

Lebenswerte Straßen

Öffentliche Räume für Begegnung, Grün und Mobilität

Nachlese zum Offenen Netzwerktreffen im Mai 2025
Autor*innen: Steven März, Ruth Höpler

Foto: © Ruth Höpler / future.lab TU Wien



innovations
werkstatt

Zahlreiche Städte und Gemeinden haben bereits erkannt, dass Straßen eine Schlüsselrolle in der nachhaltigen Transformation spielen. Sie planen Straßen für Menschen, die eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, klimaangepasst sind, zur Biodiversität beitragen und bei denen der PKW-Verkehr nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Bei der konkreten Planung und Umsetzung werden die unterschiedlichen, teils konkurrierenden, Nutzungsansprüche an diese linearen öffentlichen Räume sichtbar. Insbesondere der Wegfall von Parkplätzen ist ein heiß diskutiertes Thema und lässt schnell starke Emotionen aufkommen. Wie können wir diese meist knappen öffentlichen Räume gerecht verteilen und dabei die unterschiedlichen Nutzer*innengruppen mitnehmen? Welche innovativen Ansätze fördern eine nachhaltige Transformation hin zu lebenswerten Straßen?

Im Rahmen des 19. Offenen Netzwerktreffens der future.lab Innovationswerkstatt luden wir in Kooperation mit unserem Gastforscher Steven März vom Wuppertal Institut zwei spannende Pionier*innen mit unterschiedlichen Perspektiven und Maßstäblichkeiten zu dem Thema lebenswerte Straße ein. Nach drei kurzen Inputs diskutierten wir mit Interessierten unterschiedliche Aspekte - von Bürger*innenbeteiligungsformaten über Klimaanpassungsmaßnahmen bis hin zu Rahmenbedingungen bei der baulichen Umsetzung in Österreich und Deutschland.

PIONIER*INNEN

Zu Beginn stellte Steven März das Projekt Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften (kurz: LESSON) vor und beleuchtete die

unterschiedlichen Phasen sowie zentrale Learnings aus durchgeführten Straßenexperimenten in Dortmund und Gelsenkirchen. Aurelia Kammerhofer vom Forschungsbereich MOVE TU Wien gab Einblicke in ein aktuelles Forschungsprojekt zum Thema partizipative Budgets für lokale Mobilitätsangebote. Valentin Brunner kontextualisierte Ziele und Maßnahmen im Rahmen der Initiative „Raus aus dem Asphalt“ der Stadt Wien und zeigte anhand eines konkreten Beispiels wie die bauliche Transformation einer Straße aussehen kann.

LESSON - LEBENSWERTE STRASSEN, ORTE UND NACHBARSCHAFTEN

Wie gelingt es in Deutschland, die heutigen Stadtstraßen nachhaltig und zukunftssicher umzubauen und daraus (wieder) lebenswerte öffent-



Abb. 1 3D Rendering Lothringer Straße, Gelsenkirchen © MUST Städtebau GmbH

liche Räume zu entwickeln? Diese zentrale Leitfrage versuchte in den letzten rund viereinhalb Jahren ein Projektteam aus dem Wuppertal Institut, der MUST Städtebau GmbH und der EGLV/Klima.Werk in insgesamt drei Projektphasen zu beantworten. Im Projekt LesSON – Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften, gefördert vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, wurden in einem umfassendem Beteiligungs- und Planungsprozess Entwürfe für zwei konkrete Straßenzüge in Dortmund und Gelsenkirchen entwickelt. Die Entwürfe betonten die Bedeutung **blau-grüner Infrastruktur** sowie aktiver Mobilitätsformen und entwickelten den Straßenraum zu einem öffentlichen Raum, der den Bedürfnissen aller Menschen gerecht werden sollte. Im Rahmen eines **Kommunalcoachings** begleitete das Projektteam anschließend sieben weitere NRW-Kommunen über rund ein Jahr vor Ort bei konkreten Pro-

jekten im Straßenraum. Die Forschenden setzten dabei eine Vielzahl von sozial innovativen Ansätzen ein. Hierbei ging es um zwei Aspekte: Erstens sollten die Stadtgesellschaft sowie die Kommunalverwaltung und -politik durch die Formate bei der Transformation der Straßenräume mitgenommen werden. Zweitens sollten die Formate dazu beitragen Planungen zu entwickeln, die nicht nur aus Forschungsperspektive ambitioniert sind, sondern auch gesellschaftliche Akzeptanz und politische Mehrheiten erzielen können.

