

DIPLOMARBEIT

**Klimaneutralität:
Der Beitrag von *Tactical Urbanism* zur Umsetzung der
Mobilitätswende**

ausgeführt zum Zweck der Erlangung des akademischen Grades Diplom-Ingenieurin
eingereicht an der TU-Wien, Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Sandra Schenter

11816892

Betreuerin: Senior Scientist Dipl.-Ing.in Dr.in techn. Emanuela Semlitsch
Institut für Raumplanung
Forschungsbereich Örtliche Raumplanung
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13, 1040 Wien, Österreich

Wien, am 15.10.2024

Abstract

Tactical Urbanism gilt als ein zeitgemäßes Instrument der Raumplanung, um Straßenräume innerhalb eines kurzen Zeitraumes umzugestalten. Aufgrund des vermehrten Einsatzes in der Praxis stellt sich die Frage, welchen Beitrag Maßnahmen des taktischen Urbanismus für eine Mobilitätswende leisten können. Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, zu klären, inwiefern taktische Interventionen, insbesondere farbliche Oberflächengestaltungen und die Situierung von Stadtmobiliar im Straßenraum die Wahrnehmung und das Verhalten der NutzerInnen beeinflussen und welche Potentiale und Effekte diese Maßnahmen bezüglich eines klimaneutralen Mobilitätsverhalten aufweisen. In der Arbeit wird erläutert, was *Tactical Urbanism* ist und wie es erfolgreich angewendet werden kann. Um die Forschungsfragen zu beantworten, wurden internationale Fallbeispiele aus Mailand, Barcelona und New York untersucht. Diese Untersuchungen ergeben, dass eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch taktische Interventionen Menschen die betroffenen Räume vermehrt und länger aufsuchen lässt. Ein wesentliches Element, um Erfolge bezüglich einer Verhaltensänderung der Bevölkerung zu erzielen ist die begleitende Partizipation der jeweiligen Projekte. Im Kontext des Arbeitens mit *Tactical Urbanism* in Wien wurden Interviews mit AkteurInnen von bereits in der Stadt umgesetzten Projekten geführt. Diese bestätigen, dass taktische Interventionen zu Wahrnehmungs- und Verhaltensänderungen führen, sowie als Kommunikationsanstoß zu bestehenden Problematiken und Lösungsansätzen funktionieren und bewusstseinsbildende Wirkungen haben können. Aufgrund dieser Eigenschaften lässt sich der Einfluss taktischer Interventionen auf ein klimaneutraleres Mobilitätsverhalten der Gesellschaft feststellen. Dennoch ist in diesem Bereich weitere Forschung erforderlich, um tiefere Erkenntnisse zu gewinnen.

Tactical urbanism is considered a contemporary spatial planning tool for redesigning street spaces within a short period of time. Due to its increased use in practice, the question arises as to what contribution tactical urbanism measures can make to a mobility turnaround. The aim of this thesis is to clarify the extent to which tactical interventions, in particular coloured surface designs and the positioning of street furniture in the street space influence the perception and behaviour of users and what potential and effects these measures have regarding climate-neutral mobility behaviour. The paper explains what Tactical Urbanism is and how it can be successfully applied. In order to answer the research questions, international case studies from Milan, Barcelona and New York were analysed. These studies show that increasing the quality of stay through tactical interventions makes people visit the affected spaces more often and for longer. A key element in achieving success in changing the behaviour of the population is the accompanying participation of the respective projects. In the context of working with tactical urbanism in Vienna, interviews were conducted with actors from projects already implemented in the city. These confirm that tactical interventions lead to changes in perception and behaviour, can function as a communication impulse for existing problems and solutions and have awareness-raising effects. Due to these characteristics of tactical interventions, the influence on a more climate-neutral mobility behaviour of society can be determined. Nevertheless, further research is needed in this area in order to gain deeper insights.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	1
1.1.	Problemstellung.....	2
1.2.	Forschungsfragen und Ziel der Arbeit.....	3
1.3.	Arbeitsweise und Methodik.....	4
1.4.	Begriffe.....	5
1.4.1.	Tactical Urbanism	5
1.4.2.	Klimaneutralität.....	6
1.4.3.	Mobilitätswende	7
1.4.4.	Straßenraum.....	8
2.	Theoretischer Hintergrund und Grundlagen	9
2.1.	Klimatische Veränderungen und Ziele	10
2.1.1.	Klimaerwärmung.....	10
2.1.2.	THG-Emissionen im Verkehrssektor	12
2.1.3.	Klimaziele der Europäischen Union	14
2.1.4.	Klimaziele von Österreich	15
2.1.5.	Klimaziele der Stadt Wien.....	15
2.1.6.	Notwendigkeit der Mobilitätswende.....	17
2.2.	Einfluss der Straßenraumgestaltung.....	18
2.2.1.	Der Straßenraum	19
2.2.2.	Verteilung des Straßenraumes	20
2.2.3.	Anforderungen und Funktionen des Straßenraumes.....	21
2.2.4.	Immaterielle Ansprüche an die Straßenraumgestaltung.....	23
2.2.5.	Realexperimente als neuer Planungsansatz	24
2.3.	Tactical Urbanism.....	26
2.3.1.	Geschichte und Entwicklung des taktischen Urbanismus.....	27
2.3.2.	Einfluss durch die Covid-Pandemie	28
2.3.3.	Formen des taktischen Urbanismus.....	29
2.3.4.	Taktischer Urbanismus als Bottom-up- und Top-down-Ansatz.....	31
2.3.5.	Arten und Anwendungsfelder des taktischen Urbanismus	33
2.3.6.	Praxisrelevante Elemente von Tactical Urbanism	35
3.	Taktischen Urbanismus und seine erfolgreiche Umsetzung	37
3.1.	Praxisbeispiele des taktischen Urbanismus.....	37
3.2.	Untersuchung von Good-Practice-Beispielen	42
3.2.1.	Fallbeispiel: Piazza Dergano, Mailand	42
3.2.2.	Fallbeispiel: Times Square, New York	52

3.2.3.	Fallbeispiel: Superblock Poblenou, Barcelona.....	60
3.3.	Vergleich der Beispiele	71
3.3.1.	Rahmenbedingungen	71
3.3.2.	Elemente und Umsetzung	72
3.3.3.	Effekte der Interventionen	73
3.3.4.	Gesellschaft und Partizipation	74
3.3.5.	Wahrnehmung der Bevölkerung	75
3.4.	Fazit nach Untersuchung der Good-Practice Beispiele	76
4.	Umsetzung und Möglichkeiten in Wien	77
4.1.	Bisherige Anwendungen und Projekte	77
4.1.1.	Wiener Schulstraße und Spielstraße	77
4.1.2.	Grätzloase Wien.....	78
4.1.3.	Staglgasse, 15. Bezirk.....	79
4.1.4.	Ernst-Melchior-Gasse, 2. Bezirk.....	80
4.1.5.	Waltergasse, 4. Bezirk	81
4.1.6.	Supergrätzl Favoriten	82
4.1.7.	Supergrätzl Lichtental.....	86
4.1.8.	Galileigasse, 9. Bezirk - Studierendenprojekt der TU Wien	87
4.2.	Learnings aus Umsetzungen in Wien.....	89
4.3.	Entwurf für die Semperstraße in Wien.....	91
4.3.1.	Analyse des Entwurfsgebiets	91
4.3.2.	Mögliche Umsetzung mit Tactical Urbanism	96
4.3.3.	Prozess der Umsetzung mit BürgerInnenbeteiligung	97
4.3.4.	Entwicklungen nach der Umgestaltung.....	99
4.3.5.	Reflexion des Entwurfes.....	100
5.	Erkenntnisse	101
5.1.	Einflüsse auf Wahrnehmung und Verhalten	101
5.2.	Potentiale und Effekte für ein klimaneutraleres Mobilitätsverhalten	102
5.3.	Herausforderungen und kritische Reflexion.....	103
5.4.	Handlungsempfehlungen an Städte	105
6.	Fazit	107
7.	Abbildungsverzeichnis.....	108
8.	Literaturverzeichnis	109
9.	Anhang.....	117

1. Einleitung

In der Raumplanung finden in den letzten Jahren immer häufiger Maßnahmen des *Tactical Urbanism* Verwendung. Dies ist eine Möglichkeit zur Umgestaltung von Straßenräumen innerhalb eines kurzen Zeitraums. In dieser Arbeit wird im Sinne der Klimawandelanpassung der Beitrag dieser Maßnahmen zur Umsetzung einer Mobilitätswende genauer untersucht. Um der Klimaerwärmung entgegenzuwirken, gilt die Mobilitätswende als eine zentrale Notwendigkeit, weniger Emissionen zu verursachen. Mit *Tactical Urbanism* wurden international bereits einige Straßenräume umgestaltet, um Wirkungen dieser Art zu erzielen. In diesem Kontext spielen die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten eines Straßenraumes eine wesentliche Rolle. *Tactical Urbanism* umfasst verschiedene Elemente mit denen neue Nutzungen angeregt werden können. Der Fokus in dieser Arbeit wird auf die farbliche Oberflächengestaltung in Kombination mit der Situierung von Stadtmobiliar gelegt. Anhand von internationalen Fallbeispielen werden die Rahmenbedingungen und Umsetzungen von *Tactical Urbanism*-Projekten erläutert und verglichen, sowie die Effekte der unterschiedlichen Interventionen herausgearbeitet.

In Wien hat man vor einigen Jahren begonnen Ansätze des *Tactical Urbanism* zu verwirklichen. Die Projekte zeigen, welche Veränderungen durch taktische Interventionen in Straßenräumen möglich sind. Aus bisherigen Projekten können unterschiedliche Erkenntnisse gewonnen und daraus gelernt werden. Durch die Analyse von Beispielen sowie Gesprächen mit beteiligten Personen wird versucht Effekte zu eruieren und Aspekte für eine erfolgreiche Umsetzung zu finden.

1.1. Problemstellung

Aus gegebenem Anlass der Klimaerwärmung wurden im Rahmen des Übereinkommens von Paris entsprechende Ziele vereinbart. Um diese zu erreichen, besteht dringender Handlungsbedarf in verschiedenen Bereichen. Der Personen- und Güterverkehr ist der zweitgrößte Verursacher der Treibhausgas-Emissionen. Der Trend der letzten Jahre ist im Verkehrssektor besonders problematisch, da die Emissionen hier seit 1990 um 67 Prozent gestiegen sind. Der Verkehr in Österreich hat in seiner aktuellen Form beträchtliche Auswirkungen auf die Umwelt, ist aber auch jener Sektor, der hohes Potential zur Einsparung und Reduzierung der Emissionen birgt. Im Bereich der Mobilität ist es daher dringend notwendig Änderungen herbeizuführen. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2019: 5)

Auch wenn die Bevölkerung in Bezug auf ihre Mobilität meist sehr unterschiedlicher Meinung ist, hat der Paradigmenwechsel in der Gesellschaft dafür gesorgt, dass sich immer mehr Menschen breite und sichere Geh- und Radwege sowie Optionen des Sharings wünschen. Sie wollen den öffentlichen Raum vermehrt zum Aufenthalt und Austausch mit anderen nutzen und bevorzugen hierzu begrünte Orte. Im Hinblick auf den Schutz des Klimas und die Lebensqualität für die Bevölkerung muss der Übergang von einer auf Autos ausgerichteten Verkehrspolitik hin zu einer auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichteten Mobilitätspolitik vorangetrieben werden. (vgl. Stadt Wien 2022: 49)

Ein Großteil der Menschen versteht unter dem Begriff Straße den Bereich, der für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen ist. Grund für diese Annahme ist, dass ein überwiegender Anteil des Straßenraumes dem motorisierten Verkehr zugesprochen wird. Bedeutender Teil des Straßenraumes sind aber auch Gehsteige, Radwege und Plätze. TeilnehmerInnen des langsamen Verkehrs gelten im Straßenraum zumeist nur als Hindernisse, die geduldet werden. (vgl. Psenner 2013: 152)

Die übermäßige Priorisierung des Autoverkehrs hat negative Auswirkungen auf die Rolle der FußgängerInnen in der Stadt und somit auch auf den öffentlichen Raum. Mit Maßnahmen des taktischen Urbanismus könnte diese Priorisierung wieder umgedreht werden. *Tactical Urbanism* zeigt ein großes Potential zur Förderung des aktiven Transports und ermöglicht die Veranschaulichung von Veränderungen des Stadtraums hin zu einem klimagerechteren Lebensraum.

1.2. Forschungsfragen und Ziel der Arbeit

Ziel dieser Arbeit ist es, die Rolle des taktischen Urbanismus zur Förderung von ressourcenschonenden Mobilitätslösungen zu analysieren. Sie soll zudem dazu beitragen, das Verständnis für die praktische Anwendung des taktischen Urbanismus in der Stadtplanung zu vertiefen. Der Fokus liegt insbesondere auf den taktischen Elementen der farblichen Oberflächengestaltung und der Situierung von Stadtmobiliar, da diese Elemente starke visuelle Wirkungen aufweisen können und oft in Kombination angewendet werden, um temporäre Umgestaltungen durchzuführen.

In der Arbeit wird untersucht, wie diese Kombination von farblicher Oberflächengestaltung und Stadtmobiliar öffentliche Räume attraktiver für verschiedene Nutzungen macht. Hierbei soll zudem eruiert werden, inwieweit die farbliche Umgestaltung von Oberflächen und das Aufstellen von Stadtmobiliar sich auf die Wahrnehmung der Menschen auswirken und wie die Veränderungen im Straßenraum das Verhalten der Menschen beeinflussen.

Die Arbeit soll außerdem einen Beitrag dazu leisten, wie der Ansatz des *Tactical Urbanism* in der Stadt Wien erfolgreich umgesetzt werden kann. Die Potentiale und Effekte solcher taktischen Interventionen werden im Zuge dieser Arbeit eruiert und es wird herausgearbeitet welche Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umsetzung bedeutend sind.

Die Hauptfragen, die im Zuge dieser Arbeit beantwortet werden sollen, lauten somit:

- Inwiefern beeinflussen farbliche Oberflächengestaltungen des Straßenraums und die Situierung von Stadtmobiliar die Attraktivität von öffentlichen Räumen? Wie beeinflussen diese Elemente die Wahrnehmung und das Verhalten der NutzerInnen?
- Welche Potentiale und Effekte weisen farbliche Oberflächengestaltungen in Kombination mit Stadtmobiliar bezüglich eines klimaneutralen Mobilitätsverhaltens auf?
- Wie kann in der Stadt Wien erfolgreich mit dem Instrument des taktischen Urbanismus gearbeitet werden?

1.3. Arbeitsweise und Methodik

Die Methoden, mit denen in dieser Arbeit geforscht wird, umfassen zunächst eine umfangreiche Literaturrecherche. Nach einer Erläuterung der einzelnen Schlüsselbegriffe, der Darlegung der Problemstellung und des theoretischen Hintergrundes der Thematik werden die verschiedenen Möglichkeiten und Potentiale, die die taktische Maßnahme der farblichen Oberflächengestaltung und des Stadtmobiliars im Straßenraum aufweisen herausgearbeitet. Anhand von ausgewählten Fallbeispielen werden die Rahmenbedingungen, die Durchführung und die Auswirkung der jeweiligen Interventionen analysiert. Dies erfolgt mittels einer Dokumentenanalyse verschiedener bereits durchgeführter Fallstudien und herausgebrachten Publikationen zu den Umsetzungen.

In weiterer Folge werden zur Bestätigung und Erweiterung der Erkenntnisse aus der Literaturrecherche und der Dokumentenanalyse beziehungsweise zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Ansatz im Raum Wien Interviews mit verschiedenen AkteurInnen geführt. Es werden bereits in Wien umgesetzte Projekte, bei welchen mit der farblichen Gestaltung von Oberflächen und der Situierung von Stadtmobiliar gearbeitet wurde, untersucht. Die Prozesse, die Nutzungen und die Effekte dieser Projekte werden eruiert und mit den Interviews reflektiert. Interviewt werden hierzu Astrid Klimmer-Pölleritzer, eine Mitarbeiterin der Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, Georg Wieser, der Mitbegründer des Planungsbüros Studio LAUT und die Grafikdesignerin Sylvia Kostenzer. Diese drei Personen waren alle maßgeblich an mindestens einem Projekt des taktischen Urbanismus beteiligt. Astrid Klimmer-Pölleritzer war Projektleiterin für das Supergrätzl Favoriten. Georg Wieser wurde mit seinem Planungsbüro für die taktische Umsetzung des Supergrätzl Favoriten beauftragt und Sylvia Kostenzer hat zahlreiche taktische Interventionen initiiert und selbst umgesetzt.

Weiters wird im Sinne der Entwurforschung ein Straßenabschnitt der Semperstraße im 18. Wiener Gemeindebezirk bearbeitet. Nach einer Analyse des Gebietes durch Online-Recherchen und Begehungen des Gebietes, wird ein Entwurf für eine mögliche Umsetzung mittels taktischer Interventionen angefertigt sowie der damit verbundene Prozess beschrieben.

1.4. Begriffe

Einleitend in die Thematik werden die zentralen Begriffe der Arbeit erläutert. Zunächst wird der Bezeichnungen *Tactical Urbanism* sowie *Klimaneutralität* definiert. Weiters wird angeführt, was unter dem Begriff *Mobilitätswende* verstanden wird. Zudem wird auch der oft in der Arbeit verwendete Begriff *Straßenraum* in diesem Kapitel definiert.

1.4.1. Tactical Urbanism

Tactical Urbanism ist ein englischer Begriff und bedeutet auf Deutsch übersetzt taktischer Urbanismus. Auch im deutschen wird aber weitgehend der englische Begriff verwendet.

Das deutsche Wörterbuch Duden versteht unter Taktik ein „aufgrund von Überlegungen im Hinblick auf Zweckmäßigkeit und Erfolg festgelegtes Vorgehen“. (Duden 2023a) Das Merriam-Webster Dictionary definiert „tactical“, als eine Art der Handlung, die durch das Setzen von kleinen Aktionen einem größeren Zweck dient, beziehungsweise geschickt im Planen oder Manövrieren ist, um einen bestimmten Zweck zu erreichen. (vgl. Merriam-Webster 2023a)

Der Begriff „Urbanism“ findet seine Bedeutung laut dem Merriam-Webster Dictionary in der charakteristischen Lebensweise der StadtbewohnerInnen oder dem Studium der physischen Bedürfnisse städtischer Gesellschaften wieder. Urbanismus wird hier auch mit den Begriffen Stadtplanung und Urbanisierung identifiziert. (vgl. Merriam-Webster 2023b)

„Als taktischer Urbanismus bezeichnet man das globale Phänomen informeller Eingriffe in das Stadtgefüge – sowohl kulturell als auch physisch.“ (Courage 2013: 88) Taktischer Urbanismus ist ein innovativer Ansatz zur Stadtplanung, der kurzfristige, kostengünstige Maßnahmen nutzt, um neue öffentliche Räume und sicherere Straßen zu schaffen. (vgl. Gemeinde Mailand 2022) Mike Lydon und Anthony Garcia definieren *Tactical Urbanism* im städtischen Zusammenhang als „einen Ansatz zum Aufbau und zur Aktivierung von Nachbarschaften unter Verwendung kurzfristiger, kostengünstiger und skalierbarer Interventionen und Richtlinien.“ (vgl. Hend 2019: 254)

Unter *Tactical Urbanism* sind schnelle und einfache Maßnahmen zur Veränderung und Aktivierung von Räumen zu verstehen. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 734) Die Interventionen lassen sich in kurzer Zeit auf- und wieder abbauen. Zudem haben sie einen informellen und partizipatorischen Charakter und werden von gemeinschaftlichen Belangen vorangetrieben. (vgl. Courage 2013: 88) Die Umsetzungen sollen außerdem die Potentiale von langfristigen Anpassungen veranschaulichen. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 734) Taktische Interventionen gelten als

bewusste und zugängliche Mittel, die zur Erreichung vorgegebener Ziele eingesetzt werden und gleichzeitig Flexibilität in den Planungs- und Projektabwicklungsprozessen bieten. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 171)

Tactical Urbanism bildet einen Überbegriff für viele verschiedene Aktivitäten, die gemeinsame Vorgehensweisen und Ziele haben. (vgl. Courage 2013: 88) Beispiele für solche taktischen Maßnahmen sind vorübergehende Sperrungen von Straßen und die Schaffung neuer alternativer und komfortablerer Wege zum Gehen und Radfahren. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 734)

Diese Interventionen, welche wir unter *Tactical Urbanism* verstehen, sind unter vielen verschiedenen Begriffen bekannt. Häufig werden sie als „DIY-Urbanismus“, „Guerilla-Urbanismus“ oder „Popup-Urbanismus“ bezeichnet. (vgl. Lydon 2012a: 1) Weitere Bezeichnungen sind beispielweise „Bottom-Up Urbanismus“, „Informeller Urbanismus“, „Ad-hoc Urbanismus“, „Experimenteller Urbanismus“, „Partizipativer Urbanismus“ oder „Prototype Urbanismus“. (vgl. Finn 2014)

1.4.2. Klimaneutralität

Neutralität wird definiert als ein Umstand, in dem zwei entgegengesetzte Größen gleich stark wirken und sich damit gegenseitig aufheben. (vgl. Honegger 2020: 10) Unter Klimaneutralität ist zu verstehen, dass die Handlungen von Menschen keine Auswirkungen auf das Klima haben. Das bedeutet, dass in einem klimaneutralen System keine klimaschädlichen Treibhausgase freigesetzt werden oder die Emissionen zur Gänze ausgeglichen werden. (vgl. BMZ 2024)

Die Begriffe Klimaneutralität und CO₂-Neutralität werden meist gleich verwendet, wobei andere Treibhausgase nicht betrachtet werden. CO₂-Neutralität beschreibt ein Gleichgewicht zwischen dem Ausstoß von Kohlendioxid und der Bindung von Kohlenstoff aus der Atmosphäre in Kohlenstoffsinken. Das bedeutet, dass alle weltweiten Treibhausgasemissionen durch Kohlenstoffbindung ausgeglichen werden müssen, um netto keine Emissionen mehr zu haben. (vgl. Europäisches Parlament 2023) Als natürliche Kohlenstoffsinken gelten Systeme, die mehr Kohlenstoff aufnehmen als abgeben, wie zum Beispiel Böden, Wälder und Ozeane. (vgl. BMZ 2024) Schätzungen zufolge entfernen diese Senken zwischen 9,5 und 11 Gigatonnen CO₂ pro Jahr aus der Atmosphäre. Im Jahr 2021 betrugen die globalen CO₂-Emissionen jedoch 37,8 Gigatonnen. (vgl. Europäisches Parlament 2023)

Neben natürlichen Senken gibt es durch die Anwendung von Negativemissionstechnologien auch menschengemachte Senken. (vgl. Honegger 2020: 10) Es gibt aktuell aber keine künstlichen Kohlenstoffsinken, die Kohlenstoff in dem erforderlichen Maße aus der Atmosphäre aufnehmen können, um den Klimawandel effektiv zu bekämpfen. (vgl. Europäisches Parlament 2023) Wenn die natürlichen Senken beeinträchtigt oder zerstört werden, was durch Abholzung, Brände oder eine veränderte Landnutzung passiert, wird der gespeicherte Kohlenstoff wieder freigesetzt. (vgl. BMZ 2024)

Deshalb und aufgrund der begrenzten Aufnahme von Kohlenstoff durch natürliche Senken ist es wichtig, die CO₂-Emissionen zu reduzieren, um Klimaneutralität erreichen zu können. (vgl. Europäisches Parlament 2023)

1.4.3. Mobilitätswende

Der Begriff Mobilität beschäftigt sich mit der Bewegung von Menschen und Gütern. Der Begriff wird meist in Wissenschaftsfeldern verwendet, die sich auf den physischen Raum beziehen. Zudem wird der Terminus in Feldern der Wissenschaft eingesetzt, die sich mit den Menschen und der Gesellschaft auseinandersetzen. In wissenschaftlichen Bereichen, die sich mit dem Raum befassen, stehen die Erforschung und Planung der räumlichen Mobilität im Mittelpunkt. (vgl. Lenz 2018: 1544)

„Räumliche Mobilität bezeichnet sowohl Wanderungsmobilität als auch alltägliche regelmäßige oder gelegentliche Ortsveränderungen, ausgelöst durch den Wunsch oder die Notwendigkeit, am Zielort eine Aktivität durchzuführen.“ (Lenz 2018: 1543)

Als räumliche Mobilität wird meist die Raumüberwindung zu einem gewissen Zweck verstanden. Dieser Beweggrund ist bei Menschen oftmals eine Aktivität an einem anderen Ort als dem Wohnort. Die Möglichkeit zu haben sich im Raum frei an verschiedene Zielorte zu bewegen gilt als wesentliches Ziel der Mobilität. Bei Betrachtung individueller räumlicher Mobilität in einer Gesamtheit wird von Verkehr gesprochen. Die Charakteristik des Verkehrs entsteht hierbei aus der Umsetzung der Mobilität durch individuelles Verkehrsverhalten aufgrund der vorhandenen Möglichkeiten, sowie die räumliche Bewegung durch die Verteilung von Gütern. (vgl. Lenz 2018: 1544)

Unter dem Begriff „Wende“ ist laut Duden eine „einschneidende Veränderung“ oder der „Wandel in der Richtung eines Geschehens oder einer Entwicklung“ zu verstehen. (vgl. Duden 2023b)

Die Bezeichnung „Mobilitätswende“ beschreibt somit eine Veränderung des Bewegungsverhaltens von Menschen und des Transports von Gütern. Die Mobilitätswende thematisiert das Vermeiden und Verlagern des Verkehrs. Verkehr lässt sich in kompakten Städten durch kürzere Wege und in ländlichen Regionen durch die Stärkung lokaler Versorgung vermeiden. Der motorisierte Individualverkehr, welcher Emissionen verursacht, Staus und Unfälle hervorruft und viel Platz im Straßenraum benötigt, muss reduziert werden. Die Mobilitätswende sorgt nicht für eine Reduzierung der Mobilität, sondern für eine Reduzierung des Verkehrs und schafft eine bessere Qualität von Mobilität. Eine Mobilitätswende würde bedeuten den motorisierten Individualverkehr durch Fuß- Rad- und öffentlichen Verkehr zu ersetzen. Um diesen Umstieg für die Menschen attraktiver zu machen, muss die aktive Mobilität gestärkt werden. Wesentlich für diese Veränderung ist eine faire Verteilung des Straßenraumes. (vgl. VCD 2021)

1.4.4. Straßenraum

„Als öffentlicher Raum wird die Gesamtheit aller Flächen in einem Gemeindegebiet bezeichnet, die für die Allgemeinheit zugänglich sind.“ (Berding, Selle 2018: 1640)

Der Straßenraum ist eine Art des öffentlichen Raumes. Aufgrund unterschiedlicher Zugänge und Aufgabenbereiche wird der Begriff oft auch enger gefasst. Die Bezeichnung öffentlicher Raum wird vorwiegend in Bezug auf baulich gefasste Stadträume, spezifische Raumtypen oder Räume, die uneingeschränkt zu jeder Zeit für alle zugänglich sind verwendet. (vgl. Berding, Selle 2018: 1640)

Der Straßenraum umfasst die umgangssprachlich meist Straße genannten Fahrbahnen sowie Radwege, Fußgängerbereiche und Plätze. (vgl. Liebl 2006: 2) In der Straßenverkehrsordnung wird der Begriff Straße als „ein für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen“ definiert. (vgl. RIS - StVO § 2 Abs. 1) Der Begriff Straße umfasst somit genauso Bereiche für FußgängerInnen.

Der Straßenraum ist vielseitig in seinen Funktionen und muss verschiedenste Ansprüche erfüllen. Vorherrschend dient die Straße der individuellen Mobilität der Menschen. Neben dieser gilt der Straßenraum aber auch als jener Raum, der die Versorgung, den Aufenthalt und Interaktionen der Menschen ermöglicht. Der Straßenraum schafft Treffpunkte und Lebensräume. Somit bildet er sowohl eine räumliche als auch eine soziale Verbindung. (vgl. Liebl 2006: 2)

2. Theoretischer Hintergrund und Grundlagen

Dieses Kapitel umfasst den theoretischen Hintergrund der Thematik und die Grundlagen bezüglich des taktischen Urbanismus und der Straßenraumgestaltung. Zunächst wird auf die aktuelle Klimasituation und die Treibhausgase-Emissionen eingegangen, wobei der Verkehrssektor eine wesentliche Rolle spielt. Nach Erläuterung der Klimaziele auf den Ebenen der Europäischen Union, Österreichs und der Stadt Wien wird die Notwendigkeit einer Mobilitätswende diskutiert.

Weiters wird der Einfluss der Straßenraumgestaltung auf das Mobilitätsverhalten der Menschen beleuchtet und auf den Straßenraum mit seinen Anforderungen und Funktionen sowie deren Flächenverteilung, Gestaltung und gesellschaftliche Wirkung eingegangen. In weiterer Folge wird die Funktion von Realexperimente als neuer Planungsansatz und Treiber der Transformation im städtischen Kontext beschrieben.

Einen wesentlichen Teil dieses Kapitels umfasst das Unterkapitel *Tactical Urbanism*. In diesem werden das grundlegende Verständnis des Ansatzes sowie die Geschichte und Entwicklung dieses beschrieben. Hierbei wird auch der Einfluss der Covid-19-Pandemie auf die Entwicklung und Anwendung des Instrumentes angeführt. Weiters wird die Anwendung von *Tactical Urbanism* in der Planung als bottom-up sowie top-down Ansatz diskutiert und die verschiedenen Formen des taktischen Urbanismus werden erläutert. Zudem werden unterschiedliche Arten und deren mögliche Anwendungsfelder beschrieben. Abschließend werden die praxisrelevanten Elemente zur Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten angeführt und erläutert.

2.1. Klimatische Veränderungen und Ziele

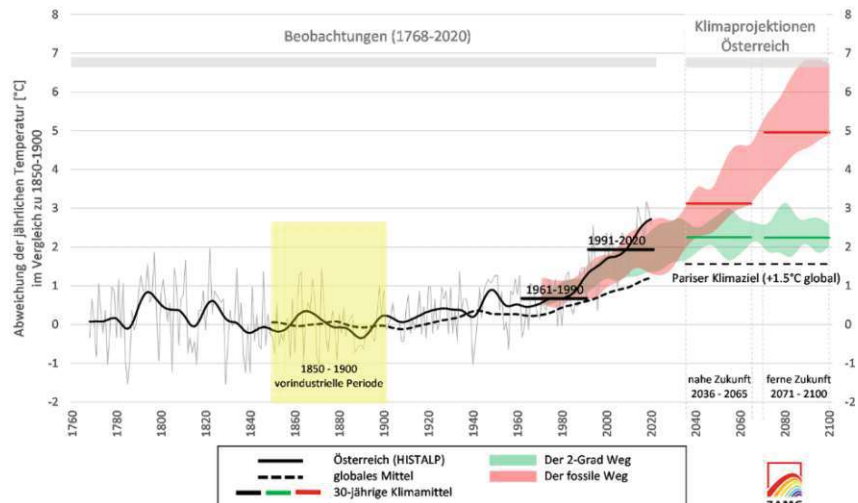
In diesem Kapitel werden die klimatischen Veränderungen, die Problematik der Klimaerwärmung und der Anteil dieser durch den Verkehrssektor erläutert und die Zielsetzungen der verschiedenen Ebenen angeführt und die Notwendigkeit einer Mobilitätswende zur Erreichung dieser thematisiert.

2.1.1. Klimaerwärmung

Aufzeichnungen des Klimas der letzten Jahre sowie die Veränderung dieses lassen erkennen, dass es sich bei der Klimaerwärmung um ein, durch Menschen verursachtes, Ereignis handelt. Der wesentlichste Grund für die Erwärmung der Erde ist der Ausstoß von Treibhausgasen. Mit der industriellen Revolution wurde dies vor allem durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen sowie die Zerstörung von Wäldern und Böden verursacht. (vgl. Stadt Wien 2022: 14; Umweltbundesamt Österreich 2023: 2) Auslöser natürlichen Ursprungs können für den Anstieg der Temperaturen in den letzten Jahrzehnten fast vollständig ausgeschlossen werden. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 2)

Global gesehen wurde 2022 im Vergleich zur vorindustriellen Temperatur bereits acht Jahre lang ein Anstieg über 1 °C verzeichnet und 2023 war dieser bei 1,15 °C. In Österreich lag dieser Temperaturanstieg 2022 bei 2,3 °C und war auch in den Jahren zuvor ungefähr doppelt so hoch wie der globale Schnitt. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 2) In der Stadt Wien liegt die Erhöhung der durchschnittlichen Temperatur sogar bei rund 3 °C. (vgl. Stadt Wien: 12) Demnach hat sich auch die Anzahl der Hitzetage von 10 Tagen in den Jahren 1961 bis 1990 auf 33 Tage im Zeitraum von 2015 bis 2020 erhöht. (vgl. Stadt Wien: 13)

Abbildung 1:
Klimaentwicklung von
Österreich im globalen
Vergleich (ZAMG,
ÖKS15, Morice et al.
2021)



Trendanalysen zeigen zudem einen weiteren Anstieg der Temperaturen. Wenn der weltweite Ausstoß von Treibhausgasen ungebremst bleibt, wird die Erwärmung in Österreich, wie in Abbildung 1 dargestellt, bis zum Jahr 2100 mindestens 5 Grad betragen. (vgl. GeoSphere Austria 2021) Das schnelle Voranschreiten der Klimaerwärmung sorgt für irreversible Schäden und birgt Gefahren für Bevölkerung und Umwelt. Umso höher diese Schäden sind, desto geringer werden die Möglichkeiten Klimaresilienz zu schaffen. Die Entwicklungen der nächsten Jahre werden in Bezug darauf ausschlaggebend sein. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 2)

Die Auswirkungen, die durch die Klimaerwärmung bereits heute zu erkennen sind, sind die zunehmenden Temperaturen und Extremwetterereignisse als auch der Rückgang der Gletscher und der Anstieg des Meeresspiegels. Diese Veränderungen, vor allem hohe Temperaturen, haben negative Wirkungen auf die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen. (vgl. Stadt Wien 2022: 15)

Sollte es keine Veränderungen bezüglich der Klimaerwärmung geben, gehen ExpertInnen davon aus, dass es bis zur Jahrhundertwende zu einer Wirtschaftskrise kommen wird. Vermutet wird außerdem, dass es zu Klimamigration kommen wird, da es Orte geben wird, die aufgrund ihrer fehlenden Anpassungsmöglichkeiten nicht mehr bewohnbar sind. (vgl. Stadt Wien 2022: 14; Umweltbundesamt Österreich 2023: 3) Genauso wie es eine Bedrohung für den Menschen darstellt sind Tiere und Pflanzen betroffen, was zu einem deutlichen Rückgang der Biodiversität führen wird. (vgl. Stadt Wien 2022: 17) Zudem kann es zu einem vermehrten Aufkommen von allergenen Pflanzen und in warmen Gebieten lebenden Schädlingen sowie Stechmücken als Krankheitsüberträgern kommen. Außerdem nimmt die Gefahr von Waldbränden und Extremwetterereignissen zu. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 2f.)

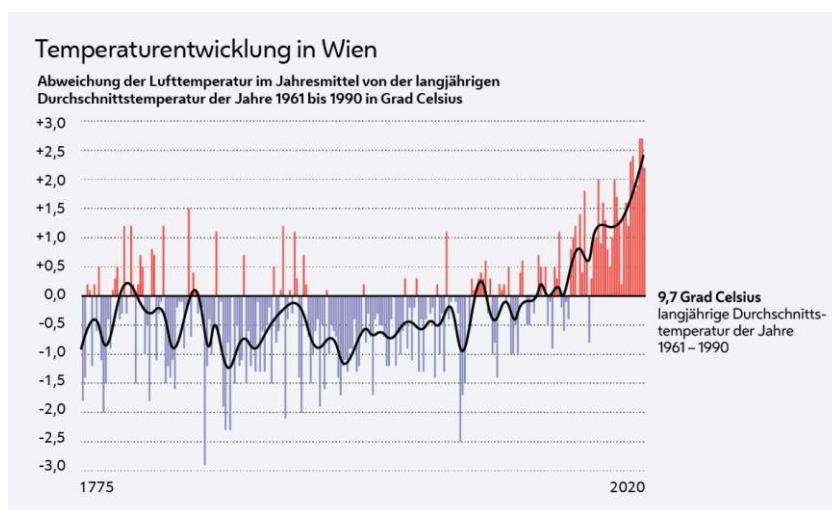


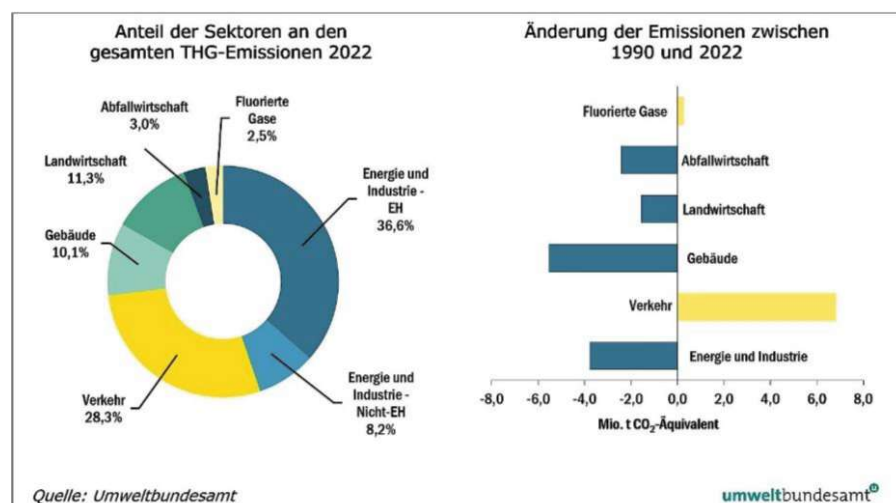
Abbildung 2:
Temperaturentwicklung
Wien (Stadt Wien 2022:
15)

Laut einer von dem Wissenschaftler Smid gemeinsam mit mehreren KollegInnen durchgeführten Studie ist Wien eine der vom Klimawandel am stärksten betroffenen Hauptstädte Europas. Die nachstehende Grafik zeigt die Abweichung der Lufttemperatur im Jahresmittel von der langjährigen Durchschnittstemperatur der Jahre 1961 bis 1990. Dabei ist eine starke Zunahme erkennbar. (vgl. Stadt Wien 2022: 15) WissenschaftlerInnen gehen zudem davon aus, dass ohne entsprechende Maßnahmen ein Temperaturanstieg um bis zu vier Grad, bis zum Ende des Jahrhunderts, zu verzeichnen sein wird. Hitzeperioden, die bisher rund fünf Tage anhielten werden demnach Ende des 21. Jahrhunderts voraussichtlich bis zu 28 Tage andauern. (vgl. Stadt Wien 2022: 16)

2.1.2. THG-Emissionen im Verkehrssektor

Der Verkehrssektor ist 2022, wie auch in den Vorjahren, mit 28,3 Prozent nach dem Sektor Energie und Industrie (44,8 Prozent) der zweitgrößte Verursacher der Treibhausgas-Emissionen in Österreich. Hierbei machen 36,6 Prozent des Sektors Energie und Industrie den Emissionshandel und nur 8,2 Prozent Anlagen außerhalb des Emissionshandels aus. Betrachtet man die Treibhausgas-Emissionen ohne den Emissionshandel, so gilt der Verkehrssektor als größter Verursacher. Weiters zählen die Sektoren Landwirtschaft mit 11,3 Prozent und Gebäude mit 10,1 Prozent zu den wesentlichen Verursachern der Treibhausgas-Emissionen. Die Sektoren Abfallwirtschaft mit drei Prozent und Fluorierte Gase mit 2,5 Prozent werden hierbei als unwesentlich bezüglich ihrer Treibhausgas-Emissionen gewertet. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2024)

Abbildung 3:
Treibhausgas-
emissionen in
Österreich nach
Sektoren
(Umweltbundesamt
Österreich 2024)



Im Jahr 2022 betrugen die Gesamtemissionen des Sektors Energie und Industrie 32,6 Millionen Tonnen und die des Verkehrssektors 20,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent. Die Landwirtschaft trug mit 8,2 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent zur Gesamtemission bei, während der Gebäudesektor 7,4 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent ausmachte. Die Abfallwirtschaft verursachte 2,2 Millionen Tonnen und die Fluorierten Gase 1,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2024)

Der Sektor Verkehr zeigt seit 1990 mit einer Zunahme um 7,8 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent, also 56,9 Prozent den stärksten Anstieg von Treibhausgasemissionen auf. Seit 1990 haben nur die Emissionen von Fluorierten Gasen ebenfalls zugenommen. Diese verzeichneten aber mit 0,3 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent und somit 22 Prozent eine deutlich geringere Zunahme. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 84)

Eine Senkung der Treibhausgasemissionen konnte in Österreich nur zwischen 2005 und 2012 erreicht werden. Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens sind die Emissionen seither fortlaufend gestiegen. Nur 2020, im Jahr der Covid-Pandemie war ein deutlicher Einbruch erkennbar. (vgl. Umweltbundesamt Österreich 2023: 5)

In Wien stammten in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt etwa 43 Prozent der für das CO₂-Leitziel relevanten Treibhausgasemissionen der Stadt aus Verbrennungsmotoren von Kraftfahrzeugen. Im Jahr 2019 war es, wie Abbildung 4 zeigt, 40 Prozent. 33 Prozent und somit der größte Anteil sind auf Personenkraftwagen zurückzuführen. Rund 30 Prozent der Emissionen wurden durch Heizungsanlagen in Gebäuden verursacht. Etwa 90 Prozent der angeführten Treibhausgasemissionen bestehen aus CO₂ und resultieren aus der Verbrennung von Mineralölprodukten oder Erdgas. (vgl. Stadt Wien 2022: 44)

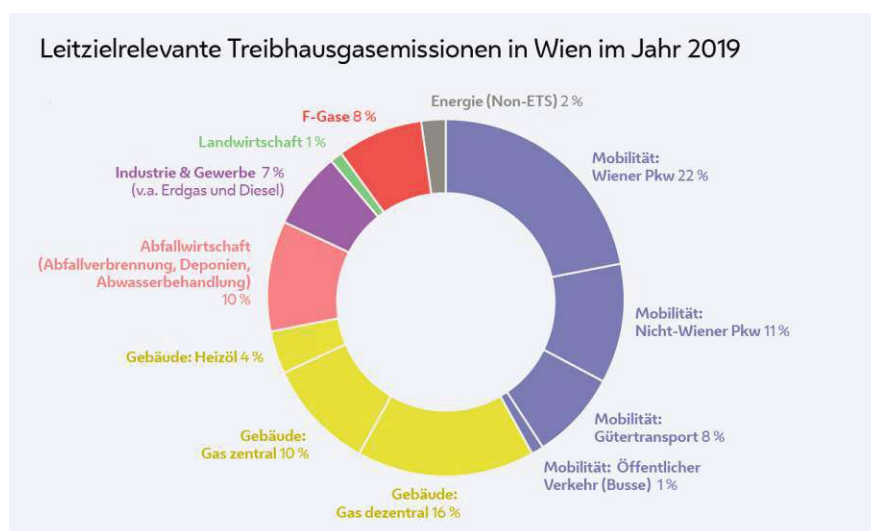


Abbildung 4:
Treibhausgas-
emissionen in Wien
2019 (Stadt Wien
2022: 44)

2.1.3. Klimaziele der Europäischen Union

Im Jahr 2015 haben sich 197 Staaten, einschließlich der Europäischen Union, auf der UN-Klimakonferenz in Paris darauf geeinigt, die globale Erderwärmung auf unter zwei Grad Celsius und möglichst unter 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Das Pariser Abkommen gilt als eine der wichtigsten Errungenschaften in der globalen Klimapolitik. Die Europäische Union hat sich daraufhin das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 der erste klimaneutrale Kontinent zu werden. (vgl. Umweltbundesamt Deutschland 2024)

Der „Grüne Deal“ legt fest, dass die EU anstrebt bis 2050 ihre CO₂-Emissionen auf null zu reduzieren. Dieses Ziel wurde durch das Klimagesetz 2021 rechtsverbindlich festgelegt. (vgl. Europäisches Parlament 2024) Mit diesem Gesetz wurde das Langfristziel für 2050 von einer Minderung der Treibhausgas-Emissionen von 80 bis 95 Prozent auf 100 Prozent angehoben. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden Zwischenziele für die Jahrzehnte bis 2050 definiert. (vgl. Umweltbundesamt Deutschland 2024)

Für 2030 wird, wie in Abbildung 5 dargestellt, eine Emissionsreduzierung von mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 angestrebt. Das Gesetzespaket zur Erreichung dieses Zieles ist unter dem Namen „Fit for 55“ bekannt und legt Regelungen für die verschiedenen Bereiche wie den Emissionshandel, nationale Emissionsminderungsziele,

Kohlenstoffabbau in der Landnutzung und Verkehrs-emissionen fest. (vgl. Europäisches Parlament 2024a)

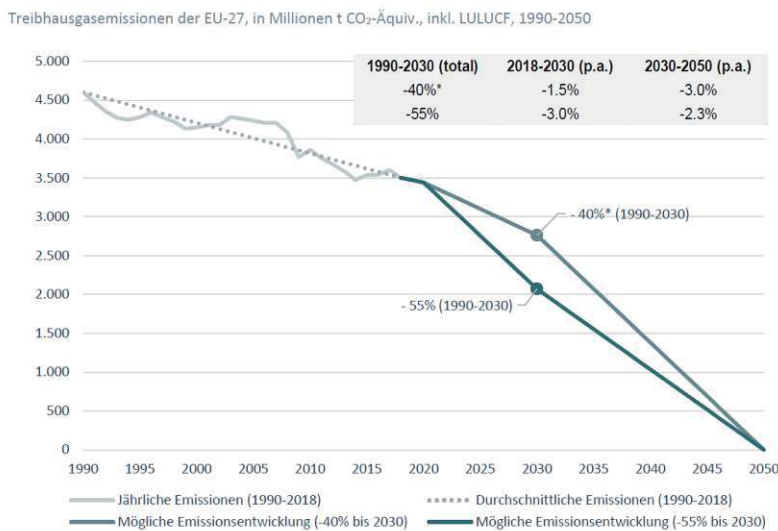


Abbildung 5: EU-Zielpfad zur Klimaneutralität bis 2050 (Institut der Deutschen Wirtschaft 2021: 4)

Der europäische „Grüne Deal“ zielt darauf ab, den Übergang zu einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu ermöglichen, die sowohl den Klimawandel als auch die Umweltzerstörung bekämpft, indem sie bis 2050 keine Netto-Treibhausgase mehr ausstößt, ihr Wachstum unabhängig von der Ressourcennutzung ist und Menschen und Umland nicht vernachlässigt. (vgl. Europäisches Parlament 2024b)

2.1.4. Klimaziele von Österreich

Im Jahr 2011 wurde in Österreich das Klimaschutzgesetz verabschiedet, um das nationale 2020-Ziel im Rahmen der EU-Lastenteilungsentscheidung zu erreichen. Das Klimaschutzgesetz bildet den rechtlichen Rahmen für die Einhaltung der Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und beinhaltet auch eine sektorale Verteilung des nationalen Klimaziels. (vgl. Bundesministerium für Finanzen 2024)

Im Regierungsübereinkommen für den Zeitraum 2020 bis 2024 hat sich die Bundesregierung dazu verpflichtet, bereits bis zum Jahr 2040 die Klimaneutralität zu erreichen. Dieses Ziel bedeutet, dass die landesweiten Treibhausgasemissionen und der Abbau durch Kohlenstoffsinken spätestens bis 2040 ausgeglichen sind. Um dies zu erreichen, sind umfassende Maßnahmen in jedem Sektor erforderlich, die darauf abzielen, die Treibhausgasemissionen auf null zu reduzieren. (vgl. Bundesministerium für Finanzen 2024)

2.1.5. Klimaziele der Stadt Wien

Wie national beschlossen hat es sich auch die Stadt Wien zum Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu werden. (vgl. Stadt Wien 2022: 19) Die Wiener Klimaziele, die im Regierungsübereinkommen 2020 vereinbart und 2022 in der aktualisierten Smart City Strategie Wien beschlossen wurden, beinhalten sowohl Maßnahmen für den Klimaschutz als auch für die Anpassung an den Klimawandel.

