyse. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Gläser und Laudel 2004: 197; Mayring 2007)

In der folgenden Grafik (Abbildung 2) wird der Ablauf der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2007) und Gläser und Laudel (2004) abgewandelt aufgezeigt, welche als Grundlage für die Auswertung der ExpertInneninterviews im Rahmen dieser Diplomarbeit verwendet wurde.

Auswertung mit computerunterstützter Inhaltsanalyse

Für die Auswertung der Transkripte wurde eine spezielle Software **MAXQDA**⁸ eingesetzt. Sie wird als Hilfsmittel für die Umsetzung der Arbeitsschritte (siehe Abbildung 2) für die Verwaltung des Kategoriensystems, die Datenaufbereitung und die Ergebnisaufbereitung verwendet. Mit Hilfe der Software können die importierten Transkripte aufgefasst und die Absätze den Kategorien zugewiesen werden. In Anhang 3 ist eine Liste der verwendeten Codes (Kategorien) vorzufinden. In der Arbeit werden PassantInnen anonymisiert und mit „P.W.X“, „P.K.X“ und „P.W.X“ gekennzeichnet. Diese Abkürzungen stehen für die un-

⁸ <https://www.maxqda.de/>, 9.2.2022

tersuchten Straßenräume und die Nummer der PassantIn. Die importierten Transkripte wurden dann im MAXQDA automatisch mit einem Absatz- oder Positionsnummer versehen. Im Rahmen dieser Diplomarbeit werden daher die jeweiligen Textstellen und Absatzpositionen mit einem „Abs. X“ im Fließtext gekennzeichnet.

1.4. Aufbau der Arbeit

Wie aus der Übersicht der Kapitel und den methodischen Schritten dargestellt in Tabelle 1 ersichtlich ist, teilt sich die Diplomarbeit in acht inhaltliche Kapitel auf. Zu Beginn wird der theoretische Rahmen der Diplomarbeit angeführt in dem die zugrundeliegende Raumtheorie „die Produktion des Raumes“ nach Lefébvre (1991) erläutert wird. Diese ist besonders für die Analyse und methodische Herangehensweise relevant. In diesem Kapitel wird versucht die Theorie des Produktion des Raums nach Lefébvre (1991) darzustellen und herunter zu brechen, um die Ebenen für die Analyse der Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Straßenraums im Kontext der Covid-19 Pandemie zu untersuchen. Des Weiteren bedarf es einem Grundverständnis wie sich der öffentliche Raum definiert und verstanden wird. Um die Funktionen des Straßenraums darzulegen, wird der Straßenraum aus verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen beleuchtet. Für die künftige Gestaltung und Nutzung des Straßenraums sind die grundlegenden rechtlichen und strategischen Rahmenbedingungen der Wiener Stadtplanung von Bedeutung, welche im Stadtentwicklungsplan sowie in der Straßenverordnung (StVo) 1960 festgelegt sind.

Im nächsten Schritt in Kapitel 6 „Die Stadt Wien und Covid-19 Pandemie“ werden die Grundbegriffe der Covid-19 Pandemie, sowie die implementierten Maßnahmen zur Bekämpfung dessen Verbreitung angeführt. Eine Chronologie der Covid-19 Pandemie und Maßnahmen im Kontext der Stadt Wien vermittelt eine Übersicht über die wichtigen Ereignisse und prägenden Maßnahmen, welche als grundlegenden Rahmen für die Untersuchung der Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums im Kontext der Pandemie dient. Anschließend in Kapitel 7 werden die Dynamiken und Trends welche sich aus der Covid-19 Pandemie im öffentlichen Straßenraum aus Sicht von ExpertInnen, Medienberichten und Studien herausgebildet haben und die ersten Ergebnisse der Auswirkungen der Pandemie auf den Straßenraum dargestellt.

Um die Wahrnehmung und Nutzung des öffentlichen Straßenraums zu untersuchen, werden in Kapitel 8 die Ergebnisse der Straßenräume Wallensteinstraße, die Klosterneuburger Straße und die Othmargasse in den Betrachtungsebenen der konzipierte, wahrgenommene und gelebte Raum dargestellt. Dabei stellt die Einbettung der Straßenräume im Wallensteinviertel und 20. Bezirk ein Grundverständnis für die drei Betrachtungsebenen.

In der Diskussion werden die Ergebnisse aus Kapitel 7 und 8 mit der theoretischen Auseinandersetzung des öffentlichen Straßenraums gegenübergestellt, das Rückschlüsse für die Beantwortung der Forschungsfragen zu lässt. Im letzten Kapitel werden daher die wesentlichsten Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Analyse und der theoretischen Auseinandersetzung mit den Themen der Covid-19 Pandemie und öffentlicher Straßenraum noch einmal zusammengefasst, sowie die Forschungsfragen beantwortet. Das Fazit beinhaltet ebenso einen kurzen Ausblick für weitere planungs- und forschungsrelevante Vorhaben.

In diesem folgenden Kapitel werden die raumtheoretischen Grundlagen aus der Stadt- und Sozialraumforschung und Stadtsoziologie dargelegt, um die Betrachtung und das Lesen des Raums im Kontext dieser Arbeit zu verstehen. Zunächst wird versucht sich dem „Raum“ - Begriff anzunähern und ihn aus verschiedenen Disziplinen zu beleuchten. Anschließend erfolgt eine Erläuterung des relationalen Raumbegriffs, um ihre Bedeutung für die Betrachtung des Untersuchungsraums zu verdeutlichen. Der Fokus des folgenden Abschnitts liegt in der Darlegung der Theorie der Produktion des Raums von Henri Lefebvre (1991) aus dem sich die drei Ebenen für die Analyse der Auswirkungen der Pandemie auf die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums ableiten.

2.1. Der „Raum“- Begriff und das Raumverständnis

Der Begriff des Raumes wird im alltäglichen Sprachgebrauch meist selbstverständlich genutzt. Man stellt sich einen dreidimensionalen physischen Raum mit seinen Gegenständen und Mobiliar vor, aber er ist vieles mehr. Die Fragen „Wie entsteht Raum?“, „Was ist Raum?“, „Von wem wird der Raum produziert?“ können je nach historischem Kontext und Disziplinen unterschiedlich interpretiert und beantwortet werden.

Absolutistischer vs. relationaler Raum

Die Frage nach einer Raumdefinition spielt nicht nur in der Stadtsoziologie eine Rolle, sondern sie wird in anderen wissenschaftlichen Disziplinen ebenso diskutiert. Ein wesentlicher Bezugspunkt, welcher die heutigen raumtheoretischen Ansätze verändert hat, war die Unterscheidung zwischen einem „absolutistischen“ und einem „relativistischen“ Raumbegriff, welche aus der Physik und der Philosophie entspringen (vgl. Weizsäcker 1986). Zu den historischen Vertretern des absolutistischen Raumverständnis zählten unter anderem der Physiker und Philosoph Carl Friedrich von Weizsäcker, aber auch Ptolemäus, Kopernikus, Kepler, Galilei und Newton. Wohingegen in den relativistischen Ansichten des Raumes Cusanus, Bellarmin, Leibniz und Mach die Vertreter waren (vgl. Löw et al. 2008).

Diese zwei Raumanschauungen „absolutistisch“ und „relativistisch“ unterscheiden sich in ihrem Verhältnis von Materie und Raum. Ein absoluter Raum basiert auf einem Dualismus, in der gleichzeitig, Raum und Körper existieren und der Raum wird deshalb auch als ein Behälter oder *Container* beschrieben (vgl. Löw et al. 2008). Dieser Auffassung nach werden Räume als *neutrales Gefäß* oder *Territorium* betrachtet (vgl. Löw et al. 2008). Im soziologischen Sinne würde das bedeuten, dass der Raum unabhängig von Handlungen existiert (vgl. Löw 2017). Nach der relativistischen Auffassung des Raums, besteht der Raum aus der *Struktur und Beziehung der relativen Lagen der Körper* (vgl. Löw et al. 2008) Aus dieser Betrachtung wird der relativistische Raum im Handeln produziert (vgl. Löw 2017). Bei der relativistischen Auffassung des Raums stehen daher Räume in Beziehung oder Relation zwischen Körpern.

Relationaler Raumbegriff nach Löw, Läßple und Lefebvre

Der relationale Raumbegriff wird vor allem in Werken behandelt wie von Henri Lefebvre (1991) in der „*Produktion des Raums*“, Martina Löw (2017) in der „*Raumsoziologie*“ und Dieter Läßple (1991) in „*Essay über den Raum*“. So wird in allen drei Werken verdeutlicht, dass der *relationaler Raum* ein Raum ist in dem gesellschaftliche Strukturen und Handlungen eingebettet sind (vgl. Lefebvre 1991; vgl. Löw 2017; vgl. Läßple 1991).

Im Raumverständnis von Martina Löw ist Raum als ein soziales Phänomen zu verstehen, welches von gesellschaftlichen Entwicklungen abhängig ist (vgl. Dlabaja 2013). Nach Löw (2017: 212) ist: „*Raum eine relationale (An)Ordnung von sozialen Gütern und Menschen (Lebewesen) an Orten*“, *welches sich durch zwei verschiedene Prozesse unterscheidet, dem Spacing und der Syntheseleistung* (vgl. Löw 2017: 158). Unter sozialen Gütern versteht Löw vorrangig materielle Güter. Zum einen können dies Tische oder Häuser sein, zum anderen können sie auch symbolische Güter wie Werte oder Vorschriften darstellen (vgl. Löw 2017: 153). Des Weiteren werden als *Orte, Plätze Räume* oder Stellen bezeichnet, welche benennbar oder geographisch markiert sind (vgl. Löw 2017: 224). Ebenso wie Martina Löw, versucht Läßple mit dem Konzept der (Re)produktion des Raumes die Zusammenhänge zwischen Raum und Gesellschaft zu erfassen. Läßple (vgl. Läßple 1991: 195) sieht den Raum als mehr als neutrales „Gefäß“, sondern als ein Konzept, welches auch die gesellschaftlichen Prozesse beinhaltet und die materielle-physische Raumstruktur formt und gestaltet. Ein zugrundeliegendes Verständnis von Raum und Ort war in der Stadtsoziologie schon immer von Relevanz um städtische Phänomene zu verstehen und erklären (vgl. Löw et al. 2008). Stadt und Raum sind daher stark miteinander verwoben. Das zeigt sich vor allem in der Einzigartigkeit einer Stadt, die sich über die Identifizierung der BewohnerInnen zum Raum, sowie über die Ausgestaltung des Raumes definiert (vgl. Löw et al. 2008).

2.2. Die Produktion des Raums nach Lefebvre

Stadt, Raum und Gesellschaft – Hintergrund der Theorie

Lefebvre fragt sich: „[...] wie es möglich ist, die Stadt zu denken, ohne sich den Raum vorzustellen, den sie besetzt und sich aneignet...“ (Schmid 2005: 191).

Nach dem Soziologen und Philosophen Henri Lefebvre und seiner Theorie „**Produktion des Raumes**“ werden die Bedeutung des Begriffs „Stadt“ und „Raum“ systematisch in eine übergreifende Gesellschaftstheorie miteinbezogen. Diese ermöglicht räumliche Prozesse auf diversen Maßstabsebenen wie lokaler, städtischer und globaler Ebene zu erfassen und analysieren (vgl. Schmid 2005). Demnach versteht Lefebvre (1991) den Raum als ein gesellschaftliches Produkt.

Das Verständnis von Stadt und Raum wurde in den Sozialwissenschaften nicht immer gleichwertig studiert. Die „Stadt“ an sich war jedoch schon immer mehr im Fokus theoretischer Abhandlungen und empirischer Forschung, wohingegen der „Raum“ eher einen niedrigeren Stellenwert hatte (vgl. Schmid 2005). Das zeigte sich auch in den Teildisziplinen der Stadtsoziologie, Stadtgeographie, Stadtökonomie oder Urbanethnologie (vgl. Schmid 2005). Das Interesse an Raum erwachte erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder, das insbesondere geprägt von der postmodernen Geographie und den kritischen Ansätzen der Stadtforschung war (vgl. Schmid 2005).

Henri Lefebvres Theorie „Die Produktion des Raumes“ findet ihren Ursprung in der „Krise der Stadt“ in den 60 und 70er Jahren. Die Krise bezieht sich auf die Auswirkungen der Modernisierung der Gesellschaft und die Urbanisierung der Stadt, welche mit dem funktionalistischen geprägten Städtebau der Nachkriegszeit verbunden ist (vgl. Schmid 2005). Unter anderem wurden dabei die „autogerechte“ Planung der Stadt und die Suburbanisierung die Verdrängung der Bevölkerung aus der Innenstadt, sowie das Zerstören des Alltagslebens durch kapitalistische Interessen kritisiert (vgl. Schmid 2005). Mit dem Ende der

80er Jahre wurde der sogenannte „*spatial turn*“ in den Kultur- und Sozialwissenschaften als Begriff verwendet für die Wiederentdeckung der Frage nach dem Räumlichen (vgl. Döring und Thielmann 2008). Aus diesem Grund wurde Lefebvre mit diesem Begriff in Verbindung gebracht.

The Production of Space – Die Produktion des Raums – La production de l’espace

Das Werk von Lefebvre *“Production de l’espace“* wurde erstmals 1974 veröffentlicht. Im Jahr 1991 folgte die englische Übersetzung von Donald Nicholson-Smith mit dem Titel „The Production of space“. In diesem Werk versucht Lefebvre eine Theorie zu bilden welche den Raum und die Gesellschaft in Relation setzt (vgl. Schmid 2005). Laut Schmid (2005) ist das Werk nicht gänzlich erfassbar ohne seine Analysen zum Urbanisierungsprozess und zur urbanen Gesellschaft im Kontext zu betrachten. Denn die Werke *„La droit á la ville“*- *“Das Recht auf Stadt“* und *„La révolution urbaine“* (1970) sind jene auf welche Lefebvre im Schlüsselwerk immer wieder Bezug nimmt.

Der soziale Raum nach Lefebvre

Der soziale Raum wird nach Lefebvre einerseits durch den gesellschaftlich produzierten Raum und die soziale Praxis und andererseits setzt er den sozialen Raum den anderen Begriffen mentaler und materiell-physischer Raum gegenüber (vgl. Schmid 2005).

„(Social) space is a (social) product“ (Lefebvre 1991: 26).

Der Raum wird von Lefebvre als ein soziales Produkt gesehen, welcher in drei Ebenen produziert wird (vgl. Schmid 2005: 205):

1. Der *physisch-natürliche* Raum
2. Der *mentale* Raum
3. Der *soziale* Raum.

Basierend auf diesen drei Ebenen entwarf er die *konzeptionelle Triade* um den sozialen Raum zu erfassen, auch bekannt unter dem Begriff der *Dreiheit (triplicité)* des Raumes (vgl. Schmid 2005). Das Konzept basiert auf den sogenannten drei Momenten. Der Moment bezieht sich hier auf das Temporäre und die Gleichzeitigkeit dieser drei Ebenen (vgl. Schmid 2005). Alle drei Ebenen werden somit gleichzeitig produziert, das heißt *wahrgenommen, konzipiert* und *erlebt*. In Abbildung 3 sind die drei Ebenen anhand einer Grafik dargestellt.

Räumliche Praxis (Materiell-physischer Raum) – der wahrgenommene Raum - perceived space (le perçu)

Die räumliche Praxis produziert den wahrgenommenen Raum, in denen sich Handlungen, Gegebenheiten des Kollektiven in Form von Objekten und Wirklichkeiten einschreiben (vgl. Schmid 2005). Nach Dlabaja (2013: 32) ist sie eine *materiell-physische Ausformung*, wie der *Körperraum* oder *Gebäude der Stadt*. Das bedeutet die *„... räumliche Praxis projiziert alle Aspekte und Elemente und Momente der sozialen Praxis auf den Raum“* (Schmid 2005: 211).

Lefebvre (Lefebvre 1991: 33) schreibt, dass *“... spatial practice, which embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets charac-*

teristics of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society’s relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of competence and specific level of performance “. Er geht hier davon aus, dass spezielle Räume nicht von jedermann/frau gelesen und verstanden werden kann. Unter dem Begriff der räumlichen Praxis werden deshalb auch soziale Praktiken verstanden, die produziert oder reproduziert werden. Diese setzen als Basis materielle Gegebenheiten wie Gebäude, Wohnung, Straße etc. voraus, die bestimmte räumliche Praktiken ermöglichen (vgl. Scherrer 2021). Die räumliche Praxis spiegelt daher die lokal spezifischen Verortungen und Charakteristiken der jeweiligen Gesellschaft oder Personengruppe wider (vgl. Lefebvre 1991: 33). Um den bestimmten Raum oder die räumlichen Praktiken des Raums zu verstehen, wird ein gewisses Level an Fähigkeiten und Wissen benötigt.

Repräsentationen von Raum – der konzipierter Raum - conceived space (le conçu)

Die Ebene der *“Repräsentationen von Raum“* wird von Lefebvre (1991: 38) als ein: *“... conceptualized space, the space of scientists, planners, urbanists, technocratic subdividers and social engineers, as of a certain type of artist with a scientific bent“* bezeichnet.

Er wird auch als der *konzipierte Raum* von Wissenschaftlern, Planern, Urbanisten und Technokraten verstanden, die ihn *zerlegen* und *neugestalten* (Schmid 2005: 216). Unter anderem zählen zu den Repräsentationen von Raum auch *Karten* und *Pläne* oder *Informationen* durch *Bilder* oder *Zeichen* (Schmid 2005: 216). Die Repräsentation des Raums dient zudem als eine Grundlage für jede räumliche Praxis, wenngleich sie nur als Inspiration gilt. Somit hat die Repräsentation des Raums einen erheblichen Einfluss auf die Produktion des Raums (Lefebvre 1991: 42). Die Konzeption des Raums beispielsweise in ihrer architektonischen Gestaltung ist einem höheren Zweck unterlegen und in einem Projekt eingebettet (Lefebvre 1991: 42). Demnach verbindet der konzipierte Raum Ideologie und Wissen, welche von den PlannerInnen in Beispiel Plänen dargestellt werden (vgl. Lefebvre 1991: 45).

Räume der Repräsentation - der gelebte Raum – lived space (le vécu)

„Representational spaces, embodying complex symbolisms, sometimes coded, sometimes not, linked to the clandestine or underground side of social life, as also to art (which may come eventually to be defined less a code of space than as a code of representational spaces“ (Lefebvre 1991: 33).

Die Räume dieser Ebene repräsentieren komplexe Symbolismen, manchmal kodiert und manchmal nicht. Sie sind gebunden an heimliche und unterirdische Seite des sozialen Lebens, sowie an die Kunst, die möglicherweise nicht als Code des Raumes, sondern als Code der Repräsentationen verstehen werden kann. In dieser Ebene werden Räume dargestellt, welche durch die Symboliken und Bilder erlebt werden. Es ist der Raum der *BewohnerInnen* (*inhabitants*), der *NutzerInnen* (*users*), die ihn beschreiben. Der Raum überlagert sogar den physischen Raum und nutzt seine *Symboliken* und *Objekte*. Man kann ihn auch als ein System aus nonverbalen Symboliken und Zeichen betrachten (vgl. Lefebvre 1991: 39). Nach Schmid (2005: 223) *„sind die Räume der Repräsentation [...] erlebte oder gelebte Räume oder auch „Darstellungsräume“ die „etwas“ repräsentieren“.* Dabei werden vor allem *gesellschaftliche Werte, Traditionen und Träume* repräsentiert, dazu kann beispielsweise *Begriffe wie Zuhause, Heimat* oder auch *Angsträume* zählen.

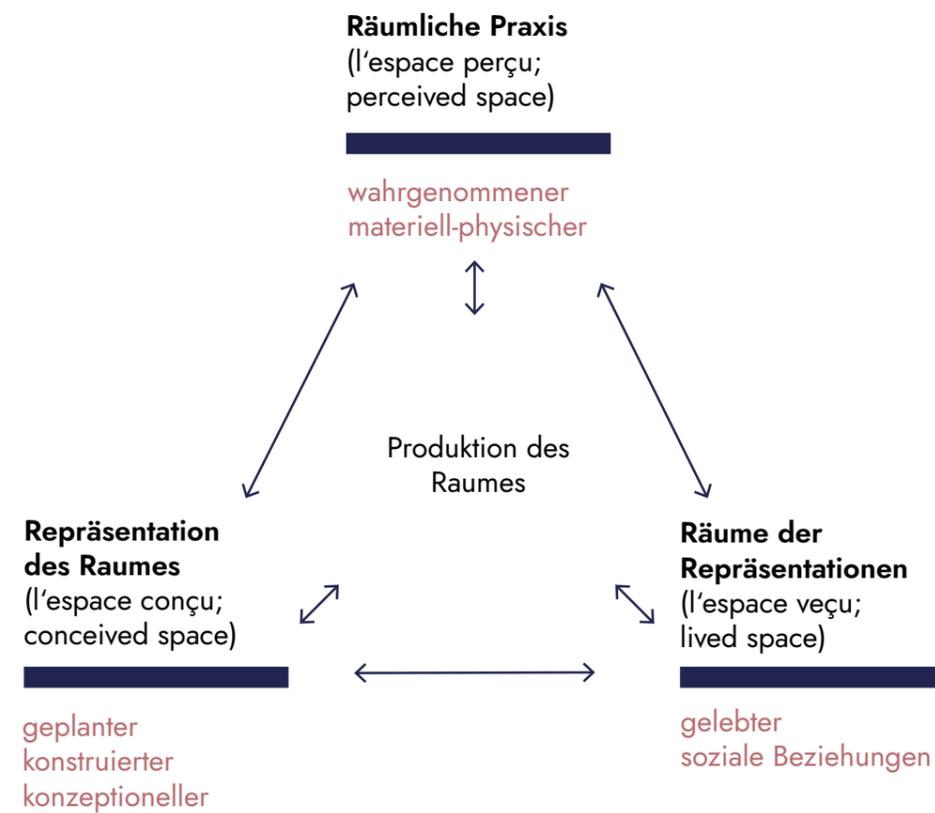


Abbildung 3: Die drei Dimensionen der Produktion des Raumes Theorie (1991). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Lefebvre 1991)

Lefebvres Raumtheorie als Grundlage für die Analyse der Straßenräume

Um die Wahrnehmung des Straßenraums während der Pandemie zu untersuchen, werden die Dimensionen der „Produktion des Raumes“ als Grundlage für die Analyse herangezogen. Im Rahmen der Analyse sind die drei Dimensionen des Raumes aus der Theorie der Produktion des Raums von Lefebvre (1991) von Bedeutung:

- Räumliche Praxis (materiell-physischer Raum)
- Repräsentation des Raumes und (konzipierter Raum)
- Raum der Repräsentationen (gelebter Raum)

In der Raumanalyse des Straßenraums werden immer wieder Bezüge zu den theoretischen Überlegungen der drei Dimensionen geschaffen, um so den Raum aus gesellschaftlicher und sozialer Sicht zu lesen und zu verstehen. Die Ebenen werden mit empirischen Methoden operationalisiert, welche bereits in Kapitel Prozess und Methodik beschrieben werden.

Die Ebene der **räumlichen Praxis** wirft einen Blick auf die **materiell-physischen** Gegebenheiten des Straßenraums und die alltäglichen Formen der Nutzung vor und während der Pandemie. Diese Ebene wird durch die **wahrnehmbaren** Aspekte der Straßenräume reproduziert, beispielsweise werden hier die wahrnehmbaren Aspekte des Straßenraums während der Pandemie bzw. speziell in den Lockdowns untersucht. Mit Hilfe von Beobachtungen vor Ort kann die räumliche Praxis der Straßenräume erfasst werden.

Die Ebene der **Repräsentation des Raums** legt einen Fokus auf die Untersuchung der Straßenräume wie er von ExpertInnen in der Pandemie **konzipiert** und geplant wird als auch wie er auf Plänen, Karten und Pressemitteilungen dargestellt wird. In dieser Ebene werden daher beispielsweise strategische rechtliche Konzepte und Pläne des zu untersuchenden Straßenraums beleuchtet. Dabei wird auch die Wahrnehmung des Straßenraums von ExpertInnen verschiedener Disziplinen nähergebracht. Hierbei tragen die Ergebnisse der ExpertInneninterviews zur Analyse der Ebene bei.

Auf der Ebene der **Räume der Repräsentation**, werden die Wahrnehmungen des Straßenraums während der Pandemie aus der Perspektive der NutzerInnen und BewohnerInnen wie gelebt und erlebt wird analysiert. Die Bedeutung und Symboliken des Raumes für die NutzerInnen basiert auf der individuellen Aneignung und Nutzung des Raums. Dafür liefern PassantInneninterviews Einblicke in die Wahrnehmung und Nutzung der Straßenräume.

Alle drei Ebenen sind grundlegend für die Produktion des Straßenraums, überlagern sich und greifen ineinander. Die Ebene der räumlichen Praxis wird überlagert durch die anderen zwei Ebenen, des gelebten und konzipierten Raums (vgl. Lefebvre 1991). In Abbildung 4 werden die drei Ebenen im Kontext des öffentlichen Straßenraums anhand von Beispielen dargestellt.

“Like all social practice, spatial practice is lived directly before it is conceptualized; but the speculative primacy of the conceived over the lived causes practice to disappear along with life, and so does very little justice to the ‘unconscious’ level of lived experience per se” (Lefebvre 1991: 34).

Lefebvre hebt in seiner Konzeption des Raums hervor, dass der gelebte Raum oft nicht dem konzipierten Raum gerecht ist (vgl. Lefebvre 1991). Deshalb dominiert auch der konzipierte Raum im Prozess der Produktion des Raums (vgl. Lefebvre 1991: 39). Denn wie auch für Harley (2009: 129) sind Karten nicht wertfrei durch die Selektion von Inhalten und Darstellung von Symboliken. Sie zielen wie auch Lefebvre (1991) auf eine bestimmte Gruppe ab, die diese auch lesen können. Nach Harley (2009) stellt diese auch eine Gefahr zur Manipulation der Gesellschaft dar.

Mit Hilfe der drei Betrachtungsebenen sollen Ambivalenzen in der Wahrnehmung des Straßenraums während der Pandemie hervorgehoben werden, um den Straßenraum in der heutigen Gesellschaft abzubilden.

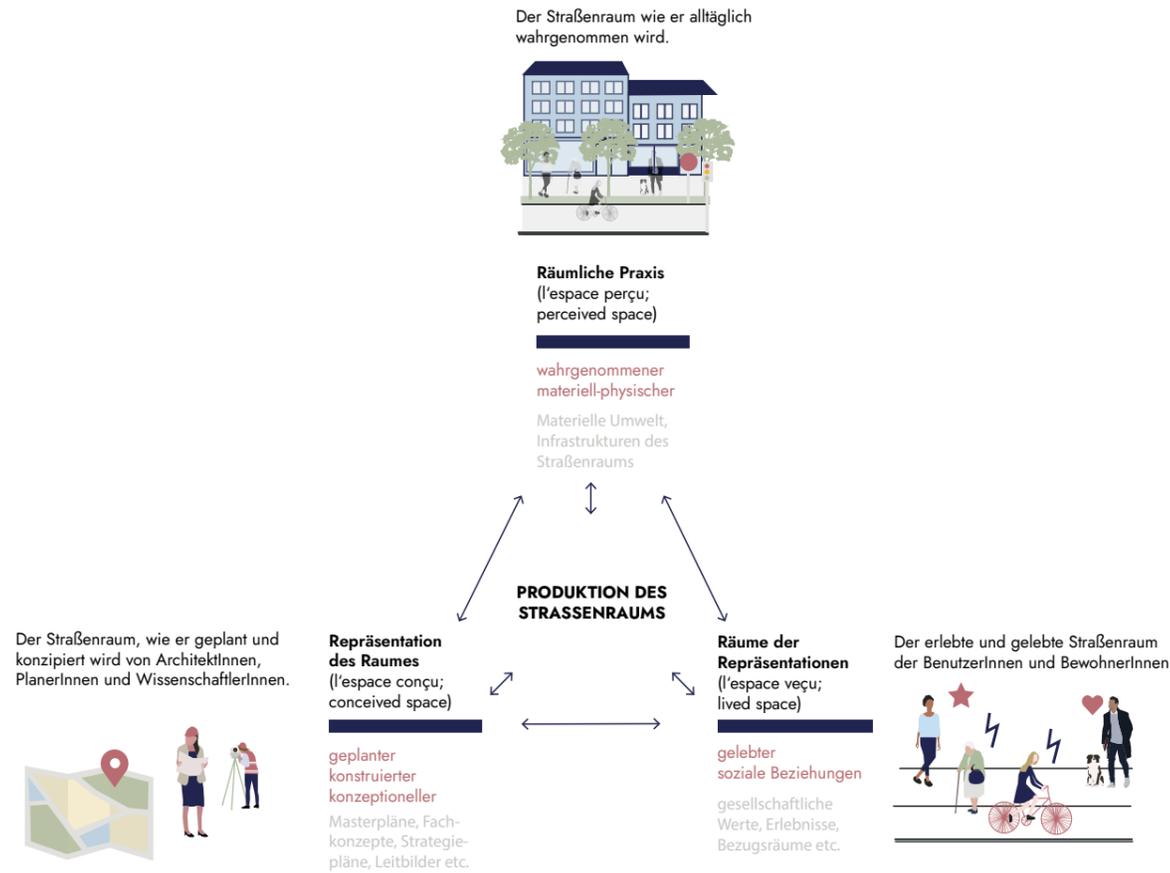


Abbildung 4: Die Produktion des Raums. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Lefebvre 1991); Illustrationen: Mann, Hund und alte Dame (Studio Alternativi 2022)

„(Social) space is a (social) product“ (Lefebvre 1991: 26).

3. DER ÖFFENTLICHE RAUM

Im Rahmen dieser Arbeit wird der Straßenraum als öffentlicher Raum verstanden. Daher bedarf es einer Auseinandersetzung mit dem Begriff des öffentlichen Raums, um die Funktionen und Nutzungen des Straßenraums im urbanen Kontext zu begreifen. Aus diesem Grund werden verschiedene Ansätze für die Definition des öffentlichen Raums dargelegt, um die Eigenschaften eines öffentlichen Straßenraums zu begreifen.

Verständnis öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum ist ein vielverwendeter und nicht leicht definierbarer Begriff. Die Stadt Wien bezeichnet den öffentlichen Raum als einen wesentlichen Bestandteil der räumlichen und sozialen städtischen Struktur (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a). Er wird auch als Begegnungsort unserer Gesellschaft beschrieben, sowie als Rückgrat der Städte bezeichnet (Schlager 2017: 14). Aber was zeichnet einen *Öffentlichen Raum* genau aus? Welche Merkmale weist ein öffentlicher Raum auf? Diese Fragen sind komplex zu beantworten. In den Planungs- und forschungswissenschaftlichen Literaturen wird deutlich, dass keine einheitliche Definition des öffentlichen Raums gegeben ist. Je nach Fachdisziplin und unterschiedlichen Perspektivansätzen wird der öffentliche Raum unterschiedlich konzipiert und interpretiert.

Zugänglichkeit des öffentlichen Raums

Der Begriff des öffentlichen Raums wird durch seine Dichotomie in privat und öffentlich geprägt. Dabei stellt sich immer die Frage nach der Öffentlichkeit der Räume, aber auch nach den Dimensionen der Privatheit (vgl. Emmenegger und Litscher 2011). In dem Werk „*Die moderne Großstadt*“ spricht Bahrtdt (1998) vom öffentlichen Raum, welcher geprägt wird von der Hierarchisierung von Teilräumen. Demnach kann man den Raum in private (Wohnung), halböffentlich (Stiegenhaus, Umfeld des Einzugsbereichs, Hof) und öffentliche unterteilen.



Abbildung 5: Nollis-Karte (1748). Quelle: Giambattista (1748); (Balula 2011)

Diese Räume sind mit unterschiedlichen Zugangsbeschränkungen und Aufenthaltsmöglichkeiten gekennzeichnet (vgl. Bahrtdt 1998). Diese Wahrnehmung von Teilräumen und ihre halböffentlichen Eigenschaften kam unter anderem durch den Nollis-Plan (siehe Abbildung 5) von der Stadt Rom (1748) (vgl. Fugmann et al. 2017). Nollis (1748) spiegelte in seiner Karte Bufalini's Abbildung von Rom von 1551 wider, nur mit gewissen Änderungen, welche seine Karte schlussendlich auszeichnen. Nollis (1748) hatte vor allem geschlossene Orte wie das Pantheon, den Petersplatz als offene städtische Räume dargestellt und sie

weiß eingefärbt. So werden in diesem Plan, Straßenräume, Plätze und öffentliche Gebäude miteinander verbunden dargestellt (vgl. Fugmann et al. 2017).

Die Unterscheidung in private und öffentliche Räume hat es schon immer gegeben. In der griechischen Antike war die Agora das Sinnbild eines öffentlichen Raums. Sie stellte damals einen zentralen Treffpunkt und eine öffentliche Bühne zur Aushandlung, Kommunikation und Demokratie dar (vgl. Sennett und Meissner 1996). Nichtsdestotrotz war das Sinnbild der Agora als Ort, in dem alle BürgerInnen zusammenkommen können, ein falsches, denn dort trafen sich meist freie, erwachsene Männer und das sind vor allem diejenigen BürgerInnen gewesen welche auch die Ressourcen und das Privileg gehabt haben an diesen Treffen teilzunehmen (vgl. Sennett und Meissner 1996). Zum Thema der Zugänglichkeit öffentlicher Räume äußerte sich auch Habermas (1990). Er bezeichnet öffentliche Räume, in welchem Personengruppen exkludiert werden, als einen nicht vollständigen oder einen Raum ohne Öffentlichkeit.

Das Fachkonzept „*Öffentlicher Raum*“ der Stadt Wien sieht den öffentlichen Raum als einen urban geprägten, öffentlichen Freiraum, welcher grundsätzlich jederzeit für alle zugänglich ist und im öffentlichen Eigentum steht (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 13). So zählen beispielsweise Plätze, Parks, Straßenräume, Übergangszonen (EG-Zonen), zugängliche Innenräume (Bahnhöfe, EKZ), siedlungsbezogene, öffentliche Freiräume und zugängliche Freiräume in öffentlichen Gebäuden zum öffentlichen Raum im Fachkonzept (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 13). Nach Selle et al. (2002) zählen Parks, Plätze und Straßenräume zu den „*traditionellen*“ Freiräumen und Passagen und Einkaufszentren zu den „*neuen*“ öffentlich nutzbaren Räumen, wobei diese mit Einschränkungen verbunden und somit die Zugänglichkeit nicht immer gewährleistet ist.

Nutzbarkeit

Der öffentliche Raum wird unterschiedlich konzipiert und verstanden als einen Raum, welcher für verschiedene Nutzungen und Nutzenden offensteht (vgl. Stadtentwicklung Wien 2006). Daher können dem öffentlichen Raum verschiedene Definitionen zugeschrieben werden. So wird laut Berding und Selle (2018: 1640) der Begriff vorwiegend mit dem baulichen Stadtraum und Freiraum wie Plätzen und Parks assoziiert. Zudem ist die Nutzbarkeit von öffentlichen Räumen eine Voraussetzung für FußgängerInnen (vgl. Berding und Selle 2018). Dabei stellt sich auch die Frage nach der Verwaltung und Erhaltung der öffentlichen Räume.

Aus städtebaulicher Sicht ist der öffentliche Raum ein Teil des Stadtraumes, welches sich durch seine Durchlässigkeit und räumliche Kontinuität auszeichnet die sich im Grunde am Straßen- und Wegenetz orientiert (vgl. Frick 2011). Für Ildefons Cerdá (2018) stellt der öffentliche Raum eine Verbindung und Beziehung zwischen den Gebäuden dar, welche das Handeln, Verhalten und die Bewegung der NutzerInnen beeinflusst. Laut Klamt (2012: 779) ist die *physisch-materiell bedingte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit eines Raums* eine wesentliche Voraussetzung eines öffentlichen Raums.

Physischer vs. Sozialer öffentlicher Raum

Der soziale öffentliche Raum wird daher geprägt von dem Handeln und Verhalten der BewohnerInnen und NutzerInnen (vgl. Frick 2011). Nach Madanipour

(2017) sind es vor allem die physischen und sozialen Dynamiken, die einen öffentlichen Raum ausmachen. Ein öffentlicher Raum ist seiner Meinung nach erst dann öffentlich, wenn er für jedermann/-frau zugänglich ist und die BürgerInnen die Macht über die Nutzung und die Umgestaltung haben. Nicht nur Madanipur (2017) setzt die Existenz von physischen und sozialen Dynamiken im Raum voraus, sondern auch Schubert (2000) spricht von einem integrierten Verständnis des öffentlichen Raums. Nach Selle (2001: 29) erhält der öffentliche Raum seinen „Sozialcharakter“ erst über seine *Nutzbarkeit* und *Verständlichkeit*.

In den Planungs- und Sozialwissenschaften hat sich der relationale Ansatz durchgesetzt in der Materie und Raum immer verbunden sind (vgl. Schubert 2000). So existiert kein öffentlicher Raum ohne seinen Inhalt, nämlich den Menschen einschließlich ihren Beziehungen und Handlungen. Castells (2010) betrachtete ebenso den öffentlichen Raum als materielles Produkt, welches die Menschen beinhaltet und über deren Beziehung und Interaktionen die Formen, Funktionen und Bedeutungen von Raum entstehen.

Aus sozialwissenschaftlicher Sicht werden daher vorrangig Veränderungen im Handeln und Verhalten der AkteurInnen untersucht. Des Weiteren gilt das auch für die Funktionen und Bedeutungen, die dem sozialen öffentlichen Raum zugeschrieben werden (vgl. Frick 2011). Laut Frick (2011: 52) ist *„der öffentliche Raum ein wesentlicher Bestandteil für das Entstehen städtischen Lebens und untersteht einer Wechselverhältnis der materiell-physischen Struktur sowie dem Handeln und Verhalten der NutzerInnen“*.

Öffentlicher Raum aus rechtlicher Sicht

Betrachtet man den öffentlichen Raum aus rechtlicher Sicht, stellt sich die Frage nach dem *Eigentum* (vgl. Klamt 2012). Als öffentliche Räume können beispielsweise die Flächen bezeichnet werden, die im Eigentum der Stadt sind und an denen keine privaten Personen beteiligt sind. Das entspricht dennoch nicht immer der tatsächlichen Nutzung, da auch Flächen im Privateigentum öffentlich nutzbar sind (vgl. Klamt 2012). Das „Öffentliche“ ergibt sich in dem Sinne auch aus der Zuständigkeit und Zugriffsmöglichkeit der Kommune für den Erhalt von öffentlichen Flächen. Der Zustand und die Pflege des öffentlichen Raums gibt demnach auch Auskunft über die finanziellen Ressourcen einer Kommune (vgl. Klamt 2012). Des Weiteren stellt die *Widmung* einer Fläche einen anderen Blickwinkel für die Definition des öffentlichen Raums dar (vgl. Klamt 2012). Klamt (2012) nennt hierbei als Beispiel den Straßenraum, der durch die Widmung zum öffentlichen Straßenraums zu einem Gemeingut wird. Zudem spielt der rechtliche Aspekt in der Nutzung der öffentlichen Räume eine bedeutende Rolle, die sich beispielsweise durch Genehmigungen oder Verbote äußern (z.B. durch Alkoholverbot in der Öffentlichkeit) (vgl. Klamt 2012).

Herausforderungen für den öffentlichen Raum

Bestehende ökonomische, soziale und kulturelle Veränderungen sind für Städte eine große Herausforderung. Transformationsprozesse wie *Gentrifikation*, *Segregation*, *Verdrängung*, *Zuwanderung* und *Integrationsherausforderungen* und damit verbundenen sozialen Ungleichheiten wirken sich auf den öffentlichen Raum aus (vgl. Stadtentwicklung Wien 2006: 21). Neben den Transformationsprozessen stellen auch Finanzkrisen und die zunehmende

Privatisierung eine Gefahr für den öffentlichen Raum dar (vgl. Stadtentwicklung Wien 2006: 21). Dabei wird auf die Finanzierung zur Erhaltung und Verwaltung des öffentlichen Raums und die resultierende Notwendigkeit von Finanzmitteln von privaten Institutionen bezogen. Des Weiteren werden eine starke soziale Kontrolle durch Verbote, Kameraüberwachungen und Kontrollen befürchtet, wodurch sich marginalisierte Gruppen im Raum ausschließen oder verdrängt werden (vgl. Stadtentwicklung Wien 2006). Auch die Privatisierung und Ökonomisierung von öffentlichen Räumen stellt eine Herausforderung für den öffentlichen Raum dar, beispielsweise durch die Nutzung öffentlicher Flächen für Gastronomie und Handel (vgl. Klamt 2012).

Soziale Ungleichheit und öffentlicher Raum

Die diversen Nutzungsansprüche und die Vielfalt der Gesellschaft beruht nach Siebel (2016: 312) auf sozialer Ungleichheit. Die Vielfalt der Gesellschaft und die damit einhergehende sozialen Ungleichheit manifestieren sich durch die Prozesse Gentrifizierung und Segregation im öffentlichen Raum.

Die Stadt- und Regionalsoziologie hat sich seit den 1980er Jahren mit dem Thema der sozialen Ungleichheit und Raum beschäftigt und wie sie sich im Raum manifestiert und entwickelt (vgl. Dangschat und Hamedinger 2007). Dabei werden die Themen wie räumliche Segregation sprich die Konzentration von Menschen aus verschiedenen Bildungs- und Einkommensgruppen und Migrationshintergründen untersucht. Nach Dangschat und Hamedinger (2007: 7) wächst das Interesse an dem Thema durch die vermehrten sozioökonomischen Ungleichheiten, sowie die Diskussion um die Integrationspolitik bestimmter *sozialer Milieus der Armut und MigrantInnen* in Stadtteilen und zuletzt trägt auch die zunehmende *Bedeutung sozialer Milieus und Lebensstile* dazu bei.

Die Gentrifizierung als Ausdruck gesellschaftlicher sozialer Ungleichheit ist ein Prozess, welcher sich im Raum auf städtischer lokaler Nachbarschaftsebene abbildet (vgl. Kadi et al. 2019).

„Gentrifizierung beschreibt den umfassenden Veränderungsprozess eines Wohngebiets, in dem die (immobilienwirtschaftlich, soziokulturell oder politisch induzierte) baulich-räumliche Aufwertung mit der Verdrängung der bisherigen durch statushöhere Bevölkerungsgruppen einhergeht bzw. diese voraussetzt“ (vgl. Frank 2018: 779).

Gentrifizierung im öffentlichen Raum erkennt man am ersten Blick an dem Wandel der vorhandenen Struktur und Gegebenheiten. Diese äußern sich beispielsweise durch eine Investition in eine Infrastruktur, den Wandel der Geschäfte und Gastronomien, sowie auch Verbote von unerwünschtem Verhalten (vgl. Kadi et al. 2019). Die Konsequenz ist eine Verdrängung von Personen, die nicht dem Bild oder dem Image des Viertels entsprechen. So werden beispielsweise Obdachlose oder marginalisierte Gruppen oft vom öffentlichen Raum verbannt. Wobei der Straßenraum besonders für sie nicht nur ein öffentlicher Raum, sondern vielmehr ein Ort zum Überleben ist (vgl. Mehta 2013).

Verteilung und Zugang des öffentlichen Raums

Die Verteilung und der Zugang zum öffentlichen Raum sind meist nicht in gleichem Ausmaß gegeben. Unter anderem sind marginalisierte Gruppen dabei oft benachteiligt. Laut Verlič (2020: 187–188) zeigt sich die Gentrifizierung im öffentlichen Raum durch vier Teilaspekte. Zum einen zeigt sie sich in Form von Investitionen in Infrastruktureinrichtungen, wie zum Beispiel in verbes-

serte Straßenraumgestaltung, Begrünung oder Verkehrsberuhigung. Das kann bedeuten, dass benachteiligte Stadtteile beispielsweise nicht genügend Zugang zu adäquatem öffentlichem Raum haben. Des Weiteren zählt Verlič (2020) auch den Zugang zu hochpreisigen Gewerbe- und Gastronomien im Stadtteil als ein Teilaspekt, welcher zur Aufwertung des Straßenraums beitragen kann, wie zum Beispiel durch die Installation von Schanigärten. Unter anderem kann die Gentrifizierung des öffentlichen Raums mit Verboten und Kontrollen eingehen, wie zum Beispiel durch Alkoholverbote auf Plätzen und Straßen. Aber auch die Konsumpflicht schließt Personen aus dem öffentlichen Raum aus (vgl. Verlič 2020). Der vierte Aspekt weist auf die Verdrängung von diskriminierten oder einkommensschwachen Personen aus dem öffentlichen Raum und somit auch aus dem Stadtteil.

„Der Öffentliche Raum ist kein statisches „Gebilde“. In seiner Ausgestaltung, mit seinen Regeln und Ordnungen, seiner räumlichen und visuellen Beschaffenheit ist er immer auch Ausdruck von gesellschaftlicher Entwicklung“ (Klose 2012).

Zusammenfassend betrachtet, haben globale gesellschaftliche Trends wie die soziale Ungleichheit, Heterogenisierung der Gesellschaft, sozialer Wandel einen großen Einfluss auf die Nutzung und Gestaltung öffentlichen Raums.

„Der Öffentliche Raum ist kein statisches „Gebilde“. In seiner Ausgestaltung, mit seinen Regeln und Ordnungen, seiner räumlichen und visuellen Beschaffenheit ist er immer auch Ausdruck von gesellschaftlicher Entwicklung“ (Klose 2012).

„Streets are a very significant part of the informal public realm“ (Mehta 2013: 9).

Straßen - Wir begehen sie jeden Tag und unser tägliches Leben ist abhängig von ihnen. Auf den Straßen wird gefahren, gegangen oder spaziert. Die Straße ist ein Ort, welcher uns ermöglicht zu leben, zu arbeiten oder gar einzukaufen und sich zu erholen (vgl. Mehta 2013). Straßen bilden das Grundgerüst einer Stadt und gestalten die Struktur der städtischen Form. Sie nehmen eine bedeutende Funktion, wenn es um die Verbindung, Transport oder Bereitstellung von alltäglichen Gütern und Dienstleistungen geht ein, aber sie sind vieles mehr. Die Straße ist ein öffentlicher Raum, welcher stets allgegenwärtig ist und insbesondere kulturelle, ökonomische, ökologische, soziale und politische Funktionen erfüllt (vgl. Mehta 2013). Die Straße bietet uns: *„... Raum für funktionelle, soziale und Freizeitaktivitäten, zum Reisen, Einkaufen, Spielen, Begegnungen und Interaktion mit anderen Menschen, zur Entspannung und sogar zum Überleben auf Straßen“ (Mehta 2013: 9).*

Es wird deutlich, dass der Straßenraum als öffentlicher Raum eine Querschnittsmaterie ist und in verschiedenen Disziplinen und Aufgabenbereichen wie in der Politik, Sozialwissenschaft, Ökonomie, Verkehrsplanung, der Sozialen Arbeit und in der Architektur behandelt werden. Dieses Kapitel beleuchtet den Straßenraum aus verschiedenen Disziplinen und Aufgabenbereichen, um den Straßenraum in seinen vielfältigen Nutzungen und Funktionen zu erfassen.

4.1. Die Straße als öffentlicher Stadtraum

Die Straße in ihrer Gesamtheit ist ein bedeutender öffentlicher Raum. Für die einen ist sie ein bloßer Verkehrsträger, für die anderen ist sie ein Raum, welcher die Möglichkeit bietet zum Austausch, Verweilen und zum Leben. Die Straße ist ein Teil des Stadtbildes. Jane Jacobs (1963: 23) hat in ihrem Werk *„Tod und Leben großer amerikanischer Städte“*, die Straßen als *„... wichtige Orte einer Stadt“* bezeichnet. *„...wenn die Straßen uninteressant sind ist es auch die Stadt, wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig“*. Auch Rudofsky (1995: 9) bezeichnete Straßen als die *Eingeweide der Stadt*. So kann man die Straßen auch als wichtige Organe betrachten, ohne die eine Stadt nicht funktionieren kann.

„Als öffentlichen Raum wird die Gesamtheit aller Stadträume bezeichnet, die grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind. Öffentliche Räume erfüllen wichtige ökonomische, soziale, ökologische, kulturelle sowie politische Funktionen und werden von einer Vielzahl von Akteuren gestaltet und entwickelt. Sie unterliegen dabei einem steten Funktions-, Nutzungs- und Bedeutungswandel“ (Berding und Selle 2018: 1639).

Die Straße als öffentlicher Raum ist ein multifunktionaler Raum. Sie ist nach Jan Gehl (2018) die größte Bühne der Stadt und der meistgenutzte Raum. Kein anderer Raum als die Straße bietet so viele Nutzungsmöglichkeiten und -funktionen an. Deshalb unterliegt der Straßenraum auch vielen Nutzungsansprüchen, welches ihn zu einem stark umkämpften Gut macht. Der öffentliche Straßenraum wird jedoch noch immer vorrangig mit dem Verkehr und Transport der Menschen assoziiert, doch bietet er ebenso Raum für Konsum, Bildung, und Erholung, vor allem jedoch findet in ihm gesellschaftliches Leben statt (vgl. Berding und Selle 2018). Aus diesem Grund werden öffentliche Räume auch als Spiegelbild unserer Gesellschaft bezeichnet. Was wiederum zeigt, dass Raum und Stadt sowie Gesellschaft stark miteinander verwoben sind.

„Die Art und Weise, wie wir Straßenräume nutzen, hat auch eine symbolische Konnotation, die das gegenwärtige Stoffwechselregime der Gesellschaft abbildet“ (Lorenz 2020: 38).

Auf den Straßen begegnen sich die unterschiedlichsten Menschen und diese nutzen den Raum auf unterschiedlichster Weise und das Tag und Nacht. Bahrdr (1998: 35) bezeichnet dieses Phänomen als öffentliches Leben und als ein *„... Rendezvous der Gesellschaft mit sich selbst“*. Hier verweist Bahrdr auf die Multifunktionalität des öffentlichen Raums, denn auch er sieht die Straße als ein Abbild unserer Gesellschaft.

4.2. Der soziale Straßenraum

Interaktion und Begegnung

Soziale Interaktionen prägen das Leben in der Stadt, so sieht die Stadt Wien (2018a) den öffentlichen Raum als einen sozialen Raum, welcher für alle NutzerInnen zur Verfügung stehen soll und er ist ein Raum in dem unterschiedliche Formen von Interaktion und Begegnungen stattfinden können. Die sozialen Funktionen von öffentlichen Räumen und Straßen sind vielfältig. Nach Klose (2012) ist deshalb der öffentliche Straßenraum ein *„Treffpunkt, Raum für Begegnung, für Kommunikation, ist Ort des Austausches, der Interaktion, ist Ort für Konflikte und des Interessenausgleiches, Ort des Lernens und Ort für Ausschluss und / oder Integration“*. Vor allem ist der öffentliche Raum ein Raum für Menschen, in welchem ihre Handlungen und Verhalten im Fokus stehen. Ebenso nach Mehta (2013) ist die Straße ein öffentlicher Ort, an welchem zahlreiche aktive und passive soziale Begegnungen stattfinden können. Im Straßenraum werden alltägliche Begegnungen mit Fremden ermöglicht. Nach Selle und Berding (2018: 1642) bieten öffentliche Stadträume *„die Chance, Vielfalt und Verschiedenheit der Stadtbevölkerung wahrzunehmen und ermöglichen Begegnungen einander Fremder“*. Er ist ein Ort, in dem sich fremde Menschen unterschiedlicher Kulturen und Generationen begegnen (vgl. Asadi et al. 1998).

Raumaneignung und Lernen

Der Straßenraum als öffentlicher Raum sollte grundsätzlich für alle zugänglich sein und Möglichkeiten bieten sich diesen anzueignen (vgl. Wehmeyer 2013). Beispielsweise führt hier Wehmeyer (2013: 59) an, dass der öffentliche Raum vor allem für Kinder und Jugendliche ein *Lernort* darstellt, welcher das *selbstständige Aneignen von Verhalten und Bildung von weiteren Handlungsfähigkeiten* fördert. Unter anderem kann man als Aneignung auch den Prozess *„sich etwas eigen zu machen“* interpretieren (vgl. Wehmeyer 2013). Auf unterschiedlicher Weise kann Raumaneignung definiert werden.

In der Forschung von Deinet und Reutlinger (2004) geht hervor, dass die Aneignung eines Raums ein wichtiger Lernprozess ist. Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist der öffentliche Raum ein Ort des informellen Lernens, wo Bildungsprozesse stattfinden (vgl. Deinet 2006). Nirgends wie auf den Straßen im öffentlichen Raumbegegnet man so vielen Fremden und Fremdem oder lernt man, wie man sich in verschiedenen Situationen verhalten soll. In dem Aneignungskonzept von Deinet und Reutlinger (2004) ist die Aneignung eine Wechselwirkung von Mensch und der Umwelt, sowie die *selbstständige und aktive Gestaltung und Veränderung* des Raums. In dem Sinne kann *„Aneignung als Bildungsprozess im Raum verstanden werden“* (vgl. Wehmeyer 2013: 60).

Dahingehend finden Aneignungsprozesse im Straßenraum statt, welche einerseits die Identitätsbildung von Gruppen fördern, aber andererseits auch zum Ausschluss und zur Abgrenzung von Personen und Gruppen führen kann (vgl. AG Sozialer Raum 2016). Durch die Aneignung von verschiedenen Personen und Gruppen lassen sich in Folge auch Abgrenzungen, Nutzungskonflikte und Exklusionsmechanismen für andere Personen im Raum ablesen (vgl. AG Sozialer Raum 2016).

Identität und Raum

Der Straßenraum hat ebenso eine identitätsstiftende Funktion. Aus dem öffentlichen Straßenraum kann vieles abgelesen werden, wie die Geschichte der Stadt, des Stadtviertels, sowie bereits erwähnt das Abbild unserer Gesellschaft. Der öffentliche Straßenraum in seiner Gesamtheit, in seiner Struktur, Gestaltung, Ausstattung und Nutzung sind für die Stadt oder das Stadtviertel identitätsstiftend (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2016c). Der Raum an sich kann mit gewissen Eigenschaften ausgestattet werden, jedoch besitzt er an sich keine Identität, sondern die Identität wird ihm durch die Menschen verliehen. Identität und Raum kann aus verschiedenen Perspektiven und Dimensionen betrachtet werden. Grundsätzlich stehen der Raum und die Menschen in Relation und wie sie in vorhandenen Strukturen eingebettet sind im Fokus (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2016c). Demnach kann der öffentlicher Straßenraum gleichzeitig ein Ort mit großer historischer Funktion und Bedeutung sein, sowie auch einen wichtigen Funktionsteil des Lebensraums übernehmen (vgl. Klose 2012). Straßen und Plätze sind die prägenden Merkmale einer Stadt. Oft sind sie auch die konstanten Strukturelemente, welche im Laufe der Geschichte standhalten. Sie sind markiert von Kriegen und Naturkatastrophen und sind nach Berding und Selle (2018: 1641) zugleich *„...Träger von Bedeutungen, Erinnerungen und Geschichten.“* Die Nutzung der Straße ist kulturell unterschiedlich (vgl. Berding und Selle 2018). Verschiedene Menschen und Gruppen haben unterschiedliche Zugänge zum Straßenraum. In asiatischen Städten wie Indien, China und Japan waren Straßen schon immer die Grundlage des urbanen Lebens (vgl. Krusche 2011). Aber auch im europäischen Kontext kann man in den Straßen Neapels den erweiterten Wohnraum spüren und förmlich sehen (siehe Abbildung 6). Die Gemeinsamkeit dieser Städte ist, dass das Öffentliche und Private sich vermischen. Laut Krusche (2011) wird in der chinesischen oder japanische Straße kaum von privatem und öffentlichen Raum gesprochen, sondern der öffentlicher Raum wird im japanischen mit den Zeichen 公共空間(kô kyô kû kan) übersetzt, was *„gemeinsam unter einem Dach“* bedeutet. Krusche (2011) ist der Meinung, dass Begriffe wie innen oder außen, geschlossen oder offen geeigneter sind, um den öffentlichen und privaten Raum zu beschreiben.



Abbildung 6: Aufnahme im Rahmen der Field Trips 2017- Neapel - Die Straße als Wohnzimmer. Quelle: (Hofbauer et al. 2017)

In manchen Kulturen wird der Straßenraum ebenso zum Schauplatz von Begräbnissen und Hochzeitsfeiern (vgl. Rudofsky 1995). Straßenräume können auch Orte sein, um sich auszudrücken, zu repräsentieren, zu spielen und zu performen (vgl. Mehta 2013). So sind beides, geplante und spontane Veranstaltungen, wie Paraden, Straßenfeste oder Hochzeiten Gelegenheiten, welche die regulären Routinen und die Ordnung der Stadt unterbrechen und verleihen dem Straßenraum weitere Funktionen.

Der Straßenraum als politischer Raum

„... the political – understood as a space of contestation and agonistic engagement – is increasingly colonised by politics – understood as technocratic mechanisms and consensual procedures that operate within an unquestioned framework of representative democracy, free market economics, and cosmopolitan liberalism“ (Wilson und Swyngedouw 2014: 6).

Der Straßenraum als öffentlicher Raum wird aus ökonomischen, sozialen und ökologischen Sichtweisen politisiert. Der politische öffentliche Straßenraum wird daher als ein Raum für Anfechtung, Protest und Auseinandersetzung mit Konflikten verstanden (vgl. Wilson und Swyngedouw 2014). Die Kundgebung einer Meinung und einer Einstellung zu bestimmten Themen wird auf der Straße in Form von Protesten demonstriert. Somit wird der öffentliche Raum zu einem politischen Raum. Beispielsweise seit den 2010er Jahren haben große Proteste wie die Besetzung des Tahrir-Platzes in Kairo 2011, des Taksim-Platzes in Istanbul (2013) oder „BlackLivesMatter“⁹ in den USA im Jahr 2020 auf der ganzen Welt die Aufmerksamkeit herangezogen. Auch in den Straßen Wiens, finden in letzten Jahren immer mehr Demonstrationen statt zum Zeichen des Klimawandels („FridaysforFuture“)¹⁰ oder die „Donnerstagsdemonstration“¹¹

⁹ https://blacklivesmatter.com/?_cf_chl_jschl_tk=__phqWYqkllzB4lr7YKMPUgSGhFimA_9nijSGLQ5lsCo4-1636479772-0-gaNycGzNCOU, 8.9.2021

¹⁰ <https://fridaysforfuture.at/>, 8.9.2021

¹¹ <https://wiederdonnerstag.at/>, 12.02.2022

welche als Protest zur schwarz-blauen Regierung in Österreich jeden Donnerstag stattgefunden haben. In Wien schafft die Initiative „PlatzfürWien“¹² die mediale Aufmerksamkeit mit ihren Aktionen auf den Straßenraum als Lebensraum. Auch in der Corona Krise wird der Straßenraum oft eingenommen um gegen die Corona Maßnahmen zu demonstrieren.¹³ Insbesondere die Corona-Krise und der Lockdown haben die Bedeutung des politischen Straßenraums noch einmal verstärkt. Im Herbst/ Winter 2021 sorgen die Ankündigungen der Regierung des 4. Lockdowns und der Impfpflicht der Straßenraum für Protest in der Wiener Innenstadt von ImpfgegnerInnen und Protestaktionen der GegnerInnen von Corona-Maßnahmen eingenommen. So wird in den Medien von 35.000 DemonstrantInnen berichtet, die an der Großdemo am 20. November 2021 in der Wiener Innenstadt teilgenommen haben (vgl. Der Standard 2021b). Die Straße ist ein beliebter Ort für Demonstranten, weil sie ein Ort der Öffentlichkeit ist und macht sich dadurch sichtbar.

Der öffentliche Straßenraum wird in diesem Kontext politisiert, vor allem in den politischen Wahlprogrammen thematisiert. Dabei stehen Gestaltungsmaßnahmen und insbesondere der autogerechte Straßenraum zur Debatte. Erhalt und Pflege des öffentlichen Raums ist eine Kompetenz der lokalen Politik (vgl. Berding und Selle 2018). Rudofsky (1995: 48) hingegen kontrastiert hier mit der Perspektive, dass es eigentlich die BürgerInnen sind, die zuständig sind für den Erhalt der Straßenräume. Er führt hier das Bild (siehe Abbildung 7) an, welches zeigt wie sich Frauen eines andalusischen Städtchens bei ihrer täglichen Arbeit, Gehsteig und Fahrbahn fegen, als würde die Pflege der öffentlichen Straßenräume zum Alltag gehören.



Abbildung 7: Die Pflege der Straßen Italiens. Quelle: (Rudofsky 1995: 48)

4.3. Die Straße in ihrer ökologischen Funktion

Straßen sind nicht nur Erholungsräume oder Verkehrsräume, sondern haben auch eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion für den Grün- und Freiraum (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015a). Laut Mehta (2013: 16) bildet die Straße ein Netz von Räumen, die von Bäumen geschmückt einen durchgehenden Korridor von Schatten und natürlichem Lebensraum bilden. Die Vegetation auf der Straße bietet daher nicht nur aus visueller, aber auch aus akustischer Sicht einen Schutz gegen den Verkehr auf den Straßen (vgl. Mehta 2013).

Wie schon in der Einleitung angeführt, steht unter anderem der Straßenraum in Zeiten des Klimawandels und Klimaanpassung im Fokus der Debatte. Mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung wurde den öffentlichen Räumen immer mehr Bedeutung zugeschrieben. Sie erfüllen wichtige ökologische Funktionen im Alltag und umfassen unter anderem gesundheitliche, freiräumliche und umweltverträgliche Aspekte (vgl. Berding und Selle 2018). Somit sind Themen wie Gesundheit, Klima, Freiraum, Umwelt und Mobilität von Relevanz, um über die ökologischen Funktionen des Straßenraums zu diskutieren.

Die ökologische Bedeutung des Straßenraums resultiert aus ihren lebensnotwendigen Funktionen im Boden, in welchem Wasser und Energie abgeleitet oder gespeichert werden. Entwässerungssysteme sowie die Wasserspeicherbarkeit von Grünflächen dienen unter anderem dem Hochwasserschutz (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015a). Die Thematik ist im Kontext des Klimawandels bedeutend, da mit zunehmenden Niederschlägen und Extremwettern gerechnet wird (vgl. van Rian 2014).

Der Fokus auf Straßen als Grün- und Freiräume liegt auf dem Ziel der Klimaanpassung damit einhergehend sind vor allem Begrünungsmaßnahmen von Bedeutung, die zur Reduzierung von sogenannten Hitzeinseln beitragen, wie beispielweise durch das Einsetzen von Straßenbäumen oder Fassadenbegrünung. Diese können einen erheblichen Beitrag zur Senkung der Temperaturen, sowie Schadstoffbekämpfung in der Stadt beitragen (vgl. MA 22 - Wiener Umweltschutzabteilung 2015a). Durch die hohe Versiegelung durch den Beton oder Asphalt stellen unter anderem Straßenräume als Mitverursacher dar für die Hitzeinseln in städtischen Gebieten (vgl. Schwab und Steinicke 2003). Zudem haben hohe Temperaturen Einfluss auf die Gesundheit der BewohnerInnen in der Stadt (vgl. MA 22 - Wiener Umweltschutzabteilung 2015b). In diesem Kontext haben Straßenräume das Ziel kühlende Funktionen zu erfüllen. Dabei spielen neben den Begrünungsmaßnahmen auch bauliche Strukturen der Gebäude eine Rolle (vgl. MA 22 - Wiener Umweltschutzabteilung 2015b).

Im Kontext des Klimawandels trägt der motorisierte Verkehr zu einem wesentlichen Anteil des CO₂ Ausstoß bei und beeinträchtigt enorm das Stadtklima (vgl. Umweltbundesamt o.a). Laut dem Fortschrittsberichts (2020) des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie in Österreich kurz BMK, liegt die jährliche Höchstmenge an Treibhaus-Emissionen im Jahr 2018 mit 47,3% nach wie vor im verkehrlichen Sektor.

¹² https://platzfuer.wien/,_10.9.2021

¹³ https://kurier.at/chronik/wien/grossdemos-gegen-corona-massnahmen-am-nationalfeiertag/401783915,_11.9.2021

4.4. Die Straße in ihrer Verkehrsfunktion

Aus Sicht der Verkehrsplanung dient der Straßenraum zur Erreichung und Verbindung von Nutzungen (vgl. Stadt Wien 2010). Der Straßenraum in seiner verkehrlichen Funktion wird für die Fortbewegung und Mobilität von verschiedenen NutzerInnengruppen. Die Infrastruktur des Straßenraums hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. So spielen Parkplätze, Verfügbarkeit von Wegen, Straßen und Schienen eine Rolle in der Verkehrsmittelwahl (vgl. VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT 2021b).

Straßennetzfunktionen

Der Verkehr greift in verschiedene Disziplinen und Aufgabenbereiche des Straßenraums ein und erfüllt in ihrem Straßennetz verschiedene Funktionen. Nach Steierwald und Künne (1994a: 355) wird das Verkehrsnetz in folgende Hierarchien eingeteilt:

- *Verbindungsfunktion*
- *Erschließungsfunktion und*
- *Aufenthaltsfunktion.*

Diese Aufgaben und Funktionen stellen eine Herausforderung für die Umsetzung und Planung von Straßenräumen dar, denn die Verkehrsinfrastruktur zielt darauf ab, die räumlichen Nutzungen wie *Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden* und *Freizeit* zu verbinden (vgl. Steierwald und Künne 1994a: 355). Die Erschließungsfunktion ergibt sich durch die Verbindung an die bauliche Nutzung in dem der Zugang ermöglicht wird. In der Wiener Bauordnung, nach §110 Absatz 1 sind: „*alle Bauwerksteile so zu erschließen, dass sie dem Verwendungszweck sicher zugänglich und benützbar sind*“.¹⁴ Die Straße dient ebenso zum Aufenthalt beispielsweise durch Konsumflächen wie Schanigärten oder zur Rast auf Bänken.

In der Betrachtung des Gesamtnetzes wird der Straßenraum weiters in folgende Teilnetze untergliedert (Steierwald und Künne 1994a: 356):

- *den Fußgängerverkehr,*
- *den Radverkehr,*
- *den öffentlichen Personennahverkehr*
- *den motorisierten Individualverkehr.*

Die Ansprüche der verschiedenen NutzerInnengruppen, der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der AutofahrerInnen überlagern sich und stellen für die Planung von Straßenräumen eine Herausforderung dar. Insbesondere brauchen die unterschiedlichen NutzerInnen gewisse Infrastrukturen wie einen Gehsteig, sicheren Radweg, Haltestellen oder Parkplätze.

Angesichts der heutigen Herausforderungen des Klimawandels, liegt der Fokus der Verkehrsplanung in der nachhaltigen Mobilität und wie diese erreicht werden können um die Verkehrswende zu erreichen (vgl. VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT 2021a). Mit der Verkehrswende wird die Transformation des Transportsektors in Richtung Klimaneutralität bezeichnet, welche auch die Mobilitätswende und die Energiewende im Verkehr voraussetzt (vgl. Agora Verkehrswende 2017).

¹⁴ https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000006_11.2.2022

4.5. Die Straße in ihrer gesundheitlichen Funktion

Der öffentliche Raum ist essenziell für die Gesundheit und das Wohlbefinden. Nach Gehl Institute (2018) kann der physische öffentliche Raum sowohl die körperliche als auch die mentale Gesundheit eines Menschen fördern. In unterschiedlichen Forschungen und Studien hat sich gezeigt, dass schon das Gehen zur Arbeit oder zum Einkauf, grundsätzliche alltägliche Aktivitäten eine enorme Rolle spielt (vgl. Gehl Institute 2018).

Auch die Stadt Wien sieht den gesundheitlichen Aspekt von öffentlichen Räumen durch die Bewegung, Freizeit und Erholung in ihrem Fachkonzept Grün- und Freiraum (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015a). Der gesundheitliche Aspekt ist durch die Möglichkeit zum Bewegen und zur sozialen Interaktion beispielsweise durch das Radfahren, Spazieren oder Gehen gegeben. Laut dem Gehl Institute (2018) kann der öffentliche Raum zur Gesundheit beitragen, in dem der Raum zugänglich für alle ist, soziale Werte reflektiert, sowie Teilhabe marginalisierter Gruppen ermöglicht. Des Weiteren trägt er zur Gesundheit bei, indem er soziale Interaktionen und Möglichkeiten für die physische Aktivität oder zur Erholung anbietet. Somit wird der gesundheitliche Aspekt in verschiedenen Disziplinen thematisiert, sei es in der aktiven Mobilität oder in der Erholung und das Wohlbefinden durch das Stadtklima.

„Our everyday environments play a fundamental role in shaping how healthy we are, as individuals and as communities“ (Gehl Institute 2018: 10).

4.6. Die Straße in ihrer ökonomischen Funktion

Die ökonomische Funktion des Straßenraums wurde bereits aus Sicht der Verkehrsplanung durch die Aufenthaltsfunktion hervorgehoben (siehe Kapitel 4.4). Für die ökonomische Entwicklung von Städten waren unter anderem Straßen eine bedeutende Voraussetzung (vgl. Berding und Selle 2018). Sie übernimmt heutzutage noch eine bedeutende Transportfunktion. Abgesehen davon war die Straße schon immer ein Ort an dem Handel getrieben wurde. Rudofsky (1995: 301) bezeichnet die Straße gleichfalls als Versorgungsort und Ernährungsort des Fußgängers. Er bezieht sich hierbei in seinem Werk „*Straßen für Menschen*“ meist auf die italienischen Straßen und wie sie kulturell genutzt werden. Er schreibt unter anderem, dass sich „...*Italiener lieber auf einen Straßenladen als auf seine eigene Küche verlassen.*“ Hiermit betont er die Tatsache, dass sich das Leben der ItalienerInnen im Straßenraum abspielt. Nicht nur Gastronomien, Cafés und Märkte prägen das Bild italienischer Straßen, sondern auch die Menschen, die täglich konsumieren und sie nutzen. Vor allem auf den Gehsteigen befindet sich Mobiliar, an dem man vorbeispaziert. Rudofsky (1995) betont den Erfolg europäischer Straßen im Gegensatz zu den amerikanischen Straßen. „*Ein Restaurant oder Café wird keinen Erfolg haben, wenn es seinen Kunden nicht während des größeren Teils des Jahres Platz im Freien bieten kann*“ (Rudofsky 1995: 302).

Nichtsdestotrotz wird der öffentliche Raum als reiner Konsumraum stark kritisiert und in Frage gestellt. Die Kritik steht im Zusammenhang mit der Privatisierung des öffentlichen Raums. Nach Nissen (2006: 144) ist die Privatisierung mit *Macht* und *Verantwortung* verbunden. Dabei gehen demokratische und soziale Ansprüche an den Raum verloren und die Zugänglichkeit kann nicht mehr von der Stadt gewährleistet werden (vgl. Nissen 2006). Aus diesem Grund zielen Städte in der Gestaltung von öffentlichen Räumen auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen konsumpflichtigen und konsumfreien Aufenthaltsflächen ab (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a).

4.7. Die Straße in ihrer städtebaulichen und architektonischen Funktion

„Streets are powerful tools of urban design and consequently of understanding and making the city legible“ (Mehta 2013: 1).

Der Straßenraum in seiner materiellen und physischen Beschaffenheit, ist auch eine Frage seiner Gestaltung und verleiht den Städten Lesbarkeit und Verständlichkeit. In all den Funktionen des Straßenraums, spielt die Gestaltung eine integrale Bedeutung. Materielle Räume sind den physischen Räumen nicht gleichzusetzen. Im sozialempririschen Kontext liegt der Fokus daher auf die Betrachtung wie diese Räume von Menschen genutzt werden (vgl. Rohwer 2007). In diesem Abschnitt wird das Verständnis von materiellem und physischem öffentlichen Raum dargelegt, um so die Gestaltung öffentlicher Straßenräume und ihre Nutzung zu beleuchten.