MBD15 - MOBILITY BENEFIT DISTRICTS

Aurelia Kammerhofer ist Projektsassistentin am MOVE – Forschungsbereich Verkehrssystemplanung am Institut für Raumplanung, TU Wien. Sie ist Teil des internationalen Projekts MBD15 (Mobility Benefit Districts – impacts, acceptability & governance of tools for accelerating transitions in the 15 min city)

und untersucht im Rahmen dessen, inwiefern Mobility Benefit Districts (MBD) zu nachhaltiger Mobilität und lebenswerten Straßen beitragen können. Dabei handelt es sich um ein Konzept, das eine lokale und zweckgewidmete Verwendung von Einnahmen aus Parkgebühren ermöglichen soll, um mehr Akzeptanz für Parkraumregulierung zu schaffen. Strengeres Parkraummanagement (PUSH-Maßnahme) soll somit PULL-Maßnahmen, wie neue Mobilitätsdienste oder Infrastruktur für aktive Mobilität, finanzieren. Zentraler Bestandteil ist hierbei ein hoher Grad an Bürger*innenbeteiligung, um der lokalen Bevölkerung Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Budgetverwendung einzuräumen (participatory budgeting).

Das Projekt MBD15 läuft seit Anfang 2024 bis Ende 2026 und besteht aus einem internationalen Konsortium mit Partnern aus Schweden (KTH Stockholm, TUB), Deutschland (Goethe-Uni Frankfurt am Main) und Österreich (TU Wien move, PlanSinn, UIV). Mit dabei sind auch unterschiedliche Städtepartner der beteiligten Länder: Darmstadt, Sundbyberg, Gävle, Stockholm, Stadt Wien und Bezirk Wien Mariahilf. Der räumliche Fokus liegt insbesondere auf Bestandsquartieren.

LEBENSWERTE STRASSEN

Lebenswerte Straßen sind öffentliche Räume, die im Dreiklang der Zieldimensionen **Verkehrswende**, **Klimaanpassung** und **Aufenthaltsqualität** weiterentwickelt werden. Sie schaffen Rahmenbedingungen, damit aktive Mobilitätsformen – also Fortbewegung mithilfe der eigenen Muskelkraft – im Straßenraum dominieren können und der motorisierte Individualverkehr auf ein notwendiges Maß reduziert werden kann. Die so freiwerdenden Flächen lassen sich nutzen, um blau-grüne Infrastrukturen zu etablieren und Straßen als **öffentliche Orte** deutlich **attraktiver** und **gesundheitsfördernder** zu gestalten.

Mit den Zieldimensionen gehen die nachfolgenden Leitlinien für lebenswerte Straßen einher:

Lebenswerte Straßen ...

- ... **für alle**: Menschen verschiedener Altersgruppen sollen sich im Straßenraum sicher und komfortabel bewegen können – von kleinen Kindern bis hin zu Rentner*innen.
- ... **sind sicher**: Alle Menschen sollen sich bei der Nutzung des Straßenraums sicher fühlen.
- ... **fördern die Gesundheit**: Straßen sollen aktive Mobilitätsformen fördern und negative Auswirkungen von Verkehr, etwa Lärm

oder Luftverschmutzung, soweit wie möglich reduzieren.

- ... **sind öffentliche Räume**: Straßen sind multifunktionale Räume. Sie erfüllen verkehrliche, soziale und wirtschaftliche Funktionen.
- ... **fördern die Biodiversität**: Straßen sollen Lebensräume für verschiedene Tier- und Pflanzenarten bieten.
- ... **entstehen kollaborativ**: Straßen und ihre Nutzungsprofile sollen gemeinsam mit den Nutzenden entwickelt werden.
- ... **schaffen Identität**: Straßen sollen eine emotionale Bindung und Ortsverbundenheit stärken.

... **schaffen (ökonomische) Werte**: Straßen liefern Ökosystemdienstleistungen für die Gesellschaft.

... **sind veränderbar**: Straßen sollen flexibel gestaltet werden, damit sie an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden können.

... **verbessern das Mikroklima**: Eine veränderte Straßenraumaufteilung wirkt sich auf das lokale Temperatur-, Verdunstungs- und Windregime aus.

(März et al., 2024, S. 11-13)

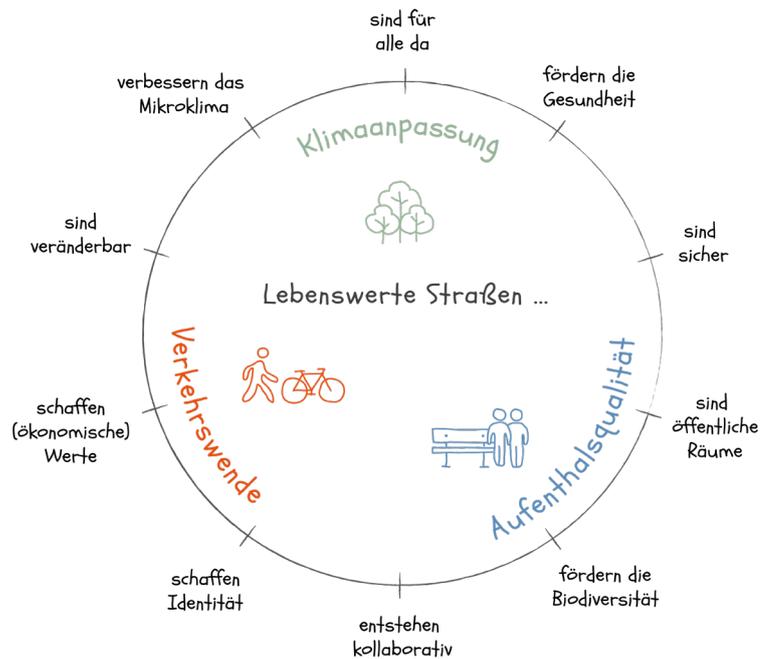


Abb. 2 Zieldimensionen und Grundsätze lebenswerter Straßen (eigene Darstellung nach März et al. 2024)