Die Leitlinie zum Klimaschutz „Wien wird klimaneutral“ beinhaltet die Senkung und Vermeidung von Treibhausgasemissionen durch eine Reduzierung des Energieverbrauches, eine Steigerung der Effizienz und dem Umstieg auf erneuerbare Energien. Handlungen und Entschlüsse sollen auf einen deutlich reduzierten Verbrauch an Ressourcen ausgerichtet sein. Das Ziel zur Klimaanpassung „Wien wird klimaresilient“ besagt, dass den Folgen des Klimawandels durch die lebenswerte Gestaltung von städtischen Räumen entgegnet wird. Ebenso spielen eine leistungsfähige Anpassung der Infrastruktur und die Erhaltung der gebotenen Umweltfunktionen dabei eine wesentliche Rolle. Durch die Umsetzung dieser Ziele sollen die Lebensqualität für alle EinwohnerInnen Wiens verbessert sowie Klimaneutralität und Klimaresilienz erreicht werden. (vgl. Stadt Wien 2022: 36)

Der Wiener Klimafahrplan, ein Dokument der Stadt Wien, dient als Leitfaden zur Erreichung dieser Klimaziele bis 2040. (vgl. Stadt Wien 2022: 36) Es werden die

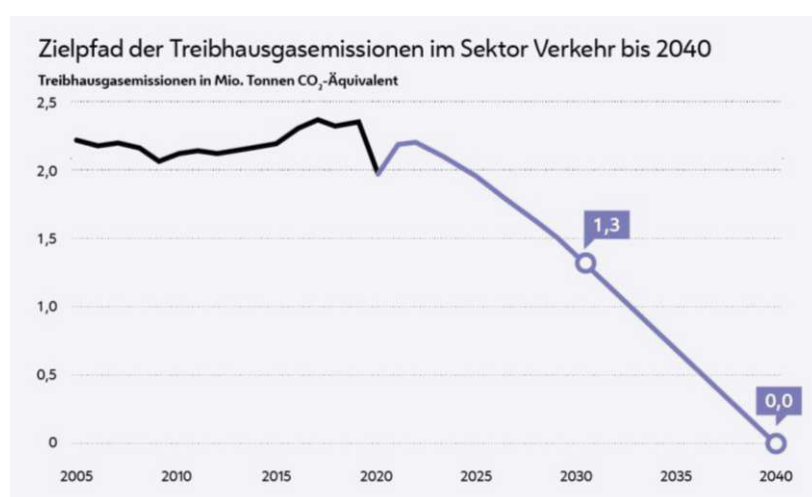
wichtigsten Hebel zur Umsetzung der Wiener Klimaziele thematisiert. Ein wesentlicher Bereich des Ziels, klimaneutral zu werden, ist dabei die Mobilität. (vgl. Stadt Wien 2022: 32)

Zielsetzungen im Mobilitätssektor

In der Smart City Strategie Wien wurde für den Mobilitätssektor das Leitziel gesetzt, die CO₂-Emissionen je EinwohnerIn bis 2030 um 50 Prozent und bis 2040 um 100 Prozent gegenüber 2005 zu senken. Im Rahmen dieser Strategie wurden auch noch weitere Ziele formuliert, welche die Erreichung dieses Leitziel unterstützen sowie eine lebenswertere Stadt schaffen sollen. (vgl. Stadt Wien 2022: 50)

Im Jahr 2030 soll der Wirtschaftsverkehr innerhalb des Stadtgebietes weitgehend CO₂-frei sein. Der Anteil, der im erweiterten Umweltverbund absolvierten Wege, soll bis dahin auf 85 Prozent und bis 2050 auf über 85 Prozent gestiegen sein, wobei unter dem erweiterten Umweltverbund Gehen, Radfahren und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Sharing-Angeboten verstanden wird. (vgl. Stadt Wien 2022: 50) Bis 2030 soll der Motorisierungsgrad bei privaten Pkw auf 250 pro 1.000 EinwohnerInnen sinken und Stellplätze im öffentlichen Raum sukzessive reduziert werden. Zudem soll bis dahin die Pkw-Verkehrsstärke an der Stadtgrenze um 50 Prozent zurückgehen und der Anteil der Fahrzeuge mit nicht-fossilen Antrieben an den Neuzulassungen auf 100 Prozent steigen. (vgl. Stadt Wien 2022: 51)

Zudem soll in Wien die 15-Minuten-Stadt durch kurze Wege, einer Nutzungsdurchmischung der Stadtteile und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraumes zum Vorteil aktiver Mobilitätsformen des öffentlichen Verkehrs sowie ansprechenden Aufenthaltsbereichen umgesetzt und gefördert werden. Die Bevölkerung soll in Wien auch ohne den Besitz eines Pkws mobil sein können und der



Endenergieverbrauch des Mobilitätssektors soll pro Kopf gegenüber 2005 bis 2030 um 40 Prozent und bis 2040 um 70 Prozent sinken. (vgl. Stadt Wien 2022: 51)

Abbildung 6:
Wiener Zielpfad der
Treibhausgas-emissionen
(Stadt Wien 2022: 51)

Abbildung 6 zeigt den geplanten Verlauf der Pro-Kopf-Emissionen im Mobilitätsbereich, um die Emissionen bis 2040 auf null zu reduzieren. Aufgrund der Covid-Pandemie und die darauffolgende Erholung der Wirtschaft sowie des öffentlichen Lebens wurde kein linearer Trend für den Zeitraum von 2020 bis 2024 erwartet, sondern zunächst mit einem Anstieg der CO₂-Emissionen gerechnet. Auch danach wurde angenommen, dass es einige Zeit dauern wird, bis die jährliche CO₂-Reduktion signifikant zunimmt. (vgl. Stadt Wien 2022: 51)

2.1.6. Notwendigkeit der Mobilitätswende

Während seiner geschätzten Lebensdauer von 150.000 Kilometern Fahrleistung stößt ein PKW ungefähr 50 Tonnen CO₂ aus. Um die zuvor genannten Klimaziele erreichen zu können und die Treibhausgasemissionen zu reduzieren ist, neben der technologischen Entwicklung und der damit verbundene Etablierung neuer Antriebstechnologien für Fahrzeuge, ein Umbau des Mobilitätswesen notwendig. Dazu gehört vor allem die Veränderung des Nutzungsverhaltens der Bevölkerung. (vgl. Schlögl 2020: 74)

Mobilität ist nicht nur die Bewegung von einem Ort zu einem anderen. Für Menschen bedeutet Mobilität heute eine gewisse Freiheit zu haben sich in ihrem Umfeld zu bewegen. Um eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, reicht es deshalb nicht die Veränderung der Mobilität nur technisch zu betrachten. Nachhaltige Mobilität muss so angeboten werden, dass es für die Menschen, die sie nutzen sollen, Sinn macht diese zu nutzen. (vgl. Kesselring 2022: 131)

„Wenn es gelingt, Lösungen für die realen, lebensweltlichen Probleme der Menschen zu entwickeln, die nah an deren Bedürfnissen, Zwängen und Möglichkeiten ansetzen, kann Nachhaltigkeit im Verkehr und bei der Organisation von Mobilität gelingen.“ (Kesselring 2022: 131)

Um dies und auch die Klimaziele zu erreichen, benötigt es nicht nur eine technologische Veränderung, wie den Umstieg auf elektrische Antriebsformen oder eine reine Veränderung der Organisation des Verkehrs. Es ist erforderlich, dass die Gesellschaft eine neue Perspektive auf die Mobilität formt, um eine Veränderung der Mobilitätspraxis zu schaffen. (vgl. Kesselring: 2022: 131)

Von einer Mobilitätswende kann erst gesprochen werden, wenn in den täglichen Abläufen, Gewohnheiten und sozialen Handlungen der Menschen in Kombination mit technologischen und organisatorischen Neuerungen sowie politischen Maßnahmen dauerhafte und nachhaltige Veränderungen zu erkennen sind. (vgl. Hajer 2011: 9)

2.2. Einfluss der Straßenraumgestaltung

Um eine Mobilitätswende zu schaffen, ist es notwendig, dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Stadt verändert. Es gibt verschiedenen Faktoren, die eine solche Veränderung im Verhalten der Bevölkerung auslösen beziehungsweise begünstigen. Einen wesentlichen Einflussfaktor bildet neben vorhandenen Ressourcen und persönlichen Einstellungen und Ansprüchen die Gestaltung des Straßenraumes. Dies wurde in der Vergangenheit bereits durch zahlreiche Studien bestätigt. (vgl. McCormack, Shiell 2011: 1)

Blitz und Lanzendorfer erläutern, dass die Umgebung und die darin enthaltenen Objekte, also die Gestaltung des Straßenraumes, die Wahrnehmung und das Verhalten der NutzerInnen beeinflussen. Hierbei spielen die praktischen, ästhetischen und symbolischen Funktionen von Designelementen eine wesentliche Rolle. Diese Elemente sorgen für die Aufnahme von Informationen und die Bildung von Einstellungen und Gefühlen. Designelemente haben einen Einfluss auf das Verhalten und die Nutzung von Räumen und sind somit mitverantwortlich für die genutzte Mobilitätsform. (vgl. Blitz, Lanzendorf 2020: 3)

Zahlreiche Studien untermauern, dass das Mobilitätsverhalten von den Nutzungsvorteilen, durch die Wahl der entsprechenden Optionen beeinflusst wird. Praktische Elemente sorgen vor allem dafür Mobilität, insbesondere nichtmotorisierte Formen, zu ermöglichen und zu erleichtern. Attraktive Wege, sichere Kreuzungsbereiche, eine einfache Orientierung und ein effizientes Vorankommen gelten dabei als wesentliche Faktoren. (vgl. Brownson et al. 2009: 2) Die Studien zeigen, dass vor allem eine hohe Diversität der Landnutzung sowie die Versorgung mit ausreichend Geh- und Radwegen nichtmotorisierte Mobilitätsformen fördern. (vgl. Blitz, Lanzendorf 2020: 3) Gunn und ihre KollegInnen konnten mit ihrer Studie bezüglich des Zufußgehens einen Zusammenhang der Anzahl an FußgängerInnen mit dem Vorhandensein von Gehwegen und dem Zustand dieser feststellen. (vgl. Gunn et al. 2014). Kamargianni untersuchte in ihrer Studie das Verhalten von FahrradfahrerInnen. Aus ihren Untersuchungen kam hervor, dass Wetterbedingungen, ein ausreichendes Angebot an Radwegen sowie das Vorhandensein von Fahrradabstellplätzen positive Auswirkungen auf die Anzahl an RadfahrerInnen hat. (vgl. Kamargianni 2015)

Mitra und seine Forschungsteam untersuchten das Verhalten von FußgängerInnen. In dieser Studie wurde festgestellt, dass der Mangel an Sitzgelegenheiten ein Hindernis für die aktive Mobilität von Menschen höheren Alters darstellt. (vgl. Mitra et al. 2015) In der Studie von Ramezani und ihren KollegInnen stand die Verkehrsmittelwahl der

NutzerInnen des Straßenraumes im Fokus. Eine wesentliche Erkenntnis aus der Untersuchung ist, dass Straßenraumgestaltung in Form von breiteren Gehsteigen, Grünstreifen und Straßenbeleuchtungen die Qualität des öffentlichen Raumes erhöhen und so die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätsformen begünstigt. (vgl. Ramezani et al. 2018)

Neben diesen praktischen Funktionen haben Elemente im Straßenraum auch ästhetische Funktionen. So wirken beispielsweise Grünflächen sich positiv auf das Erscheinungsbild eines Straßenraumes aus. Einige Studien bezüglich aktiver Mobilität konnten hierzu einen positiven Zusammenhang von nahegelegenen Grünflächen mit dem Gehverhalten der Menschen feststellen. Zudem konnten Zusammenhänge zwischen dem wahrgenommenen Sicherheitsgefühl und der Bereitschaft der Nutzung von aktiver Mobilität in Form des Radfahrens und Zufußgehens ermittelt werden. (vgl. Blitz, Lanzendorf 2020: 11)

Aus der Forschung von Blitz und Lanzendorf geht hervor, dass die praktische Funktion von Elementen der Hauptinhalt von Forschungen bezüglich des Mobilitätsverhaltens ist, aber auch die bisher weniger erforschten ästhetischen Funktionen dieser einen wesentliche Wirkung auf die Attraktivität und Wahrnehmung von Orten und die damit verbundenen Einstellungen von Personen haben. Laut den Forschern fördern Gestaltungsfunktionen das Verständnis davon, wie die gebaute Umgebung mit der Wahrnehmung und den Entscheidungen von Individuen interagieren kann. (vgl. Blitz, Lanzendorf 2020: 13)

2.2.1. Der Straßenraum

Um sich mit der Gestaltung des Straßenraumes zu beschäftigen, gilt es zunächst einen Blick auf die Anforderungen und die Verteilung dieses Raumes zu werfen.

Wenn es darum geht Städte lebenswert zu machen spielen öffentliche Räume und deren Gestaltung vermehrt eine wesentliche Rolle. (vgl. Drews 2022: 4) Wissenschaft, Planung und Politik debattieren in den vergangenen Jahren immer öfter über die Verteilung des Straßenraumes. (vgl. Drews 2022: 2)

Laut aktuell gesetzlicher Lage wird aber im Benutzungsrecht des öffentlichen Straßenraumes der Verkehr gegenüber dem Schutz der Einzelnen bevorzugt. Gemäß der neuesten Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) zählen FußgängerInnen nicht automatisch zu den "bevorzugten Verkehrsteilnehmern". Aus diesem Ungleichgewicht entstehen Konflikte über die Nutzung des Raumes. (vgl. Psenner 2013: 149) Weiters gilt es als problematisch, dass Gehsteige ausschließlich für den Zweck des Gehens zur Zielerreichung vorgesehen sind. So ist laut der aktuellen Straßenverkehrsordnung

unbegründetes Stehenbleiben verboten und jede andere Nutzung des Gehsteiges unterliegt einer Bewilligungspflicht. Fußgängerflächen sind in der Stadt, aber eines der gesellschaftlich wichtigsten Elemente. Sie sind Orte an den Menschen sich aufhalten und miteinander kommunizieren und interagieren. Es sollte selbstverständlich möglich sein, diesen urbanen Raum, der seinen zahlreichen Funktionen gerecht wird, auf vielfältige Weise zu nutzen. Aktuell sind es aber zwischen 1,70 und 2,20 Meter, die in den meisten Straßen als Gehsteig, also für den fußläufigen Verkehr vorgesehen sind. Anders war dies noch in der Gründerzeit, wo beidseitig ein Drittel des Raumes zwischen den Häusern für FußgängerInnen reserviert war. (vgl. Psenner 2013: 155)

Nach einer jahrzehntelangen Kfz-Dominanz im Straßenraum findet nun ein Umdenken statt und diese Dominanz wird vermehrt in Frage gestellt. Die Werte und Einstellungen der Bevölkerung verändern sich und damit auch die Vorstellung eines hochwertigen Straßenraums. (vgl. Huber, Schwedes 2021: 19) Dem öffentlichen Raum und den verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten dieses wird zunehmend Bedeutung zugeschrieben und die Bedeutung des PKWs in der Stadt nimmt ab. (vgl. Notz 2017: 29)

2.2.2. Verteilung des Straßenraumes

Der Straßenraum einer Stadt ist grundsätzlich Lebensraum der StadtbewohnerInnen. Im STEP05 wurde schon erläutert, dass es, um die städtische Identität zu stärken, wichtig ist, Orte zu schaffen, die sozialen Begegnungen dienen und hierbei Straßen, Plätze und Freiflächen zeitgemäß gestaltet werden sollen, um den vielfältigen sozialen Bedürfnissen der Menschen gerecht zu werden. (vgl. Psenner 2013: 133 bzw. STEP05)

Bezüglich der Flächenverteilung des Straßenraumes wird immer häufiger und umfassender diskutiert. Sowohl durch den fahrenden als auch den ruhenden motorisierten Individualverkehr wird ein erheblicher Teil des öffentlichen Straßenraums in Anspruch genommen. Diese Flächen könnten für andere, zweckmäßigere Nutzungen freigegeben werden. Um diese anderen Nutzungen zu ermöglichen, wird vermehrt die Umverteilung des öffentlichen Raumes gefordert. (vgl. Drews 2022: 2) Heutzutage wird der Straßenraum in europäischen Städten überwiegend von privaten PKWs genutzt. (vgl. Psenner 2013: 140) Diese Verteilung des Straßenraumes wird mittlerweile als sehr ungerecht angesehen.

Der Straßenraum einer Stadt ist begrenzt und wird zudem auch noch durch den motorisierten Individualverkehr überbeansprucht. Der PKW ist auf die Fläche bezogen das am wenigsten effiziente Verkehrsmittel in der Stadt. Dieser nimmt eine Fläche von achtmal so wie ein Fahrrad, 18- bis 35-mal so viel wie der ÖPNV und 70-mal so viel wie

FußgängerInnen in Anspruch. Zudem beanspruchen der PKW den Straßenraum nicht nur für die verkehrliche Nutzung, sondern auch durch das Parken. PKWs verbrauchen die meiste Zeit Platz also nicht einmal zur Fortbewegung, sondern im Stillstand. (vgl. Drews 2022: 9)

Freier, nicht von parkenden Autos geprägter Straßenraum ist für jeden zugänglich und gilt als Freiraum. Er wird genutzt, beansprucht und durch eine lebhafte und vielfältige Nutzung belebt. Lebendige öffentliche Räume tragen zur Sicherheit bei, da ihre NutzerInnen einen persönlichen Bezug zum Ort entwickeln und ihn aktiv verändern können. (vgl. Psenner 2013: 153)

Um die urbane Atmosphäre in Städten zu bewahren oder zu fördern, ist es erforderlich, die Verkehrsflächen zu reduzieren und auf eine sinnvollere Weise zu nutzen. (vgl. Drews 2022: 11) Es ist wichtig, die soziale Funktion der Straße stärker in Betracht zu ziehen, um eine Gestaltung des Straßenraums zu ermöglichen, die nicht nur von den Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs bestimmt wird. (vgl. Apel 2012: 108 f.) Dafür sollte der Straßenraum wieder vermehrt als Raum der Kombination aus Integration, Mobilität und Kommunikation verstanden und entwickelt werden. Er soll sowohl verkehrliche als auch soziale Ansprüche erfüllen und einen Ort bieten, der den problemlosen Gebrauch aller gesellschaftlicher Schichten ermöglicht. (vgl. Drews 2022: 11) Eine Umgestaltung des begrenzten öffentlichen Raums zugunsten von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und öffentlichen Verkehrsmitteln ist laut Deutschem Umweltbundesamt auch unerlässlich, um eine sozial gerechte und nachhaltige Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erreichen. (vgl. Umweltbundesamt Deutschland 2020: 13)

2.2.3. Anforderungen und Funktionen des Straßenraumes

An den Straßenraum gibt es viele verschiedenen Anforderungen. Bezüglich seiner Funktionalität sind dies verkehrliche, versorgungstechnische, wirtschaftliche, ökologische, soziale, kulturelle sowie gestalterische Anforderungen. (vgl. Notz 2017: 6) Versorgungstechnische und wirtschaftliche Ansprüche umfassen vor allem die Zugänglichkeit von gewissen Orten im Straßenraum. Ökologische Ansprüche beziehen sich auf die Umweltqualität und beschäftigen sich mit Themen wie Klima und Versiegelung. (vgl. Notz 2017: 6)

Zu den verkehrlichen Anforderungen zählen vorrangig die Verbindung und Erschließung von Orten. Sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den ÖPNV sind eine gute Erreichbarkeit von Orten mit geringem Zeitaufwand von hoher Wichtigkeit. Der motorisierte Individualverkehr fordert zusätzlich ein gutes Stellplatzangebot, wohingegen

für den ÖPNV die Attraktivität der Haltestellen essenziell ist. (vgl. Notz 2017: 6 f.) Die Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit spielt auch beim Fuß- und Radverkehr eine wesentliche Rolle. Wobei hier jedoch noch die Sicherheit als Anforderung von hoher Bedeutung hinzukommt. (vgl. Notz 2017: 7) Grundsätzlich zeichnet sich die verkehrliche Qualität durch zwei wesentliche Komponenten aus. Diese sind die Verkehrssicherheit und der Verkehrsablauf. Bezüglich der Sicherheit sind Übersicht, Querungsmöglichkeiten und ausreichend große Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer wichtig. Die Qualität des Verkehrsablaufes spiegelt sich in der Leistungsfähigkeit wider. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit entstehen Konkurrenzen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. (vgl. Notz 2017: 7 f.) Zudem entstehen durch das Ungleichgewicht, welches auch die Regelungen der StVO unterstützen, Konflikte bezüglich der Nutzung des Raumes. (vgl. Psenner 2013: 149)

Weiters werden unterschiedliche verkehrsfremde Anforderungen an den Straßenraum gestellt. Alle angebauten Straßen haben auch eine Aufenthaltsfunktion. Die Möglichkeit der sozialen Nutzung des Straßenraumes spielt eine wesentliche Rolle. (vgl. Notz 2017: 9) Die Aufenthaltsqualität und die damit verbundenen soziale Funktion des Raumes gewinnen in der Planung aber auch bei der Zivilgesellschaft vermehrt an Bedeutung. Der öffentliche Straßenraum erfüllt unter anderem auch die Funktion als Ort für Begegnungen und den Aufenthalt der Menschen. Er bildet einen bedeutenden Teil der sozialen und physischen Umwelt außerhalb des eigenen Zuhauses. (vgl. Drews 2022: 5) Er kann folglich eine bedeutsame Rolle in sozialen Interaktionen und der Sozialisation spielen, indem er Menschen je nach Ausführung gleichermaßen in die Gemeinschaft einbindet oder isoliert und stigmatisiert. (vgl. Krause 2016: 5) Vor allem für ältere Menschen und Kinder gilt der Straßenraum als primärer Sozialisationsort. (vgl. Notz 2017: 9) Insbesondere der Straßenraum als öffentlicher Lebensraum spielt eine unverzichtbare Rolle für bedeutende soziale und kulturelle Aspekte in einer Gesellschaft. Er fördert das öffentliche Leben, die Sozialisation der StadtbewohnerInnen, die Entstehung von Vertrautheit und individuellem Heimatgefühl sowie die Sicherheit sowohl auf subjektiver als auch objektiver Ebene in einer Stadt. (vgl. Apel 2012: 106 f.) Es lässt sich sagen, dass genauso wie zwischen den jeweiligen Verkehrsarten ebenso zwischen verkehrlicher und sozialer Nutzung des Straßenraums Konkurrenz entsteht. (vgl. Notz 2017: 8)

2.2.4. Immaterielle Ansprüche an die Straßenraumgestaltung

Neben den funktionalen Anforderungen gibt es auch einige immaterielle Ansprüche an die Gestaltung des Straßenraumes. (vgl. Notz 2017:9) Zu diesen immateriellen Ansprüchen gehören Orientierung, Identität, Schönheit, Anregung und Identifikation. (vgl. Drews 2022: 5) Es ist wichtig, dass sich die BewohnerInnen im Straßenraum orientieren können und sich leicht zurechtfinden. Dafür ist Übersicht und Einfachheit notwendig. Zudem ist die identitätsstiftende Funktion des Straßenraums von Bedeutung. Aufgrund ihrer Unverwechselbarkeit und Schönheit suchen Menschen bestimmte öffentliche Räume auf. Dies hat eine positive Wirkung auf die Bevölkerung und löst Wohlbefinden aus. Weiters soll ein öffentlicher Straßenraum Anregung bieten. Es sollen viele Eindrücke wahrgenommen werden und so dafür gesorgt werden, dass sich die Menschen mit Ihrer Umwelt auseinandersetzen können. Zudem soll der Straßenraum den Menschen die Möglichkeit der Identifikation bieten. Sie sollen eine individuelle Beziehung zu diesem Ort aufbauen können. (vgl. Drews 2022: 5 oder FGSV 2006: 13 f.)

Die subjektiven Empfindungen der Menschen spielen eine bedeutende Rolle bei den Bedingungen, die öffentliche Räume komfortabel und funktional machen. Sie beeinflussen die Nutzung dieser Räume für Aufenthalte, Erlebnisse, Kommunikation sowie das Gefühl der Vertrautheit und Sicherheit, was letztlich auch die soziale Nützlichkeit des Raumes bestimmt. (vgl. Notz 2017: 9 f.) Die zuvor erwähnten Differenzen verkehrlicher und sozialer Funktionen können mit gestalterischen Qualitäten vermindert werden. (vgl. Notz 2017: 10)

„So können durch gute Straßenraumgestaltung etwa die subjektiv empfundene Trennwirkung von Verkehrsflächen reduziert [...] werden, vor allem wenn der Kfz-Verkehr optisch nicht dominiert.“ (Notz 2017: 10)

Viele verschiedenen funktionale und gesellschaftliche Bedürfnisse treffen bei der Nutzung des Straßenraumes aufeinander. Weil die verfügbaren Flächen begrenzt sind, kommt es zu Konkurrenzen zwischen den Nutzungsformen. (vgl. Notz 2017: 10)

Um die verschiedenen Interessen der NutzerInnen auszugleichen, gilt das Element der Gestaltung als hilfreiches Mittel. Die Vielfalt der Funktionen gilt als ein wesentliches Merkmal des Straßenraumes und es ist notwendig einen funktionierenden Umgang mit dieser zu schaffen. Die Straße ist für die StadtbewohnerInnen oft der einzige öffentliche Raum in Wohnnähe und gilt deshalb als essenzieller Lebensraum in einer urbanen Gesellschaft. Öffentliche Räume bilden Potentiale für Erlebnisse, Interaktion und Kommunikation und schaffen damit den Grundstein für die individuelle Entwicklung von Menschen. Straßenräume und deren Gestaltung formen unsere Umgebung und dadurch

auch unsere Lebenswelt. (vgl. Notz 2017: 11) Gehl erläutert diese gesellschaftliche Bedeutung mit den Worten „Zuerst formen wir unsere Stadt – dann formt unsere Stadt uns“ (vgl. Gehl 2010: 9)

2.2.5. Realexperimente als neuer Planungsansatz

Die Mobilitätswende gilt als eine bedeutende Veränderung in der Stadtentwicklung. Um diese umsetzen zu können reichen herkömmliche Methoden und rein hierarchische Strategien nicht aus, um langfristig Erfolge zu erzielen. (vgl. Ahaus 2022: 154)

Angesichts der erforderlichen Anpassungen aufgrund des Klimawandels stehen die traditionellen Instrumente der Raumplanung vor Herausforderungen. Daher werden vermehrt alternative Instrumente getestet. Immer öfter wird in der Praxis als Alternative mit Realexperimenten gearbeitet. Eine Analyse der transformativen Wirkung realer Experimente zeigt, dass diese als wesentliche Treiber der Transformation gelten. (vgl. Oltmanns et al. 2022: 103) Sie bilden ein geeignetes Instrument, um die Bevölkerung zu animieren, sich andere Lebens- und vor allem Mobilitätsformen vorzustellen und ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. (vgl. Oltmanns et al. 2022: 106)

Im „Gesellschaftsvertrag zur Großen Transformation“ des Wissenschaftlichen Beirats Globaler Umweltveränderungen (WBGU) erläutert dieser die Bedeutung von Experimenten zur Unterstützung und Forcierung von transformativen Prozessen. (vgl. WBGU 2011: 220) Realexperimente kommen als innovatives Werkzeug vor allem dort zum Einsatz, wo eine komplexe Sachlage und bestehende Risiken es nicht zulassen, Zukunftsmodelle zu entwickeln, die auf abgesichertem Wissen beruhen und im Rahmen der Interessen vieler Beteiligten konsensfähig sind. (vgl. Groß et al. 2005: 214)

Realexperimente werden vor allem in Städten als Instrument genutzt, um nachhaltigkeitsorientierte Transformationsprozesse zu testen und zu reflektieren. Städte bieten ein breites Spektrum an soziotechnischen Strukturen der modernen Gesellschaft, erscheinen aber weniger komplex als Länder. Deshalb gelten Städte als geeigneter Raum für Experimente zur Beobachtung soziotechnischer Dynamiken. Zudem sind Städte sehr oft Entstehungsort für Innovationen und Veränderungen von Lebensweisen. Hier lassen sich gesellschaftliche Veränderungen gut beobachten und auf höhere Ebenen übertragen. (vgl. Schneidewind 2014: 3)

Bevorstehende Transformationsprozesse können mit partizipativen Transformationsansätze, durch die Integration von lokalem Wissen aus der Bevölkerung, wissenschaftlichem Know-how aus der Forschung und Expertenwissen von PlanerInnen gestaltet und durch Realexperimente erprobt werden, um Veränderungen schneller

sichtbar und erlebbar zu machen. (vgl. Ahaus et al. 2022: 169) Ein wesentlicher Vorteil des Experimentierens ist es, dass mögliche Wirkungen eruiert werden können, bevor die Umsetzung dieser Maßnahmen in formellen Dokumenten festgelegt wird. Die Ergebnisse können als Entscheidungsgrundlage für eine dauerhafte Veränderungen dienen. Mit der wissenschaftlichen Untersuchung von solchen Experimenten können zudem Erkenntnisse darüber gewonnen werden, die als Grundlage für die Gestaltung klimagerechter Städte verwendet werden kann. (vgl. Oltmanns 2022: 110)

2.3. Tactical Urbanism

Taktischer Urbanismus bezeichnet informelle Maßnahmen zur Veränderung und Aktivierung von städtischen Räumen, die kurzfristig umgesetzt werden können und kostengünstig sind. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 734) Diese Maßnahmen haben einen partizipatorischen Charakter und werden von gemeinschaftlichen Belangen vorangetrieben. (vgl. Courage 2013: 88) Als ein innovativer Ansatz der Stadtplanung dienen die Maßnahmen taktischer Interventionen dazu, neue öffentliche Räume zu schaffen und Straßen sicherer zu machen. (vgl. Gemeinde Mailand 2022) Taktischer Urbanismus ermöglicht es, Potentiale für langfristige Anpassungen aufzuzeigen und bietet Flexibilität im Planungsprozess. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 734; Lydon, Garcia 2015: 171) Durch Maßnahmen des taktischen Urbanismus werden Anreize zu nachhaltigeren, urbanen Lebensweisen aufgezeigt, der Schutz und die Priorisierung von Transportmitteln durch menschlichen Antrieb gefördert und den Menschen mehrere Möglichkeiten geboten, sich öffentliche Räume anzueignen. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 738)

Tactical Urbanism ist ein bewusster, in mehreren Schritten stattfindender Prozess, um eine Veränderung anzustoßen. Der Ansatz schafft eine Möglichkeit für lokale Herausforderungen lokale Lösungen zu bieten. (vgl. Lydon 2012a: 1) Die wesentlichen Merkmale von taktischem Urbanismus sind deren kurzfristige Umsetzung, die Nutzung von wenigen Ressourcen und die Beteiligung der BürgerInnen. (vgl. Silva 2016) Charakteristische Eigenschaften sind zudem die kurzzeitige Verpflichtung und das geringe Risiko trotz eines eventuell hohen Erfolges. Der soziale Austausch der Bevölkerung und die Kooperation von verschiedenen Institutionen und Organisationen gelten als weitere Merkmale des Ansatzes. (vgl. Lydon 2012a: 1) Das zentrale Element, auf dem bei solchen Initiativen der Fokus liegt, ist das aktive Handeln. (vgl. Silva 2016)

Taktischer Urbanismus, verstanden als inkrementelle, kleine Verbesserungen, wird auf Straßen-, Block- oder Gebäudeebene zunehmend als Möglichkeit angesehen, größere Veränderungen zu tätigen. (vgl. Lydon 2012a: 1) Bezogen auf den Bedarf eines reaktionsfähigen Systems in der Planung werden taktische Interventionen als Alternative für formale Planungsinstrumente angesehen. (vgl. Silva 2016) Maßnahmen des taktischen Urbanismus bieten Städten die Möglichkeit, andere Nutzungen städtischer Räume auszuprobieren und langfristige Strategien zur Förderung eines nachhaltigen Stadtlebens zu erstellen. Städte können durch die temporäre Eigenschaft der Interventionen verschiedene Maßnahmen testen und diese gegebenenfalls wieder zurückbauen, bevor viele Ressourcen für einen langfristigen Eingriff verbraucht werden.

(vgl. Gemeinde Mailand 2022) Taktische Interventionen können in Form von Experimenten und Pilotprojekte mit Makrostrategien verbunden werden, um dauerhafte Auswirkungen wie zum Beispiel ein System von Plätzen und Radwegen zu erzielen. (vgl. Fernandes Barata, Sansão Fontes 2017: 738) Dieser Ansatz ermöglicht es einer Vielzahl lokaler Akteure, neue Konzepte zu testen, bevor sie wesentliche politische und finanzielle Verpflichtungen eingehen. (vgl. Lydon 2012a: 1) Der Taktische Urbanismus kann somit auch als Entscheidungshilfe für passende Lösungen wirken. (vgl. Gemeinde Mailand 2022)

2.3.1. Geschichte und Entwicklung des taktischen Urbanismus

Der Ausdruck *Tactical Urbanism* wurde im Rahmen der Stadtentwicklung von Mike Lydon, einem US-amerikanischen Raumplaner etwa 2010 etabliert. Er suchte nach einem Oberbegriff, um die von ihm in verschiedenen Städten beobachteten und von verschiedenen AkteurInnen durchgeführten, ähnlichen Arten der Raumaneignung, zu erfassen. (vgl. Eckerl 2022: 43)

In einem Interview erläutert dieser jedoch, dass es das Konzept schon weitaus länger gibt als den von ihm erschaffenen Begriff. Es handelte sich dabei aber um nicht zusammenhängende Projekte in verschiedenen Städten. Lydon betont auch dass es ihm und seinem Kollegen Garcia bei der Veröffentlichung des wohl bekanntesten Buches zum Thema *Tactical Urbanism* sehr wichtig war zu erklären, dass es sich um nichts neues handelt, sondern nur ein neuer Begriff dafür definiert wurde. (vgl. Steuteville 2017)

In den späten 1960er und frühen 1970er Jahren unterstützten experimentelle Architekturgruppen wie Ant Farm und Archigram die Verwendung von „Pop-up“- und temporären Designs als praktische Lösungen für urbane Herausforderungen. Diese dienten auch als Mittel für soziale Kommentare. Durch Künstler wie Gordon Matta-Clark und die „Anarchitektur-Bewegung“ verschmolzen die Grenzen zwischen Kunst, Architektur und Stadtplanung. (vgl. Finn 2014: 386)

Die DIY-Bewegung in den Vereinigten Staaten gilt als die jüngste in einer langen Tradition amerikanischer Selbsthilfe- und Stadtverschönerungsbemühungen. Ihre Ursprünge lassen sich bis zu den städtischen Kunst- und BürgerInnen-verbesserungsbewegungen von Mitte bis Ende des 18. Jahrhunderts zurückverfolgen. Diese Bewegungen setzten sich fort über die „City Beautiful“ Bewegung bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts, in der UrbanistInnen wie Jane Jacobs und William „Holly“ Whyte fein abgestimmte, kontextbezogene Designlösungen unterstützten. (vgl. Finn 2014: 386)

Die DIY-Aktivitäten von heute finden ihre Wurzeln in den städtischen „Pionier-“ Aktivitäten der 1970er-Jahre. Schon damals umfassten diese Aktivitäten die Besetzung leerstehender Grundstücke sowie das „Guerilla Gardening“. Durch die neue Nutzung bereits bestehender Strukturen gestalteten auch Skateboarder und BMX-Radfahrer vermehrt städtische Landschaften nach ihren eigenen Bedürfnissen. (vgl. Finn 2014: 386)

Die Wurzeln des taktischen Urbanismus waren in den frühen 2000er-Jahren bereits fest verankerte Elemente der Kunst, des städtischen Aktivismus und des städtischen Lebens. Gleichzeitig fand ein Wandel bezüglich der Ansicht über die Rolle der BürgerInnen in der Stadtplanung und -gestaltung statt. Bis in die 1960er Jahre waren in Amerika und Großbritannien technologisch fortschrittliche und administrative Ansätze weitgehend als Standard anzusehen. Das noch junge Feld der Stadtplanung begann sich jedoch ab dann von diesen Ansätzen zu entfernen. Die Abhängigkeit des Fachbereiches von Top-down-Ansätzen wurde von zahlreichen PlanerInnen in Frage gestellt. (vgl. Finn 2014: 386)

Bereits in den späten 1960er Jahren wurde innerhalb der formellen Planungsstruktur der britischen Regierung die Rolle der BürgerInnen bei Planungs- und Gestaltungsentscheidungen diskutiert. Die Beteiligung der Bevölkerung nahm in den vergangenen Jahrzehnten stark an Bedeutung zu. BürgerInnen können sich durch die Einbeziehung bei der Gestaltung der Städte, in denen sie leben, besser mit diesen identifizieren. (vgl. Finn 2014: 386) Dieser Ansatz des taktischen Urbanismus wird mittlerweile seit über einem Jahrzehnt in vielen Ländern der Welt praktiziert. (vgl. Gemeinde Mailand 2022)

Tactical Urbanism hat, nachdem BürgerInnen in öffentlichen Räumen kleine Interventionen umgesetzt haben, in amerikanischen sowie europäischen Städten an Aufmerksamkeit gewonnen. (vgl. Finn 2014)

2.3.2. Einfluss durch die Covid-Pandemie

Taktischer Urbanismus wurde in den letzten Jahren immer häufiger auch von Behörden selbst als Strategie zur Realisierung zeitnaher Veränderungen des öffentlichen Raumes begünstigt und eingesetzt. Vor allem durch die Covid-19-Pandemie hat der taktische Urbanismus einen starken Aufschwung erlebt. Er wurde in dieser Zeit vermehrt als Instrument genutzt, um den zuvor für den motorisierten Verkehr bestimmten Straßenraum in einen öffentlichen Raum umzugestalten, der der aktiven Fortbewegung und dem Aufenthalt im Freien dient. (vgl. Nello-Deakin 2022: 2430)

Aufgrund des Ausbruchs der Covid-19-Pandemie haben sich die Mobilitätsmuster der Bevölkerung verändert, was zu einer Einschränkung von Mobilität und einer verstärkten Nutzung aktiver Fortbewegungsarten geführt hat. (vgl. Nello-Deakin 2022: 2433) Um

schnell auf diese Veränderungen zu reagieren, haben viele Städte taktische Maßnahmen im Straßenraum implementiert, um den Bedarf an aktiver Mobilität zu decken. (vgl. Eckerl 2022: 42) In Europa haben einige Städte Straßen umgewandelt oder für den motorisierten Verkehr gesperrt, um die soziale Distanzierung zu ermöglichen, den öffentlichen Raum zu vergrößern und alternative Reisemöglichkeiten zum öffentlichen Verkehr anzubieten. Zudem sollten diese Maßnahmen dazu dienen, eine potenzielle Zunahme der Nutzung von privaten motorisierten Fahrzeugen während der Pandemie einzudämmen. (vgl. Nello-Deakin 2022: 2433)

Darüber hinaus haben viele Städte die Pandemie genutzt, um langfristige politische Visionen zu beschleunigen, indem sie verschiedene Pläne vorangetrieben haben. Dies ermöglichte es ihnen, Projekte voranzutreiben, die normalerweise auf größeren Widerstand gestoßen wären. (Nello-Deakin, 2022: 2433; Glaser & Krizek, 2021) Die Covid-19-Pandemie hat somit als wesentliche Motivation gedient sowie einen Zeitraum geboten, um taktische Interventionen zur Förderung aktiver Bewegungsformen umzusetzen. Viele dieser, während der Pandemie umgesetzten, kurzfristigen Maßnahmen wurden dann auch dauerhaft übernommen. (vgl. Nello-Deakin 2022: 2433)

Trotz der Wiedererlangung des Normalzustandes nach der Pandemie ist es wahrscheinlich, dass gewisse Veränderungen im urbanen Verkehrsverhalten fortbestehen werden. (vgl. Nello-Deakin 2022: 2433) Die Covid-19-Pandemie hat die fehlende Flexibilität der bürokratischen Planungsprozesse und den Mangel, rasch und preiswerte Nutzen nicht erbringen zu können, aufgezeigt. (vgl. Barners 2020: 18). (vgl. Eckerl 2022: 42) Insbesondere während der Pandemie hat sich ein erhöhtes Interesse offizieller Planungsbehörden an taktischen Methoden des Urbanismus gezeigt. Es wurde beobachtet, dass der ursprünglich aktivistisch geprägte Zugang nach und nach von konventionellen Stadtplanungsämtern als mögliche Planungsmethode übernommen wird. In diesem Zusammenhang hat sich die improvisierte Nutzung städtischer Räume als eine praktikable Methode für räumliche Interventionen etabliert. (vgl. Eckerl 2022: 46)

2.3.3. Formen des taktischen Urbanismus

Wie zuvor schon erläutert fallen unter den Begriff *Tactical Urbanism* viele verschiedene Arten von Interventionen. *Tactical Urbanism* ist ein Überbegriff für viele Subgenres von Aktivitäten, die gemeinsame Vorgehensweisen und Ziele aufweisen. Darunter fallen zum Beispiel das „Guerilla-Gardening“ und der „DIY-Urbanismus“. (vgl. Courage 2013: 88)

Es existieren viele Möglichkeiten, taktischen Urbanismus anzuwenden. Man kann dies überall tun, sei es an einer ungenutzten Mauer, einer sehr breiten Straße, einem

überflüssigen Parkplatz oder einem brachliegenden Grundstück. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 171) Aus den verschiedenen Möglichkeiten an Orten ergeben sich zudem unterschiedliche Aktionen, die je nach Gegebenheiten getätigt werden.