Die Gestaltung des Straßenraums

Die räumliche physische und materielle Gestaltung des Straßenraums kann die Handlungsmöglichkeiten beeinflussen. Die Re(-Produktion) von räumlichen Praktiken, in diesem Fall Nutzungen, werden durch die materiellen Gegebenheiten wie zum Beispiel Gebäude, Wohnung ermöglicht (vgl. Scherrer 2021) (siehe dazu Kapitel 2 in der Theorie der Produktion des Raums). So steht die Nutzung des Straßenraums in Wechselwirkung mit ihrer Umgebung. Wie der Straßenraum genutzt wird, hängt deshalb auch von der Gestaltung und Nutzung der Erdgeschoßzonen ab. Daher spielt auch die architektonische Gestaltung, sowie die Fassadengestaltung der angrenzenden Gebäude eine Rolle in der Wahrnehmung (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Nicht nur die Nutzung prägt hier den Straßenraum, sondern auch die physische Gestalt dessen. So haben auch das Baujahr und ihre Charakteristiken Auswirkung auf die Nutzung des Straßenraums, beispielsweise bei Bauten aus der Gründerzeit (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Dabei können beispielsweise auch Kunstelemente wie Graffiti oder Fassadenbegrünung den Straßenraum gestalten. Um ein Beispiel zu veranschaulichen, Erdgeschoßzonen und ihre Nutzung prägen das Bild der Straße, leere EG-Zonen daher laden eher weniger Menschen zum Verweilen ein.

„In der Gestaltung des für öffentliche Zwecke nutzbaren Raumes wird sichtbar, ob und wie die zahlreichen Interessen, Bedürfnisse und Möglichkeiten einer Stadtgesellschaft aufgegriffen und umgesetzt werden“ (Berding und Selle 2018: 1644).

Die Gestaltung des Straßenraums beeinflusst demnach viele Bereiche des Lebens, sei es aus gesundheitlicher, ökonomischer, sozialer oder ökologischer Perspektive und kann zudem *integrierend* oder auch *ausschließend* wirken (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a). Mit der Gestaltung und Ausstattung des öffentlichen Raums können somit Aktivitäten und Nutzungen gefördert, aber auch eingegrenzt werden.

Elemente des Straßenraums

Um die verschiedenen Nutzungsansprüche zu gewährleisten, braucht der Straßenraum die baulichen Strukturen, die sich aus der Erdgeschoßzone, dem Gehsteig und dem Verkehrsraum ergeben.

Die Erdgeschoßzone

Die Erdgeschoßzone (EG-Zone) im urbanen Kontext ist ebenso ein Bestandteil des Straßenraums wie der Gehsteig, Fahrbahnen und Parkflächen. Sie ist vor allem für Dienstleistungen und Arbeitsplätze lokal bedeutend. Insbesondere für die Wahrnehmung der FußgängerInnen trägt die EG-Zone zur Attraktivität des Raums bei (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c). Angelika Psenner greift in ihrer Pilotstudie „Das Wiener Gründerzeit-Parterre- eine analytische Bestandsaufnahme“ (2012) genau die Thematik auf und untersucht unter dem Begriff „StadtParterre“ den Straßenraum aus einem ganzheitlichen Ansatz, in dem „...Straße und Erdgeschoß in ihrer Funktion in direkter Verbindung zueinander stehen“ (Psenner 2012: 29). Der „StadtParterre“ Begriff umfasst die Parterrezone als Ganzes, das aus *umbauten* und nicht *umbaute Areale*, wie *Straße*, der *Hof* und das *Erdgeschoß* besteht (vgl. Psenner 2012: 5). Aus historischer Betrachtung der Straßen in der gründerzeitlichen Bebauung, waren Erdgeschoßzonen in erster Linie Versorgungsorte, an denen Produktion, Gewerbe und Handel vorzufinden waren. Diese wurden zudem als halböffentlicher Ort gesehen (vgl. Psenner 2012).

Der Gehsteig

Der Gehsteig, Gehweg oder das *Trottoir* ist der erste zugängliche Aufenthaltsort, der betreten wird, wenn man sich außer Haus bewegt. Nach Angelika Psenner (2017: 75) ist der Gehsteig ein durchaus bedeutender Aufenthaltsort im öffentlichen Raum. Der Gehsteig ist ein Ort, an dem man andere Menschen trifft, sie nur beobachtet, akzeptiert oder auch mit ihnen interagiert (vgl. Psenner 2017).

Die Straßenverordnung Wiens sieht den Gehsteig als festen Bestandteil der Straße und der Erdgeschoßzone. Ebenso wird der Gehsteig im Stadtentwicklungsplan 2025 „... als eines der wichtigsten Elemente des öffentlichen Raums“ bezeichnet (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c: 49).

Die Lage, Breite und rechtlicher Rahmen des Straßenraums

Eine Straße unterscheidet sich zudem in ihrer Lage, Breite und ihren allgemein geltenden Regulierungen. Denn die Lage und Breite, sowie auch der rechtliche Rahmen des Straßenraums hat Einfluss auf deren Nutzung und Funktion.

So ist die Lage der Straße ausschlaggebend für ihre Nutzung und Funktion, welche je nach Betrachtungsebene unterschiedlich sein können. „Wohnstraßen“ und „Freilandstraßen“ sind unter anderem Begriffe, aus denen man die Lage der Straßen ableiten kann (siehe Straßenverkehrsordnung 1960). Je nach dem auf welcher Ebene man die Straßen betrachtet, sei es im lokalen, nachbarschaftlichen oder städtischen Kontext, haben sie eine andere Bedeutung und Funktion. Unter anderem werden diese Begriffe in der allgemeinen österreichischen Straßenverordnung 1960 bestimmt (STVO 1960 1. Abschnitt §2 Abs. 1).

Die Breite des Straßenraums ist ebenso ein Kriterium, welches Auswirkung auf die Wahrnehmung und Nutzung hat. Diese unterliegt ebenso den baulichen Verordnungen und der Straßenverordnung im österreichischen Kontext. Zudem spielt neben der Straßenbreite auch die gewidmete Bauklasse in Relation eine Rolle, da die Belichtung und somit auch die Aufenthaltsqualität des Straßenraums davon abhängig ist (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018).

Der Straßenraum unterliegt unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Regulierungen, die sich aus den rechtlichen Rahmen wie der Straßenverordnung, Bauordnung und Flächenwidmungsplänen zusammensetzen.

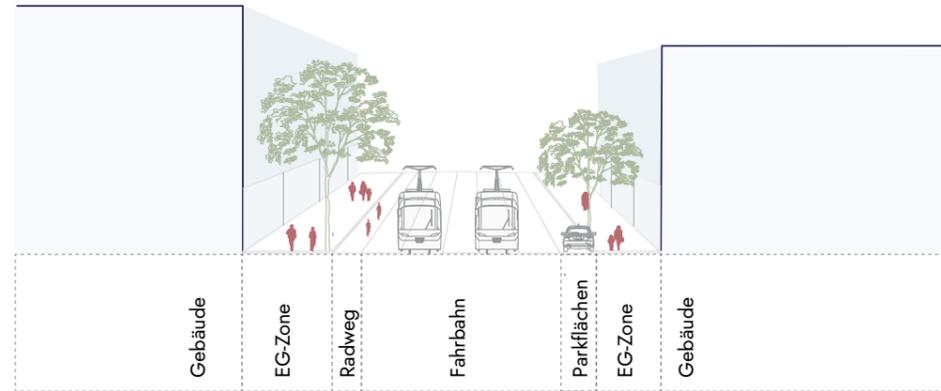


Abbildung 8: Beispiel eines Straßenquerschnitts. Quelle: Eigene Darstellung

Stadtmobiliar

Zu den Stadt- oder auch den Straßmobiliar zählen Einrichtungen die verschiedene Nutzungen ermöglichen wie Sitzen, Warten, Kommunikation, Konsum, Verweilen oder Ausruhen. Bei der Gestaltung soll dabei vor allem auf die vulnerablen Gruppen wie ältere Personen oder wenig mobile Menschen geachtet werden (vgl. Stadt Wien - Architektur und Stadtgestaltung 2021).

Sitzmöglichkeiten

Wenn man an Straßenmöbel denkt, kommen Sitzmöglichkeiten wie Bänke, Bushaltestellen in den Sinn. Die Sitzbank wird daher auch als kleinster Mikrofreiraum gesehen, welche verschiedene Zwecke und Bedürfnisse erfüllt (vgl. Stadt Wien - Architektur und Stadtgestaltung 2021). Ebenso hat die Gestaltung der Sitzmöglichkeiten einen Einfluss auf die Nutzung, welche sich wiederum auf die Aufenthaltsqualität auswirkt. So ist die Anordnung, Art und die Anzahl der Sitzmöglichkeiten ausschlaggebend für das Erscheinungsbild des Straßenraums (vgl. Stadt Wien - Architektur und Stadtgestaltung 2021).

Die dargestellten Sitzmöglichkeiten in Abbildung 9 und Abbildung 10, zeigen zwei unterschiedliche Sitzmöglichkeiten im Straßenraum. Beide sind multifunktional nutzbar, da sie zusätzlich über eine Abstellfläche verfügen. In der Abbildung 10 beinhaltet das Sitzmobiliar spielerische Elemente wie das Schachbrett.



Abbildung 9: Wohnstraße Pelzgasse im Februar. Quelle: Eigene Aufnahme im (2021)



Abbildung 10: Schachspieltisch in der Wohnstraße Pelzgasse im Februar 2021. Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Des Weiteren finden sich auch sogenannte Parklets in den Straßenräumen, die das Ziel haben konsumfreie Flächen auf Parkplätzen im Straßenraum anzubieten (vgl. Streetlife Wien o.a). Ein Parklet ist demnach ein kleiner Park oder Sitzbereich für verschiedene Aktivitäten wie Spielen, Kommunikation oder zum Ausruhen. Erstmals wurde ein Parklet in San Francisco im Jahr 2005 errichtet und hat sich seitdem weltweit als auch in Wien etabliert.¹⁵

Neben konsumfreien Sitzmöglichkeiten gibt es auch Flächen mit Konsumzwang im Straßenraum. Das kann zum einen ein Schanigarten oder zum anderen ausgelagerte Sitzmöglichkeiten am Gehsteig sein. Für die Umsetzung des Schanigartens müssen die jeweilige Lage und Größe sowie die architektonische Gestaltung in die Umgebung eingebettet werden (siehe Abbildung 11) (vgl. MA 19 - Architektur und Stadtplanung 2019).

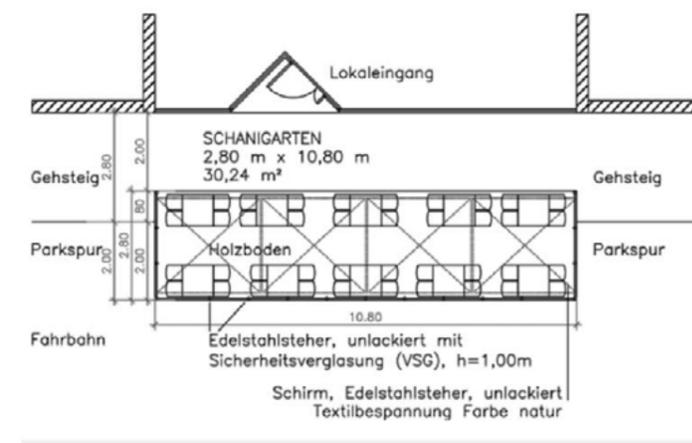


Abbildung 11: Maße, Richtlinien eines Schanigartens in Wien. Quelle: (MA 19 - Architektur und Stadtplanung 2019: 5)

¹⁵ https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-15/a-brief-history-of-park-ing-day_11.02.2022

5. DIE GESTALTUNG VON STRASSENÄUMEN IM KONTEXT DER WIENER STADTPLANUNG

- 5.1. Der Wiener Straßenraum
- 5.2. Rahmenbedingungen und Instrumente zur Nutzung und Gestaltung des Straßenraums
- 5.3. AkteurInnen im Straßenraum

Die Nutzung und Gestaltung des Straßenraums unterliegen vielen Rahmenbedingungen und Regulierungen. Aus planerischer Sicht ist der Straßenraum aufgrund der verschiedenen Funktionen eine Querschnittsmaterie verschiedener Disziplinen. Verschiedenen Strategiepläne und Verordnungen bilden den Rahmen für die Gestaltung und Nutzung des Straßenraums. Diese werden im folgenden Kapitel erläutert, um die Bandbreite an AkteurInnen darzustellen und die geltenden Rahmenbedingungen zu erfassen. Der Fokus liegt auf den AkteurInnen und Plänen, welche in der Stadt Wien maßgebend sind für die Nutzung und Gestaltung des Straßenraums.

5.1. Der Wiener Straßenraum

Eine Straße ist nach der österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) 1960: „... eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen“ (StVO 1960 1. Abschnitt §2 Abs. 1).

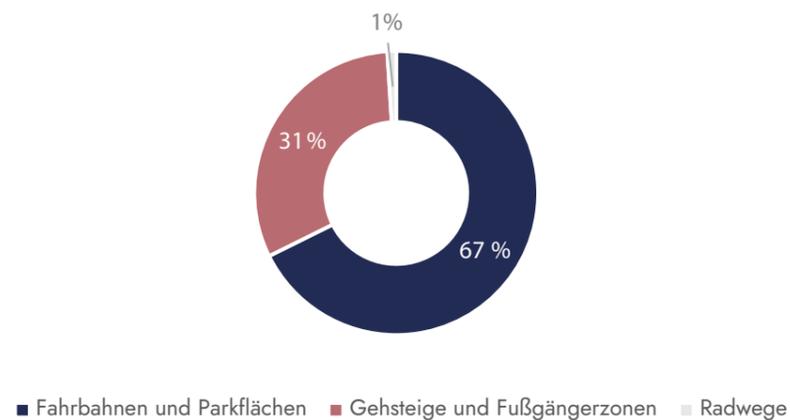


Abbildung 12: Die Wiener Straßenraumverteilung (Flächenverteilung) in % von 2019. Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung in Anlehnung an Straßenverwaltung und Straßenbau und Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2021)

Der Straßenraum wird vorrangig geprägt vom Verkehrsraum, der größtenteils dem motorisierten Verkehr gewidmet ist (siehe Abbildung 12). Dies gilt sowohl für den ruhenden als auch für den fließenden Verkehr. Dabei geht insbesondere Raum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen verloren, welches sich an der Verteilung der Straßenraumfläche festmacht. Im Wiener Straßenraum nehmen Fahrbahnen und Parkflächen 67%, Gehsteige 31% und Fußgängerzonen, sowie getrennte Radwege jeweils 1% ein (2019) (siehe Abbildung 13) (Straßenverwaltung und Straßenbau und Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten 2021).

Kurzer geschichtlicher Rückblick – Nutzung des Straßenraums in Wien

Der Fokus auf den Verkehrsraum war nicht immer gegeben. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war die „Bequemlichkeit des Fußgängers“ maßgebend für die Gestaltung des Straßenraums (vgl. Psenner 2015). Ebenso war das Parkieren von Gegenständen wie Wagen oder Fässer im Straßenraum nach dem Straßengesetz 1875 nicht erlaubt. FußgängerInnen waren in der Wiener Straßenpolizeiordnung sowie nach dem Bundesgesetz 1929 vorrangig behandelt

worden und gesetzlich geschützt.

Die Nutzung der Straße hat sich im Laufe der Geschichte ständig verändert. Erst mit der nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung (NS-StVO) 1938 hatten Kraftfahrzeuge den allgemeinen Vorrang und Parken wurde somit auch erlaubt (vgl. Psenner 2015). 1947 wurde die Verordnung neu aufgesetzt, jedoch basierte diese dennoch auf die der NS-StVO. Mit der noch heute geltenden österreichischen StVO 1960 wurde mit der Achtsamkeitsregel der FußgängerInnen wieder in Schutz gestellt (vgl. Psenner 2015). Dennoch schritt der Ausbau des motorisierten Individualverkehrs voran und die wirtschaftliche Relevanz des Autos war vorrangig. Laut Psenner (2015: 120) basiert „...die aktuell gültige gesetzliche Regelung der Benutzungsrechte für den öffentlichen Straßenraum ... auf ein Wertesystem, in dem Recht und Schutz der Einzelnen der wirtschaftlichen Idee Volksmotorisierung hintangestellt wurde“.

Wiener Straßenraum im Wandel

Die Gestaltung des Straßenraums wurde stets immer mitgedacht und geplant in den Konzepten und städtebaulichen Leitbildern der Stadtentwicklung. Während nach der Industrialisierung in der Moderne (1950-1970er Jahre), die autogerechte Stadt geplant wurde, in der die Trennung von motorisierten und FußgängerInnenverkehr zielführend war, wurde ab den 1990er Jahren mit dem Leitbild der kompakten und nutzungsgemischten Stadt die Mischung der Verkehrsarten sowie die Verkehrsberuhigung angestrebt (vgl. Jessen 2021). Seit 2015 wird die „Stadt der kurzen Wege“ forciert und es kam zu einer veränderten Zentrenstruktur (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2016b). Seit dem Wandel der Stadtentwicklung zu einer mehr nachhaltigen und menschenbezogenen Planung, haben sich auch die Leitbilder der Straßenraumgestaltung dahingehend verändert. Die Relevanz von Nachhaltigkeit und Ressourceneffizienz hat seit den 1970er Jahren in der Stadtentwicklung zugenommen. Heute stehen der Straßenraum und die Stadtentwicklungsziele oft im Kontext der Klimawandelanpassung (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2020).

5.2. Rahmenbedingungen und Instrumente zur Nutzung und Gestaltung des Straßenraums

Ziele und Visionen zur Gestaltung von Straßenräumen werden in der Wiener Stadtplanung in Stadtentwicklungsplänen und den jeweiligen Fachkonzepten festgeschrieben. Die Regelung der Nutzung des Straßenraums ist in der geltenden Straßenverordnung 1960 (StVo 1960) festgelegt.

Wiener Fachkonzepte und STEP 2025

Der STEP – Stadtentwicklungsplan 2025 ist ein strategisches Dokument und gibt die Richtung und Visionen für die zukünftige Stadtentwicklung der Stadt Wien bis zum Jahre 2025 vor. Aufbauend auf dem STEP 2025 werden Maßnahmen gesetzt, um die Ziele und Visionen zu erreichen. Diese werden in den sogenannten Fachkonzepten vertieft (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung).

STEP 2025

Die Stadt Wien setzt im aktuellen STEP 2025 auf qualitätsvolle Stadtstruktur und vielfältige Urbanität (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014) und zielt auf „gemischte, lebendige und entwickelbare Stadtteile, von hoher Qualität, mit Straßen und Plätzen als Begegnungszonen sowie lebendige Erdgeschoßzonen“ ab (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 9). Es wird deutlich, dass im STEP 2025, die Themen Aufenthaltsqualität, Belebung des Straßenraums und die Rückgewinnung des öffentlichen Straßenraums in den Vordergrund gestellt werden (siehe Anhang 2; (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014).

Ausfallstraßen

ohne ausgeprägte urbane Gestalt und andererseits von nicht adäquat genutzten Stadträumen an gut erschlossenen Standorten, die heute beispielsweise durch ein Patchwork aus eingeschobigen Supermärkten, Einfamilienhäusern, Brachflächen etc. gekennzeichnet sind (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 60).

Des Weiteren zielt die Stadt Wien die „qualitätsvolle Urbanität“ in Stadtquartieren ab durch das Sichern von Nutzungsvielfalt, kurzen Wegen zu wichtigen Versorgungsinfrastrukturen, flexiblen Freiflächen sowie barrierefreien, belebten Straßenräumen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 48). Ein weiteres Ziel der Stadt Wien im Rahmen des STEPs 2025 bezüglich des Straßenraums sind die sogenannten Ausfallstraßen. Ziel ist es Straßen ohne ausgeprägte urbane Gestalt aufzuwer-

ten (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 60). Dabei wird auf eine Multifunktionalität des Straßenraums gesetzt, welche eine nutzungs-offene Struktur voraussetzt (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 65).

- Strategische Ziele und Visionen zur Gestaltung des öffentlichen Raums:
- STEP 2025
- Fachkonzepte welche die zukünftige Gestaltung und Planung von Straßenräumen beeinflussen:
- Fachkonzept Mobilität
 - Grün- und Freiraum
 - Öffentlicher Raum
 - Masterplan Gründerzeit
 - Urban Heat Islands (UHI) - Strategieplan Wien
- Verordnungen welche im Straßenraum gelten
- StVo 1960
- In Anhang 2 werden Ziele in tabellarischer Form zur Nachsicht dargestellt.

Fachkonzept „Öffentlicher Raum“

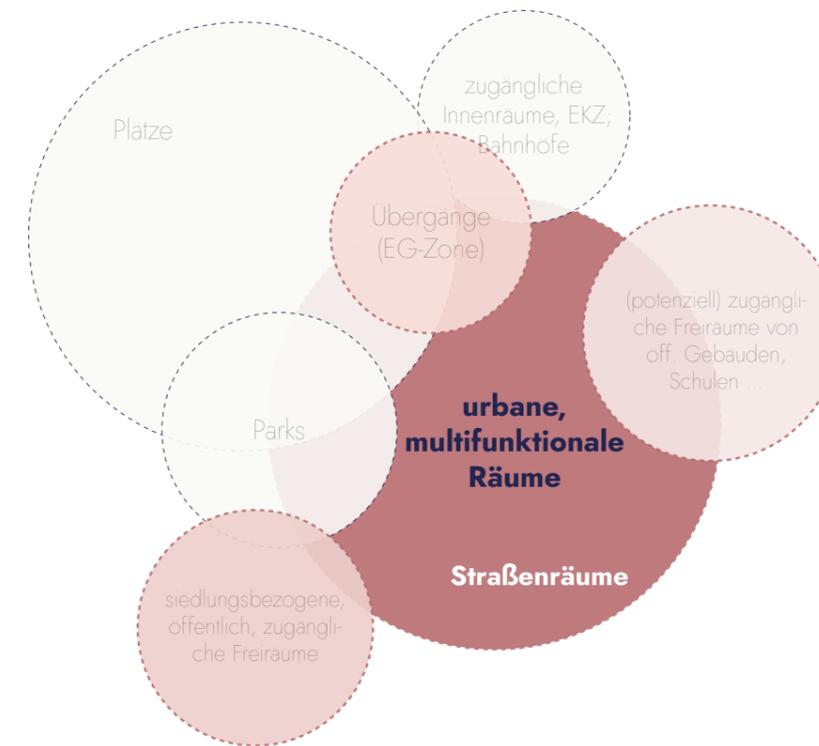


Abbildung 13: Gegenstand des Fachkonzepts: der öffentliche Raum. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 13)

Dabei setzt die Stadt Wien auf eine vielfältige Nutzung von Straßenräumen durch beispielsweise Ermöglichungsflächen zur Aneignung und Mitgestaltung (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 24). Zudem werden temporäre Umnutzung von Verkehrsflächen genutzt um mehr Raum für Begegnung und Nutzungen zu schaffen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 24). Des Weiteren sollen mehr Mikrofreiräume geschaffen und Sitzplätze geschaffen werden um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 25).

Fachkonzept „Mobilität“

Das Fachkonzept dient als wichtiges Instrument der Straßendetailplanung (vgl. Stadt Wien und Straßenverwaltung und Straßenbau 2006). Mit dem Ziel der Rückgewinnung des öffentlichen Raums wird die faire Raumverteilung des Straßenraums angesprochen, um mehr Raum für zu schaffen als für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 110). Die Ziele und Maßnahmen werden im Fachkonzept „Mobilität“ vertieft, in dem auf die gerechte Raumverteilung abgezielt wird um den Anteil der Fläche für RadfahrerInnen, FußgängerInnen und öffentlichen Verkehr zu erhöhen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c: 19). Dabei legte sich die Stadt Wien auf die Mindestbreite des Gehsteigs auf zwei Meter weiterhin fest (vgl. Stadtentwicklung Wien und MA 18 2014: 50). Die Mindestbreite dient dazu den FußgängerInnenverkehr zu erleichtern, um Ausweichmöglichkeiten zu schaffen. Der Straßenraum wird als öffentlicher Raum verstanden um verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden

(vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c: 49). Insbesondere werden hier in diesem Konzept temporäre Öffnungen von Straßen zur aktiven Mobilität, Spielstraßen und Begegnungszonen sowie Wohnstraßen als Interventionen genannt, um den öffentlichen Straßenraum aufzuwerten, sowie die aktive Mobilität zu fördern (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c: 50–53). Ebenso wird der sozialräumliche Aspekt in der Gestaltung des Straßenraums miteinbezogen, um so einen barrierefreien Zugang zum öffentlichen Raum zu gewährleisten. (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015c: 49–53).

Fachkonzept „Grün- und Freiraum“ Im Fachkonzept Grün- und Freiraum hingegen werden die Straßenräume als urban geprägte Freiräume gesehen, in dem vor allem die belebten, begrünten Straßenräume sowie Straßenräume mit angelegten Grün im Fokus stehen (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015a: 50–53). Dabei werden ökonomische, ökologische sowie soziale Aspekte des Grün- und Freiraums thematisiert. Im Fachkonzept „Grün- und Freiraum“ hat der Straßenraum eine Alltags- und Erholungsfunktion, eine Verbindungsfunktion sowie eine stadtökologische, naturräumliche Funktion (Stadtklima und Luft). Die Schwerpunkte liegen in der Schaffung von Raum für den nicht-motorisierten Verkehr in den sogenannten belebten Straßen, in dem Baumstandorte gesetzt, die Nutzung von Mikrofreiräumen gestärkt und konsumfreie Aufenthaltsbereiche geschaffen werden. Dazu zählt auch die Gestaltung von Fassaden, Vorgärten und Schanigärten (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2015a: 50). Des Weiteren wird Wert auf die Verbesserung der Verbindungsfunktion für den nicht-motorisierten Individualverkehr, sprich für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gelegt. In der Umgestaltung, Planung und Verbesserung von Straßenräumen wird die gezielte Abstimmung von den Bereichen Verkehrs-, Grün- und Freiraumplanung vorgesehen.

Masterplan Gründerzeit

Unter anderem thematisiert der „**Aktionsplan Gründerzeit**“ Strategien zur Aufwertung des öffentlichen Raums wie Straßenräume, Mikroräume, Balkone und Dachterrassen (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Der Straßenraum soll daher ganzheitlich und als Teil des Erdgeschoßes betrachtet werden. Wie die Erdgeschoßzone gestaltet ist, so wirkt sich das auch negativ oder positiv auf die Wahrnehmung aus (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018).

StVO, Bauordnung und Flächenwidmungsplan

„Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ist ein Bundesgesetz. Sie dient zur Regelung und Sicherung des Verkehrs und trifft auch Aussagen über die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken.“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 65).

Übergeordnet gelten die Straßenverkehrsordnung¹⁶ (StVO 1960), sowie die Wiener Bauordnung¹⁷ und der Flächenwidmungsplan¹⁸ als rechtlicher Rahmen für die Gestaltung und Nutzung des Straßenraums. Die StVO 1960 und der Flächenwidmung- und Bebauungsplan sind hierbei rechtlich bindend. Die Bauordnung und der Flächenwidmungsplan wirken allerdings nicht direkt auf

¹⁶ Straßenverkehrsordnung 1960: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336>, 10.10.2021

¹⁷ Wiener Bauordnung: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000006>, 10.10.2021

¹⁸ Wiener Flächenwidmungsplan: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>, 10.10.2021

den öffentlichen Raum, jedoch haben sie Auswirkungen, bezüglich der Freihaltung von Flächen für Möbel und Bepflanzungen (feuerpolizeiliche Zwecke oder Garagenzufahrten) (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 65).

Zusammenfassend wird der Straßenraum in verschiedenen Strategiedokumenten und Fachkonzepten und Leitlinien behandelt. Da er ein multifunktionaler Raum ist fällt somit die Gestaltung und Nutzung in verschiedene Handlungsbereiche, dass sich im Spektrum der AkteurInnen widerspiegelt.

5.3. AkteurInnen im Straßenraum

Die Gestaltung und Nutzung des Straßenraums verlangt verschiedene Kompetenzbereiche und unterliegt verschiedenen strategischen Dokumenten. Die Planung der Gestaltung und Nutzung Straßenräumen liegen in Zuständigkeitsbereiche mehrerer Dienststellen in der Stadt Wien. Dies wird in der folgenden Grafik der Stadt Wien sichtbar (siehe Abbildung 14). Das bedeutet bei Vorhaben, Umgestaltungen und Nutzungsänderungen werden verschiedene Zuständigkeits- und Verwaltungsbereiche hinzugezogen. Nichtsdestotrotz liegt dann die Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum auf der Bezirksebene. Im Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ wird vor allem auf die Zusammenarbeit dieser AkteurInnen im Straßenraum wertgelegt.

Relevante AkteurInnen für die Gestaltung und Nutzung

Die relevanten AkteurInnen, welche die Gestaltung und Nutzung beeinflussen und steuern kann auf drei Ebenen untergliedert werden, auf der übergeordneter der Stadtebene, der Bezirksebene und auf lokaler Ebene. Im Folgenden werden ausgewählte bedeutenden AkteurInnen genauer beschrieben.

Übergeordnete Stadtebene - Planungsebene

Übergeordnete Planungsstellen und Abteilungen sind im Kontext der Stadt die MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung¹⁹ und die Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA 21)²⁰. Für die Gestaltung des Straßenraums wird die Abteilung für Architektur und Stadtgestaltung (MA 19)²¹ hinzugezogen.

Die MA 18 ist die Erstellung von übergeordneten, räumlich-strategischen Plänen und Konzepten im Bereich der Raumplanung und Mobilität zuständig. Diese Pläne haben Einfluss auf stadtentwicklungspolitische Entscheidungen (vgl. Stadt Wien und Stadtentwicklung 2018). Die MA 19 hingegen ist zuständig für die Entwicklung des Wiener Stadtbildes. Zu den Schwerpunktaufgaben zählen unter anderem die Gestaltung des öffentlichen Raums und Beratung im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen. Des Weiteren spielen auch noch andere Magistratsabteilungen wie die MA 33²² welche für die Beleuchtung im Straßenraum zuständig, oder die MA 41²³ für die Stadtvermessung und weiteren Planungsstellen.

Bezirksebene

Auf der Bezirksebene arbeiten der Bezirk und die Planungsstelle der MA 28 Straßendetailplanung und Straßenbau in Koordination mit der MA 19 an

¹⁹ <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma18/index.html>, 12.02.2022

²⁰ <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma21/index.html>, 12.02.2022

²¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/index.html>, 12.02.2022

²² <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma33/index.html>, 12.02.2022

²³ <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/kooperationspartner.html>, 12.02.2022

den Straßendetailplanungen. Die Bezirke der Stadt Wien sind zuständig für den Erhalt der Straßenräume, somit vergeben sie auch die Aufträge an die Planungsstellen (vgl. E2 2021, Abs. 53). Die MA 28²⁴ erstellt Straßendetailplanungen und koordiniert die Bauausführung im Straßenraum mit den verschiedenen AkteurInnen. Gemäß § 103 Absatz 4 der Wiener Stadtverfassung²⁵ liegt die Kompetenz der Instandhaltung von Hauptstraßen A und Nebenstraßen (ausgenommen Fußgängerpassagen) beim Bezirk. Das bedeutet die Bezirksvertretung, der Finanzausschuss der Bezirksvertretung und der/die BezirksvorsteherIn verwalten dafür die Finanzen gemäß § 103 Absatz 1.

Zwischen Stadt und Raum

Die Gebietsbetreuung kurz GB²⁶, ist auf Stadtteilebene tätig und vermittelt zwischen planerischer und lokaler Ebene (der Bevölkerungsebene). Sie ist eine Servicestelle der Stadt Wien und bietet Beratungen an zum Thema Wohnen, Wohnumfeld, Infrastruktur, sowie Stadterneuerung und das Zusammenleben im Stadtteil an (Stadt Wien 2013). Die Schwerpunkte der Gebietsbetreuung liegen daher in der Stadterneuerung und dem Stadtteilmanagement ein. Die Themen der GB Stadterneuerung sind die BewohnerInnen in den Bereichen Wohnen, Sanierung und Aufwertung zu beraten und unterstützen (vgl. Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2021). Unter anderem fallen auch Innenhof- und Fassadenbegrünung in diesem Bereich. Ebenso mit verschiedenen Projekten wie „GartIn ums Eck“²⁷ unterstützt die Gebietsbetreuung die BewohnerInnen im Stadtteil den Straßenraum zu begrünen. Wenn es um die Freiraumgestaltung geht, wie beispielsweise die von Straßenräumen, fungiert die Gebietsbetreuung ebenso als eine Beratungs- und Vermittlungsstelle für BewohnerInnen. Das Stadtteilmanagement hingegen wird bei neu entstehenden Stadtteilen eingesetzt um die BewohnerInnen frühzeitig zu informieren, sowie auch das Zusammenwachsen von alten und neuen Stadtteilen zu fördern (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2021).

Lokale Ebene

BürgerInneninitiativen sind ein Zusammenschluss von Personen mit gleichen Interessen auf lokaler Ebene, die sich aus der Bevölkerung herausbilden (vgl. Rucht 1993). Im planerischen Kontext verfolgen BürgerInneninitiativen ein klares Ziel auf politischer Ebene und in der Umsetzung. Sei es von der Erhaltung urbanen Grünflächen, bis zur Geschwindigkeitsbegrenzung oder Aufwertung des Straßenraums (vgl. Rucht 1982).

BürgerInnen und BewohnerInnen sind wichtige AkteurInnen im öffentlichen Straßenraum. Die BürgerInnen nehmen das wahr, was auf übergeordneter Ebene geplant bzw. umgesetzt wird. Sie sind die AlltagsexpertInnen und bringen in Planungsprozessen ihre Perspektiven ein. Im Grunde sind die NutzerInnen des Straßenraums die relevanten AkteurInnen, dazu zählen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, AutofahrerInnen aber auch LokalbesitzerInnen und die BewohnerInnen des Straßenraums.

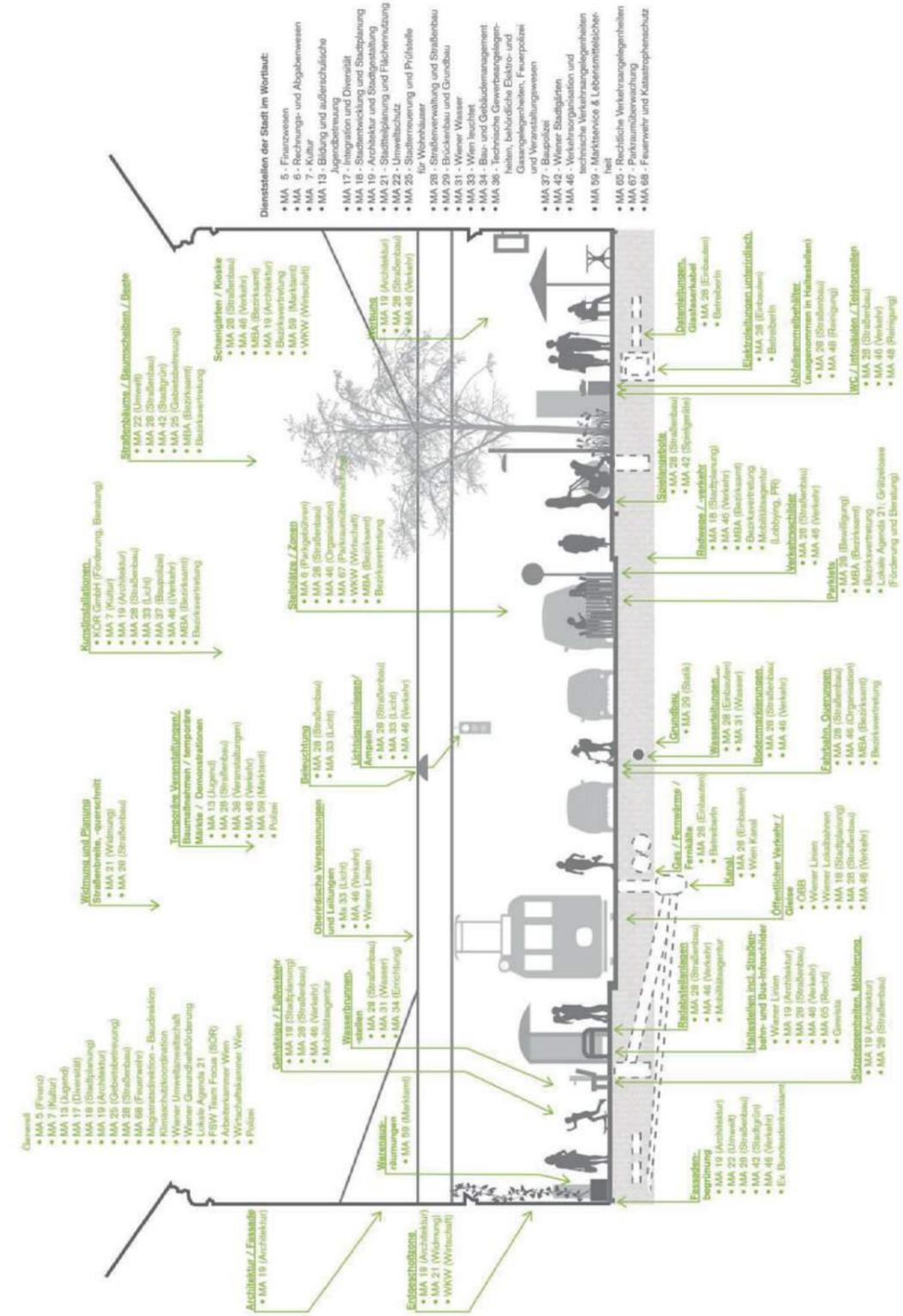


Abbildung 14: AkteurInnen im Straßenraum Wien. Quelle: (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 56–57)

24 <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma28/index.html>, 12.02.2022
 25 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000308>, 21.02.2022
 26 <https://www.gbstern.at/>, 12.02.2022
 27 <https://www.gbstern.at/themen-projekte/urbanes-garteln/garteln-ums-eck/>, 23.02.2022

6. DIE STADT WIEN UND DIE COVID-19 PANDEMIE

- 6.1. Begriffe der Covid-19 Pandemie
- 6.2. Überblick und Maßnahmen der Pandemie am Beispiel Wien
- 6.3. Zwischenfazit

Um Straßenräume im Kontext der Pandemie zu verstehen, werden zuerst grundlegende Begriffe der Covid-19 Pandemie, sowie der Verlauf der Pandemie bis Januar 2022 erläutert. Dabei werden die prägenden Phasen und Maßnahmen dargestellt, welche für die Auseinandersetzung von Straßenräumen im Kontext der Pandemie und der Stadt Wien bedeutend sind. Daher werden zuerst die wichtigen Begriffe der Pandemie erläutert und anschließend die epidemiologischen Maßnahmen anhand einer chronologischen Darstellung des Verlaufs der Pandemie in Wien beschrieben.

6.1. Begriffe der Covid-19 Pandemie

Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 auch Covid-19 genannt oder nur Corona hat zu einer weltweiten Pandemie geführt und ihre Auswirkungen greifen drastisch in unsere Lebensbereiche und in unseren Alltag ein. Covid-19 ist die Abkürzung für: „Corona Virus Disease - 2019“ (NE Österreich GmbH | Brockhaus 2021).

Coronavirus

Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO) (2021) ist das Coronavirus: „... an infectious disease caused by a newly discovered coronavirus“. Das Coronavirus ist eine Atemwegserkrankung. Die meisten Personen, welche sich mit Virus infiziert haben, weisen einen milden bis mittelschweren Verlauf auf und erholen sich gut ohne besondere Behandlung. Nichtsdestotrotz sind vor allem ältere Personen oder Personen mit Vorerkrankungen wie Herz-Kreislauf Probleme, Diabetes, Krebs oder chronischen Atemwegserkrankungen durch einen schweren Verlauf gefährdet. Sie gehören deshalb zu einer Risikogruppe. Die Krankheit verbreitet sich vor allem durch Speicheltröpfchen oder Ausfluss aus der Nase, wenn eine infizierte Person hustet oder niest. Die Maßnahmen, um die Übertragung zu verringern sind Abstand zu halten, Hygienemaßnahmen wie Händewaschen oder Desinfizieren und einen Mund- und Nasenschutz zu tragen (vgl. World Health Organization - WHO 2021).

Epidemie/ Pandemie

„Eine Epidemie (oder Seuche) ist das verstärkte Auftreten von Krankheitsfällen ein und derselben Ursache innerhalb eines bestimmten Gebiets und Zeitraums. Das Wort hat einen griechischen Ursprung. Eine Pandemie ist eine regionübergreifende [sic!] Ausbreitung einer Krankheit; im engeren Sinn wird unter Pandemie die Ausbreitung einer Infektionskrankheit verstanden. Im Unterschied zur Epidemie ist eine Pandemie örtlich nicht beschränkt“ (Stadt Wien 2020a).

6.2. Überblick und Maßnahmen der Pandemie am Beispiel Wien

Lockdown: Ausgangsperre, Abriegelung (Duden 2021)

Das Wort „Lockdown“ kommt aus dem Englischen und bedeutet so viel wie Ausgangsperre oder Abriegelung. Laut dem ‚Cambridge Dictionary‘ bedeutet ein Lockdown, einen Notfallzustand, in dem aufgrund einer Gefahr Personen nicht die Erlaubnis haben sich frei zu bewegen (vgl. Cambridge University Press 2021).

Quarantäne: Isolierung, Absonderung

Die Quarantäne bedeutet Absonderung oder Isolierung. Personen, welche infiziert sind oder in Kontakt mit einer infizierten Person waren, werden in Quarantäne gestellt, um die Krankheit nicht an andere zu übertragen (vgl. Bundesministerium für Gesundheit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz 2020).

Social Distancing/ Physical Distancing: Soziale Distanzierung oder physische Distanzierung.

Soziale Distanzierung bedeutet im Kontext der Covid-19 Pandemie, so viel wie möglich zu Hause bleiben und Abstand von anderen Menschen zu halten, um die Verbreitung des Virus zu verhindern. Im öffentlichen Raum wird der Begriff der physischen Distanzierung eher im umgangssprachlichen Gebrauch genutzt. Der physische Abstand zu nicht zum eigenen Haushalt zugehörigen Personen soll dabei eins bis zwei Meter beinhalten (vgl. Johns Hopkins Medecine 2020).

Die Covid-19 Pandemie hat unser Alltagsleben in kürzester Zeit rasant verändert. Im März 2020 kam es zu einem ersten ‚Lockdown‘ und das Virus versetzte die Welt in einen Ausnahmezustand. Weltweit kam es zu Einschränkungen der Gesellschaft, öffentliche Einrichtungen waren geschlossen, Städte oder Stadtteile wurden abgeriegelt, wie beispielsweise in Madrid²⁸. Vor allem die Bereiche Wohnen, Arbeit und Freizeit waren davon betroffen. Länder haben *Restriktionen*, neue *Verordnungen* und *Gesetze* erlassen, um die *Infektionszahlen*²⁹ niedrig zu halten, die Ausbreitung des Virus zu verringern und die Systeme nicht zu überlasten.

Die *Ausgangsbeschränkungen*, *Lockdowns* und das sogenannte „*Social Distancing*“ sowie die *Quarantäne* greifen in alle Lebensbereiche, wie das Arbeiten, Freizeit und Privates ein und ziehen Auswirkungen mit sich in Bereichen der Wirtschaft, Gesundheit, Soziales, Mobilität, Umwelt, Bildung und Kultur. Anhand einer chronologischen Darstellung in Abbildung 15 werden weitere Maßnahmen, welche für die verschiedenen Phasen der Coronakrise prägend sind, erläutert.

Es ist zu vermerken, dass in Bezug auf die Coronakrise der Lockdown als ein Ausnahmezustand verstanden wird, in dem viele wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten eingeschränkt sind, um die Infektionszahlen einzudämmen (vgl. Klosa-Kückelhaus 2021).

Chronologie der Covid-19 Pandemie in Österreich – Wien

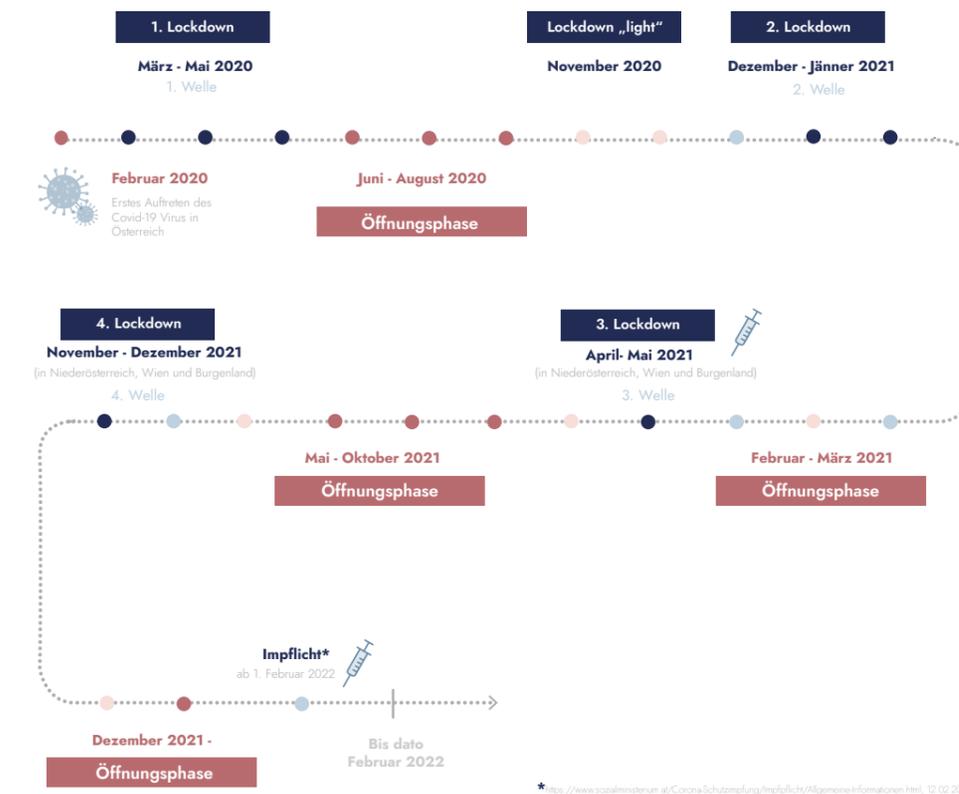


Abbildung 15: Chronologie der Phasen und Wellen der Covid-19 Pandemie in Österreich Februar 2020 bis Februar 2022. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020b; 2020c; 2020a; 2021a; 2021b)

28 <https://www.tagesspiegel.de/politik/jetzt-sperren-sie-uns-ein-850-000-menschen-in-madrid-duerfen-ihre-viertel-nur-noch-ingeschraenkt-verlassen/26205018.html>, 12.11.2021
 29 Infektionszahlen beziehen sich auf die bestätigten positiven Fälle in einem Land. Dabei ist der sogenannte Inzidenz-Wert von Bedeutung, welche die Häufigkeit der Fälle pro Einwohner in einem Zeitraum darstellt, siehe <https://covid19-dashboard.ages.at/> (vgl. AGES 2021).

Im Folgenden werden, die in der Grafik Abbildung 16 dargestellten Phasen nach Lockdowns und Öffnungsphasen im Detail beschrieben. Dabei liegt der Fokus auf den implementierten Maßnahmen der Bundesregierung Österreichs und den prägenden Ereignissen in diesen Phasen. Die angeführte Grafik stellt die Chronologie der Maßnahmen und Ereignisse der Covid-19 Pandemie in Wien bzw. Österreich dar. Der Zeitraum umfasst den Beginn der Pandemie und das erste Auftreten des Virus in Österreich bis zum heutigen Stand (Februar 2022). Daher werden ausgewählte Maßnahmen und Ereignisse beschrieben, welche Einfluss auf das öffentliche Leben und den öffentlichen Raum hatten.

Die Inhalte der Chronologie der Covid-19 Pandemie (siehe Abbildung 16,17,18) basieren auf der angeführten Chronologie eines Corona-Blogs welcher im Rahmen eines Projekts namens Austrian Corona Panel Project (ACPP) der Universität Wien erstellt wurde (vgl. Universität Wien 2021). Das Projekt erhebt Stimmungslagen, Einstellungen, sowie Verhaltensweisen und den Informationsstand der Bevölkerung in der Corona Krise zudem auch wie sie diese im Laufe der Phasen verändern (vgl. Universität Wien 2021). Diese Quellen werden zusätzlich mit den Informationen der erlassenen Covid-19 Maßnahmen³⁰ und Verordnungen über Öffnungsschritte³¹ der Bundesregierung komplementiert.

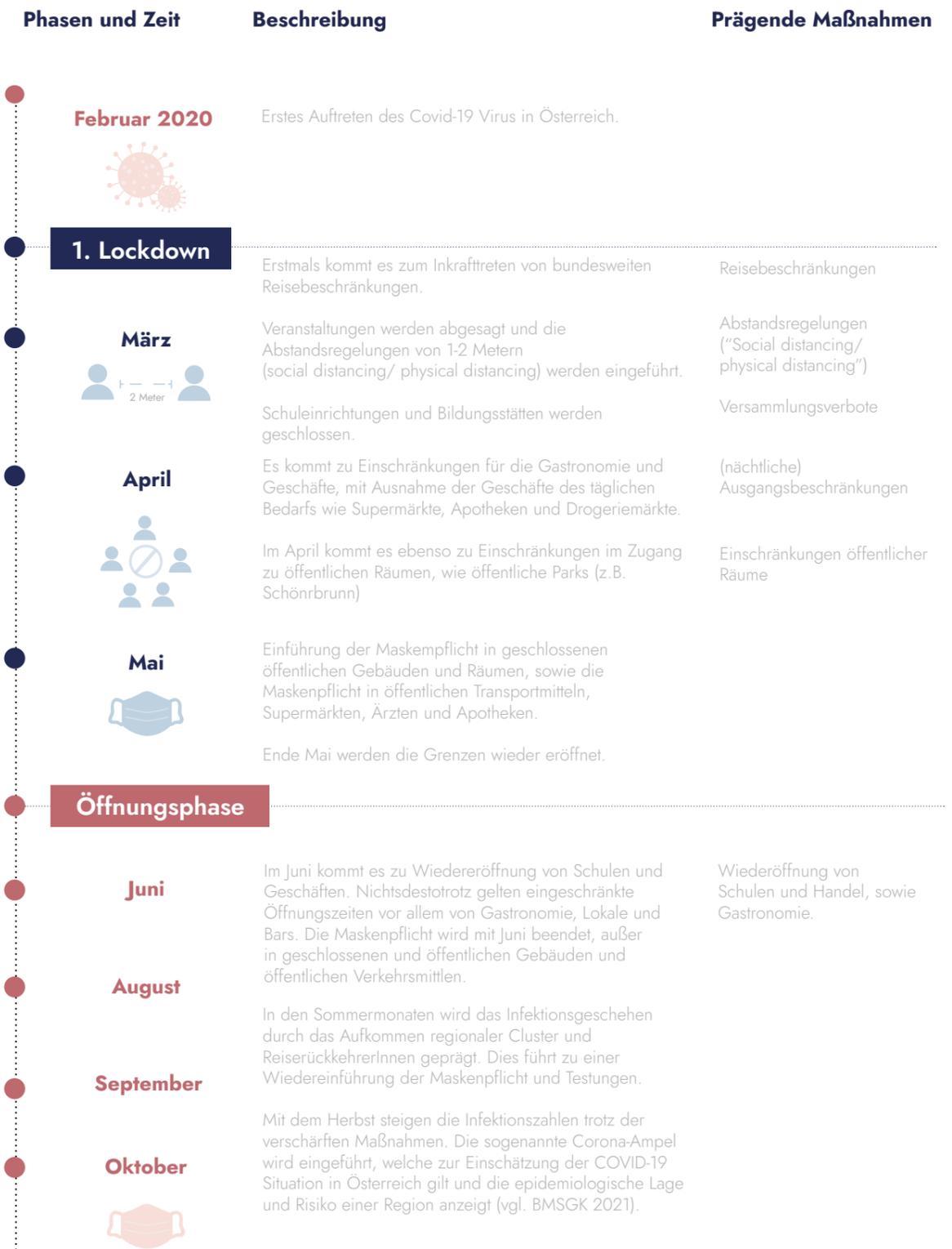


Abbildung 16: Chronologie der Phasen und Wellen der Covid-19 Pandemie in Österreich Februar 2020 bis Februar 2022. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020b; 2020c; 2020a; 2021a; 2021b)

30 Verordnung des Bundesministers für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, mit der die Verordnung betreffend Maßnahmen, die zur Bekämpfung der Verbreitung von COVID-19 ergriffen werden (2. COVID-19-Maßnahmenverordnung – 2. COVID-19-MV), geändert wird (1. Novelle zur 2. COVID-19-Maßnahmenverordnung) vom 14.09.2021

31 Verordnung des Bundesministers für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, mit der die Verordnung über weitere Öffnungsschritte in Bezug auf die COVID-19-Pandemie (2. COVID-19-Öffnungsverordnung) erlassen und geändert wird vom 28.06.2021

Phasen und Zeit	Beschreibung	Prägende Maßnahmen
2. Lockdown		
November	Die zweite Infektionswelle beginnt im Herbst 2020, was wiederum zu Einschränkungen des öffentlichen Lebens führt. Der Höhepunkt der Infektionswelle findet im November statt mit 9.209 bestätigten Fällen.	(nächtliche) Ausgangsbeschränkungen
Dezember	Von November bis 8. Februar 2021 befindet sich Österreich in einem "harten" Lockdown welcher kurzzeitig zur Weihnachtszeit von einem Lockdown "light" unterbrochen wird.	Massentest-Screening FFP2- Maskenpflicht
Jänner 2021		
Öffnungsphase		
Februar	Ab dem 8. Februar 2021 werden Maßnahmen wie Schließung von Geschäften, Handel und Schulen aufgehoben.	Start der Impfkampagne
3. Lockdown		
März	Jedoch steigen die Infektionszahlen nach der Öffnung an und eine dritte Infektionswelle wurde verzeichnet. Die Stadt Wien und die Bundesländern Niederösterreich und Burgenland verlängern den Lockdown ab dem 1. April im Gegensatz zu den anderen Bundesländern.	Schließungen von Handel und Gastronomie
April	Testkapazitäten werden durch bundesweite kostenlose Anti-gen Tests ausgeweitet, sowie in Wien wurden gratis PCR-Tests zur Vergütung gestellt.	Ausbau des Testangebotes
Öffnungsphase		
Mai	Der "harte" Lockdown endet in den Bundesländern Niederösterreich und Wien.	3-G Regel
Juni	Bundesweite Öffnungsschritte werden eingeleitet. Gastronomie, Freizeit- und Tourismus-Sektor werden schrittweise wieder eröffnet. Unter bestimmten Bedingungen wie der 3-G Regel genesen, getestet und geimpft kann man wieder in die Gastronomie und Freizeistätten besuchen. Ab Juli wird die Nachtgastronomie wieder eröffnet unter Auflagen der 3-G Regel (ab September gilt die 2-G Regel).	Öffnungen von Gastronomie, Kultur und Sportstätten Sperrstunden
Juli		
August	Aufgrund der aufkommenden Delta-Variante des Coronavirus werden die Maßnahmen verschärft. Das Tragen von FFP2-Masken entfällt, außer an Orten an welchen die 3-G Regel gilt, sowie in den Geschäften des täglichen Bedarfs (Apotheken, Supermärkte etc.).	Keine Abstandsregelungen Keine Sperrstunde
September		

Abbildung 17: Chronologie der Covid-19 Pandemie Ereignisse und Maßnahmen in Wien Teil 2. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020a; 2020b; 2020c; 2021a; 2021b)

4. Lockdown		
November	Die 3G Regel wird erweitert durch 2,5G (plus PCR-getestet).	Schließungen von Handel, Gastronomie, und Dienstleistern
Dezember	Mit der Omikron-Variante* des Coronavirus kommt es im November 2021 zu Höchstwerten und ein erneuter Lockdown wird von 22. November bis 12. Dezember 2021 angeordnet (siehe Parlamentskorrespondenz Nr. 1311 vom 21.11.2021) (vgl. Republik Österreich Parlamentsdirektion 2021).	Allgemeine Ausgangsbeschränkungen
Öffnungsphase		
Dezember	Der Mangel an Impfbereitschaft in der Bevölkerung führt dazu, dass ein Lockdown für Ungeimpfte bis zum 20. Jänner erhängt wird (siehe Parlamentskorrespondenz Nr. 10/ 2022) (vgl. Republik Österreich Parlamentsdirektion 2022).	2-G Regel Öffnungen von Gastronomie, Kultur- und Sportstätten
	Ab Dezember 2021 werden Handel und Lokale schrittweise geöffnet.	Sperrstunden
Januar	Die Sperrstunde von Lokalen und Gastronomie wird auf 22.00 Uhr gesetzt.	
Februar	Ab 1. Februar gilt die Impfpflicht welche durch das Covid-19 Impfpflichtgesetz festgelegt ist (vgl. Bundesministerium für Gesundheit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz 2022).	

* <https://www.who.int/news/item/28-11-2021-update-on-omicron>, 12.02.2022

Abbildung 18: Chronologie der Covid-19 Pandemie - Ereignisse und Maßnahmen in Wien Teil 3. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Pollak et al. 2021c; Republik Österreich Parlamentsdirektion 2021; Bundesministerium für Gesundheit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz 2022)

Prägende Maßnahmen in den Phasen der Pandemie

Der erste Lockdown

Die Pandemie ist geprägt von den Lockdowns und Öffnungsphasen. Insgesamt können vier Infektionswellen seit Beginn der Pandemie verzeichnet werden. Mit Mitte März 2020 veranlasste die Bundesregierung die erste einschneidende Maßnahme, den ersten Lockdown (vgl. Pollak et al. 2020b). Dieser führte zu massiven Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Mit der 98. Verordnung gemäß §2 Z1 des Covid-19-Maßnahmegesetzes, ausgegeben am 15. März 2020, wurde erstmals *das Betreten öffentlicher Orte zur Verhinderung der Verbreitung von Covid-19 eingeschränkt* (§ 1 BGBGL II). Ausgenommen davon waren *Betretungen öffentlicher Orte zulässig, wenn es zur Abwendung einer unmittelbaren Gefahr für Leib, Leben und Eigentum erforderlich war, Hilfeleistung von unterstützungsbedürftigen Personen diente und zur Deckung der notwendigen Grundbedürfnisse des täglichen Lebens*, gemäß § 2, Abs. 1, 2, 3 BGBL II, 15. März 2020³². Am Ort der Deckung des täglichen Bedarfs soll aus diesem Grund der Abstand von mindestens einem Meter eingehalten und sichergestellt werden (§ 2 Abs. 3 BGBLA II). Dieser Abstand galt ebenso für das berufliche Umfeld, sowie an öffentlichen Orten und in Massenbeförderungsmitteln (§ 2 Abs. 4, 5 BGBL II). Beim Betreten von öffentlichen Orten mit Personen des eigenen Haushalts oder mit Haustieren sollte stets der Sicherheitsabstand zu anderen Personen eingehalten werden.



Abbildung 19: Anzahl der geltenden Tage von Covid-19 Maßnahmen in der Zeit von (13. März bis 19. Juni 2020). Quelle: (Pollak et al. 2020c)

Die Abbildung 19 zeigt einen Überblick von geltenden Maßnahmen und ihre Dauer im Zeitraum März bis Juni 2020. Zu den längsten anhaltenden Maßnahmen zählen hier die „1-m Abstandsregel“, die Einschränkung des Universitätsbetriebes und die Einschränkung von Großveranstaltungen. Wobei die Schließung von Bundesgärten, kleineren Geschäften bis 400m² und die Quarantäne der Tiroler Gemeinden bis zu 30 Tagen geltend im ersten Lockdown waren. Der erste Lockdown versetzte weltweit die Städte in einen Ausnahmezustand und Notstand (vgl. Hofer et al. 2020).

Der Stand der Wissenschaft über die Verbreitung des Virus hat sich im Laufe der Pandemie verändert. Dadurch wurden die Maßnahmen von Lockdown zu Lockdown adaptiert und an die aktuelle Situation angepasst. Beispielsweise wurde im März 2021 in der Stadt Wien die „Alles Gurgelt“-Aktion initiiert, in der kostenlose PCR-Tests der Wiener Bevölkerung zur Verfügung gestellt wurden (vgl. Pollak et al. 2021b). Die Maßnahmen des zweiten Lockdowns galten im ersten Lockdown ebenso, dennoch waren die Bereiche „Soziale Kontakte“ und Ausgangsbeschränkungen im öffentlichen Raum im ersten Lockdown strikter (siehe Abbildung 20). Beim zweiten und dritten Lockdown wird von einem harten Lockdown gesprochen. Die Abbildung 20 fasst die Maßnahmen in den geltenden Bereichen noch einmal zusammen.

Öffnungsphasen

Die Öffnungsphase ist geprägt von Lockerungen der Maßnahmen in den Lockdowns. Nach dem ersten Lockdown wurde mit 30. April 2020 eine **Covid-19 Lockerungsverordnung** veranlasst, welche auch speziell das Verhalten an öffentlichen Orten betraf (§ 1 Abs. 1, 2, 3 Covid-19-LV 197. Verordnung BGBL II). Zusätzlich wurde dafür plädiert die „1-m Abstandsregel“ gegenüber anderen Personen, sowie das Tragen eines Mundnasenschutzes einzuhalten. Mit den ersten Lockerungen und langsamen Wiedereröffnungen von Gastronomie, Handel, körpernahe Dienstleister und Sportstätten kehrte auch das öffentliche Leben langsam wieder zurück.

³² https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2020_II_98/BGBLA_2020_II_98.pdf#sig=12.2.2022

Harter Lockdown		
Referenz zum Lockdown von 17. bis 6. Dezember 2020		
 0-24 Uhr	Ausgangsbeschränkungen	<p>Ausgangssperre rund um die Uhr</p> <p>Ausnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Versorgung von anderen Personen oder Tieren · Familiäre Pflichten · Berufliche Zwecke · Aufenthalt im Freien zur Erholung · Besuch religiöser Einrichtungen · Abwendung von Gefahren · Versorgung des täglichen Bedarfs
	Soziale Kontakte	Treffen und soziale Kontakte sind nur mit Haushaltsangehörigen und LebenspartnerInnen, sowie engsten Angehörigen und Bezugspersonen erlaubt.
	Handel und Dienstleistungen	<p>Die Geschäfte sind geschlossen einschließlich körpernaher Dienstleister wie z.B. Friseure, mit Ausnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Lebensmittelhandel · Drogeriemarkt · Apotheken · Tankstellen · Banken · Post · Trafiken · Fahrrad- und Kfz-Werkstätten · Abfallsorgung
	Schulen	<p>Schulen sind in Notbetrieb, das bedeutet:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Unterricht wird per Distance Learning abgehalten · Kindergartenbetreuung möglich
	Abstandsregeln	<p>In öffentlichen und geschlossenen Räumen gelten die Abstandsregelung von 1 Meter zu nicht haushaltszugehörigen Personen.</p> <p>In geschlossenen Räumen gilt auch die Maskenpflicht.</p>
	Gastronomie und Tourismus	Nur Lieferungen oder Take-aways sind von 6-19 Uhr erlaubt. Hotelbetriebe sind geschlossen mit Ausnahme von Geschäftsreisende.
	Veranstaltungen	Veranstaltungen und Versammlungen sind untersagt, außer es handelt sich um eine Demonstration religiöser und politischer Belange.
	Sport, Freizeit	Alle Sport- und Freizeistätten sind geschlossen, Kontaktsportarten in der Freizeit sind untersagt. Profisport-Bereiche bleiben aufrecht.
	Arbeitsplatz	Das Home Office wird empfohlen. Am Arbeitsplatz gelten die Maskenpflicht und Abstandsregeln.

Abbildung 20: Maßnahmen des "harten" Lockdowns basierend auf dem 2. Lockdown (November-Dezember 2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Austria Presse Agentur 2020)

6.3. Zwischenfazit

Die letzten drei Kapitel über den öffentlichen Raum, die Funktionen des Straßenraums sowie die Auseinandersetzung mit der Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen in der Stadt Wien, sowie die Chronologie und die Maßnahmen der Covid-19 Pandemie stellen die Grundlagen für das Verständnis von Straßenräume im Kontext der Pandemie dar. Für die vorliegende Arbeit sind folgende Phasen der Pandemie relevant und prägend für die Wahrnehmung des Straßenraums, nämlich der erste Lockdown 2020, der dritte Lockdown 2021 die Öffnungsphase im Sommer 2021, sowie der vierte Lockdown im November 2021. In den verschiedenen Phasen galten verschiedene Schutzmaßnahmen, welche auf das öffentliche Leben Einfluss hatten. Der erste Lockdown 2020 zeichnet sich durch die Ungewissheit bezüglich des Coronavirus und seinen Auswirkungen im öffentlichen Raum aus. Das zeigt sich durch die Entwicklungen der Maßnahmen in den verschiedenen Phasen. Der dritte Lockdown 2021 in Wien ist ebenso prägend durch den Zeitraum und die Dauer. Mit den bundesweiten Öffnungsschritten in der Gastronomie, Nachtgastronomie und Handel im Sommer 2021 kehrte somit nach den langen Einschränkungen auch das öffentliche Leben wieder langsam ein. Im vierten Lockdown galten die gleichen Maßnahmen. Deshalb stellt sich wie die Frage welche Unterschiede in den verschiedenen Lockdowns wahrgenommen worden sind. Die verschiedenen Phasen sind in den Ergebnissen mit den Interviews mit ExpertInnen und PassantInnen in Kontext zu setzen, da der Zeitraum der Befragung einen Einfluss auf die Wahrnehmung der Straßenräume haben kann.

Die Funktionen und Eigenschaften des Straßenraums werden in Zeiten der Pandemie gefährdet oder können durch die einschneidenden Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie nicht gewährleistet werden. Dabei ist der barrierefreie Zugang zum öffentlichen Raum gefährdet. Maßnahmen wie *Ausgangssperren, Abstandsregelungen, Schließungen von Handel, Gastronomie und körperlichen Dienstleistern* oder auch *Sperrstunden* greifen in das öffentliche Leben ein. Somit schränken sie auch die verschiedenen Funktionen des Straßenraums ein. Insbesondere haben Ausnahmen der Covid-19 Maßnahmen im Lockdown bei denen die Ausgangssperre aufgehoben wird „*sich zu erholen und Luft schnappen unter Einhaltung von Abstandregeln*“ Folgen für die Nutzung des öffentlichen Raums.

Die Maßnahmen und Einschränkungen der Bewegungsfreiheit in der Covid-19 Pandemie haben insbesondere Einfluss auf das gesellschaftliche Leben im urbanen Stadtraum. Aus den prägenden Phasen der Pandemie, wie in den Lockdowns und den Öffnungsphasen, haben sich neue Verhaltensweisen und Dynamiken entwickelt, welche auch im Wiener Stadtraum wahrzunehmen sind.

7. STRASSENÄUERE IM KONTEXT DER COVID-19 PANDEMIE

- 7.1. Allgemeine Veränderungen und Dynamiken aus dem ersten Lockdown
- 7.2. Die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums während und nach den Lockdowns
- 7.3. Erkenntnisse aus der Pandemie für die Stadtplanung
- 7.4. Fazit: Straßenräume in der Covid-19 Pandemie

Das folgende Kapitel beschäftigt sich damit den Diskurs über den Straßenraum im Kontext der Covid-19 Pandemie aus der Sicht von FachexpertInnen, Medienberichten, Presseartikeln, Fachbeiträge und Studien wiederzugeben. Dabei werden allgemeine gesellschaftliche, sowie spezielle Veränderungen in der Nutzung und Wahrnehmung des öffentlichen Straßenraums aufgegriffen. Des Weiteren werden bedeutende Funktionen des Straßenraums während des Lockdowns und in den Öffnungsphasen dargelegt. Am Ende werden daher auch die Erkenntnisse, welche ExpertInnen aus der Pandemie für die Stadtplanung ziehen, angeführt.

7.1. Allgemeine Veränderungen und Dynamiken aus dem ersten Lockdown

Durch die massiven Einschränkungen im öffentlichen Leben, Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen kam es im ersten Lockdown zu Veränderungen in den Bereichen Arbeit, Wohnen, Konsum und Mobilität. Diese allgemeinen Veränderungen und Dynamiken schlagen sich auch im öffentlichen Raum nieder.

Arbeit und Wohnen

Homeoffice und Distanzunterricht

Durch die Maßnahmen im ersten Lockdown haben sich die Art und Weise wie gearbeitet wird, verändert (vgl. Heinz und Ogris 2021). Insbesondere führten Schließungen von Handel, Dienstleistungen und Gastronomie zu steigender Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit im Jahr 2020. Im Dezember 2020 waren es knapp 324.000 Personen, welche in Kurzarbeit waren und weitere 99.000 Arbeitslose waren beim Arbeitsamt registriert (vgl. APA OTS 2020). Des Weiteren hat sich durch das Abstandsgebot der Trend zum Arbeiten im Homeoffice etabliert. SchülerInnen und StudentInnen wurden ebenso von zu Hause unterrichtet, im sogenannten „distance learning“ oder „home schooling“. Das hat insbesondere in Zeiten des Lockdowns dazu geführt, dass sich die Menschen vermehrt in ihren Wohnräumen aufhalten mussten.

Laut Statistik Austria (2020) arbeiteten 19,6% der Erwerbstätigen (700.900) im 3. Quartal 2020 im Homeoffice. Im Gegensatz zum Vorquartal in m ersten Lockdown waren es 30,6% der Erwerbstätigen, die sich in Tlearbeit befanden. Bei diesem Prozentsatz handelt es sich laut Statistik Austria um Erwerbstätige mit einem hohen Bildungsniveau und höherer beruflicher Qualifikation (vgl. Statistik Austria 2020). Somit arbeiteten im zweiten Lockdown mehr als die Hälfte der erwerbstätigen Personen nicht von zu Hause. Die Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten ist demnach nicht immer gegeben, das trifft vor allem ArbeiterInnen von sogenannten systemrelevanten Bereichen, wie beispielsweise Krankenhäuser, Supermärkte, Drogeriemärkte und Poststellen (vgl. APA OTS 2020).

In einer Studie der Arbeiterkammer Wien³³, welche Dezember/ Jänner 2020/2021 durchgeführt wurde, wurden 1006 der WienerInnen und 733 PendlerInnen zu den Auswirkungen der Pandemie auf die Lebensqualität befragt. Die Studie ergab, dass das Homeoffice größtenteils für diejenige/n möglich war, welche die Matura besitzen (72%), wohingegen weniger als die Hälfte (49%) der Menschen mit Migrationshintergrund von zu Hause arbeiten können. Des Weiteren

33 <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/ppnresolver?id=AC16399619>, 14.02.2022

haben Menschen, die wenig Einkommen besitzen und/oder sich in Kurzarbeit befinden ebenso weniger die Möglichkeit von zu Hause zu arbeiten (vgl. Heinz und Ogris 2021: 21). Das zeigt, dass das Homeoffice auch zur sozialen Ungleichheit beitragen kann.

