



Die Stadt als Wohnzimmer

Umgang mit dem öffentlichen Raum für eine lebenswerte Stadt

Die Stadt als Wohnzimmer

Umgang mit dem öffentlichen Raum für eine lebenswerte Stadt

MASTERARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung: Architektur

Alicia Sophie Leopold, BSc

Technische Universität Graz
Erzherzog-Johann-Universität
Fakultät für Architektur

Betreuer:
Mag.phil. Dipl.-Ing. Dr.phil. Manfred Omahna
Institut für Tragwerksentwurf

September 2015

GLEICHHEITSGRUNDSATZ

Aus Gründen der Lesbarkeit wurde in dieser Arbeit darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Es wird ausdrücklich festgehalten, dass die bei Personen verwendeten maskulinen Formen für beide Geschlechter zu verstehen sind.

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am
(Unterschrift)

STATUTORY DECLARATION

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, am
(Unterschrift)

Danke

Hiermit möchte ich mich bei allen bedanken, die mich während meines Studiums und insbesondere in der Zeit, in der ich meine Masterarbeit verfasst habe, begleitet haben, und die für mich dadurch eine enorme Unterstützung darstellen.

Herzliches Dankeschön ...

an meinen Betreuer Manfred Omahna, für die leitenden Gespräche und fachkundige Betreuung.

an meine gesamte Familie, insbesondere meinen Eltern und meinem Bruder, für die großartige Unterstützung, während meines gesamten Studiums und dafür, dass ihr stets ein offenes Ohr für mich habt.

an Johannes, für die unendliche Geduld und für die tatkräftige, bananarama Unterstützung, während der gesamten Zeit.

an Susanne, Stephan und Michi, für eure Freundschaft, die stetigen Hilfestellungen und interessanten, sowie hilfreichen Gespräche.

an Verena, die mir dieses spannende Thema näher gebracht hat.

an meine Gesprächspartner, die mir einen Einblick in ihren Umgang mit dem Bezirk gegeben haben.

an den gesamten AZ-Turm für die abwechslungsreichen Abendgestaltungen und dem Raum zum Arbeiten und Ideen verwirklichen.

an meine Freunde, die mir, vor allem während der letzten Phase meines Studiums, eine emotionale Stütze waren.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 13

01 Phänomen Stadt 15

Was bedeutet Stadt? 16

Stadtgestaltung – Stadt gestalten 17

Geschichtlicher Abriss der Stadtgestaltung 19

02 Öffentlichkeit 31

Öffentlichkeitsbegriff bei Jürgen Habermas 32

Öffentlichkeit in Bezug auf Stadt(leben) 37

03 Stadt als öffentlich nutzbarer Raum 41

Das Wohnzimmer der Stadt 42

Identitätsstifter: Öffentlich nutzbarer Raum 50

Gestaltungsrichtlinien für öffentlich nutzbare Räume 55

Der Wandel der öffentlich nutzbaren Räume 58

Politische Dimensionen im Umgang mit öffentlich nutzbaren
Räumen 70

04 Bezirk Jakomini 73

Bezirk Jakomini 75

Was bisher geschah... 77

Ausgangslage 85

05 Analyse - Bezirk Jakomini Nord 87

Kommunale Einrichtungen, Bildung 89

Kommerzielle Nutzungen 91

Öffentlicher Verkehr 95

KFZ-Verkehr 97

Radverkehr 99
Grünraum 101
Platzangebot Fußgänger, ruhender und fließender Verkehr 103
Öffentliche Räume – Ausstattung 105

06 Aktivitäten im Stadtalltag 111

Kapitelübersicht 113
Radfreundliche Stadt 114
Fußgängerfreundliche Stadt 118
„Aufenthaltsfreundliche“ Stadt 122
Studie vor Ort 126

07 Stadtentwicklung - Best Practice 129

Kopenhagen 130
Barcelona 132
Wien 134
New York 136

08 Maßnahmen - Jakomini Nord 139

Neunutzung von Randparkplätzen 140
Innerstädtische Aufenthaltsorten 153
mehr Grün für eine lebenswerte Stadt 158
Initialzündung 164

09 Konklusio 169

Fazit 172

10 Anhang 177

Quellenverzeichnis 178
Abbildungsverzeichnis 186

**„Städte bestehen nicht [nur] aus Häusern und
Straßen, sondern aus Menschen und ihren
Hoffnungen.“¹**

¹ Augustinus, zit. n. Siebel 2004, 14

Einleitung

Schon heute lebt mehr als die Hälfte der Menschen in Städten und die Prognosen gehen davon aus, dass deren Anteil weiter steigen wird. Aufgrund dieser Tatsache wird es immer wichtiger, auf die Bedürfnisse der Stadtbewohner mithilfe einer innovativen Stadtplanung einzugehen, um die Lebensqualität des Umfeldes zu erhalten oder vielmehr zu erhöhen.

Die vorliegende Arbeit widmet sich daher dem Verständnis für den öffentlichen Raum und auf welche Art und Weise mit jenem umgegangen werden kann. Dabei standen die folgenden Fragestellungen im Vordergrund: Welchen Verlauf hat der öffentliche Raum in der Stadtgeschichte durchgemacht? Auf welche Art und Weise kann er genutzt werden? Und welche Anforderungen werden an ihn gestellt? Auch werden die unterschiedlichen Faktoren, die auf ihn einwirken, hinterfragt, wie beispielsweise die Dominanz des motorisierten Verkehrs.

Um diesen Fragen genauer auf den Grund gehen zu können, wird zuallererst eine Definition für den öffentlichen Raum gesucht. Was wird unter dem Begriff eigentlich verstanden? Im Verlauf dieser Forschungsarbeit kristallisiert sich dabei heraus, dass es keine exakte Definition der „öffentlichen Räume“ gibt. Im Großen und Ganzen herrscht die Meinung vor, dass diese Räume für alle zugänglich sein sollten. Doch schon diese eine Bedingung stellt sich bei den Nachforschungen, als nicht immer zutreffend heraus.

In weiterer Folge wird in der Arbeit der Wandel des öffentlichen Raumes und das Verständnis der Bewohner ihm gegenüber erläutert. Dabei liegt der Fokus auf der vorhandenen Literatur im Bereich der Stadtplanung und des Städtebaus, beziehungsweise auf deren anknüpfenden Themengebieten der Stadtsoziologie und -geschichte. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass sich die Beschäftigung mit dem öffentlichen Raum in dieser Bearbeitung auf die europäische Stadt bezieht, denn in anderen Kulturkreisen herrscht eine differenzierte Wahrnehmung vor.

Im zweiten Teil wird der Umgang mit dem öffentlichen Raum anhand des nördlichen Bereiches des Bezirks Jakomini der Stadt Graz näher untersucht. Mittels einer Raumanalyse wird der momentane Zustand in diesem dicht besiedelten Bezirk verdeutlicht. Um in weiterer Folge die Lebensqualität für die Bewohner aufrecht zu halten, beziehungsweise zu erhöhen, werden Vorschläge für potentielle Umgestaltungsmaßnahmen gemacht.

01 Phänomen Stadt

Was bedeutet Stadt? 12

Stadtgestaltung – Stadt gestalten 13

Geschichtlicher Abriss der
Stadtgestaltung 15

Was bedeutet Stadt?

Stadt kann nicht eindeutig definiert werden, da es keine allgemein gültige Begriffsbestimmung gibt. Laut Karin Tschavгова ist der kleinste gemeinsame Nenner, der gefunden werden kann: Dichte, Diversität und gemeinsamer Raum.¹ Daraus wird ersichtlich, dass mehrere Faktoren für „Stadt“ verantwortlich sind.

Im Hinblick auf das Gebaute äußert sich die Stadt als eine geschlossene Siedlungsform. Sie weist kompakte, dicht aneinander gebaute Baukörper auf und erreicht dadurch in ihrem Kern eine höhere Bebauungsdichte, als in ländlicheren Gegenden. In gesellschaftlicher Hinsicht ist zunächst eine hohe Bevölkerungszahl ausschlaggebend. Diese wirkt sich auf die nicht existenten persönlichen Bekanntschaften der Stadtbewohner untereinander aus, eine Anonymität und Distanz dieser überwiegt. Daraus folgt, dass *„das alltägliche Leben die Tendenz zeigt, sich zu polarisieren, d. h. entweder im sozialen Aggregatzustand der Öffentlichkeit oder in dem der Privatheit stattzufinden. Es bilden sich eine öffentliche und eine private Sphäre, die in engem Wechselverhältnis stehen.“*² Ökonomisch betrachtet definiert sich eine Stadt dadurch, dass die Bewohner ihren Lebensunterhalt nicht aufgrund von landwirtschaftlichen Tätigkeiten verdienen. Weiters sind ein dichtes Verkehrsnetz, eine künstliche Umweltgestaltung und eine erhöhte soziale Mobilität Grundmerkmale einer Stadt.³

In dieser Arbeit wird mit dem Begriff Stadt das Wechselspiel des Gebauten und dem, was sich in den Zwischenräumen abspielt, assoziiert. Dabei ist darauf zu achten, dass unterschiedliche Funktionen nebeneinander vorherrschen können. Es ist wichtig, dass eine Durchmischung der einzelnen Nutzungen gegeben ist. Eine Stadt lebt von dieser Funktionsvielfalt. Durch diese ist gewährleistet, dass städtisches Leben aufrecht erhalten wird und auch, dass ein gegenseitiges Verständnis der Bewohner untereinander vorherrscht. Denn wenn eine Nutzung in einem Gebiet überwiegt, führt dies dazu, dass die

1 Vgl. Tschavгова in: Die Presse 17.08.2013

2 Bahrdr 2006, 83

3 Vgl. Weber 1972, 727 – 728; Vgl. Stadt, in: Hartfiel 1976, 638 – 639; Vgl. Stadt, in: Brockhaus 2001, 706-712

anderen Nutzungen gegebenenfalls als störend betrachtet werden und aus diesem Grund verdrängt werden. Wenn dieser Fall eintritt, verschwindet das städtische Leben aus der Region zunehmend und verkommt zu einer reinen Wohngegend oder einem reinen Gewerbeviertel.

Stadt bedeutet auch auf andere Rücksicht zu nehmen und miteinander zu leben. Die verschiedenen Personengruppen müssen sich gegenseitig tolerieren und akzeptieren. In der heutigen Zeit ist einiges an der Akzeptanz dem anderen gegenüber verloren gegangen, dies gilt es wieder zu erlernen.

Stadtgestaltung – Stadt gestalten

Stadtgestaltung wird als Teilbereich der Stadtplanung und Stadtentwicklung aufgefasst. Darunter wird ein Wechselspiel zwischen ästhetischen Merkmalen, politischen Voraussetzungen und psychischen Wirkungsweisen verstanden.

Vordergründig werden die Grundregeln einer städtebaulichen Planung durch ein Raumordnungsgesetz festgelegt. Dieses beinhaltet die entsprechenden Flächenwidmungen und Bebauungspläne. Sie dienen dazu, dass künftige Entwicklungen mit dem Gesamtbild der Stadt übereinstimmen. Somit wird von politischer Seite das Erscheinungsbild einer Stadt maßgebend geprägt. Bei der weiteren Planung werden dann die zuvor festgelegten Leitlinien in die dritte Dimension übersetzt. Durch diesen Schritt nimmt die Stadt Gestalt an, da das Gebaute dem öffentlichen Raum seinen äußerlichen Charakter verleiht.⁴

Doch es darf nicht rein das Gebaute des jeweiligen Ortes beleuchtet werden, sondern auch die Wirkung, die auf den Betrachter ausgeübt wird, spielt eine ebenso große Rolle.

„Stadtgestaltung vertritt die immateriellen Bedürfnisse des Menschen in der Stadt.“⁵

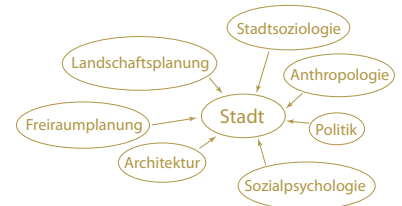
⁴ Vgl. Trieb 1977, 36f

⁵ Ebda., 42

Von diesem Standpunkt aus betrachtet bedeutet es, Stadtplanung aus Sicht des zukünftigen Benutzers zu betreiben. Die Leute sollen sich nicht der Umgebung anpassen müssen, sondern die Umwelt soll auf deren Bedürfnisse eingehen. Dazu ist es wichtig, dass die Planung auf 'Augenhöhe' passiert. Eine Stadt sollte nicht nur nach einem Masterplan abgehandelt werden, sondern muss mit Rücksicht auf seine Bewohner und Benutzer entstehen. Für das städtische Leben sind nicht nur die Gebäude die dominanten Merkmale, sondern vorwiegend das, was dazwischen stattfindet. Also im Grunde ist die Interaktion dieser beiden Faktoren das entscheidende Indiz dafür.⁶

Aus diesem Grund ist es wichtig, sich schon vor beziehungsweise während der Planung mit den Menschen vor Ort auseinander zu setzen, damit deren Wünsche in den Planungsprozess miteinbezogen werden können. Nur durch solche Maßnahmen kann eine Umgebung geschaffen werden, die von den Bewohnern akzeptiert wird, in der sie sich in weiterer Folge wohl fühlen und der sie dadurch Identität verleihen können. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist eine „interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Vertretern anderer Grundlagenwissenschaften“⁷ Voraussetzung. Das heißt, dass sich der Stadtplaner mit den Disziplinen der Stadtsoziologie, Sozialpsychologie, Anthropologie, Verhaltensforschung et cetera auseinander setzen und sich gegebenenfalls mit Experten dieser Fachrichtungen in Verbindung setzen sollte. Diese Vernetzung ist wichtig, um ein gelungenes Stadtgestaltungsprojekt umzusetzen.⁸

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Stadtgestaltung durch mehrere Faktoren beeinflusst wird. Darunter fallen künstlerische und politische genauso wie wissenschaftliche Ansprüche. Doch nur durch eine interdisziplinäre Verbindung dieser Bereiche ist für eine 'bewohnerfreundliche' Stadtplanung zu garantieren. Denn „worum es dabei gehen muß [!], ist, die Auswirkung der urbanen Umwelt auf uns da, wo sie geplant wird, vor auszusehen und da, wo sie vorhanden ist, gegebenenfalls zu ändern.“⁹



interdisziplinäre Zusammenarbeit

6 Vgl. Willenbrock, in: brand eins Dezember 2014, 81

7 Trieb 1977, 42

8 Vgl. Ebda., 46f

9 Ebda., 40

Geschichtlicher Abriss der Stadtgestaltung

Mittelalter

Schon im Mittelalter wurde bei dem Erbauen der Städte auf deren Gestaltung und die Auswirkungen des Gebauten auf öffentliche Räume, Straßen und Plätze geachtet. Obwohl oft angenommen wird, dass diese Städte 'organisch gewachsen' sind, ohne vorher planerische Regeln festgelegt zu haben. Diese Annahme ist jedoch irreführend. Denn auch wenn die „*symbolischen Prinzipien* [den] *ästhetischen Gesichtspunkten*“¹⁰ den Vorrang gaben, ist ersichtlich, dass gestalterische Mittel bewusst eingesetzt wurden.

„Analysiert man die Grundrisse mittelalterlicher Städte und wandert nicht nur verträumt durch winkelige Gassen, so entdeckt man eine hohe Bewußtheit [!] planerischen Denkens.“¹¹

Bei Veränderungen musste auf die zuvor festgelegten Gestaltungsreglements Rücksicht genommen werden. Dies wurde sogar von Beamten, die für die Stadtgestaltung zuständig waren, kontrolliert.¹²

Eine Diskrepanz zu den festgelegten Regeln führte oft dazu, dass mittelalterliche Städte als 'organisch gewachsen' angesehen wurden. Diese äußerte sich dadurch, dass eine Stadterweiterung in die umliegende Landschaft, angesichts der Befestigungsmauern, nicht möglich war und daher die Städte im Inneren immer mehr verdichtet und zugebaut wurden. Durch diese Entwicklung ist die Grundstruktur oftmals nicht eindeutig zu erkennen.¹³

Renaissance

Mit der Renaissance veränderte sich der planerische Zugang zur Architektur und daher auch zur Stadtgestaltung. Neue Gestaltungsprinzipien nach Vorbildern der klassischen Antike wurden eingesetzt. Diese äußerten sich in

¹⁰ Trieb 1977, 30; zit. n. Pahl, 1963, 48

¹¹ Bahrdt²2006, 112

¹² Vgl. Trieb 1977, 30f

¹³ Vgl. Bahrdt²2006, 112

Regelmäßigkeit, Symmetrie, „*streng geometrische[r] Anordnung der Elemente*“¹⁴ und Proportionalität. Da die finanziellen Mitteln eher knapp bemessen waren und auch der Bedarf an neuen Stadtgründungen nicht gegeben war, mussten sich die Architekten dieser Epoche auf einzelne Bauwerke oder Parkanlagen beschränken und konnten ihre Vorstellungen nicht auf eine gesamte Stadtplanung anwenden. Die Idealstädte, die in dieser Zeit entstanden, blieben größtenteils Utopien.¹⁵

Barocker Städtebau

Infolge einer ökonomischen Krise zu Beginn des 17. Jahrhunderts setzte ein Umdenken in der Planung und Verwaltung der Stadt ein. Diese hatte eine Entkräftigung der Führungsschicht und ein Aufkommen der modernen wissenschaftlichen Forschung zur Folge.¹⁶ Es entwickelte sich der barocke Städtebau. Charakteristische Merkmale von diesem waren große Straßenachsen, Boulevards und Avenuen, welche zur Repräsentation dienten und ästhetische Vorstellungen sichtbar machten, lange Sichtachsen und mehrere Straßen, die radial von einem Platz ausgingen. Es wurde überdies auch auf eine Einheitlichkeit der gebauten Anlagen geachtet, alle eingesetzten Elemente wurden zu einem Gesamtkunstwerk zusammengeführt.¹⁷

Industrielle Revolution

Mit der Industriellen Revolution Ende des 18. Jahrhunderts wurde der weitere Verlauf der Baugeschichte maßgebend geprägt. Die beeinflussenden Faktoren waren Bevölkerungswachstum, da die Sterblichkeitsrate sank, technischer Fortschritt, Landflucht, aufgrund von Umstrukturierung der Arbeitsverhältnisse der Bevölkerung, Entwicklung der Verkehrsmittel und Wege, die Schnelligkeit, mit der sich die Veränderungen vollzogen und neue politische Ansichten, unter denen auch der öffentliche Einfluss auf die bauliche Gestaltung abgenommen hatte. Diese Tatsachen führten dazu, dass das Stadtzentrum erheblichen Veränderungen ausgesetzt war und neue Ansiedlungen an den Randzonen entstanden. Die Bevölkerungsschicht, die es sich leisten konnte, wanderte von der Innenstadt an die Peripherie ab. Deren zurückge-

¹⁴ Meyer 2003, 39

¹⁵ Vgl. Benevolo ⁸2000, 577

¹⁶ Vgl. Ebda., 701

¹⁷ Vgl. Doytchinov 2006, 4

lassene Häuser wurden zu Massenquartieren für die Armen und neu Hinzugezogenen umgewandelt. Um noch mehr Wohnfläche oder Arbeitsstätten zu generieren, wurden zusätzlich ehemalige Grünanlagen bebaut. Die Stadtkerne wurden immer dichter und unhygienischer. Parallel dazu entwickelte sich der Stadtrand. Dabei herrschte kein einheitliches Stadtplanungskonzept vor, sondern es entstanden ungeordnete und voneinander unabhängige Stadtteile, die ab einem bestimmten Punkt zu einem geschlossenem Organismus verschmolzen. Dadurch ging *„die soziale und architektonische Homogenität, die die früheren Städte kennzeichnete, verloren.“*¹⁸ Es bildete sich ein unregelmäßiges Nebeneinander von Armenvierteln, Luxusanlagen, Fabrikbauten und technischen Einrichtungen. Durch diese Entwicklungen wurden auch die gesundheitlichen Zustände in der sogenannten 'liberalen Stadt' immer unerträglicher. Diese Missstände veranlassten die Regierung zum Handeln. Es wurden neue Gesundheitsgesetze verabschiedet, die die Verwaltung der 'post-liberalen Städte' prägten.¹⁹

Post-liberale Stadt

Der Übergang zur 'post-liberalen Stadt' war dadurch gekennzeichnet, dass der staatliche Verwaltungsapparat Bauvorschriften formulierte und Baumaßnahmen für öffentliche Bereiche übernahm. Diese Maßnahmen waren die Vorläufer für die modernen Städte und sind ebenfalls für die Organisation in der heutigen Zeit noch relevant. Die Hauptmerkmale dieses Konzepts äußerten sich einerseits dadurch, dass die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Interesse genau festgelegt wurden. Der Verwaltung wurde das Vorrecht auf Grund und Boden zugesprochen, das dazu genutzt wurde, städtische Infrastruktur zu etablieren, wie zum Beispiel für Verkehrsnetze und Einrichtungen wie Wasserleitungen, Kanalisation et cetera. Die Verfügung über weitere Grundstücke unterlag dem freien Markt, das heißt, jeder konnte diese erwerben und über ihre Nutzung bestimmen. Dies bedeutete auch, dass die Verwaltung keine Vorrechte gegenüber den privaten Investoren hatte, auch wenn öffentliche Gebäude, wie beispielsweise Schulen errichtet wurden.²⁰

18 Benevolo ⁹2000, 802

19 Vgl. Ebda., 781 - 804

20 Vgl. Ebda., 813

Weiters war die Nutzung der Grundstücke durch den jeweiligen Besitzer bestimmt. Die Verwaltung bestimmte lediglich die Beziehung zwischen den privaten Bauten und deren angrenzenden Gebäuden sowie den öffentlichen Bereichen. Zudem wurde die Grundstruktur der Stadt durch den Verlauf der Grenzlinien zwischen privaten und öffentlichen Bereichen, den Straßenfronten, geprägt. Dazu gab es zwei Möglichkeiten: Entweder befand sich das Gebäude direkt an der Straße, was innerhalb des Stadtkerns oft Anwendung fand, oder das Haus wurde von der Straße abgerückt, was eher in den Randzonen vorzufinden war.²¹

Ein weiteres Merkmal stellte die konzentrische Bebauung um die Stadt dar, die unter anderem aus neuen Industrieanlagen und Lagerstätten bestand. Dieser Teil wurde aufgrund der sich ausdehnenden Stadt immer weiter hinausgedrängt. Darüber hinaus wurden neue Grünanlagen und Wohnquartiere errichtet, da die übermäßige Dichte und der Mangel an erschwinglicher Wohnfläche die Stadt zu erdrücken schien.

Doch trotz städtebaulicher Maßnahmen verbesserte sich die Wohnsituation in der 'post-liberalen' Stadt nur kaum. Der überwiegende Teil war *„von räumlicher Enge, desolater Bausubstanz und fehlender Hygiene geprägt.“*²²

Als Vorbild für die 'post-liberale' Stadtentwicklung galt Paris. Dort wurden gravierende Maßnahmen unter Haussmann eingesetzt, die nicht ohne Auswirkungen blieben. Die Stadtumgestaltung *„stülpte sich [dort] über die aus früheren Zeiten stammende Stadtanlage mit der Tendenz, diese zu zerstören.“*²³ Gebäude wandelten sich zu Objekten, die je nach Bedarf abgerissen oder umgebaut werden konnten, um zum Beispiel Straßen zu verbreitern. Bedeutende Werke sowie charakteristische Plätze und Straßen blieben von dieser Elimination weitgehend verschont.²⁴

Infolge dieses städtebaulichen Umdenkens und dem stetigen Zuwachs der Bevölkerung veränderten sich auch die Gewohnheiten der Bewohner. Ehemals öffentliche Festivitäten wurden in geschlossene Räume, wie Theater und Salons, verlagert. Da diese Räumlichkeiten jedoch die Masse der Einwohner nicht aufnehmen konnten, wurden diese Veranstaltungen zunehmend exklusiver. Es stellte sich auch ein Gefühl von Anonymität ein, denn der Einzelne

21 Vgl. Benevolo ^{§2000}, 814

22 Zechmeister 2012, 12; Vgl. Benevolo ^{§2000}, 837 - 852

23 Benevolo ^{§2000}, 822

24 Vgl. Benevolo ^{§2000}, 822

ging in der Fülle von Menschen, die sich auf den 'öffentlichen Wegen' bewegten, unter. Keiner wurde mehr vom anderen beachtet. Die öffentlichen und privaten Bereiche schienen sich immer weiter voneinander zu entfernen. Mit diesen Entwicklungen entstanden nach und nach mehr Probleme, anstatt Lösungen für die vergangenen zu finden.²⁵

Moderne Städtebau – Charta von Athen

Entgegen der Entwicklungen im letzten Jahrhundert etablierte sich das Denken der modernen Architekten im Laufe der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Diese lehnten sich gegen den gebräuchlichen Städtebau auf. Daher führten sie neue Arbeitsweisen und Forschungsmethoden ein. Diese wurden 1933 in der 'Charta von Athen' festgelegt. Vorerst wurden die Hauptfunktionen der Stadt definiert: Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr. Die Wohnung stellte das wichtigste Element dar, weil in dieser nicht nur die meiste Zeit verbracht wurde, sondern weil, auf diese in der Vergangenheit auch zu wenig Aufmerksamkeit gerichtet wurde. Sie wurde als Ausgangspunkt der Gesamtstruktur der Stadt gesehen. Damit sollte bei einer Neugestaltung der Stadt auf die Bedürfnisse und Interessen der Bewohner eingegangen werden können und nicht mehr nur auf die der Grund- und Hausbesitzer. Um dem Wunsch nach Erholung uneingeschränkt nachgehen zu können, wurden Grünanlagen als miteinander verflochtene Systeme ausgebildet, in denen die übrigen Einrichtungen integriert wurden. Eine 'Parkstadt' sollte entstehen, wobei das Gartenstadt-Modell von Ebenezer Howard als Vorbild fungierte. Weiters wurde angedacht, die 'Korridor-Straße' durch ein System zu ersetzen, das die einzelnen Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer, voneinander trennte. Durch diese neuen Verkehrswege sollten die Hauptfunktionen untereinander verbunden werden, da diese in unterschiedlichen Stadtquartieren, voneinander getrennt, situiert wurden.²⁶

Das Auto, das schon vor der Formulierung der 'Charta von Athen' in den europäischen Städten Einzug gehalten hatte, kam dieser Ideologie entgegen. Denn die weiten Wege, die durch die Funktionstrennung entstanden, waren hauptsächlich mit diesem zu bewältigen. Ganz im Gegenteil zu früheren Stadtplanungen, die so angelegt waren, die Wege größtenteils zu Fuß zu be-

²⁵ Vgl. Benevolo ⁹2000, 837 - 852

²⁶ Vgl. Ebda., 909 - 929

wältigen.²⁷

„Die höhere Geschwindigkeit des Autos gegenüber Fußgängern bedingte breite, übersichtliche Straßen, möglichst große Schutzabstände zu Baugebieten wegen der Emissionen des Verkehrs und damit weite, fließende, wenig geschlossene Räume.“²⁸

Eine wichtige Forderung der modernen Stadtplaner stellte die „Zurückeroberung der öffentlichen Kontrolle über den gesamten Grund und Boden der Stadt“²⁹ dar. Darin wurde verlangt, dass die Stadtverwaltung wieder auf die Stadtgestaltung Einfluss nahm und diese nicht mehr rein den Grundeigentümern überlassen wurde.³⁰

Ein weiteres Augenmerk wurde auf die Ausrichtung der Baukörper gelegt. Jedem sollte die optimale Belüftung und der ideale Sonneneinfall gewährleistet werden. Aus diesen Überlegungen heraus entstand der Zeilenbau, der genügend Abstand der Gebäude zueinander garantierte. Dieser stand auch für eine gesunde, zeitgemäße Stadtplanung und konnte unabhängig vom Standort eingesetzt werden. Aus diesen Erkenntnissen heraus wurde ein gegliedertes und aufgelockertes Stadtbild zum Idealbild der modernen Stadt. Doch schon Mitte der 1960er Jahre wurde erkannt, dass sich diese neuen Entwürfe zu sterilen Wohnquartieren entwickelten, mangels baulich zusammengeschlossenen städtischen Räumen und der angestrebten Funktionstrennung. Vor allem eine Nutzungsmischung prägte einst das Wesen einer Stadt maßgebend und dessen Fehlen führte unter anderem dazu, dass soziale Zusammenkünfte stetig weniger wurden und eine Isolation des Einzelnen nach sich zog.³¹

Aus dem ehemaligen geschlossenen Stadtbild entwickelten sich Siedlungen, die im Grunde aus lauter unabhängig voneinander gebauten Solitären bestanden. Ein weiterer Kritikpunkt dieser Anlagen war der Verlust der Orientierung der Bewohner, der dadurch entstand, dass identische Zeilen ver-

²⁷ vgl. Meyer 2003, 43f

²⁸ Ebda., 44

²⁹ Benevolo ⁸2000, 911

³⁰ Vgl. Ebda., 911

³¹ Vgl. Doytchinov 2006, 7

vielfältigt wurden und daher auch die Identifikation mit dem jeweiligen Ort gehemmt wurde.³²

Die Reaktion der modernen Architekten auf die Entwicklungen des 19. Jahrhunderts, in dem die Stadtstruktur immer mehr an Dichte zunahm und die Lebensbedingungen in den Zentren stetig sank, war nachvollziehbar. Doch hatte diese extreme Gegenbewegung dazu geführt, dass darunter das städtische Leben litt. Aus diesem Grund waren die Kritikpunkte, die an dieses System gerichtet waren, gerechtfertigt. Allerdings war kein historisches Vorbild gegeben, von dem gelernt hätte werden können.

Bis in die 1960er Jahre wurden die Städte für den Individualverkehr umgebaut. Es wuchs der Stellenwert des Autos maßgeblich. Dies äußerte sich darin, dass zum Teil Häuserreihen dem Straßenausbau weichen mussten.

„Insgesamt ist in dieser Zeit [...] mehr Bausubstanz zerstört und das Bild unserer in Jahrhunderten gewachsenen Städte nachhaltiger beschädigt worden als durch die Bomben des 2. Weltkriegs.“³³

Es wurde das Ziel einer 'autogerechten Stadt' verfolgt. Dies konnte nicht realisiert werden, denn die historischen Städte waren für diese Art des Verkehrs nicht adaptierbar. Vielmehr sollte darauf geachtet werden, dass Straßenräume gebildet werden, die neben dem Durchgangsverkehr, sei es zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Auto, auch Orte zum Begegnen und Verweilen zulassen.³⁴

Urbanität durch Dichte – 1960er

Das urbane Leben geriet, durch diese städtebaulichen Eingriffe, immer mehr ins Schwanken. Daher wurde in den 1960er Jahren ein neues Leitbild 'Urbanität durch Dichte', 'Verdichtung und Verflechtung' angestrebt, um die verlorengegangene Atmosphäre der Stadt wiederzuerlangen.³⁵ In dem 1963 erschienen Buch „Tod und Leben großer amerikanischer Städte“ von Jane Jacobs fasste die Autorin ihre Ansätze zusammen, die ihrer Meinung nach ausschlaggebend für eine funktionierende Stadt waren. Sie kritisierte den

³² Vgl. Krier 1975, 62

³³ Meyer 2003, 55

³⁴ Vgl. Ebda., 54f

³⁵ Vgl. Zechmeister 2012, 81

Verlust der Urbanität, der durch die Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten Städte entstand. Für sie *„bedeutet Urbanität die Lebensform des Stadtbürgers, welche erst in Verknüpfung mit stadträumlichen Qualitäten entstehen kann.“*³⁶ Ihre vier Hauptgedanken zeigten im weiteren Verlauf des Städtebaus Wirkung – Verdichtung der Wohngebäude, Durchmischung der Nutzungen, Durchmischung von Verkehrsteilnehmern auf Straßen und Plätzen und Adaptierung und Verdichtung vorhandener Städte. Zunächst wurde der Aspekt aufgegriffen, Urbanität durch erhöhte Wohndichte zu erlangen. Es wurden Hochhäuser gebaut, die vielen Wohnungen Platz boten. Die Kommunikation und die Gemeinschaft untereinander sollte im Vordergrund stehen, doch das Gegenteil war der Fall. Es stieg die Anonymität gegenüber den Nachbarn, kriminelle Übergriffe häuften sich und die Bewohner wurden unter anderem auch ihrer individuellen Freiheit beraubt, selbst mitzugestalten. Weiters wurde der Versuch unternommen, die Urbanität durch eine Durchmischung der Nutzungen zu erzielen, wie es in den früheren Städten üblich war. Es wurden neue Zonen geschaffen, in denen diese Nutzungsmischungen erreicht werden sollten. Da es sich vorwiegend um Neubauten handelte entwickelten sich trotz alldem Monostrukturen. Die Diversität der gewachsenen Städte gründeten sich auch auf eine Mischung alter und neuer Bauwerke, die sowohl niedrige als auch hohe Mieten erlaubten. Diesen Umstand stellte schon J. Jacobs in ihrem Buch fest. Deshalb forderte sie bestehende Städte umzubauen und zu adaptieren und nicht völlig neue Zentren zu schaffen. Doch auf diese Forderung wurde erst im darauffolgenden Jahrzehnt näher eingegangen. In den 1960er Jahren wurde das Ziel verfolgt, hochverdichtete, mehrgeschossige Strukturen zu entwerfen, die so viel Fläche wie möglich unterbrachten. Auch wurde dazu tendiert, Bildungseinrichtungen oder Krankenhäuser einzelner kleineren Städte zu einem großen Baukomplex zusammenzulegen. Durch diese Maßnahmen verstärkte sich allerdings das Gefühl der Isolation und Anonymität der Benutzer. Das Miteinander, der persönliche Kontakt zueinander, was J. Jacobs forderte, konnte nicht erreicht werden. Um dem entgegenzuwirken sollten in den einzelnen Bezirken einer Stadt eigene, besser erfassbare Zentren geschaffen werden. Entgegen der Trennung der Verkehrsteilnehmer, wie es der moderne Städtebaugedanke vorsah, sollte nun eine Durchmischung dieser in den Mittelpunkt der Planung rücken.

36 Baum 2008, 38

Laut J. Jacobs sollten alle Verkehrsteilnehmer nebeneinander im öffentlichen Raum, auf Straßen, Plätzen, Parkanlagen, tätig sein können. Stadtplaner dieser Zeit schafften stattdessen reine Fußgängerzonen, wie es in den früheren Innenstädten üblich war. Diese hatten in manchen Bereichen nicht den erwünschten Erfolg. Denn die neu gebauten Mischnutzungsbereiche, in denen die Fußgängerzonen teilweise eingesetzt wurden, waren meist nicht so stark besiedelt, wie von den Planern gewünscht. Aus diesem Grund entstanden großräumige, leere Flächen. Die Fußgängerzonen in den Stadtzentren funktionierten besser, da dort eine höhere Dichte an Funktionen existierte. Bei den Grünzonen, die in dieser Zeit entstanden, wurden Gemeinschaftsgärten angelegt, um die Begegnungsmöglichkeiten und die Kommunikation zu verbessern. Doch auch dies schlug fehl, da sich der Einzelne nicht für die Anlage verantwortlich fühlte und so verwildern ließ. Daher wandelten sich die Gemeinschaftsgärten in Privatgärten um.³⁷

1970er, 1980er Jahre

Mitte der 1970er Jahre trat die Wertschätzung der alten Gebäude der Gründerzeit in den Vordergrund, was auch durch das 'europäische Denkmalschutzjahr' 1975 gestärkt wurde. Es wurde begonnen, diese Stadtquartiere zu revitalisieren und deren Nutzungsmischung zu stärken. Die Gliederung in Wohnquartier, Industriegebiet, Gewerbegebiet etc. blieb jedoch bis heute erhalten. In dieser Zeit wurde auch begonnen, die Bevölkerung in die Planungsprozesse mittels Bürgerbeteiligung miteinzubeziehen. Ende der 1970er Jahre bis Ende der 1980er Jahre veränderte sich der Planungsprozess. Die Planer fokussierten sich zunehmend auf kleine Teilbereiche, die gestaltet wurden, und nicht mehr auf das gesamte Erscheinungsbild einer Stadt. Diese Herangehensweise äußerte sich im Inkrementalismus, der *„eine Vielzahl von kleinen Einzelmaßnahmen im Gegensatz zur großräumigen Gesamtveränderung“*³⁸ bedeutete. Ein weiteres Phänomen, das in dieser Zeit auftauchte, war die 'informelle Planung', die mit den Bürgerbeteiligungsprozessen einherging. Überdies nahm der Planer die Rolle eines Vermittlers und Beraters ein, er entfernte sich von seiner Funktion als technischer Experte.³⁹

37 Vgl. Meyer 2003, 60 - 69

38 Baum 2008, 41

39 Vgl. Ebda., 40f

1990er Jahre

In den 1990er Jahren entwickelten sich mehrere Leitbilder, beispielsweise 'Stadt der kurzen Wege', nachhaltige Stadtentwicklung und 'urban-kompakt-grün'. Für die 'Stadt der kurzen Wege' war eine kompakte Stadt mit hoher Nutzungsmischung ausschlaggebend. Es sollte eine Vielfalt an kulturellen und sozialen Einrichtungen geboten werden. Mit einem zunehmenden Umweltbewusstsein setzte sich die nachhaltige Stadtentwicklung durch. Mit der 'Agenda 21', zum Beispiel, entstand ein Programm, das die Leitlinien für das öffentliche Handeln in Bezug auf nachhaltige Entwicklung festlegte. *„Sie wurde 1992 auf der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro von mehr als 170 Staaten, darunter Österreich, unterzeichnet.“*⁴⁰ Das Leitbild 'urban-kompakt-grün' galt als die Ökologie betreffende Gegenmaßnahme zur Suburbanisierung, die einen hohen Mobilitäts- wie auch Flächenbedarf voraussetzte.⁴¹

Die Aufgabe des Stadtplaners veränderte sich in den 1990er Jahren weiter in Richtung Vermittler und Moderator, wobei er die Koordination zwischen den Behörden, späteren Nutzern und gegebenenfalls anderen Fachleuten verschiedenster Disziplinen übernahm. Beim Entwerfen kam es auf ein strategisches Konzept an, das Veränderungen ohne Qualitätsverlust zuließ.⁴²

Gegenwart

In der heutigen Zeit sind städtebauliche und gesellschaftliche Entwicklungen eng miteinander verbunden. Der Klimawandel, der Energieverbrauch, das Zusammenleben von Menschengruppen aus unterschiedlichen Kulturen, das Sicherheitsgefühl etc. haben nicht nur gesellschaftliche Relevanz, sondern wirken sich auch auf die gebaute Umwelt aus. Für den öffentlichen Raum, beispielsweise, hat die geforderte Sicherheit tiefgreifende Auswirkungen. Es werden staatlich überwachte Videokameras von der Bevölkerung gewünscht, um ihnen Sicherheit zu geben. Durch diese Maßnahmen werden die Benutzer allerdings in ihrer eigenen Freiheit eingeschränkt.⁴³

In der gegenwärtigen, europäischen Stadtplanung geht es darum, auf diese unterschiedlichen, gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen

⁴⁰ Emrich/Korab 1997, 3

⁴¹ Vgl. Baum 2008, 48

⁴² Vgl. Ebda., 49

⁴³ Vgl. Baum 2008, 56 - 57

Gegebenheiten zu reagieren und Lösungsansätze dafür zu finden. Dabei erscheint es wichtig, aus den Erfahrungen der Vergangenheit zu profitieren und die positiven Merkmale in der zukünftigen Planung miteinzubeziehen und den aktuellen Bedingungen anzupassen.

02 Öffentlichkeit

Öffentlichkeitsbegriff bei
Jürgen Habermas 28

Öffentlichkeit in Bezug
auf Stadt(leben) 33

Öffentlichkeitsbegriff bei Jürgen Habermas

Habermas prägte den Begriff 'Öffentlichkeit' maßgebend. Er verstand unter dem Begriff eine 'Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft', wie sich bereits aus dem Untertitel „Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft“ seiner Habilitationsschrift „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ von 1962 herauslesen lässt.