Unterschiedliche Aktionen, die nach dem Konzept des taktischen Urbanismus getätigt werden, werden von Lydon und Garcia in einer Sammlung unter den Begriffen „Build a better Block“, „Park(ing) Day“, „Open Streets“, „Playstreets“, „Pavement to Plazas“, „Pavement to Parks (Parklets)“, „Chair bombing“, „Pop-up Cafes“, „Pop-up Shops“, „Guerilla Gardening“, „Street fairs“, „Food Trucks“, „Depave“, „intersection repair“ vorgestellt. (vgl. Lydon 2012a/2012b) Sie zeigen damit beispielhaft auf, welche Vielfalt an Aktivitäten unter dem Überbegriff *Tactical Urbanism* zu verstehen ist.

Unter „Build a better Block“ ist die Verbesserung eines Stadtbereiches zu verstehen. Diese Aktion soll zur Förderung lebenswerter Straßen und der Lebendigkeit der Nachbarschaft beitragen. (vgl. Lydon 2012a: 3) Der „Park(ing) Day“ ist eine weltweit bekannte Aktion. Es handelt sich um eine jährliche Veranstaltung, bei der Parkplätze auf der Straße in parkähnliche öffentliche Räume umgewandelt werden, um den für Autos reservierten Platz zurückzugewinnen und die Lebendigkeit des Straßenlebens zu steigern. (vgl. Abd Elrahman 2016: 226)

„Open Streets“ oder auf Deutsch offenen Straßen werden auch oft „ciclovía“ genannt, was übersetzt Radweg bedeutet. Es handelt sich dabei um Straßen die für eine gewisse Zeit für den Autoverkehr gesperrt und anders genutzt werden. Es geht darum vorübergehend sichere Räume zum Spazierengehen, Radfahren, Skaten und für soziale Aktivitäten bereitzustellen. Die Aktion dient dazu das Bewusstsein für die schädlichen Auswirkungen des Automobils auf das Stadtleben zu schärfen sowie zur Förderung der lokalen Wirtschaftsentwicklung. Auch bei „Playstreets“ oder Spielstraßen geht es um eine veränderte Nutzung des Raumes. Sie sollen sichere Räume für Menschen jeden Alters schaffen, in denen sie aktiv sein und sozialen Austausch erleben können. (vgl. Lydon 2012a: 5f.)

„Pavement to Plazas“ und „Pavement to Parks“ bedeutet Gehsteige zu Plätzen oder Parks zu verändern. Diese Aktionen sollen dazu dienen ungenutzte oder ineffizient genutzte Flächen ohne großen Kapitaleinsatz als öffentlichen Raum zurückzugewinnen. „Chair Bombing“ beschreibt das Bombardieren eines Ortes mit Sitzgelegenheiten, welche aus verwertbaren Abfallmaterialien gebaut werden. Das soziale Wohlbefinden der Menschen in Straßenräumen soll somit verbessert werden und der öffentliche Raum dadurch eine Aktivierung erleben. (vgl. Lydon 2012b: 18 ff.)

„Guerilla-Gardening“ ist eine internationale Bewegung. Es handelt sich dabei um die Gartenarbeit auf öffentlichen oder privaten Flächen ohne Genehmigung. Die Standorte umfassen meist leerstehende oder nicht ausreichend genutzte Flächen im Stadtraum. Es geht darum die Gartenarbeit selbst aber auch mehr Grün in die städtische Umgebung zu bringen. (vgl. Lydon 2012a: 11) Straßenfeste, welche im Englischen „Street fairs“ genannt werden, werden veranstaltet, um öffentliche Flächen zu aktivieren und Möglichkeiten für gesellschaftlichen Austausch und Interaktion zwischen den BürgerInnen zu bieten. Außerdem schaffen sie eine Möglichkeit Produkte und Dienstleistungen von lokalen Gemeinschaftsunternehmen zu präsentieren. (vgl. Lydon 2012a: 12)

Zudem gehören Pop-up Aktionen zu Aktivitäten des taktischen Urbanismus. Temporäre Cafes, Shops oder Imbisswagen werden oftmals eingesetzt, um öffentliche Räume zu aktivieren und attraktiveren. Es können damit auch Kleinunternehmer gefördert und benötigte kommerzielle Dienstleistungen angeboten werden. (vgl. Lydon 2012b: 21)

Die Aktion, die „Depave“ genannt wird, beschreibt die Entsiegelung von Flächen. Entsiegelungen sollen Flächen zur Wiederherstellung hochwertiger Lebensräume schaffen. Sie sollen neue Bepflanzungen sowie urbane Landwirtschaft ermöglichen und Regenwasserverschmutzungen reduzieren. (vgl. Lydon 2012b: 22) „Intersection repair“ bedeutet übersetzt das Reparieren von Kreuzungen. Es handelt sich dabei um eine Veränderung der Nutzung von Straßenkreuzungen. Um die Nutzungsveränderung aufzuzeigen, wird oftmals mit der Bemalung von Straßen gearbeitet. AutofahrerInnen wird durch die bunt bemalten Kreuzungen angezeigt, dass sie diese Bereiche mit Vorsicht passieren müssen. Durch diese Aktionen sollen Straßen wieder vermehrt zu öffentlichen Treffpunkten werden. (vgl. Lydon 2012b: 31)

Die angeführten Aktionen entsprechen keiner Gesamtheit der Möglichkeiten. Es wurde beispielhaft gezeigt, was alles mit dem taktischen Urbanismus möglich ist. Aus dieser kurzen Erläuterung von verschiedenen Möglichkeiten und Formen des taktischen Urbanismus ist erkennbar, wie enorm groß das Potential und wie umfangreich die Thematik ist.

2.3.4. Taktischer Urbanismus als Bottom-up- und Top-down-Ansatz

Taktiken agieren in Form eines Bottom-up-Ansatzes, also von unten nach oben. Entwicklungsentwürfe werden durch temporäre, experimentelle und anpassungsfähige Art umgesetzt. Diese Taktiken wirken sich auf kleinere städtische Bereiche aus, besitzen jedoch das Potenzial, sowohl positive als auch negative Auswirkungen auf andere Systeme im städtischen Netzwerk zu haben. Im Gegensatz dazu werden die Effekte des

traditionellen strategischen Ansatzes nicht in der gesamten Vernetzung einer Stadt sichtbar. (vgl. Abd Elrahman 2016: 225)

Die Ansicht des taktischen Urbanismus als Bottom-up-Prozess startet durch die Initiative der Öffentlichkeit und nicht durch das Befolgen offizieller Vorschriften. (vgl. Abd Elrahman 2016: 225) In einigen Ländern, wie den Vereinigten Staaten, festigen bedeutende Trends die Entwicklung des taktischen Urbanismus. Dazu gehören, die Rückkehr der Bevölkerung in die Städte, die wirtschaftlichen Entwicklungen, die verbreitete Nutzung des Internets und der Abstand zwischen Bevölkerung und Kommunen. (vgl. Lydon, Garcia 2015) WissenschaftlerInnen und GemeindeaktivistInnen sehen diese Technik als wirksame Möglichkeit, die erforderlichen Verbesserungen im städtischen Gefüge herbeizuführen. (vgl. Abd Elrahman 2016:255)

Bottom-up-Ansätze wie der taktische Urbanismus gelten als Ergänzung zu Top-down-Verfahren. Sie fördern insbesondere Neuerungen, wenn diese Experimente unterstützen, um eine weitreichende Wirkung zu erreichen. Dadurch wird für alle BewohnerInnen eine Chance zur Beteiligung an Gestaltung und Nutzung des Stadtraumes geboten. Zusätzlich zu den Maßnahmen der Stadtplanungsbehörden sind eigene Planungsansätze der lokalen BewohnerInnen entstanden, bei denen kleine, fortschrittliche Maßnahmen darauf abzielen sich über soziale Medien zu verbreiten. (vgl. Abd Elrahman 2016: 226)

Taktischer Urbanismus verfolgt oft einen Bottom-up Ansatz, weist antiautoritäre Merkmale auf und zielt darauf ab, das Erlebnis des städtischen Lebens durch inkrementelle Strategien zu verbessern. (vgl. Courage 2013: 88) Lydon und Garcia erläutern, dass taktischer Urbanismus sowohl von Einzelpersonen oder Personengruppen in Form von Bottom-up als auch von institutionellen AkteurInnen im Sinne des Top-down Ansatzes genutzt werden kann. (vgl. Hend 2019: 254) Die Bevölkerung kann den taktischen Urbanismus als Instrument nutzen, um auf wahrgenommene Mängel in der Politik und der physischen Gestaltung aufmerksam zu machen, und kommunale Behörden, Organisationen und Projektentwickler können ihn als Instrument nutzen, um den Bereich des öffentlichen Engagements zu erweitern, Aspekte eines Plans frühzeitig und häufig zu testen und die Umsetzung zu beschleunigen, damit es einfacher ist, großartige Orte zu schaffen. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 171) So soll dieser auch eine Lückenschluss und ein positiveres Umfeld für alle AkteurInnen darstellen können. (vgl. Hend 2019: 254)

2.3.5. Arten und Anwendungsfelder des taktischen Urbanismus

Um Zusammenhänge zwischen verschiedenen Arten des taktischen Stadtplanungsstrategien zu finden, hat Margaret Crawford, so wie andere WissenschaftlerInnen, Analysen und Beurteilungen angestellt. Dabei hat sie unter anderem die Verfremdung, die Neuvertrautmachung, die Dekommodifizierung und alternative Ökonomien als Typen erkennen können. Die Strategie der Verfremdung zielt darauf ab, neue Möglichkeiten in bereits vertrauten städtischen Räumen zu entdecken. Bei der Neuvertrautmachung geht es um die Rückgewinnung und Reaktivierung entfremdeter Räume in der Stadt. Die Strategie der Dekommodifizierung betont den Wert der Nutzung im städtischen Raum und stellt ihn über den Tauschwert desselben. Bei den alternativen Ökonomien handelt es sich um Maßnahmen wie Recycling oder spezialisierte Wirtschaftssysteme, die von den BürgerInnen im Alltag ergriffen werden. (vgl. Abd Elrahman 2016: 226)

Genauso stellen Lydon und Garcia eine Kategorisierung der Projekte des taktischen Urbanismus an. Sie teilen diese in drei grundlegende Anwendungsfelder. Diese, im Folgenden beschriebenen, Anwendungsbereiche können sich überschneiden und gehen oftmals ineinander über. Erkannt wurde die Anwendung der taktischen Strategien:

- durch BürgerInnen, die das Erfordernis an Veränderungen zeigen und ihr „Recht auf Stadt“ beanspruchen.
- als Instrument der partizipativen Stadtplanung
- als institutionalisiertes Instrument für die Stadtplanung, zur Erprobung von Projekten in frühen Entwicklungsphasen. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 12ff.)

Anwendung von taktischem Urbanismus durch BürgerInnen

Bei der Umsetzung von taktischen Projekten durch die Bevölkerung geht es zumeist um das Hervorheben von Fehlentwicklungen eines Raumes und die Demonstration von möglichen Veränderungen. Zudem sollen damit lange bürokratische Wege und die Abhängigkeit von Stadtplanungsbehörden umgangen werden. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 12ff.) Beispiele hierfür sind das Situieren von selbstgebaute Sitzgelegenheiten oder das Aufmalen von Zebrastreifen, um auf fehlende Aufenthaltsqualität beziehungsweise auf mangelnde Sicherheit an Kreuzungen hinzuweisen. Solche Interventionen werden ohne Genehmigungen von Behörden durchgeführt und gelten als geläufiges Vorgehen des taktischen Urbanismus. Durch sie wird die Lebensqualität und Sicherheit im Wohnumfeld mit kostengünstigen und temporären Veränderungen des Stadtraumes gesteigert. (vgl. Eckerl 2022: 47)

Werden solche informellen, nicht genehmigten Aktionen wirkungsvoll umgesetzt und dementsprechend gut von den BewohnerInnen angenommen, ist eine Sanktion und Revidierung von Behörden nicht so einfach durchsetzbar. (vgl. Webb 2018: 60). Es ist auch möglich, dass solche, zuerst informell umgesetzte Taktiken, zu späteren Zeitpunkten legalisiert und institutionalisiert werden. (vgl. Eckerl 2022: 48)

Anwendung als Instrument der partizipativen Stadtplanung

Das zentrale Element von *Tactical Urbanism*-Projekten ist es meist mehr Gerechtigkeit im Stadtraum zu erreichen. Doch unterschiedliche Bevölkerungsgruppen haben unterschiedliche Interessen und sehen Situationen daher verschieden an. Was eine Person als gerecht ansieht, empfindet eine andere als ungerecht. Eine große Herausforderung in der Stadtplanung stellt die Erreichung aller Bevölkerungsgruppen dar. Vor allem junge, berufstätige, desinteressierte Personen für partizipative Prozesse zu gewinnen, erscheint sehr schwierig. (Lydon & Garcia 2015: 11)

Projekte des taktischen Urbanismus, die erfolgreich umgesetzt werden, bieten die Gelegenheit, Vorhaben einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und diese in den Entwicklungsprozess einzubinden. Durch diesen Ansatz können Ideen direkt in den öffentlichen Raum gebracht werden, wo sich betroffene Personen aufhalten. Zudem ermöglichen sie so das direkte Testen der

tatsächlichen Umsetzung sowie der Akzeptanz dieser. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 12) Die Differenz zwischen der Stadtverwaltung beziehungsweise -planung und der Bevölkerung lässt sich so bezüglich verschiedener städtebaulicher Entwicklungsprozesse verringern. Durch das Vorhandensein von physischen Aktionen, anstatt von abstrakten Plänen und Konzepten, werden nicht nur, wie es in herkömmlichen Partizipationsprozessen der Fall ist, Meinungen zu theoretischen Planungen erfragt. Mit der direkten Umsetzung geplanter Absichten mittels temporärer Materialien wird es für die Bevölkerung möglich, die geplanten Vorhaben vor Ort zu sehen und die veränderte Wirkung des Raumes wahrzunehmen. (vgl. Eckerl 2022: 49)

Mit dem taktischen Urbanismus fällt die Abhängigkeit von verbaler und textlicher Kommunikation weg beziehungsweise sind PlanerInnen nicht mehr nur darauf beschränkt. Er bringt Experimente mit temporären Veränderungen und sozialen Ereignissen zum besseren Verständnis von Orten und deren eventueller Zukunft und bricht so die traditionellen Planungsansätze, die einer klaren Trennung von Debatte und Aktion nachgehen. (vgl. Webb 2018: 63)

Anwendung als institutionalisiertes Instrument für die Stadtplanung

Planvorhaben bringen immer Risiken mit sich. Die vollständige Einschätzung der Wirkung von Planungen, sowohl in positiver als auch negativer Form, ist im Vorfeld meist nicht möglich. Vor allem die Wirkung von großräumigen Entwicklungsprojekten sind nie in vollem Umfang abschätzbar. Zudem können sich die Umstände oft während der Planungsphase ändern, was Adaptierungen erfordert, die bei einem weit vorangeschrittenen Prozess meist nur schwer umsetzbar sind. Fehlschläge sind, aufgrund der mit der Planung verbundenen Kosten, oftmals mit hohen finanziellen Verlusten gekoppelt. (vgl. Eckerl 2022: 50) Diese Risiken können durch den Einsatz von temporären und kostengünstigen Maßnahmen deutlich reduziert werden. Zum einen kann durch die Umsetzung eines Pilotprojektes eine unmittelbare Wirkung erfolgen und zum anderen bietet sie die Gelegenheit, ohne hohen finanziellen Aufwand, Daten und Informationen zu sammeln, welche für die Entwicklung des tatsächlichen Projektes bedeutend sein können. Sollte der Fall eintreten, dass in der Testphase unerwünschte Wirkungen auftreten, können die Pläne für die Realisierung des Projektes, mittels der eruierten Informationen, adaptiert werden. Bei positiver Wirkung des Projektes bilden die temporären Maßnahmen den Initialschritt für langfristige Veränderungen.

Die iterative Herangehensweise an die Prozessgestaltung führt zu einer verbesserten Nutzung der Ressourcen und schützt die Stadtverwaltungen vor erheblichen finanziellen Einbußen aufgrund von fehlerhaften Planungen. Dieser Zugang in der Planungspraxis wird von Lydon und Garcia Phase 0 bezeichnet. (vgl. Lydon, Garcia 2015: 16)

2.3.6. Praxisrelevante Elemente von Tactical Urbanism

Für die Umsetzung von *Tactical Urbanism* Interventionen werden verschiedenen Elemente benutzt, um schnell Veränderungen zu bewirken. Die genutzten Bestandteile können nach ihrer Funktion gegliedert werden. Es gibt Barriereelemente, wie beispielsweise Absperrgitter, Betonleitwände oder Poller. Ein anderes Element umfasst die Oberflächenbehandlungen. Diese kann durch Bemalung, Beklebung oder das Auftragen von anderen Stoffen wie zum Beispiel Epoxidkies stattfinden. Ein wichtiges Element ist auch das Straßenmobiliar. Zu diesem gehören die verschiedensten Arten von Sitzmöglichkeiten, wie Kisten, Paletten, Steine, Parkbänke oder Klappsessel, aber auch Tische und Schirme. (vgl. Lydon et. al. 2016: 59)

Weiters werden Landschaftsgestaltungselemente genutzt, um *Tactical Urbanism*-Projekte umzusetzen. Dazu gehört jegliche Art der Begrünung, beispielsweise durch Rasen, Bäume oder andere Pflanzen. Diese können sowohl vor Ort gepflanzt oder in

Pflanztrögen aufgestellt werden. Ein weiteres Element sind Schilder. Neben offiziellen Straßenschildern, welche im Zuge von taktischen Interventionen unter Genehmigungen verändert oder hinzugefügt werden können, werden auch selbstgemachte und informative Schilder genutzt, um den NutzerInnen mehr über das Projekt näher zu bringen. Auch das Angebot von Aktivitäten gilt als ein Bestandteil der Maßnahmen zur Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten. Sowohl frei verfügbare Möglichkeiten als auch geführte Veranstaltungen, welchen zum Spielen oder zu sportlichen, künstlerischen oder musikalischen Betätigungen anregen können dafür exemplarisch sein. (vgl. Lydon et. al. 2016: 59)

Im weiteren Verlauf dieser Arbeit wird vor allem auf die Elemente der Oberflächengestaltung in Form von Farbe und des Stadtmobiliars eingegangen, wobei auch landschaftsgestalterische Aspekte, wie Pflanztröge miteinbezogen werden. Die Fokussierung auf diese Elemente erfolgt aufgrund ihrer visuellen Wirkungen. Die beiden Elemente werden im Kontext des *Tactical Urbanism* oftmals in Kombination verwendet, um Aufenthaltsqualität zu schaffen. Sie bilden meist die Kernelemente für temporäre Umgestaltungen und werden dann durch weitere Maßnahmen ergänzt.

Farbliche Oberflächengestaltung

Farben spielen im Straßenraum eine wesentliche Rolle und werden neben ihrem Vorkommen auf Straßenschildern mittlerweile auch häufig auf Oberflächen eingesetzt, um beispielsweise Fahrradüberquerungen zu markieren. (vgl. Pöhler 2004: 2f.) Der Einsatz von Farbe auf der Oberfläche des Straßenraumes bietet viele Gestaltungsmöglichkeiten für öffentliche Wege und Plätze. NutzerInnen sollen bemerken, dass hier bewusst eine abweichende Gestaltung gewählt wurde, um den Verkehrsweg von seiner "gewöhnlichen" Umgebung abzuheben. (vgl. Pöhler 2004: 3)

Stadtmobiliar

Das Stadtmobiliar ist ein bedeutendes Element für den öffentlichen Raum und dessen Aufenthaltsqualität. Es bieten den Menschen vielfältige Möglichkeiten sich im Raum aufzuhalten und mit anderen NutzerInnen zu interagieren. (vgl. Lydon et. al. 2016: 59) Der öffentliche Raum in der Stadt ist stark von Bewegung geprägt. FußgängerInnen suchen immer wieder nach Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen. Um einen lebenswerten öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, ist eine ausreichende Ausstattung mit Stadtmobiliar entscheidend. Dieses Mobiliar lädt die Menschen ein zu Verweilen und die Umgebung zu genießen. Neben Erholung und Rast sowie Essen oder soziale Interaktionen können Sitzgelegenheiten auch das Warten, Arbeiten, Beobachten – oder einfach das Nichtstun ermöglichen. (vgl. Der Standard 2021)

3. Taktischen Urbanismus und seine erfolgreiche Umsetzung

Mittlerweile wird weltweit schon einige Jahre mit *Tactical Urbanism* gearbeitet. Im folgenden Kapitel wird die erfolgreiche Umsetzung mit diesem informellen Instrument anhand von Praxisbeispielen aufgezeigt. Im ersten Teil findet sich eine Auflistung an internationalen Beispielen, im zweiten Teil werden drei Projekte dieser Sammlung als Good-Practice-Beispiele bezüglich ihrer Rahmenbedingungen, Umsetzung und Effekte genauer untersucht. Im letzten Teil dieses Kapitels werden die Merkmale der Beispiele verglichen und erste Schlüsse aus Gemeinsamkeiten und Unterschieden der Projekte gezogen.

3.1. Praxisbeispiele des taktischen Urbanismus

Die Auswahl der Beispiele erfolgt nach bestimmten Kriterien. Es wurden neun Interventionen in die Sammlung aufgenommen, welche die farbliche Gestaltung einer Oberfläche umfassen. Die Wahl der Interventionen beschränkt sich darauf, dass die Maßnahmen im Straßenraum stattfinden und diesen neu verteilen. Sie reduzieren den für den motorisierten Individualverkehr reservierten Raum und schaffen Platz für andere Nutzungen. Es wurden Interventionen ausgewählt, bei welchen dies durch die Reduzierung oder Sperrung von Fahrbahnen passiert.

Die Selektion der Beispiele wurde so getroffen, dass die Interventionen dazu dienen Zonen für den Aufenthalt und die aktive Fortbewegung von Personen zu bilden. Zudem werden bei den gewählten Interventionen zusätzlich andere Elemente des taktischen Urbanismus genutzt, um die gestalteten Zonen abzugrenzen, hervorzuheben oder diese zu beleben. Die selektierten Interventionen arbeiten hierbei meist mit Elementen, wie Sitzgelegenheiten, Tischen, Leitpfosten oder Pflanztöpfen, welche in den farblichen markierten Bereichen aufgestellt werden.

Weiters wurden die ausgewählten Interventionen von der jeweiligen Stadt organisiert oder haben in Kooperation mit dieser stattgefunden.

Piazza Dergano, Mailand	
	Intervention: Programm zur Schaffung öffentlicher Plätze, Platzbildung → Aufenthalts- und Bewegungszone
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten, Pflanztöpfen, Tischtennistischen und Fahrradabstellmöglichkeiten
	Raum: Parkplatz, Kreuzung
	Organisationen: Agentur für Umwelt und Mobilität (AMAT), Bloomberg Associates, Nationalverband für städtischen Verkehr (NACTO), Global Designing Cities Initiative
	Dauer: 2018 bis 2021

Abbildung 7: Piazza Dergano, Mailand (Gemeinde Mailand 2022)

Times Square (Manhattan), New York	
	Intervention: Platzbildung - Fußgängerzone → Aufenthalts- und Bewegungszone
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten
	Raum: Stark besuchte Straße, Kreuzung
	Organisationen: New Yorker Verkehrsministerium, New Yorker Design- und Bauministerium, Stadtverwaltung
	Dauer: 2009 bis 2015

Abbildung 8: Times Square, NewYork (Global Designing Cities Initiatives 2024b)

Superblock Poblenou, Barcelona	
	Intervention: Aktivierung des öffentlichen Raumes; Platzbildung - Fußgängerzone → Aufenthalts- und Bewegungszone
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten und Pflanztöpfen, Errichtung von Spielflächen/Spielplätzen
	Raum: Wohn- und Arbeitsviertel (9 Straßenblöcke)
	Organisationen: Stadtrat Barcelona Agentur für Stadtökologie von Barcelona (BCN Ecologia)
	Dauer: ursprünglich für 5 Jahre geplant, dauerhaft belassen

Abbildung 9: Superblock Poblenou, Barcelona (Gemeinde Barcelona)

The Edge, Memphis	
	Intervention: Bordsteinverlängerung, Fahrstreifenreduzierung, Platzbildung → Aufenthalts- und Bewegungszone mit Radstreifen
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten, Pflanztöpfen und flachen Leitpollern
	Raum: Kreuzung
	Organisationen: Nachbarschaftsorganisation MemFix
	Dauer: auf unbestimmte Zeit, dauerhaft

Abbildung 10: The Edge, Memphis (Steuteville 2019)

Lincoln Hub, Chicago	
	Intervention: Bordsteinverlängerung, Platzbildung → Aufenthalts- und Bewegungszone
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten, Pflanztöpfen und Pollern
	Raum: Kreuzung
	Organisationen: Nachbarschaftsorganisation, Chicagoer Verkehrsministerium (Stadtverwaltung)
	Dauer: nicht bekannt

Abbildung 11: Lincoln Hub, Chicago (Chicago Tribune 2015)

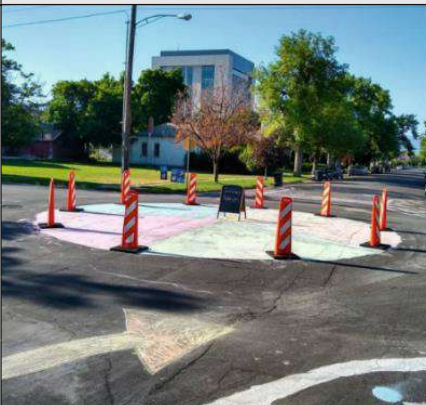
Provo, Utah	
	Intervention: Bordsteinverlängerung und Kreisverkehr → Steigerung der Sicherheit der VerkehrsteilnehmerInnen
	Maßnahmen: farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von Sitzgelegenheiten und beweglichen Pollern
	Raum: Kreuzung, Straße
	Organisationen: Austin Taylor mit BewohnerInnen der Stadt
	Dauer: einige Tage

Abbildung 12: Umgestaltung in Provo, Utah (Taylor 2019)

Agora Maximus, Saint-Denis Street, Montreal, Canada



Intervention:

Straßensperrung und Umgestaltung – Fußgängerzone
→ Aufenthalts- und Bewegungsbereich

Maßnahmen:

farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von
Sitzgelegenheiten mit Pflanzenelementen

Raum:

Straße, Museumsbereich

Organisationen:

LAAB Collective, Signature Design Communication

Dauer:

Saisonal im Sommer

Abbildung 13: Agora Maximus in Montreal, Canada (Archdaily 2022 - Thibodeau, Raphael)

Hard am Limit, Hard am Bodensee



Intervention:

Umgestaltung eines Platzes
→ Aufenthalts- und Bewegungsbereich

Maßnahmen:

farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von
Sitzgelegenheiten, Entsiegelung

Raum:

Platz

Organisationen:

TU Wien, Raumpioniere, Gemeinde Hard am Bodensee

Dauer:

auf unbestimmte Zeit, dauerhaft

Abbildung 14: Schulvorplatz, Hard am Bodensee (Technische Universität Wien 2023 – Martin, Lina)

Supergrätzl Favoriten, Wien



Intervention:

Umgestaltung eines Platzes
→ Aufenthalts- und Bewegungsbereich

Maßnahmen:

farbliche Oberflächengestaltung, Situierung von
Sitzgelegenheiten, Pflanzentöpfen und Pollern

Raum:

Straßen - Wohngebiet

Organisationen:

Studio LAUT, Stadt Wien

Dauer:

3 Jahre

Abbildung 15: Supergrätzl Favoriten, Wien (Wien zu Fuß 2023)

Die angeführten Beispiele sollen die Möglichkeiten der Umsetzung von taktischen Interventionen mit farblicher Oberflächengestaltung in Kombination mit Sitzgelegenheiten und Pflanzenelementen aufzeigen. Die Sammlung soll zudem die Vielfalt des Ansatzes erläutern und zeigen, wie dieser in unterschiedlichen Räumen und Ländern umgesetzt wird. Anhand von den oben genannten Kriterien wurden Beispiele ausgewählt, die jedoch keine Gesamtheit darstellen.

Einige der gewählten Interventionen sind Projekte, die nach ihrer temporären Existenz zu dauerhaften Umsetzungen geführt haben. Andere Projekte sind in ihrer taktischen Form bestehen geblieben und manche Interventionen sind nur für kürzere Zeiträume vorgesehen. So zum Beispiel das Projekt in Provo, welches als Experiment nur über einige Tage ging oder auch das Projekt in Montreal, welches als saisonale Umsetzung nur in den Sommermonaten in seiner Form besteht.

3.2. Untersuchung von Good-Practice-Beispielen

Im Folgenden werden 3 der genannten Praxisbeispiele genauer untersucht. Diese sind die Umgestaltungen des Piazza Dergano in Mailand und des Times Squares in New York sowie die Schaffung des Superblocks Poblenou in Barcelona.

3.2.1. Fallbeispiel: Piazza Dergano, Mailand

Faktenblatt

Intervention	Programm zur Schaffung öffentlicher Plätze, Platzbildung → Aufenthalts- und Bewegungszone
Maßnahmen	farbliche Oberflächengestaltung, Aufstellen von Sitzgelegenheiten, Pflanztöpfen, Tischtennistischen und Fahrradabstellmöglichkeiten
Raum	Parkplatz, Kreuzung
Organisationen	Agentur für Umwelt und Mobilität (AMAT), Bloomberg Associates, Nationalverband für städtischen Verkehr (NACTO), Global Designing Cities Initiative
Dauer	2018 bis 2021

Beschreibung und Hintergrund

„Piazze Aperte“ bedeutet übersetzt „Offenen Plätze“. Genauso heißt auch das Programm der italienischen Stadt Mailand, welches seit 2018 für die Schaffung von 42 öffentliche Plätzen verantwortlich ist. Das Projekt wurde von der Agentur für Umwelt und Mobilität (AMAT) gemeinsam mit Bloomberg Associates, dem Nationalverband für den städtischen Verkehr (NACTO) und Global Designing Cities Initiatives entwickelt. (vgl. Gemeinde Mailand 2023a)

Begonnen hat alles 2018 in Dergano. Das auflebende Viertel der Stadt hatte zwar ein Zentrum, dieses bildete jedoch ein Platz voller geparkter Autos, also ein Parkplatz. Mit Farbe, Sitzgelegenheiten, Pflanztöpfen und Tischtennistischen wurde der Piazza Dergano in kurzer Zeit umgestaltet. Von der Bevölkerung wurde dieser recht schnell für verschiedene Aktivitäten, wie beispielsweise zum Spielen, Austauschen oder Verweilen genutzt. Durch die Umgestaltung des Platzes war eine deutliche Aufwertung des Gebietes zu erkennen. (vgl. Gemeinde Mailand 2022)

Nach mehreren demonstrativen Interventionen 2018 und 2019, bei denen verschiedene Methoden ausprobiert wurden, hat die Stadt Mailand Ende 2019 die Ausschreibung „Offene Plätze in jedem Viertel“ gemacht, bei der es darum ging Vorschläge für Räume mit Bedarf zur Umgestaltung zu sammeln. Auf diese Ausschreibung wurde mit über 60

Vorschlägen reagiert und so wurden weitere Plätze in verschiedenen Vierteln der Stadt umgestaltet. (vgl. Global Designing Cities)

Die Stadt Mailand nutzt den Ansatz des Taktischen Urbanismus, um kurzfristige Veränderungen umzusetzen und so verschiedene Möglichkeiten der Verbesserung des Raumes auszuprobieren. So kann die Machbarkeit einer dauerhaften Umsetzung der einzelnen Projekte durch die Gemeinde gemeinsam mit verschiedenen Initiativen untersucht werden. (vgl. Gemeinde Mailand 2023a) Dank des Programmes „Piazze Aperte“ und der guten Kooperation können die Stadt Mailand und ihre EinwohnerInnen ihre öffentlichen Räume gemeinsam gestalten, entwickeln und umsetzen. Durch das Programm wurden zwischen 2018 und 2023 insgesamt 42 Interventionen umgesetzt. Das sind über 28.000 Quadratmeter die mit Sitzgelegenheiten, Tischen, Pflanztöpfen, Fahrradabstellmöglichkeiten und Tischtennistischen ausgestattet und gestaltet wurden. (vgl. Gemeinde Mailand 2023a)

Durch diese einfachen Veränderungen konnte mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität gewährleistet und etwas zum Umweltschutz beigetragen werden. Eine bedeutende Errungenschaft, die das Projekt mit sich bringt, ist, dass nun jeder der 1,35 Millionen EinwohnerInnen Mailands innerhalb von 15 Minuten von seiner Haustüre entfernt einen öffentlichen Platz erreichen kann. (vgl. Anderson 2023)

Das „Piazze Aperte“-Programm von Mailand gilt als Beispiel für sanktionierten taktischen Urbanismus. Das bedeutet, der Ansatz des taktischen Urbanismus wird von der Planungsabteilung der Stadt aufgenommen und in einer öffentlich-privaten Partnerschaft direkt ausgeführt. (vgl. Anderson 2023)

Ziel des Projektes

Das Projekt der taktischen Intervention am Dergano-Platz erfolgte in Form eines Experiments als erster Schritt für das Programm „Piazze Aperte“. Gründe für die Erstellung des Programmes waren die Ziele des Territory Governance Planes (PGT Milano 2030) und des Sustainable Urban Mobility Planes. Zu diesen Zielen gehört vor allem die Erneuerung der Stadt sowie die Etablierung nachhaltiger Mobilität. Ziel des Programmes ist die Aufwertung öffentliche Räume und die Förderung nachhaltiger Mobilität. Plätze sollen wieder zu Gemeinschaftsräumen und lokalen Treffpunkten werden. Zudem bilden die Verbesserung der Lebensqualität sowie der Umweltschutz wesentliche Ziele, die das Programm verfolgt. (vgl. Gemeinde Mailand 2022) Das zugrundeliegende Ziel der Intervention am Dergano-Platz besteht darin, die Interaktion zwischen FußgängerInnen, RadfahrerInnen und FahrzeugbesitzerInnen in einer komplexen Umgebung anzupassen. (vgl. Jingjing, 2023: 49) Dazu zielt das Projekt darauf ab, die

öffentlichen Räume im Gebiet neu zu gestalten. Dies umfasst die Erweiterung von Fußgängerzonen, die Regulierung der Geschwindigkeit für Fahrzeuge sowie die Neugestaltung von Grünflächen und des Stadtmobiliars. (vgl. Gemeinde Mailand o.J.)

Die endgültige Transformation soll den Zielvorgaben gerecht werden, die im Rahmen des Experiments festgelegt wurden. Hierbei liegt der Fokus auf der Schaffung von größeren und besser nutzbaren Fußgängerräumen. Dies wird durch das Anheben von Straßen auf Bürgersteigniveau, die Verwendung hochwertiger Materialien für die Bodenflächen sowie die Installation neuer Elemente wie Bänke, Pflanzgefäße und Bäume erreicht. (vgl. Gemeinde Mailand 2023b)

Räumliche Rahmenbedingungen

Der Piazza Dergano liegt im Kern des Stadtteils Dergano, welcher sich im neunten Bezirk der Stadt Mailand befindet. Dieser ist ein Außenbezirk, der im Norden der Stadt verortet ist. (vgl. Gemeinde Mailand 2022) Es handelt sich um ein Gebiet, in welchem wenige Grünflächen und Fußgängerzonen vorhanden sind, einige verlassene oder nicht genutzte ehemalige Produktionsgebiete liegen und welches von Straßen für Autos dominiert wird. Dies stellt die Gemeinde vor räumliche und ökologische Herausforderungen. (vgl. Moro 2022: 36) Der Platz war stark vom motorisierten Verkehr geprägt. Er war von vielen parkenden Autos besetzt und wurde von zwei, für den motorisierten Verkehr vorgesehene Fahrspuren in Ost-West-Richtung durchschnitten. Aufgrund vieler Kreuzungen und Beschränkungen der Fahrtrichtungen waren die Verkehrsströme für alle TeilnehmerInnen komplex. FußgängerInnen mussten zum Beispiel, um dieselbe Straße entlangzugehen zwei Zebrastreifen passieren. (vgl. Jingjing 2023: 48) Eine Analyse von Liang Yang und ihren Kollegen hat zudem ergeben, dass der Platz im Vergleich zum gesamten Nachbarschaftsviertel ein mittleres Potential für den motorisierten Verkehr aufweist. Bezogen auf den Fußgängerverkehr liegt das Potential deutlich höher als der

Durchschnittswert der Nachbarschaft. (vgl. Linag, Yang et. Al. 2022)



Abbildung 16:
Piazza Dergano vor der
Umgestaltung (Gemeinde
Mailand 2022)

Organisatorische Rahmenbedingungen

Das Projekt wurde von der Agentur für Umwelt und Mobilität (AMAT) gemeinsam mit Bloomberg Associates, der National Association of City Transportation Officials (NACTO) und Global Designing Cities Initiatives entwickelt. (vgl. Gemeinde Mailand 2023a) Michael R. Bloomberg hat 2014 „Bloomberg Associates“ gegründet. Dies ist ein Beratungszweig seiner seit 2006 bestehenden Wohltätigkeitsorganisation Bloomberg Philanthropies. In Zusammenarbeit mit diversen Städten, die als Partner fungieren, setzt sich „Bloomberg Associates“ für die Verbesserung der Lebensqualität von deren BürgerInnen ein. Mit einem strategischen, partnerschaftlichen und auf Ergebnisse ausgerichteten Ansatz, hat die Organisation das Ziel Städte sicherer, fairer und effizienter zu gestalten. Mit einem Team aus ExpertInnen und BranchenführerInnen fanden bereits Kooperationen mit Städten aus der ganzen Welt statt. (vgl. Bloomberg Philanthropies 2023) Die „Global Designing Cities Initiative“ ist eine Gruppierung aus DesignerInnen, PlanerInnen und StadtstrategInnen, die sich dafür einsetzen, Straßenräume neu zu denken und Städte sicherer, gesünder, und gerecht für alle zu gestalten. Ursprünglich wurde die Initiative 2014 von Janette Sadik-Khan als ein Programm der NACTO unter der Leitung von Direktorin Skye Duncan gegründet. Seit 2022 gilt sie als eigenständiges Projekt. (vgl. Global Designing Cities 2024)

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

In dem Stadtteil, in dem sich der Platz befindet, ist die höchste kulturelle Durchmischung der Stadt zu erkennen. Hier liegt der Anteil der Bevölkerung mit ausländischer Staatsbürgerschaft bei 34 Prozent, wobei der durchschnittliche Anteil der gesamten Stadt Mailand 19 Prozent beträgt. Einige der dort lebenden Menschen haben mit wirtschaftlichen Herausforderungen und Disparitäten zu kämpfen. Im Viertel sind zahlreiche konventionelle Bildungseinrichtungen und soziale Dienstleistungen vorhanden. In letzter Zeit hat es sich, aufgrund der bisher erschwinglichen Immobilienpreise als attraktiver Standort für junge Familien und neu gegründete Unternehmen erwiesen. Diese nun hinzugekommene Bevölkerung zeigt ein gesünderes und umweltbewussteres Verhalten, was dazu beitragen könnte, ein zeitgemäßes Verständnis für ein ökologisch und intellektuell fortschrittliches Konzept des städtischen Lebens zu etablieren. (vgl. Moro 2022: 38) Trotz einer fragilen Charakteristik erfährt das Viertel Dergano und seine Umgebung eine neue Welle des Interesses an öffentlichen Räumen. Es zeigt sich eine Tendenz zur Wiederaneignung städtischer Freiräume durch den vermehrten Einsatz von kurzfristigen oder ressourcenschonenden Aktionen. Darunter sind beispielsweise soziale

und didaktische Veranstaltungen sowie die funktional veränderte Nutzung von Räumen zu verstehen. (vgl. Morro 2022: 40)

Die Intervention

Der Platz war zuvor ein großer Parkplatz mit einigen Einbahnstraßen, die diesen zerschnitten. (siehe Abb. 16) (vgl. Jingjing 2023: 48) Er wurde durch die Entfernung parkender Autos und der bunten Gestaltung der Oberflächen umfunktioniert. Ergänzende wichtige Elemente für die Umgestaltung waren die auf dem Platz situierten Pflanzen, Bänke, Tische, und Fahrradständer. (vgl. Liang et. al. 2022: 323) Zudem wurde auch eine Bike-Sharing Station installiert (vgl. Moro 2022: 39) und spielerische Elemente wie Tischtennistische und Hüpfspielmuster eingesetzt, um den Platz attraktiv zu gestalten (vgl. Jingjing 2023: 54).