Defizite im Wohnraum und Stadtteil

Die Lockdowns haben insbesondere die Mängel und Funktionen des Wohnraums sichtbar gemacht. Nicht alle Wohnungen in Wien sind im Falle eines Lockdowns mit den entsprechenden benötigten Freiräumen ausgestattet. 2018 war nur die Hälfte der Hauptsitzwohnungen mit einem Balkon, einer Loggia, einer Terrasse oder einem Wintergarten ausgestattet und nur sechs Prozent verfügten über einen eigenen Garten (Statistik Austria 2019b). Der Zugang zu einem Wohnraum mit Freiflächen und Freiraum ist ebenso ungleich verteilt, vor allem Personen mit einem geringeren Einkommen sind davon öfter betroffen. (vgl. Hammer und Verlič 2020). Durch das vermehrte zu Hause sein und durch die Ausgangsbeschränkungen sind daher Wohnungen mit Balkon, Freiraum und Platz für das Heimbüro beliebt geworden. Somit stieg nach dem ersten Lockdown die Nachfrage nach Wohnungen mit Freiräumen und Zugang zu Grünflächen (vgl. Führer und Pisecky 2020).

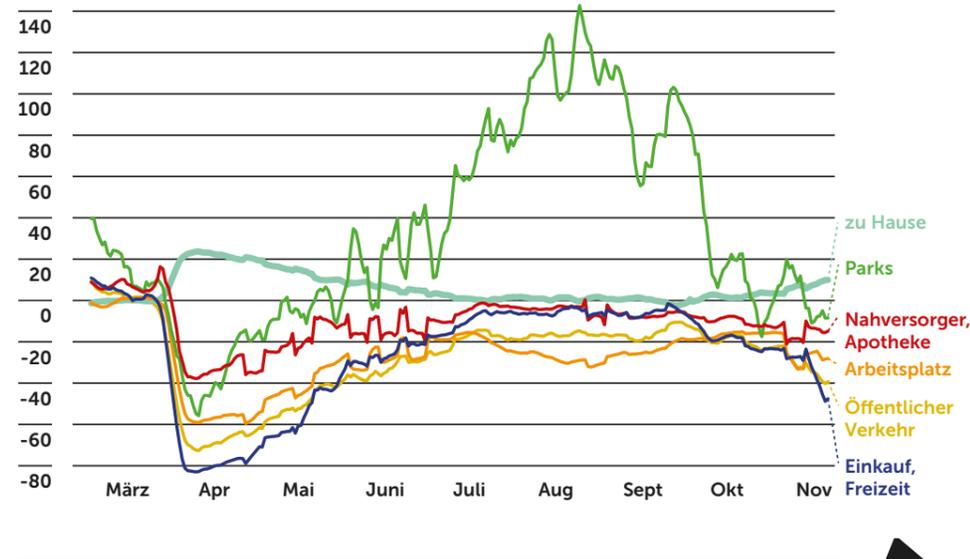
ExpertInnen sprechen hier von einer Mehrfachbenachteiligung, welche sich durch die Pandemie verstärkt hat (vgl. E1 2021, Abs. 69). Vor allem Personen, die bereits geringes Kapital besitzen, leben auch in Gebieten oder Stadtteilen die weniger gut ausgestattet sind (vgl. E1 2021, Abs. 69, Abs. 212). Dadurch bündelt sich die Benachteiligung der Personen mit geringem Kapital in den Bereichen Wohnung, Arbeit, Bildung und Zugang zu Freiräumen (vgl. Hammer und Verlič 2020). Dadurch entsteht ein weiterer Aspekt der sozialen Ungleichheit in der Corona Krise.

Die Art und Weise wie gearbeitet wird verändert die Ansprüche an den öffentlichen Raum und die nähere Umgebung. Daher wirft das vermehrte Homeoffice die Frage auf, wie sich diese Arbeitsweise auf das Konsumverhalten und den Anspruch an die umliegenden Infrastrukturen auswirkt. Dem Stadtmarketing Austria (2021) zufolge hat das Homeoffice zu einer Verlagerung der Ansprüche von Konsum, Freizeit und Arbeit aus den Innenstädten in die Stadtteilzentren geführt und somit die Bedeutung der Versorgungsinfrastruktur im Stadtteil hervorgehoben.

Veränderung des NutzerInnenverhaltens

Verändertes Mobilitätsverhalten

In Hinblick auf den ersten Lockdown hat sich das Mobilitätsverhalten spürbar verändert. Die Ausgangsbeschränkungen führten dazu, dass sich der Bewegungsradius verkleinert hat. Die Anzahl der Wege hat sich dadurch stark reduziert (60%-80%) (vgl. Brezina et al. 2020). Die unmittelbare Umgebung gewann aus diesem Grund umso mehr an Bedeutung für das alltägliche Leben.



Quelle: Google Covid-19 Community Mobility Reports (Stand: 10.11.2020).
Anmerkung: Die Daten zeigen, wie viel Zeit die Österreicher seit Beginn der Pandemie in bestimmten Bereichen verbracht haben – im Vergleich zu Durchschnittswerten im 5-Wochen-Zeitraum von 03.01. bis 06.02.2020.

Abbildung 21: Mobilität der ÖsterreicherInnen im Vergleich zu den Werten vor der Pandemie in Prozent.
Quelle: Agenda Austria (2020)



Abbildung 22: Leere U-Bahn-Station Karlsplatz, FFP2-Maskenpflicht (Jänner 2021) 2. Lockdown.
Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Im Bereich der Mobilität lassen sich seit Beginn der Pandemie daher viele Veränderungen verzeichnen. Wie in Abbildung 21 deutlich erkennbar, ist das Mobilitätsverhalten abhängig von der gesetzten Maßnahme. Es ist ersichtlich, dass die Mobilität während der Lockdowns stark zurückgegangen ist. Die Bewegungsdaten zeigen, dass sich während dem ersten Lockdown (März-April 2020) ÖsterreicherInnen hauptsächlich zum Nahversorger oder der Apotheke bewegt und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Einkauf und Freizeit stark reduziert haben. Anhand der Auswertung von Bewegungsdaten des Internetkonzerns ‚Google‘ durch die „Agenda Austria“ ist ebenso ersichtlich, dass nach dem ersten Lockdown eine vermehrte Nutzung der öffentlichen Parks und Grünanlagen stattgefunden hat (vgl. Agenda Austria 2021).

Die Straßen und Innenstädte waren während des ersten Lockdowns wie leergefegt, alles stand still und es waren kaum Menschen in der Öffentlichkeit (siehe Abbildung 22).

Der erste Lockdown hat gezeigt, dass kritische Infrastrukturen, wie die Lebensmittel- und die Gesundheits-, Gas-, Wasser-, Abfall- und Wasser-, sowie die Wohnraumversorgung erhalten und sichergestellt werden müssen (vgl. Bärnthaler et al. 2020). So musste beispielsweise auch die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsmittel aufrecht er-

alten werden für diejenigen, die im Lockdown zur Arbeit fahren müssen. Laut der Stadt Wien und Winkler (2020), wurde in den öffentlichen Verkehrsmitteln 80% weniger Fahrgastaufkommen vermerkt. Insbesondere während des ersten Lockdowns wurde über anonymisierte Mobilfunkdaten ein Bewegungsrückgang von 40% bis zu 85% erkannt (vgl. Der Standard 2020). Des Weiteren waren 52% weniger Autos auf den Straßen Wiens unterwegs, hingegen stieg die Anzahl der FahrradfahrerInnen im Vergleich zum Vorjahr um 20% (vgl. Winkler 2020).

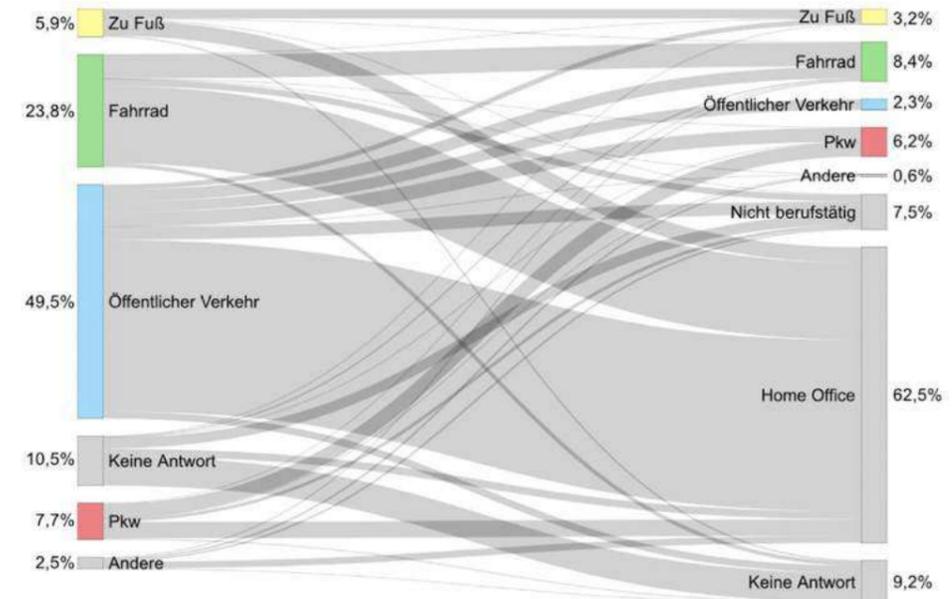


Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl in Wien vor und während der Pandemie (März – Mai 2020). Quelle: Brezina et al. (2020)

Durch die Einschränkungen im öffentlichen Leben konnte weltweit eine 40%ige CO₂-Verringerung festgestellt werden, was einen positiven Nebeneffekt für die Umwelt bedeutet (vgl. Zeit Online und AFP 2020). Laut der RadfahrerInnenzählung der Stadt Wien und der Mobilitätsagentur Wien stieg im Vergleich zum Vorjahr das Fahrradaufkommen 2020 um 12% (vgl. Stadt Wien 2020c). Zudem wurde im Rahmen einer internationalen Studie von Brezina et. al (2020) die Alltagsmobilität in Wien im Zeitraum von März bis Mai 2020 untersucht. Bei dieser Studie haben 1.304 Personen teilgenommen, welche die Stadt Wien als ihren Wohnort angegeben haben. Aus der Studie geht hervor, dass 70% der befragten Personen in diesem Zeitraum das Homeoffice genutzt haben oder nicht berufstätig waren (vgl. Frey et al. 2020: 9). Die Studie hat die Verkehrsmittelwahl der WienerInnen vor und während der Pandemie untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil der Personen, welche zuvor öffentlichen Verkehrsmitteln genutzt habeneindeutig gesunken ist (von 49,5% auf 2,3%) (siehe Abbildung 23). Das gilt auch für den Anteil der FußgängerInnen und RadfahrerInnen (Fahrrad 23,8% → 8,4%; zu Fuß 5,9% → 3,2%).

Durch die Lockdowns wurde von PlanerInnen befürchtet, dass sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs während der Lockdowns und in der Pandemie erhöht, nichtsdestotrotz hat sich der Modal Split³⁴ in Wien,

³⁴ Modal Split: „Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an der gesamten Verkehrsleistung geben Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung und den damit zurückgelegten Kilometern pro Person oder Tonne“ (Umweltbundesamt 2022).

im speziellen der Anteil der PKW-FahrerInnen nicht verändert (vgl. E2 2021, Abs.11). Auch die Abbildung 22 zeigt, dass der Anteil der PKW-FahrerInnen sogar um 20% abgenommen hat (7,7%→ 6,2%).

ExpertInnen sehen durch die Pandemie einen Trend hin zu einer aktiveren Mobilität, wie das zu Fuß gehen oder Fahrradfahren (vgl. E1 2021, Abs.83, E2 2021, Abs.10; E4 2021, Abs.34). Vor allem im ersten Lockdown 2020 hat sich das Mobilitätsverhalten drastisch verändert. Laut dem Verkehrsclub Österreich VCO, hat sich der Anteil der FußgängerInnen von 28% auf 37% und der Anteil der FahrradfahrerInnen von sieben auf neun Prozent erhöht (vgl. Neubauer 2021). Im April 2020 wurden ebenso 20% mehr RadfahrerInnen im Vergleich zum Vorjahr an den 13 Radverkehrszählstellen in Wien erfasst (vgl. Neubauer 2021). Vergleicht man die Mobilität im Lockdown November 2021, so zeigt eine Mobildatenauswertung, dass der Lockdowneffekt weniger wirkte als im Jahr zuvor 2020 (vgl. Der Standard 2021). Es handle sich, laut dem Unternehmen Ivenium von dem die anonymisierten Mobilfunkdaten stammen, um eine Verringerung von nur 18% der Mobilität im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie (vgl. John 2021). Die geringe Einschränkung der Mobilität durch diesen Lockdown kann vielerlei Gründe haben. Den Medienberichten zufolge kann das zum einen an der Motivation der Bevölkerung liegen und zum anderen an dem Missmut an der Politik und den ImpfskeptikerInnen (vgl. John 2021).

Veränderungen im öffentlichen Raum

„Es werden wesentliche Funktionen des Gesundheitssystems in der Pandemie im Straßenraum ausgelagert, was sich in Wien sehr bewährt hat“ (E1 2021, Abs.43).

Die Covid-19 Pandemie und die mit ihr verbundenen Maßnahmen sind auch im öffentlichen Raum zu bemerken. Zu Beginn der Pandemie, insbesondere im ersten Lockdown, wurde der öffentliche Raum, ein Ort der Teilhabe, Begegnung

und Austausch (siehe Kapitel 3) als ein Risikogebiet dargestellt. Beispielsweise wurden wie im vorigen Kapitel beschrieben die Bundesgärten³⁵ während des ersten Lockdowns geschlossen, um Menschenansammlungen und die Verbreitung des Virus zu vermeiden. Dies wurde vor allem aus politischer Sicht diskutiert (vgl. Krutzler 2020). Die eingesetzten Covid-19 Maßnahmen spiegeln sich daher auch im öffentlichen Raum wider, etwa durch Aufenthaltsverbote, Absperrungen von Sitzmöglichkeiten wie Bänke oder leerstehende Schanigärten aufgrund des Einstellens des Betriebes, wie in der Abbildung 24 zu sehen ist. Des Weiteren wird auch das Abstandsgebot im öffentlichen Raum kommuniziert (siehe Abbildung 25). Erst im späteren Verlauf der Pandemie hat man bemerkt, dass der öffentliche Raum keine große Gefahr für die Verbreitung des Virus darstellt, sondern sogar Raum und Möglichkeit bietet für verschiedene Nutzungen.

³⁵ <https://www.derstandard.at/story/2000116419056/in-wien-bleiben-schoenbrunn-und-andere-bundesgaerten-geschlossen>, 17.02.2022



Abbildung 24: Absperrung von Schanigärten (Februar 2021), Rüdigerstraße, 5. Bezirk Margareten Wien. Quelle: Eigene Aufnahme (2021)



Abbildung 25: Abstandsgebot im öffentlichen Raum. Quelle: Eigene Aufnahme 2022

7.2. Die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums während und nach den Lockdowns

Die Veränderungen in der Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums, sowie die Ansprüche an den Straßenraum unterscheiden sich in den verschiedenen Phasen der Covid-19 Pandemie. Diese lassen sich grundsätzlich in die Phasen der Lockdowns und der Öffnungen unterscheiden.

Funktionen und Nutzungen des Straßenraums während der Pandemie

Die National Association of City Transportation Officials (NACTO), hat in einem Bericht den Straßenraum in Zeiten von „Physical Distancing“ untersucht und relevante Nutzungen und Funktionen hervorgehoben. Diese werden in einem Leitfaden erfasst, um eine Reaktion, sowie die Erholung aus der Pandemie zu unterstützen. In der Abbildung 26 sind die Nutzungen im Straßenraum, welche der Leitfaden behandelt aufgezeigt. Demnach sind folgende Nutzungen des Straßenraums in der Covid-19 Pandemie von Relevanz, die sich teilweise auch mit der Wahrnehmung der interviewten ExpertInnen decken (vgl. NACTO 2020: 6–7):

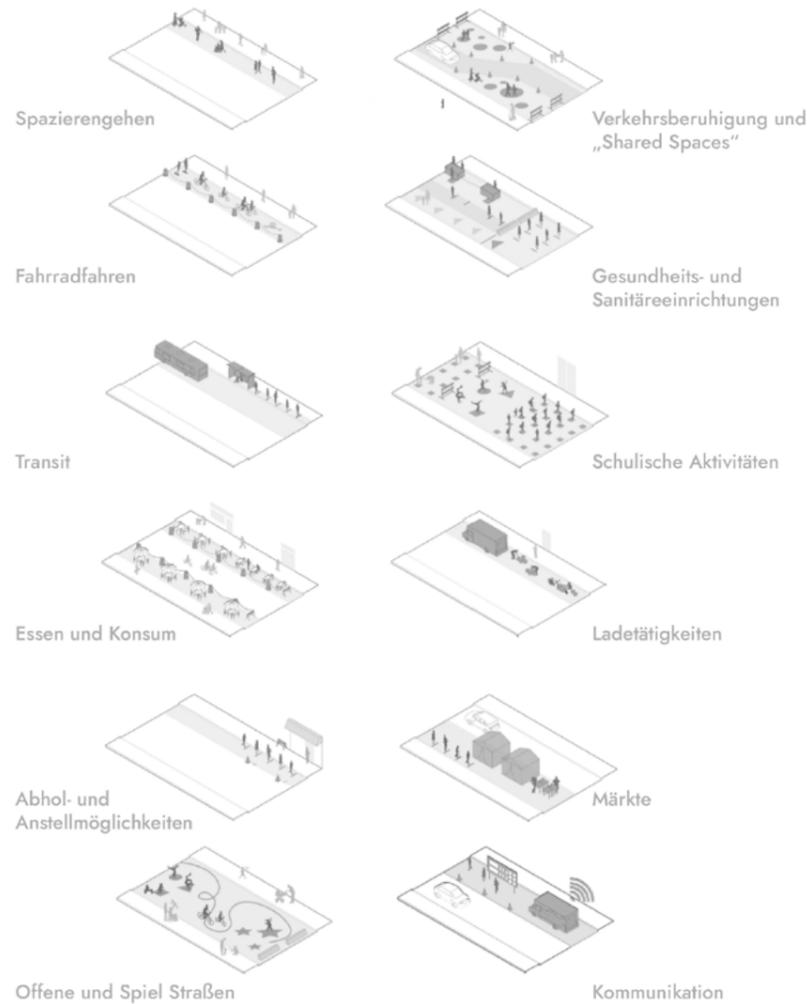


Abbildung 26: Leitlinien für die Umgestaltung und Umnutzung von Straßen während der Pandemie.
Quelle: (NACTO 2020: 33).

Der Straßenraum als öffentlicher Raum erfüllt in der Theorie verschiedene Funktionen des Alltags wie soziale, wirtschaftliche und ökologische. Durch die Pandemie verstärken sich diese und werden durch weitere Funktionen ergänzt.

„Für uns ist jetzt der Straßenraum als Teil des öffentlichen Raums während der Pandemie als Kompensationsfläche in Erscheinung getreten“ (E1 2021, Abs. 43).

Demnach sehen ExpertInnen den Straßenraum in der Pandemie als eine Ausgleichsfläche für die mangelnden privaten Freiflächen oder Aktivitäten, welche vor allem durch die Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen nicht möglich sind (vgl. E1 2021, Abs.43). In der Studie der AK Wien (2021: 59) gaben mehr als die Hälfte der Befragten³⁶ an, dass der Verzicht auf Freizeitaktivitäten ziemlich bis sehr belastend ist. Auch zählt der Verzicht auf Kunst und Kultur zu den belastenden Faktoren. Der öffentliche Raum wird daher als ein Raum gesehen, welcher diese Nutzungen und Freizeitaktivitäten kompensieren kann. Der Straßenraum wird aus diesem Grund von ExpertInnen als Ausgleichsfläche für Bewegung und Sport, soziale Begegnungen, sowie Konsum wahrgenommen. Zudem hat sich der Straßenraum ebenfalls für kritische Infrastrukturen, wie beispielsweise Gesundheitsinfrastrukturen bewährt. In Hinblick auf die verschiedenen Phasen der Pandemie müssen diese Nutzungen (siehe Abbildung 26) in ihrer Ausgleichsfunktion differenziert betrachtet werden.

Bewegungs- und Sportraum

Durch die Schließungen von Sportstätten wird der Straßenraum auch als Bewegungs- und Sportraum gesehen, etwa zum Laufen, aber auch zum Fahrradfahren (vgl. E1 2021, Abs. 43). Vor allem öffentliche Flächen wie Parks werden zum Trainieren oder für andere sportliche Gruppenaktivitäten genutzt, welche unter Umständen in geschlossenen Räumen aufgrund der Ansteckungsgefahr oder Abstandsregelung nicht sicher oder erlaubt sind.

Insbesondere im ersten Lockdown haben viele Städte, unter anderem auch Wien, versucht mit Pop-up Infrastrukturen im Straßenraum diesen pandemiegerecht zu gestalten (siehe Abbildung 27). Beispiele hierfür sind die Pop-up Radwege oder temporäre Begegnungszonen, aber auch Spielstraßen. Die Idee hinter diesen ad-hoc Maßnahmen war es, der Bevölkerung genügend Platz zu schaffen, um sich in Zeiten der Pandemie sicher und frei bewegen zu können. Dabei wurden vor allem die Prinzipien des Tactical Urbanism³⁷ herangezogen. Der Begriff wird oft für kostengünstige, temporäre Interventionen im städtischen Raum in verschiedenen Dimensionen für Straßen, Gebäude und Blöcke verwendet (vgl. Lydon et al. 2012).

In der Stadt Wien wurde am 7. Mai erstmals ein Pop-up Radweg an der Praterstraße installiert. Laut einer Studie des Klimaforschungsinstituts „Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC)“ erhöhte sich der Anteil der RadfahrerInnen im Straßenverkehr im Zeitraum von März bis Juli 2020 in den untersuchten 106 Städten (unter anderem auch Wien) zwischen 11 und 48% (vgl. Schrenk und Gebhard 2021; vgl. Kraus und Koch 2021). Die Pop-up Radwege sind vor allem auf Hauptstraßen errichtet worden, wodurch die Lücken im Radnetz gefüllt worden sind.

³⁶ N=1006, Wiener Bevölkerung

³⁷ Tactical urbanism: „... encompasses changes and adaptations to our existing places and city systems in order to quickly meet the needs of communities“ (Arup 2020: 5).



Abbildung 27: Pop-Up Radweg, Adalbert Stifter Straße, 20. Bezirk Wien, Quelle: (Radlobby 2020)

Internationaler Exkurs:

Weltweit wurden Maßnahmen im ersten Lockdown implementiert, die vor allem das Ziel hatten, Straßen für die Bevölkerung temporär zu öffnen, um etwa Ansteckungen zu verhindern (vgl. Ramírez 2021). Beispielsweise wurde in Bogotá ein Netz für Fahrradwege mit schlussendlich 84 Kilometern geschaffen, dies hat im Jahr 2020 die Nutzung des Fahrradfahrens gesteigert (siehe Abbildung 28).



Abbildung 28: Ciclovía in Bogotá, Netzplan, Quelle: Bogota.gv.co

Begegnungs- und Kontaktraum

Das Spazierengehen



Abbildung 29: Spaziergang (Jänner 2021) 2. Lockdown, Rechte Wienzeile, 5. Bezirk Margareten, Wien. Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

In den Lockdowns zu Beginn der Pandemie (zweiter und dritte Welle November 2020-April 2021) in denen die Ausgangsbeschränkungen galten, wurde, wie schon berichtet, das **Spaziergehen** wiederentdeckt (vgl. Buenaventura 2021; vgl. Sill 2021). Durch die wochenlangen Ausgangsbeschränkungen war das Spazierengehen eine Möglichkeit mit FreundInnen und Verwandten Zeit zu verbringen, sowie die eigenen vier Wände zu verlassen und sich zu erholen (vgl. Sill 2021).

In diversen Medien wurde vom „Phänomen des Spazierengehens“ in der Pandemie berichtet, zum Beispiel schreibt der *National Geographic*³⁸ (2021) von der „Der Rückkehr des Schlenderns...“ oder die Online-Zeitschrift *100things*³⁹ (2021) hat „9 ausgefallene Ideen für Spaziergänge während des Lockdowns in Wien“ für die LeserInnen veröffentlicht. Durch das Spazierengehen werden andere Freizeitaktivitäten kompensiert und es trägt vor allem zur Erholung bei. Dies verstärkt wiederum die Bedeutung des Zugangs und der Erreichbarkeit von Grün- und Freiräumen mit hoher Aufenthaltsqualität. In Zeiten der Corona Pandemie, in denen Menschen aufgrund von Homeoffice, Quarantäne oder durch die Ausgangsbeschränkungen im Lockdown die meiste Zeit in Innen-

38 <https://www.nationalgeographic.de/umwelt/2021/04/die-rueckkehr-des-schlenderns-kann-man-spazieren-lernen/>, 15.02.2022

39 <https://www.1000things.at/blog/9-ausgefallene-ideen-fuer-spaziergaenge-waehrend-des-lockdowns-in-wien/>, 15.02.2022

räumen verbringen, ist es umso wichtiger einen Ausgleich zu schaffen (vgl. Jarass und Von Schneidmesser 2021). Das Spazierengehen hat sich durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens in den Lockdowns, aber auch außerhalb der Lockdowns etabliert. In der Studie der AK Wien (2021) haben 21% der Befragten angegeben, dass sie die Isolation in der Pandemie als sehr belastend empfinden. Das Spazierengehen wird vor allem als mentale und physische Erholung gesehen, um aus der Isolation und dem Homeoffice zu entfliehen.

“Our streets are key to our mental, physical, and immunological health” (NACTO 2020: 6).

Insbesondere durch das Spazierengehen wird der Straßenraum zunehmend zu einem *Begegnungs- und Kontaktraum* (vgl. E1 2021, Abs. 29, 43). Durch die Isolation im Lockdown oder im Homeoffice und das eingeschränkte öffentliche Leben, verlagerte sich das Öffentliche in den Straßenraum oder in die Parks. Der Straßenraum wird deshalb auch als Ausgleich für soziale Kontakte wahrgenommen (vgl. E3 2021, Abs. 21). Durch die Abstandsregelungen wurde vor allem das Spaziergehen eine Möglichkeit sich mit einer anderen Person „sicher und legal“ im Park oder auf anderen Freiflächen zu treffen (vgl. E3 2021, 21). Auch die sogenannten „*Temporären Begegnungsstraßen*“ oder „*Spielstraßen*“ sollten einen Beitrag in der Pandemie leisten, sowohl während den Lockdowns als auch in den Öffnungsphasen.

Temporäre Begegnungsstraßen

In Wien wurden daher einige Straßenräume temporär für Autos gesperrt und in einen Bewegungs- und Interaktionsraum transformiert (vgl. Lorenz 2020). In der Periode von April bis Juli 2020 wurden ausgewählte Straßenzüge in dicht bebauten Gebieten gesperrt, um mehr Raum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu schaffen (vgl. Wien zu Fuß 2020b). Eine Novelle⁴⁰ der Straßenverkehrsverordnung im Rahmen eines Covid-19 Gesetzespaketes ermöglichte es, Teile des Straßenraums den FußgängerInnen zur Verfügung zu stellen (vgl. Wien zu Fuß 2020a). Mehr als zehn Begegnungszonen wurden umgesetzt, sowie 20 Straßenteile für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, wie beispielsweise in der Hasnergasse, (siehe Abbildung 30) freigegeben (vgl. Wien zu Fuß 2020b). Nichtsdestotrotz wurde im Rahmen der Begleituntersuchung der temporären Zonen und Pop-up Radinfrastrukturen festgestellt, dass das alleinige Schließen von Straßen nicht ausreicht (vgl. Frey et al. 2020). In den temporären Begegnungszonen fehlte die FußgängerInnenfrequenz, welche auf die mangelnde Erdgeschoßnutzung und Gestaltung, wie beispielsweise die Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten oder Parklets zurückzuführen ist.



Abbildung 30: Temporäre Begegnungszone Hasnergasse 11. Quelle: (Wien zu Fuß 2020b)

Auswirkungen der temporären Maßnahmen im Straßenraum

Die temporären Maßnahmen haben, neben dem Ziel das sichere Bewegen im öffentlichen Raum unter Einhaltung des Sicherheitsabstandes zu gewährleisten, auch andere Effekte erzielt. Die Öffnung von Straßen hat dazu geführt, dass der Straßenraum in einem anderen Kontext als nur als Verkehrsraum wahrgenommen wird (vgl. Lorenz 2020: 40). Vor allem wurde die Veränderung des Bilds des Straßenraums auch medial und politisch, etwa durch die zahlreichen Beispiele aus verschiedensten Ländern, kommuniziert.

Konsum- und Versorgungsraum

Durch die Schließung von Handel und Dienstleistungen in den Lockdowns verlagerten sich die Bereiche auf den Online-Handel. In einer Studie zum Online-Handel im Auftrag von „paysafe“, verzeichneten 32% der Online-HändlerInnen, 10% mehr Geschäft seit Beginn der Pandemie (vgl. APA OTS 2021). Ebenso setzte die Gastronomie in den Lockdowns auf den Abhol- und Lieferservice, um ihren Betrieb aufrecht zu erhalten. Es wird befürchtet, dass es zu vielen Schließungen des Einzelhandels kommt. Die Stadt Wien nahm in dieser Hinsicht bereits Anzeichen negativer wirtschaftlicher Folgen im Stadtbild wahr, wie beispielsweise durch geschlossene Geschäfte nach einem Lockdown (vgl. Häberlin et al. 2020).

40 https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2020/PK0306/, 10.10.2021

„Vielleicht verwandelt der Online-Handel unseren Straßenraum, weil der Einzelhandel doch gar nicht mehr so viel Platz braucht oder nicht mehr in Anspruch genommen wird“ (E3 2021, Abs.44).

Die Verlagerung zum Online-Handel kann daher Auswirkungen auf den Straßenraum haben, einerseits durch die Zwangsschließung der Geschäfte, welche zu temporären oder langfristigen Leerständen führt, andererseits durch die Lieferinfrastrukturen, welche durch den zunehmenden Online-Handel benötigt werden, wie etwa Lieferboten, Abhol- oder Lieferbereiche (vgl. E3 2021). Die Veränderungen seien folglich in der Erdgeschoßzone sichtbar, beispielsweise durch Leerstände oder Gehsteige und Parkflächen, die vermehrt für Liefertransporte genutzt werden.



Abbildung 31: Vollpension- Lockdown "Buchteln to go" Angebot (Lockdown Jänner 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Des Weiteren wird der Straßenraum auch als eine Ausgleichsfläche für den gastronomischen Bereich, sowohl im Lockdown als auch in den Öffnungsphasen gesehen (vgl. E1 2021, 43). Vor allem im Lockdown standen Schanigärten leer, Flächen, an denen in der Regel etwas konsumiert wurde, wurden von anderen NutzerInnengruppen, welche sich normalerweise nicht dort aufhalten würden, eingenommen (vgl. E1 2021, 43). Dadurch konnte ein Bedarf an konsumfreien Zonen wahrgenommen werden.

Lokale und Gastronomien haben sich an die Verordnungen angepasst und „Mitnahme-Möglichkeiten“ Angebote geschaffen. Beispielsweise kam das „Vollpensionskaffee“ durch das Angebot von „Buchteln to go“⁴¹ im Lockdown in den Wiener Medien siehe Abbildung 31. Nicht nur die Cafés, sondern zahlreiche andere Gastronomien haben sich an die neue Situation angepasst, um ihren Betrieb am Laufen zu halten. Der unmittelbare Straßenraum wurde als Erweiterung zu den Räumlichkeiten des Betriebs genutzt.

In den Öffnungsphasen, in denen die Abstandsregelungen bestehen blieben, kam es oft zu einem Platzmangel im Handel. Durch die Abstandsregeln im öffentlichen Raum und die Limits für

Personen (10 m² pro KundIn) gemäß §5 Abs.1 BGB I i.d.F.v. 1. November 2020⁴² im Handel, konnte man vermehrt das Phänomen des Anstellens beobachten. Die Schlangen befinden sich meist auf den Gehsteigen und verhindern so auch Bewegungsströme der PassantInnen. Dieses Phänomen trat nicht nur in Österreich auf, sondern war weltweit zu beobachten (vgl. NACTO 2020; vgl. UN-Habitat 2020a).

Vermehrte Nutzung von Schanigärten in den Öffnungsphasen

Nicht nur die Anstellenschlangen für den Einzelhandel oder die Gastronomie waren zu beobachten, sondern auch die vermehrte Nutzung von Schanigärten

⁴¹ <https://kurier.at/chronik/wien/omas-buchteln-vollpension-kiosk-am-schwedenplatz-eroeffnet/401893772>, 16.02.2022

⁴² Bundesgesetzblatt, 463. Verordnung Covid-19-Schutzmaßnahmenverordnung- COVID-19-SchuMaV Teil II, 463/2020.

in den Öffnungsphasen (siehe Abbildung 32). ExpertInnen sehen vor allem durch die Gastronomie eine Verstärkung des kommerziellen Drucks im öffentlichen Raum (vgl. E2 2021, Abs. 20).



Abbildung 32: Abgesperrte Straße als Schanigarten (Lindengasse 7. Bezirk Neubau). Quelle: Eigene Aufnahme 14.6.2021

„Wir bekommen schon vermehrt Schanigärten Vergrößerungsanträge“ (E2 2021, Abs. 19).

Durch die erhöhte Anzahl von Anträgen wird der gestiegene Bedarf an Schanigärten sichtbar, aber auch durch die Verlängerung der Saison für Schanigärten (vgl. E1 2021, Abs. 85). Betriebe, welche im Sommer 2021 eine Gebrauchsgenehmigung für einen Schanigarten besitzen, hatten die Möglichkeit diese auch im Winter, bis Februar 2022, zu nutzen (vgl. Wirtschaftskammer Wien, Interessenpolitik und Kommunikation, Kommunikation (WKO news) 2022).

Gesundheitliche Funktionen

Zuallerletzt wird dem Straßenraum auch eine gesundheitliche Funktion zugeschrieben, die sich in den Lockdowns und in den Öffnungsphasen bewährt hat. Der Straßenraum erfüllt nicht nur eine Funktion für die Erholung der mentalen und physischen Gesundheit, sondern bietet gleichzeitig Raum für die medizinische Infrastruktur in der Pandemie (vgl. E1 2021, Abs.43). Vor allem in der Stadt Wien wurden sogenannte Test-, Schnupf- und Impfboxen⁴³ im Straßenraum anstelle von Parkplätzen platziert, wie beispielsweise in der Wohlmutstraße (siehe Abbildung 33).



Abbildung 33: Corona Gurgelbox Container in der Wohlmutstraße, 2. Bezirk Leopoldstadt (Oktober 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

⁴³ <https://coronavirus.wien.gv.at/impfen-ohne-termin/>, 16.02.2022

Veränderungen in der Wahrnehmung des Straßenraums

Neben den Veränderungen in der Nutzung sehen ExpertInnen vor allem eine Veränderung in der Wahrnehmung des Straßenraums. Das Spaziergehen hat nicht nur eine Erholungsfunktion, sondern verändert auch die Wahrnehmung der NutzerInnen auf den Stadtraum (vgl. E1 2021, Abs.45; E2 2021, Abs.10; E3 2021, Abs.32).

„Der Blick auf die Architektur war plötzlich frei“ (E3 2021, Abs. 9).

Insbesondere wird das Bewusstsein der NutzerInnen der Straße mehr auf die räumlichen Strukturen und das Umfeld gelenkt, wodurch die Bedeutung des öffentlichen Raums verstärkt wird (vgl. E3 2021, Abs.9; E2 2021, Abs.10; E1 2021, Abs.45). Durch das Spazieren wird der Freiraum unmittelbar vor der Haustür und im Umfeld bedeutender, daher steigt auch der Anspruch auf mehr Aufenthaltsqualität (vgl. E2 2021, Abs.10). Generell gewinnt aus Sicht der ExpertInnen das zu Fuß gehen an Bedeutung (vgl. E2 2021, Abs. 10; E3 2021, Abs. 32).

ExpertInnen (2021, Abs. 45) weisen hier auf die Spaziergangswissenschaften (1995) und den Schweizer Soziologen Lucius Burckhardt (1925-2003) hin, welcher in seinem Werk „Warum ist Landschaft schön?“ die Thematik des Spazierens als Wahrnehmung aufgreift (Burckhardt 2006: 257). Er sagt, dass der Mensch dazu neigt das Bekannte oder das was er schon bildhaft kennt, nicht wahrzunehmen. Dabei spielt der *kulturelle Hintergrund* eine Rolle als Filter und trägt zur *Selektion* des wahrgenommenen bei (vgl. 2006: 257). „...der Genuß [sic!] des Spaziergangs lag in einem mehr oder weniger starken Wiedererkennen dieser schon literarisch herausgestellten Elemente, gestützt durch die Ausfilterung des Störenden...“ (Burckhardt 2006: 258). Demnach werden beispielsweise störende Elemente im Straßenraum, wie Dosen oder Zeitungen am Boden, beim Spaziergehen ignoriert. Es besteht die Annahme, dass beim Spaziergehen das alltägliche nicht mehr stark wahrgenommen wird (vgl. Burckhardt 2006). Beispielsweise wird das parkende Auto im Straßenraum schon als alltäglich genommen. Das zu Fuß gehen bewirkt neue Perspektiven und Betrachtungswinkel, so sehen ExpertInnen (2021, Abs. 45) die SpaziergängerInnen als AlltagsexpertInnen und Planungsgegenstand im städtischen Raum. Laut Burckhardt (2006: 325) liegt das Ziel der „Spaziergangswissenschaften“ in der Leitung durch das Sehen und Erkennen. Dadurch sehen ExpertInnen durch die veränderte Perspektive ebenfalls eine Veränderung in der Wahrnehmung des Raums.

Die Bedeutung des öffentlichen Raums im Kontext der Pandemie für die NutzerInnen und die Gesellschaft hat sich verstärkt. Dies verdeutlicht, vor allem durch das Spaziergehen, den gestiegenen Anspruch auf einen qualitativen Freiraum im jeweiligen Stadtteil (vgl. E2 2021, Abs.10).

Veränderter Nutzungsanspruch

Durch die Pandemie wurde bemerkbar, dass sich der Nutzungsanspruch am öffentlichen Raum vermehrt hat und der Straßenraum diesen Ansprüchen und Funktionen nicht immer gerecht werden kann (vgl. E2 2021, Abs.48). Die Nutzungsansprüche an den Straßenraum haben sich durch die Pandemie erhöht und somit muss der Straßenraum temporär mehr leisten (vgl. E1 2021, Abs.109). Die veränderten Nutzungsansprüche führen dementsprechend zu einem erhöhten Nutzungsdruck auf den öffentlichen Straßenraum. Daraus sehen ExpertInnen eine Herausforderung, um den verschiedenen Nutzungsansprüchen der heutigen Gesellschaft gerecht zu werden.

„Die Anforderungen an den Straßenraum sind sehr vielfältig und das alles unter einem Hut zu bringen (...). Der Raum ist nicht vermehrbar, nicht in der Bestandsstadt und in Wahrheit auch nicht den Stadtentwicklungsgebieten, weil man da auch beschränkt ist. Und da Synergien zwischen den verschiedenen Funktionen und Nutzungen zu schaffen (...) das ist schon eine Herausforderung“ (E2 2021, Abs. 48).

Durch die Veränderungen in der NutzerInnenstruktur bedarf es ebenso einer Umverteilung der Flächen im Straßenraum. Dadurch hat sich seitens der ExpertInnen vor allem die Frage nach der Raumgerechtigkeit gestellt (vgl. E1 2021, Abs. 51).

„Fahrradfahrer haben gemerkt, dass der Platz weniger wird, weil es mehr Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen sind“ (E4 2021, Abs. 34).

Die Debatte um die faire Verteilung des Straßenraums haben sich aus Sicht der ExpertInnen durch die Pandemie noch einmal verstärkt (vgl. E1 2021, Abs. 51).

Veränderter Gestaltungsanspruch an den Straßenraum

Des Weiteren wird dem Querschnitt des Straßenraums durch die Debatte um die Verteilung des Straßenraums in den ersten Lockdowns mehr Aufmerksamkeit geschenkt (vgl. E1 2021, Abs. 53). Durch die Pandemie wurde ersichtlich, dass auf den Straßen und Gehsteigen das ‚Physical distancing‘ für FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen kaum gewährleistet werden kann. Des Weiteren bieten die derzeitigen Gehsteigbreiten kaum Ausweichmöglichkeiten (vgl. Häberlin et al. 2020). In der Karte in Abbildung 34 wird abgebildet, wo die Gehsteigbreiten zwei Meter erfüllen und wo sie unter der Mindestbreite liegen. Laut der Bürgerinitiative „Geht-doch. Wien“, fallen 38% der Gehsteige schmal aus und 1.457 Kilometer Gehsteigbreite erfüllen nicht die Mindestbreite (vgl. geht-doch.wien 2020; Wächter 2020).



Abbildung 34: Gehsteigbreiten Stadt Wien 2016; M 1: 200 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2016a)

Das Spaziergehen lenkt die Aufmerksamkeit nicht nur auf die Querschnittsbreite des Straßenraums, sondern auch auf die **Erdgeschoßzone** (vgl. E3 2021, Abs. 45; E1 2021, Abs. 212). Die Gestaltung der Erdgeschoßzone gewinnt aufgrund der veränderten Nutzungsansprüche in den Lockdowns durch beispielsweise den Online-Handel oder den **Fensterladenverkauf**⁴⁴ an Bedeutung. Durch die veränderte Wahrnehmung wird der Blick von NutzerInnen mehr auf die Details, der Gestaltung des Straßenraums gelenkt, wie beispielsweise durch Kunst an Bauprojekten oder in der **Fassadengestaltung** (vgl. E3 2021, Abs.9).

Im Hinblick auf die Veränderungen der Nutzungsansprüche an die Gestaltung des Straßenraums glauben die ExpertInnen, dass für NutzerInnen die qualitativen Aspekte immer mehr von Bedeutung sind (vgl. E1 2021, Abs. 108; E2 2021, Abs. 9; E2 2021, Abs. 50). Unter qualitativen Aspekten werden Elemente der Aufenthaltsqualität, wie etwa Stadtmöbel, wie Bänke und Sitzmöglichkeiten, aber auch Beschattung und Begrünung genannt (vgl. E1 2021, Abs. 108; E3 2021, Abs. 9). Dadurch rückt die Ausstattung und andere Details des Straßenraums mehr in das Bewusstsein und die Wahrnehmung der NutzerInnen (vgl. E3 2021, Abs. 9).

44 <https://weddingweiser.de/so-koennt-ihr-im-lockdown-helfen/>. Gassenverkauf (Psenner 2012).

7.3. Erkenntnisse aus der Pandemie für die Stadtplanung

Im Zuge der Interviews mit ExpertInnen wurden unter anderem ihre Erkenntnisse, die sie aus der Covid-19 Pandemie für die Planung und Gestaltung von öffentlichen Straßenräumen ziehen, erfragt. Diese beziehen sich auf die festgelegten Ziele der Wiener Stadtentwicklung.

Erkenntnisse aus der Pandemie für die Stadtplanung

Die veränderten Nutzungsansprüche durch die Pandemie haben die Relevanz der Gestaltung des öffentlichen Raums verdeutlicht. Aus Sicht der ExpertInnen sind die wesentlichsten Erkenntnisse aus der Pandemie, dass die festgelegten Ziele zur Gestaltung des öffentlichen Raums in den Strategiedokumenten der Stadt Wien noch einmal bestätigt wurden (vgl. E2 2021, Abs. 22, 29; E1 2021, Abs. 29, 123).

„... die wesentlichste Erkenntnis ist, dass wir mit unseren Zielen und Maßnahmen am richtigen Weg sind“ (E1 2021, Abs. 123).

Mit den Zielen und Maßnahmen sind jene gemeint, welche im STEP 2025 und den spezifischen Fachkonzepten wie „Öffentlicher Raum“, „Mobilität“, „Grün- und Freiraum und „Polyzentrische Stadt“ angeführt sind. Die Pandemie an sich hat keine Planungskriterien geändert, sondern nur die Relevanz von bestehenden Zielen und Maßnahmen verdeutlicht (vgl. E2 2021, Abs. 22). Ziele wie den Straßenraum zu einem „multifunktionalen Raum zu gestalten“⁴⁵, „Straßen begrünen zum Beitrag des Stadtklimas“⁴⁶ oder „die Straße fair teilen und intelligent Nutzen“, „die Rückgewinnung des Straßenraums oder die Transformation vom Transit zum Aufenthaltsraum“⁴⁷ werden bereits in den Fachkonzepten definiert. Daher sehen ExpertInnen eine Bestätigung ihrer festgelegten Ziele.

Durch die Covid-19 Pandemie wird ebenso deutlich, dass sich das Konzept der polyzentrischen Stadt („Mittelpunkte des Städtischen Lebens, Polyzentrales Wien“) vor allem in Zeiten der Pandemie bewährt hat (vgl. E1 2021, Abs.212). Die Relevanz von wohnortnahen Infrastrukturen wie Gesundheits-, Versorgungs- und Freiraumversorgung hat sich durch die Lockdowns deutlich erwiesen. Diese polyzentrischen Strukturen sollen daher weiterhin forciert werden.

Angesichts der ständigen Veränderungen, gegeben durch die Klimakrise und der Pandemie, sehen ExpertInnen aus strategischer Sicht einen Bedarf Rahmenbedingungen zu schaffen um in unbeständigen Zeiten ad-hoc Maßnahmen im öffentlichen Raum besser und schneller umsetzen zu können (vgl. E1 2021, Abs. 153). Dabei stellt sich auch die Frage nach den Zuständigkeiten und der Verwaltung dieser ad-hoc Maßnahmen während und nach der Umsetzung.

Herausforderungen für die Gestaltung des Straßenraums

Multifunktionalität und Flexibilität

Die Pandemie hat aus Sicht der ExpertInnen vorhandene Probleme im Straßenraum noch einmal hervorgehoben und auf politischer Ebene sichtbarer gemacht (vgl. E1 2021, Abs. 29). Sie hat auch gezeigt, dass der Straßenraum als öffentlicher Raum vielen Nutzungsansprüchen unterworfen ist. Den Zielen und verschiedenen Ansprüchen gerecht zu werden, erachten ExpertInnen als

⁴⁵ Fachkonzept „Öffentlicher Raum“, S.13

⁴⁶ Fachkonzept „Grün- und Freiraum“, S.53

⁴⁷ Fachkonzept „Mobilität“, S. 48

eine große Herausforderung.

In Hinsicht auf die faire Verteilung des Straßenraums, muss der Straßenraum vielfältiger gestaltet werden (vgl. E1 2021, Abs 29). Durch die ständigen Veränderungen und vielfältigen Nutzungsansprüche soll der Straßenraum flexibler gestaltet werden, um sich diesen anpassen zu können (vgl. E1 2021, Abs.123). Mit den flexiblen Strukturen können mehr Nutzungen und mehr Funktionen im Straßenraum ermöglicht werden (vgl. E1 2021, Abs. 202). Die Herausforderungen sehen die PlanerInnen in der Umsetzung der Ziele und Maßnahmen, insbesondere in der Bestandsstadt (vgl. E1 2021, Abs. 208; E3 2021, Abs. 36).

„Es werden bestehende Probleme bestärkt und die Bedeutung und Bearbeitung dieser Probleme noch einmal aufgedeckt und hervorgehoben. (...) ich glaube eine allgemeine Erkenntnis ist, dass der Straßenraum in Zukunft so gestaltet werden muss, dass er verschiedene Nutzungsansprüche vereinen kann, dass er flexibler umgestaltet und umgenutzt werden kann - z.B. mehrere Nutzungen ohne große bauliche Veränderungen ermöglichen“ (E1 2021, Abs. 123).

Resiliente Strukturen

Im Kontext der resilienten Stadtentwicklung und -planung sehen ExpertInnen die Pandemie als einen unvorhergesehenen Schock, welcher zu einer Krise führen kann (vgl. E1 2021, Abs. 159). Ihrer Ansicht nach besteht die größte Herausforderung die Stadt so zu planen und zu gestalten, dass sie auf Schocks wie die Pandemie oder auch Klimakatastrophen systemisch reagieren und diese bewältigen können (vgl. E1 2021, Abs. 159). Vier Kriterien wurden definiert welche eine **resiliente Struktur** auszeichnen: *Lernfähigkeit, Wandlungsfähigkeit, Handlungsfähigkeit und Anpassungsfähigkeit* (vgl. E1 2021, Abs.188). Überträgt man diese auf den öffentlichen Straßenraum, so muss dieser so (um-)gestaltet werden, dass er diese Systemeigenschaften erfüllen kann, um im Fall von Krisen, aber auch darüber hinaus, den Ansprüchen gerecht zu werden. Aus Sicht der ExpertInnen ist es nicht sinnvoll auf temporäre Maßnahmen zu setzen, sondern gleich die richtigen Maßnahmen zu implementieren, welche sich aus langfristiger Perspektive bewähren, ressourcenschonend sind und den ständig ändernden Bedingungen und Einflüssen standhalten (vgl. E1 2021, Abs. 188).

Planungsherangehensweise

Die Planung muss sich daher immer mehr mit Nutzungskonflikten und den verschiedenen Nutzungsansprüchen beschäftigen (vgl. E2 2021, Abs. 48). Der Straßenraum hat nicht unendlich viel Raum und Platz und nicht alle Funktionen können in der Planung vereinbart werden. Insbesondere bedarf es einem gemeinsamen Verständnis von Maßnahmen und Zielen auf politischer, aber auch auf lokaler Ebene (vgl. E2 2021, Abs. 48). Die Lösung sehen ExpertInnen hier in der Bewusstseinsbildung und Vermittlung der Strategien und Ziele, um ein gemeinsames Verständnis zu erzielen (vgl. E2 2021, Abs. 50). Die Pandemie hat festgesetzte Bilder von Routine und Alltag losgelöst und dies veranlasst ExpertInnen bestehende Alltagspraktiken zu hinterfragen.

„(...) die Erkenntnis ist, dass wir in einer unsicheren Phase wie eine Pandemie das nutzen können, um einmal festgefahrene Bilder in dem Kopf zu hinterfragen“ (E1 2021, Abs. 250).

Die Planung arbeitet viel mit Instrumenten wie Visionen und Zukunftsbildern, die vermutlich nicht mit den Bildern der lokalen Bevölkerung übereinstimmen.

Daher sind aus Sicht der PlanerInnen vor allem die BewohnerInnen und die AlltagsexpertInnen von Bedeutung, mit deren Hilfe Zukunftsbilder für die Planung zukünftiger Straßenräume entwickelt werden können. Nichtsdestotrotz kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle NutzerInnen das gleiche Verständnis oder Bild vom Straßenraum haben oder sogar die Fähigkeiten haben ihre Wünsche zu artikulieren (vgl. E1 2021, Abs. 127).

„Wir beschäftigen uns mit den räumlichen Vorstellungen, wir haben ein räumliches Vorstellungsvermögen, wir haben Zukunftsbilder (...) all das können wir nicht von AlltagsexpertInnen erwarten“ (E1 2021, Abs. 127).

Daher ist es seitens der Planung wichtig die lokale Bevölkerung zu ermutigen und eine Teilhabe im öffentlichen Raum zu ermöglichen (vgl. E1 2021, Abs. 130). Die Gebietsbetreuung beispielsweise sieht darin die Aufgabe der BewohnerInnen mit ihren Ideen und Bedürfnissen zu unterstützen, sie sehen die lokale Bevölkerung als ExpertInnen, welche ihren Straßen- oder Freiraum am besten kennen und wissen welche Veränderungen diese bedürfen (vgl. E3 2021, Abs. 47). Die Herausforderung wird auch darin verstanden die Bevölkerung mehr in die Prozesse der Planung und Gestaltung von Straßenräumen einzubinden, sie zu ermutigen und ihnen die Möglichkeit zu geben an Veränderungen teilzuhaben. (vgl. E1 2021, Abs. 127).

Um mehr Verständnis für (Um-)Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums zu gewährleisten und Veränderungen im Straßenraum zu erreichen braucht es auch den Druck und den Willen der Bevölkerung (vgl. E2 2021, Abs. 52).

7.4. Fazit: Straßenräume in der Covid-19 Pandemie

Der Diskurs über die Veränderungen in der Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums während der Pandemie aus Sicht der FachexpertInnen, Medien, Presseartikeln, Fachbeiträge und Studien lässt sich wie folgt zusammenfassen: Er hat gezeigt, dass die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums stark mit den Veränderungen in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Mobilität verbunden ist.

Veränderter Nutzungsanspruch im Bereich Wohnen, Arbeit und Mobilität

Allgemeine Veränderungen und Dynamiken, die Einfluss auf die Nutzung des Straßenraums haben, können vor allem aus dem ersten Lockdown wahrgenommen werden. Die Einschränkungen und Maßnahmen in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Mobilität haben die Bedeutung wohnortnaher Infrastrukturen und Funktionen des Straßenraums noch einmal verstärkt. Durch die Maßnahmen wie die Abstandsregelungen oder Ausgangsbeschränkungen haben sich die Nutzungsansprüche an den Wohnraum und die Ausstattung der unmittelbaren Umgebung verändert. Die Lockdowns und die mit ihnen verbundenen Maßnahmen haben zu einer Verlagerung der Ansprüche von Konsum, Freizeit und Arbeit in den Stadtteilzentren geführt und somit die Bedeutung der dafür benötigten Infrastrukturen hervorgehoben. Insbesondere wird dies durch das veränderte Mobilitätsverhalten im urbanen Raum sichtbar. Den Studien und Berichten zufolge hat sich der Anteil der aktiven Mobilität **wie das zu Fuß gehen, Spazieren und Radfahren erhöht**, wodurch der Anspruch an die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums gestiegen ist.

Diese Veränderungen haben ExpertInnen veranlasst die bestehenden Infrastrukturen und die faire Verteilung des öffentlichen Straßenraums noch einmal zu hinterfragen. Studien und Berichte haben gezeigt, dass diese oft nicht den aktuellen Herausforderungen und Veränderungen entsprechen. Dabei werfen die Tendenzen Fragen nach der Flächengerechtigkeit auf. Die Pandemie hat vor allem die Mängel und Funktionen des öffentlichen Straßenraums noch einmal hervorgehoben.

Die Straße als Kompensationsfläche

Während den Lockdowns und in den Öffnungsphasen wird dem Straßenraum eine Ausgleichsfunktion für die Nutzungen und Aktivitäten, die durch die Maßnahmen eingeschränkt waren, zugeschrieben. Bestehende Funktionen wie in Kapitel 4 beschrieben werden in den Phasen der Pandemie noch einmal verstärkt oder erweitert. Insbesondere in Zeiten von Lockdowns bietet der Straßenraum Ausgleichsfläche für wichtige soziale, gesundheitliche und wirtschaftliche Funktionen im Alltag. Vor allem hat sich durch die Veränderung im Mobilitätsverhalten der Straßenraum als Bewegungsraum, wie beispielsweise durch das Spaziergehen, hervorgehoben. Primär hat die Pandemie nicht die Nutzungen im Straßenraum, sondern die Ansprüche an den Straßenraum verändert. Die Umstände in den Lockdowns und Öffnungsphasen zeigen unterschiedliche Nutzungsansprüche an den Straßenraum. In den Lockdowns sind Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten von Bedeutung und tragen zur Verbesserung der mentalen, aber auch physischen Gesundheit während der Pandemie bei. Auch in den Öffnungsphasen, in denen nach wie vor Einschränkungen wie die Abstandsregelungen gelten, bietet der Straßenraum Platz

für Gastronomie, Handel und Schulen, um den Betrieb wieder aufzunehmen. In dieser Hinsicht spielt die Gestaltung des Straßenraums eine bedeutende Rolle und beeinflusst die Kompensationswirkung des Straßenraums.

Die wahrgenommenen Nutzungen und Funktionen des Straßenraums während der Lockdowns sind daher nicht nur im Lockdown von Bedeutung, sondern bleiben auch in der Öffnungsphase bestehen.

Veränderung in der Wahrnehmung des Straßenraums

Durch das vermehrte Spazierengehen sehen ExpertInnen eine Veränderung in der Wahrnehmung der Straßenräume, wodurch sich die Ansprüche an die Gestaltung des Straßenraums noch einmal verstärken. Daher werden Gestaltungsaspekte und Design des Straßenraums in der Wahrnehmung und Erlebbarkeit der NutzerInnen zunehmend in den Vordergrund gerückt. Insbesondere spielen die Gestaltung der Erdgeschoßzone, Verteilung des Straßenraums, sowie ihre materiell-physische Beschaffenheit eine bedeutende Rolle für die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums.

Zusammenfassend sehen ExpertInnen aus den Veränderungen in der Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums während der Pandemie ihre Ziele und Strategien im Kontext der Wiener Stadtplanung bestätigt. Der Straßenraum muss immer mehr leisten, um den ständig verändernden Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, was in der Praxis nicht einfach zu vereinbaren ist. Die Herausforderungen liegen an der Umsetzung dieser Ziele vor allem im Bestand. Dabei stellt sich die Frage welche Rahmenbedingungen und Strukturen gegeben sein müssen, um den Straßenraum flexibel zu gestalten, insbesondere in Anbetracht der Post-Pandemiephase. Die NutzerInnen und ihre Ansichten stellen hierbei die wichtigen SchlüsselakteurInnen des Straßenraums dar.

Die Erkenntnisse aus der theoretischen Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Straßenraum im Kontext der Pandemie und der Theorie der Produktion des Raums von Lefebvre (1991) liefert den Rahmen für die Analyse des Untersuchungsgebietes (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Analyserahmen der drei Straßenabschnitte

REPRÄSENTATION DES RAUMS - *geplanter, konstruierter und konzeptioneller Raum*

- Darstellung der Straßenräume in Plänen (z.B. in Masterpläne; Fachkonzepte, Leitbilder und Strategiepläne)
- (Rechtliche) Rahmenbedingungen
- Geplante Nutzungen und Funktionen
- Konzipierter Straßenraum von ExpertInnen
- Straßen- und Radwegenetz, Öffentlicher Verkehr, Modal Split, STEP 2025, Stadtplanerische Entwicklungen, Maßnahmen während der Pandemie
- Geplante Nutzungen und Strukturen (Flächenwidmung und Bebauungsplan)
- Flächenwidmungs- und Bebauungsplan,
- Funktion und Nutzung aus Sicht der ExpertInnen

RÄUMLICHE PRAXIS - *materiell-physischer Raum und wahrnehmbarer Raum*

- Materielle Umwelt – Gebäude (Typ)
- Infrastrukturen des Straßenraums – z.B. Mobiliar
- Nutzungen im Straßenraum
- Nutzungen und Wahrnehmungen des Straßenraums in der Pandemie, aus Sicht der PassantInnen
- Stadtmobiliar und die baulichen Strukturen
- Straßenraumquerschnitt und -verteilung, Gebäudetypologie
- Nutzung der Erdgeschoßzone
- Nutzungen in der Pandemie (Lockdown)

RÄUME DER REPRÄSENTATIONEN – *gelebter und symbolischer Raum*

- Der erlebte und gelebte Straßenraum in der Pandemie, aus Sicht der BewohnerInnen und NutzerInnen
- Gesellschaftliche Werte, Erlebnisse, Bezugsräume
- Soziale Praktiken
- PassantInnenmerkmale
- Funktionen und Wahrnehmung aus Sicht der NutzerInnen
- Funktionen und Wahrnehmung aus Sicht der NutzerInnen im Lockdown
- Zukunfts- und Änderungsansprüche

Die drei ausgewählten Straßenräume, die *Wallensteinstraße*, *Klosterneuburger Straße* und *Othmargasse* befinden sich im 20. Wiener Gemeindebezirk Brigittenau. Um der Frage nachzugehen, wie sich die Covid-19 Pandemie auf die Wahrnehmung und Nutzung des Straßenraums ausgewirkt hat, werden konkrete Straßenraumabschnitte untersucht. Um ein gesellschaftliches Abbild der Straßenräume im Kontext der Pandemie zu erfassen, werden die Straßenabschnitte in den drei Ebenen der „Räumlichen Praxis – gebauter“, „Repräsentationen des Raums – geplanter“ und „Räume der Repräsentation – gelebter“ Raum dargestellt.

Zuallererst wird der Untersuchungsraum, in welchem die ausgewählten Straßenräume eingebettet sind, vorgestellt. Dabei werden stadträumliche, demographische, aber auch stadtplanerische Aspekte aufgegriffen, um die Verflechtung und die Struktur der Straßenräume zu beschreiben. Hierbei werden die Straßenräume auf Bezirks- und Stadtteilebene betrachtet. Anschließend werden die Ergebnisse der Analyse der drei Straßenabschnitte wie zuvor in Tabelle 2 dargestellt.

8.1. Einbettung der Straßenräume Stadträumliche Lage des 20. Bezirks

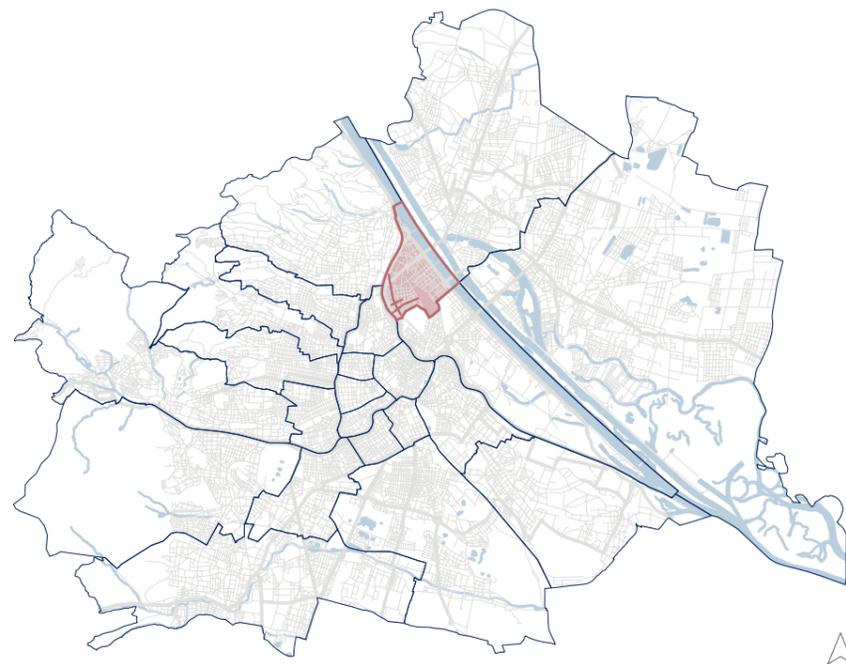


Abbildung 35: Verortung der Straßenräume in der Wien-Karte; M 1:250 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest 2021a)

Administrative Grenzen

Der 20. Bezirk Brigittenau wird im Westen vom Ufer des Donaukanals und im Osten durch das rechte Donauufer eingegrenzt. Im Süden des Bezirks verläuft die administrative Grenze entlang des Augartens, der Wasnergasse, der Rauscherstraße und der Innstraße (Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8) und Wienbibliothek im Rathaus (MA 9) 2021). Zu den Nachbarbezirken zählen der

9. Bezirk Alsergrund und der 2. Bezirk Leopoldstadt. Der 20. Bezirk und der angrenzende Bezirk Leopoldstadt werden durch ihre Lage zwischen den zwei Gewässern auch als eine „Halbinsel“ bezeichnet (vgl. Rachbauer 2020) (siehe Abbildung 35).

Mit einer Gesamtfläche von 5,71 km² (571 ha)⁴⁸ zählt der 20. Bezirk eher zu den kleineren Bezirken und liegt in der Größenordnung zwischen dem 15. Bezirk Rudolfsheim-Fünfhaus 3,918 km² (391,8 ha) und dem 18. Bezirk Währing mit 6,347 km² (634,7 ha) (Magistrat der Stadt Wien 2021). Somit nimmt der Bezirk Brigittenau **1,4%** der Gesamtfläche von Wien (414,871 km²) ein.

Zählbezirke des 20. Bezirks

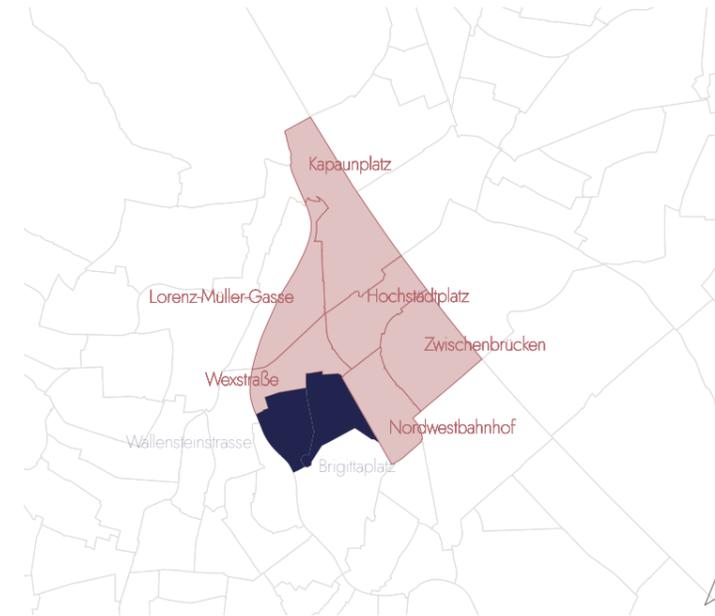


Abbildung 36: Verortung der Straßenräume im Bezirk; Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 21A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest 2021b)

Die acht Zählbezirke der Brigittenau sind Kapaunplatz, Zwischenbrücken, Brigittaplatz, Lorenz-Müller-Gasse, Wallensteinstraße, Wexstraße, Höchstädtpplatz und Nordwestbahnhof. Die drei Straßenräume befinden sich daher in den Zählbezirken Wallensteinstraße und Brigittaplatz (siehe Abbildung 36). Das Wallensteinviertel zeichnet sich durch seine Nähe zu den Grün- und Freiraumflächen am Donaukanal sowie dem Augarten aus. Insbesondere bildet das Viertel das Tor zum neuen Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof.

48 Stadt Wien Stadtentwicklung und Stadtplanung – Realnutzungskartierung 2018.

Gebaute Struktur

Bebauungstypologie

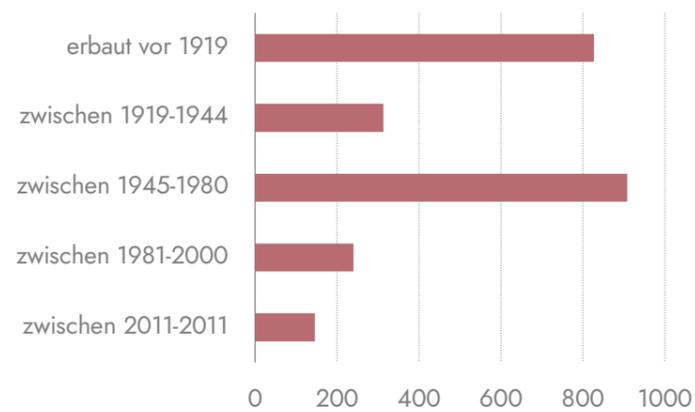


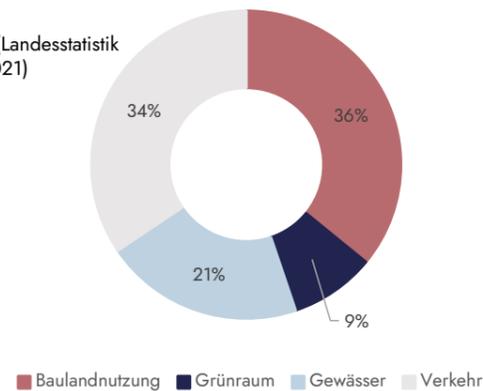
Abbildung 37: Bauperioden der Gebäude im 20. Bezirk (2011). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021: 321)

Hinsichtlich der man die Bebauungsstruktur im 20. Bezirk wird deutlich, dass der Großteil der Bebauung vor 1919 und in der Zeit zwischen 1945-1980 errichtet wurde (siehe Abbildung 37). Der Bezirk wird daher geprägt von den Bauten der Nachkriegszeit und den Bauten der Gründerzei.

Flächenverteilung und -nutzung

Gesamtfläche Brigittenau: 5,7 km²

Quelle: (Landesstatistik Wien 2021)



Gesamtfläche Rudolfsheim-Fünfhaus: 3,9 km²

Quelle: (Landesstatistik Wien 2021)

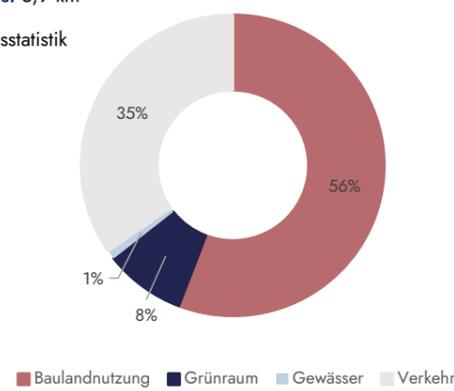


Abbildung 38: Die Flächenverteilung des 20. Bezirk in %. Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung basierend auf MA 18 - Realnutzungskartierung 2018; Magistrat der Stadt Wien (2021:16)

Abbildung 39: Die Flächenverteilung des 15. Bezirk in %. Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung basierend auf MA 18 - Realnutzungskartierung 2018; Magistrat der Stadt Wien (2021:16)

Zur Gesamtfläche zählen unter anderem Flächen zur Baulandnutzung, Grünraum-, Gewässer- und Verkehrsflächen. Der Großteil des 20. Bezirks wird für die Baulandnutzung und für den Verkehr genutzt (siehe Abbildung 38). Im Vergleich der zwei Bezirke Brigittenau und Rudolfsheim-Fünfhaus weisen beide

einen hohen Verkehrsflächenanteil und einen geringen Anteil an Grünraum auf (siehe Abbildung 39). Die Flächen für Gewässer im 20. Bezirk beziehen sich hier auf die der Donau. Der Anteil der Verkehrsflächen an der Gesamtfläche liegt bei 36% und ist der dritthöchste Wert im Vergleich zu den anderen Bezirken (vgl. MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b).

Realnutzung



Realnutzung 2018

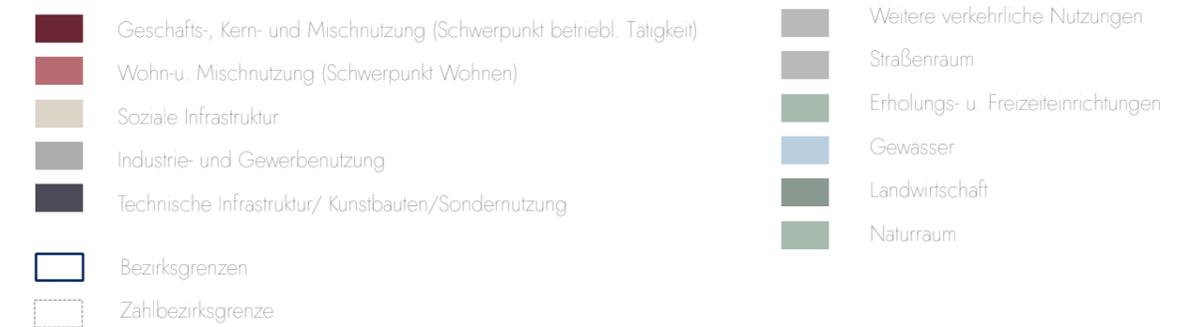


Abbildung 40: Realnutzung 2018; M 1:20 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)

Die Baulandflächen wird geprägt von der Wohn- und Mischnutzung (siehe Abbildung 40). Insbesondere fällt die große Fläche des ehemaligen Nordwestbahnhofs auf, welche als weitere „verkehrliche Nutzung“ in der Realnutzungskarte markiert ist (siehe Abbildung 40). Auf der Karte ist ebenso ersichtlich, wie sich die Flächennutzung räumlich verteilt. So findet man Grün- und Erholungsräume eher entlang des rechten Donauufers sowie im Norden des Bezirks. Aus der Karte ist nicht nur die Flächennutzung, sondern

auch die morphologische Struktur des Bezirks, ablesbar. Im Vergleich zu der in einem Raster angeordneten Bebauungsstruktur im Norden und oberhalb des Nordwestbahnhofareals ist die Bebauung im Westen und Süden des Bezirks eher unregelmäßig. Die räumlichen Unterschiede lassen sich auch in der Bevölkerungsdichte erkennen, die im nächsten Abschnitt aufgegriffen wird.