RAUS AUS DEM ASPHALT

Valentin Brunner ist Verkehrsplaner bei der Stadt Wien MA 28 – Abteilung Straßenverwaltung und Straßenbau. Er ist Teil der Gruppe Straße planen – Projektierung mit der Aufgabe Straßendetailpläne vom Konzept bis zum baufertigen Plan zu erstellen. Die MA 28 ist für Planung, Bau, Erhaltung und Verwaltung der öffentlichen Verkehrsflächen in Wien zuständig.

Die Initiative „Raus aus dem Asphalt“ der Stadt Wien soll einen wesentlichen Beitrag zur **Entsiegelung**, **Begrünung** sowie **Kühlung** der Stadt leisten, um Wiens Straßenzüge klimafit zu machen. Finanziert wird dieses Maßnahmenbündel (zusätzliche Grünflächen, Bäume, Sitzgelegenheiten, Verkehrsberuhigung, breitere Gehsteige, Wasserspiele etc.) mit dem Fördertopf „Lebenswerte Klimamusterstadt“, über den von 2021 bis 2025 100 Millionen Euro für den Straßenumbau verwendet werden konnten. Insgesamt sind bis Jänner 2025 320 Projekte in allen 23 Bezirken realisiert, in Umsetzung oder geplant. Eine interaktive Karte zeigt alle Projekte, die seit 2021 umgesetzt oder projektiert wurden.

WOHIN WOLLEN WIR?

In Zeiten der Klimakrise und immer heißer werdender Sommer ist die Abkehr vom Leitbild der autoge-

rechten Stadt weitgehend Konsens (BBSR, 2021). Straßenräume spielen bei der nachhaltigen Transformation unserer Städte und Gemeinden eine Schlüsselrolle, was vielerorts bereits erkannt wurde. Planungskonzepte, wie die 15-Minuten Stadt oder die Superblocks aus Barcelona räumen der aktiven Mobilität sowie dem öffentlichen Verkehr durch unterschiedliche Maßnahmen mehr Platz ein. Gleichzeitig wird blau-grüne Infrastruktur in Straßenräumen im Sinne der **Klimaanpassung** erweitert. Dabei werden „grüne“ Elemente, wie Bäume und Grünflächen, mit „blauen“ Elementen wie Versickerungsflächen und Wasserbrunnen, kombiniert. All diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Aufenthaltsqualität bei.

Die Transformation hin zu lebenswerten Straßen erfordert eine Integration unterschiedlicher räumlicher Ebenen (global bis lokal) einerseits und eine Kombination unterschiedlicher Instrumente und Maßnahmen andererseits. Die Stadt Wien veröffentlichte im April 2025 den Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035 (Stadt Wien - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2025). Dieser ist ein zentrales Steuerungselement und Rahmenvorgabe für die Stadtentwicklung. In acht Themenbereichen – darunter öffentlicher Raum und Mobilität – werden darin Ziele für die nächsten zehn Jahre definiert. Ein innovatives Beispiel ist die Umsetzung sogenannter

Wiener Gartenstraßen, die eine flächig begrünte Aufenthalts- und Erholungsbereiche im Straßenraum in dicht bebauten Gebieten vorsehen.

Als im Jahr 2020 das Ziel der **Klima-neutralität** bis 2040 im Wiener Regierungsabkommen verankert wurde, erfolgte eine Anpassung der Wiener Smart Klima City Strategie. Diese wurde 2022 beschlossen und bildet die Grundlage für die Transformation von Straßenräumen im Rahmen der Initiative „Raus aus dem Asphalt“ (Stadt Wien, o. J.). Der damit einhergehende Fördertopf ermöglichte den Bezirken bauliche Umsetzungen, die über das übliche Bezirksbudget hinausgehen.

Bereits zuvor setzte die Stadt Wien mit den „Coolen Straßen“ **Hitze-Anpassungsmaßnahmen** in Straßenräumen um. Hierbei wurden 18 temporäre „Coole Straßen“ in Wien umgesetzt und in „kühle“ Orte zum Verweilen verwandelt. Vier Straßen wurden als „Coole Straßen Plus“ dauerhaft umgebaut. (Mobilitätsagentur Wien, o. J.)