Abbildung 17:
Taktische Umgestaltung des
Piazza Dergano (Mi-
lorenteggio 2018)

Die nördliche Einbahnstraße fällt durch die Intervention weg und wird Teil des öffentlichen Platzes. (siehe Abb. 17) Durch die Sperrung dieser



Straße konnte der nördliche Gehweg mit dem Platz verbunden werden. Diese Maßnahme sorgte für einen besseren Zugang zu den nördlich liegenden Lokalen. Die südlich und östlich liegenden Straßen führen, trotz des Wegfallens der nördlichen Straße, wie schon zuvor, nur in eine Richtung. Dies sollte das Verkehrsaufkommen etwas reduzieren und dem Platz einen höheren Fokus auf die langsame Mobilität ermöglichen. (vgl. Jingjing 2023: 49)

Der Platz wurde in verschiedene Zonen nach dem Bewegungstempo der NutzerInnen eingeteilt. Dementsprechend fand auch die farbliche Oberflächengestaltung in Form von Punkten in den Farben rot, gelb und weiß statt. Im Norden des Platzes wurden Sitzgelegenheiten, ein Zeitungsstand und Grünflächen angesiedelt. Dieser Bereich bietet einen ruhigen Platz zum Erholen, Lesen und Unterhalten. In der Mitte des Platzes wurde ein Bewegungs- und Spielbereich geschaffen. Diese Zone wurde mit Tischtennistischen und Hüpf-Mustern am Boden ausgestattet und bietet zudem für PassantInnen Raum zum

Durchqueren des Platzes. Im südlichen Teil des Platzes wurden Fahrradständer verortet, welche vor der Fahrbahn für Autos den „schnellsten“ Bereich des Platzes markieren. Als Abgrenzung zur Fahrbahn wurden außerdem Topfpflanzen aufgestellt, um unerlaubtes Abstellen von Fahrzeugen zu verhindern. Durch den Einsatz mobiler Elemente konnte experimentiert und im Bedarfsfall auf Probleme eingegangen werden. (vgl. Jingjing 2023: 49) Während der Intervention fanden zudem viele verschiedenen Aktivitäten auf dem Platz statt, wobei auch einige Vereine eingebunden waren. Zu diesen Aktivitäten gehörten beispielsweise Führungen durch die Nachbarschaft, Tischtennisturniere, Boxevents sowie musikalische und unterhaltsame Auftritte. (vgl. Jingjing 2023: 49)

Dauerhafte Umsetzung

Nach einer Experimentierphase von über einem Jahr und einer sehr positiven Resonanz der EinwohnerInnen wurde eine dauerhafte Umgestaltung des Platzes geplant und umgesetzt. Es kam zu einer baulichen Sanierung, wobei der Bodenbelag erneuert und das Niveau teilweise auf Gehsteighöhe angepasst wurde. Diese bauliche Veränderung wurde zudem auf anliegende Straßen ausgeweitet. Der Bauprozess hat im November 2020 begonnen und 10 Monate gedauert. Die durch die Intervention erfolgreich getesteten Maßnahmen wurden in dieser Phase dauerhaft umgesetzt. (vgl. Jingjing 2023: 53)



Abbildung 18:
Dauerhafter Umbau des
Piazza Dergano
(Google Maps 2024)

Die Fußgängerzone wurde entwickelt, indem, wie schon in der Intervention mit dem bunten Muster

angedeutet, die Straßen auf das Niveau des Gehsteiges angehoben wurden. Zudem wurden die Blumenbeete im nördlichen Bereich des Platzes neu und einheitlicher gestaltet, weitere Bäume gepflanzt und der Bodenbelag mit hochwertigen Materialien erneuert. Wesentlich waren neben diesen Aktionen auch die dauerhafte Situierung von verschiedenem Stadtmobiliar, wie Bänken, Blumenkisten und Tischtennistischen. (vgl. Gemeinde Mailand 2023b)

Die südlich gelegene Straße, welche die Via Tartini und die Via Conte Verde verbindet, wurde mit einer Breite von 2,75 Metern beibehalten. Diese hat jedoch nun das Niveau des

Platzes und wurde von diesem durch Poller punktuell getrennt. Im Zuge der Sanierung wurde auch die Bike-Sharing Station auf die Westseite des Platzes in Richtung Via Tartini verlegt, um die Zugänglichkeit für RadfahrerInnen zu verbessern und für mehr Sicherheit zu sorgen. Zudem wurde die Bushaltestelle der Linie 82 wegen der Erweiterung des Gehwegbereiches verlegt. (vgl. Gemeinde Mailand 2023b)

Einbeziehung der Bevölkerung

Ein wichtiges Element des Projektes war die Einbeziehung der Bevölkerung. Diese fand schon in der Bauphase der Intervention, durch ein Event zum kollektiven Malen des Bodendesigns, statt. (vgl. Jingjing 2023: 49) Nachdem der Platz temporär umgestaltet wurden, veranstaltete die Gemeinde im Rahmen des Nachbarschaftsplanes „Piano Quartieri“ verschiedenen Aktivitäten, um mit den EinwohnerInnen zu interagieren. Hierbei wurden die BürgerInnen eingeladen an einem informellen Dialog zur Möglichkeit einer dauerhaften Umgestaltung des Platzes und der Auswahl der Möblierung und des Bodenbelages teilzunehmen. Dieser Austausch war sehr informell und hatte dadurch vermittelnden Charakter. (vgl. Moro 2022: 39 f.)

Zwei Monate nach der Implementierung der Intervention wurde ein öffentliches Meeting veranstaltet. Bei diesem ging es darum, Probleme und positive Eindrücke des Projektes mit den BewohnerInnen zu sammeln und zu diskutieren. In den ersten 40 Tagen des Experiments wurden mittels Videos und Beobachtungen die Fahrzeug-, Rad- und Fußgängerströmen, die Reisegeschwindigkeiten und die Nutzungsmöglichkeiten öffentlicher Räume analysiert. Die ersten Ergebnisse dieser Analysen wurden bereits bei diesem ersten öffentlichen Meeting präsentiert. Zudem wurden von der Gemeinde, unterstützt durch das Team von „Bloomberg Associates“, rund 100 Stichprobeninterviews mit der Bevölkerung durchgeführt, um erste Tendenzen zu erkennen. (vgl. Jingjing 2023: 50)

In einer weiteren Phase des „Piazze Aperte“ Projektes wurden mehrere Menschen als Subjekt der Intervention einbezogen. Die Bevölkerung sowie lokale Vereine Mailands wurden mit dem Slogan „Offene Plätze in jeder Nachbarschaft“ dazu aufgefordert, Ideen einzureichen, welche weiteren Orte der Stadt umgestaltet werden könnten oder sollten. (vgl. Jingjing 2023: 51)

Das Projekt wurde öffentlich bekannt gemacht, um durch die Kritik von Bevölkerung, Fachleuten und der Gemeinde Verbesserungen schaffen zu können. Weiters wurden sogenannte „Kooperationsvereinbarungen“ abgeschlossen. „Kooperationsvereinbarungen“ sind schriftliche Instrumente, mit denen die Stadt Mailand und ihre Einwohner die Ziele und erwarteten Ergebnisse des Programms „Piazze Aperte“

definieren. Durch diese „Kooperationsvereinbarungen“ können verschiedene Akteure, wie engagierte BürgerInnen, informelle Gruppierungen oder Vereine mit der Verwaltung kooperieren. Dadurch können Programme umgesetzt werden, die sich mit der Verwaltung, Instandhaltung, Verbesserung und Belebung unterschiedlicher städtischer Gemeinschaftsgüter beschäftigen. (vgl. Jingjing 2023: 52)

Effekte des Projektes

Das Experiment und die daraus resultierende langfristige Umgestaltung des Dergano-Platzes sowie der umliegenden Straßen sorgte für breitere und besser nutzbare Fußgängerflächen im Zentrum des Viertels. Dadurch konnte die Qualität des Ortes und der Straßen verbessert werden. (vgl. Moro 2023: 39) Eine Analyse von Liang Yang und ihren KollegInnen, zeigt diese Verbesserung der räumlichen Qualität und Attraktivität des Platzes mittels verschiedener Indikatoren auf.

- *Mehr Grün im Gebiet*

Hierbei wurden der Grünanteil, die Anwesenheit von Autos und das verfügbare Straßenmobiliar vor und nach der Umsetzung gemessen und verglichen. Nach der Umgestaltung kam es auf dem Platz zu einer Zunahme der Begrünung. Der durchschnittliche Grünanteil konnte von 25,5 Prozent auf 31,5 Prozent erhöht werden. (vgl. Liang et. al. 2022: 325 f.)

- *Reduktion des PKW-Anteils*

Weiters kam heraus, dass sich die Präsenz der Autos in diesem Gebiet durch die Umsetzung deutlich verringert hat. Von zuvor 12,8 Prozent konnte der Anteil an PKWs mit der Umgestaltung auf 0,5 Prozent gesenkt werden. (vgl. Liang et. al. 2022: 325 f.)

- *Vielfältigeres Stadtmobiliar*

Eine deutliche Vermehrung konnte bezüglich der Menge und der Vielfalt des Stadtmobiliars verzeichnet werden. Aus den, zuvor auf dem Platz vorhandenen, drei Bänken und einer Rutsche für Kinder, konnte durch die Umgestaltung auf 19 Elemente aufgestockt werden. Nach der Umsetzung waren deutlich mehr Sitzgelegenheiten vorhanden. Die Anzahl an Bänken wurde verdreifacht und die Vielfalt des Stadtmobiliars durch die Implementierung von Picknicktischen, Tischtennistischen und Fahrradständern erhöht werden. Das Erscheinungsbild des Platzes konnte somit deutlich verbessert. (vgl. Liang et. al. 2022: 325 f.)

- *Vermehrte Online-Präsenz*

Zur Analyse der Wirkung einer Umgestaltung im Straßenraum ist es bedeutsam einen Vorher-Nachher-Vergleich herauszuarbeiten. Dies ist bezogen auf die Veränderung von Verhalten und Wahrnehmung der Menschen, ohne zuvor Beobachtungen und Befragungen durchgeführt zu haben, die im Nachhinein meist nur schwierig zu erarbeiten wären. Um die Eindrücke und Wahrnehmungen der BewohnerInnen eruieren zu können, wurden auf Social-Media geteilte Beiträge und Fotos des Platzes analysiert. Dieses Vorgehen bietet eine alternative Datenquelle, um Daten über die menschlichen Aktivitäten, Gefühle und Wahrnehmungen von vor der Transformation herauszufinden und mit der Situation danach zu vergleichen. Untersucht wurde die Anzahl der Beiträge und Fotos, die im Zeitraum von Jänner 2016 bis März 2021, von dem Platz veröffentlicht wurden. Zu einem sehr starken Anstieg der Anzahl sowohl an Beiträgen als auch an Fotos kam es vor allem in der Transformationsphase von Juli bis September 2018. Danach wurden generell mehr Beiträge und Fotos von dem Platz gepostet. Ein weiteres Hoch an Beiträgen war dann zum Zeitpunkt der langfristigen Umsetzung von Oktober bis Dezember 2020 zu erkennen. Diese Ergebnisse lassen darauf schließen, dass der Platz mehr Interesse bei den BewohnerInnen geweckt hat sich dort aufzuhalten oder zu betätigen, da Fotos oder Beiträgen öfter auf Social-Media geteilt wurden. (vgl. Liang et. al. 2022: 327)

Weiters wurde die Häufigkeit von genutzten Wörtern in Textinhalten über den Platz vor und nach der Umgestaltung untersucht. Aus dieser Analyse lässt sich bezüglich des Platzes eine veränderte Wahrnehmung der Bevölkerung ableiten. Vor der Umgestaltung wurden Wörter wie „Verkehr“, „Unfall“, „Party“, „Polizei“ häufiger verwendet, was ein negatives Bild des Platzes widerspiegelt. Nach der Veränderung des Platzes waren es Wörter, wie „neu“, „gut“, „frei“ und „grün“ die häufiger in Textinhalten vorkamen. Dies vermittelt ein deutlich positiveres Bild des Platzes. Auch der neue Zeitungsstand wurde sehr oft erwähnt und erfuhr positive Resonanz. Wörter wie „grün“ und „Event“ wurden zuvor schon erwähnt, dies jedoch deutlich seltener als nach der Transformation. Auch das Wort „Verkehr“ hat an Häufigkeit der Nutzung zugenommen. Dieses wurde nach der Umgestaltung, aber überwiegend im Kontext der Verringerung und Veränderung des Verkehrs erwähnt. (vgl. Liang et. al. 2022: 327 f.)

- *Veränderte Wahrnehmung*

Aus den Analysen von geposteten Beiträgen und Fotos sowie der Worthäufigkeit in Textinhalten ist zu erkennen, dass sich die Wahrnehmung der BewohnerInnen bezüglich des Platzes durch die Umgestaltung verändert hat. Das vermehrte teilen von Beiträgen

und Fotos sowie die textlich positivere Beschreibung des Platzes lassen auf ein positiveres Gesamtbild und einen attraktiveren Ort für die Bevölkerung schließen.

Aus Beobachtungen ging hervor, dass der Fußgängerstrom entlang der Via Tartini nach der Transformation des Platzes um 50 Prozent angestiegen ist. Bei dem von der Gemeinde, gemeinsam mit dem Team von „Bloomberg Associates“ durchgeführten Interviews nach der Erprobungsphase des Projektes sprachen sich 86 Prozent der Befragten für eine Fußgängerzone aus. 72 Prozent der Befragten gaben an, den Platz nun häufiger aufzusuchen und 84 Prozent meinten, sie würden sich über eine dauerhafte Umsetzung freuen. Eine Verweildauer von über einer Stunde auf dem Platz zu haben, gaben 35 Prozent der befragten Personen an. Mit 89 Prozent sprach sich der Großteil des Teilnehmerkreises für die Erweiterung der Grün- und Spielflächen in einer dauerhaften Umgestaltung des Platzes aus. Knapp über die Hälfte der TeilnehmerInnen ist die Aufrechterhaltung der Sauberkeit und Instandhaltung des Platzes sehr wichtig. Einige BürgerInnen brachten auch Vorschläge ein, die farbigen Gehwege zu erweitern und die Tischtennistische anders zu platzieren. (vgl. Jingjing 2023: 50)

Die farbliche Gestaltung der Oberfläche des Platzes gemeinsam mit der Situierung des Stadtmobiliars hat zu einer Verbesserung der Lebensqualität des Viertels gesorgt. (vgl. Jingjing 2023: 49) Der Straßenraum wurde nach dem dauerhaften Umbau, vor allem durch die Niveaueinpassung auf eine Ebene und die Trennung der weiter bestehenden Straße zum Platz durch Poller als gastfreundlicher wahrgenommen. Durch eine sehr klare Gestaltung des Straßenraumes und die Reduktion von Elementen, Materialien und Autos erfolgte eine Vereinfachung des Platzes, was ein leichteres Zurechtfinden ermöglicht und für eine höhere Sicherheit sorgt. (vgl. Moro 2022: 39)

Nach der Transformation des Platzes ist eine deutliche Verbesserung der räumlichen Umgebung festzustellen. Es entsteht eine für FußgängerInnen attraktivere, umweltfreundlichere und lebhaftere Atmosphäre. Die BewohnerInnen zeigen eher Bereitschaft, auf dem Platz Zeit für Ruhe, körperliche Betätigung und soziale Interaktion zu verbringen. Daraus resultiert eine lebendigere Gemeinschaftsatmosphäre. (vgl. JingJing 2023: 54 f.)

- *Gesellschaftliches Zusammenleben*

Durch kooperatives Zusammenarbeiten und Interagieren werden zudem die sozialen Beziehungen der Gemeinschaft gestärkt. Mit der Implementierung einer grafischen Bodenbemalung entsteht neben der Festigung der Identität der Gemeinschaft, die Möglichkeit, eine tiefere Verbindung zwischen den BewohnerInnen herzustellen. Durch

die Ermutigung der Bevölkerung aktiv an der Fertigstellung der Bodenbemalung teilzunehmen, wird es den Menschen ermöglicht, mit ihren Nachbarn zusammenzuarbeiten, um ihr gemeinsames Lebensumfeld zu verbessern und sich dabei gegenseitig kennenzulernen. Dies trägt maßgeblich zur Etablierung eines starken Gemeinschaftsgefühls bei. Darüber hinaus schafft die Intervention selbst Räume zur Erholung und bietet neue Möglichkeiten für Interaktion. (JingJing 2023: 55 f.)

Insgesamt scheint es, dass der langsame Verkehr einen positiven Einfluss auf die Entwicklung einer lebendigen Stadt hat. Die erfolgreiche Intervention hat es ermöglicht, einen ansprechenden Raum zu schaffen, der mit Grünflächen, einer Reduzierung des Autoverkehrs und einer Vielzahl von städtischen Möbeln für Outdoor-Aktivitäten ausgestattet ist. (vgl. Linag et. al. 2022: 327 f.)

3.2.2. Fallbeispiel: Times Square, New York

Faktenblatt

Intervention	Programm zur Schaffung öffentlicher Plätze; Platzbildung - Fußgängerzone → Aufenthalts- und Bewegungszone
Maßnahmen	farbliche Oberflächengestaltung, Aufstellen von Sitzgelegenheiten
Raum	Stark besuchte Straße, Kreuzung
Organisationen	New Yorker Verkehrsministerium, New Yorker Design- und Bauministerium
Dauer	2009 bis 2015

Beschreibung und Hintergrund

New York City gilt als Vorreiter-Metropole in der Anwendung des taktischen Urbanismus. Noch bevor der Begriff von Lydon und Garcia geprägt wurde hat die Stadt mit taktischen Interventionen experimentiert. (vgl. Bordin et al.: 55).

Das Programm „Pavement to Plaza“ beschreibt eine Art des Taktischen Urbanismus, der meist von Gemeinden organisiert wird. Bekannt wurde es vor allem durch die Umgestaltung des Time Squares in New York. Hier wurde 2009 von StadtplanerInnen nach dem von Bürgermeister Bloomberg präsentierten Plan und unter der Leitung der Kommissarin des New Yorker Verkehrsministeriums ein Teil des Times Square für den motorisierten Verkehr gesperrt und in eine Fußgängerzone umgewandelt. (vgl. Auckland Design Manual: 2; Lydon 2012a: 7)

Grund für diese Intervention war es mehr Sicherheit zu gewährleisten und den Verkehrsfluss zu verbessern. (vgl. Auckland Design Manual: 2) Weiters sollte ein zusammenhängender Bereich für Unterhaltung, Kultur und das städtische Leben gebildet und einen Ort geschaffen werden, der allen PassantInnen, sowohl TouristInnen als auch Einheimischen gehört. (vgl. Laboratorio Q)

Im Zuge des Projektes „Green Light for Midtown“ wurde das Experiment ursprünglich gestartet. (vgl. Gutiérrez o.J.: 2) Die Schließung des Time Squares für den Autoverkehr gilt als bedeutendes Element dieses erfolgreichen Projektes zur Straßenverbesserung. (vgl. Lydon 2012a: 7) Der Times Square verkörpert eine umfassende Sperrung und die Erschaffung eines neu gestalteten und einzigartigen öffentlichen Bereichs. (vgl. O'Connor, 2013: 38). Um einen angenehmen Aufenthalt zu bieten wurden Sitzgelegenheiten in Form von Klappstühlen aufgestellt, die unmittelbar von den PassantInnen genutzt wurden. (vgl. Lydon 2012a: 7)

Das anfangs als einjähriges Experiment gestartete Pilotprojekt ist mittlerweile seit einigen Jahren baulich umgesetzt und dauerhaft etabliert. Durch den Einsatz neuer Pflastermaterialien und bunter, flexibler Stühle wurde eine lebendige und einladende Atmosphäre geschaffen, die sowohl von TouristInnen als auch AnwohnerInnen gleichermaßen nutzen. (vgl. O'Connor 2013: 40)

Ziele des Projektes

Die Umgestaltung des Times Squares ist Teil der Initiative „Pavement to Plaza“. Ziel dieser im Jahr 2007 entstandenen Initiative war es, für den Fahrzeugverkehr reservierte Fahrbahnen in öffentliche Räume umzuwandeln, welche in Form von Plätzen fußgängerorientiert gestaltet werden. (vgl. Jingjing 2023: 21) Unter dem Titel „Green Light for Midtown“ hatte die Transformation des Times Squares ursprünglich zum Ziel, die Sicherheit der FußgängerInnen zu erhöhen und die Verkehrsüberlastungen in der Innenstadt zu reduzieren. (vgl. Auckland Design Manual: 2; O'Connor 2013: 40) Neben der Vergrößerung des öffentlichen Raums in der Innenstadt Manhattan waren auch die wirtschaftliche Verbesserung des Viertels und die Reduktion der Umweltverschmutzung wesentliche Ziele. Zudem sollte der Zugang zu öffentlichen Gebäuden verbessert und ein Ort für öffentliche Kunst geschaffen werden. Im Vordergrund stand die Neuausrichtung und Attraktivierung des Platzes für FußgängerInnen. Im Zuge einer späteren dauerhaften Umsetzung hatte das Designbüro Snøhetta zum Ziel, die Qualität des Platzes zu erhöhen, den Charakter dieses historischen Ortes zu stärken und gleichzeitig die Verkehrsprobleme zu mindern. Sowohl FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen, egal ob TouristInnen oder Einheimische sollen sich an diesem Ort wohlfühlen. (vgl. Auckland Design Manual: 4)

Räumliche Rahmenbedingungen

Der Times Square liegt im Zentrum von Manhattan, einem der fünf Stadtteile New Yorks. Er liegt an der Kreuzung des Broadways und der 7th Street und bildet eine diagonale Achse, die von der typischen regelmäßigen Gitterstruktur Manhattans abweicht. (vgl. Auckland Design Manual: 3, 12) Der Times Square erstreckt sich von der 42. bis zur 47. Straße entlang des Broadways, wobei er aus fünf öffentlichen Plätzen besteht. (vgl. Auckland Design Manual: 2) Er umfasst rund 25.000 Quadratmeter und liegt in einem großen Netzwerk von öffentlichen Räumen, dessen Zentrum er auch bildet. (vgl. Auckland Design Manual: 12) Es handelt sich bei diesem Raum um eine sehr breite Straße, die stets für Fahrzeuge zugelassen war. Er wurde stark von motorisierten Fahrzeugen dominiert und verfügte, für die Menge an BesucherInnen, die diesen passierten, über nicht sehr breite Gehwege am Rand der Straße. (vgl. Auckland Design Manual: 4)

Organisatorische Rahmenbedingungen

Das Projekt wurde von der Stadt New York, insbesondere vom Bürgermeister Michael R. Bloomberg initiiert. Dieser stellte den Plan für das Experiment vor. (vgl. O'Connor 2013: 40) Unter dem Pilotprojekt „Green Light for Midtown“ des New Yorker Verkehrsministeriums wurde die Intervention gestartet. (vgl. Gutiérrez o.J.: 2) Die Leitung hatte hierbei Janette Sadik-Kahn, die Kommissarin des Verkehrsministeriums. (vgl. Auckland Design Manual: 5) Neben dem Verkehrsministerium war auch das New Yorker Design- und Bauministerium wesentlich an dem Projekt beteiligt. (vgl. Auckland Design Manual: 3) Die Temporäre Intervention wurde von Molly Dilworth designt und für die dauerhafte Umsetzung war dann das Designbüro Snøhetta zuständig, welches von den beiden Ministerien innerhalb eines Designwettbewerbes ausgewählt wurde. (vgl. Auckland Design Manual: 3; vgl. Gutiérrez o.J.: 1)

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Der Times Square gilt als eine der bedeutendsten Sehenswürdigkeiten von New York. Er ist einer der meistbesuchten Plätze der Stadt und zieht Menschen aus der ganzen Welt an. Bekannt ist er vor allem für seine auffälligen Werbetafeln, zahlreiche Theater und das lebhafte Nachtleben. Zudem gilt er als langjähriges Symbol für städtisches Leben, Unterhaltung und Kultur. (vgl. Gutiérrez o.J.: 1) Der Times Square wird unter anderem auch als „die Kreuzung der Welt“ bezeichnet. Der Name ist ein Verweis auf die geschichtliche Entwicklung und die Architektur des Ortes. (vgl. Gutiérrez o.J.: 1) Er wird im Jahr von 39 Millionen BesucherInnen aufgesucht, wodurch er zu den begehrtesten Touristenzielen der Welt zählt. Jeden Tag überqueren rund 400.000 Menschen den Times

Square. Er ist damit eine der meistfrequentierten Fußgängerkreuzungen der Welt. (vgl. Auckland Design Manual: 3; vgl. O'Connor 2013: 40) Die Besitzer von Geschäften an und um den Times Square standen einer Umgestaltung beziehungsweise Schließung der Straße für den Fahrzeugverkehr zunächst wenig aufgeschlossen und misstrauisch gegenüber. (vgl. Auckland Design Manual: 5)

Die Intervention

Der Broadway war ursprünglich eine für motorisierte Fahrzeuge reservierte Straße mit meist vier Fahrspuren. Diese wurde zunächst als Experiment von der 42. bis zur 47. Straße gesperrt und es wurden einfache, günstige Kunststoffstühle aufgestellt, welche ein Ausprobieren der Raumaufteilung erlaubten. (vgl. Auckland Design Manual: 11) Zäunen und Hütchen bildeten die Absperrungen zum Straßenverkehr. Der Raum galt nun nur mehr FußgängerInnen und RadfahrerInnen und sollte vor allem einen größeren und sichereren Aufenthaltsraum schaffen. (vgl. Auckland Design Manual: 5)



Abbildung 19:
Times Square
vor und nach
der
Intervention
(Global
Designing
Cities
Initiatives
2024b)

Im Zuge des Projektes „Green Light for Midtown“ war der ursprüngliche Plan die Intervention von Mai bis Ende des Jahres 2009 laufen zulassen und dann darüber abzustimmen. (vgl. Auckland Design Manual: 5)

Im Juni 2010 wurde in einer zweiten Phase des Experimentes die Oberfläche des Broadways mit Farbe versehen. Die Oberfläche des abgesperrten Raumes wurde zuerst rot eingefärbt und dann mit einem Bodengemälde versehen. Dieses wurde von Molly Dilworth designt und trägt den Namen „Cold Water, Hot Island“. (siehe Abb. 20) Die Auswahl von kühlen Blautönen in der Farbpalette bezieht sich auf die historische Geographie von Midtown, speziell auf den „Great Kill Stream“, der früher nahe dem heutigen Times Square verlief. Die Farben sollen zudem eine ruhigere und angenehmere Umgebung für FußgängerInnen bilden und gleichzeitig einen visuellen Unterschied zu den roten und gelben Neon-Werbetafeln schaffen. (vgl. Dilworth 2023)

Die Intervention mit dem fertigen Bodengemälde dauerte dann nochmal 18 Monate lang bevor es nach einer Abstimmung zu einer dauerhaften Umsetzung kam. (vgl. Dilworth 2023) Insgesamt dauerte die experimentelle Schließung und vorübergehende Umwandlung zur Fußgängerzone des Broadways somit rund drei Jahre. (vgl. O'Connor 2013: 38)



Abbildung 20:
Bodengemälde am
Time Square
(Auckland Design
Manual: 1)

Dauerhafte Umsetzung

Nach der Abstimmung und der Entscheidung dieser, dass die Straße weiterhin für den motorisierten Verkehr gesperrt bleiben soll wurde ein Designwettbewerb gestartet, welchen das Designbüro Snøhetta gewann. Ende 2012 wurde mit der Entfernung der Bordsteine und somit der Anpassung an ein einheitliches Niveau für FußgängerInnen, die dauerhafte Umgestaltung begonnen. Der Bereich wurde zudem neu gepflastert und es wurden neue Möbel aufgebaut. (vgl. Auckland Design Manual: 5) Hierzu wurde darauf geachtet langlebige Material einzusetzen. Die Verwendung von einfachen und robusten Möbeln und Materialien bietet vielfältige Möglichkeiten zum Sitzen und Spielen. Die Pflasterung besteht aus Betonfertigteilen in zwei Graustufen und enthält zudem integrierte lineare Stahlscheiben, die die Neonlichter einfangen und so auf die Bodenoberfläche bringen. (vgl. Auckland Design Manual: 11) 2015 wurden die baulichen Arbeiten und somit die Umgestaltung des Times Squares fertiggestellt. (vgl. Auckland Design Manual: 5)

Abbildung 21: Times
Square nach dem Umbau
(Google Maps 2024b)



Einbeziehung der Bevölkerung

Zu Beginn des Experiments wurden günstige Stühle aufgestellt und die Bevölkerung konnte diese sowie den nun vermehrt vorhandenen Platz in verschiedenen Formen nutzen. Nach dieser ersten Phase der Intervention wurde die Öffentlichkeit befragt und es gab eine Abstimmung darüber, ob der Bereich dauerhaft für den Autoverkehr gesperrt bleiben und eine Fußgängerzone werden soll oder nicht. Die Bevölkerung wurde damit maßgeblich in den Entscheidungsprozess eingebunden. Sie erkannte den hohen Wert, den die Umwandlung des Bereiches für die Stadt hat und sprach sich deutlich für die dauerhafte Umsetzung des Projektes aus. (vgl. Auckland Design Manual: 5) Über weitere Einbeziehungen der Bevölkerung in das Projekt sind keine Informationen auffindbar und es wird deshalb davon ausgegangen, dass die genannte Abstimmung die einzige aktive Einbindung war.

Effekte des Projektes

- *Vermehrter öffentlicher Raum und Schaffung eines Netzwerks*

Die temporäre Veränderung des Platzes hat eine erhebliche Anzahl von FußgängerInnen angezogen. (vgl. O'Connor, 2013: 38) Der dänische Stadtplaner Hans Geier hat, auf Einladung der Regierung, innerhalb einer Studie Daten über die Aktivitäten vor und nach der Sanierung eruiert und analysiert. Die Studie zeigte, dass nach der interimistischen Umgestaltung des Platzes 2009 die Anzahl der FußgängerInnen, die diesen überquerten, um 11 Prozent zunahm. Bei einer Folgebeobachtung im Jahr 2013 wurde festgestellt, dass die zweite Phase der Intervention den Fußgängerfluss um 15 Prozent steigerte. (vgl. Jingjing, 2023: 22).

Nach Abschluss der dauerhaften Umgestaltung konnte der Times Square seine offizielle Fußgängerfläche um beeindruckende 13.000 Quadratmeter beziehungsweise 53 Prozent erweitern. (vgl. Auckland Design Manual: 2). Dadurch konnte auch der Komfort und die Behaglichkeit der FußgängerInnen sehr gesteigert werden. (vgl. Auckland Design Manual: 6)

Das Projekt trägt mit der Entfernung von Fahrzeugen und der damit verbundenen Schaffung eines weiteren öffentlichen Raumes in der Stadt zur Entwicklung und Verbesserung eines großen Netzwerks an öffentlichen Räumen und deren Verbindungen in der Innenstadt bei. (vgl. Auckland Design Manual 7f.)

- *Weniger Staus und mehr Sicherheit*

Die Staus auf den Straßen am und um den Times Square sind während der dreijährigen Sperre und Umgestaltung des Platzes stark zurückgegangen. (vgl. O'Connor 2013: 38) Die von Hans Geier durchgeführte Analyse zeigt, dass nach der vorläufigen Umgestaltung des Platzes die Verkehrsstaus um 63 Prozent gesunken sind. (vgl. Jingjing 2023: 22)

Die Umsetzung der Umgestaltung des Straßenraums hatte positive Auswirkungen auf die Sicherheit von AutofahrerInnen und FußgängerInnen sowie auf das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen. Untersuchungen zeigen einen signifikanten Rückgang von Unfällen und Verletzungen bei sowohl AutofahrerInnen als auch FußgängerInnen in der betroffenen Umgebung. Durch die Transformation des Broadways von einer stark frequentierten Autoverkehrsstraße in eine Fußgängerzone konnte eine Reduzierung der Fußgängerverletzungen um 35 Prozent verzeichnet werden. (vgl. O'Connor, 2013: 40). Darüber hinaus wurde im Zuge der Umgestaltung des Times Square eine Neuausrichtung der Fahrzeugrouten vorgenommen, um eine klarere Trennung zwischen den Routen von Fahrzeugen und FußgängerInnen zu gewährleisten. Diese Maßnahme hat zu einer erhöhten Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen in der Innenstadt beigetragen. (vgl. Auckland Design Manual: 9) Infolgedessen ist die Anzahl der Verletzungen von AutofahrerInnen und Passagieren in der Gegend signifikant um 63 Prozent gesunken. (O'Connor, 2013: 40)

Ein weiterer positiver Effekt der Umgestaltung des Times Squares ist die deutliche Reduktion von FußgängerInnen, die sich auf den Fahrspuren in der Umgebung des Platzes aufhalten. Die Anzahl dieser hat sich um beeindruckende 80 Prozent verringert. (vgl. O'Connor, 2013: 40) Dies trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des allgemeinen Verkehrsflusses in diesem Bereich bei.

- *Verbesserte Zugänglichkeit*

Der umwandelte Bereich des Times Square hat einen bemerkenswerten Zuwachs an FußgängerInnen verzeichnet, was als bedeutender Indikator für den Erfolg eines öffentlichen Raums gilt. (vgl. O'Connor, 2013: 40). Der Broadway war schon immer eine bedeutende Verkehrsrouten für FußgängerInnen in der Innenstadt. Allerdings führte der zunehmende Verkehr von Fahrzeugen zu Beeinträchtigungen für den Fußgängerverkehr. Durch die Umgestaltung haben FußgängerInnen nun die Gelegenheit, die berühmte Straße im Stadtzentrum in vollem Umfang zu erleben. Ein Vorteil der Intervention ist zudem die verbesserte Anbindung an die wichtige U-Bahn-Station am südlichen Ende des Times Squares. In diesem Bereich wurde der Raum für FußgängerInnen deutlich erweitert,

was zu einer verbesserten Zugänglichkeit und Sicherheit in der Umgebung geführt hat. (vgl. Auckland Design Manual 8)

Zusätzlich ermöglicht die neu gestaltete Fußgängerzone auf dem Broadway eine verbesserte Zugänglichkeit zu den kommerziellen Geschäften. FußgängerInnen haben nun mehr Raum und Flexibilität auf der Straße. Diese Veränderung hat dazu beigetragen, die wirtschaftliche Lebendigkeit in der Region zu steigern. (vgl. Auckland Design Manual 8)

- *Höhere ökonomische Erträge*

Die Geschäfte am Times Square haben sich deutlich verbessert und demonstrieren somit die Theorie, dass ein erhöhter Fußgängerverkehr zu einer Steigerung des Umsatzes führt. Die Einnahmen der Unternehmen sind um erstaunliche 71 Prozent gestiegen, was die anfänglichen Zweifel und Bedenken der umliegenden Geschäftsinhaber entkräftete. Weiters sind auch die Ladenvermietungen im Bereich des Platzes um beachtliche 180 Prozent gestiegen. (vgl. Auckland Design Manual: 6).

Die Intervention zeigt auch den Wert experimenteller Projekte auf. Obwohl lokale Geschäftsbetreibende zunächst skeptisch waren, gewann das Projekt schnell an Unterstützung. 2011 standen bereits 60 Prozent der Beschäftigten, ImmobilienbesitzerInnen und GebäudemanagerInnen am Times Square hinter der Neugestaltung. Zusätzlich unterstützten 70 Prozent der örtlichen EinzelhandelsmanagerInnen das Projekt. (vgl. O'Connor, 2013: 40)

- *Vielfalt an Aktivitäten und veränderte Wahrnehmung*

Als Teil der Intervention wurden zusätzliche Sitzgelegenheiten, Tische, Stühle und Schattensponder zur Verfügung gestellt. Dadurch wurde ein breiteres Spektrum für Aktivitäten geboten und die BewohnerInnen von New York wurden bekräftigt, den Times Square als einen Ort zu betrachten, der weit mehr als nur eine gewöhnliche Kreuzung ist. (vgl. Auckland Design Manual: 6) Durch die Schaffung weiterer öffentlicher Räume, die wie eine Außenbühne wirken, kann in die facettenreiche Vielfalt des alltäglichen Lebens in New York eingetaucht werden. (vgl. Auckland Design Manual 7). Das Projekt sorgte dafür, dass sich die Wahrnehmung der New Yorker Bevölkerung bezüglich des Straßenraums maßgebend geändert hat und wurde zu einem Präzedenzfall dafür, wie belebten Innenstädten neues Leben eingehaucht werden kann (vgl. Auckland Design Manual 6)

Durch die spätere dauerhafte Umgestaltung des Times Squares wurde der öffentliche Raum für seine NutzerInnen außerdem vereinfacht. Es sind nun weniger Schilder vorhanden, die Oberfläche ist ebener, die Pflastersteine sind besser verlegt, die Bänke sind an geeigneteren Stellen platziert und es wurden dezente taktile Elemente für Menschen mit sensorischen Einschränkungen integriert. (vgl. Auckland Design Manual 9) Dies führt ebenfalls zu einer Veränderung der Wahrnehmung des Platzes und sorgt dafür, dass sich die Menschen auf diesem besser zurechtfinden.

3.2.3. Fallbeispiel: Superblock Poblenou, Barcelona

Faktenblatt

Intervention	Aktivierung des öffentlichen Raumes; Platzbildung - Fußgängerzone → Aufenthalts- und Bewegungszone
Maßnahmen	farbliche Oberflächengestaltung, Aufstellen von Sitzgelegenheiten und Pflanztopfen, Errichtung von Spielflächen/Spielplätzen
Raum	Wohn- und Arbeitsviertel (9 Straßenblöcke)
Organisationen	Stadtrat Barcelona Agentur für Stadtökologie von Barcelona (BCN Ecologia)
Dauer	2016 (Sept.) bis 2017

Beschreibung und Hintergrund

Barcelona gilt als eine der am dichtesten besiedelten Städte Europas, der Grünraumanteil liegt vor allem im Erweiterungsgebiet Eixample deutlich unter dem Standard der Europäischen Union. (vgl. Kárász 2023: 42) Trotz der Tatsache, dass die EinwohnerInnen von Barcelona nur 25 Prozent ihrer Wege mit dem eigenen Fahrzeug zurücklegen, liegt der Anteil an Platz, den diese im Straßenraum einnehmen in den meisten Straßen zwischen 50 Prozent und 70 Prozent. (vgl. Bravo 2018) Die damit einhergehende Luftverschmutzung, der Verkehrslärm sowie die grundsätzlich zu wenig vorhandenen öffentlichen Räume und Grünflächen sind Probleme, die die Regierung dazu bewegt haben im Sinne des Klimaschutzes Änderungen in der Stadt voranzutreiben. (vgl. Kárász 2023: 42)

Die Stadt strebt die Implementierung einer neuen Form der Stadtorganisation an, um das bestehende Verhältnis zwischen EinwohnerInnen und Fahrzeugen in öffentlichen Bereichen zu verändern und so die Umweltbedingungen und die Lebensqualität zu steigern. (vgl. Bravo 2018) Durch diese Bestrebungen hat man die Überlegungen eines Systems an Superblöcken, welches bereits lange zuvor von Ildefons Cerdá geplant war, wieder in Erwägung gezogen. Cerdás ursprünglicher systematischer Plan der Bebauung

wurde damals stark abgeändert und es kam zu einer deutlichen Verdichtung der Stadt. Erst im städtischen Mobilitätsplan 2013-2018 wurde seine flächendeckende Überlegung zur Gestaltung der Stadt ernsthaft besprochen. (vgl. Bravo 2018) In weiterer Folge wurde das „Superblock-Programm 2016-2019“ geschaffen. Dies stellt ein Mobilitätskonzept dar, welches 2015 von dem Stadtökologen Salvador Rueda initiiert wurde. (vgl. (vgl. Kárász 2023: 43) Superblöcke sollen gebildet werden in denen FußgängerInnen priorisiert werden und der motorisierte Individualverkehr auf das Zufahren reduziert wird. So soll der überwiegende Teil des öffentlichen Raumes wieder den BewohnerInnen zugesprochen werden. (vgl. Kárász 2023: 43)

Um die Etablierung der Superblöcke zu starten wollte, man dies zuerst anhand von Pilotprojekten testen. Das erste Pilotprojekt, in welchem mit taktischen Interventionen gearbeitet wurde was der *Superblock Poblenou*. (vgl. Kárász 2023: 43)

Ziele des Projektes

Mit dem städtischen Mobilitätsplan 2013-2018 wurde die Idee des Superblockes von Ildefons Cerdá wieder in die Stadtplanung aufgenommen. Ein wesentliches Ziel dieses Mobilitätsplans war es den für den motorisierten Individualverkehr genutzten Raum einzuschränken und mehr Flächen für FußgängerInnen zu schaffen. (vgl. Bravo 2018) In weiterer Folge wurde das „Superblock-Programm 2016-2019“ geschaffen. Dies stellt ein Mobilitätskonzept dar, welches 2015 von dem Stadtökologen Salvador Rueda initiiert wurde. Ziel dieses Mobilitätskonzeptes der Superblöcke ist es, die Luftverschmutzung zu reduzieren, die Lärmbelastigung einzudämmen und mehr Grünflächen in die Stadt zu bringen (vgl. Kárász 2023: 43) Im Zuge dieses Programmes wurden vom Stadtrat mehrere Gebiete bestimmt, die einer Umgestaltung zu Gunsten von FußgängerInnen unterzogen werden sollen. (vgl. Bravo 2018) Mit dem Pilotprojekt im Stadtteil Poblenou sollte mittels taktischer Intervention erstmals das Konzept des Superblockes ausprobiert werden, um die Umsetzung von Superblöcken in Barcelona zu testen. (vgl. Kárász 2023: 43)

Räumliche Rahmenbedingungen

Der Superblock Poblenou befindet sich im Bezirk Sant Martí. Dieser ist der westlichste Bezirk der Stadt, er liegt am Meer und grenzt an die Innenstadt. Die Intervention befindet sich an der Grenze der beiden Stadtteile „*El Parc i la Llacuna del Poblenou*“ und „*El Poblenou*“, wobei der Großteil des Superblocks in dem Stadtteil „*El Parc i la Llacuna del Poblenou*“ liegt. (vgl. Fabris et al. 2023: 3) Das Gebiet, welches den *Superblock Poblenou* ausmacht, wird von den Straßen, *Carrer de Tànger*, *Carrer de La Llacuna*, *Carrer de*

Pallars und *Carrer de Badajoz* eingegrenzt (vgl. Bravo 2018) und umfasst insgesamt eine Fläche von 16,6 Hektar. (vgl. Fabris et al. 2023: 3) Der Superblock wird von neun Straßenblöcken gebildet, die dem Modell von Cerdá entsprechen. Drei von diesen werden von einer diagonal verlaufenden Straße durch das Blocksystem, der *Carrer de Pere IV* durchschnitten. (vgl. Bravo 2018) Dank der Planung von Ildefons Cerdá haben die Straßen, welche sich innerhalb des Superblockes befinden eine Breite von 20 Metern. (vgl. Kárász 2023: 42) Der Straßenraum bot eine 10 Meter breite Fahrbahn und genügend Platz für parkende Fahrzeuge. Die Gehwege an beiden Seiten hatten eine Breite von jeweils 5 Metern. (vgl. Bravo 2018) Durch die typischen Abschrägungen der Blockrandbebauung an den Kreuzungen öffnet sich der Straßenraum dort wie zu Plätzen. (vgl. Kárász 2023: 42)

Organisatorische Rahmenbedingungen

Die Umsetzung von Superblock wurde im Rahmen der sogenannten ökologischen Urbanismus-Bewegung entwickelt, die von der lokalen Agentur für Stadtökologie gefördert wird. (vgl. Fabris 2023: 3) Das Projekt wurde von der Stadt Barcelona organisiert und Programmträger ist somit der Stadtrat von Barcelona. Geleitet wurde das Projekt in Poble Nou von der Direktion für Projekte städtischen Lebensraumes und für die Gestaltung war die BCN Ecologia, die Agentur für Stadtökologie von Barcelona beratend tätig. (vgl. Gemeinde Barcelona 2024)