Strukturdaten (Bezirksebene)

Soziodemographische Daten

Bevölkerungszusammensetzung

Der 20. Bezirk wird als ein vielfältiger Bezirk angesehen, welcher sich auch in der Bevölkerungszusammensetzung des 20. Bezirks widerspiegelt. Die Bevölkerung in der Brigittenau setzt sich aus 61,20% österreichischer und 38,80% ausländischer Staatsangehörigkeit zusammen (siehe Abbildung 42). Im Jahr 2020 war der Anteil der Personen mit ausländischer Staatsangehörigkeit im Bezirk im Vergleich zum Wiener Durchschnitt (30,8%) höher. Von den 38,80% der Bevölkerung mit ausländischer Staatsangehörigkeit waren 13,8% aus den EU-Ländern und 25% aus Ländern außerhalb der EU. Seit Beginn 2021 zählen unter anderem der 15. Bezirk Rudolfsheim-Fünfhaus, der 10. Bezirk Favoriten und ebenso der 20. Bezirk Brigittenau zu den Bezirken die einen hohen Anteil der Bevölkerung mit ausländischer Herkunft aufweisen (Stadt Wien 2019). Zu den Top 5 ausländischer Staatsangehörigkeiten zählen Serbien, Türkei, Polen, Rumänien und Deutschland (siehe Abbildung 41). In Anbetracht der zwei Diagramme in Abbildung 41 haben mehr als die Hälfte der BewohnerInnen eine österreichische Staatsbürgerschaft und der Wert liegt unter dem Wert von ganz Wien (siehe Abbildung 42). Im Vergleich zu den Werten von Gesamtwien liegt der Anteil der Bevölkerung im 20. Bezirk mit einer anderen Staatsangehörigkeit als die österreichische oder eine aus den EU-Mitgliedsstaaten höher.

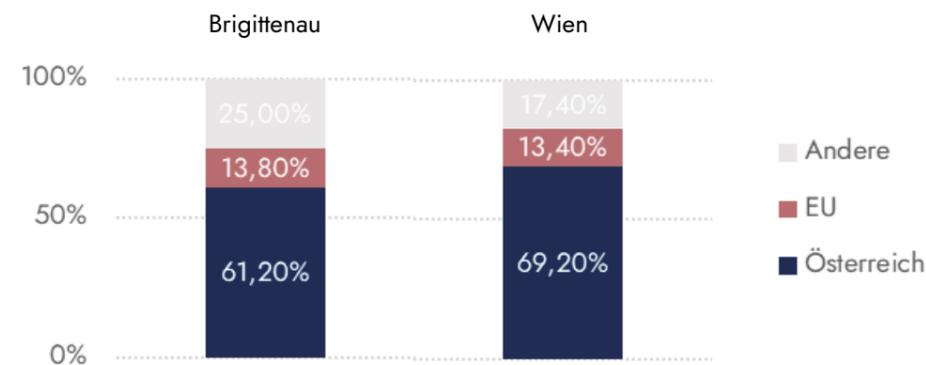


Abbildung 42: Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit (2020), Vergleich Wien und Brigittenau. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Landesstatistik Wien (2021)

Die Top-5 ausländische Staatsangehörigkeiten in der Brigittenau (1.10.2020)



Abbildung 41: Top 5 ausländische Staatsangehörigkeit. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Landesstatistik Wien (2021)

Altersstruktur

Im 20. Bezirk leben insgesamt **86.368** Personen davon sind **50,4%** als männlich und **49,6%** als weiblich in den Statistiken von 2020 vermerkt (Landesstatistik Wien 2021). Die größte Bevölkerungsgruppe wird von **15-64-Jährigen** vertreten und machen ca. 70%⁴⁹ der Bevölkerung Brigittenaus aus (siehe Abbildung 43).

Das Durchschnittsalter in der Brigittenau liegt bei 40 Jahren (Landesstatistik Wien 2021). Davon sind 72% Männer und 68% Frauen. Bei den über 65-Jährigen liegt der Prozentanteil der Frauen bei 18% und ist hierbei höher als der Anteil der Männer⁵⁰ (siehe Abbildung 44).

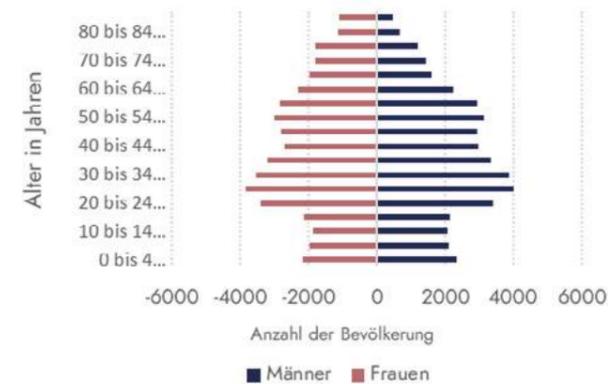


Abbildung 43: Bevölkerungspyramide Brigittenau (2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Berechnung der MA 23 (Statistik Austria 2021)

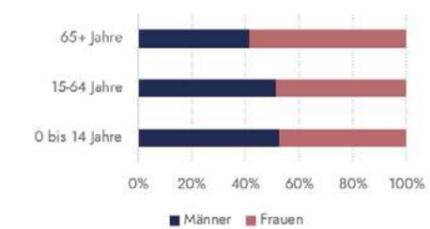


Abbildung 44: Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht in % (2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2021); Berechnung MA23

Haushaltsstrukturen

Insgesamt sind **42.967 Wohnungen** im Jahr 2021 verzeichnet worden, von denen fast die Hälfte der Wohnungen 1-Personen Haushalte (47,9%) ausmachen (siehe Abbildung 46). Dies weist auf einen hohen Anteil an Single-Wohnungen im Bezirk hin und der Wert spiegelt sich auch in der durchschnittlichen Wohnfläche von **30m²** wider (siehe Abbildung 45). Die durchschnittliche Anzahl an Personen in einer 30m² Wohnung liegt bei 1,99 Personen. Die Werte des Bezirks liegen jedoch unter dem Durchschnittswert von ganz Wien (35m² Fläche, 2,03 Personen).



Abbildung 45: Durchschnittliche Wohnfläche 2019. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021)

⁴⁹ Eigene Berechnung, Datenquelle: (Landesstatistik Wien).
⁵⁰ <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-alter-geschl-bez.html>, 17.02.2022

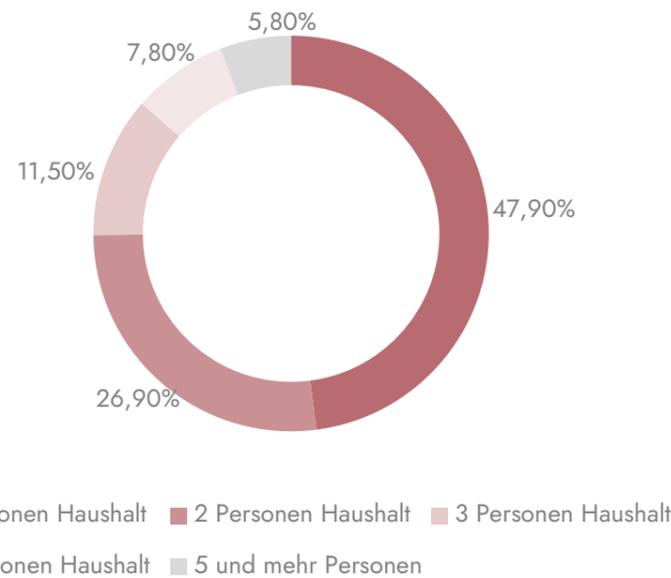


Abbildung 46: Personen je Wohnung (2021), (42.967 Wohnungen). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021)

Erwerbstätigkeit

Im 20. Bezirk sind insgesamt **28.032⁵¹** Erwerbstätige am Arbeitsort (2017) beschäftigt, davon sind **23.292** EinpendlerInnen, das macht **83%⁵²** von den Erwerbstätigen im ganzen Bezirk aus. Nur **17%** von den Erwerbstätigen wohnen und arbeiten auch im Bezirk. Die Zahl der AuspendlerInnen beläuft auf **31.470**, die zwar im Bezirk wohnen jedoch außerhalb des Bezirks beschäftigt sind. Von den Beschäftigten am Arbeitsort sind 26% im Bereich der Finanz und Beratung und 17% im Handel tätig (Landesstatistik Wien 2021).

Arbeitslosenquote 2020

Die durchschnittliche Arbeitslosenquote im 20. Bezirk im Jahr 2020 ist im Vergleich zu den anderen Bezirken am höchsten und liegt bei **22,4%** gefolgt von den Bezirken Rudolfsheim-Fünfhaus (20,9%) und Meidling (20,8%) (siehe Abbildung 47).

51 Statistik Austria - abgestimmte Erwerbsstatistik (Pendlerzielstatistik) (2017).
 52 Eigene Berechnung

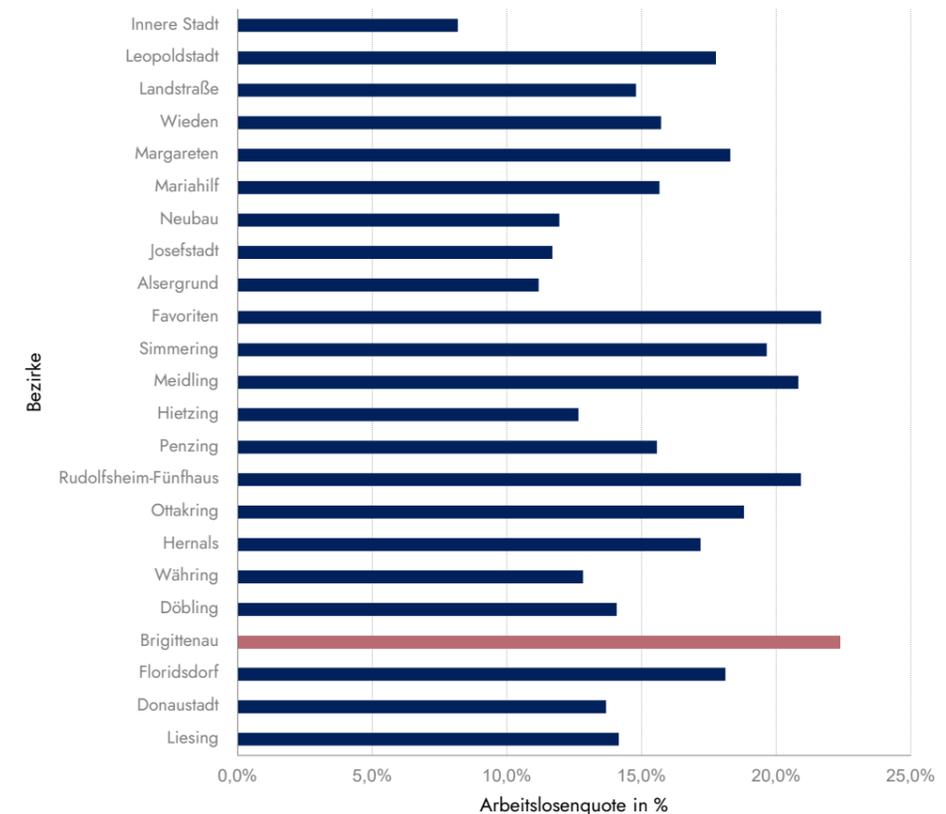


Abbildung 47: Arbeitslosenquote nach Bezirken (2020) in %. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Arbeitsmarktservice Österreich 2021)

Das liegt vor allem an der Corona-Krise, die im Frühjahr 2020 begonnen hat. In der Abbildung 48 werden die durchschnittlichen Arbeitslosenquoten vom Jahr 2019 und 2020 verglichen. Es ist deutlich zu erkennen, dass zu Beginn des ersten Lockdowns im März und April 2020 die Arbeitslosenquote gestiegen ist. Es wird auch ersichtlich, dass die Arbeitslosenquote im November und Dezember 2020 mit dem zweiten Lockdown gestiegen ist.

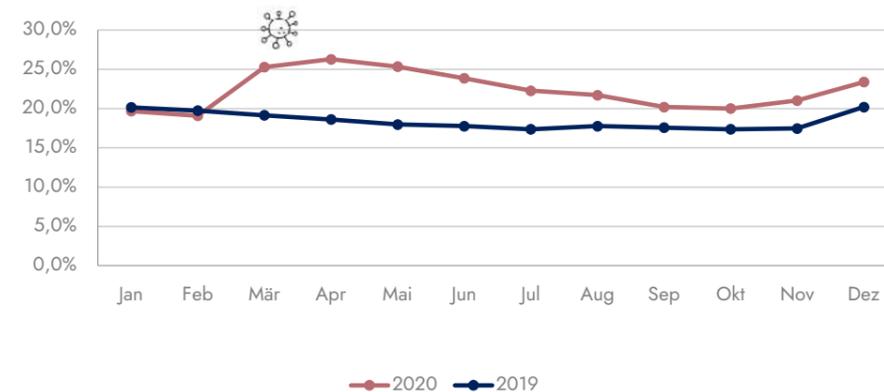
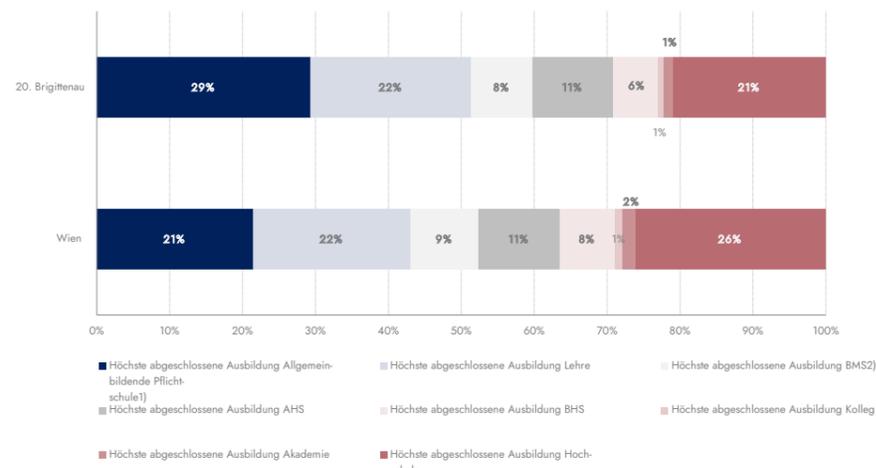


Abbildung 48: Durchschnittliche Arbeitslosenquote im 20. Bezirk Vergleich 2019/2020. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2020)

Da die Beschäftigten überwiegend im Dienstleistungssektor arbeiten (76%) und dieser während der Lockdowns vorwiegend geschlossen war, erklärt sich auch hier die hohe Arbeitslosenquote (vgl. Landesstatistik Wien 2021).

Bildungsstatus



*) Vorgemerkte Arbeitslose in % vom Arbeitskräftepotential (= Vorgemerkte Arbeitslose am Wohnort + unselbständig Beschäftigte am Wohnort)

Abbildung 49: Bildungsstatus 20. Bezirk. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2019a)

Im Bildungsregister 2019⁵³ sind **29%** von den Personen im Alter von **24-64 Jahren** verzeichnet, welche einerseits die Allgemeinbildende Pflichtschule als höchst abgeschlossene Ausbildung absolviert und andererseits auch die keinen Pflichtschulabschluss gemacht haben. Im Vergleich zum Prozentanteil von ganz Wien ist der Wert des 20. Bezirks höher (siehe Abbildung 49). Der Anteil der Personen mit einem Hochschulabschluss liegt bei 21% und ist im Vergleich zu ganz Wien geringer. Mehr als die Hälfte der 24- bis 64-Jährigen im Bezirk haben demnach nur die Pflichtschule⁵⁴ oder eine Lehre abgeschlossen.

Der Anteil der Personen deren höchst abgeschlossene Ausbildung die Matura ist, liegt bei 17%. Die Zahl der Studierenden in der Brigittenau im Jahr 2017 liegt bei 6.029 und macht 4,78% aller Wiener Studierenden aus (vgl. Landesstatistik Wien 2021). Nur ein geringer Prozentanteil von 2% haben eine Akademie bzw. ein Kolleg abgeschlossen.

53 Quelle: STATISTIK AUSTRIA, Bildungsstandregister 2019. Erstellt am 28.06.2021. Aus Datenschutzgründen wurde mit der Methode "Target Swapping" ein Teil der Daten verschmützt. Daher sind insbesondere bei Zellbesetzungen <= 5 keine zuverlässigen Aussagen möglich. - 1) Inklusive Personen ohne Pflichtschulabschluss. - 2) Inklusive mittlere Schulen des Gesundheitswesens, Schulen für Gesundheits- und Krankenpflege sowie Meister- und Werkmeisterprüfung.

54 Inklusive Personen ohne Pflichtschulabschluss

Bevölkerungsentwicklung 20. Bezirk

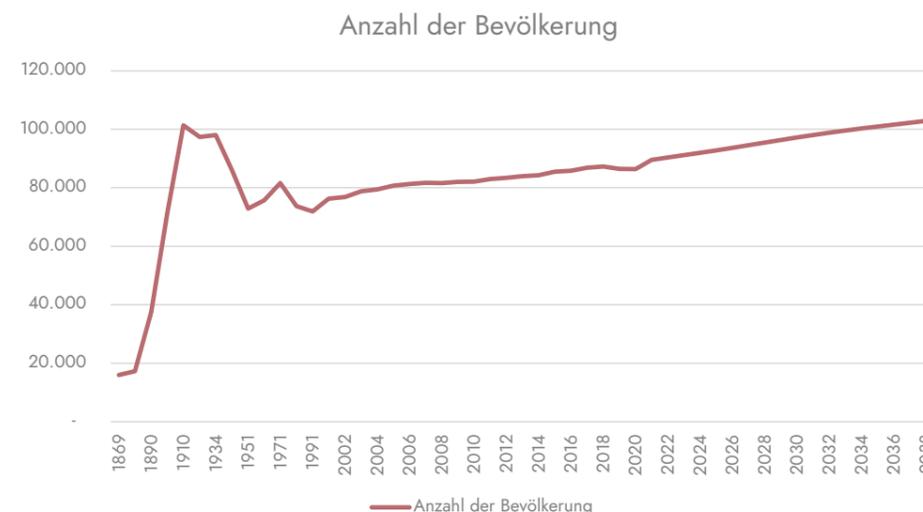


Abbildung 50: Bevölkerungsentwicklung und -prognose seit 1969 (20. Bezirk). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria)

Die Bevölkerungsentwicklung des 20. Bezirks erlebte ihren Höchstwert 1910 mit einem Bevölkerungsstand von 101.326 Personen (siehe Abbildung 50). Seit 1910 bis 1991 wird die Entwicklung geprägt von einem Zuwachs und Verlust der Bevölkerung. Vor allem während dem ersten und zweiten Weltkrieg erfuhr der Bezirk stetig Verluste bis 1951. Der Tiefstand wurde 1991 mit 71.876 Einwohnern gezählt und seit dem Zeitpunkt stieg die Zahl stetig. Im Jahr 2020 wird zwar ein geringer Verlust von 134 Personen verzeichnet, jedoch wird ab dem Jahr 2021 ein Zuwachs der Bevölkerung prognostiziert. Ausgehend von der Bevölkerungsprognose im Jahr 2038 werden 102.838 Personen im 20. Bezirk wohnhaft sein. Im Vergleich der Anzahl der Bevölkerung von 2020 und 2038, so wird ein Wachstum von **14%** erwartet.⁵⁵ In der Gegenüberstellung der Veränderung der Bevölkerung des 20. Bezirks und den anderen Bezirken, zählt er neben den Bezirken Simmering und Donaustadt zu den Bezirken mit dem stärksten Bevölkerungszuwachs (vgl. MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik 2018: 8-9) (siehe Abbildung 52).

55 Quelle: Eigene Berechnung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021: 102-103).

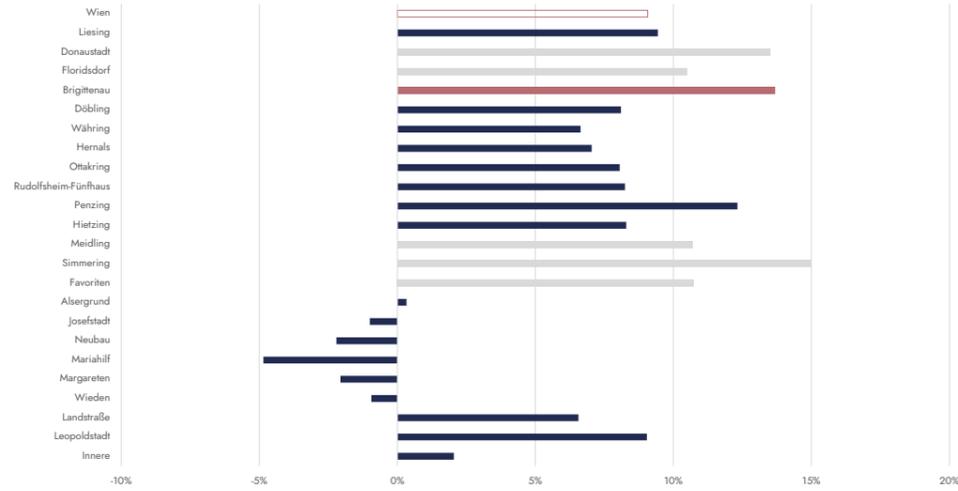


Abbildung 51: Bevölkerungsentwicklung in den Wiener Gemeindebezirken 2019 bis 2038. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik 2018)

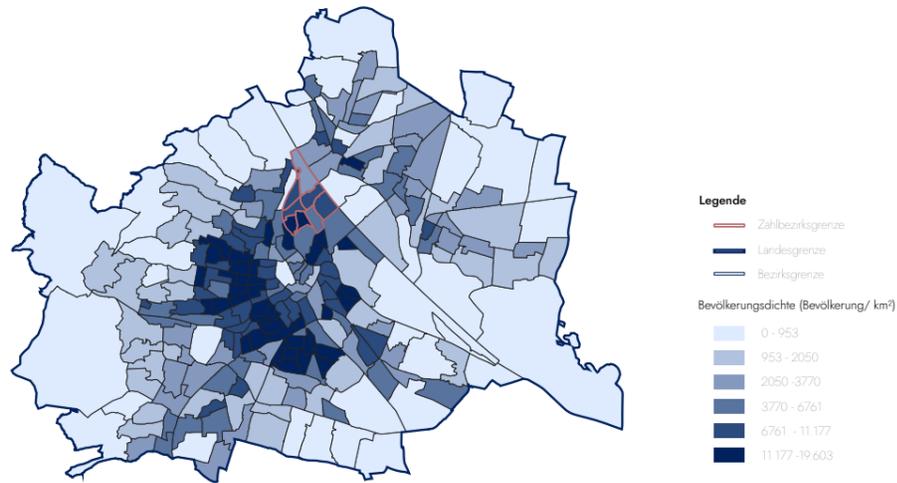


Abbildung 52: Bevölkerungsdichte in den Wiener Zählbezirken (Wiener Bevölkerung seit 2011-15.04.2020). Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung in Anlehnung an (MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik)

Mit einer Bevölkerungsdichte (2020) von **15.540 EW/km⁵⁶** weist der 20. Bezirk eine hohe Dichte auf und liegt an siebter Stelle der Bezirke mit den höchsten Werten. Zu den dichtesten Bezirken Wiens zählen Margareten, Josefstadt, Mariahilf, Rudolfsheim-Fünfhaus, Neubau und Wieden (siehe Abbildung 51). Im Vergleich zu den anderen Zählbezirken zählen Wallensteinstraße und Brigittaplatz zu den dichtesten Zählbezirken in der Brigittenau (siehe Abbildung 52). Betrachtet man die zwei Zählbezirke in Vergleich zu ganz Wien weisen sie ebenso im Vergleich eine hohe Dichte auf.

⁵⁶ Eigene Berechnung, Datenquelle: (Magistrat der Stadt Wien 2021).

Politik und Verwaltung

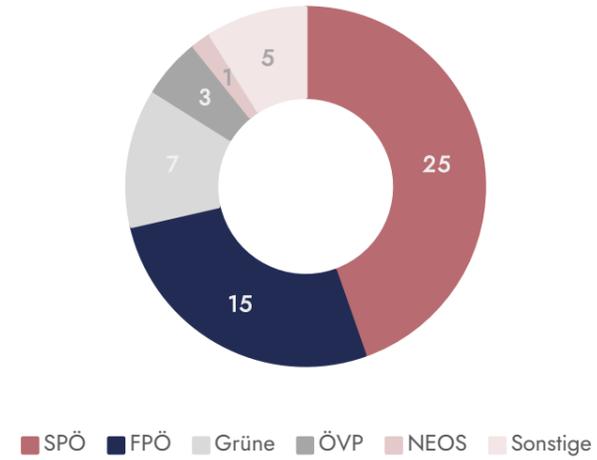


Abbildung 53: Anzahl der Mandate in der Bezirksvertretung des 20. Bezirks Brigittenau. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Landesstatistik Wien 2021: 6)

Betrachtet man die politische Lage im Bezirk, so wird die Bezirksvorstehung vertreten mit der Mehrheit von der Sozialistischen Partei Österreichs SPÖ mit 25 Mandaten und aus der Freiheitlichen Partei Österreichs FPÖ mit 15 Mandaten (siehe Abbildung 53). Der Anteil der Mandate der Grünen Partei liegt bei 7 und die der Neos nur bei einem. Bei dem Rest, welche unter „Sonstige“ einfallen, handelt es sich um ehemalige Mandate anderer Wahllisten (vgl. Landesstatistik Wien 2021: 6). Gemäß § 103 Absatz 1 der Wiener Stadtverfassung⁵⁷ verwaltet der Bezirk das Budget für die Aufgaben, die in ihren Verantwortungsbereichen liegen. Unter anderem gehört der Erhalt des Straßenraum, sowie die öffentliche Beleuchtung und Verkehrsmaßnahmen dazu. Insgesamt wurden 2018 laut Rechnungsabschluss 26% vom Gesamtbudget in Straßen und Verkehr investiert (vgl. Landesstatistik Wien 2021: 6).

⁵⁷ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000308>, 21.02.2022

8.2. Übersicht der PassantInnenbefragung

Insgesamt wurden 30 PassantInnen in der Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und die Othmargasse befragt. Aufgrund der sprachlichen Barrieren und die geringe Bereitschaft von sozialen Gruppen für ein kurzes Gespräch konnten bei den PassantInnenbefragungen nicht alle Bevölkerungsgruppen des Bezirks erfasst werden. Die Anzahl der Befragungen wurde aus zeitlichen Gründen auf nur 10 pro Straßenraum festgelegt, da die Bereitschaft der PassantInnen bei den Straßenräumen unterschiedlich gegeben war und bereits ein breites Spektrum an Informationen über den Straßenraum eingefangen wurde. In Tabelle 3 können die Merkmale der PassantInnen eingesehen werden.

Die Befragungen fanden einerseits im Juli 2021 in einer Öffnungsphase nach einem *harten Lockdown*⁵⁸ sowie im November 2021 in einem *harten Lockdown*⁵⁹ statt.

Tabelle 3: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in den Straßenräumen

Wallensteinstraße					Klosterneuburgerstraße					Othmargasse							
Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort	Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort	Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort
P.W.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.O.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.2	2	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.2	2	35-50	Männlich	Andere	In einem anderen Bezirk	P.O.2	2	35-50	Weiblich	Andere	In der Nähe der Straße
P.W.3	3	19-34	Männlich	Österreich	In einem anderen Bezirk	P.K.3	3	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.O.3	3	35-50	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße
P.W.4	4	35-50	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.4	4	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.O.4	4	35-50	Weiblich	EU	In der Nähe der Straße
P.W.5	5	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.5	5	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.O.5	5	35-50	Männlich	Österreich	In einem anderen Bezirk
P.W.6	6	>65	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.6	6	19-34	Weiblich	Österreich	Außerhalb Wiens	P.O.6	6	19-34	Männlich	Andere	In einem anderen Bezirk
P.W.7	7	19-34	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße	P.K.7	7	35-50	Männlich	Andere	In einem Nebenbezirk	P.O.7	7	19-34	Weiblich	EU	Außerhalb Wiens
P.W.8	8	19-34	Weiblich	Österreich	Außerhalb Wiens	P.K.8	8	19-34	Weiblich	Österreich	In einem Nebenbezirk	P.O.8	8	19-34	Weiblich	EU	Außerhalb Wiens
P.W.9	9	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.9	9	19-34	Weiblich	Österreich	In einem anderen Bezirk	P.O.9	9	51-65	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.10	10	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße	P.K.10	10	35-50	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße	P.O.10	10	51-65	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße

Merkmale der PassantInnen

Wohnort und Ausstattung

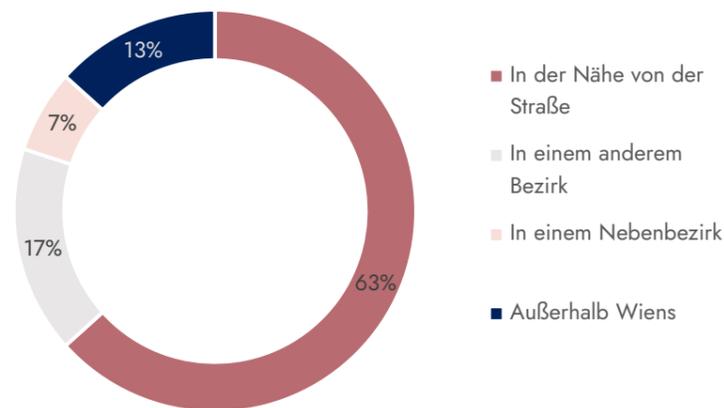


Abbildung 54: Wohnortverteilung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

Von den 30 befragten PassantInnen leben knapp 63% in der Nähe der Straßenräume. Die restlichen PassantInnen hatten ihren Wohnort außerhalb des Bezirks bzw. kamen aus anderen Bundesländern oder waren wohnhaft in anderen Ländern (siehe Abbildung 54) (vgl. P.O.7; P.O.8). Bei der Freiraumaussstattung besitzen 77% der PassantInnen keinen Freiraum in der Wohnung und stimmt somit mit der Statistik von 2019 von ganz Wien überein. Diese zeigt auf,

58 Lockdown von (April-Mai 2021)
59 Lockdowns von (November bis Dezember 2021)

dass nur die Hälfte der Hauptwohnsitzwohnungen einen Balkon, Loggia, Terrasse oder eigenen Garten verfügen (vgl. Statistik Austria 2019b). Mehr als die Hälfte (53%) der PassantInnen, die in der Nähe des Straßenraums leben, besitzen keine Freiraumaussattung und bestätigt damit die Annahme, dass nur wenige BewohnerInnen einen Zugang zu einem Freiraum haben (siehe Kapitel 7 - Defizite im Wohnraum und Stadtteil).

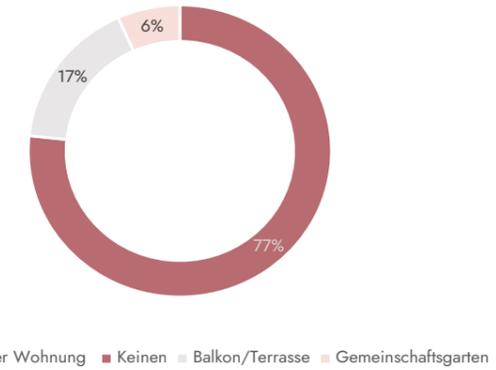


Abbildung 55: Freiraumaussattung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

Geschlecht

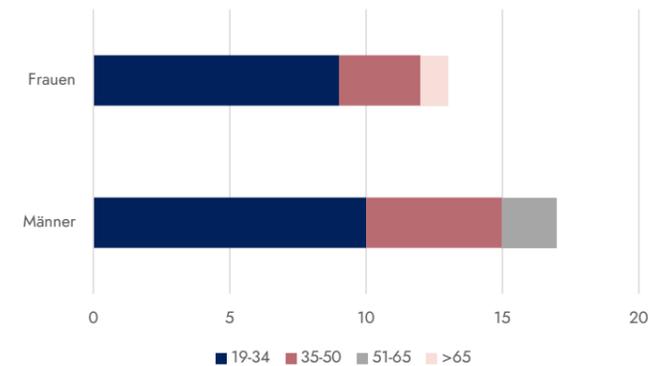


Abbildung 56: Altersgruppenverteilung der PassantInnen nach Geschlechtern (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

Bei der PassantInnenbefragung wurden 57% (n=17) männliche und 43% (n=13) weibliche Personen befragt.

Staatsangehörigkeit

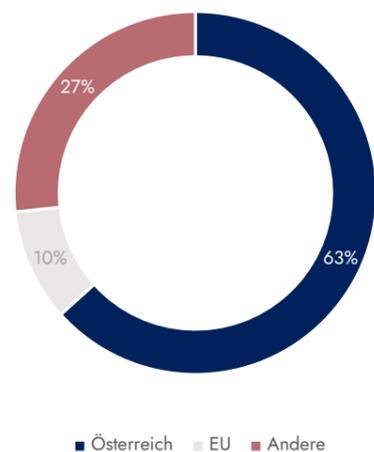


Abbildung 57: Staatsangehörigkeit der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

In Hinsicht auf die Nationalität, gaben 63% (n=19) an eine österreichische Nationalität zu besitzen. 10% (n=3) kommen aus EU-Ländern, vorrangig aus Deutschland, sowie 27% (n=8) aus den Ländern außerhalb der EU. Dabei handelt es sich um PassantInnen die angegeben haben eine serbische, syriscche oder schweizerische Nationalität zu besitzen.

Alter

Von den befragten PassantInnen waren 63% (n=19) zwischen 19 und 34 Jahre alt. Des Weiteren zählen 27% (n=8) zu den 35-50-Jährigen und 10% sind zwischen 51 und 100 Jahre alt (siehe Abbildung 58). Vergleicht man die Werte der PassantInnen mit den Werten des Bezirks, stimmen die Anzahl der 19-34-Jährigen als eine der größten Bevölkerungsgruppen im Bezirk überein. Nichtsdestotrotz entspricht die Altersgruppenverteilung der PassantInnen nicht mit den wirklichen demographischen Strukturdaten auf der Bezirksebene überein und daher sind nicht alle Altersgruppen in den PassantInnenbefragungen vertreten.

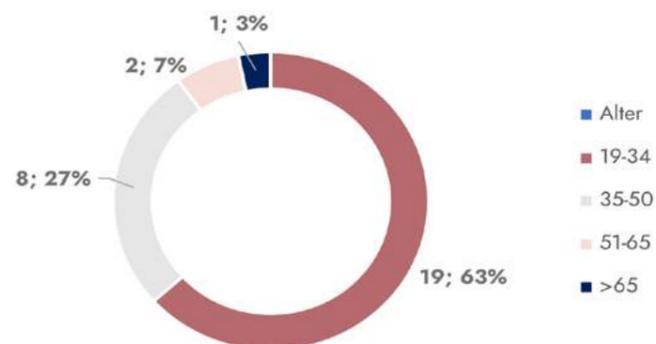


Abbildung 58: Altersgruppenverteilung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

Erwerbsstatus

Zudem gaben mehr als die Hälfte der befragten Personen an Vollzeit angestellt oder noch StudentIn zu sein (siehe Abbildung 59). Wenig in der Befragung vertreten sind vor allem Personen, die im Ruhestand sind oder Kinder und Jugendliche unter 19 Jahre.

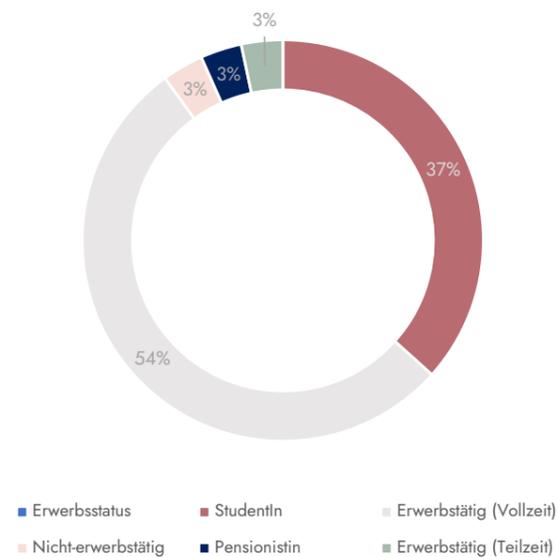


Abbildung 59: Erwerbsstatus der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung

8.3. Der konzipierte Raum auf Stadtelebene



Abbildung 60: Verortung der Straßenräume, M 1:20 000. Quelle: Eigene Darstellung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der drei Straßenräume in der Ebene des *konzipierten Raums* dargestellt. Dabei werden die Straßenräume im Kontext des Stadtentwicklungsplans 2025 und ihre Einbettung in stadträumlich relevanten Plänen, Konzepte und Karten beschrieben.

Darstellung der drei Straßenräume in Plänen (z.B. in Masterplänen; Fachkonzepten, Leitbildern und Strategieplänen)

Die Darstellung der drei Straßenräume in den Plänen beschreibt wie sie aus verkehrlicher Sicht im Straßen- und öffentlichem Verkehrsnetz eingebunden sind. Anschließend folgt eine Interpretation der Straßenräume im STEP 2025, sowie aktuelle Entwicklungsprozesse, welche die Straßen im Stadtteil beeinflussen können.

Straßen- und Radwegenetz

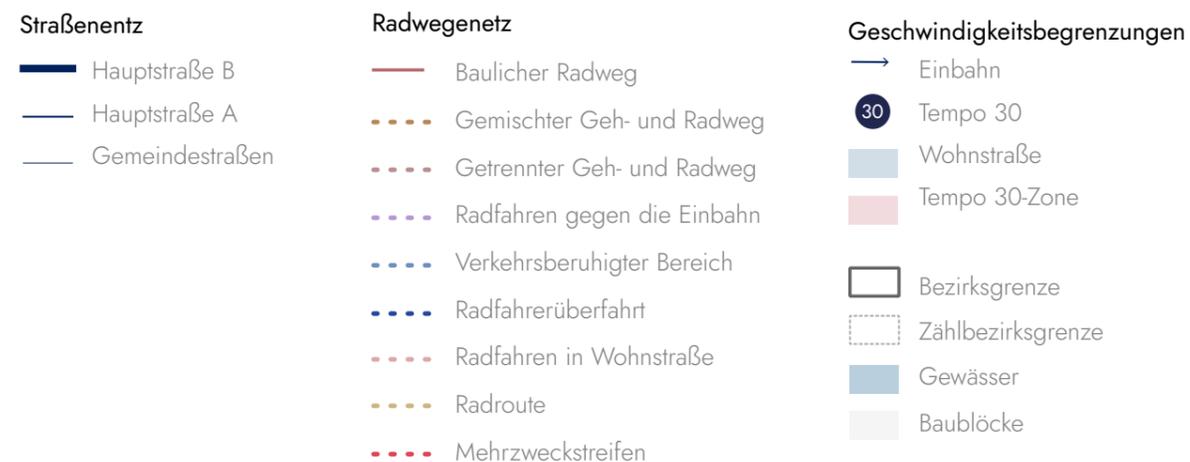
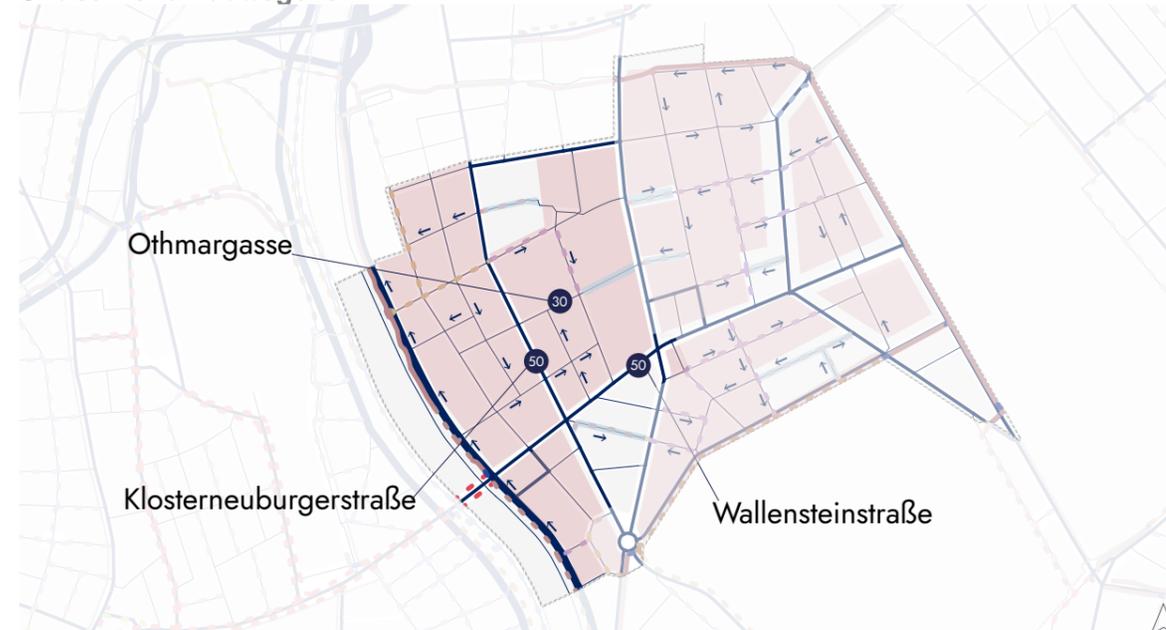


Abbildung 61: Straßen- und Radwegenetz; M 1:15000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

Bei den drei Straßen handelt es sich bei der Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße um eine Hauptstraße der Kategorie A. Sie stellt vor allem eine wichtige Verbindung im Bezirk und über Bezirksgrenzen hinaus dar. Wohingegen die Othmargasse eher eine bedeutende lokale Verbindung einnimmt (siehe Abbildung 61). In der Karte in Abbildung 61 wird ebenso ersichtlich, dass keine Radfahranlagen gemäß der StVo (1960), wie beispielsweise bauliche getrennte Radwege oder ein Radfahrstreifen, in den Straßen gegeben sind. Laut einem ExpertInnengespräch wurde seit 2011 im Bezirk auch *kein neuer Radweg* gebaut (vgl. E4 2021, Abs. 36).

Die Klosterneuburger Straße und die Wallensteinstraße sind Straßen, in denen kein Tempo 30 Limit gilt. Ansonsten gilt im Viertel vorrangig die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Kilometer pro Stunde (siehe Abbildung 61). Der obere Teil der Othmargasse, welcher am Hannovermarkt vorbei zur Jägerstraße verläuft, ist als eine Wohnstraße im Stadtplan der Stadt Wien ausgewiesen (vgl. Stadt Wien 2022).

Verbindung des öffentlichen Verkehrsnetzes



Abbildung 62: Öffentliches Verkehrsnetzwerk, M 1:15.000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

In der Abbildung 62 kann abgelesen werden, dass die Wallensteinstraße und die Klosterneuburger Straße wichtige Verkehrsknotenpunkte für den öffentlichen Verkehr im Stadtteil darstellen. Vor allem an der Kreuzung Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße befinden sich mehrere Haltestellen der Straßenbahnlinien 31, 33 und 5. Der zweite Knotenpunkt liegt am Wallensteinplatz an dem zwei Buslinien 85B und 5B anhalten. Ebenso ersichtlich ist die geplante Straßenbahnverbindung durch die Linie 12^{er}, welche über die Wallensteinstraße und durch das neue Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof verlaufen wird (siehe Abbildung 62). Durch die neue Straßenbahnlinie werden die zwei großen Stadtentwicklungsgebiete Nordwestbahnhof und Nordbahnviertel (im 2. Bezirk) miteinander verbunden (vgl. Stadt Wien 2020b). Des Weiteren befinden sich die U-Bahn-Stationen Friedensbrücke und Jägerstraße im näheren Umfeld. Der Stadtteil ist somit gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Modal Split

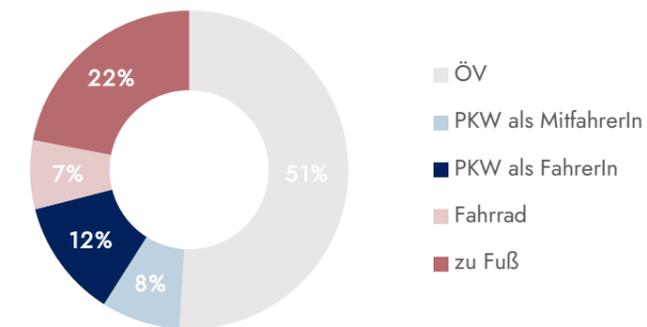


Abbildung 63: Modal Split des 20. Bezirks in % (2015-2019). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Heller 2021)

In einer Studie zur Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und Radfahren geht hervor, dass der Anteil der Personen im 20. Bezirk die öffentliche Verkehrsmittel nutzen im Vergleich zu ganz Wien am höchsten ist (vgl. Heller 2021) (siehe Abbildung 63). Der Wert des zu Fußgehens liegt bei den BrigittenerInnen unter 25% (siehe Abbildung 64). Laut den Erhebungen stiegen jedoch die Anteile an Personen die das Fahrrad oder als MitfahrerIn einen PKW nutzen in den Jahren von 2010 bis 2014 und 2015 bis 2019 (Heller 2021: 41).

60 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie12.html>, 23.1.2022

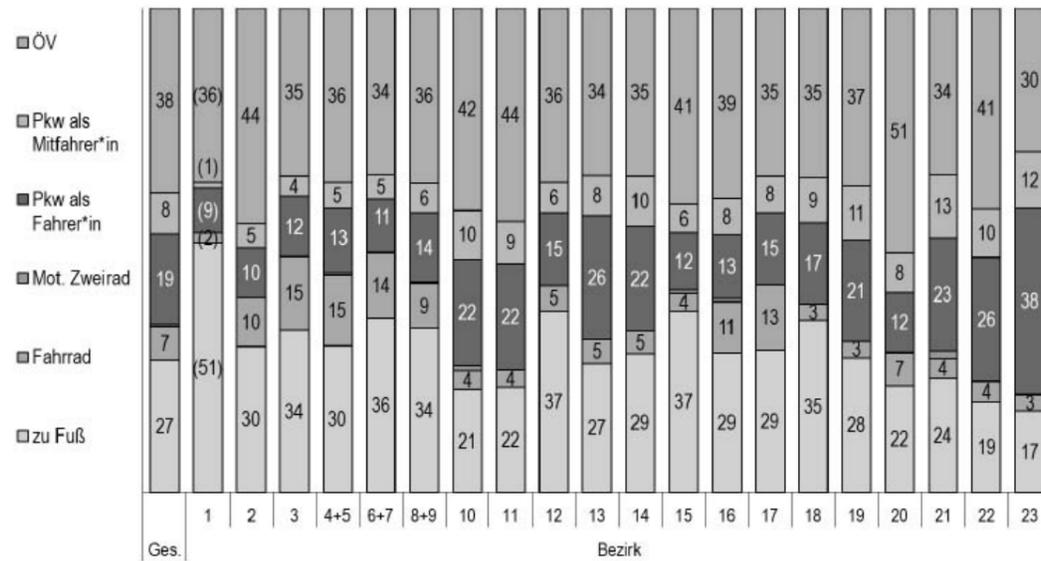


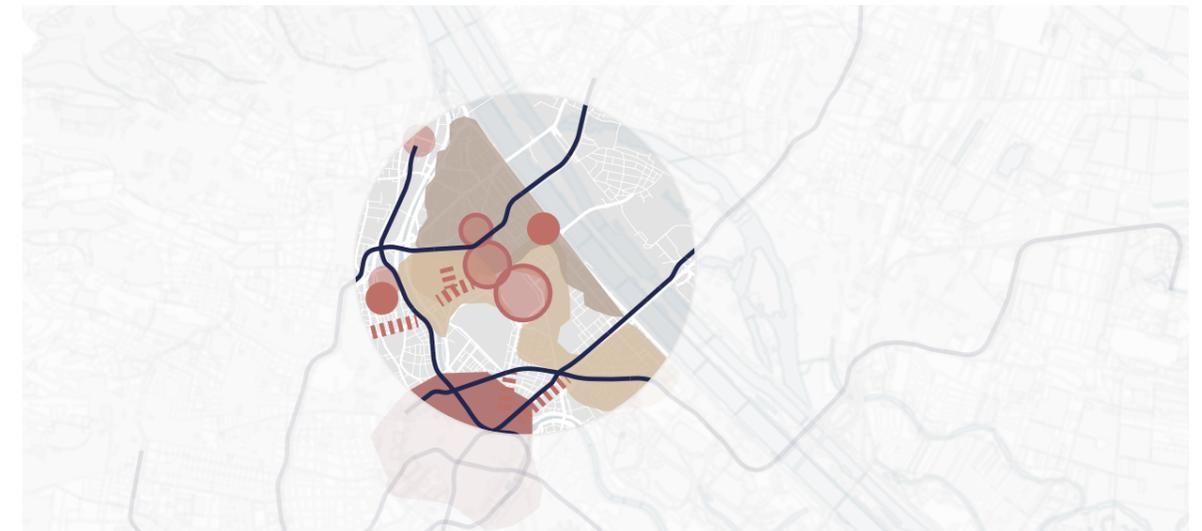
Abbildung 64: Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten Personen. 1. Bezirk (geringe Fallzahlen (n=259) - Abb. bezieht sich auf 2015-2019. Quelle: (Heller 2021: 40).

Stadtplanungsrelevante Entwicklungen

1670 wurde der Bezirk Brigittenau erstmals urkundlich erwähnt. Mit der Stadterweiterung 1850 zählte die Brigittenau zu einem Teil des 2. Bezirks Leopoldstadt. 1870 wurde mit der Fertigstellung der Donauregulierung ein Teil des Bezirks trockengelegt. Der Bezirk besteht aus dem ursprünglichen Teil der Brigittenau (1850) und dem nördlichen Zwischenbrücken. Mit der Trennung 1990 vom Bezirk Leopoldstadt wurde die Brigittenau als ein eigenständiger Bezirk wahrgenommen. Weitere wichtige Ereignisse waren der Umbau des Hannovermarktes 1963, sowie die Fertigstellung der Brigittenauer Brücke 1982. Mit der Eröffnung des Millennium Towers 1999 wurde eines der höchsten Bürogebäude zu dieser Zeit gebaut, sowie ein Einkaufszentrum der Millennium City. (Landesstatistik Wien 2021; Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8) und Wienbibliothek im Rathaus (MA 9) 2021).

STEP 2025

Leitbild Siedlungsentwicklung



Siedlungsentwicklung

- Bestandsentwicklung
gründerzeitlich geprägter Gebiete
- Weiterentwicklung
Gebiete geprägt in den 1950er- bis 1970er Jahren
- Gebiete mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten

Entwicklung Wirtschaft und Zentren

- City
Zone hochrangiger Büro- und Verwaltungsfunktionen, Universitäten, Handel, Kultur etc.
- City-Erweiterung
Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen
- Etabliertes Stadtteilzentrum
- Geschäftsstraße mit übergeordneter Bedeutung

Abbildung 65: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 66-67)

Die Brigittenau heute wird von verschiedenen Entwicklungen im Stadtraum geprägt. Im Wiener Stadtentwicklungsplan 2025 werden im Leitbild der Siedlungsentwicklung die Weiterentwicklung der Siedlungen und die der Zentren Strukturen festgehalten. Das Konzept der polyzentrischen Stadt stellt hierbei die Basis für die Priorisierung von Standorten und Zentren dar. Dabei spielen ebenso Faktoren wie die Optimierung des öffentlichen Verkehrsnetzes sowie die Gestaltungsanforderungen der Architektur und Freiräumen eine Rolle (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014).

Betrachtet man die strategischen Leitsätze für den 20. Bezirk, fällt vor allem die Fläche des Nordwestbahnhofs auf, in welchem eine Entwicklung und eine erweiterte „Zentren Funktion“ forciert wird (siehe Abbildung 65). Des Weiteren liegt der Fokus in der Weiterentwicklung der Gebiete geprägt von

den 195-er bis 1970er Jahren im Norden und im östlichen Teil entlang der Donau der Brigittenau sowie in der Bestandsentwicklung gründerzeitlich geprägter Gebiete im Kern der Brigittenau. Darunter zählen unter anderem der Zählbezirk Wallensteinstraße, Brigittaplatz, sowie die Gebiete nahe dem Nordbahnwestbahnhofareal in Hochstadtplatz und Zwischenbrücken. Zu den Geschäftsstraßen mit übergeordneter Bedeutung zählen die Wallensteinstraße und die Jägerstraße. Ein wichtiges vorhandenes Stadtteilzentrum wird durch die Millennium City repräsentiert.

Im Leitbild der Siedlungsentwicklung, wird die Wallensteinstraße als eine Geschäftsstraße mit übergeordneter Bedeutung gesehen, welche als Verbindung zum neuen Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof dargestellt wird (siehe Abbildung 65). Zukünftig nehmen das Nordwestbahnhofviertel und die Millennium City eine wichtige Zentrumsfunktion im 20. Bezirk ein (siehe Abbildung 65).

Leitbild Grünräume



- | Geplante Maßnahmen | Bestand |
|---|--|
| Neue Parkanlagen (2-10 ha) | Parkanlagen (Fläche 2–10 ha) |
| Freiraumvernetzung in Planung, teilweise bereits umgesetzt | Parkanlagen (Fläche 10–50 ha) |
| Freiraumvernetzung (landschaftsprägend) vorwiegend Bestandsaufwertung | Frischluftschneisen |
| Freiraumvernetzung (urban) vorwiegend Bestandsaufwertung | Parkanlagen mit einer Fläche kleiner als 2 ha sind nicht dargestellt |
| Vernetzung mit dem Umland | |

Abbildung 66: Leitbild Grünräume, STEP 2025. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014: 123)

Die Entwicklung der Freiraumvernetzung wird vor allem an der Achse der Jägerstraße und oberhalb des zukünftigen Stadtentwicklungsgebiets Nordwestbahnhof vorgesehen (siehe Abbildung 66). So stellt die Wallensteinstraße eine wichtige Freiraumvernetzung dar, welche aufgewertet werden und als Verbindung zum neuen Stadtentwicklungsgebiet fungieren soll. Dabei erkennt man deutlich die Schwerpunktsetzung auf das neue Stadtentwicklungsgebiet und der zukünftigen Entstehung der sogenannten „Grünen Mitte“ (siehe Abbildung 66). Des Weiteren steht der Freiraum entlang des Donaukanals im Fokus der Bestandsaufwertung. So wird die Freiraumvernetzung vom Donaukanal über die Wallensteinstraße bis zur Donau forciert.

Urban Heat Island (UHI) Karte

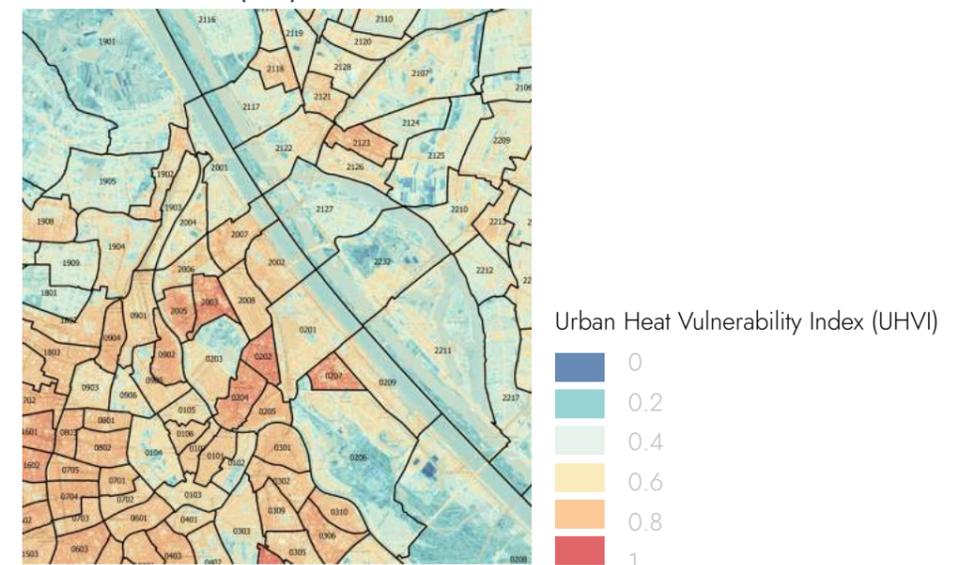


Abbildung 67: Ausschnitt der Hitzekarte UHI-Karte - 20. Bezirk. Quelle: (Stadt Wien und Energieplanung 2019)

Betrachtet man den 20. Bezirk in der Hitzekarte der Stadt Wien, so ist deutlich zu erkennen, dass die drei Straßenräume, insbesondere die Wallensteinstraße einen hohen Urban Heat Vulnerability Index aufweisen (siehe Abbildung 67). Die Karte zeigt Orte, an denen Maßnahmen zur Abkühlung benötigt werden (vgl. Stadt Wien und Energieplanung 2019). Die in der Karte rot markierten Bereiche und Orte stellen besonders für vulnerable Menschen, wie Kinder und Ältere eine Gefahr dar (vgl. Stadt Wien und Energieplanung 2019). Die drei Straßenräume sind daher stark von der Hitze betroffen. Daher gilt die Aufmerksamkeit der Maßnahmensetzung vor allem den Straßenräumen, welche die Hitze verursachen. Seitens der Stadt Wien liegt der Fokus der Maßnahmensetzung im 20. Bezirk in den Begrünungen und Baumbepflanzungen der Straßenräume (vgl. E2 2021, Abs. 35).

Nordwestbahnhof

Das Nordwestbahnhofsareal stellt ein großes Potenzial für die Entwicklung des Bezirks im gesamtstädtischen Kontext dar. Zudem kann das neue Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof Einfluss auf das Untersuchungsgebiet haben.

Das Nordwestbahnhofsareal wird bis Ende 2021 als Frachtenbahnhof genutzt und ab 2022 stufenweise freigemacht. 2024 wird mit der Bebauung gestartet und die Fertigstellung ist bis 2033 geplant (vgl. Stadt Wien 2015). Das Areal nimmt ca. 44 Hektar an Fläche ein und bietet für **ca. 16.000 EinwohnerInnen Wohnungen** an. In dem Areal werden 70% der verbauten Fläche 6500 Wohnungen gewidmet, wovon laut dem Leitbild 2016 mindestens 60% geförderter und 40% freifinanzierter Wohnbau ausmachen (vgl. MA 21A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest). Die anderen 30% der verbauten Fläche werden für Büros, soziale Infrastrukturen, Handel, Dienstleistungen, sowie Bildung und Kultur verwendet. Grundsätzlich werden ungefähr 5.000 neue Arbeitsplätze durch das neue Entwicklungsgebiet geschaffen (Stadt Wien 2015). Mit der sogenannten „Grünen Mitte“ wird ein Grünraum- und Freiraum im Ausmaß von 10 Hektar geboten. Lange galt das ehemalige Frachtenbahnhofsareal als eine Barriere zwischen dem Augarten und der Dresdner Straße, das mit dem Stadtentwicklungsgebiet durchbrochen werden sollte. Das Nordwestbahnhof-Areal zählt unter anderem zu den größten innerstädtischen Stadtentwicklungsgebieten (Gebietsbetreuung Stadterneuerung 2021).

Maßnahmen während der Pandemie

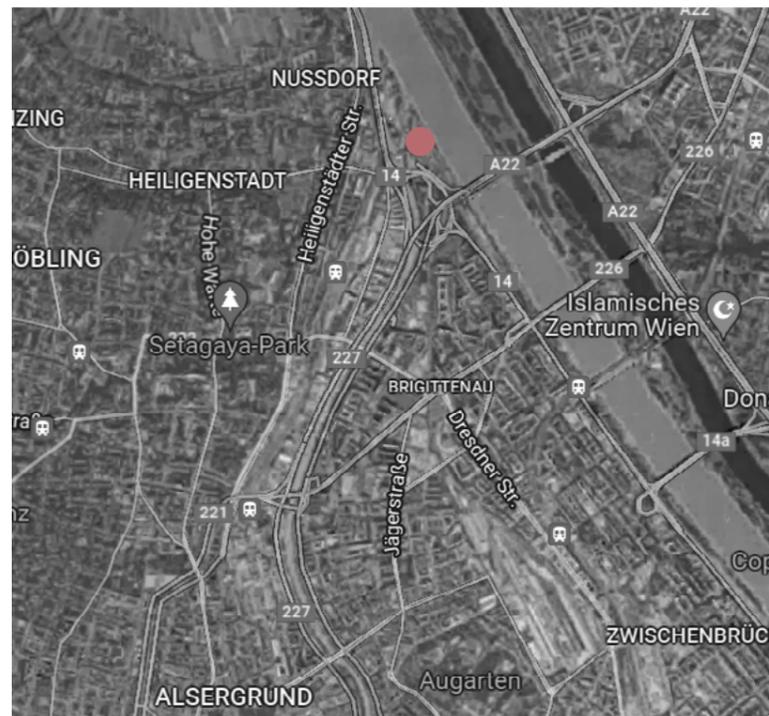


Abbildung 68: Screenshot aus Google Maps, Verortung der temporären Begegnungszone 2020. Quelle: Google Maps

Während des ersten Lockdowns wurden sogenannte temporäre Begegnungszonen errichtet, in dem Straßenzüge für FußgängerInnen geöffnet wurden. Für vier Monate wurde in der Brigittenauer Sporn (8.5. -6.09.2020) eine temporäre Begegnungszone eingerichtet (vgl. Frey et al. 2020: 33). Die Auswahl dieser Straße erscheint jedoch sehr willkürlich, da kaum Bebauung, Dichte oder Nutzungen vorzufinden sind. In der Abbildung 68 ist zu erkennen, dass es sich um eine periphere Lage im Bezirk handelt und der Bedarf einer temporären Begegnungszone somit in Frage gestellt wird. Vor allem seitens der lokalen Bevölkerung wird der Mangel an Interventionen im Bezirk kritisiert (vgl. E4 2021, Abs. 38).

8.4. Wallensteinstraße

REPRÄSENTATIONEN VON RAUM – der konzipierter Raum



Abbildung 69: Grundplan der Wallensteinstraße, M 1: 4000. Quelle: Eigene Darstellung

Der Abschnitt der Wallensteinstraße, welcher in der Analyse betrachtet wird, erstreckt sich von der Wallensteinstraße 1 (nach der Friedensbrücke) bis zum Wallensteinplatz, der ein markanter Platz im Straßenraum ist (siehe Abbildung 69).

Geplante Nutzungen und Strukturen (Flächenwidmung und Bebauungsplan)



Abbildung 70: Generalisierte Flächenwidmungsplan der Gebäude in der Wallensteinstraße, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

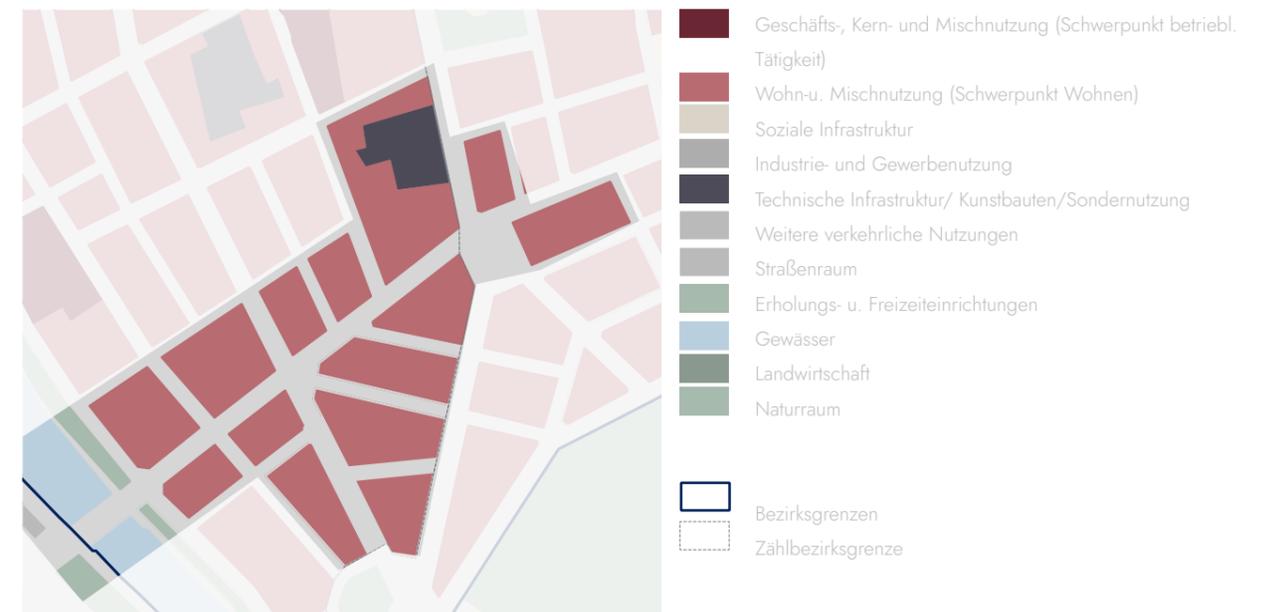


Abbildung 71: Realnutzungskarte 2018, Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)

Da es sich bei der Wallensteinstraße um eine Geschäftsstraße handelt, befindet sie sich in einem gemischten Baugebiet-Geschäftsviertel, das sich von Beginn der Wallensteinstraße bis zur Kreuzung Dammstraße im Flächenwidmungsplan erstreckt (siehe Abbildung 70). Betrachtet man die Karte der Realnutzung,

handelt es sich bei der erschließenden Bebauung der Wallensteinstraße hauptsächlich um Wohn- und Mischnutzungen mit einem Schwerpunkt auf Wohnen (siehe Abbildung 71).

ExpertInnen Wahrnehmung der Entwicklungen im 20. Bezirk

„Im 20. Bezirk haben wir jetzt schon die Herausforderung, dass mit dem Nordwestbahnhof ein großes innerstädtisches Stadtentwicklungsgebiet erschlossen und bebaut wird, das wird für Veränderungen sorgen“ (E3, Abs.40).

Mit der Entwicklung des Nordwestbahnviertels wird eine Chance für die Entwicklung des Bezirks verbunden. Einerseits werden die zwei Bezirke (2. und 20.) auf der Halbinsel durch das Entwicklungsgebiet verbunden, andererseits wird eine direkte Verbindung vom Donaukanal bis zum Oberufer ermöglicht (vgl. E3, Abs.40). Demnach wird der Wallensteinstraße eine neue bedeutende Verbindungsfunktion zugeordnet.

Entwicklungen im Wallensteinviertel

Das Bild der Brigittenau spiegelt sich in der Vielfalt der Bevölkerung wider. In einer Studie der MA 18 der Stadt Wien (2010) geht hervor, dass aus sozialräumlicher Sicht vor allem der nördliche Teil der Brigittenau von der türkischen und ex-jugoslawischen Kultur, sowie von Älteren und Arbeitslosen geprägt ist. Das Bild könnte sich in den letzten 10 Jahren verändert haben.

In den Medien wie „Kurier“, „Das Stadtbekannt Magazin“ oder in den „Immobilienseiten“ stellt das Wallensteinviertel ein Potenzial zum neuen „Bobo“⁶¹ oder „Hipster“- Viertel dar⁶². Laut einem Artikel im Jahr 2020, entwickelt sich das Viertel zu einer „Mischung von Kebab-Läden und Bio-Geschäften“ (vgl. Rachbauer 2020). Im Artikel herauszulesen war auch, dass die BewohnerInnen der Brigittenau mehr „besser VerdienenderInnen“ im Grätzl wahrnehmen. Die Transformation des Wallensteinviertels ist gewiss und kann durch die zukünftigen Entwicklungen des neuen Stadtentwicklungsgebiet am Nordwestbahnhof angetrieben werden.

Funktion und Nutzung aus Sicht der ExpertInnen

Einkaufsstraße und Transitraum

Die Wallensteinstraße wird von ExpertInnen als eine Straße zur „Abdeckung des täglichen Bedarfs“ und als Einkaufsstraße gesehen (vgl. E3 2021, Abs. 5). Laut dem ExpertInnengespräch ist die Wallensteinstraße eine klassische Einkaufsstraße, welche jedoch durch die Errichtung der Millenium City 1999 immer mehr an Kunden verloren hatte (vgl. E3 2021, Abs. 5). Ein Projekt der Gebietsbetreuung namens „Lebendige Wallensteinstraße“ wurde 2008 gestartet mit dem Ziel die strukturschwache Einkaufsstraße zu beleben (vgl. APA OTS 2009; MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2017; MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013). Im Rahmen dieses Projekts hatten Geschäftsleute, HausbesitzerInnen und AnrainerInnen die Möglichkeit ihre Ideen für eine lebendige Wallensteinstraße einzubringen. Laut dem ExpertInneninterview (E3, Abs. 7)

⁶¹ „Bobo“ ist das Akronym für Bourgeois und Bohème und kommt vom New Yorker Times Kommentator, welcher im Jahr 2000 die neue Oberklasse darstellte und einen gewissen Lifestyle verkörpert (vgl. Brooks 2001).

⁶² <https://www.stadtbekannt.at/spaziergaenge/vom-hannovermarkt-bobopotenzial-und-der-alten-brigittenau/>, 17.02.2022; <https://kurier.at/chronik/wien/brigittenau-die-hipster-und-die-halbinsel/401031461>, 17.02.2022; <https://immowertvoll.at/blog/wallensteinviertel>, 17.02.2022

ging aus dem Projekt heraus, dass die Wallensteinstraße 2009 nicht mehr Leerstände aufweist als im Wiener Durchschnitt und dass die BewohnerInnen mit der gemischten Geschäftsstruktur zufrieden sind. Nichtsdestotrotz wird ebenso wahrgenommen, dass der Mix der Geschäfte abnimmt und dass die Straße dem Transit unterworfen wird (vgl. E4, Abs. 24). Das Projekt zur Revitalisierung der Wallensteinstraße lief nach drei Jahren aus und hat das Bewusstsein für die Wallensteinstraße bei den BewohnerInnen erhöht, aber dennoch blieb das schlechte Image der Straße präsent (vgl. MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2013). Aus politischen Gründen wurde das Projekt nicht fortgesetzt und es wurden auch keine neuen Projekte zur Aufwertung des Straßenraums erfasst.

RÄUMLICHE PRAXIS – materiell-physischer Raum – der wahrgenommene Raum

Stadtmobiliar und die baulichen Strukturen



Abbildung 72: Stadtmobiliar und Begrünung Wallensteinstraße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

Markante Orte mit Sitzmöglichkeiten befinden sich zum einen an der Kreuzung Wallensteinstraße, Klostersterneburger Straße und der Staudingerasse gegenüber dem BIPA und zum anderen am Wallensteinplatz (siehe Abbildung 72). Die Straße selbst ist nicht durchgehend begrünt,

Bäume sind nur an den Plätzen vor dem BIPA und am Wallensteinplatz vorzufinden. Diese zwei markanten Orte befinden sich auch an den Kreuzungen mit übergeordneten Straßen wie die Klosterneuburger Straße und Wallensteinstraße und die Wallensteinstraße und Jägerstraße.