„Es handelt[e] sich um einen Versuch, an Hand der Analyse eines Begriffs, den historischen lokalisierbaren Typ der bürgerlichen Gesellschaft überhaupt zu deuten. Dieser Deutungsversuch [war] prozessual orientiert: Entstehung und Zerfall der bürgerlichen Öffentlichkeit spiegeln[ten] zugleich Entstehung und Zerfall der bürgerlichen Gesellschaft.“¹

Wenn von 'öffentlich' gesprochen wird, wird damit ein Bereich assoziiert der für alle uneingeschränkt zugänglich ist. Doch bei weiterem Hinterfragen dieses Ausdrucks wird deutlich, dass er keine eindeutige Bedeutung definiert. Denn wenn, zum Beispiel, von 'öffentlichen Gebäuden' gesprochen wird, wird nicht davon ausgegangen, dass diese allgemein und uneingeschränkt zugänglich sind. Sie beinhalten lediglich Organisationen des Staates und werden deswegen als öffentlich bezeichnet. In einem anderen Sinn ist etwa von einem 'öffentlichen Empfang' die Rede. Dabei handelt es sich um eine gewisse Repräsentation und Anerkennung, die von den Teilnehmenden verkörpert wird. Des Weiteren taucht der Begriff mehrmals im Zusammenhang mit 'öffentlicher Meinung' auf. In diesem Bezug wird die Bevölkerung verstanden, die als Träger dieser agiert. Sie äußert sich kritisch gegenüber den Geschehnissen in der Welt. Die Öffentlichkeit an sich bezeichnet eine Sphäre, die der Privatsphäre gegenüber gestellt ist.²

¹ Bahrdt ²2006, 31

² Vgl Habermas ²1990, 54f

Öffentlichkeit in der Antike

Um den Ausdruck besser verstehen zu können, wurde ein Exkurs von Habermas auf deren historischen Verlauf vollzogen. Der Begriff 'öffentlich' trat im Deutschen Sprachgebrauch erst im Laufe des 18. Jahrhunderts auf. Doch die Phänomene 'öffentlich' und der Gegensatz 'privat' ließen sich schon in der griechischen Antike erkennen und bestanden in der römischen weiter. In den griechischen Stadtstaaten herrschte eine strikte Trennung zwischen der Polis, Öffentlichkeit, die auf dem Marktplatz stattfand und sich durch Gespräche und gemeinsames Tun artikulierte und dem Oikos, Privatsphäre, der die privaten, häuslichen Angelegenheiten beinhaltete. Die lebensnotwendigen Sachverhalte wurden im Privaten geregelt, in der Öffentlichkeit wurde das Ansehen gewahrt, sie diente zur Repräsentation gegenüber dem anderen. Dieses Gedankengut, das sich in der griechischen Antike manifestierte, lässt sich in der heutigen Zeit wiedererkennen.³

Repräsentative Öffentlichkeit

Insbesondere bezogen auf die Rechtsverhältnisse hob sich der Gegensatz von Öffentlichkeit und Privatheit in der feudalen Grundherrschaft des europäischen Mittelalters auf. Es entwickelte sich eine Gesellschaft, die sich einer Obrigkeit unterzuordnen hatte. Das bedeutete, dass alle Belange des Volkes von den adligen Staatsherren kontrolliert wurden.

Die Fürsten „repräsentier[t]en ihre Herrschaft, statt für das Volk, 'vor' dem Volk.“⁴

Eine 'repräsentative Öffentlichkeit' entstand, deren Wesen sich durch eine Person sowie deren Attribute, wie Insignien, Habitus und Rhetorik manifestierte und dadurch einen sozialen Status verkörperte. Seit dem 15. Jahrhundert zog sich das herrschaftliche Leben in die Anlagen der Höfe zurück, wodurch eine zunehmende Polarisierung zwischen 'öffentlich' und 'privat' einsetzte. Wobei der Begriff 'privat' erst Mitte des 16. Jahrhunderts in den deutschen Sprachgebrauch eingeführt wurde. „*Privat' meint den Ausschluß [!] von der Sphäre des Staatsapparates, denn 'öffentlich' bezieht sich inzwischen auf*

³ Vgl. Ebda., 56f

⁴ Habermas ²1990, 61

*den mit dem Absolutismus ausgebildeten Staat, der sich gegenüber der Person des Herrschers objektiviert.*⁵

Bürgerliche Öffentlichkeit

Mit der Industrialisierung trat ein Umschwung der wirtschaftlichen Verhältnisse ein, der Kapitalismus breitete sich aus. Es entstanden neue Märkte, die nicht mehr rein dem lokalen Handel unterlagen, sondern auch grenzüberschreitend für den Fernhandel zugänglich waren. Zur gleichen Zeit wurde die 'öffentliche Gewalt', bestehend aus Verwaltung und stehendem Heer, begründet. Diesem gegenüber bildete sich das 'Publikum', Privatleute, als „Adressaten der öffentlichen Gewalt“⁶. Das Wesensmerkmal der neu formulierten 'Öffentlichkeit' bezog *„sich nicht mehr auf den repräsentativen Hof einer mit Autorität ausgestatteten Person, vielmehr auf den nach Kompetenzen geregelten Betrieb eines mit dem Monopol legitimer Gewaltanwendung ausgestatteten Apparats.“*⁷ Parallel zu den wirtschaftlichen und politischen Veränderungen entwickelte sich ein überregionaler Nachrichtenverkehr, aus dem sich die Presse etablierte. Diese diente anfangs der Verwaltung um ihre Verordnungen den Lesern, Bürgern der gebildeten Schichten, zu verkünden. In weiterer Folge wurde die Presse genutzt, um sich kritisch gegenüber dem Weltgeschehen und politischen Vorkommnissen zu äußern und dadurch wurden die Leser animiert, selbst Kritik zu üben. Die 'bürgerliche Öffentlichkeit' entwickelte sich zu einer „Sphäre der zum Publikum versammelten Privatleute“⁸, die sich als ein Gegenüber der 'öffentlichen Gewalt', des Staates ansahen. *„Das Selbstverständnis des öffentlichen Raisonnements [war] spezifisch von solchen privaten Erfahrungen geleitet, die aus der publikumsbezogenen Subjektivität der kleinfamilialen Intimsphäre stamm[t]en.“*⁹ In Kaffeehäusern, Salons, Klubs und auf den Straßen diskutierte das rasonierende Publikum über Veröffentlichungen unterschiedlicher Art, Nachrichten wie auch literarische Werke. Darauf begründete sich die 'öffentliche Meinung', die das Hauptanliegen der 'bürgerlichen Öffentlichkeit' darstellte.¹⁰

5 Habermas ²1990, 66; Vgl. Ebda., 58 - 67

6 Habermas ²1990, 75

7 Ebda., 75

8 Ebda., 86

9 Ebda., 87

10 Vgl. Ebda., 69 - 107

Diese setzte sich zum Ziel:

„alle müssen dazugehören können.“¹¹

In diesem Leitsatz steckte nicht nur die Stärke dieser Ideologie, sondern zugleich auch deren Kritikpunkt. Denn die Zugangskriterien an der 'bürgerlichen Gesellschaft' äußerten sich in Privateigentum und Bildung, dadurch wurden viele Personen vom öffentlichen Rasonnement ausgegrenzt. Daraus leitete sich schon bei Habermas ab, dass diese Öffentlichkeit nicht nur unvollständig, sondern in diesem Sinne auch als keine Öffentlichkeit verstanden werden konnte.¹²

Strukturwandel der bürgerlichen Öffentlichkeit

„Die bürgerliche Öffentlichkeit entfaltet[e] sich im Spannungsfeld zwischen Staat und Gesellschaft, aber so, daß [!] sie selbst Teil des privaten Bereichs [blieb].“¹³ Ihre Konturen zerfielen, indem sich das ursprüngliche Verhältnis von Öffentlichkeit und Privatheit, in den hundert Jahren nach der Blütezeit des Liberalismus, aufzulösen begann.¹⁴ Zwei Wesenszüge waren dafür bezeichnend: Die Öffentlichkeit durchdrang „immer weitere 'Sphären' der Gesellschaft und [verlor] gleichzeitig ihre politische 'Funktion', nämlich die veröffentlichten Tatbestände der Kontrolle eines kritischen Publikums zu unterwerfen.“¹⁵

Auch die darauf beruhende literarische Öffentlichkeit war dem Zerfall ausgesetzt. Das kulturräsonierende Publikum entwickelte sich zu einem kulturkonsumierenden. Die Massenmedien erzeugten eine Scheinöffentlichkeit, denn ihre Inhalte lenkten eher in eine absatzorientierte, als in eine politisch räsonierende Richtung.¹⁶ Habermas legte die Umfunktionierung der Öffentlichkeit durch den Wandel der Presse fest. Anfangs waren die Nachrichtendienste daran interessiert, tagespolitisches Geschehen an die breite Masse zu vermitteln und der kommerzielle Hintergrund war zweitrangig. Doch mit der Zeit rückte dieser weiter in den Vordergrund und übernahm schließlich

¹¹ Habermas ²1990, 98

¹² Vgl. Ebda., 155 - 157

¹³ Ebda., 225

¹⁴ Vgl. Ebda., 223

¹⁵ Ebda., 223

¹⁶ Vgl. Ebda., 248f und 261

Überhand. Nicht nur die privatwirtschaftlichen Interessen des Nachrichtendienstes gewannen an Bedeutung, sondern auch betriebsfremde Unternehmen fingen an, Interesse zu zeigen und versuchten Einfluss auf inhaltliche Themen zu nehmen, wodurch eine manipulative Wirkung auf die Leserschaft vorherzusehen war. Mit dem steigenden Kapitalbedarf im 20. Jahrhundert, durch 'neue Medien' wie Fernsehen, Radio und Film, wurden einige Nachrichtendienste unter staatliche Kontrolle gestellt. Durch diese Maßnahmen wurden „aus privaten Institutionen eines Publikums von Privatleuten öffentliche Anstalten“¹⁷ gemacht, was den Zweck hatte, dass die Medienwelt nicht von Privateigentümern monopolisiert wurde. Dies war ein wichtiger Schritt, laut Habermas, denn der „Verbleib in privater Hand [hätte] die kritische Funktionen der Publizistik vielfach bedroht.“¹⁸ Die Massenmedien sorgten für eine Erweiterung der öffentlichen Sphäre, doch rückten sie immer weiter in die ehemals private Sphäre des Warenverkehrs. Darüber hinaus erkannte Habermas eine Inversion im Aufgabengebiet der Presse.¹⁹

„Während die Presse früher das Raisonement der zum Publikum versammelten Privatleute bloß vermitteln und verstärken konnte, [wurde] dieses nun umgekehrt durch die Massenmedien erst geprägt.“²⁰

Habermas zeigte mit seiner Ausführung über den 'Strukturwandel der Öffentlichkeit', dass sich schon mit Ende des 17. Jahrhunderts, mit den Ansätzen der Demokratisierung der Gesellschaft eine Öffentlichkeit herausbildete. Er zeigte auf, dass der mündige Bürger ein Mitspracherecht und auch Mitgestaltungsrecht bei staatspolitischen relevanten Fragen einforderte. Daraus entwickelte sich eine diskursive Öffentlichkeit. Öffentlichkeit wurde nicht rein als Institution gesehen, die Zugangsfreiheit etc. forderte, sondern wurde bei Habermas als medialer Raum verstanden, in dem gesellschaftliche Selbstverständigung entstehen sollte.²¹

17 Habermas ²1990, 283

18 Ebda., 284

19 Vgl. Ebda., 275 - 284

20 Ebda., 284

21 Vgl. Probst 2012

„Die Öffentlichkeit lässt sich am ehesten als Netzwerk für die Kommunikation von Inhalten und Stellungnahmen, also von Meinungen beschreiben; dabei werden die Kommunikationsflüsse so gefiltert und synthetisiert, dass sie sich zu themenspezifisch gebündelten öffentlichen Meinungen verdichten.“²²

Öffentlichkeit in Bezug auf Stadt(leben)

Bei der Idee der bürgerlichen Öffentlichkeit, die Habermas entwickelte, wird der Öffentlichkeitsbegriff nicht ausdrücklich mit Raum in Verbindung gebracht. Er bezieht sich in seiner Abhandlung vorwiegend auf den politisch-literarischen Austausch der bürgerlichen Gesellschaft, wobei die räumlichen Komponenten in Form von Kaffeehäusern, Salons und Klubs zur Sprache kommen. Dort werden Diskussionen über allgemeine Themen geführt und somit, seiner Auffassung nach, Öffentlichkeit begründet.²³ Es entsteht 'öffentliche Meinung', die darauf beruht, dass mehrere Personengruppen, unterschiedlicher Schichten, uneingeschränkt miteinander kommunizieren und dadurch kommunale Ansichten, entstehen lassen. Daraus lässt sich in weiterer Folge ein Verständnis für die Relation von Öffentlichkeit und Stadt ableiten. Dabei steht das Zusammenleben, der Austausch, die freie Zugänglichkeit, ebenso wie die Interaktion verschiedener Bevölkerungsgruppen im Vordergrund.

Die Öffentlichkeit ist ein ausschlaggebender Faktor für das Funktionieren der verstädterten bürgerlichen Gemeinschaft, indem sie eine Voraussetzung für Demokratie darstellt, welche den freien Zugang zu Informationsaustausch gewährleisten muss. Dabei ist es erforderlich,

„Orte zu haben für den Austausch von Waren und Gütern aller Art, aber auch von Informationen und Kommunikation;

²² Habermas 1992, 436

²³ Vgl. Saldern 2010, 91

Orte zu haben für Repräsentation und Darstellung der verschiedenen sozialen Gruppen, aber auch der Individuen, um die Komplexität der Lebenswelten und ihrer Lebensformen anschaulich zu machen; Orte zu haben, an denen kulturelle und soziale Widersprüche deutlich werden und zur Sprache kommen können.“²⁴

Als negative Voraussetzung für Öffentlichkeit beschreibt Hans-Paul Bahrdt den Begriff der ‘unvollständigen Integration’. Darunter versteht er den Kontakt einzelner Personen, die in der Stadt im täglichen Leben aufeinander treffen. Im Grunde existiert keine soziale Beziehung zwischen den einzelnen Akteuren, doch in dem Moment, in dem sie miteinander agieren, müssen sie sich auch arrangieren. Dabei ist ihr persönlicher Hintergrund nebensächlich, sondern die Tätigkeit, die sie ausführen, steht im Vordergrund. Hierfür ist das Beispiel des Marktes zu nennen, welches bezeichnend für das städtische Leben ist.²⁵

„Ein Markt ist kein geschlossenes soziales System, in das alle Mitglieder vollständig integriert sind. Weder sind die Personen, die auf dem Markt mitspielen, vollständig in das Marktgeschehen einbezogen; sie stehen jeweils noch in anderen Sozialgefügen, die sie hinter sich gelassen haben und in die sie wieder zurückkehren und die sich nach anderen Prinzipien ordnen als der Markt. Noch auch ist ihr Verhalten auf dem Markt durch dessen Ordnung vollständig festgelegt. Im Gegenteil, die Ordnung des Marktes garantiert gerade eine gewisse Beliebigkeit der Kontaktaufnahme jedes mit jedem, genauer: jedes Individuums mit jedem Individuum.“²⁶

Es zeigt sich, dass ein entscheidender Faktor für das Öffentliche, das ‘Fehlen der Intimität’ darstellt. Jeder der in der Öffentlichkeit in Erscheinung tritt, wird als Individuum wahrgenommen und kann sich dadurch frei bewegen.

²⁴ Herlyn, zit. n. Schäfers 2004, 121; Vgl. Ebda., 121

²⁵ Vgl. Bahrdt 2006, 86

²⁶ Bahrdt 2006, 86

Ausschlaggebend ist, dass die unterschiedlichen Charaktere, egal welcher sozialen oder ethnischen Gemeinschaft sie angehören, von den jeweils anderen respektiert werden. Um Öffentlichkeit und in weiterer Folge das Städtische zu erzeugen, ist eine Vermengung der vielfältigen Gruppierungen von Nöten.²⁷

Die aufgebaute Distanz, die durch diese ‘unvollständige Integration’ entsteht, muss in weiterer Folge überwunden werden, um Öffentlichkeit, nach Bahrtdt, in vollem Maße erzeugen zu können. Denn sie *„entsteht vielmehr dort, wo durch spezifische Stilisierungen des Verhaltens dennoch Kommunikation und Arrangement zustandekommen [!].“*²⁸ Am effektivsten wird eine Überbrückung der Distanz durch die Repräsentation erzeugt, die diverse Gestalten annehmen kann. Beispielsweise zeigt sie sich im Kleidungsstil, in den unterschiedlichen Lebensarten, im Umgang miteinander, sowie auch in signifikanten Bauformen etc.²⁹

Darauf beruht das Prinzip des Sehen und Gesehen werden. Das ist ein wichtiger Faktor in der öffentlichen Gemeinschaft, denn damit wird der Stellenwert in der Gesellschaft geprägt, der eine tragende Rolle der Öffentlichkeit darstellt.³⁰

Im Weiteren kann städtische Öffentlichkeit nur geschaffen werden, wenn die verschiedenen Funktionen, die in einer Stadt vorherrschen, wie Wohnen, Arbeiten und Freizeit durchmischt werden und nicht voneinander abgetrennt werden. Denn ansonsten entsteht eine eingeschränkte und bruchstückhafte Öffentlichkeit.

Diese „kann [allerdings] nur entstehen, wo das Fremde, das Unerwartete und sogar das Spektakuläre und Abenteuerliche zur Selbstverständlichkeit gehören.“³¹

27 Vgl. Feldtkeller 1994, 45

28 Bahrtdt 2006, 93

29 Vgl. Bahrtdt 2006, 93

30 Vgl. Arendt ¹¹1999, 71

31 Feldtkeller 1994, 61

03 Stadt als öffentlich nutzbarer Raum

Das Wohnzimmer der Stadt 38

Identitätsstifter: Öffentlich nutzbarer Raum 46

Gestaltungsrichtlinien für öffentlich nutzbare Räume 51

Der Wandel der öffentlich nutzbaren Räume 54

Politische Dimensionen im Umgang mit öffentlich nutzbaren Räumen 66



London - Covent Garden

Das Wohnzimmer¹ der Stadt

Im europäischen, städtischen Umfeld wird ‚öffentlicher Raum‘ als Identifikationsmerkmal für Stadt betrachtet. Er ist ihre Visitenkarte.

„Ohne [ihn...] ist Stadt für uns nicht vorstellbar. Die unterschiedlichen sozialen und ästhetischen Qualitäten ihrer öffentlichen Räume prägen den Charakter europäischer Städte stärker[,] als ihre topographischen Eigenarten oder die Besonderheiten ihrer Bautypologien.“²

Doch wovon ist hier eigentlich die Rede? Da keine einheitliche Definition darüber besteht, wird damit in vielen Fällen Unterschiedliches assoziiert. Um den Begriff kategorisieren zu können, wurden in dieser Arbeit die Gemeinsamkeiten der charakteristischen Eigenschaften, die in der Literatur vorzufinden sind, zusammengefasst. Im weiteren Verlauf wird neben dem Begriff ‚öffentliche Räume‘ auch der Begriff ‚Stadträume‘ verwendet. Damit wird nicht Unterschiedliches beschrieben, sondern die beiden Bezeichnungen sind als Synonyme zu verstehen.

Zuvor noch ein kurzer Einblick in die verschiedenen Bedeutungen der Be-

¹ Mit dem Begriff Wohnzimmer verbinden die meisten Menschen einen Ort, an dem sie viele Stunden ihres Lebens verbringen. Entweder ziehen sie sich dorthin zurück, um dem Alltagsstress zu entkommen oder es werden dort Freunde und Bekannte empfangen. In diesem Fall werden damit die öffentlichen Stadträume assoziiert, da zum einen viele Stunden darin verbracht werden und zum anderen diese Räume von einigen Menschen als eine Art Wohnzimmer angeeignet werden, etwa werden sie zu Treffpunkte mit Freunden.

² Reiß-Schmidt o. J., 1

zeichnungen ‚öffentlich‘ und ‚Raum‘. Für den Begriff ‚Raum‘ gibt es diverse Auffassungen. Es wird damit *„topographischer Raum, Freiraum im Siedlungskörper, sozial konstituierter Raum oder auch konkreter Ort mit Eigenschaften“*³ beschrieben. Bezüglich des Terminus ‚öffentlich‘ wurde die Bedeutungsvielfalt im vorherigen Kapitel schon angedeutet. Wenn der westeuropäische Sprachraum betrachtet wird, wird erkannt, dass es für Öffentlichkeit oftmals zwei Wörter gibt. Beispielsweise im Italienischen bezeichnet ‚pubblico‘ Publikum, Allgemeinheit, Öffentlichkeit und ‚pubblicità‘ Verbreitung, Publizität im Sinne von Öffentlichkeit. Im deutschen Sprachgebrauch wird für beide Bedeutungen ein und dasselbe Wort verwendet. Hier kann ‚öffentlich‘, *„für jeden hörbar und sichtbar; für die Allgemeinheit zugänglich, benutzbar“*⁴ und die Öffentlichkeit auf politischer Ebene repräsentieren, bedeuten.⁵

Mit Hilfe dieses Exkurses wird deutlich, dass es schwierig ist, diesen Begriffen eine genaue Definition zu geben. Daher wird im weiteren Verlauf ersichtlich, dass die ‚öffentlichen Räume‘ nicht nur einer Eigenschaft unterliegen, sondern mehrere Charakterzüge vorzuweisen haben. Diese müssen allerdings nicht immer zur gleichen Zeit auftreten, damit von ‚öffentlichen Räumen‘ gesprochen werden kann.

Zugänglichkeit

Im Allgemeinen werden unter öffentlichen Räumen, Straßen, Plätze, Promenaden, Parks etc. verstanden, deren vorherrschendes Hauptkriterium die uneingeschränkte Zugänglichkeit darstellt. Jeder Benutzer aller gesellschaftlichen Gruppen der Stadt sollte zu jeder Zeit unkontrollierten Zugang zu den öffentlichen Stadträumen erhalten *„und das Recht, sie im Rahmen der gesetzlichen Regelungen des ‚Gemeingebrauchs‘ ohne Eintrittspreise oder Nutzungsentsgelt zu benutzen.“*⁶ Doch bei näherer Betrachtung wird festgestellt, dass der Aspekt der allgemeinen Zugänglichkeit vielerorts nicht gegeben ist.

„Viele Straßen sind dem motorisierten Verkehr gewidmet und für Fußgänger nur eingeschränkt nutzbar, auf manchen Stadtplätzen ist (z. B.) das Skaten nur zu bestimmten

³ Feldtkeller 2010, 367

⁴ öffentlich, in: Duden-online

⁵ Vgl. Feldtkeller 2010, 367

⁶ Reiß-Schmidt o. J., 2

Tageszeiten gestattet, Schulgebäude sind über große Teile des Tages nur Schülern, Lehrern und Eltern zugänglich, in manchen Parkanlagen wird Eintritt verlangt und vielerorts sind Ordnungen zu finden[...] die Verhalten regeln und unerwünschte Nutzungen und Nutzern ausschließen.“⁷

Aus dem Grundgedanken des freien Zugangs heraus entstehen Konflikte, die einen Teil des öffentlichen Raums darstellen. Es treffen verschiedene Menschen aufeinander, die zum Großteil einander fremd sind, die unterschiedlicher Meinung sind und darüber hinaus unterschiedliche Interessen verfolgen. Somit ergibt sich, dass sich nicht jeder so verhält, wie es ein anderer gerne hätte. Dies resultiert daraus, dass hier im Grunde „*die Freiheit des Tuns – und des Nicht-Tuns*“⁸ herrscht. Durch diese zufälligen Begegnungen wird es unumgänglich, Akzeptanz und Toleranz dem anderen gegenüber aufzubringen. Doch wird in vielen Fällen dieser Lernprozess, der sich dahinter verbirgt, durch Nutzungsverbote und -gebote entgegengewirkt.

Bei einigen Gebieten, vor allem im Stadtzentrum, werden gewisse Benutzergruppen durch Verbote des Platzes verwiesen. Ein sehr prägnantes Beispiel dafür ist das Bettelverbot, das in der Steiermark angestrebt wurde, doch vor dem Verfassungsgerichtshof scheiterte. Damit sollten Randgruppen der Gesellschaft aus dem öffentlichen Raum vertrieben werden, denen allerdings das gleiche Recht, dort zu verweilen, zugestanden werden muss, wie anderen auch. Weiters geht aus dem Recht auf Kommunikationsfreiheit hervor, dass es jedem gestattet ist, andere Personen auf seine persönliche Notsituation aufmerksam zu machen. Es lässt sich daraus das Recht ableiten, dass jeder einen anderen um eine Spende bitten darf. Mit dieser Bestrebung das Betteln generell zu unterbinden, wurde versucht die Armut, aus dem Bild der Stadt zu drängen.⁹

Wenn empirische Studien über die Zugänglichkeit der öffentlichen Räume betrachtet werden, wird deutlich, dass dieser geforderte uneingeschränkte Zugang in vier Missverständnissen Widerspruch findet. Erstens ist es illusorisch, wenn davon ausgegangen wird, dass alle unterschiedlichen soziokul-

⁷ Selle 2008, 2

⁸ Kostof 1993, 124

⁹ Vgl. Benedek

turellen Gruppen einer Stadt in regelmäßigem Abstand im Park oder auf dem Marktplatz zusammentreffen. Dies liegt schon allein an der Lage und der Entfernung der einzelnen Orte zueinander in einer Stadt. Hinzu kommt, dass (spät-)moderne Stadtstrukturen prinzipiell segregiert sind. Zweitens muss die allgemeine Zugänglichkeit nicht immer von jedem zu jeder Zeit in Anspruch genommen werden. Jürgen Habermas etwa betonte, „alle müssen dazugehören *können*“¹⁰. Dabei hebt er hervor, dass jeder die Möglichkeit erhalten soll, teilnehmen zu können, dies aber nicht zwingend notwendig ist. Drittens darf nicht vergessen werden, dass der Markt niemals gewaltfrei war, und dass Öffentlichkeit, die durch Diskussionen entstand, niemals autark von Herrschaft war und auch nie sein wird. Damit haben „*die ökonomischen und sozialen Bedingungen [nie] jedermann gleiche Chancen*“¹¹ zugestanden. Dies zeigt sich schon in der Geschichte der europäischen Stadtentwicklung. In der griechischen Agora wurde nur jenen Menschen Einlass gewährt, die frei von Arbeit waren, somit keinen Sklaven und Frauen. Im 19. Jahrhundert waren ebenfalls Frauen und Bewohner, die der Unterschicht angehörten, von öffentlichen Räumen der europäischen Städte ausgegrenzt. Viertens beruht das Idealbild des öffentlichen Raumes auf den Vorstellungen des Bürgertums. Dadurch erreicht dieses Ideal nur eine geringe Reichweite. Bevölkerungsgruppen, wie „*die Nichteigentümer an Produktionsmitteln und die Nichtgebildeten*“¹², werden damit ausgegrenzt. Im Gegensatz zur unterprivilegierten Gesellschaftsschicht genießen kulturell, politisch oder wirtschaftlich angesehene Gruppen Vorteile im öffentlichen Zusammenleben. Dies äußert sich darin, dass Zugehörige des alternativen Bürgertums, auch Yuppies¹³ genannt, Orte in Besitz nehmen können und großteils geduldet werden, wogegen Heranwachsenden, aus unterprivilegierten Verhältnissen, dieses Recht immer mehr entzogen wird.¹⁴

Ein sehr wirksames Mittel unerwünschte Gruppen aus dem öffentlichen Raum zu verdrängen, stellt die Architektur und Gestaltung dar. Etwa werden Parkbänke so designt, dass sie für längeres Verweilen unangenehm sind oder

10 Habermas 1990, 98

11 Habermas 1990, 157

12 Bahrtdt 1998, 32

13 Abkürzung für Young Urban Professional. Dies steht für einen jungen, karrierebewussten Stadtmenschen, der der oberen Mittelschicht angehört ist.

14 Vgl. Wehrheim 2010, 276ff

verschwinden ganz von der Bildfläche.

Im Hinblick auf die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, die allen Menschen gewährleistet sein sollte, ist daher eher von ‚öffentlich nutzbaren Räumen‘ die Rede. Dabei muss im Hinterkopf behalten werden, dass sich dort jeder aufhalten können sollte und „*das Ausschlussprinzip des Marktes*“¹⁵ nicht gelten sollte.

Eigentumsverhältnisse

Im Weiteren stellt sich die Frage nach den Besitzverhältnissen. Sehr häufig werden unter öffentlichen Räumen, Orte, wie beispielsweise Plätze, Straßen, Parks etc. verstanden, die sich im Besitz der Stadt, also der ‚Öffentlichkeit‘ befinden und auch von dieser in Stand gehalten werden. Durch diese Überlegungen würden allerdings einige Bereiche der Stadt ausgeklammert werden, wie beispielsweise Bahnhofsplätze, Schul- und Universitätsareale oder Grundstücke von Privatpersonen, die dennoch der Öffentlichkeit zugänglich sind. Daher werden auch Orte als ‚öffentliche Räume‘ bezeichnet, die von der Allgemeinheit genutzt werden können, ohne darauf bedacht zu sein, in welchem Besitz sich diese befinden.¹⁶

Denn „wenn wir Stadt auch als Antwort auf die Frage verstehen, wie Gesellschaft stattfindet, müssen wir für öffentliche Räume kämpfen, die von der urbanen Vielfalt leben und niemandem je ganz, uns allen aber ein bisschen gehören.“¹⁷

Physische - emotionale Raumqualitäten

Im Allgemeinen werden mit öffentlich nutzbaren Räumen konkrete Orte beschrieben, die „*durch bauliche, vegetative oder topografische Grenzen definiert*“¹⁸ und von privaten, wie auch allen sonstigen Bereichen, die nicht öffentlich sind, abgegrenzt sind. Es handelt sich hierbei nicht um immaterielle Abgrenzungen, sondern diese müssen physisch spürbar sein, wie etwa durch Häuserfassaden. Diese Fassaden schaffen nicht nur eine Trennung der öffentlichen und privaten Sphären, sondern wirken gleichzeitig als verbindendes Element

¹⁵ Selle 2010, 21

¹⁶ Vgl. Selle 2008, 1

¹⁷ Perspektiven der Akteure 2010, 43

¹⁸ Reiß-Schmidt o. J., 7

dieser. Dadurch werden „*Einblicke und Ausblicke in Öffentliches und Privates, Zutritt und Ausschluß* [!], *Partizipation und Separierung in einem*“¹⁹ gewährleistet.²⁰

In den europäischen Städten wurde, durch den Einsatz von Baublöcken, ein miteinander verbundenes Netzwerk der Freiräume umschlossen, wodurch Raumqualitäten entstehen können. Die entstandenen Stadträume sind somit keine übriggebliebenen Bereiche, der nur zum Teil bebauten Flächen. Der Leitgedanke, bei ihrer Gestaltung und Festlegung der Dimensionierung ist, gleichzeitig eine Offenheit, wie auch eine Geschlossenheit zu transportieren. Diese gegensätzlichen Charaktere werden durch bauliche Maßnahmen erzeugt, wie beispielsweise durch gekrümmte Straßenverläufe oder versetzte Gebäudefluchtlinien. Durch das zusammenhängende Gesamtsystem und den eingesetzten Gestaltungsmitteln wird eine Durchgängigkeit der Stadträume erzeugt, in der verschiedene öffentlich nutzbare Räume, mit ihren unterschiedlichen Nutzungs- und Raumansprüchen, „*auf möglichst vielfältige und nicht eindeutige oder hierarchisch strukturierte Weise miteinander in Verbindung stehen*.“²¹ Darunter werden neben den Wegebeziehungen und den Sichtbeziehungen auch die gemeinsame Anwesenheit einzelner Akteure in der Stadt, sozusagen die ‚Wahrnehmungsbeziehungen‘, verstanden.²²

Es wird deutlich, dass neben den physischen Gegebenheiten auch eine immaterielle Ebene für die Qualitäten der öffentlich nutzbaren Räume eine Rolle spielt. Somit können öffentliche Räume auch dort entstehen, wo sie nicht erwartet werden, wie etwa an Straßenkreuzungen, die eigentlich nicht zum Aufenthalt einladen. Dies tritt dann in Kraft, „*wenn sich das charakteristische offene Publikum an einer Stelle bildet, die sonst einem ganz anderen Zweck dient*.“²³ Diese Art des öffentlichen Raumes ist dann, ein aus einem Impuls heraus entstandenes Phänomen.

Jane Jacobs hat in ihrem 1961 erstmals erschienenen Buch ‚*Tod und Leben großer amerikanischer Städte*‘ die Besonderheiten der Raumqualitäten der Stadträume sehr treffend formuliert:

19 Feldtkeller 1994, 67

20 Vgl. Feldtkeller 1994, 66f

21 Reiß-Schmidt o. J., 8

22 Vgl. Feldtkeller 1994, 67 - 73

23 Feldtkeller 2010, 368

„Die Straßen in den Großstädten haben noch viele andere Funktionen außer der einen, Platz für die Fahrzeuge zu bieten, und die Bürgersteige [...] haben noch viele andere Funktionen, außer Platz für die Fußgänger zu bieten. Alle diese verschiedenen Funktionen hängen zwar mit dem Verkehr zusammen, sind aber keineswegs mit ihm identisch. [...] Ein Bürgersteig in der Großstadt ist, für sich genommen, ein leerer Begriff. Erst im Zusammenhang mit den angrenzenden Gebäuden und mit deren Nutzung oder erst in Verbindung mit der Benutzung anderer Bürgersteige in der Nähe gewinnt er Bedeutung. Gleiches kann man von den Straßen auch sagen. Die Straßen und die Bürgersteige sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, sind ihre lebenskräftigen Organe. Was kommt einem, wenn man an eine Großstadt denkt, als erstes in den Sinn? Ihre Straßen. Wenn die Straßen einer Großstadt uninteressant sind, ist die ganze Stadt uninteressant; wenn sie langweilig sind, ist die ganze Stadt langweilig.“²⁴

Nutzungsvielfalt

In diesem Appell an öffentlich nutzbare Räume wird deutlich, dass diese nicht nur durch bauliche Maßnahmen definiert werden, sondern auch durch deren Benutzung. Aus diesem Grund stellt ein wichtiges Kriterium deren Flexibilität und Nutzungsoffenheit dar. Es sollten keine exakten, klar formulierten Nutzungen vorgegeben sein. Der Ort *„darf durch seine Form, seine Gestaltung und durch sein Inventar nicht bestimmte Gebrauchsweisen ausschließen oder vorprägen, er muss vielmehr für neue Gebrauchsweisen und nicht planbare und vorhersehbare Nutzungen offen und adaptierbar sein.“*²⁵ Allerdings ist damit nicht gemeint, dass jeder Raum alle Nutzungsmöglichkeiten bieten können muss. Die unterschiedlichen Orte sollen, je nach Umfeld, verschiedene Nutzungen ermöglichen, wie beispielsweise urban gardening, einfaches Flanieren, Sportmöglichkeiten etc.

Dies sind, in meinen Augen, die wichtigsten Grundsätze, die öffentlich nutz-

²⁴ Jacobs, 27

²⁵ Reiß-Schmidt o.J., 8

bare Räume beinhalten sollten. Wie bereits erwähnt, treten nicht immer alle Punkte zur Zufriedenstellung aller auf. Im Hauptfokus sollte allerdings bleiben, dass die Stadträume, Orte der Begegnung unterschiedlicher Charaktere, des Präsentierens, der Bewegung, des Treffens, der Erholung, des Durchgangs wie auch des Verweilens und des Kommunizierens darstellen.



Malta



San Diego



Graz



Salzburg

Identitätsstifter: Öffentlich nutzbarer Raum

Nachdem erläutert wurde welche Kriterien den öffentlich nutzbaren Räumen zugrunde liegen, stellt sich nun die Frage nach deren Stellenwert in der Bevölkerung und was diese in ihr auslösen. Wenn Leute beispielsweise darüber nachdenken, wo sie sich niederlassen wollen, also in welcher Gegend sie wohnen wollen, spielen die öffentlichen Stadträume der Umgebung eine wesentliche Rolle. Daraus lässt sich ableiten, dass die Identifikation der Menschen aufgrund dessen beeinflusst wird. Dadurch wird die Bedeutung, die diesen Räumen zugesprochen wird, ersichtlich, und dass in der Stadtplanung ein Augenmerk auf die öffentlich nutzbaren Räume zu legen ist.

Einige Städtebauteoretiker verbinden mit dieser Aufgabe die künstlerischen Wirkungen, die sich durch die Gestaltung ergeben. Es ist wichtig, die unterschiedlichen Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um Stadträume organisieren zu können.²⁶ Durch diese Maßnahmen wird eine nonverbale Kommunikation zwischen den Menschen und ihrer Umgebung geschaffen. Die eingesetzten Materialien, Farben, Formen, Beachtung der Lichtverhältnisse, etc. lösen bei den Benutzern unterschiedliche Effekte aus. Es kann von einer „architecture parlante“²⁷, einer sprechenden Architektur, gesprochen werden.²⁸

Mittels unterschiedlicher Gestaltungsmaßnahmen der Freiraumgestaltung wird die Identität der Stadt definiert. Sie machen es möglich, sich von anderen zu unterscheiden, ihre Wesensmerkmale in den Vordergrund zu stellen und sich von anderen abzugrenzen.

„Ein brauchbares Bild erfordert zunächst die Identifizierung eines Gegenstandes, die es möglich macht, ihn von anderen Gegenständen zu unterscheiden und als Separat-‘Wesen‘ zu erkennen. Wir nennen dies ‚Identität‘ – nicht im Sinn der

26 Vgl. Sitte

27 Der Ausdruck stammt von den französischen Architekten Etienne-Louis Boullée und Claude Nicolas Ledoux.

28 Vgl. Spiegel 2010, 256

Übereinstimmung mit irgend etwas [!] anderem, sondern im Sinn von ‚Individualität‘ oder ‚Ganzheit‘. Zweitens muß [!] das Bild eine räumliche oder strukturelle Beziehung des Gegenstands zum Beobachter und zu anderen Gegenständen enthalten. Und schließlich muß [!] der Gegenstand für den Beobachter irgendeinen Sinn haben – entweder praktisch oder gefühlsmäßig.“²⁹

Identität: Was ist das?

Doch was wird mit Identität eigentlich verknüpft und inwieweit hat die Wahrnehmung der Benutzer Einfluss auf die Umgebung der öffentlichen Stadträume? Um diesen Fragestellungen auf den Grund gehen zu können, bedarf es vorerst einer Definition des Begriffs Identität, wobei eine klare, allgemeingültige nicht vorzufinden ist.