Bei der Erreichung dieser Ziele spielen Bürger*innen und deren Engagement eine wesentliche Rolle. Einerseits verfügt die Zivilgesellschaft über **lokales Wissen**, wo Maßnahmen dringend gebraucht werden. Bürger*inneninitiativen können wertvolle Impulse liefern, um bestimmte Entwicklungen anzusto-

Ben bzw. einzufordern. Andererseits ist die Einbindung der Bevölkerung in Planungen zentral, um die Akzeptanz der Maßnahmen zu gewährleisten. Die Diskussion im Rahmen des Netzwerktreffens zeigte, dass es hier viele Herausforderungen gibt und Partizipation oftmals nicht im gewünschten Ausmaß stattfindet.

WARUM TUN WIR NICHT, WAS WIR ALLE GUT FINDEN?

Sowohl in Deutschland wie auch in Österreich gibt es für Maßnahmen zum Klimaschutz bzw. die Anpassung an die Klimawandelfolgen eine hohe Zustimmung. So gehört das Thema „Umwelt- und Klimaschutz“ in der aktuellen Umweltbewusstseinsstudie (2022) zu den wichtigsten Themen, noch vor Themen wie Arbeitslosigkeit, Zuwanderung oder Digitalisierung (Grothmann et al., 2023). Zweiundneunzig Prozent der Deutschen sagen zudem bei einer repräsentativen forsa-Umfrage, dass mehr **Grünflächen** die Aufenthaltsqualität der Innenstädte verbessern würden (Virgil, 2022). In Österreich ergibt sich ein ähnliches Bild. Für rund drei Viertel (75%) der Österreicher*innen und Deutschen (73%) ist die Bekämpfung der Klimakrise laut einer FORESIGHT-Studie zumindest „ziemlich wichtig“ (Glantschnigg, 2024; Hofinger & Glantschnigg, 2025). Etwas weniger als die Hälfte der Menschen in Österreich und Deutschland sind der Meinung, dass im jeweiligen

Land zu wenig gegen den Klimawandel getan wird, und erwarten negative Auswirkungen. Bei den Einstellungen der Bevölkerung am Land und in der Stadt zeigt sich hierbei ein ähnliches Bild (ebd.).

Mit Blick auf die Zahlen stellt sich die Frage, warum unsere Städte, insbesondere die Straßenräume, nicht längst grüne Oasen sind, in denen das Auto bestenfalls noch zu Gast ist. Aus den Erfahrungen der oben genannten Projekte sowie der Diskussion beim Netzwerktreffen lassen sich drei zentrale Bereiche definieren, die den notwendigen Transformationsprozess erschweren.

MINDSETS UND MENTALE BARRIEREN

In Deutschland wie in vielen anderen Industrieländern war das Automobil ein zentraler Faktor für den Wiederaufbau und das Wirtschaftswunder nach dem zweiten Weltkrieg. Die Massenmotorisierung schaffte Arbeitsplätze und Wohlstand, in einem Ausmaß für den Planer*innen und Entscheider*innen bereit waren, ganze Städte „autogerecht“ umzubauen. Umprogrammiert wurden jedoch nicht nur die verkehrlichen und städtebaulichen Infrastrukturen, sondern auch unsere **mentalen Infrastrukturen** (Welzer, 2011). Wir hinterfragen heute nicht mehr warum Fußgänger*innenampeln immer rot sind und nur bei Bedarf umschalten, während der fließende Verkehr auf

einer grünen Welle durch die Stadt gleitet. Wir empfinden es als normal, dass der private PKW als einziger privater Gegenstand dauerhaft im öffentlichen Raum stehen darf, meist sogar nahezu kostenlos.

Werden nun für den notwendigen Stadtbau öffentliche Räume zu Gunsten von aktiver Mobilität, Stadtgrün oder Aufenthaltsqualität neu aufgeteilt, entsteht Widerstand, denn jeder Transformationsprozess bringt zwangsläufig Gewinner*innen und Verlierer*innen mit sich. Beharrungskräfte und Widerstand sind folglich normal, wenn (vermeintliche) Besitzansprüche auf den Prüfstand gestellt werden. Das gilt umso mehr beim „Virus Auto“, war das gesellschaftliche Narrativ doch lange eines, das den MIV privilegiert hat (Knoflacher, 2024). Im Ergebnis wird heute vielfach um jeden wegfallenden Parkplatz, z.T. erbittert, gestritten.

Dieser Effekt lässt sich nicht nur soziologisch, sondern auch psychologisch erklären. **Kognitive Dissonanzen** führen dazu, dass wir uns mehr Stadtgrün vor der Tür und gleichzeitig mehr PKW-Stellplätze wünschen. Umweltbewusstsein führt eben nicht immer auch zu einem umweltbewussten Verhalten bzw. zu entsprechenden Entscheidungen (Value-Action-Gap) (Kollmuss & Agyeman, 2002).

RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Wenn man versteht, wie der „Virus Auto“ funktioniert, überrascht es nicht, dass der Rechtsrahmen daraufhin ausgerichtet wurde und den heutigen Bedarfen nach Ressourcenschonung und Klimawandelfolgenanpassung hinterherhinkt. Hierzu drei Beispiele. Erstens, es ist in Deutschland bis heute rechtlich nicht möglich ein **flächendeckendes Tempo 30** in Städten zu erlassen, auch wenn kürzlich die Regelungen dafür vereinfacht wurden (Initiative Lebenswerte Städte, 2025). Zweitens, in Deutschland gibt die sogenannte RAS (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) die planerischen Rahmenbedingungen für den Straßenumbau vor. Diese wurde seit 2006 nur minimal aktualisiert. Vor über 20 Jahren fand das Thema Klimafolgenanpassung jedoch nur wenig Beachtung und findet folglich in der Richtlinie kaum Erwähnung. Drittens, wasserrechtlich gilt Niederschlagswasser, als Abwasser sobald es den Boden berührt, was es in Deutschland de facto unmöglich macht Straßenräume oder Plätze, wie etwa in Rotterdam, in **multifunktionale Retentionsräume** zu verwandeln. Es gilt die Maxime Wasser möglichst schnell in den Kanal abzuleiten, da sonst diese Räume wie Abwasseranlagen behandelt werden müssten, hohe sicherheitstechnische Auflagen inklusive. In Österreich ist seit der Novelle der Straßenverkehrsord-

nung (StVO) von 2013 die Errichtung von Begegnungszonen möglich. Die Novelle entstand auf Druck der Gemeinden und schuf die Grundlage für die verschiedenen Begegnungszonen in Wien, wie etwa die Lange Gasse, die Herrengasse oder die Neubaugasse. Seit der StVO-Novelle 2024 ist es für Österreichs Gemeinden wesentlich einfacher Tempo 30 umzusetzen (VCÖ, 2024).

RESSOURCENKNAPPHEIT

Selbst wenn mentale Infrastrukturen oder rechtliche Rahmenbedingungen einer Umsetzung innovativer Straßentransformationen nicht im Weg stehen, ist ein Gelingen nicht garantiert. Wir leben in einem Zeitalter **multidimensionaler Ressourcenknappheit**. Spätestens seit der Coronakrise und dem Ukrainekrieg sind die **öffentlichen Haushalte überschuldet**. Der Infrastrukturbau kann daher fast nur über Sondervermögen oder geänderte Prioritätensetzungen innerhalb kommunaler oder nationaler Haushalte erfolgen. In Zeiten des demographischen Wandels wird es zudem immer schwieriger Fachkräfte für die Planung, den Umbau, die kommunikative oder administrative Begleitung entsprechender Projekte zu finden. Es ist zudem zu vermuten, dass knapper werdende Ressourcen, steigende Nachfrage und protektionistischere Tendenzen des Welthandels die Umbaukosten erhöhen werden. Schließlich bezieht

sich Ressourcenknappheit auch auf die konkreten Rahmenbedingungen im jeweiligen Straßenzug. Der Straßenquerschnitt, das Gefälle oder **oberirdische wie unterirdische Nutzungskonkurrenzen** begrenzen häufig das Spektrum an möglichen Umbaumaßnahmen bzw. können Planungs- und Baukosten massiv erhöhen.

WIE KANN DIE UMSETZUNG GELINGEN?

WIE SOZIALE INNOVATIONEN HELFEN DIE MENSCHEN MITZUNEHMEN

Veränderungen werden – auch wenn der Status quo kritisch gesehen wird – häufig mit einem Verlust assoziiert (Verlustaversion), da die Zukunft weitaus weniger greifbar ist als die Gegenwart. Dem können **Visualisierungen und analoge Straßensexperimente** entgegenwirken. Sie zeichnen, im wahrsten Sinne des Wortes, ein Bild der möglichen Zukunft. Und: Sie sind vergleichsweise kostengünstig, realisierbar und reversibel. Häufig stellen sie radikale Veränderungen dar und laden damit zum Umdenken und kritischen Hinterfragen des eigenen Mindsets ein. Sie zeigen Zielkonflikte auf und ermöglichen durch ihre intuitive „Lesbarkeit“ eine Diskussion zwischen Fachleuten und Laien auf Augenhöhe. Vor diesem Hintergrund werden 3D Renderings oder atmosphärische Skizzen als

Visualisierung inzwischen bei fast allen Projekten in Deutschland oder Österreich eingesetzt.

Viele Städte führen inzwischen Straßenexperimente durch. Diese sind jedoch kein Allheilmittel. Ihr Einsatz sollte an ein klar definiertes und transparent kommuniziertes Ziel gekoppelt sein. Experimente sind stets **ergebnisoffene Prozesse**. Es gilt, sie kommunikativ, analytisch und vor Ort zu begleiten. Das schließt sowohl die Agilität und Flexibilität ein, auf lokale Bedarfe zu reagieren, als auch die bewusste Reflexion der Wirksamkeit der Expe-

perimente. Insofern „scheitern“ Experimente nie, da sie nicht nur aufschlussreiche Erkenntnisse zur Weiterentwicklung des jeweiligen Standorts liefern, sondern auch zur eigenen Herangehensweise. Eine **Kultur des Experimentierens** geht damit stets auch mit einer anderen Fehlerkultur einher. Richtig eingesetzt, bergen Straßenexperimente das Potenzial, einen wichtigen Beitrag für den notwendigen Wandel unserer Städte zu leisten.