Straßenraumquerschnitt und -verteilung

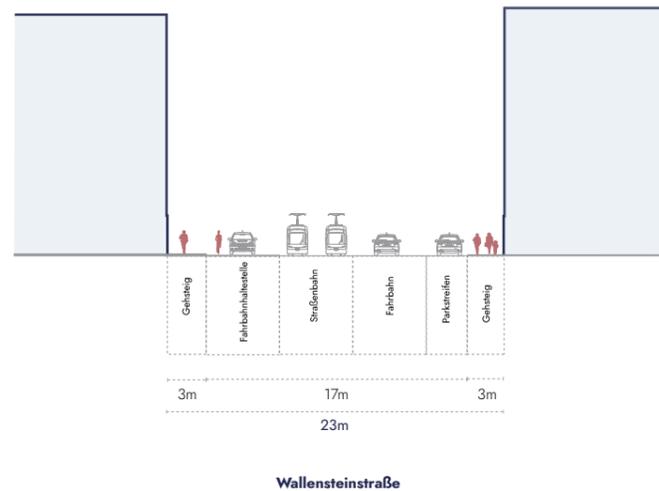


Abbildung 73: Straßenquerschnitt der Wallensteinstraße, M 1:500. Quelle: Eigene Darstellung

In diesem Abschnitt wird die Dimension des Straßenraums durch die Darstellung des Querschnitts verdeutlicht (siehe Abbildung 73). Die Wallensteinstraße befindet sich in einem Gebiet, welches von Gründerzeitbauten⁶³ geprägt wird. In dem Masterplan „Gründerzeit“ der Stadt Wien (2018) in dem verschiedene Straßentypologien festgelegt werden, entspricht die Wallensteinstraße mit einer Straßenbreite von 23 Meter der Typologie XL (siehe Abbildung 73). Die erschlossenen Gebäude sind in der Bauklasse IV eingeordnet und kann von der Größenordnung mit dem der Hütteldorferstraße im 14. Bezirk verglichen werden (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Es handelt sich demnach um eine übergeordnete Erschließungsstraße mit jeweils einer Fahrspur und Schienen für die Straßenbahn jeweils in eine Richtung. Der

⁶³ <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/grafik.aspx?bookmark=wA1zRgZVPOYZeMJDHUBeQxwpAvPCSAE-b&lang=de&bmadr=>, 5.2.2022

Straßenquerschnitt der Wallensteinstraße ist überdurchschnittlich breit, nichtdestotrotz nimmt die Verkehrsfläche für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr und die Straßenbahnschienen den Großteil der Fläche ein. Die Breite der Gehsteige beträgt an der Stelle des Querschnitts bis zu drei Metern. Des Weiteren sind keine getrennten Fahrradwege oder gekennzeichnete Fahrradstreifen im Straßenraum vorhanden, somit teilen sich FahrradfahrerInnen, AutofahrerInnen und die Straßenbahn die Fahrbahn.



Abbildung 74: Kreuzung Wallensteinstraße und Jägerstraße. Quelle: Eigene Aufnahme November 2021

Nutzungen

Erdgeschoßnutzung des Straßenraums



Da es sich um eine übergeordnete Einkaufsstraße handelt, welche vor allem für den Stadtteil und Bezirk von Bedeutung ist, sind verschiedene Nutzungen im Erdgeschoß vorzufinden (siehe Abbildung 75). Ein Großteil der Erdgeschoßzone wird gedeckt vom Handel und Geschäften des täglichen Bedarfs wie die Drogeriemärkte DM oder BIPA, welche in der Pandemie eine Rolle durch die Abhol- und Abgabestationen der PCR-Tests der „Alles Gurgelt“ Aktion der Stadt Wien spielen. Des Weiteren sind relevante Infrastrukturen wie drei Bankfilialen vorhanden. Die Bank Austria befindet sich an der Kreuzung Wallensteinstraße, die Bawag PSK vor dem Wallensteinplatz und auf der linken Straßenseite Kreuzung Hannovergasse die Erste Bank. Lebensmittelgeschäfte sind in der Wallensteinstraße nicht vorzufinden. Insbesondere findet man aber am Wallensteinplatz diverse Restaurants und Cafés wie die Osteria Allora und das Vindobona, welche jeweils einen Schanigarten am Platz besitzen. Des Weiteren sind in der Wallensteinstraße diverse Restaurants oder Imbissläden angesiedelt, welche vorrangig Fast Food zum Mitnehmen anbieten. Dabei handelt es sich eher um kleine Lokale, welche nur wenig Sitzmöglichkeiten anbieten wie etwa das Mama's Gyros oder das Mian Bao Bao. Das eine oder andere Geschäft nutzt den Gehsteig für Warenausstellungen zur Darstellung der Verkaufswaren.

Nutzung der Othmargasse aus Sicht der PassantInnen

Fast alle PassantInnen nutzen die Wallensteinstraße hauptsächlich zum Einkaufen des täglichen Bedarfs, dabei werden BIPA, DM, Bankomaten oder Apotheke genannt (vgl. P.W.3, P.W.2, P.W.4, P.W.5, P.W.6, P.W.7, 9, 10). Die Wallensteinstraße wird eher als ein Transitraum genutzt, um von A nach B zu gelangen. Beispielsweise wurde der Transit zur U-Bahnstation Friedensbrücke der Linie U4 oder zum nach Hause gehen genannt. Des Weiteren werden ebenso die öffentlichen Verkehrsmitteln wie die Straßenbahnen erwähnt (vgl. P.W.3,1,5,7). Interessant war auch, dass es sich bei zwei Personen um BesucherInnen von AnrainerInnen im Stadtteil handelten (vgl. P.W.5, 7).

Abbildung 75: Erdgeschoßnutzungen in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung nach eigenen Beobachtungen

Nutzungen in der Pandemie (Nutzungsangebote und Zugänglichkeiten im Lockdown

Verfügbarkeiten von Nutzungen in einem Lockdown anhand der Einschränkungen *

- geschlossen/ Abholmöglichkeit
- Gastronomie geschlossen/ Abholmöglichkeit
- offen

* Darstellung nach den Regeln im harten Lockdown
 - Referenz [17, 11-6, 12.2020] (siehe Kapitel 6), gibt keine Auskunft über das tatsächliche Angebot von Abholmöglichkeiten

Geltende Einschränkungen

- Abstandsregelung
- Keine Gruppenansammlungen
- Veranstaltungen sind untersagt, außer es handelt sich um Demonstrationen
- Ausgangsbeschränkungen

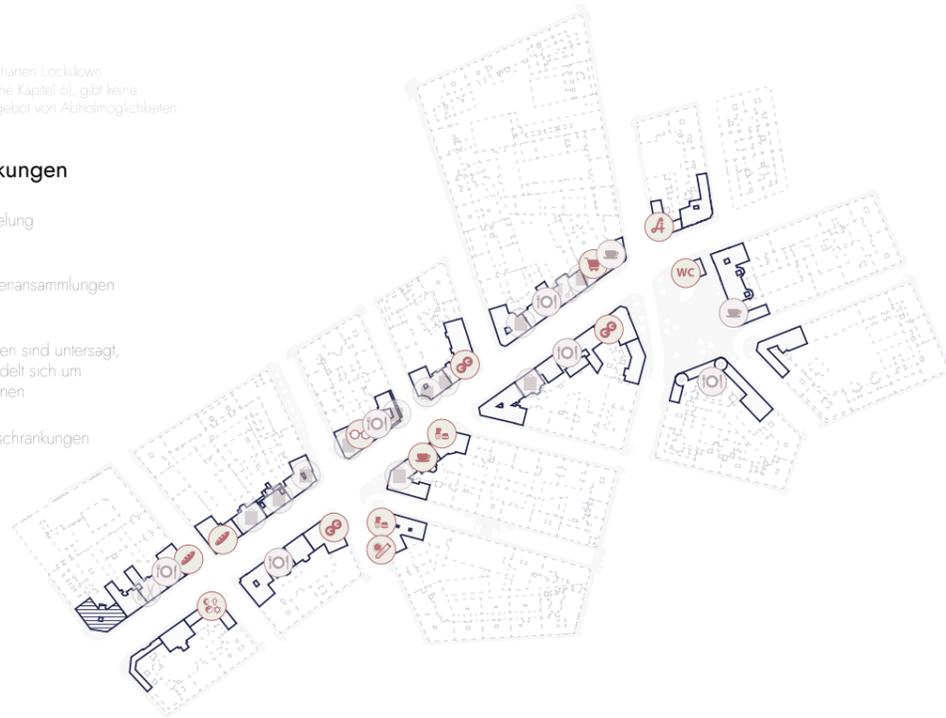


Abbildung 76: Verfügbare Nutzungen in einem Lockdown in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung

Während den Lockdowns⁶⁴ standen vor allem Geschäfte des täglichen Bedarfs oder sogenannte systemrelevante Geschäfte wie Drogeriemärkte, Bankfilialen, die Apotheke, der Optiker und Bäckereien zur Verfügung (Abbildung 76). Der Handel war gemäß den Covid-19 Verordnungen im Lockdown geschlossen, wohingegen Restaurants und Lokale die Möglichkeit hatten Speisen zum Mitnehmen anzubieten. Daher ist die Wallensteinstraße als Einkaufsstraße ebenso von Relevanz in den Lockdowns, da die wichtigen Geschäfte des täglichen Bedarfs wie die Drogeriemärkte und die Apotheke hier angesiedelt sind (siehe Abbildung 76).

Nutzung der Straße während der Lockdowns aus Sicht der PassantInnen

Da die Straße nicht als Aufenthaltsort gesehen wird, wurde nach dem Spaziergehen gefragt. Die PassantInnen wurde befragt, ob sie gerne hier spazieren gehen und ob sie auch im Lockdown den Straßenraum nutzen.

Zwei Personen gaben an in den Lockdowns nicht spazieren gegangen zu sein und vor allem nicht in der Wallensteinstraße, da sie als *unattraktiv* angesehen wird (vgl. P.W.2, 9). Die meisten PassantInnen waren jedoch in den Lockdowns

64 Ausgenommen erster Lockdown

vermehrt spazieren, dennoch nutzten beispielsweise die AnwohnerInnen nicht unbedingt die Wallensteinstraße zum Flanieren, sondern eher den nahe liegenden *Augarten* im 2. Bezirk (vgl. P.W.3,4,5,6,7,8,9,10). Der Augarten scheint bei den PassantInnen ein beliebter Spazier- und Erholungsort zu sein. Zudem wurden Orte wie der *Donaukanal* oder die *Innenstadt* genannt (P.W.7,6,4,3). Daraus lässt sich schließen, dass die Wallensteinstraße auch in den Lockdowns als *Transitraum* genutzt wird. Eine Person gab jedoch an, die Straße im Lockdown *zum Essen holen* zu nutzen (vgl. P.W.8).

Alle Nutzungen und Wahrnehmungen der PassantInnen in der Wallensteinstraße werden noch einmal in der Abbildung 78 zusammengefasst.

RÄUME DER REPRÄSENTATION -der gelebte Raum – lived space (le veçu).

Tabelle 4: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Wallensteinstraße

Wallensteinstraße					
Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort
P.W.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.2	2	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.3	3	19-34	Männlich	Österreich	In einem anderen Bezirk
P.W.4	4	35-50	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.5	5	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.6	6	>65	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.7	7	19-34	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße
P.W.8	8	19-34	Weiblich	Österreich	Außerhalb Wiens
P.W.9	9	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.W.10	10	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße

Merkmale der PassantInnen

In der Wallensteinstraße wurden insgesamt 10 Personen befragt, davon waren fünf weiblich und fünf männlich. Interessant ist, dass es sich bei der Hälfte der befragten Personen um StudentInnen handelt (siehe Abbildung 84). Das kann ein Hinweis dafür sein, dass das Viertel wie in den Medien beschrieben wird junge StudentInnen und Jungfamilien anlockt (vgl. Thalhammer 2015). Das spiegelt sich auch in der Altersgruppe der 19- bis 34-jährigen Befragten wider. Bei den PassantInnen handelt es sich hauptsächlich um Personen mit österreichischer Nationalität und somit sind vor allem PassantInnen mit Migrationshintergrund oder anderer Nationalität nicht vertreten in dieser Umfrage. Mehr als die Hälfte der Personen (80%) wohnen in der Nähe der Wallensteinstraße und kennen somit auch den Straßenraum. Die PassantInnen wurden ebenso gefragt, ob sie auch hier arbeiten. Diese Frage beantwortete nur eine Person mit einem *Ja*, da sie sich im Homeoffice befindet (vgl. P.W.4).

Ort der Befragung

Die PassantInnen wurde an zwei Orten befragt, einerseits im unteren Abschnitt der Wallensteinstraße, vor dem BIPA und andererseits am Wallensteinplatz, wo sich die Klosterneuburger Straße und die Wallensteinstraße kreuzen.

Funktionen und Wahrnehmung

Aufenthalt

Mehr als die Hälfte der PassantInnen gaben an, dass sie sich nicht gerne in der Wallensteinstraße bzw. nicht lange im Straßenraum aufhalten (vgl. P.W. 1,2,5,6,7,8). Folgende Gründe wurden genannt: *zu viel Verkehr, Gehsteig viel zu eng bei der Straßenbahnstation*. Individuellen Wahrnehmungen nach werden Eigenschaften wie *nicht schön, ungemütlich* und *gefährlich* dem Straßenraum zugeschrieben (vgl. P.W.1,7,8). Dennoch wird der *Wallensteinplatz* als ein Aufenthaltsort genannt. Die Gründe dafür waren die angesiedelten Gastronomiebetriebe wie die Osteria Allora oder das Vindobona. Des Weiteren wurde aber auch die *Sitzmöglichkeiten und Bäume am Platz erwähnt* (vgl. P.W.7, 9, 10).

Wahrnehmung der Wallensteinstraße

Wie auch schon bei der Frage nach der Nutzung deutlich wird, nehmen die meisten der PassantInnen die Wallensteinstraße als eine *Einkaufsstraße* wahr (vgl. P.W.1,2,4,8,9). Die Wallensteinstraße wird im Allgemeinen vorwiegend mit negativen Eigenschaften beschrieben, wie beispielsweise *langweilig, „ungrün“, drückend* und *karg* (vgl. P.W.6,7). Vor allem zeichnet sich eine Grenze bei zwei PassantInnen ab, welche die Wallensteinstraße von der Friedensbrücke bis zum Wallensteinplatz und vom Wallensteinplatz Richtung Nordwestbahnhof trennt (vgl. P.W.4, 8). Die Beschreibungen wie *ungemütlich, gefährlich und komische Geschäfte* beziehen sich auf den Abschnitt der Straße *Richtung Nordwestbahnhof* (vgl. P.W.8).

„Die Wallensteinstraße ist von der Friedensbrücke bis zum Wallensteinplatz schön, aber Richtung Nordwestbahnhof dann nicht mehr“ (P.W.4, Pos.7).

Außerdem wird die Wallensteinstraße aufgrund *hoher Verkehrsaufkommen* nicht als Aufenthaltsort gesehen. Vier Personen nehmen die Wallensteinstraße als eine große Verkehrsstraße wahr (vgl. P.W.2,4,7,10). Sie beschreiben die Straße als *laut, viel los oder zu viel Wirbel* (vgl. P.W.4,6), zwei Personen hingegen beschreiben diesen Wirbel auch als *lebendig* und *belebt* (vgl. P.W.3, 5).

Wahrnehmung in der Pandemie, Lockdown

Die PassantInnen wurden befragt, ob sie während den Lockdowns bzw. nach den Lockdowns in den Wiedereröffnungsphasen Veränderungen im Straßenraum wahrgenommen haben. Viele PassantInnen haben sich vor allem auf den *ersten Lockdown* im Frühjahr 2020 bezogen. Sie beschreiben die Wallensteinstraße als *leer* und haben *weniger Leute auf der Straße* empfunden (vgl. P.W.3,1,4,5,7,8,10). Hierbei nehmen die PassantInnen einen deutlichen Unterschied zwischen den ersten Lockdowns und denen im Frühjahr 2021 und November 2021 wahr. Zur Leere der Straßen tragen vor allem die *geschlossenen Lokale wie Kebab-Lokale und Geschäfte* bei (vgl. P.W.8,7). Aber auch die Verfügbarkeit von *Citybikes in der Station* wurden in den Lockdowns bemerkt (vgl. P.W.10).

Es haben auch drei PassantInnen *keine Veränderungen* im Straßenraum beobachtet und beschreiben die Straße als *gleich* oder *wie immer* (vgl. P.W.2,6,7,9). Zwei PassantInnen haben ebenso angemerkt an, dass in den letzten Lockdowns *mehr Verkehr wahrzunehmen* war als bei den ersten (vgl. P.W.5,3). Hierbei wird der geringe Lockdown-Effekt auf die Mobilität noch einmal deutlich.

Zukunfts- und Änderungswünsche

Bei der letzten Frage der Kurzgespräche wurde nach den Änderungswünschen in der Wallensteinstraße gefragt. Die meistgenannte Antwort ist mehr *Begrünung* und *Beschattung* (vgl. P.W.1,4,7,8,9,10). Dabei wünschen sich PassantInnen mehr *Grünflächen* und *Bäume im Straßenraum*.

„Die Querstraßen sind eigentlich sehr grün, vielleicht kann die Wallensteinstraße auch grün werden“ (P.W.4, Pos.18).

Neben der Begrünung ist auch mehr Raum für FahrradfahrerInnen gewünscht, vor allem *Radwege* fehlen in der Wallensteinstraße (vgl. P.W.1,6,10). Dabei spielt auch die Verkehrsberuhigung eine Rolle, PassantInnen sehen hier einen Bedarf für weniger Verkehr und mehr Raum für RadfahrerInnen und FußgängerInnen, beispielsweise wurde eine *Begegnungszone* oder breitere Gehwege genannt (vgl. P.W.2, 5,6). Der Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung wird ebenso in einer Umfrage der BürgerInneninitiative *„die 20erInnen“* repräsentiert, in welcher über 400 TeilnehmerInnen der Verkehrsberuhigung zustimmen würden (die20erinnen 2020).

Ebenso werden *mehr Schanigärten* gewünscht, *mehr Aufenthaltsflächen* und *Sitzmöglichkeiten* (vgl. P.W.1,2). Des Weiteren würde sich eine PassantIn die Ansiedlung anderer Geschäfte wünschen (vgl. P.W.8). Ebenso *mehr Parkplätze* wurde von einer Person geäußert (vgl. P.W.4).

Zwischenfazit

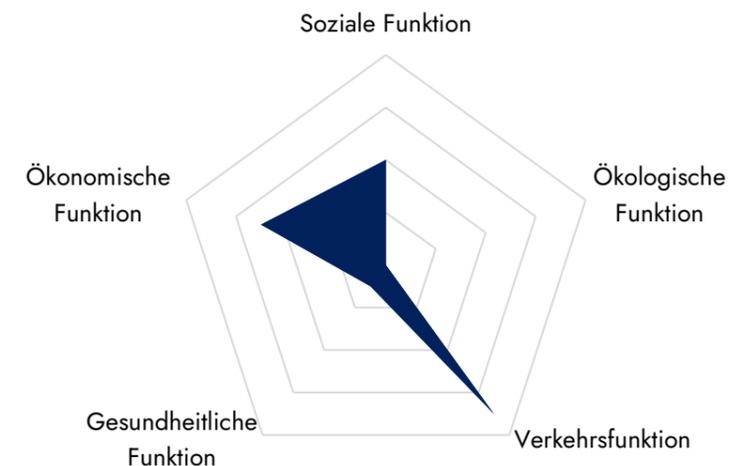


Abbildung 77: Ausprägungen der Funktionen der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung

Funktionen der Wallensteinstraße im Kontext der Pandemie

Der Wallensteinstraße wird die Funktion des **Transits** und der **Versorgung** bzw. des Einkaufs zugeschrieben, sowohl aus Sicht der PassantInnen aber auch aus Sicht der ExpertInnen. So wird der Straße im STEP 2025 die übergeordnete Bedeutung als Geschäftsstraße zugeordnet. Aus Sicht der PassantInnen jedoch wird die Geschäftsstraße vorwiegend negativ behaftet bzw. wünschen sich einen Wandel der Geschäfte. Des Weiteren widerspricht sich die Konzeption

der Wallensteinstraße als ein Teil der Freiraumvernetzung, da kaum Begrünungen im Straßenraum vorzufinden sind. So wird die Bestandsaufwertung noch bis 2025 erwartet. Insbesondere für die Wallensteinstraße wird die Entwicklung des neuen Stadtentwicklungsgebiets Nordwestbahnhof eine Rolle spielen. Dadurch wird der Straße zukünftig eine wichtige Verbindungsfunktion aus verkehrlicher sowie aus stadträumlicher Sichtweise zugeschrieben.

Die Wallensteinstraße nimmt im Kontext der Pandemie die **Funktion der Versorgung**, als die der Erholung, ein. Durch das Angebot an Geschäften des täglichen Bedarfs wird dem Straßenraum in den Lockdowns eine wichtige Versorgungsfunktion zugeschrieben. Aber vorwiegend wird die Straße dennoch als ein **Transitraum** betrachtet und eher nicht als einen sozialen Treffpunkt im Lockdown. Das liegt einerseits an der materiell-physischen Beschaffenheit, der baulichen Struktur, sowie an dem Nutzungsangebot und der Verteilung des Straßenraums. Die Gehsteigbreite und die mangelnden attraktiven Sitzmöglichkeiten im Straßenraum sind unter anderem Faktoren warum die Wallensteinstraße nicht als ein Aufenthaltsort wahrgenommen wird. Der Wallensteinplatz jedoch stellt ein Potenzial dar, um das „sichere“ Treffen im Lockdown zu ermöglichen. Dennoch bevorzugen PassantInnen eher den Augarten oder die Innenstadt. Die Gründe könnten an der Ausstattung und dem Angebot anderer innerstädtische Freiräume und Stadträume liegen, wie beispielsweise Essenmitnahmemöglichkeiten oder im Fall des Augartens mehr qualitativen Frei- und Aufenthaltsraum.

Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums

Die Wallensteinstraße zeichnet sich durch ihre großzügige Querschnittsbreite aus, die vor allem in den Lockdowns umso mehr wahrgenommen wurde. PassantInnen und auch ExpertInnen nehmen einen großen Unterschied in der Wahrnehmung in den ersten Lockdowns sowie in dem letzten Lockdown wahr. Insbesondere im ersten Lockdown wird der Straßenraum als leer und ruhig wahrgenommen, im Gegensatz zu dem sonst eher vom Verkehr und Wirbel dominierten Straße. Des Weiteren spielen die geschlossenen Geschäfte und Lokale eine große Rolle in der Wahrnehmung des Straßenraums im Lockdown.

Grundsätzlich bleibt die Wallensteinstraße in ihrer Funktion und Nutzung im Lockdown in der Pandemie bestehen und erfüllt somit die Funktion einer Einkaufsstraße und des Transits. In Anbetracht der genannten Zielorte zur Erholung und der Änderungswünsche mangelt es der Wallensteinstraße an Aufenthaltsqualität durch Sitzmöglichkeiten oder Begrünung. Ebenso der Wunsch nach mehr Schanigärten deckt sich mit den Ansichten und der Annahme, dass dem Straßenraum immer mehr kommerziellen Druck untersteht. Die ersten Lockdowns waren durch einen massiven Rückgang der Mobilität geprägt. Es ist zu bemerken, dass durch das Spazierengehen mehr Wert auf die Aufenthaltsqualität gelegt wird. Dies bestätigt sich durch die Änderungswünsche der PassantInnen.

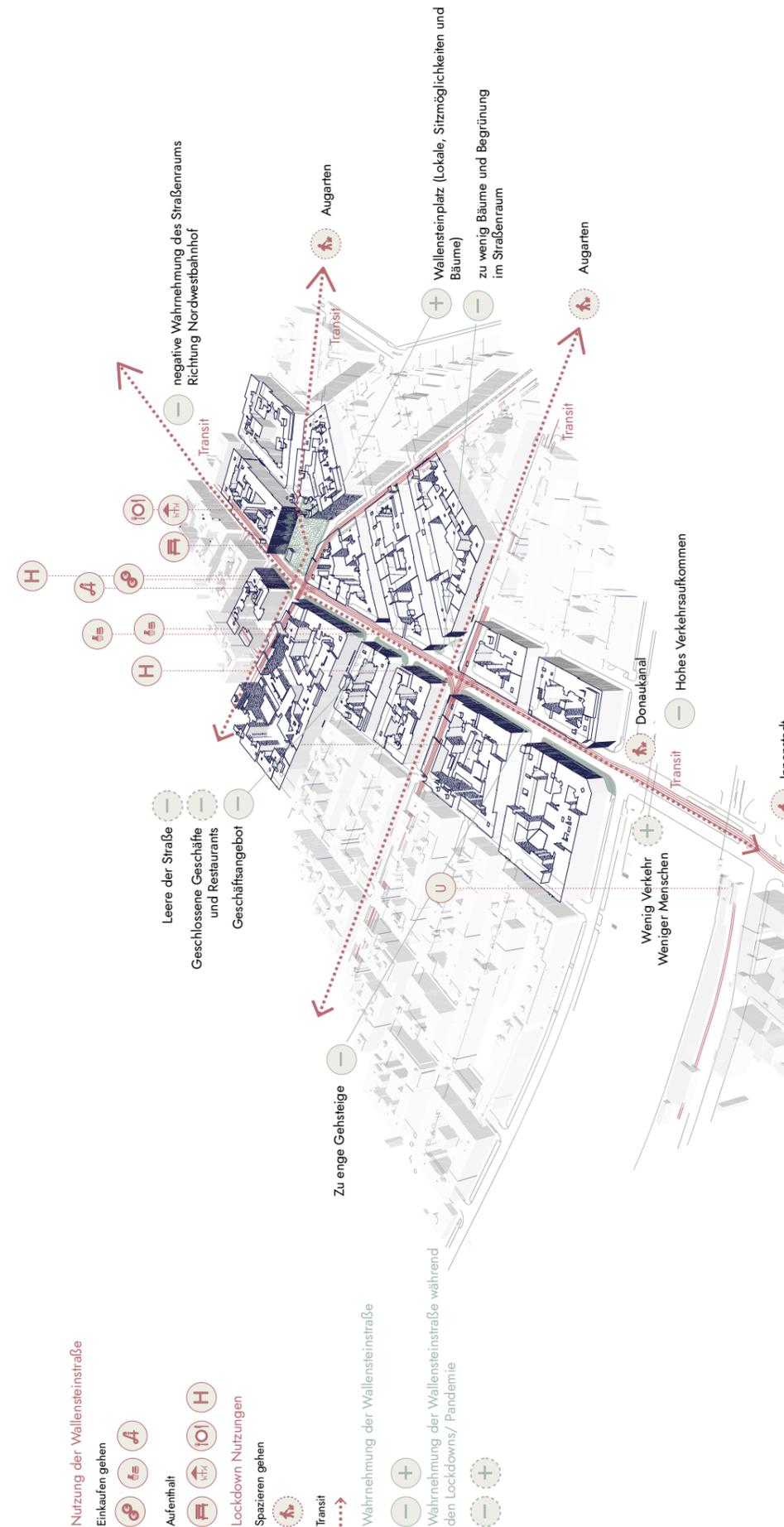


Abbildung 78: Wahrnehmung und Nutzungskarte der PassantInnen in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung

TU WIEN **Bibliothek** Your knowledge hub
 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.

8.5. Klosterneuburger Straße

REPRÄSENTATIONEN VON RAUM – der konzipierter Raum



Abbildung 79: Grundlagenplan Klosterneuburger Straße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung

Die Klosterneuburger Straße zählt zu den ältesten Verkehrsstraßen der Brigittenau (vgl. Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8) und Wienbibliothek im Rathaus (MA 9) 2022). Sie verläuft vom Gaußplatz bis in den Norden in die Brigittenauer Lände über und stellt eine Verbindung zur Bundesstraße 226 (B226) dar. Der Abschnitt der Klosterneuburger Straße welcher zur Analyse

herangezogen wird, beginnt an der Kreuzung Wallensteinstraße bis zur Kreuzung Pappenheimgasse (siehe Abbildung 79).

Geplante Nutzungen und Strukturen (Flächenwidmung und Bebauungsplan)

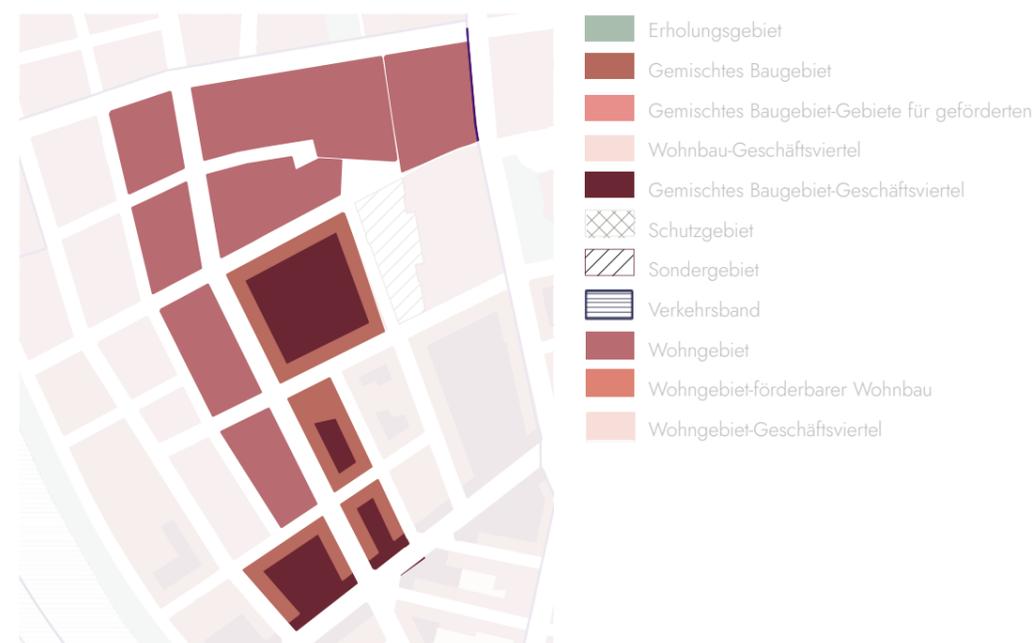


Abbildung 80: Flächenwidmungsplan der Gebäude in der Klosterneuburger Straße, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

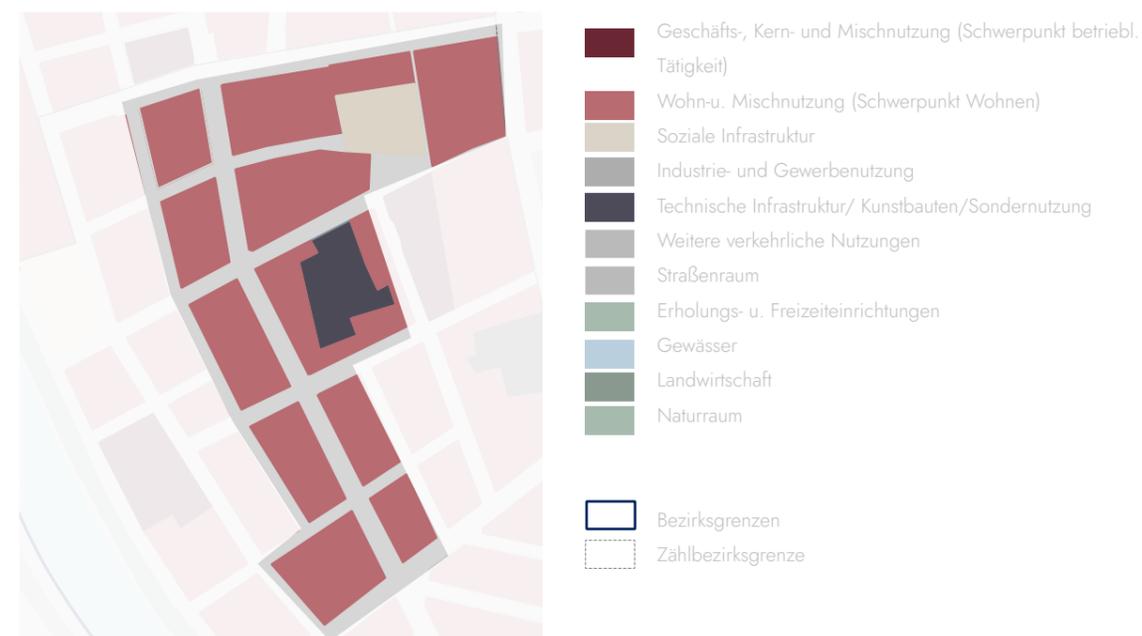


Abbildung 81: Realnutzungskarte 2018, Klosterneuburger Straße, Katalog Realnutzungskartierung ab 2007 Wien, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)

Die Klosterneuburgerstraße befindet sich vorrangig in einem Wohngebiet (siehe Abbildung 80). Die Bebauung im unteren Abschnitt zeichnet sich durch die „Gemischte Baugebiet“ Widmung aus. In den ersten drei Baublöcken auf der rechten Seite der Klosterneuburger Straße sind diese der Widmung „Gemischtes Baugebiet“ und „Baugebiet-, Geschäftsviertel“ zugeordnet. In der Realnutzung wird ebenso deutlich, dass die angrenzenden Gebäude des Straßenraums der Wohnung- und Mischnutzung mit einem Schwerpunkt auf Wohnen genutzt werden (siehe Abbildung 81). Andere Nutzungen welche in der Realnutzung markant sind, ist der Städtische Kindergarten in der Pappenheimgasse, sowie der Parkplatz einer Werkstatt im Innenhof eines Wohnblocks in der Gerhardsgasse. Unmittelbar im Straßenraum befinden sich keine Erholungsflächen, dennoch steht der Donaukanal welcher parallel zur Klosterneuburger Straße verläuft als Erholungsraum zur Verfügung.

Wahrnehmung von ExpertInnen – Klosterneuburger Straße

ExpertInnen sehen die Klosterneuburger Straße als eine Straße mit vielen Geschäften für den täglichen Bedarf wie beispielsweise Lebensmittelmärkte (vgl. E3 2021, Abs. 7). Demnach wird sie ebenso als Geschäfts- und Einkaufsstraße wahrgenommen. Insbesondere der Mix aus den verschiedenen Geschäften und Gasthäusern zeichnen die Klosterneuburger Straße aus (vgl. E4 2021, Abs. 24). Der Stadtteil in dem sich die Straße befindet, wird daher als sehr lebendig bezeichnet (vgl. E3 2021, Abs. 5).

„Die Klosterneuburger Straße ist eine interessante Straße im Bezirk. (...) Es gibt von den Geschäften noch eine große Diversität. Natürlich ist die auch wieder im Abnehmen, wie das bei vielen alten Geschäftsstraßen ist“ (E4 2021, Pos.23).

Auch in der Klosterneuburger Straße wird das Abnehmen der Geschäfte thematisiert, vor allem richtet sich diese Aussage auf die Thematik des Leerstandes. Die ExpertInnen sehen im Gegensatz zur Wallensteinstraße mehr Aufenthaltsqualität das durch die breiteren Gehsteige und die Begrünung gegeben wird (vgl. E4 2021, Abs. 23). Des Weiteren wird der Klosterneuburger Straße aufgrund der einspurigen Fahrbahn für Autos mehr Aufenthaltsqualität als der Wallensteinstraße zugesprochen (vgl. E4 2021, Abs. 23).

RÄUMLICHE PRAXIS – materiell-physischer Raum – der wahrgenommene Raum

Straßenraumquerschnitt und -verteilung

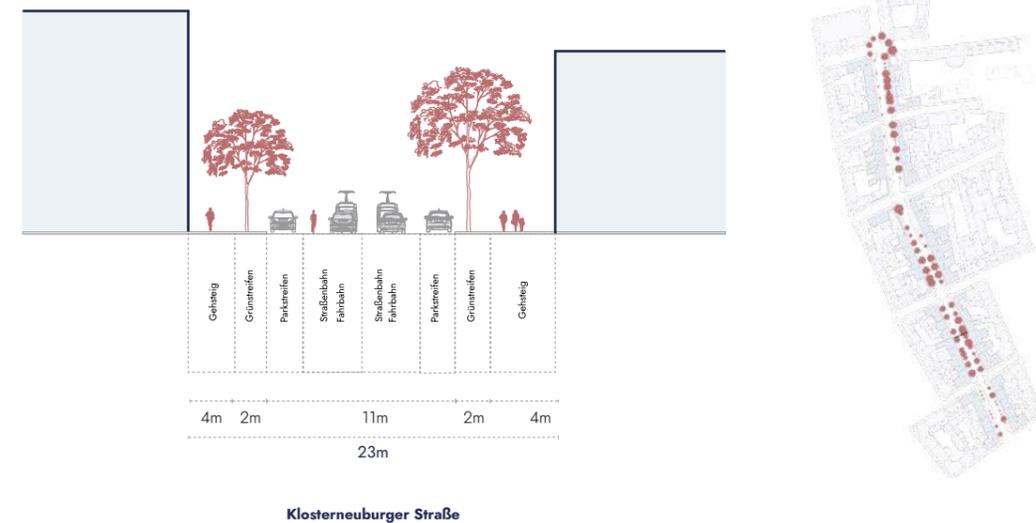


Abbildung 82: Straßenquerschnitt der Klosterneuburger Straße, M 1:500. Quelle: Eigene Darstellung

Mit einer Breite von 23 Meter ist die Klosterneuburger Straße wie die Wallensteinstraße der Straßentypologie XL zuzuordnen (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018: 40). Die erschließenden Gebäude werden in diesem Querschnitt der Bauklasse IV eingeordnet so beträgt die Höhe der Bebauung bis zu 18 Meter. Ebenso die Klosterneuburger Straße wird geprägt von Gründerzeitbauten (1848-1918) sowie Bauten der Nachkriegszeit nach 1945.⁶⁵

Es handelt sich auch bei der Klosterneuburger Straße um eine Straße mit übergeordneter Funktion mit jeweils einer Spur für die Straßenbahn und Verkehr in eine Richtung (Abbildung 82). Zusätzlich sind jeweils auf beiden Seiten Längsparkstreifen vorhanden, welche teilweise durch einen Grünstreifen oder einem Schutzstreifen vom Gehsteig getrennt werden. Die Breite des Gehsteigs an der Klosterneuburger Straße variiert daher zwischen drei bis sechs Meter und unterschreitet die gezielte Mindestbreite von zwei Meter nicht. In den vorhandenen Grünstreifen befinden sich Straßenbäume, welche sich entlang der Klosterneuburger Straße am Untersuchungsabschnitt durchziehen. Im Straßenraum nimmt der fließende und ruhende Verkehr, sowie der Gehsteig inklusiver Grün- und Schutzstreifen gleich viel Fläche ein. Im Gegensatz zur Wallensteinstraße teilen sich in der Klosterneuburger Straße die Straßenbahn und der fließende motorisierte Verkehr eine Fahrbahn jeweils in eine Richtung. Auch in der Klosterneuburger Straße fehlen getrennte, markierte Fahrradwege oder -streifen.

⁶⁵ <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/grafik.aspx?bookmark=YEijRorkUkZMSz9E5bi7QxwpAvPCSAE-b>, 5.2.2022

Stadtmobiliar und die baulichen Strukturen



Abbildung 83: Straßenmobiliar und Begrünung in der Klosterneuburger Straße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

Die Klosteneuburger Straße zeichnet sich durch die Begrünung und den Bäumen entlang des Straßenraums aus. Zudem wird durch die zusätzlichen Grün- und Schutzstreifen mehr Platz für FußgängerInnen geschaffen. Durch die Mindestbreiten der Gehsteige erfüllen diese den Anforderungen für Schanigärten (vgl. Stadtentwicklung Wien 2011: 99). Demnach sind auch verschiedene Schanigärten im Straßenraum, wie beispielsweise vor dem Restaurant „Pizzeria Madera“ vorzufinden (siehe Abbildung 84). Ebenso vor dem Eissalon „Leonardelli“ wird die Breite des Gehsteigs als Erweiterung des Lokals vor allem im Sommer ausgenutzt (siehe Abbildung 85).



Abbildung 84: Schanigarten "Pizzeria Madera". Quelle: Eigene Aufnahme November 2021

Die Grünstreifen im Straßenraum wurden im Jahr 2020 erneuert. Die Baumscheiben wurden teilweise neu bepflanzt und eingezäunt. Des Weiteren wurden Pflastersteine wurden ersetzt.⁶⁶ Im Straßenraum sind Sitzmöglichkeiten an Straßenbahnhaltestellen und vor den Geschäften des täglichen Bedarfs wie dem BILLA oder BIPA vorzufinden (siehe Abbildung 86).

Im betrachteten Straßenabschnitt sind an zwei Kreuzungen Zebrastreifen vorhanden, einerseits an der Kreuzung Klosterneuburger Straße und der Gerhardusgasse, an welcher sich ebenso Straßenbahnhaltestellen befinden und andererseits an der Kreuzung zur Pappenheimgasse (siehe Abbildung 83).



Abbildung 85: Schanigarten Eissalon Leonardelli in der Klosterneuburger Straße (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)



Abbildung 86: Bank am Gehsteig vor dem BIPA, Klosterneuburger Straße 46. (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

⁶⁶ <https://www.wien.gv.at/bezirke/brigittenau/politik/sitzungen/pdf/20200219.pdf>, 19.02.2022

Nutzungen

Erdgeschoßnutzung des Straßenraums



Legende

- Leerstand
- Wohnen

Erdgeschoßnutzungen

- | | | |
|-----------------------------------|--|---------------------------------------|
| Lebensmittelgeschäft | Handy Shop | Schule/ Ausbildungsstätte |
| Markt | Handel (Kleidungsgeschäfte, Spielzeugläden etc.) | Religiöse Einrichtungen (Kirche etc.) |
| Bäckerei | Bank | Kindergarten |
| Restaurant | Poststelle/ Partnerstelle | Kinderbetreuungsstätte |
| Cafe | Trafik | Museum, Ausstellung |
| Drogenmarkt | Friseur | Sportstätte |
| Apotheke | Bordell/ Etablissement | Öffentliche Toilette |
| Arzt (Tierarzt, Facharzt etc.) | | |
| Augenoptiker | | |
| Testabgabestation (Alles Gurgeln) | | |
| Wäscherei | | |

Abbildung 87: Erdgeschoßnutzungen in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen Beobachtungen

Die Klosterneuburger Straße hat wie die Wallensteinstraße die Funktion einer Einkaufsstraße. Im Gegensatz zur Wallensteinstraße befinden sich in der Klosterneuburger Straße Lebensmittelgeschäfte wie beispielsweise der BILLA, Penny und ETSAN der sich auf orientalische Produkte spezialisiert (siehe Abbildung 87). Man findet ebenso noch kleine Lebensmittelgeschäfte wie beispielweise für ungarische Spezialitäten oder den Süßigkeitwarenladen die „Zuckerlante“. Des Weiteren bietet der Straßenraum viele verschiedene Restaurants und Fast Food Läden an, die etwa Pizza oder Kebab verkaufen. Der Fokus der Klosterneuburger Straße liegt bei den Geschäften des täglichen Bedarfs. Insbesondere der Handel wird weniger in der Erdgeschoßnutzung im Vergleich zur Wallensteinstraße vertreten. Nichtsdestotrotz können spezielle Einzelhandelsgeschäfte wie etwa für Elektrogeräte oder einen Fachmarkt für Farben und Fassaden gefunden werden.

Nutzung der Wallensteinstraße aus Sicht der PassantInnen

Bei der Frage nach der Nutzung der Straße wird die Klosterneuburger Straße vorrangig als *Transitraum* genutzt, sowie zum Einkauf des täglichen Bedarfs beim BIPA und Billa (vgl. P.K. 1,7,8,9;10). Drei Mal wurde auch die *Gastronomie*, wie beispielsweise das Eisgeschäft genannt (vgl. P.K. .9,10,7). Die Nutzung der *öffentlichen Verkehrsmittel* wie die Straßenbahn wird bei den Befragungen zwei Mal erwähnt.

Nutzungen in der Pandemie (Nutzungsangebote und Zugänglichkeit im Lockdown)



Verfügbarkeiten von Nutzungen in einem Lockdown anhand der Einschränkungen *

- geschlossen/ Abholmöglichkeit
- Gastronomie geschlossen/ Abholmöglichkeit
- offen

*Darstellung nach den Regeln im harten Lockdown:
- Referenz [17, 11-6, 12.2020] (siehe Kapitel 6), gibt keine Auskunft über das tatsächliche Angebot von Abholmöglichkeiten

Geltende Einschränkungen

- Abstandsregelung
- Keine Gruppenansammlungen
- Veranstaltungen sind untersagt, außer es handelt sich um Demonstrationen
- Ausgangsbeschränkungen

Abbildung 88: Verfügbare Nutzungen im Lockdown in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen Beobachtungen

Im Kontext der Pandemie befinden sich in der Klosterneuburgerstraße zwei Stationen an denen die Möglichkeit besteht PCR-Tests der „Alles Gurgelt“ Aktion abzugeben, nämlich beim BILLA und bei der BIPA. In den Lockdowns bietet die Klosterneuburgerstraße ebenso wichtige Geschäfte des täglichen Bedarfs an (siehe Abbildung 88). Die Nutzungsmöglichkeiten der Klosterneuburger Straße im Falle eines Lockdowns sind vielfältiger im Vergleich zur Wallensteinstraße bzw. orientieren sich mehr an den Lebensmittelbedarf. Die Darstellung in Abbildung 88 weist jedoch nicht das tatsächliche Angebot an Abhol- oder Liefermöglichkeiten des Handels oder der Gastronomie auf.

Nutzung der Straße während der Lockdowns aus Sicht der PassantInnen

Wie auch schon bei der Frage nach der Nutzung, wird der Straßenraum in den Lockdowns eher als ein *Transitraum* gesehen. PassantInnen haben in den Lockdowns eher Orte aufgesucht wie den *Augarten* oder *Donaukanal*. Des Weiteren wurden aber auch die *Innenstadt* oder andere *naheliegende Parkflächen* erwähnt (vgl. P.K. 1,7,8,9,10,2,4,5,6). Die Straße wird daher eher zum Durchqueren und Transit, um beispielsweise *Essen holen*, genutzt (vgl. P.K. 10, 1).

RÄUME DER REPRÄSENTATION -der gelebte Raum

Merkmale der PassantInnen

Tabelle 5: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Klosterneuburger Straße

Klosterneuburger Straße					
Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort
P.K.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.K.2	2	35-50	Männlich	Andere	In einem anderen Bezirk
P.K.3	3	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.K.4	4	19-34	Weiblich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.K.5	5	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.K.6	6	19-34	Weiblich	Österreich	Außerhalb Wiens
P.K.7	7	35-50	Männlich	Andere	In einem Nebenbezirk
P.K.8	8	19-34	Weiblich	Österreich	In einem Nebenbezirk
P.K.9	9	19-34	Weiblich	Österreich	In einem anderen Bezirk
P.K.10	10	35-50	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße

Insgesamt wurden 10 PassantInnen zur Wahrnehmung und Nutzung der Klosterneuburger Straße befragt. Unter den 10 waren es sechs Männer und vier Frauen. Auch in der Klosterneuburger Straße handelt es sich bei der Hälfte der befragten Personen um StudentInnen und die andere Hälfte Vollzeit Erwerbstätige. Unter den befragten Personen sind sieben Personen mit österreichischer Nationalität und drei der Kategorie andere, welche nicht der EU angehören. Interessant ist, dass nur die Hälfte der Personen in der Nähe des Straßenraums wohnen und die andere Hälfte besteht aus Personen, welche in einem Nebenbezirk in einem anderen Bezirk oder außerhalb Wiens leben. Die befragten Personen, welche nicht in der Nähe des Straßenraums wohnen waren nur zu *Besuch* oder nutzten die Straße als *Transitraum* zum Zeitpunkt

der Befragung (vgl. P.K.1, 7,8,9,6). Ebenso dominiert hier die Altersgruppe der 19- bis 34-Jährigen.

Ort der Befragung

Die Personen wurden vor allem in der Nähe der Straßenbahnhaltestellen einerseits vor dem Penny und andererseits vor dem Eisgeschäft befragt.

Funktionen und Wahrnehmung

Aufenthalt

Wie bei der Frage nach der Nutzung, war die Mehrheit der Antworten eindeutig. Die Klosterneuburger Straße wird von den PassantInnen nicht als ein Aufenthaltsort wahrgenommen. Fast alle befragten Personen geben an, dass *keine Plätze oder Orte* zum Verweilen vorhanden sind (vgl. P.K.7,10,2,4,5,6). Gründe dafür liegen an den *mangelnden attraktiven Sitzmöglichkeiten* und dem *starken Durchzugsverkehr* (vgl. P.K.1,2,5). Eine PassantIn bevorzugt den Donaukanal oder Augarten stattdessen (vgl. P.K.6). Nichtsdestotrotz nennen zwei PassantInnen den *Gehweg* als Aufenthaltsort (vgl. P.K. 3,4).

Wahrnehmung der Klosterneuburger Straße

Zur Frage, wie würden PassantInnen den Straßenraum in drei Worten beschreiben, wird oft die *Einkaufsstraße* genannt bzw. die Straße mit dem Einkaufen von Lebensmitteln assoziiert. Das bestätigt noch einmal die Nutzung der Straße für den Einkauf des täglichen Bedarfs (vgl. P.K. 1,9,3,4,6). Ebenso wird die Klosterneuburger Straße mit den verschiedenen *Essensmöglichkeiten* wie dem *asiatischen Lokal* oder dem *Kebab-Laden* verbunden (vgl. P.K.6,8). Die Klosterneuburger Straße wird von einer PassantIn auch als *einfältig* und *unkreativ* bezeichnet (vgl. P.K. 5). Des Weiteren wird sie bei Nacht als *gruselig* empfunden (vgl. P.K. 6). Positive Wahrnehmungen gelten vor allem der *Begrünung* im Straßenraum. Insbesondere die *Vielzahl an Bäumen* in der Klosterneuburger Straße werden hervorgehoben (vgl. P.K. 7,8,9,10,2,4).

„Breit, sehr grün und sie hat viele Bäume“ (P.K. 2).

Nicht nur die Begrünung wird wahrgenommen, sondern auch die Breite des Straßenraums, dabei meinen PassantInnen vor allem den Querschnitt der Straße und die breiten Gehwege (vgl. P.K. 7,2,8,9). Nichtsdestotrotz ist die Klosterneuburger Straße mit viel Verkehr verbunden (vgl. P.K. 1,7,8,10,4). Daher wird sie auch von einer/in PassantIn als eine *Durchzugsstraße* beschrieben (vgl. P.K. 1).

Wahrnehmung in der Pandemie, Lockdown

Bei der Frage, ob PassantInnen eine Veränderung wahrgenommen haben, wird auch hier auf den *ersten Lockdown* verwiesen. Eigenschaften wie *sehr ruhig* beschreiben die Straße in den ersten Lockdowns (vgl. P.K.9, 10,2,4). Eine PassantIn hat sogar angemerkt, dass im Lockdown viele Parkplätze direkt vor den Geschäften frei waren (P.K. 4, Abs. 5). Das Fehlen des Verkehrs und der Autos hat die Ruhe in den Lockdowns ausgemacht (vgl. P.K. 10,2). Nicht nur der Verkehr, sondern auch die verringerte Nutzung oder Schließung der Gastronomie tragen zu dem leeren Straßenbild bei (vgl. P.K. 5,1). Auch in der Klosterneuburger Straße wird unterschieden zwischen den verschiedenen Lockdowns. Bezüglich der letzten Lockdowns werden kaum Veränderungen von PassantInnen wahrgenommen (vgl. P.K. 1, 7,8,9,3).

„Anfangs war es sehr leer, jetzt nicht mehr so“ (vgl. P.K. 7, Abs. 15).

Zukunfts- und Änderungswünsche

Zu den häufig genannten Änderungswünschen zählen in der Klosterneuburger Straße *mehr Aufenthaltsplätze oder -flächen* (vgl. P.K. 1,8,9,2,4). Dabei wird von einem/er PassantIn von Aufenthaltsflächen gesprochen, welche keinen Konsumzwang voraussetzen (vgl. P.K.4). Auch in der Klosterneuburger Straße fehlt die Radinfrastruktur, so wünschen sich PassantInnen gerne einen *abgetrennten Radweg und geeignete Fahrradabstellplätze* im Straßenraum (vgl. P.K.2, 7,8,10,4). Zudem wird vorrangig die *Verkehrsberuhigung* und die fehlenden *Überquerungsmöglichkeiten* an den richtigen Stellen thematisiert (vgl. P.K. 1,7,10,4).

„Eine Entschleunigung durch Verkehrsinseln wäre auch hilfreich“ (P.K.1 Abs. 19).

Trotz vorhandener Bäume wollen die PassantInnen mehr Grün im Straßenraum (vgl. P.K. 7,3,5,6). Hier verweisen sie vor allem auf die neuen Grünflächen neben Parkplätzen, diese hätten sie gerne *schöner* und *liebevoller* gestaltet (P.K. 7,5,6). Die Reduzierung der Parkflächen für mehr Grünflächen würden ebenso zwei PassantInnen bevorzugen (vgl. P.K. 1, 3).

Die Ergebnisse der PassantInnen werden auch hier in der Abbildung 90 zusammengefasst.

Zwischenfazit

Funktionen der Klosterneuburger Straße im Kontext der Pandemie

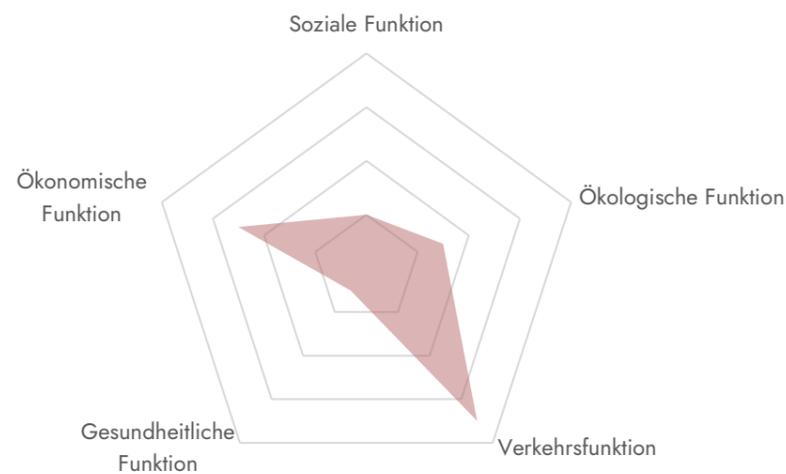


Abbildung 89: Ausprägungen der Funktionen der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung

Grundsätzlich nimmt die Klosterneuburger Straße eine wichtige Funktion im Stadtteil ein, nämlich die der **Versorgung von Lebensmitteln** und Mitteln des täglichen Bedarfs. Im Vergleich zur Wallensteinstraße befinden sich in der Klosterneuburger Straße Lebensmittelgeschäfte wie Billa und Penny, die im Kontext der Pandemie und den Lockdowns bedeutend sind. Sie stellt im Bezirk aber auch auf Stadtteilebene eine wichtige Verbindungsfunktion aus verkehrli-

cher Sicht, wie dem öffentlichen Verkehr dar, wodurch sich die Transitfunktion noch einmal bestätigt. Auch in der Klosterneuburger Straße wird die Relevanz von naheliegenden Erholungsflächen wie die des Augartens, der Innenstadt hervorgehoben. PassantInnen betrachten die Klosterneuburger Straße selbst nicht als ein Erholungs- oder Aufenthaltsort, sondern vielmehr als ein Transitraum. Im Grunde genommen hat sich hier die Funktion des Straßenraums nicht verändert.

Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums

Die Klosterneuburger Straße wird grundsätzlich positiv wahrgenommen aufgrund der Begrünung und Bäume im Straßenraum. Des Weiteren spielt auch die Breite der Gehsteige und des Straßenraums eine Rolle in der Wahrnehmung. Nichtsdestotrotz wird vorrangig das hohe Verkehrsaufkommen in der Wahrnehmung thematisiert. Trotz Begrünung fehlen attraktive Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten. Ebenso wird in der Klosterneuburger Straße der Unterschied zwischen den Verkehrsaufkommen in den ersten Lockdowns und der letzten vermerkt. Die Ausgangsbeschränkungen und Schließungen von Gastronomie und Handel tragen hierbei insbesondere zur Veränderung im Lärmempfinden sowie dem Bild der Straße bei. In den letzten Lockdowns wie etwa der im November 2021 hat sich die Wahrnehmung des Straßenraums durch den geringeren Lockdown-Effekt im Vergleich zu den ersten Lockdowns wenig verändert und das trotz der geschlossenen Geschäfte. Die Krise hat den AnrainerInnen und PassantInnen aber auch gezeigt, wie der Straßenraum ohne motorisierten Individualverkehr sein kann. Vorwiegend wird die Ruhe als positiv wahrgenommen.

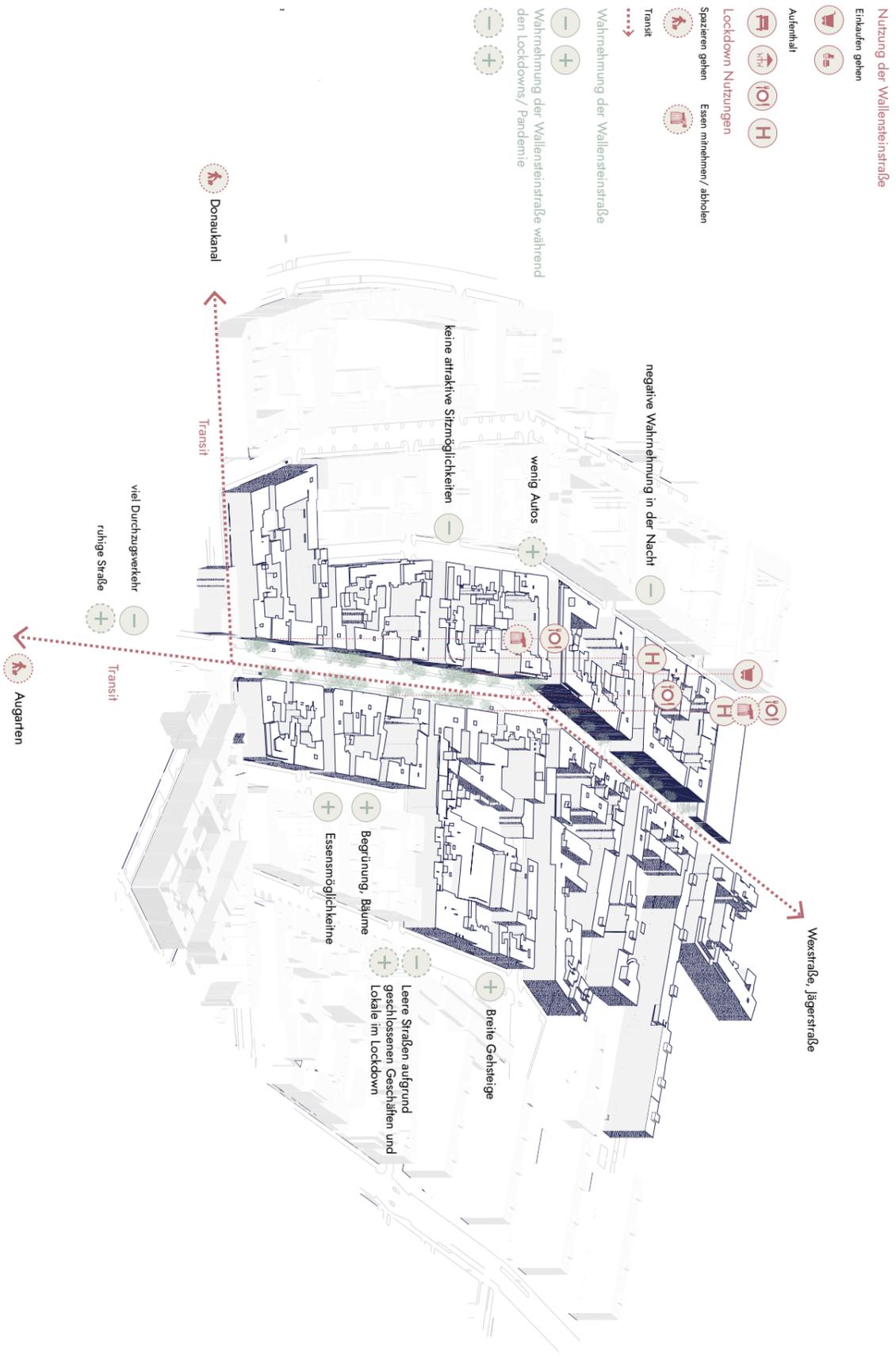


Abbildung 90: Wahrnehmung und Nutzungskarte der PassantInnen in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung

8.6. Othmargasse

REPRÄSENTATIONEN VON RAUM – der konzipierter Raum



Abbildung 91: Grundlageplan Othmargasse; M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung

Stadträumliche Lage und Entwicklung der Othmargasse

Die Othmargasse ist eine Straße, welche zum einen die Klosterneuburger Straße durchquert zum anderen die Jägerstraße verbindet (siehe Abbildung 91). Sie verbindet daher zwei übergeordnete Straßen und den Hannovermarkt, an welchem verschiedene Lebensmittelmärkte, sowie Restaurants und Bars angesiedelt sind. Der Markt wurde von 2002 bis 2003 revitalisiert und galt als ein Ziel 2⁶⁷ Fördergebiet. Er besteht seit 1850 mit dem damaligen Namen Brigittamarkt und wurde 1930 eröffnet. Erst in den 1963 bis 1965 haben sich die Ladenzeilen am Markt in der Konzeption etabliert (vgl. Stadt Wien 2018). Mit der Revitalisierung soll sich der Hannovermarkt als Nahversorgungs- und integratives Kommunikationszentrum im 20. Bezirks positionieren (vgl. MA 27 der Stadt Wien 2016).

Aufgrund Anrainerbeschwerden vom Verkehrschaos an den Wochenenden

67 https://eu.wien.at/06/indexf9fe.html?ccpage=projekt_1, 6.2.2022

rund um den Hannovermarkt, wurde im Sommer 2021 ein Gesamtkonzept zur Aufwertung des Hannovermarktes und der umliegenden Straßenräume entwickelt (vgl. OTS.at und SPW 2021). Dabei sollen vor allem AnrainerInnenparkplätze, Vergrößerung von Gehsteigen sowie Übergänge geschaffen werden. In einer Befragung haben sich 72% der AnrainerInnen eine Wohnstraße in der Othmargasse gewünscht. Nichtsdestotrotz befürchteten AnrainerInnen und die BürgerInneninitiative "20erInnen", dass die Wohnstraße keine Verkehrsberuhigung erzielen wird (vgl. die20erinnen 2020). Seit 2021 wird die Othmargasse am Hannovermarkt als Wohnstraße ausgewiesen.

Geplante Nutzungen und Strukturen (Flächenwidmung und Bebauungsplanung)

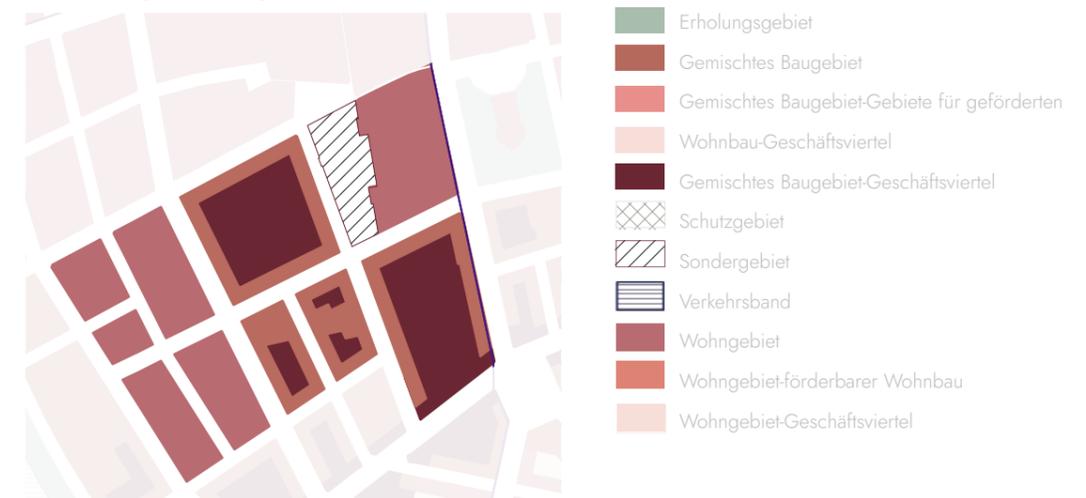


Abbildung 92: Flächenwidmungsplan der Bebauung in der Othmargasse, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)

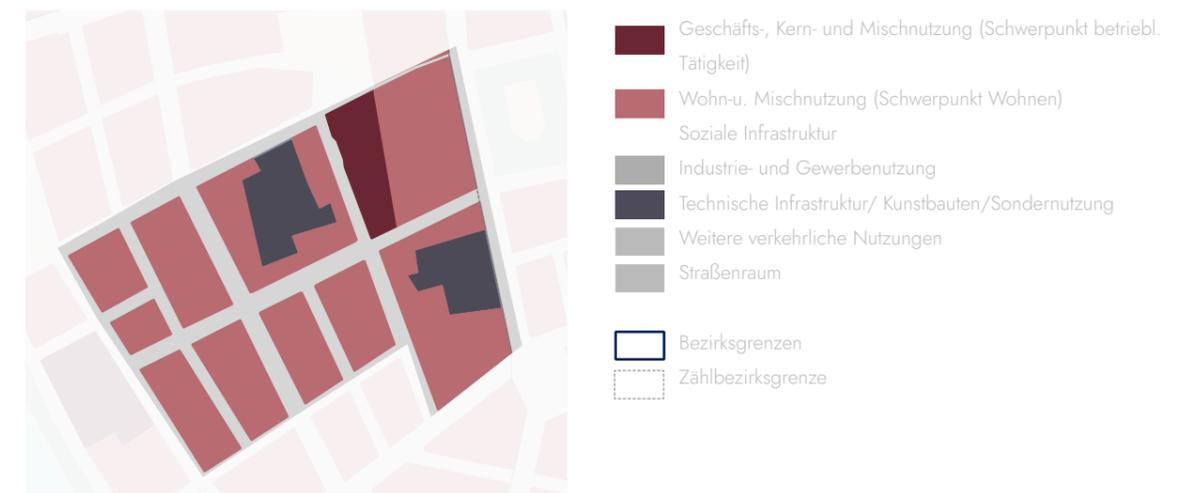


Abbildung 93: Realnutzungskarte 2018, Othmargasse, Katalog Realnutzungskartierung ab 2007 Wien, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)

Die Wohnblöcke in der Othmargasse sind in der Flächenwidmung zu Beginn der Straße als Wohn- und Mischung und um den Markt als Gemischtes Baugebiet ausgewiesen (siehe Abbildung 92). Zudem weist die Zone des Hannovermarkts eine Sondernutzung auf. Die angrenzende Bebauung gegenüber des Hannovermarkts zählt daher zur Geschäfts-, Kern- und Mischung und unterliegt in der Realnutzung der Nutzung Wohn- und Mischung (siehe Abbildung 93).

Wahrnehmung der Othmargasse von ExpertInnen

Die Othmargasse und der Hannovermarkt wird als das Zentrum der Brigittenau bezeichnet (vgl. E3 2021, Abs.5). Der Hannovermarkt zeichnet sich durch sein großes Angebot an Fleisch wie Lamm, Rind- oder Hühnerfleisch (vgl. E3 2021, Abs. 7). Laut dem ExpertInneninterview (E3 2021, Abs.7) werden in der Othmargasse unterschiedliche Intensitäten unter der Woche und am Wochenende wahrgenommen. Das zeigt sich auch in dem Verkehrsaufkommen in der Othmargasse.

„Ich wohne seit 2003 am Hannovermarkt und da er war noch ein friedliches Märklein. Es war in der Zeit, wo ich hingezogen bin, wenig Autoverkehr und mittlerweile hat sich dort der Autoverkehr potenziert, und zwar um ein Vielfaches“ (E4 2021, Pos.21).

Es wird angemerkt, dass viele BesucherInnen zum Hannovermarkt mit dem Auto anreisen (vgl. E4 2021, Abs.21). Die Othmargasse wird deshalb als eine Durchzugstraße gesehen, welche vor allem als Transit oder „Abschneider“ für den motorisierten Individualverkehr verwendet wird. Sie gilt auch als eine schnelle Verbindung, um von der Millenium City über die Othmargasse an die Klosterneuburger Straße zu gelangen (vgl. E4 2021, Abs. 21). Vor allem wird die Othmargasse als eine Wohnstraße betont, welche jedoch nach wie vor ein hohes Verkehrsaufkommen trotz der Einschränkungen aufweist, die eine Wohnstraße mit sich bringen. So ist beispielsweise das Spielen und Betreten der Fahrbahn in einer Wohnstraße erlaubt und der Fahrzeugverkehr mit Ausnahmen des Fahrradverkehrs, des Straßendienstes oder für Zu- und Abfahren, verboten (vgl. Stadt Wien und Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten 2012).

Veränderungen im Lockdown

“Was sicher für viele Leute angenehm war, war der eingeschränkte Restaurant- und Lokalbetrieb, weil dadurch viel Verkehr wegfiel“ (E4 2021, Pos. 26).

Hier wird vor allem auf das Klientel und die Gäste der angesiedelten Lokale wie das „Zlatibor“ oder „Kent“ in der Othmargasse verwiesen, welche eher mit Auto anreisen (vgl. E4 2021, Abs. 27). Durch die geschlossenen Lokale fiel somit ein Teil des Verkehrsaufkommens aus und wird dadurch als angenehmer empfunden. Nichtsdestotrotz wird ebenfalls ein Anstieg des Verkehrsaufkommens in den Öffnungsphasen wahrgenommen (vgl. E4 2021, Abs. 27).

RÄUMLICHE PRAXIS – materiell-physischer Raum – der wahrgenommene Raum

Straßenraumquerschnitt und -verteilung

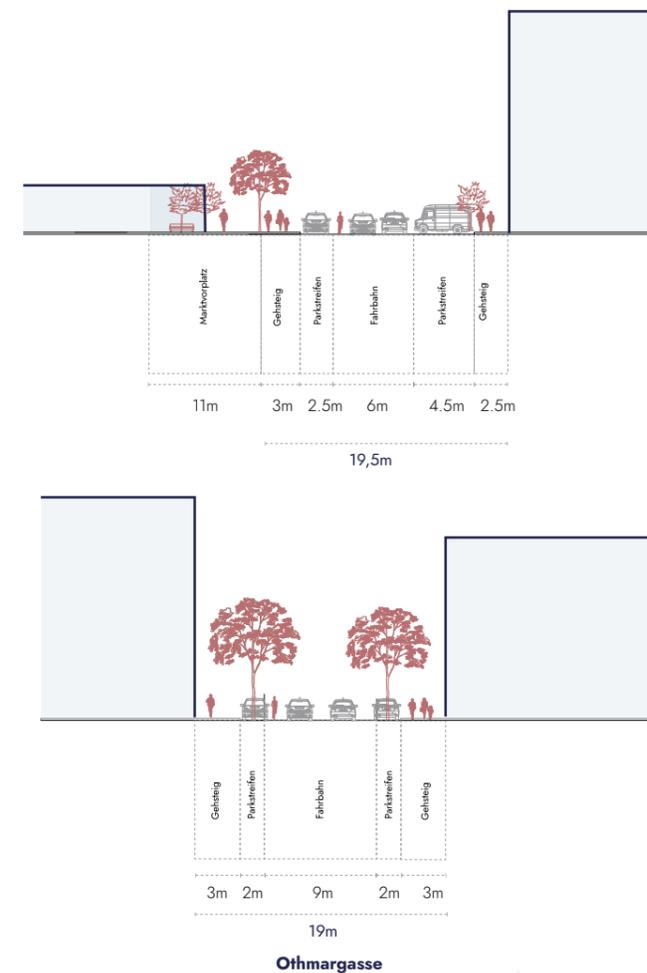


Abbildung 94: Straßenquerschnitte der Othmargasse, M 1:500. Quelle: Eigene Darstellung

Um den Querschnitt der Straße zu verdeutlichen, wurden zwei Querschnitte ausgewählt und abgebildet (siehe Abbildung 94). Der erste Querschnitt des Straßenraums vor dem Hannovermarkt und der Kreuzung Hannovergasse weist bis zu 19 Meter auf und entspricht der Typologie der **Kategorie L** gemäß dem Masterplan Gründerzeit (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Die Othmargasse fungiert als eine Haupteerschließungsstraße im Stadtteil mit jeweils zwei Fahrspuren und zwei Parkflächen (siehe Abbildung 94). Bei den Parkflächen handelt es sich auf der linken Seite um Querparkplätze und auf der rechten um Längsparkplätze. Jeweils an den Gehsteigen befinden sich Gehsteige mit jeweils 2 bis 4 Meter Breite. Ebenso in der Othmargasse befinden sich Bäume im Straßenraum. Die angrenzenden Bebauung sind der Bauklasse IV zugeordnet und sind bis zu 18 Meter hoch. Aufgrund der Typologisierung kann der Querschnitt und die Dimensionierung der Othmargasse mit der Ottakringer Straße oder Lerchenfelder Straße verglichen werden (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018).