Der Terminus wurde in den 1950er Jahren von dem Psychoanalytiker Erik H. Erikson in den Diskurs der Kultur- und Sozialwissenschaften eingebracht. Dabei werden zwei Bedeutungsebenen diskutiert, die allerdings nicht immer eindeutig voneinander unterschieden werden können. Einerseits handelt es sich dabei um die Identität des Individuums und andererseits um die einer Gruppe beziehungsweise einer Gesellschaft. Die individuelle Identität bezieht sich auf eine Person an sich, wobei diese mehrere sich überkreuzende Identitäten zur gleichen Zeit aufweisen kann. Gemeint ist hier die Identität aufgrund des Geschlechts, der ethnischen Herkunft, der Ausbildung und so weiter. Weiters ist sie ebenso abhängig von der Umgebung, sozialen Bedingungen, sowie Erfahrungen des jeweiligen Menschen. Die individuelle Identität ist demnach eine persönliche Entwicklung, die auf Selbstreflexion und auf den Umgang mit anderen beruht. Bei der kollektiven Identität handelt es sich um eine, die eine Gesellschaftsgruppe betrifft, wobei auch die kulturellen Gegebenheiten eine Rolle spielen. Allerdings beruht sie auf einer gegenseitigen Wertschätzung der einzelnen Individuen. Da dies der Fall ist, wird die kollektive Identität immer wieder neu definiert, um den jeweiligen Interessen gerecht zu werden.³⁰

Nach diesem kurzen Einblick geht es im Weiteren um Identität in Bezug auf

²⁹ Lynch 1975, 18

³⁰ Vgl. Rieger-Jandl 2009, 34 - 36

Architektur. Dabei liegt der Hauptfokus auf der kulturellen, beziehungsweise kollektiven Identität, die durch die Architektur ausgelöst wird. Der jeweilige Kulturkreis und die soziale Gesellschaft wird zum Ausdruck gebracht, die herrschenden Idealbilder und die Repräsentation anderen gegenüber wird vermittelt.³¹

Einen erheblichen Aspekt der Architektur stellt das Formale dar. In dieser Disziplin liegt das Bewusstsein eher auf der visuellen Betrachtungsweise als auf den Faktoren, was diese in der Gesellschaft auslösen. In den 1970er Jahren beschäftigte sich John Turner mit der Selbstbaubewegung. Dadurch wurde er davon überzeugt, dass Menschen erst dann eine Beziehung zu ihrer Umgebung aufbauen können, wenn sie selbst in die Gestaltung eingebunden werden. Allerdings impliziert dies, dass ein gemeinschaftliches Identitätsbild abgedrängt wird und die Individualisierung im Vordergrund steht. Im Allgemeinen wird indessen das Augenmerk bei Gebäuden nicht auf die sozialen Auswirkungen und auf die Identitätsbildung gelegt, sondern auf formale Gesichtspunkte oder die Struktur.³²

Doch auf welche Art und Weise ist die Architektur und, bezogen auf die Thematik dieser Arbeit, die Gestaltung der öffentlichen Stadträume ein Indikator für die Identitätsbildung der Nutzer? Durch die eingesetzten Gestaltungsmittel werden kulturelle Eigenarten vermittelt. Sie repräsentieren sozusagen die kollektive Wahrnehmung, die in einer Stadt vorzufinden ist. Die Merkmale, kulturell wie auch gesellschaftlich, werden durch die Architektur ausgedrückt. Dieses Phänomen ist in allen Teilen der Welt zu finden, wenn auch mittels unterschiedlicher Elemente geprägt. In der heutigen Zeit wird dies allerdings durch das Auftreten der zunehmenden Individualisierung geschwächt. Soll heißen, manche Bauwerke drängen sich mehr in den Vordergrund und es entsteht weniger ein Gesamtbild, als eher eine Ansammlung von individuellen Gebäuden. Also wie kann heutzutage eine kollektive Identität der Benutzer erreicht werden?³³

Wichtige Kriterien, die von der sozialwissenschaftlichen Seite übernommen wurden und auch in der Identitätsfrage im architektonischen Sinn große Bedeutung haben, sind einerseits die gegenseitige Bedingung der Erscheinun-

31 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 41

32 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 41 - 44

33 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 44 - 46

gen ‚Gleichheit‘, also die Übereinstimmung bestimmter Charakterzüge, und ‚Differenz‘, die Unterschiedlichkeit zu anderen Objekten. Um die Bedeutung dieser Gegensätze zu verdeutlichen, ist hier als Beispiel die Architektur von Adolf Loos zu nennen. Seiner Ansicht nach sollten ornamentlose Fassaden entstehen, um der Individualisierung Einhalt zu gebieten. Doch wurde damit nicht nur das Herausstechen aus der Umgebung unterbunden, sondern auch die Identifikation mit dieser eingeschränkt. Somit wurde mit diesem Eingriff die Art und Weise, wie Identität durch Architektur geformt wurde, geschmälert. Andererseits ist die Erkenntnis von Bedeutung, dass Identität auf der einen Seite durch die eigene Wahrnehmung geprägt ist und auf der anderen Seite durch die Wahrnehmung, die andere von einem selber haben. Im Bezug auf Architektur heißt das, dass deren Identität nicht nur von ihr selbst ausgehen kann, sondern vielmehr durch die Interpretation der Nutzer beeinflusst wird.³⁴

Anschließend ist zu bemerken, dass das Bilden von Identität einem stetigen Wandel unterzogen ist und sich durch unterschiedliche Einflüsse neu definiert, daher auch nicht von einem endgültig erreichten Zustand ausgegangen werden kann. Auf Grund der Globalisierung wird diesem, sich ändernden Prozess, eine enorme Geschwindigkeit zuteil und sie verursacht eine internationale Vernetzung der lokalen Kulturen. Die Konsequenz daraus ist, dass eine ‚Globalkultur‘ geschaffen wurde, die gegenüber einer Identität, auf Tradition und kultureller Überlieferungen beruhend, einen Gegenpol darstellt und zum Teil auch Überhand nimmt.³⁵

Markante Punkte, die sich als Identifikationsträger herauskristalisieren, werden zu eingesetzten Symbolen oder Images. Diese haben in vielen Fällen keine Relation zu ihrer Umgebung, sondern treten als Markenzeichen auf. Dadurch erhalten sie eine Marketing-Wirkung, die durch ein hervorstechendes Design die Aufmerksamkeit auf sich ziehen und somit als Identifikationszeichen einer Stadt wirken. Um dieses identifizierbare Umfeld zu kreieren werden unterschiedliche Mittel gewählt. Zum einen wird auf Vergangenes, Altbekanntes zurückgegriffen, oder es finden zeitgemäße Trends Anwendung. In vereinzelt Fällen werden auch märchenhafte Elemente, die Fan-

34 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 48

35 Vgl. Rieger-Jandl 2009, 70f

tasiewelten entsprungen sind, eingesetzt.³⁶



Kunsthaus Graz - Markenzeichen der Stadt

Dieser kurze Einblick in das Themenfeld der Identität zeigt, dass durch diese das Bild einer Stadt oder auch eines Bezirkes vermittelt wird. Sie ist auch für die Benutzbarkeit durch die Menschen ausschlaggebend.

Denn, „wenn sie Wahlfreiheiten haben, halten sie sich in den Räumen auf, die ihnen sympathisch sind und die Identifikation unterstützen. Auf der anderen Seite meiden sie alles Unangenehme, Verunsichernde und Verängstigende.“³⁷

³⁶ Vgl. Rieger-Jandl 2009, 92 - 106

³⁷ Dangschat 2010, 27

Gestaltungsrichtlinien für öffentlich nutzbare Räume

Um öffentlich nutzbare Räume gestalten zu können, und dass in weiterer Folge auch deren Nutzbarkeit für verschiedene Gruppen ermöglicht wird, sollte sich der Planer über die entsprechenden Rahmenbedingungen, der räumlichen Gegebenheiten, wie auch der einzelnen Nutzergruppen im Klaren sein. Damit „*jene Balance zwischen prägender Gestaltung und Offenheit zur Aneignung*“³⁸ eingehalten wird.³⁹

Im Hinblick auf die räumlichen Beschaffenheiten gibt es vier Hauptfaktoren, die einer genaueren Untersuchung bedürfen. Zum einen wird die Lage des Ortes analysiert, in welchem Verhältnis er sich zum städtischen Umfeld befindet, wie etwa Zentralität. Weiters werden die Gebäude näher untersucht. Welche Funktionen und Bedeutungen beinhalten diese? Wie werden sie frequentiert? Schließen symbolträchtige Bauten an den Platz an, die einen hohen Stellenwert im Bewusstsein der Bevölkerung aufweisen? Im Weiteren wird die Umgebung auf ihre Bedeutung und Funktion geprüft. Welche Arten von Nutzungen herrschen vor, wie etwa kommerzielle Flächen oder Wohnraum? Der vierte Faktor stellt die Untersuchung des umliegenden Gebietes auf andere öffentlich nutzbare Freiräume dar.⁴⁰

Neben der räumlichen Voraussetzung sind auch die Nutzergruppen für die Gestaltung von öffentlich nutzbaren Räumen zu betrachten. Von wem wird der Freiraum in Anspruch genommen? Verkehren dort etwa eher Bewohner des Gebietes, Personen die aus beruflichen Gründen vor Ort sind, Besucher oder Kunden von Geschäften, Restaurants, Hotels oder ähnlichem, Touristen etc.? Aufgrund der unterschiedlichen Akteure dienen die Stadträume verschiedenen Zwecken.⁴¹ Für planerische Eingriffe werden somit jede öffentlich nutzbaren Räume individuell behandelt. Jeder Ort hat andere Merkmale und andere Benutzer, auf die im Speziellen eingegangen werden muss.

Die Benutzergruppe, die am häufigsten von den öffentlichen Freiräumen

38 Positionen 2010, 65

39 Vgl. Spiegel 2010, 257

40 Vgl. Spiegel 2010, 257

41 Vgl. Spiegel 2010, 258f

ihrer Umgebung Gebrauch machen, sind Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Dazu zählen ältere Menschen, einkommensschwache Personen, Jugendliche, sowie Eltern mit Kleinkindern. Auch gibt es Personengruppen, die aufgrund ihrer ethnischen Herkunft und Gewohnheiten den Austausch mit anderen Leuten in öffentlich nutzbaren Räumen suchen. Damit diese Gruppen die öffentlichen Stadträume nutzen können, sind Aufenthaltsmöglichkeiten von Nöten, in denen sie verweilen, beobachten und kommunizieren können, ohne Nutzungsentgelte. Die Gewährleistung von kostenlosen Sitzmöglichkeiten ist dahingehend anzustreben. Diese können diverse Gestalten annehmen, kleine Mauern, Sitztreppen, Podeste etc.⁴²

Einen wichtigen Aspekt bei Platzumgestaltungen stellen partizipative Prozesse dar. Durch diese werden die Bewohner dazu animiert, selbst Verantwortung für ‚ihre‘ Stadträume zu übernehmen. Darüber hinaus kommen die Planer in Kontakt mit der Bevölkerung und können deren Wünsche und Anliegen in die Planung miteinbeziehen, wodurch die bereits erwähnte Identifikation der jeweiligen Benutzer mit der Umgebung gestärkt wird. Diese Prozesse beinhalten mehrere Phasen. Vor Beginn der partizipativen Verfahren stellt ein wichtiger Aspekt eine Sozialraumanalyse dar. Darauf werden in weiterer Folge die Prozesse, in denen die Bevölkerung vor Ort eingebunden wird, aufgebaut. Das Ziel dieser Methode ist es, unterschiedliche Interessensgruppen zusammenzuführen und an einer gemeinsamen Gestaltungsumsetzung zu arbeiten. Während dieser Bürgerbeteiligungsprozesse entstehen immer wieder Konflikte unter den einzelnen Teilnehmern, da nicht alle die gleichen Bedürfnisse haben und auch nicht die gleichen Meinungen vertreten. Darin liegt die Aufgabe des Planers, auf seine Erfahrungswerte zurückzugreifen, um eine Lösung der Probleme zu finden. Weiters muss klargestellt werden, dass in diesem Verfahren nicht auf jeden Wunsch im Einzelnen eingegangen werden kann, sondern ein Kompromiss gefunden werden muss.

Denn die öffentlichen Stadträume „sind wichtige Orte der Sozialisation und der Kommunikation, aber auch Orte, wo selten die Ansprüche aller Bevölkerungsgruppen in gleicher Weise eingelöst werden bzw. eingelöst werden können.“⁴³

42 Vgl. Dangschat 2010, 29; vgl. Spiegel 2010, 260

43 Österreichische Städtebund o. J., 46

Der Architekt lässt aus den gesammelten Informationen ein Bild entstehen, das einen Wiedererkennungswert hat und charakterbildend für den jeweiligen Ort ist. Es soll ein Raum geschaffen werden, der über seine Zweckmäßigkeit hinaus, eine Atmosphäre, eine gewisse Stimmung widerspiegelt.⁴⁴

⁴⁴ Dangschat 2010, 31f



Prag - Karlsplatz von oben

Der Wandel der öffentlich nutzbaren Räume

Wenn das Thema der öffentlich nutzbaren Räume behandelt wird, muss auch auf deren Wandel eingegangen werden. Dies ist oft Gegenstand von diversen Diskussionen im Bereich der Stadtentwicklung. Im Hinblick darauf gibt es auch sehr unterschiedliche Meinungen und Auffassungen. Bei den einen ist die Rede von Verlust der Funktionen, Privatisierung und Vernachlässigung, bei den anderen, wiederum, herrscht das Gefühl vor, dass den öffentlichen Stadträumen wieder mehr Zuneigung geschenkt wird, sodass in manchen Fällen gar eine Überbeanspruchung vorliegt. In weiterer Folge werden die diversen Aspekte, die in der Fachliteratur immer wieder behandelt werden, erläutert. An dieser Stelle sei angemerkt, dass dies keine vollständige Auflistung der vorhandenen Standpunkte darstellen kann.

Gesellschaft

Auf Grund der geänderten Wohnverhältnisse hat sich der *„alltägliche Lebensraum der Stadtbewohner“*⁴⁵ verändert. In einer Zeit in der die Wohnumstände kleiner und beengter waren, waren die Bewohner eher auf die öffentlichen Räume angewiesen. Doch aufgrund eines Wandels der Wohnverhältnisse veränderte sich auch das Bedürfnis nach öffentlich nutzbaren Räumen.

„Bessere und größere Wohnungen, geräumigere Werkstätt-

⁴⁵ Selle 2010, 41

ten und für besondere Aktivitäten eigens hergestellte Freiräume wie Spiel-, Sport- und Festplätze haben den multifunktionalen öffentlichen Raum als erweiterten Lebensraum fast überflüssig gemacht.⁴⁶

Dies gilt allerdings nur für einen Teil der Bevölkerung, denn es gibt noch Gruppen, vor allem Kinder und Jugendliche, die den öffentlichen Stadtraum als Lebensraum in Anspruch nehmen. Dazu kommen ältere Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und auf den umliegenden Nahbereich angewiesen sind. Genau für diese Gruppen ist sicherzustellen, dass der Raum außerhalb der Wohnung funktionstüchtig bleibt. Es sind sich die Kritiker einig, dass einige Stadtgebiete eine unbeeinträchtigte Nutzung nicht gewährleisten können.⁴⁷

In Folge des demografischen Wandels verlagern sich die Ansprüche an öffentlich nutzbare Räume. Durch die Prognostizierung der älter werdenden Bevölkerung verändern sich die Gestaltungsmaßnahmen, die an die öffentlichen Stadträume gestellt werden, wie etwa Barrierefreiheit. Die Nutzungsansprüche der ‚älteren Gesellschaft‘ werden sich also in der Ausstattung abzeichnen. Auf der anderen Seite benötigen Kinder und Jugendliche wiederum andere Einrichtungen.⁴⁸ Dazu kommt, dass

„die jungen Menschen von heute ihre Bedürfnisse an die öffentlichen Räume nachdrücklicher als frühere Generationen“⁴⁹ äußern und somit stärker wahrgenommen werden.

Daher ist es notwendig auch auf deren Anforderungen einzugehen.

Generell stellen die öffentlichen Stadträume einen hohen Bedeutungsgehalt für die Gesellschaft dar. Das wird immer wieder verdeutlicht, unter anderem auch dadurch, dass die Benutzer ihre freie Zeit dort verbringen. Die Stadtsoziologin Martina Löw weist darauf hin, dass in der heutigen Zeit das Ausspannen, zur Ruhe kommen, ein entscheidender Akt in der Benutzung

46 Sieverts 2010, 359

47 Vgl. Selle 2010, 41

48 Vgl. Heitele/Zillich 2010, 21

49 Breuer 2003, 10

ist. Weiters „*nehmen öffentliche Großveranstaltungen* [wie beispielsweise Straßenfeste, Paraden oder auch Marathonläufe,] *an Zahl und Größe zu*.“⁵⁰ Diese unterschiedlichen, teilweise konkurrierenden gesellschaftlichen Ansprüche beinhalten verschiedene Voraussetzungen, beziehungsweise Anforderungen für die Gestaltung der öffentlichen Raumnutzung.⁵¹

Es lässt sich erkennen, dass der Stellenwert der öffentlich nutzbaren Räume für das Zusammenleben der Bewohner weiter wächst.

Motorisierter Verkehr – insbesondere Individualverkehr

Allerdings haben sich nicht nur die Bedürfnisse der Menschen verändert, sondern es ist auch ein Wandel der Funktionen auf den Straßen und Plätzen zu verzeichnen. Durch die Entwicklung der Straßen in ein Art Röhrensystem, das vorwiegend an die technischen Voraussetzung des motorisierten Verkehrs ausgerichtet ist, werden die Begegnungen der Bewohner, denen ein Verweilen und ein langsames Schlendern zugrunde liegt, gehemmt.⁵²

„Der öffentliche Raum [entfaltet sich zu] etwas, das man durchquert, worin man sich nicht aufhält. [... Er] wird zu einer Funktion der Fortbewegung.“⁵³

Dadurch wird auch die Funktionsvielfalt, die in den öffentlichen Stadträumen gegeben sein sollte, minimiert. Diese Entwicklung begründet sich vorwiegend darin, dass das bestehende Straßensystem für die neuen technischen Fortschritte ungeeignet ist. Es herrscht somit eine Überbelastung des motorisierten Verkehrs vor, wodurch andere Bedürfnisse zurückgedrängt werden.⁵⁴ Diese Konflikte bestehen allerdings nicht erst seit kurzem. Bereits 1912 beklagte sich der Freiherr von Pidoll über die Vereinnahmung des Autos über den öffentlichen Straßenraum:

⁵⁰ Breuer 20003, 9

⁵¹ Vgl. Heitele/Zillich 2010, 18

⁵² Vgl. Bahrdt 2006, 160

⁵³ Sennett 22013, 40

⁵⁴ Vgl. Bahrdt 2006, 160



Parkende Autos prägen das Stadtbild

„Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Straße, die er sich rühmt zu beherrschen, die doch keineswegs ihm, sondern der ganzen Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr Verhalten zu diktieren? Sollen etwa die Straßen ‚menschenrein‘ gehalten werden?“⁵⁵

Vor allem der motorisierte Individualverkehr wird als stärkste Einschränkung für den ungestörten Aufenthalt in den öffentlichen Stadträumen gesehen. Damit sind sowohl die fahrenden, wie auch die parkenden Autos gemeint. *„Das Abstellen von Autos auf der Straße ist nicht [...] ein Teil des Gemeingebrauchs, sondern eine Zweckentfremdung, die sich erst in den letzten vierzig Jahren eingebürgert hat und nichts anderes darstellt als eine Beschlagnahme öffentlichen Raums für private Zwecke.“*⁵⁶ Doch dieser Umstand wird in vielen Fällen als ein notwendiger Zustand akzeptiert, da ein Großteil der Bevölkerung ein Auto besitzt. Vor allem bei Stadtsanierungen oder Umbauten werden Räume für Fußgänger geschaffen, allerdings sind dies nur kleine Bereiche. Die zunehmende Verkehrsbelastung auf dem Großteil der Straßen und Plätze bleibt bestehen.⁵⁷

„Um Aufenthaltsqualitäten zu verbessern, sind die Räume für den motorisierten Individualverkehr einzuschränken und Freiräume für die Bevölkerung zurückzugewinnen.“⁵⁸

Auf diese Bedürfnisse beziehungsweise Kritiken wurde bereits in der Charta von Athen Rücksicht genommen. Ihre Antwort darauf war eine Trennung der unterschiedlichen Verkehrsarten. In den 1970er Jahre wurden daraufhin vermehrt Fußgängerzonen in innerstädtischen Zonen eingerichtet, in den 1980er Jahren kamen verkehrsberuhigte Bereiche hinzu, Wohnstraßen etablierten sich, ‚autoarme‘ oder gar ‚autofreie‘ Siedlungen entstanden, etc.⁵⁹ Die neueren Errungenschaften, die sich in diesem Bereich entwickelten, sind die sogenannten ‚Shared Spaces‘, beziehungsweise Begegnungszonen. Dort

55 Selle, zit. n. Sid Auffarth 2010, 43

56 Feldkeller 1994, 182f

57 Vgl. Herlyn 2004, 124

58 Heitele/Zillich 2010, 19

59 Vgl. Selle 2010, 43; Vgl. Selle 2004, 137

werden alle Teilnehmer des öffentlichen Lebens, ob nun Autofahrer, Fußgänger oder Radfahrer, dazu angehalten, diese Orte gemeinsam mit Rücksicht aufeinander zu benutzen. Dieser Gedanke stammt aus den Niederlanden. In den 1970er Jahren entwickelten dort Planer das sogenannte ‚Woonerf-Konzept (Wohnhof)‘. Dabei handelt es sich um Straßenräume, die sich in Wohngebieten befinden, die es durch eine Umgestaltung ermöglichten, dass unterschiedliche Verkehrsteilnehmer nicht getrennt voneinander die Freiflächen nutzen können, sondern in Symbiose. Dadurch wurde versucht der Segregation, die durch die Forderungen der Charta von Athen entstand, entgegenzuwirken. In diesen Zonen sollte keinem Benutzer eine Überlegenheit gegenüber dem anderen vorherrschen. Daher wurden die Vorrangregeln an diesen Orten aufgehoben. Verschiedene Gestaltungsmaßnahmen, wie etwa Bepflanzung, Sitzgelegenheiten, Poller oder die Reduktion der Fahrbahn und Fußwege auf eine Ebene, sollten die Autofahrer animieren, die Geschwindigkeit zu reduzieren und diese Straßen aufmerksam zu durchqueren. Auf Grund dieser Überlegungen und einem gelungenen Pilotprojekt in Delft, setzte ein Umdenken in anderen Ländern ein. In Deutschland, beispielsweise, wurden verkehrsberuhigte Zonen geschaffen, in der Schweiz entstanden Begegnungszonen, oder auch Berner Zonen genannt, und Shared Spaces sind heutzutage immer wieder Bestandteil von Stadtplanungen.

„Es herrscht aber Einigung unter den Fachleuten, dass man von einem ‚stadtverträglichen‘ Verkehr (und am Rande bemerkt – einem, der klimaverträglich wäre) noch weit entfernt ist.“⁶⁰

Das Phänomen, das diese Konzepte in Richtung gemeinschaftlich genutzter Räume auslösen, ist, dass sich die Geschwindigkeit der Autos verringert. Sie müssen langsamer werden, da sie mehr auf ihre Umgebung Acht geben müssen und sich somit aufmerksamer durch die Straßen bewegen. Das Gefühl von mehr Lebendigkeit tritt in diesen Bereichen ein, da sich die Aktivitätsfrequenz erhöht. Die Dauer der Tätigkeiten, die sich in öffentlich nutzbaren Räumen abspielen, beeinflussen diese maßgebend. Als Beispiel sei hier der Vergleich einer Autobahn mit einer Fußgängerzone zu nennen. Im Grunde

60 Selle 2010, 44

passieren in etwa gleich viele Personen die beiden unterschiedlichen Bereiche. Allerdings wird in der Fußgängerzone der Eindruck erweckt, dass mehr Leben in ihr steckt. Dies kommt daher, dass sich die Menschen viel langsamer bewegen und sich dadurch mehr Menschen zur selben Zeit in einem Blickfeld aufhalten. Aus diesem Grund ist es wichtig, den Passanten Aufenthaltsmöglichkeiten zu bieten, wo sie praktisch zum Stillstand kommen und dadurch ihre Aufenthaltslänge wiederum verlängern. Ein weiterer Faktor für das gefühlte Leben in einer Stadt resultiert aus der Anzahl der Ereignisse und auch der Benutzer. Je mehr Menschen unterwegs sind, desto mehr passiert und desto mehr sind auch andere daran interessiert, in öffentliche Stadträume zu treten. Je weniger Leute sich allerdings in öffentlich nutzbaren Räumen aufhalten, desto unsicherer fühlt sich der Einzelne. Denn wenn ein Gebiet vereinsamt, steigt damit auch in vielen Fällen die Kriminalitätsrate. Jane Jacobs berichtet darüber in ihrem Buch ‚Tod und Leben großer amerikanischer Städte‘.⁶¹

Schutzmaßnahmen

Daher spielt das Thema Sicherheit, also der Schutz vor Gewaltverbrechen, eine wichtige Rolle im Bereich der Nutzbarkeit und wird als Grundlage für die Zugänglichkeit der öffentlichen Stadträume verbunden. Da sich viele Benutzer der Stadt unsicher an diversen Orten fühlen, wurden Maßnahmen von Seiten der Stadtverwaltung ergriffen. Diese äußern sich in Videoüberwachung einzelner Plätze und Straßen sowie vermehrter Polizeipräsenz. Aber auch planerische Mittel, wie etwa genau überlegte Beleuchtungskonzepte oder das Vermeiden von ungewissen Raumsituationen, bezüglich der Wegeführungen soll das Sicherheitsgefühl des Passanten erhöhen. Allerdings ist fraglich, ob durch diese Mittel die Verbrechensraten gesenkt werden können. Einige Stadttheoretiker, wie etwa Jane Jacobs, Jan Gehl oder Andreas Feldkeller vertreten die Meinung, dass eine ‚natürliche‘ Gegenmaßnahme die Anwesenheit von vielen Menschen an einem Ort ist. Die verschiedenen Stadtteile sollten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch unterschiedliche Nutzungen belebt sein. Denn dort wo sich mehrere Leute gleichzeitig aufhalten, achten sie auch aufeinander und das Gefühl der Unsicherheit wird gehemmt. Ein weiterer Aspekt, der unter die Kategorie Sicherheit fällt, ist der Schutz

⁶¹ Vgl. Gehl 2012, 73 - 79

vor Unfällen in öffentlich nutzbaren Räumen. Es sollte gewährleistet sein, dass ein Fußgänger, egal ob jung oder alt, die Straßen und Plätze ohne Gefahren betreten und überqueren kann. Daher ist auf ein sicheres Netzwerk aus Fußgängerwegen zu achten. Darüber hinaus hat jedes Land auch unterschiedliche klimatische und wetterbedingte Verhältnisse. Diese Gegebenheiten stellen an die Gestaltung der öffentlichen Stadträume unterschiedliche Voraussetzungen, die im Einzelnen zu beachten sind. Beispielsweise ist es in Städten der nördlichen Länder wichtig, dass die Aufenthaltsmöglichkeiten an sonnigen Plätzen verortet sind, wohingegen in südlicheren Ländern das Augenmerk eher auf Schattenplätzen liegt.⁶²

Nutzungsentflechtung / Funktionstrennung

Ein wesentliches Merkmal, das durch die Charta von Athen 1941 maßgebend zum Wandel der öffentlich nutzbaren Räume beiträgt, ist die damals geforderte Funktionstrennung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit, sowie die Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Dabei wird oft beklagt, dass eigentlich genau das Gegenteil zur Förderung der städtischen Öffentlichkeit beiträgt, nämlich die Möglichkeit zur Überlagerung von verschiedenen Funktionen. Denn dadurch wird ein Stadtteil belebter, wie weiter oben bereits erwähnt, wenn mehrere unterschiedliche Nutzer die Chance haben, gemeinsam einen Ort zu gestalten. Als Beispiel sei hier der Jungfernstieg in Hamburg zu nennen. An diesem Ort treffen unterschiedliche Gesellschaftsgruppen aufeinander, die diversen Nutzungen nachgehen können und sich so den Ort individuell aneignen können. Skater, Leute, die ihre Mittagspause dort verbringen, Menschen, die entspannen, oder einfach dem Treiben zuschauen wollen, etc.

Privatisierung

Ein schwerwiegender Kritikpunkt an dem Wandel oder gar dem Verlust der öffentlichen Räume stellt die Privatisierung dar. Ein Teilaspekt dieses Phänomens ist darin zu verzeichnen, dass unterschiedliche Aktivitäten, wie die der Freizeitgestaltung oder des Konsums, nicht mehr in den öffentlich nutzbaren Räumen stattfinden, sondern in privat bewirtschafteten Orten, wie etwa Einkaufszentren oder Malls, die ein vielfältiges Unterhaltungs- und Freizeit-

An stark befahrenen Straßen sollte jedem Verkehrsteilnehmer genügend Platz eingeräumt werden, damit kein Unsicherheitsgefühl bei den Einzelnen entsteht.

Gastgärten im Straßenbereich tragen zur Belebung des öffentlichen Raumes bei, allerdings sollte die kommerzielle Nutzung nicht Überhand gewinnen, sondern es sollte auch Räume geben, in denen kein Konsumzwang besteht.

⁶² Vgl. Gehl 2010, 378f



gebot vorzuweisen haben, sogenannte ‚Urban Entertainment Center‘.⁶³ Dabei spielen die dort herrschenden Hausordnungen einen großen Faktor. Denn

„das private Hausrecht führt im Endeffekt zum einen dazu, dass die freie Zugänglichkeit für alle – das entscheidende Kriterium für öffentlichen Raum – unterminiert wird.“⁶⁴

Einen weiteren Punkt stellt die oft auch genannte ‚Kommerzialisierung‘ dar. Dabei handelt es sich beispielsweise um grundsätzlich öffentliche Stadträume, wie Parks oder Grünanlagen, die mittels Eintrittsgeldern einem kommerziellen Nutzen zugeführt werden. Als Beispiel seien hier das vermehrte Betreiben von Gastgärten und Veranstaltungen, der Verkauf unterschiedlicher Produkte, oder die Installation von Werbetafeln auf öffentlichen Straßen aufgezählt. Doch kann dies auch als Belebung dieser Orte verstanden werden. Dabei ist allerdings darauf zu achten, dass solche gewerblichen Nutzungen nicht Überhand nehmen, denn die konsumfreie, unentgeltliche Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der öffentlichen Stadträume stellt ein Hauptcharakteristikum dieser dar.⁶⁵ Allerdings darf nicht vergessen werden, dass die Funktion der öffentlich nutzbaren Räume schon in früherer Zeit dem Handel unterlag. Hier war der Ort, an dem Märkte abgehalten wurden und Waren in den Straßen, direkt vor den Häusern der Handwerker, verkauft wurden. Als dieses rege Treiben in Passagen oder Warenhäuser verlagert wurde, wurden sie sozusagen ‚verhäuslicht‘. Allerdings blieben die öffentlichen Stadträume von ökonomischer Bedeutung, vorwiegend als Transportraum von diversen Waren, und sie bestimmten den Wert der Lage, in Hinsicht auf Immobilien, was heutzutage immer noch zutreffend ist.⁶⁶

Durch Public-Private Partnership Programme wird die Finanzierung einzelner Teilbereiche der öffentlich nutzbaren Orte mit Hilfe von privaten Mitteln durchgeführt. Dies tritt durchaus häufig in Erscheinung, zum Beispiel gestalten Banken Vorplätze und Grünräume, Kaufhäuser beteiligen sich an der Umgestaltung von innerstädtischen Plätzen, öffentliche Freizeitanlagen werden von Mitgliedern unterschiedlicher Vereine gepflegt und vieles mehr.

⁶³ Vgl. Berding/Kuklinski/Selle 2010, 320

⁶⁴ Herlyn 2004, 125

⁶⁵ Vgl. Berding/Kuklinski/Selle 2010, 321

⁶⁶ Vgl. Selle 2010, 61f

Dieser Einblick zeigt, dass viele öffentlich nutzbare Räume zum Objekt von kooperativen Tätigkeiten geworden sind. Doch nicht nur die Primärfinanzierung wird durch private Unternehmen getätigt, sondern immer wieder zeichnen sich diese auch verantwortlich für die weitere Pflege und Instandhaltung.⁶⁷

Privatisierung darf allerdings nicht als Verlust der öffentlich nutzbaren Räume verstanden werden, sondern sie bietet in vielen Fällen die Möglichkeit, diese auszuweiten. Zum Beispiel wurden ehemals unzugängliche Industrie- oder Hafengebiete für die Allgemeinheit geöffnet und dadurch zusätzliche Plätze, Parks oder Straßen geschaffen. Die bereits erwähnte Zugangsbeschränkung durch Hausordnungen stellen zwar einen wesentlichen Kritikpunkt an die Privatisierung dieser Orte dar, doch nehmen viele Benutzer diese Einschränkungen nicht wahr und machen keine Unterscheidung zwischen diesen und ‚tatsächlich‘ öffentlich nutzbaren Räumen.⁶⁸

Mediatisierung

Die große Befürchtung, die öffentlich nutzbaren Räume würden an Wert für Kommunikation und Begegnung der unterschiedlichen Menschen außerhalb der privaten Sphäre verlieren, wurde primär durch das Aufkommen der neuen Kommunikationsmittel, wie Telefon, Internet und Fernsehen, ausgelöst. Daher ist es nur folgerichtig die Frage zu stellen, ob

„in einer Zeit der umfassenden Telekommunikation, der ideell fast unbegrenzten Mobilität der Computer [...], die uns die Kultur frei Haus liefern – braucht die Gesellschaft da wirklich noch die altmodische Öffentlichkeit der Stadt?“⁶⁹

Wenn darüber nachgedacht wird, dass jeder zu jeder Zeit immer erreichbar ist, ob nun per Handy oder Internet, in Form von textlichen oder audiovisuellen Chats, kann der Eindruck erweckt werden, dass ein persönliches Treffen mit Freunden oder Bekannten hinfällig geworden ist. Doch in der Realität ist davon nicht wirklich etwas zu merken. Denn im Grunde ist es eigentlich

⁶⁷ Vgl. Berding/Kuklinski/Selle 2010, 321

⁶⁸ Vgl. Selle 2010, 59 - 61

⁶⁹ Feldkeller 1994, 144

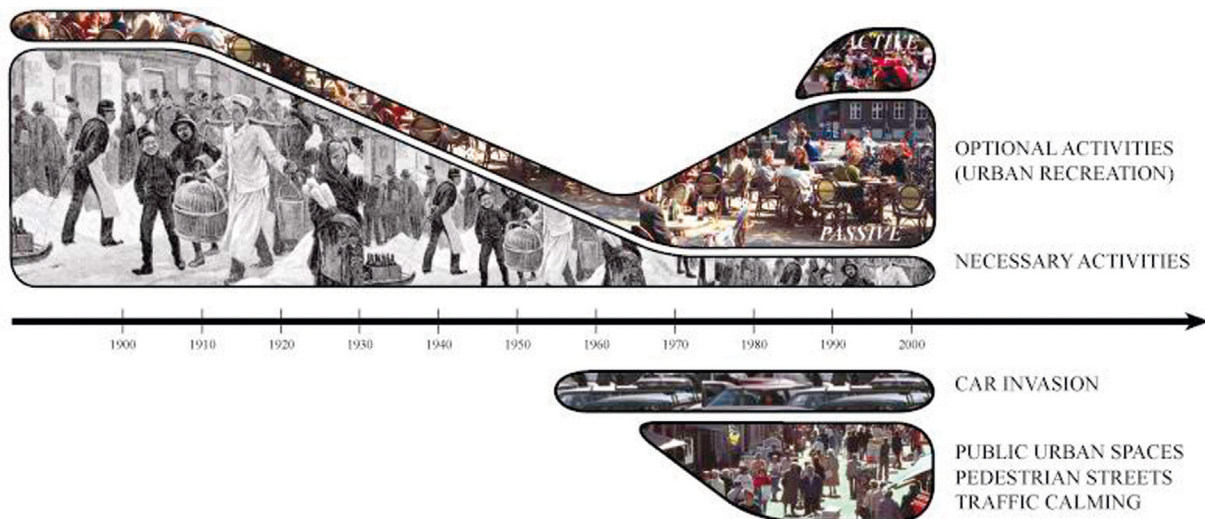


Abb. 1: Veränderungen der Benutzung der öffentlichen Räume

so, dass es durch diese Medien erleichtert wird, sich mit anderen zu verabreden. Somit hat sich dadurch sozusagen nur eine Parallelwelt entwickelt, die allerdings nicht als Konkurrent, sondern eher als Partner betrachtet werden kann.⁷⁰

Wenn der bisherige Verlauf der Stadtentwicklung und deren öffentlich nutzbaren Räume betrachtet wird, wird deutlich, dass diese stets von ständigen Veränderungen geprägt wurden, sprich, sie befanden sich in permanentem Wandel. Alle Eingriffe, die in einer Stadt vorgenommen werden, sind zeitlich begrenzt, manchmal dauert die Periode länger an, manchmal weniger lang, wie etwa bei temporären Nutzungen. Allerdings sind im Grunde alle Gebäude und andere bauliche Gestaltungselemente als temporär einzustufen, denn im Laufe der Zeit verändern sie sich, verschwinden sie wieder und werden dann von neuen ersetzt.⁷¹

Um diesen Wandel der Nutzungen der öffentlichen Stadträume historisch zu fassen, kann die Darstellung von Jan Gehl betrachtet werden. Darin verdeutlicht er auf einer Zeitachse, die 1900 beginnt und bis in das Jahr 2000 reicht, wie sich die Schwerpunkte in Hinblick auf ‚notwendigen‘ und, dem gegenübergestellt, ‚optionalen‘ Aktivitäten auf Örtlichkeiten innerstädtischen Bereiche veränderten.

⁷⁰ Vgl. Selle 2010, 55f

⁷¹ Vgl. Berding/Selle 2010, 51

„Standen zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch Nutzungen im Vordergrund, die im Wesentlichen dem Verkehr, dem Transport und dem Umschlag von Waren dienten, und der Müßiggang, das Flanieren und der Aufenthalt um seiner selbst Willen deutlich im Hintergrund, kehrt sich zum Ende des Jahrhunderts dieses Verhältnis radikal um.“⁷²

In unserer heutigen Zeit ist keiner mehr dazu verpflichtet, auf die Straßen hinaus zu gehen, da alles Notwendige und auch Unwichtige frei Haus geliefert werden kann. Aus diesem Grund stellt ein wichtiger Faktor die Attraktivität und die Qualität, bezogen auf Gestaltung und auch Nutzung, der öffentlichen Stadträume dar, um sicherzustellen, dass diese auch von Bewohnern der Stadt aufgesucht werden.⁷³

Abschließend ist anzumerken, dass *„trotz vielfältigen Wandels und mannigfacher Einbußen [...] der öffentliche Raum auch heute noch das ‚Grundgesetz der Stadt‘“*⁷⁴ ist.

72 Selle 2010, 69

73 Vgl. Selle 2010, 69

74 Herlyn 2004, 130

Politische Dimensionen im Umgang mit öffentlich nutzbaren Räumen

Im Zusammenhang mit politischen Aktionsformen, wie Versammlungen, Demonstrationen oder Diskussionen, spielten und spielen auch heute noch die öffentlich nutzbaren Räume eine entscheidende Rolle. Bei Habermas, beispielsweise, ist die Meinungsbildung in politischer Hinsicht ein wichtiger Bereich für das Entstehen einer Öffentlichkeit. Es scheint allerdings, dass diese Funktion immer mehr schwindet und politische Versammlungen einen Rückgang zu verzeichnen haben.⁷⁵ Dies ist das Resultat einer Veränderung in der Informationsvermittlung. Durch das Aufkommen neuer Medien, wie Fernsehen, Internet etc. werden politische Anliegen nicht mehr in öffentlich nutzbaren Räumen diskutiert, sondern werden in diesen anderen Informationssystemen debattiert.

Trotz dieses Umschwungs bleiben öffentliche Stadträume als Austragungsorte politischer Aktionen von großer Wichtigkeit. Dies resultiert aus den unterschiedlichen Qualitäten, die diesen Örtlichkeiten gegeben sind. Einerseits spielen die allgemeine Zugänglichkeit und die entsprechende Dimension, die für solche Handlungen wesentlich sind, eine bedeutende Rolle, andererseits ist auch das Zusammentreffen von Fremden, mit denen man keine private Verbindung pflegt, um miteinander zu diskutieren, ein entscheidender Faktor. Weiters steht es den Teilnehmern frei, sich jederzeit wieder von den Orten zu entfernen, somit können sie sich entscheiden, ob sie sich an den Geschehnissen beteiligen wollen oder nicht.⁷⁶

Im Hinblick auf gestalterische Merkmale zeigt sich sehr deutlich, dass das kommunalpolitische Handeln ablesbar ist. Es wird verdeutlicht, was die lokale Politik leisten kann und vor allem auch möchte. Es ist allerdings nicht zutreffend, dass die Stadtpolitik und deren Planungsansprüche alleine für den Umgang mit öffentlich nutzbaren Räumen verantwortlich ist und auch nicht sein sollte. Sondern es ist vielmehr hervorzuheben, dass dies ein gemeinschaftlicher Prozess ist, worin mehrere Akteure eine entscheidende Rolle

⁷⁵ Vgl. Selle 2010, 31

⁷⁶ Vgl. Huning 2010, 150f

spielen. Wie schon durch den Inhalt der bisherigen Arbeit verdeutlicht wurde, haben private Investoren, gemeinnützige Vereine, wie auch das Nutzungsverhalten der Bewohner und Besucher einen maßgebenden Einfluss darauf.⁷⁷ Dabei darf allerdings nicht die Einflussnahme der politischen Seite vergessen werden. Denn ihre Aufgabe ist es, die Charakteristiken, wie Zugänglichkeit, Benutzbarkeit etc. zu ermöglichen und gegebenenfalls zu intervenieren. Eine zielführende Maßnahme, um Bewohner, die normalerweise nicht erreicht werden, in die Planungsprozesse miteinzubeziehen, ist, dass die Planer vor Ort agieren. Beispielsweise wird dies bei Zwischennutzungsprozessen veranschaulicht, bei denen offene Diskussionsrunden oder Veranstaltungen unter freiem Himmel stattfinden, in denen über den weiteren Verlauf der Nutzungen gesprochen wird und jeder dazu angehalten ist, seine Meinung einzubringen. Durch solche Planungsverfahren wird die Identifikation der Menschen vor Ort mit ihrer Umgebung wachsen, da sie selbst Teil der Planung waren und zum Teil ihre Ideen umgesetzt werden konnten. Dadurch wird wiederum das Verantwortungsgefühl für den jeweiligen Ort steigen.⁷⁸

⁷⁷ Vgl. Selle 2010, 32

⁷⁸ Vgl. Huning 2010, 153

04 Bezirk Jakomini

Bezirk Jakomini 71

Was bisher geschah... 73

Ausgangslage 81



Bezirk Jakomini¹



Bezirkseinteilung der Stadt Graz: markierter Bereich - Bezirk Jakomini

Gesamtbezirk

Fläche: 4,06 km²
Dichte: 8.020 EW/km²

(Stand 01.07.2015)
Einwohner: 32.561
Österr. Staatsbürger: 25.283
EU-Bürger: 3.654
Nicht-EU-Bürger: 3.624

0-19 Jährige: 4.704
20-39 Jährige: 14.255
40-69 Jährige: 10.152
70-100 Jährige: 3.450

nördlicher Bereich

Fläche: 1,29 km²
Dichte: 11.618 EW/km²

(Stand 01.01.2014)
Einwohner: 14.988
Österr. Staatsbürger: 11.779
EU-Bürger: 1.712
Nicht-EU-Bürger: 1.497

0-19 Jährige: 1.745
20-39 Jährige: 7.870
40-69 Jährige: 4.029
70-100 Jährige: 1.342

Um nun die theoretisch erarbeiteten Forderungen, die an öffentlich nutzbare Räume gestellt werden, zu überprüfen, wird im weiteren Verlauf der Bezirk Jakomini, genauer gesagt der nördliche Teil davon, näher analysiert. Um einen Einblick in die Entwicklung des Bezirkes zu bekommen, wird zu Anfang dessen historischer Hintergrund kurz erläutert. In weiterer Folge der Arbeit wurde eine Bestandsaufnahme erstellt. Anhand dieser werden die vorhandenen Attraktoren und Frequenzbringer aufgezeigt, sowie wird in kurzen Erklärungen auf den Verbesserungsbedarf eingegangen.