Visualisierungen und Straßenexperimente stellen recht niederschwellige Formen der Beteiligung dar. Es

geht vor allem um die Sensibilisierung, das Informieren und z.T. um die konkrete Mitwirkung bei der Planung. Entscheidungen für die eine oder andere Maßnahmen werden jedoch an anderer Stelle getroffen. Im Sinne der Akzeptanz und Identifikation mit Straßenumbauten kann es u.U. auch zielführend sein, die Stadtgesellschaft in den Entscheidungsprozess direkt einzubinden.

Im Forschungs- und Planungskontext kommen immer wieder **spielerische Ansätze** – sogenannte Design Games oder Serious Games – zur



Abb. 4 LesSON © Laura Schenk



Abb. 3 Design Game MBD15 © MOVE TU Wien

Anwendung, um unterschiedliche Akteur*innen und deren Bedürfnisse einzubinden und komplexe Aufgabenstellungen greifbarer zu machen. Im Rahmen des MBD15-Projekts wurde ein **Spiel für partizipative Entscheidungsfindungen** konzipiert. Aktuell (Mai 2025) befindet es sich in der Testungsphase und wird ko-kreativ weiterentwickelt. Ziel des Spieles ist es, dass die Spieler*innen den öffentlichen Raum nachhaltiger, klimafreundlicher und fairer mit einem vorgegebenen Budget gestalten. Dabei müssen sowohl individuelle als auch gemeinschaftliche Bedürfnisse und Ziele berücksichtigt und abgewogen werden.

BAULICHE TRANSFORMATION & UMSETZUNG

Unterschiedliche Maßnahmen und Ansätze müssen letztendlich im **Stadtumbau** münden, um lebenswerte Straßen baulich umzusetzen. Solche Umbauarbeiten sind teuer, weshalb strategische Ziele und geplante Maßnahmen mit entsprechenden Budgets hinterlegt werden müssen. Wie eine solche Straßentransformation in Wien konkret aussehen kann, erläuterte Valentin Brunner von der MA28 in seinem Input. Typische Elemente, die hierbei zum Einsatz kommen umfassen unter anderem Baumpflanzungen, Sitzbankkombinationen, Brunnen, Sprühnebelanlagen oder versickerungsfähige Pflasterungen.

Im Zuge der Initiative „Raus aus dem Asphalt“ wurden in Wien beispielsweise rund 3.000 neue Bäume gepflanzt, mehr als 74.000 m² Begrünung im Straßenraum und auf Plätzen und mehr als 2.500 zusätzliche Sitzgelegenheiten geschaffen. Die relativ rasche Umsetzung verschiedener Maßnahmen bedeuten einen Mehraufwand für die Stadt Wien MA 28 und erfordern zusätzliche **Personalressourcen** in den entsprechenden Abteilungen.

Anhand der Pelzgasse im 15. Bezirk in Wien, die als „Coole Straße Plus“ im Jahr 2021 als erste dauerhafte „coole Straße“ tatsächlich umgebaut wurde, veranschaulichte Valentin Brunner wie eine solcher Prozess aus Sicht der Magistratsabteilung abläuft. Nachdem der Bezirk der MA 28 einen Planungsauftrag erteilt hatte, erstellte die Planungsabteilung eine erste Skizze, die als Grundlage für diverse Abstimmungen und die Feinplanung diente. Ein solcher **Planungsprozess** dauert üblicherweise mindestens ein Jahr und mündet schließlich in einem technischen Plan für die Umsetzung.

Die Initiative zur Umgestaltung ging von engagierten Bewohner*innen der Pelzgasse aus, die bereits im Jahr 2014 die „Initiative Pelzgasse“ gründeten und Verbesserungsvorschläge für die Lebensqualität in der Wohnstraße einbrachten. Diese Ideensammlung wurde an die Bezirksvorstehung herangetragen

und anschließend mit den zuständigen Dienststellen diskutiert, bis diese schließlich in konkreten Konzepten und Planungen mündete. Da die Pelzgasse die Anforderungen einer „coolen Straße Plus“ erfüllte, erhielt sie 2020 die Umsetzungsförderung. (Staller et al., 2022)

Im Vergleich zu früher weist die Pelzgasse heute mehr Grün, Wasserelemente und zahlreiche Sitzgelegenheiten auf, die wie ein „verlängertes Wohnzimmer“ von der Nachbarschaft genutzt werden. Außerdem kam hier erstmals das **Schwammstadtprinzip** in einem innerstädtischen Bereich Wiens zur Anwendung. Hierbei wird Regenwasser im Untergrund gespeichert, sodass es den Straßenbäumen zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung steht. (Gebietsbetreuung Stadterneuerung, 2022)