Beim Hannovermarkt beträgt die Straßenbreite bis zu 19 Meter und fällt in die **Typologie L** (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2018). Es sind jeweils eine Fahrspur in eine Richtung gegeben. Die Fahrbahn beträgt hierbei **sechs Meter** und ist im Vergleich zu den anderen Straßen der Untersuchung schmaler. Zudem befinden sich auf der linken Seite Längsparkplätze und auf der rechten Seite Querparkplätze (Richtung Jägerstraße). Durch den Marktvorplatz entsteht mehr Raum für die FußgängerInnen welcher mit Bäumen und Sitzmöglichkeiten ausgestattet ist (siehe Abbildung 96). Das sind die einzigen Sitzmöglichkeiten in der Othmargasse.

Laut den verkehrlichen Überlegungen um den Hannovermarkt vom Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien (2020), wird in der Bestandsanalyse beobachtet, dass vor allem Autos auf zweiter Spur halten. Auch hier sind keine Radverkehrsanlagen vorzufinden.



Abbildung 95: Kreuzung Othmargasse und Klosterneuburger Straße (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Stadtmobiliar und die baulichen Strukturen

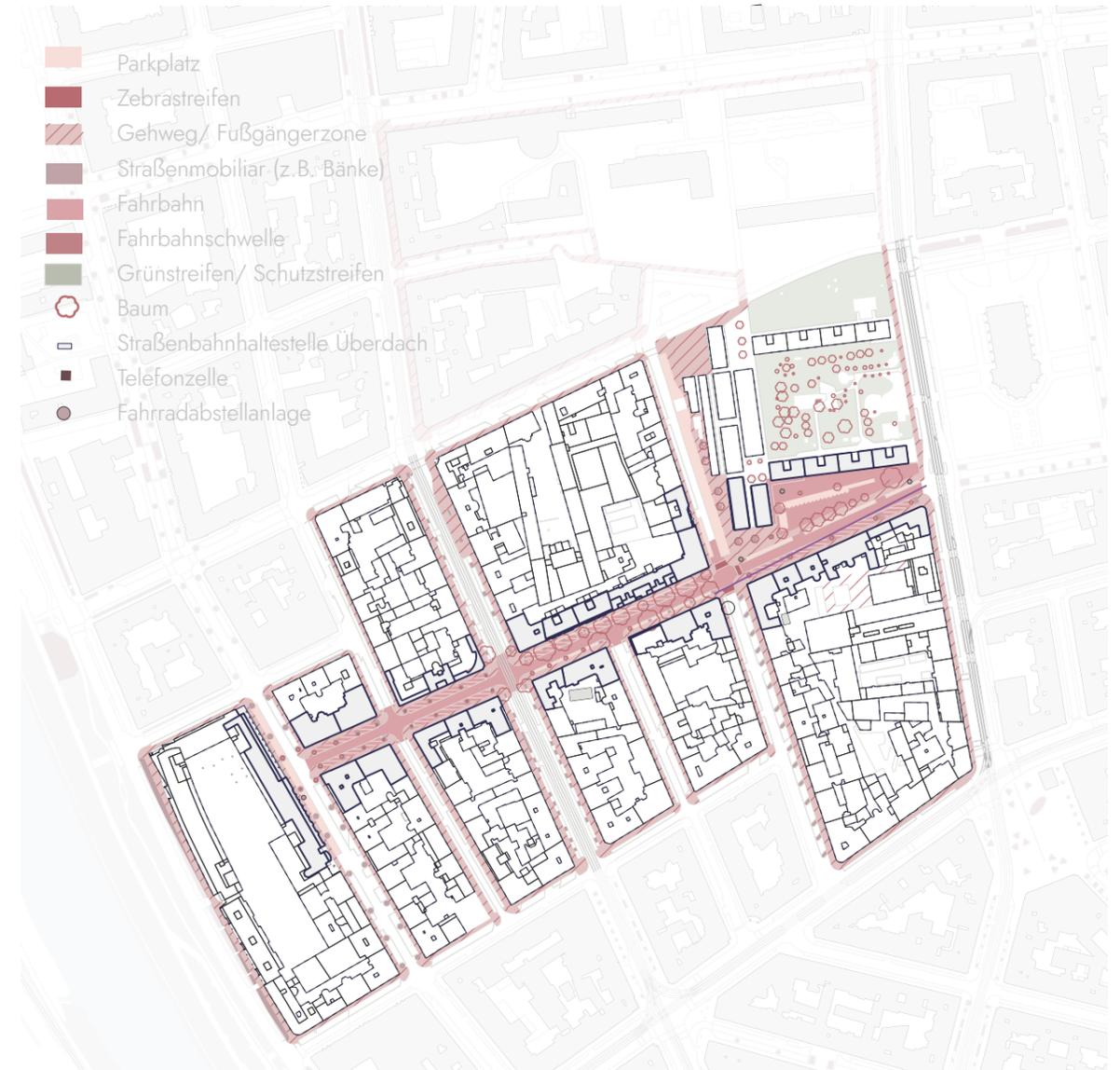


Abbildung 96: Stadtmobiliar und Begrünung in der Othmargasse, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf (Stadt Wien)

Große Bäume findet man vor allem in der Othmargasse in Richtung Jägerstraße. Zu Beginn des Straßerraums sind eher kleine Bäume eingepflanzt. Die Bäume sind zwischen den Parkplätzen angeordnet wodurch keine zusätzlichen Grünstreifen möglich sind. Grundsätzlich findet man nur in der Kreuzung Othmargasse und Hannovergasse einen markierten Schutzweg. Die Othmargasse unterscheidet sich in ihrer Gestaltung in folgenden Abschnitten: Die untere Othmargasse bis zur Klosterneuburger Straße, dann der mittlere Abschnitt bis zur Hannovergasse, sowie dem dem letzten Abschnitt bis zur Jägerstraße. In den Abschnitten differenzieren sich auch die Baumarten und Baumgrößen (siehe Abbildung 96). Markant in der Wohnstraße ist auch der Zeilenbau vor dem ein Anrainerparkplatz vorhanden ist, welcher von einem Grünstreifen vom Gehsteig getrennt wird.

Nutzungen

Erdgeschoßnutzung des Straßenraums



Abbildung 97: Nutzungen im Erdgeschoß in der Othmargasse, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Beobachtungen



Abbildung 98: Restaurant „Zlatibor“ - Schanigarten (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Die Nutzungen der Erdgeschoßzone in der Othmargasse kann ebenso in zwei Abschnitten unterschieden werden. Im unteren Teil des Straßenraums wird die Erdgeschoßzone vorrangig für Wohnungen genutzt. Auch hier ist die Bebauung von Gründerzeitbauten und der Zwischenkriegszeit geprägt.⁶⁸ Rund um den Hannovermarkt werden vorrangig Lebensmittelgeschäfte, Cafés und Bäckereien angeboten, welche einen Fokus auf orientalische Produkte haben. In der Zone vor dem Markt und der Klosterneuburger Straße variiert die Nutzung von körpernahen Dienstleistern wie Friseure und Barbiershops zum Beispiel der „Mega Friseur und Barbier Shop“, der Buchhandlung „Hartleben“ bis zu einem Ausstellungsraum/ Museum namens „Kluckyland“ in der Othmargasse 34 (siehe Abbildung 97). Des Weiteren befindet sich das „Zlatibor“ ein serbisches Restaurant, welches über einen Schanigarten besitzt (siehe Abbildung 98).

Nutzung der Othmargasse aus Sicht der PassantInnen

Aufgrund der Auswahl des Standortes der Befragung, gaben die Mehrheit der Personen an die Othmargasse nur zum Überqueren oder als Zufahrt und Transit zum Hannovermarkt zu nutzen (vgl. P.O.1,2,3,4). Eine Beobachtung eines/er PassantIn spiegelt die Situation am Hannovermarkt und in der Othmargasse deutlich wider:

„Zufahrtsweg zum Hannovermarkt – also zu Fuß, viele fahren hier mit dem Auto her, das ist verrückt“ (P.O.3, Pos.5).

Auch hier wird die Straße eher als Transit genutzt, um am Hannovermarkt einkaufen zu gehen oder Essen zu holen (vgl. P.O.1,2,4,5,7,9,10,6). Nur eine Person gab an, dass die Othmargasse zu seiner/ihrer Laufstrecke Richtung Donaukanal gehört (vgl. P.O.1).

⁶⁸ <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/grafik.aspx?bookmark=jjhuRttDPUZmpYFEvioURBwpAvPCSAE-b&lang=de&bmadr=>, 6.2.2022

Nutzungen in der Pandemie (Nutzungsangebote und Zugänglichkeit im Lockdown)



Abbildung 99: Verfügbare Nutzungen im Lockdown in der Othmargasse. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen

In der Abbildung 99 sind vor allem Nutzungen ersichtlich welche im Lockdown zur Verfügung stehen. Märkte haben im Lockdown geöffnet, das gilt vor allem für den Verkauf von Lebensmitteln. Insbesondere an den Wochenenden, aber auch während eines Lockdowns herrscht trotz den Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen reges Treiben am Hannovermarkt (siehe Abbildung 100).

Nutzung der Straße während der Lockdowns aus Sicht der PassantInnen

Alle 10 PassantInnen gaben an in den Lockdowns öfters Spazieren gewesen zu sein. Im Gegensatz zu den anderen Straßenräumen haben hier zwei Personen erwähnt, dass sie auch in der Nähe des Hannovermarktes, somit in der Othmargasse Spazieren gehen (vgl. P.O.3,4). Die Mehrheit jedoch bevorzugte andere Orte wie die Innenstadt oder Orte in der Nähe ihrer Wohnung (vgl. P.O.3,4,5,6).



Abbildung 100: Hannovermarkt, (Lockdown November 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

RÄUME DER REPRÄSENTATION - der gelebte Raum

Merkmale der PassantInnen

Tabelle 6 Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Othmargasse

Othmargasse					
Bez.	Nr.	Alter	Geschlecht	Nationalität	Wohnort
P.O.1	1	19-34	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.O.2	2	35-50	Weiblich	Andere	In der Nähe der Straße
P.O.3	3	35-50	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße
P.O.4	4	35-50	Weiblich	EU	In der Nähe der Straße
P.O.5	5	35-50	Männlich	Österreich	In einem anderen Bezirk
P.O.6	6	19-34	Männlich	Andere	In einem anderen Bezirk
P.O.7	7	19-34	Weiblich	EU	Außerhalb Wiens
P.O.8	8	19-34	Weiblich	EU	Außerhalb Wiens
P.O.9	9	51-65	Männlich	Österreich	In der Nähe der Straße
P.O.10	10	51-65	Männlich	Andere	In der Nähe der Straße

In der Othmargasse sind von den 10 befragten Personen, vier weiblich und sechs männlich. Aus den Merkmalsausprägungen gehen hervor, dass die PassantInnen viel diverser als bei den Befragten in den anderen Straßenräumen, sowohl in der Kategorie Wohnort als auch Alter und Herkunft, ausfallen. In diesem Fall sind die PassantInnen von 19-34 und 35-50 Jahre gleich vertreten. Zwei PassantInnen befinden sich im Alter von 51 bis 65 Jahren. Bei den befragten Personen handelt es sich vorrangig um Vollzeit Erwerbstätige und jeweils eine Person die Teilzeit-Erwerbstätig, sowie eine/n StudentIn und eine/n Nicht-Erwerbstätige/n.

Interessant ist, dass die Nationalität der PassantInnen sehr divers ausfällt. So waren unter den befragten Personen vier mit einer anderen Nationalität als die österreichische oder aus den EU-Mitgliedsländern. So kamen auch drei Personen aus den EU-Mitgliedsstaaten und drei aus Österreich. Was die Diversität der Personen begründet ist auch der angegebene Wohnort. Zwei Personen waren nur als TouristInnen am Ort der Befragung. Mehr als die Hälfte der Personen wohnten in der Nähe des Hannovermarktes und der Othmargasse, unter anderem waren auch zwei Personen aus einem anderen Bezirk dabei. Vorrangig handelt es sich hierbei um BesucherInnen des Hannovermarkts. Bei der Frage „Wohnen oder Arbeiten Sie hier oder in der Nähe des Straßenraums?“ antworteten zwei von PassantInnen, dass sie hier auch arbeiten aufgrund ihrer Tätigkeiten im Homeoffice (vgl. P.O. 3,4).

Ort der Befragung

Bei der Auswahl des Standorts für die Befragung wurde der Vorplatz des Hannovermarktes ausgewählt, da sich dort die meisten Menschen aufgehalten haben. Zu bemerken bei diesem Standort ist die Auswahl des Wochentages für die Durchführung der Befragung. Die Befragungen wurden einerseits an einem Freitag sowie an einem Samstag im November 2021 im Lockdown durchgeführt.

Funktionen und Wahrnehmung

Aufenthalt

Die Frage nach dem Aufenthalt erschließt sich auch aus der Frage nach der Nutzung. Die PassantInnen sehen die Othmargasse, abseits des Hannovermarkts nicht als ein Aufenthaltsort an (vgl. P.O.1,2, 3,9). Der Markt wird hier vielmehr als Aufenthaltsort als die Straße an sich gesehen. Ebenso gaben zwei Personen keine Antwort auf diese Frage an (vgl. P.O.8,6).

„Ich halte mich dort nicht auf, da keine Sitzmöglichkeiten abseits vom Hannovermarkt vorhanden sind und dieser wenig einladend wirken –Betonfläche“ (vgl. P.O.1, Pos.7).

Wahrnehmung der Othmargasse

Bei der Othmargasse wird im Vordergrund die Verkehrslage wahrgenommen (vgl. P.O.1,3,5,8,9,6). Da es sich um einen Samstag bei der Befragung handelt, war das Verkehrsaufkommen durch die BesucherInnen sehr hoch. *Viele Autos, viel Stau und viel Verkehr* sind Eigenschaften, die von PassantInnen am häufigsten genannt wurden (vgl. P.O.1,3,5,8,9,6). Da die Othmargasse die kürzeste Verbindung von der Jägerstraße zur Klosterneuburger Straße ist, findet vor allem ein Durchzugsverkehr statt (vgl. P.O.1). Neben dem Verkehr werden auch zwei Mal die *vielen Parkplätze* genannt (vgl. P.O. 7,10), sowie die mangelnden Parkplätze erwähnt (vgl. P.O.9,6). Gleichzeitig beschreiben PassantInnen die Straße auch als *lebhaft, belebt, laut und viel los* (vgl. P.O.4,6,8).

„Mix aus Wohnstraße und Alltagsleben“ (P.O.3, Pos.13).

Die Nutzungsmischung im Straßenraum wird von den PassantInnen wahrgenommen (vgl. P.O.1,3,5). Dabei meinen sie den Mix aus einer *Wohnstraße* und dem *Alltagsleben am Markt* und den *Wirbel* der durch den *Transitverkehr vom motorisierten Individualverkehr* gegeben wird. Des Weiteren wird die Straße auch als *orientalisch* und *vielfältig* wahrgenommen (vgl. P.w.4,8). Das liegt vor allem an den angesiedelten Marktständen und Geschäften internationaler Herkunft, welche am und rund um den Markt angesiedelt sind.

Wahrnehmung in der Pandemie, Lockdown

Bei der Frage nach den Veränderungen in den Lockdowns, haben nicht wohnhafte PassantInnen aus ihren Erfahrungen und Erinnerungen vom ersten Lockdown erzählt (vgl. P.O.2,3,9). Auch hier wird die *Ruhe* und *Leere* der Straßenräume in der Innenstadt wahrgenommen (vgl. P.O.2,3,9). In diesem Kontext hat ein/e PassantIn die Pop-up Radwege erwähnt, welche im ersten Lockdown errichtet worden sind (vgl. P.O.3). Im Gegensatz zu den anderen Befragungen in der Klosterneuburger Straße und der Wallensteinstraße bleibt auch der *Verkehr im Lockdown vorrangig* in der Wahrnehmung in den letzten Lockdowns (vgl. P.w.5,8,1,3). Eine Person merkte an, dass nach den Lockdowns sehr schnell das Leben in der Straße und am Hannovermarkt zurückgekehrt ist und dass es dann oft zu einer Überfüllung des Hannovermarktes kommt (vgl. P.O.1). Nichtsdestotrotz gab eine Person an *keine Veränderungen* wahrgenommen zu haben (vgl. P.O.7).

Interessant war, dass PassantInnen angemerkt haben, dass sie sich in den Lockdowns mehr mit der *Umgebung beschäftigt haben* (vgl. P.w.4, 5). Insbesondere beim Spaziergehen haben PassantInnen erzählt, dass sie vermehrt auf den

Stadtraum und die Architektur geachtet haben (vgl. P.O.5).

„Wir haben viel mehr auf die Architektur geschaut und uns mehr mit der Stadt auseinandergesetzt, z.B. haben wir Architekturtouren im 1. Bezirk gemacht, Gemeindebautouren“ (P.O.4).

Zukunfts- und Änderungswünsche

Die Änderungswünsche fallen in der Othmargasse sehr divers aus. Einer der häufigsten Antworten ist eine Verkehrsberuhigung bzw. eine Entschleunigung, sowie auch ein Transitverbot in der Othmargasse (vgl. P.O.1,2). Wohingegen zwei PassantInnen äußerten, dass sie mehr Parkplätze in der Othmargasse haben wollen (vgl. P.O.8, 9,10).

„Der Hannovermarkt wird als Herz des Grätzls erhalten bleiben, eine Neugestaltung in Richtung Begrünung und Verkehrsberuhigung sollte daher angestrebt werden“ (P.O.1, Pos. 21)

Des Weiteren haben zwei Personen keinen Wunsch geäußert, da sie nicht in der Othmargasse wohnhaft sind (vgl. P.O.5,8). Ebenso wird in der Othmargasse ein Radweg, sowie mehr Fahrradabstellplätze gewünscht (vgl. P.O.3,4). Neben der Verkehrsberuhigung würden die PassantInnen gern mehr Begrünung sehen (vgl. P.O.1,2). Einzelne Antworten waren waren beispielsweise mehr Sitzmöglichkeiten bzw. eine Person hat geäußert nichts ändern zu wollen (P.O. 1, 3). Noch einmal zusammengefasst werden die Nutzungen und Wahrnehmungen in der Abbildung 102 dargestellt.

Zwischenfazit

Funktionen der Othmargasse im Kontext der Pandemie

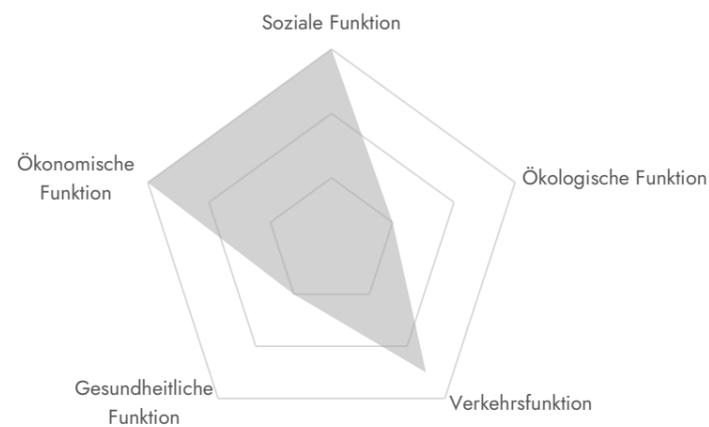


Abbildung 101: Ausprägungen der Funktionen der Othmargasse. Quelle: Eigene Darstellung

Bei der Othmargasse ist deutlich wahrzunehmen, dass der Straßenraum von verschiedenen Interessen verteten und NutzerInnen angeeignet wird. Vor allem setzen sich die BesucherInnen des Hannovermarkts welche mit dem Auto anreisen, durch. Aus allen drei Analyseebenen wird das hohe Verkehrsaufkommen sowohl vor als auch im Lockdown thematisiert. Die Bezeichnung der Wohnstraße entspricht somit nicht der Realität. Daher wird die Straße vorrangig als ein Transitraum gesehen. Der Hannovermarkt wird von verschiedenen Kulturen besetzt und das spiegelt sich auch in der Wahrnehmung

des Straßenraums wider. Die Othmargasse wird als eine wichtige Verbindung zu den übergeordneten Straßen Jägerstraße und Klosterneuburger Straße genutzt.

Die Othmargasse erfüllt daher eine wichtige Funktion für die Versorgung von Lebensmitteln durch den Hannovermarkt. Der Markt selbst stellt daher für die einen oder anderen auch eine Möglichkeit eines sozialen Treffpunkts im Lockdown dar. Das zeigt sich durch die Anzahl der BesucherInnen und TouristInnen bei der Befragung. Zudem wird der Hannovermarkt als Zentrum des Grätzls wahrgenommen und nimmt daher eine wichtige Alltagsfunktion im Stadtteil ein. Wie die/der PassantIn es beschrieben hat, sie ist ein Mix aus Alltagsleben und Wohnen.

Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums

Grundsätzlich wird die Othmargasse als vielfältig wahrgenommen. Nichtsdestotrotz ist die Straße sowohl im und als auch außerhalb des Lockdowns vom hohen Verkehrsaufkommen geprägt. Interessant, war dass sich ein paar PassantInnen mehr mit ihrer Umgebung beschäftigt haben. Dies bestätigt unter anderem die Annahme, dass die Wahrnehmung durch das Spaziergehen verändert hat. In der Othmargasse wird deutlich, dass er vielen Nutzungsansprüchen unterlegen ist. Die verschiedenen Interessen der AnrainerInnen, BesucherInnen, sowie auch die der Lieferanten des Hannovermarkts führen zu Konflikten im Straßenraum, die sich durch Lärmbeschwerden beispielsweise äußern. Das Verkehrschaos und der Wirbel vom Hannovermarkt sind unter anderem prägende Elemente des Straßenraums.



Abbildung 102: Wahrnehmung und Nutzungskarte der Passantinnen in der Ohmargasse. Quelle: Eigene Darstellung

In diesem abschließenden Kapitel werden die wesentlichen Ergebnisse aus der Analyse des Straßenraums in den drei verschiedenen Ebenen der *konzipierte*, der *wahrgenommene* und der *gelebte Raum* zur Abbildung von Funktionen und Nutzungen der Straßenräume während der Covid-19 Pandemie wiedergegeben. Im Weiteren um die Auswirkungen der Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des urbanen Straßenraums zu erfassen, werden folglich die Ergebnisse aus den drei Ebenen mit den Erkenntnissen aus dem Diskurs über den Straßenraum im Kontext der Krise gegenübergestellt und interpretiert.

9.1. Diskussion

Um die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung, Wahrnehmung und Funktionen des Straßenraums während der Pandemie zu erfassen, wurden verschiedene Sichtweisen wie die von ExpertInnen und NutzerInnen herangezogen. Zum einen stellte die theoretische Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum und den Straßenraum in seinen Funktionen aus Sicht unterschiedlicher Wissenschaftsdisziplinen eine Grundlage für das Verständnis der Vielfalt des Straßenraums im Kontext der Pandemie dar. Zum anderen lieferte die Theorie der Produktion des Raums von Lefebvre (1991) relevante Betrachtungsebenen für die Untersuchung der Auswirkungen der Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung der folgenden Straßenzüge Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Othmargasse im 20. Wiener Gemeindebezirk. Dabei wurden die Straßenräume in den Ebenen des *konzipierten*, *wahrgenommenen* und *gelebten Raums* analysiert. Die Vertiefung der Rahmenbedingungen und Maßnahmen zur Gestaltung und Nutzung des Straßenraums im Fokus der Wiener Stadtplanung sowie die Aufarbeitung der prägenden Phasen und Maßnahmen der Pandemie haben in erster Linie zur Analyse in der Betrachtungsebene des konzipierten Straßenraums beigetragen. Mit Hilfe von Methoden der empirischen Sozialforschung, wie leitfadengestützten ExpertInneninterviews mit PlanerInnen auf städtischer Ebene und lokalspezifischen ExpertInnen, sowie den Ergebnissen aus Studien, Medien und Fachbeiträgen wurden zum einen Erkenntnisse für die Auswirkungen der Pandemie auf den Straßenraum abgeleitet und zum anderen Auffassungen für die Betrachtungsebene des konzipierten Raums der drei Straßenräume geschaffen. Diese wurden durch Analysen von Plänen, Karten und stadtplanerischen Konzepten ergänzt. Zusätzlich trugen kurze PassantInnengespräche dazu bei den gelebten Straßenraum aus Sicht der NutzerInnen im Kontext der Pandemie darzustellen.

Ziel der Arbeit war, die Nutzungen und Funktionen des Straßenraums, sowie die Veränderungen durch die Pandemie in der Wahrnehmung aus verschiedenen Perspektiven aufzuzeigen, um Schlüsse für die Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten zu ziehen. Daher werden im Folgenden die Ergebnisse der ExpertInneninterviews und der sekundären Recherche aus den Medien, Studien und der Analyse des Untersuchungsraums gegenüber den theoretischen Auseinandersetzungen kontrastiert.

Nutzungen und Funktionen des öffentlichen Straßenraums im Kontext der Pandemie

Aus dem Diskurs über den Straßenraum im Kontext der Corona-Pandemie aus Sicht der interviewten ExpertInnen, Medien, Presseartikeln, Fachbeiträge und Studien geht hervor, dass der öffentliche Straßenraum eine Ausgleichsfunktion einnimmt. Er wird vor allem als eine Kompensationsfläche für Nutzungen und Funktionen, welche durch Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen

eingeschränkt sind, wahrgenommen. Dadurch werden bestehende Funktionen des Straßenraums noch einmal verstärkt, ergänzt und erweitert.

Kriterien des öffentlichen Raums

In diesem Sinne müssen die Kriterien des öffentlichen Raums noch einmal ins Gedächtnis gerufen und im Kontext der Pandemie gesetzt werden. Bei den Kriterien handelt es sich einerseits um die *Zugänglichkeit* und *Offenheit* als auch andererseits um die *Nutzbarkeit* (siehe Kapitel 3.1). Diese Kriterien und Eigenschaften treffen nur teilweise auf den öffentlichen Straßenraum in der Pandemie zu und zeigt zudem Widersprüche auf. Vor allem in Zeiten von Lockdowns, in denen Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen gelten, wird die Zugänglichkeit, Offenheit und Nutzbarkeit von öffentlichen Räumen nicht immer gewährleistet. Die Zugänglichkeit des Straßenraums wird durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, sowie auch durch die Aufenthaltsmöglichkeiten im Raum eingeschränkt. Dennoch bietet der Straßenraum Platz für Kommunikation, Austausch und Demokratie. Das zeigt sich vor allem durch die Anti-Corona Maßnahmen Proteste im Straßenraum, welche trotz der Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen möglich waren. Orte wie Einkaufszentren oder Bahnhöfe die von Selle (2002) als „neue“ öffentlich nutzbare Räume verstanden werden, sind vor allem in Zeiten des Lockdowns nur eingeschränkt nutzbar. Der Straßenraum hingegen bietet aufgrund seiner „Offenheit“ Raum für uneingeschränkte Nutzungen. Des Weiteren besteht auch ein Widerspruch in der Auffassung der Öffentlichkeit der Straßenräume in Zeiten von Lockdowns. Trotz Einschränkungen im öffentlichen Raum beispielsweise durch Abstandsregelungen wird dem Straßenraum ein „Öffentlichkeitscharakter“, ein „Raum für alle“ zugeschrieben. Die generelle Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Straßenraums werden daher im Kontext der Pandemie vor allem in den Phasen der Lockdowns eingeschränkt.

Funktionen von Straßenräumen

In den Lockdowns und Öffnungsphasen kann der Straßenraum Ausgleichsfläche für wichtige *soziale, gesundheitliche, verkehrliche* und *wirtschaftliche* Funktionen im Alltag schaffen und steht im Einklang mit der Auffassung des öffentlichen Raums nach Berding und Selle (2018: 1639) (siehe Kapitel 2.1).

„Als öffentlichen Raum wird die Gesamtheit aller Stadträume bezeichnet, die grundsätzlich für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar sind. Öffentliche Räume erfüllen wichtige ökonomische, soziale, ökologische, kulturelle sowie politische Funktionen und werden von einer Vielzahl von Akteuren gestaltet und entwickelt. Sie unterliegen dabei einem steten Funktions-, Nutzungs- und Bedeutungswandel“ (Berding und Selle 2018: 1639).

Aus Sicht der ExpertInnen konnten Straßenräume vor allem im Lockdown als Ausgleichsfläche für Bewegung, Begegnung und Kontakt, Versorgung und Konsum, sowie gesundheitliche Infrastrukturen wahrgenommen werden. Im Hinblick auf die Ergebnisse der Untersuchung der drei Straßenräume konnten nicht alle Ausgleichsfunktionen von den PassantInnen wahrgenommen bzw. müssen sie differenziert in den Phasen der Pandemie betrachtet werden. Die Abbildung 104 zeigt eine Übersicht der Funktionen der drei Straßenräume in den Lockdown- und Öffnungsphasen. Es ist zu erkennen, dass sich bei allen drei Straßenräumen die Funktionen des Transits, der Bewegung und Konsum

auch im Kontext der Pandemie noch einmal herauskristallisiert haben. Die Interviews mit ExpertInnen und PassantInnen vor Ort haben gezeigt, dass alle drei Straßenräume grundsätzlich von einem hohem Verkaufskommen geprägt und somit dem Transit unterlegen sind. Dabei spielt vor allem der Transit für den motorisierten Individualverkehr eine große Rolle. Aber auch der Transit zu Fuß und das Spaziergehen hat durch die Pandemie an Bedeutung gewonnen. Nichtsdestotrotz sehen PassantInnen die Straßen weniger als Spazier- oder Erholungsorte, sondern vielmehr als ein Raum zur Durchquerung. Zudem stellen die Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße eine wichtige Verbindung für den öffentlichen Verkehr, der Straßenbahnen dar (siehe Kapitel 8.3 – Darstellung der drei Straßenräume in Plänen). Die Wallensteinstraße, die Klosterneuburger Straße und die Othmargasse werden in den Lockdowns daher hauptsächlich als ein Bewegungsraum im Sinne des Transits gesehen. In den Lockdowns nehmen alle drei Straßen aus Sicht der PassantInnen vor allem eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion von Versorgungseinrichtungen oder Freiräumen wie Parkeinrichtungen und weniger eine Aufenthaltsfunktion nach Steierwald und Künne (1994b) ein (siehe Kapitel 2.4). Zum einen liegt das an den Auswirkungen der Covid-19 Schutzmaßnahmenverordnungen, in welchem Handel und Gastronomie und damit einhergehend auch Schanigärten geschlossen werden, zum anderen an den fehlenden Aufenthaltsmöglichkeiten und dem Mangel an Sitzbänken oder konsumfreien Sitzmöglichkeiten im Straßenraum. Die Schlussfolgerung lässt sich auch in der Theorie der Produktion des Raums nach Lefebvre begründen (siehe Kapitel 2.2). Demnach werden Handlungen, kollektive Gegebenheiten und soziale Praktiken im Straßenraum erst durch ihre materiell–physische Beschaffenheit ermöglicht. Aus diesem Grund übernehmen die untersuchten Straßenräume vorrangig keine Aufenthaltsfunktion im Kontext der Pandemie. Hierbei muss aber erwähnt werden, dass Lefebvre auch sagt, dass diese Nutzungen und Funktionen nicht von jeder Person verstanden werden kann. Da die Wahrnehmung der Nutzungen und Funktionen vorrangig aus den Gesprächen mit willkürlich ausgewählten PassantInnen, sowie aus den Beobachtungen vor Ort erfolgte, kann diese Schlussfolgerung nicht verallgemeinert werden. Bei den Ergebnissen werden die Wahrnehmungen vor allem aus Sicht der PassantInnen wiedergegeben. Aufgrund des Rahmens dieser Arbeit umfasst diese ausschließlich die Wahrnehmung von ausgewählten PassantInnen als NutzerInnen im Straßenraum. Die Wahrnehmung anderer NutzerInnen des Straßenraums wie RadfahrerInnen, AutofahrerInnen oder auch LokalbesitzerInnen sind nicht vertreten. Die Abbildung von Sichtweisen und Wahrnehmung weiterer NutzerInnen als jene der befragten PassantInnen kann in einer weiterführenden Forschung ergänzt werden. An dieser Stelle ist anzuführen, dass nicht alle sozialen Gruppen in der Befragung repräsentiert sind. Hierbei muss auf die Begrenzungen der Methode der PassantInnengespräche hingewiesen werden. Dies zeigte sich zum einen durch die Gesprächsbereitschaft der PassantInnen und zum anderen durch kulturelle, soziale und sprachliche Barrieren. In den Befragungen waren vor allem Personen mit Migrationshintergrund wenig stark vertreten (siehe Kapitel 8.2). Aus diesem Grund sind nur jene Funktionen abgebildet und in der Forschung berücksichtigt, die aus den PassantInnengesprächen generiert wurden.

Konsum- und Versorgungsraum

Die Straßenräume Wallensteinstraßen, Klosterneuburger Straße und Othmargasse übernehmen vor allem in den Lockdowns wichtige Funktionen zur Versorgung des täglichen Bedarfs, welche durch die Erdgeschoßnutzungen gegeben werden. Die drei Straßenräume ergänzen sich grundsätzlich in ihrem Angebot an Versorgungseinrichtungen, die besonders in Zeiten von Lockdowns relevant sind. Die Wallensteinstraße als Geschäftsstraße war von den Covid-19 Schutzmaßnahmen am meisten betroffen. Da die Erdgeschoßnutzung zum Großteil aus Handel und Gastronomiebetriebe besteht (siehe Kapitel 8.4) und der Straßenraum kaum Flächen für andere Nutzungen als den Transit bietet, können auch hier keine Ausgleichsfunktionen im Straßenraum für den Konsum während des Lockdowns identifiziert werden. Dennoch werden von PassantInnen im Allgemeinen die verfügbaren Schanigärten und die Sitzmöglichkeiten am Wallensteinplatz genannt, welche einen Potenzialraum darstellen, um die entfallenen Funktionen im Lockdown zu kompensieren. In Hinblick auf die konsumfreien Zonen, kann gesagt werden, dass nur wenige davon direkt integriert in den Straßenräumen vorzufinden sind. Der Wallensteinplatz und der kleine Vorplatz des Hannovermarkts bieten durch Sitzmöglichkeiten wie Bänke, Zonen ohne Konsumzwang an. Weiters bietet die Klosterneuburger Straße durch Lebensmittelgeschäfte wie „Billa“ und „Penny“ sowie „BIPA“ und Einrichtungen wie die Post, Nutzungen für den täglichen Bedarf auch im Lockdown an und übernimmt in diesem Sinne eine Versorgungsfunktion. Aber auch die Othmargasse stellt eine wichtige Verbindungsfunktion und Erschließung zum Hannovermarkt dar, welcher in den Lockdowns geöffnet haben und auch intensiv genutzt werden. Bei den Gesprächen mit PassantInnen der Othmargasse handelte es sich hauptsächlich um NutzerInnen und BesucherInnen des Hannovermarkts (siehe Kapitel 8.6 – Räume der Repräsentationen). Hierbei ist hervorzuheben, dass ein Großteil der PassantInnengespräche im Lockdown, November 2020, stattgefunden haben. Der Hannovermarkt stellt einen wichtigen Nahversorger auch in Zeiten des Lockdowns dar, welcher nicht nur Lebensmittel sondern Essen zum Mitnehmen anbietet. Die Nutzung und Wahrnehmung der Plätze in den Straßenräumen wurden nicht tiefergehend untersucht. Die Plätze wie der Wallensteinplatz und der Vorplatz des Marktes stellen jedoch wichtige Aufenthaltspunkte in der Othmargasse und der Wallensteinstraße dar (siehe Kapitel 8.6 – Räume der Repräsentationen). Eine strukturierte Beobachtung vor Ort und an mehreren Tagen würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, kann jedoch in einer weiterführenden Forschung wesentliche Erkenntnisse über Funktionen von Plätzen im Straßenraum in pandemischen Zeiten liefern.

Trotz der Einschränkungen durch Lockdowns in der Gastronomie und im Handel wird in den Medien von kreativen Lösungen seitens der Betriebe berichtet, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Abholmöglichkeiten während des Lockdowns, sowie die Erweiterung des Geschäfts oder der Gastronomie in den Straßenraum insbesondere in den Öffnungsphasen haben ihren Beitrag zur Einhaltung von Abstandsregelungen geleistet. Zugleich konnte die heimische Wirtschaft damit unterstützt werden (siehe Kapitel 7.2 – Konsum und Versorgungsraum). Laut Jan Gehl (2020) wurden öffentliche Orte nach Bedürfnissen und unter geltenden Abstandsregeln adaptiert. In den untersuchten Straßenräumen kann nur vermutet werden, dass die Gastronomiebetriebe und der Handel Abholmöglichkeiten angeboten haben, da keine intensiven Vor-Ort-Beobachtungen im Lockdown durchgeführt wurden. Dennoch haben

PassantInnen geäußert, dass sie sich Essen zum Mitnehmen holen. In diesem Sinne können Straßenräume durch die Gestaltung der Erdgeschoßzone auch einen Beitrag zur Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Lage leisten.

Begegnungs- und Kontaktraum

Aus den PassantInnengesprächen konnten keine eindeutigen Schlüsse über die soziale Funktion der Straßenräume im Kontext der Pandemie gezogen werden. Das vor allem durch die dominierende Wahrnehmung der Straßenräume als Verkehrsfunktion begründet werden kann. Trotzdem bietet der Straßenraum als öffentlicher Ort insbesondere in Zeiten von Ausgangsbeschränkungen Raum für alltägliche Begegnungen und Interaktionen mit Fremden (siehe Kapitel 4.2 – Interaktion und Begegnung). Auf diese Erkenntnis deuten auch ExpertInnen, in dem sie durch die Schließungen der Flächen mit Konsumzwang eine Möglichkeit für andere NutzerInnengruppen sehen, diese sich anzueignen (siehe Kapitel 7.2 – Konsum- und Versorgungsraum). Hierbei zeigen Beobachtungen, dass unterschiedliche soziale Gruppen den Wallensteinplatz als sozialen Treffpunkt herangezogen haben. Diese Gruppen konnten jedoch in den PassantInnenbefragungen nicht erreicht werden. An dieser Stelle wäre ihre Wahrnehmung des Wallensteinplatzes sowie sein Stellenwert während des Lockdowns interessant. In Hinblick auf die Othmargasse kann dem Straßenraum eine soziale Funktion gedeutet werden, da der Hannovermarkt als sozialer Treffpunkt von PassantInnen genannt wurde. Um die sozialen Funktionen der Straßenräume genauer zu beleuchten, hätten die PassantInnengespräche umfassender geführt werden sollen. Da es sich hierbei jedoch ausschließlich um Kurzgespräche handelte, wird lediglich ein Ausschnitt abgebildet und Einblick in die komplexen sozialen Praktiken und Strukturen gegeben.

In den Medien hat sich der Straßenraum in seiner politischen Funktion noch einmal hervorgehoben (siehe Kapitel 4.2). Der Straßenraum wird im allgemeinen von zweierlei Ansichten im Kontext der Pandemie politisiert. Zum einen durch die Corona-Proteste und zum anderen durch die ad-hoc Maßnahmen und Interventionen im Straßenraum angefangen von „Pop-up Radwegen“ über „Temporäre Begegnungsstraßen“. ExpertInnen sehen vor allem derartige Aktionsprojekte als Katalysator um den Radverkehr auszubauen, sowie die Debatte noch einmal auf politischer Ebene zu behandeln. PlanerInnen erhoffen sich aus der Pandemie und durch die Bilder, die reproduziert wurden, die Beschleunigung der Transformation des Straßenraums zu einem öffentlichen Lebensraum voranzutreiben. Insbesondere aus verkehrspolitischer Sicht wird durch die Pandemie ein Wandel in Richtung aktive Mobilität erwartet. Auch in den Untersuchungsstraßen wurde die mangelnde Radverkehrsinfrastruktur in der Pandemie noch einmal in den Medien verstärkt und vorangetrieben durch lokale BürgerInneninitiativen⁶⁹ die sich für sich für die Verkehrsberuhigung, Verbesserung des Radnetzes und der Fußwege in der Wallensteinstraße und der Othmargasse einsetzen.

Bildungs- und Lernraum

Der Straßenraum kann auch als Lernort und Bildungsraum im Kontext der Pandemie verstanden werden. ExpertInnen sehen aufgrund der Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen einen Mangel an Räumen für Kinder und daher werden verstärkt temporäre Spielstraßen gefordert (vgl. JUVIVO 2021). In Hinsicht auf die ausgewählten Untersuchungsräume konnten keinerlei

⁶⁹ <https://die20erinnen.webnode.com/>, <https://platzfuer.wien/> 19.03.2022

Spielstraßen identifiziert werden. Der obere Teil der Othmargasse gilt zwar als eine Wohnstraße, bietet jedoch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und mangelnden Platz kaum Flächen zum Spielen an.

Des Weiteren kann ein weiterer Aspekt des Straßenraums als Lernraum angeführt werden: Nicht nur für Kinder kann der Straßenraum als Bildungsort betrachtet werden, sondern auch für Erwachsene vor allem in der Pandemie. Die Straße als öffentlicher Raum stellte zu Beginn der Krise einen Lernort für neue Verhaltensweisen dar. Beispielsweise konnte man beobachten wie andere Personen in diesem Ausnahmezustand handeln. Das bestätigen auch Deinet und Reutlinger (2004), welche den Straßenraum als Lernort von Fremden und Fremdes verstehen (siehe Kapitel 2.2). In den Untersuchungen der drei Straßenräume konnte dieser Aspekt nicht aus den Gesprächen abgeleitet werden. Jedoch kann vermutet werden, dass sich dadurch beispielsweise das Spaziergehen etabliert hat. Zu Beginn der Pandemie im ersten Lockdown, wo der Wissensstand über das Coronavirus noch nicht ausgeprägt war, konnte trotz der Einschränkungen und Ungewissheit eine vermehrte Nutzung der öffentlichen Parks verzeichnet werden (siehe Kapitel 7.1). Daher ist die Erkenntnis naheliegend, dass Verhaltensweisen in der Pandemie im öffentlichen Raum erlernt wurden.

Ökologische Funktion

In Anbetracht der Klimakrise hat auch die Pandemie Auswirkungen gezeigt. Insbesondere der erste Lockdown ist geprägt von Bildern mit leeren Straßen, geschuldet vom temporären Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und den geschlossenen Betrieben (siehe Kapitel 7.1). Wie schon in der Einleitung (siehe Kapitel 1) erwähnt, werden die Straßen in der Pandemie auch im Kontext des Klimawandels und der Klimaanpassung thematisiert. Aufgrund des Stillstands des öffentlichen Lebens im ersten Lockdown konnte ein Rückgang der Treibhausgase verzeichnet werden. Laut dem Fachjournal „nature communications“ wurde weltweit ein Rückgang von 8,8% der globalen CO₂-Emissionen in der ersten Hälfte des Jahres 2020 im Vergleich zum Vorjahr 2019 erfasst (vgl. Liu et al. 2020).

Ein weiterer ökologischer Aspekt der Straßenräume versteht sich durch die Bepflanzungen und Bäume, welche zur Reduzierung von Hitzeinseln beitragen (siehe Kapitel 4.3). Hinsichtlich des Untersuchungsraums, erfüllen die Klosterneuburger Straße und die Othmargasse diese Funktion. Wohingegen es der Wallensteinstraße an Bäume und Begrünungen mangelt, trotz der Zuschreibung einer übergeordneten Grün- und Freiraumverbindung laut übergeordneten Strategiekonzept der Stadt Wien (STEP 2025) (siehe Kapitel 8.3). Des Weiteren besteht ein großer Handlungsbedarf, wenn es sich um die Hitzebelastung und -gefahr der Wallensteinstraße für vulnerable Personen handelt (siehe Kapitel 8.3). Die untersuchten Straßenräume werden im Rahmen dieser Arbeit nicht ausführlich im Kontext der Klimakrise gestellt. Das würde über den Rahmen dieser Arbeit gehen, dennoch haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie auch Auswirkungen auf die Klimakrise.

Gesundheitliche Funktion

Im Hinblick auf die urbanen Hitzeinseln und die Vulnerabilität, die durch die Versiegelung der Verkehrsflächen entstehen, kann der allgemeine Straßenraum auch im gesundheitlichen Kontext gesetzt werden. Gesundheit und

Raum waren wie in der Einleitung aufgegriffen schon früher in den Leitbildern der Antike oder Moderne von Bedeutung. Vor allem wird der gesundheitliche Aspekt schon immer als Teil der Stadtplanung gesehen. Im Zusammenhang mit der Pandemie können zwei Aspekte unterschieden werden: Zum einen wird die Straße auch als Erholungsraum durch das vermehrte Spaziergehen gesehen, zum anderen wurden Straßenflächen für kritische Infrastrukturen wie Impf- und Testboxen verwendet (siehe Kapitel 7.2). In den untersuchten Straßenräumen kann aus den PassantInnenbefragungen abgeleitet werden, dass das vermehrte Spazierengehen vorrangig zur Erholung dient. Zwar wurden die untersuchten Straßen selbst nicht als Erholungsräume wahrgenommen, dennoch wurden andere öffentliche Räume genannt, darunter die Innenstadt und der Augarten. Interessant ist die Nennung der Innenstadt, insbesondere weil diese im Lockdown stark von den Schließungen betroffen war. Gründe können an der Freiraumausstattung und dem Angebot der innerstädtischen Straßenräume liegen. Die Straßen in Brigittenau befinden sich zwar im Gesamtkontext der Stadt Wien in einer vergleichsweise innerstädtischen Lage, jedoch wird bei den PassantInnengesprächen klar, dass der 20. Bezirk eher „peripher“ als „innerstädtisch“ wahrgenommen wird. Der Stadtteil stellt aufgrund dieser Charaktereigenschaften eine wichtige Verbindungsfunktion im gesamtstädtischen Kontext zwischen Peripherie und Innenstadt oder Stadtkern dar. In diesem Zusammenhang wäre es interessant auch innerstädtische Geschäftsstraßen wie die Mariahilferstraße oder die Kärntnerstraße im Vergleich zu untersuchen. Hierbei wäre es aufschlussreich wie sich die Geschäfte in der Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Othmargasse wirtschaftlich während der Pandemiekrise entwickelt haben. Welche Faktoren haben dazu geführt den Betrieb am Laufen zu halten und welche Rolle spielt dabei die Gestaltung des Straßenraums spielt, stellen dabei zentrale Fragen dar. Dies würde Aufschluss über die Frage zur Gestaltung von Straßenräumen und ihrem wirtschaftlichen Mehrwert geben.

Zusammenfassend wird den drei Straßenräumen nach wie vor die Funktion eines Verkehrsraum im Kontext der Pandemie zugeschrieben. Die Untersuchungen haben verdeutlicht, dass die soziale Funktion durch die Plätze im Straßenraum bestärkt werden, da diese Sitzmöglichkeiten und Raum für weitere Nutzungen bieten. In den Abbildungen (Abbildung 103 und Abbildung 104) werden die unterschiedlichen Ausprägungen der Funktionen der drei untersuchten Straßenräume zusammenfassend dargestellt. Es ist erkennbar, dass die ökologische, gesundheitliche und die soziale Funktion der Straßenräume gestärkt werden müssen. Vor allem in Abetracht der aktuellen Herausforderungen der Folgen der Klimakrise und der Pandemie. Die Othmargasse weist im Vergleich zu den anderen Straßenräumen mehr soziale und ökonomische Funktionen auf, das liegt vor allem am Hannovermarkt, welcher auch als Zentrum des Grätzls betrachtet wird (siehe Kapitel 8.6). In Hinsicht auf die ökologische Funktion zeigt die Wallensteinstraße eher eine geringe Ausprägung aufgrund der mangelnden Begrünung im Straßenraum auf. Deshalb sind diese verstärkt in der Klosterneuburger Straße als in der Othmargasse ausgeprägt. Des Weiteren ist die Wallensteinstraße in der sozialen Funktion stärker vorhanden als die Klosterneuburger Straße aufgrund des Wallensteinplatz, welcher Raum für Nutzungsmöglichkeiten bietet. Die ökonomischen Funktionen sind in allen untersuchten Straßenräumen vorhanden, nichtsdestotrotz in der Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße verbesserungswürdig. Wenn es um die gesundheitlichen Funktionen geht, schneiden alle drei Straßenräume mäßig

zufriedenstellend ab. Zum einen, weil die Straßenräume an sich nicht als Erholungsräume angesehen werden und zum anderen da sich keine kritischen Infrastrukturen wie Test und Impfboxen im Straßenraum befinden. Die Darstellung der Übersicht basiert nur auf den Ergebnissen und Erkenntnissen, welche im Rahmen dieser Arbeit ausgearbeitet wurden.

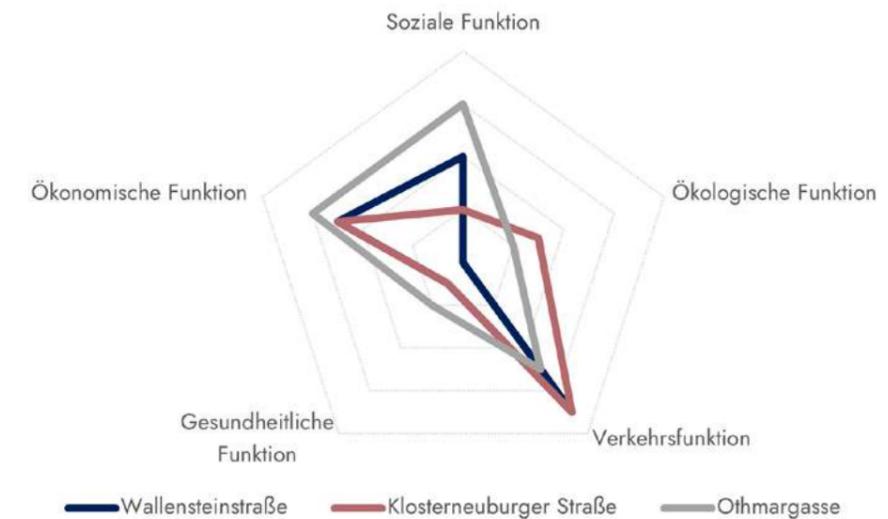


Abbildung 103: Ausprägungen der Funktionen der drei Straßenräume im Gesamtkontext während der Lockdowns Quelle: Eigene Darstellung

	Wallensteinstraße		Klosterneuburger Straße		Othmargasse	
	Lock-downs	Öffnungsphasen	Lock-downs	Öffnungsphasen	Lock-downs	Öffnungsphasen
Soziale Funktion						
Schulische Aktivitäten	-	-	-	-	-	-
Aneignung und Aufenthalt	-	-	-	-	●	●
Offene Straßen und Spielstraßen	-	-	-	-	-	-
Begegnung, Interaktion und Kommunikation	○	○	○	○	○	○
Identität und Bildung	○	○	○	○	○	○
Politik	●	●	-	-	●	●
Ökologische Funktion						
Klimaschutzanpassung	-	-	○	-	○	-
Grün- und Freiraumverbindung	-	-	●	●	○	○
Verkehrsfunktion						
Spaziergehen	○	○	○	○	○	○
Fahrradfahren	-	-	-	-	-	-
Öffentlicher Verkehr	●	●	●	●	-	-
Motorisierter Individualverkehr	●	●	●	●	●	●
Transit, Verbindungs- und Erschließungsfunktion	●	●	●	●	●	●
Begegnungszone, „Shared Space“	-	-	-	-	-	-
Gesundheitliche Funktion						
Kritische Infrastrukturen	-	-	-	-	-	-
Erholung	○	○	○	○	●	●
Ökonomische Funktion						
Märkte	-	-	-	-	●	●
Essens und Versorgungsraum	○	●	○	●	●	●
Abhol- und Anstellmöglichkeiten	●	●	●	●	●	●
Ladetätigkeiten	●	●	●	●	●	●

● ● ausgeprägt und vorhanden
○ ○ nicht ganz ausgeprägt - Verbesserungsbedarf

Abbildung 104: Funktionen und Nutzungen der Straßenräume in den Phasen der Pandemie. Quelle: Eigene Darstellung

Veränderungen in der Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums

Aus den Interviews mit ExpertInnen und den Gesprächen der PassantInnen geht hervor, dass sich die Wahrnehmung auf den allgemeinen Straßenraum durch die Pandemie verändert hat. Im vorherigen Abschnitt wurden die Funktionen des Straßenraums diskutiert, die sich aus der Nutzung des Straßenraums resultieren. Dabei wird deutlich, dass die Nutzungen, sich nicht verändert haben, sondern diese vielmehr verstärkt beziehungsweise erweitert wurden. Insbesondere wird das veränderte Mobilitätsverhalten durch das vermehrte Spaziergehen und Radfahren hervorgehoben, dass wiederum die Wahrnehmung auf den Straßenraum beeinflusst (siehe Kapitel 7.2). ExpertInnen sehen eine Veränderung in der Wahrnehmung hinsichtlich der Gestaltungsaspekte

und Details des Straßenraums. Diese Veränderung kann aus zwei Aspekten begründet werden. Zum einen werden neue Blickwinkel beim Spaziergehen eröffnet und zum anderen haben die Lockdowns Eindrücke erzeugt, welche vor Pandemie nicht vorstellbar gewesen wären. Das zeigen vor allem die PassantInnenengespräche in den untersuchten Straßenräumen. Wenn es um die Frage nach den Veränderungen des Lockdown ging, verwiesen sowohl PassantInnen als auch ExpertInnen auf die Situation im ersten Lockdown (siehe Kapitel 8.4, 8.5, 8.6). Leere und ruhige Straßen prägen das Bild des ersten Lockdowns nachhaltig. Die Ausgangsbeschränkungen und Abstandsregelungen führen daher zu einer veränderten Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums. Beispielsweise tragen auch geschlossene Geschäfte einen großen Beitrag zur Leere im Straßenraum beispielsweise durch fehlende Nutzungen bei.

Lockdowns haben die Wahrnehmung auf nicht alltägliche Situationen und Gegebenheiten gelenkt, wie etwa die leeren Straßen und das geringe Verkehrsaufkommen. Diese Annahme bestätigt auch Lucius Burckhardt (2006), er behauptet, dass der Mensch dazu neigt, dass bereits Bekannte nicht wahrzunehmen. Im Kontext des ersten Lockdowns, wurde vor allem der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und die Menschenleere der Straßen verstärkt wahrgenommen und teilweise auch als positiv empfunden (siehe Kapitel 8.4, 8.5, 8.6). Störfaktoren wie Staus und Lärm werden im Alltag weniger bemerkt. Durch das Spaziergehen und das Fehlen der Autos, wird die Aufmerksamkeit auf die Architektur oder die materiell-physische Beschaffenheit des Straßenraums gelenkt. Dennoch hält diese Veränderung in den späteren Lockdowns nicht an, PassantInnen nehmen hier eine Zunahme der Mobilität und den geringen Lockdown-Effekt wahr.

Durch das Spazieren sehen ExpertInnen eine Veränderung in der Wahrnehmung der unmittelbaren Umgebung, wodurch die Bedeutung des öffentlichen Raums noch einmal verstärkt wird (siehe Kapitel 7.2). Durch das veränderte Mobilitätsverhalten nehmen ExpertInnen auch einen steigenden Anspruch auf Aufenthaltsqualität und somit einen verändernden Nutzungsanspruch des öffentlichen Straßenraums wahr. Die Ergebnisse in den Gesprächen weisen auch daraufhin, dass PassantInnen ihre Umgebung anders wahrnehmen und qualitative Aspekte zusehends in den Vordergrund rücken. Insbesondere deuten die Antworten auf die Frage nach den Änderungswünschen im Straßenraum daraufhin, dass Gestaltungsaspekte wie Begrünung und Aufenthaltsqualität an Bedeutung gewinnen. Beispielsweise wird in der Wallensteinstraße vor allem der Mangel an Begrünung und Bäume betont oder die fehlenden Sitzmöglichkeiten in der Klosterneuburger Straße. Aber was in allen drei Straßen als Störfaktor wahrgenommen wurde, ist das hohe Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr sowohl in den letzten Lockdowns als auch in den Öffnungsphasen. Durch die Pandemie werden vor allem Mängel und Defizite in der Gestaltung der Straßenräume aufgezeigt ebenso, dass die drei Straßenräume den aktuellen Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen nicht mehr entsprechen. Das erhöhte Fahrradaufkommen und das Zufußgehen benötigt adäquate Infrastrukturen, wie Sitz- und Rastmöglichkeiten insbesondere für vulnerable Personen. Die Ergebnisse der Untersuchungsräume zeigen, dass vor allem die Radinfrastruktur in den Straßen fehlen. Des Weiteren wird im speziellen in der Wallensteinstraße der mangelnde Raum für FußgängerInnen hervorgehoben. Zusätzlich werden in der Wallensteinstraße die schmalen Gehsteige seitens der PassantInnen angeführt. Beengte Gehsteige bieten daher

zudem auch wenig Raum für andere Nutzungen. Denn Nutzungen und die Wahrnehmung dessen können nur ermöglicht werden, wenn die entsprechende materiell-physische Gestaltung auch gegeben ist. Diese Erkenntnis wird vor allem durch die Ergebnisse der Befragungen der PassantInnen deutlich. In allen drei Straßenräumen gaben PassantInnen an, tendenziell eher andere Zielorte wie den Augarten oder innerstädtische Räume aufzusuchen, um Spazieren zu gehen. Wie auch schon im vorigen Abschnitt erwähnt wird dem Freiraumangebot und der -qualität, mehr Bedeutung zugeschrieben. Daraus resultiert, dass die Defizite und Probleme in den drei Straßenräumen bereits davor bestanden und durch die Pandemie verstärkt wahrgenommen wurden. Um auf Lefebvre (1991) und Schmid (2005) Bezug zu nehmen, wird in der Ebene der räumlichen Praxis der wahrgenommene Raum produziert, in denen sich die Handlungen und Gegebenheiten des Kollektiven in Form von Objekten und Wirklichkeiten einschreiben. Wie auch Lefebvre definiert, können nichtsdestotrotz Nutzungen und soziale Praktiken nicht von allen Personen verstanden, sondern Bedarf ein gewisses Level und Wissen (siehe Kapitel 2.2).

Bei den Ergebnissen aus der Ebene der räumlichen Praxis in den untersuchten Straßenräumen, ist zu beachten, dass es sich um eine spezifische Personengruppe im Straßenraum handelt, den PassantInnen. Diese wiederum unterscheiden sich in ihren Merkmalen und kulturellen Hintergründen, welche im Rahmen dieser Arbeit nicht im Speziellen untersucht wurden. Das heißt die Ergebnisse der räumlichen Praxis geben zwar das gemeinsame Erscheinungsbild des Straßenraums wieder, jedoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese den Wahrnehmungen unterschiedlicher NutzerInnengruppen oder sozialen Gruppen entsprechen.

In Anbetracht der Analyse des gelebten Raums in den drei Straßenräumen zeigen Antworten nach den individuellen Wahrnehmungen in den Straßenräumen in der Pandemie, dass PassantInnen oft Nutzung und Funktionen sowie gestalterische Aspekte und weniger individuelle Empfindungen nennen. Nach Lefebvre (1991) überlagert sich der erlebte Raum mit dem des physischen und nutzt ebenso seine Symboliken und Objekte. Es ist daher nicht leicht diese Ebene zu erfassen, da sie vor allem von dem konzipierten und wahrgenommenen Raum dominiert werden. In dieser Hinsicht konnten trotzdem durch die Kurzbefragungen individuelle Wahrnehmungen der PassantInnen erfasst werden. Die Wallensteinstraße ist aufgrund ihrer materiell-physischen Beschaffenheit eher negativ behaftet. Des Weiteren zeigten Befragungen in der Wallensteinstraße und Klosterneuburger Straße auch Angsträume oder Räume, in denen sich die PassantInnen nicht wohlfühlen. Das wäre zum einen der Straßenraumabschnitt der Wallensteinstraße in Richtung Nordwestbahnhof, oder die Straßenbahnhaltstation in der Klosterneuburger Straße, unmittelbar eines Nahversorgers.

In diesem Kontext zeigt die Arbeit keine Vergleiche über die Veränderungen der Straßenräume vor beziehungsweise während der Pandemie auf, da keine Daten zur vorherigen Situation vorliegen. Die Untersuchung konzentriert sich vorrangig auf die Wahrnehmung in der zeitlichen Ausdehnung während der Covid-19 Pandemie 2020 bis 2021.

Erkenntnisse für die zukünftige Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen

Die Auseinandersetzung und Analyse der Straßenräume in den drei Ebenen *konzipierter, wahrgenommener* und *erlebter Raum* zeigt, dass sie stark miteinander verwoben sind. Die Erkenntnisse für die Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen können auf gesamtstädtischer Ebene im Bezirk und im lokalen Kontext aufgezeigt werden.

Herausforderungen für den öffentlichen Straßenraum durch die Pandemie

Durch die Pandemie und ihre Auswirkungen in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Freizeit und dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten haben sich die Herausforderungen in der Gestaltung öffentlicher Straßenräume verstärkt (siehe Kapitel 7.1). Durch das veränderte Verhalten wie das Homeoffice oder zunehmende Spazierengehen werden höhere Ansprüche an wohnortnahe Versorgungsstrukturen gestellt. Maßnahmen wie Abstandsregelungen oder Ausgangsbeschränkungen haben die Nutzungsansprüche an den Wohnraum und die Ausstattung der unmittelbaren Umgebung verändert. Seitens der ExpertInnen stellt sich zusehends die Frage nach der sozialen Ungleichheit und Raumgerechtigkeit in der Verteilung und Zugang zum öffentlichen Raum. Im Kontext der Pandemie sehen ExpertInnen eine Mehrfachbenachteiligung für Personen, welche ein geringes Kapital besitzen (siehe Kapitel 7.1). Diese Benachteiligung kann im Straßenraum durch die Mängel und Defizite in der Gestaltung verstärkt werden, wodurch der Zugang zum qualitativen Straßenraum eingeschränkt wird.

Neben der sozialen Ungleichheit stellt auch der zunehmende Nutzungsanspruch eine Herausforderung für PlanerInnen dar. Insbesondere sind jegliche Änderungen des Bestands nicht selten mit Konflikten verbunden. Aufgrund von veränderten Nutzungsansprüchen muss der Straßenraum aus Sicht der ExpertInnen flexibler und multifunktionaler gestaltet werden. Die Untersuchung der Nutzungen und Funktionen im Kontext der Pandemie bestätigt, dass der Straßenraum mehr leisten muss als ein Verkehrsraum. Aufgrund der sich ständigen ändernden Umwelt ist es daher notwendig Straßenräume agiler zu gestalten, um Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen und ihn zugänglich, offen und nutzbar zu machen (vgl. Kapitel 3.1).

Des Weiteren sehen ExpertInnen einen erhöhten kommerziellen Nutzungsdruck im Straßenraum. Vor allem in den Öffnungsphasen erfahren vor allem Schanigärten eine hohe Beliebtheit. Zum einen liegt das daran, dass sich Personen aufgrund der Ansteckungsgefahr ungern in geschlossenen Räumen aufhalten und zum anderen wird der Mangel an Freizeit in den Öffnungsphasen wieder kompensiert. Den steigenden kommerziellen Druck beweisen auch die vermehrten Anträge für Schanigärten (siehe Kapitel 7.2). Durch die Pandemie wird deutlich, dass festgeschriebene Ziele und Verordnungen schnell änderbar sind. Dies wird vor allem durch die ad-hoc Covid-19 Schutzverordnungen im Zuge der Bekämpfung der Ausbreitung des Virus (siehe Kapitel 6). Hier können beispielsweise die Verlängerung der Schanigartensaison oder die Implementierung der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Rahmen eines Covid-19 Gesetzespakets, das zur Schaffung von Begegnungszonen ermöglicht hat, genannt werden (siehe Kapitel 7.2.). Dies verdeutlicht wiederum die Notwendigkeit von flexiblen Rahmenbedingungen für die Gestaltung von Straßenräumen.

Grundsätzlich stellen ExpertInnen in der Stadt Wien durch die Pandemie fest, dass die festgelegten Ziele und Maßnahmen in den Strategiedokumenten nach wie vor valide sind. Die Herausforderungen liegen in der Umsetzung dieser Ziele. Im Folgenden werden ausgewählte Ziele des STEPs 2025 angeführt, welche sich durch die Pandemie für die Gestaltung der Straßenräume hervorgehoben haben und im weiteren Schritt im Kontext der drei Straßenräume gesetzt. Dabei muss erwähnt werden, dass diese Arbeit nicht den Anspruch stellt die festgelegten Ziele des STEPs zu evaluieren. Dennoch werden Ansatzpunkte für die zukünftige Planung und Gestaltung im Kontext der drei Straßenräume im 20. Bezirk dargelegt.

„Qualitätsvolle Urbanität bedeutet daher lebendige urbane Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen, flexiblen Freiflächen sowie einem barrierefreien, belebten Straßenraum“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 48).

Aus der empirischen Untersuchung der drei Straßenräume hat sich das Ziel der kurzen Wege zu Versorgungseinrichtungen als eine Notwendigkeit in Zeiten der Pandemie bewährt. Darunter zählen unter anderem die Ansiedlung relevanter Geschäfte des täglichen Bedarfs, sowie die Forcierung des Zugangs zu qualitätsvollen Grün- und Freiräumen. Des Weiteren hat sich die Relevanz von flexiblen Freiflächen im Straßenraum für andere Nutzungen als den Verkehr verstärkt, die sich durch die Ausgleichs- und Kompensationsfunktion erweitert hat. Durch die Abstandsregelungen wird die Bedeutung des barrierefreien Straßenraums noch einmal hervorgehoben. Insbesondere am Beispiel der Wallensteinstraße ist zu erkennen, dass es an flexiblen, sowie barrierefreien Flächen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen mangelt und deshalb wenig Nutzungsmöglichkeiten gegeben sind.

Was sich aber im Stadtteil bewährt hat, sind die kurzen Wege zu Versorgungseinrichtungen vor allem in Zeiten der Pandemie. Die Straßenräume ergänzen sich in ihrem Versorgungsangebot im Stadtteil gegenseitig. Des Weiteren profitiert der Stadtteil auch von naheliegenden Freiräumen wie dem Donaukanal und dem Augarten (siehe Kapitel 8.3). Nichtsdestotrotz sehen PassantInnen, aber auch BewohnerInnen einen Änderungsbedarf in der Nutzungsstruktur der Erdgeschoßzone, dies betrifft vor allem die Wallensteinstraße in der Wallensteinstraße (siehe Kapitel 8.4).

„Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 49).

Auch dieses Ziel hat sich im Kontext der Pandemie noch einmal verstärkt. Der Straßenraum übernimmt als Transitraum eine bedeutende Erholungsfunktion in Zeiten der Pandemie. Insbesondere hat sich die Veränderung im NutzerInnenverhalten wie beispielsweise durch das Spazierengehen der Anspruch auf Verweil- und Aufenthaltsmöglichkeiten verstärkt. Das wird auch durch die PassantInnengespräche und ihre Änderungswünsche ersichtlich. Die drei Straßenräume sind in dieser Hinsicht aufgrund ihrer mangelnden Aufenthaltsflächen nicht sehr ausgeprägt, weshalb der Bedarf besteht Verweilmöglichkeiten in den Straßenräumen zu schaffen. Aufgrund der Straßenquerschnitte räumen sie jedoch die Möglichkeit ein die Nutzungsflächen umzuverteilen.

„Durch gezielte Interventionen (Aufforstungen, Baumpflanzungen im Straßenraum und andere Begrünungsmaßnahmen, temporäre und dauerhafte (Mikro-)Gärten bzw. kleine Parks, Sitz- und Spielmöglichkeiten, Wasserelemente, [...] werden nicht nur mehr wohnortnahe Erholungsmöglichkeiten, sondern auch ein attraktives Wegenetz geschaffen, das Grün- und Erholungsräume verbindet und den Zugang [...]“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 118).

Aus den Untersuchungsbeispielen geht hervor, dass die alleinige Begrünung des Straßenraums nicht ausreichend ist für die Aufenthaltsqualität. In erster Linie kann das am Beispiel der Klosterneuburger Straße veranschaulicht werden: Trotz den Begrünungen und der großen Querschnittsbreite des Straßenraums mitsamt großzügigen Gehsteigen (siehe Kapitel 8.5) nehmen PassantInnen ihn nicht als ein Aufenthaltsort wahr. Es bedarf vor allem der Ausstattung und Ausgestaltung des Straßenraums, welche den Aufenthalt und die Nutzung fördern, wie durch Sitzmöglichkeiten. Diese Erkenntnis bestätigt auch die Begleitstudie von Frey et. al (2020) der temporären Straßenräume im Kontext der Pandemie erwiesen haben (siehe Kapitel 7.2).

„Ein konsequenter Vorrang für den Umweltverbund eröffnet auch neue Möglichkeiten für eine fairere Verteilung und eine attraktivere Gestaltung des Straßenraums“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 110).

„Die Priorität für den Umweltverbund ist in der Straßengestaltung noch nicht adäquat erkennbar“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 103). Aus der Untersuchung der drei Straßenräume ist dies ebenso nicht erkennbar. Die Wallensteinstraße, die Klosterneuburger Straße und die Othmargasse werden vorrangig vom fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr eingenommen. Durch das veränderte Mobilitätsverhalten besteht dadurch ein hohes Konfliktpotenzial zwischen den NutzerInnen. Vor allem kann das in der Othmargasse am Beispiel der Wohnstraße beobachtet werden (siehe Kapitel 8.6). Trotz der Kennzeichnung als Wohnstraße wird ein hohes Verkehrsaufkommen beobachtet, das vor allem an der mangelnden gestalterischen Umsetzung liegt. Nichtsdestotrotz sind die Nutzungskonflikte auch zukünftig zu berücksichtigen. Die Pandemie und vor allem der erste Lockdown haben gezeigt, dass der Raum umverteilt und so flexibel gestaltet werden muss, dass er sich den Bedingungen anpassen kann. Wie auch schon von ExpertInnen erwähnt, gewinnt hier der Aspekt der resilienten Stadtentwicklung immer mehr an Bedeutung (siehe Kapitel 7. 3). In dieser Hinsicht müssen Straßenräume, um in Zeiten von Krisen und auch darüber hinaus resilient zu sein, lern-, wandlungs- und handlungsfähig sein (vgl. E 2021, Abs.88). Im Rahmen dieser Arbeit wird nicht näher auf den Aspekt der Resilienz eingegangen, jedoch können die Erkenntnisse dieser Arbeit Ansätze für die Untersuchung resilienter Straßenräume im Kontext der Pandemie aber auch in dem der Klimakrise liefern.