Abb. 2: Luftbildaufnahme des Bezirkes
Jakomini

¹ Vgl. Bezirke-Bevölkerungsstatistik 2015; Vgl. LQI-Umfrage 2013



Was bisher geschah...

Frühes Leben

Diverse Funde aus der Zeit des Neolithikums (etwa 3000 v. Chr.) im Bereich des Ostbahnhofes geben Anhaltspunkte für die ersten menschlichen Spuren im Bereich des heutigen Bezirks Jakomini. Weitere Funde aus der Jüngeren Bronzezeit (etwa 1200-800 v. Chr.) wurden in der Neuholdau-, der Schönau- sowie der Fröhlichgasse gemacht. In der Schörgelgasse wurde eine bronzene Merkurstatuette gefunden, die auf die Zeit des Römischen Reiches zurückzuführen ist.²

In der Zeit der Völkerwanderung, nach dem Niedergang des Römischen Reiches, besiedelten Alpen- oder Karantaner Slawen einige Bereiche der Grazer Umgebung. Allerdings wird aufgrund von fehlenden slawischen Orts- und Flurnamen angenommen, dass sich im heutigen Bezirk Jakomini keine Slawen niederließen. Die ersten Ansiedlungen wurden erst nach 1043 dokumentiert.³

Die Entwicklung des Bezirks

Der heutige Bezirk entwickelte sich aus hochmittelalterlichen Siedlungszentren, die vor der Grazer Festung entstanden. In der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts entwickelte sich südwestlich von Guntarn/St. Leonhard das Dorf Harmsdorf. Dies blieb lange Zeit, bis in das späte 18. Jahrhundert, eine dörflich, ländliche Siedlung. Während des 14. Jahrhunderts bildeten sich weitere wichtige Vorortsiedlungen im Zwischenbereich des Burgtores, des Eisernen Tores und des Grazbaches. Im Südosten von Graz entstanden 1639 zwei Viertel, das 9. Viertel „an der Grätz“ (Grazbach), das ein dicht besiedeltes Areal am Grillbüchel (heutiger Bereich der Alten Technik) und am Grazbach von der Mandellstraße bis zur Leechkirche einschloss und ein 10. Viertel „vor dem eisern Tor“, das von der Mur bis zur Münzgrabenstraße verlief. 1663 wurde das Viertel „an der Grätz“ aus Verteidigungsgründen großteils geschliffen. Danach wurden beide Ortsteile zu dem Quartier „Leonhardergasse“ zusammengefasst. Dieses umschloss die Leonhardstraße bis zur Leon-

² Vgl. Dienes 1991, 4

³ Vgl. Dienes 1991, 4

hardkirche, die Schörgelgasse, den Münzgraben und die noch vorhandenen Häuser am Grazbach.⁴

1870 wurde eine neue Aufteilung der Bezirke erteilt, beziehungsweise bis dahin noch als Viertel bezeichnet. Dabei wurden die nördlichen Randbereiche der im weiteren Verlauf näher erläuterten Jakomini-Vorstadt dem 1. Bezirk zugewiesen. Der neu entstandene Distrikt bestand damals aus den vorhin erwähnten Viertel, sowie dem Viertel Leonhard, dem heutigen 2. Bezirk. *„Der heutige Stadtbezirk Jakomini, der von der Mur bis zur Reitschul- und Schörgelgasse reicht, hat sich erst im 19. Jahrhundert ausgebildet.“*⁵ 1899 wurde St. Leonhard und Jakomini voneinander getrennt und seitdem als zwei Bezirke geführt. Eine Unterbrechung dieser Teilung fand allerdings zwischen 1938 und 1946 statt.⁶

Freiflächen

Südlich der Vorstädte, im Bereich der Mur, heutigen Grazbachgasse, Conrad-von-Hötzendorf-Straße und Fröhlichgasse, befand sich bis in das 19. Jahrhundert hinein ein unverbauter Grund, genannt „Kühtratte“. Dieser wurde als gemeinschaftlich genutzte Viehweide der Stadtbewohner genutzt. Im 18. Jahrhundert wurden nach und nach die Gründe an Privatleute verkauft. Diese errichteten kleine Landsitze und verbrachten ihre Sommermonate dort. Da sich einige Gasthöfe in diesem Gebiet ansiedelten, entwickelte es sich zu einem beliebten Ausflugsziel. Dies hatte allerdings auch negative Folgen. Das Pumperwäldchen, das sich über das Areal des heutigen Augartenbades, der Neuholdau, nach dem Rechtsanwalt Johann Nepomuk Neuhold genannt und die Froschau, heutiger Augarten, erstreckte, galt als Ort der Prostitution und dort wurden darüber hinaus Raufhandel zwischen Studenten und Handwerksleuten ausgetragen.⁷

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts war das Gebiet des jetzigen Augartens eine feuchte Aulandschaft. Erst 1899 erhielt er seinen heutigen Namen und wurde seitdem als Naturpark geführt, der sich zu einem gängigen Anrainerpark entwickelte.⁸

4 Vgl. Dienes 1991, 4f

5 Popelka 21959, 483

6 Vgl. Kubinzky 1991, 30

7 Vgl. Engele 2011, 40; Vgl. Jakomini, in: Mittermüller/Reismann 2003, 219

8 Vgl. Engele 2011, 41ff



Abb. 4: Blick auf ehemalige Froschau, heutiger Augarten, Illustration von Eduard Zetsche, 1890 (Schloß Schönbrunn Kultur- und Betriebsges.m.b.H.)

Fließendes Gewässer im Bezirk

Die Mur bildete die Grenze im Westen des Bezirks und war ein wichtiger Verkehrsträger. Im Norden des heutigen Augartens befand sich eine wichtige Anlegestelle für Boote und Flösse, der sogenannte „Holzlendplatz“. Dort wurden die Flösse auseinander gebaut und deren Holz auf dem Markt verkauft. Auch wurde der Fluss dazu benutzt, um Abfälle und Fäkalien zu entsorgen. Bis in das 19. Jahrhundert wurde die Mur nicht reguliert geführt. Auch der Grazbach floss bis zu seiner Überbauung 1896-1897, beziehungsweise 1907 „offen durch die untere Wieland- und die obere Neuholdgasse“⁹ und mündete in die Mur. Um diesen überqueren zu können, waren einige Stege vorhanden.¹⁰

⁹ Jakomini, in: Mittermüller/Reismann 2003, 220

¹⁰ Vgl. Dienes 1991, 10

Offizielle Errichtung der Jakomini-Vorstadt

Im Jahr 1782 wurde die Stadt Graz als Festung durch Kaiser Josef II. aufgehoben. Durch diesen Entschluss wurde es ermöglicht, die bis dahin freigehaltenen Bereiche für Verteidigungszwecke, den Glacis, zu erwerben. 1785 kaufte Kaspar Andreas Edler von Jacomini einen Hauptteil der Festungsgründe, die sich südlich des Eisernen Tores bis zum Grazbach, der zu dieser Zeit noch offen floss, erstreckten und errichtete alsbald eine neue Vorstadt, wodurch die Kernstadt und die umliegenden Viertel miteinander verschmolzen. Anfangs wurde das Gebiet „Josefstadt“ nach dem Kaiser benannt. Nach dessen Tod kam der Name „Jakomini“ auf und behielt bis heute seine Gültigkeit. Südlich des neuen Stadtteiles erstreckte sich die Münzgraben-Vorstadt.¹¹

In der Zeit der frühen Neuzeit waren in der Münzgraben-Vorstadt eher die unteren sozialen Schichten beheimatet. Mit der Entwicklung des neuen Viertels siedelten sich im Bereich der Reitschul- und Gleisdorfergasse allerdings auch vornehmere Familien, sowie Beamte an.¹²

Gustav Schreiner beschreibt das neu gegründete Areal als

„zugleich die schönste und überhaupt diejenige Vorstadt von Grätz, welche die regelmäßigsten Straßen (15), die freiesten Plätze (3) und auch durchaus neue hübsche Häuser (205) hat.“¹³

Jakominiplatz

Das Areal um den heutigen Jakominiplatz ließ Jacomini geometrisch vermessen und sah vor, dass alle acht Gassen, die davon wegführten, von diesem eingesehen werden konnten. Bereits 1786 erhielt der Platz in etwa die Form, wie er heute noch besteht. Da den Bewohnern der Stadt die Gestaltung des Platzes sehr gefiel, drehten sie gerne ihre Abendspaziergänge dort. Auch diente er als Marktplatz, wo allerlei verkauft wurde. 1878 wurde die erste Pferdetramway vom Hauptbahnhof zum Jakominiplatz geführt. Ab 1898 wurde diese elektrifiziert. Somit wurde der Platz schon damals zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. 1991-1995 wurde der Platz einer Neuge-

¹¹ Vgl. Engele 2011, 44; Vgl. Jakomini, in: Mittermüller/Reismann 2003, 219

¹² Vgl. Jakomini, in: Mittermüller/Reismann 2003, 220

¹³ Schreiner 1843, 259

staltung unterzogen.¹⁴

Bauliche Entwicklung ab Mitte 19. Jahrhundert – Anfang 20. Jahrhundert

Im Laufe des 19. Jahrhunderts verstärkte der Bezirk zunehmend. Allerdings behielt er seinen Charakter als Gartenvorstadt mit viel Grün.¹⁵ Im Bereich zwischen dem Jakominiplatz und dem damals noch offen fließenden Grazbaches bestand schon ab Mitte des 19. Jahrhunderts ein Straßennetz und die Bebauung, wie sie heute teilweise in Erscheinung tritt. Weiter südlich prägten in dieser Zeit noch Felder und Wiesen das Bild des Viertels. Eine wichtige Ausfallstraße der Stadt bildete die Münzgrabenstraße. Dies war auch der Grund, warum sie schon damals beinahe lückenlos verbaut war. Weitere Straßenachsen, die damals schon besiedelt waren, sind die Petersgasse, der nördliche Bereich der Kastelfeldgasse, die Moserhofgasse, der Hafnerriegel und die Schörgelgasse. Bis Ende 19. Jahrhundert *„fehlten im Bezirk die geradlinigen Geometerstraßen, die mit der Gründerzeit in Verbindung gebracht werden können.“*¹⁶ Eine Vielzahl der Verkehrswege waren angelehnt an alte Flurgrenzen und verliefen inmitten von Feldern und Wiesen, die in Sammelstraßen mündeten. Als allerdings mit Ende des 19. Jahrhunderts die Einwohnerzahl der Grazer Bevölkerung anstieg, waren die Baugründe in diesem Viertel von großer Beliebtheit. Somit entwickelte sich 1874–1875 in der Verlängerung der Jakoministraße, die heutige Conrad-von-Hötzendorfstraße, das Stadtgebiet weiter. Weiters wurden neue Straßenzüge errichtet oder bestehende ausgedehnt. Beispiele hierfür sind die Klosterwiesgasse, die Pestalozzigasse, die Brockmanngasse, die Steyrergasse und die beiden Gürtelstraßen. Der Ausbau des Straßennetzes erfolgte allerdings schneller als die Errichtung neuer Gebäude, somit *„standen um 1900 geschlossene Häuserblöcke einer späten Gründerzeit [...] großen Wiesen und Gärten gegenüber.“*¹⁷

Ende des 19. Jahrhunderts wurden Freiflächen dazu genutzt, auch Gebäude mit öffentlichen Einrichtungen in diesem Gebiet zu erbauen. So entstanden etwa das Bezirksgericht für Zivilrechtssachen, das Landesgericht für Strafsachen (1893–1895), der Ostbahnhof (1873), die Handelsakademie (1904–

¹⁴ Vgl. Fournier 1991, 51; Vgl. Jakominiplatz, in: Mittermüller/Reismann 2003, 221

¹⁵ Vgl. Dienes 1991, 12

¹⁶ Kubinzky 1991, 26

¹⁷ Ebda., 27; Vgl. Kubinzky 1991, 26f

1906) sowie das Volksbad (1903-1905). Die weitere Besiedelung verlieh dem Viertel im nördlichen Bereich urbanes Gewicht. Dies stand im Gegensatz zu dem südlichen Teil, das weiterhin einer ländlicheren Nutzung untergeordnet war.¹⁸

Die Zeit des Nationalsozialismus

In der Zeit des Nationalsozialismus prägten vor allem rassistische Verfolgungen den Bezirk. Jakomini hatte mit 400 Gemeldeten den zweithöchsten Anteil an jüdischer Bevölkerung in Graz. Dies machte 1,3% der dort beheimateten Menschen aus und lag über dem Durchschnitt der gesamten Stadt. Ein weiteres prägendes Bild boten die Massenveranstaltungen, die in der Industriehalle und auf dem nebenbei gelegenen Trabrennplatz, dem heutigen Messegelände, stattfanden. Es war geplant, dass dieses Areal nach einem Sieg als Aufmarschgelände mit großem Parteigebäude fungieren sollte. 1938 entstand ‚Groß-Graz‘. Die Nachbargemeinden wurden eingemeindet und die Bezirksgrenzen wesentlich geändert. Der Bezirk Jakomini wurde geteilt. Der nördliche Bereich bis zu den Gürtelstraßen wurde zu ‚Graz-Mitte‘, der südliche Teil bildete gemeinsam mit den Bezirken St. Peter und Liebenau ‚Graz-Südost‘. Wobei sich diese neue Einteilung nicht etablieren konnte, da die örtlichen Zugehörigkeiten und die in diesem Zusammenhang stehende Identifikation zu stark ausgeprägt waren. Selbst die Teilorganisationen der NSDAP waren nach den vorherigen Gemeinde- und Bezirksgrenzen eingeteilt. Im nördlichen Bezirk verteilt, waren diverse Einrichtungen der NSDAP, der DAF und der NSV untergebracht.¹⁹

Jakomini wurde im Gegensatz zu anderen Stadtteilen weniger zerstört. Die meiste Zerstörung fand im Bereich des Ostbahnhofes und den Gleisanlagen statt. Viele Teile der Hausfassaden vor allem in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße wurden in dieser Zeit stark beschädigt. Sie wurden in der Wiederaufbauphase der Nachkriegszeit durch schmucklose Fassadenelemente erneuert. Die Münzgrabenkirche und die Industriehalle wurden durch Bombenangriffe völlig zerstört, andere Gebäude nur teilweise.²⁰

Im südlichen Bereich der Gürtelstraßen, Münzgraben-, Jakomini- und

¹⁸ Vgl. Kubinzky 1991, 28

¹⁹ Ebda., 39f

²⁰ Ebda., 40

Schönaugürtel wurden in der Nachkriegszeit große siedlungsähnliche Wohnkomplexe errichtet. Mit diesen Bauten war auch ein Bevölkerungszuwachs in dem Bezirk zu verzeichnen.²¹

Heutige Erscheinungsbild

Im Gegensatz zu dem anderen Stadterweiterungsgebiet des 19. Jahrhunderts auf der linken Murseite, das 1899 von Jakomini getrennt wurde, hat dieser Stadtteil einen erhöhten Anteil an Arbeiterwohnungen und Betriebsgebäuden. Weiters gibt es in den beiden Bezirken ähnliche Erscheinungsbilder, wie Vorgärten oder Fassadengestaltung, allerdings sind hier allgemein nutzbare Frei- und Grünflächen erwiesenermaßen weniger vorhanden. Dies wird auch von der Bevölkerung als Mangelerscheinung angesehen.²²

Um eine Aufwertung des Bezirkes zu gewährleisten, wurde in der Zeit zwischen 1998 und 2001 das EU-Programm „e.l.m.a.s. – ein Leben mit allen Sinnen“ realisiert. Im Zuge dessen wurde unter anderem der Augarten umgestaltet und erweitert, das Marienschlössl revitalisiert und das Tröpfelbad saniert.

21 Vgl. Jakomini, in: Mittermüller/Reismann 2003, 221

22 Vgl. Pirstinger 2014, 211; Vgl. Projektgruppe STEK 4.0 2012, 26

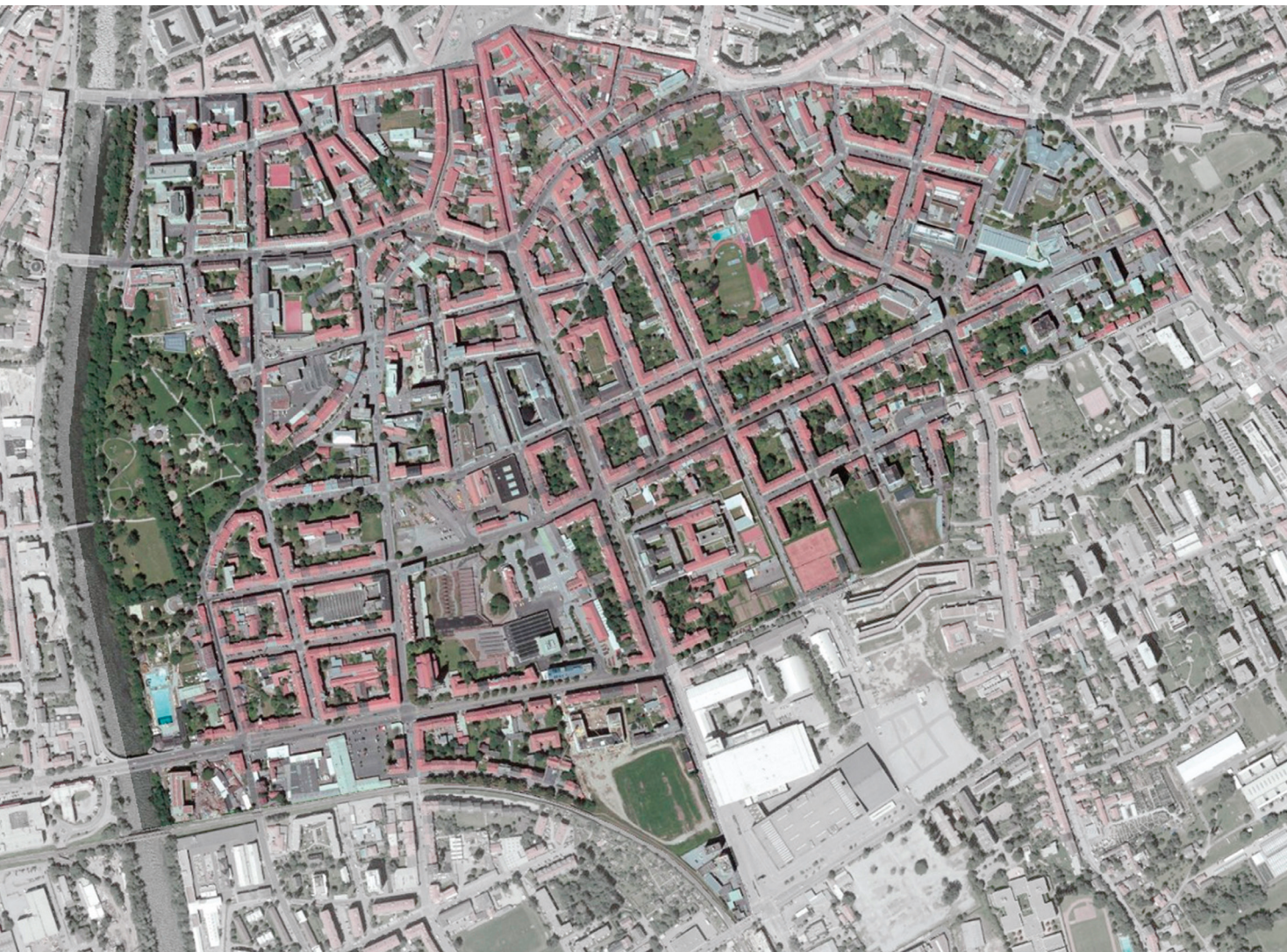
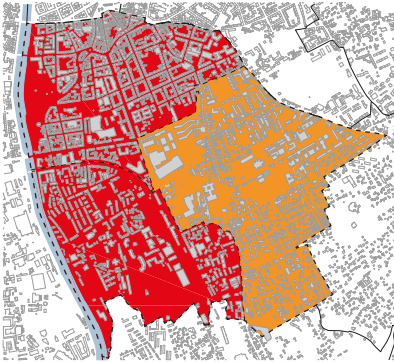


Abb. 5: Luftbildaufnahme des nördlichen
Bezirks Jakomini

Ausgangslage



Handlungsbedarfsdarstellung des Bezirkes

rot: hoher Handlungsbedarf

orange: mittlerer Handlungsbedarf

Der Bezirk Jakomini ist einer der am dichtest besiedelten Stadtteile der Stadt Graz (etwa 8.000 Einwohner pro Quadratkilometer). Die Prognosen der nächsten Jahre lauten, dass es weiteren Bevölkerungszuwachs im Großraum Graz geben wird, so auch im Bezirk Jakomini. Dies bedeutet, dass weitere Verdichtungsmaßnahmen gesetzt werden. Wenn allerdings vorhandene Studien und Statistiken, wie beispielsweise die Lebensqualitätsindikatoren, kurz LQI, die Revision STEK 4.0 - Freiflächenausstattung Graz oder auch das Stadtentwicklungskonzept Graz, kurz STEK 4.0 betrachtet werden, ist festzustellen, dass hinsichtlich öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen in gewissen Bereichen des Bezirks Jakomini schon jetzt hoher Handlungsbedarf besteht.

Im STEK 4.0 wird als Richtwert gefordert, dass in dicht besiedelten Stadtteilen 10 m²/Einwohner an Freiflächen zur Verfügung stehen sollen. Dies wird im Bezirk Jakomini momentan um etwa 17 ha, das sind ca. 5% der Gesamtfläche, nicht erreicht.²³ Weiters sind die Hauptverkehrsachsen und der öffentliche Verkehr schon zu diesem Zeitpunkt überlastet.

Um die Lebensqualität in diesem Stadtteilgebiet auch in Zukunft aufrechtzuerhalten, ist es erforderlich, unter anderem mit planerischen Mitteln das geforderte Freiflächenangebot zu schaffen. Da vorhandene Brachflächen, die einer Umwidmung unterzogen werden können, in dem in der weiteren Arbeit untersuchten Gebiet weitgehend fehlen, ist es obligatorisch, sich mit alternativen Lösungsansätzen zu befassen.

Untersuchungsraum

Bei dem gewählten Untersuchungsgebiet handelt es sich um ein Teilgebiet des Bezirks Jakomini. Die Zoneneinteilung bezieht sich auf die Gliederung des Stadtentwicklungskonzept 4.0 der Stadt Graz. Der untersuchte Bereich wird eingegrenzt durch die Bezirksgrenze im Norden, Westen und Osten, im Süden bilden die Bahnstraße, die Conrad-von-Hötzendorf-Straße, der Jakominigürtel und der Hafnerriegel die Grenze.

²³ Vgl. Projektgruppe STEK 4.0 2012, 26 ; Vgl. Zech 2010, 10

05 Analyse - Bezirk Jakomini Nord

Kommunale Einrichtungen, Bildung 85

Kommerzielle Nutzungen 87

Öffentlicher Verkehr 91

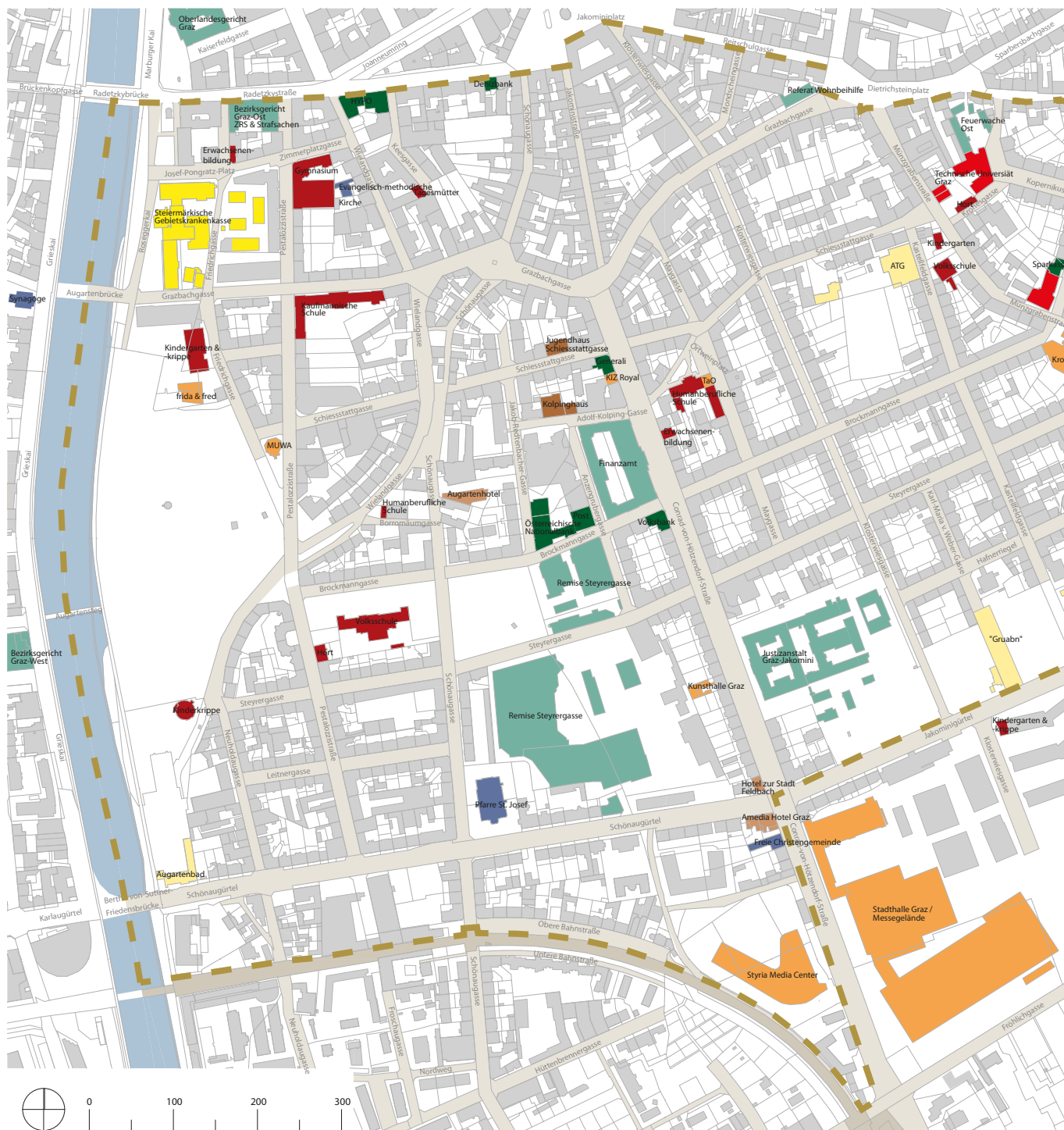
KFZ-Verkehr 93

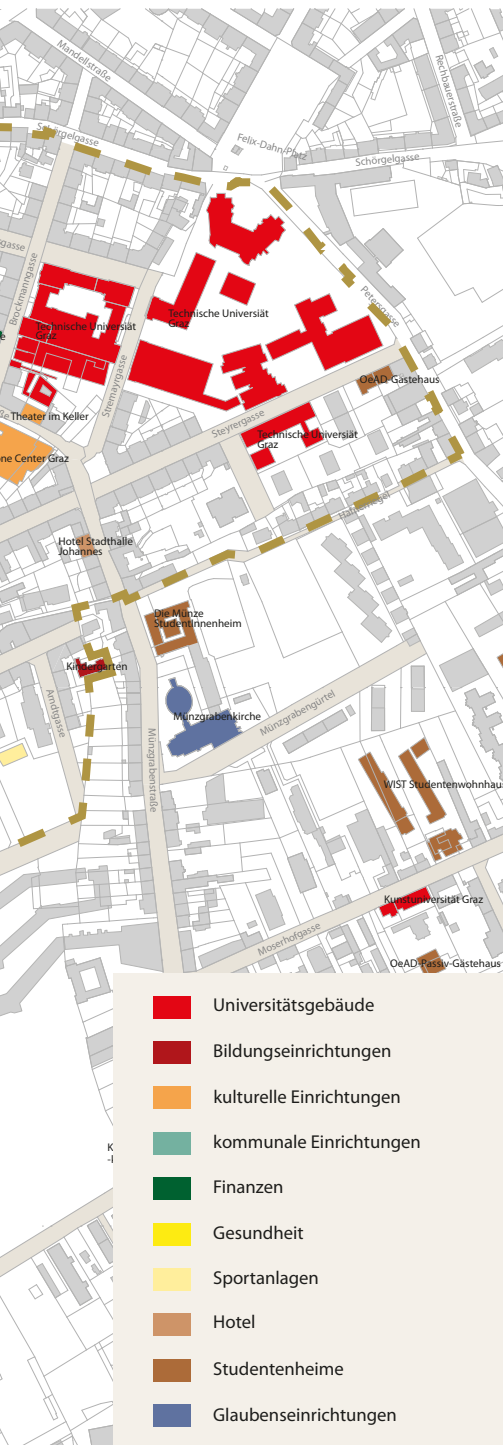
Radverkehr 95

Grünraum 97

Platzangebot Fußgänger, ruhender und fließender Verkehr 99

Öffentliche Räume – Ausstattung 101





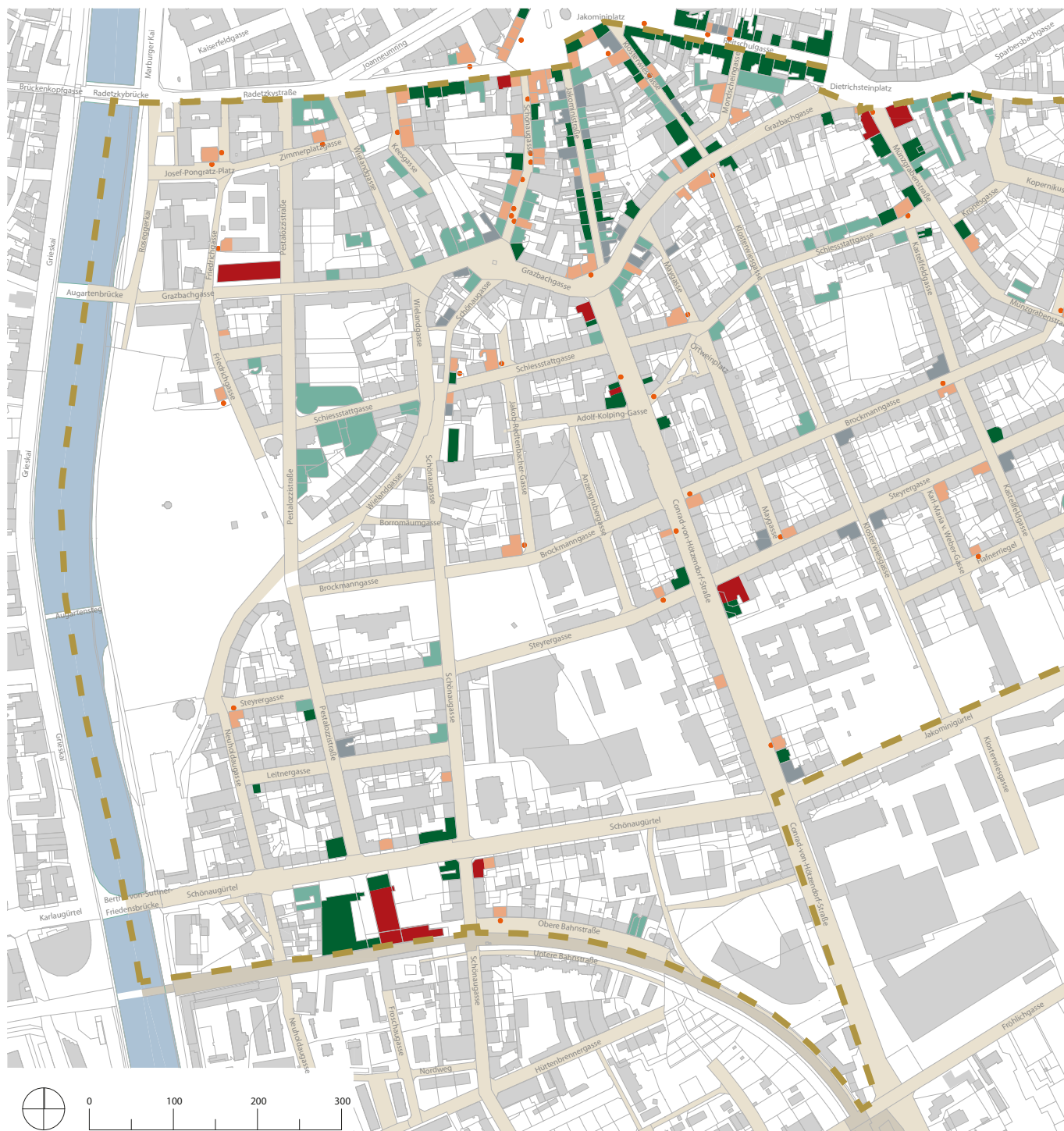
Kommunale Einrichtungen, Bildung

Durch das Finanzamt oder das Wohnbeihilfe-Referat werden Leute in das Gebiet gebracht, die Behördengänge zu erledigen haben. Somit wird ein täglicher Durchfluss generiert.

Im Hinblick auf die Bildungseinrichtungen in diesem Gebiet sticht besonders die Technische Universität mit einer Vielzahl an bespielten Gebäuden im nordöstlichen Ausschnitt hervor. Ausbildungsstätten für Kinder und Jugendliche, sowie Kinderbetreuungsmöglichkeiten, wie etwa Kindergarten, -krippe und Hort, sind über den gesamten Beobachtungsraum verteilt angesiedelt, allerdings in einer subjektiv geringen Häufigkeit. Als Standortfaktor für Familien ist das oben genannte Nutzungsangebot ein besonders wichtiges Kriterium, ebenso wie gewährleistet sein muss, dass Kinder ihren Schulweg, ohne Gefährdung durch den Autoverkehr beispielsweise, selbstständig bewältigen können. Denn *„das ist immer ein guter Indikator für eine lebenswerte Stadt, wenn [...] Kinder in der Stadt zu sehen sind.“*¹ Aufgrund der Prognose, dass in Zukunft die Bevölkerungszahl und damit einhergehend auch die Anzahl der Familien mit Kindern in dem Gebiet steigen wird, müssen die bestehenden Strukturen ausgebaut, beziehungsweise zusätzliche geschaffen werden, um den notwendigen Bedarf abzudecken.

Die unterschiedlichen kulturellen Einrichtungen in dem Gebiet tragen ebenso zu einer Belebung des Stadtteils bei. Beispielsweise genießt das Kino „KIZ Royal“ in der Conrad-von-Hötzendorfstraße hohes Ansehen bei den Bewohnern der Stadt. Weiters befindet sich auch das Theater am Ortweinplatz, kurz „TaO!“ in dem Areal, welches neben regelmäßigen Aufführungen auch ein theaterpädagogisches Angebot für unterschiedliche Altersgruppen anbietet. Eine weitere Spielstätte ist das „Theater im Keller“ in der Münzgrabengasse und auch im Krone Center, ebenfalls in der Münzgrabengasse situiert, werden immer wieder Aufführungen oder andere Veranstaltungen abgehalten. Ein Angebot für Kinder bietet neben dem erwähnten TaO! das Kindermuseum „frida und fred“, wie auch das Museum für Wahrnehmung. Diese beiden sind am nördlichen Rand des Augarten gelegen. Durch diese Anziehungspunkte werden Menschen, die außerhalb des Viertels wohnen, temporär dazu angeregt, diesen Stadtteil zu frequentieren.

¹ Höller/Urbanek o. J.





Kommerzielle Nutzungen

Ein wesentlicher Faktor für ein Beleben des öffentlichen Raumes stellt die vorhandene Nutzungsdurchmischung in einem Gebiet dar, die für ein vielfältiges und komplementäres Angebot sorgt. Ein wichtiger Aspekt ist dabei, dass Benutzer dazu animiert werden, einen Ort zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten zu besuchen.

Die folgenden Analysen verdeutlichen die gegenwärtige Lage in dem Untersuchungsgebiet.

Zu Beginn werden die kommerziellen Nutzungen im Untersuchungsgebiet veranschaulicht. Klar zu erkennen ist hierbei eine Konzentrierung von Geschäftslokalen und auch Gastronomiebetrieben in der Erdgeschosszone im nördlichen Bereich in unmittelbarer Nähe zum Jakominiplatz. Im weiteren Verlauf Richtung Süden nehmen die Geschäftsflächen dann zunehmend ab. Eine gewisse Ausnahme davon bilden die Conrad-von-Hötzendorf-Straße und die Münzgrabenstraße, entlang dieser noch vermehrt Geschäfte ansässig sind. Entlang der Steyrergasse ist auffällig, dass einige Flächen, die als Geschäfts- oder Büroflächen gedacht sind, leer stehen. Über die ausschlaggebenden Gründe diesbezüglich kann anhand dieser Analyse nur spekuliert werden. Als mögliche Ursache sei hier eine zu niedrige Fußgängerfrequenz in Verbindung mit hohen Mietpreisen zu nennen. Im Gegensatz zum Nord-Süd-Gefälle der Geschäftslokalitäten bleibt eine regelmäßige Verteilung von Gastronomiebetrieben über den gesamten Bezirk zu erkennen. Bei der Untersuchung sticht allerdings die Schönaugasse hervor, in der sich ein buntes Angebot von Restaurants über Cafés bis hin zu Bars angesiedelt hat. Ansonsten dominieren hauptsächlich Restaurants mit kulinarischem Angebot im Beobachtungsfeld, wovon einige in den Sommermonaten mit straßenseitigen Gastgärten ausgestattet sind. Um diese anbieten zu können, müssen von den Betreibern Parkplätze angemietet werden.





Wohnnutzung

Generell ist erkennbar, dass in dem Areal ein hoher Anteil an Wohnnutzung vorherrscht. Diese Tatsache bedeutet, dass bei einer Umgestaltung unter anderem ein Hauptfokus auf den Bedürfnissen der Bewohner dieses Stadtteils liegen muss. Wenn die Bevölkerungsstatistik des untersuchten Areals näher betrachtet wird, zeigt sich, dass den höchsten Anteil mit 52,5% die 20-39 Jährigen ausmachen, gefolgt von den 40-69 Jährigen mit 26,9 %, dahinter befinden sich die 0-19 Jährigen mit 11,6% und mit 8,2 % bilden die 70-89 Jährigen den kleinsten Bevölkerungsanteil. Doch, obwohl die zahlenmäßig unterlegenen Gruppen die Kinder, Jugendliche und ältere Menschen sind, ist auf diese bei einer Umgestaltung besonderes Augenmerk zu legen, da diese Gruppen vermehrt auf den öffentlichen Raum angewiesen sind, wie schon im theoretischen Teil beschrieben und auch nachfolgend noch genauer erläutert wird .