Damit der Wegfall von Parkplätzen gelingen kann, müssen solche Umbauten gut in eine Gesamtstrategie eingebettet sein. Hierbei kommen sowohl **PUSH- als auch PULL-Maßnahmen** auf gesamtstädtischer sowie auf lokaler Ebene zum Einsatz. Neben der Attraktivierung der Infrastrukturen für Rad- und Fußverkehr sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, sind auch bestimmte Restriktionen, wie beispielsweise eine Parkraumbewirtschaftung, notwendig. In Wien gilt seit 2022 die flächendeckende Kurzparkzone. Parken im öffentlichen ist somit in

jedem Bezirk kostenpflichtig. Das ist eine wichtige Grundvoraussetzung für weitere Maßnahmen, birgt jedoch auch gewisse Herausforderungen, wie etwa paradoxe Verlagerungen von Parken von privaten Garagen in den öffentlichen Raum aufgrund zu günstiger Parkgebühren und gewisser Zonierungslogiken. Dieses Phänomen konnte beispielsweise in der Parkzone des 15. und 14. Bezirks beobachtet werden.

FAZIT

Das offene Netzwerktreffen zeigt abermals die aktuelle Herausforderung, unsere Städte an die Klimawandelfolgen anzupassen und sie dabei gleichzeitig als lebenswerte Orte zu erhalten bzw. die Lebensqualität weiter zu erhöhen auf. Es wurde deutlich, dass wir „ins Tun“ kommen müssen, wollen wir wie Wien bis 2040 oder bis 2045 wie viele deutsche Städte klimaneutral sein. Für den Stadtumbau gibt es jedoch keine „One-Size-Fits-All“-Strategie. Vielmehr braucht es für jede Straße und jeden öffentlichen Raum eine individuelle Lösung. Strategische Leitlinien und gesamtstädtische Zielsetzungen helfen jedoch dabei richtungsweisende Planungen zu realisieren. Nach der Umsetzung ist eine **konsequente Evaluierung** wesentlich, um für künftige Strategien und Planungen daraus zu lernen.

Wichtig bei jeder Planung ist es, diese zu erklären und Menschen in den Prozess einzubinden, damit sich möglichst alle mitgenommen fühlen. Dies kann durch eher „klassische“ Beteiligungsformate, Straßenexperimente oder durch Tools, die die konkrete Entscheidung auf die Stadtgesellschaft überträgt, erfolgen. Nur so gelingt es, gerade am Anfang des Transformationsprozesses weg von der autogerechten Stadt, die notwendige Akzeptanz zu schaffen und die Diskussionen hin zu den Mehrwerten lebenswerter Straßen- und Stadträume zu lenken. Wien hat hierbei in den letzten Jahren zahlreiche Erfahrungen gesammelt und gilt bei derartigen Transformationsprozessen im Vergleich zu anderen Städten in Deutschland und der Welt als **Vorbild**. Umso wichtiger ist es von diesen Erfahrungen zu lernen, damit letztlich lebenswerte Stadträume auf der ganzen Welt entstehen.

WEITERFÜHRENDE RESSOURCEN



➤ März, S., Brockhaus, T., Greven, A., Luggen-Hölscher, A., Stelzer, F., Verheyen, L., & Wan-
ner, M. (2024). Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften: Wie der zukunftsge-
rechte Umbau gelingen kann. Wuppertal Report(27). <https://doi.org/10.48506/opus-8715>

➤ März, S. (2024). Die Rolle von Zukunftsbildern und Straßenexperimenten für eine kollabo-
rative Planung und Transformation urbaner Quartiersstraßen. In S. Kreuz & A. Stokman
(Hrsg.), Transformation urbaner linearer Infrastrukturlandschaften: Wie Straßen und
Gewässer zu attraktiven und klimaangepassten Stadträumen werden können (S. 181-198).
Oekom-Verlag.



➤ Wien-Plan - Stadtentwicklungsplan 2035

➤ Wiener Klimafahrplan

➤ Wiener Smart Klima City Strategie

➤ Raus aus dem Asphalt

➤ Initiative „Wir machen Wien“



➤ KlimaKonkret

➤ Gesunde Straßen



➤ Online Kurs „Zukunftsfähige Quartiere durch lebenswerte Straßen“

➤ Projektvortstellung LesSON „Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften“

➤ Zukunftswissen.fm - #57: Wie entwickeln wir gemeinsam lebenswerte Stadtviertel, Robert
Broesi und Steven März?



➤ MDB15

➤ Transformatorin

IMPRESSUM

Hintergrund

Der Klima- und Energiefonds hat das future.lab der TU Wien beauftragt, gemeinsam mit seinen Kooperationspartner*innen soziale Innovationen in Österreichs Stadtentwicklung mit Wissen, Netzwerken und Beratung zu ermöglichen und zu unterstützen. Das niederschwellige Format *Offenes Netzwerktreffen* findet regelmäßig via Zoom statt und erkundet gemeinsam mit Pionier*innen und allen Interessierten die Vielfalt und Relevanz sozialer Innovationen für die nachhaltige Transformation in Österreichs Städten. Dabei soll ein Wissenstransfer zwischen verschiedenen Anwendungsfeldern angeregt werden. Diese Nachlese ist Teil der Open-Access-Schriftenreihe *Soziale Innovation und nachhaltige Transformation in der Stadtentwicklung*: <https://repositum.tuwien.at/cris/tuwseries/tuwseries15721>.