„Raum für Menschen - Vom Straßenraum zu öffentlichen Raum“ (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 110).

Die Pandemie hat verdeutlicht, dass der Straßenraum als öffentlicher Raum vor allem von Menschen genutzt wird. Aus den Erkenntnissen zu den Veränderungen der Wahrnehmung wird betont, wie wichtig die Sichtweisen der NutzerInnen im Straßenraum vor allem für die Planung und Gestaltung sind. Die Ergebnisse aus den PassantInnengesprächen lieferten vor allem Eindrücke und Wahrnehmungen zur tatsächlichen Nutzung der Straßenräume. Ihre Mängel und Defizite konnten dabei aufgezeigt werden. ExpertInnen be-

zeichnen die NutzerInnen als die AlltagsexpertInnen des Straßenraums (siehe Kapitel 7.3). Dabei ist es vor allem wichtig die NutzerInnen des Straßenraums aktiv in die Gestaltungsprozesse mit einzubinden und die Möglichkeit zu geben diesen mitzugestalten. Insbesondere braucht die Transformation des öffentlichen Straßenraums den Druck und den Willen aus der Bevölkerung, um PlanerInnen in ihren Zielen zu unterstützen.

Alles in einem, sind die bestehenden Ziele durch die Pandemie noch einmal ins Licht gerückt worden. Nichtsdestotrotz sieht man anhand der Untersuchungsbeispielen, dass die Umsetzung hin zur Zielerreichung nicht einfach ist, und durch Interessenskonflikte wirtschaftlicher und politischer Natur verhindert werden. Wie seitens der ExpertInnen beschrieben wurde, liegt es auch an den PlanerInnen diese Nutzungskonflikte und den Nutzungsdruck zu bewältigen. Die festgelegten Ziele und Maßnahmen fallen vor allem zugunsten der NutzerInnen der aktiven Mobilität. Diese Vorteile müssen in erster Linie den NutzerInnen verdeutlicht werden. Die Untersuchung der Wahrnehmungen der Straßenräume hat gezeigt, dass die PassantInnen und BewohnerInnen sehr wohl die Unterschiede in den Lockdowns wahrgenommen haben. Die Pandemie hat Bilder hervorgerufen, welche für die einen oder anderen unvorstellbar waren. Sie hat auch gezeigt, dass das Potenzial des Straßenraums längst nicht ausgeschöpft ist und auch andere Nutzungen möglich sind. All diese Erkenntnisse aus Sicht der ExpertInnen und den Untersuchungsbeispielen belegen, dass ein hoher Handlungsbedarf in der Umsetzung und Vermittlung der Ziele an die NutzerInnen des Straßenraums besteht.

STEP 2035

Der Stadtentwicklungsplan und die Fachkonzepte der Stadt Wien geben Handlungsanleitungen für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen vor. Aus dem heutigen Standpunkt wurde bereits die Erarbeitung des nächsten Stadtentwicklungsplans STEP 2035 begonnen. Der STEP 2025 wird daher evaluiert und den aktuellen Anforderungen angepasst (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2021). Trotz der Nichtverbindlichkeit stellt er ein wichtiges strategisches Instrument dar, das vor allem für das politische und planerische Handeln als Grundlage dienen soll (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2021). Unter anderem wird im Prozess die Covid-19 Pandemie als einen der Einflussfaktoren auf die Stadtentwicklung aufgenommen (vgl. MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung 2021: 5). Die Erkenntnisse über die Gestaltung und Nutzung der Straßenräume im Kontext der Pandemie stellen wichtige Anknüpfungspunkte für die Entwicklung zukünftiger öffentlicher Räume dar. Diese müssen im Verlauf der Pandemie evaluiert und in die Entwicklung des STEP 2035 miteinbezogen werden. Der Fokus des STEP 2035 liegt in der Transformation Wiens zu einer klimafreundlichen, sozialen und robusten Stadt (vgl. Stadt Wien und Stadtentwicklung 2022). Daher ist das Lernen aus der Pandemie ein wichtiger Ansatz diese Entwicklungen langfristig koordiniert voranzutreiben.

Erkenntnisse für die drei Straßenräume

Um abschließende Erkenntnisse aus der Untersuchung der drei Straßenräumen zu ziehen, wird noch einmal auf die Entwicklungen im 20. Bezirk verwiesen. Der untersuchte Stadtteil und die Straßenräume werden sich in den nächsten Jahren einerseits durch die Entwicklungen des neuen Stadtentwicklungsgebietes des Nordwestbahnhofs (siehe Kapitel 8.3) und andererseits durch die zunehmenden Konflikte in den Straßenräumen und den Ansprüchen verschiedener NutzerInnen verändern (siehe 8.4 – 8.5). Vor allem müssen ein Umdenken und Handeln auf politischer Ebene, insbesondere auf der Bezirksebene erfolgen. Die Beispiele wie die der Implementierung einer temporären Begegnungszonen in einer der peripheren Lage des Bezirks sowie die Umwidmung der Othmargasse zu einer Wohnstraße ohne, dass sich Effekte dadurch erzielt haben, müssen und sollten auf politischer Ebene bedacht werden. Die Ansprüche der NutzerInnen an den Straßenraum haben sich durch die Pandemie verändert, das zeigt sich auch in den Befragungen der PassantInnen in den Straßenräumen. Die Pandemie hat verdeutlicht, welche Probleme und Mängel die Straßenräume aufweisen und welche bestehenden Qualitäten gestärkt werden müssen. In Anbetracht der Veränderungen liegt es vorrangig an der Planung und den politischen AkteurInnen die Entwicklungen in den angrenzenden Stadtteilen des neuen Stadtgebietes zu berücksichtigen und nicht zu ignorieren. Dabei rückt vor allem die Relevanz der Bestandsaufwertung in den Vordergrund. Die Wallensteinstraße, die Klosterneuburger Straße und die Othmargasse haben aufgrund ihrer strukturellen Beschaffenheit das Potenzial, mehr als nur einen Verkehrsraum und Transitraum zu fungieren. Die Pandemie kann als Startpunkt gelten, das vorhandene Potenzial auszuschöpfen und ihre Weiterentwicklung in Stadtentwicklungsprozessen mitzudenken. Der Stadtteil der untersuchten Straßenräume wird sich vor allem in den nächsten Jahren durch den Bevölkerungszuwachs und den Entwicklungen am Nordwestbahnhof sowohl räumlich als auch in der Bevölkerungsstruktur verändern (siehe Kapitel 8). Dabei wird der Wallensteinstraße eine übergeordnete Verbindungsfunktion zugeschrieben. Hierbei besteht die Gefahr, dass die Straßen im Bestandsviertel unter den Entwicklungen des Nordwestbahnhofs leiden oder nicht ausreichend in die Entwicklung des Bezirks und dem Viertel miteinbezogen wurden. Diese stellt eine wichtige Verbindung zwischen dem alten und neuen Stadtteil dar, die auch zukünftig aufgrund der zunehmenden Dichte immer mehr an Bedeutung gewinnt. Da die Verwaltung und Pflege der Straßenräume in der Verantwortung des Bezirks liegen, stellt die vorliegende Diplomarbeit einen Appell an die politischen AkteurInnen bestehenden Defizite in den Straßenräumen auszugleichen, vorhanden Potenziale zu bestärken und vor allem auf die veränderten Nutzungsansprüche zu reagieren.

Die vorliegende Arbeit hat den Anspruch die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung von ausgewählten Straßenabschnitten zu untersuchen, um Erkenntnisse für Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen zu ziehen. Aussagen zur zukünftigen Gestaltung und Nutzung öffentlicher Straßenräume erschließen sich aus den Erkenntnissen, die nach über zwei Jahren vorherrschender Covid-19-Pandemie gewonnen werden konnten.

In diesem abschließenden Kapitel werden die Ergebnisse aus der Diskussion und die der Arbeit in einem Gesamtkontext zusammenfassend dargestellt. Dabei ist die Beantwortung der eingangs gestellten Forschungsfragen von zentraler Bedeutung:

1. *Welche Funktionen nimmt der Straßenraum als öffentlicher Raum in der Covid-19 Pandemie in einem Stadtteil ein?*
2. *Wie hat sich die Covid-19 Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums aus der Sicht der Bevölkerung und FachexpertInnen im urbanen Kontext ausgewirkt?*
3. *Welche Erkenntnisse für die künftige Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen können wir als PlanerInnen aus der Covid-19 Pandemie ziehen?*

Für die Beantwortung dieser Fragen wurden Methoden der empirischen Sozialforschung angewendet. Mit Hilfe von ExpertInneninterviews mit AkteurInnen der Stadt Wien, sowie lokalen ExpertInnen im Untersuchungsraum Brigittenau und der Auseinandersetzung bestehender Studien, Medien und Berichten konnte der Straßenraum als öffentlicher Raum im Kontext der Pandemie tiefgehend beleuchtet werden. Durch den Diskurs über den Straßenraum war wiederum möglich Rückschlüsse über die Veränderungen in den Funktionen und Nutzungen, sowie die Wahrnehmung der Straßenräume im Kontext der Pandemie zu ziehen. Zudem lieferte die Untersuchung der Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Othmargasse in den Betrachtungsebenen konzipierter, wahrgenommener und gelebter Raum Erkenntnisse über die Auswirkung der Pandemie an konkreten Straßenräumen. PassantInnengespräche haben zur Überprüfung der Veränderungen von Wahrnehmungen und Nutzungen beigetragen.

Hervorgehend aus der Diskussion zeigt sich, dass der urbane öffentliche Straßenraum im Kontext der Pandemie vielfältige Funktionen einnimmt, welche sich in den Phasen der Pandemie, sowie auch im lokalen Kontext unterscheiden. Aus den ExpertInneninterviews und der Auseinandersetzung mit den Medienberichten, Studien und Presseartikeln lässt sich schließen, dass der urbane Straßenraum im Stadtteil vor allem eine Ausgleichsfunktion für Nutzungen darstellt, welche durch die Ausgangsbeschränkungen und die Ausgangsregelungen in den Lockdowns und den Öffnungsphasen eingeschränkt werden. In Lockdowns dienen Straßenräume vorrangig zur Erholung und Bewegung, Begegnung und Kontakt, Versorgung und Konsum sowie für gesundheitliche Infrastrukturen wie Test- und Impfboxen. In den Öffnungsphasen hingegen werden die Funktionen der Versorgung und Konsum noch einmal verstärkt. Dadurch können dem allgemeinen Straßenraum wichtige soziale gesundheitliche, verkehrliche, aber auch wirtschaftliche Funktionen im Alltag im Kontext der Pandemie zugeschrieben werden. Die bestehenden Funktionen der Straßenräume haben sich dadurch nicht verändert, sondern werden in den Phasen der Pandemie ergänzt und erweitert. Die Untersuchung der Funktionen der Straßenräume im 20. Bezirk zeigen jedoch, dass nicht alle

Funktionen gleich stark ausgeprägt sind und erfüllt werden. Dadurch mangelt es den Straßenräumen an Ausgleichsflächen. Aus den PassantInnengesprächen und der Analyse der materiell-physischen Gestalt und den übergeordneten Plänen geht hervor, dass die Funktionen des Transits, der Bewegung und des Konsums in den Straßenräumen eine starke Ausprägung aufweisen. Die drei Straßenräume werden in ihrer Verbindungs- und Erschließungsfunktion zu Versorgungseinrichtungen im Kontext der Pandemie wahrgenommen. Daraus kann sich ableiten, dass der Straßenraum nach wie vor in seiner Verkehrsfunktion wahrgenommen wird und die Transformation und der Bedeutungswandel des Straßenraums hin zur vielfältigen Nutzung als öffentlicher Raum durch die Pandemie nicht vollständig erreicht wurde.

Der Diskurs über den Straßenraum im Kontext der Pandemie aus Sicht der ExpertInnen, Medien, Presseartikeln, Fachbeiträge und Studien legt nahe, dass die pandemiebezogenen Maßnahmen in den Bereichen Arbeit, Wohnen und Mobilität die Nutzung und Wahrnehmung des Straßenraums verändert haben. Die materiell-physische Gestalt und die Erdgeschoßnutzung haben einen enormen Einfluss auf die Wahrnehmung des Straßenraums. Die PassantInnengespräche und ExpertInneninterviews zeigen eine durch die Pandemie ausgelöste Veränderung des Mobilitätsverhalten in den Straßenräumen. ExpertInnen sehen durch die Veränderungen und neuen Dynamiken im Bereich Wohnen, Arbeit und Mobilität einen veränderten Nutzungsanspruch an den Straßenraum und die unmittelbare Umgebung als eine Veränderung in der Nutzung selbst. Dabei wird das veränderte Mobilitätsverhalten seit Beginn der Pandemie in Richtung aktive Mobilität besonders hervorgehoben. Vor allem sehen ExpertInnen durch das vermehrte Spazierengehen und Radfahren eine Veränderung in der Wahrnehmung des Straßenraums. Dadurch werden den qualitativen Aspekten mehr Bedeutung zugeschrieben. Vor allem zeichnet sich das vermehrte Spazierengehen bei den PassantInnen in der Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straßen und in der Othmargasse aus. Aus den PassantInnengesprächen lassen sich daher die Wahrnehmungen der qualitativen Aspekte des Straßenraums bestätigen. Die Pandemie hat die Nutzungen nicht verändert, sondern vielmehr den veränderten Nutzungsanspruch an den Straßenraum aufgezeigt. Die veränderte Wahrnehmung hat auch die bestehenden Defizite und Mängel im Straßenraum verdeutlicht.

Mit diesen Veränderungen erhoffen sich PlanerInnen die Transformation des Straßenraums voranzutreiben und dass auch NutzerInnen den Straßenraum als einen vielfältig nutzbaren Raum wahrnehmen, um so ein gemeinsames Bild des Straßenraums zu erzeugen. Die Ergebnisse aus den PassantInnenbefragungen und den der ExpertInnen weisen unterschiedliche Auffassungen des Straßenraums im Kontext der Pandemie auf. Das Bild des Straßenraums als multifunktionaler Raum und Potenzialraum wird bei den NutzerInnen nicht bewusst wahrgenommen und zeigt wiederum die Diskrepanz des konzeptualisierten und gelebten Raums auf.

Welche Erkenntnisse können PlanerInnen nun aus zwei Jahren Pandemie für die Nutzung und Gestaltung öffentlicher Straßenräume ziehen? Die wesentlichste Erkenntnis ist, dass der Straßenraum in seiner materiell-physischen Gestalt so flexibel gestaltet werden muss, um sich der ändernden Umwelt und Nutzungsansprüchen anpassen zu können. Der Straßenraum muss multifunktionaler und flexibler werden. Das veränderte Mobilitätsverhalten hat auch gezeigt, dass eine Umverteilung des Straßenraums benötigt wird, um den

veränderten Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Die Interviews mit ExpertInnen zeigen, dass keine neuen Erkenntnisse für die Planung aus der Pandemie resultieren, sondern die bestehenden Ziele bestärkt werden. Die Herausforderungen der PlanerInnen nehmen durch die Pandemie zu, vor allem wenn es darum geht die Ziele umzusetzen. Für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen ist daher wichtig die Vermittlung der gemeinsamen Ziele und Vorteile zu forcieren, um den Nutzungskonflikten entgegenzuwirken. Insbesondere kann aus den untersuchten Straßenräumen gelernt werden, dass ExpertInnen und die lokale Bevölkerung unterschiedliche Bilder und Potenziale im Straßenraum in Zeiten der Pandemie wahrnehmen, und daran gearbeitet werden muss, diese Ambivalenzen weitestgehend zu reduzieren.

Die Pandemie hat verdeutlicht, dass die wahrgenommenen Veränderungen aus dem ersten Lockdown aus heutigem Standpunkt sich wieder in Richtung „Normalzustand“ zurück entwickeln. Durch die Pandemie wurde ein sogenanntes „*window of opportunity*“, ein Möglichkeitsfenster geöffnet, das droht angesichts der aktuellen Situation im Kontext der Pandemie wieder zu schließen (Stand Februar 2022). Durch die Pandemie konnten Fortschritte in der Transformation des Straßenraums hin zu einem vielfältig nutzbaren Raum erzielt werden. Die Aufgabe der Planung ist an diesen Fortschritten anzusetzen.

Um auf die anfangs in der Einleitung gestellte Frage, ob die Pandemie tatsächlich ein sogenannter „*Teilchenbeschleuniger*“ oder „*Katalysator*“ für die Transformation des öffentlichen Raums und neue Ansätze für die Planung und Gestaltung von Straßenräumen ist, kann mit einem *Ja* und *Nein* beantwortet werden. Die Pandemie hat aufgezeigt, welche Ansätze und Ziele von Relevanz sind es liegt an den PlanerInnen und den AlltagsexpertInnen der NutzerInnen des Straßenraum Potenziale zu identifizieren und die Entwicklungen voranzutreiben. Es ist die Aufgabe der PlanerInnen aber auch die der NutzerInnen die Erkenntnisse und das Bewusstsein für den öffentlichen Straßenraum als vielfältig nutzbaren Raum zu gestalten.

Post-Pandemie und Ausblick

Rückschlüsse für die Auswirkungen der Pandemie auf die Nutzung und Wahrnehmung der Straßenräume konnten nur aus dem Zeitraum vom ersten Lockdown Frühjahr 2020 bis zum heutigen Stand Februar 2022 und aus den Ergebnissen der Untersuchung der drei Straßenräume Wallensteinstraße, Klosterneuburger Straße und Othmargasse gezogen werden. Aufgrund der Aktualität der Thematik können bisher kaum Studien zur Nutzung und Wahrnehmung von alltäglichen Straßenräumen im Kontext der Pandemie im öffentlichen Raum gefunden werden. Nach wie vor sind die Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf den öffentlichen Raum noch nicht gänzlich erforscht und daher von wissenschaftlichem Interesse. Nicht nur in der Wissenschaft, aber auch in der Stadtplanung wirft die Pandemie Fragen für die zukünftige Entwicklung des urbanen Stadtraums auf.

Die Arbeit stellte daher einen Versuch dar, erste Ergebnisse und Erkenntnisse zur Identifikation von Auswirkungen der Pandemie auf Straßenräumen zu ziehen, welche nicht im Kontext von Interventionen während der Pandemie stehen. Aufgrund fehlender Daten zur Zeit vor der Pandemie können diesbezüglich keine Vergleiche durchgeführt werden. Eine Empfehlung für eine

weitere Forschung ist daher die Veränderungen, die Nutzungen und Funktionen im Verlauf der Pandemie neu zu evaluieren und so die Unterschiede in den Phasen zu untersuchen. Des Weiteren kann die Forschung auf andere NutzerInnen der Straßenräume wie beispielsweise RadfahrerInnen, BetreiberInnen und direkte BewohnerInnen ausgeweitet werden, um ein umfassendes Bild der Nutzungsansprüche während der Pandemie zu erfassen. Auch kann eine Durchführung der Forschung mit den gleichen Ansätzen und Methodiken in anderen Straßenräumen im Kontext der Stadt Wien weitere Erkenntnisse liefern oder diese bestätigen. Das Forschungsfeld rund um die Pandemie und den öffentlichen Raum sind vielfältig und weitreichend. Unentdeckte Räume können eröffnet werden. Vor allem das ungewisse Ende der Pandemie, die Frage nach der Post-pandemischen Straße, stellt ein interessantes zukünftiges Forschungsfeld dar, um herauszufinden welche Erkenntnisse und Verhaltensweisen aus der Pandemie bestehen bleiben.

Aus dem heutigen Standpunkt haben Post-pandemische Straßen aus den Erkenntnissen gelernt, sind zukunftsfähig und tragen auch in weiteren Krisen einen wesentlichen Beitrag zur Alltagsbewältigung bei.

Literaturverzeichnis

- AG Sozialer Raum (2016). AG Sozialer Raum 2016: SOA und öffentlicher Raum. Online verfügbar unter https://www.ogsa.at/wp-content/uploads/2017/09/OGSA-AGSozialerRaum_Positionspapier2016.pdf (abgerufen am 21.11.2020).
- Agenda Austria (2021). Wie die Lockdowns unsere Mobilität verändern – Agenda Austria. Online verfügbar unter <https://www.agenda-austria.at/grafiken/wie-die-lockdowns-unsere-mobilitaet-veraendern/> (abgerufen am 18.01.2021).
- AGES (2021). Aktuelle Situation - AGES Dashboard COVID19. Online verfügbar unter <https://covid19-dashboard.ages.at/> (abgerufen am 01.10.2021).
- Agora Verkehrswende (2017). Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Online verfügbar unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen-Kurzfassung_WEB.pdf (abgerufen am 11.02.2022).
- Akreimi, *Leila* (2014). Stichprobenziehung in der qualitativen Sozialforschung.
- APA OTS (2009). Projekt "Lebendige Wallensteinstraße" belebt Einkaufsmeile vom 17.07.2009. Online verfügbar unter https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090717_OTS0033/projekt-lebendige-wallensteinstrasse-belebt-einkaufsmeile (abgerufen am 09.01.2022).
- APA OTS (2020). Krisenbedingte Arbeitslosigkeit bei rund 99.000. Online verfügbar unter https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20201208_OTS0031/krisenbedingte-arbeitslosigkeit-bei-rund-99000 (abgerufen am 21.01.2021).
- APA OTS (2021). Studie zu Online-Handel und Corona: 32 % verzeichnen mehr Geschäft. APA Ots vom 21.01.2021. Online verfügbar unter https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20201021_OTS0027/studie-zu-online-handel-und-corona-32-verzeichnen-mehr-geschaeft (abgerufen am 21.01.2021).
- Arbeitsmarktservice Österreich (2021). Wiener Arbeitsmarkt » Alle Daten | AMS. Online verfügbar unter <https://www.ams.at/arbeitsmarktdaten-und-medien/arbeitsmarkt-daten-und-arbeitsmarkt-forschung/der-wiener-arbeitsmarkt#wohnotortbeschaeftigung-nach-politischen-bezirken-zeitreihe> (abgerufen am 02.12.2021).
- Arup (2020). Tactical Urbanism. make it happen. Online verfügbar unter <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/tactical-urbanism> (abgerufen am 17.02.2022).
- Asadi, *Shams*; Gerlich, *Wolfgang*; Grimm-Pretner, *Dagmar*; Ritt, *Winfred*; Schwaweda, *Anette* (1998). Kulturen, Nutzungen und Generationen im öffentlichen Raum: von der Parkbetreuung zur integrativen Stadtteilarbeit in Wien.
- Austria Presse Agentur (2020). "Harter Lockdown": Die wichtigsten Punkte im Überblick. *kurier.at* vom 17.11.2020. Online verfügbar unter <https://kurier.at/chronik/oesterreich/harter-lockdown-die-wichtigsten-punkte-im-ueberblick/401097798> (abgerufen am 30.09.2021).
- Bahrtdt, *Hans Paul* (1998). Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau. Hg. von Ulfert Herlyn. Wiesbaden/s.l., VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Balula, *Luis* (2011). The Novelty of Tradition: Creative Old Quarters at the Heart of Waning Cities.
- Bärnthaler, *Richard*, et al. (2020). Die Alltagsökonomie als Fundament zukunftsfähiger Stadtentwicklung. *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* (80), 6–11.

- Baumgart, *Sabine* (2018). Räumliche Planung und öffentliche Gesundheit- eine historische Verknüpfung 08, 20–37. Online verfügbar unter https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/fb/fb_008/fb_008_gesamt.pdf (abgerufen am 21.11.2020).
- Baur, *Nina*; Blasius, *Jörg* (2014). Methoden der empirischen Sozialforschung.
- Berding, *Ulrich*; Selle, *Klaus* (2018). Öffentlicher Raum. ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentw, 16. Online verfügbar unter <https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/HWB%202018/%C3%96ffentlicher%20Raum.pdf> (abgerufen am 21.11.2020).
- Brezina, *Tadej*, et al. (2020). Der COVID-19-Lockdown und die Mobilität. *GZ - Österreichische Gemeinde-Zeitung. Das Magazin des Österreichischen* (86), 21–23. Online verfügbar unter https://www.researchgate.net/publication/343006814_Der_COVID-19-Lockdown_und_die_Mobilitat (abgerufen am 11.10.2021).
- Brooks, *David* (2001). *Bobos in Paradise. The New Upper Class and How They Got There.* Riverside, Simon & Schuster.
- Buenaventura, *Barbara* (2021). Die Rückkehr des Schlenderns: Kann man Spazieren lernen? *National Geographic* vom 14.05.2021. Online verfügbar unter <https://www.nationalgeographic.de/umwelt/2021/04/die-rueckkehr-des-schlenderns-kann-man-spazieren-lernen> (abgerufen am 11.10.2021).
- Bundesministerium für Gesundheit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz (2022). Informationen zur Impfpflicht gegen das Coronavirus in Österreich. Online verfügbar unter <https://www.sozialministerium.at/Corona-Schutzimpfung/Impfpflicht/Allgemeine-Informationen.html> (abgerufen am 05.03.2022).
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2020). Fortschrittsbericht 2020. nach § 6 Klimaschutzgesetz.
- Burckhardt, *Lucius* (2006). Warum ist Landschaft schön? Die Spaziergangswissenschaft. Hg. von Markus Ritter/Martin Schmitz. Berlin, Martin Schmitz Verlag.
- Castells, *Manuel* (2010). *The rise of the network society.* 2. Aufl. Chichester, Wiley-Blackwell.
- Cérda, *Ildefons* (2018). *General Theory of Urbanization 1867.* New York, Actar Publishers.
- Dangschat, *Jens S*; Hamedinger, *Alexander* (Hrsg.) (2007). *Lebensstile, soziale Lagen und Siedlungsstrukturen*, in: Dangschat, *Jens S*; Hamedinger, *Alexander* (Hg.). Hannover, Verl. der ARL.
- Degros, *Aglaée*; Madanipour, *Ali*; Knierbein, *Sabine* (2014). Resilience, rhythm and public space. *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* (54), 4–7. Online verfügbar unter <https://www.eurozine.com/resilience-rhythm-and-public-space/>.
- Deinet, *Ulrich* (Hrsg.) (2006). Neue Perspektiven in der Sozialraumorientierung. Dimensionen - Planung - Gestaltung, in: Deinet, *Ulrich* (Hg.). Berlin, Frank & Timme.
- Deinet, *Ulrich*; Reutlinger, *Christian* (Hrsg.) (2004). "Aneignung" als Bildungskonzept der Sozialpädagogik. Beiträge zur Pädagogik des Kindes- und Jugendalters in Zeiten entgrenzter Lernorte, in: Deinet, *Ulrich*; Reutlinger, *Christian* (Hg.). Wiesbaden, VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Der Standard (2020). Coronavirus: Bewegungsanalysen zeigen stabilen Mobilitätsrückgang. *DER STANDARD* vom 01.04.2020. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000116411484/coronavirus-bewegungsanalysen-zeigen-stabilen-mobilitaetsrueckgang> (abgerufen am 18.01.2021).
- Der Standard (2021). Aktuelle Mobilfunkdaten zeigen wieder, wie stark der harte Lockdown

- wirkt. DER STANDARD vom 30.11.2021. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000131548730/aktuelle-mobilfunkdaten-zeigen-wieder-wie-stark-der-harte-lockdown-wirkt> (abgerufen am 19.02.2022).
- die20erinnen (2020). die20erinnen. Online verfügbar unter <https://die20erinnen.webnode.com/> (abgerufen am 06.02.2022).
- Dlabaja, *Cornelia* (2013). Urbane Raumproduktion. Eine Analyse des Wandels von Stadträumen am Beispiel des Wiener Brunnenviertels. Masterarbeit. Wien, Universität Wien. <https://doi.org/10.25365/THESIS.28897>.
- Döring, *Jörg*; Thielmann, *Tristan* (2008). Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften. 2. Aufl. s.l., Transcript Verlag.
- Dresing, *Thorsten*; Pehl, *Thorsten* (2011). Praxisbuch Transkription. Regelsysteme, Software und praktische Anleitungen für qualitative ForscherInnen. 2. Aufl. Marburg, Eigenverlag.
- Emmenegger, *Barbara*; Litscher, *Monika* (Hrsg.) (2011). Perspektiven zu öffentlichen Räumen. Theoretische und praxisbezogene Beiträge aus der Stadtforschung, in: Emmenegger, *Barbara*; Litscher, *Monika* (Hg.). Luzern, interact.
- Frank, *Susanne* (2018). Gentrifizierung. Online verfügbar unter <https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/HWB%202018/Gentrifizierung.pdf>.
- Frey, *Harald*; Laa, *Barbara*; Leth, *Ulrich*; Kratochwil, *Florian*; Schober, *Philipp* (2020). Mobilität in Wien unter COVID19. Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur. Technische Universität Wien. Online verfügbar unter https://www.mobilitaetsagentur.at/wp-content/uploads/2021/02/COVID19_Mobilitaet_Wien_Endbericht_final_20201207_freyha.pdf (abgerufen am 11.10.2021).
- Frick, *Dieter* (2011). Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. 3. Aufl. Tübingen, Wasmuth.
- Fugmann, *Friederike*; Karow-Kluge, *Daniela Anna*; Selle, *Klaus* (2017). Öffentliche Räume in stadtesellschaftlich vielfältigen Quartieren: Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung. RWTH Aachen University.
- Führer, *Emanuel*; Pisecky, *Michael* (2020). Kommt jetzt die große Stadtflucht? Wohnwünsche in Österreich: Vor Corona und danach. Die große Wohnumfrage 2020 von s REAL und Wohnnet. SReal Immobilien. Wien, Pressemitteilung vom 29.09.2020. Online verfügbar unter <https://www.sreal.at/asset/file/4625.pdf> (abgerufen am 01.10.2021).
- Gebietsbetreuung Stadterneuerung (2021). Ein neuer Stadtteil entsteht - Stadtteilmanagement Nordwestbahnhof. Online verfügbar unter <https://www.gbster.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubauegebieten/stadtteilmanagement-nordwestbahnhof/> (abgerufen am 07.12.2021).
- Gehl Institute (2018). Inclusive Healthy Places. A Guide to Inclusion & Health in Public Space: Learning Globally to Transform Locally.
- Gehl, *Jan* (2018). Städte für Menschen. 4. Aufl. Berlin, Jovis.
- Gehl, *Jan* (2020). Public Space & Public Life during COVID 19. Online verfügbar unter <https://covid19.gehlpeople.com/files/report.pdf> (abgerufen am 05.01.2021).
- geht-doch.wien (2020). Schmale Gehsteige? Wir wollen ein Foto davon! – geht-doch.wien. Online verfügbar unter <https://geht-doch.wien/2020/04/23/schmale-gehsteige-wir-wollen-ein-foto-davon/> (abgerufen am 08.10.2021).
- Gläser, *Jochen*; Laudel, *Grit* (2004). Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. Wiesbaden, VS Verlag für

- Sozialwissenschaften.
- Häberlin, *Udo*; Mückstein, *Gerline*; Peters, *Nils*; Stratil-Sauer, *Gregor*; Suitner, *Johannes*; Troger, *Tobias*; Wasserburger, *Maria* (Hg.) (2020). Corona: Die Rolle der Stadtplanung für die Krisenbewältigung am Beispiel Wien, REAL CORP 2020, 15-18 September 2020.
- Habermas, *Jürgen* (1990). Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft. Frankfurt am Main, Suhrkamp.
- Häder, *Michael* (2010). Erhebungsmethoden.
- Haluza, *Daniela* (2021). Städtische Grünflächen als wichtiger sozialer Faktor in Krisenzeiten. MedUni Wien. Online verfügbar unter <https://www.meduniwien.ac.at/web/ueber-uns/news/news-im-november-2021/staedtische-gruenflaechen-als-wichtiger-sozialer-faktor-in-krisenzeiten/> (abgerufen am 10.02.2022).
- Hammer, *Katharina*; Verlič, *Mara* (2020). Wohnen und Corona: Soziale Folgen der Krise - Arbeit&Wirtschaft Blog. Arbeit&Wirtschaft Blog. Online verfügbar unter <https://awblog.at/wohnen-und-corona-soziale-folgen-der-krise/> (abgerufen am 15.02.2022).
- Harley, *J. Brian* (2009). Maps, knowledge, and power.
- Heinz, *Janine*; Ogris, *Günther* (2021). COVID-19 und die Kommunalpolitik. Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf Aspekte der Lebensqualität in Wien. Wien.
- Helfferich, *Cornelia* (2014). Leitfaden- und Experteninterviews.
- Heller, *Jochen* (2021). Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren. Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Online verfügbar unter https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/57/2021/03/Vert_Ausw_Aktiv_Mobili_Endb_21.01.2021.pdf (abgerufen am 17.02.2022).
- Hofbauer, *Jakob*; Kauv, *Sovantania*; Türemis, *Tamara* (2017). Field Trips 2017- Neapel - Die Straße als Wohnzimmer.
- Hofer, *Elisabeth*, et al. (2020). 50 Tage Corona: Der Lockdown und seine Folgen. kurier.at vom 03.05.2020. Online verfügbar unter <https://kurier.at/chronik/oesterreich/50-tage-corona-der-lockdown-und-seine-folgen/400830842> (abgerufen am 01.10.2021).
- Hoffmeyer-Zlotnik, *Jürgen H.P.*; Warner, *Uwe* (2014). Soziodemographische Standards.
- Jacobs, *Jane* (1963). Tod und Leben großer amerikanischer Städte. 3. Aufl. Basel, Birkhäuser.
- Jarass, *Julia*; Von Schneidmesser, *Dirk* (2021). Offene Straßen: Pandemieresiliente öffentliche Stadträume. Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung im Öffentlichen Raum bei beengten Wohnverhältnissen und bei Unterversorgung mit Grünflächen angesichts der COVID-19-Pandemie. Online verfügbar unter https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/34724651/files/images/IASS_OffeneStrassen2021_final_web.pdf/full.pdf.
- Jessen, *Johann* (2021). Städtebauliche Leitbilder – Entwicklungstendenzen.
- John, *Gerald* (2021). Der harte Lockdown wirkt nur sanft. DER STANDARD vom 01.12.2021. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000131561290/der-harte-lockdown-wirkt-nur-sanft> (abgerufen am 19.02.2022).
- JUVIVO (2021). Wiener Spielstraße - JUVIVO. Online verfügbar unter <https://juvivo.at/projekte-und-schwerpunkte/wiener-spielstrasse/> (abgerufen am 19.03.2022).
- Kadi, *Justin*; Verlic, *Mara*; Ritt, *Thomas* (2019). Gentrifizierung in Wien. Perspektiven aus Wissenschaft, Politik und Praxis? AK Wien.
- Kistemann, *Thomas*; Ritzinger, *Anne* (2018). Leitbild einer gesundheitsfördernden Stadtentwicklung.

- Klamt, *Martin* (2012). Öffentliche Räume.
- Klimpfinger, *Viktoria* (2021). 9 ausgefallene Ideen für Spaziergänge während des Lockdowns in Wien. 1000things vom 11.12.2021. Online verfügbar unter <https://www.1000things.at/blog/9-ausgefallene-ideen-fuer-spaziergaenge-waehrend-des-lockdowns-in-wien/> (abgerufen am 15.02.2022).
- Klosa-Kückelhaus, *Annette* (2021). Von AHA bis zweite Welle – Von AHA bis zweite Welle. Ein kommentiertes Glossar zur Coronakrise.
- Klose, *Andreas* (2012). Treffpunkt Straße? Öffentlicher Raum zwischen Verdrängung und Rückgewinnung. Einige geschichtliche und aktuelle Entwicklungen | sozialraum.de. Online verfügbar unter <https://www.sozialraum.de/treffpunkt-strasse.php> (abgerufen am 21.11.2020).
- Kraus, *Sebastian*; Koch, *Nicolas* (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences* 118 (15), e2024399118. <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>.
- Krusche, *Jürgen* (2011). Von der Stadt zum Bild. Die Strasse. Online verfügbar unter https://architekturtag.at/2012/data/media/aaf_binary/original/1336373770.pdf (abgerufen am 04.01.2021).
- Krutzler, *David* (2020). In Wien bleiben Schönbrunn und andere Bundesgärten geschlossen. DER STANDARD vom 01.04.2020. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000116419056/in-wien-bleiben-schoenbrunn-und-andere-bundesgaerten-geschlossen> (abgerufen am 01.10.2021).
- Kurt, *Ronald*; Herbrink, *Regine* (2014). Sozialwissenschaftliche Hermeneutik und hermeneutische Wissenssoziologie.
- Landesstatistik Wien (2021). Die Brigittenau in Zahlen 2020, 20. Bezirk. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/brigittenau.html> (abgerufen am 27.11.2021).
- Läpple, *Dieter* (1991). Essay über den Raum. Für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept. Stadt und Raum – stadtsoziologische Analysen, 157–207. Online verfügbar unter <http://www.rainer-rilling.de/gs-villa07-Dateien/laepple.pdf> (abgerufen am 09.01.2021).
- Lefebvre, *Henri* (1991). *The production of space*. Malden, Mass., Blackwell.
- Leth, *Ulrich* (2020). Verkehrliche Überlegungen um den Hannovermarkt. TU Wien / Institut für Verkehrswissenschaften / Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Online verfügbar unter https://www.gbw.at/fileadmin/user_upload/gbw_wien/Hannovermarkt_Verkehrliche_Ueberlegungen.pdf (abgerufen am 06.02.2022).
- Liu, *Zhu*, et al. (2020). Near-real-time monitoring of global CO2 emissions reveals the effects of the COVID-19 pandemic. *Nature Communications* 11 (1), 5172. <https://doi.org/10.1038/s41467-020-18922-7>.
- Lorenz, *Florian* (2020). Offene Straßen für alle! *dérive - Zeitschrift für Stadtforschung* (80), 38–45.
- Löw, *Martina* (2017). *Raumsoziologie*. 9. Aufl. Frankfurt am Main, Suhrkamp.
- Löw, *Martina*; Steets, *Silke*; Stoetzer, *Sergej* (2008). *Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie*. 2. Aufl. Opladen/Farmington Hills, Verlag Barbara Budrich.
- Lydon, *Mike*; Bartman, *Dan*; Garcia, *Tony*; Preston, *Russ*; Woudstra, *Ronald* (2012). *Tactical Urbanism: Volume 2. Short-term action, Long-term change*. Online verfügbar unter <http://tacticalurbanismguide.com/guides/tactical-urbanism-volume-2/>.

- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2013). *Lebendige Straßen—Lessons Learned* Einschätzungen und Erfahrungen aus dem Projekt Lebendige Straßen. 2010. Aufl. Wien, MA 21 A.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014). STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien. Wien.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015a). Fachkonzept Grün- und Freiraum. Gemeinsam draußen.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2015b). STEP 2025 - Fachkonzept - Mobilität - Kurzfassung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008442.pdf> (abgerufen am 08.02.2021).
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2016a). Gehsteigbreiten 2016 Wien. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/gehsteigbreiten-2016-wien> (abgerufen am 08.10.2021).
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2016b). Wien: polyzentral - Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2017). *Die Wiener Praxis der Funktions- und Sozialraumanalysen. Praxisbeispiele und Einsatzbereiche - Gegenüberstellung von Analysen des öffentlichen Raums in der City und zweier Wohngebiete in unterschiedlichen Siedlungstypen*. Wien, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018a). Fachkonzept öffentlicher Raum. Wien.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2020). 100 x 18 - Wiener Stadtentwicklung gestern, heute, morgen. Ein Jahrhundertgeschenk. Online verfügbar unter https://publik.tuwien.ac.at/files/publik_293020.pdf (abgerufen am 13.10.2021).
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Covid-19 und die Wiener Stadtplanung. Fachpapier Stadtplanung 2020 (2). Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008581.pdf>.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2015c). Fachkonzept Mobilität. Miteinander mobil, in: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) (2016c). Identität und Raum. Beiträge des öffentlichen Freiraums zu Prozessen der Identitätsbildung auf Grätzelebene, in: MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hg.). Wien.
- MA 19 - Architektur und Stadtplanung (2019). Schanigarten – Ein Leitfaden. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/e000004.pdf> (abgerufen am 11.02.2022).
- MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest (2021a). *Intermodales Verkehrsreferenzsystem (GIP.at) Straßengraph Wien - data.gv.at*. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/1039ed7e-97fb-435f-b6cc-f6a105ba5e09> (abgerufen am 01.03.2022).
- MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung (2018). *Masterplan Gründerzeit - Handlungsempfehlungen zur qualitätsorientierten Weiterentwicklung der gründerzeitlichen Bestandsstadt*. Magistrat der Stadt Wien, MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung.
- MA 21 - Stadtteilplanung und Flächennutzung (2021). STEP 2035 Prozess der Erstellung - Präsentation. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/>

- strategien/pdf/step-2035-prozess.pdf (abgerufen am 18.03.2022).
- MA 21A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest. 20., Nordwestbahnhof - Vertiefung des städtebaulichen Leitbilds. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/pdf/stek-nwbh.pdf> (abgerufen am 07.12.2021).
- MA 21A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest (2021b). Zählbezirksgrenzen Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/e4079286-310c-435a-af2d-64604ba9ade5> (abgerufen am 01.03.2022).
- MA 22 - Wiener Umweltschutzabteilung (2015a). Urban Heat Islands. Strategieplan Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhi-strategieplan.pdf>.
- MA 22 - Wiener Umweltschutzabteilung (2015b). Urban Heat Islands. Strategieplan Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhi-strategieplan-druck.pdf>.
- MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2018). Bevölkerungsprognose 2018. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/bev-prog-2018.html>.
- MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik. Population in 250 sub-districts in Vienna by nationality, age and sex since 2011. Online verfügbar unter https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_viebevölkerungsnachnationalitätseit2011wienerzhlbezirke (abgerufen am 01.03.2022).
- MA 27 der Stadt Wien (2016). Ziel 2 Wien - EU Fördergebiet. Online verfügbar unter https://eu.wien.at/06/indexf9fe.html?cccpage=projekt_1 (abgerufen am 06.02.2022).
- MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2018b). Realnutzungskartierung ab 2007 Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/2f5baa1f-208c-42c2-8d04-9ea74aa1b229> (abgerufen am 22.02.2022).
- Madanipour, *Ali* (2017). *Cities in time. Temporary urbanism and the future of the city.* London/Oxford/New York/New Delhi/Sydney, Bloomsbury Academic.
- Magistrat der Stadt Wien (2021). *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2021.* Stadt Wien Wirtschaft, Arbeit und Statistik. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/jahrbuch-2021.pdf>.
- Magistrat der Stadt Wien; Stadt Wien Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2020). *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2020.* Stadt Wien Wirtschaft, Arbeit und Statistik. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/publikationen/jahrbuch.html> (abgerufen am 09.11.2021).
- Mattanovich, *Ernst*; Bürger, *Gebriele*; Fischer, *Marielis*; Neubauer, *Ulrike*; Stebegg, *Katharina* (Hrsg.) (2017). *Handlungsziele für Stadtgrün und deren empirische Evidenz. Indikatoren, Kenn- und Orientierungswerte : ein Projekt des Forschungsprogramms "Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), betreut vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), in: Mattanovich, Ernst; Bürger, Gebriele; Fischer, Marielis; Neubauer, Ulrike; Stebegg, Katharina (Hg.). 2017. Aufl. Bonn, Bundesinstitut für Bau- Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen für Bauwesen und Raumordnung (BBR).*
- Mayring, *Philipp* (2007). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken.* 9. Aufl. Weinheim/Basel, Beltz.
- Mayring, *Philipp* (2010). *Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken.* 11. Aufl. Weinheim, Beltz.

- Mayring, *Philipp*; Fenzl, *Thomas* (2014). *Qualitative Inhaltsanalyse.*
- Mehta, *Vikas* (2013). *The Street. A Quintessential Social Public Space.* Hoboken, Taylor and Francis.
- NACTO (2020). *NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery.* NACTO.
- NE Österreich GmbH | Brockhaus (2021). *COVID-19 - Enzyklopädie - Brockhaus.at.* Online verfügbar unter <https://brockhaus.at/ecs/enzy/article/covid-19> (abgerufen am 24.09.2021).
- Neubauer, *Herbert* (2021). *Coronavirus: Wiener gehen in Pandemie mehr zu Fuß.* ORF.at vom 18.04.2021. Online verfügbar unter <https://wien.orf.at/stories/3099779/> (abgerufen am 15.01.2022).
- Nissen, *Sylke* (2006). *Die Privatisierung des öffentlichen Raums. Comparativ 16 (2006), 5-6, 130–145.*
- OTS.at; SPW (2021). *SPÖ-Brigittenau: Start zur Neugestaltung am Hannovermarkt.* APA OTS, Pressemitteilung vom 09.06.2021. Online verfügbar unter https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210609_OTS0104/spoe-brigittenau-start-zur-neugestaltung-am-hannovermarkt (abgerufen am 06.02.2022).
- Polivka, *Jan*; Lechler, *Bernd* (2020). *Pandemie und Stadtplanung - Die Post-Corona-City.* Online verfügbar unter https://www.deutschlandfunk.de/pandemie-und-stadtplanung-die-post-corona-city.807.de.html?dram:article_id=481584 (abgerufen am 05.01.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolas*; Partheymüller, *Julia* (2020a). *Blog 79 - Chronologie zur Corona-Krise in Österreich Teil 3: Vom ruhigen Sommer bis zum Beginn der zweiten Welle.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog79/> (abgerufen am 13.01.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolaus*; Partheymüller, *Julia* (2020b). *Blog 51 – Chronologie zur Corona-Krise in Österreich – Teil 1: Vorgeschichte, der Weg in den Lockdown, die akute Phase und wirtschaftliche Folgen.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog51/> (abgerufen am 13.01.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolaus*; Partheymüller, *Julia* (2020c). *Blog 60 – Chronologie zur Corona-Krise in Österreich – Teil 2: Von den ersten Lockerungen hinzu einer Normalisierung des öffentlichen Lebens.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog60/> (abgerufen am 13.01.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolaus*; Partheymüller, *Julia* (2021a). *Blog 100 - Chronologie zur Corona-Krise in Österreich - Teil 4: Erneute Lockdowns, Massentests und der Beginn der Impfkampagne.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog100/> (abgerufen am 27.09.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolaus*; Partheymüller, *Julia* (2021b). *Blog 112 - Chronologie zur Corona-Krise in Österreich - Teil 5: Dritte Welle, regionale Lockdowns und Impffortschritt.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog112/> (abgerufen am 27.09.2021).
- Pollak, *Markus*; Kowarz, *Nikolaus*; Partheymüller, *Julia* (2021c). *Blog 135 - Chronologie zur Corona-Krise in Österreich - Teil 6: Ein "Sommer wie damals", der Weg in die vierte Welle, ein erneuter Lockdown und die Impfpflicht.* Universität Wien. Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/corona-blog/corona-blog-beitraege/blog135/> (abgerufen am 14.02.2022).

- Psenner, *Angelika* (2012). Das Wiener Gründerzeit-Parterre – eine analytische Bestandsaufnahme Pilotstudie. Städtebau TU Wien.
- Psenner, *Angelika* (2015). Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums.
- Psenner, *Angelika* (2017). Funktionen des "Ebenerds" -"StadtParterre" reloaded. Umbau. Theorien zum Bauen im Bestand.
- Rachbauer, *Stefanie* (2020). Brigittenau: Die Hipster und die Halbinsel. kurier.at vom 19.09.2020. Online verfügbar unter <https://kurier.at/chronik/wien/brigittenau-die-hipster-und-die-halbinsel/401031461> (abgerufen am 04.12.2021).
- Radlobby (2020). Pop-Up-Bikelanes für Wien! Online verfügbar unter <https://www.radlobby.at/pop-up> (abgerufen am 11.10.2021).
- Ramírez, *Laura Judith* (2021). El coronavirus y nuestro reencuentro con la bicicleta. Iramirez vom 06.03.2021. Online verfügbar unter <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/el-uso-de-la-bicicleta-durante-la-pandemia> (abgerufen am 20.02.2022).
- Reinwald, *Florian*, et al. (2021). Urban Green Infrastructure and Green Open Spaces: An Issue of Social Fairness in Times of COVID-19 Crisis. *Sustainability* 13 (19), 10606. <https://doi.org/10.3390/su131910606>.
- Republik Österreich Parlamentsdirektion (2021). Hauptausschuss genehmigt bundesweiten Lockdown für alle (PK-Nr. 1311/2021) | Parlament Österreich. Online verfügbar unter https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2021/PK1311/index.shtml (abgerufen am 05.03.2022).
- Rohwer, *G.* (2007). Soziale Lernräume und materielle Kultur. Überlegungen zu Begriffsbildungen.
- Rucht, *Dieter* (1982). Planung und Partizipation. Bürgerinitiativen als Reaktion und Herausforderung politisch-administrativer Planung. Zugl. Teildr. von: München, Univ., Diss., 1979. München, tuduv-Verlagsgesellschaft.
- Rucht, *Dieter* (1993). Bürgerinitiativen.
- Rudofsky, *Bernard* (1995). Straßen für Menschen. Salzburg, Residenz-Verl.
- Scherrer, *Madeleine* (Hrsg.) (2021). Fernbeziehungen, in: Scherrer, *Madeleine* (Hg.). Transcript Verlag.
- Schlager, *Lisa Magdalena* (2017). STEP 2025 Fachkonzept Öffentlicher Raum.
- Schmid, *Christian* (2005). Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes. Stuttgart, Steiner.
- Schneidewind, *Uwe*, et al. (2020). Näher, öffentlicher, agiler: Bausteine einer resilienten Post-Corona-Stadt. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 29 (2), 134–136. <https://doi.org/10.14512/gaia.29.2.15>.
- Schrenk, *Julia*; Gebhard, *Josef* (2021). Studie belegt: Radfahrer mögen Pop-up-Radwege. kurier.at vom 02.04.2021. Online verfügbar unter <https://kurier.at/chronik/wien/studie-belegt-radfahrer-moegen-pop-up-radwege/401340126> (abgerufen am 11.10.2021).
- Schwab, *Ulrike*; Steinicke, *Wolfgang* (2003). Stadtklimauntersuchung Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/pdf/stadtklimauntersuchung-wien.pdf> (abgerufen am 08.02.2022).
- Selle, *Klaus* (2001). Öffentlicher Raum - von was ist die Rede? Beiträge aus Lehre und Forschung an deutschsprachigen Hochschulen. Jahrbuch Stadterneuerung 2001 11, 21–34. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uh-strategieplan-druck.pdf>.

- Selle, *Klaus*, et al. (2002). Städte als Standortfaktor: Öffentlicher Raum. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/ministerien/bmvbs/wp/1998_2006/2003_Heft2_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (abgerufen am 11.02.2022).
- Sennett, *Richard*; Meissner, *Linda* (1996). Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin, Berlin-Verl.
- Siebel, *Walter* (2016). Die Kultur der Stadt. 2. Aufl. Berlin, Suhrkamp.
- Sill, *Tamara* (2021). Mehr als nur Gehen: Die unbekannt Rolle des Spaziergangs. ORF.at vom 06.02.2021. Online verfügbar unter <https://orf.at/stories/3198474/> (abgerufen am 11.10.2021).
- Stadt Wien (2010). Generelle Straßenplanung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/> (abgerufen am 11.02.2022).
- Stadt Wien (2013). Wiener Gebietsbetreuung Stadterneuerung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbautechnik/gebietsbetreuung/> (abgerufen am 24.10.2021).
- Stadt Wien (2015). Aktuelle Entwicklungen - Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/aktuelle-entwicklungen.html> (abgerufen am 07.12.2021).
- Stadt Wien (2018). Hannovermarkt - Öffnungszeiten, Adresse, Angebot. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/freizeit/einkaufen/maerkte/lebensmittel/hannovermarkt.html> (abgerufen am 06.02.2022).
- Stadt Wien (2019). Wiener Bevölkerung - Staatsbürgerschaft, Herkunft, Zu- und Abwanderung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/menschen/integration/daten-fakten/bevoelkerung-migration.html> (abgerufen am 04.12.2021).
- Stadt Wien (2020a). Epidemie – Wien Geschichte Wiki. Online verfügbar unter <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Epidemie> (abgerufen am 21.11.2020).
- Stadt Wien (2020b). Neue Straßenbahn-Linie 12 - Route, Baustufen, Abschnitte. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassenbahn/linie12.html> (abgerufen am 23.01.2022).
- Stadt Wien (2022). Stadtplan Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtplan/> (abgerufen am 23.01.2022).
- Stadt Wien - Architektur und Stadtgestaltung (2021). Sitzfibel. Eine Beispielsammlung für Sitz- und Verweilangebote im öffentlichen Raum in Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/sitzfibel-sitzmoebel.html>.
- Stadt Wien; Energieplanung (2019). Wiener Hitzekarte - Wo Abkühlung am dringendsten nötig ist. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/hitzekarte.html> (abgerufen am 04.03.2022).
- Stadt Wien. Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/7cf0da04-1f77-4321-929e-78172c74aa0b> (abgerufen am 01.03.2022).
- Stadt Wien. Generalisierte Flächenwidmung Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/a73c5b74-a9c9-4caa-a796-e4c832645614> (abgerufen am 01.03.2022).
- Stadt Wien. Öffentliches Verkehrsnetz Linien Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter

- <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/36a8b9e9-909e-4605-a7ba-686ee3e1b8bf> (abgerufen am 01.03.2022).
- Stadt Wien. Radfahranlagen Wien - data.gv.at. Online verfügbar unter https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_radfahranlagenwien (abgerufen am 01.03.2022).
- Stadt Wien; Stadtentwicklung (2018). MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/kontakte/ma18/index.html> (abgerufen am 12.02.2022).
- Stadt Wien; Stadtentwicklung (2022). Stadtentwicklungsplan 2035 (STEP 2035). Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2035/> (abgerufen am 18.03.2022).
- Stadt Wien; Straßenverwaltung und Straßenbau (2006). Übergeordnete Planungen beim Straßenbau. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/organisation.html> (abgerufen am 12.02.2022).
- Stadt Wien; Umweltschutz (2014). Analyse öffentlicher Grünflächen in Wien - Typen, Nutzung, Bewertung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/umweltschutz/umweltgut/oeffentlich.html> (abgerufen am 10.02.2022).
- Stadt Wien; Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2012). Wohnstraßen - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/massnahmen/wohnstrassen.html> (abgerufen am 19.02.2022).
- Stadtentwicklung Wien; MA 18, *Stadtentwicklung und Stadtplanung* (2014). STEP 2025 Fachkonzept Mobilität. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf> (abgerufen am 12.02.2022).
- Stadtentwicklung Wien, *Magistratsabteilung 18* (2006). Integration im öffentlichen Raum.
- Stadtentwicklung Wien, *Magistratsabteilung 18* (2010). Soziale Veränderungsprozesse im Stadtraum Wiener Sozialraumanalyse mit Vertiefung in acht ausgewählten Stadtvierteln. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008107.pdf> (abgerufen am 18.02.2022).
- Stadtentwicklung Wien, *Magistratsabteilung 18* (2011). Projektierungs Handbuch: Öffentlicher Raum. Wien.
- Stadtmarketing Austria (2021). Die Auswirkungen von Covid auf unsere Städte - Stadtmarketing Austria. Online verfügbar unter <https://www.stadtmarketing.eu/auswirkungen-von-covid/> (abgerufen am 07.10.2021).
- Stangl, *Martha*; Michl, *Claudia*; Formayer, *Herbert*; Hiebl, *Johann*; Orlik, *Alexander*; Höfler, *Angelika*; Kalcher, *Manuela* (2021). Klimastatusbericht Österreich 2020. Online verfügbar unter <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3215736?originalFilename=true>.
- Statistik Austria (2019a). Bildungsstand der Bevölkerung im Alter von 25 bis 64 Jahren 2019 nach Politischem Bezirk. Online verfügbar unter https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bildung/bildungsstand_der_bevoelkerung/index.html (abgerufen am 01.03.2022).
- Statistik Austria (2019b). Wohnen. Zahlen, Daten und Indikatoren der Wohnstatistik. Wien, Verlag Österreich GmbH.
- Statistik Austria (2020). Arbeitsmarkt während der Corona-Krise: Zahl der Erwerbstätigen hat sich im 3. Quartal 2020 deutlich erholt, Arbeitslosigkeit bleibt hoch. Statistik Austria, Pressemitteilung vom 2020. Online verfügbar unter http://statistik.at/web_de/

- [presse/124944.html](https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/organisation.html) (abgerufen am 01.10.2021).
- Statistik Austria (2021). Bevölkerung nach Altersgruppen, Geschlecht und Gemeindebezirken 2020 - Offizielle Statistik der Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-alter-geschl-bez.html> (abgerufen am 01.03.2022).
- Statistik Austria. Bevölkerungsstand Statistiken - Offizielle Statistik der Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/bevoelkerungsstand/index.html>.
- Steierwald, *Gerd*; Künne, *Hans-Dieter* (1994a). Straßen- und Wegenetze.
- Steierwald, *Gerd*; Künne, *Hans-Dieter* (Hrsg.) (1994b). Stadtverkehrsplanung, in: Steierwald, *Gerd*; Künne, *Hans-Dieter* (Hg.). Berlin, Heidelberg, Springer Berlin Heidelberg.
- Straßenverwaltung und Straßenbau und Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2021). Gemeindestraßen in Wien Verkehrsflächen und Radverkehrsanlagen 2004 bis 2019 - Offizielle Statistik der Statistik der Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-rad-zr.html> (abgerufen am 17.09.2021).
- Streetlife Wien (o.a). Ich mach ein Parklet. Online verfügbar unter <https://www.streetlife.wien/ich-mach-ein-parklet/> (abgerufen am 11.02.2022).
- Studio Alternativi (2022). Mixed Pack: People, Animals and Plants. Online verfügbar unter <https://studioalternativi.com/products/free-mixed-pack-people-animals-and-plants> (abgerufen am 05.03.2022).
- Thalhammer, *Anna* (2015). Brigittenau: Der Ausläufer der Leopoldstadt. Die Presse vom 30.09.2015. Online verfügbar unter <https://www.diepresse.com/4832955/brigittenau-der-auslaeuer-der-leopoldstadt> (abgerufen am 13.01.2022).
- Umweltbundesamt (2022). Fahrleistungen, Verkehrsleistung und "Modal Split". Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#personenverkehr> (abgerufen am 19.03.2022).
- Umweltbundesamt (o.a). Verkehr beeinflusst das Klima. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase> (abgerufen am 08.02.2022).
- UN-Habitat (2020a). Public Space and COVID-19. Online verfügbar unter https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/final_public_space_key_messages_covid19_14_june_2020.pdf (abgerufen am 11.10.2021).
- UN-Habitat (2020b). UN-Habitat Guidance on Covid-19 and Public Space. Online verfügbar unter https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/un-habitat_guidance_on_covid-19_and_public_space.pdf.
- United Nations (2020). COVID-19 in an Urban World | United Nations. Online verfügbar unter <https://www.un.org/en/coronavirus/covid-19-urban-world> (abgerufen am 11.01.2021).
- United Nations Human Settlements Programme (2021). Cities and Pandemics: Towards a more just, green and healthy future. UN-Habitat. Online verfügbar unter <https://unhabitat.org/cities-and-pandemics-towards-a-more-just-green-and-healthy-future-0> (abgerufen am 07.02.2022).
- United Nations (o.a). Cities and Pollution. Online verfügbar unter <https://www.un.org/en/climatechange/climate-solutions/cities-pollution#:~:text=Cities%20are%20major%20contributors%20to,cent%20of%20greenhouse%20gas%20emissions.&text=The%20sheer%20density%20of%20people,the%20effects%20of%20climate%20change.>

- (abgerufen am 08.02.2022).
- Universität Wien (2021). Austrian Corona Panel Project (ACPP). Online verfügbar unter <https://viecer.univie.ac.at/coronapanel/> (abgerufen am 30.09.2021).
- van Rian, *Staden* (2014). Klimawandel: Was er für Städte bedeutet. Online verfügbar unter <https://www.klimafakten.de/sites/default/files/images/reports/printversion/klimawandelundstaedte.pdf> (abgerufen am 08.02.2022).
- VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT (2021a). Infrastrukturen für die Verkehrswende - Mobilität mit Zukunft. Online verfügbar unter <https://www.vcoe.at/infrastrukturen> (abgerufen am 11.02.2022).
- VCÖ - MOBILITÄT MIT ZUKUNFT (2021b). VCÖ-Factsheet: Ausbau der Infrastruktur auf Klimakurs bringen - Mobilität mit Zukunft. Online verfügbar unter <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/ausbau-der-infrastruktur-auf-klimakurs-bringen> (abgerufen am 11.02.2022).
- Verlič, *Mara* (2020). Gentrifizierung im öffentlichen Raum. Aufwertung und Verdrängung als Prozesse urbaner Ungleichheit.
- Wächter, *Ornella* (2020). Platzkampf: Warum Gehsteige in Wien oft zu schmal sind. *kurier.at* vom 06.12.2020. Online verfügbar unter <https://kurier.at/wirtschaft/immobilien/verteilungskampf-warum-gehsteige-in-wien-oft-zu-schmal-sind/401118438> (abgerufen am 08.10.2021).
- Wehmeyer, *Karin* (2013). Aneignung von (Sozial-)Raum. Actar Publishers.
- Weizsäcker, *Carl Friedrich* von (1986). *Aufbau der Physik*. 2. Aufl. München, Hanser.
- Wien zu Fuß (2020a). Corona-Krise: Straßen öffnen für die Menschen. Online verfügbar unter <https://www.wienzufuss.at/2020/04/02/corona-krise-strassen-oeffnen-fuer-die-menschen/> (abgerufen am 11.10.2021).
- Wien zu Fuß (2020b). Temporäre Begegnungszonen. Online verfügbar unter <https://www.wienzufuss.at/news/temporaere-begegnungszonen/> (abgerufen am 11.10.2021).
- Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8); Wienbibliothek im Rathaus (MA 9) (2021). Brigittenau. Online verfügbar unter https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Brigittenau#cite_note-1 (abgerufen am 21.05.2021).
- Wiener Stadt- und Landesarchiv (MA 8); Wienbibliothek im Rathaus (MA 9) (2022). Klosterneuburger Straße. Online verfügbar unter https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Klosterneuburger_Stra%C3%9Fe (abgerufen am 05.02.2022).
- Wiener Zeitung (18.01.2021). Der öffentliche Raum macht eine Stadt zur Stadt. In der Krise liegt er danieder - und erlebt ein Revival. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien/2088796-Her-mit-der-Utopie.html> (abgerufen am 11.03.2021).
- Wilson, *Japhy*; Swyngedouw, *Erik* (2014). *Seeds of Dystopia: Post-Politics and the Return of the Political*.
- Winkler, *Angelika* (2020). Corona and Mobility. what should stay and what should not 5.6.2020, Video conference: effects of the Covid-19 crisis on mobility and transport in the Impacts member cities, 2020. Online verfügbar unter <https://impacts.org/page/3/>.
- Wirtschaftskammer Wien, Interessenpolitik und Kommunikation, Kommunikation (WKO news) (2022). Erneute Verlängerung für Winterschanigärten in Wien vom 20.01.2022. Online verfügbar unter <https://news.wko.at/news/wien/Erneute-Verlaengerung-fuer-Winterschanigaerten-in-Wien.html> (abgerufen am 20.01.2022).

Zeit Online; AFP (2020). Klimawandel: Globale CO2-Emissionen gehen in der Pandemie deutlich zurück. Die Zeit vom 14.10.2020. Online verfügbar unter https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2020-10/co2-emissionen-rueckgang-corona-pandemie-klimawandel?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (abgerufen am 18.01.2021).

Abbildungsverzeichnis

- Cover: Die Straßen von Wien. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest
- Abbildung 1: Die Meilensteine der methodischen Schritte in den Phasen der Pandemie in Wien. Quelle: Eigene Darstellung 17
- Abbildung 2: Ablauf der qualitativen Inhaltsanalyse. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Gläser und Laudel 2004: 197; Mayring 2007) 24
- Abbildung 3: Die drei Dimensionen der Produktion des Raumes Theorie (1991). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Lefebvre 1991) 32
- Abbildung 4: Die Produktion des Raums. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Lefebvre 1991); Illustrationen: Mann, Hund und alte Dame (Studio Alternativi 2022) 34
- Abbildung 5: Nolli-Karte (1748). Quelle: Giambattista (1748); (Balula 2011) 38
- Abbildung 6: Aufnahme im Rahmen der Field Trips 2017- Neapel - Die Straße als Wohnzimmer. Quelle: (Hofbauer et al. 2017) 49
- Abbildung 7: Die Pflege der Straßen Italiens. Quelle: (Rudofsky 1995: 48) 50
- Abbildung 8: Beispiel eines Straßenquerschnitts. Quelle: Eigene Darstellung 56
- Abbildung 9: Wohnstraße Pelzgasse im Februar. Quelle: Eigene Aufnahme im (2021) 56
- Abbildung 10: Schachspielbrett in der Wohnstraße Pelzgasse im Februar 2021. Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 57
- Abbildung 11: Maße, Richtlinien eines Schanigartens in Wien. Quelle: (MA 19 - Architektur und Stadtplanung 2019: 5) 57
- Abbildung 12: Die Wiener Straßenraumverteilung (Flächenverteilung) in % von 2019. Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung in Anlehnung an Straßenverwaltung und Straßenbau und Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten (2021) 60
- Abbildung 13: Gegenstand des Fachkonzepts: der öffentliche Raum. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 13) 63
- Abbildung 14: AkteurInnen im Straßenraum Wien. Quelle: (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018a: 56–57) 68
- Abbildung 15: Chronologie der Phasen und Wellen der Covid-19 Pandemie in Österreich Februar 2020 bis Februar 2022. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020b; 2020c; 2020a; 2021a; 2021b) 73
- Abbildung 16: Chronologie der Phasen und Wellen der Covid-19 Pandemie in Österreich Februar 2020 bis Februar 2022. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020b; 2020c; 2020a; 2021a; 2021b) 75
- Abbildung 17: Chronologie der Covid-19 Pandemie Ereignisse und Maßnahmen in Wien Teil 2. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (vgl. Pollak et al. 2020a; 2020b; 2020c; 2021a; 2021b) 76
- Abbildung 18: Chronologie der Covid-19 Pandemie - Ereignisse und Maßnahmen in Wien Teil 3. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Pollak et al. 2021c; Republik Österreich Parlamentsdirektion 2021; Bundesministerium für Gesundheit, Soziales, Pflege und Konsumentenschutz 2022) 77
- Abbildung 19: Anzahl der geltenden Tage von Covid-19 Maßnahmen in der Zeit von (13. März bis 19. Juni 2020). Quelle: (Pollak et al. 2020c) 78

Abbildung 20: Maßnahmen des "harten" Lockdowns basierend auf dem 2. Lockdown (November-Dezember 2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Austria Presse Agentur 2020) 80

Abbildung 21: Mobilität der ÖsterreicherInnen im Vergleich zu den Werten vor der Pandemie in Prozent. Quelle: Agenda Austria (2020) 86

Abbildung 22: Leere U-Bahn-Station Karlsplatz, FFP2-Maskenpflicht (Jänner 2021) 2. Lockdown. Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 86

Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl in Wien vor und während der Pandemie (März – Mai 2020). Quelle: Brezina et al. (2020) 87

Abbildung 24: Absperrung von Schanigärten (Februar 2021), Rüdigerstraße, 5. Bezirk Margareten Wien. Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 89

Abbildung 25: Abstandsgebot im öffentlichen Raum. Quelle: Eigene Aufnahme 2022 89

Abbildung 26: Leitlinien für die Umgestaltung und Umnutzung von Straßen während der Pandemie. Quelle: (NACTO 2020: 33). 90

Abbildung 27: Pop-Up Radweg, Adalbert Stifter Straße, 20. Bezirk Wien, Quelle: (Radlobby 2020) 92

Abbildung 28: Ciclovía in Bogotá, Netzplan, Quelle: Bogota.gov.co 92

Abbildung 29: Spaziergang (Jänner 2021) 2. Lockdown, Rechte Wienzeile, 5. Bezirk Margareten, Wien. Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 93

Abbildung 30: Temporäre Begegnungszone Hasnergasse 11. Quelle: (Wien zu Fuß 2020b) 95

Abbildung 31: Vollpension- Lockdown "Buchtel to go" Angebot (Lockdown Jänner 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 96

Abbildung 32: Abgesperrte Straße als Schanigarten (Lindengasse 7. Bezirk Neubau). Quelle: Eigene Aufnahme 14.6.2021 97

Abbildung 33: Corona Gurgelbox Container in der Wohlmutstraße, 2. Bezirk Leopoldstadt (Oktober 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021) 98

Abbildung 34: Gehsteigbreiten Stadt Wien 2016; M 1: 200 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2016a) 101

Abbildung 35: Verortung der Straßenräume in der Wien-Karte; M 1:250 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 21 A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest 2021a) 110

Abbildung 36: Verortung der Straßenräume im Bezirk; Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 21A - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Innen-Südwest 2021b) 111

Abbildung 37: Bauperioden der Gebäude im 20. Bezirk (2011). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021: 321) 112

Abbildung 38: Die Flächenverteilung des 20. Bezirk in %. Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung basierend auf MA 18 - Realnutzungskartierung 2018; Magistrat der Stadt Wien (2021:16) 112

Abbildung 39: Die Flächenverteilung des 15. Bezirk in %. Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung basierend auf MA 18 - Realnutzungskartierung 2018; Magistrat der Stadt Wien (2021:16) 112

Abbildung 40: Realnutzung 2018; M 1:20 000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b) 113

Abbildung 41: Top 5 ausländische Staatsangehörigkeit. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Landesstatistik Wien (2021) 114

Abbildung 42: Bevölkerung nach Staatsangehörigkeit (2020), Vergleich Wien und Brigittenau. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Landesstatistik Wien (2021) 114

Abbildung 43: Bevölkerungspyramide Brigittenau (2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Berechnung der MA 23 (Statistik Austria 2021) 115

Abbildung 44: Bevölkerung nach Altersgruppen und Geschlecht in % (2020). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2021); Berechnung MA23 115

Abbildung 45: Durchschnittliche Wohnfläche 2019. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021) 115

Abbildung 46: Personen je Wohnung (2021), (42.967 Wohnungen). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Magistrat der Stadt Wien 2021) 116

Abbildung 47: Arbeitslosenquote nach Bezirken (2020) in %. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Arbeitsmarktservice Österreich 2021) 117

Abbildung 48: Durchschnittliche Arbeitslosenquote im 20. Bezirk Vergleich 2019/2020. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2020) 117

Abbildung 49: Bildungsstatus 20. Bezirk. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria 2019a) 118

Abbildung 50: Bevölkerungsentwicklung und -prognose seit 1969 (20. Bezirk). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Statistik Austria) 119

Abbildung 51: Bevölkerungsentwicklung in den Wiener Gemeindebezirken 2019 bis 2038. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik 2018) 120

Abbildung 52: Bevölkerungsdichte in den Wiener Zählbezirken (Wiener Bevölkerung seit 2011-15.04.2020). Quelle: Eigene Darstellung und Berechnung in Anlehnung an (MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik) 120

Abbildung 53: Anzahl der Mandate in der Bezirksvertretung des 20. Bezirks Brigittenau. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Landesstatistik Wien 2021: 6) 121

Abbildung 54: Wohnortverteilung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 122

Abbildung 55: Freiraumausstattung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 123

Abbildung 56: Altersgruppenverteilung der PassantInnen nach Geschlechtern (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 123

Abbildung 57: Staatsangehörigkeit der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 124

Abbildung 58: Altersgruppenverteilung der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 124

Abbildung 59: Erwerbsstatus der PassantInnen (n=30). Quelle: Eigene Darstellung 125

Abbildung 60: Verortung der Straßenräume, M 1:20 000. Quelle: Eigene Darstellung 126

Abbildung 61: Straßen- und Radwegenetz; M 1:15000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien) 127

Abbildung 62: Öffentliches Verkehrsnetzwerk, M 1:15.000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien) 128

Abbildung 63: Modal Split des 20. Bezirks in % (2015-2019). Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Heller 2021) 129

Abbildung 64: Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten Personen. 1. Bezirk (geringe Fallzahlen (n=259) - Abb. bezieht sich auf 2015-2019. Quelle: (Heller 2021: 40). 130

Abbildung 65: Leitbild Siedlungsentwicklung STEP 2025. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014: 66–67) 131

Abbildung 66: Leitbild Grünräume, STEP 2025. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014: 123) 132

Abbildung 67: Ausschnitt der Hitzekarte UHI-Karte - 20. Bezirk. Quelle: (Stadt Wien und Energieplanung 2019) 133

Abbildung 68: Screenshot aus Google Maps, Verortung der temporären Begegnungszone

2020. Quelle: Google Maps	134
Abbildung 69: Grundplan der Wallensteinstraße, M 1: 4000. Quelle: Eigene Darstellung	136
Abbildung 70: Generalisierte Flächenwidmungsplan der Gebäude in der Wallensteinstraße, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)	137
Abbildung 71: Realnutzungskarte 2018, Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)	137
Abbildung 72: Stadtmobiliar und Begrünung Wallensteinstraße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)	139
Abbildung 73: Straßenquerschnitt der Wallensteinstraße, M 1:500. Quelle: Eigene Darstellung	140
Abbildung 74: Kreuzung Wallensteinstraße und Jägerstraße. Quelle: Eigene Aufnahme November 2021	141
Abbildung 75: Erdgeschoßnutzungen in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung nach eigenen Beobachtungen	142
Abbildung 76: Verfügbare Nutzungen in einem Lockdown in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung	144
Abbildung 77: Ausprägungen der Funktionen der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung	147
Abbildung 78: Abbildung 81: Wahrnehmung und Nutzungskarte der PassantInnen in der Wallensteinstraße. Quelle: Eigene Darstellung	149
Abbildung 79: Grundlagenplan Klosterneuburger Straße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung	150
Abbildung 80: Flächenwidmungsplan der Gebäude in der Klosterneuburger Straße, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)	151
Abbildung 81: Realnutzungskarte 2018, Klosterneuburger Straße, Katalog Realnutzungskartierung ab 2007 Wien, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)	151
Abbildung 82: Straßenquerschnitt der Klosterneuburger Straße, M 1:500. Quelle: Eigene Darstellung	153
Abbildung 83: Straßenmobiliar und Begrünung in der Klosterneuburger Straße, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)	154
Abbildung 84: Schanigarten "Pizzeria Madera". Quelle: Eigene Aufnahme November 2021	155
Abbildung 85: Schanigarten Eissalon Leonardelli in der Klosterneuburger Straße (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)	155
Abbildung 86: Bank am Gehsteig vor dem BIPA, Klosterneuburger Straße 46. (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)	155
Abbildung 87: Erdgeschoßnutzungen in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen Beobachtungen	156
Abbildung 88: Verfügbare Nutzungen im Lockdown in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen Beobachtungen	157
Abbildung 89: Ausprägungen der Funktionen der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung	160
Abbildung 90: Wahrnehmung und Nutzungskarte der PassantInnen in der Klosterneuburger Straße. Quelle: Eigene Darstellung	162
Abbildung 91: Grundlageplan Othmargasse; M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung	164
Abbildung 92: Flächenwidmungsplan der Bebauung in der Othmargasse, M 1: 7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Wien)	165

Abbildung 93: Realnutzungskarte 2018, Othmargasse, Katalog Realnutzungskartierung ab 2007 Wien, M 1:7500. Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an (MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung 2018b)	165
Abbildung 94: Straßenquerschnitte der Othmargasse, M 1:500. Quelle: Eigene	167
Abbildung 95: Kreuzung Othmargasse und Klosterneuburger Straße (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)	168
Abbildung 96: Stadtmobiliar und Begrünung in der Othmargasse, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf (Stadt Wien)	169
Abbildung 97: Nutzungen im Erdgeschoß in der Othmargasse, M 1:4000. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Beobachtungen	170
Abbildung 98: Restaurant „Zlatibor“ - Schanigarten (Juni 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)	171
Abbildung 99: Verfügbare Nutzungen im Lockdown in der Othmargasse. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf eigenen	172
Abbildung 100: Hannovermarkt, (Lockdown November 2021). Quelle: Eigene Aufnahme (2021)	173
Abbildung 101: Ausprägungen der Funktionen der Othmargasse. Quelle: Eigene Darstellung	177
Abbildung 102: Wahrnehmung und Nutzungskarte der PassantInnen in der Othmargasse. Quelle: Eigene Darstellung	178
Abbildung 103: Ausprägungen der Funktionen der drei Straßenräume im Gesamtkontext während der Lockdowns Quelle: Eigene Darstellung	189
Abbildung 104: Funktionen und Nutzungen der Straßenräume in den Phasen der Pandemie. Quelle: Eigene Darstellung	190

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Kapitel, Leitfragen und angewandten Methoden.	18
Tabelle 2: Analyserahmen der drei Straßenabschnitte	106
Tabelle 3: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in den Straßenräumen	122
Tabelle 4: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Wallensteinstraße	145
Tabelle 5: Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Klosterneuburger Straße	158
Tabelle 6 Übersicht der Merkmale der PassantInnen in der Othmargasse	174

Weitere Quellen

ExpertInneninterviews

- ExpertInnen 1 (2021). ExpertInneninterview durchgeführt am 7.5.2021 via Zoom – Meeting
- ExpertInnen 2 (2021). ExpertInneninterview durchgeführt am 10.6.2021 via Zoom – Meeting
- ExpertInnen 3 (2021). ExpertInneninterview durchgeführt am 16.6.2021 via Zoom – Meeting
- ExpertInnen 4 (2021). ExpertInneninterview durchgeführt am 8.6.2021 persönliches Interview

ANHANG

Anhang 1

Leitfaden ExpertInneninterviews

Leitfaden 1 - ExpertInnen aus der Planung

FRAGEN ZUR PERSON

- Können Sie sich kurz vorstellen?
- Können Sie kurz Ihre Tätigkeiten bei der XX und Ihre Aufgaben- und Themenfelder erläutern?