Öffentlicher Verkehr

Das öffentliche Verkehrsnetz ist in dem Beobachtungsraum grundsätzlich gut ausgebaut. Problematisch ist allerdings die Taktfrequenz der einzelnen Linien. Vor allem abends und am Wochenende besteht Verbesserungspotenzial dahingehend. Dabei liegt das Augenmerk auf den Bewohnern, die auf das öffentliche Verkehrsnetz angewiesen sind. Diesen sollten genügend Möglichkeiten zur Verfügung stehen, um in Richtung Innenstadt oder zu Orten außerhalb der Stadt gelangen zu können. Weiters kann ein gut durchdachtes öffentliches Verkehrsnetzangebot den Individualverkehr minimieren. Dies wäre nicht nur in dem hier näher betrachteten Gebiet anzustreben, sondern generell in Graz, da die Stadt mit hohen Feinstaubwerten zu kämpfen hat, die unter anderem von den Abgasen der Autos herrühren.²

² Vgl. Lazar o. J., 23f

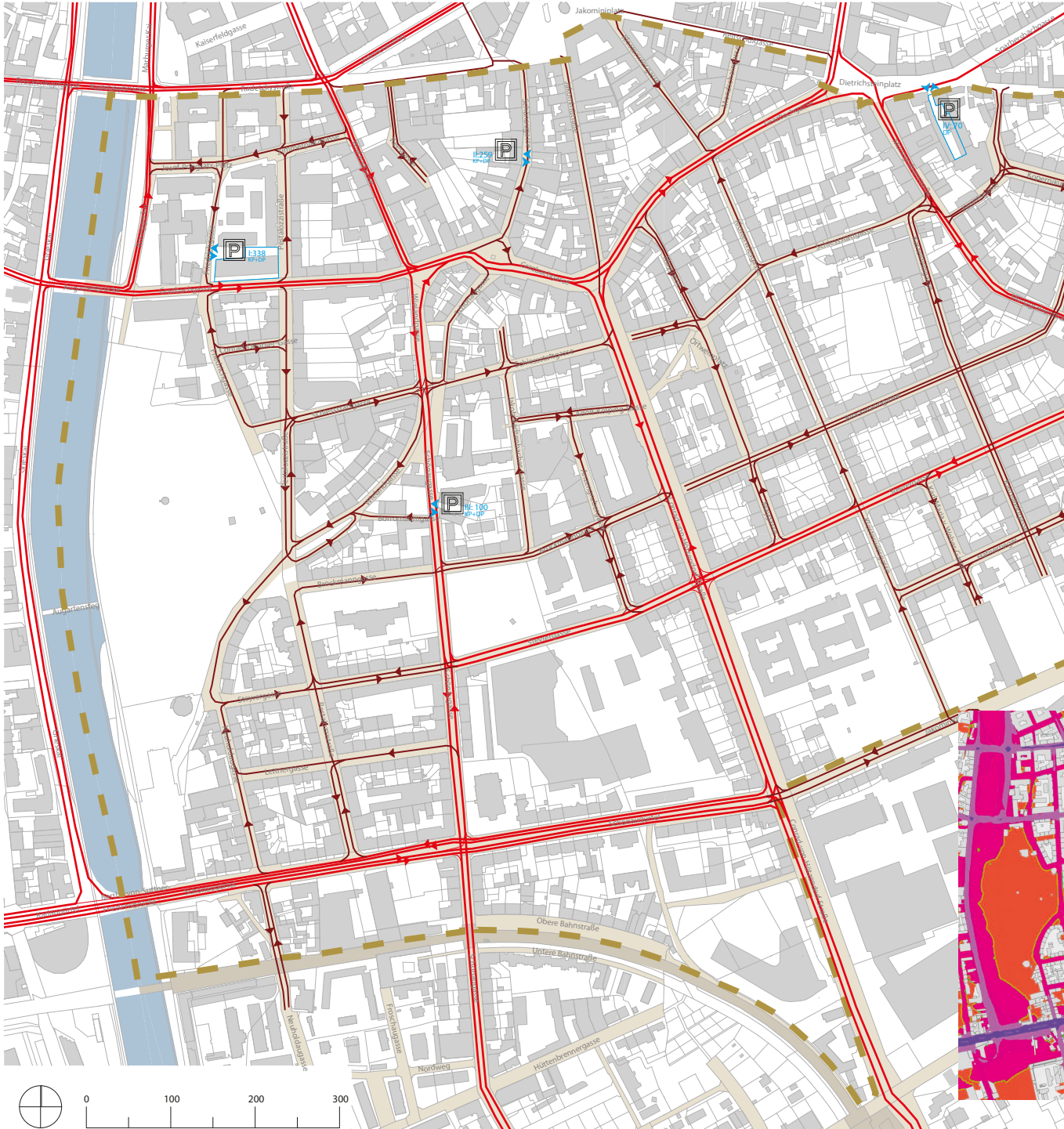




Abb. 6: Lärmpegel des Straßenverkehrs

KFZ-Verkehr

Die Analyse des KFZ-Verkehrs verdeutlicht die Hauptverkehrsachsen der Nord-Süd-Verbindung, die Wielandgasse, die Conrad-von-Hötzendorf-Straße und die Münzgrabenstraße und die der Ost-West-Verbindung, die Grazbachgasse, sowie der Schönaugürtel und die Steyrergasse. Diese dienen der übergeordneten Verkehrserschließung und sollen den Verkehr ohne größere Hindernisse durch das Stadtgebiet leiten. Die Lärmkarte zeigt deutlich erhöhte Dezibelwerte in oben genannten Straßenachsen, wodurch das erhöhte Verkehrsaufkommen bestätigt wird.

Neben diesen Hauptverkehrsstraßen ist das Gebiet von verkehrsberuhigteren Nebenstraßen geprägt. Das großteils gut vernetzte Wegesystem verleitet allerdings besonders in Stoßzeiten dazu, dass Autofahrer im Sinne einer „Abkürzung“ diese Nebenstraßen zum Durchqueren nutzen, sodass es konsekutiv auch dort zu einer vermehrten Verkehrsbelastung in dieser Zeit kommt. An manchen Stellen endet der Straßenverlauf allerdings in einer Sackgasse, um ihn für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu gestalten. Dies ist zum Beispiel Ecke Conrad-von-Hötzendorf-Straße - Schießstattgasse, sowie Brockmanngasse, wie auch bei der Klosterwiesgasse der Fall.

Eine weitere Maßnahme, die im gesamten Grazer Straßenraum gesetzt wurde, war das Einbahnstraßensystem. Die Absichten hinter dieser Regelung waren mannigfaltig, wie etwa, um dem Schleichverkehr durch Kfz-Lenker, die eine Abkürzung suchen, entgegenzuwirken. Zusätzlich konnten dadurch mehr Parkflächen in Straßen geschaffen werden, die bei einem Zweirichtungsverkehr zu eng geworden wären, oder es wurden Straßen mit einem Einbahnsystem versehen, die in ihrem Erscheinen einfach zu eng waren, um den Verkehr in beide Richtungen führen zu können. Weiters wurden beispielsweise Straßenkreuzungen dadurch übersichtlicher, da weniger Fahrstreifen aufeinander trafen.³ Diese Regelung wurde auch in dem Untersuchungsgebiet großräumig angewandt.

Um verkehrsberuhigte Zonen innerhalb des Gebietes zu schaffen und somit mehr Leben in den öffentlichen Raum zu bringen, ist es erforderlich, dass weitere Maßnahmen gesetzt werden. Im Moment dominiert der motorisierte Verkehr, vor allem der Individualverkehr.

³ Vgl. Meschik 2003, 1f





Eine gut abgebundene Nord-Süd-Verbindungsstrecke bietet der Murradweg. Entlang diesem werden Radfahrer neben Fußgängern geführt. Der „Kleinen Zeitung“ ist allerdings zu entnehmen, dass hier ebenso Verbesserungspotenzial besteht. Im Zuge einer Verkehrsserie, die im Mai 2014 abgedruckt wurde, wird angemerkt, dass diese Strecke „erstens viel zu schmal [sei] und zweitens müssen sich die Radler den wenigen Platz mit den Fußgängern teilen.“⁴ Eine wesentliche Maßnahme unternahm der Vizebürgermeister und Planungsreferent Erich Edegger Anfang der 1980er Jahre. Er erteilte den Fahrradfahrern per Gesetz die Erlaubnis, in die entgegengesetzte Richtung der zuvor installierten Einbahnstraßen zu fahren, da die Einbahnsysteme vor allem dem Kfz-Verkehr Einhalt gebieten sollen. Aufgrund dieser Regelung müssen die Radfahrer im nördliche Teil des Jakomini-Viertels keine zusätzlichen Umwege in Kauf nehmen. Allerdings enden diese Fahrspuren immer wieder in stark befahrenen Straßen, ohne dass eine dezidierte weiterführende Spur gegeben ist. Somit kommt es wiederum, vor allem für eher ungeübte Radler, zu unangenehmen Situationen, die Unsicherheit hervorrufen. Um hingegen einen flüssigen und sicheren Radverkehr für unterschiedliche Altersgruppen und Fitnessgrade gewährleisten zu können, besteht hier Verbesserungspotenzial in dem Gebiet.

Analyse - Bezirk Jakomini Nord



Grünraum

Mit Hilfe der Grünflächen-Analyse wird deutlich, dass vor allem der Städtische Augarten im westlichen Teil des Bezirks den größten Anteil der verfügbaren Grünflächen ausmacht, abgesehen davon im restlichen Gebiet nur relativ spärlich Grünanlagen zur Verfügung stehen, die für die Allgemeinheit zugänglich sind. Besonders Bewegungsflächen für Kinder und öffentlich zugängliche Stadträume mit Aufenthaltsqualität, die für unterschiedliche Zielgruppen relevant sind, sind nicht in genügendem Ausmaß vorhanden.

Der angesprochene Augarten im westlichen Teil des Betrachtungsraumes besitzt für die Bewohner seit jeher einen sehr hohen Stellenwert. Dieser wird nicht nur von den Einwohnern des Bezirks Jakomini regelmäßig besucht, sondern auch Gries-Bewohner verbringen hier gerne ihre Freizeit. Der Augartensteg, der 1998 erbaut wurde, trug dazu maßgeblich bei, da dieser als Verbindungsbrücke zwischen den beiden Stadtteilen errichtet wurde.

Im südlichen Bereich gilt ein erst kürzlich angelegter Park beim neuen Hauptquartier des Styria Media Centers als Aufwertung im Hinblick auf das öffentlich zugängliche Grünflächenangebot, nicht nur für die dortigen Mitarbeiter, sondern auch für die umliegenden Anrainer. Dieser Park ist allerdings nicht im Besitz der Stadt, sondern wird von den Inhabern des Grundstückes der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Die Besitzer können bei einem etwaigen Ausbau des Firmengeländes die Grünfläche nach Belieben minimieren oder gar zur Gänze entfernen. Dies wird durch den Flächenwidmungsplan 4.0 deutlich, da das Areal als Kerngebiet und nicht als öffentliche Parkanlage gewidmet ist.





Platzangebot Fußgänger, ruhender und fließender Verkehr

Diese Analyse verdeutlicht die Verteilung des bestehenden Platzbedarfs der einzelnen Akteure, wie etwa Fußgänger, ruhender, sowie fließender motorisierter Individualverkehr (MIV) und ruhender Fahrradverkehr. Es lässt sich deutlich erkennen, dass der MIV im Untersuchungsgebiet stark dominiert. Vor allem der ruhende Verkehr nimmt einen großräumigen Platz in Anspruch und verhindert somit in vielen Fällen ein Aneignen durch andere Akteure. Bei näherer Betrachtung zeigt sich weiters, dass dem Fußgänger in vielen Fällen nur ein minimales Platzangebot zugestanden wird. Ausnahmen bilden etwa der Augarten, der Park vor der Volksschule in der Brockmann-gasse, obwohl dieser in gestalterischer Hinsicht viel Verbesserungspotenzial bietet, der neu angelegte Park vor dem neuen Sytria Media Center in der Conrad-von-Hötzendorf-Straße, und kleinere Anlagen, wie beispielsweise ein gestalteter Platz, Ecke Stremayrgasse und Münzgrabenstraße, der im Zuge von Umbauarbeiten der Technischen Universität angelegt wurde oder der Ortweinplatz.

In puncto Radabstellplätze zeigt sich, dass für diese in den meisten Straßen, teilweise auch an mehreren Stellen, Platz geschaffen wurde. Wenn allerdings angestrebt wird, dass in Zukunft eine größere Anzahl der Bewohner dieses Verkehrsmittel in Anspruch nehmen sollen, dann sollten die Abstellmöglich-keiten dafür im öffentlichen Straßenraum weiter ausgebaut werden.





Öffentliche Räume – Ausstattung

Ein weiterer Analysepunkt, der zur Attraktivität des Stadtgebietes beiträgt, sind sogenannte niederschwellige Dienstleistungen, wie etwa Trinkbrunnen, öffentliche WC-Anlagen, Kinderspielplätze und öffentliche Sitzgelegenheiten. Das Vorhandensein dieser Ausstattungselemente in ausreichender Dichte haben einen wesentlichen Einfluss auf die Zufriedenheit der Benutzer. Die unterschiedlichen Nutzergruppen, wie Familien mit Kindern, Jugendliche oder ältere Menschen, stellen verschiedene Anforderungen an die einzelnen Angebote. Für letztere ist es etwa wesentlich, dass in angemessenen Abständen Sitzgelegenheiten, wie Parkbänke, im öffentlichen Raum vorhanden sind, um sich gegebenenfalls auszuruhen, wohingegen Jugendliche diese Elemente als Treffpunkt mit Freunden verwenden und sie dadurch dort auch länger verweilen. In dem Betrachtungsraum ist feststellbar, dass dahingehend in manchen Bereichen Nachholbedarf besteht. Vor allem im nördlichen Bereich, wo sich eine hohe Dichte an gewerblichen Nutzungen in der Erdgeschosszone befindet, sind keine öffentlichen Sitzgelegenheiten vorhanden, obwohl hier mit einem erhöhten Fußgängeraufkommen gerechnet werden kann.

In Hinblick auf Spielplätze zeigt sich, dass der Augarten eine zentrale Rolle für diese Nutzung darstellt. Ein weiterer befindet sich nur knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes am Münzgrabengürtel gelegen.

Bereich Pestalozzistraße 45

- Schaffung von Sitzgelegenheiten
- Begrünung
- mehr Radabstellfläche

Grazbachgasse

- Baumreihe

Dietrichsteinplatz

- Optimierung der Verkehrssituation

ATG-Sportareal

- Öffnung der Grünfläche für Öffentlichkeit

Bereich Schönaugasse 47

- Bäume pflanzen
- Sitzgelegenheiten
- Aufenthaltsfläche erhöhen
- Radabstellplätze
- barrierefreie Gehsteige



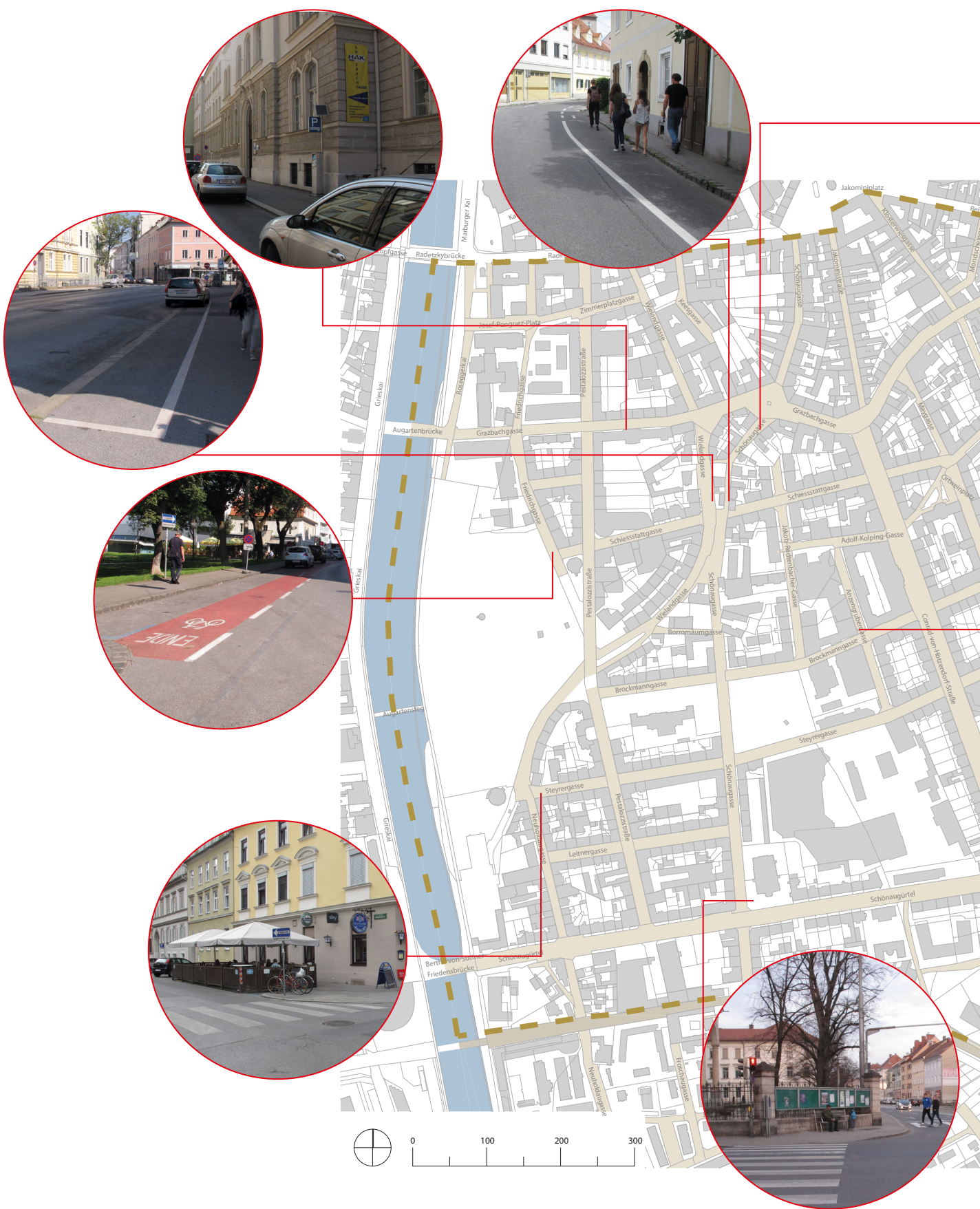


Bedürfnisse

Die hier aufgezeigten Ideen und Bedürfnisse wurden von verschiedenen Stellen zusammengetragen. Einerseits beruhen sie auf Gesprächen und Interviews mit Bewohnern vor Ort, andererseits auf publizierten Zeitungsartikeln, sowie auf Anträgen, die im Gemeinderat eingereicht wurden.

Zusammenfassend eine Liste der wichtigsten Forderungen:

- Radverkehrsnetz ausbauen
- Radwege verbreitern
- umfassendes Verkehrsleitsystem - momentan sehr hohe Belastung
- mehr Platz schaffen für Jung und Alt in Form von Freizeit- und Grünbereiche
- Grünraumpufferzonen entlang stark befahrener Straßenzüge
- Kinderspielflächen ausbauen
- öffentliche Grillplätze schaffen
- Einbindung der Mur in städtische Wahrnehmung
- Freizeitstrand im Sommer (Augarten)
- Eislaufplatz im Winter (Augarten)
- Straßenbeläge erneuern - vor allem für Fahrradfahrer teilweise problematisch
- zusätzlich gebauter Wohnraum soll begleitet werden von gleichwertigem Ersatz beziehungsweise Erhalt des Grünraumes
- Parkflächen im Straßenraum reduzieren, neuer Verwendungszweck etwa als Radfahrstreifen
- Bau von Tiefgaragen mit gleichzeitiger Reduktion von Parkflächen im Straßenbereich
- Parkplatzlösungen für Neubauten, wie etwa Tiefgaragen





06 Aktivitäten im Stadtalltag

Kapitelübersicht 109

Radfreundliche Stadt 110

Fußgängerfreundliche Stadt 114

„Aufenthaltsfreundliche“ Stadt 118

Studie vor Ort 122

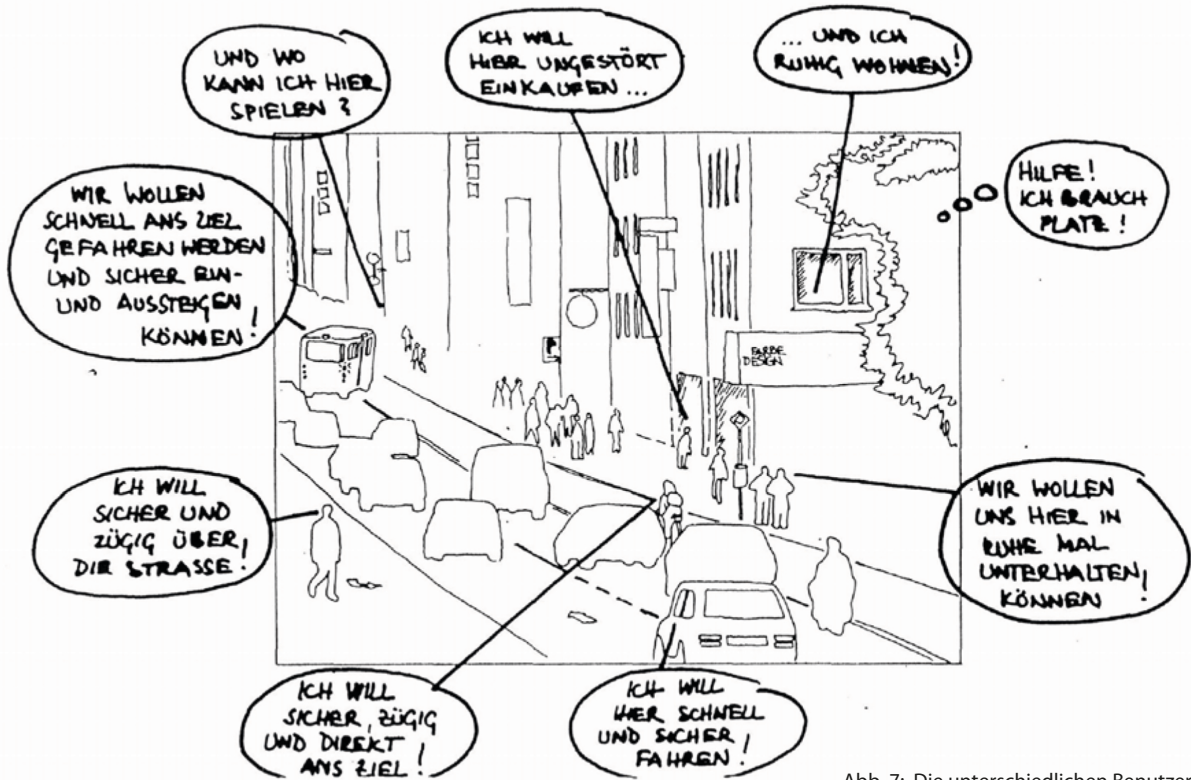


Abb. 7: Die unterschiedlichen Benutzer haben unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an ihre Umgebung.

Kapitelübersicht

Aufgrund der Analyse wird deutlich, dass die bisherige Priorität dem motorisierten Individualverkehr galt, ob ruhend oder fließend. Um nun allerdings bessere Bedingungen auch für die anderen Benutzer des Gebietes gewährleisten zu können, sollten deren Wünsche und Ansprüche näher betrachtet werden. Die Analyse zeigt, dass in den Bereichen Grünraum, Radverkehrsnetz und Ausstattung der öffentlichen Räume, wie etwa Sitzgelegenheiten und öffentlich zugängliche Spiel- und Freiflächen, Verbesserungspotenzial besteht. Um die tatsächlichen Bedürfnisse der Benutzer greifbar zu machen, ist es durchaus notwendig, eine Sozialraumanalyse durchzuführen. Diese gibt Aufschluss darüber, von welchen Nutzergruppen das Gebiet vorrangig benutzt wird und welche Anforderungen diese an den öffentlich nutzbaren Raum stellen. Als weiterer Schritt sollte eine Kooperation beziehungsweise ein Partizipationsprozess mit vor Ort ansässigen Vereinen wie auch Bewohnern angestrebt werden, um Veränderungen zu ermöglichen, die auf die gegebenen Bedürfnisse eingehen können. Im Zuge dieser Arbeit kann allerdings dieser Prozess nicht gestartet werden. Der Grund dafür liegt zum einen darin, dass für eine fundierte Erhebung interdisziplinäres Arbeiten mit Berufsgruppen der Soziologie, der Stadtforschung, der Stadtplanung, der Politik ect. von Nöten ist und zum anderen ist der Beobachtungszeitraum, um tatsächliche und aussagekräftige Informationen zu erhalten, zu kurz.

Die hier weiter bearbeiteten Themen ergaben sich aufgrund der durchgeführten Stadtraumanalyse, publizierter Zeitungsartikel und Auswertungen von Internetrecherchen, die entsprechende Anregungen gegenüber einer Umgestaltung beinhalten, der Ergebnisse der STEK 4.0 und LQI, sowie einzelnen Gesprächen mit Bewohnern des Bezirks. Darüber hinaus wurden momentane Bewegungen betrachtet, die sich im Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Stadtraumes abzeichnen.

Radfreundliche Stadt

Im ersten Teil dieses Kapitels werden die Vorteile und auch die Anforderungen einer radfreundlichen Stadtgestaltung beschrieben. Denn wenn bei der Umgestaltung von Städten beziehungsweise Stadtteilen der Ausbau des Fahrradnetzes im Vordergrund steht, bedingt dies einen gesundheitlichen Mehrwert bei der Bevölkerung in vielerlei Hinsicht.

Einerseits wird die körperliche Gesundheit des Einzelnen gefördert, wenn das Rad für den täglichen Arbeitsweg oder, um Einkäufe zu erledigen, benutzt wird. So kann beispielsweise „das Risiko für chronische Erkrankungen [...] reduziert“¹, sowie die Herz-Kreislauf-Leistung verbessert werden. Ein weiterer positiver Effekt ist die Verbesserung der eigenen körperlichen Verfassung. So hieß es zum Beispiel in einem Beitrag des British Medical Journals (BMJ), dass „eine Eingliederung des Gehens und Radfahrens ins tägliche Leben nachhaltiger sei, als einem Trainingsplan im Fitnessstudio nachzugehen. ... Was Nicht-Radfahrer/innen aber am meisten abschreckt, ist der motorisierte Verkehr auf der Straße. Eine Verringerung des Tempolimits in Städten auf 20mph (32km/h) würde diese Angst auf jeden Fall mindern.“² Weiters wirkt sich die Benutzung des Rades positiv auf die Umwelt aus. Je stärker in der Stadtplanung der Fokus auf diese Art der Fortbewegung, wie auch auf andere Arten der sanften Mobilität, gelegt wird, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich der motorisierte Individualverkehr in den Stadtgebieten verringert. Dieser Wandel der Mobilität würde beispielsweise zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen, den Lärmpegel, der durch Kfz-Verkehr erzeugt wird, reduzieren und mehr Platz für andere Nutzungen bieten, wodurch auch die Lebensqualität gesteigert wird. Zu den gesundheitlichen Vorteilen kommt darüber hinaus noch hinzu, dass der Zeitaufwand, vor allem bei kürzeren Wegen, geringer ist, als wenn das Auto benutzt wird. Der Grund liegt dabei darin, dass mit dem Fahrrad Abkürzungsmöglichkeiten gegeben sind, auch bei einer etwaigen Staubildung, und ein länger andauerndes Parkplatzsuchen entfällt.

Die Auswirkungen des Radfahrens auf die Gesundheit Quelle: FGM, 2010

Ergebnisse nach einem 12-wöchigen Bewegungsprogramm für 100 Personen in Graz

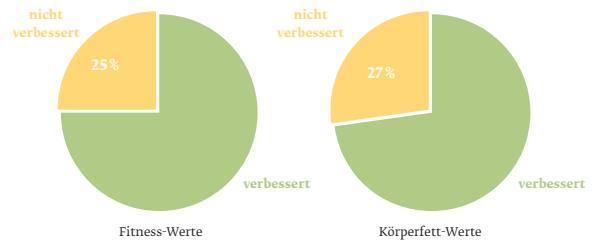


Abb. 8: Die Verbesserung der körperlichen Fitness wird durch diese Anschauung verdeutlicht.

¹ Oja u. a. 2010, Seite 3

² Oja u. a., zit n. Carnall 2010, 8

Darüber hinaus wirkt sich das Radfahren auch positiv auf das eigene Portemonnaie und auf die unmittelbare Umwelt aus. Die Studie „Radfahren in Zahlen“ verdeutlicht diese Tatsache wie folgt: „Im Jahr 2011 fuhren die österreichischen RadfahrerInnen im Alltag 2.200.000.000 km. Das entspricht: [...], 180.000.000 l Treibstoff, [bei einem aktuellen Benzinpreis von 1,139 Euro sind das 205.020.000 Euro] und 440.000 t CO₂.“³ Mit dieser Bilanz zeigt sich deutlich, dass das Radfahren nicht mehr nur als „eine Sportart [betrachtet werden muss], sondern zugleich eine praktische und kostengünstige Art der Fortbewegung in der Stadt“⁴ darstellt.

Ideale Plätze für das Radfahren, Österreich Quelle: ISR, 2010

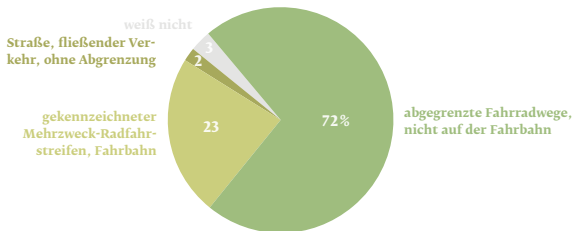


Abb. 9: Um das Radfahren für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten, ist es wichtig, auf deren Bedürfnisse in der Planung einzugehen.

Doch damit dieses Fortbewegungsmittel von der Bevölkerung auch forciert wird, gilt es, einige Maßnahmen zu setzen. Dabei spielen einerseits subjektive Wahrnehmungen, die sich aufgrund von Umfragen oder Interviews ergeben, und andererseits objektive Datenerhebung, die beispielsweise mittels GIS-Daten (Geographisches Informationssystem) zusammengetragen werden, eine maßgebende Rolle.

Die häufigsten Voraussetzungen, die eine Steigerung des Radverkehrs bedingen, sind⁵:

- das Schaffen von direkten und möglichst kurzen Radrouten
- eine radfahrfreundliche Ampelregelung, wie etwa eine Art „grüne Welle“ auch für Radfahrer, wodurch Wartezeiten reduziert werden
- das Gestalten einer attraktiven Umgebung
- das Installieren von Radfahrstreifen, sowie eigenen Radwegen
- das Gewährleisten sicherer Radabstellplätze im öffentlichen Straßenraum, wie auch bei Wohnhäusern und am Arbeitsplatz
- übersichtliche Verhältnisse auf Kreuzungen, wodurch weniger Konfliktpotenzial entsteht
- eine Verknüpfung von Radabstellmöglichkeiten mit Anlagen des öffentlichen Verkehrs.

³ Bundesministerium 2010, 324

⁴ Gehl 2015, 219

⁵ Die hier aufgezählten Maßnahmen stützen sich auf die Studien „Das Radfahren als Transportmittel – Gesundheitlicher Nutzen und Einflussfaktoren“ und „Rad-freundliche Stadt x 2. Längsschnittstudie in der Stadt Graz“.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist es notwendig, dass einerseits bauliche Maßnahmen gesetzt werden und andererseits die Verkehrspolitik eine Förderung des Fahrradfahrens, in Form von Werbekampagnen, in ihren Fokus stellt. Diese sollen das Bewusstsein der Bewohner stärken, dass das Fahrrad nicht nur als Sportgerät in der Freizeit genutzt werden kann, sondern auch als Transportmittel im Alltag.

Eine gute Möglichkeit, die schon in einigen Städten fix zum Straßenbild gehört, ist das Installieren von Leihradstationen. Mittels dieser Einrichtung dringen Fahrräder stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung. Die Räder können für kurze Wege ausgeliehen werden und an einer anderen Station wieder retourniert werden. Somit ist es auch für Menschen möglich, diese Art der sanften Mobilität zu wählen, die kein eigenes Rad vor Ort besitzen, wie etwa Touristen, übrigens müssen anfallende Reparaturen nicht von einem selbst getragen werden. Beispiele hierfür sind in Wien, Kopenhagen, Paris, London, Melbourne etc. zu finden.



Abb. 10: Radverleihstation in Wien

Meinung von AutofahrerInnen nach dem Umstieg auf das Fahrrad, Österreich

Quelle: FGM, 2010

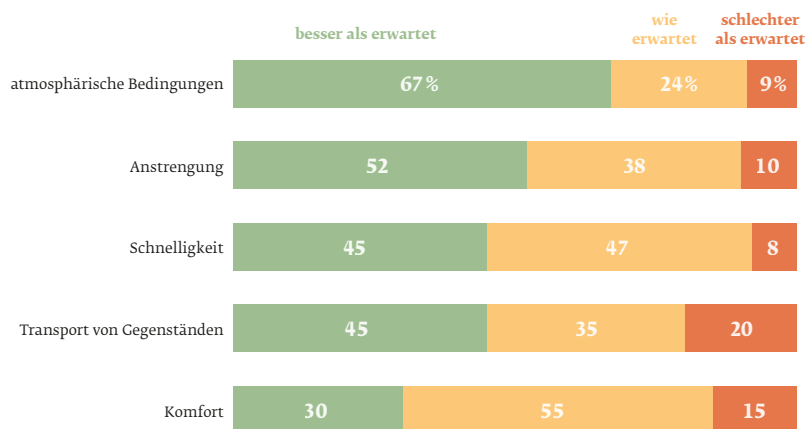


Abb. 11: Nach dem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad bleibt die positive Überraschung meist nicht aus.

Situation vor Ort

Das Fahren gegen die Einbahn ist in den meisten Straßen des Untersuchungsgebietes erlaubt, allerdings werden parkende Autos auf den oft anschließenden Parallelparkplätzen mit einem Unsicherheitsgefühl wahrgenommen, da in vielen Fällen kein Sicherheitsstreifen vorhanden ist.



Situationen wie hier sind an unterschiedlichen Stellen zu finden. In diesem Fall wurde der Fahrstreifen für die Radfahrer zwar bis über die Kreuzung geführt, allerdings fehlt die Weiterführung im weiteren Straßenverlauf des Schönaugürtels.



An der Conrad-von-Hötzendorf-Straße wurde ein eigener Radweg mit getrenntem Fußgängerweg installiert. Leider befinden sich die Wartehäuschen der Straßenbahn auch auf dieser Fahrbahn und engen den Radweg dadurch ein. Daher muss auf den Fußgängerweg ausgewichen werden, was teilweise zu unangenehmen Abstopfmaßnahmen führt.



Fußgängerfreundliche Stadt

Das Zufußgehen ist eine sehr häufige Bewegungsart, die im öffentlichen Stadtraum genutzt wird. Dies liegt daran, dass jeder, ob nun Autofahrer, Radfahrer oder Benutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), den Weg, zumindest bis zum Transportmittel, zu Fuß zurücklegt. Daher sollte dieser Aktivität ein hoher Stellenwert, auch in der Stadtplanung, zugesprochen werden. Der Fußgänger hat unterschiedliche Möglichkeiten, seine Wege zu beschreiten. Er kann die Geschwindigkeit beschleunigen, wenn ein zügiges Vorankommen von A

nach B wichtig ist, oder verlangsamen, wenn ein Stadtbummel oder Spaziergang gemacht wird, ebenso kann das zu Fuß unterwegs sein eine sportliche Aktivität, wie etwa beim Joggen, darstellen. Darüber hinaus wird es ermöglicht, jederzeit stehen zu bleiben, zu beobachten, oder sich hinzusetzen.

Um allerdings nun das Gehen zu fördern, ist es wichtig, ein dichtes und auch attraktives Wegesystem anzubieten. Dabei sollte eine direkte Verbindung im Vordergrund stehen. Es ist ratsam, Steigungen, wie bei Unterführungen und Fußgängerbrücken, zu meiden. Denn erwiesenermaßen ist es für den Nutzer angenehmer, sich auf horizontalen Wegen zu bewegen. Dies zeigt sich deutlich, wenn Menschen beobachtet werden, die die Wahl zwischen der Benutzung von Treppen oder Rampen haben. Dabei wird meistens Zweiteres bevorzugt, da bei einer geringen Steigung, welche auch für Rollstuhlfahrer und Leuten mit Kinderwagen Voraussetzung ist, die Anstrengung für das Überwinden der Höhendifferenz niedriger ausfällt, als beim Treppensteigen. Weiters ist es notwendig, dass dem Fußgänger genügend Bewegungsfreiheit zugesprochen wird. Dies bedeutet eine lichte Durchgangsbreite von mindestens zwei Metern. Das heißt, dass keine parkenden Autos, Straßenschilder, Laternenmasten, Haltestellenhäuser und andere Elemente des Stadtinventars den Gehweg behindern sollten. Dadurch wird gewährleistet, dass auch bei vermehrtem Fußgängeraufkommen ein Vorbeigehen aneinander möglich ist. Aufgrund von Ergebnissen der Studien, die von William H. Whyte durchgeführt wurden, ist in New York durchschnittlich mit 23 Menschen pro Meter pro Minute auf Gehwegen zu rechnen. In Kopenhagen beispielsweise

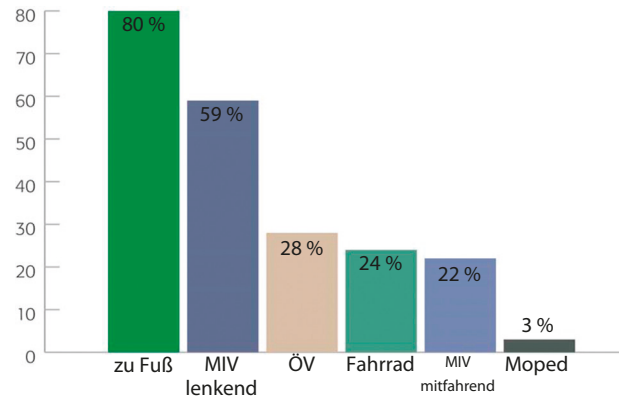
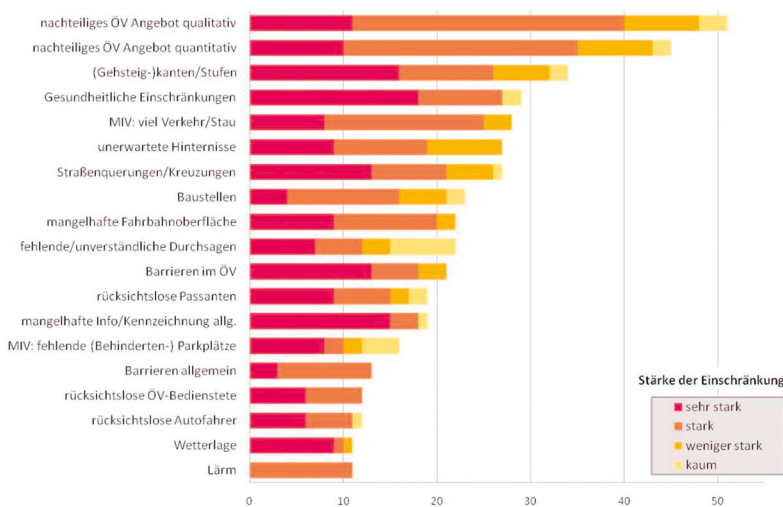


Abb. 12: Personen in Österreich, die wenigstens einmal in der Woche eines der jeweiligen Verkehrsmittel benutzt. (2009);
Quelle: Statistik Austria, 2009; VCÖ, 2010

muss mit 13 Leuten pro Meter pro Minute gerechnet werden.⁶

Ebenso wichtig, wie das Einhalten der lichten Durchgangsbreite, ist, dass ein zügiges Vorankommen ohne allzu große Unterbrechungen gegeben ist. Das ist dann allerdings nicht der Fall, wenn die Ampelschaltung nicht auf die Fußgänger, sondern auf die Autofahrer abgestimmt ist. Zum einen schlägt sich dies auf die Wartezeit nieder und zum anderen äußert sich dieser Umstand in einer, in vielen Fällen sehr kurz ausfallenden Grünphase für Passanten. An manchen Kreuzungen ist es selbst für sportliche, junge Menschen schwer, die Straße zu überqueren, ohne dass die grüne Anzeige zu blinken anfängt und dann auf Rot umschaltet. Weiters sind die roten Phasen für Fußgänger verhältnismäßig lange andauernd. An manchen Stellen ist das Queren eines Straßenabschnitts auch nur mittels Druckknopf möglich. Obwohl hier allerdings angenommen werden sollte, dass die Ampel nach Betätigung des Knopfes in kürzester Zeit den Weg freimacht, ist dies aber meist nicht der Fall. Um nun das Zufußgehen in den Fokus zu rücken, muss ein Umdenken dahingehend stattfinden. Es ist darauf zu achten, dass bei der Ampelschaltung nicht mehr nur dem motorisierten Verkehr Priorität eingeräumt wird. Ein besonderes Augenmerk bei der Gestaltung der Fußgängerbereiche sollte auf der Barrierefreiheit liegen. Eine Umsetzung dahingehend wirkt sich positiv auf alle Benutzer aus, ist allerdings für manche Benutzergruppen

Abb. 13: Mobilitätseinschränkungen und Konflikte auf täglichen Wegstrecken für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen (in %)
Quelle: ÉGALITÉ plus, 2011b



von immenser Bedeutung, um sich sicher und ohne Gefahren im Straßenraum bewegen zu können. Dabei ist vor allem darauf zu achten, dass die Bürgersteige an Stellen, an denen die Straße überquert werden muss, abgesenkt sind. Dies trifft auch bei Hauseinfahrten und Zufahrten zu Geschäftslokalen zu. Dort ist es auch sinnvoll, dass der Gehweg auf erhöhter Ebene weitergeführt wird und die zufahrenden Autos über eine kleine Schwelle fahren.