Gesellschaftliche Rahmenbedingungen

Das Nachbarschaftsviertel Poble Nou galt im 19. Jahrhundert als Industriezentrum Barcelonas. Der Stadtteil wurde nach den Olympischen Spielen 1992 revitalisiert und gilt heute als Geschäfts- und Technologiestandort der Stadt. (vgl. Barcelona Architecture Walks 2020) Zudem bietet das Viertel nun einen attraktiven Wohnort für viele junge Menschen, da es mittlerweile eine ansprechende Architektur aufweist und von einem künstlerischen Milieu geprägt wird. (vgl. Barcelona Architecture Walks 2020) Das Viertel Poble Nou war vor der Intervention im Vergleich zu den übrigen Gebieten der Stadt, die solch eine Rasterstruktur aufweisen nicht so dicht besiedelt. (vgl. Bravo 2018) Im gesamten Superblock wohnen 5 800 Menschen und die Einwohnerdichte liegt bei 348 BewohnerInnen pro Hektar. (vgl. Fabris et al. 2023: 3) Daher wurde es von der Stadt als guter Ort für ein erstes Pilotprojekt befunden. (vgl. Bravo 2018)

Die Intervention

Die Intervention wurde 2016 als Pilotprojekt zur Bildung eines Superblocks mit dem Namen „Superilla del Poblenou“ gestartet. Durch temporäre und reversible Maßnahmen wurden in dem Block einige Straßenräume umgestaltet und neue Nutzungsmöglichkeiten aufgezeigt. (vgl. Gemeinde Barcelona 2024) Innerhalb einer Woche haben Studierende in Zusammenarbeit mit Nachbarschaftsorganisationen Straßen zu öffentlichen Bewegungs- und Aufenthaltsbereichen umfunktioniert. (vgl. Kárász 2023: 43) Sie haben auf mehreren Kreuzungen des Blocks die Fahrbahnoberfläche mit Farben bemalt. Neben einfachen Mustern waren, wie in Abbildung 22 zu erkennen ist, informative Bodenmarkierungen, Hüpfspielmuster und Spielfelder Elemente, die mittels farblicher Bemalung gekennzeichnet wurden. Zudem kamen einfache Gegenstände wie Autoreifen und Paletten zum Einsatz, um diese Flächen abzugrenzen und Sitzgelegenheiten zu schaffen. Außerdem wurden auch zahlreiche Pflanztöpfe aufgestellt, um den Raum grüner zu gestalten. Der motorisierte Verkehr wurde für diese Eingriffe innerhalb des Blocks stark eingeschränkt und die durch den Block führende Buslinie wurde kurzfristig um diesen



herumgeführt. Daher waren auch einige neue Schilder Teil der Intervention, um die Orientierung der VerkehrsteilnehmerInnen zu wahren. (vgl. Roberts 2019)

Abbildung 22:
Erste Interventionen im
Superblock Poblenou
(Gemeinde Barcelona)

Durch die schnelle Umsetzung und den Verzicht auf deutliche Kommunikation kam es zum Widerstand der Bevölkerung. (vgl. Kárász 2023: 43) Die BürgerInnen waren teilweise sehr überrascht über die Veränderung und den Verlust der Fahrerlaubnis durch das Gebiet. Diese Tatsache und die Unklarheit über das Potential des Superblocks brachte eine Bürgergruppe dazu die „Vereinigung der vom Superblock Poblenou betroffenen“ zu gründen. Diese protestierte gegen die Intervention und sprach sich gegenüber der Regierung für die Aufhebung dieser aus. (vgl. Fabris 2023: 6) Die Vereinigung erlebte viel mediale Aufmerksamkeit und das Weiterbestehen der Superblockes war fraglich. (vgl. Roberts 2019)

Der im Nachgang der ersten Intervention durchgeführte partizipative Prozess zur Einbringung von Beschwerden und Vorschlägen und die daraus entstandene enge Abstimmung mit den BewohnerInnen schaffte es die bestehenden Konflikte zu lösen und weitere Veränderungen und Verbesserungen vorzunehmen. (Fabris 2023: 6) Es wurde ein Spielplatz gebaut, Sportmöglichkeiten, wie eine Leichtathletikbahn oder Tischtennistische geschaffen sowie Picknicktische aufgestellt. Zudem wurde ein literarischer Rundgang eingerichtet und Platz für temporäre Märkte vorgesehen. (vgl. Gemeinde Barcelona 2024, Bravo 2018)

Abbildung 23:
Taktische
Interventionen im
Superblock Poblenou
(Gemeinde Barcelona)



Dauerhafte Umsetzung

Nach der Erprobung verschiedenen Nutzungsansätze für die Räume wurde im Herbst 2017 ein Teil der Intervention durch Bauarbeiten dauerhaft umgesetzt. (vgl. Bravo 2018) Diese Phase umfasste den strukturierten Umbau des Straßenabschnitts in der *Carrer dels Almogàvers* zwischen der *Carrer de Roc Boronat* und der *Carrer de la Llacuna*. Der Abschnitt wurde zu einer Fußgängerzone umgebaut, wozu die gesamte Oberfläche dieses Bereiches auf Gehsteigniveau angepasst wurde. Für Autos ist der Straßenabschnitt nur noch in Schrittgeschwindigkeit und in eine Richtung passierbar und die Zufahrt zu diesen verkehrsberuhigten Bereichen über abgeschrägte Bordsteinkanten möglich. In der Begegnungszone wurden Sitzgelegenheiten situiert und Grünflächen angelegt. Es kam somit teilweise zu einer Entsiegelung der Fläche. Weiters wurde im nordöstlichen Bereich des Abschnittes, wo sich der Straßenraum zu einem Platz öffnet, ein Spielplatz errichtet. Mit den Umbauten konnten außerdem mehrere Gehwege verlegt und Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsbereiche und der Grünflächen umgesetzt werden. (vgl. Gemeinde Barcelona 2024)

In einigen Bereichen des Superblockes sind die temporär errichteten Maßnahmen bestehen geblieben. Einfache Abtrennungen und die aufgestellten Topfpflanzen vermitteln weiterhin eine vorübergehende Atmosphäre, der Bau eines Spielplatzes auf einer der Kreuzungen bildet jedoch ein dauerhaftes Element. (vgl. Bravo 2018)

Die Direktorin für Stadtstrategie im Bereich Urbane Ökologie, welche für die Umsetzung des Superblock-Programmes in Barcelona verantwortlich ist, erläutert im Zuge des Internationalen Superblock Meetings in Wien, dass das Projekt als Experiment funktionierte und nicht von Anfang an geplant war was genau passieren wird. Ursprünglich war geplant die taktische Intervention für 5 Jahre beizubehalten und danach einen dauerhaften Umbau vorzunehmen. Das gesamte Projekt wird laut der Stadtplanerin aber aktuell nicht baulich umgesetzt, da zum einen die Geldmittel dafür fehlen und zum anderen die taktische Intervention beibehalten werden will, solange sie in ihrer Form gut funktioniert. Ob diese Bereiche weiteren Veränderungen unterzogen werden, ist aktuell unklar.



Abbildung 24:
Umgebaute Fußgängerzone in Poblenou
(Gemeinde Barcelona 2021)

Einbeziehung der Bevölkerung

Wie zuvor bereits erwähnt, wurde in der ersten Phase der Intervention auf die Einbeziehung der Bevölkerung gänzlich verzichtet. Die taktische Intervention wurde errichtet und es wurde geschaut, wie die Bevölkerung darauf reagiert. Durch die plötzlichen Veränderungen in dem Gebiet vor allen für den motorisierten Verkehr kam es zu erheblichem Widerstand der Bevölkerung. Die Bürgergruppe namens „Vereinigung der vom Superblock Poblenou betroffenen“ (Plataforma d’Afectats per la Superilla del Poblenou) wurde gegründet und protestierte gegen das Projekt. (vgl. Fabris 2023: 6) Andererseits gefiel einigen AnwohnerInnen diese Veränderung. Ein Teil der Bevölkerung war also gegen und ein Teil für das Bestehen des Projektes. (vgl. Roberts 2019)

Daraufhin wurde nach der ersten Implementierung des Projekts ein offener Bewertungs- und Vorschlagsprozess veranstaltet, der es ermöglichte, gemeinsam mit den AnwohnerInnen an den erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen zu arbeiten, um das vorhandene Potenzial auszuschöpfen. Dies wurde in Form von offenen Sitzungen und die Bildung eines Arbeitsausschusses mit den wichtigsten Interessengruppen und Organisationen erreicht. Als Ergebnis der Berücksichtigung der Beschwerden und Anregungen sowie der Arbeit des Arbeitsausschusses wurden Anfang 2017 endgültige Maßnahmen zur Anpassung der Mobilität im öffentlichen Raum und zur Anpassung des Projektes an die Umgebung, die BewohnerInnen und die dort stattfindenden Aktivitäten eingeleitet. (vgl. Gemeinde Barcelona 2024)

Nach dieser intensiven Beratung der Stadt mit der Nachbarschaft und den umgesetzten Veränderungen ist der Widerstand deutlich abgeklungen. Einige, der BewohnerInnen, die zuvor gegen das Projekt waren, haben sich den UnterstützerInnen angeschlossen und nun gibt es in der Nachbarschaft nur noch wenige Menschen, die von der Umsetzung nicht überzeugt sind. Aus einer Gruppe, die sich ursprünglich zur Unterstützung des Superblockes gegründet hat, ist später sogar ein Nachbarschaftsverein entstanden. (vgl. Roberts 2019)

Die Erfahrungen aus der Umsetzung des Superblocks in Poblenou haben gezeigt, dass der Übergang von einem taktischen zu einem strukturellen Ansatz sorgfältig geplant und abgestimmt sein muss. Der Prozess erfordert eine aktive Beteiligung der Gemeinschaft, um herauszufinden, was sie tatsächlich möchte und braucht. Der Poblenou Superblock galt als sanfte Schocktherapie, um Veränderungen anzustoßen. Die BewohnerInnen konnten im Vorfeld ihre Wünsche bezüglich des öffentlichen Raums nicht äußern, sondern wurden einfach mit der Veränderung konfrontiert. Sie wurden erst nach der Intervention dazu befragt, was sie brauchen und sich wünschen. (vgl. Fabris 2023: 6)

Durch diesen Prozess wurde erkannt, dass die Partizipation eine wesentliche Rolle bei der Umgestaltung von Straßenräumen spielt. Deshalb wurde bei der Umsetzung weiterer Superblock-Projekte darauf geachtet, dies ebenfalls zu bedenken. Für das darauffolgende Projekt, den Superblock Sant Antoni, wurde ein umfassender partizipativer Prozess organisiert und durchlaufen. (vgl. Kárász 2023: 43)

Effekte des Projektes

Das Projekt galt als Pilotprojekt für die Umsetzung eines Konzeptes an Superblöcken in Barcelona. Es hat das Gebiet, über welches sich der Superblock Poblenou erstreckt, maßgeblich verändert, sowohl in räumlicher als auch in gesellschaftlicher Hinsicht. Zudem hatte das Projekt Auswirkungen auf die Reduzierung von negativen Umweltfaktoren in der Umgebung und gilt bis heute als nicht perfektes, aber sehr lehrreiches Vorhaben der städtischen Entwicklung Barcelonas hin zu einer klimafreundlicheren Stadt.

- Mehr Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Es handelt sich bei der Intervention um eine radikale Veränderung des öffentlichen Raums, wobei die Flächen für den motorisierten Verkehr um 48 Prozent reduziert wurden, um den Menschen mehr Raum zur aktiven Mobilität, zum Leben und zum Interagieren zu geben. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 38) Der Straßenraum im Superblock Poblenou wurde so verändert, dass für FußgängerInnen nun 13.350 Quadratmeter mehr

Fläche und für RadfahrerInnen 1.000 Quadratmeter mehr Radwege vorhanden waren als zuvor. (vgl. Fabris 2023: 3)

Hierzu waren es vor allem die Kreuzungsbereiche und Fahrbahnen, dessen Nutzung verändert wurde. Die Fahrbahnen in allen Straßen des Blockes wurden durch die Intervention nur noch in eine Fahrtrichtung und einspurig geführt und die Kreuzungsbereiche so verändert, dass Fahrzeuge nun um 90 Grad abbiegen müssen, statt wie zuvor um die 45 Grad abgeschrägten Ecken. Allein durch diese Veränderung der Kreuzungsbereiche konnte in dem Gebiet eine Fläche von 2.000 Quadratmetern gewonnen werden. (vgl. Bravo 2018)

Trotz diesen Veränderungen wurde darauf geachtet, dass die Zufahrt zu allen Gebäuden für den motorisierten Verkehr weiterhin gegeben ist, wobei die Zielerreichung meist durch längere Wege und langsames Fahren als zuvor erfolgen muss. In Fußgängerzonen ist das Zufahren hierbei mit Schrittgeschwindigkeit möglich. (vgl. Bravo 2018) Zudem sorgte die Reduzierung der Parkplätze von 575 auf 341 Parkplätze dafür, dass mehr Raum für neue Nutzung zur Verfügung stand. Hierbei waren es überwiegend kostenfreie Parkplätze, die reduziert wurden. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 38)

- *Höheres Angebot an Sitzgelegenheiten*

Neben der farblichen Gestaltung war vor allem die Situierung von Stadtmobiliar ein wesentliches Element der Intervention. Die Zahl der in dem Gebiet situierten Bänke konnte dadurch von 36 auf 385 gesteigert werden. Es wurden also im Zuge des Projektes 349 neue Bänke aufgestellt. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 39, Fabris 2023: 3)

- *Mehr Grün in der Stadt*

Weiters wurde durch die Umgestaltung der Straßenräume im Superblock mehr Grün geschaffen. Insgesamt bekam der Superblock 212 neue Bäume, wobei zu den im Gebiet vorhandenen 500 Bäumen 86 weitere Bäume gepflanzt wurden und 126 Bäumen in Form von Topfbäumen hinzukamen. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 38) Außerdem wurden gewisse Flächen im Zuge der dauerhaften Umsetzung entsiegelt und bepflanzt. Insgesamt wurden die Grünflächen und Flächen, welche mit Bäumen versehen sind, mit einer Erweiterung von zunächst 9.722 Quadratmetern auf 18.632 Quadratmeter fast verdoppelt. (vgl. Fabris 2023: 3)

- *Reduzierung des Verkehrsaufkommens*

Diese Reduzierung der Flächen sowohl für den fahrenden als auch den ruhenden Verkehr sorgten für eine Verminderung des Verkehrsaufkommens um 58 Prozent innerhalb des Superblocks. Auf den vier umliegenden Straßen hat der Verkehr durch diese Maßnahmen

um 2,6 Prozent zugenommen, was als erwartbarer Effekt und im Vergleich zu der Reduzierung innerhalb als gering eingestuft werden kann. (vgl. Bravo 2018) Wie sich das Verkehrsaufkommen auf den anderen angrenzenden Straßen verändert hat, wurde nicht untersucht.

- *Emissionsverringering*

Der Rückgang des Verkehrsaufkommens sorgte zudem für eine Verringerung der Schadstoff- und Lärmbelastung in dem Gebiet. Die Luftqualität hat sich verbessert und die Maßnahmen haben für eine Verringerung der Hitzeinseleffekte gesorgt. Dieser Effekt der Aufheizung konnte zum einen durch die Verringerung des Verkehrs, aber vor allem auch durch die Zunahme der Grünflächen erreicht werden. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 39)

Weiters konnte in den Straßen innerhalb des Blockes der Lärmpegel, welcher zuvor die Grenzwerte der WHO überschritt, tagsüber um fünf Dezibel reduziert werden. (vgl. Bravo 2018, Fabris 2023: 6)

- *Spielplätze und Räume für Aktivitäten und Sport*

Eine wesentliche Veränderung durch die Intervention und die farbliche Gestaltung war die Entstehung von Spiel- und Sportflächen. Dadurch wurden nicht nur Bereiche zum Verweilen und Sitzen, sondern auch Raum für Aktivitäten geschaffen.

Zuvor waren in dem Gebiet keine Flächen zum Spielen für Kinder vorhanden. Durch die Intervention entstanden mehrere solche Flächen und es konnten somit 538 Quadratmeter neue Spielflächen ausgewiesen werden. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 39)

Neben dem Bau von Spielplätzen im Zuge der dauerhaften Veränderung, wurden bereits in der temporären Phase mehrere interaktive Flächen für Menschen jeden Alters geschaffen. Eine dieser Flächen bildet beispielsweise eine Leichtathletikbahn, welche durch farbliche Bemalung der Fahrbahn in der *Carrer dels Almogàvers* entstanden ist. Dieser Bereich erlaubt sowohl das Spielen der Kinder als auch die sportliche Betätigung der AnwohnerInnen. (vgl. Fabris 2023: 3)

- *Bessere Aufenthaltsqualität*

Aufgrund der deutlich größeren verfügbaren Flächen für aktive Mobilität und das Verweilen, der größeren Anzahl an Sitzgelegenheiten und der vermehrt vorhandenen Grünflächen hat sich die Aufenthaltsqualität in den Straßen des Superblockes sehr stark verbessert. Diese Aufwertung des Raumes sorgte zudem dafür, dass kulturelle Aktivitäten in den Straßen stark zugenommen haben. (vgl. Bravo 2018)

- *Höheres Angebot an Geschäftslokalen*

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität hat auch Auswirkungen auf die ökonomische Situation des Blockes. Die Menschen im Superblock Poblenou sind nach den taktischen Veränderungen gewillter Spontankäufe zu tätigen. Aufgrund dessen haben sich in dem Gebiet nach der Umgestaltung mehr Geschäfte angesiedelt und so kam es zu belebteren Erdgeschoßzonen. Vor den Interventionen waren in dem Gebiet 48 Geschäfte und nach der Umgestaltung 85 Geschäfte zu verzeichnen. Die Anzahl der lokalen Unternehmen ist ebenfalls um 30 Prozent gestiegen. (vgl. Zimmermann, Zimmermann 2020: 39)

- *Bewusstseinsbildung*

Die Welle des Protestes nach der ersten, spontanen Aktion zeigt wie sehr die BewohnerInnen der Stadt beziehungsweise des Viertels an das Autofahren gewöhnt und fixiert sind. Durch das überwiegende Autoverbot und die taktischen Umgestaltungen in den Straßen des Blocks haben die AnwohnerInnen erlebt, wie städtisches Leben auch anders stattfinden kann. (vgl. Bravo 2018) Einige der zuvor Protestierenden haben ihre Meinung nach Anpassungen des Projektes geändert und wollen die Veränderungen nicht mehr missen. Die beinahe schockartige Veränderung des Superblockes Poblenou konnte so zur Änderung der Wahrnehmung und des Bewusstseins der AnwohnerInnen beitragen.

- *Gesellschaftlicher Treffpunkt*

Heute sorgen die baulichen Veränderungen sowie die noch vorhandenen Elemente temporären Charakters für einen Raum des Treffpunktes und der Interaktion. Vor allem die Picknicktische in Kombination mit nahegelegenen Spielplätzen, welche in der zweiten Phase des Projektes situiert wurden, waren wesentlich, um einen Treffpunkt im öffentlichen Raum zu schaffen, an dem sich die AnwohnerInnen treffen und miteinander interagieren und kommunizieren können. (vgl. Roberts 2019)

Bei kritischer Betrachtung des Projektes gilt zu sagen, dass die Straßen in dem Gebiet nun weitaus frei von Autos sind, oftmals aber auch frei von Menschen. Poblenou hatte vor der Umgestaltung der Straßenräume kein wesentliches Verkehrsproblem und auf die Stadt bezogen eine vergleichsweise geringe Einwohnerdichte. Warum genau dieses Gebiet als Pilotprojekt ausgewählt wurde, ist nicht sicher. (vgl. Roberts 2019) Anzunehmen ist, dass die Testung zunächst in einem ruhigeren Viertel stattfinden sollte.

Insgesamt zeigt das Projekt, dass die Etablierung von Fußgängerzonen in der Stadt, wie sie in Cerdàs Plan vorgesehen sind, aufgrund von Widerständen der Bevölkerung nicht einfach sein wird. Trotzdem sollte diese Uneinigkeit den Wert der Intervention nicht schmälern. Der Poblenou Superblock kann als kulturelles Produkt betrachtet werden, das

das Bewusstsein für die Notwendigkeit einer gerechteren und nachhaltigeren Mobilität geschärft hat. (vgl. Bravo 2018) Dies ist von entscheidender Bedeutung, um große Herausforderungen wie räumliche Ungerechtigkeit, Luftverschmutzung und den Klimawandel anzugehen.

Das geschaffene Bewusstsein und der Erfolg der Reduzierung schädlicher Umweltfaktoren durch die Intervention haben dazu geführt, dass im gesamten Bezirk „Eixample“ unter dem Namen „Grüne Achsen“ Maßnahmen des ursprünglich in Superblöcken konzipierten Planes gesetzt werden. (vgl. Fabris 2023: 6)

3.3. Vergleich der Beispiele

Im Folgenden werden die untersuchten Beispiele nach Gemeinsamkeiten und Unterschieden verglichen. Eingegangen wird dabei auf die Rahmenbedingungen, die Umsetzungen und die genutzten Elemente, die Effekte der Interventionen, die vorhandene Partizipation sowie auf die Wahrnehmungsveränderung und Bewusstseinsbildung durch die Projekte.

3.3.1. Rahmenbedingungen

Die drei untersuchten Projekte wurden jeweils durch die Stadtverwaltung in Kooperation mit lokalen Agenturen für Verkehr und Umwelt organisiert. Aufgrund der gemeinsamen Organisation mit den jeweiligen Städten waren die Umsetzungen rechtlich gesehen unkompliziert, da diese keine zusätzlichen Genehmigungen der Stadtbehörden erforderte, um die Interventionen realisieren zu können.

Vergleicht man den organisatorischen Rahmen der Projekte auch mit den zuvor vorgestellten Beispielen aus der Übersichtsliste, kann festgestellt werden, dass eine Kooperation mit der Stadt als wesentliches Element für eine erfolgreiche Umsetzung gilt. Die Projekte müssen, um erfolgreich umgesetzt werden zu können nicht unbedingt von der Stadt selbst initiiert werden, wie es bei den untersuchten Good-Practice-Beispielen der Fall ist. Dies zeigt beispielsweise das Projekt der Stadt Provo im Bundesstaat Utah, welches in Eigeninitiative eines Nachbarschaftsverbandes durchgeführt und nur durch die Genehmigung der Stadtverwaltung umgesetzt wurde. Die Freigabe der jeweiligen Stadtverwaltung für derartige Interventionen ist unumgänglich, da die Straßen, auf denen diese Projekte umgesetzt werden, meist der Stadt selbst gehören. In Provo handelte es sich zudem um ein kurzfristiges Projekt für wenige Tage, bei dem auf einer Straße Farbe aufgetragen wurde, die danach von selbst, durch den Regen, wieder verschwand.

Die räumlichen Gegebenheiten waren bei den Projekten sehr unterschiedlich. Es handelt sich aber bei allen Interventionen um die Rückgewinnung von Straßenraum, was Teil der Anforderung für die Auswahl dieser war. In Mailand geht es sich um einen ehemaligen Parkplatz, welcher zu einem öffentlichen Platz umgestaltet wurde. Hier wurde in einem eher kleinräumlichen Kontext gearbeitet, dennoch haben sich die verkehrlichen Veränderungen auf alle angrenzenden Straßen ausgewirkt. In New York wurde eine große Verbindungsstraße umgestaltet, welche sich über mehrere Straßenblocks zieht. Auch in Barcelona handelt es sich um ein ähnlich großes Gebiet, welches mehrere Blöcke umfasst. Hier ist jedoch zu sagen, dass neben wiederkehrenden Elementen, punktuell

auch sehr unterschiedliche Veränderungen vorgenommen worden sind. Die Umgestaltung einzelner Straßenkreuzungen ähnelt somit eher dem Projekt aus Mailand.

Infolge der räumlichen Unterschiede waren auch die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen der Projekte sehr unterschiedlich. In Mailand handelt es sich um ein Gebiet mit einer hohen Immigrationsrate. In New York fand die Intervention in einem Gebiet mit vielen TouristInnen statt und in Barcelona war der Projektraum ein ruhigeres Wohn- und Arbeitsviertel.

Aufgrund von fehlenden Informationen bezüglich des Budgets und der Kosten der Interventionen konnte über die finanziellen Rahmenbedingungen und die tatsächlichen Kosten der Projekte leider keine Aussagen getroffen werden. In Anbetracht dessen ist ein Vergleich der Beispiele bezogen auf die finanziellen Aspekte auch nicht möglich.

3.3.2. Elemente und Umsetzung

Die Umsetzungen der drei Projekte waren grundsätzlich ähnlich. Bei allen wurde mit Farbe zur Oberflächengestaltung agiert, was als wesentliches Kriterium für die Auswahl der Beispiele zur Untersuchung galt.

Zusätzlich zur farblichen Gestaltung wurde bei allen Projekten mit der Situierung von Stadtmobiliar gearbeitet. Neben verschiedenen Sitzgelegenheiten waren auch Absperrungen in verschiedenen Formen Teil der Interventionen. In Mailand und Barcelona wurden zudem einige Flächen zum Spielen und zur sportlichen Betätigung vorgesehen. Es wurden bei beiden Projekten Hüpfmuster für Kinder auf den Boden gemalt und Tischtennistische situiert. In New York beschränkte sich die Intervention auf die farbliche Gestaltung, Sitzgelegenheiten und Absperrungen. Auch hier findet sich genug Platz für die Bewegung und das Spielen, es gibt aber keine extra ausgewiesenen Flächen dafür.

Bei der Intervention am Times Square in New York wurde außerdem auf jegliche Begrünung des Raumes verzichtet. Anders war dies bei den beiden anderen Projekten. In Mailand und Barcelona wurden für die Interventionen jeweils zahlreiche Pflanztöpfe aufgestellt, welche die Aufenthaltsqualität und das -klima verbessern und auf die Möglichkeit der dauerhaften Begrünung des Raumes aufmerksam machen sollten. Für die jeweilige dauerhafte Umsetzung war in beiden Fällen die Erweiterung von Grünflächen sowie die Bepflanzung mit Bäumen vorgesehen. In Mailand wurde diese in späterer Folge auch tatsächlich umgesetzt. In Barcelona hat man nur eine Straße des gesamten Superblockes wegen bestehendem Sanierungsbedarf dauerhaft umgebaut. Aufgrund der nicht vorhandenen finanziellen Mittel und der gut funktionierenden temporären Variante, wurde der restliche, umgestaltete Bereich in der temporären Form belassen.

3.3.3. Effekte der Interventionen

Eine wesentliche Gemeinsamkeit der drei untersuchten Projekte ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die diese nach sich gezogen haben und die Schaffung von mehr Fläche für den Aufenthalt und die aktive Mobilität der Menschen.

Diese Verkehrsreduzierung führte auch zu einer Verringerung der Emissionen. Zumindest in Barcelona wurde dies mittels einer Analyse des Raumes eruiert. Bezüglich des Piazza Dergano in Mailand und des Times Squares in New York sind hierzu keine Zahlenwerte vorhanden. Vermutlich haben sich dort, durch die danach geringere Anzahl an motorisierten Fahrzeugen, die Emissionen ebenfalls verringert. Mit Sicherheit kann dies aufgrund der fehlenden Daten aber nicht festgestellt werden.

Ein wichtiger Punkt, der aus allen drei Interventionen hervorgeht, ist die Erhöhung der Aufenthaltsqualität der Plätze, an denen diese stattgefunden haben. Es halten sich in allen drei Städten in den umgestalteten Bereichen mehr Menschen auf als vor den gesetzten Maßnahmen. In Mailand wurde hierzu eine Studie über im Internet gepostete Beiträge vom Piazza Dergano und eine Befragung durchgeführt. In New York und in Barcelona lässt sich dies aus der Unterstützung der BewohnerInnen und der vermehrten Nutzung der Räume feststellen.

Zudem konnte durch die Umgestaltungen der Räume mehr Sicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen geschaffen werden. Vor allem in New York ging aus einer Analyse hervor, dass im Bereich des Times Square deutlich weniger Verkehrsunfälle stattfinden. In Mailand wurde eine zuvor komplizierte und unübersichtliche Kreuzung durch die Umgestaltung entfernt beziehungsweise gänzlich zu einem Fußgängerbereich umfunktioniert. Bezüglich einer Erhöhung der Sicherheit durch die Umgestaltung des Superblocks Poblenou konnten keine Daten gefunden werden. Hier kann nur festgehalten werden, dass der motorisierte Verkehr sowie die erlaubte Geschwindigkeit innerhalb dieses deutlich reduziert wurde, was grundsätzlich für eine Erhöhung der Sicherheit spricht.

Ebenfalls von großer Bedeutung ist, dass die Räume der Interventionen zu Räumen des Zusammentreffens und der Interaktion geworden sind. Vor allem in Mailand und in Barcelona konnte dies festgestellt werden. Am Piazza Dergano in Mailand wurde ein extra Bereich zum Verweilen und zur Unterhaltung der BesucherInnen des Platzes eingerichtet und im Superblock Poblenou in Barcelona waren es vor allem die mit Picknicktischen ausgestatteten Bereiche, welche die Interaktion der BewohnerInnen des Viertels fördern. Von der Umgestaltung am Times Square in New York sind solche Daten nicht bekannt. Hier hat dieser Aspekt der Interaktion vermutlich nicht so einen hohen Stellenwert wie bei

den beiden anderen, da es sich hierbei nicht um einen vorrangigen Wohnort, sondern eher um einen Touristenort handelt.

Auch die Geschäfte in den jeweiligen Gebieten der Interventionen profitieren von den Veränderungen. Zumindest in New York und Barcelona belegen Zahlen, dass es in den Bereichen nun mehr Geschäftslokale gibt und diese auch sehr gute Umsätze machen. In Mailand gibt es keine genauen Zahlen dazu, aber auch hier haben die Geschäfte und Lokale von der Umgestaltung des Platzes profitiert, da sie nun zugänglicher sind. Diese Umsatzsteigerungen können als Indikator dafür stehen, dass eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität stattgefunden hat und daher mehr Menschen die ansässigen Geschäfte besuchen.

3.3.4. Gesellschaft und Partizipation

Partizipation spielt bei allen Projekten eine wesentliche Rolle, auch wenn die BürgerInnen unterschiedlich in die Prozesse eingebunden wurden. In New York und Barcelona verhielt es sich ähnlich, indem die Interventionen einfach durchgeführt wurden und man dann auf die Reaktion der Menschen wartete. Erst im Nachgang wurde die Bevölkerung befragt und konnte ihre Anregungen einbringen. In Mailand war dies etwas anders. Hier wurde schon viel früher versucht die Bevölkerung im Zuge von Veranstaltungen in den Prozess einzubeziehen. Dazu wurden in der Bauphase der Intervention ein kollektives Malen des Bodendesigns und nach der temporären Umgestaltung zahlreiche Aktivitäten veranstaltet. Schon hier wurden die BürgerInnen eingeladen im informellen Dialog ihre Meinungen bezüglich einer dauerhaften Veränderung abzugeben.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Vorgehensweisen zur Miteinbeziehung der Bevölkerung kam es bei den Projekten in New York und in Barcelona auch zu Widerständen. Vor allem in Barcelona waren der Widerstand und die Beschwerden der Bevölkerung über die Umgestaltungen groß. Aber auch in New York waren vor allem die GeschäftsinhaberInnen sehr gegen die Veränderung. In Mailand fand aufgrund der frühen Information und der laufenden Vermittlung, sowie der Möglichkeit Anregungen einzubringen, das Projekt am Piazza Dergano kaum Widerstand. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass eine umfangreiche und möglichst früh stattfindende Partizipation wesentlich für die reibungslose Umsetzung eines Projektes und vor allem für das Verständnis in der Bevölkerung ist.

3.3.5. Wahrnehmung der Bevölkerung

Alle drei genauer untersuchten Good-Practice-Beispiele haben gezeigt, dass die Anwendung von Maßnahmen des taktischen Urbanismus Effekte auf die Wahrnehmung der Menschen hat. Sowohl die Einstellungen als auch das Verhalten der Menschen haben sich durch die temporären Interventionen verändert. Leider sind nicht alle diese Effekte mit Daten belegt, was eine Lücke in der Erforschung solcher Projekte darstellt. Die Effekte sind meistens aus vereinzelt Beobachtungen und Erzählungen erkennbar. In Mailand wurde zur Eruierung dieser Effekte eine Studie von Social Media Daten durchgeführt, welche deutlich zeigt, dass die Menschen den Platz anders wahrnehmen als zuvor. In Barcelona und New York kommen die veränderten Einstellungen und Wahrnehmungen eher durch das Feedback der Bevölkerung zum Vorschein. So haben beispielsweise misstrauische Geschäftstreibende das Projekt in New York nach einer gewissen Zeit begonnen zu unterstützen. In diesem Zusammenhang kann außerdem gesagt werden, dass das Potential solcher Interventionen sehr groß in Bezug auf ihre bewusstseinsbildende Wirkung ist.

3.4. Fazit nach Untersuchung der Good-Practice Beispiele

Als Learnings aus der Untersuchung der Good-Practice-Beispiele geht hervor, dass eine Zusammenarbeit mit der jeweiligen Stadt beziehungsweise der jeweiligen Gemeinde, in der eine Intervention durchgeführt werden soll, von enormem Vorteil ist. Es ist auf jeden Fall immer eine Genehmigung der zuständigen Stadt- oder Gemeindeverwaltung notwendig, um eine Veränderung im Straßenraum umsetzen zu können. Erkennbar ist auch, dass die erforderlichen Anpassungen an räumliche sowie gesellschaftliche Gegebenheiten eines Raumes mit dem Instrument des taktischen Urbanismus sehr gut funktionieren. Mit den verschiedenen temporären Elementen kann eine an den Raum angepasste Veränderung stattfinden. Bei Bedarf können Interventionen des taktischen Urbanismus auch mehrmals angepasst werden. Eine wesentliche Erkenntnis aus der Analyse der Good-Practice-Beispiele ist, dass die Partizipation in Prozessen des taktischen Urbanismus eine bedeutende Rolle spielt. Diese ist insbesondere für die Akzeptanz und Nutzung der Interventionen wichtig, da Menschen Veränderungen und Umgestaltungen dieser Art grundsätzlich eher skeptisch gegenüberstehen und sonst Widerstand leisten würden.

Weiters ändert sich durch die Umsetzung der taktischen Interventionen die Wahrnehmung und das Verhalten der BürgerInnen, die die betroffenen Straßenräume nutzen oder besuchen. Die Räume werden durch das Angebot und die geschaffenen Aufenthaltsqualität vermehrt und anders genutzt als zuvor. Leider sind Daten bezüglich der Effekte der Interventionen nur lückenhaft vorhanden. Eine umfangreichere Datenmenge und Auswertungen in größerem Umfang wären wichtig, um genauere Aussagen bezüglich der Wirkungen von taktischen Interventionen im Straßenraum treffen zu können. Zum Projekt in Mailand ist eine umfangreichere Studie vorhanden. Vergleichswerte zu dieser wären daher auch von anderen Projekten interessant, um die jeweiligen Effekte gegenüberstellen zu können.

Die Resonanz der bisher umgesetzten Projekte ist, trotz vereinzelten Widerständen, im Gesamten meist positiv. Die Tatsache, dass Interventionen des taktischen Urbanismus immer häufiger umgesetzt werden, spricht dafür, dass diese Interventionen positive Effekte bewirken und ihre Anforderungen erfüllen. Wesentlich für eine erfolgreiche Umsetzung von taktischen Interventionen ist zudem die Kombination aus unterschiedlichen Elementen. Aus den untersuchten Beispielen geht hervor, dass Sitzgelegenheiten entsprechend ihrer Funktion zum Verweilen anregen, aber es insbesondere Spiel- und Sportmöglichkeiten sind, die dafür sorgen, dass sich Menschen eine längere Zeit in diesen Räumen aufhalten.

4. Umsetzung und Möglichkeiten in Wien

Im folgenden Kapitel wird der Fokus auf die Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten in Wien gelegt. Zunächst wird auf die bisherige Anwendung des Ansatzes und die damit entstandenen Projekte eingegangen. Im zweiten Teil dieses Kapitels wird ein Straßenraum genauer beleuchtet und es werden die Möglichkeiten einer Veränderung dieses diskutiert und aufgezeigt.

4.1. Bisherige Anwendungen und Projekte

In Wien gibt es mit den Schul- und Spielstraßen sowie der Grätzloase bereits Projekte, bei welchen im Sinne des taktischen Urbanismus gearbeitet wurde. Erstes in Kontakt treten und verwenden von *Tactical Urbanism* mit farblicher Oberflächengestaltung der Stadt Wien fand in Wohnstraßen und Fußgängerzonen vor Schulen statt. Dies im Sinne der Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität, sowie um einen Anstoß zur Mobilitätswende zu leisten. Nach erfolgreicher Umsetzung dieser kleinen Projekte wurde ein Supergrätzl entwickelt und mit Maßnahmen des taktischen Urbanismus getestet. Auch die Universität Wien arbeitet bereits mit diesem informellen Instrument und hat ein Projekt in Wien umgesetzt.

4.1.1. Wiener Schulstraße und Spielstraße

Im Sinne des taktischen Urbanismus wurde in Wien bereits mit Schulstraßen und Spielstraßen gearbeitet. Bei Schulstraßen handelt es sich um Straßen vor Schulen, vor allem vor Volksschulen, welche zu gewissen Zeiten für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 123-126) Dies soll laut Klimmer-Pölleritzer der MA 18 einerseits dazu dienen den motorisierten Verkehr der Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen oder abholen einzudämmen und andererseits einen Aufenthaltsbereich für die Kinder zu schaffen. Durch diese temporäre Verkehrsberuhigung soll auch eine Erhöhung der Sicherheit gegeben sein. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 126-130) Auch bei den Spielstraßen werden Straßen für den motorisierten Verkehr gesperrt und Kinder bekommen die Möglichkeit den Raum für eine gewisse Zeit zum Spielen zu nutzen. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 141f.) Mit verschiedenen Spielmaterialien werden die Kinder dazu animiert, den Raum für einige Stunden für sich zu gewinnen. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 147-150) Bei diesen Projekten handelt es sich, abgesehen von der Möglichkeit, dass Kinder mit Straßenkreiden auf der Fahrbahn malen dürfen, um keine farblichen Gestaltungen des Straßenraumes im engeren Sinn. Daher wird auf diese Projekte im Zuge dieser Arbeit nicht genauer eingegangen.

4.1.2. Grätzloase Wien

Auch die in Wien etablierte Grätzloase bildet eine Art des taktischen Urbanismus. Sie ist ein Aktionsprogramm und gilt als gemeinsame Initiative des Vereines „Lokale Agenda 21“ und der Stadt Wien. Der Verein „Lokale Agenda 21“ dient der Förderung von BürgerInnenbeteiligungsprozessen in Wien und gilt als zentrale Koordinationsstelle für das Programm Grätzloase sowie Agendaprozesse in den Wiener Bezirken. (vgl. Lokale Agenda 21 Wien 2024b) Das Programm Grätzloase dient der Unterstützung von BürgerInnen Wiens, die sich für mehr Aufenthaltsqualität und ein gutes Zusammenleben in der Stadt einsetzen. Das Aktionsprogramm leistet einen Beitrag zu dem, von der Stadt verfolgten und in der Smart City Rahmenstrategie sowie im Stadtentwicklungsplan 2025 festgehaltenen Ziel, eine lebenswerte und sozial inklusive Stadt zu schaffen. (vgl. Lokale Agenda 21 Wien 2024a)

Bei dem Programm können Projekte zu verschiedenen Themen eingereicht werden. Dafür gibt es drei Kategorien: „Grüne Parklets“, „Junges Grätzl“ und „Grätzlleben“. „Grüne Parklets“ sind Projekte, die im Parkstreifen situiert werden, eine Begegnungszone für die Nachbarschaft bilden und durch viel Begrünung für ein besseres Klima in dem Gebiet sorgen. Sie sollen neben viel Grün auch funktional gestaltet sein sowie das Zusammenleben im Gebiet fördern. „Junge Grätzl“ sollen für Kinder und Jugendlichen Möglichkeiten bieten öffentliche Freiräume der Stadt zu nutzen und mitzugestalten. Damit soll nach der Wiener Kinder- und Jugendstrategie die gesellschaftliche Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gestärkt werden. „Grätzlleben“ ist die jüngste Kategorie, unter welcher Projekte eingereicht werden können. Hierbei handelt es sich um gemeinschaftliche Projekte im öffentlichen Freiraum, die das nachbarschaftliche Miteinander fördern. Damit sollen neue Möglichkeiten geschaffen werden den Freiraum zu nutzen und Gebiete eine Aufwertung erfahren. Die Projekte aller Kategorien sind zeitlich befristet. Demnach müssen sie vollständig rückbaubar sein. (vgl. Lokale Agenda 21 Wien 2024a)

Das Aktionsprogramm funktioniert durch die Einreichung von Projekten. Teilnehmen können alle BewohnerInnen der Stadt Wien. Sowohl Organisationen, Bildungseinrichtungen, Unternehmen oder Einzelpersonen sollen hierbei angesprochen werden. Nach der Einreichfrist werden Projekte von einer Fachjury ausgewählt. Die Umsetzung wird durch die Grätzloase finanziell und fachlich unterstützt und von den einreichenden Personen selbst durchgeführt. (vgl. Lokale Agenda 21 Wien 2024a)

4.1.3. Staglgasse, 15. Bezirk

Eines der ersten Projekte in Wien mit farblicher Bodenbemalung einer Straße wurde 2018 in der Staglgasse im 15. Bezirk umgesetzt. Im Zuge des Ideenwettbewerbes „Kinder, Kinder“ hat Sylvia Kostenzer, eine Grafikerin, welche sich für Veränderungen im öffentlichen Raum engagiert, vorgeschlagen diese Wohnstraße bunt zu markieren. (vgl. Mobilitätsagentur Wien 2024) Unter anderem war es ihr aufgrund der persönlichen Betroffenheit ein großes Anliegen in der Staglgasse, die zwischen zwei Schulstandorten liegt, Veränderung zu schaffen. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 10-15, Z. 186-188) Sie gewann damit den Wettbewerb und auch der Bezirksvorsteher war von der Idee überzeugt und unterstützte das Projekt. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 20-23) Kindern und AnrainerInnen sollte damit die Möglichkeit geboten werden die Wohnstraße zu nutzen und AutofahrerInnen signalisiert werden, dass es sich um eine Wohnstraße handelt und auf andere VerkehrsteilnehmerInnen vermehrt Acht gegeben werden muss. (vgl. Mobilitätsagentur Wien 2024)

Bei dem Projekt handelt es sich laut Kostenzer nicht um ein klassisches *Tactical Urbanism*-Projekt, da die Bevölkerung nicht in den Prozess miteinbezogen wurde. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 24-25) Trotzdem konnte man erkennen, dass sich Kinder auf der Fläche bewegt haben. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 201f.) Schwierig bei diesem Projekt war, dass die Straße eine Wohnstraße geblieben ist und weiterhin sehr zugeparkt von Autos war, sodass nicht viel freier Raum für den Aufenthalt geblieben ist. (vgl. Kostenzer 2024: 198-201) Laut Kostenzer hat die farbliche Markierung auf der Straße gut als Signal für AutofahrerInnen gewirkt. (vgl. Kostenzer 2024: 208f.) Sie ist aber der Meinung, dass es, um Aufenthaltsqualität zu schaffen, mehr braucht als nur die Bemalung. (vgl. Kostenzer 2024: 205-208) Heute ist von der farblichen Gestaltung nichts mehr zu sehen, da der Bereich einige Zeit später komplett verkehrsberuhigt und dauerhaft zu einer Fußgängerzone umgebaut wurde. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 37f.)