Literatur

Gebietsbetreuung Stadterneuerung (2022). Wohnbares Wien 2022: Pelzgasse. Abgerufen am 15.05.2025 von <https://www.gbstern.at/themen-projekte/wohnbares-wien/wohnbares-wien-2022-pelzgasse/>

Glantschnigg, C. (2024). Klimagerechtigkeit in Österreich.

Grothmann, T., Frick, V., Harnisch, R., Münsch, M., Kettner, S. E., & Thorun, C. (2023). Umweltbewusstsein in Deutschland 2022—Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage.

Hofinger, C., & Glantschnigg, C. (2025). FORESIGHT Präsentation Schwarzenegger Climate Initiative Klima-Allianzen. Ergebnisse aus Österreich und Deutschland.

Initiative Lebenswerte Städte (2025). „Das Glas ist mehr als halbvoll“ - Initiative „Lebenswerte Städte“ zum Abschluss der Reform des Straßenverkehrsrechts. Abgerufen am 16.05.2025 von <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/news/das-glas-ist-mehr-als-halbvoll-initiative-lebenswerte-staedte-zum-abschluss-der-reform-des-strassenverkehrsrechts.html>

Knoflacher, H. (2024). Virus Auto 4.0: Lebensraum für Mensch und Natur in Stadt und Land (Erweiterte, aktualisierte und vollständig überarbeitete Neuauflage). Alexander Verlag Berlin.

Kollmuss, A., & Agyeman, J. (2002). Mind the Gap: Why do people act environmentally and what are the barriers to pro-environmental behavior? *Environmental Education Research*, 8(3), 239–260. <https://doi.org/10.1080/13504620220145401>

März, S., Brockhaus, T., Greven, A., Luggen-Hölscher, A., Stelzer, F., Verheyen, L., & Wanner, M. (2024). Lebenswerte Straßen, Orte und Nachbarschaften: Wie der zukunftsgerechte Umbau gelingen kann. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. <https://doi.org/10.48506/opus-8715>

Mobilitätsagentur Wien (o. J.). Coole Straße - Wien zu Fuß. Abgerufen am 13.05.2025 von <https://www.wienzufuss.at/coole-strasse/>

Stadt Wien - Stadtentwicklung und Stadtplanung (2025). Wien-Plan - Stadtentwicklungsplan STEP 2035, Stadt Wien. Abgerufen am 15.05.2025 von <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/wien-plan>

Stadt Wien (o. J.). Raus aus dem Asphalt - Wien wird WOW! Abgerufen 13.05.2025 von <https://wienwirdwow.at/raus-aus-dem-asphalt/>

Staller, S., Studer, H., Szeiler, M., & Terzic, L. (o. J.). KLIMAGERECHTIGKEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM.

VCÖ - Mobilität mit Zukunft (2024). VCÖ: StVO-Novelle tritt am 1. Juli in Kraft - In Gemeinden und Städten wird Tempo 30 leichter umsetzbar. Abgerufen am 27.05.2025 von <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-stvo-novelle-tritt-am-1-juli-in-kraft-in-gemeinden-und-staedten-wird-tempo-30-leichter-umsetzbar>

Virgil, F. (2022). Urbanes Grün als „Sehnsuchtsort“. Grün in die Stadt. Abgerufen 20.05.2025 von <https://www.gruen-in-die-stadt.de/urbanes-gruen-ist-sehnsuchtsort-fuer-buerger-und-chance-fuer-sterbende-innenstaedte/>

Welzer, H. (2011). Mentale Infrastrukturen: Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. Heinrich-Böll-Stiftung.

Layout

Leah Anders

Herausgeberschaft

Technische Universität Wien | Fakultät für Architektur und Raumplanung | future.lab
Karlsplatz 13, 1040 Wien

Peer-Review

Barbara Laa (Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien) und Ute Schneider (Forschungsbereich Städtebau und Entwerfen, TU Wien).

Zitiervorschlag

März, S. & Höpler, R. (2025). Lebenswerte Straßen. Öffentliche Räume für Begegnung, Grün und Mobilität. Nachlese zum Offenen Netzwerktreffen im Mai 2025, Technische Universität Wien. <https://doi.org/10.34726/10319>

e-ISSN

2791-5255

CC

Dieses Werk ist unter einer Creative-Commons-Lizenz vom Typ Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international zugänglich. Um eine Kopie dieser Lizenz einzusehen, konsultieren Sie <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>.

Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Leuchttürme für resiliente Städte 2040“ durchgeführt.