Bei sogenannten Begegnungszonen

⁶ Vgl. Gehl 2015, 145

ist es gerade für sehbehinderte Menschen wichtig, dass sie sich sicher bewegen können. Daher ist ein taktiles Leitsystem in diesen Zonen von großer Bedeutung, um eine korrekte und sichere Ausführung zu garantieren. Die Einbeziehung entsprechender Verbände in den Planungsprozess kann dabei von Vorteil sein.

Das Sicherheitsgefühl und das Wohlfühl des Fußgängers kann durch weitere Maßnahmen gestärkt werden. Zum einen spielt der gewählte Oberflächenbelag eine maßgebende Rolle. Dieser sollte eben und rutschfest sein. Oft sind Kopfsteinpflaster und andere Natursteinplatten auf Straßen und Plätzen vorzufinden. Diese Materialien werden allerdings von den Benutzern oft als unangenehm empfunden, auch wenn die Optik eine schöne ist. Der Grund dafür liegt darin, dass ein Begehen, beispielsweise mit Absatzschuhen oder für Rollstuhl- und Radfahrer als unbequem empfunden wird. Einige Städte setzen daher eine Kombination von herkömmlichem Kopfsteinpflaster mit neuen großen Platten oder anderen Materialitäten ein, um entsprechende Pfade auszugestalten.⁷

Um den öffentlichen Straßenraum auch in den Abend- und Nachtstunden passieren zu können, sind gut ausgeleuchtete Wege von hoher Signifikanz. An Kreuzungen wäre es zielführend, das Parkverbot von Autos von derzeitigen fünf Meter auf zehn Meter zu erweitern. Denn dadurch wird das Sichtfeld der einzelnen Verkehrsteilnehmer erweitert und ein frühzeitiges Erkennen des anderen ist leichter möglich.

Um den hier genannten Anforderungen entsprechen zu können, ist ein Umdenken zum einen in der Planung anzustreben und zum anderen sollte eine Änderung in der StVO (Straßenverkehrsordnung) angedacht werden. Denn momentan wird dem Fußgänger nur ein sehr eingeschränkter Bewegungsraum im öffentlichen Straßenraum zugesprochen. *„Selbst innerorts werden Fußgängerinnen und Fußgänger als Störfaktor für die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gesehen. Sie müssen die Fahrbahn auf dem kürzesten Weg queren und dürfen den Fahrzeugverkehr dabei nicht behindern. Gehende dürfen den Kfz-Verkehr nicht durch unbegründetes Stehenbleiben behindern, sind verpflichtet, unzumutbare Gehsteige zu benützen und Umwege zu machen.“*⁸

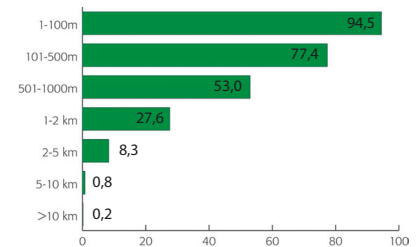


Abb. 14: Anteil von Fußwegen (in %) eingeordnet in Wegelängen in Österreich
1995 Quelle: Herry M., Sammer G., 1999



Abb. 15: Kombination von Pflasterung und Asphalt für ein angenehmes Fahrgefühl

⁷ Vgl. Gehl 2015, 155f

⁸ VCÖ 2014, 27

Situation vor Ort

Dadurch, dass die parkenden Autos auf den Gehweg hineinreichen und sich andere Gegenstände des Stadtinventars auf diesem Platz finden, wird die geforderte lichte Durchgangsbreite an diversen Stellen unterschritten, wodurch sich ein Passieren mit einem entgegenkommenden Fußgänger als schwierig erweist.



Überstehende Gegenstände und ein, schon im Vorhinein zu eng bemessener Gehweg, sind unattraktive Gegebenheiten für Fußgänger.



„Aufenthaltsfreundliche“ Stadt

Um das Image einer lebendigen Stadt zu vervollständigen, nimmt, neben den genannten auszubauenden Aktivitäten, der stationäre Aufenthalt einen hohen Stellenwert ein. Dabei ist eine ansprechende, angenehm wirkende Straßenraumgestaltung ein ausschlaggebendes Merkmal. Diese soll dazu animieren, sich niederzusetzen oder einfach mal stehen zu bleiben, um das Alltagsgeschehen zu beobachten. Wenn hingegen wenig Aufenthaltsmöglichkeiten vorhanden und die Orte, an denen dies möglich wäre, unattraktiv gestaltet sind, werden die Leute diese Räume nur passieren und sich nicht länger in ihnen aufhalten. Aus dieser Überlegung lässt sich schließen, dass qualitativ gestaltet Freiräume einen hohen Mehrwert für ihre Benutzer und Bewohner darstellen. Als Beispiel sei hier Rom genannt.⁹ Dort findet einiges an Leben zwischen den Häusern statt. Dies ist nicht nur auf das meist angenehme Klima zurückzuführen, sondern auch auf gut gestaltete Platz- und Straßenraumsituationen. Denn *„die Menschen gehen, stehen und sitzen dort, wo sie von Schönheit und angenehmer Atmosphäre eines öffentlichen Raumes dazu angeregt werden.“*¹⁰

Bei der Planung für einen angenehmen Aufenthaltsort ist zu berücksichtigen, dass die Menschen es bevorzugen, „Rückendeckung“ zu haben. Damit ist gemeint, dass sie Sitz- und auch Stehmöglichkeiten favorisieren, die sich eher an Randzonen, also vor räumlichen Abgrenzungen, befinden. Somit stehen sie zum einen keinem im Weg, können bequem das Alltagsgeschehen beobachten, da sie sich auch anlehnen können, und zum anderen wirkt das bauliche Element als Schutz, wodurch das Gefühl nicht aufkommt, dass von hinten jemand kommt und einen überrascht. Darüber hinaus bieten etwa Hauseingänge oder andere Nischen Schutz vor dem Regen oder der Sonne.¹¹ Diese Schutzsuche in den Randzonen kann beispielsweise auch bei anderen Ereignissen beobachtet werden, wie etwa, wenn jemand ein Restaurant besucht und freie Sitzplatzwahl vorherrscht, wird der Sessel an der Wand, mit Blick auf den restlichen Raum bevorzugt. Hier kommt noch ein weiterer Faktor ins Spiel, nämlich der des freien Blickes. Das heißt, dass es für einen

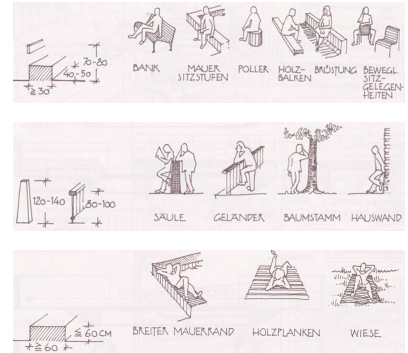


Abb. 16: Verweilarten; Quelle: Prinz D., 1993

⁹ Vgl. Gehl 2015, 157

¹⁰ Gehl 2015, 157

¹¹ Vgl. Gehl 2015, 159

Menschen nicht nur wichtig ist, sich an Orten niederzulassen, an denen er sich geschützt fühlt, sondern zusätzlich einen guten Überblick über das übrige Geschehen hat. Denn einer der beliebtesten Beschäftigungen von Personen ist es, andere Leute bei ihren Handlungen zu beobachten und somit einen guten Überblick über ihre Umgebung zu haben. Wenn etwa eine Wasserfläche auf einem Platz installiert ist, wo Kinder in den Sommermonaten herumspringen und spielen, ist es ratsam, Sitzmöglichkeiten so zu platzieren, dass die Geschehnisse von diesen aus verfolgt werden können. Um den Wohlfühlfaktor nun weiter zu steigern, ist auch darauf zu achten, dass die Sitzgelegenheiten genügend Abstand zueinander aufweisen. Denn wie bekannt ist, gibt es unterschiedliche Distanzen, die ein jeder zu seinem Gegenüber unbewusst einhält, um sich wohl zu fühlen. Gemeint ist hier die intime Distanz von 0 – 45 cm, die persönliche Distanz von 45 – 120 cm, die soziale Distanz von 1,20 – 3,70 m und die öffentliche Distanz ab 3,70 m.¹²

Einen entscheidenden Faktor bei der Wahl des Sitzplatzes stellt dessen Design dar, wobei allerdings der Komfort im Vordergrund stehen sollte. Sitzbänke ohne Rückenlehne sehen oft schön aus, sind aber meist nicht auf das Verweilen von langer Dauer ausgelegt, sondern eignen sich eher zur kurzen Rast. Auch ist das Material ein wichtiger Aspekt in dieser Angelegenheit. So sind etwa Bänke aus Stahl, die auf sonnigen Orten platziert sind, in den Sommermonaten meist sehr aufgeheizt und daher nicht angenehm, um sich auf ihnen niederzulassen. Doch nicht nur die Art der Sitze tragen zum Verweilen bei, sondern auch deren Umgebung. *„Freiwillige und soziale Aktivitäten werden nur dort stattfinden, wo der Freiraum genügend Qualitäten aufweist. [...] Die Aufenthaltsqualität der Orte bestimmt die Möglichkeit der Vernetzung von Menschen.“*¹³

Das Vorhandensein von Sitzgelegenheiten ist für alle Altersgruppen von Vorteil, wohingegen ältere Menschen eher auf herkömmliche Sitzbänke mit Rücken- und Armlehnen angewiesen sind, jüngere Menschen sich auch mit sekundären Elementen zufrieden geben, wie etwa Stufen, Poller, Mauervorsprünge, Brunnen- und Skulpturensockeln oder gar dem Boden. Diese Arten des Straßenmobiliars sind für diverse Aktivitäten nützlich, als Beispiel sei hier die Erholung, die Kommunikation, das Beobachten und das Warten zu

¹² Vgl. Gehl 2015, 65

¹³ VCÖ 2014, 14

nennen.

Wie oben schon angedeutet, haben die einzelnen Benutzergruppen unterschiedliche Anforderungen, die sie an das Stadtmobiliar – Sitzbank – stellen. Beispielsweise haben Eltern mit Kindern das Bedürfnis, sich in der Nähe von Spielplätzen niederzulassen, um ihre Kindern beim Spielen zu beaufsichtigen. Dabei sollte eine komfortable Bank mit Rückenlehne nicht fehlen. Die Kinder selbst hingegen, benötigen beim ausgelassenen Spielen keine ausgewiesene Sitzbank, denn sie begnügen sich mit dem Boden, um kurze Ruhepausen einzulegen. Ebenso sind auch Jugendliche sehr flexibel in der Umnutzung von baulichen Elementen zu Sitzmöglichkeiten, ob nun Boden, Bordsteinkanten, Treppenabsätze oder anderes, sie eignen sich Orte an, solange die Umgebung für ihre Zwecke ansprechend ist. Erwachsene, die nicht mit Kindern unterwegs sind und kein körperliches Handicap aufweisen, stellen generell keine besonderen Anforderungen. Ältere Menschen und Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, bedürfen allerdings Sitzgelegenheiten mit bequemem Zugang, entsprechender Ergonomie und vor allem ist es für sie wichtig, dass diese in regelmäßigen Abständen vorhanden sind.¹⁴

Um ein angenehmes Ambiente zum Verweilen zu schaffen, werden weitere Elemente eingesetzt, wie etwa Wasserflächen und begrünte Bereiche. Diese haben neben dem Gestaltungsfaktor auch noch einen weiteren positiven Effekt, denn *„die Begrünung von Straßen, Fassaden und Dächern ist eine vergleichsweise günstige Methode, um den Lebensraum zu attraktivieren [!], aber auch um den Backofen-Effekt in der Stadt zu reduzieren.“*¹⁵ Dies wird in Zukunft immer wichtiger sein, da prognostiziert wird, dass durch die Auswirkungen des Klimawandels, die Kerntemperatur in städtischen Gebieten stetig steigen wird und die großflächigen, versiegelten Flächen sich daher eher negativ auswirken.

Funktionen der Sitzbank

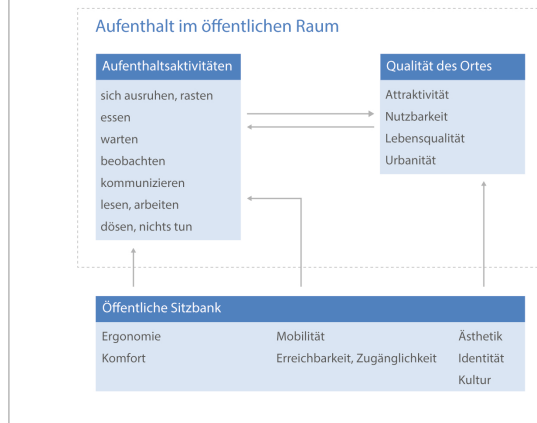


Abb. 17: Eine Sitzbank muss unterschiedlichen Funktionen gerecht werden.

¹⁴ Vgl. Pochon/Schweizer 2015, 5-7

¹⁵ Aussage von Helga Fassbinder, in: Czaja in: der Standard 31.08.2012

Situation vor Ort

Haltestellenhäuschen dienen zur kurzen Rast, während man auf das öffentliche Verkehrsmittel wartet. Diese sollten einen Unterschlupf bei Regen und Wind bieten.



Ein wichtiges Element im öffentlichen Straßenraum sind Sitzmöglichkeiten in regelmäßigen Abständen. Diese erfüllen unterschiedliche Funktionen, wie etwa rasten, warten, entspannen, beobachten und anderes mehr.

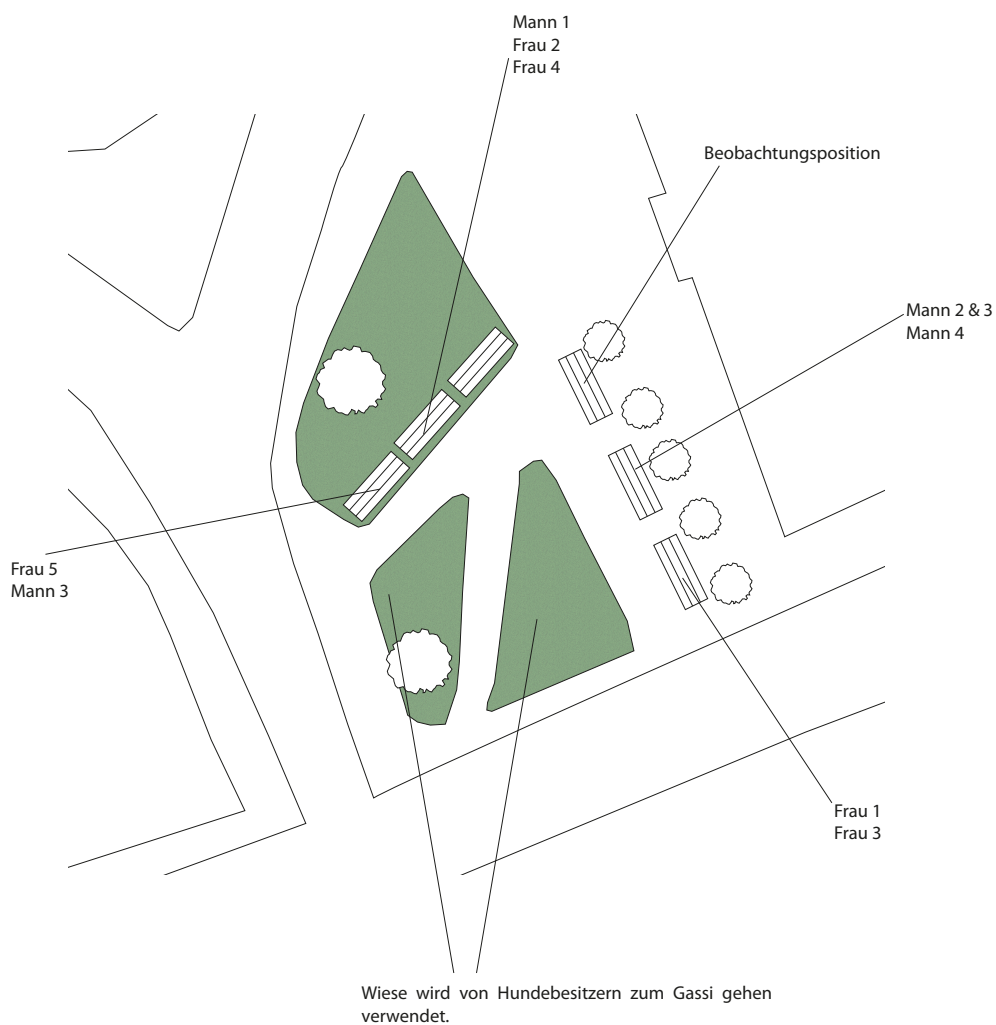


Wenn keine herkömmliche Sitzgelegenheit vorhanden ist, eignen sich die Menschen andere Gegenstände an, um eine Pause einzulegen, oder um die Zeit während des Wartens nicht mit Stehen verbringen zu müssen.



Studie vor Ort

Der kleine angelegte Platz Ecke Steyrergasse und Münzgrabenstraße wurde Anfang Juli für eine Beobachtungsstudie herangezogen. Diese zeigt die Auslastung auf diesem Platz auf, wodurch die Notwendigkeit von konsumfreien Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenraum untermauert wird.



Auflistung der Personen

Frau 1: Verweildauer: etwa 1 Stunde und 50 Minuten

Aktivität: - isst

- liest ein Buch

Frau 2: Verweildauer: etwa 30 Minuten

Aktivität: - isst chinesisches Take-away Essen

Frau 3: Verweildauer: etwa 10 Minuten

Aktivität: - liest Zeitung

Frau 4: Verweildauer: etwa 4 Minuten

Aktivität: - beschäftigt sich mit dem Handy

Frau 5: Verweildauer: etwa 15 Minuten

Aktivität: - beschäftigt sich mit dem Handy

Mann 1: Verweildauer: etwa 10 Minuten

Aktivität: - isst Jause von Spar

- beobachtet nebenbei die Umgebung

Mann 2 & 3: Verweildauer: etwa 30 Minuten

Aktivität: - verbringen Mittagspause hier (Anhand der Kleidung lässt ich erkennen, dass sie als Bauarbeiter tätig sind.)

- telefonieren

- unterhalten sich

- rauchen

Mann 3: Verweildauer: etwa 20 Minuten (mit kurzer Unterbrechung)

Aktivität: - beobachtet die Straßenszene, isst Weckerl von Auer

Mann 4: Verweildauer: etwa 15 Minuten

Aktivität: - beschäftigt sich mit dem Handy

07 Stadtentwicklung - Best Practice

Kopenhagen 126

Barcelona 128

Wien 130

New York 132



Kopenhagen

Eckdaten (Stand 2015)¹

- Hauptstadt von Dänemark
- Fläche: 86.22 km²
- Einwohner: 580.184 EW
- Bewohnerdichte: 6.729 EW/km²

Planungsphilosophie

Kopenhagen setzt seit den 1980er Jahren auf einen hohen Stellenwert bei dem Umgang mit der Umwelt. Aus diesem Grund gilt die Stadt auch als Vorreiter einer nachhaltigen Stadtplanung. Die Stadt und deren Planer forcieren, dass bis 2020 mindestens die Hälfte der Bewohner das Fahrrad für den täglichen Weg zur Schule, Arbeit oder Universität in Gebrauch nimmt. Laut einer Zählung im Jahr 2010 konnten schon 36 % erfasst werden, die diese Art der sanften Mobilität als Transportmittel benutzten. Eine große Auswirkung hat dies auf den Gebrauch des Autos. Darauf beziehungsweise konnte zwischen den Jahren 1996 und 2004 ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs von 42 % auf 26 % verzeichnet werden.²

Abb. 18: Superkilen ist eine Platzgestaltung von BIG Architects (2012) im Kopenhagener Stadtteil Nørrebro. Unterschiedlich designte Stadtmöbel bieten für jeden Geschmack etwas. Der öffentliche Park ist den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.

¹ Vgl. Statistics Denmark

² Vgl. Nachhaltigkeit in der Stadtplanung 2015 & Vgl. VisitDenmark o. J.

Maßnahmen

Um diese Tatsache zu ermöglichen, wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.

„Die Stadtverwaltung hat über einen Zeitraum von 20 Jahren öffentlichen Parkraum umgewandelt in Plätze für Cafés und Spielplätze sowie Raum für Fußgänger und Radfahrer geschaffen. Das geschah langsam, pro Jahr nahm die Stadt zwei bis drei Prozent Parkfläche weg. Zeitgleich hat sie die Gebühren für die noch bestehenden Parkplätze erhöht. So wurde erreicht, dass Menschen, die bisher mit dem Auto in die Stadt gefahren sind, aufs Rad umgestiegen sind.“³

Um auch Besuchern das Radfahren zu ermöglichen, wurden Fahrradverleihstationen im gesamten Stadtgebiet installiert. Weiters wurden in den öffentlichen Verkehrsmitteln eigene Bereiche für die Mitnahme von Fahrrädern eingerichtet, ebenso wurden Taxifahrer dazu verpflichtet, entsprechende Vorrichtungen an ihren Autos anzubringen, damit sie die Beförderung von Fahrrädern gewährleisten können.

Doch nicht nur das Fahrrad besitzt einen hohen Stellenwert in dieser Stadt, sondern auch der öffentliche Personennahverkehr wurde entsprechend ausgebaut, was ebenso zu einer Reduktion des Autoverkehrs führte.

Abb. 19: links: Durch intelligente Planung macht die Benutzung einer Stadt Freude und die Lebensqualität der Bewohner steigt stetig an.

Abb. 20: rechts: Begegnungszone in Kopenhagen.





Barcelona

Eckdaten (Stand 01.01.2014)

- Hauptstadt von Katalonien
- Fläche⁴: 101 km²
- Einwohner⁵: 1.602.386 EW
- Bewohnerdichte: 15.865EW/km²

Planungsphilosophie

In Barcelona wird seit 1983 einerseits auf Infrastrukturmaßnahmen und andererseits auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes ein großer Wert gelegt. Ausgangspunkt war ein Generalplan von 1976 (Plan General Metropolitano). Die Planer gingen allerdings nicht systematisch nach den Bestimmungen, die dieser Plan enthielt, vor, sondern es war ihnen wichtig, mittels kleinen Projekten und Veränderungen das Stadtbild maßgebend zu verändern. Da das Budget begrenzt war und die Architekten des Bauamtes dem Planungsverantwortlichen Oriol Bohigas nicht entsprachen, wurde Architekturstudenden zu ihrer Abschlussarbeit die Aufgabe gestellt, Plätze neu zu gestalten. Diese Planungen und Ideen flossen dann in die tatsächliche Umsetzung ein.⁶ Durch diese Interventionen wurde der öffentliche Raum Barcelonas sukzessive aufgewertet.

Abb. 21: Das Projekt BCN Re.Set - Identity Pavilion auf dem Plaça Nova von den Architekten Urbanus wurde 2014 installiert. Der hohe Designanspruch wird hier ersichtlich.

⁴ Info-Barcelona o. J.

⁵ Vgl. Instituto Nacional de Estadística

⁶ Vgl. Posch 1996 und Vgl. Stadtentwicklung Wien 2008, 28

Abb. 22: links: Durch die Neuinterpretation des 1848 entworfenen Innenhofes stellt die Plaça Reial einen Kontrast zum lebhaften Treiben auf den Straßen Barcelonas dar.

Abb. 23: rechts: Passeig del Born ist eine typische „Rambla“ in Barcelona. Der Mittelstreifen bietet viel Platz für Fußgänger und Begrünung, an den Seiten wird der Rad- und motorisierte Verkehr geführt.



Maßnahmen

Durch die im Generalplan verankerte Anweisung, dass Industriefanlagen, die nicht mehr in Betrieb waren, als Freiflächen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden sollen, wurden diese zu großräumigen Parks umfunktioniert. Dies stellte für die gesamte Bevölkerung einen hohen Mehrwert dar.⁷

Der Fokus bei der Gestaltung liegt auf der Wahl des Bodenbelags, der Bepflanzung und des Mobiliars, sowie auf dem Einsatz von skulpturalen Elementen, wobei die Ausgestaltung sehr reduziert vorgenommen wird und der Designanspruch hoch ist.⁸

Ein Vorbild der Platzumgestaltungen war die Gestaltung der „Ramblas“. Kennzeichnet wird diese durch einen Mittelstreifen, auf welchem sich eine Baumallee und genügend Platz zum Verweilen und Schlendern finden lässt. Der Verkehr wird an den Außenseiten dieses Fußgängerbereiches geführt.⁹

Einen maßgebenden Einschnitt in das Stadtbild stellt der Abriss einiger Häuserblocks in dicht besiedelten Stadtgebieten dar. Mit Hilfe dieser Maßnahme wurden neue Freiflächen geschaffen, um diesen Vierteln mehr Lebensqualität zu verleihen.¹⁰

⁷ Vgl. Posch 1996

⁸ Vgl. Dulti/Esefeld/Kreis 1991, 27

⁹ Vgl. Posch 1996

¹⁰ Vgl. Stadtentwicklung Wien 2008, 28



Wien

Eckdaten

- Hauptstadt von Österreich
- Fläche¹¹: 414,87 km² (Stand 2013)
- Einwohner¹²: 1.797.337 EW (Stand 01.01.2015)
- Bewohnerdichte: 4.332 EW/km²

Planungsphilosophie

Die Stadt Wien erkannte vor einigen Jahren die Bedeutsamkeit, die dem öffentlichen Raum und dessen Gestaltung zugesprochen werden muss. Dabei wurde den Verantwortlichen bewusst, dass diesem genauso viel Platz und Aufmerksamkeit in der Stadtplanung eingeräumt werden muss, wie dem Gebautem. Er muss Interaktionen und das Verweilen zulassen können. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, hat die Stadt Wien ein Leitbild erstellen lassen, in dem aktuelle Trends und verschiedene Fragestellungen, den öffentlichen Raum betreffend, zusammengefasst wurden.¹³

Ein weiterer Ansatz der Stadt äußert sich dadurch, dass bei der Planung die Interaktion zwischen historisch Gewachsenem und neuen Gestaltungselementen berücksichtigt werden soll. Dabei sind die Benutzungsqualitäten und ästhetischen Forderungen in den Vordergrund zu stellen.¹⁴

¹¹ Vgl. Statistik Stadt Wien

¹² Vgl. Statistik Austria

¹³ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Freiraum

¹⁴ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Gestaltung

Abb. 24: Das Museumsquartier in Wien lädt die Bewohner der Stadt und seine Besucher zum Verweilen und Entspannen ein.

Maßnahmen

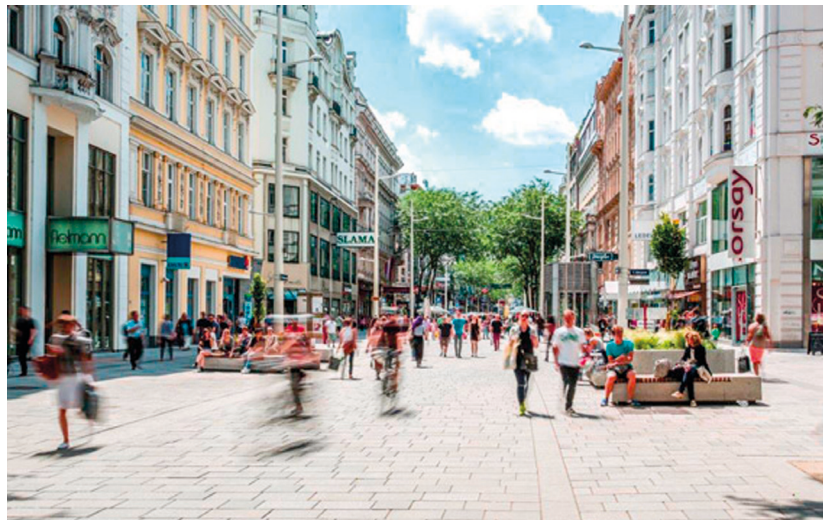
Um gezielt und effektiv für die unterschiedlichen Benutzeranforderungen planen zu können, setzte Wien auf sozialräumliche Untersuchungsverfahren, wie etwa umfangreiche Sozialraumanalysen vor Planungsbeginn. Die Einbeziehung der Bevölkerung rückte dabei in den Fokus der Untersuchung, da durch diese Herangehensweise die Bedürfnisse der Menschen vor Ort in den Planungsprozess mit eingeschlossen werden können.¹⁵

Weiters setzt die Stadt auf Evaluierungen abgeschlossener Planungen. So wurde beispielsweise drei Jahre nach der Fertigstellung des Christian-Broda-Platzes dessen Nutzungsqualität überprüft.¹⁶

Eine weitere interessante Maßnahme ist das Projekt ‚Einfach-Mehrfach‘. Hierbei handelt es sich um eine Mehrfachnutzung von Sportflächen von Schulen und ähnlichem, in Zeiten, wo diese von den ursprünglichen Benutzern nicht gebraucht werden.¹⁷

Abb. 25: links: Bei der Umgestaltung der Ottakringer Straße waren die Bewohner wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses.

Abb. 26: rechts: Die Flaniermeile Mariahilfer Straße wurde zu einer Fußgängerzone umgestaltet.



¹⁵ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Freiraum

¹⁶ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Freiraum

¹⁷ Vgl. Magistrat der Stadt Wien, Freiraum



New York

Eckdaten (Stand 2014)¹⁸

- bevölkerungsreichste Stadt der Vereinigten Staaten
- Fläche: 783,8 km²
- Einwohner: 8.491.079 EW
- Bewohnerdichte: 10.833 EW/km²

Planungsphilosophie

Aufgrund der Tatsache, dass New York sehr dicht besiedelt ist und im Gegensatz dazu sehr wenig Grün- und Freiflächen für seine Bewohner und Besucher zu bieten hat, setzte sich die Stadt zum Ziel, dass sie mehr dieser Flächen schaffen möchte. Es sollte jedem Bewohner möglich sein, binnen zehn Minuten, von seinem Wohnort aus, einen Park zu erreichen. Weiters ist die Bestrebung, dass bis 2030 bis zu 90 % der Uferflächen ausgebaut werden, um als Erholungsgebiet zu dienen.¹⁹

2012 wurde die Stadt New York, aufgrund umgesetzter Projekte in diese Richtung, mit dem ‚Lee Kuan Yew World City Prize‘ ausgezeichnet. Die durchgeführten Planungen wurden durch die Zusammenarbeit des Bürgermeisters der Stadt New York, Michael R. Bloomberg, und den Zuständigen der Ämter für Verkehrs-, Stadt-, sowie Grünraumplanung ermöglicht.²⁰

Der heutige High Line Park im Südwesten von Manhattan bietet den Bewohnern und Besuchern der Stadt Platz zum Entspannen, Spazieren gehen oder auch Picknicken. Das Areal ist eine stillgelegte Hochbahntrasse von 1934.

¹⁸ Vgl. United States Census Bureau

¹⁹ Vgl. NYC, Parks

²⁰ Vgl. World Cities Summit; Vgl. Lee Kuan Yew World City Prize

Maßnahmen

Um die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern, wurde das Leitbild „PlaNYC“ formuliert. Die enthaltenen Maßnahmen und Ziele unterliegen dem Gedanken der Nachhaltigkeit.²¹

Der Fokus der Stadt liegt auf den Bereichen; Schaffung von Parkanlagen, Platzumgestaltung und mehr Begrünung in den Straßenzügen mittels Bäumen, wie auch ein Umdenken in energetischer Hinsicht und der Mobilität. Um diese Bestrebungen verwirklichen zu können setzt die Stadt auf partizipative Prozesse. Das Engagement der Bewohner soll geweckt werden.²²

Ein vorbildliches Projekt, um den Menschen mehr Platz einzuräumen, ist das sogenannte ‚summer streets‘. Dabei handelt es sich um ausgewählte Straßenabschnitte, die zu einer gewissen Zeit in den Sommermonaten für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Dadurch erhalten die Leute die Möglichkeit, auf diesen Strecken ungestört Rad zu fahren oder Spazieren zu gehen.²³ Im Weiteren wurde den Fußgängern und Radfahrern mehr Platz zugestanden, beispielsweise wurden Radrouten ausgebaut, Gehwege verbreitert und Plätze geschaffen, in denen Stühle, Tische und auch Pflanzen Platz fanden, um den Leuten die Möglichkeit der Rast zu bieten.²⁴

Abb. 27: links: Blick auf die Park Avenue während der ‚summer streets‘.

Abb. 28: rechts: Vor allem während der Sommermonate werden die neu gestalteten öffentlichen Plätze mit Sitz- und Verschattungselementen von den Bewohnern, sowie den Touristen stark frequentiert.



²¹ Vgl. Lee Kuan Yew World City Prize

²² Vgl. NYC, Parks

²³ Vgl. NYC, Parks and Open Space

²⁴ Vgl. Häberlin 2014

08 Maßnahmen - Jakomini Nord

Neunutzung von Randparkplätzen 136

Innerstädtische Aufenthaltssoasen 149

mehr Grün für eine lebenswerte Stadt 154

Initialzündung 160

Neunutzung von Randparkplätzen

Wie sich aufgrund der Analyse des Platzangebots der unterschiedlichen Benutzer des öffentlichen Raumes zeigt, wird ein großer Teil des vorhandenen Stadtraumes dem ruhenden, motorisierten Verkehr gewidmet. Doch stellt sich hierbei die Frage, ob es nicht wichtiger und sinnvoller ist, diesen in öffentlichen Straßenräumen zu reduzieren, um Platz für alternative Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Ein weiterer Aspekt, der für die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) spricht, ist der stets erhöhte Feinstaubwert in Graz. Um diesem entgegenwirken zu können, wurden vom Umweltbundesamt Maßnahmen gesetzt. Diese verfolgen den Ausbau und die Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel, wie auch der Rad- und Fußgängerwege, um Alternativen zum MIV zu schaffen.

Eine Möglichkeit, den ruhenden Verkehr in den Straßenräumen zu minimieren, ist, Parkmöglichkeiten schon vor der Stadteinfahrt zu schaffen, in Form von Park & Ride Stellplätzen. Einige solcher Beispiele sind in den Grazer Randbezirken zu finden, allerdings ist deren Auslastung in manchen Fällen gering. Gründe dafür können darin zu finden sein, dass die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz unzureichend ausgebaut ist. Eine andere Alternative wäre der Bau von Tiefgaragen in regelmäßigen Abständen mit ausreichender Kapazität für die benötigten Dauerparker. Im Weiteren sind die Kosten für einen Stellplatz in der Stadt (Blaue Zone) sehr gering gehalten. Diese betragen etwa 10 Euro im Monat. Somit ist es für viele Autobesitzer attraktiver und bequemer, ihre Autos in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung zu parken. Natürlich kann den Menschen das Autofahren nicht verwehrt bleiben, da das Bedürfnis danach in vielen Fällen absolut legitim und gerechtfertigt ist.

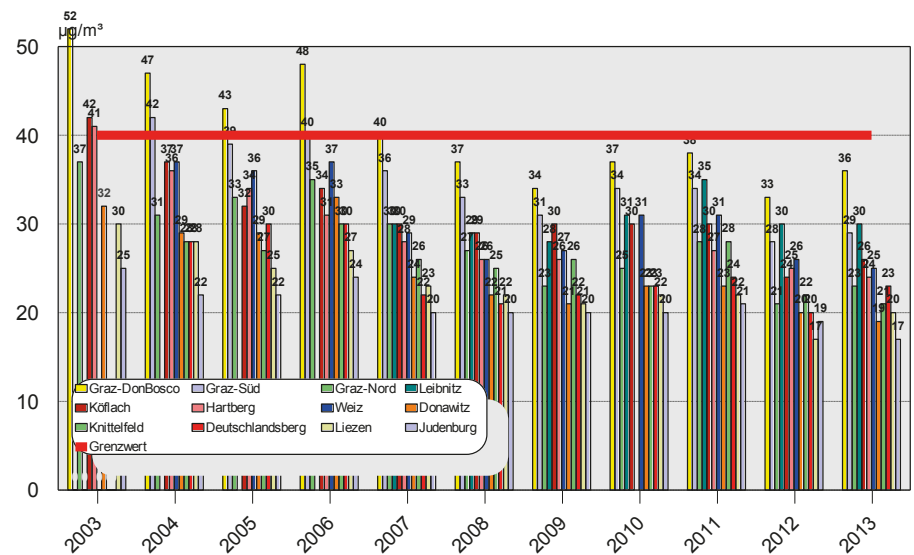
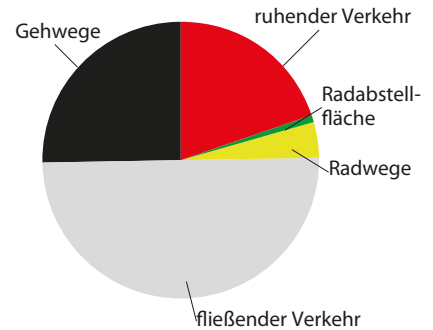
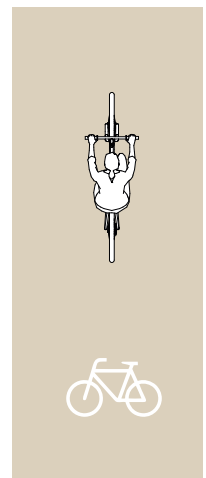
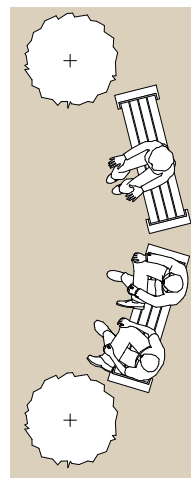
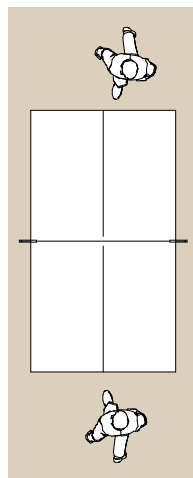
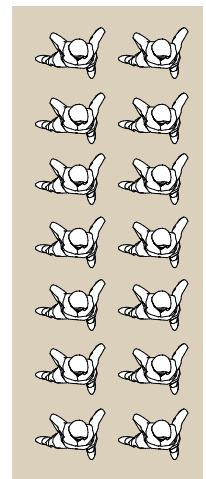
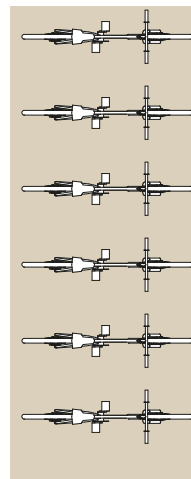
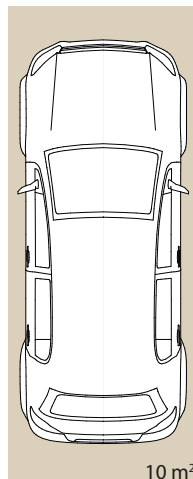


Abb. 29: PM₁₀-Jahresmittelwerte ausgewählter Standorte in der Steiermark 2003-2013

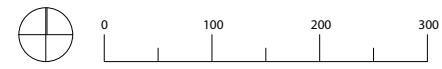
Allerdings darf „der motorisierte Verkehr [...] keinesfalls auf Kosten traditioneller Fortbewegungsarten – Gehen und Radfahren – gefördert werden.“¹ Daher ist es notwendig, sich über Alternativen Gedanken zu machen, vor allem deswegen, weil die Qualität des Stadtraumes unter der Anwesenheit des ruhenden MIV leidet.