Abbildung 25:
Farbliche
Oberflächen-
gestaltung in der
Staglgasse (Wien
zu Fuß 2018)

4.1.4. Ernst-Melchior-Gasse, 2. Bezirk

Ein paar Monate später wurde auch eine bereits bestehende Fußgängerzone im zweiten Wiener Gemeindebezirk in der Ernst-Melchior-Gasse mit Farbe versehen. Diese Umgestaltung erfolgte im Zuge des Projektes „kommraus“ von der Stadt Wien. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 43-45) Für die Umsetzung des Projektes wurde die ansässige Schule und deren SchülerInnen miteinbezogen. Gemeinsam mit den Kindern wurden spielerische Elemente in Form eines Tierchens aufgemalt. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 48-50) Durch diese grafische Bemalung wurde die Ernst-Melchior-Gasse nicht nur bunter, sondern auch zum Spielplatz für Kinder, welche den Mustern zum Beispiel mit dem Fahrrad nachfahren konnten. (vgl. Magnione, Rachbauer 2019) Für die Markierung der Straße wurde mit Dispersionsfarbe gearbeitet, welche länger als ursprünglich erwartet gehalten hat. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 50f., 63f.) Mittlerweile ist die Farbe zur Gänze verschwunden und die farbliche Gestaltung daher aktuell nicht mehr zu sehen.

Ein Grund für das längere Bestehen dieses Projekt war das Engagement der damaligen Bezirksvorsteherin, welche persönlich die Haftung für die Umsetzung übernommen hatte. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 64-66) Dies zeigt, wie schwierig es aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen ist, solche Projekte des taktischen Urbanismus in der Stadt umzusetzen.

Kostenzer erläutert, dass das Projekt sehr gut bei der Bevölkerung angekommen ist und von dieser auch gerne genutzt wurde. Daten bezüglich dieser Effekte gibt es aber keine, es handelt sich dabei nur um eigene Erfahrungswerte und Erzählungen. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 261-263)

Abbildung 26:
Spielerische
Gestaltung der
Ernst-Melchior-
Gasse (Mangione,
Rachbauer 2019)



4.1.5. Waltergasse, 4. Bezirk

Ein weiteres Projekt, welches von Sylvia Kostenzer designt wurde, ist die farbliche Gestaltung in der Waltergasse im vierten Bezirk. Nachdem bereits andere Projekte in Wien umgesetzt waren und man erkannte, dass diese angenommen werden, wurde die Umgestaltung der Waltergasse von der Bezirksvorsteherin beauftragt. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 172f.) Die Haftung liegt in diesem Fall also beim Bezirk selbst. (vgl. Magnione, Rachbauer 2019)

Bei dieser Straße handelte es sich bereits um eine Wohnstraße, die im Vorfeld einem Umbau unterzogen wurde. Als Zusatz dazu wurde die farbliche Gestaltung beauftragt. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 181f.) Sowohl ein Gymnasium als auch eine Volksschule haben in dieser Straße ihren Standort, was für eine interaktive und spielerische Gestaltung, wie es Kostenzer gerne macht, spricht. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 167-169, 161f.) Die Wohnstraße wurde zudem zu Schulzeiten gänzlich für den motorisierten Verkehr gesperrt. (vgl. Rachbauer 2019)



Abbildung 27:
Spielerische
Oberflächenbemalung
in der Waltergasse
(Rachbauer 2019)

4.1.6. Supergrätzl Favoriten

Ein größeres Projekt in Wien, wo taktischer Urbanismus bereits angewendet wurde, ist das Supergrätzl Favoriten. Wien hat nach dem Vorbild der Superblöcke in Barcelona entschieden ebenfalls mit diesem Instrument zu arbeiten. In der Smart Klima City Strategie Wien, im Wiener Klimafahrplan und im Regierungsübereinkommen der Fortschrittskoalition wurde das Supergrätzl als Werkzeug für ein lebenswertes Wien festgeschrieben. Das Supergrätzl integriert verschiedene Schwerpunktbereiche der Smart Klima City Strategie, darunter die Klimawandelanpassung, Mobilität, Gesundheit, Partizipation sowie soziale Inklusion und Kultur. Dieses neue Planungstool der Stadt wurde erstmals in Favoriten, dem 10. Wiener Gemeindebezirk, getestet. (vgl. Stadt Wien 2024b)

Das Gebiet des Supergrätzls wird durch 15 Blöcke gebildet und durch die Straßen Gudrunstraße, Leebgasse, Quellenstraße und Neilreichgasse begrenzt. Ein Block dieser 15 beinhaltet neben einem Kindergarten einen Park. Überhaupt sind in dem Gebiet einige Kindergärten verortet und im Kern dieses befindet sich eine Mittelschule, was für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität spricht. Das Gebiet weist außerdem eine hohe Einwohnerdichte auf und ist geprägt von hohen Temperaturen. Mehr Freiräume im öffentlichen Raum, werden daher benötigt. (vgl. Stadt Wien 2024a)

Pilotphase

Zunächst wurde mit dem Start des Projektes 2021 ein Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieses enthielt ein Verkehrs- sowie ein Freiraumkonzept. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 188-190) Die Konzepte wurden vom Planungsbüro Studio LAUT, welches von der Stadt Wien dazu beauftragt wurde, erstellt. (vgl. Wieser 2024: Z. 161-163) Im September 2021 unternahm man auch die ersten Schritte bezüglich einer Bürgerbeteiligung. Bei einer Veranstaltung hatten BürgerInnen die Möglichkeit sich über das grundsätzliche Konzept des Supergrätzl zu informieren und in Form eines Workshops selbst Ideen einzubringen. (vgl. Stadt Wien 2024a)

Im Mai 2022 gab es eine Informationsveranstaltung zu dem geplanten Pilotprojekt. Hier waren außerdem einige ExpertInnen sowie VertreterInnen der Stadtplanung anwesend, mit welchen verschiedenen Themen diskutiert werden konnten. BürgerInnen konnten bei dieser Veranstaltung ihre Anliegen und Ideen einbringen, damit diese im weiteren Verlauf des Projektes integriert werden konnten. Im Juni 2022 begann die Änderung des Verkehrs in dem Gebiet. Hierzu wurde neben neuen Beschilderungen vor allem mit der farblichen Gestaltung und der Gehsteigverbreiterung, sowie Pollern und Pflanztöpfen an den Kreuzungen gearbeitet, um den Verkehr nur noch in jeweils eine Richtung zu lenken.

RadfahrerInnen und FußgängerInnen ist es durch diese Diagonalfilter möglich die Kreuzungen in alle Richtungen zu passieren, während motorisierten Fahrzeugen die Durchfahrt durch das Grätzl verboten und nur noch ein Zufahren ermöglicht wird. (vgl. Stadt Wien 2024a)

Die Herzgasse wurde in dem Bereich des Blocks, in welchem sich die Mittelschule befindet zu einer Fußgängerzone umfunktioniert. Dies erfolgte vor allem durch die farbliche Gestaltung der Oberfläche sowie die Situierung von Stadtmobiliar in Form von verschiedenen Sitzgelegenheiten und Pflanztrögen. Der Ort dient nun dem Aufenthalt und der Interaktion der Menschen, sowohl für SchülerInnen als auch AnwohnerInnen. In dieser Fußgängerzone wurde außerdem ein partizipativer Bodenplan aufgemalt, um Workshops im Straßenraum zu unterstützen. Dieser Ort bildet auch das Zentrum der participationsveranstaltungen im Gebiet. Im Zuge der Pilotphase wurden hier zwischen Juni und September 2022 mehrere Events veranstaltet, wobei sich die Bevölkerung hierbei weiter in den Prozess und die Gestaltung einbringen konnte. Als Auftakt des Projektes wurde ein Straßenlabor eingerichtet, in dem alle Personen selbst mitgestalten konnten. Zudem gab es eine Freiluftausstellung mit Informationen über das Projekt und drei Spaziergänge zu den Themen Mobilität und Verkehr, Hitze und Begrünung sowie Freiraum und Aufenthalt. Im September wurde außerdem ein Straßenfest organisiert. (vgl. Stadt Wien 2024a, Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 84-91)



Abbildung 28: Taktische Interventionen im Supergrätzl Favoriten (eigene Aufnahmen)

Im gesamten Gebiet wurden durch die gesetzten Maßnahmen PKW-Stellplätze reduziert und so Orte für neue Nutzungen geschaffen. Im Sinne der Klimawandelanpassung wurden diese Bereiche mit Pflanztrögen begrünt sowie Nebelstelen und Sitzgelegenheiten situiert. An allen Zugängen beziehungsweise Zufahrten zum Supergrätzl wurden zum einen die Sichtbeziehungen durch neue Sperrlinien verbessert und zum anderen mittels

großer sichtbarer Bodenmarkierung mit dem Schriftzug „Supergrätzl“ auf das Projektgebiet aufmerksam gemacht. (vgl. Stadt Wien 2024a)

Bauphase

Basierend auf dem erstellten Verkehrs- und Freiraumkonzept für das Gebiet und die aus der Pilotphase des Projekts erlangten Erkenntnissen, arbeitet die Stadt nun an der baulichen Umsetzung der Umgestaltung. Die Bauarbeiten hierfür teilen sich in zwei Phasen. In der ersten Bauphase werden die Kreuzungen und einzelne Straßenabschnitte umgestaltet. In den Kreuzungsbereichen werden die Gehsteige verbreitert und hell gepflastert, um mehr Platz für Begrünung zu erhalten. Zudem werden entlang der Straßenabschnitte neue Aufenthaltsbereiche geschaffen, welche mit Sitzgelegenheiten, Wasserelementen und Spielmöglichkeiten ausgestattet werden. Stadtbäumen, Prachtstauden oder Hochstammsträuchern sorgen hier für einen hohen Anteil an Begrünung. (vgl. Stadt Wien 2024c) Ebenfalls in dieser Phase werden die Zufahrten zum Supergrätzl mit Fahrbahnerhebungen ausgestattet, um den VerkehrsteilnehmerInnen die veränderte Umgebung und Temporeduzierung bewusst zu machen. (vgl. Stadt Wien 2024a)

Die Umsetzung der ersten Bauphase hat im Oktober 2023 gestartet und soll bis Herbst 2024 abgeschlossen sein. Die Bauarbeiten für die zweite Bauphase beginnen im Anschluss an die erste Bauphase und werden voraussichtlich bis Herbst 2025 abgeschlossen. (vgl. Stadt Wien 2024a) In dieser zweiten Bauphase wird die Umgestaltung der Kernzone rund um die Mittelschule Herzgasse baulich umgesetzt. Die vier Gassen, welche das Zentrum des Grätzls bilden, werden in eine Fußgängerzone umgewandelt. Wesentlich für die Umgestaltung sind hier die Entsiegelung einiger Flächen sowie die helle Pflasterung der Oberflächen. Eine maximale Begrünung, die Situierung von Wasserelementen und Sitzgelegenheiten sowie wegbegleitende Spielmöglichkeiten für Kinder bilden die zentralen Elemente der Umgestaltung. (vgl. Stadt Wien 2024c)

Learnings des Projektes

Laut Wieser, einem der Mitbegründer des beauftragten Planungsbüro *Studio LAUT*, wurde mit dem Projekt das erreicht, was auch erwartet wurde. Es hat zu einer Verkehrsberuhigung in dem Gebiet geführt und es halten sich seit der Umsetzung der taktischen Interventionen mehr Menschen auf den Straßen auf. Zudem sind auch mehr Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs. (vgl. Wieser 2024: Z. 10-12) Nachdem die offizielle Evaluierung erst nach Abschluss des Umbaus veröffentlicht wird, sind dazu noch keine Daten vorhanden. Laut Klimmer-Pölleritzer, der Projektleiterin des Supergrätzl Favoriten, zeigen die Aussagen der Bevölkerung jedoch bereits eine

Verschiebung der Mobilität der Menschen weg vom motorisierten Individualverkehr hin zur aktiven Mobilität. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 239-254)

Herausfordernd war laut Wieser die geringe Erfahrung bezüglich der Thematik in Wien. Einerseits wegen der Umsetzung von Maßnahmen des taktischen Urbanismus in einem so großen Planungsgebiet und andererseits auch bezüglich der Kosten solcher Umsetzungen. Außerdem stellt es auch eine gewisse Herausforderung dar, den Beteiligten, diese doch neue Thematik und die Absichten sowie Umsetzung dieses Instrumentes zu erläutern. (vgl. Wieser 2024: Z. 18-23)

Als größte Herausforderung nennt Wieser die durchlässige Ausführung der Diagonalfilter, welche auch in den Medien Aufmerksamkeit bekamen. (vgl. Wieser 2024: Z. 30f.) Diese bestanden hauptsächlich aus Bodenmarkierungen und der Situierung eines Pollers in der Mitte der Kreuzungen. Nach einiger Zeit wurde festgestellt, dass AutofahrerInnen die Bodenmarkierungen in diesen Bereichen teilweise missachtet haben und über die Sperrflächen hinweg gefahren sind. Aufgrund dessen hat man ehemalige Betonmiskübel von der Donauinsel bemalt und bepflanzt und dafür genutzt diese Bereiche nachzurüsten. Seitdem ist ein unerlaubtes Überqueren der Sperrfläche nicht mehr möglich. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 260-266) Laut Wieser war auch in der Herzgasse, welche zur Fußgängerzone umgewidmet wurde, erkennbar, dass Farbe allein nicht ausreicht, um den motorisierten Verkehr davon abzuhalten durch die Gasse zu fahren, sondern es eine physische Barriere benötigt. (vgl. Wieser 2024: Z. 33-35)

Von der Bevölkerung wurde die Veränderung großteils sehr gut angenommen und einige BewohnerInnen hätten laut Klimmer-Pölleritzer gerne noch mehr Grün und Spielmöglichkeiten. Vereinzelt wurden auch Beschwerden abgegeben, aber die positiven Rückmeldungen haben überwogen. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 230-239) Im Sinne der Möglichkeit von *Tactical Urbanism*, Dinge wieder verändern zu können wurde auf gewisse Beschwerden oder Anliegen reagiert. Beispielsweise wurde ein Pflanzenbehälter im Nachhinein verschoben, da dieser von EigentümerInnen eines Hauses als zu knapp an deren Hauseinfahrt situiert wahrgenommen wurde. (vgl. Wiese 2024: Z. 81-85)

Allgemein kann gesagt werden, dass das Projekt gezeigt hat, wieviel Potential es in dem Gebiet gibt, um mehr Aufenthaltsqualität und Grünelemente zu schaffen, wie sich auch die Planungsstadträtin Ulli Sima dazu äußert. (vgl. Stadt Wien 2023)

4.1.7. Supergrätzl Lichtental

Die Agendagruppe Lichtental ist eine Gruppe ehrenamtlicher Personen, die sich für die Umsetzung eines Supergrätzls einsetzt. Die Gruppe arbeitet an einer partizipativen Gestaltung des Grätzls. In einem informellen Gespräch bei einem Rundgang durch das Grätzl erzählte ein ehrenamtlicher Mitarbeiter der Agendagruppe von ihren Tätigkeiten und dem Projekt:

Im Zuge des Projektes wurde die Umgestaltung von sieben Straßen des Viertels in einem co-kreativen Prozess mit über 250 Personen geplant. Die Workshops wurden Anfang Oktober 2023 abgeschlossen und die Ergebnisse sind auf Plänen im Projektraum der Agendagruppe ausgestellt. Als Grundlage für das Projekt hat die Agendagruppe eine Potentialanalyse für Baumpflanzungen in dem Gebiet gemacht. Als Ergebnis dieser Analyse haben sie die potenziell zu pflanzenden Bäume in dem Viertel auf den Straßenoberflächen aufgemalt, um im Straßenraum selbst zu verdeutlichen welche Veränderungen möglich wären.

Im Herbst 2023 gab es innerhalb von zwei Monaten, für jede der sieben Straßen, vor Ort einen eigenen Workshop. Die BewohnerInnen wurden über diese Workshops mittels Flyer informiert und eingeladen teilzunehmen. Bei den einzelnen Workshops arbeiteten Interessierte mit Plänen der jeweiligen Straßen im Maßstab 1:50 und konnten auf diesen ihre Wünsche und Ideen einzeichnen und niederschreiben. Es wurde auch mit vorgefertigten Baummodellen, Elementen im Straßenraum und Symbolen für verschiedene Aktivitäten hantiert. Trotz sehr unterschiedlicher Wetterbedingungen bei den einzelnen Workshops war die BürgerInnenbeteiligung sehr hoch und selbst bei Schlechtwetter konnte eine Teilnehmerzahl von rund 50 Personen verzeichnet werden. Zu der Möglichkeit Wünsche und Anregungen in den Plänen abzugeben, wurde im Zuge des Bezirksferienspiels eine Straße des Viertels abgesperrt und zu einer Spielstraße umfunktioniert. Dabei bekamen Kinder und Jugendliche die Möglichkeit den Straßenraum zurückzuerobern und neu zu erleben, indem sie die Straße mit Farben bemalen und zum Spielen nutzen konnten.

Als erster Schritt einer Veränderung im Straßenraum soll der Lichtentaler Park auf die ihm angrenzende Lichtentaler Gasse erweitert werden. Die Agendagruppe Lichtental hat zudem eine Petition für die Umsetzung eines Supergrätzl gestartet.

4.1.8. Galileigasse, 9. Bezirk - Studierendenprojekt der TU Wien

Auch die Technische Universität Wien hat begonnen das Arbeiten mit *Tactical Urbanism* in die Lehre aufzunehmen und umzusetzen. Nach einem Projekt in Hard am Bodensee, bei welchem ein alter Schulvorplatz umgestaltet und entsiegelt wurde, wurde nun auch die Galileigasse in Wien in Form von taktischem Urbanismus umgestaltet. Die Gasse, welche zuvor eine Wohnstraße war, wurde im Zuge des Projektes teilweise zu einer Fußgängerzone umgewidmet. In diesem Bereich wurden Sitzgelegenheiten in verschiedenen Formen sowie Gemüse- und Blumenbeete aufgestellt und die Straße farblich gestaltet, um zum Spielen einzuladen. Die Umgestaltung erfolgte innerhalb von drei Monaten.

Das Projekt wurde von 23 Studierenden der Fakultät für Architektur und Raumplanung in Kooperation mit der Lokalen Agenda Alsergrund und dem Bezirk Alsergrund umgesetzt. Die Lokale Agenda Alsergrund wirkte vor allem im begleitenden Beteiligungsprozess unterstützend und der Bezirk Alsergrund finanzierte mit 20.000 Euro einen wesentlichen Teil der Kosten. Eine der beteiligten StudentInnen erläutert, dass das Projekt aufzeigt, wie rasch und kostengünstig mit solchen Maßnahmen angenehme Räume im Wohnumfeld geschaffen werden können, aber es für die Umsetzung Mut bedarf, vor allem von Politik und Verwaltung. (vgl. Technische Universität Wien 2024)

Der Klima- und Demokratiestadtrat Jürgen Czernohorsky spricht hierbei von einem guten Beispiel für die Nutzung von innovativen Ansätzen, um Herausforderungen des Klimawandels anzugehen und die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen. Er erwähnt auch die Bedeutung der Einbeziehung der BürgerInnen sowie deren Wichtigkeit für das Nachbarschaftsleben. Ebenso begeistert ist die Direktorin der ansässigen Volksschule. Sie spricht von einer Bereicherung. Laut ihr ist die Straße sicherer und attraktiver geworden. (vgl. Technische Universität Wien 2024)

Aus Gesprächen mit Studierenden vor Ort bei der Eröffnungsveranstaltung der umgestalteten Gasse ging hervor, dass die Ziele, den Straßenraum zu einem erweiterten Wohnraum und einem sicheren Ort für Kinder zu machen erreicht wurden. Es konnten außerdem Räume zur Interaktion sowie zur Entspannung geschaffen werden. Als Herausforderungen führen die Studierenden in ihrer Abschlusspräsentation die finanziellen Einschränkungen an, welche zur Reduzierung von Elementen führten sowie die schwierige Durchsetzung der Umwidmung der Gasse in eine Fußgängerzone. Weiters war eine farbliche Bemalung nur innerhalb dieser Fußgängerzone erlaubt. Laut einer

Studentin ist die genutzte Farbe nicht jene, die auch für Bodenmarkierungen der Stadt Wien genutzt wird, sondern eine Farbe, welche vermutlich nach einiger Zeit verblassen wird. Das Projekt ist für ungefähr drei Jahre geplant und danach soll die Gasse baulich umgestaltet werden, wobei ein genauer Zeitpunkt noch nicht feststeht.



Abbildung 29: Umgestaltung der Galileigasse (LA21 Wien)

4.2. Learnings aus Umsetzungen in Wien

Aus der bisherigen Umsetzung des taktischen Urbanismus in Wien konnten bereits einiges über das Arbeiten mit dem Ansatz gelernt werden. Die bisherigen Projekte zeigen, dass die bestehenden Rahmenbedingungen die Umsetzung dieser einschränken. Vor allem die rechtlichen Rahmenbedingungen müssten sich für eine einfachere Umsetzung verändern. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 339f.) Beispielsweise sind für die Sperrung von Straßen für den motorisierten Individualverkehr Genehmigungen der Verkehrsbehörde notwendig. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 71-75) Auch bezüglich der Bemalung von Straßenräumen gibt es aus rechtlichen Gründen einige Einschränkungen. Wichtig wäre es Rahmenbedingungen zu schaffen, die die Umsetzungen erleichtern und es Initiatoren erlauben die Oberflächen der Straßen, mit dafür vorgesehenen Farben, zu bemalen. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 350-353, Wieser 2024: Z. 287-291) Eine Veränderung dieser rechtlichen Rahmenbedingungen wäre für eine leichtere Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten sehr hilfreich.

Zudem spielt Partizipation bei Projekten des taktischen Urbanismus eine wesentliche Rolle. Es ist bedeutend die Bevölkerung in die Prozesse einzubeziehen, Anliegen aufzunehmen und ihr zu erläutern was das Ziel der jeweiligen Intervention ist. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 111-115) Für eine erfolgreiche Umsetzung sind der Zuspruch und der Wille vieler Personen, sich an dem jeweiligen Projekt zu beteiligen, bedeutend. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 311f.) Hierzu ist die persönliche Betroffenheit der Menschen ein wesentlicher Indikator für eine erhöhte Bereitschaft zur Beteiligung. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 315f.) Das co-kreative Arbeiten im Zuge eines *Tactical Urbanism*-Prozess kann zudem als eine Erweiterung der bereits etablierten Beteiligungsformate gelten, mit der eine erweiterte Zielgruppe erreicht werden kann. (vgl. Klimmer-Pölleritzer 2024: Z. 338-342)

Bezüglich der verwendeten Elemente bei einer Umgestaltung in Sinne des taktischen Urbanismus hat die farbliche Oberflächenbemalung einen wesentlichen Einfluss. Die farbliche Markierung sorgt für visuelle Sichtbarkeit und lässt dadurch NutzerInnen schnell erkennen, dass eine Veränderung des Straßenraumes stattgefunden hat. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 349f.) FußgängerInnen erkennen, dass sie sich in markierten Bereichen sicher bewegen können und AutofahrerInnen gibt es ein Signal, Vorsicht zu wahren. (vgl. Wieser 2024: Z. 107, Kostenzer 2024: Z. 207-209)

Neben dem Element der Farbe spielen Mobiliar und Pflanzen für die Schaffung von Aufenthaltsqualität eine wesentliche Rolle. (vgl. Wieser 2024: Z. 108f., Kostenzer 2024: Z. 205-207) So reicht eine farbliche Markierung allein nicht aus, um einen Straßenraum qualitativ zum vermehrten Aufenthalt zu verändern. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 207f.)

Durch Maßnahmen des taktischen Urbanismus kann sich die Wahrnehmung der Menschen verändern. Zudem sorgen farbliche Oberflächenbemalungen für Aufmerksamkeit. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 226f.) Durch die Kombination mit Mobiliar und Pflanzen wirkt der Straßenraum anders auf die Menschen, nämlich als ein Raum der Begegnung und der Bewegung und nicht mehr nur als Verkehrsraum. (vgl. Klimmer Pölleritzer 2024: Z. 102-105)

Vor allem ausgefallene Bemalungen und Elemente sorgen dafür, dass Projekte vermehrte Aufmerksamkeit erlangen und ein Diskurs darüber entsteht. (vgl. Wieser 2024: Z. 271-274) Weiters schafft es dieser Ansatz mit wenig CO2-Einsatz viele Vorteile der Straßenraumgestaltung zu nutzen, was mit konventionellen Methoden nur unter hohem Kosten-, Energie- und Zeitaufwand möglich wäre. (vgl. Wieser 2024: Z. 236-238)

Auch auf institutioneller Ebene können Projekte des taktischen Urbanismus Veränderungen bewirken. Durch das Aufzeigen von erfolgreichen Umsetzungen sind die verantwortlichen AkteurInnen gewillt weitere Projekte dieser Art zu unterstützen und umzusetzen. (vgl. Kostenzer 2024: Z. 324-327)

4.3. Entwurf für die Semperstraße in Wien

Im folgenden Kapitel wird mit der Basis der bereits erlangten Erkenntnisse ein Entwurf für eine Umsetzung des taktischen Urbanismus in der Semperstraße im 18. Wiener Gemeindebezirk erarbeitet.

Bei der Suche nach einem geeigneten Straßenabschnitt für diesen Entwurf wurde auf die entsprechende Infrastruktur und das damit zusammenhängende Potential für eine Umgestaltung geachtet. Das Hauptkriterium für die Auswahl eines Entwurfsgebietes war das Vorhandensein von Bildungseinrichtungen, insbesondere Schulen. Ein weiteres Kriterium war, dass der Straßenabschnitt eine Nebenstraße und mit geringem bis mittlerem Verkehrsaufkommen darstellt. Anhand dieser Kriterien wurden Straßenabschnitte in Wien gesucht und mittels Begehungen in mehreren Bezirken der Stadt näher erkundet.

Der Straßenabschnitt der Semperstraße wurde gewählt, weil hier neben mehreren Bildungseinrichtungen auch einige Restaurants und Versorgungseinrichtungen verortet sind. Zudem ist der Straßenabschnitt von vielen als Parkplätzen genutzten Flächen geprägt, welche Potential für andere Nutzungen aufweisen.

Zunächst wird das Entwurfsgebiet bezüglich seiner Infrastruktur, der Mobilität, der Grünflächen und der aktuellen Aufenthaltsqualität analysiert. Diese Analyse erfolgte durch Online-Recherchen mit Google Maps, mittels Kartenmaterial der Stadt Wien sowie durch drei Begehungen des Gebietes und die dabei angestellten Beobachtungen. Bei den Beobachtungen wurde vor allem auf die vorhandenen Infrastrukturen die Flächenverteilung des Raumes und die Menschen, die sich im Straßenraum bewegen geachtet.

Mithilfe der Analyse wurde ein Entwurf angefertigt, der zeigt, wie der Straßenraum mit dem Ansatz des taktischen Urbanismus kurzfristig verändert werden und der Prozess dieser Veränderung begleitet durch BürgerInnenbeteiligung ablaufen könnte.

4.3.1. Analyse des Entwurfsgebiets

Wie einleitend erwähnt befindet sich das Entwurfsgebiet im 18. Wiener Gemeindebezirk Währing. Der Straßenabschnitt liegt nur eine Straße vom Währinger Gürtel entfernt, welcher die Grenze zum Bezirk Alsergrund bildet. Das Entwurfsgebiet ist somit, trotz der Lage außerhalb des Gürtels, in der Stadt zentral gelegen. Abbildung 30 zeigt die Verortung des Straßenabschnittes sowie ein Luftbild dieses.

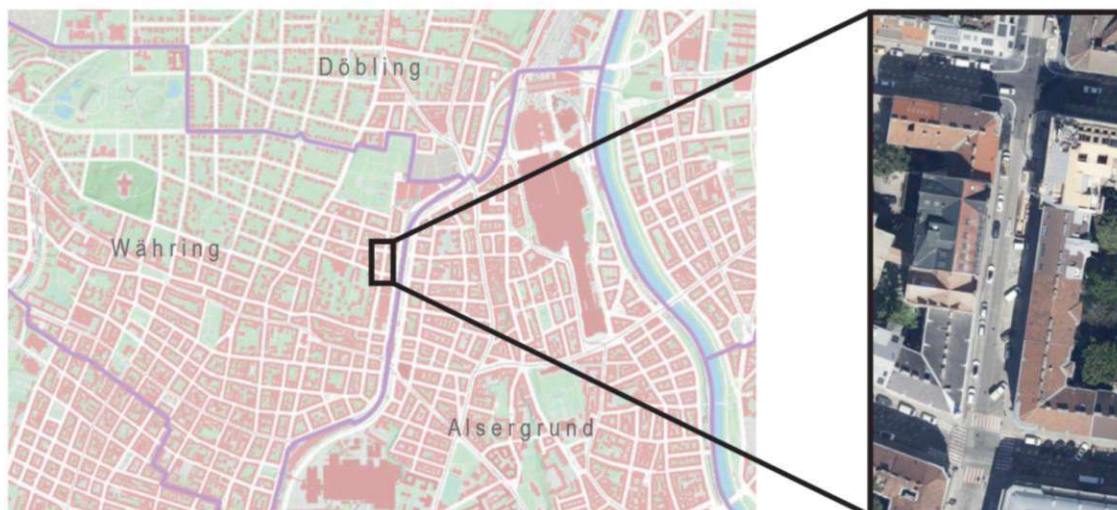


Abbildung 30: Lage des Entwurfsgebietes (eigenen Darstellung, Kartenmaterial und Luftbild: Stadt Wien)

Um die zugänglichen Räume des Straßenraum, abgesehen von der Straßenflächen zu verdeutlichen wurde ein Nolli-Plan angefertigt, welcher in Abbildung 31 zu sehen ist. Dieser zeigt die öffentlichen beziehungsweise halböffentlichen Räume, die von dem Straßenabschnitt und den anliegenden Straßen aus erreicht werden können. Diese Räume spielen für die Umsetzung einer Umgestaltung eine wesentliche Rolle, da sie in

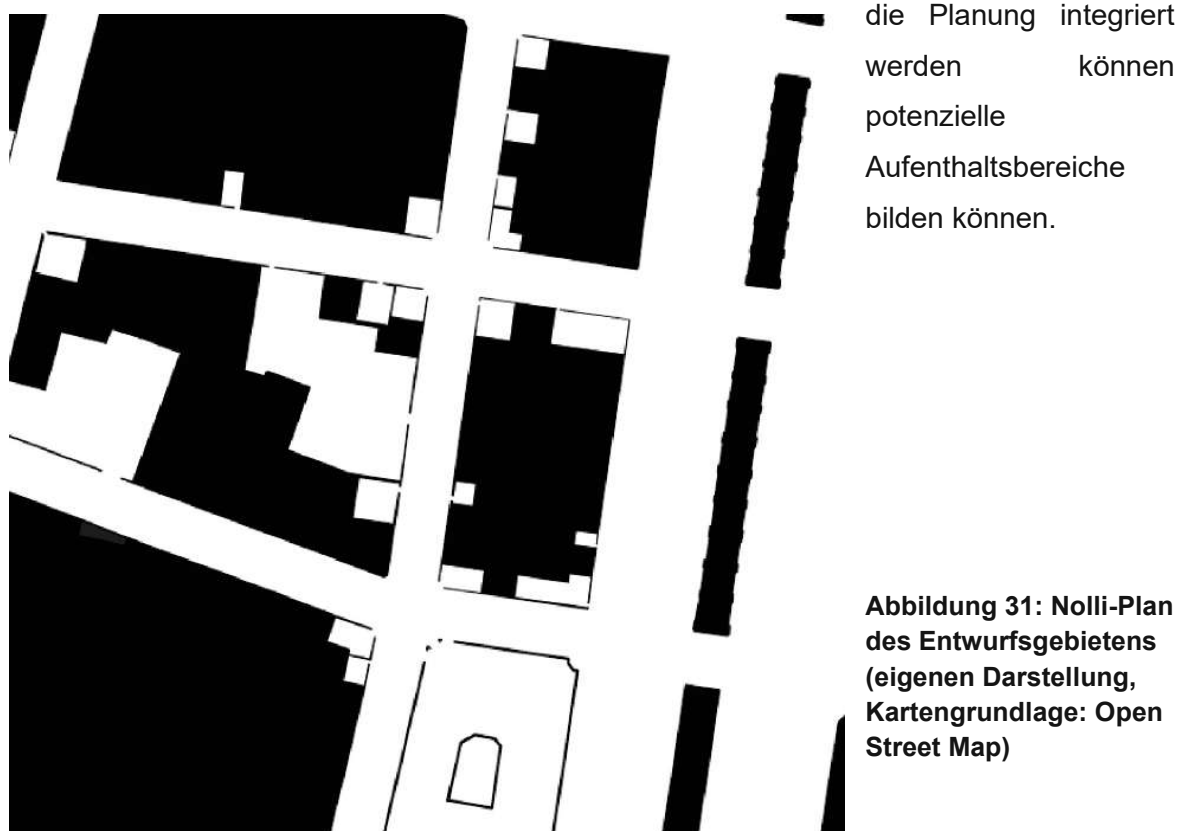


Abbildung 31: Nolli-Plan des Entwurfsgebietes (eigenen Darstellung, Kartengrundlage: Open Street Map)

Infrastruktur

Der Straßenraum ist geprägt von Bildungseinrichtungen. Neben der Albertus-Magnus-Schule, welche sowohl eine Volksschule, eine Mittelschule sowie ein Gymnasium umfasst, befindet sich an der Kreuzung zur Michaelerstraße das Modul der WKÖ. Direkt neben der Albertus-Magnus-Schule ist außerdem die Musikakademie Währing, welche ein breites Angebot an musikalischer Bildung bietet. In der angrenzenden Michaelerstraße sind weitere Schulräume der Albertus-Magnus-Schule verortet und etwas weiter nördlich in der Semperstraße befindet sich ein Kindergarten. In dem Straßenabschnitt befinden sich außerdem Einrichtungen des Gesundheitswesens, eine Apotheke an der Kreuzung mit der Sternwartestraße und ein Orthopäde an der Kreuzung mit der Michaelerstraße.

Zudem sind in dem Straßenabschnitt einige Gastronomiebetriebe zu finden, wie in der Karte in Abbildung 32 zu erkennen ist. An der Kreuzung mit der Sternwartestraße sind zwei Gasthäuser sowie eine Bäckerei und an der Kreuzung mit der Michaelerstraße befindet sich ein Restaurant. In der Semperstraße ist sich noch ein kleines Restaurant und in der Michaelerstraße angrenzend zum Gürtel befindet sich ein Restaurant mit Schanigarten. In den angrenzenden Straßen des Abschnittes sind einige Geschäfte und Dienstleistungsangebote zu finden. In der Michaelerstraße befindet sich außerdem eine Poststelle.

Die vorhandene Infrastruktur ist ausschlaggebend für die Bewegung der Menschen in diesem Gebiet. Menschen kommen aus unterschiedlichsten Gründen an diesen Ort. Zum Besuch diverser Bildungseinrichtungen, zum Termin bei einem Arzt oder in die Apotheke, in der Freizeit der Besuch eines Restaurants sowie zum Zweck des Wohnens. Neben der Förderung der Bewegung von Personen in dem Bereich, sind dies Infrastrukturen, für die auch eine gewisse Aufenthaltsqualität notwendig, beziehungsweise sinnvoll erscheint.

Grünraum

Straßenbegleitende Begrünung ist in dem Straßenabschnitt in sehr geringem Ausmaß und erst seit kurzer Zeit vorhanden. Es wurde eine kleine, straßenbegleitende Grünfläche geschaffen, auf der zwei Bäume gepflanzt wurden. Abgesehen davon sind in dem Straßenraum keine Bäume oder Grünflächen zu finden. Die nahegelegene Grünfläche in der Michaelerstraße ist ein privates Grundstück und nicht für die Öffentlichkeit zugänglich.

Mobilität

Die Straße wird als Einbahnstraße von der Michaelerstraße Richtung Sternwartestraße geführt. Auf beiden Seiten der Fahrbahn finden sich Parkplätze, auf der einen Seite in

Form von parallelen Parkmöglichkeiten und auf der anderen Seite als Schrägparkplätze. Dadurch nimmt der motorisierte Individualverkehr viel Platz des Straßenraumes in Anspruch. Die Fahrbahn macht 3,5 Meter des Querschnittes aus und die Parkflächen insgesamt 5 Meter. Das Radfahren durch die Straße ist auch gegen die Einbahn, also in beide Richtungen erlaubt. Durch die Schaffung einer Grünfläche wurden die zuvor dort situieren Fahrradabstellplätze, welche die einzigen in diesem Straßenabschnitt waren, entfernt. Fahrradabstellplätze in der Umgebung der Schule sind daher ausschließlich vor dem Modul der WKO am südlichen Ende der Gasse in der Michaelerstraße zu finden.



Abbildung 32: Analysekarte (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap)

Der Gehsteig auf der Straßenseite, auf welcher sich die Schule befindet, wäre ursprünglich breiter, als er es aktuell ist. Hier wurden auf dem Gehsteig Parkplätze eingezeichnet. Die parkenden Fahrzeuge sorgen dafür, dass der Gehsteig auf der gesamten Länge des Straßenabschnittes sehr schmal ist und für FußgängerInnen hier nur

eine Breite von einem Meter zum Gehen verbleibt. Nur direkt vor dem Schuleingang ist der Gehsteig mit 2,5 Metern etwas breiter und wird von der Fahrbahn durch eine Absperrung getrennt. Auf der anderen Straßenseite ist der Gehsteig mit einer Breite von 2,5 Metern breiter. Fußgängerüberquerungen in Form von Zebrastreifen sind an den Kreuzungen vorhanden. An der Kreuzung zur Sternwartestraße wurden erst kürzlich die Bordsteinkanten verlängert und die Bereiche der Zebrastreifen auf das Niveau des Gehsteiges angehoben.

Aus einer Beobachtung geht hervor, dass der Straßenraum nicht ideal für Kinder ist. Ein Vater, der mit seinen beiden Schulkindern zur Bushaltestelle ging, musste auf dem schmalen Gehsteig zwischen Hausmauer und den geparkten Autos quasi „im Gänsemarsch“ hinter seinen Kindern gehen, weil ein Nebeneinandergehen nicht möglich war. An der Kreuzung konnten sie die Straßen über den Zebrastreifen queren.

Die nächste Bushaltestelle liegt in der angrenzenden Sternwartestraße, die nächste U-Bahn-Station ist in 5 Minuten zu Fuß erreichbar. Der Straßenraum selbst befindet sich zwischen den beiden U6-Stationen Währinger Straße und Nußdorfer Straße.

Durch die Fahrbahn und die Bereiche für den ruhenden Verkehr wird durch den motorisierten Individualverkehr sehr viel Platz eingenommen. Von der Gesamtbreite des Straßenquerschnittes, welcher 14 Meter aufweist, sind es mit 9,5 Metern, die nur dem



motorisierten Individualverkehr bestimmt sind, 68 Prozent und somit über zwei Drittel des Querschnittes. Ein Meter ist für den Radverkehr vorgesehen und 3,5 Meter für den Fußverkehr. Dies sollte, um eine Mobilitätswende zu fördern verändert werden.

**Abbildung 33: Semperstraße
(eigene Aufnahme)**

Aufenthalt

Es gibt in dem untersuchten Straßenraum keine Bereiche, die für den Aufenthalt reserviert sind. Es konnte beobachtet werden, wie Kinder nach der Schule an dem direkt vor dem Eingang der Schule angebrachtem Geländer lehnen, da es vor der Schule keinen Ort zum Verweilen gibt. Die einzige Sitzgelegenheit in der Umgebung, ist eine Bank bei der Bushaltestelle in der Sternwartestraße.

4.3.2. Mögliche Umsetzung mit Tactical Urbanism

Auf Basis der Analyse wurde ein Entwurf angefertigt, der eine mögliche Umgestaltung des Straßenraumes durch schnelle und temporäre Maßnahmen des taktischen Urbanismus aufzeigt. Abbildung 34 zeigt diesen Entwurf, welcher erläutert wie der gewählte Straßenraum mit einfachen Elementen umgestaltet und umfunktioniert werden kann. Der Straßenraum kann durch die Umgestaltung statt als überwiegend durch Parkplatzflächen genutzt zu werden, verschiedenen Nutzungen erleben. Er kann sowohl einen Raum zur Entspannung und zum Aufenthalt bieten, einen Treffpunkt für SchülerInnen oder AnwohnerInnen darstellen, als auch zum Spielen und für Bewegen genutzt werden.

Dieser Entwurf stellt nur eine mögliche Variante dar, wie der Straßenraum mittels taktischer Intervention umgestaltet werden könnte. Solch ein Entwurf kann auch als Diskussionsgrundlage für Workshops dienen.

**Abbildung 34: Tactical Urbanism-
Entwurf Semperstraße (eigene
Darstellung, Kartengrundlage:
OpenStreetMap)**



Durch verschiedene Sitzelemente gibt es Räume für den Aufenthalt. Diese Aufenthaltsbereiche befinden sich vor den Eingängen zu Bildungseinrichtungen und bilden somit auch Treffpunkte. Die Pflanzenelemente und Bäume in Trögen sollen die mögliche Begrünung des Straßenraumes, sowie die Wirkung einer begrünten Straße aufzeigen. Mit Hochbeeten wird auch das Garteln im Straßenraum ermöglicht. Weiters gibt es sowohl vorgesehene Elemente als auch freiere Räume zum Spielen. Neben sportlichen Elementen wie einem Basketballkorb und einem Tischtennistisch sind es vor allem die farblichen Markierungen, die zum Spielen auf der Straße einladen. Durch diese Umgestaltung der Straße kann der Straßenraum neu und verändert genutzt werden. Vor allem in Schulumnähe sind Verweilbereiche für SchülerInnen wichtig. Zudem trägt eine Verkehrsberuhigung neben den klimatischen Effekten auch zur Sicherheit bei.

4.3.3. Prozess der Umsetzung mit BürgerInnenbeteiligung

Aus der bisherigen Forschung ist hervorgegangen, dass nicht nur die Umgestaltung und die gewählten Elemente von Bedeutung sind. Der gesamte Prozess der Umsetzung, insbesondere die BürgerInnenbeteiligung und die Kooperation mit der Stadt sind bei Projekten des *Tactical Urbanism* wesentlich, um entsprechende Wirkungen zu erzielen. Die Bevölkerung, vor allem die BewohnerInnen und BesucherInnen des Planungsgebiet sollten in den Prozess eingebunden werden. Dies ist wichtig, um deren Bedürfnisse und Anliegen zu eruieren und in die Umsetzung miteinfließen zu lassen, aber auch um die Akzeptanz zu erhöhen und die Nutzung der veränderten Räume zu gewährleisten. Weiters lassen die untersuchten Beispiele feststellen, dass die Kooperation mit der Stadtverwaltung wesentlich ist, um Projekte des taktischen Urbanismus rasch umsetzen zu können.

Die Durchführung eines partizipativen Prozesses und die intensive Zusammenarbeit mit der Stadt Wien bezüglich der Entwicklung eines Entwurfes würden den Rahmen dieser Arbeit übersteigen. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der tatsächlichen Realisierung eines solchen Projektes die Bevölkerung miteinbezogen und Absprachetermine mit der Stadtverwaltung veranstaltet werden würde. Die Grafik in Abbildung 35 zeigt, wie der Prozess der Umsetzung einer Intervention des taktischen Urbanismus in der Semperstraße aussehen könnte.

Nach der Festlegung des Planungsgebietes sollte eine umfangreiche Analyse angestellt werden. Die bestehende Straße und ihre Umgebung werden dabei analysiert als auch der Bedarf an Nutzungen in diesem Raum eruiert.