THEMENBLOCK 1: WAHRNEHMUNG UND FUNKTION DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL

1. Welche Funktionen schreiben Sie dem Straßenraum in der Covid-19 Pandemie zu?
2. Dem Straßenraum wird vorrangig die Funktion des Verkehrsraum zugeschrieben, hat sich das Ihrer Meinung nach durch die Pandemie geändert?
3. Welche physischen und sozialen Barrieren haben sich durch die Covid-19 Pandemie im Straßenraum etabliert?
4. Welche Kriterien muss der Straßenraum als öffentlicher und sozialer Raum auf der Stadtebene in Zeiten der Pandemie erfüllen?

THEMENBLOCK 2: NUTZUNG DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE

5. Wie haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Nutzung des Straßenraums verändert?
6. Wie hat sich Ihrer Meinung nach die Nutzer- und Nutzerinnenstruktur des Straßenraums verändert? (subjektiv betrachtet)
7. Wie haben sich die Nutzungsansprüche an den Straßenraum verändert in der Pandemie?

THEMENBLOCK 2: GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE

8. Wie haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Gestaltung des Straßenraums verändert?
9. Wie haben sich die Gestaltungsansprüche an den Straßenraum verändert durch die Pandemie?

THEMENBLOCK 3: ERKENNTNISSE FÜR DIE WIENER STADTPLANUNG

10. Welche allgemeinen Erkenntnisse konnte die Wiener Stadtplanung aus der Pandemie bezüglich der Nutzung und Gestaltung des Straßenraums ziehen?
11. Welche Erkenntnisse konnten die Wiener Stadtplanung aus den Ad-hoc Maßnahmen (Schließungen von Straßen für den MIV, temporäre Begegnungszonen) ziehen für die langfristige Planung und Gestaltung von Straßenräumen?
12. Welche existierenden strategischen Ansätze oder Ziele bezüglich des Straßenraums wurden durch die Pandemie bestärkt und welche sind neu dazu gekommen?
13. Welche SchlüsselakteurInnen spielen in Bezug auf die künftige Entwicklung der Straßenräume eine Rolle?

THEMENBLOCK 4: ZUKUNFTPERSPEKTIVEN – POST-PANDEMIE-STRASSE

14. Welche Gewohnheiten und Veränderungen in der Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, die sich in der Pandemie etabliert haben werden uns Ihrer Meinung nach erhalten bleiben in der Zukunft und welche nicht?
15. Welche Strukturen/Funktionen im öffentlichen Straßenraum werden künftig benötigt?
16. Was muss Ihrer Meinung nach geändert werden, um den Straßenraum so zu gestalten, sodass er sich an die stetigen Veränderungen und Rahmenbedingungen schnell anpassen kann?
17. Welche planerischen Instrumente und planungsrechtliche Rahmenbedingungen sind dabei bedeutend?
18. Wie wird für Sie der Straßenraum in Wien in 20 Jahren aussehen?

Leitfaden 2 - ExpertInnen aus der Planung

FRAGEN ZUR PERSON

- Bitte stellen Sie sich kurz vor.
- Bitte beschreiben Sie Ihre Tätigkeiten bei der XX und Ihre Aufgaben- und Themenfelder.

THEMENBLOCK 1: WAHRNEHMUNG UND FUNKTION DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL

- Welche Funktionen werden dem Straßenraum in der Covid-19 Pandemie zugeschrieben?
 - Dem Straßenraum wird vorrangig die Funktion des Verkehrsraum zugeschrieben, hat sich das Ihrer Meinung nach durch die Pandemie geändert?

THEMENBLOCK 2: VERÄNDERTE NUTZUNG DES STRASSENRAUMS DURCH DIE COVID-19 PANDEMIE

- Haben Sie schon eine Umfrage zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums durchgeführt? Wenn ja, in welchem Rahmen fand sie statt?
 - Was sind die wesentlichsten Erkenntnisse und Ergebnisse bezüglich der Wahrnehmung und Nutzung aus der Umfrage?

THEMENBLOCK 3: GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE

- Wie haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Gestaltung des Straßenraumes ausgewirkt?
- Welche Kriterien muss die Straßenraumgestaltung in Zeiten der Pandemie erfüllen?

THEMENBLOCK 4: ERKENNTNISSE AUS DER PANDEMIE FÜR DIE KÜNFTIGE GESTALTUNG

- Welche allgemeinen Erkenntnisse konnte man aus Sicht der Architektur und Stadtgestaltung für die künftige Straßenraumgestaltung aus der Pandemie ziehen?
- Welche Herausforderungen sind durch die Pandemie für die künftige Gestaltung von Straßenräumen entstanden?

THEMENBLOCK 5: STRASSENRAUMGESTALTUNG IM 20. BEZIRK

- Der 20. Bezirk besteht aus ca. 34% aus Verkehrsfläche. Stehen bestimmte Straßenräume im Fokus geplanter oder angedachter Neugestaltung?
 - Ist der Bedarf an der Neugestaltung von Straßenräumen im 20. Bezirk, speziell in dichtbesiedelten Gebieten, seit Beginn der Pandemie gewachsen?
 - Welche Herausforderungen sehen Sie für die Neugestaltung von Straßenräumen im 20. Bezirk?

THEMENBLOCK 6: ZUKUNFTPERSPEKTIVEN – POST-PANDEMIE-STRASSE

- Was muss Ihrer Meinung nach geändert werden, um den Straßenraum so zu gestalten, dass er sich an die stetigen Veränderungen und den neuen Rahmenbedingungen schneller anpassen kann?
- Welche neuen Eigenschaften und Dynamiken wird der Wiener Straßenraum Ihrer Meinung nach in 20 Jahren haben?

Leitfaden 3 - Lokalspezifische ExpertInnen

FRAGEN ZUR PERSON

- Bitte stellen Sie sich kurz vor.
- Bitte beschreiben Sie die Ziele der XX und welche Interessen Sie verfolgen.

THEMENBLOCK 1: WAHRNEHMUNG UND FUNKTION DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL ALT-BRIGITTENAU

- Dem Straßenraum wird vorrangig die Funktion des Verkehrsraum zugeschrieben, hat sich das Ihrer Meinung nach durch die Pandemie geändert?
 - Welche Funktionen schreiben Sie dem Straßenraum in der Covid-19 Pandemie zu?

WAHRNEHMUNG KLOSTERNEUBURGERSTRASSE, OTHMARGASSE UND WALLENSTEINSTRASSE

- Wie würden Sie die folgenden Straßenzüge beschreiben Klosterneuburgerstraße, Othmargasse und Wallensteinstraße?
 - Welche Funktionen haben diese Straßen im Stadtteil und für lokale Bevölkerung?
 - Welche Veränderungen haben Sie in den Lockdowns und Öffnungsphasen wahrgenommen?

THEMENBLOCK 2: VERÄNDERTE NUTZUNG DES STRASSENRAUMS DURCH DIE COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL ALT-BRIGITTENAU

- Haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Nutzung des Straßenraums ausgewirkt? Wenn ja, wie?
- Wie hat sich Ihrer Meinung nach die Nutzer- und Nutzerinnenstruktur des Straßenraums verändert? (subjektiv betrachtet)

THEMENBLOCK 3: GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE

- Wie haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Gestaltung des Straßenraumes ausgewirkt?
- Welche Strukturen im Straßenraum haben Ihnen während des Lockdowns gefehlt?
 - a. Welche Kriterien muss Ihrer Meinung nach die Straßenraumgestaltung in Zeiten der Pandemie erfüllen?

THEMENBLOCK 4: ERKENNTNISSE AUS DER PANDEMIE FÜR DIE KÜNFTIGE GESTALTUNG

- Welche allgemeinen Erkenntnisse konnten Sie für die künftige Straßenraumgestaltung und -nutzung aus den Lockdowns und Öffnungsphasen der Pandemie ziehen?
- Wie hat sich die Pandemie auf Ihre Interessen und Ziele ausgewirkt?
 - Wie hat sich die Pandemie auf Ihre Aktivitäten ausgewirkt?
 - Inwiefern hat die Pandemie Ihre Interessen bestärkt oder geschwächt?

THEMENBLOCK 5: ZUKUNFTPERSPEKTIVEN – POST-PANDEMIE-STRASSE

- Was muss Ihrer Meinung nach geändert werden, um den Straßenraum so zu gestalten, dass er sich an die stetigen Veränderungen und den neuen Rahmenbedingungen schneller anpassen kann?
 - a. Was muss Ihrer Meinung geändert werden, um den Straßenraum lebenswerter zu gestalten?
- Welche neuen Eigenschaften und Dynamiken wird der Wiener Straßenraum Ihrer Meinung nach in 20 Jahren haben?

Leitfaden 4 - ExpertInnen aus der Planung

FRAGEN ZUR PERSON

- Bitte stellen Sie sich kurz vor.
- Bitte beschreiben Sie Ihre Tätigkeiten bei XX und Ihre Aufgaben- und Themenfelder.

THEMENBLOCK 1: WAHRNEHMUNG UND FUNKTION DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL ALT-BRIGITTENAU

- **Stadtteil/Grätzl:** Wie würden Sie das Grätzl oder Stadtviertel (Wallensteinviertel) rund um den Hannover Markt und die Klosterneuburgerstraße beschreiben?
- Wie wird die Klosterneuburgerstrasse, die Othmargasse und die Wallensteinstraße wahrgenommen?
 - Welche Funktionen können dem Straßenraum auf der Stadtebene in der Covid-19 Pandemie zugeschrieben werden?

THEMENBLOCK 2: VERÄNDERTE NUTZUNG DES STRASSENRAUMS DURCH DIE COVID-19 PANDEMIE IM STADTTEIL ALT-BRIGITTENAU/WALLENSTEINVIERTEL

- Wie haben sich Ihrer Meinung nach die Covid-19 Maßnahmen auf die Nutzung des Straßenraums ausgewirkt?
- Wie hat sich Ihrer Meinung nach die Nutzer- und Nutzerinnenstruktur des Straßenraums verändert? (subjektiv betrachtet)
- Wie haben sich die Nutzungsansprüche an den Straßenraum im Stadtteil durch die Pandemie verändert?
- Welche Nutzungskonflikte haben Sie in der Pandemie im Stadtteil wahrgenommen?
 - Welche Anfragen zur (Um-)Nutzung des öffentlichen Straßenraums kamen seitens der Bevölkerung in den Lockdowns oder Öffnungsphasen?

THEMENBLOCK 3: GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS IN DER COVID-19 PANDEMIE

- Wie haben sich die Gestaltungsansprüche an den Straßenraum durch die Pandemie verändert?
- Hat es Nachbarschaftsprojekte zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraums in der Zeit gegeben?
- Welche Anfragen zur Gestaltung des öffentlichen Straßenraums seitens der Bevölkerung haben Sie erhalten während den Lockdowns und Öffnungsphasen erhalten?
- Welche Möglichkeiten zur Umgestaltung des öffentlichen Straßenraum hat es während des Lockdowns und in den Öffnungsphasen gegeben?

THEMENBLOCK 4: ERKENNTNISSE UND LEHREN AUS DER PANDEMIE FÜR DIE KÜNFTIGE GESTALTUNG

- Welche allgemeinen Erkenntnisse konnte man aus Sicht der XX für die künftige Straßenraumgestaltung und -nutzung aus der Pandemie ziehen?
- Welche Herausforderungen aus Sicht der XX sind durch die Pandemie für die künftige Nutzung und Gestaltung von Straßenräumen im Stadtteil entstanden?

THEMENBLOCK 6: ZUKUNFTPERSPEKTIVEN – POST-PANDEMIE-STRASSE

- Was muss Ihrer Meinung nach geändert werden, um den Straßenraum so zu gestalten, dass er sich an die stetigen Veränderungen und den neuen Rahmenbedingungen schneller anpassen kann?
- Welche neuen Eigenschaften und Dynamiken wird der Wiener Straßenraum Ihrer Meinung nach in 20 Jahren haben?

Leitfaden PassantInneninterviews

NUTZUNG DER LOKALEN STRASSE WÄHREND DER PANDEMIE

Straßenraum: **Ort der Befragung:**

Wetterbedingungen: **Uhrzeit:**

Nr.:

1. Wohnen oder arbeiten Sie hier in der Nähe?
2. Für welche Zwecke nutzen Sie diese Straße hauptsächlich?
3. Wo halten Sie sich da am liebsten im Straßenraum auf und wo nicht? Und warum?
4. Haben Sie den Straßenraum in den Lockdowns öfters genutzt (Spazieren, Freunde und Freundinnen treffen...)?

FUNKTION UND WAHRNEHMUNG DES LOKALEN STRASSENRAUMS WÄHREND PANDEMIE

5. Wie würden Sie die Straße generell beschreiben? Beschreiben Sie diese Straße bitte in drei Worten.
6. Welche positiven und negativen Veränderungen haben Sie in den Lockdowns in dieser Straße wahrgenommen im Vergleich zu jetzt?

ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN – POST-PANDEMIE-STRASSE

7. Was sollte in diesem Straßenraum verändert werden? (Gestaltung ...)

ZUR PERSON

Alter

- ≤18 19-34 35-50 51-65 >65

Geschlecht

- Weiblich Männlich undefiniert Anderes

Haushaltsstruktur

- Single 2-Personen HH > 2 Personen HH Wohngemeinschaft Sonstiges (Familien mit Kindern)

Erwerbsstatus

- Erwerbstätig (Vollzeit) StudentIn SchülerIn Pension- K.A.
 Erwerbstätig (Teilzeit) Lehrling istIn
- Nicht-erwerb- Kurzarbeit stätig

Wohnort

- In der Nähe des Straßen- in dem Bez- in einem anderen raums irk Bezirk
- in einem Nebenbez- irk

Freiraum in der Wohnung

- Balkon/Terrasse privater Garten Gemeinschaftsgarten Keinen

Nationalität:

Anhang 2

Übersicht der Ziele der zur Gestaltung und Nutzung von Straßenräumen im Kontext der Wiener Stadtplanung

STEP 2025				
Themen	Ziele und Visionen			
Belebter Straßenraum/ Aufenthaltsqualität	Flächen für Das Stadtwachstum „Qualitätsvolle Urbanität bedeutet daher lebendige urbane Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen, flexiblen Freiflächen sowie einem barrierefreien, belebten Straßenraum.“ S.48	Einkaufszentrum – Einkauf im Zentrum „Damit der Flächenverbrauch bei Neuentwicklungen möglichst gering ist und städtebaulich attraktive Lösungen entstehen, werden eine attraktive Fasadengestaltung und Straßenraumgestaltung [...] eingefordert.“ S.83	Öffentlicher Raum und Stadtentwicklung „Der öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen.“ S.49	„Entsprechend qualitätsvolle, vielfältige und ausreichende öffentliche Räume sind wesentliche Bausteine der Lebensqualität in neuen Stadtteilen.“ „[...] Stärkung der Identität des öffentlichen Raums als Lebensraum [...] frei zugängliche, öffentlichen Raum der Stadt Wien, kann mit permanenten bzw. temporären künstlerischen Projekten beleben.“ S.49
	Freiraumnetz Wien „Durch gezielte Interventionen (Aufforstungen, Baumpflanzungen im Straßenraum und andere Begrünungsmaßnahmen, temporäre und dauerhafte (Mikro-)Gärten bzw. kleine Parks, Sitz- und Spielmöglichkeiten, Wasserelemente, [...] werden nicht nur mehr wohnortnahe Erholungsmöglichkeiten, sondern auch ein attraktives Wegenetz geschaffen, das Grün- und Erholungsräume verbindet und den Zugang [...]“ S.118	„Aufenthaltsqualität, Ästhetik und Funktionalität [...] werden beispielsweise durch eine hochwertige Gestaltung [...] durch die Umsetzung von Begegnungszonen, durch die Umgestaltung von nicht mehr benötigten Parkspuren zu temporären und permanenten Straßengärten und Sitzbereichen oder zu Radspuren, durch den Rückbau von Verkehrsflächen oder durch den Auf- und Ausbau einer multimodalen Verkehrsinfrastruktur [...] erhöht.“ S.110	Stadräume Gemeinsam beleben „Umsetzung und Unterstützung von Projekten zur (nichtkommerziellen) Nutzung und Pflege öffentlicher Räume durch Bürgerinnen und Bürger (z. B. Gehsteigflächen, ehemalige Stellplätze, Baumscheiben oder auch größere Flächen für Urban Gardening.“ S.122	Freiräume: Grün & Urban „[...] auf eine alltagsgerechte Gestaltung öffentlicher Räume ebenso angewiesen wie auf eine wohnortnahe Versorgung mit qualitätsvollen Grünräumen.“ S.114 Stadtgrün statt Klimaanlage „Verbesserung des Komforts öffentlicher Räume durch Schutz vor sommerlicher Überhitzung (z.B. durch ausreichende Begrünung [...]“ S.114
Rückgewinnung des öffentlichen Straßenraums (Mobilität)	„Derzeit spiegelt die Gestaltung des Straßenraums die Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die vielfältigen Nutzungen des öffentlichen Raums nur unzureichend wider: Nach wie vor werden durchschnittlich rund 65 Prozent der Straßenfläche vom motorisierten Verkehr (fließend und ruhend) in Anspruch genommen. Die Priorität für den Umweltverbund ist in der Straßengestaltung noch nicht adäquat erkennbar.“ S.103	Raum für Menschen/ Vom Straßenraum zu öffentlichen Raum „Die „Rückgewinnung“ des öffentlichen Raums erfordert einen umfassenden Paradigmenwechsel in der Planung und Verkehrsorganisation: Mit der Parkraumbewirtschaftung wurde bereits ein wichtiger Schritt gesetzt, um die Zahl parkender Autos im Straßenraum zu reduzieren und damit andere nicht kommerzielle Nutzungen zu ermöglichen.“ S.110	„Umsetzung von lokalen, temporären oder dauerhaften Pilotmaßnahmen zur Rückgewinnung des öffentlichen Raums – vorrangig in Gebieten mit geringem Angebot an öffentlichen Parks und Spielflächen.“ S.110 „Umsetzung von Regelquerschnitten für Straßenneubauten in Stadtentwicklungsgebieten, die die hohe Bedeutung des Umweltverbundes stärker als bisher berücksichtigen und ausreichend Platz für das Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr bieten sowie hohen Gestaltungsanforderungen genügen.“ S.110 „Bündelung des Verkehrs auf Hauptstraßen und flächensmäßige Verkehrsberuhigung in den Wohnvierteln, u.a. durch Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen etc.“ S.110	„Straßenrückbau an ausgewählten Streckenabschnitten – für den MIV nicht mehr benötigter Straßenraum soll dem Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und dem öffentlichen Verkehr zugute kommen bzw. so gestaltet werden, dass die Aufenthaltsqualität erhöht wird.“ S.110 „Förderung des Miteinanders im Verkehr durch Instrumente wie beispielsweise Begegnungszonen.“ S.110 „Ein konsequenter Vorrang für den Umweltverbund eröffnet auch neue Möglichkeiten für eine fairere Verteilung und eine attraktivere Gestaltung des Straßenraums“ S.110
	Stadt fair Teilen und intelligent Nutzen „Bei Kanalbauarbeiten, Straßenarbeiten, Instandhaltungsarbeiten etc. wird überprüft, ob im Kontext der Bauarbeiten auch Verbesserungen im öffentlichen Raum bzw. in der Straßengestaltung umgesetzt werden können [...]“ S.121	„Ein- und Aufbauten im Straßenraum und Elemente der Straßenmöblierung werden so angeordnet, dass sie zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raumes beitragen, ohne die Flüssigkeit des Verkehrs und der Fußgängerinnen und Fußgänger zu behindern.“ S.121	Umsetzung von Pilotprojekten zur (temporären) Umnutzung, Neunutzung und Neugestaltung von Straßenräumen. [...] Entwicklung von Modalitäten und Modellen, die eine vermehrte Mehrfachnutzung von Freiflächen öffentlicher Einrichtungen [...]“ S.121	

Fachkonzept Mobilität			
Ziele und Visionen			
Gerechte Raumverteilung (Raum fair teilen)	„Der Straßenraum ist fair auf unterschiedliche NutzerInnen verteilt und nachhaltige Mobilität muss für alle leistbar bleiben.“ S.19	„Der Anteil der Flächen für den Rad-, Fußverkehr und den öffentlichen Verkehr steigt in Summe bei allen Umbau- und Straßenerneuerungsprojekten.“ S. 19	„Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen“ S.39 „Erhöhung der Qualität und Sicherheit von Schulverplätzen“ „Umnutzung von Straßenflächen“ „Hohe Bedeutung des Umweltverbundes in neuen Straßenräumen“ S.39
Straßenraum als öffentlicher Raum	„Vom Transitraum zu mehr Aufenthaltsraum“ S.48 „Durch Begegnungszonen und die temporäre Umnutzung von Straßen (s.u.) können solche „Lernräume“ entstehen.“ S.50	Vielfalt der Nutzerinnen und Nutzer, Vielfalt in der Nutzung Die Nutzung des öffentlichen Raumes wird – neben der Verkehrsfunktion – vielfältiger. Er wird zunehmend von unterschiedlichen Gruppen mit unterschiedlichen Motiven, wie Kommunikation, Begegnung, Erholung und Spielen, genutzt. S.49 „Diese Breite ermöglicht Begegnungsverkehr ohne Ausweichen. Da es sich dabei um ein Mindestmaß handelt, erfordern Orte mit hoher FußgängerInnenfrequenz, z. B. vor Schulen, in Geschäftsstraßen oder an Knoten des öffentlichen Verkehrs, breitere Querschnitte.“ S.49	„Die Barrierefreiheit ist eine wichtige Basis für die Gestaltung des öffentlichen Raumes.“ „Zur Unterstützung aktiver Mobilität müssen Straßen [...] unter besonderer Berücksichtigung der vorhandenen Ressourcen attraktiv gestaltet werden.“ „Einführung einer durchgehenden Mindest-Gehsteigbreite von 2,0 Metern“ soll als Ziel weiterhin beibehalten werden.“ S. 49 „Bei baulich schwierigen Situationen aufgrund bestehender Stadtstrukturen sind auch alternative Lösungen zugunsten von FußgängerInnen denkbar, dies können je nach Voraussetzung beispielsweise Begegnungszonen mit niveaugleicher Fläche sein.“ S.49
Aufwertung des Straßenraums und der Aufenthaltsqualität	„Durch eine Aufwertung der Erdgeschoße sollen positive Impulse für die Lebendigkeit von Stadtteilen gesetzt und neue Chancen für gewerbliche, soziale, kulturelle und gemeinschaftliche Nutzungen ermöglicht werden. Fortschritte bei der Belebung der Erdgeschoßzone sind für die Mobilität von besonders großer Bedeutung, da dadurch nicht nur Güter, Dienstleistungen und Arbeitsplätze lokal verfügbar bleiben, sondern gleichzeitig auch Straßenräume an Attraktivität für FußgängerInnen gewinnen.“ S. 32	Wohnstraßen: „Bei der Ausweisung von neuen Wohnstraßen muss darauf geachtet werden, dass neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen werden und auch deutlich sichtbar wird.“ S.51	Temporäre Öffnung von Straßen für aktive Mobilität. Spielstraßen: „Für die Wiener Spielstraße wird ein Straßenabschnitt regelmäßig einen Nachmittag lang Kindern um Spielen zur Verfügung gestellt.“ „Wichtig für die Akzeptanz ist eine anfängliche, impulsgebende Belebung durch Aktionen im öffentlichen Raum, damit die neue Qualität des Raumes spürbar wird.“ S.52 „Attraktive und ausreichend große Aufenthaltsräume im Straßenraum im dicht bebauten Stadtgebiet tragen dazu bei, die gewohnt hohe Lebensqualität in Wien zu erhalten und weiter auszubauen.“ S.53
	„Die Umnutzung des Straßenraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs soll nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gehen.“ S.56 „Neben den Verkehrsfunktionen wird systematisch auf die Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen geachtet. Dies betrifft die Dimensionen der Straßenräume ebenso wie die Anordnung von Gestaltungselementen.“ S. 56	„Ein Ansatz ist beispielsweise die Einrichtung von sogenannten „Mikrofreiräumen“ in nicht zu weit auseinanderliegenden Abständen.“ S.56 „Für die Qualität des Zufußgehens, insbesondere für ältere Menschen, ist dies von wesentlicher Bedeutung.“ S.56	

Fachkonzept Öffentlicher Raum			
Ziele und Visionen			
Vielfältige Nutzung von Straßenräumen	„Ermöglichungsflächen“ lassen öffentliche Räume in neue Stadt Freiräume wachsen: Um die Aneignung und Mitgestaltung neuer Straßen und Plätze durch die Bevölkerung zu stärken, weist die Planung „Ermöglichungsflächen“ aus, die dann im Dialog mit Bürgerinnen entwickelt werden.“ S.24	„Straßenräume werden zu vielfältig nutzbaren Freiräumen“: temporäre und dauerhafte Umnutzungen von Verkehrsflächen schaffen mehr Raum für Begegnung und erweitern so die nutzbaren Freiräume in der dichten Stadt.“ S.24 Maßnahmen: Temporäre Öffnung von Straßen für mehr Aufenthalt, Spiel und Begegnung. S.35 Dauerhafte Straßenumnutzungen. S. 35	 S.13 Freiraumelemente bei einer gesamtheitlichen Betrachtung miteingezogen werden: „So spielen Erdgeschoßzonen und auch Fassaden eine zentrale Rolle für die Nutzung der angrenzenden öffentlichen Räume.“ S.13
	Mehr Sitzplätze und Mikrofreiräume erhöhen die Aufenthaltsqualität: „In der dicht bebauten Stadt werden verstärkt Angebote zum Sitzen, Plaudern, Spielen und Rasten geschaffen. Dabei werden Projekte von Bürgerinnen, betrieben und Institutionen weiterhin gefördert.“ S.25	Der Öffentliche Raum lädt zum Spielen und zur Bewegung ein: „spielen ist dabei nicht nur auf Spielplätze beschränkt, sondern wird bei der Gestaltung aller öffentlichen Räume mitgedacht.“ S.25	Sozial gerecht und Geschlechtergerecht: „Der öffentliche Raum bietet Frauen und Männern in unterschiedlichen Lebenslagen gleichwertige Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten. Das gesamte Stadtgebiet ist adäquat mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen versorgt und bietet Freiräume ohne Konsumpflicht.“ S.19 Bildend und aktivierend: „Der öffentliche Raum ist ein Ort, an dem Menschen Erfahrungen machen und Kompetenzen weiterentwickeln.“ „Der öffentliche Raum bietet das ganze Jahr über Platz für Bewegung, stärkt die aktive Mobilität und unterstützt das zu Fuß-Gehen.“ S. 20
	Partizipativ und identitätsstiftend: „Die Beteiligung der Bevölkerung an (Um)Gestaltungen des öffentlichen Raums verläuft transparent und nach klaren Richtlinien.“ S.20	Der öffentliche Raum ist das Rückgrat neuer Stadtteile: „er wird in der Stadtentwicklung frühzeitig und gleichrangig mit anderer Infrastruktur entwickelt.“ S.24	Längeres Verweilen ermöglichen: Immer mehr Menschen nutzen den öffentlichen Raum auch als Aufenthaltsraum. Die Gründe dafür sind vielfältig: in heißen Sommern draußen sein, Straßen und Plätze als erweiterten Wohnraum nutzen, kulturelles Angebot im Freien wahrnehmen, Mittagspausen verbringen und mehr.“ S.46 Lebendig und weltoffen: „Der öffentliche Raum in Wien erfüllt viele Funktionen und ist gleichermaßen ein Ort für Wohnende, Arbeitende und BesucherInnen. Er lädt zum Aufenthalt ein, fördert die Kommunikation und bietet Platz für Kunst und Kultur. hier ist Raum für konfliktarmes Nebeneinander, respektvolle Begegnungen, für gemeinsames Erleben und das miteinander verschiedene Kulturen.“ S.19
Klimaschutz und Klimawandel und -Anpassung	Ökologisch und robust: „Öffentliche Freiräume tragen in ihrer Gestaltung, Anordnung oder Größe zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Anpassung der Stadt an den Klimawandel bei.“ S.20	Schatten und Wasser helfen gegen steigende Temperaturen: „Bäume, helle Bodenbeläge, vielfältige Wasserelemente und Verdunstungsflächen sichern auch zukünftig die komfortable Benutzbarkeit der öffentlichen Räume bei steigenden Temperaturen.“ S.24	Öffentliche Räume ohne Konsumpflicht bieten Platz für alle: „ein ausgewogenes Verhältnis von kommerzieller und nichtkommerzieller Nutzung ist die Voraussetzung dafür, dass alle Menschen den öffentlichen Raum gleichberechtigt nutzen können. Und: alle sind wirklich alle.“ S.25
Entwicklung und Verbesserung im Bestand	Verbesserungen im öffentlichen Raum bei Straßen- und Instandhaltungsarbeiten. „Diese Arbeiten sollen künftig noch besser dazu genutzt werden, gleichzeitig Verbesserungen in der Straßengestaltung und der Aufenthaltsqualität umzusetzen.“ S.58		
Mobilität	„Ziel ist zudem die Rückgewinnung des öffentlichen Raums für vielfältige Nutzungen.“ S.10		

Fachkonzept Grün- und Freiraum				
Urban geprägte Freiräume	Ziele und Visionen			
<p>Freiraumtyp: Belebte Straßenräume und FußgängerInnenzonen S.50</p>	<p>Beschreibung: Straßenräume und FußgängerInnenzonen mit Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen, durchgängig und mit gefahrlosen Quermöglichkeiten der Verkehrsflächen</p> <p>Beispiele: Mariahilfer Straße, Stephansplatz, Rotenturmstraße</p>	<p>Funktionen: Alltags- und Erholungsfunktionen (insbesondere fuß- und radläufige Fortbewegung, Aufenthalt, Begegnung, Kommunikation und Konsum) Stadgliederungsfunktionen möglich (stadträumliche Vernetzung)</p>	<p>Strategien: Durchgängigkeit für nicht-motorisierten Verkehr verbessern und sicherstellen</p> <p>Aufgaben: Entwicklung hochwertiger Baumstandorte, Nutzung von Mikrofreiräumen, Schaffung konsumfreier Aufenthaltsräume, Förderung von Fassadenbegrünung, Vorgärten und Schanigärten</p>	<p>Planung hochwertiger, raummarkierender Bestandorte</p> <p>Mikrofreiräume schaffen</p> <p>Enge Verbindung mit EG-Zone</p> <p>Flexible Möglichkeiten der Aneignung</p> <p>Fassadenbegrünung</p> <p>Stärkung der ökologischen Komponente S. 51</p>
<p>Straßenräume mit angelagerten Grünflächen</p>	<p>Beschreibung: Großzügige, oft historische Straßenräume, die in der Regel stark vom motorisierten Individualverkehr geprägt sind. Für Aufenthaltsqualität und ökologische Funktionen dieser Straßenräume sorgen ihnen angelagerte, stadtraumprägende bzw. -öffnende Grobstrukturen.</p> <p>Beispiele: Ringstraße, Winarskystraße</p>	<p>Funktionen: Alltags- und Erholungsfunktionen (insbesondere fußläufige und fahrradtaugliche Verbindung, Aufenthalt und Kommunikationsfunktion) Stadgliederungsfunktionen (insbesondere stadträumliche Vernetzung) Stadökologische Funktionen möglich (insbesondere Stadtklima und Lufthygiene) Naturräumliche Funktionen möglich</p>	<p>Strategien: Durchgängigkeit für nicht-motorisierten Verkehr sicherstellen, Aufenthaltsqualität verbessern.</p> <p>Aufgaben: Erhalten der angelagerten Grünflächen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verbindungsfunktion für FußgängerInnen und RadfahrerInnen</p>	<p>Qualitätsvolle und gartendenkmalpflegerische Erhaltung der angelagerten Grünanlagen.</p> <p>Aufenthaltsqualität auch von stark befahrenen Straßen zu verbessern.</p> <p>Stärkung der Verbindungsfunktion</p> <p>Erhaltung bzw. Erneuerung der Baumstandorte</p> <p>Sichtbarmachen der angelagerten Grünflächen (z. B. keine blickdichten Einfriedungen)</p> <p>S.55</p>
<p>Begrünte Straßenräume</p>	<p>Beschreibung: Straßenräume mit situations- und straßenbildakzentuierenden Grünelementen wie weg-begleitende Grünstreifen, Abfolgen von Grüninseln, Baumzeilen, Alleen, Heckenzügen</p> <p>Beispiele: Praterstraße, Hasnerstraße, Lassallestraße</p>	<p>Funktionen: Alltags- und Erholungsfunktionen (fußläufige und fahrradtaugliche Verbindung, Aufenthalt, Begegnung, Kommunikation und Konsum) Stadgliederungsfunktionen (stadträumliche Vernetzung) Stadökologische Funktionen möglich (Stadtklima und Lufthygiene) Punktuelle naturräumliche Funktionen möglich</p>	<p>Strategien: Durchgängigkeit für nicht-motorisierten Verkehr sicherstellen, Abstimmung zwischen Verkehrs- und Grün- und Freiraumplanung verstärken</p> <p>Aufgaben: Verstärkte Abstimmung der Grün- und Freiraumplanung mit den verkehrlichen Nutzungen, Entwicklung hochwertiger Baumstandorte, Verbesserung der Gestaltung und Ausstattung</p>	<p>Straße als Leittyp für Freiraumachsen in zukünftigen Planungen zu betrachten.</p> <p>Aufenthaltsqualität stärken</p> <p>Sicherung der Umsetzung (Baumreihen, Alleen)</p> <p>Umsetzung des Straßengrünleibilds</p> <p>Berücksichtigung verschiedener Nutzungsarten + sicherheitsrelevanter Aspekte</p> <p>S.53</p>

Anhang 3

Kategoriensystem der Auswertung

Liste der Codes

Repräsentation von Raum (konzipierter Raum)

ExpertInnenrolle

Maßnahmen

Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum (GB)

Regulierungen

Regulierungen Liberalisierung

Aktionen im Straßenraum

Schanigärten

Ad-hoc Maßnahmen

Memo

Diese Analyseebene basiert auf der Ebene der "Repräsentation des Raumes" des theoretischen Ansatzes der "Produktion des Raumes" nach Lefebvre 1991. Die Ebene analysiert den Straßenraum wie er geplant und konzipiert wird von ArchitektInnen, PlanerInnen und WissenschaftlerInnen während und vor der Pandemie. Dabei spielen vor allem Masterpläne, Strategische Pläne, Maßnahmen und Leitbilder zur Gestaltung des Straßenraums eine Rolle. Unter anderem zählt zu den Repräsentationen von Raum auch Karten und Pläne oder auch Informationen durch Bilder oder Zeichnungen. Die Repräsentation des Raums dient auch als Grundlage für jede räumliche Praxis, auch wenn sie nur als Inspiration gilt.

Häufigkeit

72

0

0

Hier werden die Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum kategorisiert.

Regulierungen, Verordnungen, Gesetze für die Gestaltung und Nutzung des Straßenraums (während der Pandemie).

2

2

2

Aktionen und Maßnahmen im Straßenraum im 20. Bezirk außerhalb des Kontextes der Pandemie

Hier werden die Nutzung und Verlängerung von Schanigärten im Straßenraum thematisiert während der Pandemie.

Ad-hoc Maßnahmen welche in der Pandemie implementiert wurden.

1

3

6

Beispiel

Es gibt Mikro-Freiräume, die aus Verkehrsplanungsprojekten ausgefallen und übrig geblieben sind. Wie eben in der Romanogasse oben. Sogar könnte man auch begrünen. E3: 28 - 28 (0)

Normalerweise ist es vorgeschrieben, dass die wieder weggeräumt werden müssen, und da hat man tatsächlich abgesehen und eine Art Liberalisierung vorgenommen [...] Das muss alles der Umräum in Wien aufnehmen und man hat ja auch gesehen, wie der Nutzungsdruck von Freizeitalen am Stadtrand erhöht.

E1: 85 - 85 (0)

[...] und es hat eigentlich sehr guten Anklang gefunden, muss ich sagen, die Aktion und viele Leute haben da mitgemacht. Und es ist dann tatsächlich nach 2,3 Jahren Verzögerung ist es zu einem Austausch des Platzes gekommen und heute gibts dort Asphalt.

E4: 14 - 14 (0)
Und ja, vielleicht noch ergänzend der kommerzielle Nutzungsdruck hat sich aber auch nochmal erheblich verstärkt. Also wir bekommen schon vermehrt Schanigärten Vergrößerungen als Anträge
E2: 19 - 19 (0)

<p>Karten/Pläne Fachpapier</p>	<p>Strategisches Dokument in welchem die Auswirkungen der Pandemie auf die Stadtplanung diskutiert wird</p>	<p>1</p>
<p>Karten/Pläne Fachkonzept Öffentlicher Raum</p>	<p></p>	<p>3</p>
<p>Karten/Pläne Straßenlimppegelkarte</p>	<p></p>	<p>1</p>
<p>Karten/Pläne Urban-Heat-Islands</p>	<p></p>	<p>1</p>
<p>Karten/Pläne Fachkonzept</p>	<p></p>	<p>1</p>
<p>Karten/Pläne Fachkonzept</p>	<p></p>	<p>1</p>
<p>Karten/Pläne Fachkonzept Öffentlicher Raum</p>	<p></p>	<p>3</p>
<p>Karten/ Pläne</p>	<p>Karten und Pläne über die Gestaltung des Straßenraums</p>	<p>0</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Mobilität</p>	<p></p>	<p>1</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>
<p>Adhoc Maßnahmen Pop Up Projekte</p>	<p></p>	<p>2</p>

Liste der Codes

(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Multifunktionalität	1	Der Straßensystem ist auch Sport- und Bewegungsraum, sowie eine AUSGLEICHS-FLÄCHE für den gastronomischen Betrieb.	ET-43-43 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Kompensationswirkung/ Kompensationsfläche/Ausgleichsfläche	4	Für uns ist jetzt der Straßensystem als Teil des öffentlichen Raums während der Pandemie vor allem eine KOMPENSATIONSFLÄCHE oder als in Erscheinung tretender, wie der gesamte öffentliche Raum.	ET-43-43 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Kommunikationsraum	1	Alle hatten plötzlich Sessel, Bank vor dem Lokal stehen, ist auch ein wichtiger Kommunikationsraum. ET: 43 - 43 [0]	ET-43-43 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Begegnungsraum/ Kontaktraum	2	Das gesamte Öffentliche ist ein bisschen ein Ausgleich von anderen mangelnden privaten Flächen und ist mehr KONTRASTRAUM als vorher.	ET-43-43 [0]
Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Gesundheitsfunktion	2		
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Gesundheitsfunktion/Gesundheitsinfrastruktur	1	Da werden wesentliche Funktionen des Gesundheitssystems in der Pandemie im Straßensystem ausgeglichen, was sich in Wien sehr bewährt hat.	ET-73-73 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Kommunikationsraum	1	Aber das Thema Leerstand, Handel, Einzelhandel oder auch die Gastronomie [...] wird uns wahrscheinlich noch einmal intensiver beschäftigen als in den Jahren davor und das würde ich nicht unterschätzen, was das mit dem Straßensystem macht.	ET-73-73 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Nicht-Veränderung der Nutzungen	3		ET-212-212 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Nicht-Veränderung der Nutzungen	1	In Sinne von einem Potenzialraum, aber wenn ich ans mehr rumspezifizieren und mir die Umgebung anschau, dann fällt mir nicht nur auf was funktioniert, sondern was auch nicht funktioniert und wo es halt an Qualitäten mangelt und durch die Zeit, die man halt draußen verbringt und durch die Abwechslung, die man ja auch braucht, entstehen ja mal leicht Bilder wie es sein könnte	ET-83-83 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Bewegungsraum	1	[...] die Nutzung selbst im Sinne von welchen Nutzungen alle im Straßensystem sich vereinen hat sich nicht unbedingt verändert, aber die Anteile und die NutzerInnen Struktur	ET-43-43 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Bewegungsraum	1	Der Straßensystem ist auch Sport- und Bewegungsraum, sowie eine AUSGLEICHS-FLÄCHE für den gastronomischen Betrieb.	ET-43-43 [0]
(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems Nutzungen des Straßensystems Bedeutung des öffentlichen Raums/ Freiraums	2	Aber ich habe jetzt keine Evidenz, dass sich das jetzt durch die Pandemie ausschließlich geändert hat. [...] es ändert sich überhaupt in den letzten Jahren geändert, dass der öffentliche Raum anders wahrgenommen wird. Ich glaube, das war davor auch schon da. Daher vielleicht hat es die Pandemie noch verstärkt.	ET-18-18 [0]

(Wahrgenommenen) Funktionen des Straßensystems

Die wahrgenommenen Funktionen des Straßensystems während der Pandemie.

Beispiele	Häufigkeit	Memo
Und so soll es bleiben. Also würde man jetzt 50 Prozent der Autos wegbringen und ein bisschen was im Verkehr, in der Verkehrsstromgestaltung verändern, dann hätte man sofort eine ganz andere Stadt. Die Nutzungsansprüche entstehen auch mit dem Raum, der zur Verfügung steht und die werden sofort angenommen. E2-49-49 [0]	1	
Auf jeden Fall bunter, auf jeden ökologischer, also grüner, kleinerer, differenzierter und lebendiger. E1-242-242 [0] Mehr Aufenthaltsfunktionen, mehr Grün, Wasser, Sitzgelegenheiten. Raus aus dem Asphalt, das ist das was unsere Paradigmen auch sind. E2-55-55 [0]	1	
64	3	In dieser Kategorie werden allgemeine Schlussfolgerungen und Erkenntnisse aus Sicht von PlanerInnen, NutzerInnen und BewohnerInnen aus der Pandemie zusammengefasst hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung und Nutzung von Straßensystemen.
	3	In diese Kategorie werden Visionen und Wunschnbilder der interviewten ExpertInnen eingefangen.
Wunschbild/Vision\20*erInnen	1	
Wunschbild/Vision\MA 18	1	
Wunschbild/Vision\MA 19	1	

Liste der Codes

Liste der Codes	Häufigkeit	Beispiele
1.1. Erkenntnisse und Lehren für die Stadtplanung	64	
1.1.1. Wunschbild/Vision	3	
1.2. Einflüsse	3	Äußerliche Einflüsse für die zukünftige Gestaltung und Nutzung von Straßensystemen
1.2.1. Einflüsse	1	Einfluss\Politik
1.2.2. Einflüsse	1	Einfluss\Pandemie als Beschleuniger
1.2.3. Einflüsse	1	Einfluss\Klimakrise
1.3. Resilienz	8	Resilienz
1.3.1. Resilienz	1	Resilienz \Handlungsfähigkeit
1.3.2. Resilienz	1	Resilienz ist eben in einem System dann, wenn es unvorhergesehene Schocks, oder Krisen gut überlebt. Eine Pandemie ist ein unvorhergesehener Schock, ob er zu einer Krise wird oder zum Beispiel zu einer sozialen Krise wird, wissen wir noch nicht, aber insofern ist Resilienz auf jeden Fall noch einmal verstärkt auf den Plan getreten durch diese Pandemie und Resilienzfähig.
1.3.3. Resilienz	1	Resilienz ist eben in einem System dann, wenn es unvorhergesehene Schocks, oder Krisen gut überlebt. Eine Pandemie ist ein unvorhergesehener Schock, ob er zu einer Krise wird oder zum Beispiel zu einer sozialen Krise wird, wissen wir noch nicht, aber insofern ist Resilienz auf jeden Fall noch einmal verstärkt auf den Plan getreten durch diese Pandemie und Resilienzfähig. E1-159-159 [0] Also insofern ist es eben für uns wichtig mit dieser Art der Methodik sind wir systemisch gut in der Lage auf die Pandemie zu reagieren oder reagieren wir zu schnell oder reagieren wir falsch oder sind wir überhaupt handlungsfähig usw.
1.3.4. Resilienz	4	Es nutzt eigentlich nicht wenn wir adhoc schnell reagieren aber dafür die falsche Lösung haben. Zum Beispiel sind sämtliche Wiener Spitalsäle, da gibts ja so Pavillons Spitäler ja, wo eigentlich viele Gebäude im Park stehen, und die sind eingezäunt worden und ich verstehe nicht genau warum diese eingezäunt wurden und da ist eben adhoc irgendwas passiert was man eigentlich schon früher hinterfragen können. E1-180-180 [0]

			3	Das ist eben die Erkenntnis daraus, dass wir auch so eine unsichere Phase wie eine Pandemie nutzen können, um einmal festgefahrene Bilder in dem Kopf zu hinterlegen. Das ist eben die große Chance. E1: 250 - 250 (0)
	Planungshierarchienweise \NachsZukunftsbilder			
	Planungshierarchienweise Planungshierarchienweise \Tools \NachsStrabenerneuerung		4	Das kann man nicht erwarten, dass sie das alles vor ihrem geistigen Auge so sehen wie die Fachexperten. Also das sind zwei Aspekte der Planung, um eine Mitsprache einer Teilhabe im öffentlichen Raum möglich zu machen E3: 32 - 32 (0)
	Planungshierarchienweise \Planungshierarchienweise \Planungshierarchienweise	Änderung der Planungshierarchienweise	6	
	Planungshierarchienweise \Rolle_PlanerIn	Die Rolle und Aufgaben der PlanerInnen für die zukünftige Gestaltung und Planung von Straßenräumen	1	[...] das sollte man halt jetzt benutzen, um das Angebot einfach zu verbessern, an Ausrichtung, an Möblierung, an Gestaltung, damit das einfach wirklich gut nutzbar ist und auch bleibt. E1: 202 - 202 (0)
	Gestaltung \Restliene Strukturen	Planungshierarchienweisen für die zukünftige Gestaltung von Straßenräumen aus Sicht der ExpertenInnen.	11	
			0	
1.6. Planung				
	Gestaltung \Multifunktionalität/Flexible Gestaltung		3	Insekten können wir uns es nicht mehr leisten, in einer so dichten Stadt, einen kostbaren Raum so monofunktional fürs Autoabstellen zu verwenden. Das ist eine Grundhaltung, die Bestand schon vorher und die kann man eben auch nachlesen in verschiedenen Artikeln und das hat Covid-19 dann nur noch verstärkt, diese Wahrnehmung. E1: 29 - 29 (0)
	Gestaltung \Multifunktionalität/Flexible Gestaltung		2	Also wenn ich jetzt an eine FLEXIBLE GESTALTUNG denke, denke ich an mehrere verschiedene Nutzungen und die Veränderungen von Nutzungen ermöglicht, dann habe ich einen Straßenraum auf einer Ebene vor mir mit Materialien, die sich unterschiedlich bespielen lassen. E1: 29 - 29 (0)
	Gestaltung \Multifunktionalität/Flexible Gestaltung		1	Ich glaube, dass es einfach ein größerer Druck von der Bevölkerung da sein muss. Weil das steht man sehr gut, wo der Druck ist, da passiert auch was. E2: 52 - 52 (0)
	Gestaltung \Multifunktionalität/Flexible Gestaltung		1	Die eine Erkenntnis ist, dass wir diese veränderte Wahrnehmung, von der ich vorherin gesprochen habe, die auch schon Lucius Burkhardt schon ohne Pandemie gebracht hat. Einfach dass wir in der Eine ART EMPOWERMENT und da wiederum ist die spannende Frage wie schaffen wir das mit unserem fachlichen Wissen sozusagen diese Menschen stärker einzubinden. E1: 127 - 127 (0)
	Gestaltung \Multifunktionalität/Flexible Gestaltung		5	[...] einen wichtigen Baustein auch liefern, mit Baumplantagen und die großen Beeten, wo ich mich dann auch noch drunter setzen kann. Also mit Sitzgelegenheiten oder Weg begleitenden Spiel. Ich glaube, da haben wir in Wien wirklich mittlerweile sehr viele gute Projekte, auch in der gebauenen Gründerzeitlichen Stadt. E3: 36 - 36 (0)
1.5. Gestaltung		Gestalterische Aspekte		
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		3	Das wäre eben genau so ein Beispiel, wo ich sage die solidarische Gemeinschaft oder die Solidarietät muss sich einfach zeigen und verkörpern im öffentlichen Raum und dazu braucht es SCHLÜSSELAKTEURINNEN und Schlüsselpersonen. E1: 219 - 219 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		1	Ich glaube, dass es einfach ein größerer Druck von der Bevölkerung da sein muss. Weil das steht man sehr gut, wo der Druck ist, da passiert auch was. E2: 52 - 52 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		1	Die eine Erkenntnis ist, dass wir diese veränderte Wahrnehmung, von der ich vorherin gesprochen habe, die auch schon Lucius Burkhardt schon ohne Pandemie gebracht hat. Einfach dass wir in der Eine ART EMPOWERMENT und da wiederum ist die spannende Frage wie schaffen wir das mit unserem fachlichen Wissen sozusagen diese Menschen stärker einzubinden. E1: 127 - 127 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		2	Das heißt wir in der Planung muss viel stärker das was Lukas Burkhardt eben auch gesagt hat. Eben die Menschen die Alltagsereignisse sozusagen hören und einbinden. Dazu müssen wir uns bewegen, denn wir können nicht erst im Studium verlangen, dass sie mitreden dürfen in der Planung. E1: 129 - 129 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		4	Eine ART EMPOWERMENT und da wiederum ist die spannende Frage wie schaffen wir das mit unserem fachlichen Wissen sozusagen diese Menschen stärker einzubinden E1: 127 - 127 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		2	Das heißt wir in der Planung muss viel stärker das was Lukas Burkhardt eben auch gesagt hat. Eben die Menschen die Alltagsereignisse sozusagen hören und einbinden. Dazu müssen wir uns bewegen, denn wir können nicht erst im Studium verlangen, dass sie mitreden dürfen in der Planung. E2: 50 - 50 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		3	Also das war ein Programm, das schon funktioniert hat. Man hat Möbel, Wasserelemente zur Verfügung gestellt hat, man hat versucht, dass es auch in Straßen ist, wo es schon Baumaterialien gibt. Und es ist auch bespielt oder betreut worden. Also es gab da Container mit Angebot. Und ich glaube, dass das schon wichtig ist. Man muss auch schon etwas anbieten. E2: 30 - 30 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		1	Aus unserer Sicht hat Covid-19 keine neuen Themen und Erkenntnisse gebracht, außer dass die allen verstärkt wurden, dass die Probleme, die schon da waren, jetzt deutlicher sind. E1: 29 - 29 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		1	[...] die Wahrnehmung von diesen Problemen auch politisch besser geworden ist oder die Aufmerksamkeit eine erhöhte ist. E1: 29 - 29 (0)
	Gestaltung \Bestand (Urn-) Gestaltung		0	Spaziergehen hat die Wahrnehmung auf den öffentlichen Raum verändert.
1.8. Ziele		Neue Ziele oder bestehende Ziele bzgl. der Gestaltung von Straßenräumen verstärken	23	
	ZieleWeg vom Verkehrsraum		1	[...] Straßenraum nicht mehr monofunktional als Verkehrsraum denken dürfen, sondern auch da, wo der Verkehrsraum nicht nötig ist, und der ist in vielen Fällen nicht nötig. E1: 29 - 29 (0)
	ZieleTransformation des öffentlichen Raums	Transformation des öffentlichen Raums - Veränderung des öffentlichen Straßenraums	1	Wenn man dann die ganzen Abstellflächen vom Auto hinzuziehen, dass wir ihn da als Begegnungsraum umgestalten, wo eben einfach klar ist, die Parks sind viel zu klein und die Kinder haben zu wenig Freiflächen und gerade im dicht bebauten Stadtgebiet, insoweit ist es klar, dass es eine Transformation des öffentlichen Raums früher oder später geben muss, weil die Stadtbevölkerung gewachsen ist, der öffentliche Raum ist kostbarer geworden. E1: 29 - 29 (0)
	ZieleKlimawandelanpassung		1	Aber ich glaube, es gibt viele gute Beispiele in Wien. [...] Es gibt viele gute Beispiele, von denen wir lernen können, die mehr als nur ein Angebot, um von A nach B zu kommen haben, sondern es gibt viele Straßenzüge, die einfach auch Aufenthaltsqualitäten bieten, die in Richtung Klimawandelanpassung E3: 36 - 36 (0)
1.7. Erkenntnisse aus der Pandemie		Aussagen zu Erkenntnissen aus der Pandemie für die Nutzung und Gestaltung des Straßenraums	8	
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Gemeinsames Verständnis		2	Wo bei ich habe, schon das Gefühl, dass da auch ein Umdenken schon in der Bevölkerung passiert ist. Also gerade was das Pflanzen von Bäumen beispielsweise betrifft, habe ich schon das Gefühl, dass da viel mehr Verständnis da ist als noch vor 10 Jahren schon. E2: 50 - 50 (0)
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Erkenntnisse aus den Pop Up/ ad-hoc Maßnahmen		3	Also das war ein Programm, das schon funktioniert hat. Man hat Möbel, Wasserelemente zur Verfügung gestellt hat, man hat versucht, dass es auch in Straßen ist, wo es schon Baumaterialien gibt. Und es ist auch bespielt oder betreut worden. Also es gab da Container mit Angebot. Und ich glaube, dass das schon wichtig ist. Man muss auch schon etwas anbieten. E2: 30 - 30 (0)
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Keine Änderung in den Planungskriterien		1	Aus unserer Sicht hat Covid-19 keine neuen Themen und Erkenntnisse gebracht, außer dass die allen verstärkt wurden, dass die Probleme, die schon da waren, jetzt deutlicher sind. E1: 29 - 29 (0)
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Keine neuen Erkenntnisse		1	[...] die Wahrnehmung von diesen Problemen auch politisch besser geworden ist oder die Aufmerksamkeit eine erhöhte ist. E1: 29 - 29 (0)
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Verstärkung der vorhandenen Probleme		1	[...] die Wahrnehmung von diesen Problemen auch politisch besser geworden ist oder die Aufmerksamkeit eine erhöhte ist. E1: 29 - 29 (0)
	Erkenntnisse aus der Pandemie \Spaziergehen		0	Spaziergehen hat die Wahrnehmung auf den öffentlichen Raum verändert.

Oberkategorie	Unterkategorie	Definition	Häufigkeit	Beispiele		
1. Veränderungen im Lockdown	PassantInnenbefragungen	Diese Analyseebene basiert auf der Ebene der "Räume der Repräsentationen" des theoretischen Ansatzes der "Produktion des Raumes" nach Lefebvre 1991. Die Ebene analysiert den Straßenraum wie er von NutzerInnen und BewohnerInnen erlebt und gelebt wird. Dabei spielen vor allem soziale Beziehung zum Straßenraum eine Rolle, sowie die individuellen gesellschaftlichen Werten, Erlebnisse und Bezugsräume. Die Räume dieser Ebene repräsentieren komplexe Symbolismen, manchmal kodiert und manchmal nicht, sie sind gebunden an heimliche und unterirdische Seite des sozialen Lebens, sowie an die Kunst, die möglicherweise nicht als Code des Raumes, sondern als Code der Repräsentationen verstanden werden kann	44			
			Mangel von Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten	1	Die Schanigärten waren zu und somit fehlen Sitzmöglichkeiten. Klosterneuburgstraße 2021_nr_4_5-5_10 Im ersten Lockdown war es ruhig generell. Klosterneuburgstr. 7-7 (0)	
			Erster Lockdown	7	PassantInnen haben sich zu den Veränderungen im ersten Lockdown geäußert. Klosterneuburgstraße 2021_nr_2_5-5_10 Im ersten Lockdown waren oft viele Parkplätze direkt vor den Geschäften frei. Klosterneuburgstraße 2021_nr_4_5-5_10 Weniger Verkehr	
			Erster Lockdown\Weniger Verkehr, weniger Autos	5	PassantInnen haben geäußert, dass sie weniger Verkehr und weniger Autos in der Straße wahrgenommen haben in den Lockdowns.	
			Mehr Citybikes in der Station	1	PassantInnen haben sich zu den Citybikes geäußert. Nr. 8_PassantInnengespräche_Ohnmargasse_15_15_10 mehr Citybikes in der Station Wallensteinstraße Nr. 10_PassantInnengespräche_Wallensteinstraße_6_6_10	
			Sauberkeit	1	PassantInnen haben sich zur Sauberkeit der Straßen geäußert. Wallensteinstraße Nr. 10_PassantInnengespräche_Wallensteinstraße_6_6_10	
			Negative Veränderung	3	PassantInnen haben sich negativ zu den Veränderungen in Lockdowns geäußert. Kaum, außer dass das Leben nach Lockdown Ende sehr schnell zurückgekehrt ist (sollte Überfüllung des Hauptmarkts) PassantInnen_Befragung_Leitfragen_20210621_Ohnmargasse_16_16_10 Ohnmargasse Die Straße wird in ihrer derzeitigen Form erhalten bleiben, da es zu viel an Investitionen und politischem Willen fehlt Nr. 2_PassantInnengespräche_Wallensteinstraße_21_21_10	
			Gastro und Handel geschlossen	3	PassantInnen haben sich über die Gastronomie und den Handel im Lockdown geäußert. abgesehen von verringerter Nutzung während des Lockdowns, da Cafés/Restaurants geschlossen waren. Es wurde eine „Grünstreifen“ geschaffen, welcher jedoch nicht weiter gepflegt wird und bereits verkommen ist.	
			Mehr Verkehr	3	PassantInnen haben geäußert, dass der Verkehr mehr geworden trotz Lockdown. PassantInnen_Befragung_Leitfragen_20210221_Kloburg_16_16_10 Geschäfte und Lokal zu Wallensteinstraße Nr. 8_PassantInnengespräche_Wallensteinstraße_6_6_10	
			Ziele\Politik		Politische Ebene als Konflikt und Hindernis für neue Entwicklungen im Straßenraum im 20. Bezirk. E4: 71 - 71 (0)	
			Ziele\Zukunftbild			
			Ziele\Umsetzung			
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Verstärkung der vorhandenen Ziele						
Ziele\Strategisches Ziel der Stadt						
Ziele\Polyzentrale Stadt						

	Mehr Fahrradständer	2	Mehr geeignete Fahrradstellplätze Klosterneuburgerstraße 2021_nr_4: 6 - 6 (0)
	Nichts	2	Eigenlich nicht Nr._3_PassantInnengespräche_Ohlmargasse: 18 - 18 (0) Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse: 22 - 22 (0)
	Roadwege	9	vielleicht mehr Roadwege Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse: 20 - 20 (0) Nr._8_PassantInnengespräche_Ohlmargasse: 18 - 18 (0)
	keine Änderungsansprüche	3	Ich weiß nicht, ich bin hier nicht oft Nr._5_PassantInnengespräche_Ohlmargasse: 18 - 18 (0) Tourist
	Mehr Parkplätze	3	Mehr Parkplätze Nr._9_PassantInnengespräche_Ohlmargasse: 18 - 18 (0) Mehr Parkplätze
	Begegnungszone	1	Eine Begegnungszone wäre nett Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse: 20 - 20 (0)
	Mehr Außenhöhlplätze	7	Mehr Schoniggräten in den Öffnungsphasen, Straßenraum war viel angenehmer, also lesen als normalerweise Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse: 13 - 13 (0) mehr Außenhöhlflächen

	Mehr Verkehrsberuhigung	8	Verkehrsberuhigung, Ertüchtigung, Verbot des Transits von Jägerstraße zu Klosterneuburgerstraße PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Ohlmargasse: 19 - 19 (0) PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Ohlmargasse: 23 - 23 (0)
	Mehr Begrünung und Beschattung	12	Der Hannovermarkt wird's als Herz des Grätzels erhalten bleiben, eine Neugestaltung in Richtung Begrünung und Verkehrsberuhigung sollte daher angestrebt werden PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Ohlmargasse: 23 - 23 (0)
	Mehr Grün	73	verändert sich Klosterneuburgerstr\2021_nr10: 5 - 5 (0)
	Veränderung	1	PassantInnen nehmen eine Veränderung in der Geschäftsstruktur und in der Gestaltung im Straßenraum wahr.
	Verkehrliche Anbindung	2	kürzester Weg zu den Öffis Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse: 16 - 16 (0)
	Breit	2	gute Anbindung Klosterneuburgerstraße\2021_nr_6: 3 - 3 (0) Breit Klosterneuburgerstr\2021_nr9: 5 - 5 (0) breit, Klosterneuburgerstraße\2021_nr_2: 3 - 3 (0)
	Einkäufen und Gastronomie	10	Einkaufsstraße PassantInnen assoziieren den Straßenraum mit den Geschäften und Einkäufen des täglichen Bedarfs, sowie mit der vorhandenen Gastronomie. PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Klosterneuburgerstr\2021_nr9: 5 - 5 (0) Einkauf des täglichen Bedarfs Klosterneuburgerstr\2021_nr9: 5 - 5 (0)

Nr._11_Ohhmargasse_13 - 13 (0)	Wenig Parkplätze vorhanden	Der Straßenraum hat zu wenig Parkplätze	2	ober wenig Parkplätze Nr._9_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) Keine Parkplätze	
	Laut	Die Straße wird als laut empfunden.	3	Laut Nr._3_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0) laut	
	Große Verkehrsstraße/Breite Straße		2	schöne breite Straßen Nr._3_Klosterneuburgerstrasse_14 - 14 (0)	
	Große Verkehrsstraße	Die Straße wird als eine Straße mit viel Verkehrsaufkommen wahrgenommen.	6	Große Verkehrsstraße Nr._4_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0)	
	Abend eher ruhig	Am Abend wird die Straße als ruhig wahrgenommen.	1	Abend eher ruhig Nr._4_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0)	
	Verschiedene Menschen	PassantInnen nehmen Menschen aus unterschiedlicher Herkunft wahr.	1	verschiedene Leute Klosterneuburgerstraße_2021_nr_4_3_3 (0) Nr._5_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0)	
	Viele Bäume	PassantInnen nehmen die Bäume in den Straßen wahr.	6	Viele Bäume Nr._2_Klosterneuburgerstrasse_13 - 13 (0)	
	Negative Beschreibungen (+) (+)	Negative Beschreibungen und Eigenschaften des Straßenraums. Fusioniert mit Code PassantInnenbefragungen/Beschreibung und Wahrnehmung des Straßenraums/Ungrün Fusioniert mit Code PassantInnenbefragungen/Beschreibung und Wahrnehmung des Straßenraums/Langweilig	7	Die Wallensteinstrasse ist von der Friedensbrücke bis zum Wallensteinplatz schön, aber Richtung Nordwestbahnhof dann nicht mehr. Es gibt viele Geschäfte Nr._4_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0) Langweilig Nr._6_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0) drückend, kalt Nr._7_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_14 - 14 (0)	
	3 zu viel Wirbel	Im Straßenraum passiert vieles.		Viel los	Nr._6_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0) Viel los
	2 Hannovermarkt, viele Parkplätze	Es werden viele Parkplätze wahrgenommen.		Viele Parkplätze	Nr._9_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) Hannovermarkt, viele Parkplätze
	3 Mischung zwischen Wohn- und Transitstraß			Mix aus Wohnstraße und Alltagsleben	Nr._7_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) Mischung zwischen Wohn- und Transitstraß PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Ohhmargasse_14 - 14 (0)
	Mix aus Wohnstraße und Alltagsleben			Alltagsleben	Nr._3_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0)
	1 viele Autos,	Der Straßenraum wird als belebt oder lebendig beschrieben.		Stark befahren, viele Autos	Nr._9_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) stark befahren Wallensteinstraße\Nr._10_PassantInnengespräche_Wallensteinstraße_4 - 4 (0)
	3 orientalisches			Orientalisch	Nr._4_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) orientalisches
	1 vielfältig			Viel/fähig	Nr._8_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) vielfältig
	4 Lebhaft,			Belebt	Nr._4_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) Lebhaft,
	Belebt				Nr._8_PassantInnengespräche_Ohhmargasse_13 - 13 (0) Belebt
	11 Verkehrslärm	Das hohe Verkehrsaufkommen wird im Straßenraum wahrgenommen.		Viel Verkehr	Nr._3_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_13 - 13 (0) Verkehrslärm PassantInnen_Befragung_Leiffragen_20210621_Klaburg_14 - 14 (0)
	Viel Verkehr,				Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_16 - 16 (0) Viel Verkehr,
	37	Hier werden die Antworten zur Frage: "Haben Sie den Straßenraum in den Lockdowns öfters genutzt (Spazieren, Freunde und Freunden treffen)? Falls Sie oft Spazieren waren im Lockdown, wo sind Sie da hingegangen?" kategorisiert.	5.	Nutzungen während der Pandemie/Lockdown	Nr._1_PassantInnengespräche_Wallensteinstrasse_16 - 16 (0)

<p>Arbeiten\Homeoffice</p>	<p>3</p>	<p>weil Homeoffice</p> <p>Nr._3_PersonlInngespräche_Ohnmorgasse: 3 - 3 (0)</p> <p>Wohnen und arbeiten hier weil Homeoffice</p> <p>Nr._4_PersonlInngespräche_Ohnmorgasse: 5 - 5 (0)</p> <p>Ja ich wohne hier in der Nähe</p> <p>Nr._1_PersonlInngespräche_Wollensteinstrasse: 3 - 3 (0)</p> <p>ich wohne hier in der Nähe</p> <p>Nr._2_PersonlInngespräche_Ohnmorgasse: 3 - 3 (0)</p> <p>Ja in der Jägerstraße</p> <p>Nr._10_PersonlInngespräche_Ohnmorgasse: 3 - 3 (0)</p>
<p>In der Nähe</p>	<p>19</p>	<p>PersonInnen wohnen in der Nähe des Straßenraums</p>