In dieser Bearbeitung werden die Straßenzüge vorerst in vier Typologien eingeteilt. In weiterer Folge wird gezeigt, auf welche Art und Weise mit den unterschiedlichen Straßentypen umgegangen werden kann.



Ein Parkplatz bietet viele Möglichkeiten für unterschiedliche Benutzer

¹ Gehl 2015, 260





Straßentypologien

Bestand

Hauptverkehrsachse

- Verbindung zu anderen Stadtteilen
- KFZ-Verkehr und ÖPNV
- großflächig Straßenrandparkplätze
- für Radfahrer schlecht ausgebaut
- Fahrradabstellplätze vorhanden, allerdings oft überfüllt

Sammelstraßen

- KFZ-Verkehr und ÖPNV
- Parkplätze im Straßenraum
- Fahrradverkehr auf der Straße, bei Einbahnen großteils Radfahren in Gegenrichtung erlaubt mit eigenem Radfahrstreifen

erhöhter Geschäftsanteil

- Fahrradabstellflächen vorhanden, allerdings oft überfüllt
- KFZ-Verkehr und ÖPNV
- Parkplätze im Straßenraum
- teilweise beengte Bereiche für Fußgänger
- Fahrradabstellplätze vorhanden

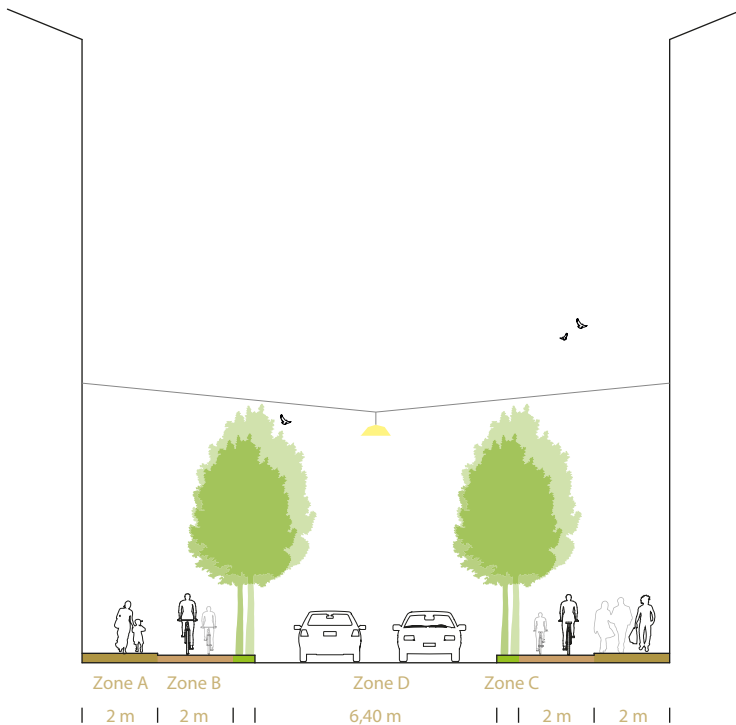
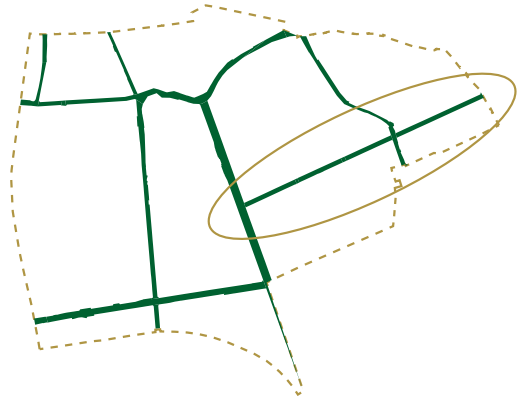
verkehrsberuhigte Zone - Wohnstraße

- verkehrsberuhigter KFZ-Verkehr
- Parkplätze im Straßenraum
- teilweise Vorgärten vorhanden, allerdings partiell als Parkfläche gebraucht
- Fahrradabstellplätze vorhanden, allerdings oft überfüllt

Vision für Hauptverkehrsachsen am Beispiel Steyrergasse

Veränderungsanregungen

- eigene Radfahrstreifen
- Reduktion der Autoabstellplätze
- Grüne Pufferzonen zu Gebäude



Straßenschnitt

Maßstab 1:200

Zone A Fußgängerweg

Zone B markierter Fahrradweg

Zone C grüne Pufferzone

Zone D Fahrbahn



Abb. 31: Fahrradwege werden durch farbliche und/oder bauliche Maßnahmen bei Straßenquerungen hervorgehoben.



Abb. 30: Eine grüne Pufferzone schützt zum einen die anschließenden Gebäude vor Straßenlärm und zum anderen wird mit dieser Maßnahme der Fahrradweg, wie auch Fußweg vom motorisierten Verkehr getrennt.

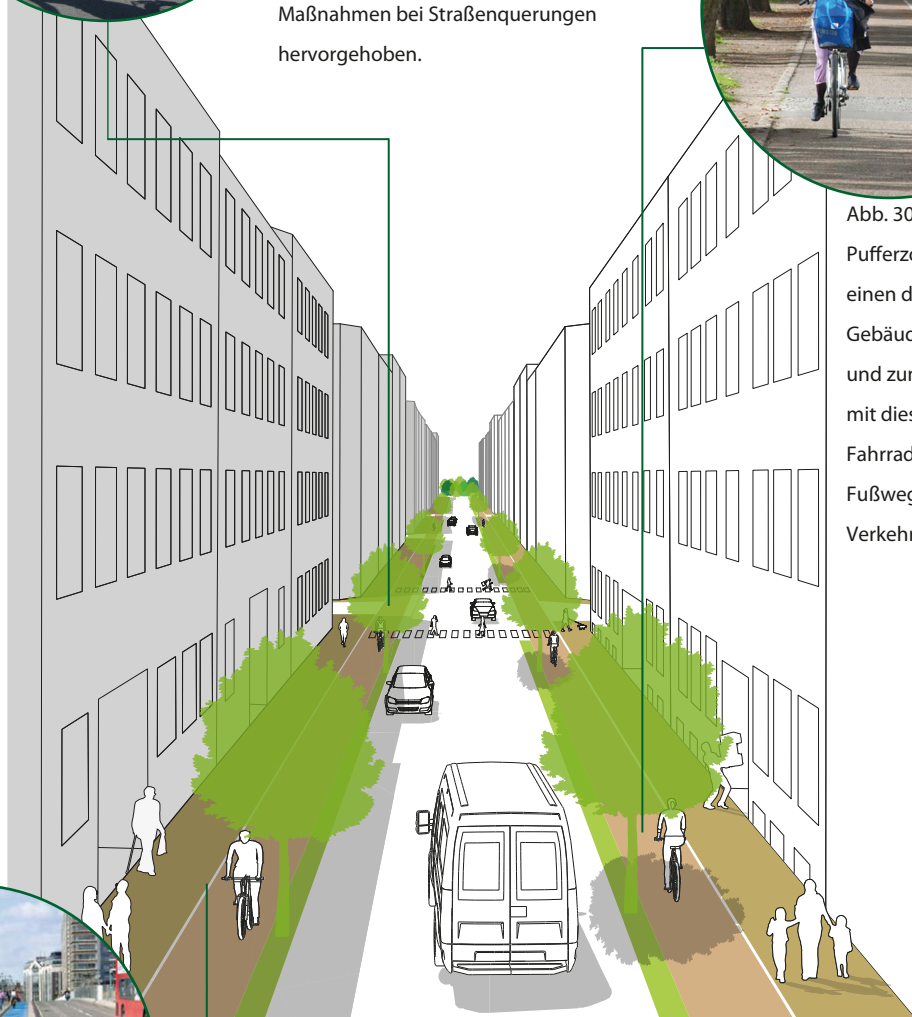
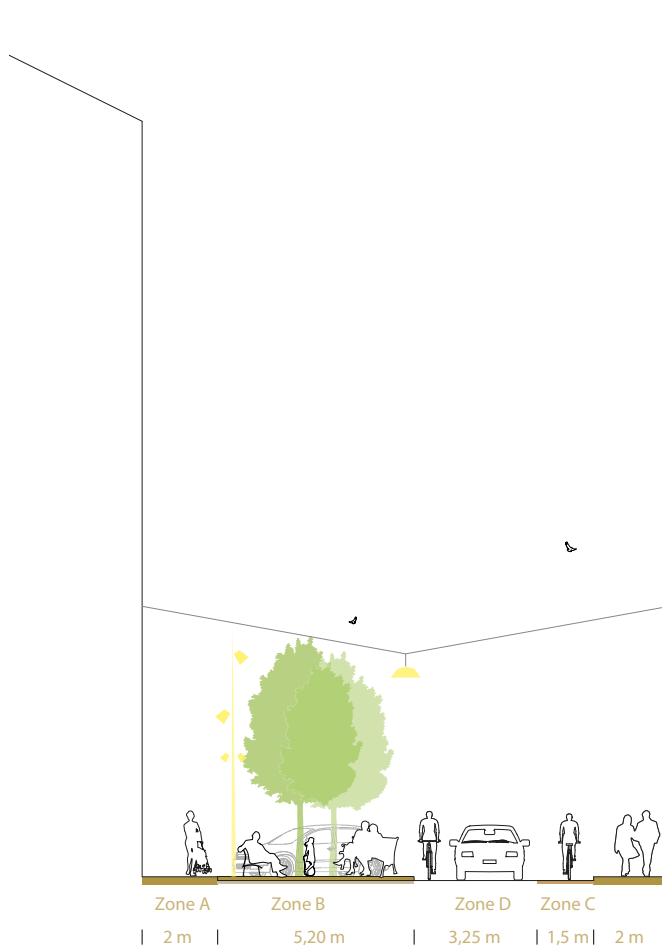
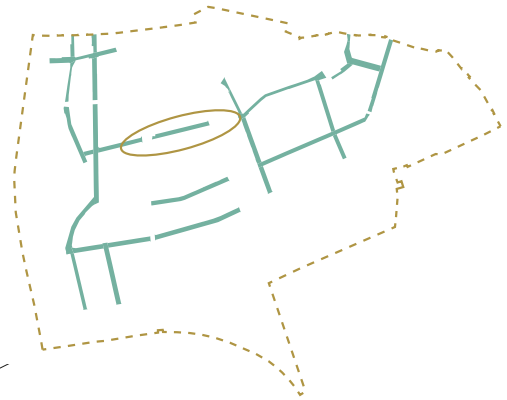


Abb. 32: Fahrradwege sind von Fußgängerwegen baulich und/oder farblich getrennt.

Vision für Sammelstraßen am Beispiel Schießstattgasse

Veränderungsanregungen

- Grünflächen als Qualitätssteigerung
- Parkplätze im Straßenraum
- durchgängige Fußgängerwege zu privaten Eingängen oder Garagenzufahrten
- Fahrradabstellflächen in regelmäßigen Abständen
- ausreichende Beleuchtung der Fahrradabstellplätze



Straßenschnitt
Maßstab 1:200

- Zone A Fußgängerweg
- Zone B Fahrradabstellplätze, Autoparkflächen, wie auch Bereiche mit Verweilqualität
- Zone C Fahrradstreifen gegen die Einbahn
- Zone D Fahrbahn



Abb. 33: Fahrradabstellplätze mit ausreichend Abstand zueinander und genügend Platz zum Auf- und Absteigen bewirken eine hohe Benutzerfreundlichkeit.



Abb. 34: Wenn das Befahren gegen die Einbahnstraße mit dem Fahrrad erlaubt ist, wird durch einen farblich markierten Fahrradstreifen mehr Aufmerksamkeit bei den anderen Verkehrsteilnehmern erzeugt.

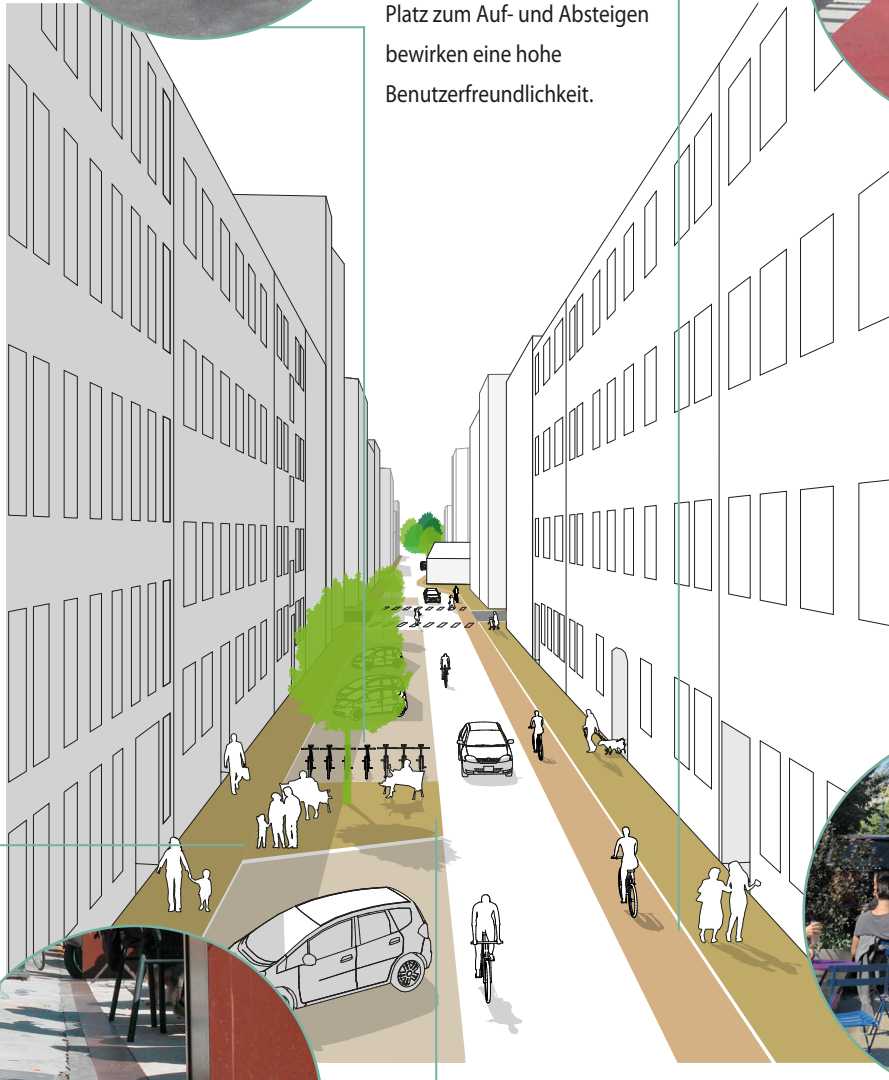


Abb. 35: Schwellenloser Übergang von Fußgängerweg zu den Bereichen mit Verweilqualität

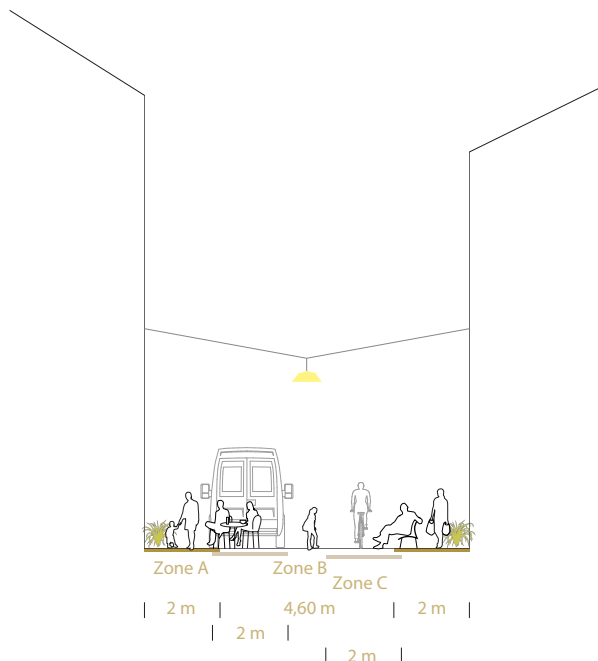
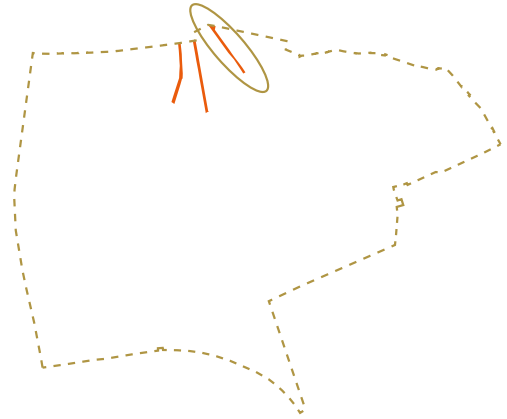


Abb. 36: Nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum lassen soziale Orte entstehen, in denen beobachtet werden kann und zwischenmenschlicher Austausch stattfinden kann.

Vision für Straßen mit erhöhtem Geschäftsanteil am Beispiel obere Klosterwiesgasse

Veränderungsanregungen

- ebenerdiger Straßenbelag
- alle Verkehrsteilnehmer interagieren miteinander
- Fahrzonen für Autos durch Straßenbelag kennzeichnen
- minimieren des KFZ-Verkehrs durch entsprechende Regelung
- Fahrradabstellplätze in regelmäßigen Abständen



Straßenschnitt
Maßstab 1:200

Zone A Fußgängerbereich

Zone B Bereich für alle Verkehrsteilnehmer mit markiertem Fahrstreifen für motorisierten Verkehr

Zone C versetzte Parkflächen für Lade-tätigkeiten



Abb. 37: Ein markantes Merkmal der „Shared Street“ äußert sich durch den Wegfall des Bürgersteiges. Somit wird die Priorität des Fußgängers betont. Um allerdings Unklarheiten vorzubeugen, werden die einzelnen Bereiche mit unterschiedlichen Materialien, wie auch farblichen Akzentuierungen voneinander unterschieden.



Abb. 39: Taktile Leitsysteme an Übergängen vom Fußgängerbereich zu dem Bereich, in dem mehrere Verkehrsteilnehmer aufeinander treffen, dienen der Sicherheit für sehbehinderte Menschen.



Abb. 38: Sitzgelegenheiten im Straßenraum dienen verschiedenen Bedürfnissen, wie etwa der Rast oder der Möglichkeit einen Snack zu sich zu nehmen. Pflanzen verschönern das Straßenbild.

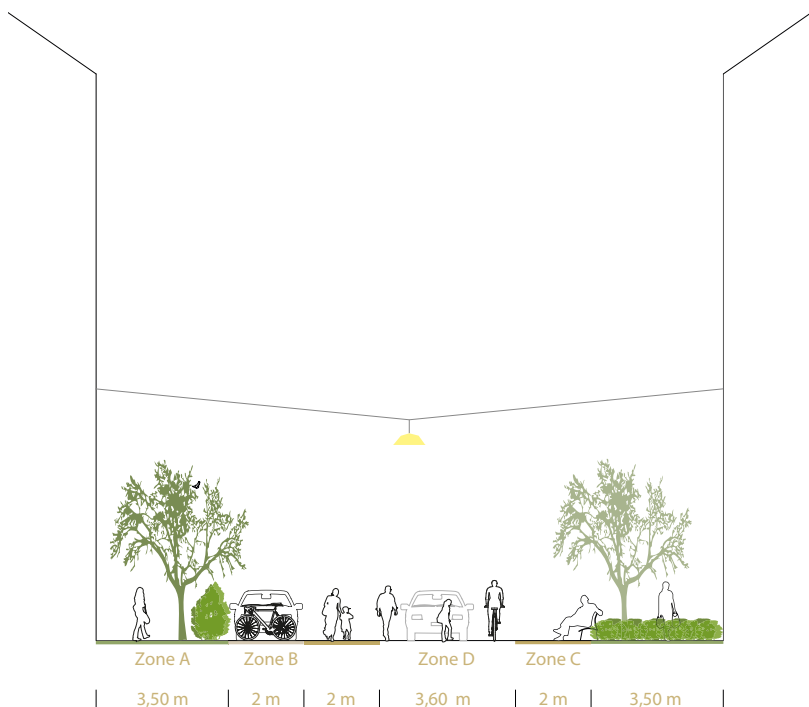


Abb. 40: Für das Be- und Entladen von Waren, gibt es eigens dafür markierte Bereiche.

Vision für verkehrsberuhigte Zonen am Beispiel Klosterwiesgasse ab Grazbachgasse

Veränderungsanregungen

- Anzahl der Parkplätze reduzieren
- Grünbereiche als Qualitätsmerkmale und Aufenthaltsbereiche schaffen
- als Parkplatzfläche verwendete Vorgärten wieder ursprünglicher Nutzung zuführen - semiprivate Bereiche schaffen
- großteils ebenerdige Straßenoberfläche schaffen
- Fahrradabstellplätze in regelmäßigen Abständen



Straßenschnitt

Maßstab 1:200

Zone A Vorgärten

Zone B Parkflächen

Zone C Fußgängerbereich

Zone D Begegnungszone



Abb. 41: Mittels
Materialwechsel bzw.
farblichen Akzentuierungen

des Bodenbelags wird die Fahrspur
gekennzeichnet, dies ermöglicht eine klare
Führung der Fahrzeuglenkenden. Um
sehbehinderten Menschen die Benutzung
von „Begegnungszonen“ zu erleichtern,
werden taktile Leitsysteme installiert.



Abb. 42: Gestaltete
Sitzbereiche definieren eine
autofreie Zone mit hoher
Aufenthaltsqualität.



Abb. 43: Der Wegfall des
Bordsteines ermöglicht eine
schwellenlose Benutzung.



Abb. 44: Durch versetzt, gekennzeichnete
Parkplätze wird eine Verschwenkung der Fahrbahn
erzeugt. Dadurch wird die Geschwindigkeit des
motorisierten Verkehrs „natürlich“ reduziert.



Abb. 45: Ein entsprechendes
Hinweisschild am Anfang und
am Ende der Straße macht
auf die „Begegnungszone“
aufmerksam.



Innerstädtische Aufenthaltsoasen

Wie wichtig qualitativ hochwertige Freiflächen zum Verweilen sind, wurde aufgrund der vorherigen Kapitel verdeutlicht. Daher wird in diesem Abschnitt nach Möglichkeiten in dem Gebiet gesucht, wo solche umsetzbar sind. Hierbei handelt es sich um Flächen, die auf den ersten Blick nicht als Plätze wahrgenommen werden, da sie vom ruhenden, motorisierten Verkehr beherrscht werden. Bei den Beobachtungen vor Ort hat sich allerdings gezeigt, dass diese Räume auch von anderen Verkehrsteilnehmern frequentiert werden, wodurch eine Umgestaltung auf deren Bedürfnisse von Vorteil wäre. Darüber hinaus wurde bereits ein Antrag von den Grünen, der KPÖ, sowie der SPÖ an den Bezirksrat herangetragen, in dem sich die Antragsteller für eine Umgestaltung eines solchen Platzes, hinsichtlich mehr Grünbereiche, in Form von Baumpflanzung, Aufstellung von Sitzgelegenheiten, barrierefreie Ausgestaltung des Platzbereiches und Errichtung von Fahrradabstellplätzen aussprechen.²

Ein weiterer Grund, sich solchen Räumen zu widmen, stellt die zu gering ausfallende Grün- und Freiflächenausstattung in diesem Bezirk dar, wie bereits an einer anderen Stelle in dieser Bearbeitung erörtert wurde. Dort wurde weiters darauf hingewiesen, dass in ebendiesem Abschnitt, vor allem in dem hier bearbeiteten nördlichen Bereich, kaum Raumressourcen zur Verfügung stehen, die die geforderten 10 m² Freifläche pro Bewohner bewerkstelligen könnten. Somit wird hier, wie auch mittels der bereits erwähnten Maßnahmen, auf alternative Lösungsvorschläge zurückgegriffen, die sich einer Umgestaltung vorhandener Raumsituationen bedienen.

Besonderes Augenmerk muss hierbei auf eine qualitative Planung gesetzt werden. Eingesetzte Elemente, wie besondere Sitzgelegenheiten, Wasserflächen, Begrünung und anderes, können einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung und im Weiteren zur besseren Nutzung dieser Räume leisten.

² Vgl. Funk/Kuhn/Surnev 2014



Plätze mit Potential

Bestand

Platz als
Parkfläche

- Plätze werden als Parkplatzflächen verwendet
- Aufenthaltsqualität für Fußgänger sehr gering
- großteils versiegelte Flächen
- Fahrradabstellplätze vorhanden

Vision für Plätze, die zur Zeit als Parkplatzflächen genutzt werden am Beispiel Schönaugasse 47

Veränderungsanregungen

- Parkplatzfläche reduzieren
- Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger schaffen
- Grünbereiche schaffen
- Spielmöglichkeiten für Kinder
- Inventar wie etwa Wasserflächen und Radabstellplätze einbauen
- auf Barrierefreiheit achten





Abb. 46: Für Kinder ist es wichtig, dass ihnen die Möglichkeit geboten wird, ihrem Spiel- und Entdeckungsdrang nachgehen zu können.



Mit Hilfe von Bepflanzung wird der Lärm, der durch die angrenzende Straße verursacht wird, gedämpft. Somit wird auf dem Platz gesteigerte Verweilqualität vorgefunden.

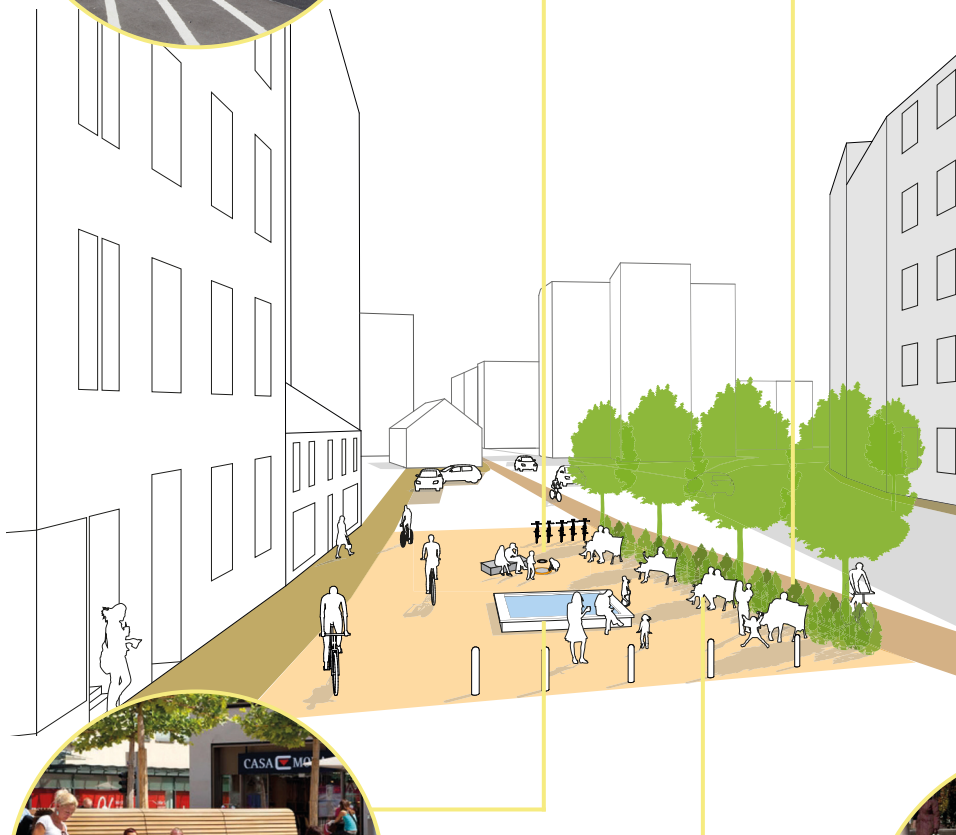


Abb. 47: Ein wichtiges Kriterium bei Sitzgelegenheiten sollte die Ergonomie sein, dadurch wird die Aufenthaltsdauer des Einzelnen erhöht.



Abb. 48: Gut angelegte Wasserflächen haben einen Mehrwert alle Altersgruppen, zum einen zum Abkühlen, oder auch einfach nur zum Beobachten von anderen.



mehr Grün für eine lebenswerte Stadt

Die dritte Maßnahme, die in dieser Bearbeitung behandelt wird, thematisiert das sogenannte „Grüne Netz“. Diese Überlegung greift den Gedanken der, von der Stadt Graz, geforderten Grünzüge auf. Dabei handelt es sich um „Bindeglieder zwischen dem Grünkorridor Mur, der freien Landschaft und großen Grünflächen.“³ Diese bestehen aus mehreren Elementen, die in Summe ein zusammenhängendes Grünes Netz ergeben sollen. Durch diesen Schritt soll gezeigt werden, wie wichtig es ist, dass bei der Stadtplanung nicht nur punktuell gedacht wird, sondern die gesamte Stadtplanung im Hinterkopf gehalten werden muss. Denn um eine hohe Lebensqualität gewährleisten zu können, ist es ratsam, bei großmaßstäblichen Umgestaltungsmaßnahmen im Gesamten zu denken, damit ein einheitliches Image vermittelt wird.

Ziel dieses „Grünen Netzes“ ist es, dass den Menschen begrünte, sichere und angenehme Verbindungswege und Aufenthaltsbereiche geboten werden, wodurch das Radfahren und Zufußgehen an Attraktivität gewinnt. Weiters werden Räume der Erholung geschaffen. Dieser Umstand hat nicht nur einen positiven Einfluss auf das Wohlbefinden des Einzelnen, sondern auch soziale, ökologische und stadtklimatische Auswirkungen. Denn die innerstädtische Begrünung und eine damit einhergehende Entsiegelung der Flächen verbessert die Luftqualität, entlastet die Kanalisation, da nach einem Regenschauer der Wasserrückhalt gestärkt wird, minimiert die Wärmespeicherung, die zu einer städtischen Wärmeinsel⁴ führt, Bäume bieten ebenso eine natürliche Verschattung, wie auch einen Lärmschutz und tragen, aufgrund der Verdunstung von Wasser, zur Temperaturabnahme der Umgebungsluft bei. Im Weiteren wirkt die Begrünung als Staubfilter und das Treibhausgas Kohlendioxid wird gebunden.⁵

Bei dem Verlauf des Grünen Netzes ist darauf zu achten, dass eine Attraktivität, wie auch Durchgängigkeit angestrebt wird, sodass auch das Bewusstsein bei der Bevölkerung gestärkt wird. Ein weiteres Augenmerk liegt auf der

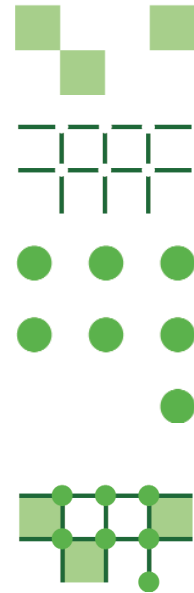


Abb. 49: Das vernetzte System der Grünflächen lässt sich in flächige, lineare und punktuelle Elemente gliedern. Die flächigen Komponenten sind dabei großflächige Grünraumanlagen, mit punktuell sind kleinere Grünbereiche, wie Parks oder Spielplätze, gemeint und die linearen Bauteile dienen als Verbindungsstücke, in Form von Alleen oder Wohnstraßen. Ebenso können Straßenzüge als Verbindungselement dienen, die zwar weniger Bepflanzung aufzuweisen haben, allerdings hohe Qualitätsmerkmale für Fußgänger und Radfahrer aufweisen.

³ Stadt Graz 2006, 19

⁴ Mit städtischer Wärmeinsel wird das Phänomen der erhöhten Aufwärmern von Städten im Gegensatz zu ihrem Umland bezeichnet.

⁵ Bongardt/Puhr o. J.

Verbindung von bestehenden Park-, Spiel- und Sportflächen, wie auch Kinderbetreuungseinrichtungen, Ausbildungsstätten und anderen öffentlichen Einrichtungen. Die geschaffenen Wegverbindungen sollen eine interessante und abwechslungsreiche Vernetzung darstellen.

Da in dem hier behandelten Gebiet die Grün- und Freiflächen, wie oben schon erwähnt, sehr minimal ausfallen, erscheint eine Aufwertung mittels solchen Verbindungsachsen als notwendig, um den Bewohnern Flächen der Erholung im Stadtgebiet bereit zustellen.



Abb. 50: Begrünte Räume bieten unterschiedliche positive Eigenschaften.





Grünelemente im Bestand

Wenn die planerische Darstellung des vorhanden Baumbestandes betrachtet wird, wird ersichtlich, dass in manchen Straßenzüge bereits Baumreihen bestehen. Diese sind in den meisten Fällen an den Hauptverkehrsachsen angesiedelt, um den Lärm für die angrenzenden Wohnhäuser, wie auch die Luftverschmutzung, die durch den motorisierten Verkehr verursacht wird, einzudämmen.

Allerdings ist auffallend, dass die Aufenthaltsqualität nicht alleine durch die Bepflanzung von Bäumen erreicht werden kann, sondern dass es eines Zusammenspiels aus mehreren Faktoren bedarf. Dies wurde in einem anderen Teil dieser Bearbeitung bereits verdeutlicht.

Die hier gewählten Bilder zeigen einen Einblick in die momentane Situation in dem Gebiet. Um ein „Grünes Netz“, das vor allem für Fußgänger und Radfahrer attraktiv wirken soll, erlebbar zu machen, müssen weitere Maßnahmen gesetzt werden.





Das Grüne Netz - Vision

Das hier angedachte „Grüne Netz“ ist nicht als eigenständige Maßnahme zu sehen, sondern soll eine Zusammenführung der zuvor behandelten Themen darstellen. In den oben gezeigten Varianten, wie mit den öffentlichen Straßenzügen und Plätzen umgegangen werden kann, stellt das Thema Begrünung stets ein wichtiges Thema dar. Hiermit soll noch einmal darauf hingewiesen werden, welchen Mehrwert dieses Gestaltungsmittel aufweist.

Da die Fußgänger und Radfahrer im Vordergrund stehen, werden vorwiegend Straßenabschnitte in dieses Netzwerk einbezogen, die ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen. Teilweise kann bei dem gewählten Verbindungssystem komplett auf den motorisierten Verkehr verzichtet werden, wodurch die Qualität für die Bewohner und Benutzer erheblich gesteigert werden kann.

Der Verlauf des Grünen Straßennetzes entsteht einerseits aufgrund der gegebenen Verkehrssituation und andererseits sollen wichtige öffentliche Einrichtungen, wie beispielsweise die Brockmannschule, die Ortweinschule, das Areal der Technischen Universität, das Museum der Wahrnehmung und andere öffentliche Einrichtungen miteinander verbunden werden. Vor allem bei den Bildungseinrichtungen erscheint es wichtig, diese in dieses Netzsystem einzubinden, um den Schülern und Studenten einen sicheren und ansprechenden Weg zu bieten.

Einen wesentlichen Anknüpfungspunkt stellt der Augarten dar. Dieser ist, wie bereits erörtert wurde, nicht nur für die in diesem Bezirk ansässigen Menschen von immenser Bedeutung, sondern auch für Bewohner aus anderen Stadtgebieten.

Initialzündung

Die hier angedachten Maßnahmen sollen als Anregung für ein Umdenken in der Stadtplanung dienen und als Potenziale verstanden werden, die in diesem Bezirk der Stadt Graz vorhanden sind. Allerdings sei an dieser Stelle anzumerken, dass einerseits das übergeordnete, große Ganze betrachtet und geplant werden sollte, um ein schlüssiges Gesamtnetz zu erzeugen und andererseits, dass auch die detaillierte Ausführungsplanung nicht zu kurz geraten darf, da die einzelnen Orte unterschiedliche Anforderungen haben. Bevor allerdings ein tatsächliches Eingreifen stattfinden kann, ist es wünschenswert, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung näher beleuchtet werden, damit in weiterer Folge gezielt auf diese eingegangen werden kann.

Um diese Bedürfnisse in Erfahrung zu bringen, beziehungsweise aufzuzeigen, welche Möglichkeiten in dem Stadtgebiet vorhanden sind, wird hier als Initialzündung für den weiteren Prozess der Vorschlag von temporären Nutzungen eingebracht. Mit diesem Ansatz werden die Leute darauf aufmerksam gemacht, was in ihrem Stadtteil alles möglich ist. Mittels temporären Interventionen können unterschiedliche Nutzungen in das Gebiet geholt und im weiteren Sinne getestet werden. Nachdem in diesem Stadtteil ein hoher Handlungsbedarf im Hinblick auf Frei- und Grünflächen vorhanden ist und zu wenig unbebaute Grundstücke zur Umwidmung zur Verfügung stehen, kann mit unterschiedlichen, temporären Maßnahmen das Bewusstsein der hohen Bedeutsamkeit solcher Räume den Bewohnern näher gebracht werden. Weiters werden die Menschen durch solche Projekt, die in vielen Fällen auch mit ihrer Hilfe umgesetzt werden, dazu angeregt, sich mit ihrer Umgebung zu beschäftigen und selbst aktiv zu werden, um ihre Umwelt mitzugestalten. Diese Strategie der temporären Nutzung soll somit die Identifikation der Bewohner mit ihrem Wohnumfeld stärken und kann als Anstoß für einen partizipativen Prozess verstanden werden. Durch den Einsatz von temporären Nutzungen, auch von Seiten der Stadt, wird erkannt, dass die Gegebenheiten vor Ort nicht für immer bestehen bleiben, sondern diese einem stetigen Wandel unterzogen sind. Daher ist es wichtig, Raum für Veränderungen und Umgestaltungen mit einzuplanen und zu sichern.⁶

6 Vgl. Kamleithner/Kohoutek 2003, 63

Diese temporären Strukturen können in verschiedener Art und Weise ausfallen. Beispielsweise wäre es möglich, über den öffentlichen Straßenraum hinaus auch leerstehende Erdgeschosszonen miteinzubeziehen. In diesem konkreten Fall wird eine Straßensperrung eines Teilabschnittes der Klosterwiesgasse für den motorisierten Verkehr in Betracht gezogen. Dadurch soll gezeigt werden, welche Veränderungen des Straßenbildes mit dem Wegfall von Autos einhergehen und darüber hinaus wird ersichtlich, wie viel Platz nun anderen Benutzern zur Verfügung steht. Diese Straße weist unterschiedliche Charakterzüge auf. Im ersten Teil sind diverse Geschäftslokale und Büroflächen zu finden, die in vielen Fällen von Schaffenden der Kreativwirtschaft genutzt werden. Weiter Richtung Süden steigt die Wohnnutzung auch in der Erdgeschosszone. Dadurch wird der öffentliche Straßenraum von unterschiedlichen Benutzern genutzt. In dem Zeitraum, in dem diese Sperre aktiv ist, werden Liegestühle, Sesseln, Tische, Spielgeräte und anderes Mobiliar in den gesperrten Zonen installiert und den Leuten zur freien Verfügung gestellt. Weiters sollen die Anrainer die Möglichkeit erhalten sich den Raum selbst anzueignen und so zu gestalten, wie sie es sich vorstellen.

Mittels dieser Vorgehensweise soll ein neues Bewusstsein für den öffentlichen nutzbaren Raum geschaffen werden und dabei zeigt der Einsatz von temporären Nutzungen auf, dass diese „nicht nur ein soziales Programm, etwa die Förderung von bestimmten Szenen oder Kulturformen, die sich keine ‚Vollmiete‘ leisten können, [sind,] sondern sie sind die Voraussetzung für eine lebendige Stadt.“⁷

7 Kamleithner/Kohoutek 2003, 63



Abb. 54: Ein gemeinsames Mahl vor der Haustür bringt die Nachbarn zusammen und lässt ein Kennenlernen zu. Somit wird das Verständnis dem anderen gegenüber gestärkt.



Abb. 55: Stadtmöbiliar kann aus unterschiedlichsten Materialien bestehen. Eine Möglichkeit ist auch diese mit Hilfe der Menschen vor Ort zu bauen.



Abb. 56: Wenn der Straßenraum für die Fußgänger geöffnet ist, können sich diese frei bewegen.

Abb. 57: Mit einfachen Mitteln kann der Straßenraum in einen Erholungsraum umgewandelt werden.



Abb. 58: Verschiedenste Aktivitäten können im öffentlichen, nutzbaren Raum stattfinden.