Bedeutend ist es von Anfang an mit der Stadt zu kooperieren. Nach Absprache mit der Verwaltung wird ein Konzept entwickelt. Mit diesem ersten Konzept werden die BürgerInnen bei einer öffentlichen Veranstaltung über das Vorhaben und auch die Beteiligungsmöglichkeiten informiert und es wird zur Einbringung von Ideen anregen. Eine Ideensammlung könnte mittels Postwurfkarten als auch Online-Möglichkeiten zur Abgabe stattfinden.

Mit den Anregungen der Bevölkerung wird ein konzeptioneller Entwurf entwickelt, welcher als Grundlage für Workshops genutzt werden kann. Workshops können mit SchülerInnen in Kooperation mit der Schule in Lernfächern stattfinden. Beispielsweise können die Kinder in Kleingruppen ihre ideale Straße beschreiben und die für sie wesentlichen Elemente in einem Plan einzeichnen. Genauso können auch Workshops mit den AnwohnerInnen und sonstigen Interessierten stattfinden, dies am besten in einer der Bildungseinrichtungen vor Ort oder direkt im Straßenraum stattfinden. Nach intensivem Austausch mit der Stadt wird dann der tatsächliche Umsetzungsplan entworfen, welchen auch in Kooperation mit dieser umgesetzt wird.

Abbildung 35: Prozessgrafik der Umsetzung (eigene Darstellung)

Aus dem Umsetzungsbeispiel in Mailand stellt es sich als positiv heraus, die Bevölkerung auch bei der tatsächlichen Umsetzung der Intervention miteinzubinden. So kann die Umgestaltung partizipativ stattfinden und BürgerInnen können sich beispielsweise beim Malen der Straßenoberfläche beteiligen. Dazu könnte eine Veranstaltung unter dem Namen „Gemeinsam machen wir die Semperstraße bunt“ stattfinden. Nach der ersten Implementierung der Maßnahmen kann, wie auch schon beim Supergrätzl in Favoriten, ein Straßenlabor veranstaltet werden. Hierbei können die AnwohnerInnen, SchülerInnen

und PassantInnen den Raum selbst wahrnehmen und erleben. Vor Ort kann über die Veränderungen im Straßenraum deren Vor- und Nachteile und mögliche Anpassungen gesprochen werden. In weiterer intensiver Absprache mit der Stadt kann die Intervention nach diesem Straßenlabor noch Anpassungen unterzogen werden. Als Abschluss des partizipativen Prozesses könnte ein Straßenfest veranstaltet werden, bei welchem die „fertige“ Implementierung präsentiert und erlebt werden kann. Der Straßenraum kann so wie er umgestaltet wurde nun weiter genutzt werden. Neben der Nutzung dieses ist es ratsam eine Evaluierung durchzuführen, um die Wirkungen der Umgestaltung festzuhalten, Aussagen über den Erfolg der Umsetzung treffen zu können und nach Notwendigkeit weiter Veränderungen zu tätigen beziehungsweise Formate zukünftig zu verändern. Mit der Stadt kann überlegt werden die temporäre Installation in ihrer Form beizubehalten oder eine bauliche Veränderung des Straßenraumes, beispielsweise mit Entsiegelungsmaßnahmen und Niveaueausgleichen durchzuführen.

4.3.4. Entwicklungen nach der Umgestaltung

Der Straßenraum könnte sich durch die Anregung der taktischen Umgestaltung baulich hin zu einer Fußgängerzone mit vielen Grünflächen sowie Spiel- und Sportflächen verändern. Die Umgestaltung des Straßenraumes kann aber auch auf sozialer Ebene einige Veränderungen anstoßen.

Beispielsweise könnte sich eine Gruppe an AnwohnerInnen finden, die sich regelmäßig im „Gartl-Bereich“ trifft, diesen versorgt und hier ihr eigenes Obst und Gemüse anbaut. Dieser Bereich mit den Hochbeeten kann aber auch in Kooperation mit der ansässigen Schule zu Bildungszwecken durch diese genutzt und betreut werden.

Der Straßenraum, insbesondere die Aufenthaltsbereiche können für SchülerInnen einen Treffpunkt bilden, wo sie auch nach der Schule noch Zeit mit Ihren Freunden verbringen. Weiters können durch die Intervention aber auch Treffpunkte für gewisse Aktivitäten entstehen. So könnte der eingezeichnete Basketball-Bereich einen Ort bilden, wo regelmäßig Hobby-3x3-Basketball-Turniere stattfinden. Dazu wäre es auch möglich die farbliche Markierung zu einem späteren Zeitpunkt durch ein richtigen Basketballplatz zu ersetzen. Ebenso könnte die ansässige Musikakademie durch die Umgestaltung mehr Aufmerksamkeit erlangen. Im Vorberiech der Akademie kann neben einem Treffpunkt für Musikinteressierte auch ein Outdoorbereich zum Musizieren geschaffen werden. Neben Unterrichtseinheiten könnten hier auch kleine Veranstaltungen stattfinden.

Verkehrstechnisch kann die Umgestaltung mittels temporärer Maßnahmen als Anstoß wirken. Durch die Umnutzung der Stellflächen für motorisierte Fahrzeuge können neue Nutzungen Platz finden, aber auch andere Mobilitätsformen gefördert werden. Die

Menschen suchen den Straßenraum eher zu Fuß auf, oder kommen mit dem Fahrrad. Die Bevölkerung kann durch die Reduzierung der Stellflächen auch animiert werden die öffentlichen Verkehrsmittel vermehrt zu nutzen. Durch die Umgestaltung des Straßenabschnittes und den damit verbundenen Entfall der Notwendigkeit diesen mit dem Auto zu durchqueren kann ein Impuls gesetzt werden, die Straße gänzlich vom motorisierten Individualverkehr zu befreien und zu einer Fußgängerzone umzufunktionieren.

Das Bild, welches durch die Situierung der Bäume in Pflanztrögen geschaffen wird kann weiters einen Anreiz bieten, mehr Bäume im Straßenraum zu pflanzen sowie durch Entsiegelung mehr Grünflächen in den Straßenabschnitt zu integrieren

4.3.5. Reflexion des Entwurfes

Reflektierend lässt sich sagen, dass die Umsetzung von Projekten im Rahmen des taktischen Urbanismus viele Faktoren berücksichtigt. Es ist entscheidend, sorgfältig zu analysieren und zu verstehen, welche Auswirkungen einzelne Veränderungen haben können und welche Prozesse sie anstoßen. Im Laufe der Entwurfsentwicklung wurden häufig Anpassungen vorgenommen, da man im Prozess auf neue Erkenntnisse stößt. Beispielsweise erwiesen sich die Platzierung von Möbeln oder Fahrradständern in bestimmten Bereichen manchmal als nicht ideal, da sie andere Nutzungen des öffentlichen Raums einschränken können. Ein großer Vorteil des taktischen Urbanismus besteht darin, dass selbst bei der Umsetzung mit einem konkreten zuvor herausgearbeiteten Plan die Installationen flexibel bleiben. Sie können unkompliziert verändert oder angepasst werden, falls sich herausstellt, dass etwas in der ursprünglichen Form nicht optimal funktioniert oder eine andere Lösung besser wäre.

Der Prozess der Entwicklung eines Entwurfes liefert wertvolle Erkenntnisse darüber, worauf alles geachtet werden muss und wie komplex und aufwendig die Umsetzung von *Tactical Urbanism* Projekte tatsächlich ist oder sein kann. Besonders spannend wäre es, vergleichsweise zu untersuchen, was passieren würde, wenn Maßnahmen ohne umfassende Vorarbeit und Recherche gesetzt und Mobiliar willkürlich installiert werden würden. Zudem wäre es interessant, den genannten Prozess tatsächlich praktisch durchzuführen, um zu erkennen, welche unerwarteten Hindernisse noch auftauchen könnten.

Der Prozess lässt erkennen, dass kleine Veränderungen im Straßenraum oft große Auswirkungen haben und das Nutzungserlebnis des öffentlichen Raums entscheidend verbessern können.

5. Erkenntnisse

In diesem Kapitel werden die im Rahmen der Arbeit erlangten Erkenntnisse erläutert und die zu Beginn gestellten Forschungsfragen beantwortet. Zunächst wird auf die Einflüsse von taktischen Interventionen auf Wahrnehmung und Verhalten der Bevölkerung eingegangen. So werden die Einflüsse der farblichen Oberflächengestaltung und der Situierung von Stadtmobiliar auf die Aufenthaltsqualität, sowie die Wahrnehmung und folglich auch das Verhalten angeführt. Weiters wird beschrieben welche Potentiale und Effekte die Kombination aus farblicher Oberflächengestaltung und Stadtmobiliar bezüglich eines klimaneutraleren Mobilitätsverhaltens aufweisen. Im letzten Teil dieses Kapitels werden konkrete Handlungsempfehlungen an die Stadt Wien für das Arbeiten mit Maßnahmen des taktischen Urbanismus gegeben. Die Frage, wie die Stadt Wien erfolgreich mit dem Instrument des taktischen Urbanismus arbeiten kann wird mit der Anführung dieser Handlungsempfehlungen beantwortet.

5.1. Einflüsse auf Wahrnehmung und Verhalten

Die Untersuchung von mehreren Fallbeispielen zeigt, dass durch taktische Interventionen im städtischen Raum eine Veränderung der Wahrnehmung der Bevölkerung stattfinden kann. Farbliche Oberflächengestaltungen können hierbei als visuelle Signale fungieren und Aufmerksamkeit erregen. Sie führen jedoch allein nur zu geringen Verhaltensänderungen, wie zum Beispiel zu kurzfristigen Aktivitäten, wie dem Spielen von Kindern auf der Straße oder dem vorsichtigeren Fahren von AutofahrerInnen. Dies wurde vor allem bei den durchgeführten Interviews hervorgehoben. Um eine tiefgreifendere Veränderung in der Wahrnehmung und im Verhalten der Menschen zu bewirken, bedarf es einer Kombination aus mehreren Elementen. Insbesondere die Kombination mit Stadtmobiliar und Pflanzen spielt eine entscheidende Rolle. Sitzgelegenheiten sind sehr wichtige Elemente für die Schaffung von Aufenthaltsqualität. Spiel- und Sportflächen animieren Menschen zudem, sich an den Orten der Interventionen zu bewegen und sich an diesen länger, sowie öfter aufzuhalten. Die Begrünung im Zuge einer Intervention ist sowohl für die klimatischen Bedingungen, aber auch für die Attraktivität eines öffentlichen Raumes von wesentlicher Bedeutung. Durch die Situierung von Stadtmobiliar und Pflanzen werden neben der subjektiven Wahrnehmungsveränderung des Raumes auch neue Nutzungen ermöglicht und die Aufenthaltsqualität erhöht. Es lässt sich daher behaupten, dass die Kombination aus diesen Elementen durch ihre unterschiedlichen Eigenschaften wesentliche Veränderung bewirkt, wenn es darum geht die Wahrnehmung und insbesondere das Verhalten der Bevölkerung zu beeinflussen und zu verändern.

Interventionen im Rahmen des taktischen Urbanismus zeigen auf, wie Straßenräume anders als für den motorisierten Individualverkehr genutzt werden können. Diese Umgestaltungen machen alternative Nutzungsmöglichkeiten sichtbar, was zu einer veränderten Wahrnehmung und einem geänderten Verhalten der Menschen führt. Menschen tendieren dazu, ihr Verhalten zu verändern, wenn sie die Umgebung anders wahrnehmen oder neue, praktikable Nutzungsformen geschaffen werden. Dies zeigte vor allem die in Mailand durchgeführte Studie, welche mehreren umgestalteten Plätzen untersuchte. In seiner Gesamtheit ist es die Attraktivität eines Raumes für dessen Nutzung die Menschen dazu bewegt werden anderen Tätigkeiten nachzugehen oder andere Verkehrsmittel zu wählen.

Projekte des taktischen Urbanismus sorgen grundsätzlich für Aufmerksamkeit, sowohl medial als auch vor Ort. Durch die erregte Aufmerksamkeit und das Aufkommen der Thematik wird die Bevölkerung über die Problematik und die Gründe für taktische Umsetzungen in der Stadt informiert. Wie in mehreren Interviews thematisiert wurde, findet dadurch eine Bewusstseinsbildung statt. Es kann somit eine Anpassung des Verhaltens durch die Präsenz von taktischen Interventionen erfolgen. Dies sowohl direkt am Ort der Intervention, aber auch bei nicht ansässiger Bevölkerung durch die Bewusstseinsbildung aufgrund der gewonnenen Aufmerksamkeit und insbesondere der Information über aktuelle Projekte.

5.2. Potentiale und Effekte für ein klimaneutraleres Mobilitätsverhalten

Nachdem es bezüglich der Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Menschen aufgrund von Interventionen des taktischen Urbanismus leider nur sehr wenige datenbelegte Auswertungen gibt, ist es schwierig eine konkrete Aussage zu treffen, wie gut die Maßnahmen zu einer Mobilitätswende beitragen können. Aufgrund der in den Interviews mitgeteilten Erfahrungen der beteiligten Personen sowie der vorhandenen Analysen und Studien umgesetzter Projekte kann jedoch festgehalten werden, dass *Tactical Urbanism*-Projekte einen Beitrag zur Mobilitätswende und somit auch einen Schritt Richtung Klimaneutralität leisten können. Sie haben das Potenzial durch einfache und schnelle taktische Interventionen, Straßenräume effizient umzugestalten und so Verhaltensänderungen in der Mobilität der Menschen zu schaffen. Wie in den Interviews erläutert wurde, können Interventionen des taktischen Urbanismus in Form von farblicher Oberflächengestaltung in Kombination mit der Situierung von Stadtmobiliar durch die zuvor angeführten Möglichkeiten der Wahrnehmungs- und Verhaltensänderungen dafür sorgen, dass die Bevölkerung vermehrt aktive Mobilitätsformen, wie das zu Fuß gehen

oder das Radfahren nutzt. Durch das Vorhandensein von alternativen Nutzungsmöglichkeiten sind Menschen eher dazu bereit ihr Verhalten zu ändern. Die veränderte Wahrnehmung und praktikablere Möglichkeiten der Nutzung unterstützen solche Verhaltensänderungen. Auf Basis der in Mailand durchgeführte Studie, kann die Aussage getroffen werden, dass durch die Etablierung von taktischen Interventionen im Straßenraum alternative Nutzungsformen möglich werden und sich die Menschen nicht nur länger und lieber in den öffentlichen Räumen aufhalten, sondern auch andere Mobilitätsformen nutzen.

Tactical Urbanism hat nicht nur das Potenzial, die Nutzung von aktiver Mobilität zu fördern, sondern auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu steigern. *Tactical Urbanism*-Projekte haben ein hohes Potential bewusstseinsbildend zu wirken und Aufmerksamkeit zu erregen. Basierend auf den durchgeführten Interviews lässt sich feststellen, dass die veränderte Wahrnehmung durch solche Projekte Bewusstsein für alternative Mobilitätsformen schafft und der Thematik einer Mobilitätswende mehr Aufmerksamkeit verleiht. Durch die Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten findet damit auch eine Bewusstseinsbildung bezüglich der Verkehrsmittelwahl und der Nutzung von Straßenräumen im Allgemeinen statt.

Aus den Interviewergebnissen lässt sich zudem schließen, dass Institutionen und Verwaltungseinrichtungen durch solche Interventionen neue Perspektiven bezüglich des Umgangs mit urbanen Problemen kennenlernen. Erfolgreiche Projekte wirken als Vorreiter für innovative Stadtplanungsmethoden und bieten eine Grundlage für zukünftige Planungen. Neben den Eigenschaften der Maßnahmen experimental und partizipativ zu sein, wirkt *Tactical Urbanism* zudem als Kommunikationsmedium für Problemstellungen und neue Lösungsansätze der Raumplanung.

5.3. Herausforderungen und kritische Reflexion

Tactical Urbanism kann viele Vorteile haben, es gibt aber auch einige Kritikpunkte und Herausforderungen, die diese Art der Straßenraumgestaltung mit sich bringt.

Eine bedeutende Eigenschaft von *Tactical Urbanism*-Projekten ist die Einbeziehung der Bevölkerung und die dadurch entstehende Bürgernähe. Es besteht jedoch die Gefahr, dass die partizipativen Prozesse solcher Projekte nicht alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen erreichen. Einzelne Maßnahmen können bestimmte Interessensgruppen ansprechen und diese bevorzugen, wodurch andere vernachlässigt oder sogar zurückgedrängt werden können. Zudem beteiligen sich bei solchen Projekten meist Menschen, die sich ohnehin dafür interessieren und genügend Zeit haben. Hierbei wäre

es aber wichtig eine Lösung zu finden auch Menschen in den Partizipationsprozess einzubinden, die weniger einfach erreicht werden können, aber konsumfreie öffentliche Räume und alternative Nutzungsangebote vielleicht sogar eher brauchen.

Ein Risiko, welches *Tactical Urbanism* außerdem mit sich bringt ist, dass dadurch zwar kurzfristige Lösungen erarbeitet werden, aber dies nicht immer mit dem Fokus auf langfristige Strategien passiert. So können Interventionen kurzfristigen Verbesserungen schaffen, aber vielleicht nicht ausreichend sein, um längerfristig Probleme zu lösen und nachhaltige Alternativen zu entwickeln.

Ein weiterer Kritikpunkt bezüglich der Umsetzung von taktischen Interventionen könnte sein, dass es als Verzögerungstaktik angewendet wird. Durch den Einsatz von temporären Maßnahmen wird der Eindruck eines Fortschritts erweckt, ohne dass tiefgreifende, langfristige Lösungen tatsächlich umgesetzt werden. Dadurch könnten notwendige strukturelle Veränderungen aufgeschoben werden, während temporäre Lösungen als ausreichende Antwort auf städtische Herausforderungen dargestellt werden.

Taktische Interventionen sind oftmals lokale Veränderungen im kleinräumlichen Kontext. Wenn es darum geht tieferliegende Probleme zu beheben, wie soziale Ungleichheiten oder veraltete Infrastrukturen kann man mit diesem Instrument nur begrenzt Verbesserungen schaffen. Projekte des taktischen Urbanismus können deshalb als Scheinlösungen oder oberflächliche Maßnahmen kritisiert werden, die tiefgreifendere Ursachen nicht behandeln.

Tactical Urbanism-Projekte können oft in Konflikt mit gesetzlichen Vorgaben stehen. Vor allem Genehmigungsprozesse, Sicherheitsstandards und lokale Gesetze sind es mit denen die temporären Maßnahmen kollidieren. Durch diese Konflikte können zum einen die Umsetzung der jeweiligen Projekte behindert werden und zum anderen durch die Realisierung rechtliche Probleme entstehen.

Ein wesentlicher Aspekt, der nicht außer Acht gelassen werden sollte, ist der Widerstand, welcher mit der Implementierung Maßnahmen des taktischen Urbanismus auftritt. Vor allem etablierte AkteurInnen, wie die Stadtverwaltung oder lokale EigentümerInnen von Geschäftslokalen können sich oftmals durch unkonventionelle Veränderungen beeinträchtigt fühlen. Dies haben sowohl die Umgestaltung des Time Squares als auch der Superblocks Poblenou gezeigt. Durch diese Widerstände kann die Akzeptanz und der Fortschritt der Intervention erschwert werden.

Wesentlich erscheint es bei der Planung und Umsetzung von *Tactical Urbanism*-Projekten, die möglichen Herausforderungen und Kritikpunkte zu berücksichtigen, um die

Potentiale dieser zur Verbesserung von öffentlichen Räumen ausschöpfen zu können und nachhaltigen Lösungen zu finden.

5.4. Handlungsempfehlungen an Städte

Maßnahmen des taktischen Urbanismus haben sich als erfolgreich in Bezug auf eine klimagerechte Umgestaltung von Straßenräumen erwiesen und können einen Beitrag zur Mobilitätswende und somit Richtung Klimawandelanpassung leisten. Dies geht auch aus der Forschung durch die Analyse der Good-Practice-Beispiele sowie die Gespräche mit beteiligten Personen hervor. Diese Form der Veränderung scheint zudem ein gutes Mittel zu sein, um die Aufnahme und Verwendung von verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten zu eruieren. Es kann somit empfohlen werden Projekte des taktischen Urbanismus in städtischen Kontext und somit auch in der Stadt Wien häufiger durchzuführen.

Um die Umsetzung solcher Projekte zu erleichtern, wäre es laut den interviewten ExpertInnen bedeutend, die rechtlichen Rahmenbedingungen anzupassen und zu vereinfachen. *Tactical Urbanism*-Projekte stoßen jedoch auf rechtliche Einschränkungen, da ohne Genehmigungen beziehungsweise Straßensperren aktuell meist keine Elemente direkt auf Fahrbahnen platziert werden dürfen und diese nur in Ausnahmefällen außerhalb von Wohnstraßen oder Fußgängerzonen farblich markiert werden darf. Eine Erleichterung dieser Restriktionen wie beispielsweise durch die Möglichkeit auch Fahrbahnen temporär umgestalten zu können, ohne diese umwidmen zu müssen könnte die Umsetzung taktischer Interventionen im öffentlichen Raum fördern und die Potentiale von *Tactical Urbanism*-Projekten für die Umsetzung einer Mobilitätswende maximieren. Auch eine Erleichterung der benutzbaren Farben für Oberflächengestaltungen wäre laut Wieser und Kostenzer bedeutend für eine leichter Umsetzung und das partizipative Arbeiten mit der Bevölkerung. In Mailand wurde zum Beispiel der Piazza Dergano mit den AnwohnerInnen gemeinsam angemalt, was bei den Auflagen in Wien und den Anforderungen bei der Umsetzung des Supergrätzl Favoriten nicht möglich war.

Beim Arbeiten mit *Tactical Urbanism* ist es, wie grundsätzlich bei jeder Straßenraumumgestaltung, erforderlich auf die Gegebenheiten vor Ort zu reagieren. Ein Vorteil des taktischen Urbanismus ist, dass solche Anpassungen sehr gut stattfinden können, da es sich um eine auf den Raum zugeschnittenen Veränderung handelt. Bei anderen Planungsmaßnahmen ist das meist nicht so einfach möglich. Es kann also gesagt werden, dass die Umsetzung von taktischen Interventionen in vielen verschiedenen städtischen Freiräumen erfolgen kann.

Darüber hinaus sollte für eine einfachere und häufigere Umsetzung die finanzielle Unterstützung solcher Projekte sowie die Bereitstellung von Materialien gestärkt werden. Durch gezielte Förderungen können nicht nur größere Initiativen realisiert werden, sondern auch zahlreiche kleinere Projekte entstehen, die den Menschen vor Ort die Möglichkeit bieten, aktiv an der Umgestaltung ihres städtischen Umfeldes teilzunehmen. Dies fördert nicht nur die Akzeptanz solcher Maßnahmen, sondern stärkt auch das Gemeinschaftsgefühl.

In Bezug auf den dringenden Handlungsbedarf zur klimagerechten Veränderung von Städten, ist es wie aus den Interviews hervorging, wichtig sich zu trauen, nicht immer perfekte, endgültige Lösungen zu präsentieren. Stattdessen sollten taktische Interventionen auch in ihrem unfertigen Zustand belassen werden, wenn sie sich als funktional und nützlich erweisen. Diese Flexibilität ermöglicht es, den städtischen Raum dynamisch an die Bedürfnisse der BewohnerInnen anzupassen.

Eine bedeutende Maßnahme in diesem Kontext kann die Schaffung eines „Werkzeugkastens“ für BürgerInnen und lokale AkteurInnen bilden. Solch ein Werkzeugkasten sollte aufzeigen, welche Ressourcen und Elemente genutzt werden dürfen, um selbstständig taktische Maßnahmen umzusetzen. Ein Beispiel für die Umsetzung dieses stellt die in Wien bereits etablierte Grätzloase dar. Ein ähnliches Vorgehen würde laut Kostenzer auch für die Umsetzung von taktischen Interventionen gut funktionieren. Durch eine klare Anleitung und die Bereitstellung der notwendigen Materialien können die Menschen ermutigt werden, ihre Umgebung aktiv mitzugestalten und so langfristig zu einer Verbesserung der urbanen Lebensqualität beizutragen.

Allgemein ist für eine Umsetzung des taktischen Urbanismus das Vorhandensein eines klaren Planungshintergrundes wesentlich. Taktische Interventionen können kurzfristig passieren, spontan adaptiert werden und in ihrer Umsetzung sehr frei sein. Aus den Interviews lässt sich ableiten, dass trotz der Spontanität und Flexibilität der Interventionen, die Maßnahmen ein klares Ziel verfolgen und an die individuellen Anforderungen der Umgebung angepasst sein sollten.

6. Fazit

Farbliche Oberflächengestaltungen und die Situierung von Stadtmobiliar im Sinne des Ansatzes des taktischen Urbanismus, können die Wahrnehmung und das Verhalten von Menschen beeinflussen und verändern. Taktische Interventionen im städtischen Raum haben das Potenzial, eine Verhaltensänderung bei den Menschen anzustoßen, die wiederum eine Mobilitätswende unterstützen kann. Durch gezielte Eingriffe in die Gestaltung von Straßenräumen wird die Wahrnehmung der Bevölkerung verändert, was zu einem verstärkten Einsatz alternativer Fortbewegungsmittel wie zu Fuß gehen oder Radfahren führen kann. Diese Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten kann zu einer nachhaltigen und klimafreundlicheren Stadtentwicklung beitragen.

Dennoch ist es wichtig, einen kritischen Blick auf *Tactical Urbanism*-Projekte zu werfen. Es gibt einige Einschränkungen und Herausforderungen, die berücksichtigt werden müssen. Darunter fallen neben der Schwierigkeit einen gerechten Partizipationsprozess zu gewährleisten, die rechtlichen Rahmenbedingungen, sowie der Umgang mit Widerständen. Bedeutend sind die richtige Planung und Umsetzung der Projekte mit langfristigen Strategien und Zielen. Es erscheint von großer Bedeutung, auf die möglichen Herausforderungen und Kritikpunkte acht zu nehmen, um unerwünschte Effekte der Implementierungen zu verhindern.

Im Idealfall bewirken Projekte des taktischen Urbanismus Veränderungen in der Nutzung des Straßenraumes und dem Verhalten der Bevölkerung und schaffen es langfristige Wirkungen zu erzielen. Taktische Interventionen können zudem aber auch als Gedankenanstöße dienen und auf bestehende Problematiken und mögliche Lösungsansätze hinweisen. Sie weisen neben ihrem Potential Verhaltensänderungen zu bewirken auch die Eigenschaft auf, Bewusstseinsbilden zu wirken.

Obwohl es keine umfassenden datenbasierten Auswertungen über die Auswirkungen des taktischen Urbanismus auf das Mobilitätsverhalten gibt, legen die aktuell vorhandenen Analysen sowie die in den Interviews mitgeteilten Erfahrungen von beteiligten Personen nahe, dass diese Interventionen einen Beitrag zu einer klimaneutraleren Mobilität leisten können. Um die Wirksamkeit taktischer Interventionen besser zu verstehen, ist es notwendig, mehr wissenschaftliche Untersuchungen in diesem Bereich anzustellen. Es fehlt an aussagekräftigen Daten, die den Einfluss solcher Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten und die Wahrnehmung der Menschen umfassend belegen. Zukünftige Studien sollten daher sowohl die Wirkungen als auch die potenziell benutzbaren Elemente dieser Projekte untersuchen, um deren Effektivität und Nachhaltigkeit besser beurteilen zu können.

7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Klimaentwicklung von Österreich im globalen Vergleich (ZAMG, ÖKS15, Morice et al. 2021).....	10
Abbildung 2: Temperaturentwicklung Wien (Stadt Wien 2022: 15).....	11
Abbildung 3: Treibhausgas-emissionen in Österreich nach Sektoren (Umweltbundesamt Österreich 2024).....	12
Abbildung 4: Treibhausgas-emissionen in Wien 2019 (Stadt Wien 2022: 44)	13
Abbildung 5: EU-Zielpfad zur Klimaneutralität bis 2050 (Institut der Deutschen Wirtschaft 2021: 4).....	14
Abbildung 6: Wiener Zielpfad der Treibhausgas-emissionen (Stadt Wien 2022: 51).....	16
Abbildung 7: Piazza Dergano, Mailand (Gemeinde Mailand 2022)	38
Abbildung 8: Times Square, NewYork (Global Designing Cities Initiatives 2024b)	38
Abbildung 9: Superblock Poblenou, Barcelona (Gemeinde Barcelona)	38
Abbildung 10: The Edge, Memphis (Steuteville 2019)	39
Abbildung 11: Lincoln Hub, Chicago (Chicago Tribune 2015)	39
Abbildung 12: Umgestaltung in Provo, Utah (Taylor 2019).....	39
Abbildung 13: Agora Maximus in Montreal, Canada (Archdaily 2022 - Thibodeau, Raphael)	40
Abbildung 14: Schulvorplatz, Hard am Bodensee (Technische Universität Wien 2023 – Martin, Lina)	40
Abbildung 15: Supergrätzl Favoriten, Wien (Wien zu Fuß 2023)	40
Abbildung 16: Piazza Dergano vor der Umgestaltung (Gemeinde Mailand 2022).....	44
Abbildung 17: Taktische Umgestaltung des Piazza Dergano (Mi-lorenteggio 2018).....	46
Abbildung 18: Dauerhafter Umbau des Piazza Dergano (Google Maps 2024)	47
Abbildung 19: Times Square vor und nach der Intervention (Global Designing Cities Initiatives 2024b)	55
Abbildung 20: Bodengemälde am Time Square (Auckland Design Manual: 1)	56
Abbildung 21: Times Square nach dem Umbau (Google Maps 2024b).....	56
Abbildung 22: Erste Interventionen im Superblock Poblenou (Gemeinde Barcelona)	63
Abbildung 23: Taktische Interventionen im Superblock Poblenou (Gemeinde Barcelona)	64
Abbildung 24: Umgebaute Fußgängerzone in Poblenou (Gemeinde Barcelona 2021) ...	65
Abbildung 25: Farbliche Oberflächen-gestaltung in der Stagliasse (Wien zu Fuß 2018).	79
Abbildung 26: Spielerische Gestaltung der Ernst-Melchior-Gasse (Mangione, Rachbauer 2019).....	80
Abbildung 27: Spielerische Oberflächenbemalung in der Waltergasse (Rachbauer 2019)	81
Abbildung 28: Taktische Interventionen im Supergrätzl Favoriten (eigene Aufnahmen) ...	83
Abbildung 29: Umgestaltung der Galileigasse (LA21 Wien).....	88
Abbildung 30: Lage des Entwurfsgebietes (eigenen Darstellung, Kartenmaterial und Luftbild: Stadt Wien)	92
Abbildung 31: Nolli-Plan des Entwurfsgebietens (eigenen Darstellung, Kartengrundlage: Open Street Map).....	92
Abbildung 32: Analysekarte (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap)	94
Abbildung 33: Semperstraße (eigene Aufnahme)	95
Abbildung 34: Tactical Urbanism- Entwurf Semperstraße (eigene Darstellung, Kartengrundlage: OpenStreetMap).....	96
Abbildung 35: Prozessgrafik der Umsetzung (eigene Darstellung)	98

8. Literaturverzeichnis

- Ahaus, Björn (2022): *Beweg Dein Quartier. Co-kreative Entwicklung von Stadträumen als Game-Changer für die Mobilitätswende*. IN: Brings, Laura et al. [Hrsg.]: *pNd – rethink planning. Transformatives Forschen trifft Stadtentwicklung – Anwendung und Lernprozesse*. S. 152-170. Aachen: Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung.
- Anderson, Mike (2023): *What is tactical urbanism? 4 Examples & Case Studies Explored*. <https://onekeyresources.milwaukeeetool.com/en/tactical-urbanism#superblocks-program> [letzter Zugriff 12.10.2023]
- Apel, Dieter (2012): *Landschaft und Landnutzung. Vom richtigen Umgang mit begrenzten Flächen*. München: Oekom Verlag.
- Archdaily (2022): *Agora Maximus, Tactical Urbanism Project / LAAB Collective + Signature Design Communication*. <https://www.archdaily.com/989808/agora-maximus-tactical-urbanism-project-laab-collective-plus-signature-design-communication> [letzter Zugriff: 25.03.2024]
- Auckland Design Manual: *Testing Times: Interim Projects secure long term Rewards*.
- Barcelona Architecture Walks (2020): *Poblenou: from the industrial to smartcity*. <https://barcelonarchitecturewalks.com/poblenou-from-industrial-to-smartcity/#:~:text=Until%20the%20eighteenth%20century%20the,the%20nickname%20O'Catalan%20Manchester> [letzter Zugriff: 26.02.2024]
- Berding, Ulrich; Selle, Klaus (2018): *Öffentlicher Raum*. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung [Hrsg.]: *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover (GW 560), S. 1639–1653.
- Bertolini, Luca (2020): *From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility?*
- Blitz, Andreas; Lanzendorf, Martin (2020): *Mobility design as a means of promoting non-motorised travel behaviour? A literature review of concepts and findings on design functions*. In: *Journal of Transport Geography* Vol. 87.
- Bloomberg Philantropies (2023): *Providing World-Class Consulting to Cities*. <https://www.bloomberg.org/annualreport/bloomberg-associates/> [letzter Zugriff: 04.01.2024]
- Bordin, Giovanna et. al: *Creative Activism and Tactical Urbanism: Social Change in Milan through Colourful Squares*. UXUC - Journal V4 - N1
- Bravo, David (2018): *Poblenou "Superblock"* <https://www.publicspace.org/works/-/project/k081-poblenou-s-superblock> [letzter Zugriff: 26.02.2024]
- Brownson, Ross C.; Hoehner, Christine M.; Day, Kristen; Forsyth, Ann; Sallis, James F. (2009): *Measuring the built environment for physical activity: state of the science*. In: *American Journal of Preventive Medicine*. Ausgabe 36.
- Bundesministerium für Finanzen (2024): *Die österreichische Klimaschutzstrategie/Politik*. https://www.oesterreich.gv.at/themen/bauen_wohnen_und_umwelt/klimaschutz/1/Seite.1000310.html [letzter Zugriff: 05.02.2024]

- Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) (2024): Lexikon der Entwicklungspolitik: Klimaneutralität. <https://www.bmz.de/de/service/lexikon#lexicon=125078> [letzter Zugriff: 09.01.2024]
- Burgen, Stephen (2020): Two-way street: how Barcelona is democratising public space. <https://www.theguardian.com/world/2020/dec/23/two-way-street-how-barcelona-is-democratising-public-space> [Zugriff 08.10.2023]
- Chicago Tribune (2015): North Side test of 'tactical urbanism' fails to connect all the dots. <https://www.chicagotribune.com/2015/07/05/north-side-test-of-tactical-urbanism-fails-to-connect-all-the-dots/> [letzter Zugriff: 28.02.2024]
- Courage, Cara (2013) The Global Phenomenon of Tactical Urbanism as an Indicator of New Forms of Citizenship. In: engage 32: Citizenship and Belonging. London: engage, the National Association for Gallery Education. S. 88-97.
- Dilworth, Molly (2023): Times Square. Cool Water, Hot Island. <https://www.mollydilworth.com/times-square-1> [letzter Zugriff: 02.01.2024]
- Duden (2023a): Die Taktik. <https://www.duden.de/rechtschreibung/Taktik> [letzter Zugriff: 09.10.2023]
- Duden (2023b): Die Wende. https://www.duden.de/rechtschreibung/Wende_Kehre [letzter Zugriff: 08.11.2023]
- Drews, Fabian (2022): Flächengerechtigkeit und die Verteilung des öffentlichen Straßenraums in Berlin: Eine Untersuchung am Beispiel des Bezirks Berlin-Mitte, IVP-Discussion Paper. Ausgabe 2. Berlin: Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.
- Eisenmenger, Nina et al. (2020): Ressourcennutzung in Österreich 2020. Band 3. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).
- Europäisches Parlament (2024a): Was versteht man unter Klimaneutralität und wie kann diese bis 2050 erreicht werden? <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190926STO62270/was-versteht-man-unter-klimaneutralitat> [letzter Zugriff: 04.02.2024]
- Europäisches Parlament (2024b). Der europäische Grüne Deal. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de [letzter Zugriff: 04.02.2024]
- Fabris; L.M.F.; Camerin, F.; Semprebon, G.; Balzarotti, R.M. (2023): How 15-min City, Tactical Urbanism, and Superblock Concepts Are Affecting Major Cities in the Post-Covid-19 Era? In: Allam, Z. (eds) Sustainable Urban Transition. Urban Sustainability. Singapore: Springer.
- Fernandes Barata, Aline; Sansão Fontes, Adriana (2017): Tactical Urbanism and Sustainability: Tactical Experiences in the Promotion of Active Transportation. In: World Academy of Science, Engineering and Technology International Journal of Urban and Civil Engineering. S. 734 – 739.

- Finn, Donovan (2014): DIY urbanism: implications for cities. In: Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability. Ausgabe 7. S. 381-398.
<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17549175.2014.891149?scroll=top&needAccess=true>
- Gehl, Jan (2012): Leben zwischen Häusern. Konzept für den öffentlichen Raum. Berlin: Jovis Verlag.
- Gemeinde Barcelona (2021a): Superilla del Poblenou a l'altura del carrer de Roc Boronat, amb parterres i gent asseguda als bancs i les terrasses.
<https://www.barcelona.cat/imatges/ca/48/superilla-i-eixos-verds/22012/superilla-del-poblenou-a-laltura-del/> [letzter Zugriff: 28.08.2024]
- Gemeinde Barcelona (2024): Superilles Poblenou.
<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/en/node/121> [letzter Zugriff: 26.02.2024]
- Gemeinde Mailand (2022): Piazza Aperte. A Public Space Program for Milan.
- Gemeinde Mailand (2023a): Piano Quartieri. Costruiamo insieme il futuro della nostra città. Piazza Aperte. <https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/quartieri/piano-quartieri/piazze-aperte> [letzter Zugriff 12.10.2023]
- Gemeinde Mailand (2023b): Urbanistica. Dergano e Lavater, al via la riqualificazione permanente delle prime due piazze "tattiche". <https://www.comune.milano.it/-urbanistica.-dergano-e-lavater-al-via-la-riqualificazione-permanente-delle-prime-due-piazze-tattiche-> [letzter Zugriff: 28.12.2023]
- Gemeinde Mailand (o.J.): Piano Quartieri. Il progetto. Riqualificazione dell'area di piazza Dergano e dei giardini Pagani.
- Global Desingning Cities (2022): Piazze Aperte: How Milan Gave its Piazze Back to the People. https://globaldesigningcities.org/update/piazze_aperte_report-en/ [letzter Zugriff 12.10.2023]
- Global Designing Cities (2024a): About Us. <https://globaldesigningcities.org/about/> [letzter Zugriff: 13.01.2024]
- Global Designing Cities Initiatives (2024b): Case Study: Plaza Program; New York City, USA. <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/pedestrian-plazas/case-study-plaza-program-new-york-city-usa/> [letzter Zugriff am: 28.08.2024]
- Google Maps (2024a): Piazza Dergano. Mailand, Lombardei.
https://www.google.com/maps/@45.5031281,9.1771579,3a,75y,311.85h,83.79t/data=!3m7!1e1!3m5!1sUdiQ-xs6J8vv1tak4sKN3Q!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D6.213003375271029%26panoid%3DUdiQ-xs6J8vv1tak4sKN3Q%26yaw%3D311.85219609506487!7i16384!8i8192?coh=205410&entry=ttu [letzter Zugriff: 28.08.2024]
- Google Maps (2024b): Broadway, New York.
<https://www.google.com/maps/@40.7590411,->

[73.9853019,3a,75y,151.55h,88.29t/data=!3m6!1e1!3m4!1s8_CU31qU52MV8EoPiTnjUQ!2e0!7i16384!8i8192?entry=ttu&q_ep=EgoyMDI0MDkxNS4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:5:1-63848-p0011-9) [letzter Zugriff: 28.08.2024]

- Groß, Matthias; Hoffmann-Riem, Holger; Krohn, Wolfgang (2005): Realexperimente: Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft. Bielefeld: transcript.
- Gunn, Lucy D.; Lee, Yong; Geelhoed, Elizabeth; Shiell, Alan; Giles-Corti, Billie (2014): The cost-effectiveness of installing sidewalks to increase levels of transport-walking and health. *Preventive Medicine*. Ausgabe 67. S. 322–329.
- Gutiérrez, Manuel (o.J.): The lighted sign and its transcendence in the public space. Times Square Case Study Analysis.
- Hajer, Maarten (2011): The energetic society: In search of a governance philosophy for a clean economy. Den Haag: PBL Netherlands Environmental Assessment Agency.
- Hend, Yassin (2019): Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. In: *Alexandria Engineering Journal* 58. Elsevier B.V. Alexandria University. S. 251-259.
- Honegger, Matthias; Schäfer, Stefan; Poralla, Matthias; Michaelowa, Axel (2020): Klimaneutralität: ein Konzept mit weitreichenden Implikationen. Berlin: Deutsche Energie-Agentur.
- Huber, Felix; Schwedes, Oliver (2021): Autos und Stadtraum. In: *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*.
- Institut der Deutschen Wirtschaft (2021): IW-Policy Paper 13/21. Wie die EU die 2030-Klimaziele in den Sektoren Straßenverkehr und Gebäudewärme erreichen kann. Köln.
- Jingjing, Huang (2023): Urban street experiments in Milan and Shanghai. Transforming streets in a tactical and experimental approach. Politecnico di Milano.
- Kamargianni, Maria (2015): Investigating next generation's cycling ridership to promote sustainable mobility in different types of cities. In: *Research in Transportation Economics*. Ausgabe 53. S. 45–55.
- Kárász, Lorenzo (2023): Vom Superblock zur Grünachse. In: Barcelona. Architektur und Gemeinschaft seit 2010. [Hrsg.] Wessely, Heide; Hofmeister, Sandra. München: Edition Detail.
- Kesselring, Sven et al. (2022): Reallabor MobiQ. Transformatives Forschen zwischen Mobilitätspolitik und räumlicher Entwicklung. IN: Brings, Laura et al. [Hrsg.]: *pNd – rethink planning*. Transformatives Forschen trifft Stadtentwicklung – Anwendung und Lernprozesse. Aachen: Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung. S. 129-151
- Klimmer-Pölleritzer, Astrid (2024): Interview am 23.05.2024
- Kostenzer, Sylvia (2024): Interview am 28.05.2024
- Krause, Juliane (2016): Straßenraum ist Lebensraum. Gesellschaftliche Teilhabe im öffentlichen Raum ermöglichen. In: *Planerin* (4), S. 5–7.