Abb. 59: Kinder erhalten die Möglichkeit, sich frei im Straßenraum zu bewegen und ihrer Fantasie freien Lauf zu lassen.



09 Konklusio

„Die sichtbare Stadt wird dann der unentbehrliche Versammlungsort für diejenigen Funktionen, die am besten gedeihen, wenn sie eng beieinander ablaufen: ein Ort, wo Zusammenkünfte, Begegnungen und Herausforderungen von Persönlichkeiten das riesige unpersönliche Getriebe, das sich jetzt ringsherum ausbreitet, wieder auf menschliche Ausmaße zurückführt.“¹

1 Mumford ³1984, 658

Fazit

Die öffentlichen Räume stellen ein sehr wertvolles Gut dar und daher sollte ihnen eine hohe Priorität bei Stadtplanungsmaßnahmen eingeräumt werden. Sie sind nicht bloß Restflächen zwischen dem Gebauten, sondern sie stellen einen ausschlaggebenden Faktor für das Wohlbefinden und die damit zusammenhängende Lebensqualität in Städten dar. Das wachsende Bewusstsein dahingehend lässt sich an den momentanen Bewegungen und Trends der unterschiedlichen Stadtentwicklungskonzepten diverser Städte ablesen, denn als weicher Standortfaktor haben sie einen maßgebenden Einfluss auf das Image einer Stadt, ob diese lebendig oder eher langweilig wirkt. Dabei spielen mehrere Aspekte eine wichtige Rolle, denn öffentliche Stadträume beinhalten verschiedenste Merkmale, wie Zugänglichkeit, Nutzungsvielfältigkeit, sowie deren physische und emotionale Raumqualitäten, die in unterschiedlichster Intensität in Erscheinung treten. Durch ihre Gestaltung haben sie unterschiedliche Auswirkungen auf ihre Umgebung und tragen im Weiteren zur Identitätsbildung der Bewohner bei.

Durch die hier vorliegende Arbeit wird vorerst anhand einer geschichtlichen Auseinandersetzung mit dem Thema öffentlicher Raum und dessen Gestaltung gezeigt, auf welche Art und Weise in den unterschiedlichen Epochen mit dieser Ressource umgegangen wurde. Es wird vermittelt, dass die Bedeutsamkeit sich mit dem Menschen an sich bei den Planungsprozessen auseinanderzusetzen, längere Zeit außer Acht gelassen wurde.

Weiters führten beispielsweise die Ideologien der modernen Städteplaner, wie die Trennung der einzelnen Funktionen, Arbeiten, Wohnen und Freizeit, die Ausbildung einer „Parkstadt“, sowie das gegliederte, aufgelockerte Stadtbild, zu einer Stadtstruktur, die aus einzelnen Solitären besteht und somit die Geschlossenheit verloren ging, die eine Stadt lange prägte.

Ein weiteres, einschneidendes Element war das Aufkommen des motorisierten Verkehrs und das damit verbundene Umdenken in der Stadtplanung zu einer „autogerechten Stadt“, die bis in die 1970er Jahre verfolgt wurde. Doch obwohl in den darauffolgenden Jahrzehnten die Erkenntnis gewonnen wurde, dass die Stadt für seine Bewohner und Benutzer erlebbar und benutzbar gestaltet werden sollte, und auch deren Bedürfnisse hinterfragt werden sollten, wird das Stadtbild selbst heute noch von dem Auto maßgebend geprägt.

Um nun allerdings öffentliches Leben und Öffentlichkeit, auch im Sinne Habermas, formulieren zu können, ist es wichtig, Räume zu schaffen, die zum einen jedem die Freiheit bieten, darin teilnehmen zu können, also die Zugänglichkeit nicht verwehrt bleibt, und die zum anderen einen Austausch der einzelnen Akteure zulassen, worin in seinem Sinn auch die „öffentliche Meinung“ begründet liegt. Daher sollte das Ziel sein, Stadträume zu schaffen, die ein Nebeneinander unterschiedlicher Benutzer zulassen und nicht nur einem Vorrang geben. Bei dieser Forderung ist essentiell, dass es keine allgemeine Patentlösung geben kann, sondern die verschiedenen Gegebenheiten der jeweiligen Orte ausschlaggebend für den Umgang mit öffentlichen Räumen sind.

Solche Überlegungen führen in weiterer Folge zu der Fragestellung, ob die öffentlichen Räume durch den Faktor des motorisierten Verkehrs gefährdet sind? Aber ebenso andere Aspekte, wie etwa die steigende Privatisierung, Mediatisierung oder auch vermehrte Schutzmaßnahmen könnten diesen Eindruck erwecken. Auf der anderen Seite allerdings können diese Blickpunkte auch zu einer Belebung der öffentlichen Räume beitragen. Bei dieser Arbeit wurden verschiedene Diskussionspunkte dahingehend bearbeitet.

Um nun den Umgang mit den öffentlichen Räumen an einem konkreten Beispiel zu überprüfen, wurde ein Teilgebiet des Bezirkes Jakomini der Stadt Graz gewählt. Der ausschlaggebende Grund für das gewählte Gebiet ist, dass dieser Teil eine sehr hohe Einwohnerdichte aufweist und diese auch laut den Prognosen weiter steigen wird. Im Gegensatz dazu sind öffentliche Freiflächen für die Bewohner sehr rar. Belegt wird dies durch eine Studie der Stadt Graz, die besagt, dass in diesem Areal die geforderte Freiflächenausstattung um 11,5 ha zu gering ausfällt. Erschwerend kommt hinzu, dass nicht genügend unbebaute Flächen zur Verfügung stehen, die einer Umwidmung unterzogen werden könnten. Ein, meiner Ansicht nach, weiterer wichtiger Impuls wäre, dass vor allem in solch dicht bebauten Gebieten die Auseinandersetzung mit öffentlichen Straßenräumen und deren Ausstattung und Gestaltung für die Bewohner hohe Priorität in der Planung zugestanden werden muss. Denn ein entscheidender Faktor, an dem die Lebensqualität einer Stadt unter anderem gemessen werden kann, ist, wie viele Menschen sich in ihren Straßen, auf ihren Plätzen, in ihren Parks etc. aufhalten. Denn je mehr Leute unterwegs sind, desto lebendiger wirkt sie.

Aufgrund dieser Tatsachen wurde zuallererst eine Raumanalyse erstellt, an-

hand derer der gegenwärtige Zustand des Gebietes verdeutlicht wird. Dabei zeigt sich deutlich, welche Benutzer des öffentlichen Raumes in der bisherigen Planung im Vordergrund standen und welchen Benutzern weniger Platz eingeräumt wurde. Aus diesen Erkenntnissen heraus und aus dem Vergleich mit anderen Städten, wie diese mit ihren öffentlichen Stadträumen umgehen, wurden Maßnahmen für unterschiedliche Situationen vor Ort gesetzt. Ich möchte aber darauf hinweisen, dass diese eingesetzten Mitteln als Anregung für eine gesamte Stadtplanung anzudenken sind. Denn, meiner Meinung nach kann es nur zielführend sein, eine lebenswerte Stadt für ihre Bewohner und Besucher zu schaffen, in dem flächendeckend gedacht und geplant wird und nicht nur punktuell. Dabei ist allerdings zwischen Maßnahmen zu unterscheiden, die einer Einheitlichkeit unterliegen sollen, wie etwa ein durchgehend konzipiertes Rad- und Fußgängeretzwerk, und Maßnahmen, die ortsspezifisch gestaltet werden müssen, wie etwa welchen Nutzungen auf Plätzen Raum geboten wird. Denn dies hängt stark mit deren Benutzer selbst zusammen. Daher ist bei ortsspezifischen Planungen der Einsatz von partizipativen Prozessen von großer Bedeutung, um die Bedürfnisse der Menschen vor Ort in Erfahrung zu bringen und in die Planung einfließen zu lassen. Auch sollten immer genügend Bereiche vorhanden sein, die keiner vordefinierten Nutzung unterliegen, damit den Menschen die Möglichkeit geboten wird, sich diese, ihren Bedürfnissen entsprechend, anzueignen.

Die flächendeckende Planung ist meiner Ansicht nach deswegen so wichtig, weil eine Stadt zwar aus einzelnen Bezirken besteht, die ihre jeweiligen Eigenarten und Charakteristika aufweisen, welche auf keinen Fall verloren gehen sollen, sie sich allerdings trotz alledem als eine Einheit nach außen hin präsentieren sollte. Daher ist es wichtig, dass einerseits in den entsprechenden Sektoren, wie Verkehrsplanung, Grünraumplanung, auf Bezirksebene etc. gearbeitet wird, allerdings in weiterer Folge die interdisziplinäre Zusammenarbeit im Vordergrund stehen sollte. Damit meine ich, dass die unterschiedlichen Zuständigkeitsbereiche bei Planung und Realisierung miteinander in Verbindung stehen und die jeweiligen Projekte untereinander abgestimmt und abgesprochen werden sollten. Dies ist sicherlich in der Grazer Stadtpolitik bereits durchaus gelebte Realität. Allerdings lässt sich anhand der hier vorliegenden Arbeit ablesen, dass der bearbeitete Radius bei manchen Planungen die öffentlichen Räume betreffend zu gering bemessen wurde und daraus in anderen Teilen der Stadt ungeplante und für die Bewoh-

ner teilweise unattraktive Effekte resultieren.

Als Beispiel sei hier der Umstand genannt, dass an unterschiedlichen Stellen - nicht nur in dem von mir bearbeiteten Bezirk - der Radweg oder die Radfahrstreifen an Straßenkreuzungen nicht mehr weitergeführt werden und Radfahrer somit gezwungen sind, entweder auf teilweise stark befahrene Straßen auszuweichen, oder vom Rad abzusteigen. Dies wirkt der Idee, den motorisierten Verkehr zu minimieren und das Fahrrad als Transportmittel im Alltag zu integrieren, eher entgegen.

Letzten Endes ist auch der Austausch mit anderen Städten unumgänglich. Diesem sollte von Seiten der Stadt nicht nur offen und aufgeschlossen gegenüber gestanden werden, sondern er sollte auch von ihr gefördert werden. Es kann lediglich davon profitiert werden, wenn mögliche Problemstellungen, die in der eigenen Stadt immer wieder zu Konflikten führen, in einem breiteren Rahmen Diskussionsgegenstand sind.

10 Anhang

Quellenverzeichnis 172

Abbildungsverzeichnis 183

Quellenverzeichnis

Bücher

- Arendt, Hannah: Vita activa oder Vom tätigen Leben, München ¹¹1999
- Bahrdt, Hans-Paul: Die moderne Großstadt. Soziologische Überlegungen zum Städtebau, Wiesbaden 2006
- Baum, Martina: Urbane Orte. Ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale, Karlsruhe 2008
- Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010
- Benevolo, Leonardo: Die Geschichte der Stadt, Frankfurt ⁸2000
- Dutli, Peter/Esefeld, Jörg/Kreis, Pierre: Neue Stadträume in Barcelona. Stadterneuerung durch Plätze, Parkanlagen, Strassenräume und Skulpturen, Stuttgart, Zürich 1991
- Engel, Robert: Damals in Graz. Eine Stadt erzählt ihre Geschichten, Graz 2011
- Feldtkeller, Andreas: Die zweckentfremdete Stadt. wider die Zerstörung des öffentlichen Raums, Frankfurt am Main 1994
- Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin 2012
- Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015
- Habermas, Jürgen: Strukturwandel der Öffentlichkeit. Untersuchungen zu einer Kategorie der bürgerlichen Gesellschaft, Frankfurt am Main 1990
- Habermas, Jürgen: Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats, Frankfurt am Main 1992
- Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Berlin 1969
- Krier, Rob: Stadtraum in Theorie und Praxis. An Beispielen der Innenstadt Stuttgarts, Stuttgart 1975
- Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Braunschweig 1975
- Meyer, Johannes: Städtebau. Ein Grundkurs, Stuttgart 2003
- Mumford, Lewis: Die Stadt. Geschichte und Ausblick. Band 1, München ³1984
- Pirstinger, Ida: Gründerzeitstadt 2.1. Die Nachverdichtung von Gründerzeitquartieren. Ein Modell zur inneren Stadterweiterung, Graz 2014
- Popelka, Fritz: Geschichte der Stadt Graz. Band 1. mit dem Häuser- und Gassenbuch der inneren Stadt Graz von Arnold Luschin-Ebengreuth, Graz ²1959
- Rieger-Jandl, Andrea: Architektur und Identität. Die neue Suche nach dem Eigenen. Eine kulturvergleichende Analyse: Samoa – Ladakh – Bali, Wien 2009

- Schreiner, Gustav: Grätz. Ein naturhistorisch-statistisch-topographisches Gemälde dieser Stadt und ihrer Umgebung, Graz 1843
- Sennett, Richard: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität, Berlin ²2013
- Siebel, Walter (Hg.): Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004
- Sitte, Camillo: Der Städtebau. Nach seinen künstlerischen Grundsätzen, Basel ⁴2013
- Trieb, Michael: Stadtgestaltung. Theorie und Praxis, Braunschweig 1977
- Weber, Max: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie, Tübingen ⁵1976
- Zechmeister, Julia: von funktionalen Stadtutopien der Moderne in der sozial- und politikwissenschaftlichen Debatte der 1960er und 1970er Jahre, Diplomarbeit, Wien 2012

Lexika

- Jakomini, in: Mittermüller, Franz/Reismann, Bernhard A.: Geschichte der Stadt Graz. Band 4. Stadtlexikon, Graz 2003
- Stadt, in: Brockhaus. Die Enzyklopädie in 24 Bänden: Bd. 20. SEIF-STAL., Leipzig 2001, 706 - 712
- Stadt, in: Günter Hartfiel: Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart 21976, 638 – 639

Sammelbände

- Berding, Ulrich/Kuklinski, Oliver/Selle, Klaus: Öffentliche Räume – Problemwahrnehmung und Handlungsbedarf in der Praxis. Ergebnisse eines Forschungsprojektes, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 315 – 328
- Berding, Ulrich/Selle, Klaus: Was vor dem Danach kommt. Vom Zwischennutzen der Freiräume, in: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010, 50 - 55
- Dangschat, Jens S.: Freiraumverantwortung. Wer nutzt den öffentlichen Raum? Wem nutzt der öffentliche Raum?, in: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010, 24 – 33
- Dienes, Gerhard M.: Jakomini – Geschichte und Alltag. Von den Anfängen bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Dienes, Gerhard M./Kubinzky, Karl A. (Hg.): Jakomini. Geschichte und Alltag. Broschüre zur gleichnamigen Bezirksausstellung des Grazer Stadtmuseums auf der Grazer Messe International 7.-15. Dezember 1991, Graz 1991, 4 – 24

- Feldtkeller, Andreas: Konstruktionslehre für den öffentlichen Raum, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 367 – 374
- Fournier, Gernot: Kaspar Andreas von Jacomini, in: Dienes, Gerhard M./Kubinzky, Karl A. (Hg.): Jakomini. Geschichte und Alltag. Broschüre zur gleichnamigen Bezirksausstellung des Grazer Stadtmuseums auf der Grazer Messe International 7.-15. Dezember 1991, Graz 1991, 49 - 53
- Gehl, Jan: Public spaces for a changing life, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 375 - 384
- Heitele, Bernhard/Zillich, Carl: Wie findet Freiraum Stadt?. Baukulturelle Ansprüche an öffentliche Räume, in: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010, 16 - 23
- Herlyn, Ulfert: Zum Bedeutungswandel der öffentlichen Sphäre – Anmerkungen zur Urbanitätstheorie von H. P. Bahrdt, in: Siebel, Walter(Hg.): Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004, 121 – 130
- Huning, Sandra: Die politische Dimension öffentlicher Räume, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 147 - 153
- Kubinzky, Karl Albrecht: Beiträge zur neueren Geschichte des Bezirks Jakomini ab der Mitte des 19. Jahrhunderts, in: Dienes, Gerhard M./Kubinzky, Karl A. (Hg.): Jakomini. Geschichte und Alltag. Broschüre zur gleichnamigen Bezirksausstellung des Grazer Stadtmuseums auf der Grazer Messe International 7.-15. Dezember 1991, Graz 1991, 25 - 48
- Perspektiven der Akteure: Wem gehört der öffentliche Raum?. Zwischen Planung und Selbstorganisation, in: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010, 40 – 43
- Positionen: Identität durch Freiraum. Auszüge aus einem Podiumsgespräch im Oktober 2009, in: Braum, Michael/Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt?. Fakten, Positionen, Beispiele, Basel 2010, 64 – 67
- Saldern, Adelheid von: Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. Neue Zugänge zu einem alten Thema, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 91 – 105

- Selle, Klaus: Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung? Reden und Gegenreden., in: Siebel, Walter(Hg.): Die europäische Stadt, Frankfurt am Main 2004, 131 – 145
- Selle, Klaus: Stadträume im Wandel. Einführung in die Diskussion um eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 16 – 87
- Sieverts, Thomas: Die Gestaltung des öffentlichen Raums, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 358 – 366
- Spiegel, Erika: Stadtplätze als öffentliche Freiräume: wer nutzt sie wann, wie und warum?, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 251 – 265
- Wehrheim, Jan: Segregierte Öffentlichkeit, in: Havemann, Antje/Selle, Klaus(Hg.): Plätze, Parks und Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010, 276 – 291

Skripten

- Doytchinov, Grigor: Raumorganisation und Planen SS 2006. Vorlesung 05, Graz 2006

Zeitschriften

- Breuer, Bernd: Öffentlicher Raum – ein multidimensionales Thema, in: Informationen zur Raumentwicklung (2003), H. 1 / 2, 5 – 13
- Willenbrock, Harald: Die Menschen in Bewegung setzen. Das schafft der Stadtplaner Jan Gehl. Wie, erklärt er, in: brand eins 16 (2014), H. 12, 78 – 84

Zeitungen

- Tschavгова, Karin: Wem gehört die Stadt?, in: Die Presse, 17.08.2013
- Winter-Pölsler, Gerald: Die Brennpunkte in Graz. Schmale Haupttrouten für Radler, in: Kleine Zeitung, 04.05.2014, 40-41

Internetquellen

- Bezirks-Bevölkerungsstatistik (01.07.2015): Graz- Jakomini, http://www1.graz.at/statistik/Bev%C3%B6lkerung/Bezirksauswertungen/Bezirk_final_06.pdf, in: <http://www.graz.at/cms/beitrag/10180637/4216498>, 28.07.2015

- Bongardt, Benjamin/Puhr, Andreas (o. J.): Endlich wieder durchatmen. Mit Baumaßnahmen für ein besseres Stadtklima, <https://www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/ressourcenschonung/bauen/stadtklima/11358.html>, 10.09.2015
- Breitinger, Matthias (30.06.2014): „Radfahrer machen eine Stadt erst richtig lebendig“. Interview mit Helle Søholt, in: Zeit Online, <http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-05/stadtplanung-fahrrad>, 02.09.2015
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): Der Radverkehr in Zahlen, Wien, https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz201503.pdf, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/riz.html>, 31.08.2015
- Czaja, Wojciech (31.08.2012): Die ganze Welt soll Kopenhagen werden, in: der Standard, <http://derstandard.at/1345165840684/Die-ganze-Welt-soll-Kopenhagen-werden>, 03.09.2015
- Emrich, Hans/Korab, Robert (1998): Lokale Agenda 21. Wien Ergebnisse des Workshops vom 16. Juni 1997, in: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien, H. 21, 3, online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007142.pdf>, 13.09.2015
- Funk, Daniel/Kuhn, Gerald/Surnev, Lubomir (11.10.2014): Umgestaltung Wielandgasse/Schönaugasse im Bereich Hausnummer 47, <http://www.graz.gruene.at/bezirke/jakomini-vi/antrag-umgestaltung-schoenaugasse-wielandgasse.pdf>, 06.09.2015
- Häberlin, Udo (23.07.2014): New Yorks nachhaltige Stadtentwicklung, <http://www.nextroom.at/article.php?id=38535>, 05.09.2015
- Höller, Christian/Urbanek, Bettina (o. J.): Interview mit Jan Gehl: „Gute Bedingungen zum Gehen und Rad fahren sind Voraussetzungen für einen guten Öffentlichen Verkehr“, <http://www.vcoe.at/de/netzwerk/vcoe-interviews/details/items/interview-mit-jan-gehl-gute-bedingungen-zum-gehen-und-rad-fahren-sind-voraussetzungen-fuer-einen-guten-oeffentlichen-verkehrs>, 05.08.2015
- Info-Barcelona (o. J.): Barcelona in Zahlen, <http://www.info-barcelona.com/barcelona/zahlen-einwohner-politik-wirtschaft.php>, 14.09.2015
- Instituto Nacional de Estadística: Population Figures referring to Municipal Register, <http://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2861>, 03.09.2015

- Kamleithner, Christa/Kohoutek, Rudolf (2003): Urban catalyst. Strategien für temporäre Nutzungen - Entwicklungspotentiale für urbane Residualflächen in europäischen Metropolen, in: Werkstattberichte der Stadtentwicklung Wien, H. 60, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b007502.pdf>, in: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b007502.html>, 13.09.2015
- Kohlberger, Theresa/Oja, Pekka/Samitz, Günther/Titze, Sylvia (2010): Das Rad als Transportmittel – Gesundheitlicher Nutzen und Einflussfaktoren (Wissen 3), Wien, www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/wissen/radfahren-gesundheitlicher-nutzen-und-einflussfaktoren/2012-02-23.7625592503/download, in: <http://www.fgoe.org/presse-publikationen/downloads/wissen/radfahren-gesundheitlicher-nutzen-und-einflussfaktoren/?searchterm=radfahren>, 31.08.2015
- Lazar, Reinhold (o. J.): Stadtklimatischer Überblick/Graz. Mit Berücksichtigung der Luftgüte (speziell PM 10) samt Aspekte der Fernverfrachtung, http://www.graz.at/cms/dokumente/10151122_3394949/0393ddd1/Stadtklimatischer%20%C3%9Cberblick_Lazar%20%5BKompatibilit%C3%A4tsmodus%5D.pdf, 02.08.2015
- Lee Kuan Yew World City Prize: 2012 Prize laureate: City of New York, http://www.leekuaneyewworldcityprize.com.sg/laureate_newyork.htm, 05.09.2015
- LQI-Umfrage 2013 (2014): Ergebnisse 6. Bezirk Jakomini, http://www1.graz.at/statistik/LQI_2013/Brosch%C3%Bcre_06.pdf, in: <http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/ziel/5715640/DE/>, 14.08.2015
- Magistrat der Stadt Wien: Freiraum Stadtraum Wien - Leitbild für den öffentlichen Raum, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/freiraum-stadtraum-wien.html>, 05.09.2015
- Magistrat der Stadt Wien: Gestaltung von Straßen und Plätzen, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/>, 05.09.2015
- Meschik, Michael (2003): Führt die Förderung des Radverkehrs gegen die Einbahn?, <http://alt.argus.or.at/transdanubien/radfahrengedieeinbahn.pdf>, in: <http://www.argus.or.at/info/rad-und-infrastruktur/radfahren-gegen-einbahn-voller-erfolg>, 06.08.2015
- Nachhaltigkeit in der Stadtplanung, in: Aachener Stiftung Kathy Beys (17.06.2015): Lexikon der Nachhaltigkeit, https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/nachhaltigkeit_in_der_stadtplanung_1878.htm, 02.09.2015
- NYC – Mayor's Office of Sustainability: Parks and Public Space, <http://www.nyc.gov/html/planyc/html/sustainability/parks-public-space.shtml>, 05.09.2015

- NYC – Mayor's Office of Sustainability: Parks and Open Space, <http://www.nyc.gov/html/planyc/html/sustainability/parks-and-open-space.shtml>, 05.09.2015
- öffentlich, in: Duden-online, <http://www.duden.de/rechtschreibung/oeffentlich>, 25.05.2015
- Oja, Pekka/Stronegger, Willibald/Titze, Sylvia (2010): Rad-freundliche Stadt x 2. Längsschnittstudie in der Stadt Graz, http://graz.radln.net/cms/dokumente/10827735_25359419/97138cdd/Titze.pdf, 31.08.2015
- Österreichischer Städtebund, Landesgruppe Steiermark (o.J.): Weißbuch Innenstadt, Chancen und Herausforderungen der Innenstadtbelebung für Klein- und Mittelstände, http://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/Service/Dokumente/Weissbuch_Innenstadt_2014_DRUCK.pdf, in: <http://www.staedtebund.gv.at/services/aktuelles/aktuelles-details/artikel/weissbuch-innenstadt-heute-praesentiert.html>, 04.06.2015
- Pochon, Mathieu/Schweizer, Thomas (Februar 2015): Sitzen im öffentlichen Raum. Ein Überblick zum urbanen Aufenthalt, http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150223_Sitzen-im-oeffentlichen-Raum.pdf, in: <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/oeffentlicher-raum/aufenthalt/>, 03.09.2015
- Posch, Hanna (30.09.1996): Stadt der Wunder – Barcelona. Eine halbjährige Besichtigungstour, <http://www.nextroom.at/article.php?id=3918>, 03.09.2015
- Projektgruppe Stadtentwicklungskonzept Flächenwidmungsplan, Stadt Graz (2012): STEK 4.0. Stadtentwicklungskonzept Graz, http://www.geoportal.graz.at/cms/dokumente/10199376_4527045/8a3c3d5f/Gesamt%204%200%20STEK_13%2006%202012_Final%20%282%29_test.pdf, in: <http://www.geoportal.graz.at/cms/beitrag/10199376/4515617/>, 23.07.2015
- Reiß-Schmidt, Stephan (o.J.): Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven, http://www.urbanauten.de/reiss_schmidt.pdf, 25.05.2015
- Selle, Klaus (2008): Öffentliche Räume – eine Einführung. Begriff, Bedeutung und Wandel der öffentlich nutzbaren Räume in den Städten, <http://services.arch.rwth-aachen.de/studium/bachelor/c3a-oeffentliche-raeume-eine-einfuehrung.pdf>, in: http://www.pt.rwth-aachen.de/index.php?option=com_content&view=article&id=279:lehrbausteine&catid=44:bachelor&Itemid=70, 04.05.2015
- Stadt Graz, Stadtbaudirektion (2006): Grünes Netz Graz, http://www.geoportal.graz.at/cms/dokumente/10189880_4530149/c039e34b/GRAZ_Broschuere_Gruenes_Netz.pdf, in: <http://www.geoportal.graz.at/cms/beitrag/10189880/4530149>, 10.09.2015

- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (2008): Internationale Best Practices. Öffentlicher Raum und Ruhender Verkehr, <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008011.pdf>, in: https://www.wien.gv.at/wienatshop/Gast_STEV/Start.aspx?artikel=10682, 03.09.2015
- Statistics Denmark: FT: Population figures from the censuses & ARE207: Area by region, <http://www.statistikbanken.dk/BY1>, 03.09.2015
- Statistik Austria: Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2015 nach Politischen Bezirken, http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres-_quartalsanfang/023450.html, 04.09.2015
- Statistik Stadt Wien: Wiener Stadtgebiet 2013 – Geografische Eckdaten, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/stadtgebiet-eckdaten.html>, 04.09.2015
- United States Census Bureau: State & County QuickFacts, <http://quickfacts.census.gov/qfd/states/36/3651000.html>, 05.09.2015
- VCÖ, Wien, Österreich (2014): Lebensraum Stadt und Mobilität, <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/lebensraum-stadt-und-mobilitaet>, 02.09.2015
- VisitDenmark (o. J.): Eine grüne und entspannte Hauptstadt, <http://www.visitdenmark.de/de/kopenhagen/nachhaltiges-reisen/eine-grune-und-entspannte-hauptstadt>, 02.09.2015
- World Cities Summit Mayors Forum: About New York City, <http://www.worldcities-summit.com.sg/mayorsforum/about-new-york-city>, 05.09.2015
- Zech, Sibylla (2010): Revision 4.0 STEK. Flächenausstattung Graz, http://www.jakomini-intern.at/info/wp-content/uploads/2014/07/2014.07.01_artikel.gruen-raumoffensive_studie.stek_freiflaechenausstattung.pdf, 27.07.2015

Andere Quellen

Benedek, Wolfgang: Informationsblatt aus der Ausstellung ‚Graz – Offene Stadt. Ordnungspolitik und Möglichkeitsräume‘ im GrazMuseum, 02.10.2014 – 23.03.2015

Audiovisuelle Quellen

Probst, Hans Ulrich (2012): „Strukturwandel der Öffentlichkeit“ von Jürgen Habermas. Interview mit Michael Haller, in: Schweizer Radio und Fernsehen, 24.08.2012, <http://www.srf.ch/sendungen/reflexe/strukturwandel-der-oeffentlichkeit-von-juergen-habermas>, 12.05.2015

Abbildungsverzeichnis

Alle nicht angeführten Abbildungen, Graphiken, Zeichnungen und Pläne sind persönliches Material der Autorin.

- Abb. 1: Veränderung der Benutzung des öffentlichen Raumes, <http://cor.europa.eu/en/events/summits/Documents/Jan%20Gehl.pptx>, 25.08.2015
- Abb. 2: Luftbild Graz Jakomini, <http://gis2.stmk.gv.at/atlas/%28S%28y0id5zeligitsfmi30cavhl0%29%29/init.aspx?karte=kate&ks=das&cms=da&massstab=800000>, 25.08.2015
- Abb. 3: historischer Stadtplan 1843, <http://www.basilius.at/stadtplaene.html>, 25.08.2015
- Abb. 4: Illustration von Eduard Zetsche, <http://www.habsburger.net/de/medien/eduard-zetsche-graz-der-gegenwart-illustration-1890?language=de>, 25.08.2015
- Abb. 5: Luftbild Graz, <http://gis2.stmk.gv.at/atlas/%28S%28y0id5zeligitsfmi30cavhl0%29%29/init.aspx?karte=kate&ks=das&cms=da&massstab=800000>, 25.08.2015
- Abb. 6: Lärmpegel des Straßenverkehrs, <http://www.laerminfo.at/karten/strassenverkehr/strasse/24h.html#>, 25.08.2015
- Abb. 7: Unterschiedliche Anforderungen der einzelnen Benutzer (2004): Städtebau-Vorlesung TU-Graz. Verkehr Seite 34, <http://www.stdb.tugraz.at/index-behelfe.html>, 31.08.2015
- Abb. 8: Verbesserung der körperlichen Fitness, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): Der Radverkehr in Zahlen, Wien, Seite 222, https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz201503.pdf, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/riz.html>, 31.08.2015
- Abb. 9: Plätze, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): Der Radverkehr in Zahlen, Wien, Seite 307, https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz201503.pdf, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/riz.html>, 31.08.2015
- Abb. 10: Radverleihstation in Wien, Eigentum von Herzi Pinki, https://de.wikipedia.org/wiki/Wien#/media/File:Citybike_Vienna,_Sch%C3%B6nbrunner_Br%C3%BCcke.jpg, 17.09.2015

- Abb. 11: Umstieg von Auto auf das Fahrrad, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2010): Der Radverkehr in Zahlen, Wien, Seite 279, https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/riz201503.pdf, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/riz.html>, 31.08.2015
- Abb. 12: Verkehrsmittelbenutzung, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): Fußverkehr in Zahlen, Wien, Seite 14, http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf, in: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/ohnemotor/publikationen/fiz.html>, 02.09.2015
- Abb. 13: Mobilitätseinschränkung, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): Fußverkehr in Zahlen, Wien, Seite 121, http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf, in: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/ohnemotor/publikationen/fiz.html>, 02.09.2015
- Abb. 14: Anteil der Wege, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): Fußverkehr in Zahlen, Wien, Seite 17, http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf, in: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/ohnemotor/publikationen/fiz.html>, 02.09.2015
- Abb. 15: Kombination Pflasterung und Asphalt, http://www.adfc-bremen.de/uploads/pics/2010-12-07vor_dem_steintor_rf-pikto2-.jpg, 02.09.2015
- Abb. 16: Verweilarten, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2012): Fußverkehr in Zahlen, Wien, Seite 112, http://www.bmvit.gv.at/bmvit/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fiz.pdf, in: <http://www.bmvit.gv.at/bmvit/verkehr/ohnemotor/publikationen/fiz.html>, 02.09.2015
- Abb. 17: Funktionen einer Sitzbank, Pochon, Mathieu/Schweizer, Thomas (Februar 2015): Sitzen im öffentlichen Raum. Ein Überblick zum urbanen Aufenthalt, Seite 4, http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/20150223_Sitzen-im-oeffentlichen-Raum.pdf, in: <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/oeffentlicher-raum/aufenthalt/>, 03.09.2015
- Abb. 18: Bildeigentum: Torben Eskerod, <http://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex/5088d1fe28ba0d753e0000fb-superkilen-topotek-1-big-architects-superflex-photo>, 02.09.2015

- Abb. 19: Radfahrer – Haltestelle; Eigentum von Gehl Architects https://honzos-blog.files.wordpress.com/2013/06/haltestelledsc_5471.jpg, 02.09.2015
- Abb. 20: Straßenansicht; Eigentum von Marina Warth: <http://www.faces.ch/img/2014/03/short-trip-kopenhagen-norrebro.jpg>, 02.09.2015
- Abb. 21: BCN Re.Set – Identity Pavilion; Eigentum von Runze Hu, <http://www.archdaily.com/543608/bcn-re-set-identity-pavilion-urbanus/54067b47c07a80ae22000062-bcn-re-set-identity-pavilion-urbanus-photo>, 03.02.2015
- Abb. 22: Placa Reial; Eigentum von Alain Rouiller, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bb/Barcelona_Pla%C3%A7a_Reial_2_%288251520715%29.jpg, 04.09.2015
- Abb. 23: Passeig del born in Barcelona; Eigentum von Ardferrn, https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/61/Pla%C3%A7a_Reial%2C_Barcelona%2C_July_2014_%2807%29.JPG, 04.09.2015
- Abb. 24: Museumsquartier; Eigentum von Innovationswerkstatt, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:StadtLesen_beim_Museumsquartier_Wien.jpg, 04.09.2015
- Abb. 25: Ottakringer Straße, <http://www.gbstern.at/projekte-und-aktivitaeten/stadt-nutzen/neugestaltung-ottakringer-strasse/>, 14.09.2015
- Abb. 26: Mariahilfer Straße Neu, <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/mariahilferstrasse.html>, 14.09.2015
- Abb. 27: Summer Streets, Eigentum von Noel Y. C., <https://www.flickr.com/photos/nyclovesnyc/4870332459/in/photostream/>, 05.09.2015
- Abb. 28: Öffentliche Platzgestaltung, Eigentümer unbekannt, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/interim-public-plazas/>, 05.09.2015
- Abb. 29: PM10-Jahremittelwert, Amt der Steiermärkisches Landesregierung (2013): Luftgütemessungen in der Steiermark. Jahresbericht 2013, Seite 23, http://app.luis.steiermark.at/berichte/Download/Jahresberichte/Jahresbericht_2013_C.pdf, 01.09.2015
- Abb. 30: grüne Pufferzone, <http://hococonnect.blogspot.co.at/2014/11/making-columbia-more-bike-friendly.html>, 25.08.2015
- Abb. 31: Fahrradweg weitergeführt über eine Straßenkreuzung, http://www.5portal.hr/vijesti_detalj.php?id=5017, 25.08.2015

- Abb. 32: abgetrennter Rad- und Fußgängerweg, <http://www.vcoe.at/de/publicationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/fahrrad-highway>, 25.08.2015
- Abb. 33: Fahrradabstellplätze, <http://www.stausberg.at/>, 26.08.2015
- Abb. 34: Fahrradstreifen gegen Einbahnstraße, http://www.bad-kreuznach.de/sv_bad_kreuznach/Politik%20und%20Verwaltung/Nachrichtenarchiv/Jahresarchiv%202013/Februar%202013/Arbeitsgruppe%20%E2%80%9ERadwege%E2%80%9C%20seit%202006%20aktiv/, 26.08.2015
- Abb. 35: schwellenloser Übergang, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>, 26.08.2015
- Abb. 36: nicht-kommerzielle Sitzmöglichkeiten, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/interim-public-plazas/>, 26.08.2015
- Abb. 37: Beispiele für „Shared streets“, links: <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/streets/commercial-shared-street/> & rechts: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/mariahilferstrasse.html>
- Abb. 38: Sitzgelegenheiten im Straßenraum, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/interim-public-plazas/>, 27.08.2015
- Abb. 39: taktile Leitsystem, http://nacto.org/wp-content/themes/sink_nacto/views/design-guides/retrofit/urban-street-design-guide/images/commercial-shared-street/carousel/indianapolis_unknown.jpg, 27.08.2015
- Abb. 40: Ladezone, <http://www.viennncouver.com/wp-content/uploads/2015/01/6.jpg>, 27.08.2015
- Abb. 41: Materialwechsel, <https://davisla2.files.wordpress.com/2012/01/holbein-place-crossing-sloane-square-3.jpg>, 27.08.2015
- Abb. 42: Sitzbereiche, <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>, 27.08.2015
- Abb. 43: Wegfall des Bordsteines, Eigentum von Gehl architects, <http://gehlarchitects.com/wp-content/uploads/2014/03/ga10109.jpg>, 27.08.2015
- Abb. 44: Verschwenkung der Fahrbahn, <http://calmstreetsboston.blogspot.co.at/2010/04/speed-humps-and-chicanes-on-walnut.html>, 27.08.2015
- Abb. 45: Hinweisschild, <http://ucdesustainability.blogspot.co.at/2011/07/wonderful-world-of-woonerfs.html>, 27.08.2015

- Abb. 46: Spielmöbel, Eigentum von Torben Eskerod, <http://www.archdaily.com/286223/superkilen-topotek-1-big-architects-superflex/5088d43528ba0d7571000103-superkilen-topotek-1-big-architects-superflex-photo>, 09.09.2015
- Abb. 47: Sitzmöbel, Eigentum von Alex Gaultier, <http://www.archdaily.com/125447/ricard-vines-square-benedetta-tagliabue/5013ec1928ba0d3b450005a0-ricard-vines-square-benedetta-tagliabue-photo>, 09.09.2015
- Abb. 48: Wasserfläche, Eigentum von Claudia Dreyße, <http://de.kusser.com/portfolio-brunnen-wasserwaende-aussenbereich-detail/items/fontaenenfeld-fulda.html>, 09.09.2015
- Abb. 49: flächige, lineare und punktuelle Elemente, Stadt Graz, Stadtbaudirektion (2006): Grünes Netz Graz, Seite 9, http://www.geoportal.graz.at/cms/dokumente/10189880_4530149/c039e34b/GRAZ_Broschuere_Gruenes_Netz.pdf, in: <http://www.geoportal.graz.at/cms/beitrag/10189880/4530149>, 10.09.2015
- Abb. 50: Positive Eigenschaften, Stiftung Die Grüne Stadt, Bäume in der Stadt. Wertvolle Gestalten im öffentlichen Grün, Seite 8, <http://www.die-gruene-stadt.de/baeume-in-der-stadt.pdf?forced=true>, in: <http://www.die-gruene-stadt.de/broschueren.aspx>, 10.09.2015
- Abb. 51: Sitzplattformen, <http://www.stadt-wien.at/wien/gruenraumoffensive.html>, 14.09.2015
- Abb. 52: Spielplatz, <http://www.gbstern.at/projekte-und-aktivitaeten/stadtgestalten/gruenes-graetzel-maria-vom-siege/neue-freiraeume/>, 14.09.2015
- Abb. 53: Sitzlandschaft, http://www.streetlife.nl/uploads/1_streetlife/home/eiland-in-openbare-ruimte-met-beplanting-en-hardhouten-podium.jpg, 14.09.2015
- Abb. 54: Frühstück, Eigentum von Jakob Isselstein, <http://2012.lendwirbel.at/gallery/?gallery=91>, 13.09.2015
- Abb. 55: Möbel aus Paletten, Eigentum von Trommelwirbel, <http://lendwirbel.at/gallery/?gallery=267>, 13.09.2015
- Abb. 56: Tanzen im öffentlichen Raum, <http://lendwirbel.at/gallery/?gallery=282>, 13.09.2015
- Abb. 57: Erholungsraum – öffentlicher Raum, Eigentum von Agendateam, https://agendajosefstadt.files.wordpress.com/2010/07/piraten0_klein.jpg, 13.09.2015

Abb. 58: Aktivitäten, Eigentum von Agendateam, <https://agendajosefstadt.files.wordpress.com/2010/07/piraten3.jpg>, 13.09.2015

Abb. 59: Kinder, Eigentum von Agendateam, <https://agendajosefstadt.files.wordpress.com/2011/08/platsch4.jpg>, 13.09.2015