- Liang, Yang; D'Uva, Domenico; Scandiffio, Alessandro; Roland, Andrea (2022): The more walkable, the more liveable? – can urban attractiveness improve urban variety? In: Transport Research Procedia 60. S. 322-329. Elsevier.
- Laboratorio Q (2023): Times Square, New York – Tactical Urbanism – Pedestrianising Times Square. <https://www.laboratorioq.com/global/otros-lugares/times-square-new-york-tactical-urbanism-pedestrianising-times-square/> [Zugriff: 12.10.2023]
- Landeshauptstadt München (2023): Neue Nutzung von Flächen in der Stadt: Sommerstraßen. <https://muenchenunterwegs.de/sommerstrassen> [letzter Zugriff 12.10.2023]
- Lenz, Barbara (2018): Mobilität. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover. S. 1543-1556.
- Liebl, Linda (2006): Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel. GRIN Verlag
<https://www.grin.com/document/122070?lang=en#:~:text=1.-Definition%20Stra%C3%9Fenraum,unterschiedlichsten%20Anforderungen%20gerecht%20werden%20muss> [letzter Zugriff: 15.11.2023]
- Lokale Agenda 21 Wien (2024a): Grätzloase. Wir verwandeln den Freiraum! <https://graetzloase.at/> [letzter Zugriff: 05.04.2024]
- Lokale Agenda 21 Wien (2024b): Wer wir sind. <https://www.la21wien.at/wer-wir-sind.html> [letzter Zugriff: 11.07.2024]
- Lydon, Mike (2012a): Tactical Urbanism. Vol. 1. The Street Plans Collaborative.
- Lydon, Mike (2012b): Tactical Urbanism. Vol. 2. Street Plans.
- Lydon, Mike; Garcia, Anthony (2015): Tactical Urbanism: Short-term action for long-term change. Vol. 2. Washington, USA: Island Press. DOI:10.5822/978-1-61091-567-0.
- Lydon, Mike; Garcia, Anthony; Flynn, Julie; Muriente, Sherryll; Wall, Dana; Simpson, Charlie (2016): Tactical Urbanist's Guide to Materials and Design. Version 1.0. The Street Plans Collaborative.
- Mangione, Jeff; Rachbauer, Stefanie (2019): Immer mehr Bemalungen: Warum es die Wiener Straßen bunt treiben. <https://kurier.at/chronik/wien/immer-mehr-bemalungen-warum-es-die-wiener-strassen-bunt-treiben/400618592> [letzter Zugriff: 22.06.2024]
- McCormack, Garvin R.; Shiell, Alan (2011): In search of causality: A systematic review of the relationship between the built environment and physical activity among adults. In: International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity
- Merriam-Webster (2023a): tactical. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/tactical>
- Merriam-Webster (2023b): Urbanism. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/urbanism>
- Mi-lorenteggio (2018): Quartieri. Piazza Dergano in festa per la riqualificazione. <https://www.mi-lorenteggio.com/2018/09/22/quartieri-piazza-dergano-in-festa-per-la-riqualificazione/> [letzter Zugriff: 28.08.2024]
- Mitra, Raktim; Siva, Herthana; Kehler, Mark (2015): Walk-friendly suburbs for older adults? Exploring the enablers and barriers to walking in a large suburban municipality in Canada. In: Journal of Aging Studies Vol. 35. S. 10–19.

- Mobilitätsagentur Wien (2024): Wohnstraße Staglgasse: im 15. ist es bunt.
<https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresaktion/wohnstrasse-staglgasse-im-15-ist-es-bunt/> [letzter Zugriff: 22.06.2024]
- Morice, C. P.; Kennedy, J. J.; Rayner, N. A.; Winn, J. P.; Hogan, E.; Killick, R. E.; Dunn, R. J. H.; Osborn, T. J.; Jones, P. H.; Simpson, I. R. (2021): An Update Assessment of Nuclear-Surface Temperature Change From 1850: The HadCRUT5 Data Set. Ausgabe 126.
- Moro, Anna (2022): Co-design of public spaces for pedestrian use and soft-mobility in the perspective of communities reappropriation and activation. In: Transportation Research Procedia Vol. 60. S. 36-43. Elsevier.
- Nello-Deakin, Samuel (2022): Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona. In: Case Studies on Transport Policy. Elsevier Ltd. S. 2430 – 2442.
- Notz, Jos Nino (2017): Die Privatisierung des öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Berlin: IVP Discussion Paper.
- O'Connor, Ryan (2013): Creating a Square in the Heart of the City. Exploring the opportunities + challenges of creating a pedestrian plaza on 800-block Robson Street. VIVA Vancouver.
- Oltmanns, Amke; Knieling, Jörg; Kretschmann, Nancy (2022): Die Transformationskraft von Realexperimenten für die Mobilitätswende in der Stadt. Wie temporär autofreie Zonen Innenstädte nachhaltig und klimagerecht verändern. GAIA 31/2 S. 103 –110.
- OpenStreetMap (2024): OpenStreetMap. Abgerufen von: <https://www.openstreetmap.org/>; Copyright-Seite: <https://www.openstreetmap.org/copyright/en>
- ÖKS15 (2021): ENDBERICHT. ÖKS15 | Klimaszenarien für Österreich. Daten – Methoden – Klimaanalyse.
- Psenner, Angelika (2013): Wem gehört die Straße? Genealogie der Nutzerrechte in Wiens Straßen. SWS-Rundschau. S. 131-159.
- Pöhler, Florian (2004): Farbige Verkehrsflächen zur Gestaltung des Straßenraumes. Möglichkeiten und Grenzen. GRIN Verlag.
- Rachbauer, Stefanie (2019): Waltergasse: Die dritte bemalte Straße Wiens ist fertig.
<https://kurier.at/chronik/wien/waltergasse-die-dritte-bemalte-strasse-wiens-ist-fertig/400676867> [letzter Zugriff: 23.06.2024]
- Ramezani, Samira; Pizzo, Barbara; Deakin, Elizabeth (2018): An integrated assessment of factors affecting modal choice: Towards a better understanding of the causal effects of built environment. In: Transportation. Ausgabe 45. S. 1351–1387.
- RIS (Rechtsinformationssystem) (2023): Bundesrecht konsolidiert: Straßenverkehrsordnung 1960 § 2, Fassung vom 20.11.2023
<https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336&FassungVom=2023-11-20&Artikel=&Paragraf=2&Anlage=&Uebergangsrecht=> [letzter Zugriff: 20.11.2023]

- Roberts, David (2019): Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what it learned from the first ones. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou> [letzter Zugriff: 26.02.2024]
- Silva, Paulo (2016): Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? In: Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. Planning and Complexity. Ausgabe 43. S. 1040-1051.
- Schneidewind, Uwe (2014): Urbane Reallabore – ein Blick in die aktuelle Forschungswerkstatt. pnd online - ein Magazin mit Texten und Diskussionen zur Entwicklung von Stadt und Region.
- Schlaier, Andrea; Niesmann Sonja; Raff, Julian (2019): Pilotprojekt: Zwei Straßen sollen über den Sommer autofrei werden. Süddeutsche Zeitung. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/sommerstrasse-giesing-schwanthalerhoehe-1.4449837> [letzter Zugriff 12.10.2023]
- Schlögl, Robert (2020): Mobilität CO₂ neutral? In: Bunsen-Magazin. S. 74-78.
- Stadt Wien (2022): Wiener Klimafahrplan. Unser Weg zur klimagerechten Stadt.
- Stadt Wien (2023): Startschuss für Wiens erstes Supergrätzl in Favoriten. <https://presse.wien.gv.at/presse/2023/10/20/sima-franz-arapovic-startschuss-fuer-wiens-erstes-supergraetzl-in-favoriten> [letzter Zugriff: 09.04.2024]
- Stadt Wien (2024a): Supergrätzl Favoriten. <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/supergraetzl-favoriten> [letzter Zugriff: 09.04.2024]
- Stadt Wien (2024b): Smart City Wien. Wiener Straßenräume transformieren. <https://smartcity.wien.gv.at/wiener-supergraetzl/> [letzter Zugriff: 09.04.2024]
- Stadt Wien (2024c): Die nächsten Schritte im Supergrätzl Favoriten. Hinweistafel im Supergrätzl. [Information von 22.01.2024 vor Ort]
- Steuteville, Robert (2017): Tactical Urbanism: Eine aktivierende und begeisternde Methode. <https://europa.blog/de/tactical-urbanism-eine-aktivierende-und-begeisternde-methode/> [letzter Zugriff: 15.11.2023]
- Steuteville, Robert (2019): Quick Build: Tactical Urbanism on steroids. <https://www.cnu.org/publicsquare/2019/09/05/inexpensive-flexible-street-redesigns-take-hold> [letzter Zugriff: 28.02.2024]
- Taylor, Austin (2019): Low-cost, Temporary Changes Make for a Safer and Friendlier Street in Provo, Utah. <https://www.strongtowns.org/journal/2019/8/8/low-cost-temporary-changes-make-for-a-safer-and-friendlier-street-in-provo-utah> [letzter Zugriff: 28.01.2024]
- Technische Universität Wien (2023): Präsentation des Umsetzungsprojektes HARD AM LIMIT – SHORT TIME ACTION FOR LONG TIME CHANGE. <https://www.tuwien.at/tu-wien/aktuelles/news/news/presentation-des-umsetzungsprojekts-hard-am-limit-short-time-action-for-long-time-change> [letzter Zugriff: 12.06.2024]
- Technische Universität Wien (2024): Presseaussendungen. „Tik Tak Galilei“ – Ein Projekt zu Tactical Urbanism. Innovative Neugestaltung der Galileigasse durch Studierende.

<https://www.tuwien.at/tu-wien/aktuelles/presseaussendungen/news/tik-tak-galilei-ein-projekt-zu-tactical-urbanism> [letzter Zugriff: 25.07.2024]

Umweltbundesamt Österreich (2019): Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030.

Umweltbundesamt Deutschland (2020): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau.

Umweltbundesamt Österreich (2023): Klimaschutzbericht 2023. Wien.

Umweltbundesamt Deutschland (2024): Europäische Energie- und Klimaziele. Zielvereinbarungen. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/europaeische-energie-klimaziele#zielvereinbarungen> [letzter Zugriff: 04.02.2024]

Umweltbundesamt Österreich (2024): Treibhausgase. <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase> [letzter Zugriff: 18.04.2024]

VCD (2021): VCD Definition Verkehrswende. Verkehrswende oder Mobilitätswende – was ist der Unterschied? <https://www.vcd.org/artikel/verkehrswende-definition/> [letzter Zugriff: 14.11.2023]

Wien zu Fuß (2018): Wohnstraße Staglgasse: Im 15. wird's bunt. https://www.wienzufuss.at/2Wien_zu018/09/05/wohnstrasse-staglgasse-im-15-wirds-bunt/ [letzter Zugriff: 30.08.2024]

Wien zu Fuß (2023): Der Sommer im Supergrätzl Favoriten. <https://www.wienzufuss.at/supergraetzl/> [letzter Zugriff: 30.08.2024]

Wieser, Georg (2024): Interview am 13.05.2024

Winkler-Hermaden, Rosa (2021): Tratschen, Arbeiten, Essen. Das Recht aufs Bankerl im öffentlichen Raum. <https://www.derstandard.de/story/2000126773903/das-recht-aufs-bankerl-im-oeffentlichen-raum> [letzter Zugriff: 28.08.2024]

Webb, David (2018): Tactical Urbanism: Delineating a Critical Praxis. In: Planning Theory & Practice. Ausgabe 19. S. 58-73.

ZAMG (2021): Klimafakten Österreich kompakt. <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/news/klimafakten-oesterreich-kompakt> [letzter Zugriff: 28.08.2024]

Zimmermann, Kai; Zimmermann, Lars (2020): Nachhaltigkeitseffekte durch Smart Cities am Beispiel der Superblocks in Barcelona. In: Journal für Mobilität und Verkehr. Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft [Hrsg] Hamburg. Ausgabe 5. S. 35-43.

9. Anhang

Im Folgenden werden die in der Arbeit zitierten Ausschnitte des Transkriptes der jeweiligen Interviews angeführt.

Zitierte Ausschnitte des Interviews mit Dipl.-Ing. Georg Wieser am 13.05.2024

5 **Sandra Schenter:** Passt, dann starten wir. Ich hätte zuerst ein paar Fragen zum Supergrätzl Favoriten. Dann möchte ich noch auf andere Projekte eingehen und zum Abschluss habe ich noch ein paar allgemeine Fragen zum Thema *Tactical Urbanism*. Also zum Supergrätzl selbst habe ich beim Spaziergang im Zuge des *Internationalen Superblock Meetings* schon einiges erfahren, aber dazu noch einmal konkret die Frage, was hat in dem Prozess der Umgestaltung eigentlich gut funktioniert und was waren Herausforderungen? Und welche Rahmenbedingungen, glauben Sie, wären für eine erfolgreichere und einfachere Umsetzung vielleicht bedeutend gewesen? Egal ob räumlich andere Bedingungen oder auch gesellschaftliche, organisatorische oder finanzielle Bedingungen.

10 **Georg Wieser:** Das ist eine große Frage. Also ich finde, nachdem wir mit sehr wenig Budget gearbeitet haben, hat es eigentlich ziemlich gut funktioniert. Insgesamt ist das erreicht worden, was wir uns erwartet haben. Wir haben uns erwartet, dass Verkehrsberuhigung eintritt und dass die Menschen sich mehr auf der Straße aufhalten und mehr zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind. Das ist, glaube ich, eingetreten. Das ist alles nicht mit Daten belegt, denn die Auswertung ist erst im Laufen. Wir wissen nicht, wann es einen Bericht dazu geben wird, denn die Auswertung machen nicht wir. Es kann auch
15 sein, dass die Auswertung erst veröffentlicht wird, wenn das ganze Projekt umgesetzt worden ist. Also wir reden hier von einer Umsetzung vom *Tactical Urbanism*, aber es wurde jetzt mit dem dauerhaften Umbau begonnen. Das heißt, es wird jetzt zwei Jahre lang umgebaut und erst danach wird man dann wirklich wissen, was die ganze Umsetzung war. Die Herausforderung war, dass vor dem Projekt keine Erfahrung da war, wie man *Tactical Urbanism* in Wien, in so einem großen Projektgebiet einsetzen kann.
20 Und es gab wenig Erfahrung darüber, was die Dinge kosten werden. Sowohl von unserer Seite als auch von der Verwaltung war das einfach ein großer Lernprozess. Also, dass *Tactical Urbanism* zwar bedeutet billiger, aber nicht billig. Das war sicher ein großes Learning, aber auch das Arbeiten im Dialog mit allen Beteiligten, für die das alles neu ist. Wir als Planungsbüro beschäftigen uns schon länger mit dem Konzept und haben schon länger Ideen. Aber je nachdem bei wem man dann damit bei der
25 Verwaltung auftaucht, verstehen die teilweise zum Beispiel nicht was *Tactical Urbanism* überhaupt ist. Der Begriff ist dafür dann schon vollkommen falsch. Dann muss man erst einmal erklären, was das bedeutet und wie man das machen will. Und das stößt natürlich am Anfang immer auf Widerstände, weil es einfach nicht so verstanden wird. Aber gleichzeitig hilft es, weil es dann doch relativ einfach umzusetzen ist. Und wenn es dann einmal am Boden ist, dann versteht man es schon ein bisschen
30 besser. Und die größte Herausforderung, das war ja auch in den Medien, ist diese durchlässige Ausführung von den Diagonalfiltern. Da wurde einfach nachgerüstet und das ist insgesamt jetzt eigentlich die bessere Variante, als wenn wir es nur mit Pollern machen hätten können. Und dasselbe trifft in der Fußgängerzone zu. Da war es auch so, dass wir davon ausgegangen sind, dass das mit der Farbe und den Möbeln richtig gut funktioniert und dass das ausreicht, damit die Autos nicht durchfahren.
35 Aber es darf sich einfach wirklich um keinen Zentimeter ausgehen, dass Autos durchfahren.

105 **Sandra Schenter:** Glauben Sie, dass die Farbe das Wichtigste in Bezug auf eine Verhaltensänderung der Menschen ist, oder gibt es bestimmte Elemente, wie Schilder, Sitzgelegenheiten oder Pflanzen, die Sie als wichtigstes Element herausnehmen würden?

Georg Wieser: Also ich finde, für die Autos ist die Farbe am meisten egal. Also die Autos ignorieren die Farbe am ehesten. Für die Personen ist die Farbe sehr wichtig. Und das geht, glaube ich, nur gemeinsam. Also ich glaube, das Minimum ist Farbe und Mobiliar. Und am besten ist natürlich schon die Kombination mit Pflanzen.

- 160 **Sandra Schenter:** Und wurden Sie als Büro von der Stadt Wien beauftragt dafür oder in welcher Form hat die Zusammenarbeit eigentlich gestartet?
- Georg Wieser:** Ein Auftrag, also wir sind beauftragt worden, sowohl die Bestandserhebung als auch ein Konzept für die Pilotphase des Supergrätzls und ein Freiraum- und Entwicklungskonzept, das dann die Grundlage für die Planung war, zu machen. Und das Ganze begleitet von einem Beteiligungsverfahren, welches auch wir gemacht haben und wo wir Termine vor Ort gehabt haben.
- 235 **Sandra Schenter:** Und eben um einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten, wird ja in verschiedenen Ländern auch immer öfter *Tactical Urbanism* genutzt, damit man das vorher testen kann. Aus welchen Gründen denken Sie, ist das Arbeiten mit dem taktischen Urbanismus sinnvoll? Und warum haben Sie eigentlich selbst damit begonnen?
- Georg Wieser:** Es ist deswegen sinnvoll, weil man für wenig Geld und vor allem auch, wenn man ökologisch denkt, für einen geringen Materialaufwand, also Netto-CO2-Einsatz, viele von den Benefits kriegt, die man sonst nur mit hohen Kosten und Energie- und Zeitaufwand bekommt.
- 265 **Sandra Schenter:** Und abschließend noch, was ist, Ihrer Erfahrung nach, das Wichtigste, wenn man mit *Tactical Urbanism* arbeitet?
- 270 **Georg Wieser:** Es muss einen ernsthaften Planungshintergrund haben, finde ich. Also es muss planerisch wirklich gut durchdacht sein, wie ein echtes Projekt. Also rein davon, was die Anforderungen sind und was es können muss. Das finde ich, ist der Unterschied zu Street Art. Es gibt eben auch Street Art, die aber nicht *Tactical Urbanism* ist. Ich weiß nicht, wie ich das beschreiben soll, aber es braucht wirklich diese ganzheitliche Planung dahinter, wo die Stadt auch mitarbeiten muss und wir alle dran mitdenken, dass es funktioniert. Und dann muss es auch ein bisschen ausgefallen sein, denn *Tactical Urbanism* ist auch eine Kommunikationsmaßnahme. Und wenn man jetzt nicht erkennt, dass sich da was verändert hat, dann kann ich nicht drüber reden, was sich verändert hat. Deswegen kann es gerne ein bisschen quietschiger sein. Ich würde sogar sagen, das ist manchmal ein Vorteil und ein Nachteil.
- 285 **Sandra Schenter:** Ja, passt. Das waren glaube ich alle meine Fragen. Haben Sie sonst noch etwas anzumerken?
- 290 **Georg Wieser:** Ja, was ich wichtig finde, so ganz generell, ist eigentlich, dass es über die Praktiken vom *Tactical Urbanism* noch viel mehr und besseren Austausch braucht. Es braucht noch mehr Leute, die sich damit auseinandersetzen und es braucht auch noch bessere Werkzeuge. Die Frage, die sich für mich stellt, ist zum Beispiel, brauche ich für die Bodenbemalung wirklich die gleiche Farbe wie auf der Autobahn? Also muss ich die gleichen Anforderungen, wie auf der Autobahn erfüllen können oder kann ich andere, leichtere Anforderungen erfüllen? Da gibt es ganz viele solche offenen Fragen.

Und weil Sie auch
 70 gesagt haben, Nachteile, so ein bisschen Herausforderungen sind aus meiner Sicht, dass es nicht so einfach ist dieses umzusetzen. Es hat natürlich mit Kosten zu tun, es hat aber auch damit zu tun, wenn man jetzt einen Straßenraum für ein Straßenfest oder eine Veranstaltung für den motorisierten Individualverkehr sperrt, aber für die aktive Mobilität öffnet, dass da auch sehr viele Bewilligungen und Genehmigungsverfahren im Vorfeld durchzuführen sind. Zum Beispiel brauche ich von der MA 46, der
 75 Verkehrsbehörde, die Genehmigung diese Straßensperre auch durchführen zu können. Ich muss die Verkehrszeichen aufstellen, diese rechtzeitig besorgen, reservieren und abholen. Ich brauche Personal, das auch schaut, dass alles in Ordnung ist und so abläuft, wie ich es geplant habe. Ich brauche die Materialien. Also es ist schon mit einem gewissen Aufwand verbunden und ja, das braucht finanzielle und personelle Ressourcen.

80 **Sandra Schenter:** Und denken Sie, haben solche farblichen Gestaltungen einen direkten Effekt auf das Verhalten oder die Wahrnehmung der Menschen und welche Elemente glauben Sie bringen diesbezüglich die größte Veränderung?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Ja, also die farblichen Veränderungen, Sie kennen es vielleicht auch schon ein bisschen, das sind ja so Beispiele, wie es halt im Supergrätzl Favoriten war. Das ist jener Bereich
 85 vor der Mittelschule Herzgasse, der gleich zu Beginn eben in eine Fußgängerzone verordnet wurde von der Verkehrsbehörde und wo wir eben dann diese künstlerisch-farblichen Bodenmarkierungen auftragen konnten. Ja, das bringt auf alle Fälle sehr großes Interesse. Jeder kommt und schaut und will sich das anschauen. Für uns war es halt insofern optimal, wenn wir in diesem Bereich eben auch unsere Beteiligungsmethoden und die Partizipation durchgeführt haben. Wir haben dort dann schlussendlich
 90 eine Freiluftausstellung gemacht. Wir konnten diese temporären Pflanzentröge aufstellen, aber auch die temporären Sitzgelegenheiten. Ja, auch jetzt anhand eigentlich nur mal der Farbe sieht man, wie der Radverkehr, der durchfahren darf durch diese Fußgängerzone, das wurde extra so verordnet, wie der geleitet werden kann. Also es bringt sehr viel und es verändert das Verkehrsverhalten.

Aber es bringt
 einfach eine andere Wirkung des Straßenraums. Und der Straßenraum wird eben nicht mehr nur als
 105 reiner Verkehrsraum, wo Autos abgestellt werden oder Autos durchfahren gesehen, sondern er wird einfach ein Begegnungs- und Bewegungsraum. So wie im Supergrätzl Favoriten vor der Schule, wo die Kinder diesen gesamten Straßenabschnitt jetzt für ihre Treffen und für die Pausen vor und nach der Schule für sich hatten und sich aneignen konnten. Und das ist eben das Schöne und das trägt nicht nur zur Verkehrsberuhigung oder zur Verkehrssicherheit bei, sondern auch einfach dazu, dass man den öffentlichen Straßenraum auch als Begegnungs- und Bewegungsort und zum Treffen verwendet.

110 **Sandra Schenter:** Und was sind Ihrer Erfahrung nach so die wichtigsten Dinge beim Arbeiten mit taktischen Interventionen?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Also die wichtigsten Dinge sind das Arbeiten mit der Bevölkerung. Im Zuge solcher *Tactical Urbanism*-Methoden mit ihnen ins Gespräch zu kommen, in die Diskussion zu kommen und einfach zu erläutern, was denn damit eigentlich langfristig das Ziel ist und was man erreichen
 115 möchte.

120 **Sandra Schenter:** Sie haben jetzt schon vom Supergrätzl Favoriten erzählt. Gibt es auch andere Projekte von der Stadt Wien, bei welchen mit taktischem Urbanismus gearbeitet wurde, bei denen Sie beteiligt waren?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Ja, also es gibt ja mittlerweile schon ein paar Maßnahmen, muss man sagen, die die Stadt in den letzten Jahren durchgeführt hat. Einerseits die Wiener Schulstraße, also das Modell der Schulstraße funktioniert so, dass man vor Bildungseinrichtungen, hauptsächlich eigentlich
 125 Volksschulen, vor Beginn des Unterrichts die Straße für den motorisierten Individualverkehr sperrt, aber für die Kinder und Jugendlichen öffnet. Das hat verschiedenste Ziele. Einerseits diesen Hol- und Bringverkehr der Eltern ihrer Kinder vor der Schule zu unterbinden, aber andererseits eben den Kindern die Möglichkeit zu geben, den öffentlichen Raum halt wirklich schön zu nutzen und sich da auch vor der Schule noch ein bisschen austoben zu können. Und es bringt halt auch sehr viel Verkehrssicherheit mit.
 130 Also nicht nur die Verkehrsberuhigung ist dadurch gegeben, sondern auch die Sicherheit steigt enorm.

Ein anderes Beispiel sind die Wiener Spielstraßen, die auch in den unterschiedlichsten Bezirken durchgeführt werden. Das wird aber von JugendarbeiterInnen oder so Fairplay-Teams, die auch in den Parkanlagen für die Kinder da sind und mit ihnen Unternehmungen machen und spielen, organisiert. Da ist die MA 13 sehr dahinter und das findet auch in unterschiedlichen Bezirken statt. Da ist es auch so, dass die Bezirksvorstehung da großen Wunsch dahinter haben muss und das eigentlich forciert und auch budgetäre Mittel zur Verfügung stellt, damit das durchgeführt werden kann. Das wird mit ganz unterschiedlichen Methoden gemacht. Da wird hauptsächlich Spielmaterial mit auf die Straße genommen und die Kinder und Jugendlichen werden animiert, den Straßenraum für sich zu gewinnen. Das ist aber natürlich auch temporär, weil es dann nur ein paar Stunden dauert, aber dass man eben auch ein Gefühl dafür kriegt, dass der Straßenraum jetzt zum Spielen da ist.

Sandra Schenter: Und das Supergrätzl Favoriten, bei welchem sie Projektleiterin waren, wie ist es zu dem gekommen beziehungsweise woher kam die Idee?

[...] Mit der ersten Phase haben wir eigentlich 2021 begonnen, wo wir ein Entwicklungskonzept erarbeitet haben, bestehend aus einem Verkehrskonzept und einem Freiraumkonzept. Und damals gab es auch schon die ersten Beteiligungsmethoden, wo wir die

Sandra Schenter: Und wie hat dann die Bevölkerung auf diese temporären Maßnahmen reagiert?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Also grundsätzlich eigentlich sehr, sehr positiv, also in den Befragungen waren die Aussagen: „Wir wollen noch mehr Grün haben und wir wollen Verkehrssicherheit, gerade auch für die Kinder und Jugendlichen. Wir wollen noch mehr Freiraumangebote wie Spielelemente und wir wollen mehr Baumpflanzungen und Trinkbrunnen.“ Also die waren durchwegs positiv. Natürlich gab es aber auch skeptische BewohnerInnen des Grätzls, die halt gesagt haben, „jetzt wird es aber mit dem Parken ein bisschen knapp werden“ und „puh jetzt muss ich mich umschauen, ob ich in einer Garage einen Platz bekomme, um dort mein Auto abstellen zu können“. Also es gab skeptische Meinungsäußerungen, aber überwogen haben die, die es wirklich positiv fanden und die eigentlich noch mehr haben wollen und sich jetzt auch auf die baulichen Umsetzungen freuen und die ihren Lebensraum und Wohnraum, halt das Wohnzimmer vor ihrer Haustüre noch mehr nützen wollen. Es gab auch etliche BewohnerInnen, die gesagt haben, super, jetzt kann ich wirklich mit dem Rad fahren oder jetzt traue ich mich auch, dass meine Kinder mit dem Rad zur Schule oder zum Kindergarten fahren, also durchwegs positiv.

Sandra Schenter: Sie haben jetzt von dieser Befragung geredet. Gibt es auch Daten zu den Reaktionen der Bevölkerung auf das Projekt und der erzielten Wirkung?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Also Daten können wir leider keine zur Verfügung stellen, sondern das sind eben nur so die qualitativen Aussagen, die von der Bevölkerung gekommen sind. Was wir jetzt machen, ist auch eine Zwischenevaluierung, wo wir jetzt auch eine Verkehrszählung durchgeführt haben und wo auch die Auswertung gerade im Gange ist. Also das war einerseits eine Verkehrszählung und andererseits auch Beobachtungen und Befragungen. Wie gesagt, momentan gibt es erst die Auswertung, aber die ersten Tendenzen sind auch durchwegs positiv und es ist auch jetzt schon eine Verlagerung sichtbar, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zur aktiven Mobilität, also hin zum zu Fuß gehen und Radfahren. Die endgültige Evaluierung werden wir aber erst nach der Umsetzung der wirklichen Fertigstellung der baulichen Maßnahmen machen und das wird eben im Herbst 2025 sein, weil man jetzt noch mitten in der Bauphase ist.

255 **Sandra Schenter:** Was konnte man aus dem Projekt bisher lernen? Gab es spezielle Herausforderungen?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Also einen Punkt möchte ich hervorheben. Wir haben ja bei der neuen Verkehrsorganisation die Kreuzungsbereiche angegriffen, indem wir da Diagonalfilter gesetzt haben, dass ein Durchfahren für die Autos nicht mehr möglich ist, sondern nur das in Einbahnschleifen fahren.
 260 Und nach langer Diskussion auch mit der Verkehrsbehörde hat man sich für das Setzen eines Pollers in der Mitte des Kreuzungsbereichs entschieden und ist aber dann nach den Beobachtungen draufgekommen, das funktioniert so nicht. Also die Autofahrer und Autofahrerinnen halten sich nicht daran und fahren über die Sperrflächen. Das hat nicht funktioniert, sodass man eben dann, was sich als ganz tolle Maßnahme erwiesen hat, die jetzt auch langfristig beibehalten wird, diese ehemaligen
 265 Betonmiskübel von der Donauinsel aufgestellt, bemalt und bepflanzt hat, sodass jetzt wirklich das Durchfahren unterbunden ist.

270 **Sandra Schenter:** Und gibt es aus der Pilotphase des Projektes sonst noch Learnings?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Das es halt ganz wichtig ist von Anfang an, die BürgerInnen zu involvieren und mit ihnen in Kontakt zu treten. Also Partizipation steht ganz weit oben, damit eben auch so eine Art Identitätsgefühl mit dem Gebiet entsteht. Und ich finde gerade *Tactical Urbanism* ist so eine Methode, um identitätsstiftend mit den AnrainerInnen arbeiten zu können.

Sandra Schenter: Um eben einen Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten, wird *Tactical Urbanism* immer öfter genutzt, um Veränderungen auszutesten. Vielleicht ist es jetzt vorher schon etwas herausgekommen, aber aus welchen Gründen denken Sie, ist das Arbeiten damit sinnvoll und warum
 335 hat die Stadt eigentlich damit begonnen?

Astrid Klimmer-Pölleritzer: Also sinnvoll ist es, und da wiederhole ich mich jetzt nochmal, weil es halt wirklich temporäre und kostengünstige Interventionen sind, die eben eine langfristige Veränderung erproben und das in enger Zusammenarbeit mit der Bevölkerung. Es ist auch, wie gesagt, schon eine Erweiterung von diesen etablierten Beteiligungsmethoden und Beteiligungsformen, wo man vielleicht
 340 dann auch Zielgruppen erreicht, die man bei etablierten Beteiligungsformaten nicht erreichen würde. Dieses co-kreative Arbeiten mit der Bevölkerung, finde ich, steht im Vordergrund und ist auch was besonders Sinnvolles und Gutes. Und diese Methode auch von haptisch, visuell, sozial und das Identitätsstiftende, finde ich, das steht eben im Vordergrund.

Zitierte Ausschnitte des Interviews mit Mag.^a art. Sylvia Kostenzer am 28.05.2024

10 Zum *Tactical Urbanism*, zu diesen Street-Grafik-Projekten sozusagen, bin ich über eine Ausschreibung von der Stadt Wien gekommen, 2018 glaube ich, war das. Dabei handelte es sich um einen kreativen Wettbewerb für Kinder, welcher *Kinder, Kinder* geheißen hat und es ging um Ideen, wie man das Leben der Kinder in der Stadt beziehungsweise generell verbessern kann. Ich wohne hier gleich um die Ecke und hier sollte ein Schulcampus entstehen. Es wurde ein Schulgebäude von einem Hauptgebäude in ein neues Gebäude um die Ecke ausgelagert und dazwischen war eine normale Straße, die zwar zur Wohnstraße umgewidmet wurde, aber sehr unsichtbar als Wohnstraße war und eigentlich brach lag. Ich habe mir gedacht, es würde sich anbieten etwas zwischen den zwei
15 Schulstandorten zu machen, weil da wirklich viele Kinder unterwegs gewesen sind.

Sandra Schenter: Und dieses Projekt, war das das in der Staggasse?

Sylvia Kostenzer: Genau, das war dieses erste Projekt und was daran schon etwas spezieller war, war, dass es etwas Neues war, das man nur aus anderen Städten gekannt hat. Ich habe etwas recherchiert, was es alles gibt. Es gab ein paar künstlerische Projekte und in Südamerika gab es dazu
20 schon mehr, weil die etwas liberaler mit Straßenmarkierung sind. Dann habe ich mir gedacht, das müssten wir doch in Wien auch schaffen. Da habe ich das Glück gehabt, dass ich auf einen Bezirksvorsteher gestoßen bin, der sehr angetan davon war, immer recht viel für Kinder machen will und gesagt hat, wenn es der Sicherheit von Kindern dient, setzt er sich ein, dass das umgesetzt wird. Das war nicht wirklich ein *Tactical Urbanism*-Prozess im klassischen Sinn, weil es eher ein von mir
25 initiiert und umgesetztes Projekt war. Also es wurden nicht so viele BürgerInnen miteinbezogen. Es ging auch sehr schnell, wir haben ein paar Monate Vorlauf gehabt und dann wurde das Projekt schon umgesetzt. Das war sehr großartig. Da es mit diesen Schulstandorten zu tun hatte, hat der Bezirksvorsteher gemerkt, dass er etwas tun muss. Es gibt sehr viele SchülerInnen, die da täglich hin und her gehen müssen und deshalb war es für ihr interessant, etwas zu verbessern.

Der Ikea wurde errichtet und da gab es, glaube ich, ein Zusatzbudget, um die umliegenden Straßen zu verändern. Und im Zuge dieser Ikea-Umbau-Umgestaltung wurde die Straße dann ganz verkehrsberuhigt beziehungsweise autofrei, was natürlich genial ist. Und jetzt sieht man die Bemalung leider nicht mehr. Ich habe nur ein paar Abbruchfotos und daheim einen Stein mit einer blauen
40 Markierung, aber ich meine, ich bin natürlich glücklich, dass es jetzt so aussieht. weil jede totale Verkehrsberuhigung ist noch viel besser.

Sandra Schenter: Und danach kamen dann noch mehrere Projekte in diese Richtung, oder?

Sylvia Kostenzer: Ja, es kamen noch ein paar. Und zwar gab es von der Stadt Wien, ich glaube im Jahr danach das Projekt *kommraus*. Das war ein Projekt, bei dem die Stadt Wien BürgerInnen
45 beziehungsweise Interessierte eingeladen hat, Projekte für den öffentlichen Raum einzureichen. Es wurden unterschiedlichste Sachen gemacht und wir haben im zweiten Bezirk die Ernst-Melchior-Gasse beim Schulcampus umgestaltet.

Wir haben es auch geschafft eine Schule zu begeistern mitzumachen und haben versucht die Kinder einzubinden. Wir haben einen Vorbereitungsworkshop gemacht und auch im
50 aktiven Malen haben sie, soweit es möglich war, etwas mitgeholfen. Wir haben das mit Dispersionsfarben gemacht. Ich habe damals nachgeschaut, es gab einmal ein Projekt, *Blühende Straßen*, glaube ich, hat das geheißen, das eigentlich schon eine ältere Aktion vom Klimaministerium ist, wo aufgerufen wurde in Gemeinden etwas verkehrsberuhigendes zu machen. Wien hat sich da eigentlich immer zurückgehalten, weil die Bodenmarkierungen in Wien nicht so in Mode sind. In
55 kleineren Gemeinden in ganz Österreich, haben Kinder in Durchzugsbereichen im Dorfkern oftmals den Boden ganz bunt angemalt. Da gab es vom Klimaministerium auch Empfehlungen, welche Farben man da nehmen kann, was auch bezüglich der Rutschfestigkeit gut funktioniert. Richtige Tests gab es dazu nicht, aber doch Empfehlungen und da habe ich mich erkundigt und mir gedacht, wenn das dort in Gemeinden geht und dort auch Durchzugsverkehr drüberfährt, sollte es in Wien auch kein Problem sein.

60 Das Ernst-Melchior-Projekt in Wien war eine Fußgängerzone, ohne Autoverkehr sondern nur mit Radverkehr. Dadurch wurde das Arbeiten mit der Dispersionsfarbe erlaubt. Nur gab es ein kleines Missverständnis, glaube ich, in den Formulierungen. Die sind davon ausgegangen, dass die Dispersion dann wieder abgetragen wird und hätten das gerne wieder entfernt. Die Farbe hat aber dann doch besser gehalten als erwartet. Das war dann recht spannend, weil es kurz einen Konflikt gab, aber der wurde bereinigt und die damalige Bezirksvorsteherin hat das Projekt und auch die Haftung dafür übernommen. Was *Tactical Urbanismus*-Projekte in Wien nämlich so schwierig macht, ist die Haftungsfrage.

100 Gerade für temporäre Veränderungen, wo man zum Beispiel im Sommer etwas ausprobiert und Pflanzen aufstellt, wäre es super, wenn man niederschwellig mit Farbe arbeiten könnte und die Kinder diese selbst auftragen können. Denn ich finde es schon sehr spannend, wenn die Leute etwas selbst machen. Die haben so eine Freude, wenn sie die Straße anmalen dürfen. Und ich selbst finde es auch immer super. Das ist schon echt ein klasse Erlebnis.

160 Aber ich würde mir wünschen, dass man auch etwas damit machen kann. Deswegen bin ich nicht so ein Fan von nur dekorativen Sachen, weil Bodenmarkierungen, finde ich, auch etwas großflächig spielplanmäßiges haben können. Deswegen versuche ich immer interaktive und benutzbaren Sachen zu machen. Es gibt immer Abstände, wo die Kinder springen, einen Parcours fahren oder Sachen entdecken können. Und gerade in Schulnähe bietet es sich natürlich an, etwas kindergerechtes zu machen. Ich versuche es mit einfacher Form und dann werden es immer solche Tierchen.

Sandra Schenter: Aber die Waltergasse, war das davor schon eine Fußgängerzone?

Sylvia Kostenzer: Naja, das war eine Initiative der Bezirksvorsteherin. Das ist auch so ein Standort, an dem zwei Schulen gegenüber liegen. Also auf der eine Seite, ist ein Gymnasium und gegenüber eine Volksschule. Und die Bezirksvorsteherin hat diese Straße, glaube ich, tagsüber für den Verkehr gesperrt

Sylvia Kostenzer: Genau, es wurde vorher umgebaut und nachher war es sozusagen nur so ein bisschen ein Zusatz, der dann noch beauftragt wurde.

Sandra Schenter: Und was waren die wesentlichen Learnings aus den Projekten, die Sie bereits umgesetzt haben? Und was waren vielleicht auch Herausforderungen?

185 **Sylvia Kostenzer:** Naja, Learnings. Es ist immer super, wenn für solche Projekte Menschen aus der Umgebung involviert sind. Also so wie bei der Stagliasse, das kam aus meinem direkten Umfeld. Da war es so, dass ich wirklich das Bedürfnis hatte, dass etwas verändert werden muss, weil die damalige Situation ungünstig war und es Verbesserungsmöglichkeiten gab. Und ich glaube schon, dass diese direkte Involvierung der Menschen etwas ausmacht.

200 Das ist teilweise auch in der Stagliasse nicht gelungen, lag aber daran, dass das immer eine Wohnstraße geblieben ist. Also diese Wohnstraße in Kombination mit Parkplätzen ist auch eine fatale Sache. Die Stagliasse war früher eben rechts und links voll zugeparkt, darunter war sie überall markiert, aber durch die parkenden Autos war es relativ eng und das war dann eigentlich der Fahrstreifen. Also es haben sich schon Kinder darauf bewegt und ich bin mir sicher, es funktioniert auch als Signal an die AutofahrerInnen, denn sobald es deutlich ist, dass das einen Spielcharakter hat, sind die Menschen schon vorsichtig. Aber die AnrainerInnen sind trotzdem durchgefahren. Also ich glaube, richtig daran hindern durchzufahren tut es jetzt auch niemanden. Nur anmalen hilft nicht. Ich glaube, man muss auf jeden Fall mindestens im Mittelbereich einige Parkplätze entfernen und Aufenthaltsbereich schaffen und Sitzgelegenheiten und Schatten wären natürlich auch super. Also um das richtig zu beleben, braucht man schon mehr, als nur zu markieren. Aber ich finde, es ist auf jeden Fall ein super hilfreiches Signal, dass die AutofahrerInnen wissen, das ist eigentlich nicht ihr Platz.

Sandra Schenter: Das heißt, Sie denken schon, dass die farbliche Gestaltung an sich einen Effekt auf das Verhalten und die Wahrnehmung der Menschen hat?

225 **Sylvia Kostenzer:** Ja, das glaube ich auf jeden Fall. Aber ich glaube, es reicht nicht aus, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Ich glaube, es ist eher eine Sache der Wahrnehmung und um Aufmerksamkeit zu erregen.

260

Ich nehme an, dass die das schon evaluieren. Also da wird es wahrscheinlich Daten geben. Aber von meinen Projekten gibt es keine Daten. Das Projekt in der Ernst-Melchior-Gasse ist zum Beispiel auch wirklich sehr gut angekommen bei der Bevölkerung, aber es gibt keine quantitativen Daten dazu, das ist eher was man so mitbekommt.

315

Dann bin ich dort gestanden und habe ziemlich viel gerackert, kann man sagen. Also ein Team ist wichtig, wenn möglich ein großes Team und viele Leute, die mitmachen wollen. Da habe ich auch schon andere Projekte erlebt. Zum Beispiel in Deutschland hat die Stadtverwaltung Freiwillige in der Umgebung angesprochen und deshalb waren wir dort ein großes Team mit vielen helfenden Menschen. Es macht einfach mehr Spaß, wenn viele Leute dabei sind. Sonst, glaube ich, hilft es auch, wenn man persönlich betroffen ist, weil man dann mehr Energie hat, das umzusetzen. Und man sollte sich nicht zu sehr vor Verantwortung fürchten, also sich vielleicht auch einmal etwas trauen und mutig sein.

Sandra Schenter: Und glauben Sie, führen solche Interventionen, auch zu Veränderungen auf institutioneller Ebene?

320

Sylvia Kostenzer: Das glaube ich schon. Das hat man zum Beispiel an diesem ersten Markierungsprojekt in der Stagliasse gemerkt. Da haben mir viele MagistratsbeamtInnen von der Stadt Wien gesagt: „Wow, du hast das durchgesetzt.“ Es gab immer wieder Anstöße von intern beziehungsweise war bereits bekannt, dass es so etwas gibt, aber in der Stadt Wien war das bis dahin nie möglich. Und man sieht nun, dass es möglich ist. Aber nun passiert auch in anderen Städten mehr und die MagistratsmitarbeiterInnen sehen diese Best-Practice-Beispiele und wollen so etwas dann auch in Wien machen. Es hat viele Gründe, aber ich glaube schon, dass es etwas bewirkt *Tactical Urbanism*-Projekte kennenzulernen und anzuschauen. Ich finde, dass selbst Straßensperren, also ohne Umbau, die Entfernung von Autos und Parkplätzen und die Möglichkeit die Menschen erleben zu lassen, was es für den Raum bedeutet, wenn er frei von Autos ist, etwas machen.

325

Sandra Schenter: Und was denken Sie, wird es vielleicht noch brauchen, um das Arbeiten, mit *Tactical Urbanism* in Wien noch einfacher zu machen?

340

Sylvia Kostenzer: Ich habe es vorher schon etwas erwähnt, es sind, glaube ich, hauptsächlich die rechtlichen Rahmenbedingungen.

350

Und vielleicht eine Person, die einen dabei unterstützen kann sowie temporäre Pflanzgefäße, die zur Verfügung gestellt werden oder Pflanzen, die man bekommt, damit man nicht alles kaufen muss. Denn für Privatinitiativen ist es schwierig, alles selbst zu kaufen und aufzustellen. Und vor allem Markierung finde ich wichtig, weil es dem Ganzen eine andere visuelle Sichtbarkeit gibt. Und wichtig ist es auch die rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, dass solche Projekte möglich sind, wie bei dem Projekt *Blühenden Straßen*, dass die Gemeinde es erlaubt mit Acrylfarbe oder anderen Farben eine Fläche zu bemalen. Vielleicht gibt es, wenn man etwas recherchiert, wirklich eine Farbe, die abgesegnet wird. So ein offizielles Package von der Stadt Wien wäre toll.